



**ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
HELLENIC CHAMBER OF SHIPPING**



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ
ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Πειραιάς, Νοέμβριος 2012

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	6
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ.....	7
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	14
1.1 ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING).....	14
1.1.1 Ζήτηση.....	16
1.1.2 Προσφορά.....	16
1.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	17
1.2.1 Ιταλία.....	18
1.2.2 Γαλλία.....	21
1.2.3 Μεγάλη Βρετανία.....	23
1.2.4 Κροατία.....	24
1.2.5 Ολλανδία.....	24
1.2.6 Ισπανία.....	25
1.3 ΕΛΛΑΔΑ.....	26
2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ – ΤΥΠΟΙ ΣΚΑΦΩΝ.....	27
2.1 ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	29
2.2 ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	34
3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	39
3.1 ΝΗΟΛΟΓΙΟ-ΛΕΜΒΟΛΟΓΙΟ.....	39
3.2 ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....	40
3.3 ΝΑΥΛΩΣΗ.....	41
3.4 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	44
3.5 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	45
3.6 ΤΕΛΟΣ ΑΚΙΝΗΣΙΑΣ.....	50
4. ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ.....	51
4.1 ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	51
4.1.1 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ.....	53
4.1.2 ΑΤΤΙΚΗ.....	55
4.1.2.α Μαρίνα Ζέας.....	55
4.1.2.β Μαρίνα Φαλήρου.....	56
4.1.2.γ Μαρίνα Φλοίσβου.....	57
4.1.2.δ Μαρίνα Αλίμου.....	58

4.1.2.ε Μαρίνα Αγίου Κοσμά (Alsity).....	59
4.1.2.στ Μαρίνα Βουλιαγμένης.....	60
4.1.2.ζ Olympic Marine.....	61
4.1.2.η Μαρίνα Γλυφάδας.....	62
4.1.3 ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ.....	63
4.1.3.α Μαρίνα Σάνη.....	63
4.1.3.β Porto Karras Μαρίνα.....	64
4.1.3.γ Μαρίνα Θεσσαλονίκης, Αρετσού.....	65
4.1.4 ΙΟΝΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ ΚΑΙ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ.....	66
4.1.4.α Μαρίνα Γουβιών.....	66
4.1.4.β Μαρίνα Κλεοπάτρα.....	67
4.1.4.γ Μαρίνα Λευκάδας.....	68
4.1.4.δ Μαρίνα Καλαμάτας.....	69
4.1.4.ε Μαρίνα Πάτρας.....	70
4.1.4.στ Μαρίνα Βουνακίου.....	71
4.1.4.ζ Μαρίνα Ξυλοκάστρου.....	72
4.1.4.η Μαρίνα Μεθάνων.....	73
4.1.5 ΑΙΓΑΙΟ ΚΑΙ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ.....	74
4.1.5.α Μαρίνα Μυτιλήνης.....	74
4.1.5.β Κώς Μαρίνα.....	75
4.1.5.γ Μαρίνα Σάμου.....	76
4.1.5.δ Μαρίνα Λέρου.....	77
4.1.5.ε Μαρίνα Ρόδου.....	78
4.1.6 ΚΡΗΤΗ.....	79
4.1.6.α Μαρίνα Αγ. Νικολάου.....	79
4.2 PARKING ΣΚΑΦΩΝ.....	80
5. ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΤΟΧΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	81
5.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	81
6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ.....	84
Α. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ.....	84
Β. ΕΤΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ.....	111
Γ. ΧΡΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ (ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ).....	142
7. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ ΜΑΡΙΝΩΝ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΑΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	158

7.1 Μαρίνα Αλίμου.....	158
7.2 Μαρίνα Ζέας.....	161
7.3 Μαρίνα Γλυφάδας.....	163
7.4 Μαρίνα Φλοίσβου.....	165
7.5 Μαρίνα Βουλιαγμένης.....	167
7.6 Μαρίνα Φαλήρου.....	169
7.7 Μαρίνα Σουνίου.....	171
8. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΤΗΣΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ.....	174
9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	176
9.1 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (YACHTING).....	176
9.2 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (YACHTING) ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.....	177
9.3 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.....	185
9.4 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ.....	186
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	193
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	196

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η μελέτη για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στο θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία ανατέθηκε από το Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος στο Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Ερευνητικό Εργαστήριο Ναυτιλιακής Οικονομίας, Διοίκησης και Ναυτιλιακών Ατυχημάτων.

Η μελέτη διενεργήθηκε από ερευνητική ομάδα, με Επιστημονικό Υπεύθυνο τον Καθηγητή του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς Κωνσταντίνο Γκιζιάκη και μέλη την Αναστασία Χριστοδούλου υποψήφια διδάκτωρ πανεπιστημίου Πειραιώς, την Γεωργία Παπαδοπούλου υποψήφια διδάκτωρ πανεπιστημίου Πειραιώς, τον Αθανάσιο Καρρά MSc Business Economics with E-Banking και τον Κωνσταντίνο Μπαρδή φοιτητή.

Η μελέτη ανατέθηκε στην ερευνητική ομάδα τον Σεπτέμβριο του 2011 και ολοκληρώθηκε με την παράδοση αυτής της επιστημονικής εργασίας τον Νοέμβριο του 2012.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΩΝ

Τα κυριότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού που παρουσιάζονται στην παρούσα μελέτη καθώς και από στατιστικά αποτελέσματα της δειγματοληψίας είναι τα εξής:

Άμεσες θέσεις εργασίας με βάση τις μαρίνες

Όπως αναφέρεται στην μελέτη με βάση τα στοιχεία του ΕΟΤ και της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος οι θέσεις ελλιμενισμού στις μαρίνες της Αττικής είναι 4.075 με 178 εργαζομένους σε αυτές. Η αναλογία είναι 4,36 εργαζόμενοι για κάθε 100 θέσεις μαρινών. Εάν η αναλογία είναι ίδια και για την υπόλοιπη Ελλάδα τότε οι 8.924 θέσεις ελλιμενισμού σε μαρίνες παράγουν 389 άμεσες θέσεις εργασίας στις μαρίνες.

Άμεσες θέσεις εργασίας με βάση τα σκάφη αναψυχής

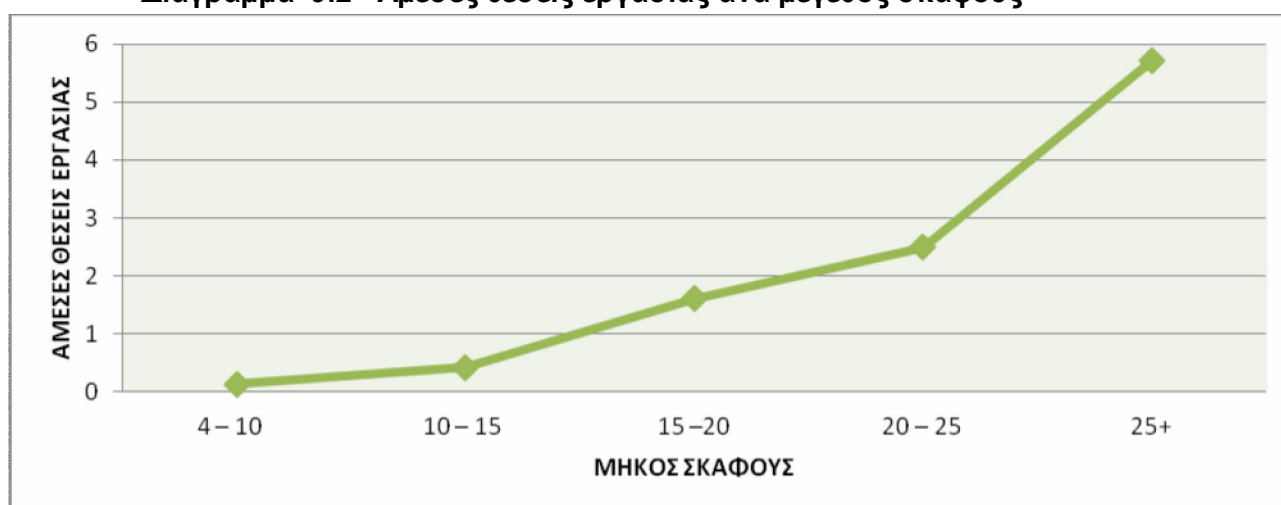
Από τα στοιχεία της δειγματοληψίας που διενεργήθηκε παρουσιάζονται οι άμεσες θέσεις εργασίας σε σχέση με το μήκος των σκαφών.

Πίνακας 9.2– Άμεσες θέσεις εργασίας ανά μέγεθος σκάφους

ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ/ΣΚΑΦΟΣ
4 – 10	55	421	0,13
10 – 15	54	126	0,47
15 – 20	29	18	1,61
20 – 25	30	12	2,5
25+	120	21	5,71

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.2– Άμεσες θέσεις εργασίας ανά μέγεθος σκάφους



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Τα μεγάλα σκάφη εμφανίζουν τη μεγαλύτερη συμβολή ανά σκάφος στις άμεσες θέσεις εργασίας, με συνέπεια και τη μεγαλύτερη επίπτωση στις τοπικές οικονομίες.

Ειδικότερα βάση των στοιχείων της μελέτης που έχουν σχέση με τον αριθμό και το μήκος των ελλιμενιζόμενων σκαφών αναψυχής στις μαρίνες της Αττικής και αναφέρονται αναλυτικά στο κεφάλαιο 7, εκτιμήσαμε τους άμεσα εργαζόμενους στα σκάφη αναψυχής όπως εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 9.3 – Μεσοσταθμικές άμεσες θέσεις εργασίας ανά σκάφος βάση της διασποράς σκαφών στις μαρίνες της Αττικής

ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ/ΣΚΑΦΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
4-10	858	0,13	111
10-15	797	0,47	374
15-20	523	1,61	842
20-25	247	2,5	617
25+	196	5,71	1119
ΣΥΝΟΛΟ	2621		3063

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Όπως φαίνεται στον πίνακα έχουμε 2.621 σκάφη αναψυχής στην Αττική με 3.063 άμεσες θέσεις εργασίας, δηλαδή περίπου 1,17 άμεσες θέσεις εργασίας ανά σκάφος.

Εάν υποθέσουμε ότι η κατανομή του μεγέθους των σκαφών αναψυχής είναι ίδια με αυτή της Αττικής για όλα τα σκάφη που είναι καταγεγραμμένα στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος τότε θα έχουμε σύνολο $17.700 \times 1,17 = 20.532$ άμεσες θέσεις εργασίας.

Έμμεσες θέσεις εργασίας

Οι έμμεσες θέσεις εργασίας για τον κλάδο των σκαφών αναψυχής μπορούν να βρεθούν με σχετική ακρίβεια εάν χρησιμοποιήσουμε εισροές-εκροές από τον συγκεκριμένο κλάδο και τους πολλαπλασιαστές απασχόλησης της Ελληνικής οικονομίας, αλλά αυτό απαιτεί διερεύνηση πέραν των στόχων της παρούσας μελέτης που αφορά την ανάλυση των αποτελεσμάτων της δειγματοληψίας.

Μπορούμε όμως να έχουμε μια προσεγγιστική τιμή χρησιμοποιώντας στοιχεία από Ισπανικές μελέτες. Επειδή όμως η παραγωγική βάση της Ελλάδας και της Ισπανίας δεν είναι ίδιες θα πρέπει τα αποτελέσματα που θα προκύψουν να θεωρηθούν ως υπερτιμημένα λόγω της μεγαλύτερης παραγωγικής βάσης της Ισπανίας έναντι της Ελλάδας.

Σύμφωνα με τον Oscar Siches, διευθυντή και συνιδιοκτήτη της μαρίνας Pantalan del Mediterraneo στη Μαγιόρκα και μέλος του ICOMIA Marinas Group, στην Βαρκελώνη για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας¹. Έτσι λοιπόν για τις μαρίνες της Ελλάδας παρουσιάζονται οι άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας στον παρακάτω πίνακα.

¹ Εδώ να σημειωθεί ότι στην Ισπανία πολλές μαρίνες αποτελούν συγκροτήματα με βίλλες, εμπορικά κέντρα, μικρά ναυπηγεία και πολλές άλλες δραστηριότητες που δημιουργούν στον χώρο της μαρίνας, πολλές θέσεις εργασίας.

Πίνακας 9.4 – Άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας στις μαρίνες της Ελλάδας

ΜΑΡΙΝΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ*	ΑΜΕΣΕΣ ΘΕΣΕΙΣ**	ΕΜΜΕΣΕΣ ΘΕΣΕΙΣ**
ΑΛΙΜΟΣ	1080	47	1080
ΖΕΑ	620	27	620
ΓΛΥΦΑΔΑ	810	35	810
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	303	13	303
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	115	5	115
ΦΑΛΗΡΟ	130	6	130
ΣΟΥΝΙΟ	680	30	680
ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ	337	15	337
ΓΟΥΒΙΑ	1235	54	1235
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	100	4	100
ΛΕΥΚΑΔΑ	620	27	620
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	250	11	250
ΣΑΝΗ	215	9	215
ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ	315	14	315
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	242	9	242
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	222	9	222
ΚΩΣ	250	11	250
ΣΑΜΟΣ	260	11	260
ΛΕΡΟΣ	220	9	220
ΜΕΘΑΝΑ	70	3	70
ΡΟΔΟΣ	600	26	600
ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	250	11	250
ΣΥΝΟΛΟ	8924	397	8924

*(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

** Βάση Στοιχείων Ισπανικής Μελέτης

Ακόμα πρέπει να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με τον Oscar Siches για κάθε μια θέση εργασίας σε μαρίνα δημιουργούνται 9 θέσεις εργασίας στην τοπική οικονομία.

Για την Ελλάδα, λαμβάνοντας υπόψη την εποχικότητα και τις διαφορές όσον αφορά την διάρθρωση της οικονομίας μας σε σχέση με την Ισπανία, εκτιμάται ότι απασχολούνται στον κλάδο περί τις 40.000 άτομα κατά μέσο όρο.

Ανάπτυξη νέων θέσεων ελλιμενισμού και έμμεσων θέσεων εργασίας

Όπως βλέπουμε στον παρακάτω πίνακα οι θέσεις ελλιμενισμού ανά Km ακτογραμμής είναι 0,5 για την Ελλάδα. Ο μέσος όρος των χωρών της Μεσογείου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Τουρκίας είναι 8,9. Η Ελλάδα παρουσιάζει τον χαμηλότερο μέσο όρο θέσεων ελλιμενισμού από όλες τις χώρες. Εάν είχε τον μέσο όρο θα έπρεπε να είχε 142.000 θέσεις ελλιμενισμού (8,9 μ.ο x16.040km) με συνέπεια 142.000 έμμεσες θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της οικονομίας.

Πίνακας 9.5 - Θέσεις ελλιμενισμού και ακτογραμμή της Μεσογείου

	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΩΝ (km)	Μ.Ο ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ/ km ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ
ΕΛΛΑΔΑ	8,924	16.040	0,5
ΓΑΛΛΙΑ	226,000	6.316	35,8
ΚΡΟΑΤΙΑ	13,416	8.032	1,7
ΙΤΑΛΙΑ	130,000	9.532	13,6
ΙΣΠΑΝΙΑ	130,555	6.882	18,9
ΤΟΥΡΚΙΑ	8,659	9.827	0.9
ΜΑΛΤΑ	1,108	196,8	5,6
ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΟ	837	293,5	2,9
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	1,475	1.381	1,1
ΣΥΝΟΛΟ	520,974	58.500,3	8,9

(Πηγή: <http://el.wikipedia.org>, <http://www.cluster-maritime.fr/article.php?lang=Uk&id=21>, <http://www.worldwidemarinasales.com/en/news/6.html?PHPSESSID=38853ae39b5114552a1e2ad0ca5810c2>, <http://www.charterworld.com/news/tag/myba>)

Κατοχή σκαφών αναψυχής και έμμεσες θέσεις εργασίας

Εάν πάρουμε την κατοχή σκάφους ανά κάτοικο, ήτοι 1 σκάφος ανά 164 κατοίκους στην ΕΕ, ενώ στην Ελλάδα είναι 1 σκάφος ανά 621 κατοίκους, υπάρχει δυνατότητα να προσεγγίσουμε τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο οπότε θα είχαμε 67.000 σκάφη αναψυχής (11.000.000:164=67.000).

Όπως έχουμε αναφέρει για κάθε σκάφος υπάρχει περίπου 1,17 θέση εργασίας, άρα με βάση τα πληθυσμιακά στοιχεία θα μπορούσαμε να έχουμε 78.390 άμεσες θέσεις εργασίας και τις αναλογούσες έμμεσες θέσεις.

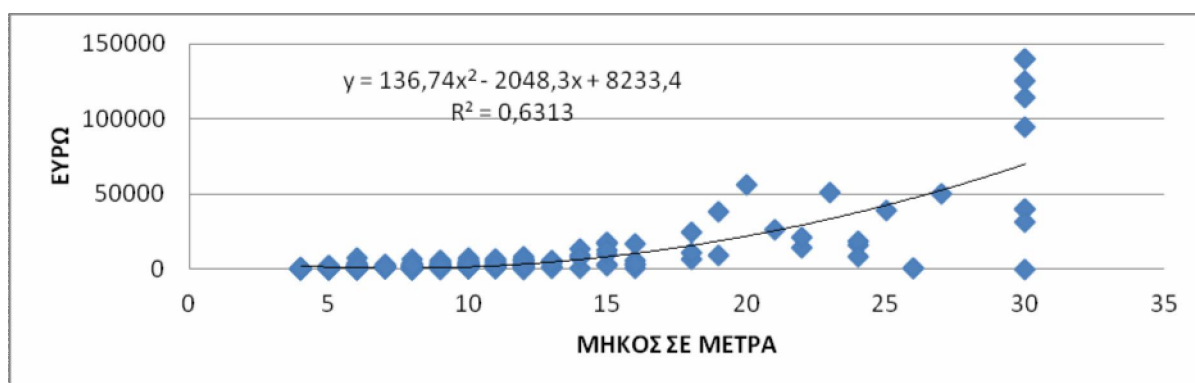
Έξοδα σκαφών αναψυχής

Για την καλύτερη απεικόνιση των αποτελεσμάτων του δείγματός μας τα έξοδα των σκαφών αναψυχής χωρίστηκαν σε ελαστικά και ανελαστικά.

Τα ανελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν την συντήρηση, τα ανταλλακτικά, την ασφαλιστική κάλυψη και τις πιστοποιήσεις, ενώ τα ελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν τον ελλιμενισμό, την αποθήκευση στην ξηρά, τα λιμενικά τέλη, τα καύσιμα, τον τουρισμό και την τροφοδοσία του σκάφους. Τα ανελαστικά έξοδα δηλαδή αφορούν εκείνα τα έξοδα τα οποία ο ιδιοκτήτης του σκάφους δε μπορεί να τα αποφύγει ενώ τα ελαστικά αφορούν εκείνα τα έξοδα τα οποία είναι στην κρίση του και στην δυνατότητά του για το αν θα τα πραγματοποιήσει ή όχι.

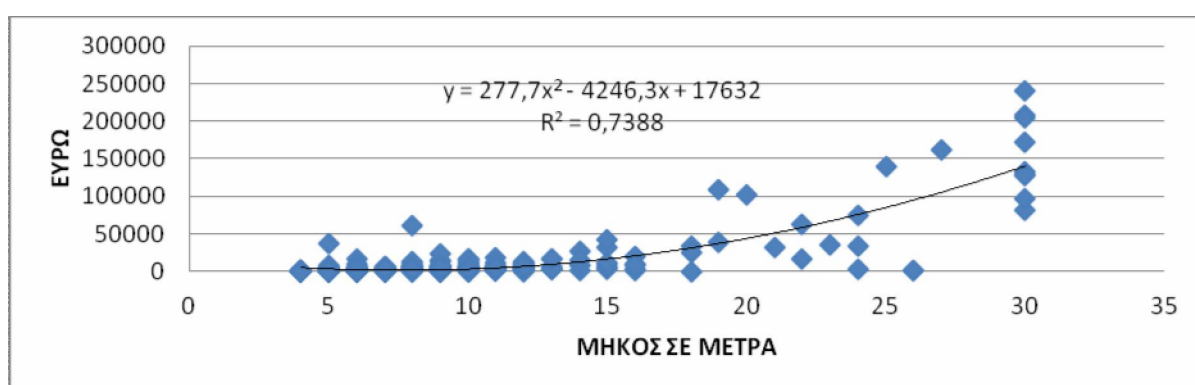
Ακόμη τα έξοδα διαχωρίστηκαν και σε έξοδα επαγγελματικών και έξοδα ιδιωτικών σκαφών αλλά και σε έξοδα μηχανοκίνητων και έξοδα ιστιοφόρων. Ενδεικτικά παραθέτουμε τα διαγράμματα 9.8 και 9.14.

Διάγραμμα 9.8 - Συνολικά ανελαστικά έξοδα ιδιωτικών σκαφών Μ.Ο €12.035



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.14 - Συνολικά ελαστικά έξοδα ιδιωτικών σκαφών Μ.Ο €22.272



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Όλα τα διαγράμματα διασποράς (9.5 – 9.16) που βρίσκονται σε παρακάτω κεφάλαια παρουσιάζουν αυτό των διαχωρισμό των εξόδων αλλά και του είδους του σκάφους ως προς το μέγεθος του σκάφους (μέτρα).

Όλα τα στοιχεία της έρευνας δείχνουν διασπορά η οποία αυξάνει με το μέγεθος του σκάφους. Αυτό είναι ενδεικτικό του ότι τα σκάφη αναψυχής χρησιμοποιούνται διακριτικά στον ελεύθερο χρόνο του ιδιοκτήτη αναλόγως της εκάστοτε επιθυμίας του και των περιστάσεων και δεν μπορούν να θεωρηθούν τα ίδια για όλους τους ιδιοκτήτες και όλα τα σκάφη.

Τά συνολικά ετήσια έξοδα τού κλάδου, εκτιμώνται σε :

17.700 σκάφη Χ € 34.307 = € 607.233.00

δεν περιλαμβάνονται έξοδα από ναυλώσεις επαγγελματικών σκαφών, έξοδα που δημιουργούνται κατά την διάρκεια της ναυλώσεως, από τους επιβάτες και έξοδα αγοράς σκαφών.

Παρατηρείται επίσης ότι τα μικρότερα σκάφη είναι νεότερα ενώ τα μεγαλύτερα είναι παλαιότερα όπως φαίνεται στο κεφάλαιο 6.

Τα σκάφη αναψυχής αδιακρίτως μεγέθους φαίνεται να χρησιμοποιούνται κυρίως στον ελεύθερο χρόνο και για διακοπές. Άλλα ταξιδεύουν περισσότερο ενώ άλλα χρησιμοποιούνται ως «θερινές κατοικίες» που μετακινούνται λίγο, ως εκ τούτου καταναλώνουν πολύ λιγότερο πετρέλαιο. Οι ιδιοκτήτες των σκαφών αναψυχής

φαίνεται ότι διαμένουν μέσα στο σκάφος έτσι αυτοί και οι φιλοξενούμενοι τους δεν έχουν να αντιμετωπίσουν έξοδα ξενοδοχείων. Τέλος οι καλεσμένοι τους συμβάλλουν στα έξοδα ιδιαίτερως στα μικρότερα σκάφη (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6, Γ.ΧΡΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ).

Η μεγάλη πλειοψηφία των κατόχων σκαφών αναψυχής προτιμά τους πιο απόμερους προορισμούς από τα κοσμικά νησιά. Έτσι μεταφέρονται έσοδα στα πιο άγονα νησιά μας (Πίνακας 6.16γ).

Οι προορισμοί των σκαφών αναψυχής είναι πολλοί και κυρίως απομακρυσμένες περιοχές. Το 28% των σκαφών αναψυχής επισκέπτονται πάνω από δέκα προορισμούς ετησίως. Τα μεγάλα σκάφη μήκους άνω των 25 μέτρων σε ποσοστό 75% επισκέπτονται περισσότερους από δέκα προορισμούς το χρόνο και τα σκάφη μήκους 20-25 μέτρα σε ποσοστό 63% επισκέπτονται πάνω από δέκα προορισμούς ετήσια. Τα σκάφη μήκους 4-10 μέτρων σε ποσοστό 75% επισκέπτονται λιγότερους από δέκα προορισμούς το χρόνο. Στον πίνακα 6.16γ παρουσιάζεται η συμπεριφορά των ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής, που προτιμούν προορισμούς σε μη κοσμικά νησιά συμβάλλοντας στην ανάπτυξη των πιο απομακρυσμένων περιοχών της χώρας και βοηθώντας έτσι την ανάπτυξη της μη τουριστικά ανεπτυγμένης νησιωτικής μας χώρας.

Πίνακας 6.16γ – Προτίμηση προορισμού (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΚΟΣΜΙΚΑ	ΜΗ ΚΟΣΜΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	21%	79%	100%
10-15	25%	75%	100%
15-20	33%	67%	100%
20-25	25%	75%	100%
25+	17%	83%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Τα τρία τέταρτα των σκαφών αναψυχής και ιδίως τα μεγαλύτερα χρησιμοποιούνται για την προώθηση των εργασιών των ιδιοκτητών τους, όπως ακριβώς γίνεται και σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο. Με άλλα λόγια η ύπαρξης και η χρήση των σκαφών αναψυχής έχει ως αποτέλεσμα την μεγέθυνση όχι μόνον της νησιωτικής οικονομίας αλλά και του συνολικού Ελληνικού ΑΕΠ.

Ακόμη, βάση του Πίνακα 6.10α τα περισσότερα μεγάλα σκάφη αναψυχής φαίνεται να είναι νηολογημένα σε ξένα νηολόγια. Αυτό δείχνει ότι το Ελληνικό νηολόγιο δεν είναι ακόμα ελκυστικό. Αυτό φαίνεται να οφείλεται στις νομοθετημένες διαδικασίες και την φορολογία όπως παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 3.

Φορολογική Προσέγγιση

Η φορολογική μεταχείριση του κλάδου είναι ακριβώς αντίθετη των ωφελειών σε θέσεις εργασίας και συμμετοχή στο ΑΕΠ. Τα αντικειμενικά κριτήρια φορολογίας είναι πολύ πιο πάνω των ανελαστικών εξόδων διατήρησης σκάφους αναψυχής. Τα ανελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν την συντήρηση, τα ανταλλακτικά, την ασφαλιστική κάλυψη και τις πιστοποιήσεις.

Στον πίνακα 9.7 φαίνεται η διαφορά μεταξύ ανελαστικού κόστους διατήρησης σκάφους και αντικειμενικής φορολόγησης του κατόχου.

Πίνακας 9.7 Σύγκριση πάγιων ανελαστικών εξόδων σκαφών από τη δειγματοληψία και φορολογικών αντικειμενικών κριτηρίων

ΜΗΚΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ(ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ, ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ,ΑΣΦ.ΚΑΛΥΨΗ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ)	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ
4-10 μ	2.500	8.400-14.700
10-15 μ	6.100	14.700-56.700
15-20 μ	19.800	56.700-145.950
20-25 μ	47.700	145.950-292.950
Άνω των 25 μ	107.000	292.950 + 50.000 ανά μέτρο

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

*Περαιτέρω ανάλυση του πίνακα σελ.191

Η πολιτική των φορολογικών αρχών να εισπράξουν τέλος ακινησίας για τα σκάφη προκειμένου να μην φορολογηθούν οι ιδιοκτήτες τους με αντικειμενικά κριτήρια έφερε στα ταμεία του κράτους εισπράξεις 191.000 ευρώ (3.823 ιδιωτικά σκάφη ακινητοποιήθηκαν με τέλος από 10 ευρώ έως 100 ευρώ ανάλογα με το μήκος του σκάφους). Αν δεν είχε επιβληθεί το μέτρο αυτό τα παραπάνω σκάφη θα συνεισέφεραν 131 εκατ. ευρώ στο ΑΕΠ της χώρας και ΦΠΑ στο ταμείο του κράτους μεγαλύτερο του τέλους ακινησίας.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

1.1 ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING)

Ως σκάφος αναψυχής νοείται κάθε σκάφος παντός τύπου ανεξαρτήτως συστήματος προώσεως. το οποίο προορίζεται για αθλητισμό και αναψυχή, σύμφωνα με οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ακόμη μπορεί να χρησιμοποιηθεί και προς ναύλωση ή για εκπαίδευση σε πλώες αναψυχής.

Με τον όρο yachting αναφερόμαστε στη θαλάσσια δραστηριότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής. Το yachting βασίζεται στο θαλαμηγό σκάφος που παρέχει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές (Μυλωνόπουλος Δ., Μοίρα Π., 2005).

Η ζήτηση για σκάφη αναψυχής εκδηλώνεται από ιδιώτες, λάτρεις της θάλασσας, μεσαίας κι υψηλής εισοδηματικής τάξης. Θεωρείται ως μία αγορά εντάσεως παγίου, με υψηλές επενδύσεις κεφαλαίων, υψηλά εμπόδια εισόδου στον κλάδο (οικονομικά – θεσμικά) και με αξιόλογη συνεισφορά σε συνάλλαγμα (95% των ναυλώσεων πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες). Οι πελάτες θέλουν να απολαύσουν το τρίπτυχο : ήλιος –θάλασσα – ξεκούραση, ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες .

Η ευεργετική δράση του yachting είναι πολυμορφική : χρηματοοικονομική και δημοσιονομική. Η χρηματοοικονομική συνεισφορά γίνεται μέσω των συνολικών εσόδων προς τους τουριστικούς λιμένες όπου από την πλευρά τους ενδυναμώνουν την τοπική αγορά.

Η δημοσιονομική «βοήθεια» εστιάζεται στα έσοδα από τους χρήστες των μαρινών μέσω της είσπραξης των φόρων από τη χρήση των υπηρεσιών που παρέχουν οι μαρίνες.

Καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του κλάδου παίζουν οι υποδομές κι η ποιότητα των παρερχόμενων υπηρεσιών των τουριστικών λιμένων .

Οι μαρίνες αναφέρονται και ως λιμένες αναψυχής, με ειδικές κατασκευές για να εξυπηρετούν τα σκάφη αναψυχής σε ημερήσια βάση . Οι οργανωμένες διαθέτουν θέσεις πρόσδεσης , υπηρεσίες ασφάλειας και φύλαξης ,χώρους επισκευών , ταχυδρομεία , χώρους πάρκινγκ κι αναψυχής , εμπορικό πολυκατάστημα , τελωνείο , σταθμό ανεφοδιασμού , σταθμό συλλογής αποβλήτων & βιολογικού καθαρισμού , λιμενική αρχή & γραφεία διοίκησης. Σε παγκόσμιο επίπεδο το yachting χαρακτηρίζεται από δυσκολία στην καταγραφή στατιστικών δεδομένων για την εκτίμηση των ακριβών μεγεθών και τελικά εκτιμάται συχνά με ποσοστιαία ως προς τη συνολική τουριστική δραστηριότητα ανά περιοχή. Άρα, ο κλάδος του yachting ουσιαστικά αποτελείται από τα σκάφη αναψυχής και από τις μαρίνες που τα φιλοξενούν.

Το yachting είναι σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού αφού είναι μια πολύ δημοφιλής δραστηριότητα μεταξύ Ελλήνων αλλά και ξένων επισκεπτών της χώρας μας. Η Ελλάδα βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με άλλες χώρες λόγω του μεσογειακού κλίματος, της ποικιλίας των θαλασσών, των 1.200 νησιών, 4.800 νησίδων, 16.000 χμ ακτογραμμής, των υψηλών ποσοστών ηλιοφάνειας (Νικόλαος Ηρ. Γεωργιάδης, 2005).

Οι περιηγήσεις των θαλασσών γίνονται με ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα σκάφη, τα οποία είναι μισθωμένα από εταιρίες ενοικιάσεως σκαφών ή μπορεί να είναι ιδιωτικά. Οι δραστηριότητες του yachting για τις δυο αυτές κατηγορίες σκαφών διακρίνονται σε:

- *Flotilla*: αφορά στην οργάνωση ενός στολίσκου 7-8 μικρών σκαφών των 6 ατόμων με έναν αρχηγό τα οποία επισκέπτονται συγκεκριμένα μέρη.
- *Bareboat*: είναι τα σκάφη που δεν διαθέτουν πλήρωμα. Ο ενοικιαστής έχει δίπλωμα skipper και μπορεί να κυβερνήσει μόνος του το σκάφος.
- *Crewed Boats*: είναι επανδρωμένα πλοία (Βελισσαρίου Ε., 2000).

1.1.1 Η Ζήτηση

Τα σκάφη αναψυχής όπως είναι γνωστό προορίζονται για ψυχαγωγία και συνεπώς δεν καλύπτουν τις βασικές ανάγκες των καταναλωτών. Έτσι, η κύρια συνέπεια είναι να παρουσιάζουν μεγάλη ελαστικότητα ως προς το κόστος απόκτησής τους, αλλά και ως προς το κόστος χρησιμοποίησης, συντήρησης και φύλαξης.

Επίσης υπάρχουν και άλλοι έμμεσοι παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση του κλάδου που έχουν ως κύριο σημείο αναφοράς την υποδομή όπως: ο αριθμός των οργανωμένων μαρίνων που υπάρχουν, η τιμολογιακή πολιτική της κάθε μαρίνας και οι παροχές που προσφέρει η κάθε μαρίνα (ανακύκλωση και βιολογικός καθαρισμός των λυμάτων) καθώς και η φυσιογνωμία της περιοχής.

1.1.2 Η Προσφορά

Στην αγορά του *Yachting* θα διαπιστώσει εύκολα κάποιος πως υπάρχει ένας εύλογος αριθμός επιχειρήσεων (μικρού και μεσαίου μεγέθους). Οι προαναφερθείσες εταιρείες επικεντρώνονται κυρίως στη κατασκευή, συντήρηση και επισκευή των σκαφών καθώς και στην εμπορία ανταλλακτικών και ναυτιλιακών προϊόντων. Μερικές αναλαμβάνουν και συμμετέχουν σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας ενός σκάφους και άλλες αναλαμβάνουν τη κατασκευή μεμονωμένων τμημάτων.

1.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ

Σύμφωνα με έρευνα του European Boating Industry στην Ευρώπη λειτουργούν 37.200 επιχειρήσεις που σχετίζονται με την βιομηχανία σκαφών, ενώ υπάρχουν πάνω από 234.000 άμεσες θέσεις εργασίας. Ο τομέας κατασκευής σκαφών δημιουργεί πάνω από 46.000 θέσεις εργασίας. Στην βιομηχανία σκαφών συνολικά στην Ευρώπη πραγματοποιείται κύκλος εργασιών ύψους 20 δις. ευρώ, όταν ο κύκλος εργασιών πριν την περίοδο της κρίσης ήταν 23,4 δις. ευρώ. Μόνο στον τομέα παραγωγής σκαφών πραγματοποιείται κύκλος εργασιών ύψους 6 δις. ευρώ. 48 εκατ. ευρωπαϊοί ασχολούνται με θαλάσσιες δραστηριότητες όπως η κωπηλασία, η ιστιοσανίδα, η κατάδυση κλπ. ενώ 36 εκατ. ασχολούνται με το yachting. Η αναλογία ιδιοκτησίας σκάφους στην Ευρώπη είναι 1:164. Τέλος περίπου 4.500 μαρίνες παρέχουν 1,75 εκατ. Θέσεις ελλιμενισμού στα ευρωπαϊκά νερά, ενώ οι μαρίνες κατανέμονται στην Ευρωπαϊκή Ήπειρο ως εξής: 2.000 μαρίνες στην βόρεια Ευρώπη, 800 μαρίνες στις ακτές του Ατλαντικού και 1.200 στην Μεσόγειο.

Με βάση την κλαδική μελέτη της ICAP για τα σκάφη αναψυχής Η Ιταλία εμφανίζεται ως η πρώτη χώρα στον κόσμο βάσει αριθμού ναυπηγηθέντων σκαφών (συνολικό μήκος σκαφών 15.080 μέτρα, μέσο μήκος 113 πόδια το 2007). Με βάση τα στοιχεία της UCINA (Italian Marine Industry Association), το 2007 η αξία της ιταλικής αγοράς σκαφών αναψυχής (μικρά σκάφη, σκάφη με εσωλέμβια / έσω-εξωλέμβια μηχανή, σκάφη με εξωλέμβια μηχανή, σκάφη ιστιοπλοϊκά και σκάφη φουσκωτά) ανήλθε σε 1.927,8 εκατ. ευρώ παρουσιάζοντας αύξηση 15% περίπου σε σχέση με το 2006. Η Γαλλία αποτελεί μια πολύ σημαντική χώρα στον κλάδο των σκαφών αναψυχής, καθώς σύμφωνα με στοιχεία του Γαλλικού Υπουργείου Μεταφορών – Τουρισμού – Ναυτιλίας, το 2008 ο αριθμός των σκαφών αναψυχής ανήλθε σε 907 χιλ. τεμάχια. Τέλος, η Βρετανία κατέχει την 4^η θέση στον κόσμο βάσει αριθμού ναυπηγηθέντων σκαφών το 2007 (συνολικό μήκος σκαφών 1.762 μέτρα, μέσο μήκος 94 πόδια). Πιο συγκεκριμένα στοιχεία παρουσιάζονται παρακάτω.

1.2.1 Ιταλία

Τα συνολικά έσοδα από τις πωλήσεις των σκαφών αναψυχής σύμφωνα με την συνολική παραγωγή υπολογίζονται σε € 3.332.840.000. Η εθνική παραγωγή κατανέμεται ως εξής : το € 1.457.690.000 (44%) της παραγωγής, προορίζεται για την εγχώρια αγορά, ενώ το € 1.865.150.000 της παραγωγής προβλέπεται για άμεση εξαγωγή (56%), εκ των οποίων τα € 963.500.000 στις χώρες της ΕΕ (52%) και τα 901.650.000 € για τρίτες χώρες (48%).

Αναλύοντας τις τιμές των εισαγωγών με βάση τη χώρα προέλευσης, γίνεται αντιληπτό ότι οι εισαγωγές της Ιταλίας από χώρες που βρίσκονται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανήλθαν σε 353.390.000 (73%) και εκείνων από χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης ανήλθαν σε € 128.960.000 (27%). Ο Πίνακας 1.2.1α δείχνει αναλυτικά τα παραπάνω στοιχεία σύμφωνα με τα στοιχεία της UCINA (Italian Marine Industry Association), το 2007 .

Πίνακας 1.2.1α – Εισαγωγές με βάση τη χώρα προέλευσης

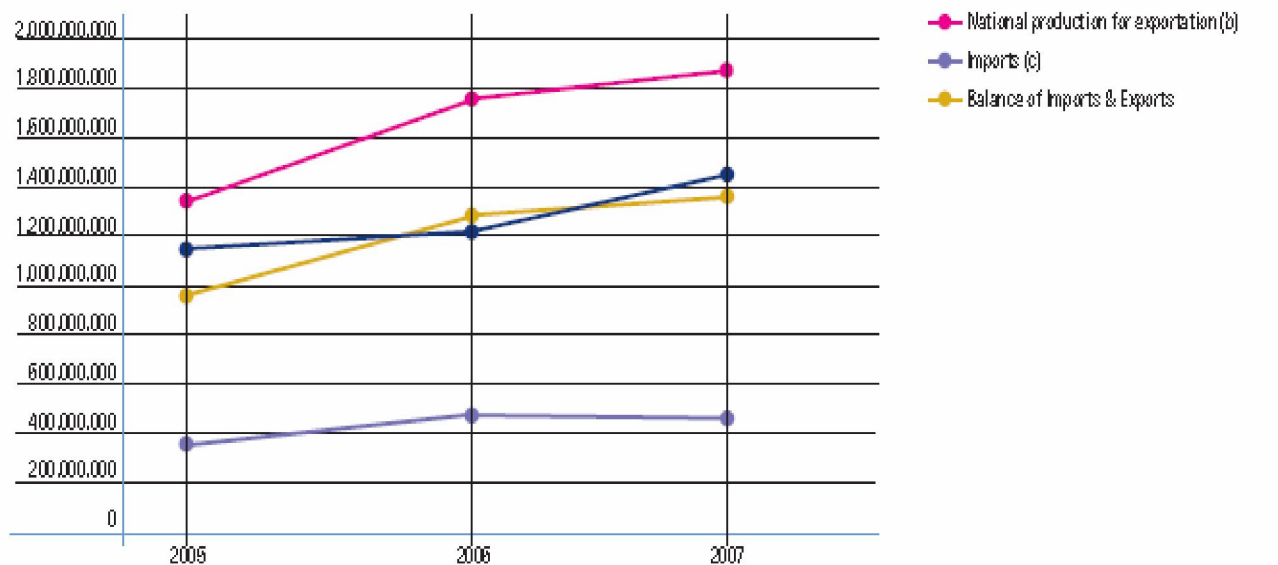
	Shipyard production	Values %
National production	3.322.840.000	87%
on the national market {a}	1.457.690.000	44%
for subsequent exportation {b}	-	
for exportation {c}	1.865.150.000	56%
of which to EU countries	963.500.000	52%
of which to non-EU countries	901.650.000	48%
Imports	482.350.000	13%
coming from EU countries	353.390.000	73%
coming from non-Eu countries	128.960.000	27%
sold in Italy {d}	436.740.000	91%
sold abroad {e}	45.610.000	9%
	404.310.000	100%
Overall sales revenue	3.805.190.000	100%
final destination abroad {b+c+e}	1.910.230.000	50%
final destination Italy {a+d}	1.894.960.000	50%

(Πηγή: UCINA)

Επίσης το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει διαγραμματικά τις Ιταλικές εξαγωγές κατά τη περίοδο 2005 – 2007. Παρουσιάζεται ξεκάθαρα ο τρόπος που η Ιταλική παραγωγή σκαφών παρουσιάζει θετικό ισοζύγιο.

Διάγραμμα 1.2.1 – Ιταλικές εξαγωγές 2005-2007

The shipyard production: composition of the overall sales revenue, trend over the triennium 2005-2007, values in euros



(Πηγή : http://ptpub.ucina.it/files/Boating_in_figures2008.pdf)

Σημαντική παράμετρος για την ιταλική παραγωγή αποτελεί ο παρακάτω πίνακας που δείχνει αναλυτικά τη κατανομή των εξαγωγών των πιο σημαντικών χωρών του κλάδου με βάση τις επιχειρήσεις που παράγουν σκάφη ανά χώρα και με βάση τους εργαζόμενους που απασχολούν.

Πίνακας 1.2.1β – Κατανομή εξαγωγών του κλάδου

Country	Number of enterprises	Employees	Sales revenue (values in euros)	Average number of workers
France	956	6.137	702.000.000	6,42
Greece	4	100	20.000.000	25,00
Norway	30	270	23.820.000	9,00
South Africa	40	1.400	47.000.000	35,00
USA	1.500		2.092.000.000	
UK		7.898	719.000.000	
Italy	340	7200	1.381.000.000	26,67
Total	2.870	23.005	4.984.820.000	8,02

(Πηγή : http://ptpub.ucina.it/files/Boating_in_figures2008.pdf)

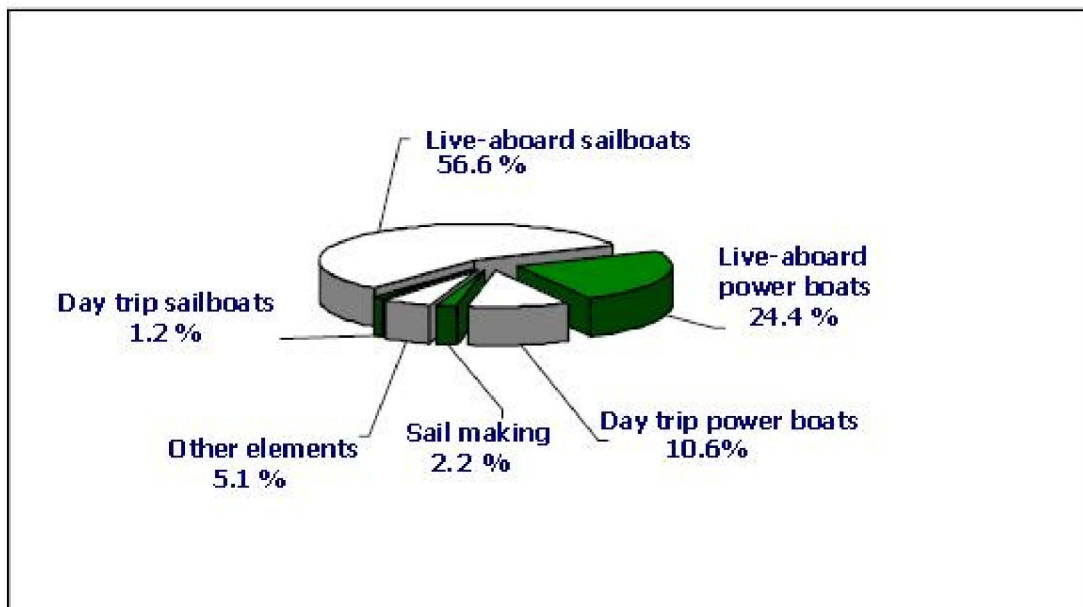
Λαμβάνοντας υπόψη το μέσο όρο των εργαζομένων, η Γαλλία και η Νορβηγία βρίσκονται στη πρώτη θέση συγκριτικά με τις υπόλοιπες χώρες (Ιταλία, Ελλάδα, ΗΠΑ). Δυστυχώς η χώρα μας έχει το μικρότερο αριθμό επιχειρήσεων του πίνακα.

Συγχρόνως ο αριθμός των εγγεγραμμένων σκαφών στο τέλος του 2006 (τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία) επιβεβαιώνει την αυξανόμενη τάση που είχε προβλεφθεί τα προηγούμενα χρόνια. Τα σκάφη που καταγράφηκαν ανήλθαν σε 75,203.

1.2.2 Γαλλία

Ο τομέας του yachting στη Γαλλία αποτελείται από 4.800 επιχειρήσεις με συνολικά 44.000 εργαζομένους. Ο κύκλος εργασιών της χώρας ανέρχεται σε 4,6 δισ. ευρώ. Το 1,3 δισ. ευρώ αυτού του κύκλου εργασιών προέρχεται από τη κατασκευή σκαφών αναψυχής. Η Γαλλία είναι η παγκόσμιος ηγέτης στις εξαγωγές των ιστιοφόρων, κατέχει το 37,1% ως μερίδιο αγοράς και στα φουσκωτά το 29% . Η κατανομή της παραγωγής στη Γαλλία το 2007 φαίνεται στο ακόλουθο διάγραμμα.

Διάγραμμα 1.2.2 – Κατανομή της Γαλλικής παραγωγής (2007)



(Πηγή: <http://www.britishmarine.co.uk/pdf/Marine%20Sector%20France%20Nov%202007.pdf>)

Η εταιρία Beneteau είναι ο μεγαλύτερος κατασκευαστής σκαφών στη Γαλλία, τόσο για ιστιοφόρα όσο και για τα μηχανοκίνητα σκάφη. Η εταιρία έχει περίπου το 20% της παγκόσμιας αγοράς ιστιοφόρων και ακολουθεί στρατηγικές για την αύξηση του μεριδίου της στην αγορά των ταχύπλων. Η εταιρεία εξακολουθεί να είναι κατά 57% οικογενειακή επιχείρηση με μια σειρά άλλων μεγάλων ονόματα στο χαρτοφυλάκιό της, όπως η Jeanneau, CNB, Lagoon, ή Wauquiez.

Παρόλα αυτά η Γαλλία αντιμετωπίζει και κάποια σοβαρά εμπόδια. Η έλλειψη χώρου στους γαλλικούς λιμένες αναψυχής είναι ένα σημαντικό πρόβλημα για τη βιομηχανία. Αυτή η έλλειψη σίγουρα περιορίζει την ανάπτυξη της βιομηχανίας στην διεθνή αγορά. Παρά το γεγονός ότι η Γαλλία έχει ότι τις μεγαλύτερες ακτογραμμές στην Ευρώπη (5.500 χλμ.), οι 470 μαρίνες της χώρας που φιλοξενούν τα σκάφη αναψυχής είναι κοντά σε σημείο κορεσμού. Η γαλλική Ομοσπονδία Ναυτιλίας και Εμπορίου (Fédération des Industries Nautiques) εκτιμά ότι πάνω από 50.000 νέες θέσεις χρειάζονται για τη κάλυψη των αναγκών. Στη Γαλλία σήμερα υπάρχουν περίπου 4 εκατομμύρια χρήστες σκαφών αναψυχής στη Γαλλία, και περίπου 800.000 σκάφη όλων των τύπων. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τον αριθμό των σκαφών αναψυχής από το 2000 - 2008.

Πίνακας 1.2.2α – Αριθμός Σκαφών Αναψυχής 2000-2008

Έτος	Αριθμός Σκαφών	Ποσοστιαία Μεταβολή
2000	745,000	-
2001	766,000	2,8%
2002	787,000	2,7%
2003	809,000	2,8%
2004	833,000	2,9%
2005	841,000	0,9%
2006	863,000	2,6%
2007	886,000	2,7%
2008	907,000	0,4%

(Πηγή : Υπουργείο Μεταφορών-Τουρισμού-Ναυτιλίας της Γαλλίας)

Πιο κάτω παρουσιάζεται αναλυτικότερος πίνακας που ομαδοποιεί τα παραπάνω σκάφη ανά μήκος. Είναι αρκετά σημαντικός γιατί ουσιαστικά δείχνει τη κατεύθυνση της εγχώριας αγοράς .

Πίνακας 1.2.2β – Αριθμός Σκαφών Αναψυχής ανά μήκος 2000-2008

Μήκος	Ιστιοπλοϊκά	Μηχανοκίνητα
έως 5 μέτρα	58.348	446.752
5 – 6 μέτρα	30.997	117.507
6 – 7 μέτρα	25.360	66.450
7 – 8 μέτρα	19.451	22.869
8 – 10 μέτρα	26.975	15.392
10 – 12 μέτρα	17.292	7.391
12 – 15 μέτρα	7.887	3.700
15 – 18 μέτρα	1.015	969
18 – 24 μέτρα	241	363
πάνω από 24 μέτρα	33	47

(Πηγή : Υπουργείο Μεταφορών-Τουρισμού-Ναυτιλίας της Γαλλίας)

Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο παραπάνω πίνακας, βάσει του οποίου φαίνεται ότι τόσο στην τα ιστιοπλοϊκά σκάφη όσο και τα μηχανοκίνητα σκάφη με μήκος έως 5 μέτρα είναι και τα περισσότερο δημοφιλή.

1.2.3 Μεγάλη Βρετανία

Η Μεγάλη Βρετανία βρίσκεται στη τέταρτη θέση στη παγκόσμια κατάταξη βάσει του αριθμού των ναυπηγήσεων στα σκάφη αναψυχής το 2007 (συνολικό μήκος σκαφών 1.762 μέτρα, μέσο μήκος 94 πόδια). Ο κλάδος των σκαφών αναψυχής στη Μεγάλη Βρετανία περιλαμβάνει εκτός από επιχειρήσεις που επικεντρώνονται στην αγορά και στη πώληση σκαφών (καινούργιων και μεταχειρισμένων, αναψυχής και επαγγελματικών) και επιχειρήσεις που ασχολούνται με μια ευρεία γκάμα υπηρεσιών όπως ασφάλιση, επισκευή σκαφών, χρηματοδότηση, εξοπλισμός σκαφών, σχολές ιστιοπλοΐας, ενοικίαση σκαφών, χώροι ελλιμενισμού, αποθήκες κλπ. Σε ολόκληρη τη χώρα υπολογίζεται ότι δραστηριοποιούνταν 4.268 επιχειρήσεις κατά την περίοδο 2007/08 οι οποίες απασχολούσαν 35.201 εργαζόμενους. Όσον αφορά τη συνολική παραγωγή σκαφών αναψυχής στην Βρετανία το 2007, υπολογίστηκε ότι δημιουργήθηκαν συνολικά 5.121 σκάφη εκ των οποίων το ήμισυ αφορούσε σκάφη από 2,5 έως 7,5 μέτρα, ενώ τα σκάφη με εσωτερική μηχανή άγγιζαν το 45,5% της συνολικής παραγωγής. Παρακάτω παρουσιάζεται η κατανομή των σκαφών με βάση το μήκος.

Πίνακας 1.2.3 – Κατανομή σκαφών με βάση το μήκος

Κατηγορία μήκους	ιστιοπλοϊκά	Σκάφη με εσωλέμβιο κινητήρα	Σκάφη Πολυεστερικά με εξωλέμβιο κινητήρα	Σκάφη φουσκωτά	Σύνολο
2,5 - 7,5 μέτρα	900	350	850	500	2.600
7,5 - 12 μέτρα	150	400	15	35	600
12 – 24 μέτρα	55	1.800	-	-	1.855
πάνω από 24 μέτρα	1	65	-	-	66
Σύνολο	1.106	2.332	865	535	5.121

1.2.4 Κροατία

Κροατική ναυπηγική σήμερα βασίζεται στη παραγωγή μεσαίου μεγέθους σκαφών αναψυχής. Οι εγχώριες εταιρίες της αναπτύσσονται κυρίως λόγω της παραγωγής μεγάλου αριθμού μικρών σκαφών, που προορίζονται για λιγότερο απαιτητικούς πελάτες. Από τα στατιστικά στοιχεία του 2007 η Κροατική παραγωγή είχε τη παρακάτω εικόνα.

Πίνακας 1.2.4 – Κροατική παραγωγή σκαφών 2007

Μήκος	Αριθμός Σκαφών
Λιγότερο από 7,5 m	520
Πάνω από 7,5 m	350
Workboats	10
πλαστικές βάρκες	150

(Πηγή : <http://www.britishmarine.co.uk/pdf/Marine%20Sector%20Croatia%20April%2008.pdf>)

1.2.5 Ολλανδία

Η Ολλανδία παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στη διεθνή βιομηχανία σκαφών αναψυχής και δραστηριοποιείται σε κάθε τομέα της κατασκευής σκαφών. Οι Ολλανδοί βρίσκονται στη πέμπτη θέση ανάμεσα στις χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης από την οπτική γωνία των καταναλωτών. Έχει υπολογιστεί ότι δαπανούν ετησίως πάνω από € 2,2 δισ. για νέα σκάφη (στοιχεία 2007). Το order book τους για το 2005 εκτιμήθηκε σε € 1,7 δισ. Υπολογίστηκε ότι τα € 700 εκατ. αναφέρονταν σε παραγγελίες για super yachts, ένα κομμάτι του yachting στο οποίο η Ολλανδία πρωταγωνιστεί (www.britishmarine.co.uk). Τα Ολλανδικά ναυπηγεία σκαφών αναψυχής και ολόκληρη η ολλανδική βιομηχανία, ευημερούσαν σε εξαγωγές.

1.2.6 Ισπανία

Παρακάτω παρουσιάζονται κάποια βασικά στοιχεία για το τομέα των σκαφών αναψυχής στην Ισπανία.

Πίνακας 1.2.6 – Στοιχεία yachting Ισπανίας

The key figures (source Spanish Federation of Marinas 2009):

- 7880 km of coast
- 126,963 mooring rings in 355 ports
- 220,000 boats registered in 2008

On the Mediterranean coast :

- 95,800 mooring rings in 215 ports

(Πηγή : *invest med* ,(2011), *Yachting centers in the Mediterranean*)

1.3 ΕΛΛΑΔΑ

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα ξεκίνησε την δεκαετία του 1960. Οι πρώτες μαρίνες δημιουργήθηκαν το 1963 στην Βουλιαγμένη, το 1966 στην Ζέα και το 1973 στην Αρετσού. Ακόμη κατασκευάστηκαν 65 σταθμοί ανεφοδιασμού θαλαμηγών σε όλη την Ελλάδα για τον εφοδιασμό των τουριστικών πλοίων με καύσιμα, νερό και άλλα εφόδια. Τα έργα αυτά πραγματοποιήθηκαν από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού σε συνεργασία με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Οικονομικών και τον Ν.Ο.Ε., (Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος). Το 1981 άρχισε η εκπόνηση του Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α), το οποίο προέβλεπε ένα δίκτυο από 34 μαρίνες, 106 σκάλες και 250 αγκυροβόλια με συνολικά 15.000 θέσεις ελλιμενισμού. Εντούτοις, το σχέδιο αυτό δεν εφαρμόστηκε, ενώ και άλλα προγράμματα δημιουργίας μαρίνων δεν ολοκληρώθηκαν εξαιτίας της έλλειψης των αναγκαίων κονδυλίων.

Η δεκαετία του 1990 υπήρξε δύσκολη για τα ελληνικά ναυπηγεία, καθώς πολλά από αυτά διέκοψαν τη λειτουργία τους εξαιτίας της κατάργησης των χρηματοπιστωτικών κινήτρων που ίσχυαν μέχρι τότε και αφορούσαν στη ναυπήγηση ή μετασκευή τουριστικών επαγγελματικών πλοίων σε ελληνικά ναυπηγεία. Η εξέλιξη αυτή επηρέασε ακόμα και τις μεγάλες σχετικά παραγωγικές μονάδες οι οποίες λόγω των υψηλών λειτουργικών τους εξόδων δεν ήταν σε θέση να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους. Σήμερα, τα περισσότερα σκάφη αναψυχής (επαγγελματικά ή όχι) που πλέουν στις ελληνικές θάλασσες είναι κατασκευασμένα σε ναυπηγεία του εξωτερικού.

2. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ – ΤΥΠΟΙ ΣΚΑΦΩΝ

Ανάλογα με το μέγεθος, τη χρήση, αλλά και τις “απαιτήσεις” του ιδιοκτήτη, τα σκάφη διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες. Περαιτέρω κατηγοριοποίησή τους αναλύεται στις επόμενες παραγράφους.

Σκάφη Βοηθητικά: στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται τα σκάφη που προορίζονται για βοηθητική χρήση εξυπηρετώντας τις ανάγκες των μεγαλύτερων σκαφών (σκάφη «υπηρέτες»). Τα βοηθητικά αυτά σκάφη αποτελούν συνήθως μέρος του βασικού εξοπλισμού του σκάφους που εξυπηρετούν και μπορεί να είναι από μικρά φουσκωτά μέχρι εξάμετρα ή και παραπάνω με μηχανές μεγάλης ισχύος.

Σκάφη από 2,5μ. έως 3,8μ.: στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται τα σκάφη που προορίζονται για το αγοραστικό κοινό που έρχεται για πρώτη φορά σε επαφή με το “υγρό στοιχείο” και με δυνατότητες μικρών παράκτιων ταξιδιών. Στην προκειμένη περίπτωση το σκάφος πρέπει να είναι ευκολόχρηστο και να μπορεί να μεταφερθεί και να φυλαχτεί εύκολα και γρήγορα. Μπορεί να είναι κατασκευασμένο από διάφορα υλικά, όπως για παράδειγμα, φουσκωτά πολυεστερικά ακόμη και μεταλλικά (από κράμα αλουμινίου), όταν πρόκειται για χρήση σε ήρεμα νερά όπως για παράδειγμα σε λίμνες. Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας έχουν μεταφορική ικανότητα τριών ατόμων και είναι εφοδιασμένα με εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος.

Σκάφη από 3,8μ. έως 5μ.: στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα σκάφη των οποίων ο ιδιοκτήτης έχει αυξημένες απαιτήσεις σχετικά με τη διάνυση μεγαλύτερων αποστάσεων, τη μεταφορά περισσότερων ατόμων καθώς και την πραγματοποίηση θαλάσσιων σπορ. Το μήκος των σκαφών αυτών απαιτεί μεγαλύτερες ιπποδυνάμεις κινητήρων.

Σκάφη από 5μ. έως 8μ.: στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται τα σκάφη των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι ιδιαίτερα απαιτητικοί, τόσο από άποψη χρήσης όσο και από άποψη εξοπλισμού του σκάφους. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν κάτω από το πιλοτήριο μικρή καμπίνα η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως αποθηκευτικός και, όχι μόνον, χώρος. Για την πρόωσή τους μπορούν να χρησιμοποιηθούν εξωλέμβιοι ή έσω-εξωλέμβιοι κινητήρες μεγάλης ισχύος, ενώ το υλικό κατασκευής τους είναι πολυεστερικό ή ακόμη και φουσκωτό. Πρόκειται για μια κατηγορία σκαφών αρκετά δημοφιλή στη χώρα μας.

Σκάφη από 8μ. έως 15μ.: στην κατηγορία αυτή διατίθενται σκάφη με μεγαλύτερες ανέσεις στα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοσδήποτε τύπος κινητήρα. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν υπερκατασκευή με σχετικά άνετους εσωτερικούς χώρους που περιλαμβάνουν καμπίνες, σαλονάκι, κουζίνα και λουτρό /w.c. Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούν έσω-εξωλέμβιους ή εσωλέμβιους κινητήρες με προτίμηση σε αυτούς του πετρελαίου για οικονομικότερη κατανάλωση.

Σκάφη άνω των 15μ.: στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται οι μεγάλες θαλαμηγοί. Πρόκειται για σκάφη τα οποία πέρα από τους μεγάλους χώρους

που διαθέτουν, έχουν πολύ καλές επιδόσεις πλεύσης και αυτονομίας αφού είναι εξοπλισμένα με μεγάλες δεξαμενές καυσίμων και νερού.

Τέλος, η κατηγοριοποίηση των θαλαμηγών ολοκληρώνεται με την καθιερωμένη διεθνώς ορολογία των super yachts για σκάφη με μήκος μέχρι 30 μέτρα και των mega yachts για σκάφη με μήκος επάνω από 30 μέτρα. Ανάλογα με το υλικό κατασκευής τους, τα σκάφη διακρίνονται σε πολυεστερικά, φουσκωτά, ξύλινα και μεταλλικά.

Με βάση το μέσο πρόωσης τους τα σκάφη αναψυχής χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Στα **μηχανοκίνητα** (motor yachts) και στα **ιστιοφόρα** (sailing yachts). Μηχανοκίνητα είναι τα σκάφη τα οποία ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούν μηχανές ενώ ιστιοπλοϊκά αυτά τα οποία κινούνται με ιστία δηλαδή με πανιά και διαθέτουν βοηθητική μηχανή.

2.1 ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Φουσκωτά Σκάφη

Η ασφάλεια που προσφέρουν λόγω του χαμηλού κέντρου βάρους τους και της άνωσης των αεροθαλάμων, αλλά και το χαμηλό κόστος χρήσης-συντήρησής τους τα κάνουν πολύ δημοφιλή στην κατηγορία τους.

Τα μειονεκτήματά τους είναι το υψηλό κόστος αγοράς τους (10%-20% ακριβότερα σε σχέση με άλλα) και οι περιορισμένοι χώροι τους λόγω του όγκου που καταλαμβάνουν τα μπαλόνια.

Ταχύπλοα ανοιχτά - Πολυεστερικά

Έχουν χαμηλό κόστος αγοράς και συντήρησης σε σχέση με τα αντίστοιχα φουσκωτά. Διαθέτουν άνετους χώρους επαρκής για θαλάσσια αναψυχή και ψάρεμα.

Είναι λιγότερο ασφαλή σε σχέση με τα φουσκωτά και έχουν μεγαλύτερο βάρος κάτι που καθιστά δύσκολη την ρυμούλκηση και μετάφορα τους.

Ταχύπλοα “καμπινάτα”

Μπορούν άνετα να χρησιμοποιηθούν για πολυήμερες εκδρομές και διαμονή εντός του σκάφους αφού πέραν της άνεσης του χώρου διαθέτουν παροχές όπως τουαλέτα, ζεστό – κρύο νερό, ψυγείο κλπ. Μεγάλο τους μειονέκτημα είναι το κόστος συντήρησής τους αφού για την σωστή λειτουργία των εξαρτημάτων τους απαιτούνται αρκετά χρήματα. Ακόμη, το μήκος τους καθιστά δύσκολη την ρυμούλκησή τους και το βάρος τους επηρεάζει την πλεύση.

Ερασιτεχνικά Ψαράδικα Σκάφη

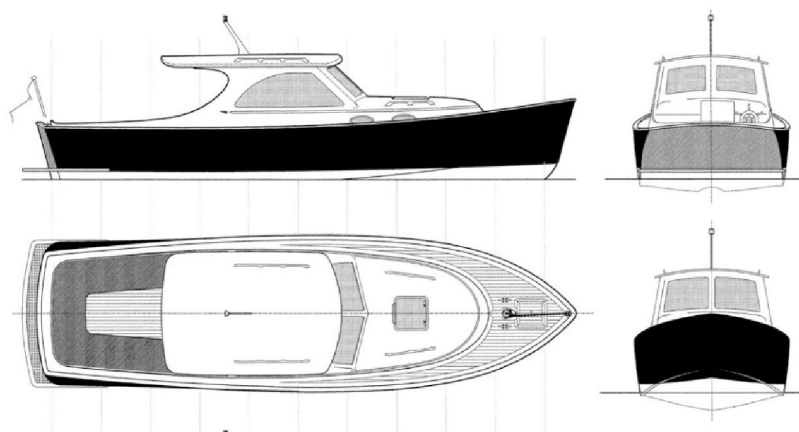
Διαθέτουν μεγάλους ανοιχτούς χώρους στην κουβέρτα (deck) κατάλληλους για ψάρεμα αλλά και για όσους θέλουν ελευθερία κινήσεων. Έχουν χαμηλό κέντρο βάρους και είναι σχεδιασμένα για χρήση στην ανοιχτή θάλασσα. Δεν έχουν τις ανέσεις των “καμπινάτων” σκαφών και ρυμουλκούνται δύσκολα λόγω αυξημένου βάρους.

Ονοματολογία Μηχανοκίνητων Σκαφών

Έχει επικρατήσει διεθνώς για τα μηχανοκίνητα σκάφη ένας κώδικας ονοματολογίας που αφορά τον τύπο των σκαφών ανάλογα με τη χρήση και δίνεται παρακάτω.

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

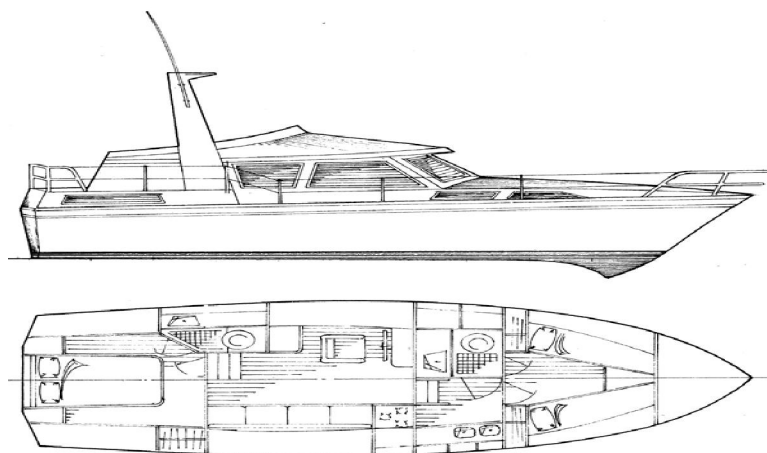
Εικόνα 2.1.1 – Σκάφος Day Cruiser



(Πηγή: *shipmodeling.info*)

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

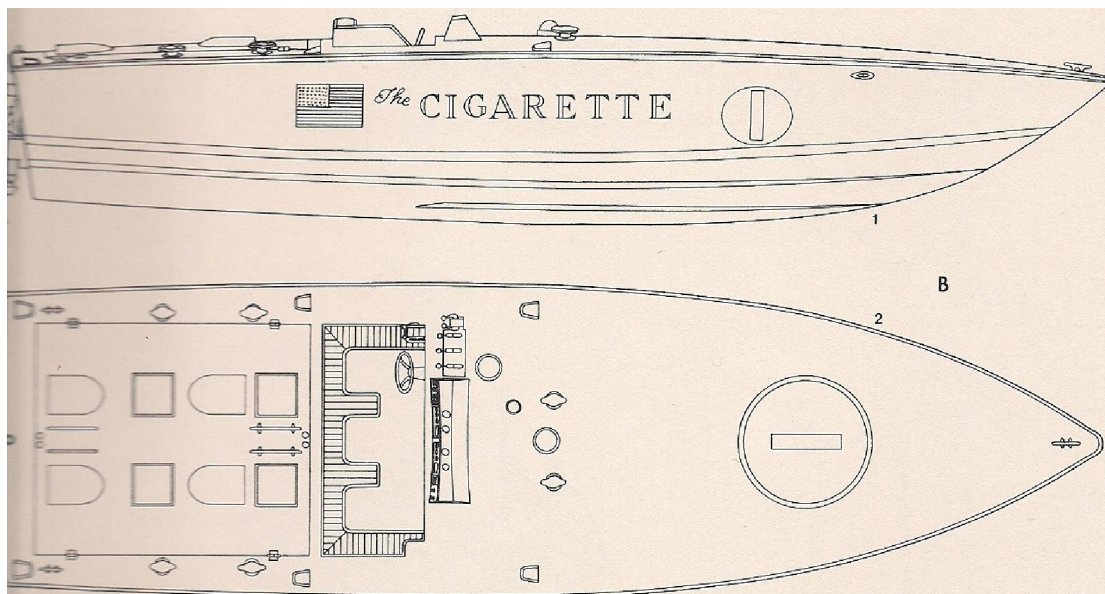
Εικόνα 2.1.2 – Σκάφος Cruiser



(Πηγή: *shipmodeling.info*)

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

Εικόνα 2.1.3 – Σκάφος Sport/Offshore



(Πηγή: *Pleasure Boating*)

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

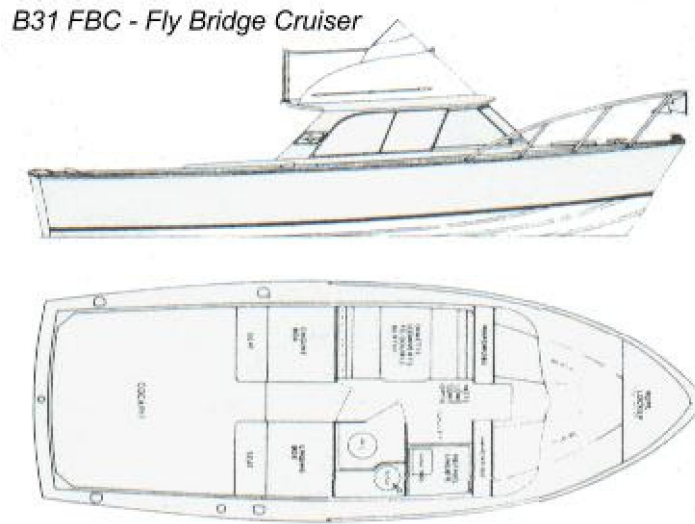
Εικόνα 2.1.4 – Σκάφος Convertible/fish



(Πηγή: *shipmodeling.info*)

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

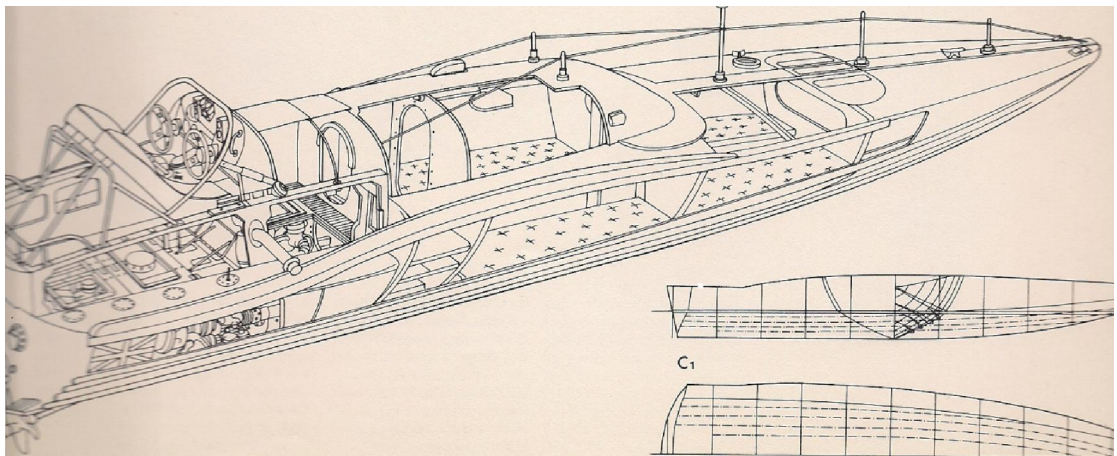
Εικόνα 2.1.5 – Σκάφος Sport/Offshore



(Πηγή: shipmodeling.info)

OPEN: Σκάφη των οποίων η οροφή ανοίγει και αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες.

Εικόνα 2.1.6 – Σκάφος Sport/Offshore



(Πηγή: *Pleasure Boating*)

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

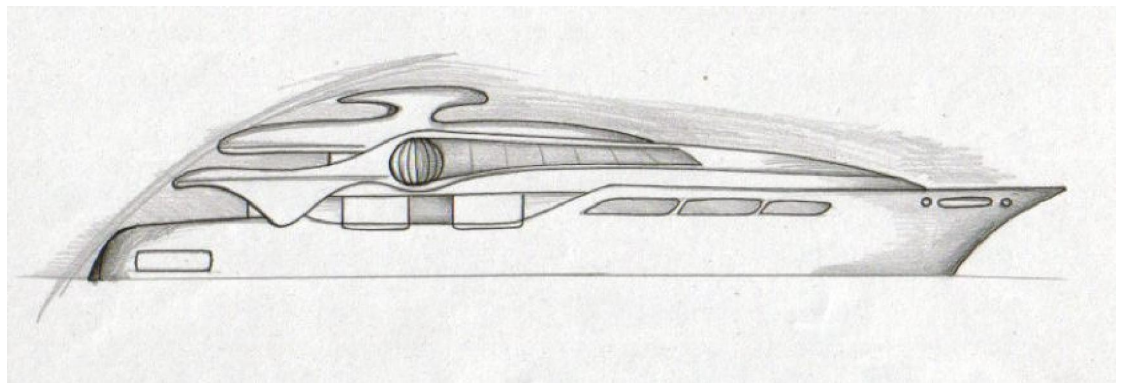
Εικόνα 2.1.7 – Σκάφος Super Yacht



(Πηγή: *shipmodeling.info*)

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

Εικόνα 2.1.8 – Σκάφος Mega Yacht



(Πηγή: *shipmodeling.info*)

2.2 ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Τα κύρια χαρακτηριστικά όλων των ιστιοφόρων σκαφών αναψυχής είναι το μεγάλο πλάτος και το μεγάλο βύθισμα. Τα περισσότερα σύγχρονα ιστιοπλοϊκά έχουν ένα μόνο κατάρτι με δύο τριγωνικά πανιά. Εκτός από τα μονοκάταρτά (sloops) υπάρχουν και τρεις τύποι δικάταρτων ιστιοπλοϊκών: α) το γιολ (yawl), που είναι ο πιο αποδοτικός τύπος για ιστιοπλοΐα, β) η γολέτα (ketch), που χρησιμοποιείται κυρίως σε ιστιοπλοϊκά αναψυχής και η σκούνα (schooner), που απαντάται σε σκάφη με σχετικά μεγάλο μέγεθος.

Τα ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με το σχήμα που έχει το κύριο ιστίο τους: α) σχήμα τετράπλευρου επίδρομου (gaffsail), β) σχήμα ωτοειδές (gunter), γ) σχήμα βερμούδας (bermudan).

Τα κύρια χαρακτηριστικά όλων των ιστιοπλοϊκών σκαφών αναψυχής είναι το μεγάλο πλάτος και το μεγάλο βύθισμα. Τα περισσότερα σύγχρονα ιστιοπλοϊκά έχουν ένα μόνο κατάρτι με δύο τριγωνικά πανιά. Τα ιστιοφόρα όπως και τα μηχανοκίνητα σκάφη ταξινομούνται ανάλογα με το μέγεθός τους.

Στην **πρώτη κατηγορία** κατατάσσονται τα μικρά ιστιοπλοϊκά με μήκος από μέχρι 8 έως δέκα περίπου μέτρα. Τα σκάφη αυτά είναι μικρά, ευέλικτα και απευθύνονται στο αγοραστικό κοινό που επιθυμεί να πραγματοποιήσει μικρά κοντινά ταξίδια με μικρό αριθμό πληρώματος και χωρίς πολλές ανέσεις. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν συνήθως δύο κρεβάτια και περιορισμένους χώρους.

Στη **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 φιλοξενήσει 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 13 έως 15 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 μηχανοκινήτων, 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.

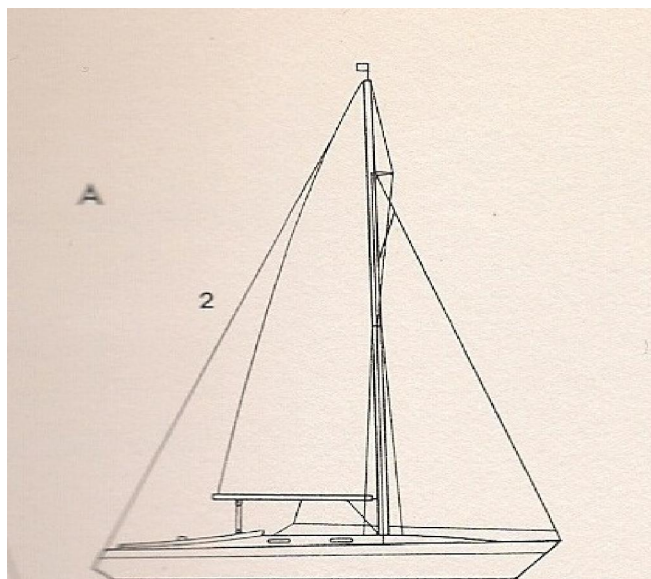
Περαιτέρω κατηγοριοποίησή τους μπορεί να πραγματοποιηθεί ανάλογα με:

- Το σχήμα τους και τον αριθμό των πανιών τους
- Την τοποθεσία και τον αριθμό των καταρτιών τους

Επτά βασικοί τύποι ιστιοφόρων είναι οι εξής:

SLOOP: Το SLOOP έχει ένα κατάρτι και δύο πανιά, ένα φλόκο² και μία μαϊστρα³. Εάν ο πρότονος⁴ καταλήγει στην κορυφή του καταρτιού τότε το SLOOP λέγεται MASTHEAD. Εάν ο πρότονος δε καταλήγει στην κορυφή του καταρτιού, αλλά χαμηλότερα, τότε το SLOOP λέγεται FRACTIONAL.

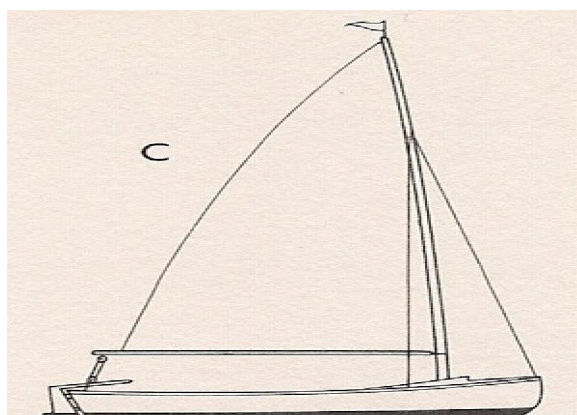
Εικόνα 2.2.1 – Σκάφος Sloop



(Πηγή: *Pleasure Boating*)

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

Εικόνα 2.2.2 – Σκάφος Catboat



(Πηγή: *Pleasure Boating*)

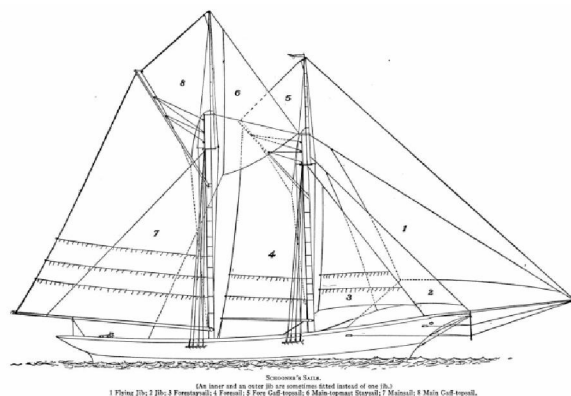
² Τριγωνικό πανί τοποθετημένο μεταξύ του πλωριού καταρτιού και του μπομπρέσου, ακροδεμένο σε έναν στάντζο. Ο χειρισμός του γίνεται από μια σκότα που βρίσκεται στην ελεύθερη γωνία(www.sailing-info.gr)

³ Όνομα του πιο μεγάλου και πιο χαμηλού πανιού που δένεται στο μεγαλύτερο κατάρτι κάθε πλοίου, στον ιστό της μεγίστης ή μαϊστρας .(www.sailing-info.gr)

⁴ Χαμηλό πρόιστιο ιστιοφόρου, το οποίο χαρακτηρίζεται ανάλογα με τη θέση του(www.sailing-info.gr)

SCHOONER: Το SCHOONER έχει δύο κατάρτια με το μεγαλύτερο κατάρτι τοποθετημένο στην πρυμνιά μέρος του σκάφους. Η ιστιοφορία του αποτελείται από: δύο ή τρεις φλόκους, μια μαϊστρα, μια μετζάνα⁵.

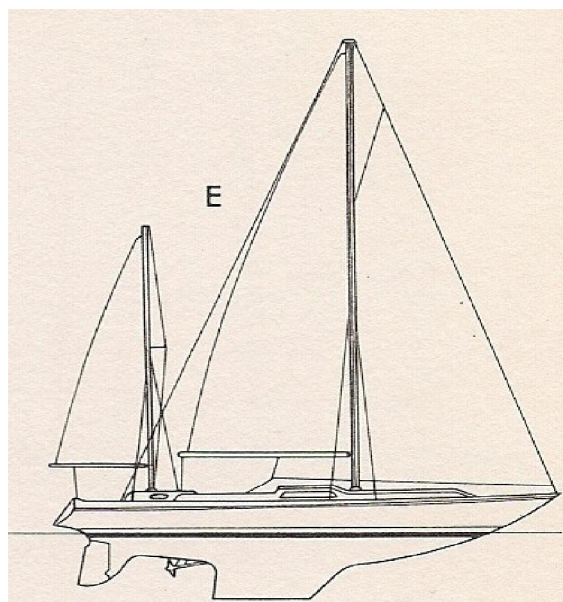
Εικόνα 2.2.3 – Σκάφος Schooner



(Πηγή: *shipmodeling.info*)

KETCH: Το KETCH έχει δύο κατάρτια. το πρυμνιά είναι το μικρότερο και είναι τοποθετημένο εμπρός του άξονα του πηδαλιού. Η ιστιοφορία του βασίζεται σε μία μαϊστρα, μία μετζάνα και σε δύο φλόκους.

Εικόνα 2.2.4 – Σκάφος Ketch

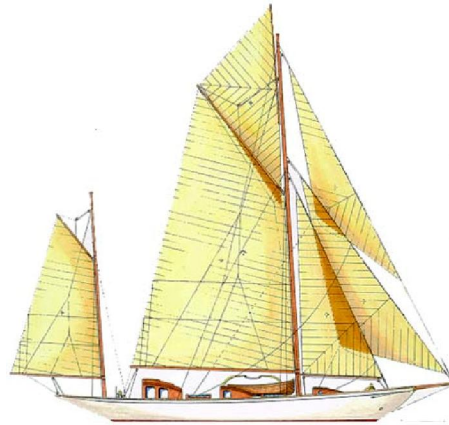


(Πηγή: *Pleasure Boating*)

⁵ Το τελευταίο κατάρτι του πλοίου, δηλαδή αυτό που βρίσκεται πιο κοντά στην πρύμνη. Μετζάνα λέγεται και το πρυμνιά πανί στην «Συμιακή Σκάφη» (www.sailing-info.gr)

YAWL: Το YAWL έχει και αυτό δύο κατάρτια και η διαφορά του με το KETCH είναι ότι το πρυμνικό κατάρτι του είναι τοποθετημένο πίσω του άξονα του πηδαλίου. Επιπλέον το πρυμνικό κατάρτι ενός YAWL είναι μικρότερο από αυτό ενός KETCH και επομένως έχει μικρότερη μετζάνα. Η ιστιοφορία του βασίζεται σε μία μαΐστρα, μία μετζάνα και σε δύο φλόκους

Εικόνα 2.2.5 – Σκάφος Yawl



(Πηγή: shipmodeling.info)

SUNFISH: Το SUNFISH έχει ένα κατάρτι με ένα τριγωνικό πανί.

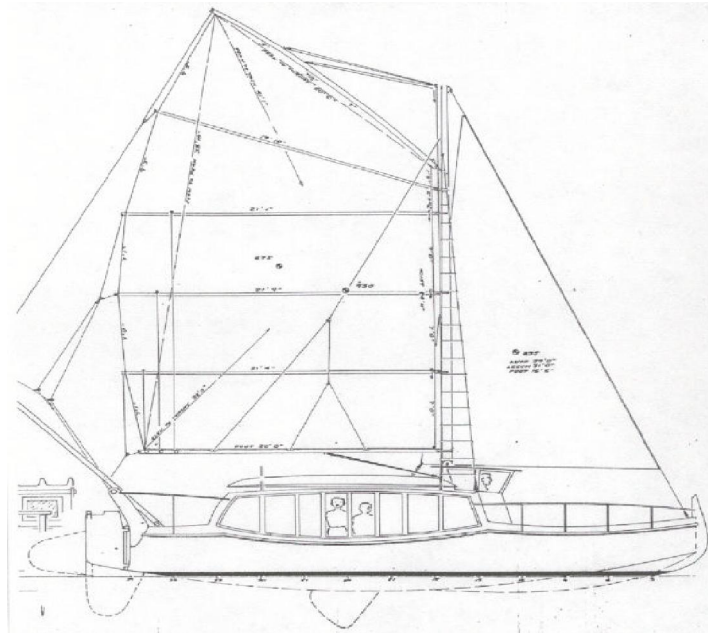
Εικόνα 2.2.6 – Σκάφος



(Πηγή: shipmodeling.info)

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

Εικόνα 2.2.7 – Σκάφος Catamaran



(Πηγή: shipmodeling.info)

Τέλος τα ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής μπορούν να διακριθούν σε τρεις ακόμη κατηγορίες ανάλογα με το σχήμα που έχει το κύριο ιστίο τους: α) σχήμα τετράπλευρου επίδρομου (gaffsail), β) σχήμα ωτοειδές (gunter), γ) σχήμα βερμούδας (bermudan).

3.ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

3.1 ΝΗΟΛΟΓΙΟ – ΛΕΜΒΟΛΟΓΙΟ

Νηολόγηση καλείται η εγγραφή του πλοίου σε ειδικό βιβλίο Νηολόγιο που τηρείται από τις Λιμενικές Αρχές, σε κάθε λιμένα. Στο βιβλίο αυτό καταχωρούνται τα στοιχεία ταυτότητας του πλοίου δηλ. όνομα, διεθνές διακριτικό σήμα, διαστάσεις, χωρητικότητα πλοίου, μέσο πρόωσης και ιπποδύναμη, τα στοιχεία του πλοιοκτήτη (ονοματεπώνυμο, ιθαγένεια κλπ) καθώς και ο τίτλος κυριότητας.

Βάσει της εγγραφής αυτής χορηγείται το "Πιστοποιητικό νηολόγησης αντίγραφο του οποίου πρέπει να φέρεται υποχρεωτικά επί του σκάφους για κάθε ζήτησή του από τις Αρχές.

Για την νηολόγηση πλοίου απαιτείται η υποβολή από τον πλοιοκτήτη όλων των απαραίτητων στοιχείων, τίτλο ιδιοκτησίας, πιστοποιητικό καταμέτρησης, και άλλων δικαιολογητικών. Μετά την νηολόγηση χορηγείται στο πλοίο το έγγραφο εθνικότητας καθώς και άλλα ναυτιλιακά έγγραφα.

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία τα ελληνικά νηολόγια διακρίνονται στις ακόλουθες κατηγορίες:

- Νηολόγια Πλοιαρίων, στα οποία καταχωρούνται πλοία χωρητικότητας κάτω των 10 κόρων (κ.χ.)
- Νηολόγια Α΄ Κλάσεως πλοίων, στα οποία εγγράφονται μηχανοκίνητα ή ιστιοφόρα πλοία από 10 μέχρι 60 κ.κ.χ.
- Νηολόγια Β΄ Κλάσεως πλοίων, στα οποία εγγράφονται όλα τα μηχανοκίνητα πλοία άνω των 60 κ.κ.χ., και
- Νηολόγια Β΄ Κλάσεως ιστιοφόρων, στα οποία εγγράφονται μόνο ιστιοφόρα πλοία άνω των 60 κ.κ.χ.

Τα μικρότερα σκάφη λέμβοι κλπ υπόκεινται σε "Λεμβολόγηση" στο τηρούμενο επίσης από τις λιμενικές αρχές ειδικό βιβλίο "Λεμβολόγιο" σε κάθε λιμάνι ή και απόμακρο εφόσον εδρεύει σ' αυτό τελωνοφύλακας με καθήκοντα υπαλλήλου λιμένος.

Μικρότερα σκάφη μπορούν να εγγραφούν σε νηολόγιο εάν θέλουν Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεωρήσεως αντί για απλή άδεια εκτέλεσης πλώων.

3.2 ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Ο άνθρωπος διαπλέει την θάλασσα με διάφορα σκάφη και για διάφορους σκοπούς, επαγγελματικούς (αλιεία), εμπορικούς (μεταφορές), αλλά και για αναψυχή. Εκατοντάδες τύποι σκαφών κατασκευάζονται στην Ευρώπη και παγκοσμίως με σκοπό την αναψυχή, είτε για προσωπική, είτε για επαγγελματική χρήση (Υπουργείο Ανάπτυξης & Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας, 2011). Έτσι λοιπόν :

- **«Επαγγελματικό σκάφος αναψυχής»**, χαρακτηρίζεται το σκάφος, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση. Επίσης το σκάφος πρέπει να έχει συνολικό μήκος άνω των 7 μέτρων (Νόμος 2743/1999).
- **«Ιδιωτικό σκάφος αναψυχής»**: Το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του παραπάνω νόμου. Δηλαδή, απαγορεύεται η εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με καταβολή ναύλου από ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία. Επίσης απαγορεύεται η διαφήμιση, σε οποιαδήποτε χώρα και κατά οποιονδήποτε τρόπο (www.sailingboats.gr).

3.3 ΝΑΥΛΩΣΗ

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

Η σύμβαση ολικής ναύλωσης αποδεικνύεται εγγράφως με την κατάρτιση ναυλοσύμφωνου, επικυρωμένο αντίγραφο(από τοπικό λιμεναρχείο) του οποίου πρέπει να φέρουν σε κάθε ταξίδι μαζί τους τα επαγγελματικά πλοία και ο εκναυλωτής έχει την υποχρέωση να το φυλάσσει για 5 χρόνια. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας τηρεί Αρχείο και Μητρώο για τα επαγγελματικά πλοία όπου αναφέρεται το όνομα και ο αριθμός νηολογίου του κάθε πλοίου, καθώς και άλλες πληροφορίες σχετικές με αυτό.

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

Η βιομηχανία του chartering συνδέεται απόλυτα με τη βιομηχανία των μαρίνων μέσω των θέσεων ελλιμενισμού και των υπηρεσιών που παρέχει η κάθε μαρίνα. Η διαδικασία ναύλωσης θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως πολύπλοκη. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εταιρειών ναύλωσης γιούτ ιδιαίτερες και σύνθετες. Υπάρχουν μια σειρά από μικρές επιχειρήσεις που διαχειρίζονται ένα ή περισσότερα πλοία, αλλά υπάρχουν και εταιρείες που διαχειρίζονται εκατοντάδες πλοία. Έτσι λοιπόν οι εταιρίες ναύλωσης συνήθως προτείνουν δύο εναλλακτικά πακέτα, Ναύλωση του σκάφους χωρίς κυβερνήτη και Ναύλωση σκάφους με κυβερνήτη. Μερικές φορές οι εταιρίες chartering ενοικιάζουν κυβερνήτες (skipper) μέσω των ενώσεων των skipper. Οι εταιρικοί στόλοι αποτελούνται συνήθως από ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη τα οποία είναι ιδιωτικά και ναυλώνονται στις εταιρίες chartering από τους ιδιοκτήτες τους μέσω της υπογραφής ενός συμβολαίου. Βέβαια τέτοιου είδους μισθώσεις μπορούν πολλές φορές να γίνουν επικίνδυνες για μικρές επιχειρήσεις. Όπως για παράδειγμα έγινε στην Κροατία το 1996, όπου η ζήτηση για τα σκάφη αναψυχής μειώθηκε απότομα λόγω της εμπόλεμης κατάστασης στη Σερβία και το Κοσσυφοπέδιο.

Οι μεγάλες εταιρίες chartering προσφέρουν πακέτα με ελκυστικούς τουριστικούς προορισμούς, και ένα ευρύ φάσμα από σκάφη αναψυχής, με πληθώρα υπηρεσιών. Ένα θετικό στοιχείο για τις εταιρίες ναυλώσεων είναι ότι μπορούν να μεταφέρουν το στόλο τους ανάλογα με την εποχικότητα, πράγμα που δεν μπορούν να εφαρμόσουν οι μικρές εταιρίες.

Το 2010 υπήρχαν 6000 καταχωρημένα mega – yachts σε όλο τον κόσμο (*Tihomir Lukoníč, 2011*). Τα 4,419 ήταν πάνω από 30 μέτρα. Οι άμεσες θετικές επιπτώσεις από το τομέα του chartering στα mega – yachts παγκοσμίως είναι ότι, ο ετησίος κύκλος εργασιών του κλάδου ανέρχεται σε ένα δις. δολάρια. Πλέον τα mega – yachts αποτελούν σύμβολο και αριθμός τους αυξάνεται συνεχώς σε όλο το πλανήτη. Οι χώρες που ασχολούνται ενεργά με τα mega – yachts είναι οι ΗΠΑ, η Ιταλία και οι Κάτω Χώρες, όπου όλες μαζί αντιπροσωπεύουν περίπου το 58%. Παρακάτω ακολουθεί ο πίνακας 2.2 με το πλήθος των mega – yachts που είναι πάνω από 30 μέτρα το 2005 ταξινομημένα με τη χώρα κατασκευής τους. Αν και δεν υπάρχουν ακριβή στατιστικά στοιχεία, περισσότερα από το 60% των μέγκα-γιωτ ανήκουν σε εταιρείες ναυλώσεων.

Ένας ιδιοκτήτης σκάφους μπορεί να λάβει και 200,000 ευρώ ανα εβδομάδα για ναύλωση ενός mega – yacht. Η τιμή του ναύλου φυσικά συνδέεται με την επάνδρωση, τον εξοπλισμό και το μήκος του σκάφους. Έτσι ένα σκάφος 18 μέτρων (60 πόδια) μπορεί να κοστίσει από 1.2 έως 2 εκατ. ευρώ, η τιμή πάντα εξαρτάται από τον εξοπλισμό που φέρει το σκάφος. Αυτά τα σκάφη κατασκευάζονται στις Η.Π.Α, στη Σουηδία και στην Μεγάλη Βρετανία, και φημίζονται για τη ποιότητα τους. Τέλος ένα yacht 35 – 37 μέτρα μπορεί να κοστίζει από 10 – 22 εκατ. ευρώ. και Yachts από 40 – 60 μέτρα κοστίζουν 1 εκατ. ευρώ το μέτρο. Σκάφη μεγαλύτερα από αυτή την ομαδοποίηση δεν έχουν σταθερή τιμή.

Πίνακας 3.3 – Mega-Yachts ανά χώρα κατασκευής (2005)

Country of Build	No. of Yachts	Country of Build	No. of Yachts
Argentina	7	New Zealand	37
Australia	56	Norway	19
Austria	1	Oman	2
Bahamas	1	Philippines	2
Belgium	5	Poland	11
Brazil	11	Portugal	2
Burma	1	Singapore	3
Canada	78	South Africa	10
China	3	Spain	27
Croatia	1	Sweden	26
Denmark	31	Taiwan	10
Egypt	3	Thailand	5
Fiji	2	Turkey	77
Finland	13	UAE '	1
France	53	UK	171
Germany	145	Ukraine	1
Greece	34	USA	509
Hong Kong	9	USSR	3
Indonesia	5	Yugoslavia	8
Italy	443	Zimbabwe	1
Japan	26	Unknown	29
Malaysia	1		
Mexico	1		
Netherlands	359	TOTAL	2,243

(Πηγή: *Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe*)

3.4 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι κύριες νομοθετικές διατάξεις που διέπουν το γενικό νομοθετικό πλαίσιο των σκαφών αναψυχής είναι : Η οδηγία 94/25/ΕΚ, η οποία τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2003/44/ΕΚ ο νόμος 2743/99 μαζί με τον τροποποιητικό του Ν. 3182/2003, το ΠΔ 122/1995, και ο Ν.3872/2010.

Παρακάτω αναδεικνύονται οι βασικές εφαρμογές των παραπάνω νόμων με βάση το Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας & Ναυτιλίας:

1. Όσον αφορά το σχεδιασμό και την κατασκευή:

- Στα σκάφη αναψυχής και στα ημιτελή σκάφη αναψυχής.
- Στα ατομικά σκάφη (ισχύει μετά την Οδηγία 2003/44/ΕΚ).
- Στα συστατικά μέρη, ως παράρτημα ΙΙ, όταν διατίθενται στην κοινοτική αγορά ως μεμονωμένα τεμάχια και όταν προορίζονται προς εγκατάσταση.

2. Όσον αφορά τις εκπομπές καυσαερίων (ισχύει μετά την Οδηγία 2003/44/ΕΚ) :

- Στους προωστικούς κινητήρες που είναι εγκατεστημένοι ή προορίζονται για εγκατάσταση μέσα ή πάνω σε σκάφη αναψυχής και σε ατομικά σκάφη.
- Στους προωστικούς κινητήρες που είναι εγκατεστημένοι μέσα ή πάνω στα σκάφη και υφίστανται “σημαντική μετατροπή του κινητήρα”.

3. Όσον αφορά τις εκπομπές θορύβου (ισχύει μετά την Οδηγία 2003/44/ΕΚ):

- Στα σκάφη αναψυχής με εσω/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση ή με εγκαταστάσεις εσωλέμβιου προωστικού κινητήρα,
- Στα σκάφη αναψυχής με εσω/εξωλέμβιους κινητήρες χωρίς ενσωματωμένη εξάτμιση ή με εγκαταστάσεις εσωλέμβιου προωστικού κινητήρα, τα οποία υποβάλλονται σε σημαντική μετασκευή σκάφους και διατίθενται στην κοινοτική αγορά εντός 5 ετών από την μετασκευή τους,
- Στα ατομικά σκάφη,
- Στους εξωλέμβιους κινητήρες και τους εσω/εξωλέμβιους κινητήρες με ενσωματωμένη εξάτμιση που προορίζονται για εγκατάσταση στα σκάφη αναψυχής.

Φυσικά υπάρχουν και κάποιες εξαιρέσεις που αφορούν τα παραπάνω οι οποίες εκτίθενται στο παράρτημα για περαιτέρω διερεύνηση.

Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά τα τελευταία 2 χρόνια έχουν ετοιμασθεί από τό ΥΠΑΑΝ, 3 Σχέδια Νόμου για τα επαγγελματικά και ιδιωτικά σκάφη αναψυχής αλλά για διάφορους λόγους δεν προωθηθήκαν στην Βουλή για ψήφιση. Η νέα κυβέρνηση προτίθεται, όπως δήλωσε ο Υπουργός ΥΝΑ, να ανακινήσει το θέμα.

3.5 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Με το άρθρο 16 του Κώδικα Φορολογίας Εισοδήματος, όπως τροποποιήθηκε με το ν.3986/2011, ορίζονται τα τεκμήρια δαπανών διαβίωσης των φορολογουμένων για το οικονομικό έτος 2012. Τεκμήριο διαβίωσης αποτελούν και τα σκάφη αναψυχής και με το άρθρο 28 του ν.3986/2011, πραγματοποιήθηκαν αλλαγές στον τρόπο υπολογισμού των ετησίων αντικειμενικών δαπανών διαβίωσης.

Σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, κυριότητας ή κατοχής του φορολογούμενου

Η ετήσια αντικειμενική δαπάνη με βάση σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, κυριότητας ή κατοχής του φορολογούμενου, της συζύγου του ή των προσώπων που τους βαρύνουν εκτιμάται με βάση το κόστος τελών ελλιμενισμού, ασφαλίσεων, καυσίμων, συντήρησης και πρακτόρευσης και ορίζεται, ανάλογα με τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους, ως εξής:

Πίνακας 3.5α – Ετήσια αντικειμενική δαπάνη για μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου, ταχύπλοα και μη

Ολικό μήκος	Ισχύουσα ετήσια αντικειμενική δαπάνη - Οικ. έτος 2012
Μέχρι 5 μέτρα	4.000 €
Πάνω από 5 μέτρα	+ 2.000 € το μέτρο

(Πηγή: *forin.gr*)

Παρατηρείται ότι η αντικειμενική δαπάνη διαβίωσης για τα μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου υπολογίζεται πλέον κλιμακωτά πάνω από τα 5 μέτρα και για κάθε επιπλέον των 5 μέτρων, σε αντίθεση με τα όσα ίσχυαν κατά την περσινή χρονιά. Έτσι, για παράδειγμα, η ετήσια αντικειμενική δαπάνη για το οικονομικό έτος 2012 για ένα ταχύπλοο 4 μέτρων θα είναι 4.000 ευρώ, για ένα ταχύπλοο 6 μέτρων θα είναι 6.000 ευρώ (4.000 + 1 x 2.000) ενώ για ένα ταχύπλοο 10 μέτρων θα είναι 14.000 ευρώ (4.000 + 5 x 2.000).

Αναλυτικά, η ετήσια αντικειμενική δαπάνη των μηχανοκίνητων σκαφών ανοικτού τύπου με βάση το ολικό μήκος έχει ως εξής:

Πίνακας 3.5β – Ετήσια αντικειμενική δαπάνη αναλυτικά

Μηχανοκίνητα σκάφη ανοικτού τύπου, ταχύπλοα και μη	
Ολικό μήκος	Ετήσια αντικειμενική δαπάνη
4	4.000,00 €
5	4.000,00 €
6	6.000,00 €
7	8.000,00 €
8	10.000,00 €
9	12.000,00 €
10	14.000,00 €

(Πηγή: forin.gr)

Πίνακας 3.5γ – Ετήσια αντικειμενική δαπάνη για μηχανοκίνητα ή μικτά σκάφη (ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα) με χώρο ενδιαίτησης

Ολικό μήκος	2012	2011
Μέχρι 7 μέτρα	12.000 €	8.000 ευρώ
Πάνω από 7 μέτρα έως 10 μέτρα	3.000 € ανά επιπλέον μέτρο μήκους	+2.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους
Πάνω από 10 μέτρα έως 12 μέτρα	7.500 € ανά επιπλέον μέτρο μήκους	+5.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους
Πάνω από 12 μέτρα μέχρι 15 μέτρα	15.000 € ανά επιπλέον μέτρο μήκους	+10.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους
Πάνω από 15 μέτρα έως 18 μέτρα	22.500 € ανά επιπλέον μέτρο μήκους	+15.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους
Πάνω από 18 μέτρα έως 22 μέτρα	30.000 € ανά επιπλέον μέτρο μήκους	+20.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους
Πάνω από 22 μέτρα	50.000 € ανά επιπλέον μέτρο μήκους	+35.000 ευρώ ανά επιπλέον μέτρο μήκους

(Πηγή: forin.gr)

Παρατηρείται ότι για ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα ή μικτά σκάφη μέχρι επτά μέτρα η ετήσια αντικειμενική δαπάνη είναι σταθερή και ίση με 12.000 ευρώ. Από 7 μέτρα και άνω, η ετήσια αντικειμενική δαπάνη διαμορφώνεται κλιμακωτά.

Ιστιοφόρα Σκάφη

Τα ποσά της ετήσιας τεκμαρτής δαπάνης αυτής της υποπερίπτωσης μειώνονται κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) προκειμένου για ιστοφόρα σκάφη

Πλοία αναψυχής από ξύλο που κατασκευάζονται ή έχουν κατασκευασθεί στην Ελλάδα

Κατά ποσοστό πενήντα τοις εκατό (50%) μειώνεται η ετήσια αντικειμενική δαπάνη και για πλοία αναψυχής που έχουν κατασκευασθεί ή κατασκευάζονται στην Ελλάδα εξ ολοκλήρου από ξύλο, τύπων "τρεχαντήρι", "βαρκαλάς", "πέραμα", "τσερνίκι" και "λίμπερτυ", που προέρχονται από την ελληνική ναυτική παράδοση

Παλαιότητα σκαφών

Η τεκμαρτή δαπάνη από κάθε σκάφος μειώνεται ανάλογα με την παλαιότητα του κατά ποσοστό δεκαπέντε τοις εκατό (15%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από πέντε (5) έτη και μέχρι δέκα (10) έτη από το έτος που νηολογήθηκε για πρώτη φορά και τριάντα τοις εκατό (30%) αν έχει περάσει χρονικό διάστημα πάνω από δέκα (10) έτη.

Έτσι, στο παράδειγμα του μηχανοκίνητου σκάφους με χώρο ενδιαίτησης με ολικό μήκος 11 μέτρα, η ετήσια αντικειμενική δαπάνη μειώνεται από 19.000 ευρώ σε ευρώ, αν το σκάφος αυτό ήταν 7 ετών, αφού $19.000 - 19.000 \cdot 15\% = 19.000 - 2.850 = 16150$ ευρώ.

Μόνιμο πλήρωμα

Για σκάφη με μόνιμο πλήρωμα ναυτολογημένο για ολόκληρο ή μέρος του έτους, στην παραπάνω δαπάνη προστίθεται και η αμοιβή του πληρώματος.

Σκάφη επαγγελματικής χρήσης

Τα σκάφη επαγγελματικής χρήσης δεν λαμβάνονται υπόψη για την αντικειμενική δαπάνη. Οι διατάξεις για τα επιβατικά αυτοκίνητα Ι.Χ., εκτός αυτών που αναφέρονται στην παλαιότητα των αυτοκινήτων, εφαρμόζονται ανάλογα και στην περίπτωση αυτή.

Ορισμοί σκαφών σύμφωνα με το ν. 2743/1999

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 2743/1999, ως «πλοίο αναψυχής» θεωρείται κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα, από τη γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης.

«Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής» είναι το πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση.

"Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής" είναι το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου αυτού.

Ορίζεται, επίσης, από το άρθρο 1 του ν. 2743/1999 ότι ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, φέρει βοηθητικό κινητήρα πρόωσης και συγκεντρώνει τα κριτήρια καθορισμού του ως ιστιοφόρου, όπως αυτά ισχύουν.

«Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής» είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο διαθέτει μηχανή, ως κύριο μέσο πρόωσης για ναυσιπλοΐα, και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται από τις κείμενες διατάξεις, το οποίο και αναφέρεται στο πιστοποιητικό ασφαλείας.

Τέλος, αναφέρεται ρητά ότι οι χώροι ενδιαίτησης είναι οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής του πλοίου.

Πίνακας 3.5δ - Αναλυτικά η ετήσια αντικειμενική δαπάνη των μηχανοκίνητων ή μικτών σκαφών με χώρο ενδιαίτησης βάσει του ολικού μήκους αλλά και του έτους νηολόγησης

Ετήσια αντικειμενική δαπάνη διαβίωσης			
Ολικό μήκος	Έτος νηολόγησης 2007-2011	Έτος νηολόγησης 2002-2006	Έτος νηολόγησης 2001 και πριν
5 μέτρα	12.000 €	10.200 €	8.400 €
6 μέτρα	12.000 €	10.200 €	8.400 €
7 μέτρα	12.000 €	10.200 €	8.400 €
8 μέτρα	15.000 €	12.750 €	10.500 €
9 μέτρα	18.000 €	15.300 €	12.600 €
10 μέτρα	21.000 €	17.850 €	14.700 €
11 μέτρα	28.500 €	24.225 €	19.950 €
12 μέτρα	36.000 €	30.600 €	25.200 €
13 μέτρα	51.000 €	43.350 €	35.700 €
14 μέτρα	66.000 €	56.100 €	46.200 €
15 μέτρα	81.000 €	68.850 €	56.700 €
16 μέτρα	103.500 €	87.975 €	72.450 €
17 μέτρα	126.000 €	107.100 €	88.200 €
18 μέτρα	148.500 €	126.225 €	103.950 €
19 μέτρα	178.500 €	151.725 €	124.950 €
20 μέτρα	208.500 €	177.225 €	145.950 €
21 μέτρα	238.500 €	202.725 €	166.950 €
22 μέτρα	268.500 €	228.225 €	187.950 €
23 μέτρα	318.500 €	270.725 €	222.950 €
24 μέτρα	368.500 €	313.225 €	257.950 €
25 μέτρα	418.500 €	355.725 €	292.950 €

(Πηγή: *forin.gr*)

Όταν το μήκος του σκάφους δεν είναι ακέραιος αριθμός μέτρων, τότε υπολογίζεται η αντικειμενική δαπάνη με βάση τον αμέσως επόμενο ακέραιο αριθμό μέτρων, όπως ορίζεται στην Εγκ. [ΠΟΛ. 1110/1997](#).

3.6 ΤΕΛΟΣ ΑΚΙΝΗΣΙΑΣ

Με βάση δημοσίευμα της εφημερίδας «Ναυτεμπορική» στις 13 Μαρτίου του 2012 όσοι ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής επιθυμούν να αποφύγουν τα τεκμήρια και τις έκτακτες εισφορές μπορούν να καταβάλουν τέλος ακινησίας από 10 έως 100 ευρώ. Με κοινή απόφαση (υπ' αριθμ.513.2/12/15.2/2012) των Υπουργείων Οικονομικών, Άμυνας και Προστασίας του Πολίτη καθορίζεται ανταποδοτικό τέλος επί της βεβαίωσης ακινησίας ιδιωτικών σκαφών αναψυχής που χορηγούν οι λιμενικές αρχές προς ενίσχυση των πόρων του Ειδικού Λογαριασμού Αλληλοβοήθειας Ναυτικού (Ε.Λ.Ο.Α.Ν) ως εξής:

Για σκάφη μήκους έως 7 μέτρων 10 ευρώ, για πάνω από 7 και έως 15 μέτρα 20 ευρώ, πάνω από 15 και έως 25 μέτρα 40 ευρώ και πάνω από 25 μέτρα 100 ευρώ.

Για την απόδειξη καταβολής του προβλεπόμενου ανά κατηγορία σκάφους χρηματικού ποσού, οι Λιμενικές Αρχές που εκδίδουν τη βεβαίωση ακινησίας θα παραλαμβάνουν σχετικό παραστατικό κατάθεσης υπέρ του ΕΛΟΑΝ σε τραπεζικό λογαριασμό ή και σε συγκεκριμένο ΚΑΕ σε δημόσιο ταμείο, ενώ εναλλακτικά οι Λιμενικές Αρχές θα εισπράττουν το ανάλογο χρηματικό ποσό από τον ενδιαφερόμενο και θα εκδίδουν απόδειξη υπέρ ΕΛΟΑΝ.

Με βάση την κοινή υπουργική απόφαση κάθε Λιμενική Αρχή θα τηρεί βιβλίο εσόδων υπέρ ΕΛΟΑΝ και θα υποβάλλει σχετική μηνιαία αναφορά στη Διεύθυνση Χρηματικού Ελέγχου Δαπανών και Ασφάλισης Προσωπικού του Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος – Ελληνικής Ακτοφυλακής.

Εξαιτίας του φόβου των τεκμηρίων διαβίωσης πολλοί ιδιοκτήτες σκαφών έχουν προχωρήσει σε ακινησία των σκαφών τους. Σύμφωνα πάντα με την εφημερίδα «Ναυτεμπορική» 3.823 ιδιωτικά σκάφη ακινητοποιήθηκαν έως 31/12/2011.

4. ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ

4.1 ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ως «λιμένας» ορίζεται μια παράκτια περιοχή που περιλαμβάνει τμήμα θαλάσσιας έκτασης και μέρος της γειτονικής ακτής και που εξασφαλίζει στην φυσική της κατάσταση ή ύστερα από τεχνητή διαμόρφωση την ασφαλή προσέγγιση πλοίων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων και επιβατών ή πλοίων που έχουν ανάγκη καταφυγίου, εφοδιασμού ή ναυπηγικών επισκευών (Κουτίτας, 1987).

Οι μαρίνες, όπως ονομάζονται οι λιμένες αναψυχής, θεωρούνται σημαντική υπηρεσία για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Είναι σχεδιασμένες για να υποδέχονται σχεδόν 500-2000 σκάφη καθημερινά. Μεταξύ άλλων προσφέρουν υπηρεσίες ασφαλείας, θέσεις ξηράς, θέσεις παρκινγκ για τα οχήματα των ιδιοκτητών και των επισκεπτών, εμπορικές υπηρεσίες κλπ. Όπως και τα μεγάλα λιμάνια έτσι και οι μαρίνες προσφέρουν υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής των σκαφών. Πρέπει επίσης να έχουν τμήμα συλλογής απορριμμάτων και βιολογικού καθαρισμού ώστε να προστατεύουν το περιβάλλον από την μόλυνση. Άλλες υπηρεσίες που προσφέρονται από τις μαρίνες είναι χώροι υγιεινής, εστιατόριο και σταθμοί υπηρεσιών και πληροφοριών (Λιμεναρχείο, πληροφορίες καιρού κλπ) (Μιχαήλ Ν. Διακομιχάλης, 2007).

Σύμφωνα με τα στοιχεία της *Διεύθυνσης Οικονομικών Μελετών της ICAP Group*, ο σχεδιασμός των θέσεων ελλιμενισμού σκαφών όλων των κατηγοριών σε πανελλαδικό επίπεδο ανέρχεται σε 19.269 θέσεις που αντιστοιχούν σε 128 λιμένες. Οι εν λειτουργία τουριστικοί λιμένες, αγκυροβόλια και καταφύγια είναι 55 και το σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού σε αυτούς ανέρχεται στις 10.015.

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι Ευρωπαϊκές μαρίνες σύμφωνα με τα στοιχεία της ICOMIA.

Πίνακας 4.1 – Ευρωπαϊκές Μαρίνες

Χώρα	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙ ΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟ Υ ΣΕ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜ ΟΥ ΑΝΑ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙ Ο
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	731.000	1.750	80.500	9
ΣΟΥΗΔΙΑ	753.000	1.000	200.000	4
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	55.000	28	7.845	7
ΠΟΛΩΝΙΑ	51.170	290	-	-
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	280.000	1.200	18.800	16
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	692.000	300	-	-
ΚΡΟΑΤΙΑ	105.000	123	13.878	8
ΙΤΑΛΙΑ	400.000	105	128.042	3
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	25.067	34	3.900	6
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	441.530	2.647	-	-
ΓΑΛΛΙΑ	752.935	376	224.000	3
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	463.019	500	225.000	2
ΕΛΛΑΔΑ	17.700	22	1.732	-

(Πηγή : ICOMIA)

4.1.1 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

Με βάση τα στοιχεία της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος και του ΕΟΤ, στην Ελλάδα αυτή την στιγμή υπάρχουν 22 οργανωμένες μαρίνες, 55 χωροθετημένες και 80 τουριστικά καταφύγια. 14.400 είναι οι θέσεις ελλιμενισμού στην Ελλάδα. Στον παρακάτω πίνακα αναφέρονται οι οργανωμένες μαρίνες της Ελλάδας και η χωρητικότητά τους με βάση τα στοιχεία του ΕΟΤ και της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος.

Πίνακας 4.1.1 – Μαρίνες σε Λειτουργία

ΟΝΟΜΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
Βουλιαγμένη	115
Ζέα	620
Φλοίσβος	303
Άλιμος	1080
Olympic Marine	680
Φάληρο	130
Άγιος Κοσμάς (Alcity)	337
Γλυφάδα	810
Γουβιά	1235
Κλεοπάτρα	100
Λευκάδα	620
Καλαμάτα	250
Σάνη	215
Πόρτο Καρράς	315
Θεσσαλονίκη	242

Μυτιλήνη	222
Κώς	250
Σάμος	260
Λέρος	220
Μέθανα	70
Ροδος	600
Αγ. Νικόλαος	250
ΣΥΝΟΛΟ	8.924

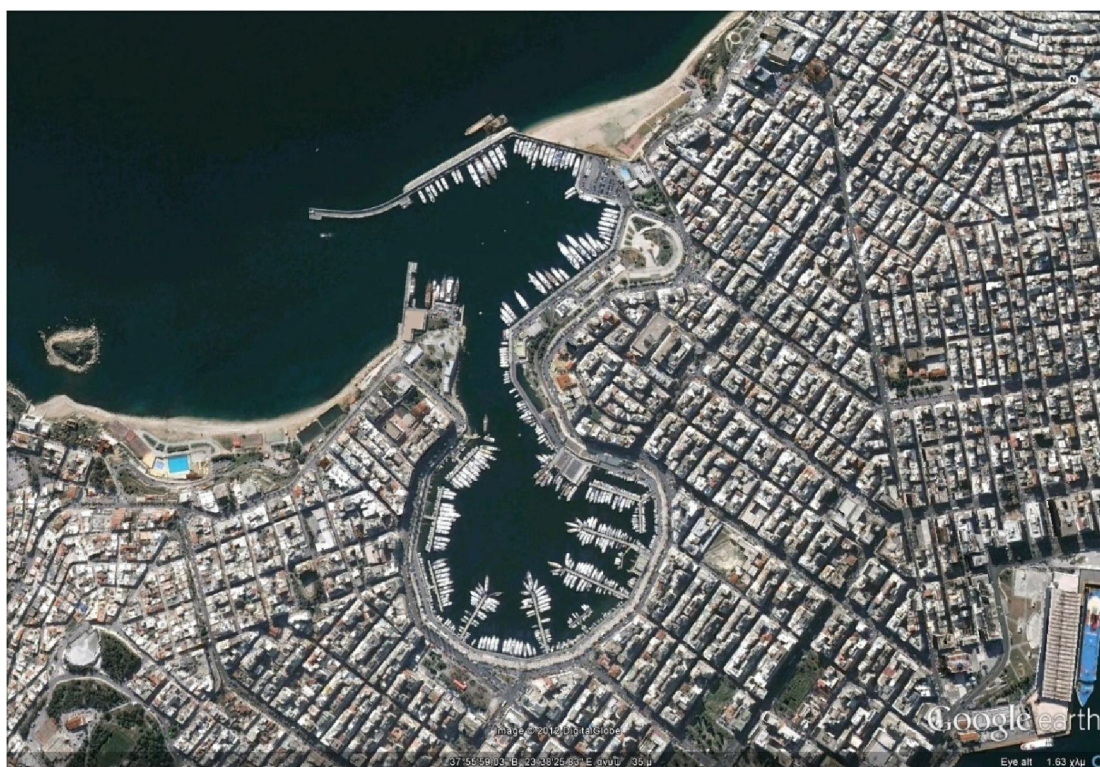
(Πηγή: ΕΟΤ, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.2 ΑΤΤΙΚΗ

4.1.2.α Μαρίνα Ζέας

Βρίσκεται στον Πειραιά και αποτελείται από δύο λιμένες. Τον εσωτερικό λιμένα (Πασαλιμάνι) και τον εξωτερικό λιμένα (Φρεατίδα). Συγκριτικά με άλλες μαρίνες έχει αυξημένη κίνηση λόγω του μεγάλου αριθμού καταστημάτων μέσα στην μαρίνα αλλά και στον γύρω χώρο. Είναι πλήρως εξοπλισμένη και διαθέτει εγκαταστάσεις υψηλής ποιότητας.

Εικόνα 4.1.2.α – Μαρίνα Ζέας



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.2.α – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Ζέας

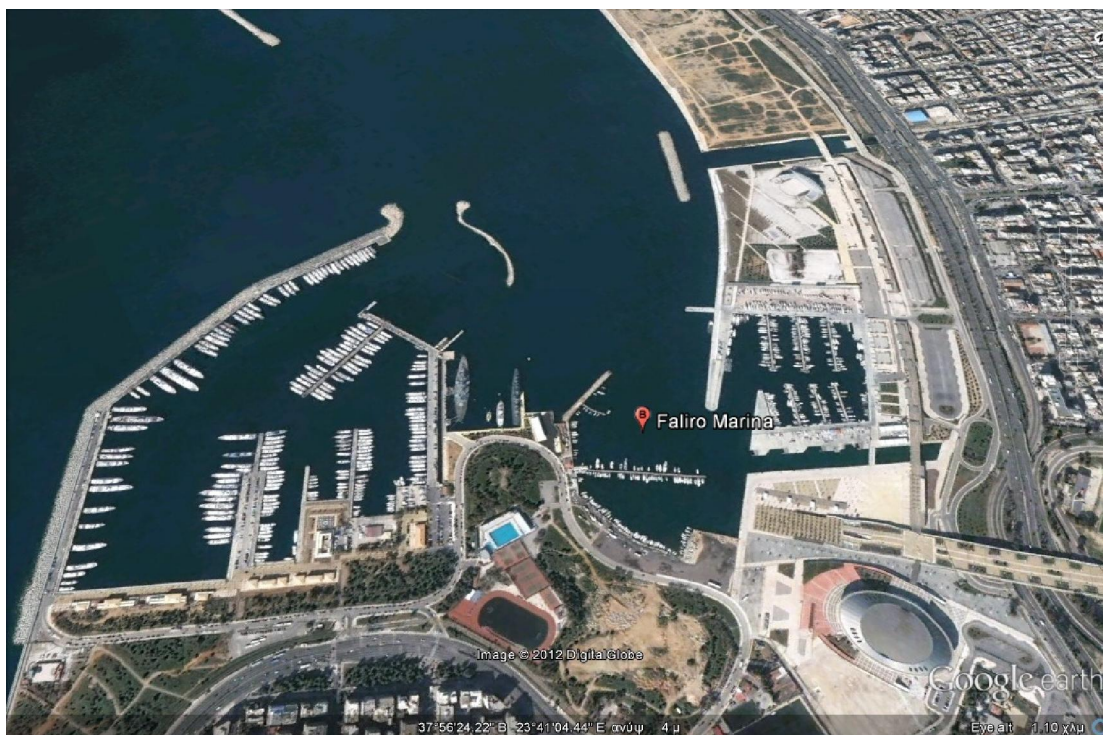
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	670
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος σκάφους	100μ.
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	9μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.2.β Μαρίνα Φαλήρου (Τζιτζιφιές)

Είναι σχεδιασμένη για να εξυπηρετεί θαλαμηγούς και σκάφη αναψυχής. Διαθέτει μεγάλα βάθη κοντά στις προβλήτες τα οποία κυμαίνονται μεταξύ 5 και 6 μ. και 130 θέσεις, με 10 θέσεις να απευθύνονται σε mega yachts από 50 μέχρι 130 μ. Έχει εύκολη πρόσβαση αφού είναι κοντά στα μέσα μαζικής μεταφοράς και στους αυτοκινητόδρομους. Διαθέτει φύλαξη 24 ώρες 7 ημέρες την εβδομάδα και ένα ήσυχο περιβάλλον για τους ιδιοκτήτες.

Εικόνα 4.1.2.β – Μαρίνα Φαλήρου (Τζιτζιφιές)



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.2.β – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Φαλήρου (Τζιτζιφιές)

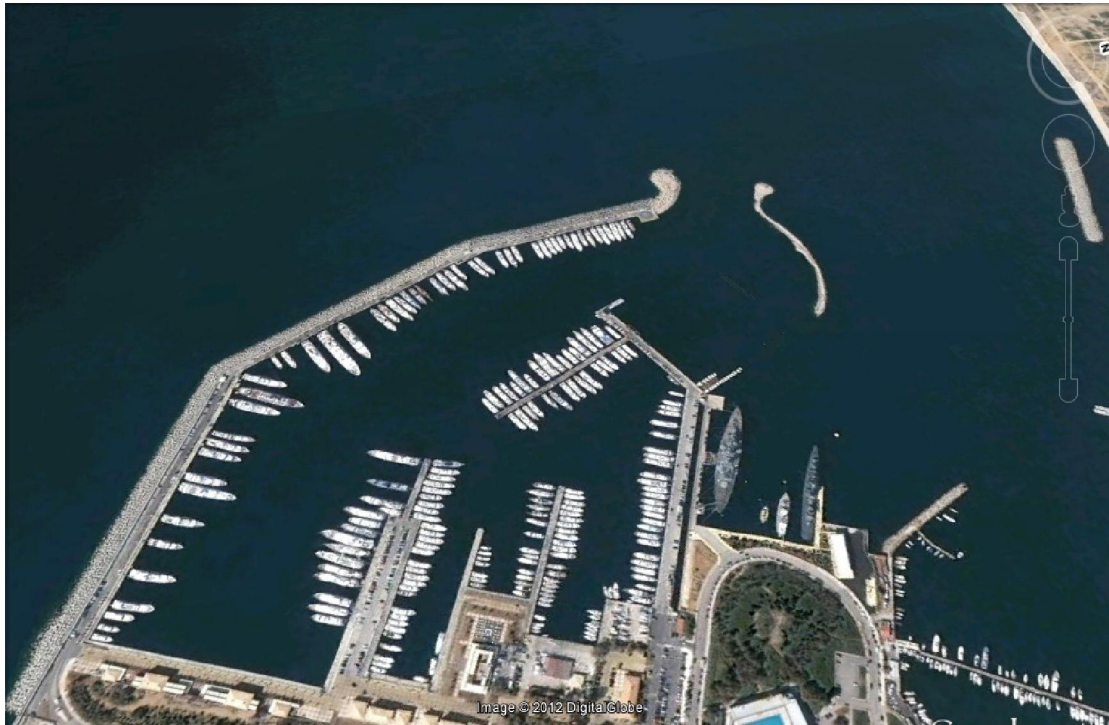
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	130 θέσεις
Μέγιστο μήκος σκάφους	130μ.
Μέγιστο Βύθισμα σκάφους	5-6μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.2.γ Μαρίνα Φλοίσβου

Βρίσκεται στο Π. Φάληρο, 6χλμ. από το κέντρο της Αθήνας με 303 θέσεις ελλιμενισμού εκ των οποίων περισσότερες από τις μισές είναι σχεδιασμένες για πολυτελή σκάφη πάνω από 35μ. Ακόμη διαθέτει ένα εμπορικό συγκρότημα 3.800τ.μ . Είναι η πρώτη ελληνική μαρίνα με πιστοποίηση ISO από την Lloyd's Register Group.

Εικόνα 4.1.2.γ – Μαρίνα Φλοίσβου



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.2.γ – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Φλοίσβου

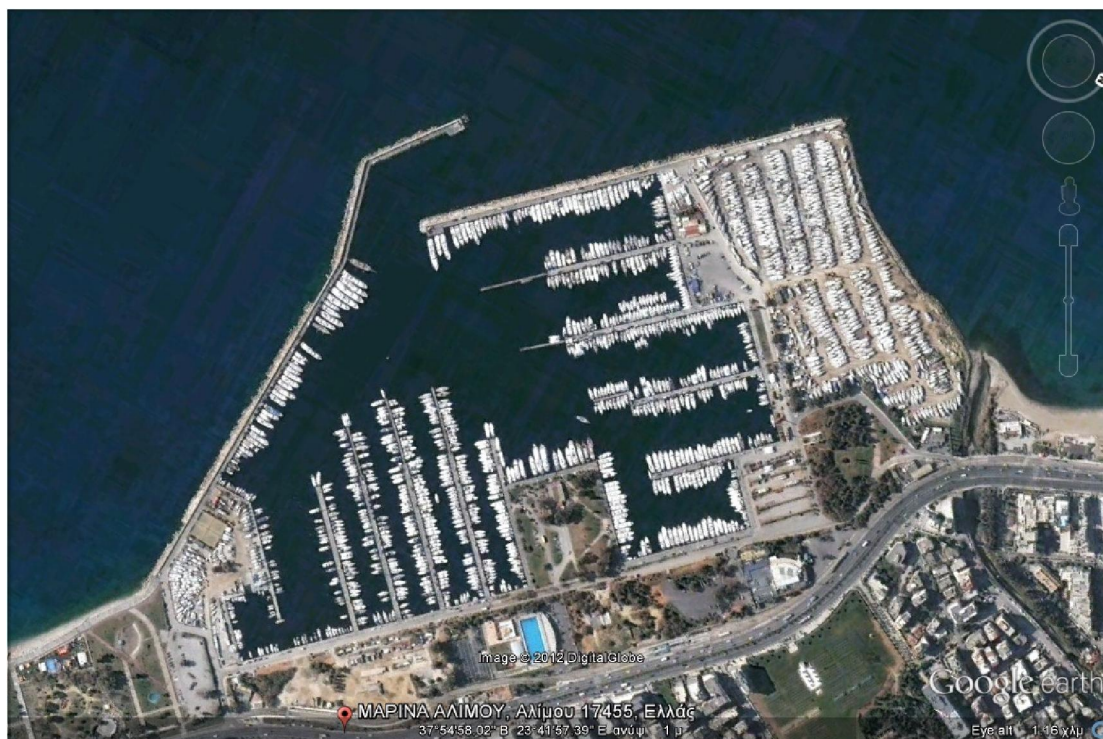
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	303 θέσεις
Μέγιστο μήκος σκάφους	70+μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.2.δ Μαρίνα Αλίμου

Βρίσκεται νοτιοδυτικά της Αθήνας, 8χλμ. νότια του Πειραιά και 30χλμ. από το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος. Εξυπηρετείται από μέσα μαζικής μεταφοράς (τραμ, λεοφωρία, ταξί) με στάσεις που βρίσκονται σε 500μ. απόσταση. Είναι από τις μεγαλύτερες μαρίνες της Ελλάδας με 1080 θέσεις ελλιμενισμού και δυνατότητα φιλοξενίας σκαφών μέχρι 40μ.

Εικόνα 4.1.2.δ – Μαρίνα Αλίμου



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.2.δ – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Αλίμου

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	1080 θέσεις
Χερσαίες θέσεις	600
Μέγιστο μήκος σκάφους	40+ μ.
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	6,5 μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.2.ε Μαρίνα Αγίου Κοσμά (Alcity)

Διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις με δυνατότητα να φιλοξενήσουν πολλές και διαφορετικές εκδηλώσεις. Βρίσκεται στο νότιο τμήμα της Αττικής δίπλα στην Γλυφάδα, 15χλμ. από το κέντρο της Αθήνας, 23χλμ. από το αεροδρόμιο Ελ.Βενιζέλος και 12 χλμ. από το λιμάνι του Πειραιά.

Εικόνα 4.1.2.ε – Μαρίνα Αγίου Κοσμά



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.2.ε – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Αγίου Κοσμά (Alcity)

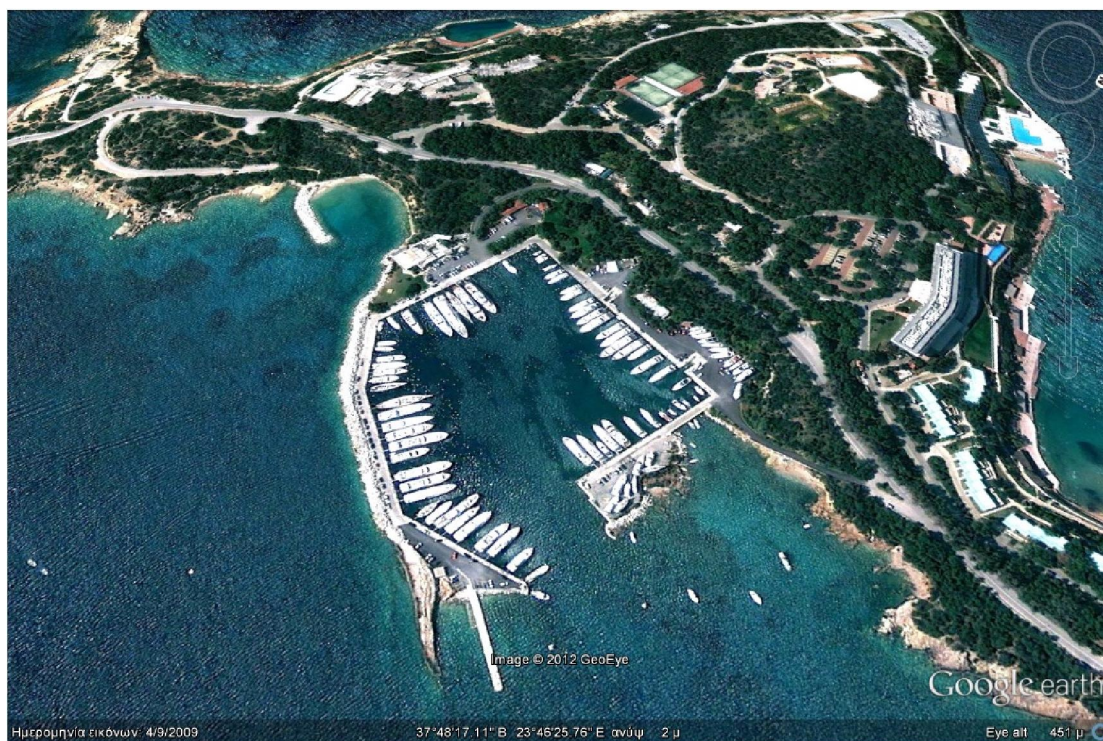
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	337 θέσεις
Μέγιστο μήκος σκάφους	80μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.2.στ Μαρίνα Βουλιαγμένης

Βρίσκεται νότια της Αθήνας, 7χλμ. από το λιμάνι του Πειραιά στον κόλπο του Σαρωνικού στην πόλη της Βουλιαγμένης. Είναι από τις πιο όμορφες περιοχές τις Αθήνας περιτριγυρισμένη από ξενοδοχεία, εστιατόρια, την παραλία της Βουλιαγμένης και πληθώρα άλλων ανέσεων. Έχει 115 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μέχρι 50μ.

Εικόνα 4.1.2.στ – Μαρίνα Βουλιαγμένης



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.2.στ – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Βουλιαγμένης

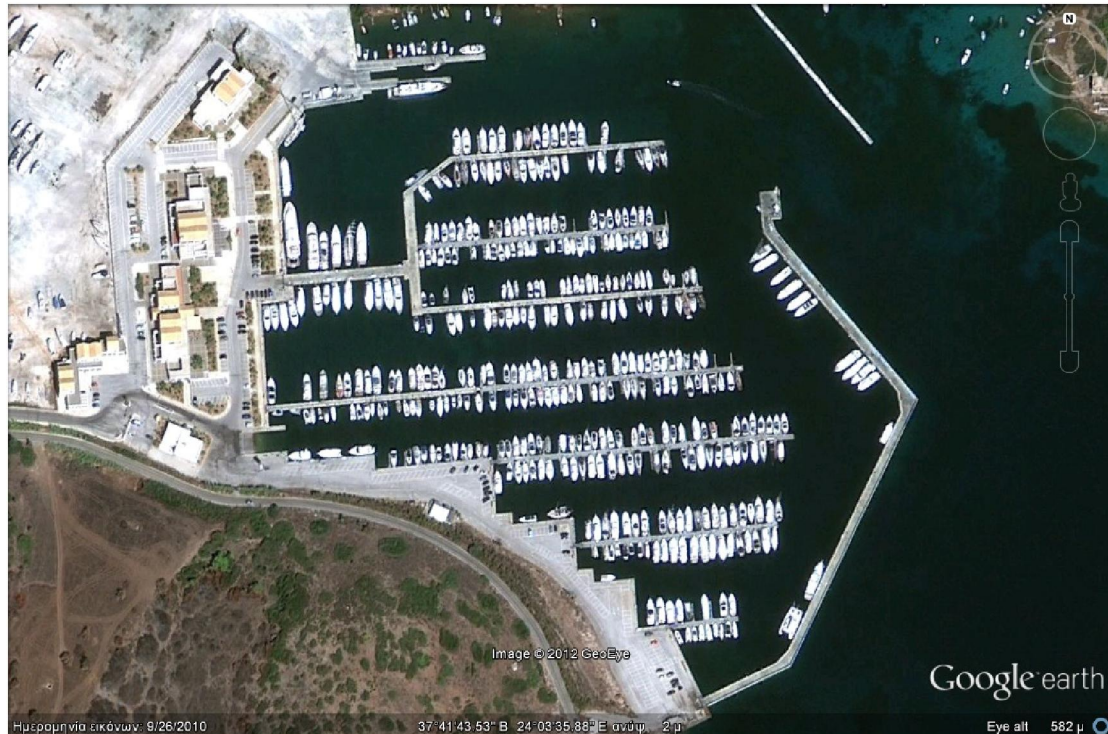
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	115 θέσεις
Μέγιστο μήκος σκάφους	50μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.2.ζ Olympic Marine

Βρίσκεται στρατηγικά τοποθετημένη σε σημείο που να έχει εύκολη και γρήγορη πρόσβαση από στεριά και από θάλασσα. Απέχει 20 λεπτά απο το αεροδρόμιο και πολύ λίγο από τα νησιά των Κυκλάδων. Προσφέρει 680 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μέχρι 40μ. αλλά διαθέτει και ντόκο για 700 σκάφη. Βραβεύεται με την Γαλάζια Σημαία από το 2000 και έχει πιστοποιηθεί με ISO 9001:2000.

Εικόνα 4.1.2.ζ – Olympic Marine



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.2.ζ – Χαρακτηριστικά Olympic Marine

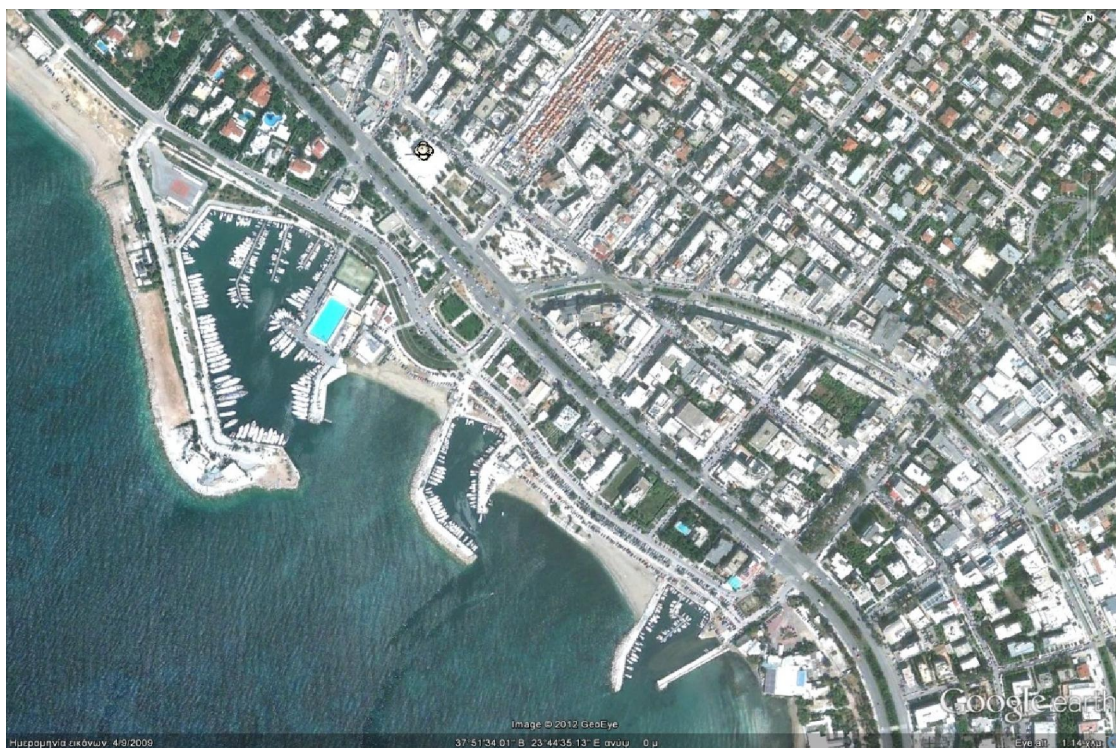
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	680 θέσεις
Χερσαίες θέσεις	700
Μέγιστο μήκος σκάφους	40+ μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.2.η Μαρίνα Γλυφάδας

Η μαρίνα Γλυφάδας αποτελείται από 4 λεκάνες, την Α, Β, Γ, Δ. Περιλαμβάνει θαλάσσιο χώρο καθώς και χερσαία ζώνη ακτής, δηλαδή αμμώδη παραλία συνολικού μήκους 3 χιλ. και συγκεκριμένα μεταξύ της Α και της Β λεκάνης μήκους 250μ. περίπου, μεταξύ της Β και της Γ λεκάνης μήκους 150μ. περίπου, μεταξύ Γ και Δ λεκάνης μήκους 300μ. και μεταξύ Δ λεκάνης και ορίου μήκους 350μ. περίπου με όλες τις λιμενικές εγκαταστάσεις και κτηριακές κατασκευές που βρίσκονται στον χώρο της μαρίνας.

Εικόνα 4.1.2.η – Μαρίνα Γλυφάδας



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.2.η – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Γλυφάδας

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα Α λεκάνης	180 θέσεις
Χωρητικότητα Β λεκάνης	100 θέσεις
Χωρητικότητα Γ λεκάνης	280 θέσεις
Χωρητικότητα Δ λεκάνης	250 θέσεις
Συνολική Χωρητικότητα	810 θέσεις

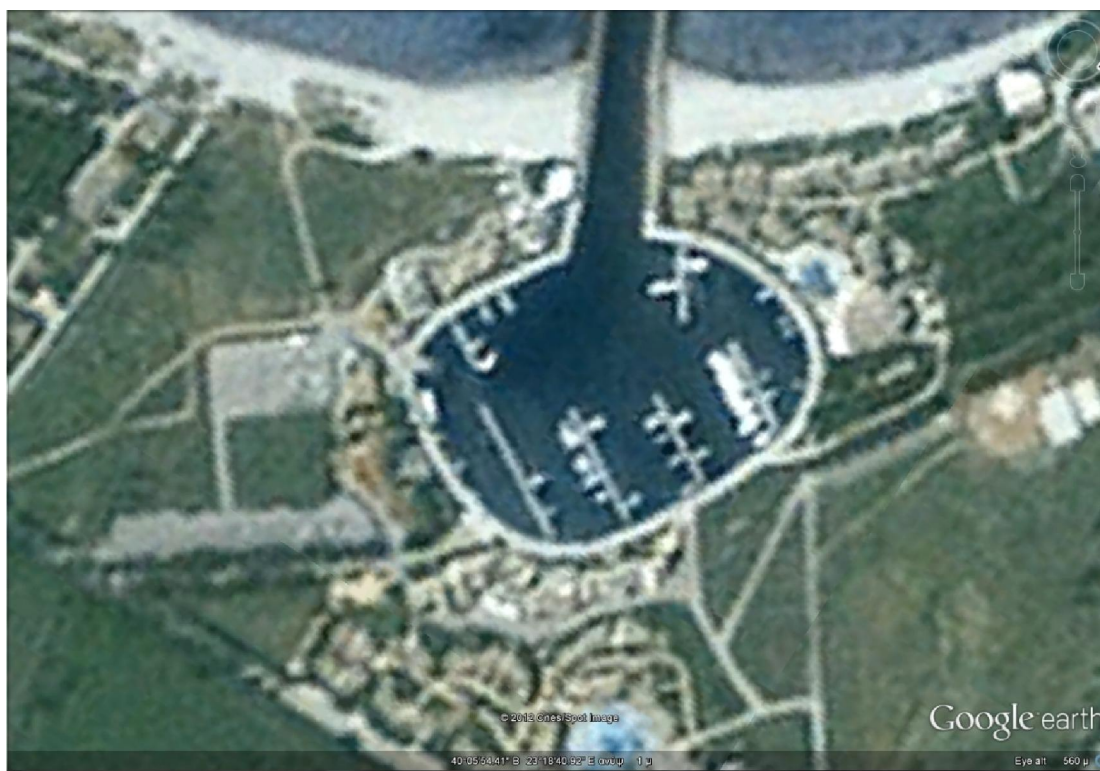
(Πηγή: glyfada.gr)

4.1.3 ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ

4.1.3.α Μαρίνα Σάνη

Βρίσκεται στην Κασσάνδρα Χαλκιδικής 80χλμ. από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης. Περιβάλλεται από πυκνόφυτο οικολογικό θέρετρο 4.000 στρεμμάτων με 7χλμ. παραλίας. Η πρόσδεση των σκαφών γίνεται σε πλωτές τσιμεντένιες προβλήτες (φάρδους 3μ.) ενώ για τα μεγαλύτερα σκάφη υπάρχουν επιπλέον πλωτές διαβάθρες με δυνατότητα παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, πόσιμου νερού, ανεφοδιασμού καυσίμων και αντλιών πυρόσβεσης.

Εικόνα 3.1.3.α – Μαρίνα Σάνη



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.3.α Χαρακτηριστικά Μαρίνας Σάνη

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	215 θέσεις
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	24μ.
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	3 μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.3.β Porto Karras Μαρίνα

Είναι η μεγαλύτερη ιδιωτική μαρίνα της Βόρειας Ελλάδας και βρίσκεται 110χλμ. από το διεθνές λιμάνι της Θεσσαλονίκης. Διαθέτει 315 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μήκους πάνω από 55μ. Διαθέτει πληθώρα υπηρεσιών και διευκολύνσεων για τους επισκέπτες της και κάθε χρόνο βραβεύεται με την γαλάζια σημαία.

Εικόνα 4.1.3.β – Porto Karras Μαρίνα



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.3.β – Porto Karras Μαρίνα

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	315 θέσεις
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	55μ.
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	5,5 μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.3.γ Μαρίνα Θεσσαλονίκης, Αρετσού

Βρίσκεται στο Βόρειο Αιγαίο στο Θερμαϊκό Κόλπο, 5χλμ. από το κέντρο της Θεσσαλονίκης. Διαθέτει 242 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μέχρι 30μ. Κάθε θέση παρέχει ηλεκτροδότηση, νερό και τηλεφωνική σύνδεση. Τα τελευταία χρόνια βραβεύεται με Γαλάζια Σημαία από την Εταιρία Προστασίας της Φύσης.

Εικόνα 4.1.3.γ – Μαρίνα Θεσσαλονίκης, Αρετσού



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.3.γ – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Θεσσαλονίκης

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	242 θέσεις
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	27+μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.4 ΙΟΝΙΟ ΠΕΛΑΓΟΣ ΚΑΙ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ

4.1.4.α Μαρίνα Γουβιών

Βρίσκεται σε απόσταση 7χλμ. από την πόλη της Κέρκυρας και είναι μια από τις πιο σύγχρονες και οργανωμένες μαρίνες στην Ελλάδα. Διαθέτει χωρητικότητα 1235 σκαφών σε σταθερές και πλωτές προβλήτες και 560 θέσεις εναπόθεσης σκαφών στην ξηρά.

Εικόνα 4.1.4.α – Μαρίνα Γουβιών



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.4.α – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Γουβιών

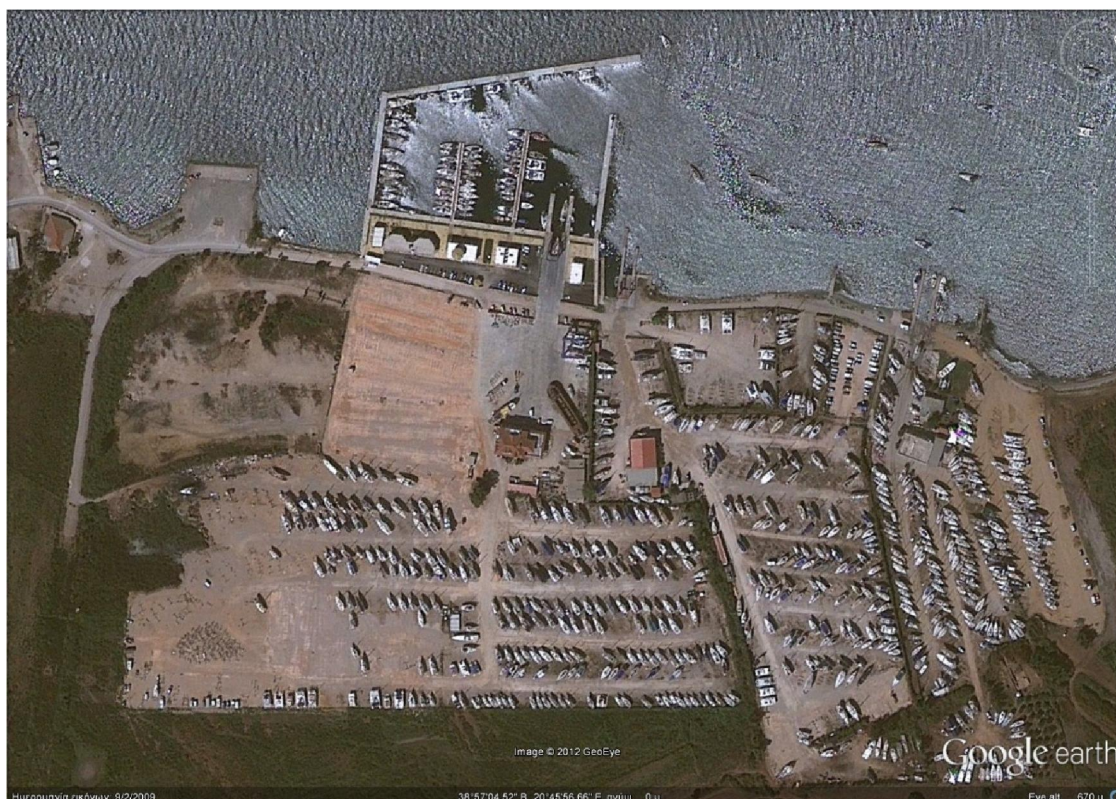
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	1235 θέσεις
Χερσαίες θέσεις	520
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	80μ.
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	5,5 μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.4.β Μαρίνα Κλεοπάτρα

Βρίσκεται στο Άκτιο στο κέντρο του Ιονίου, 1,5 χλμ. από το αεροδρόμιο του Ακτίου και κοντά στην πόλη της Πρέβεζας και της Λευκάδας. Έχει δυνατότητα ελλιμενισμού 100 σκαφών μήκους έως 30μ. και διαθέτει όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες και υποδομές για τους επισκέπτες. Στον χερσαίο χώρο της μπορεί να φιλοξενήσει 1.000 σκάφη καθώς είναι η μεγαλύτερη μονάδα χερσαίας εναπόθεσης σκαφών στην Ελλάδα.

Εικόνα 4.1.4.β – Μαρίνα Κλεοπάτρα



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.4.β – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Κλεοπάτρα

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	100 θέσεις
Χερσαίες θέσεις	1000
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	45μ.
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	5μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.4.γ Μαρίνα Λευκάδας

Είναι μια από τις πιο σύγχρονες μαρίνες της Μεσογείου, τέθηκε σε λειτουργία το 2002 και διαθέτει 620 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μέγιστου μήκους 45μ. Διαθέτει επίσης χερσαίο χώρο εναπόθεσης για περίπου 280 σκάφη.

Εικόνα 4.1.4.γ – Μαρίνα Λευκάδας



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.4.γ – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Λευκάδας

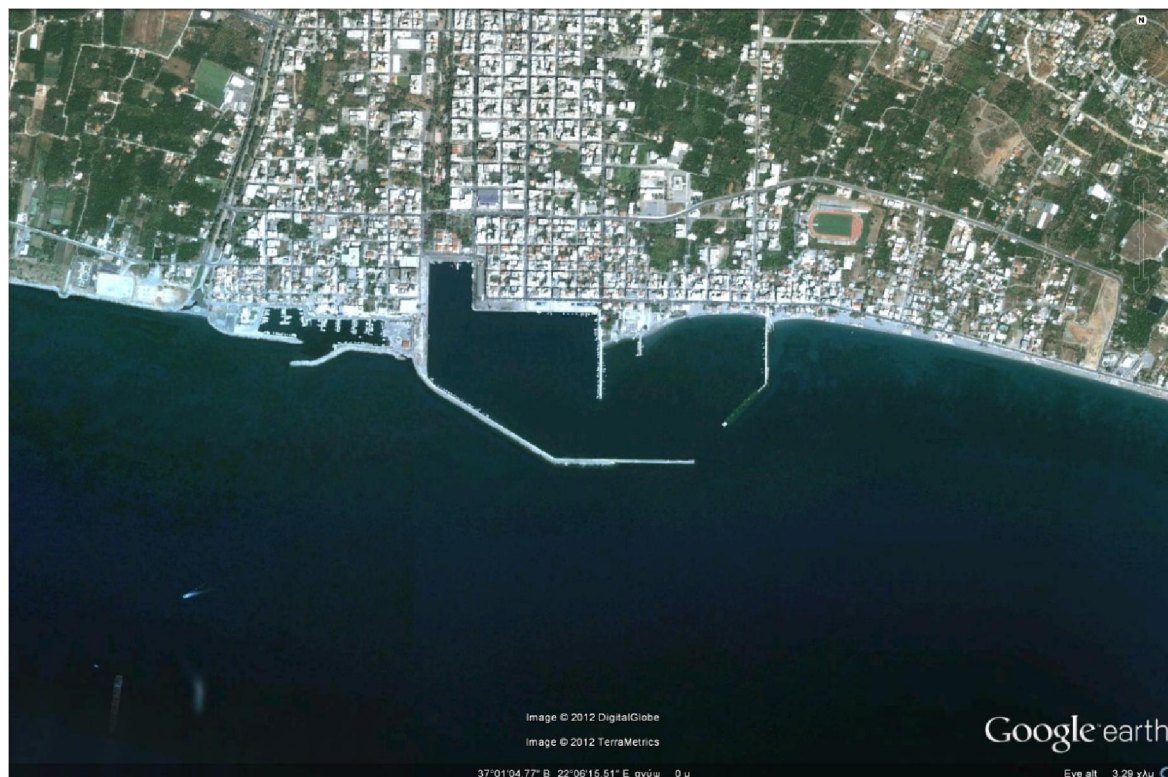
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	620 θέσεις
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	46μ.
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	3,6μ.
Θέσεις σκαφών 25-30μ.	28
Θέσεις σκαφών άνω των 30μ.	11

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.4.δ Μαρίνα Καλαμάτας

Βρίσκεται δυτικά του κεντρικού λιμανιού και δίπλα στο κέντρο της πόλης της Καλαμάτας. Είναι μια σύγχρονη μαρίνα που διαθέτει 250 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών μήκους μέχρι 25μ. και βυθίσματος μέχρι 3μ. Διαθέτει όλες της απαραίτητες υπηρεσίες και παροχές για τους επισκέπτες καθώς συνεργάζεται και με εξωτερικά γραφεία και τεχνικούς.

Εικόνα 4.1.4.δ – Μαρίνα Καλαμάτας



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.4.δ – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Καλαμάτας

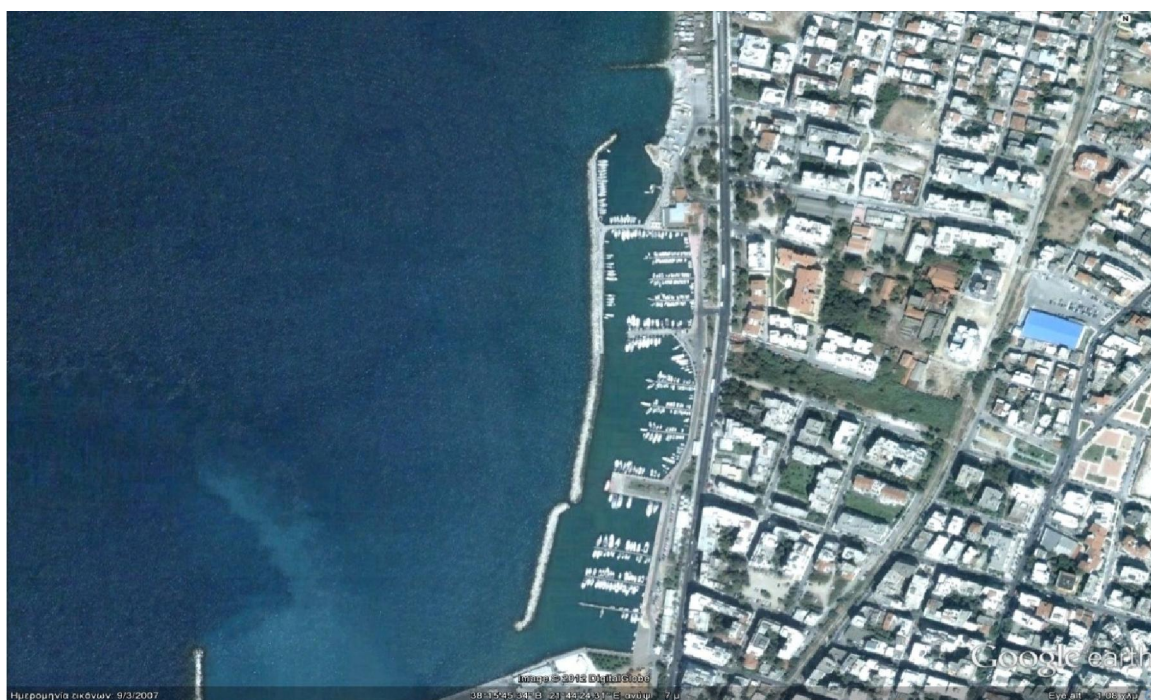
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	250 θέσεις
Χερσαίες θέσεις	150.
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	25μ.
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	5μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.4.ε Μαρίνα Πάτρας

Βρίσκεται στον λιμένα Πατρών και έχει την δυνατότητα ελλιμενισμού 450 σκαφών περίπου. Βρίσκεται βόρεια και σε γεινίαση με την βόρεια λιμενολεκάνη του λιμένα Πατρών. Η μαρίνα έχει 3 λιμενολεκάνες, 8 σταθερούς προβλήτες και 3 πλωτούς. Συγκεκριμένα στη νότια λιμενολεκάνη αυτής υπάρχουν ένα κρηπίδωμα και 3 ξύλινες πλωτές προβλήτες (68 μ. μήκος έκαστη), στη μεσαία λιμενολεκάνη 6 ξύλινες σταθερές προβλήτες (44-45 μ. μήκος έκαστη) και στη βόρεια λιμενολεκάνη 2 σταθερές προβλήτες. Η μαρίνα προστατεύεται από κυματοθραύστη μήκους 620 μ. (δυτικά) και 52 μ. (βόρεια). Όλες οι προβλήτες διαθέτουν δέστρες, παροχή ύδρευσης (συνολικά 286 παροχές) και παροχή ρεύματος (συνολικά 234 παροχές). Η μαρίνα διαθέτει και δύο κεκλιμένα επίπεδα (ράμπες) για την ανέλκυση σκαφών, καθώς και εγκαταστάσεις ντους. Η πετρέλευση των σκαφών γίνεται από τρίτους με βυτία.

Εικόνα 4.1.4.ε – Μαρίνα Πάτρας



(Πηγή: Google Earth)

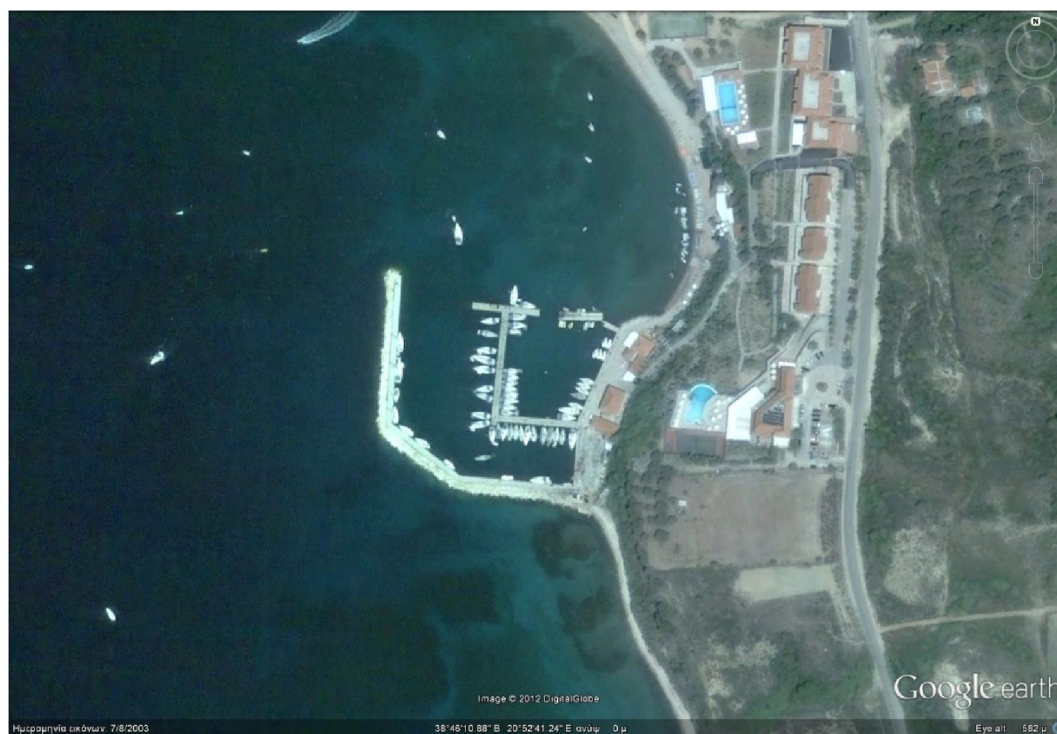
Πίνακας 4.1.4.ε – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Πάτρας

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	450 θέσεις
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	3,5μ.

(Πηγή: patrasport.gr)

4.1.4.στ Μαρίνα Βουνακίου

Εικόνα 4.1.4.στ – Μαρίνα Βουνακίου



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.4.στ – Μαρίνα Βουνακίου

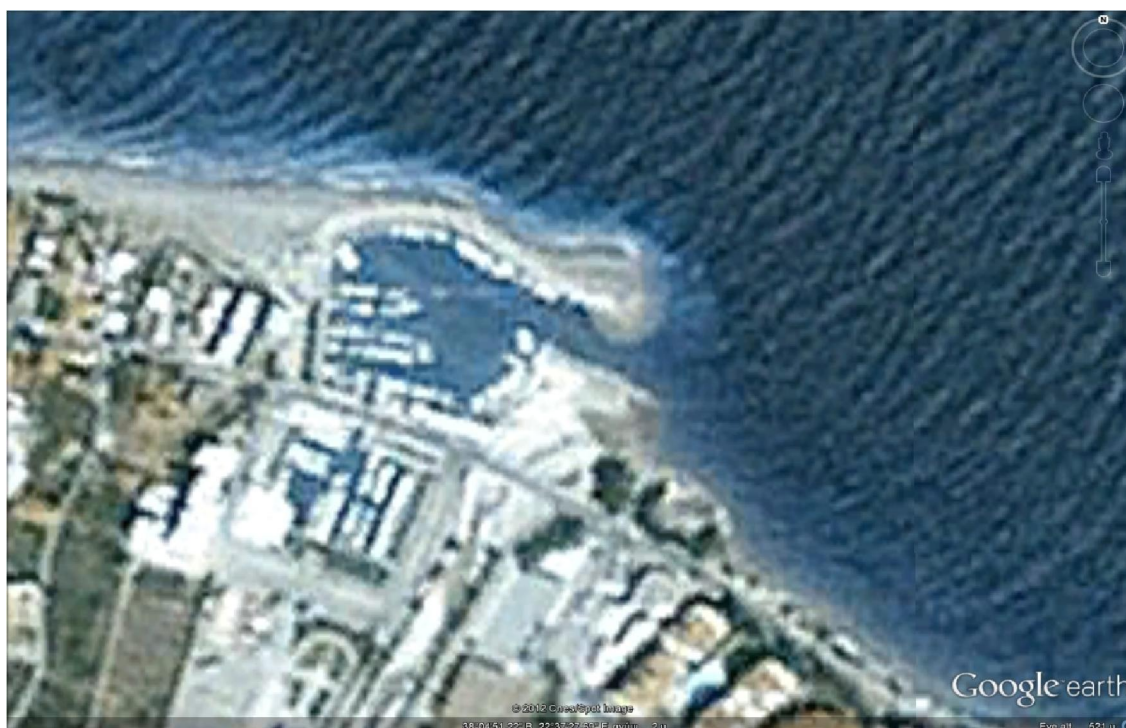
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	70 θέσεις

Βρίσκεται στο νομό Αιτωλοακαρνανίας και διαθέτει 70 θέσεις ελλιμενισμού. Παρέχει ηλεκτρικό ρεύμα, τηλέφωνο, νερό, επισκευές. Το πιο κοντινό κέντρο υγείας βρίσκεται στην Πάλαιρο στο 1χλμ ενώ απέχει 30 χλμ από το αεροδρόμιο του Ακτίου.

4.1.4.ζ Μαρίνα Ξυλοκάστρου

Η μαρίνα Ξυλοκάστρου, με χωρητικότητα 220 συνολικά σκαφών μπορεί να χαρακτηριστεί λιτή από άποψη υπηρεσιών ελλιμενισμού, παροχών και καταστημάτων, δεν παύει όμως να παρέχει τα βασικά σε οποιοδήποτε σκάφος αναψυχής, ιστιοπλοϊκό ή μηχανοκίνητο. Έτσι είναι δυνατή η παροχή νερού και ηλεκτρικού ρεύματος καθώς επίσης και βασικές εργασίες συντήρησης σκάφους και κινητήρων.

Εικόνα 4.1.4.ζ– Μαρίνα Ξυλοκάστρου



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.4.ζ – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Ξυλοκάστρου

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	220 θέσεις
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	17μ.
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	2μ.

(Πηγή: xylokaastro.gov.gr)

4.1.4.η Μαρίνα Μεθάνων

Τα Μέθανα βρίσκονται στο νοτιοανατολικό ακρωτήριο της Πελοποννήσου. Η μαρίνα Μεθάνων μπορεί να φιλοξενήσει 70 σκάφη με βάθος 2-3μ. Διαθέτει υπηρεσίες όπως νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, τηλεφωνική σύνδεση, συλλογή αποβλήτων, ντουζιέρες, πυρόσβεση, ασφάλεια, χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων.

Εικόνα 4.1.4.η – Μαρίνα Μεθάνων



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.4.η – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Μεθάνων

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	70 θέσεις
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	2-3μ.

(Πηγή: methana.gr)

4.1.5 ΑΙΓΑΙΟ ΚΑΙ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ

4.1.5.α Μαρίνα Μυτιλήνης

Βρίσκεται πολύ κοντά στο κέντρο της πόλης καλύπτοντας περίπου 37.750τ.μ. Έχει συνολική χωρητικότητα ελλιμενισμού 222 σκάφη με μήκος πάνω από 25μ., ενώ υπάρχει η δυνατότητα δεξαμενισμού 32 γιωτ.

Εικόνα 4.1.5.α – Μαρίνα Μυτιλήνης



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.5.α – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Μυτιλήνης

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	222 θέσεις
Χερσαίες θέσεις	32
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	25μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.5.β Κώς Μαρίνα

Βρίσκεται δίπλα στον λιμένα της Κω, παρέχοντας υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών για σκάφη μήκους μέχρι 45μ. Διαθέτει 250 θέσεις ελλιμενισμού, παροχή νερού και ηλεκτρικού ρεύματος, σύνδεση τηλεφώνου με ενσύρματο και ασύρματο δίκτυο και σύνδεση δορυφορικής τηλεόρασης.

Εικόνα 4.1.5.β – Κώς Μαρίνα



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.5.β – Χαρακτηριστικά Κώς Μαρίνα

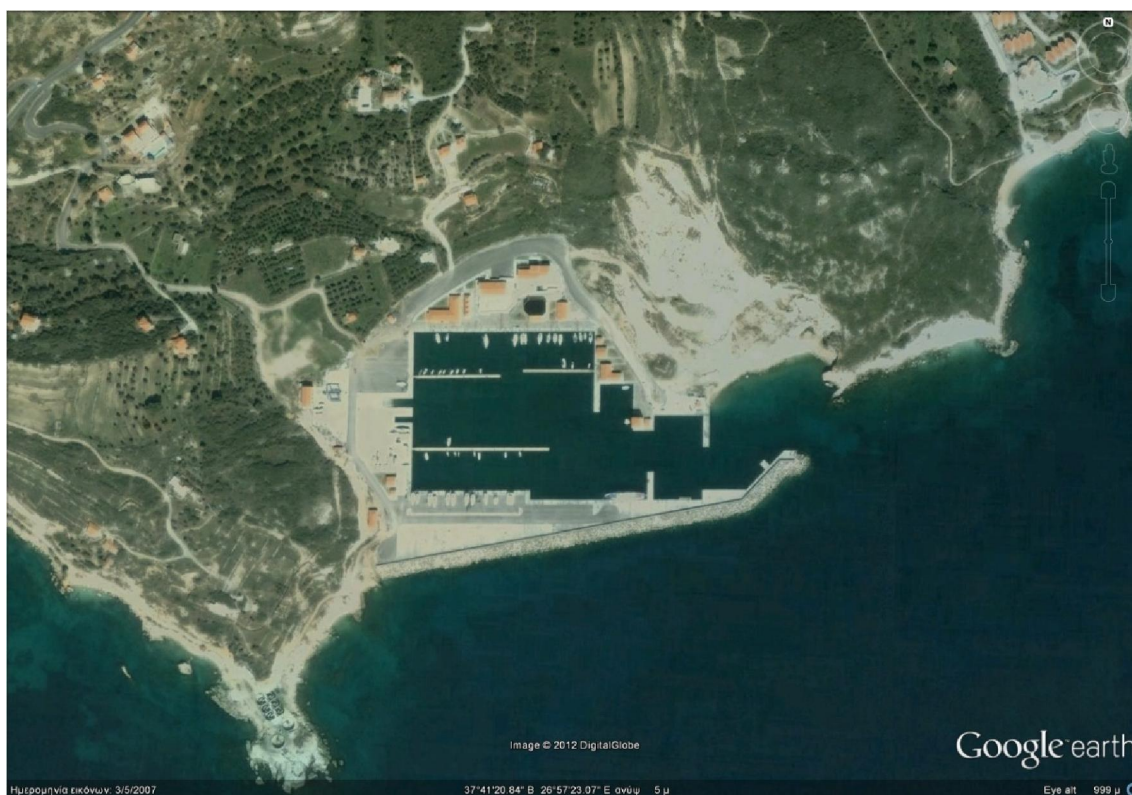
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	250 θέσεις
Χερσαίες θέσεις	150
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	45μ.
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	4μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.5.γ Μαρίνα Σάμου

Βρίσκεται στην νοτιοανατολική πλευρά του νησιού και είναι χτισμένη σύμφωνα με υψηλής τεχνολογίας προδιαγραφές παρέχοντας μεγάλη ποικιλία υπηρεσιών για τα σκάφη αλλά και τους επιβαίνοντες. Με δυναμικότητα ελλιμενισμού 260 σκαφών, μπορεί να φιλοξενήσει σκάφη με μήκος πάνω από 50μ. Το ναυπηγείο της μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι 170 σκάφη που εξυπηρετούνται για επισκευή και συντήρηση.

Εικόνα 4.1.5.γ – Μαρίνα Σάμου



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.5.γ – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Σάμου

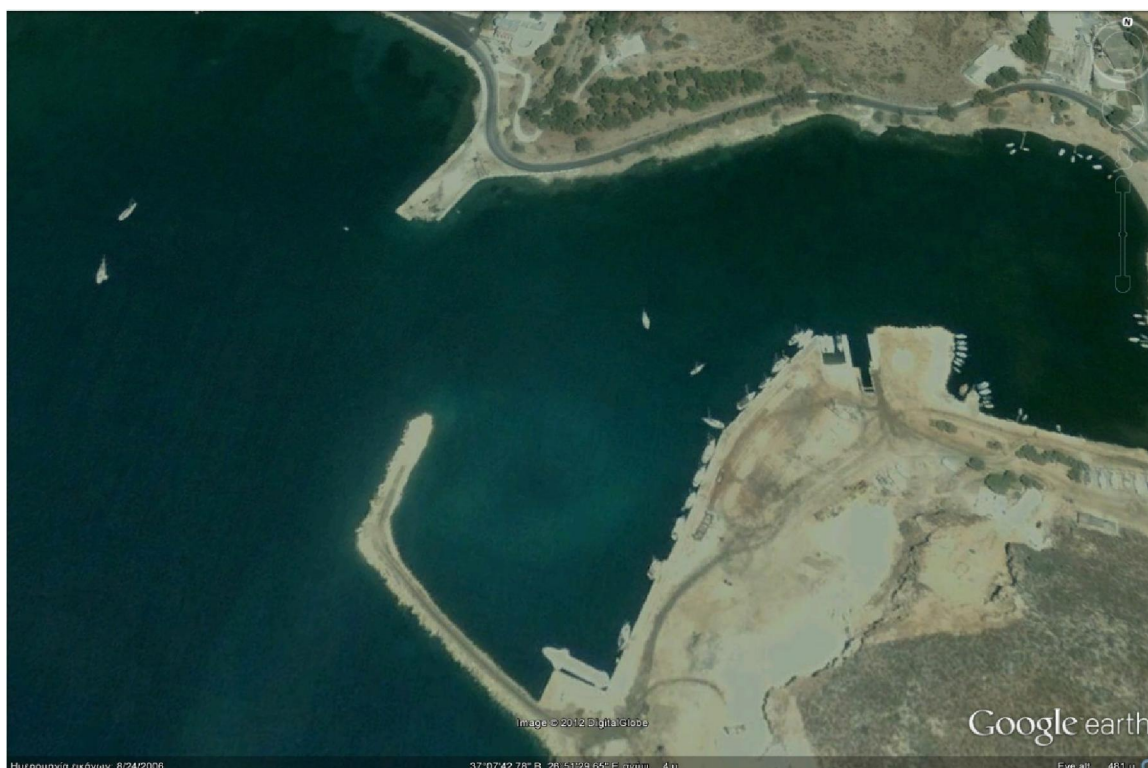
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	260 θέσεις
Χερσαίες θέσεις	170
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	50μ.
Μέγιστο βύθισμα σκάφους	4μ.

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.5.δ Μαρίνα Λέρου

Βρίσκεται στο νοτιοανατολικό σημείο του κόλπου του Λακκί και ήταν η πρώτη μαρίνα και χώρος φύλαξης σκαφών στην ξηρά στο νοτιοανατολικό Αιγαίο. Έχει την δυνατότητα φιλοξενίας 220 σκαφών σε 5 πλωτές προβλήτες εξοπλισμένες με νερό, ηλεκτρικό και ασύρματο internet. Στην ανατολική της πλευρά κατασκευάστηκε ένας μόλος για την φιλοξενία superyachts και megayachts έως 50μ.

Εικόνα 4.1.5.δ – Μαρίνα Λέρου



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.5.δ – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Λέρου

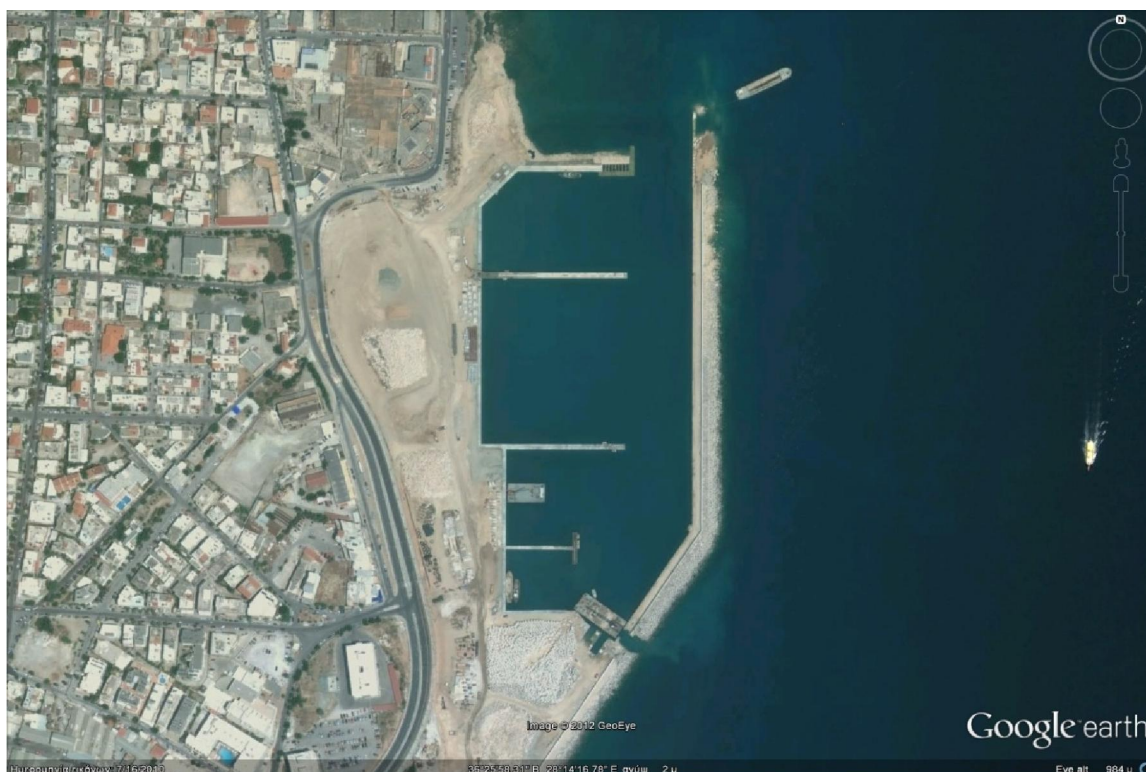
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	220 θέσεις
Φύλαξη σκαφών στην ξηρά	500 σκάφη

(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.5.ε Μαρίνα Ρόδου

Βρίσκεται δίπλα στο λιμάνι του νησιού και μόλις 14χλμ. από το αεροδρόμιο. Διαθέτει 600 θέσεις ελλιμενισμού με υπηρεσίες όπως internet, τηλεόραση, τηλέφωνο, νερό, ασφάλεια. Καλύπτει 120.000τ.μ και περιβάλλεται από εστιατόρια και εμπορικά καταστήματα.

Εικόνα 4.1.5.ε – Μαρίνα Ρόδου



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.5.ε – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Ρόδου

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	600 θέσεις
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	60μ.

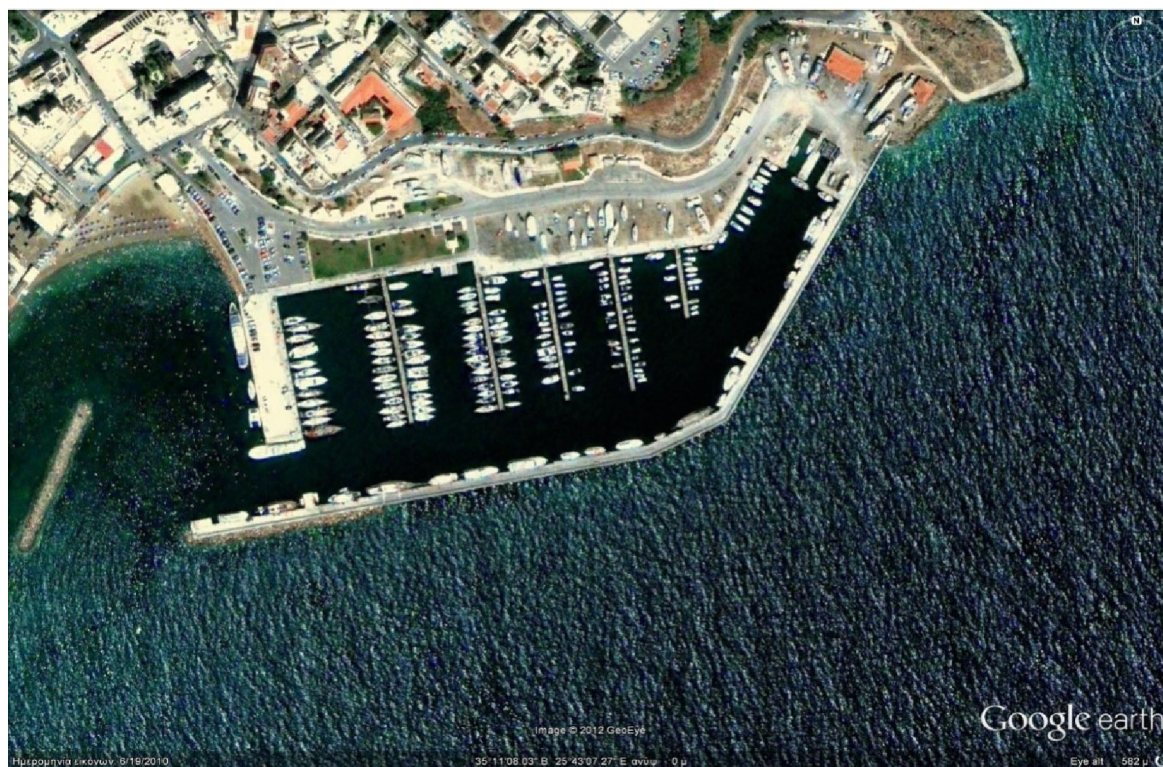
(Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδος)

4.1.6 ΚΡΗΤΗ

4.1.6.α Μαρίνα Αγ. Νικολάου

Προστατευμένη από όλα τα καιρικά φαινόμενα και κατασκευασμένη με βάση τα Ευρωπαϊκά πρότυπα μπορεί να φιλοξενήσει 225 σκάφη μήκους 50+μ. Βρίσκεται στην καρδιά της πόλης και προσφέρει εύκολη πρόσβαση στο κέντρο και στους αρχαιολογικούς χώρους της περιοχής. Διαθέτει υπηρεσίες όπως νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, τουαλέτες, ασφάλεια, χώρους στάθμευσης, πλυντήρια, internet.

Εικόνα 4.1.6.α – Μαρίνα Αγ. Νικολάου



(Πηγή: Google Earth)

Πίνακας 4.1.6.α – Χαρακτηριστικά Μαρίνας Αγ. Νικολάου

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	
Χωρητικότητα	225 θέσεις
Μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος	50μ.

(Πηγή: marinaofaghiosnikolaos.gr)

4.2 PARKING ΣΚΑΦΩΝ

Στον τομέα του yachting υπάρχουν εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην φύλαξη των σκαφών σε χέρσο έδαφος όταν οι ιδιοκτήτες τους αποφασίζουν να τα βγάλουν από τις μαρίνες και να τα εναποθέσουν στην ξηρά. Συνήθως πρόκειται για εταιρίες που εμπορεύονται ή νοικιάζουν σκάφη και παρέχουν και την υπηρεσία της φύλαξης. Τα λεγόμενα «Parking Σκαφών» είναι λοιπόν χώροι στάθμευσης των σκαφών επί μισθώσει που προσφέρουν έναν αριθμό υπηρεσιών στους ιδιοκτήτες. Οι ιδιοκτήτες έχουν το πλεονέκτημα, αφήνοντας το σκάφος τους σε κάποιο parking κοντά στην μαρίνα που επιθυμούν να μην μπαίνουν στη διαδικασία να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις με το σκάφος τους για να το «ρίξουν» στη θάλασσα. Επιπλέον αφήνουν τα σκάφη τους κατά την χειμερινή περίοδο σε ασφαλής ελεγχόμενους χώρους.

Κάποιες από τις υπηρεσίες που προσφέρουν τα parking σκαφών είναι:

- Χειμερινή συντήρηση
- Service του σκάφους
- Καθαρισμός του σκάφους
- Τροφοδοσία καυσίμων
- 24ωρη φύλαξη
- Ανέλκυση και καθέλκυση σε γλίστρες

5. ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ ΚΑΤΟΧΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

5.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Για την παρούσα έρευνα συντάχθηκε ερωτηματολόγιο 38 ερωτήσεων κλειστού και ανοιχτού τύπου και χωρίστηκε σε τρία μέρη. Το πρώτο μέρος αφορά ερωτήσεις σχετικές με τα γενικά χαρακτηριστικά ενός σκάφους. Το δεύτερο μέρος περιλαμβάνει ερωτήσεις σχετικά με τα ετήσια έξοδα ενός σκάφους και το τρίτο και τελευταίο μέρος απευθύνεται μόνο σε ιδιοκτήτες σκαφών και αφορά τη χρήση του σκάφους.

Τυπώθηκαν από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος συνολικά 30.000 ερωτηματολόγια τα οποία χωρίστηκαν σε 600 κουτιά των 50 ερωτηματολογίων και στάλθηκαν σε όλη την Ελλάδα σε ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής. Επίσης τα ερωτηματολόγια διανεμήθησαν σε όλα τα Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία, Λιμενικούς σταθμούς, μαρίνες και όλους τους Ναυταθλητικούς συλλόγους και ομίλους.

Ακόμη απαντήθηκαν ερωτηματολόγια στην έκθεση «ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΑΛΟΝΙ» που πραγματοποιήθηκε 15-23 Οκτωβρίου 2011 στο εκθεσιακό κέντρο Metropolitan Expo στην Αθήνα. Επιπλέον ένας αριθμός ερωτηματολογίων απαντήθηκε ηλεκτρονικά μέσα από την ιστοσελίδα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (www.nee.gr) . Τέλος το ερωτηματολόγιο μεταφράστηκε στα αγγλικά και διανεμήθη από την Ένωση Μαρίνων Ελλάδος και σε αλλοδαπούς ιδιοκτήτες σκαφών των οποίων τα σκάφη ναυλοχούν στην Ελλάδα.

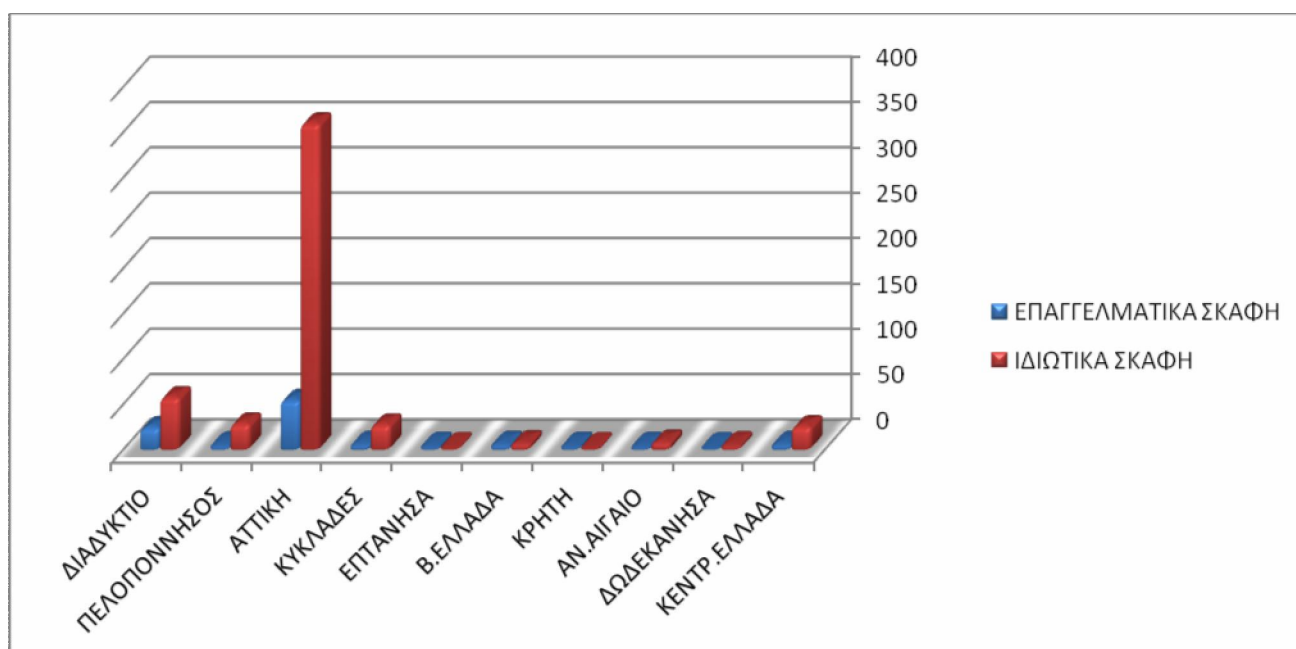
Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται το σύνολο των απαντημένων ερωτηματολογίων και η προέλευσή τους.

Συνολικά για την έρευνα, όπως φαίνεται και από τον πίνακα, χρησιμοποιήθηκαν τα δεδομένα 598 ερωτηματολογίων. Δεν ελήφθησαν υπόψη ερωτηματολόγια που επεστράφησαν κενά ή με απαντήσεις λιγότερες από τις μισές. Στη συνέχεια έγινε καταμέτρηση των ερωτηματολογίων, αριθμήθηκαν, μετρήθηκαν οι απαντήσεις και καταχωρήθηκαν τα δεδομένα. Για την σχηματική απεικόνιση των δεδομένων και την περαιτέρω ανάλυση τους δημιουργήθηκαν πίνακες, διαγράμματα και πίτες. Τέλος τα δεδομένα μελετήθηκαν και σχολιάστηκαν οι απαντήσεις των ερωτηματολογίων προκειμένου να προταχθούν συμπεράσματα και προτάσεις σχετικά με την παρούσα μελέτη.

Πίνακας 5.1 – Προέλευση Δεδομένων

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ
ΝΑΥΤΙΚΟ ΣΑΛΟΝΙ	254
ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ ΝΕΕ	77
ΑΤΤΙΚΗ	153
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	30
ΚΥΚΛΑΔΕΣ	29
ΕΠΤΑΝΗΣΑ	4
ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ	9
ΚΡΗΤΗ	3
ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΙΓΑΙΟ	8
ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	4
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	27
ΣΥΝΟΛΟ	598

Διάγραμμα 5.1 – Προέλευση Δεδομένων



Στο διάγραμμα 5.1 – Προέλευση Δεδομένων ο αριθμός ερωτηματολογίων από το ναυτικό σαλόνι παρουσιάζεται μαζί με τα ερωτηματολόγια που προήλθαν από την Αττική υποθέτοντας ότι πάνω από 90% των ιδιοκτητών σκαφών που απάντησαν στα ερωτηματολόγια στην έκθεση είναι κάτοικοι Αττικής και τα σκάφη τους αποθηκεύονται στην Αττική.

Ακόμη διεξήχθη έρευνα η οποία επικεντρώθηκε στη μέτρηση και καταγραφή της πληρότητας των τουριστικών λιμένων του νομού Αττικής την περίοδο από τις 9/5/2012 έως και τις 16/5/2012. Πιο συγκεκριμένα πραγματοποιήθηκε η επίσκεψη στις μαρίνες : Αλίμου, Ζέας, Φλοίσβου, Γλυφάδας, Φαλήρου, Βουλιαγμένης και Olympic Marine στο Σούνιο. Σκοπός της επίσκεψης ήταν η μέτρηση και καταγραφή των σκαφών με βάση το μήκος τους και με βάση τη σημαία που κατείχαν (Ελληνική ή ξένη). Η καταγραφή με βάση τη σημαία είναι άκρως ενδιαφέρουσα γιατί ανάλογα με τη σημαία κρίνεται και η «αντιμετώπιση» των σκαφών

Σε πρώτη φάση μελετήθηκαν οι στατιστικές κατανομές και απεικονίστηκαν τα αποτελέσματα σε πίνακες και διαγράμματα. Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της καταγραφής της πληρότητας των μαρίνων και της σημαίας των σκαφών αναψυχής.

Για την καλύτερη απεικόνιση των αποτελεσμάτων του δείγματός μας τα έξοδα των σκαφών αναψυχής χωρίστηκαν σε ελαστικά και ανελαστικά.

Τα ανελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν την συντήρηση, τα ανταλλακτικά, την ασφαλιστική κάλυψη και τις πιστοποιήσεις, ενώ τα ελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν τον ελλιμενισμό, την αποθήκευση στην ξηρά, τα λιμενικά τέλη, τα καύσιμα, τον τουρισμό και την τροφοδοσία του σκάφους. Τα ανελαστικά έξοδα δηλαδή αφορούν εκείνα τα έξοδα τα οποία ο ιδιοκτήτης του σκάφους δε μπορεί να τα αποφύγει ενώ τα ελαστικά αφορούν εκείνα τα έξοδα τα οποία είναι στην κρίση του και στην δυνατότητά του για το αν θα τα πραγματοποιήσει ή όχι.

Ακόμη τα έξοδα διαχωρίστηκαν και σε έξοδα επαγγελματικών και έξοδα ιδιωτικών σκαφών αλλά και σε έξοδα μηχανοκίνητων και έξοδα ιστιοφόρων.

Τα παρακάτω διαγράμματα διασποράς (9.4 – 9.15) παρουσιάζουν αυτό των διαχωρισμό των εξόδων αλλά και του είδους του σκάφους ως προς το μέγεθος του σκάφους (μέτρα).

Στα διαγράμματα αυτά στο άξονα x απεικονίζεται το μήκος του σκάφους σε μέτρα και στον άξονα y τα έξοδα σε ευρώ. Για την καλύτερη απεικόνιση σε κάθε κατηγορία χρησιμοποιήθηκαν όλες οι τιμές του δείγματος και η σχέση μεταξύ ευρώ και μήκους απεικονίζεται με καμπύλη δευτέρου βαθμού. Ακόμη στα διαγράμματα φαίνεται η εξίσωση που μας δίνει το R^2 . Όταν οι τιμές στον άξονα x αλλάζουν τότε αλλάζουν και οι τιμές στον άξονα y και το R^2 είναι αυτό που μας δείχνει πόσο μεγάλη ή μικρή είναι αυτή η αλλαγή, δηλαδή πόσο δυνατή είναι η σχέση μεταξύ εξόδων (ευρώ) και μέτρων.

6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζονται οι πίνακες και τα διαγράμματα καθώς και ο σχολιασμός αυτών σχετικά με τις απαντήσεις από τα ερωτηματολόγια της έρευνας. Το πρώτο σκέλος αφορά ερωτήσεις σχετικά με τα γενικά χαρακτηριστικά ενός σκάφους αναψυχής. Το δεύτερο σκέλος εξετάζει τα ετήσια έξοδα για την συντήρηση ενός σκάφους (αποθήκευση, ανταλλακτικά, ασφαλιστικές καλύψεις κλπ). Το τρίτο και τελευταίο σκέλος περιλαμβάνει ερωτήσεις σχετικά με τη χρήση του σκάφους (διακοπές, εκμετάλλευση, ψάρεμα κλπ) και αφορά μόνο ιδιωτικά σκάφη.

A. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

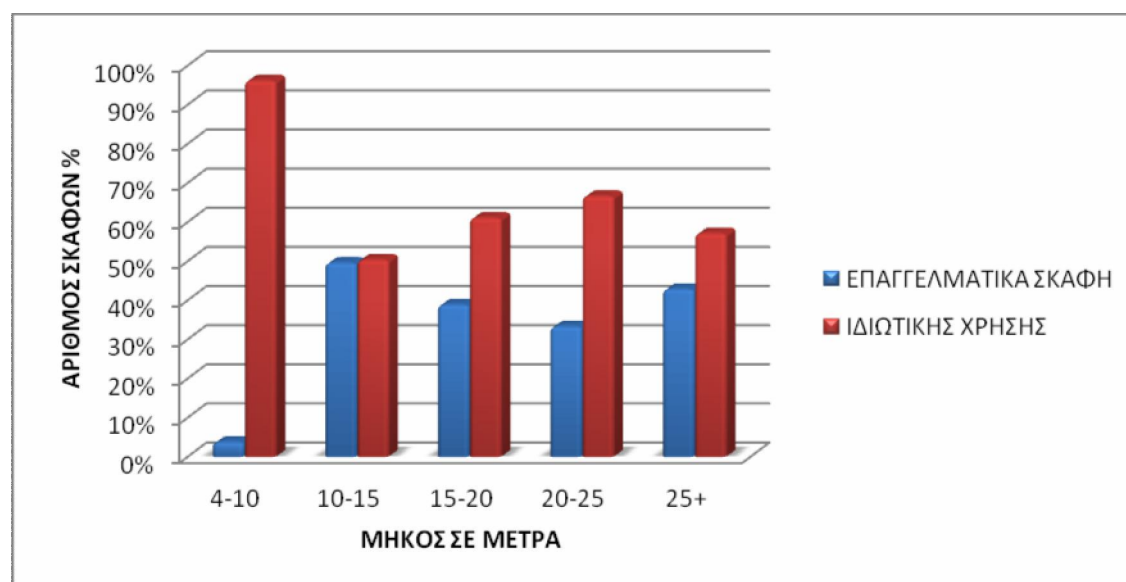
1. Το σκάφος είναι επαγγελματικό ή ιδιωτικής χρήσης;

Πίνακας 6.1α – Είδος χρήσης σκάφους (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ		ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	16	4%	406	96%	422	100%
10-15	62	50%	63	50%	125	100%
15-20	7	39%	11	61%	18	100%
20-25	4	33%	8	67%	12	100%
25+	9	43%	12	57%	21	100%
ΣΥΝΟΛΟ	98		500		598	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.1α – Είδος χρήσης σκάφους (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

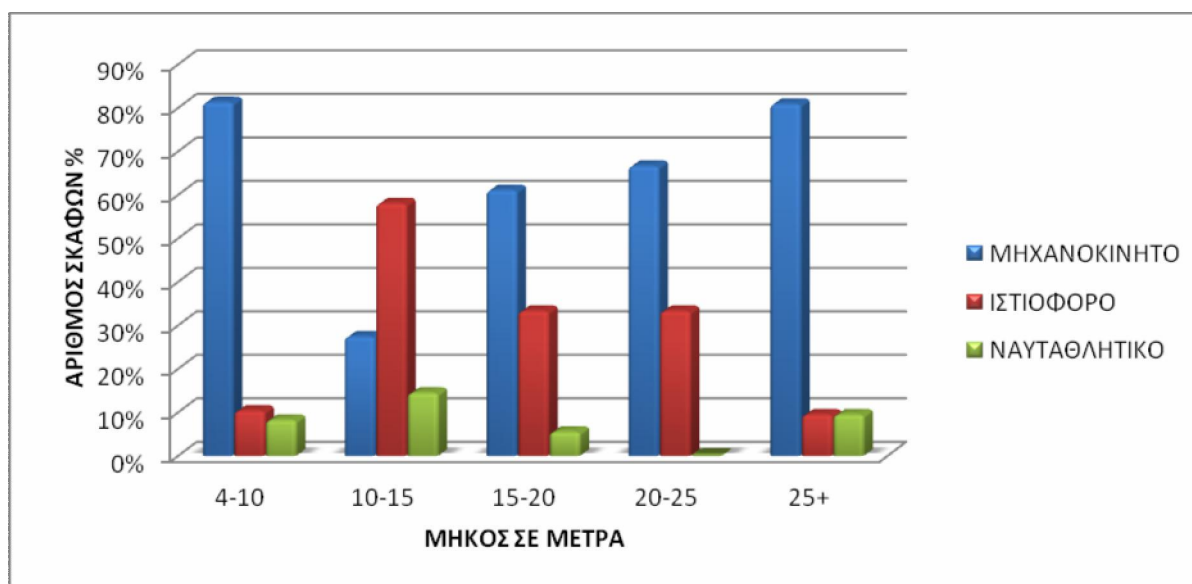
2. Το σκάφος είναι: μηχανοκίνητο, ιστιοφόρο, ναυταθλητικό;

Πίνακας 6.2α – Κατηγορία σκάφους (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΟ		ΙΣΤΙΟΦΟΡΟ		ΝΑΥΤΑΘΛΗΤΙΚΟ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	344	81%	44	10%	35	8%	423	100%
10-15	34	27%	72	58%	18	15%	124	100%
15-20	11	61%	6	33%	1	6%	18	100%
20-25	8	67%	4	33%	0	0%	12	100%
25+	17	81%	2	10%	2	10%	21	100%
ΣΥΝΟΛΟ	414	69%	128	22%	56	9%	598	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.2α – Κατηγορία σκάφους (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

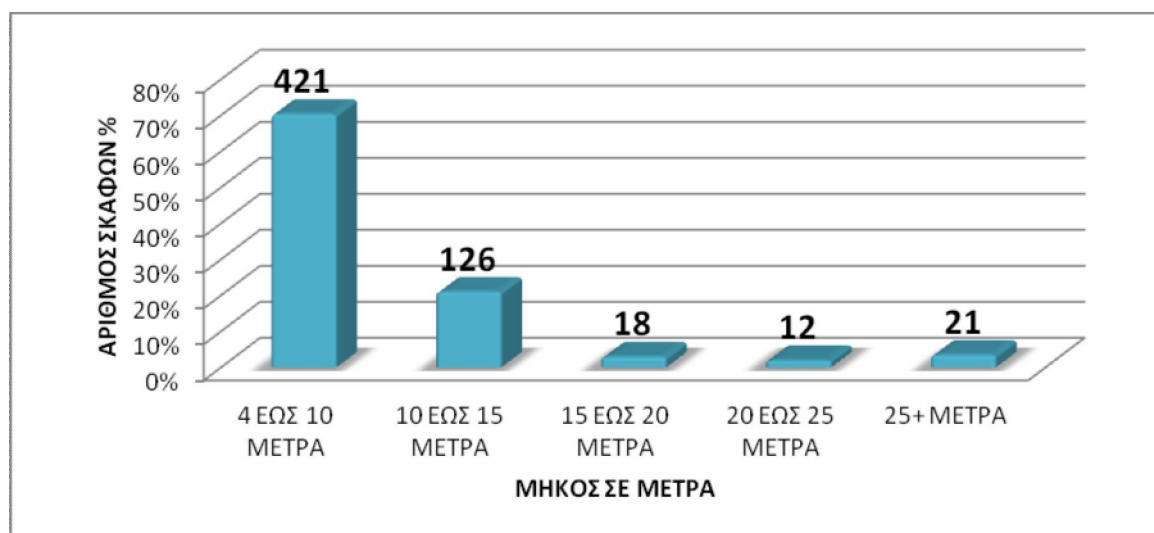
3. Ποιο είναι το μήκος του σκάφους;

Πίνακας 6.3α – Μήκος σκάφους σε μέτρα

ΜΗΚΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4 - 10	421	70%
10 - 15	126	21%
15 - 20	18	3%
20 - 25	12	2%
25+	21	4%
ΣΥΝΟΛΟ	598	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.3α – Μήκος σκάφους σε μέτρα



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Στην ερώτηση αυτή χωρίσαμε τα δεδομένα μας σε πέντε κατηγορίες. Στην πρώτη περιλαμβάνονται σκάφη από 4 έως και 10 μέτρα, στη δεύτερη σκάφη από 10 έως 15 μέτρα, στην τρίτη σκάφη από 15 έως 20 μέτρα, στη τέταρτη σκάφη από 20 έως 25 μέτρα και τέλος σκάφη από 25 μέτρα και πάνω. Έτσι τα αποτελέσματά μας ομαδοποιούνται και όπως βλέπουμε και στον πίνακα έχουμε 70% στην πρώτη κατηγορία, 21% στην δεύτερη κατηγορία και 3% στην τρίτη κατηγορία, 2% στην τέταρτη και 4% στην τελευταία κατηγορία.

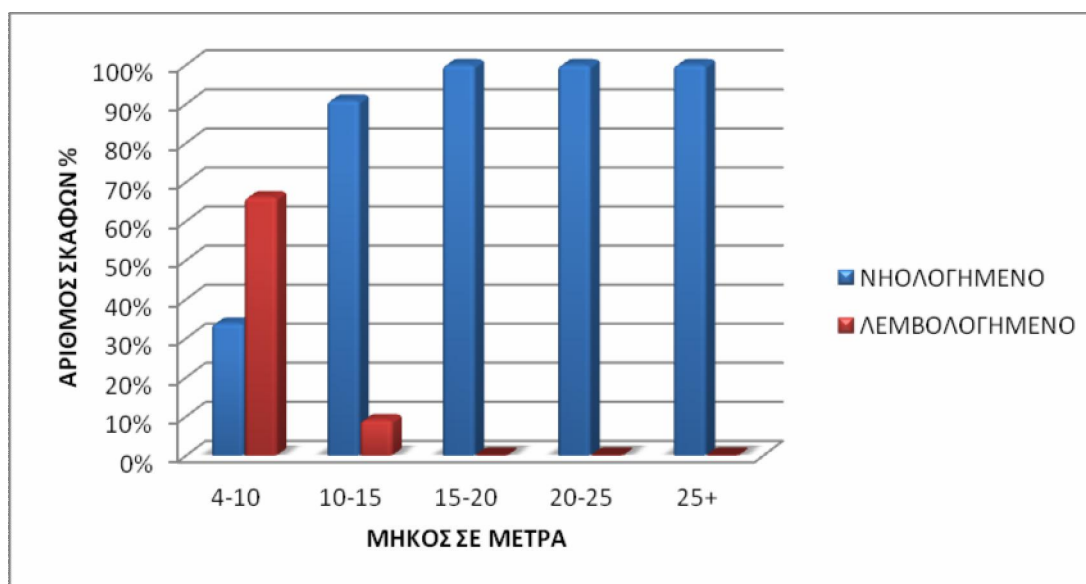
4. Το σκάφος είναι νηολογημένο ή λεμβολογημένο;

Πίνακας 6.4α – Νηολόγιο/Λεμβολόγιο (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΟ		ΛΕΜΒΟΛΟΓΗΜΕΝΟ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	144	34%	282	66%	426	100%
10-15	110	91%	11	9%	121	100%
15-20	18	100%	0	0%	18	100%
20-25	12	100%	0	0%	12	100%
25+	21	100%	0	0%	21	100%
ΣΥΝΟΛΟ	305	51%	293	49%	598	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.4α – Νηολόγιο/Λεμβολόγιο (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

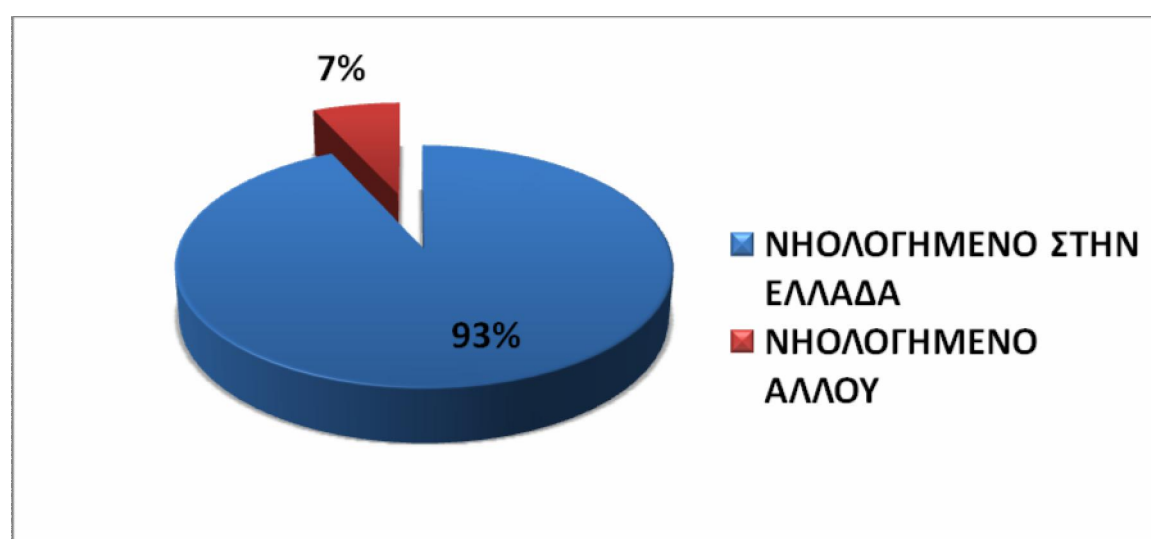
5. Είναι νηολογημένο στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό;

Πίνακας 6.5α – Τόπος νηολόγησης

	%
ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	93%
ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΟ ΑΛΛΟΥ	7%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.5α – Τόπος νηολόγησης



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

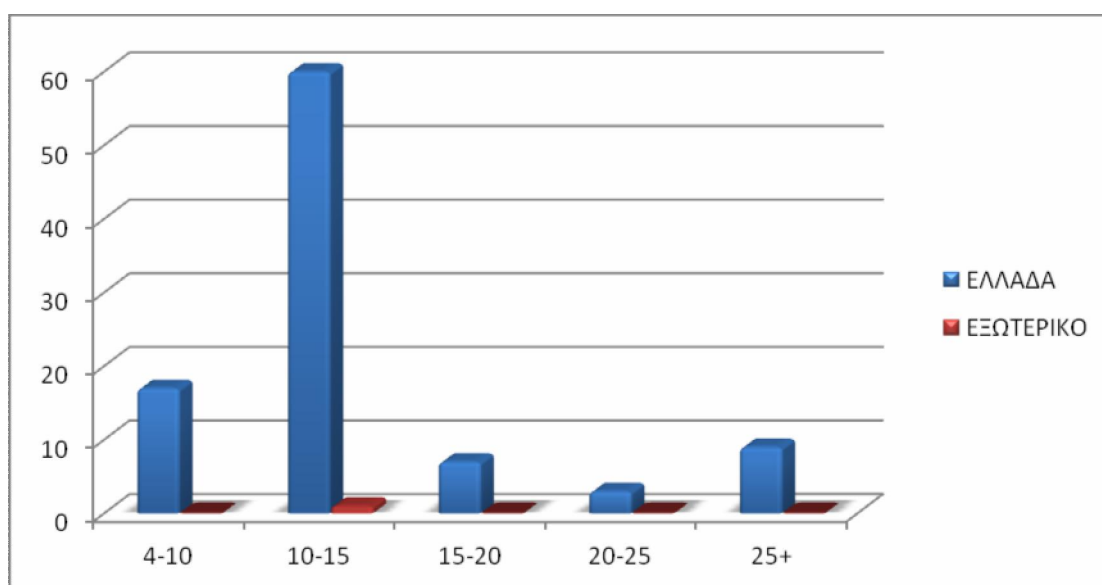
Ο μεγαλύτερος αριθμός σκαφών που συμμετείχαν στην έρευνα είναι νηολογημένα στην Ελλάδα. Όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 93% είναι νηολογημένα στην χώρα μας και μόνο 7% στο εξωτερικό.

Πίνακας 6.6α – Τόπος νηολόγησης (επαγγελματικά/ιδιωτικής χρήσης)

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ					
	ΕΛΛΑΔΑ	%	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	%	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	17	100%	0	0%	17
10-15	60	98%	1	2%	61
15-20	7	100%	0	0%	7
20-25	3	100%	0	0%	3
25+	9	100%	0	0%	9

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.6α – Τόπος νηολόγησης



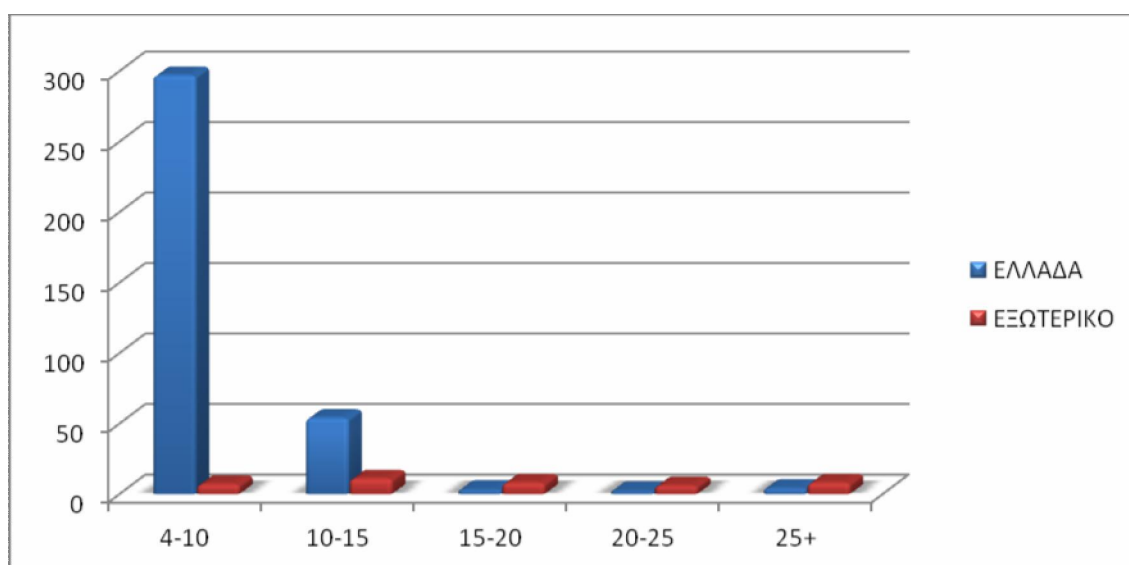
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.7α – Τόπος νηολόγησης (επαγγελματικά/ιδιωτικής χρήσης)

ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ					
ΜΗΚΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ	%	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ	%	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	297	98%	7	2%	304
10-15	54	83%	11	17%	65
15-20	3	27%	8	73%	11
20-25	2	25%	6	75%	8
25+	4	33%	8	67%	12

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.7α – Τόπος νηολόγησης



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

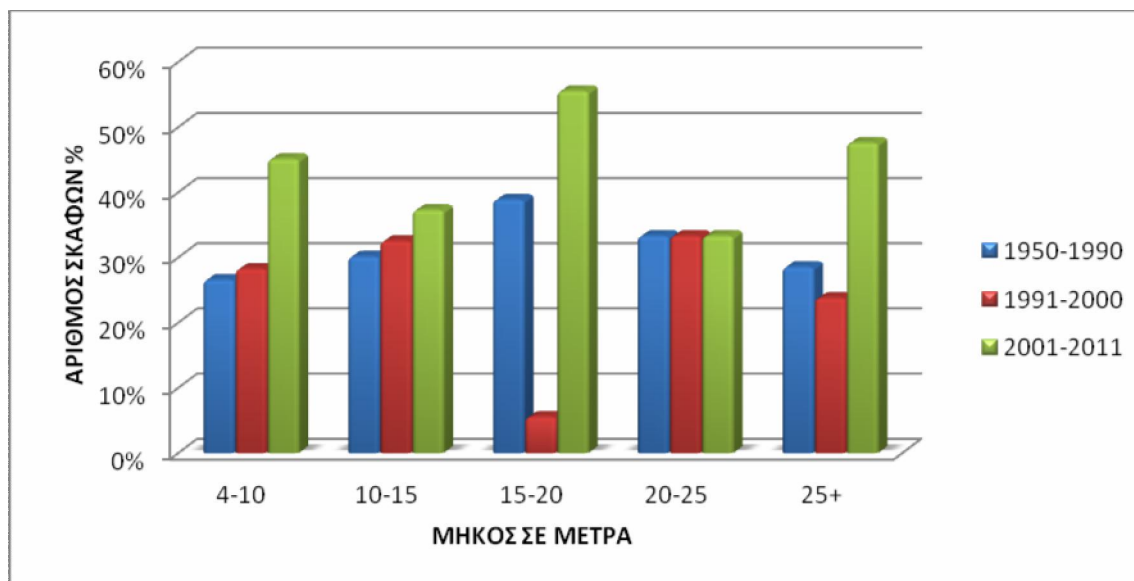
6. Πότε κατασκευάστηκε το σκάφος;

Πίνακας 6.8α - Έτος κατασκευής σκάφους (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	1950-1990		1991-2000		2001-2011		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	112	27%	119	28%	190	45%	421	100%
10-15	38	30%	41	33%	47	37%	126	100%
15-20	7	39%	1	6%	10	56%	18	100%
20-25	4	33%	4	33%	4	33%	12	100%
25+	6	29%	5	24%	10	48%	21	100%
ΣΥΝΟΛΟ	167	28%	170	28.5%	261	43.5%	598	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.8α - Έτος κατασκευής σκάφους (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

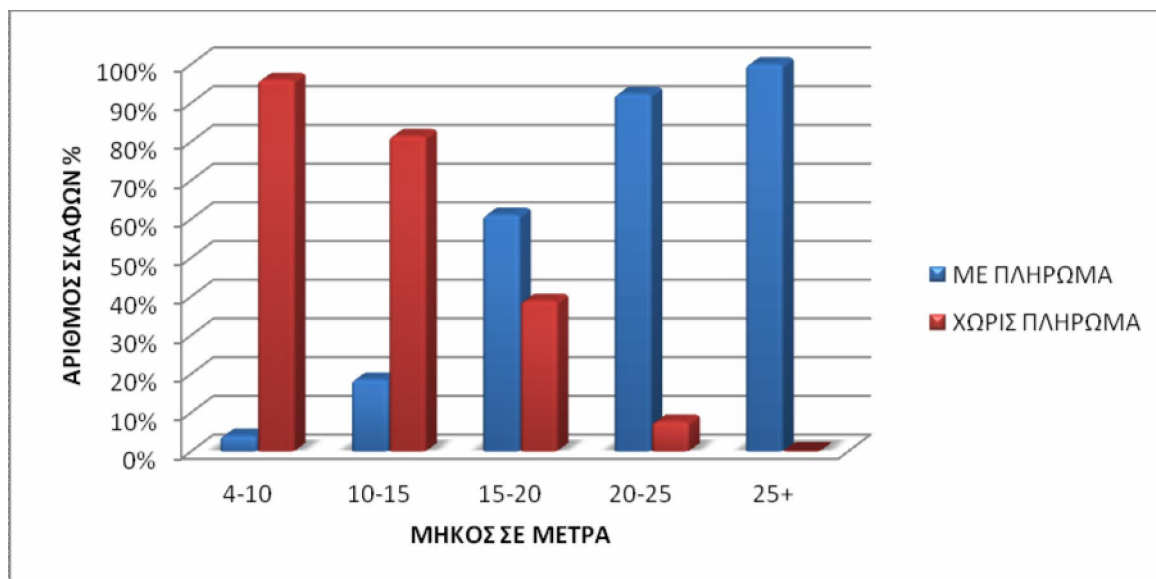
7. Χρησιμοποιείται πλήρωμα στο σκάφος;

Πίνακας 6.9α – Πλήρωμα σκάφους (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΜΕ ΠΛΗΡΩΜΑ		ΧΩΡΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	17	4%	406	96%	423	100%
10-15	23	19%	101	81%	124	100%
15-20	11	61%	7	39%	18	100%
20-25	12	92%	1	8%	13	100%
25+	20	100%	0	0%	20	100%
ΣΥΝΟΛΟ	83	14%	515	86%	598	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.9α – Πλήρωμα σκάφους (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

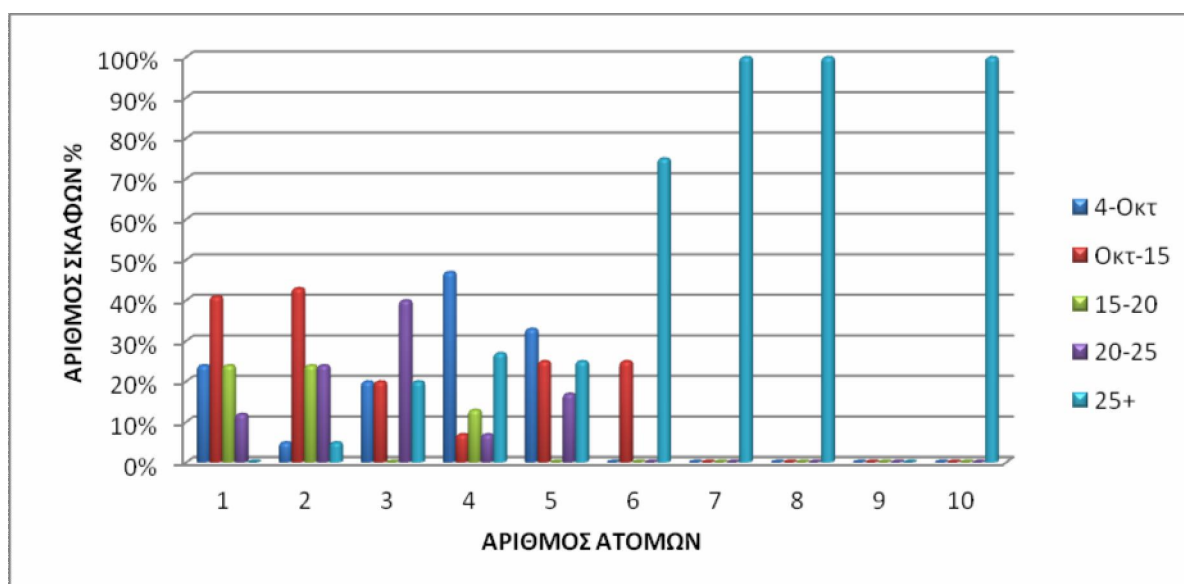
8. Πόσα άτομα πλήρωμα χρησιμοποιείται;

Πίνακας 6.10α – Αριθμός πληρώματος (ανάλογα το μήκος)

ΑΤΟΜΑ	4-10	10-15	15-20	20-25	25+	ΣΥΝΟΛΟ
	%	%	%	%	%	%
1	24%	41%	24%	12%	0%	100%
2	5%	43%	24%	24%	5%	100%
3	20%	20%	0%	40%	20%	100%
4	47%	7%	13%	7%	27%	100%
5	33%	25%	0%	17%	25%	100%
6	0%	25%	0%	0%	75%	100%
7	0%	0%	0%	0%	100%	100%
8	0%	0%	0%	0%	100%	100%
9	0%	0%	0%	0%	0%	100%
10	0%	0%	0%	0%	100%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.10α – Αριθμός πληρώματος (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

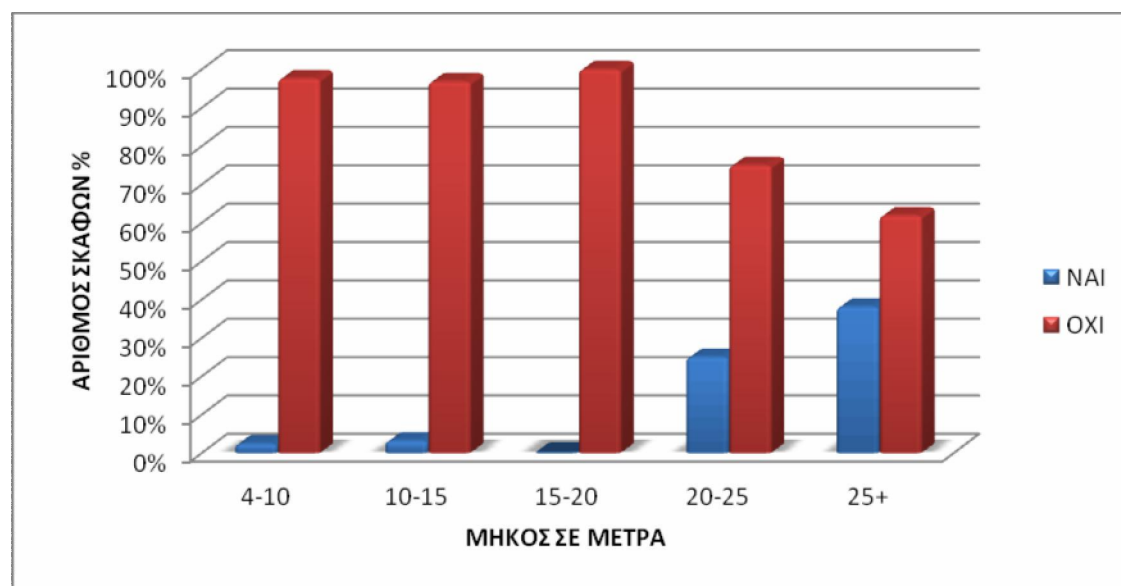
9. Χρησιμοποιείται αποκλειστικό φύλακα;

Πίνακας 6.11α - Χρήση αποκλειστικού φύλακα (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΑΙ		ΟΧΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	10	2%	411	98%	421	100%
10-15	4	3%	122	97%	126	100%
15-20	0	0%	18	100%	18	100%
20-25	3	25%	9	75%	12	100%
25+	8	38%	13	62%	21	100%
ΣΥΝΟΛΟ	25	4%	573	96%	598	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.11α - Χρήση αποκλειστικού φύλακα (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

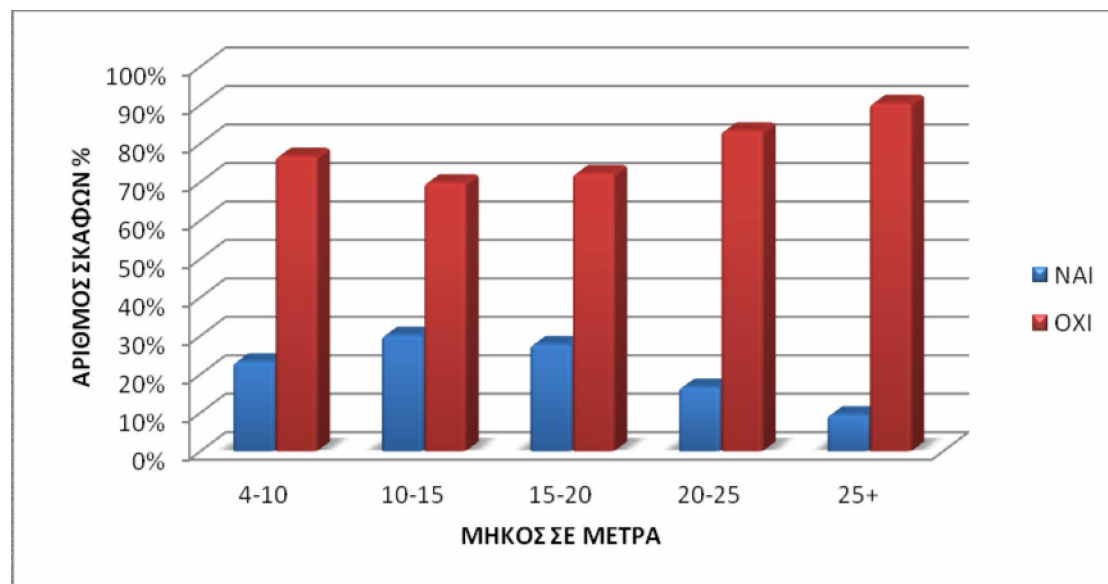
10. Συμμετέχετε στην πληρωμή φύλακα που φυλάει άλλα σκάφη;

Πίνακας 6.12α - Χρήση ομαδικού φύλακα (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΑΙ		ΌΧΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	98	23%	323	77%	421	100%
10-15	38	30%	88	70%	126	100%
15-20	5	28%	13	72%	18	100%
20-25	2	17%	10	83%	12	100%
25+	2	10%	19	90%	21	100%
ΣΥΝΟΛΟ	145	24%	453	76%	598	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.12α - Χρήση ομαδικού φύλακα (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

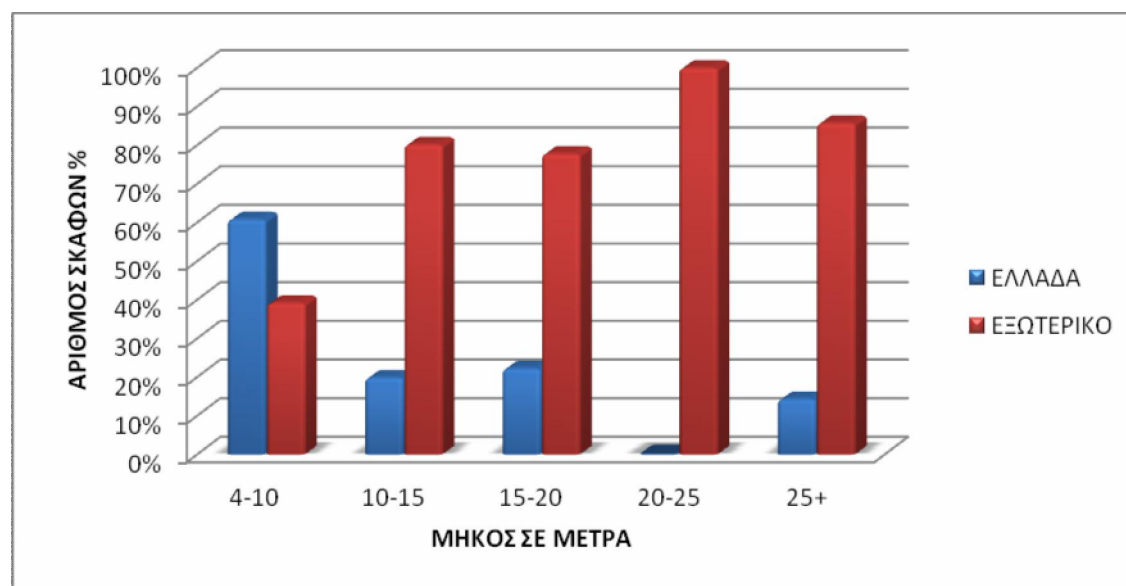
11. Το σκάφος είναι κατασκευασμένο στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό;

Πίνακας 6.13α – Προέλευση σκάφους (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ		ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	256	61%	165	39%	421	100%
10-15	25	20%	101	80%	126	100%
15-20	4	22%	14	78%	18	100%
20-25	0	0%	12	100%	12	100%
25+	3	14%	18	86%	21	100%
ΣΥΝΟΛΟ	288	48%	310	52%	598	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.13α – Προέλευση σκάφους (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

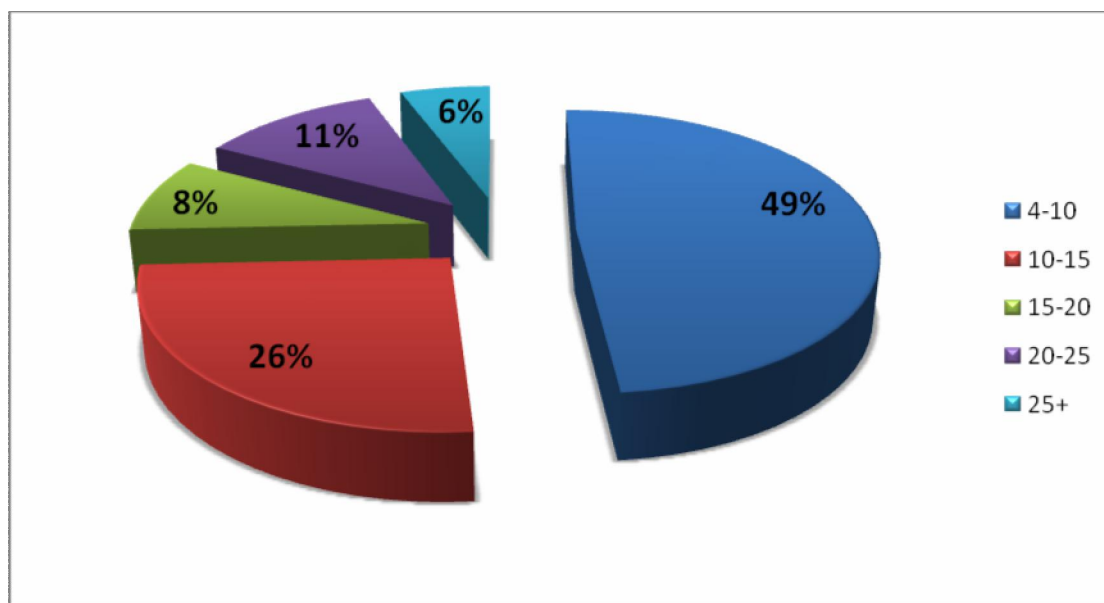
12. Από τι υλικό είναι κατασκευασμένο το σκάφος;

Πίνακας 6.14α – Σκάφη από ξύλο (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	17	49%
10-15	9	26%
15-20	3	9%
20-25	4	11%
25+	2	6%
ΣΥΝΟΛΟ	35	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.14α – Σκάφη από ξύλο (ανάλογα το μήκος)



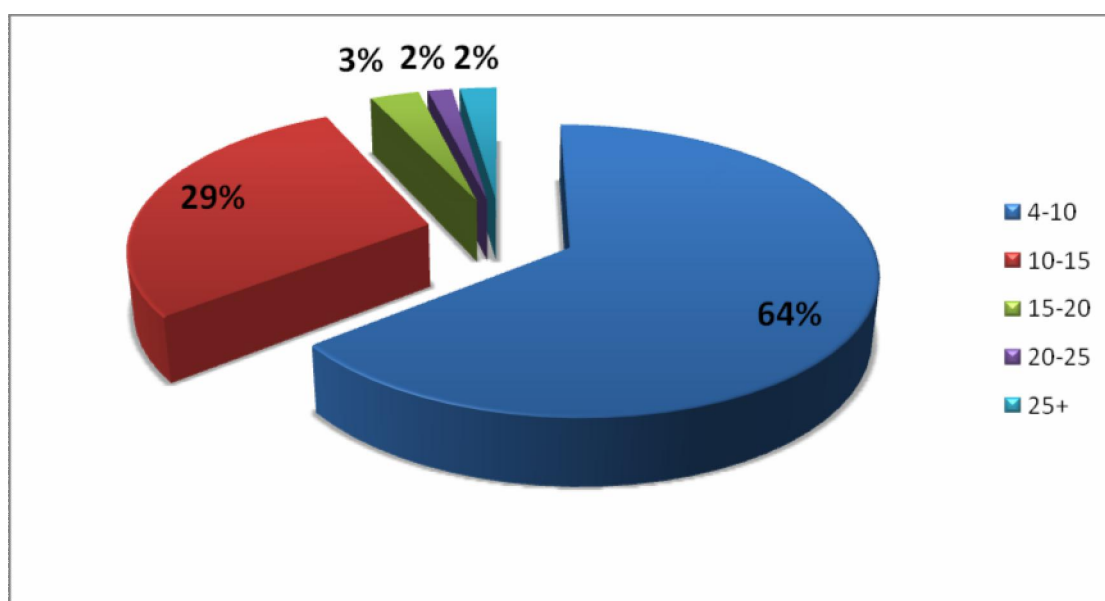
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.15α – Σκάφη από υαλοβάμβακα (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	248	64%
10-15	110	29%
15-20	12	3%
20-25	6	2%
25+	9	2%
ΣΥΝΟΛΟ	385	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.15α – Σκάφη από υαλοβάμβακα (ανάλογα το μήκος)



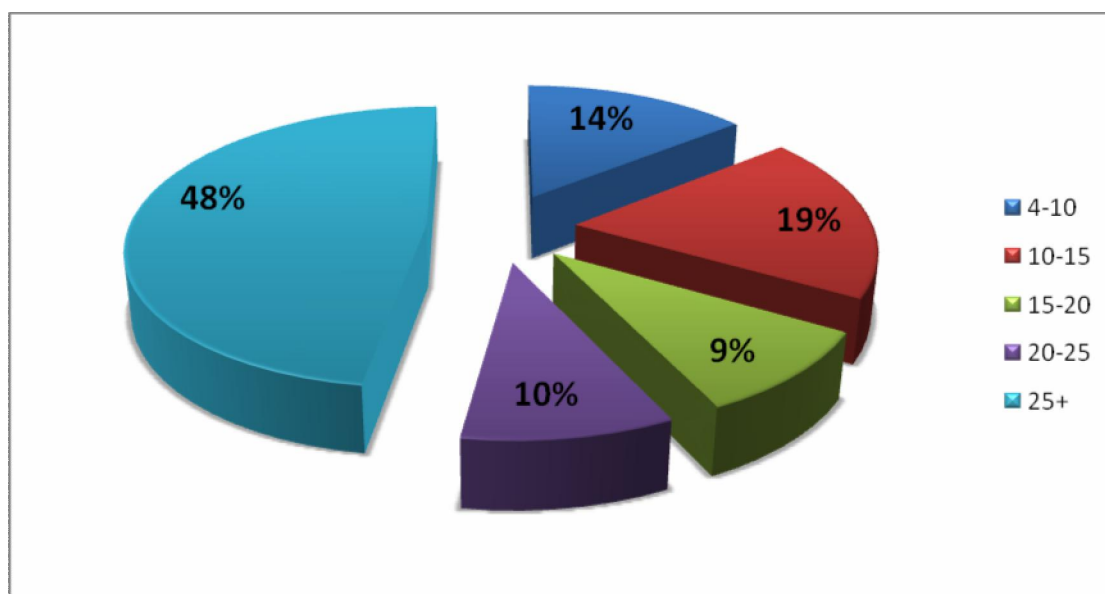
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.16α – Σκάφη από μέταλλο (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	3	14%
10-15	4	19%
15-20	2	10%
20-25	2	10%
25+	10	48%
ΣΥΝΟΛΟ	21	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.16α – Σκάφη από μέταλλο (ανάλογα το μήκος)



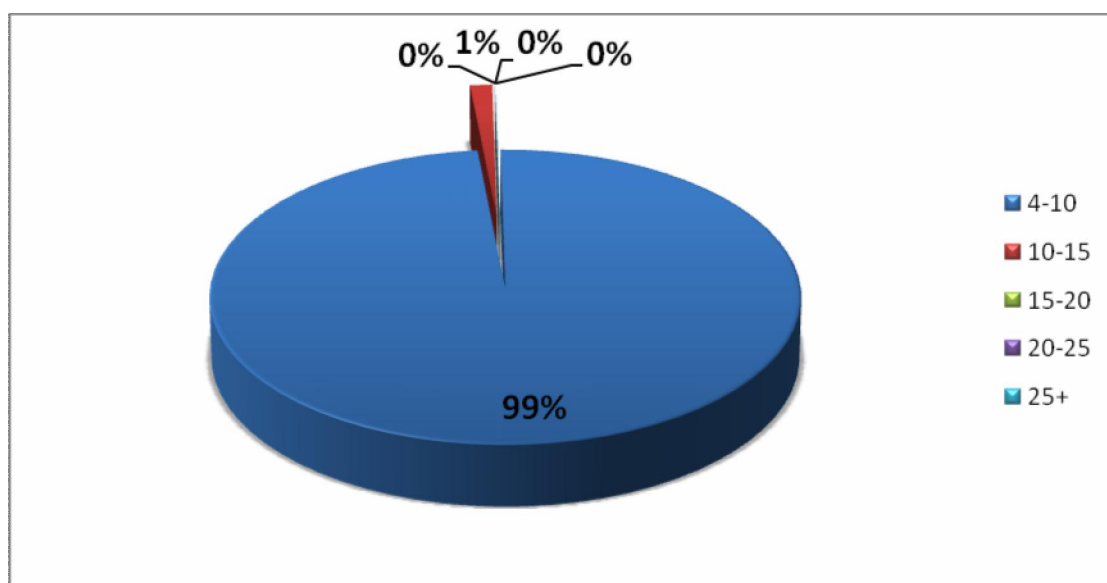
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.17α – Σκάφη φουσκωτά (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	151	99%
10-15	2	1%
15-20	0	0%
20-25	0	0%
25+	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	153	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.17α – Σκάφη φουσκωτά (ανάλογα το μήκος)



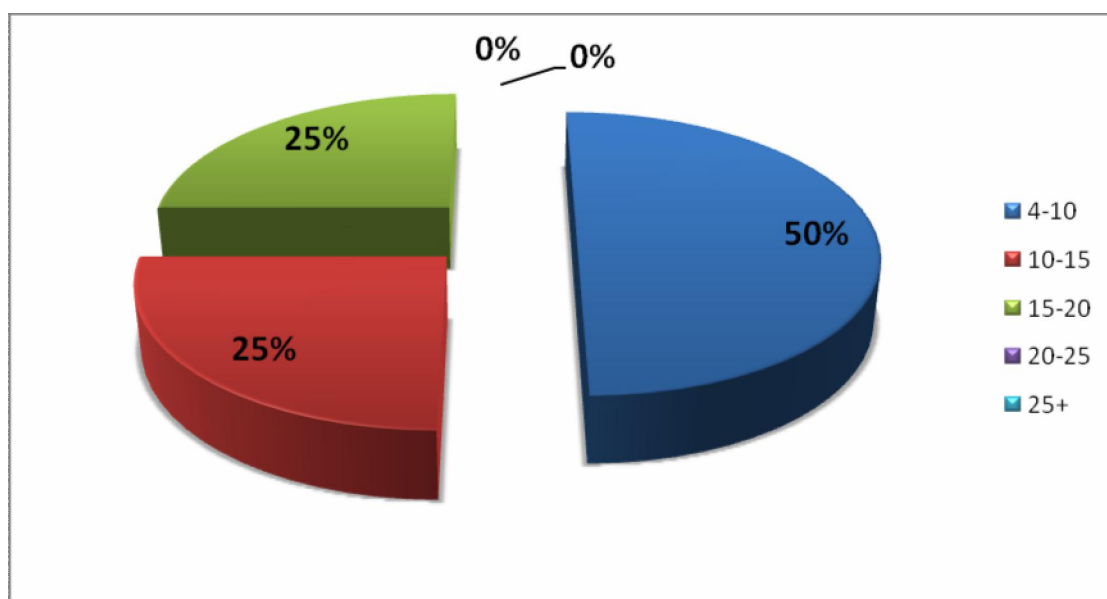
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.18α – Σκάφη από άλλο υλικό (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	2	50%
10-15	1	25%
15-20	1	25%
20-25	0	0%
25+	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	4	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.18α – Σκάφη από άλλο υλικό (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

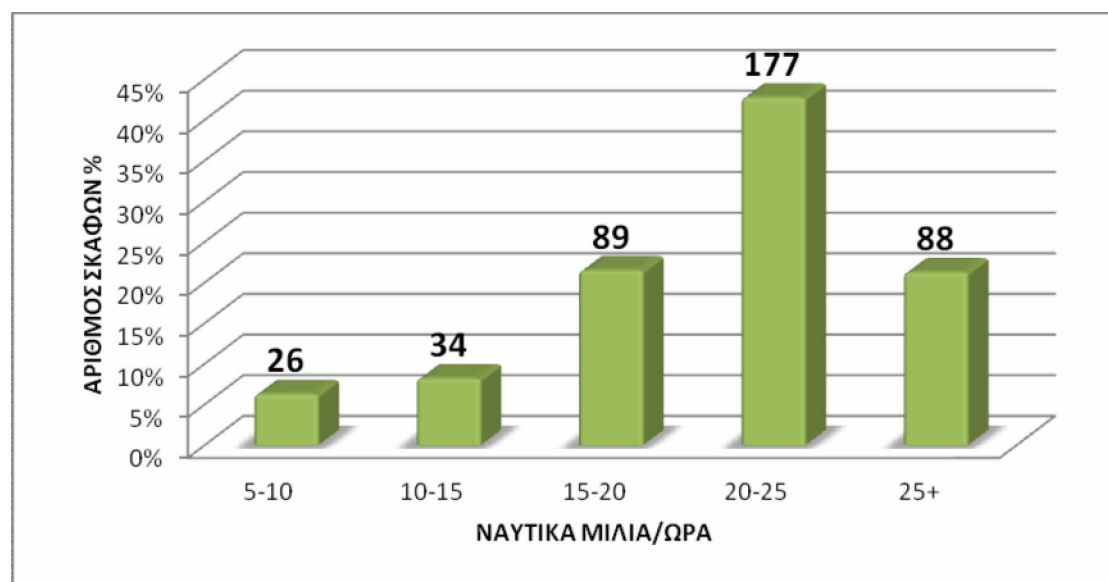
13. Ποια είναι η ταχύτητα συνήθους συνεχούς λειτουργίας του σκάφους;

Πίνακας 6.19α – Μηχανοκίνητα σκάφη (ανάλογα την ταχύτητα)

ΤΑΧΥΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
5-10	26	6%
10-15	34	8%
15-20	89	21%
20-25	177	43%
25+	88	21%
ΣΥΝΟΛΟ	414	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.19α – Μηχανοκίνητα σκάφη (ανάλογα την ταχύτητα)



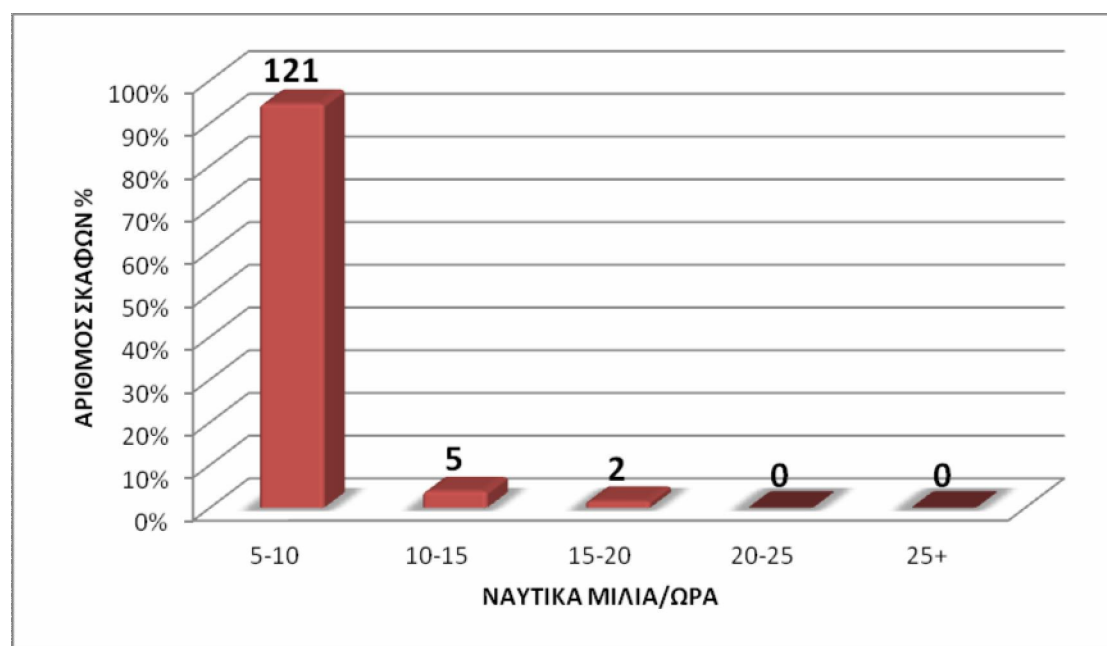
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.20α – Ιστιοφόρα σκάφη (ανάλογα την ταχύτητα)

ΤΑΧΥΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
5-10	121	95%
10-15	5	4%
15-20	2	2%
20-25	0	0%
25+	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	128	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.20α – Ιστιοφόρα σκάφη (ανάλογα την ταχύτητα)



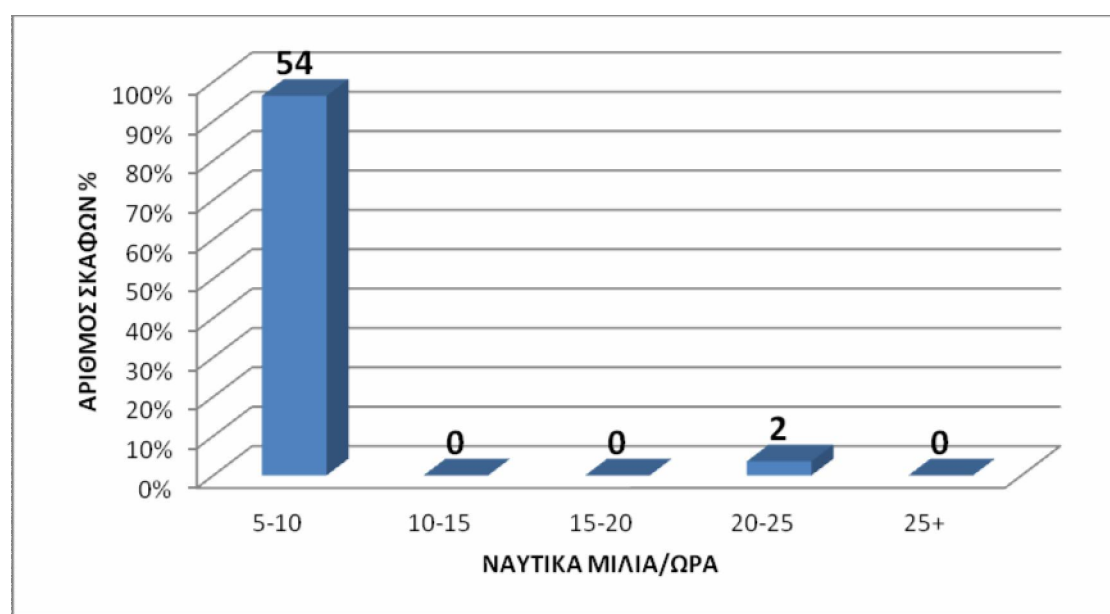
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.21α – Ναυταθλητικά σκάφη (ανάλογα την ταχύτητα)

ΤΑΧΥΤΗΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
5-10	54	96%
10-15	0	0%
15-20	0	0%
20-25	2	4%
25+	0	0%
ΣΥΝΟΛΟ	56	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.21α – Ναυταθλητικά σκάφη (ανάλογα την ταχύτητα)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

14. Ποιος είναι ο χώρος παραμονής του σκάφους και πόσους μήνες ετησίως;

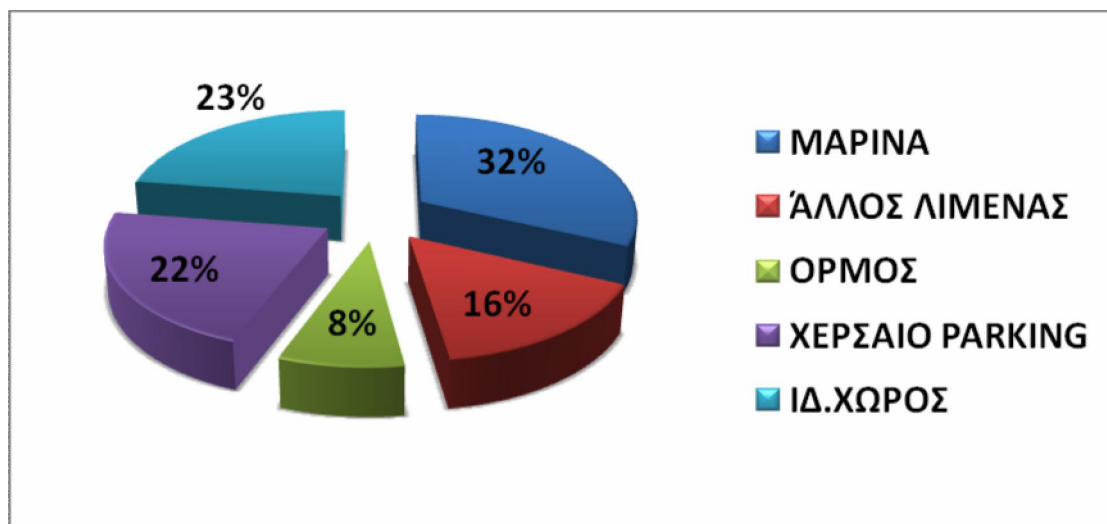
Πίνακας 6.22 α – Χώρος παραμονής σκαφών συνολικά

	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
ΜΑΡΙΝΑ	277	32%
ΆΛΛΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	136	16%
ΟΡΜΟΣ	69	8%
ΧΕΡΣΑΙΟ PARKING	188	22%
ΙΔ.ΧΩΡΟΣ	195	23%
ΣΥΝΟΛΟ	865	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Σε αυτή την ερώτηση έχουμε 865 συνολικά απαντήσεις ποσό πολύ μεγαλύτερο από το συνολικό μας δείγμα που είναι 598. Αυτό συμβαίνει γιατί το κάθε σκάφος μέσα στην διάρκεια ενός έτους μπορεί να αποθηκευτεί σε πολλούς χώρους παραμονής.

Διάγραμμα 6.22α - Χώρος παραμονής σκαφών συνολικά



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Στη συνολική απεικόνιση του χώρου παραμονής των σκαφών παρατηρούμε ότι μεγαλύτερη προτίμηση παρουσιάζει η μαρίνα με ποσοστό 32%. Ακολουθεί ο ιδιωτικός χώρος με 23% και αμέσως μετά με διαφορά μόνο 1% ακολουθεί το χερσαίο parking. Τέλος ένα 16% αφήνει το σκάφος του σε άλλο λιμένα και μόνο το 8% του δείγματός μας σε όρμο.

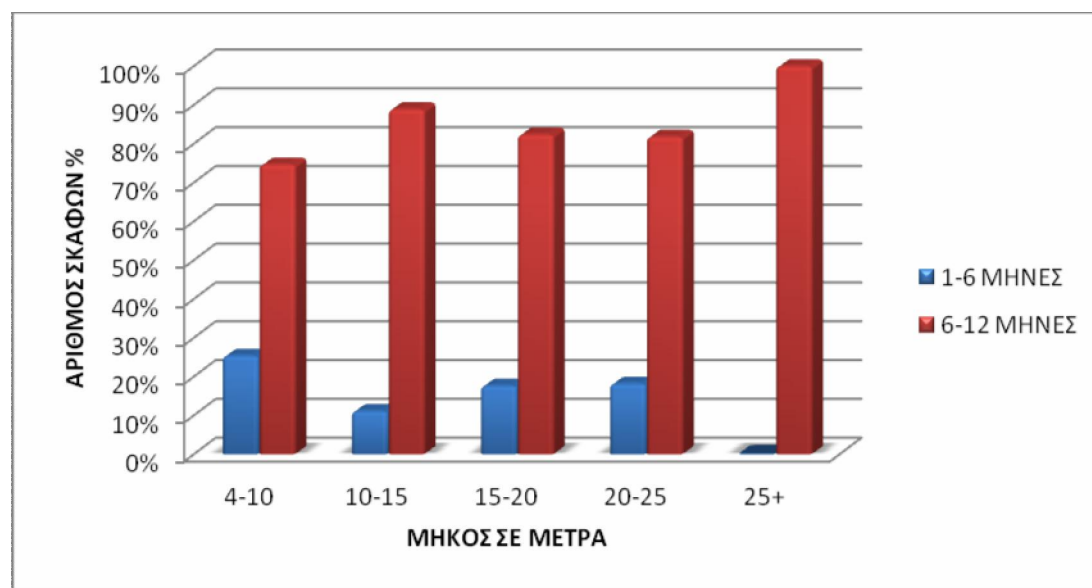
Τα παρακάτω διαγράμματα και πίνακες παρουσιάζουν την παραμονή των σκαφών του δείγματός μας σε κάθε μέρος ξεχωριστά (μαρίνα, άλλος λιμένας, όρμος, χερσαίο parking, ιδιωτικός χώρος) και για πόσο διάστημα στο καθένα.

Πίνακας 6.23α – Παραμονή σκάφους σε μαρίνα (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	1-6 ΜΗΝΕΣ		6-12 ΜΗΝΕΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	35	25%	103	75%	138	100%
10-15	10	11%	80	89%	90	100%
15-20	3	18%	14	82%	17	100%
20-25	2	18%	9	82%	11	100%
25+	0	0%	21	100%	21	100%
ΣΥΝΟΛΟ	50	18%	227	82%	277	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.23α - Παραμονή σκάφους σε μαρίνα (ανάλογα το μήκος)



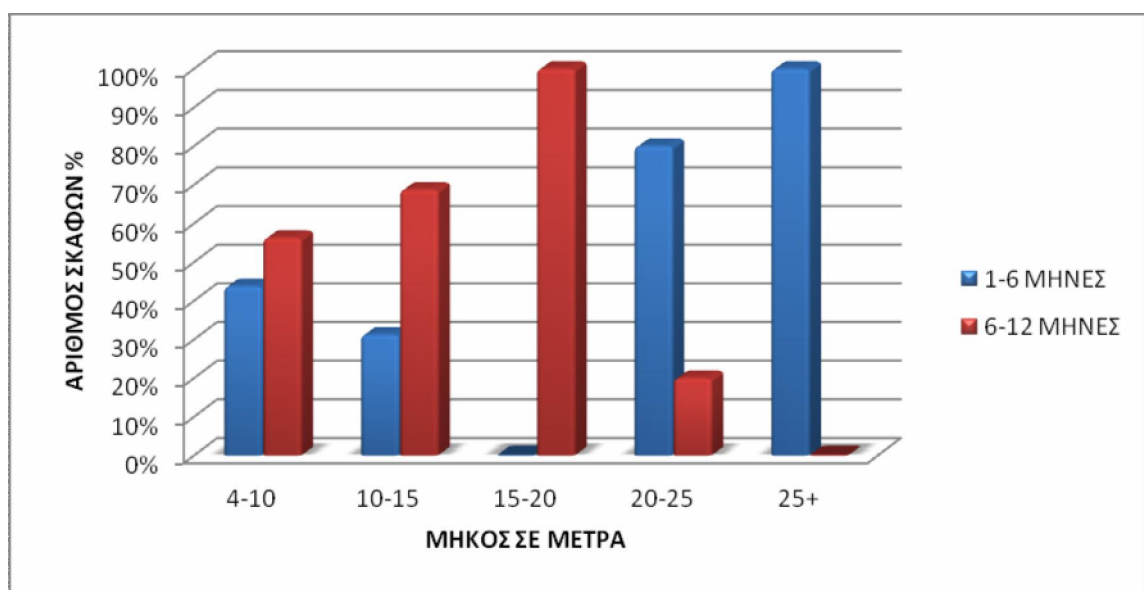
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.24α – Παραμονή σκάφους σε άλλο λιμένα (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	1-6 ΜΗΝΕΣ		6-12 ΜΗΝΕΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	42	44%	54	56%	96	100%
10-15	10	31%	22	69%	32	100%
15-20	0	0%	1	100%	1	100%
20-25	4	80%	1	20%	5	100%
25+	2	100%	0	0%	2	100%
ΣΥΝΟΛΟ	58	43%	78	57%	136	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.24α – Παραμονή σκάφους σε άλλο λιμένα (ανάλογα το μήκος)



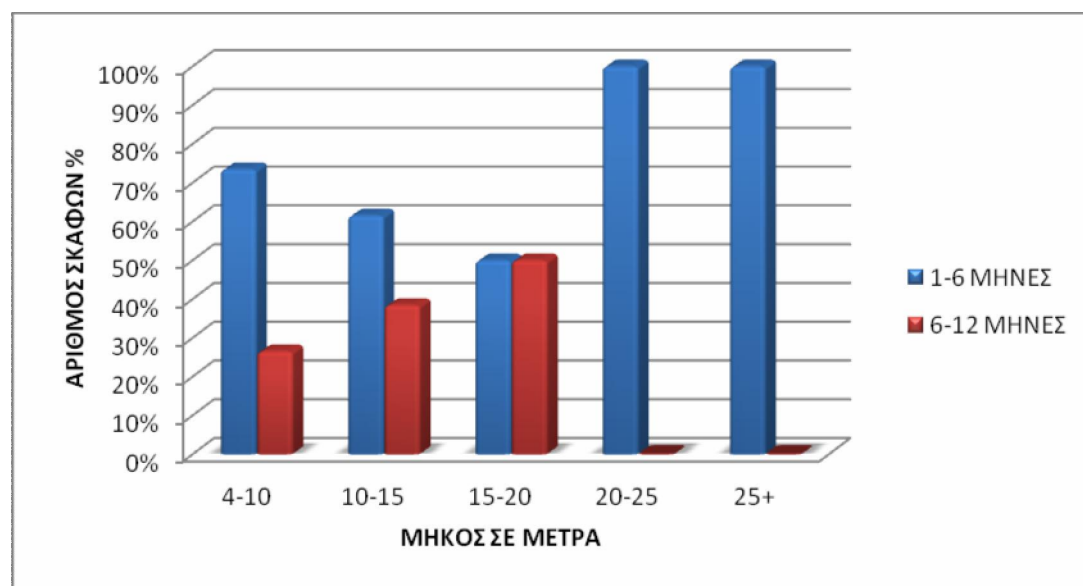
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.25α – Παραμονή σκάφους σε όρμο (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	1-6 ΜΗΝΕΣ		6-12 ΜΗΝΕΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	36	73%	13	27%	49	100%
10-15	8	62%	5	38%	13	100%
15-20	1	50%	1	50%	2	100%
20-25	3	100%	0	0%	3	100%
25+	2	100%	0	0%	2	100%
ΣΥΝΟΛΟ	50	72%	19	28%	69	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.25α – Παραμονή σκάφους σε όρμο (ανάλογα το μήκος)



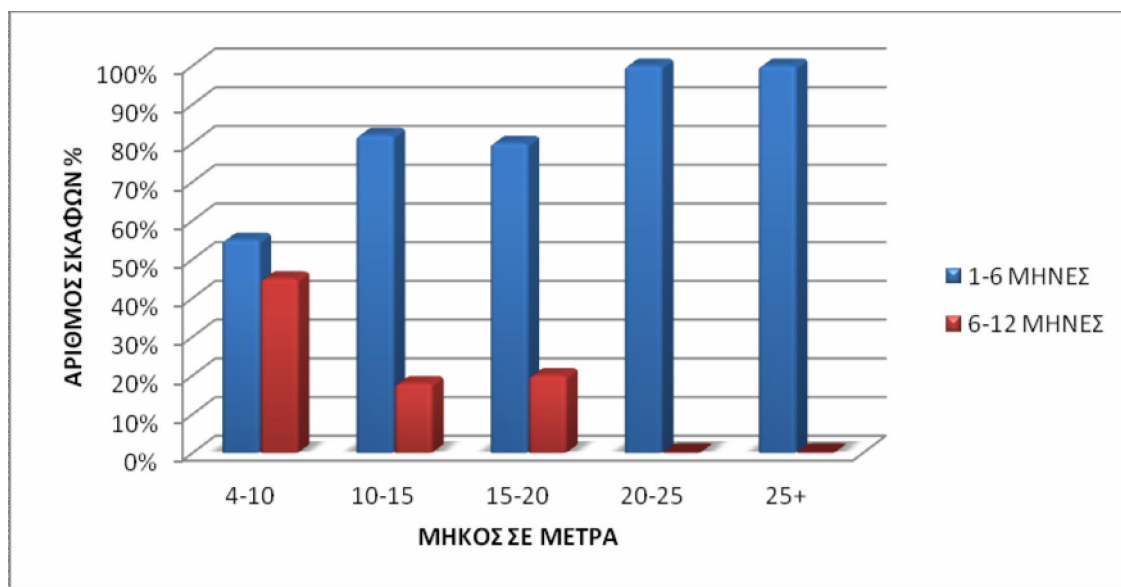
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.26α – Παραμονή σκάφους σε χερσαίο parking (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	1-6 ΜΗΝΕΣ		6-12 ΜΗΝΕΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	77	55%	63	45%	140	100%
10-15	32	82%	7	18%	39	100%
15-20	4	80%	1	20%	5	100%
20-25	3	100%	0	0%	3	100%
25+	1	100%	0	0%	1	100%
ΣΥΝΟΛΟ	117	92%	71	38%	188	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.26α – Παραμονή σκάφους σε χερσαίο parking (ανάλογα το μήκος)



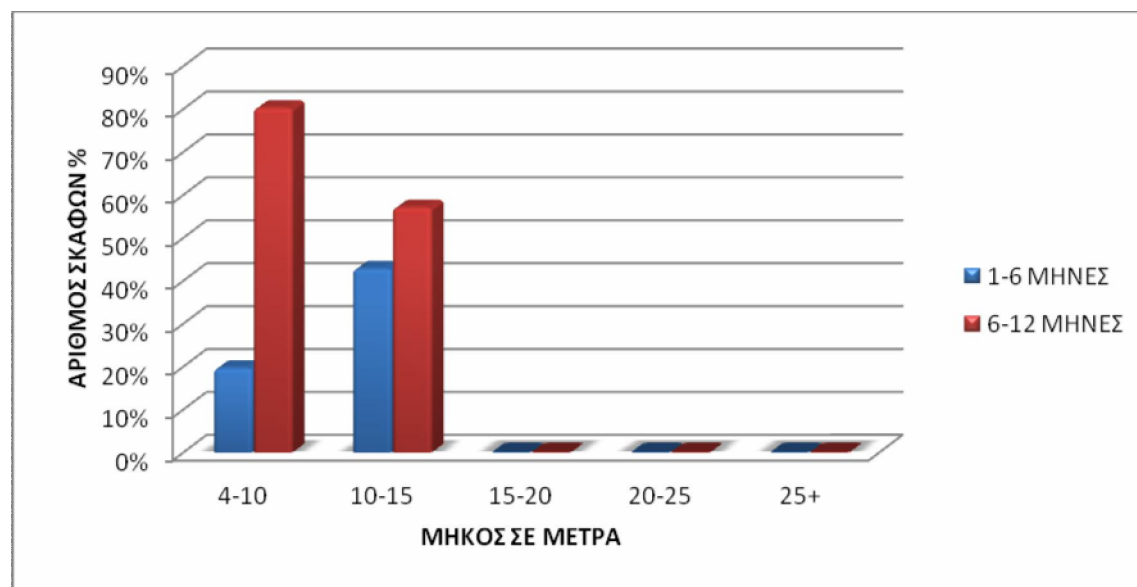
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.27α – Παραμονή σκάφους σε ιδιωτικό χώρο (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	1-6 ΜΗΝΕΣ		6-12 ΜΗΝΕΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	37	20%	151	80%	188	100%
10-15	3	43%	4	57%	7	100%
15-20	0	0%	0	0%	0	100%
20-25	0	0%	0	0%	0	100%
25+	0	0%	0	0%	0	100%
ΣΥΝΟΛΟ	40	21%	155	79%	195	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.27α – Παραμονή σκάφους σε ιδιωτικό χώρο (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Β. ΕΤΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ

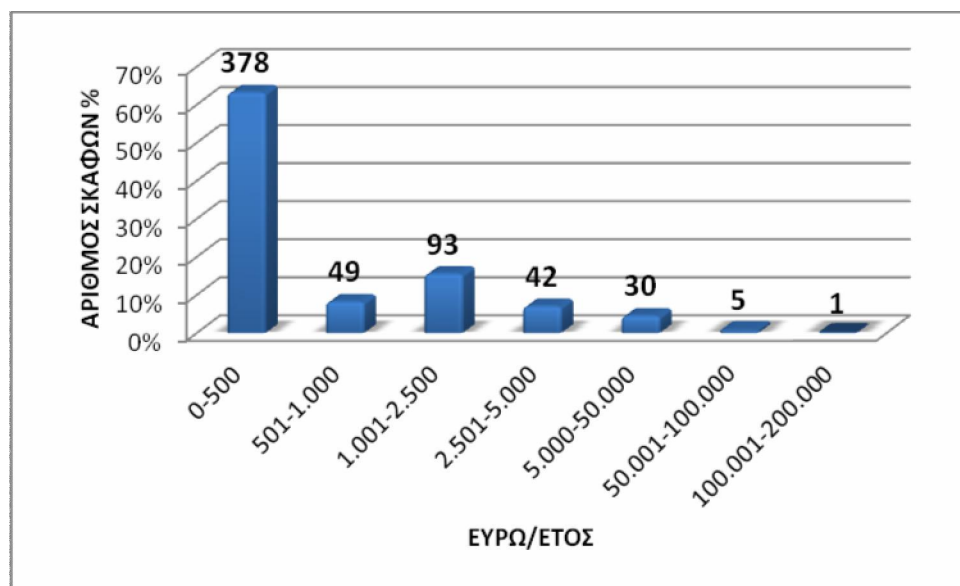
1. Πόσα ξοδεύετε για ελλιμενισμό (μαρίνα ή λιμανιάτικα);

Πίνακας 6.1β – Κόστος ελλιμενισμού (ευρώ/έτος)

	%
0-500	63%
501-1.000	8%
1.001-2.500	16%
2.501-5.000	6.5%
5.000-50.000	5%
50.001-100.000	1%
100.001-200.000	0.5%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

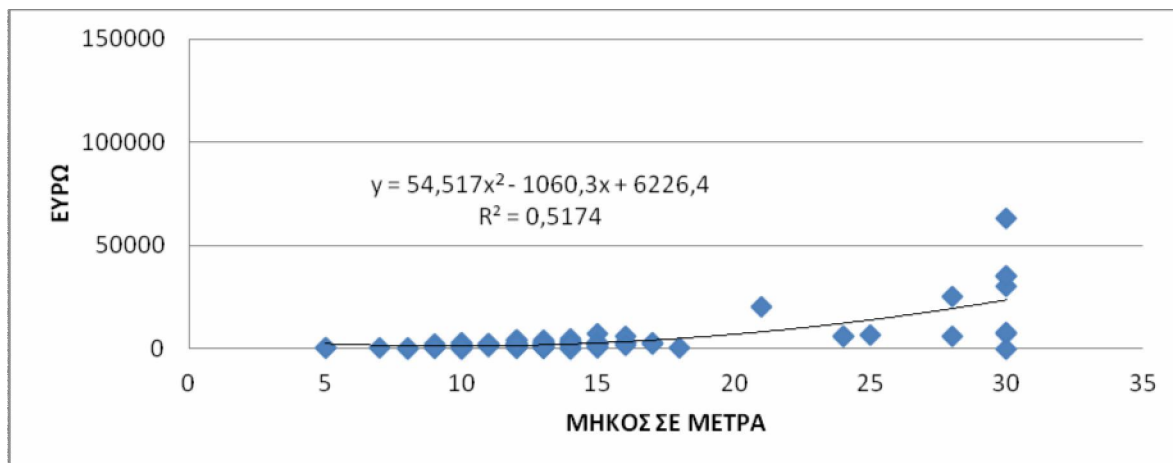
Διάγραμμα 6.1β – Κόστος ελλιμενισμού (ευρώ/έτος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

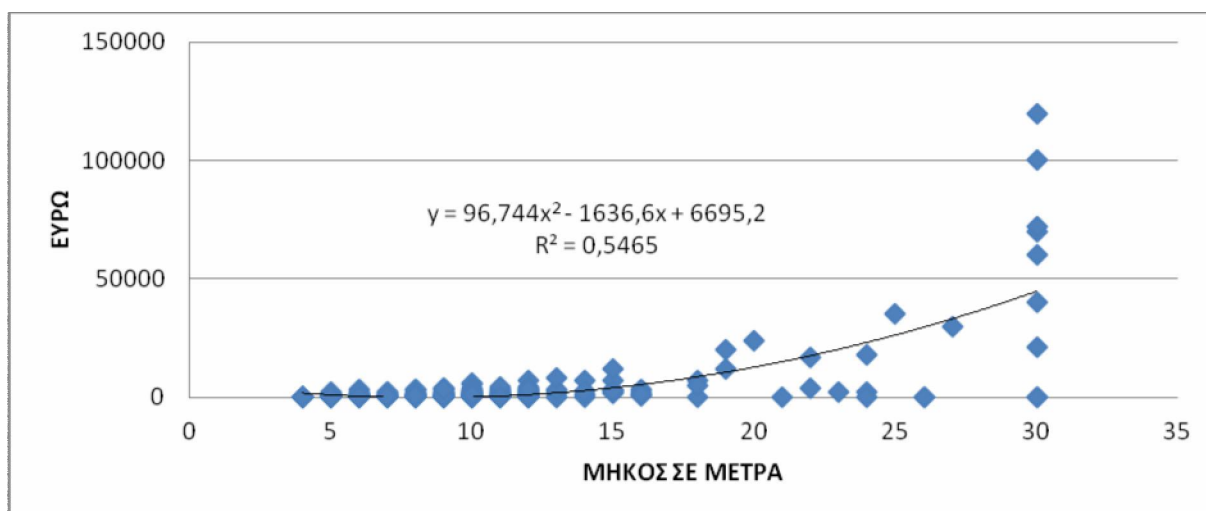
Στο διάγραμμα 6.1β παρουσιάζονται τα έξοδα για τον ελλιμενισμό των σκαφών αναψυχής σε ευρώ ανά έτος. Βλέπουμε ότι ο μεγαλύτερος αριθμός σκαφών εμφανίζεται στο εύρος τιμών 0€-500€ και αντιστοιχεί στο 63% του συνόλου του δείγματος. Ένα 8% αντιστοιχεί στις 501€-1.000€, 16% αντιστοιχεί στις 1.000€-2.500€, 6.5% 2.500€-5.000€ και 5% 5.000€-50.000€. Από 50.000€ και πάνω τα ποσοστά είναι της τάξης του 1%.

Διάγραμμα 6.1.1β – Κόστος ελλιμενισμού επαγγελματικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.1.2β – Κόστος ελλιμενισμού ιδιωτικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Τα διαγράμματα διασποράς 6.1.1β και 6.1.2β απεικονίζουν το κόστος ελλιμενισμού επαγγελματικών και ιδιωτικών σκαφών αντίστοιχα. Στον άξονα χ απεικονίζεται το μήκος των σκαφών και στον άξονα ψ τα έξοδα σε ευρώ. Στα διαγράμματα περιλαμβάνονται όλες οι τιμές του δείγματος και η σχέση μεταξύ ευρώ και μήκους απεικονίζεται με καμπύλη δευτέρου βαθμού.

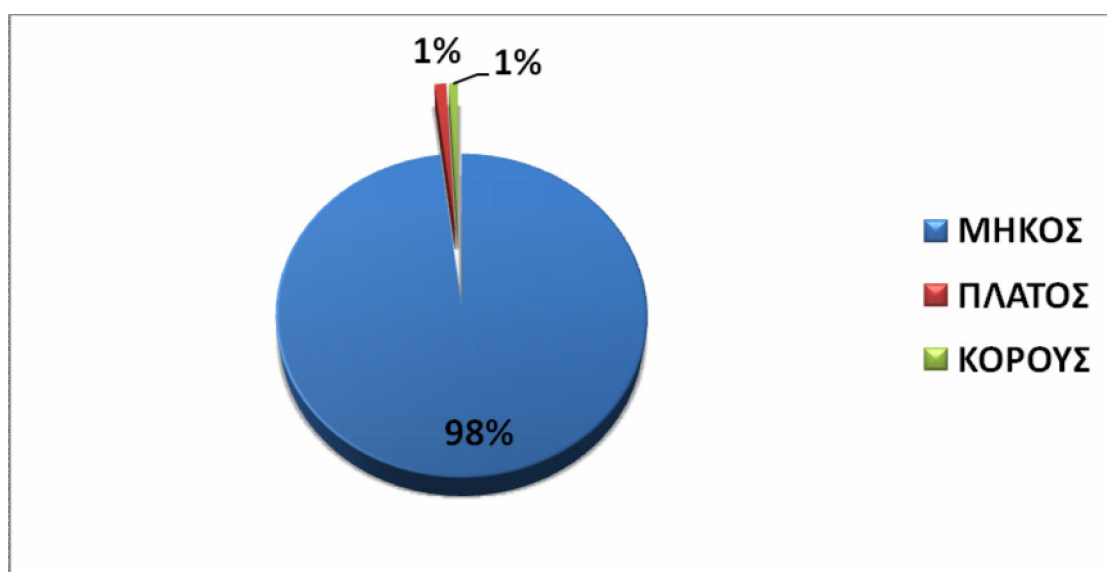
2. Χρεώνεστε με το: μήκος, πλάτος, κόρους;

Πίνακας 6.2β – Κριτήριο Χρέωσης

	%
ΜΗΚΟΣ	98%
ΠΛΑΤΟΣ	1%
ΚΟΡΟΥΣ	1%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.2β – Κριτήριο Χρέωσης



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

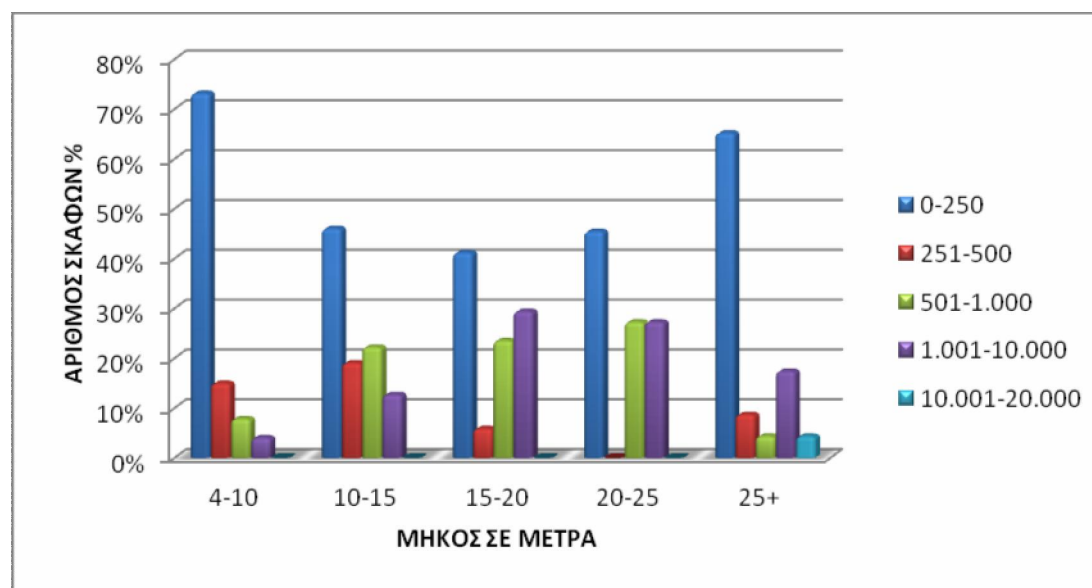
3. Πόσα ξοδεύεται για την αποθήκευση του στην ξηρά;

Πίνακας 6.3β – Κόστος αποθήκευσης στην ξηρά (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	0-250 (%)	251-500 (%)	501-1.000 (%)	1.001-10.000 (%)	10.001-20.000 (%)	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	73%	15%	8%	4%	0%	100%
10-15	46%	19%	22%	13%	0%	100%
15-20	41%	6%	24%	29%	0%	100%
20-25	45%	0%	27%	27%	0%	100%
25+	65%	9%	4%	17%	4%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.3β – Κόστος αποθήκευσης στην ξηρά (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

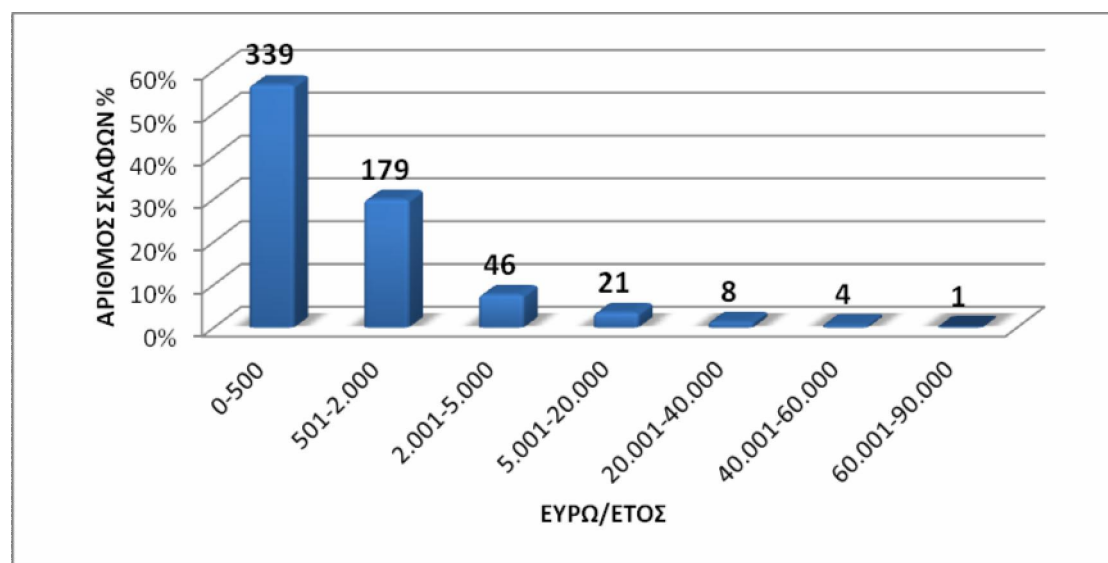
4.Πόσα ξοδεύετε για συντήρηση/εργατικά:

Πίνακας 6.4β – Έξοδα συντήρησης (ευρώ/έτος)

	%
0-500	57%
501-2.000	30%
2.001-5.000	7.5%
5.001-20.000	4%
20.001-40.000	1%
40.001-60.000	1%
60.001-90.000	0.5%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.4β – Έξοδα συντήρησης (ευρώ/έτος)

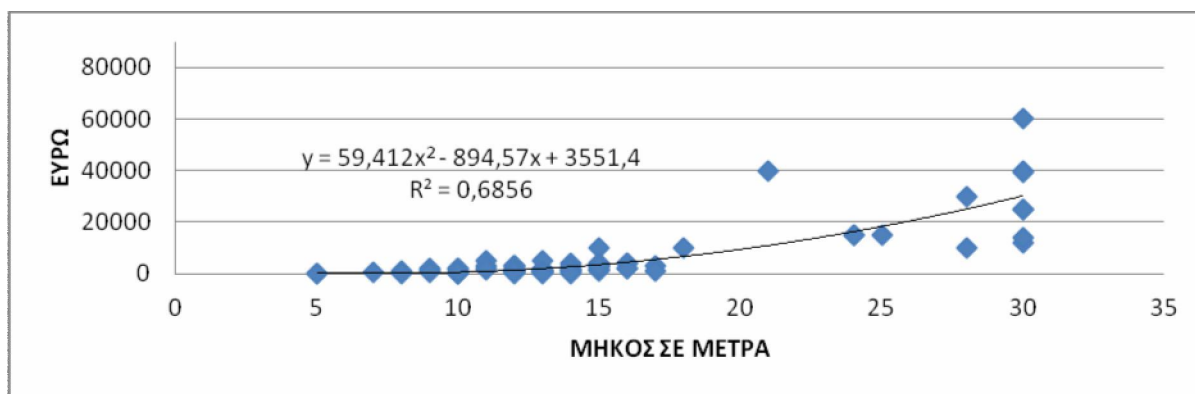


(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Το 57% των ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής του δείγματός μας ξοδεύουν για την συντήρηση του σκάφους τους 0€-5.000€ τον χρόνο. Σε χαμηλά επίπεδα κυμαίνεται το υπόλοιπο δείγμα αφού 7.5% ξοδεύουν 2.000€-5.000€, 4% ξοδεύουν 5.000€-20.000€, 1% 20.000€-40.000€ και 1% 40.000€-60.000€.

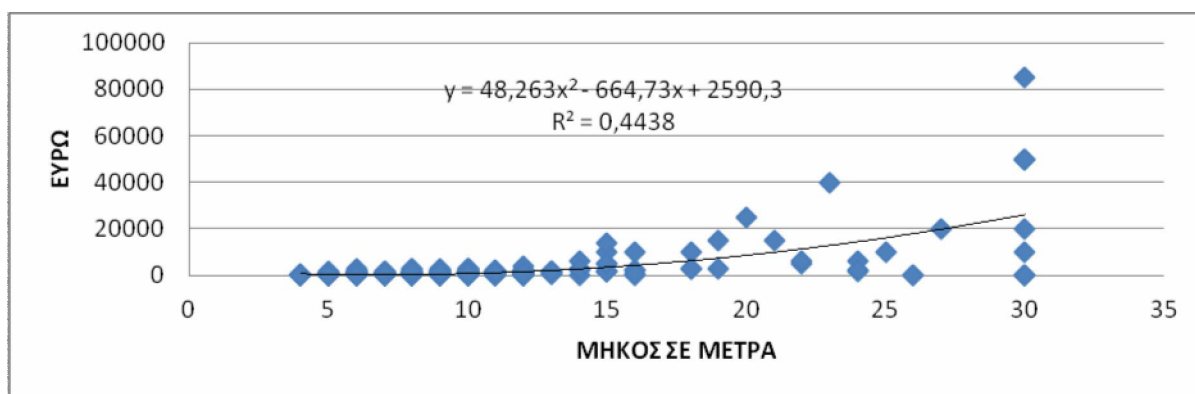
Ακολουθούν διαγράμματα διασποράς (6.4.1β-6.4.6β) όπου απεικονίζουν τα έξοδα συντήρησης ανάλογα με το μήκος, επαγγελματικών-ιδιωτικών σκαφών αλλά και την περεταίρω κατηγοριοποίηση τους σε ιστιοφόρα-μηχανοκίνητα.

Διάγραμμα 6.4.1β – Έξοδα συντήρησης επαγγελματικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



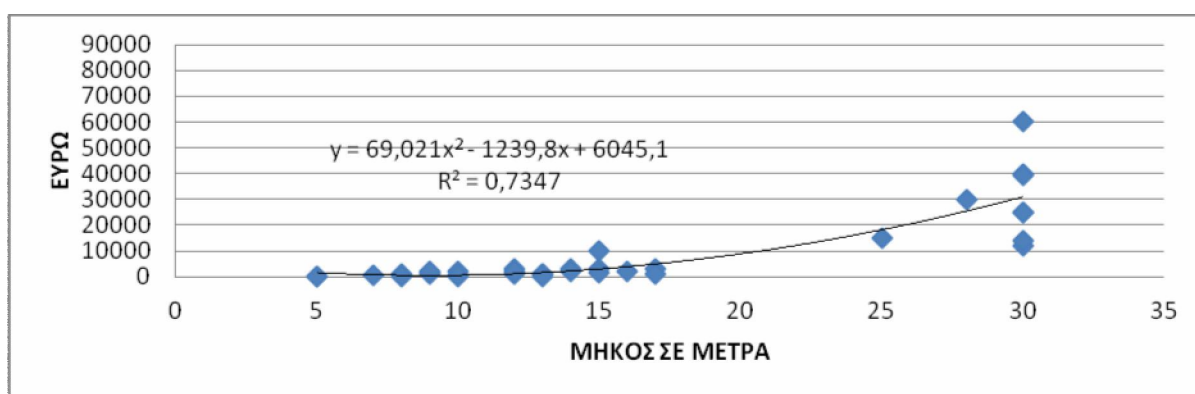
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.4.2β – Έξοδα συντήρησης ιδιωτικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



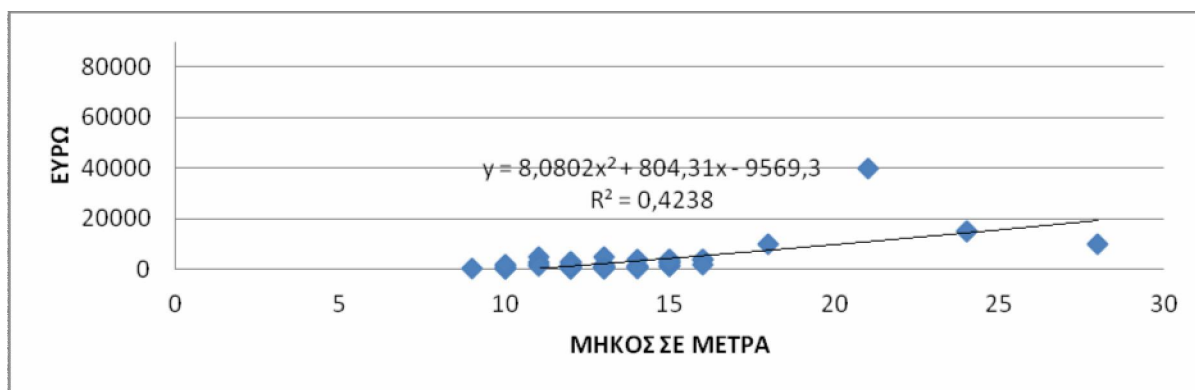
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.4.3β – Έξοδα συντήρησης επαγγελματικών μηχανοκίνητων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



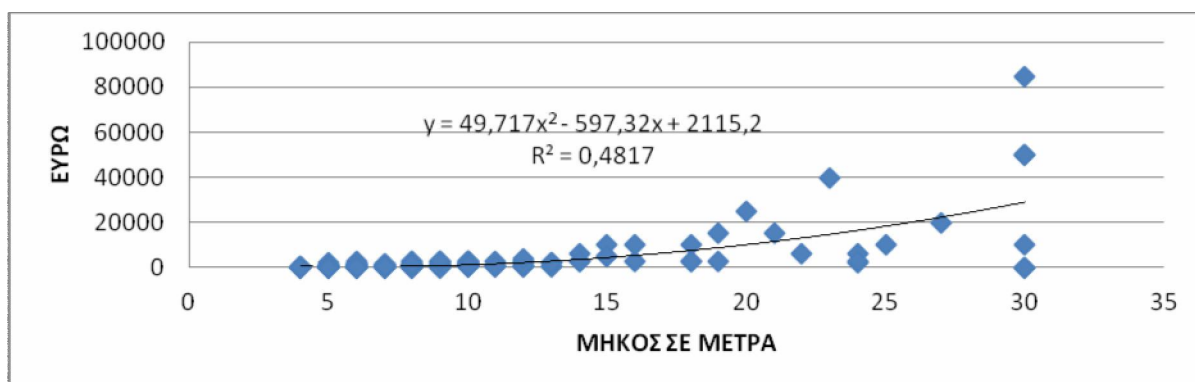
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.4.4β – Έξοδα συντήρησης επαγγελματικών ιστιοφόρων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



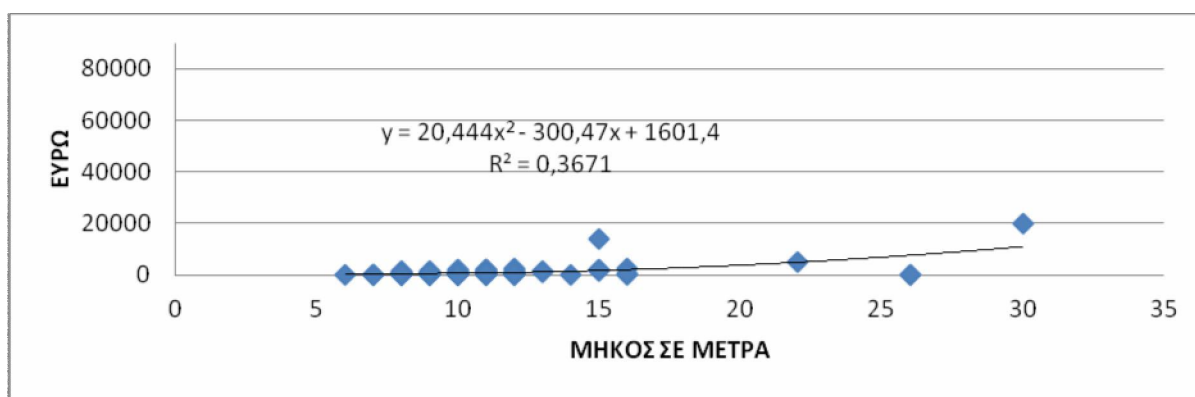
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.4.5β – Έξοδα συντήρησης ιδιωτικών μηχανοκίνητων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.4.6β – Έξοδα συντήρησης ιδιωτικών ιστιοφόρων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



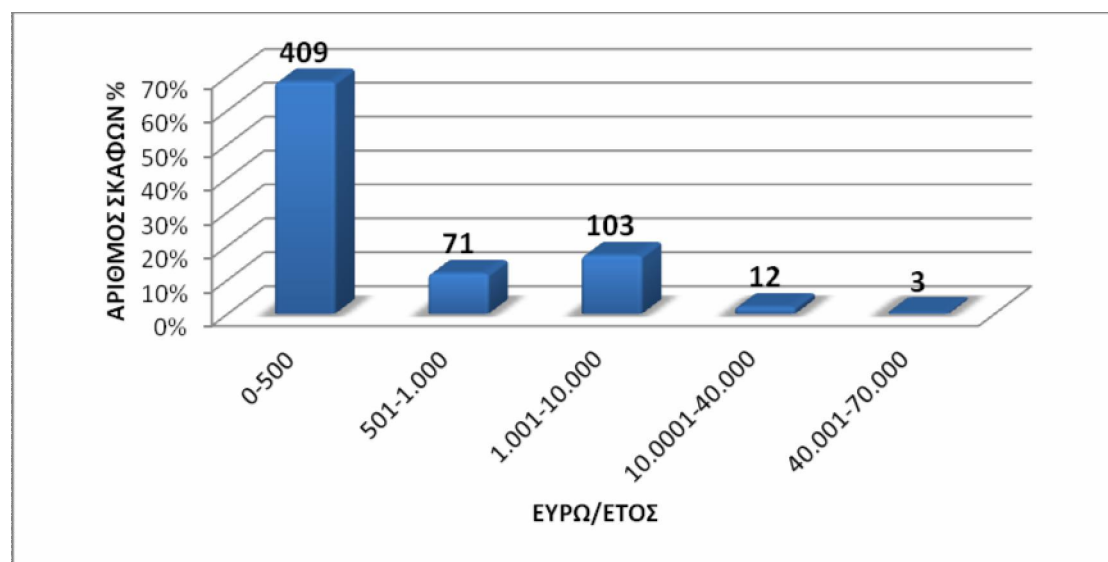
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.5β – Έξοδα ανταλλακτικών (ευρώ/έτος)

	%
0-500	68%
501-1.000	12%
1.001-10.000	17%
10.0001-40.000	2%
40.001-70.000	1%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.5β – Έξοδα ανταλλακτικών(ευρώ/έτος)

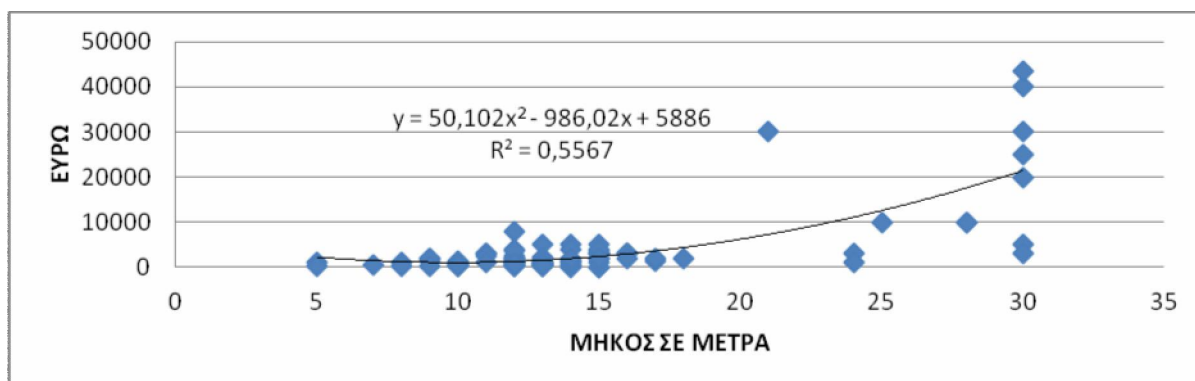


(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Ο μεγαλύτερος αριθμός σκαφών συγκεντρώνεται στα 0€-500€ και αντιστοιχεί στο 68% του δείγματός μας. 12% ξοδεύει 500€-1.000€, 17% ξοδεύει 1.000€-10.000€ και 2% ξοδεύει 10.000€-40.000€. Τέλος το 1% ξοδεύει για ανταλλακτικά πάνω από 40.000€.

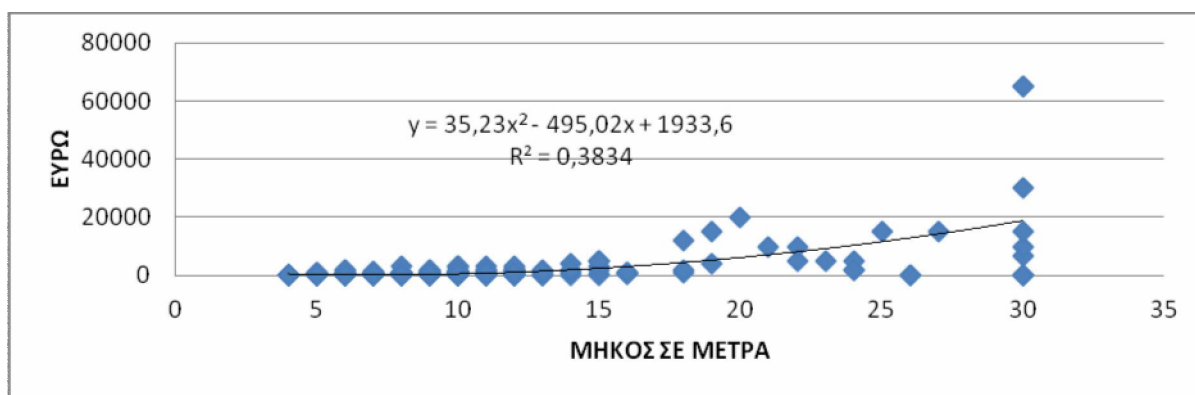
Τα παρακάτω διαγράμματα διασποράς (6.5.1β-6.5.6β) μας δείχνουν για τα επαγγελματικά και ιδιωτικά μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα σκάφη τα έξοδα ανταλλακτικών ως προς το μήκος τους.

Διάγραμμα 6.5.1β – Έξοδα ανταλλακτικών επαγγελματικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



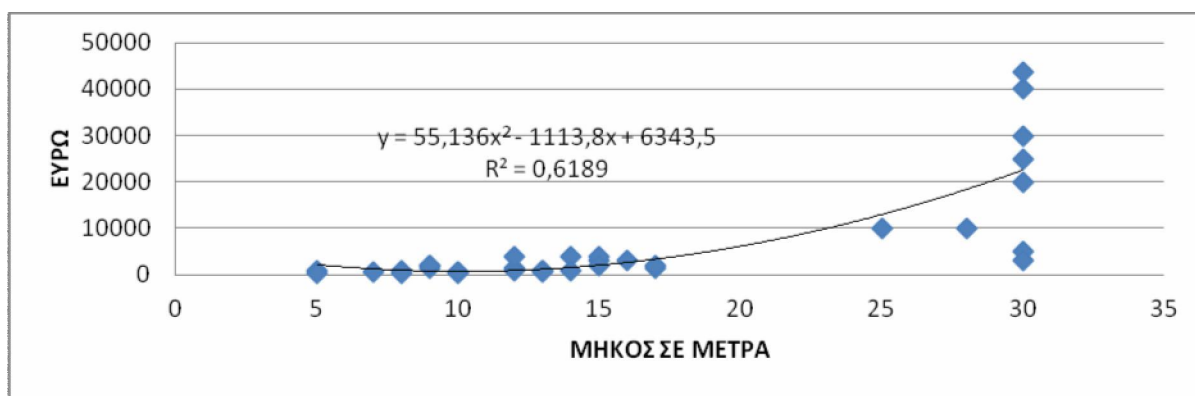
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.5.2β – Έξοδα ανταλλακτικών ιδιωτικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



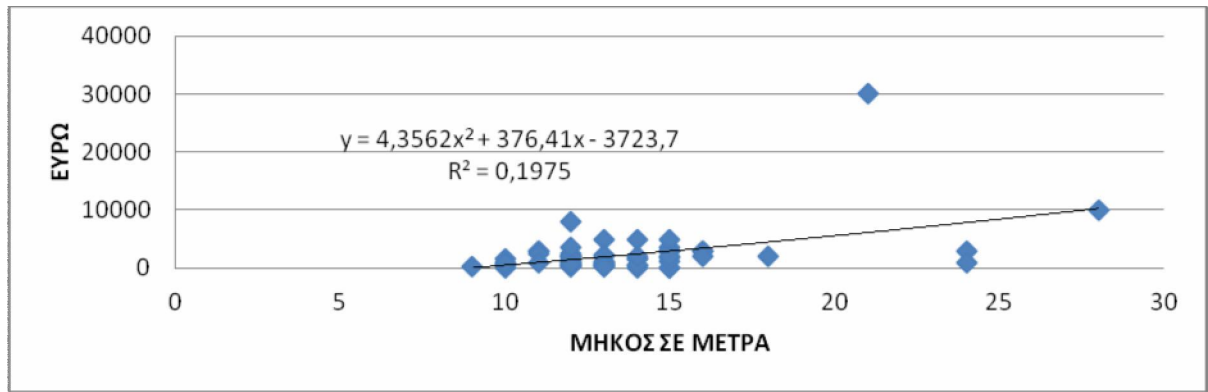
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.5.3β – Έξοδα ανταλλακτικών επαγγελματικών μηχανοκίνητων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



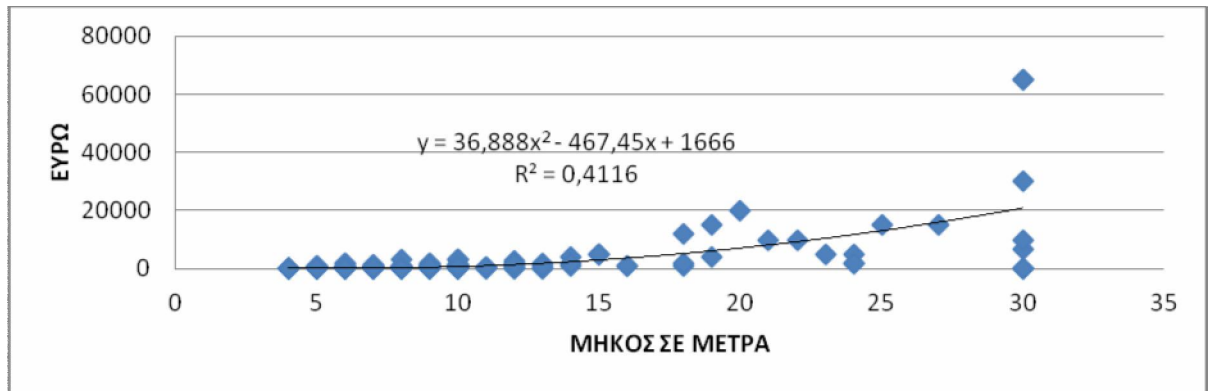
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.5.4β – Έξοδα ανταλλακτικών επαγγελματικών ιστιοφόρων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



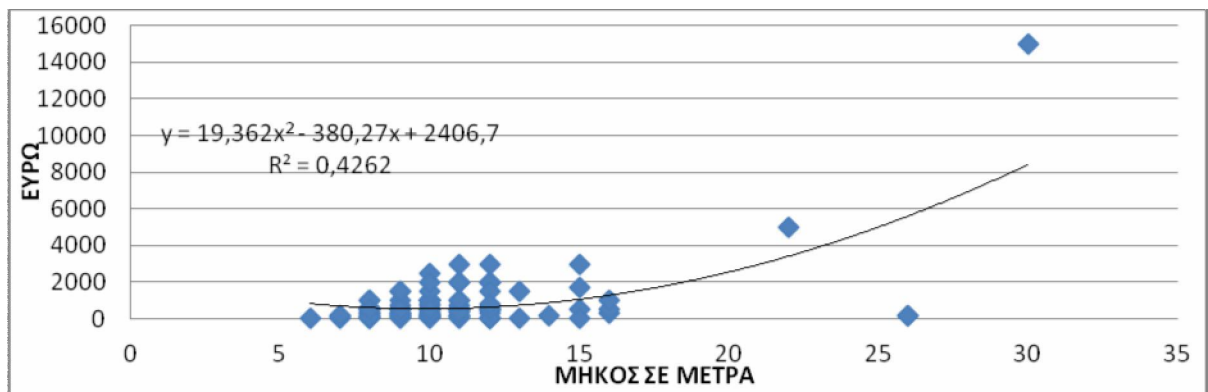
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.5.5β – Έξοδα ανταλλακτικών ιδιωτικών μηχανοκίνητων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.5.6β – Έξοδα ανταλλακτικών ιδιωτικών ιστιοφόρων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή:

Δεδομένα

Έρευνας)

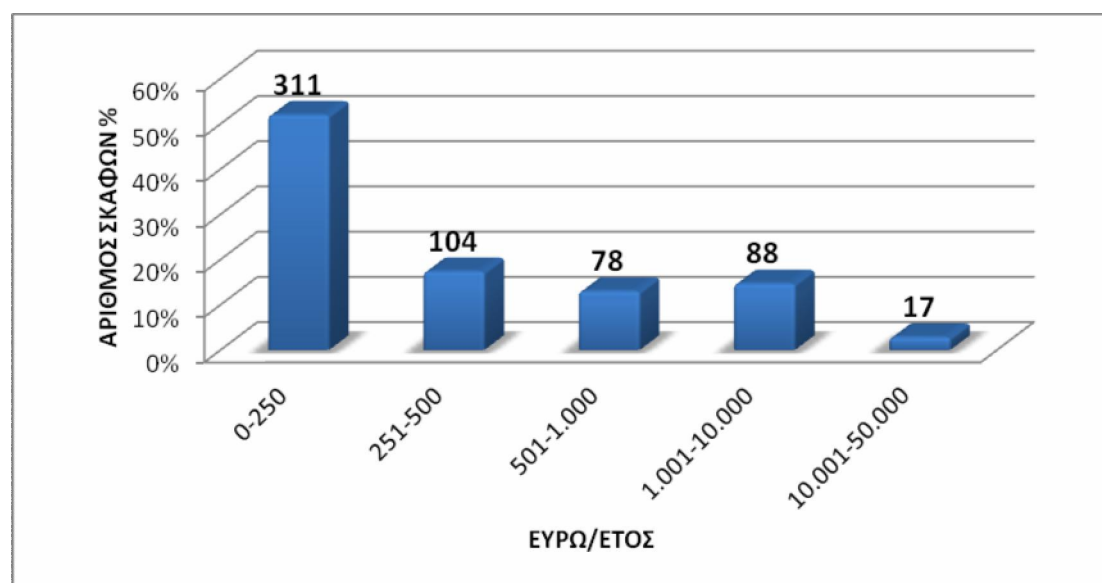
5. Πόσα ξοδεύεται για ασφαλιστική κάλυψη;

Πίνακας 6.6β – Έξοδα ασφαλιστικής κάλυψης (ευρώ/έτος)

	%
0-250	52%
251-500	17%
501-1.000	13%
1.001-10.000	15%
10.001-50.000	3%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.6β – Έξοδα ασφαλιστικής κάλυψης (ευρώ/έτος)

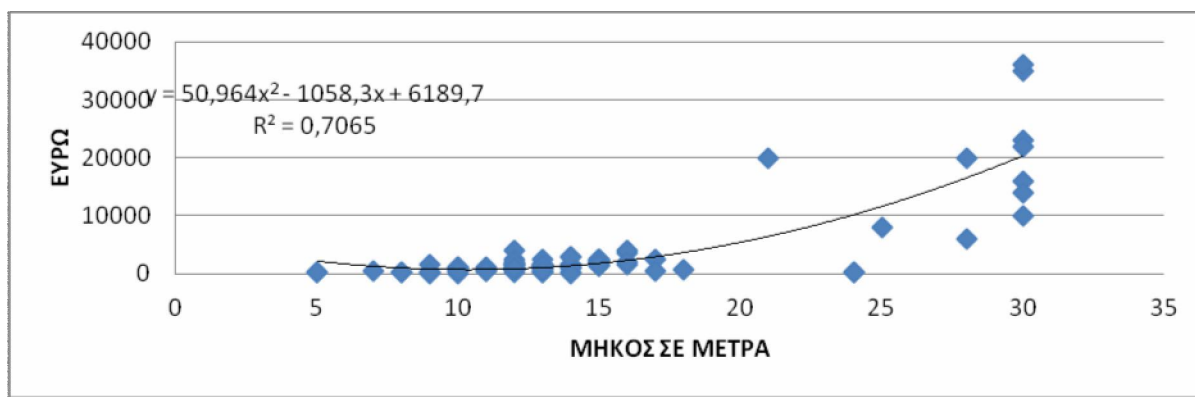


(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας και όπως εμφανίζονται στο διάγραμμα 6.10β, 52% του δείγματος αντιστοιχεί στην κατηγορία 0€-250€ ανά έτος για ασφαλιστική κάλυψη. Τα υπόλοιπα ποσοστά μοιράζονται σε 250€-500€ που αντιστοιχεί το 17% και 500€-1.000€ που αντιστοιχεί το 13%. 1.000€-10.000€ ξοδεύει το 15% και τέλος 10.000€-50.000€ ένα 3%.

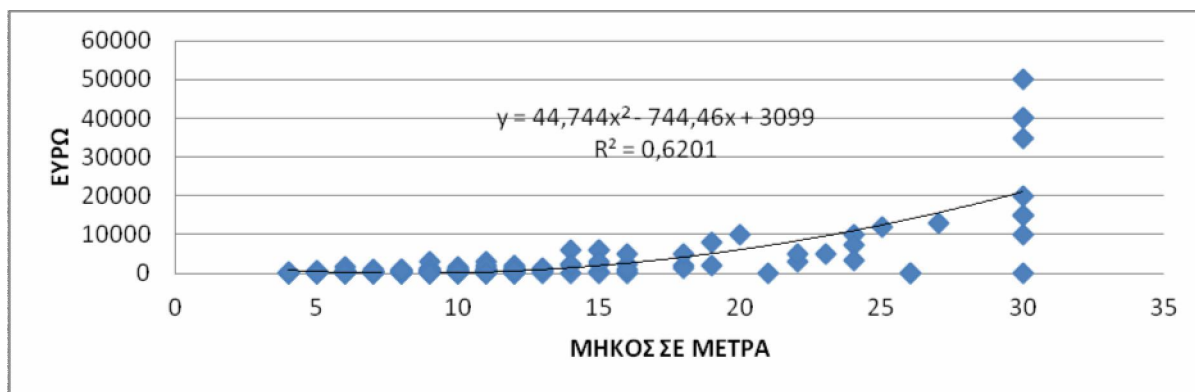
Στα διαγράμματα 6.6.1β-6.6.6β παρουσιάζονται τα έξοδα ασφαλιστικής κάλυψης των σκαφών του δείγματός μας κατηγοριοποιημένα σε επαγγελματικά-ιδιωτικά και μηχανοκίνητα-ιστιοφόρα.

Διάγραμμα 6.6.1β – Έξοδα ασφαλιστικής κάλυψης επαγγελματικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



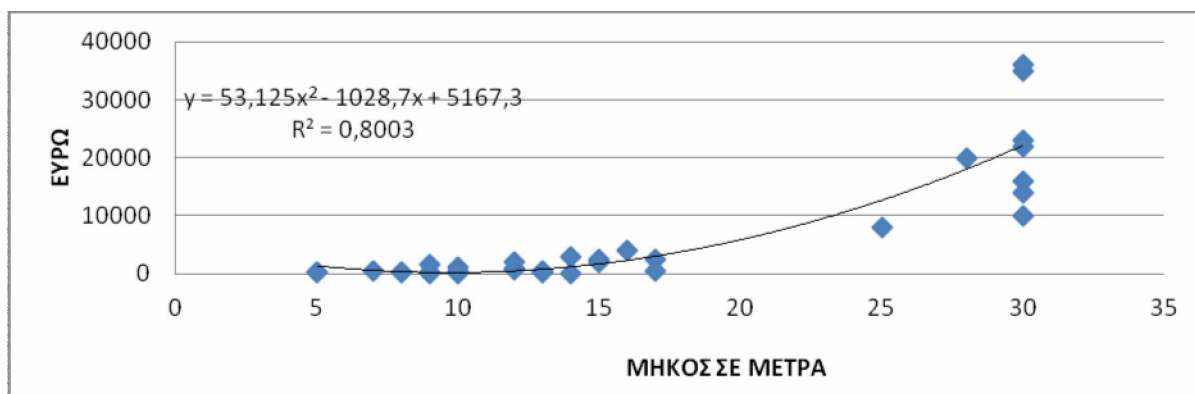
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.6.2β – Έξοδα ασφαλιστικής κάλυψης ιδιωτικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



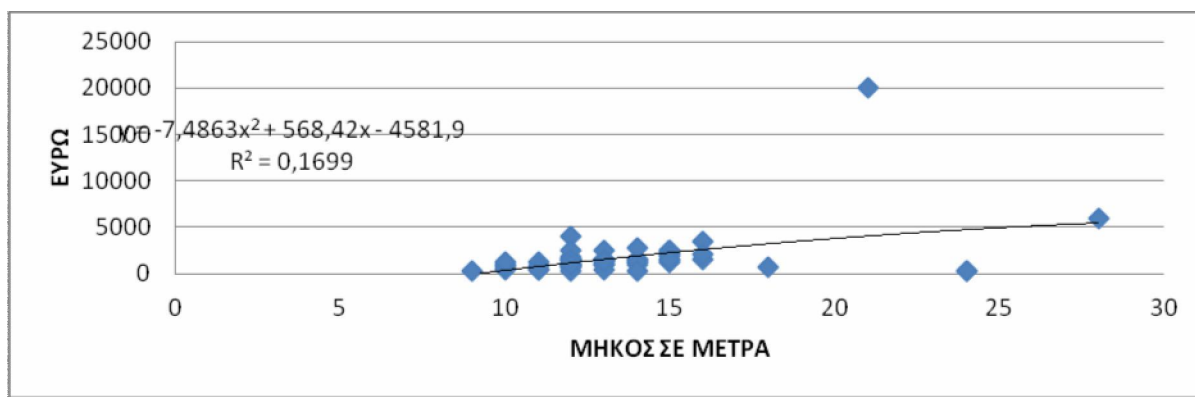
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.6.3β – Έξοδα ασφαλιστικής κάλυψης επαγγελματικών μηχανοκίνητων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



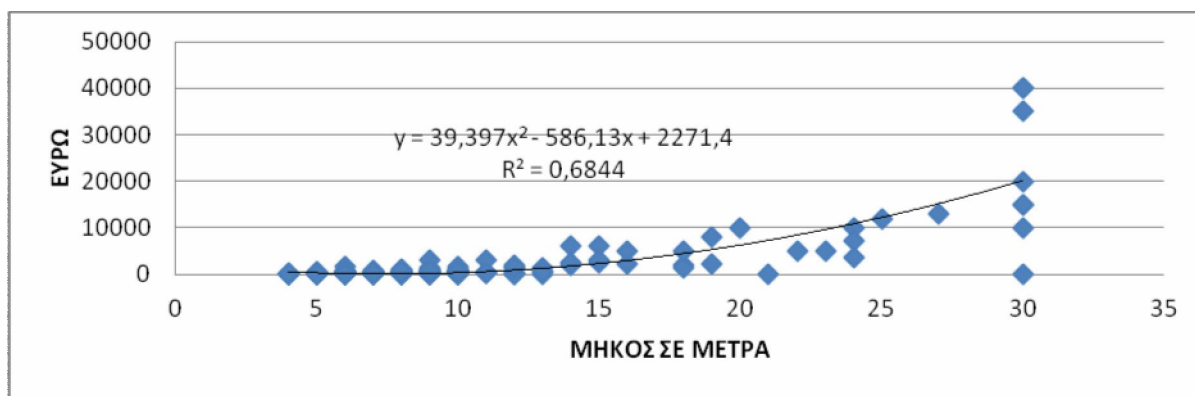
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.6.4β – Έξοδα ασφαλιστικής κάλυψης επαγγελματικών ιστιοφόρων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



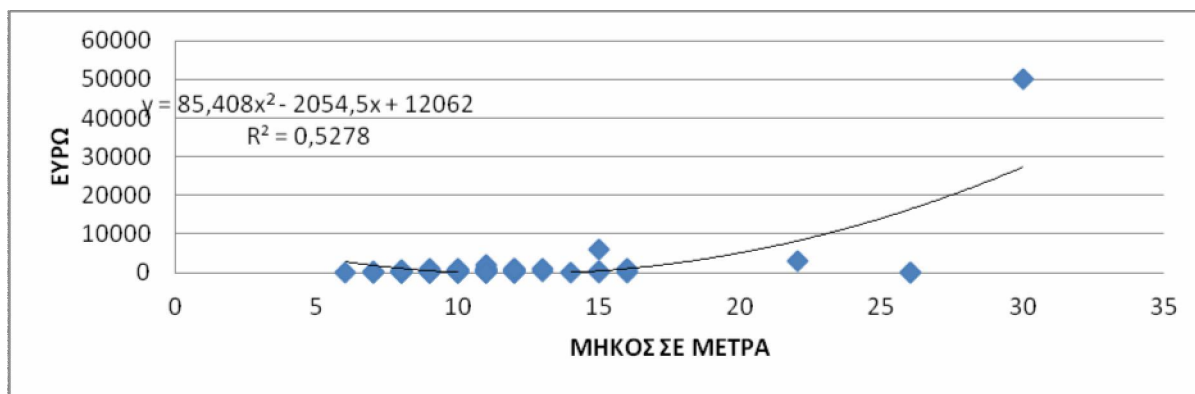
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.6.5β – Έξοδα ασφαλιστικής κάλυψης ιδιωτικών μηχανοκίνητων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.6.6β – Έξοδα ασφαλιστικής κάλυψης ιδιωτικών ιστιοφόρων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

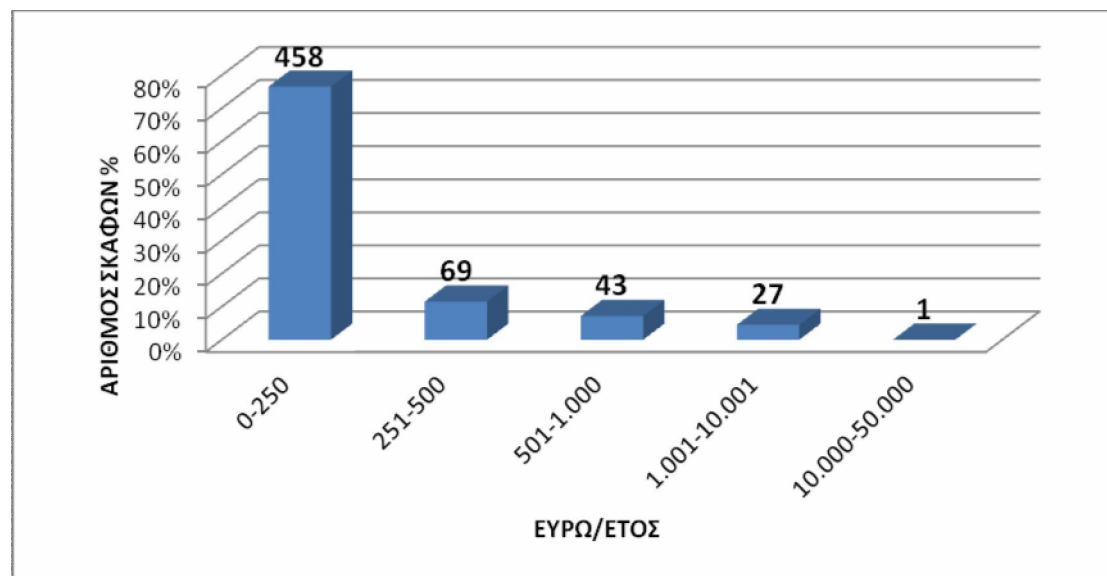
6. Πόσα ξοδεύετε για υποχρεωτικές πιστοποιήσεις (επιθεωρήσεις κλπ)

Πίνακας 6.7β – Έξοδα υποχρεωτικών πιστοποιήσεων (ευρώ/έτος)

	%
0-250	77%
251-500	12%
501-1.000	6.5%
1.001-10.001	5%
10.000-50.000	0.5%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.7β - Έξοδα υποχρεωτικών πιστοποιήσεων (ευρώ/έτος)

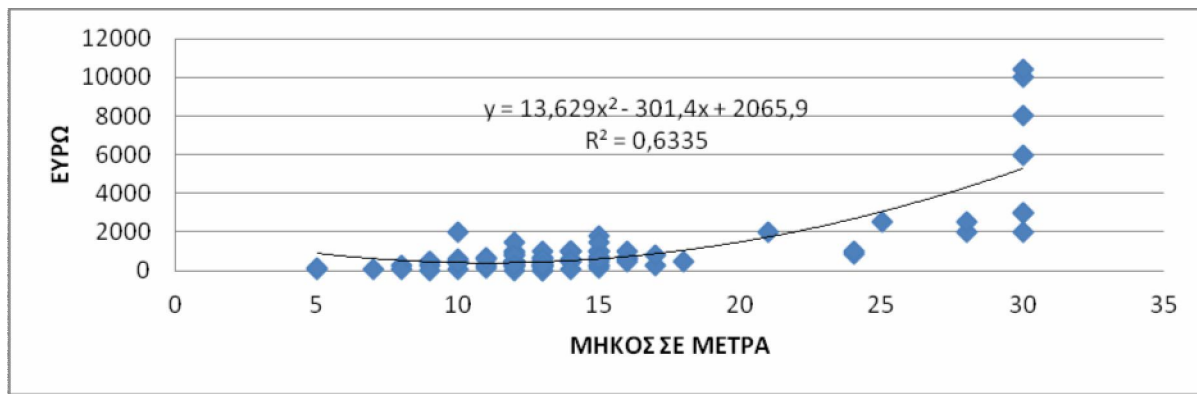


(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Το 77% του συνόλου του δείγματός ξοδεύει 0€-250€ για πιστοποιήσεις, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 6.12β, ένα 12% ξοδεύει 251€-500€ το έτος και ένα 6.5% ξοδεύει 500€-1.000€. Στο 5% βρίσκονται τα έξοδα για υποχρεωτικές πιστοποιήσεις από 1.000€-10.000€ και στο 0.5% από 10.000€-50.000€.

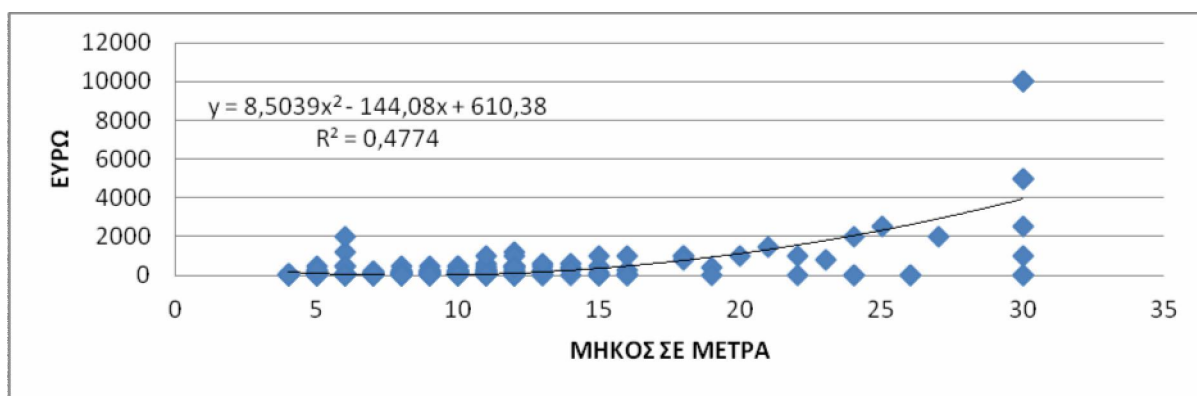
Τα έξοδα υποχρεωτικών πιστοποιήσεων απεικονίζονται με διαγράμματα διασποράς (6.7.1β-6.7.6β) δείχνοντας πόσο ξοδεύουν ανάλογα με το μήκος τους τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα σκάφη αλλά και τα επαγγελματικά μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα σκάφη.

Διάγραμμα 6.7.1β - Έξοδα υποχρεωτικών πιστοποιήσεων επαγγελματικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



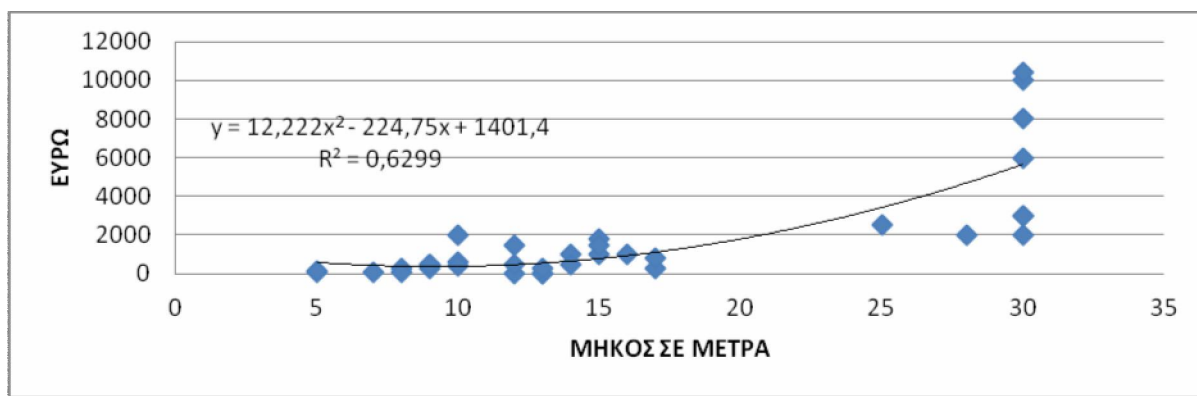
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.7.2β - Έξοδα υποχρεωτικών πιστοποιήσεων ιδιωτικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



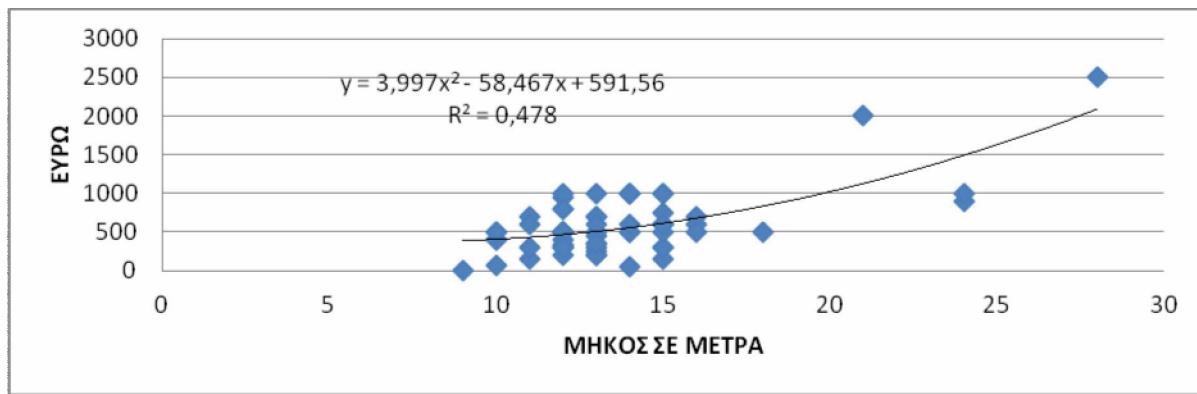
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.7.3β - Έξοδα υποχρεωτικών πιστοποιήσεων επαγγελματικών μηχανοκίνητων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



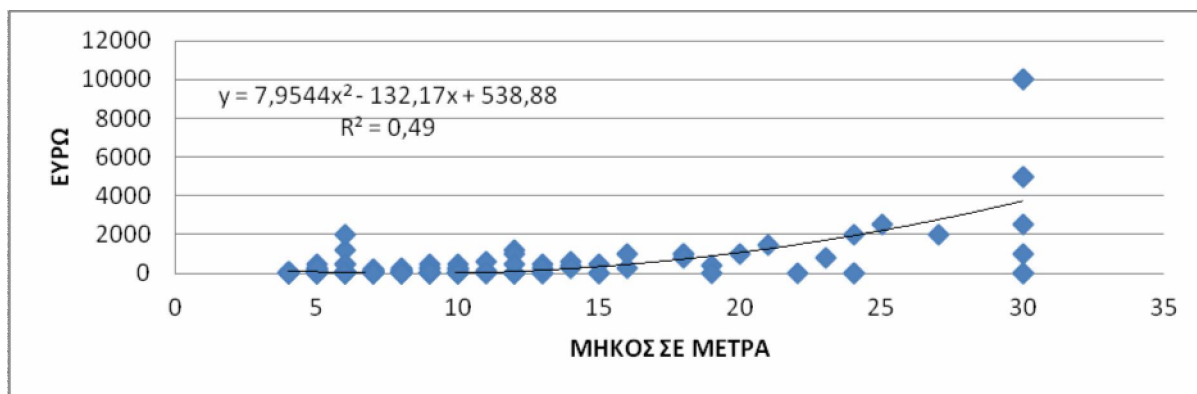
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.7.4β - Έξοδα υποχρεωτικών πιστοποιήσεων επαγγελματικών ιστιοφόρων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



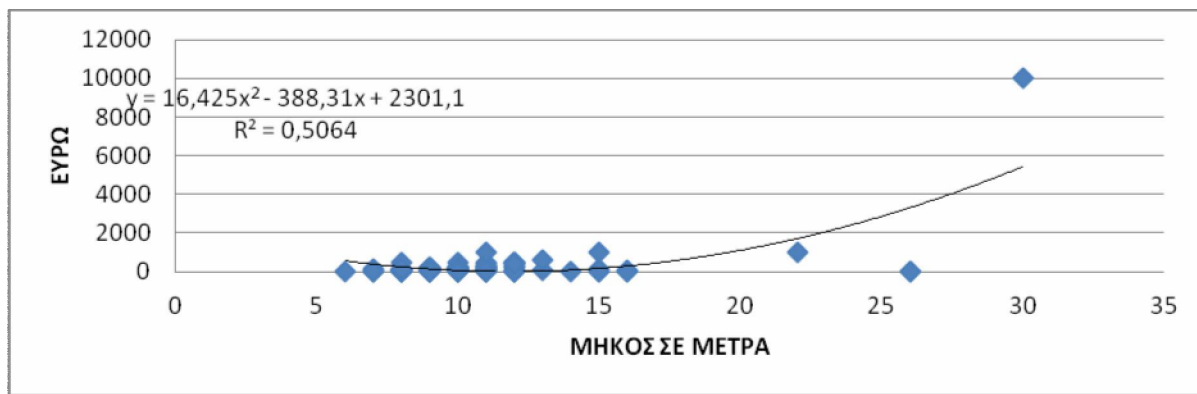
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.7.5β - Έξοδα υποχρεωτικών πιστοποιήσεων ιδιωτικών μηχανοκίνητων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.7.6β - Έξοδα υποχρεωτικών πιστοποιήσεων ιδιωτικών ιστιοφόρων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

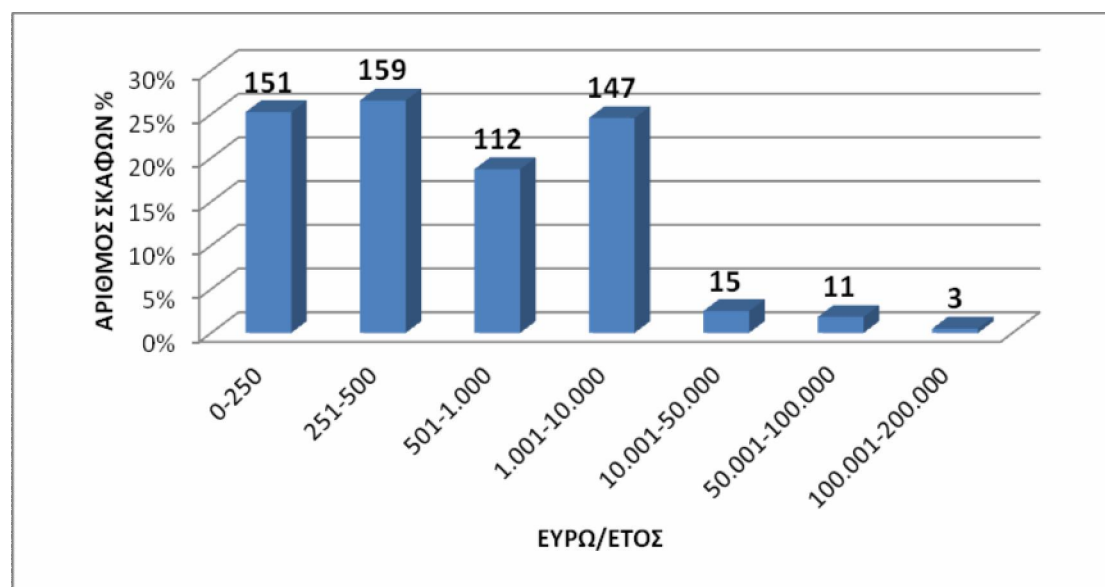
7. Πόσα καύσιμα ξοδεύετε όταν το κινείτε συμπεριλαμβανομένου και του φόρου;

Πίνακας 6.8β – Έξοδα καυσίμου (ευρώ/έτος)

	%
0-250	25%
251-500	27%
501-1.000	19%
1.001-10.000	25%
10.001-50.000	3%
50.001-100.000	2%
100.001-200.000	1%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.8β – Έξοδα καυσίμου (ευρώ/έτος)

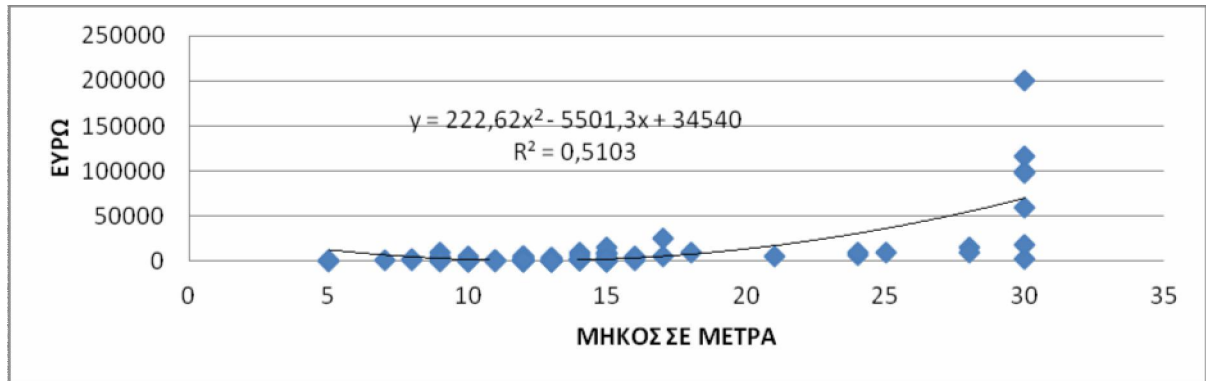


(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Στην πρώτη κατηγορία εξόδων 0€-250€ έχουμε ένα ποσοστό 25%. Μια μικρή αύξηση του 2% παρουσιάζεται στην κατηγορία 251€-500€, ενώ στα 500€-1.000€ αντιστοιχεί ποσοστό 19%. Στη συνέχεια 25% ξοδεύει 1.000€-10.000€ και από 10.000€ και πάνω τα ποσοστά όπως φαίνεται και στον πίνακα 6.14β είναι πολύ χαμηλά.

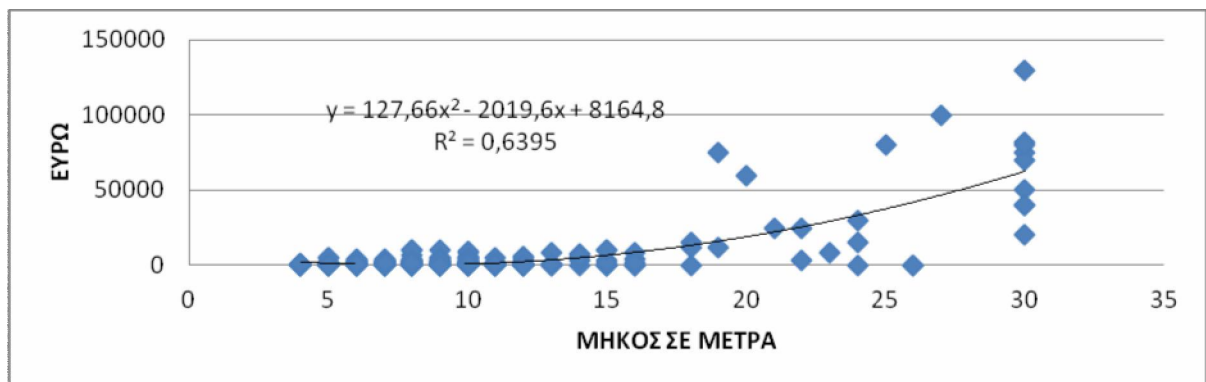
Τα έξοδα καυσίμου επαγγελματικών και ιδιωτικών σκαφών αλλά και μηχανοκίνητων και ιστιοφόρων παρουσιάζονται στα διαγράμματα 6.8.1β-6.8.6β ως προς το μήκος τους.

Διάγραμμα 6.8.1β – Έξοδα καυσίμου επαγγελματικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



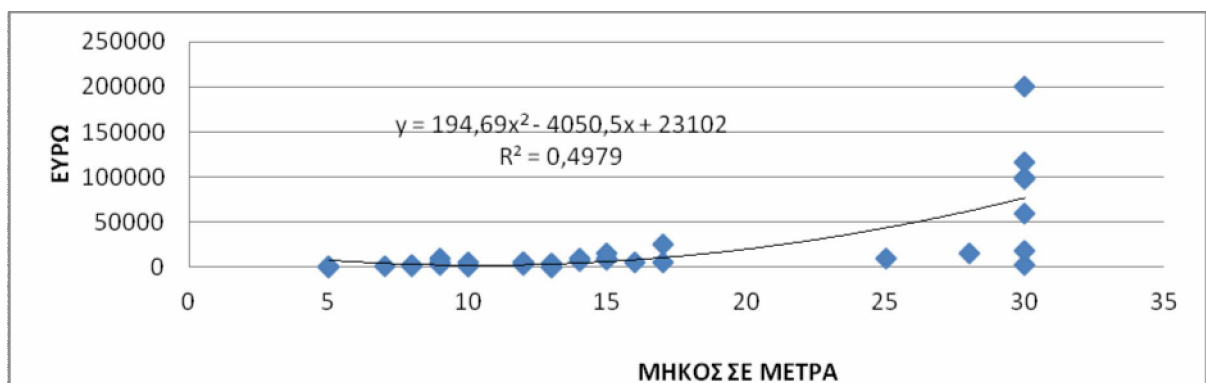
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.8.2β – Έξοδα καυσίμου ιδιωτικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



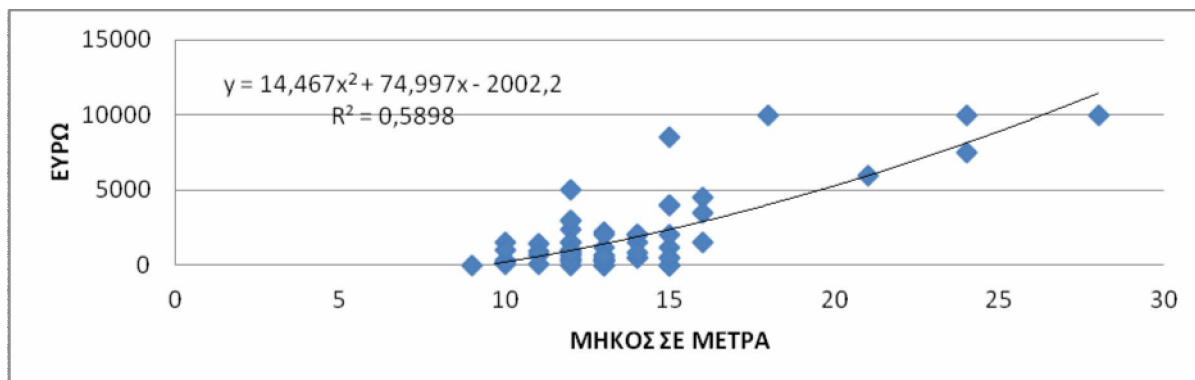
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.8.3β – Έξοδα καυσίμου επαγγελματικών μηχανοκίνητων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



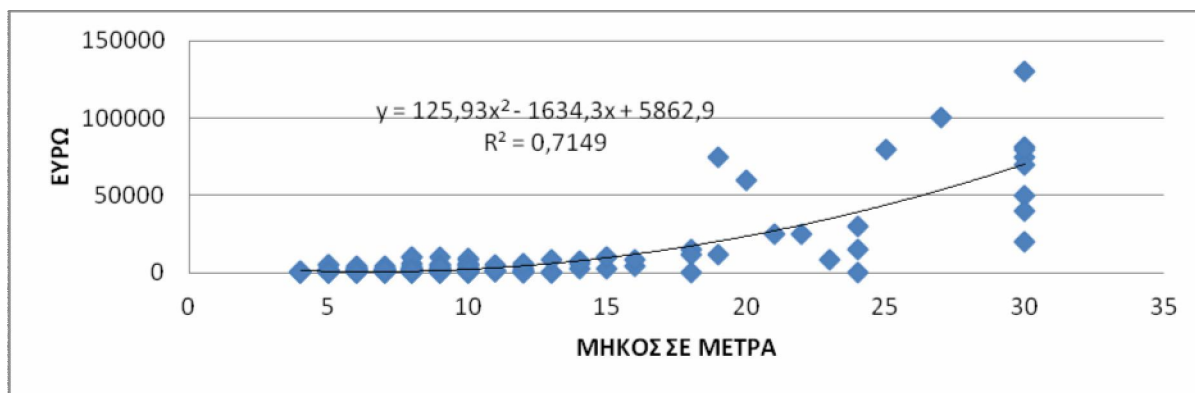
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.8.4β – Έξοδα καυσίμου επαγγελματικών ιστιοφόρων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



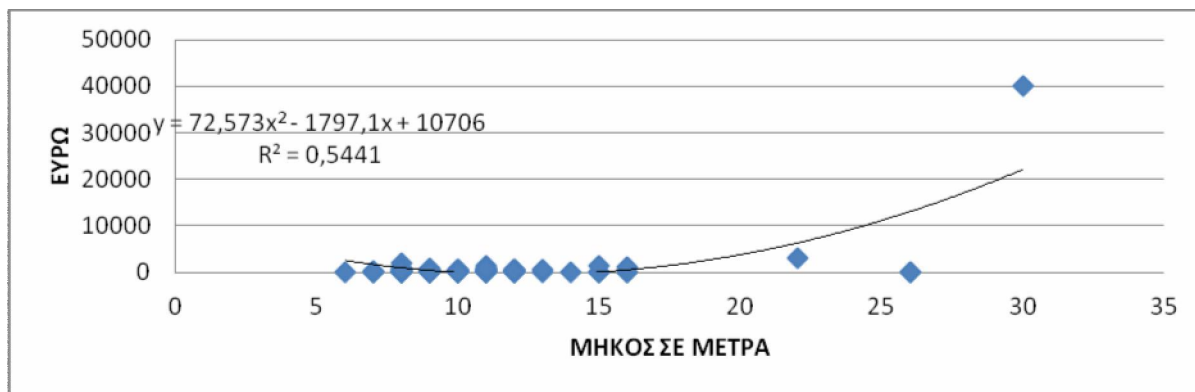
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.8.5β – Έξοδα καυσίμου ιδιωτικών μηχανοκίνητων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.8.6β – Έξοδα καυσίμου ιδιωτικών ιστιοφόρων σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

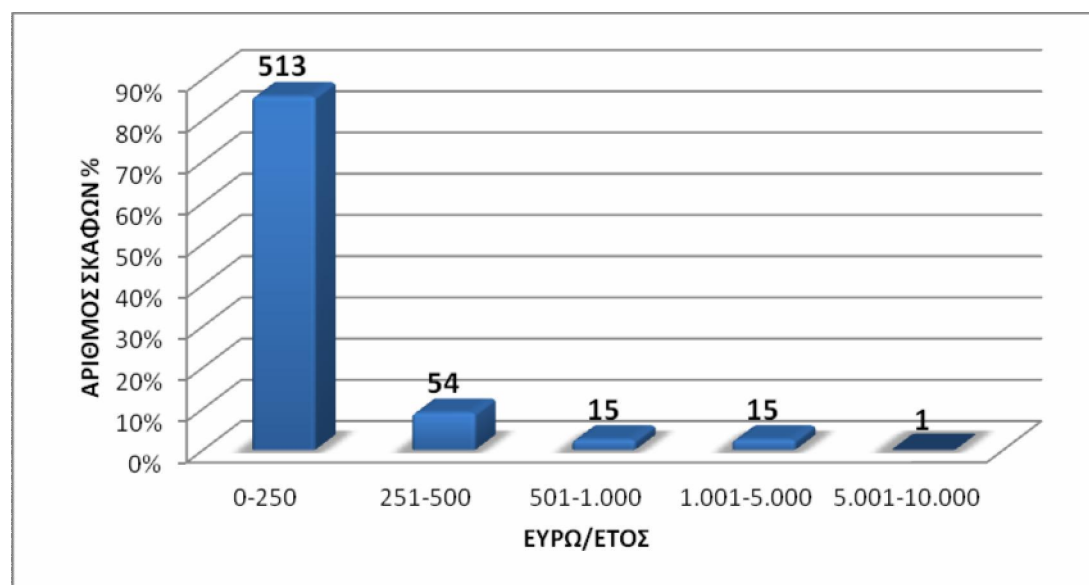
8. Πόσα συνολικά πληρώνετε για λιμενικά τέλη τον χρόνο στα λιμάνια που επισκέπτεστε;

Πίνακας 6.9β – Έξοδα λιμενικών τελών (ευρώ/έτος)

	%
0-250	86%
251-500	8.5%
501-1.000	3%
1.001-5.000	3%
5.001-10.000	0.5%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.9β - Έξοδα λιμενικών τελών (ευρώ/έτος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

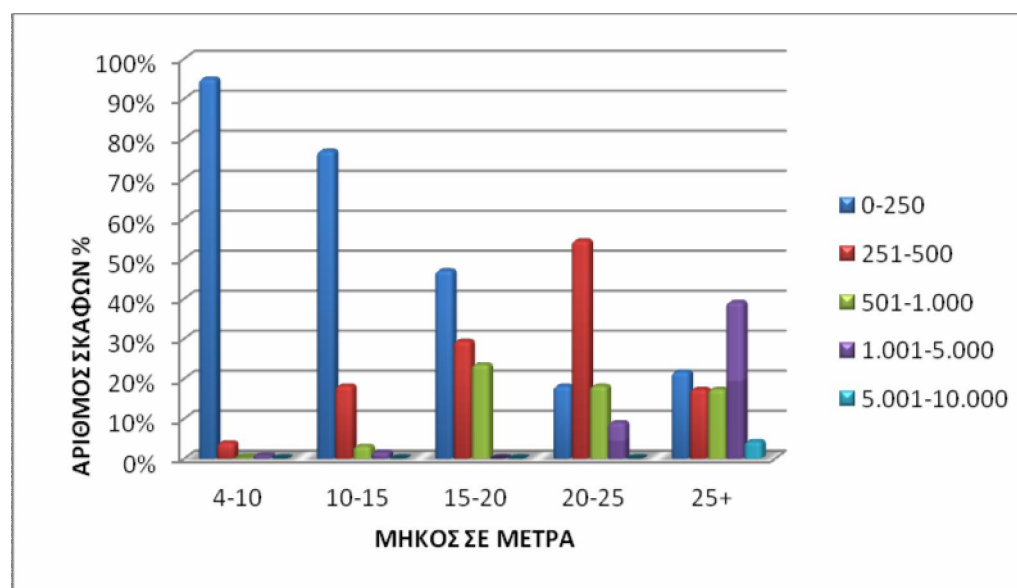
Από τα 598 σκάφη το 86% ξοδεύει για λιμενικά τέλη 0€-250€ ενώ το 68.5% ξοδεύει 250€-500€ όπως βλέπουμε και στο διάγραμμα 6.16β. Τέλος οι υπόλοιπες κατηγορίες εξόδων παρουσιάζουν πολύ χαμηλά ποσοστά.

Πίνακας 6.10β – Έξοδα λιμενικών τελών (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	0-250 (%)	251-500 (%)	501-1.000 (%)	1.001-5.000 (%)	5.001-10.000 (%)	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	95%	4%	0%	1%	0%	100%
10-15	77%	18%	3%	2%	0%	100%
15-20	47%	29%	24%	0%	0%	100%
20-25	18%	55%	18%	9%	0%	100%
25+	22%	17%	17%	39%	4%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.10β - Έξοδα λιμενικών τελών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

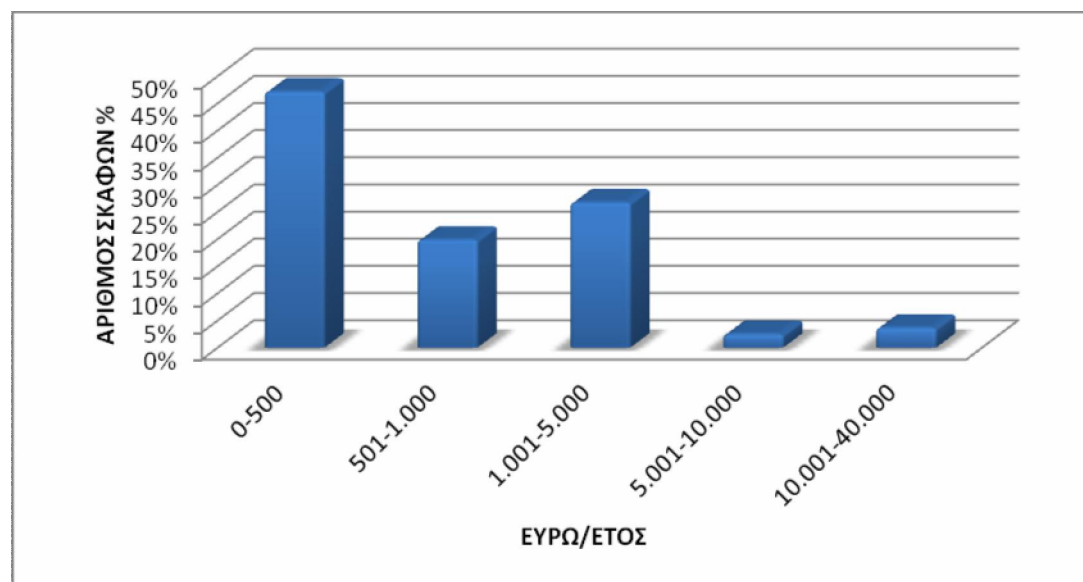
9. Πόσα ξοδεύετε συνολικά το χρόνο στα λιμάνια για τουρισμό (φαγητό έξω, κατάλυμα, διασκέδαση);

Πίνακας 6.11β – Έξοδα τουρισμού (ευρώ/έτος)

ΕΞΟΔΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (ΕΥΡΩ/ΕΤΟΣ)	%
0-500	47%
501-1.000	20%
1.001-5.000	27%
5.001-10.000	3%
10.001-40.000	4%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.11β - Έξοδα τουρισμού (ευρώ/έτος)

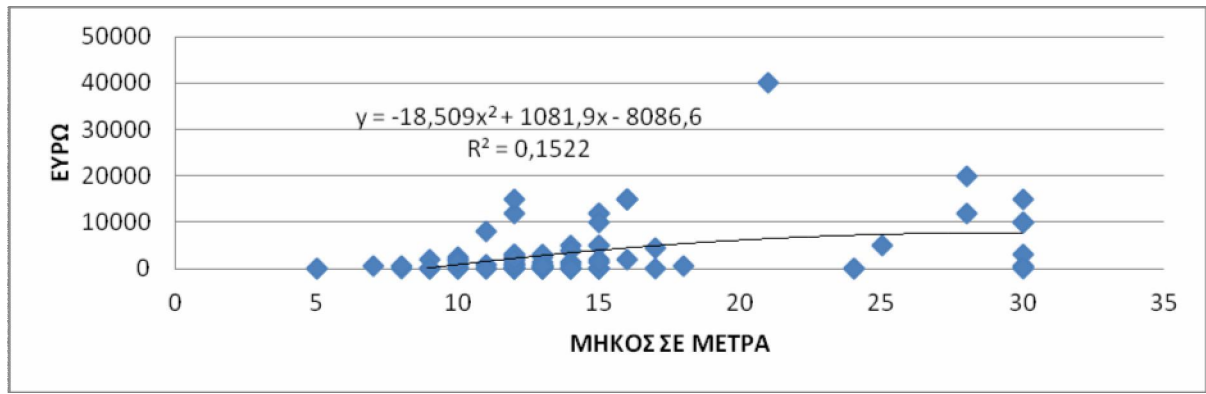


(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Για τουρισμό το 47% φαίνεται να ξοδεύει μέχρι 500€ ετησίως ενώ 500€-1.000€ ξοδεύει το 20%, 1.000€-5.000€ το 27% και 5.000€-10.000€ το 3%. Τέλος πάνω από 10.000€ ξοδεύει μόνο ένα 4%.

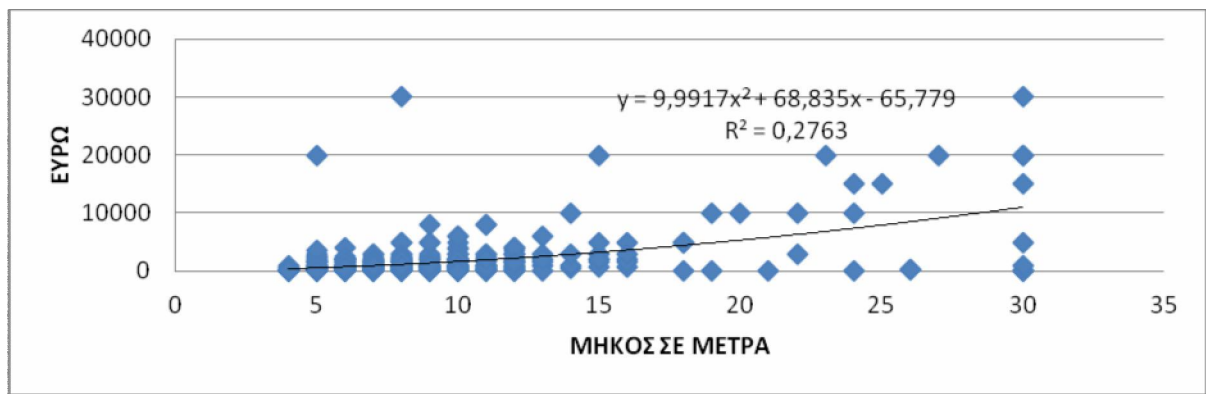
Διαχωρίζοντας τα σκάφη σε ιδιωτικά και επαγγελματικά βλέπουμε (διαγράμματα 6.11.1β-6.11.2β) κατά πόσο τα έξοδα για τουρισμό σχετίζονται με το μήκος αλλά και με το είδος των σκαφών.

Διάγραμμα 6.11.1β - Έξοδα τουρισμού επαγγελματικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.11.2β - Έξοδα τουρισμού ιδιωτικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

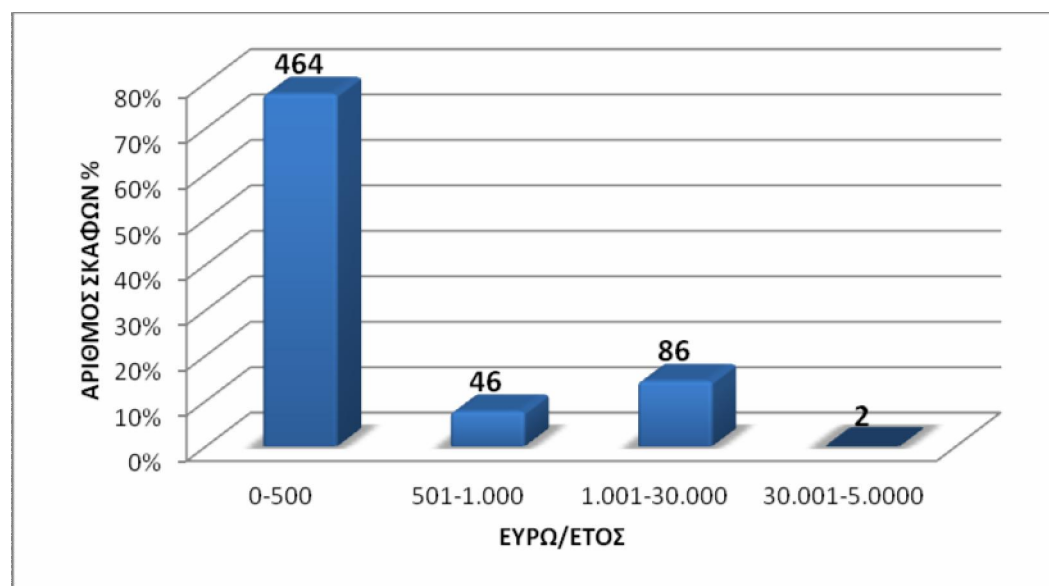
10. Πόσα ξοδεύετε για τροφοδοσία στο σκάφος;

Πίνακας 6.12β – Έξοδα τροφοδοσίας (ευρώ/έτος)

	%
0-500	78%
501-1.000	8%
1.001-30.000	13.5%
30.001-5.0000	0.5%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.12β - Έξοδα τροφοδοσίας (ευρώ/έτος)

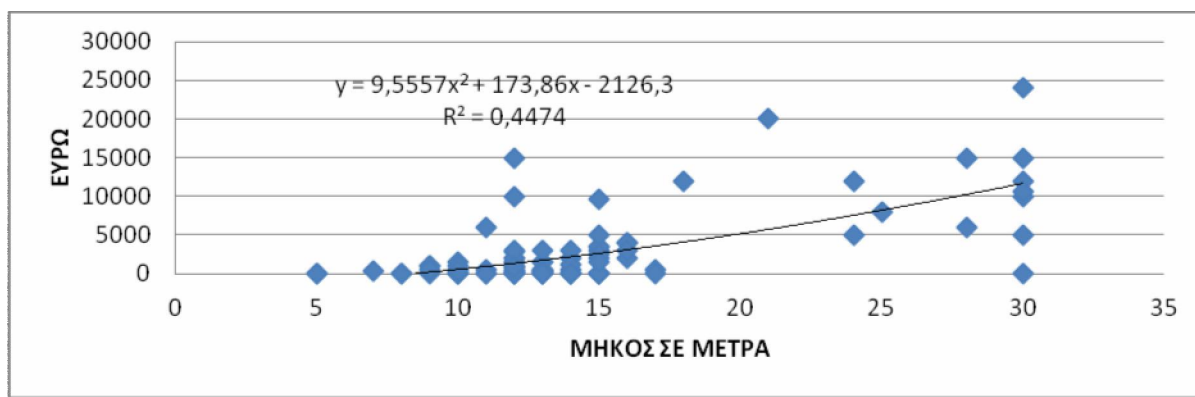


(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Για έξοδα τροφοδοσίας στο σκάφος 0€-500€ ξοδεύει το 78% του δείγματός μας, 500€-1.000€ το 8% και 1.000€-30.000€ μόνο το 13.5% από τα 598 σκάφη του συνόλου.

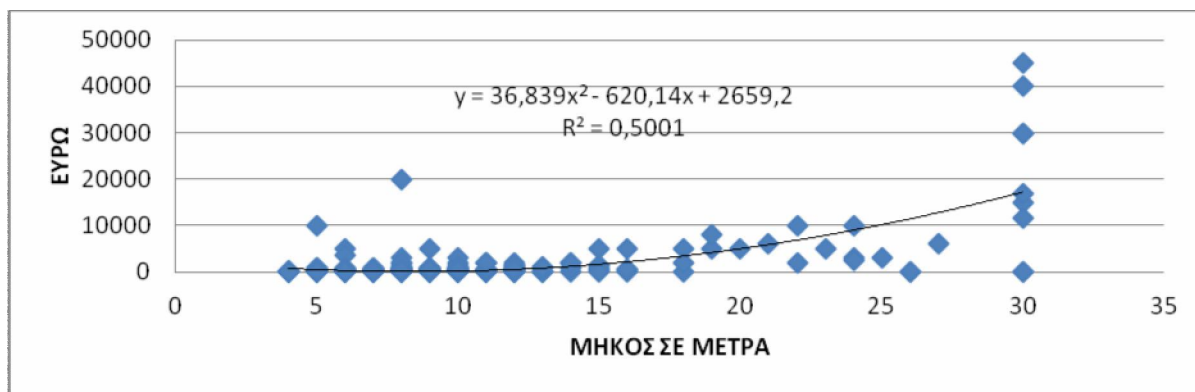
Τα έξοδα τροφοδοσίας των επαγγελματικών και ιδιωτικών σκαφών ως προς το μήκος τους απεικονίζονται στα παρακάτω διαγράμματα διασποράς (6.12.1β-6.12.2β)

Διάγραμμα 6.12.1β - Έξοδα τροφοδοσίας επαγγελματικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.12.2β - Έξοδα τροφοδοσίας ιδιωτικών σκαφών (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

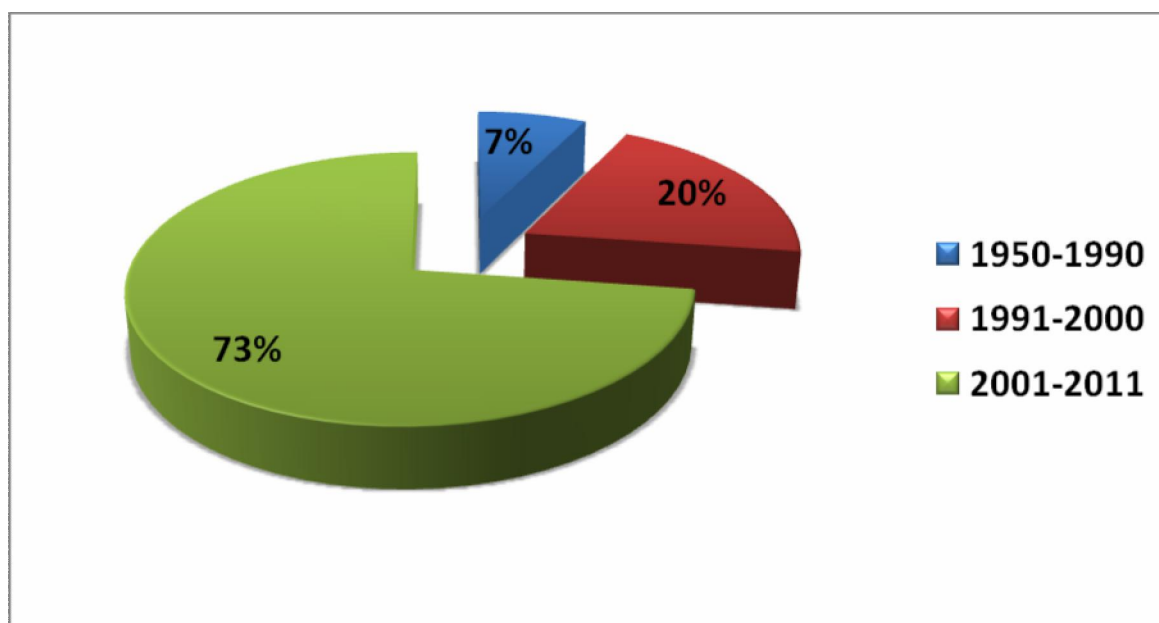
11. Πότε αγοράσατε το σκάφος;

Πίνακας 6.13β – Έτος αγοράς σκάφους

	%
1950-1990	7%
1991-2000	20%
2001-2011	73%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.13β - Έτος αγοράς σκάφους



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Όπως παρουσιάζουν το διάγραμμα 6.23β και ο πίνακας 6.23β οι περισσότερες αγορές σκαφών αναψυχής έγιναν την περίοδο 2001-2011 όπου αντιστοιχεί και το ποσοστό 73% του συνόλου του δείγματός μας. Την αμέσως προηγούμενη δεκαετία 1991-2000 αγοράστηκε το 20% σκάφη από τα 598 σκάφη ενώ την περίοδο 1950-1990 αγοράστηκε μόνο 7%.

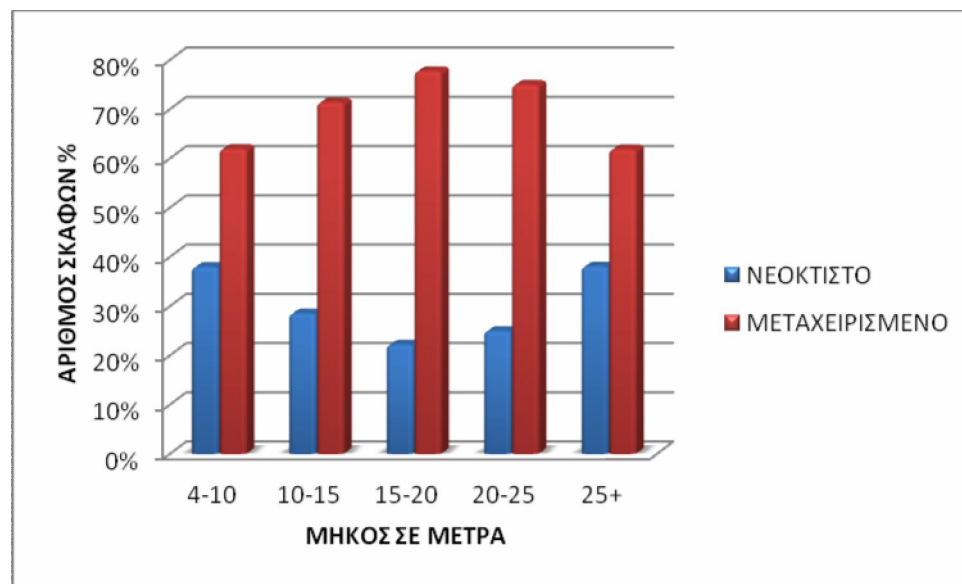
12. Το αγοράσατε νεόκτιστο ή μεταχειρισμένο και εάν ΝΑΙ, πόσων ετών;

Πίνακας 6.14β – Κατάσταση σκάφους κατά την αγορά (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΕΟΚΤΙΣΤΟ		ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΟ		ΣΥΝΟΛΟ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
4-10	160	38%	261	62%	421	100%
10-15	36	29%	90	71%	126	100%
15-20	4	22%	14	78%	18	100%
20-25	3	25%	9	75%	12	100%
25+	8	38%	13	62%	21	100%
ΣΥΝΟΛΟ	211	35%	387	65%	598	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.14β – Κατάσταση σκάφους κατά την αγορά (ανάλογα το μήκος)



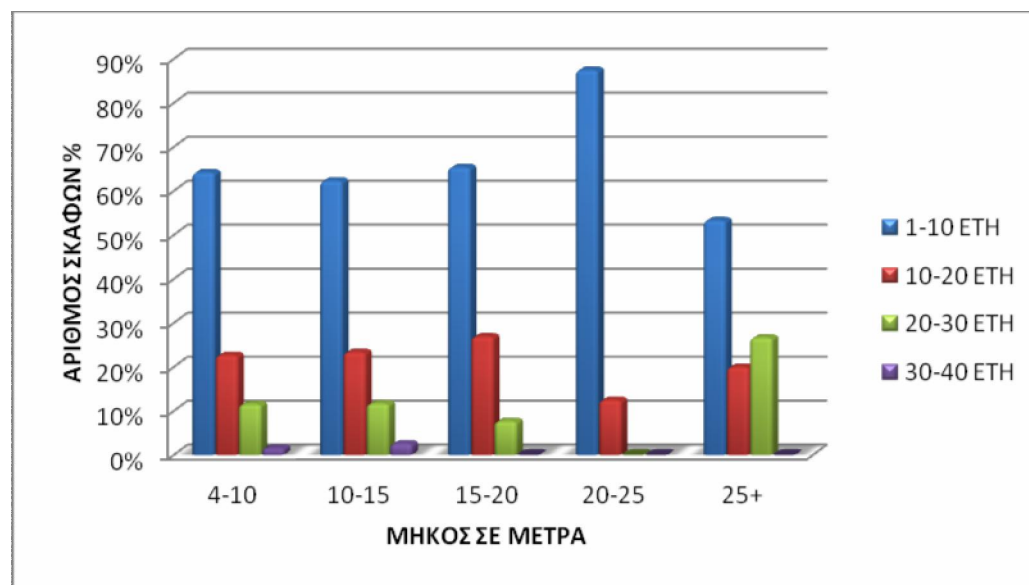
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.15β – Έτη μεταχείρισης πριν την αγορά (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	1-10 (%)	10-20 (%)	20-30 (%)	30-40 (%)	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	64%	23%	12%	2%	100%
10-15	62%	23%	12%	3%	100%
15-20	65%	27%	8%	0%	100%
20-25	88%	13%	0%	0%	100%
25+	53%	20%	27%	0%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.15β – Έτη μεταχείρισης πριν την αγορά (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

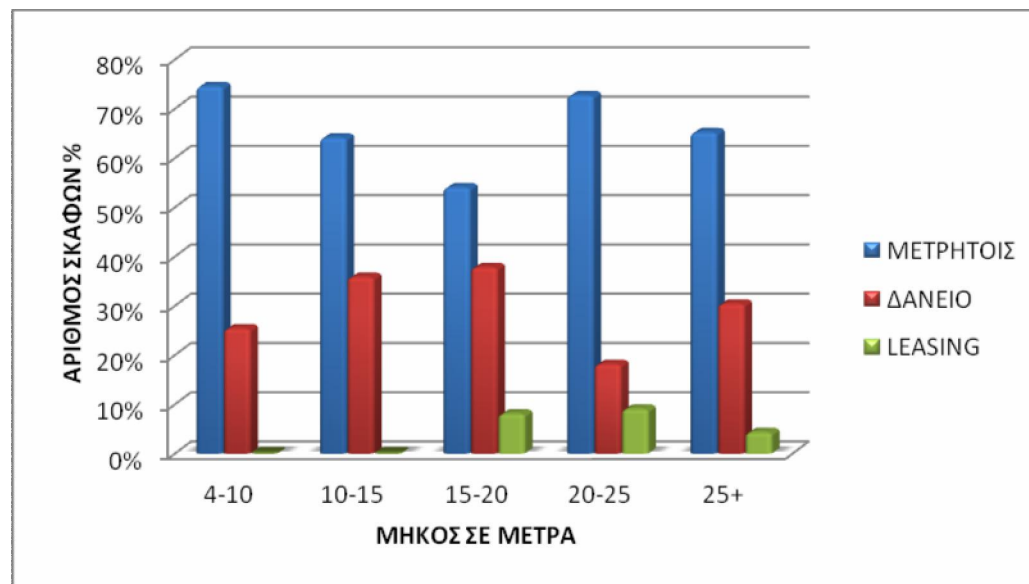
13. Το αγοράσατε: τοις μετρητοίς, μετρητά και δάνειο, leasing;

Πίνακας 6.16β – Τρόπος πληρωμής για την αγορά του σκάφους (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΜΕΤΡΗΤΟΙΣ	ΔΑΝΕΙΟ	LEASING	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	75%	25%	0%	100%
10-15	64%	36%	0%	100%
15-20	54%	38%	8%	100%
20-25	73%	18%	9%	100%
25+	65%	30%	4%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.16β – Τρόπος πληρωμής για την αγορά του σκάφους (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

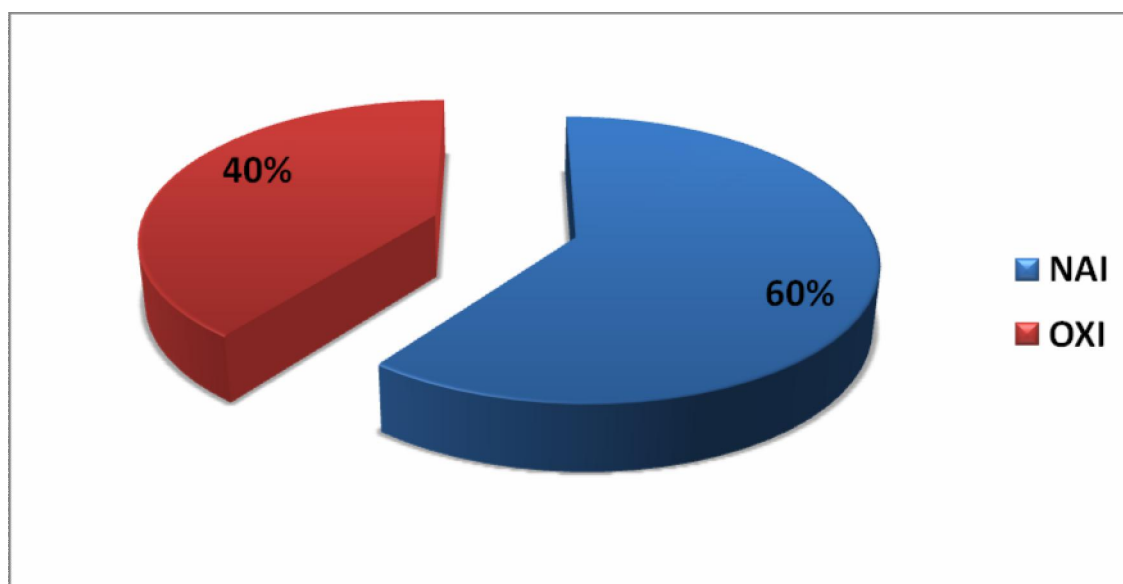
14. Είχατε άλλα σκάφη πριν από αυτό που έχετε σήμερα;

Πίνακας 6.17β – Κατοχή άλλου σκάφους στο παρελθόν

	%
ΝΑΙ	60%
ΟΧΙ	40%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.17β – Κατοχή άλλου σκάφους στο παρελθόν



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Το 60% των ερωτηθέντων ιδιοκτητών σκαφών δήλωσε πως είχε και στο παρελθόν σκάφος ενώ το 40% πως αυτό το οποίο χρησιμοποιεί τώρα είναι το πρώτο του σκάφος.

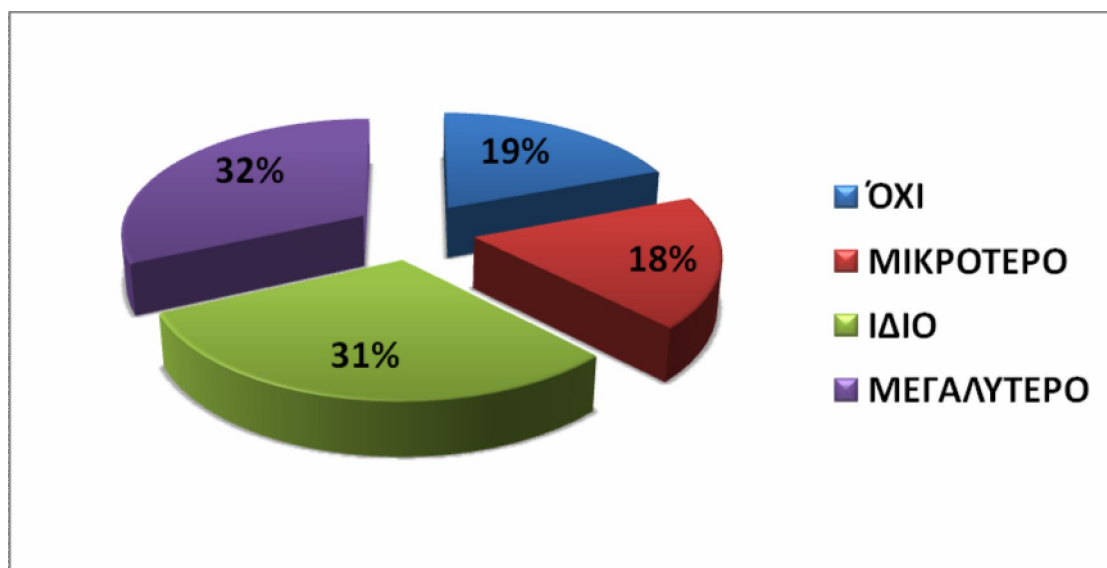
15. Θα ξαναγοράζατε σκάφος;

Πίνακας 6.18β – Πιθανότητα αγοράς σκάφους στο μέλλον

	%
ΌΧΙ	19%
ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ	18%
ΙΔΙΟ	31%
ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ	32%
ΣΥΝΟΛΟ	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.18β – Πιθανότητα αγοράς σκάφους στο μέλλον



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Σε αυτή την ερώτηση που διερευνά την πρόθεση του ιδιοκτήτη για το αν θα ξαναγόραζε σκάφος και εάν ναι αν θα ήταν το ίδιο μέγεθος, μικρότερο ή μεγαλύτερο το 32% απάντησε πως θα ξαναγόραζε μεγαλύτερο σκάφος και το 31% θα ξαναγόραζε το ίδιο σκάφος. Το επόμενο μεγαλύτερο ποσοστό είναι το 19% και ανήκει σε αυτούς που δε θα ξαναγόραζαν σκάφος και λίγο πιο κάτω στο 18% βρίσκονται εκείνοι οι ιδιοκτήτες που θα αγόραζαν μικρότερο σκάφος.

Γ. ΧΡΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ (ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ)

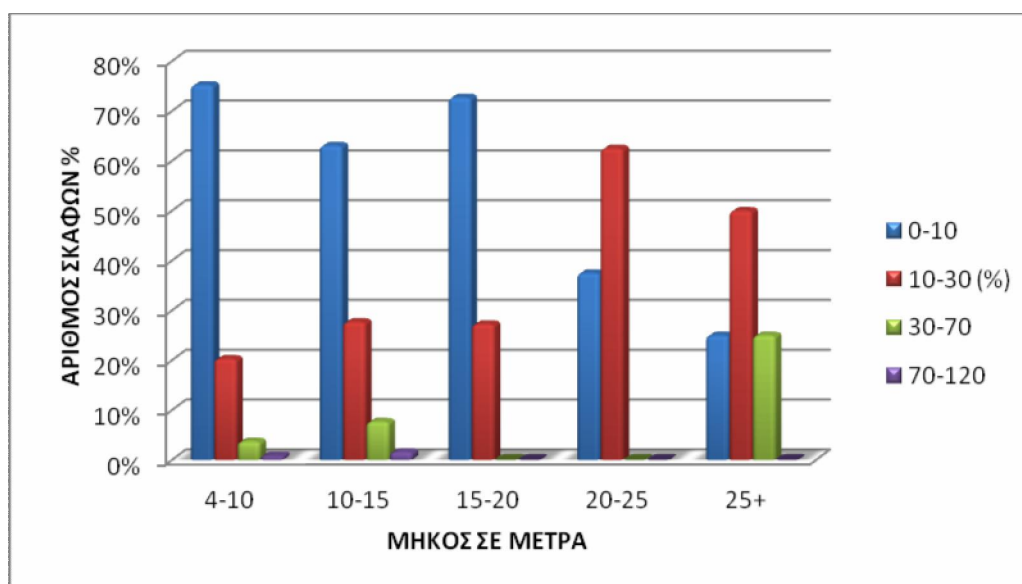
1. Πόσους προορισμούς πραγματοποιείτε ετήσια;

Πίνακας 6.1γ – Αριθμός προορισμών/έτος (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	0-10 (%)	10-30 (%)	30-70 (%)	70-120 (%)	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	75%	20%	4%	1%	100%
10-15	63%	28%	8%	2%	100%
15-20	73%	27%	0%	0%	100%
20-25	38%	63%	0%	0%	100%
25+	25%	50%	25%	0%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.1γ – Αριθμός προορισμών/έτος (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

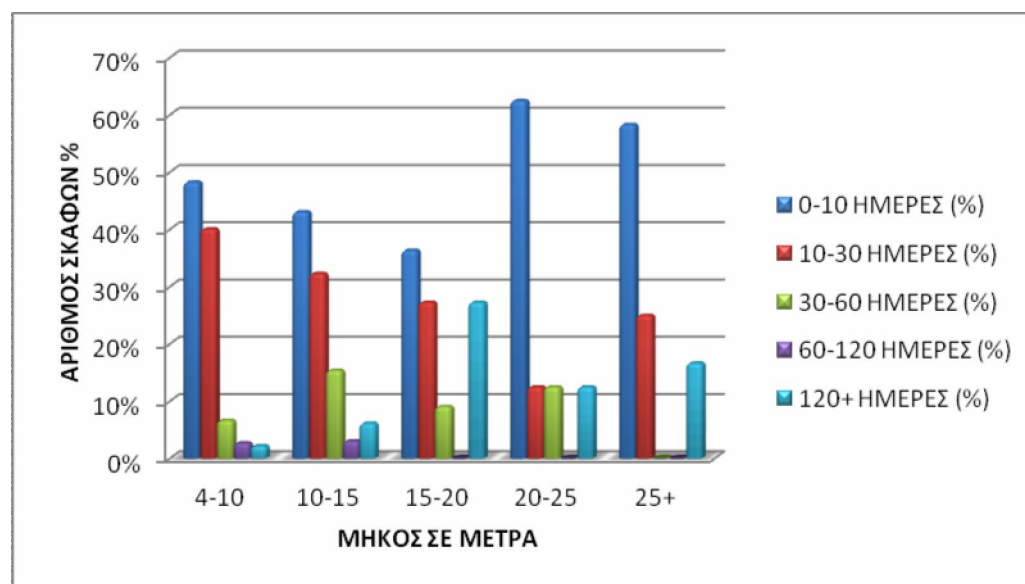
2. Ασχολείστε εσείς προσωπικά με την συντήρηση/επισκευή;

Πίνακας 6.2γ – Προσωπική εργασία (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	0-10 ΗΜΕΡΕΣ (%)	10-30 ΗΜΕΡΕΣ (%)	30-60 ΗΜΕΡΕΣ (%)	60-120 ΗΜΕΡΕΣ (%)	120+ ΗΜΕΡΕΣ (%)	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	48%	40%	7%	3%	2%	100%
10-15	43%	32%	15%	3%	6%	100%
15-20	36%	27%	9%	0%	27%	100%
20-25	63%	13%	13%	0%	13%	100%
25+	58%	25%	0%	0%	17%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.2γ – Προσωπική εργασία (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

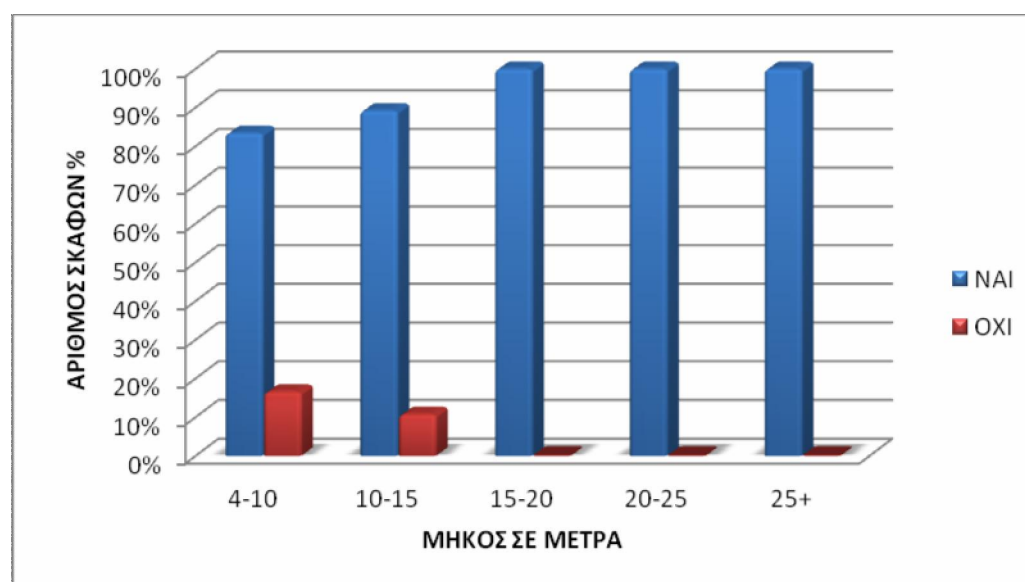
3. Πραγματοποιείται επίσκευές σε Ελληνικές εγκαταστάσεις;

Πίνακας 6.3γ – Επίσκευές σε Ελληνικές εγκαταστάσεις (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	83%	17%	100%
10-15	89%	11%	100%
15-20	100%	0%	100%
20-25	100%	0%	100%
25+	100%	0%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.3γ – Επίσκευές σε Ελληνικές εγκαταστάσεις (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

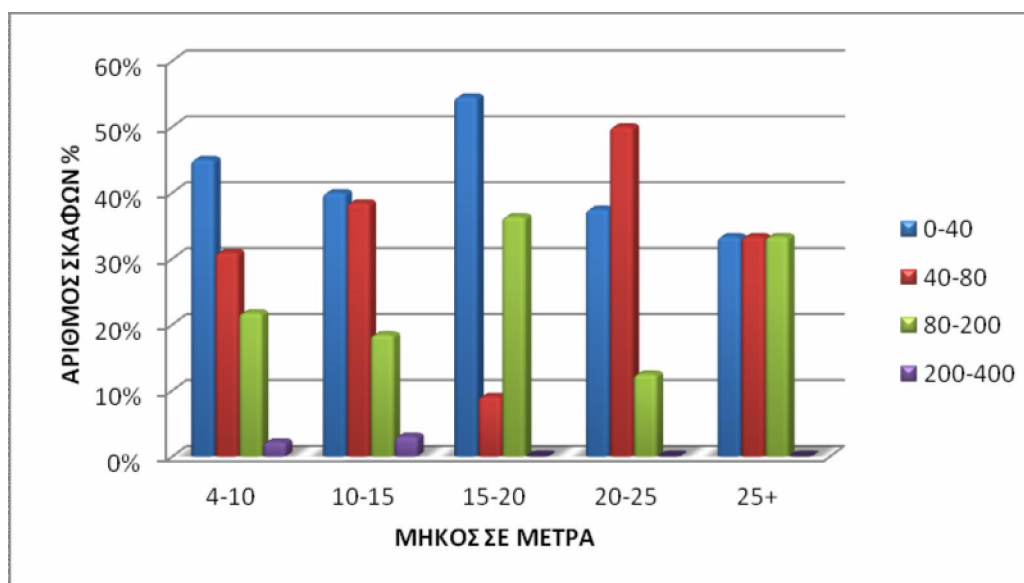
4. Πόσες ημέρες το χρόνο το κινείται;

Πίνακας 6.4γ – Κινητικότητα σκάφους (ημέρες/έτος) (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	0-40	40-80	80-200	200-400	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	45%	31%	22%	2%	100%
10-15	40%	38%	18%	3%	100%
15-20	55%	9%	36%	0%	100%
20-25	38%	50%	13%	0%	100%
25+	33%	33%	33%	0%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.4γ – Κινητικότητα σκάφους (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

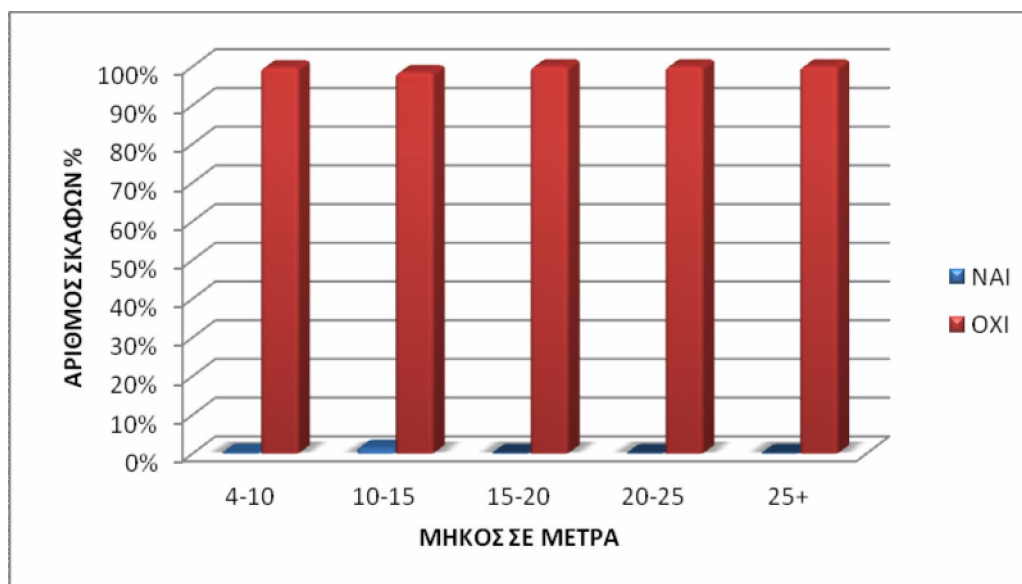
5. Το χρησιμοποιείτε για: εκμετάλλευση, διακοπές, βόλτα, ψάρεμα, ιστιοπλοϊκούς αγώνες;

Πίνακας 6.5γ – Χρήση σκάφους για εκμετάλλευση (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	0%	100%	100%
10-15	2%	98%	100%
15-20	0%	100%	100%
20-25	0%	100%	100%
25+	0%	100%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.5γ – Χρήση σκάφους για εκμετάλλευση (ανάλογα το μήκος)



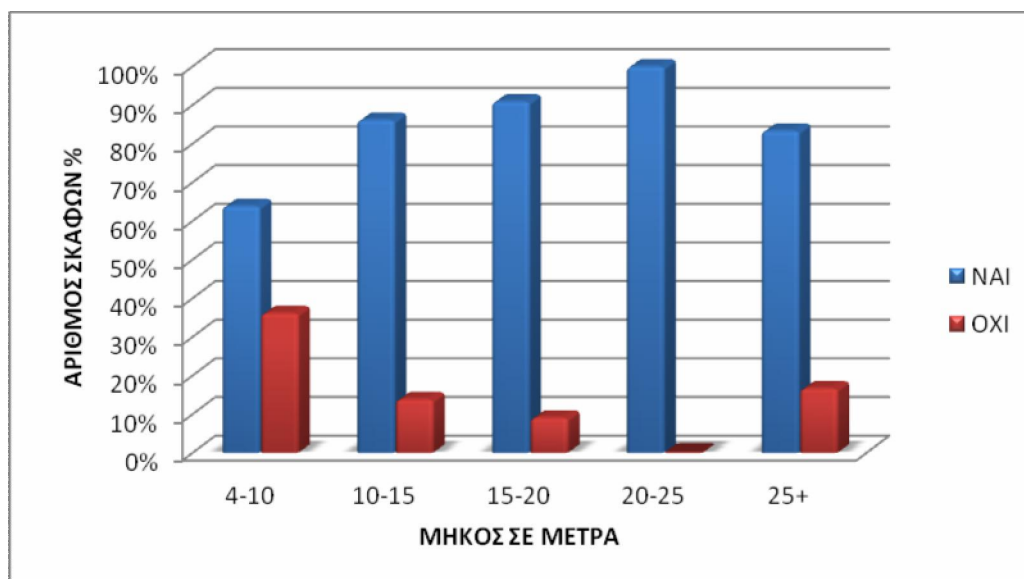
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.6γ – Χρήση σκάφους για διακοπές (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	64%	36%	100%
10-15	86%	14%	100%
15-20	91%	9%	100%
20-25	100%	0%	100%
25+	83%	17%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.6γ – Χρήση σκάφους για διακοπές (ανάλογα το μήκος)



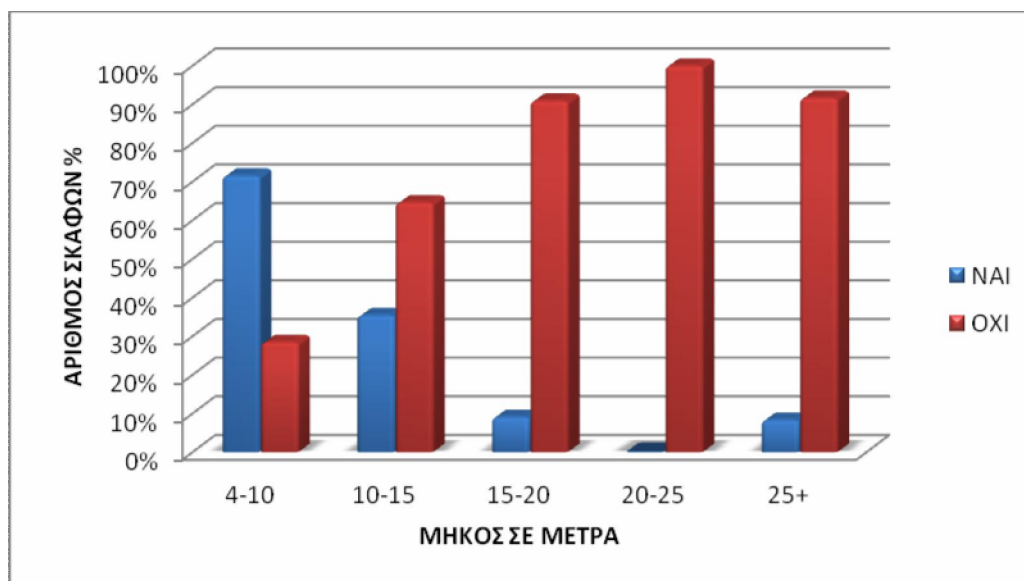
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.7γ – Χρήση σκάφους για βόλτα (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	72%	28%	100%
10-15	35%	65%	100%
15-20	9%	91%	100%
20-25	0%	100%	100%
25+	8%	92%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.7γ – Χρήση σκάφους για βόλτα (ανάλογα το μήκος)



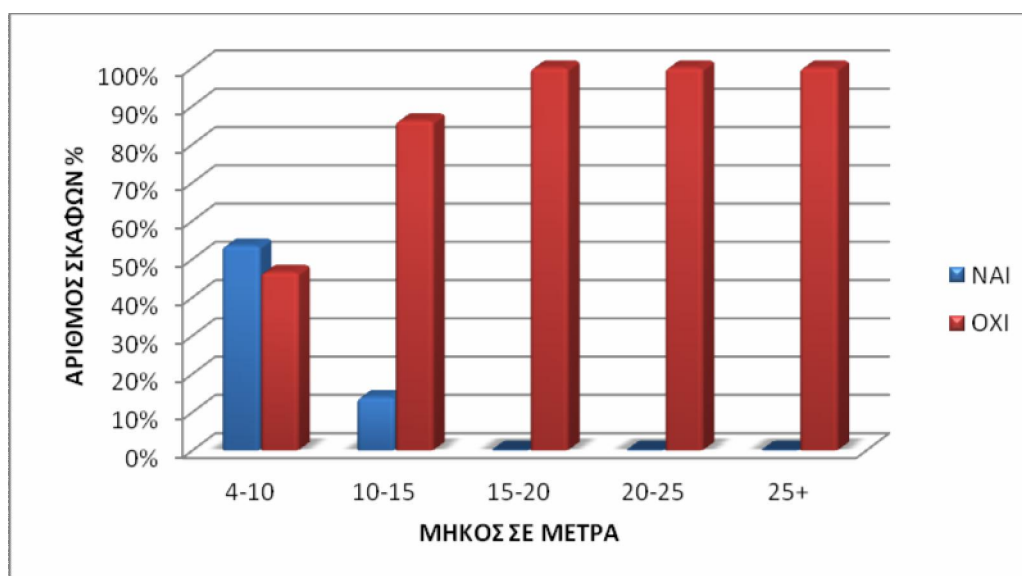
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.8γ – Χρήση σκάφους για ψάρεμα (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	53%	47%	100%
10-15	14%	86%	100%
15-20	0%	100%	100%
20-25	0%	100%	100%
25+	0%	100%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.8γ – Χρήση σκάφους για ψάρεμα (ανάλογα το μήκος)



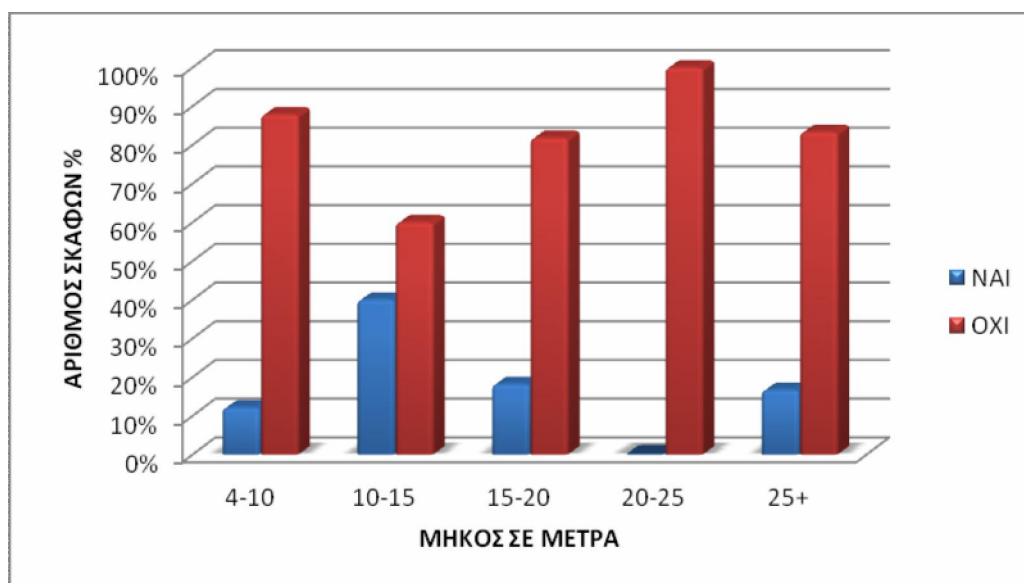
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Πίνακας 6.9γ – Χρήση σκάφους για ιστιοπλοϊκούς αγώνες (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	12%	88%	100%
10-15	40%	60%	100%
15-20	18%	82%	100%
20-25	0%	100%	100%
25+	17%	83%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.9γ – Χρήση σκάφους για ιστιοπλοϊκούς αγώνες (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

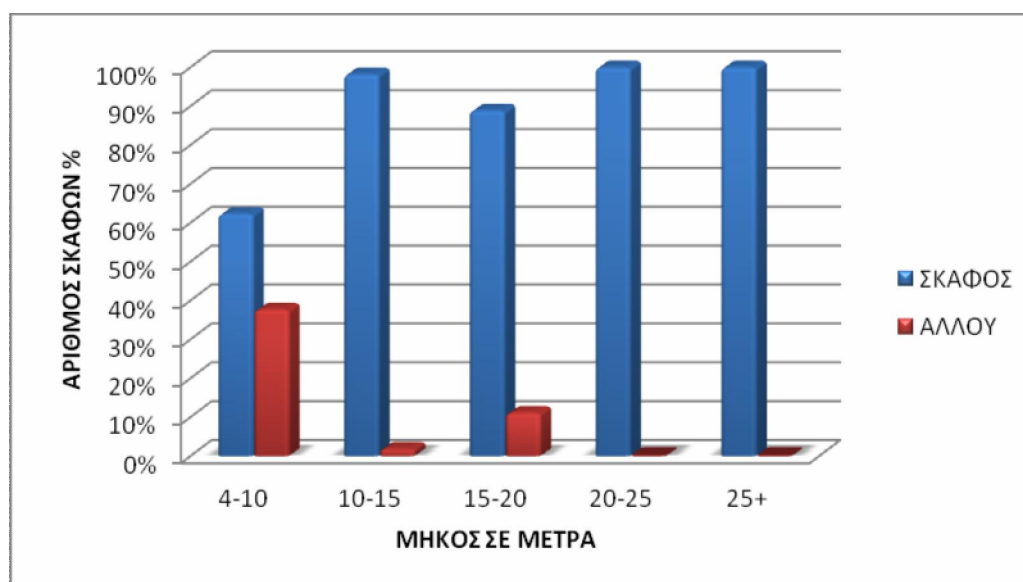
6. Εάν το χρησιμοποιείται για τις διακοπές, διαμένετε στο σκάφος ή αλλού;

Πίνακας 6.10γ – Διαμονή κατά τις διακοπές (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΣΤΟ ΣΚΑΦΟΣ	ΑΛΛΟΥ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	62%	38%	100%
10-15	98%	2%	100%
15-20	89%	11%	100%
20-25	100%	0%	100%
25+	100%	0%	100%
	71%	29%	

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.10γ – Διαμονή κατά τις διακοπές (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Το 71% χρησιμοποιεί το σκάφος για τη διαμονή του κατά τις διακοπές αντί για κάποιο κατάλυμα. Αυτό δείχνει το αυτό το 71% περιλαμβάνει σκάφη τα οποία διαθέτουν χώρους κατάλληλους για διαμονή.

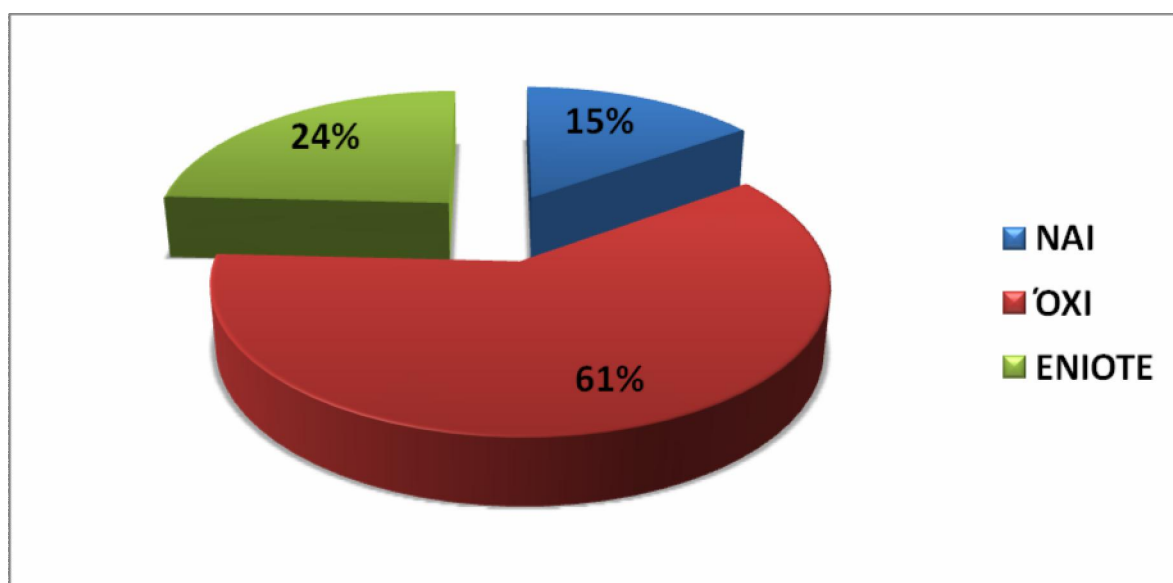
7. Όταν φιλοξενείται φίλους, συμβάλουν στα έξοδα διακοπών με το σκάφος;

Πίνακας 6.11γ – Συμβολή φιλοξενούμενων στα έξοδα

	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
ΝΑΙ	76	15%
ΌΧΙ	303	61%
ΕΝΙΟΤΕ	121	24%
ΣΥΝΟΛΟ	500	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.11γ – Συμβολή φιλοξενούμενων στα έξοδα



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

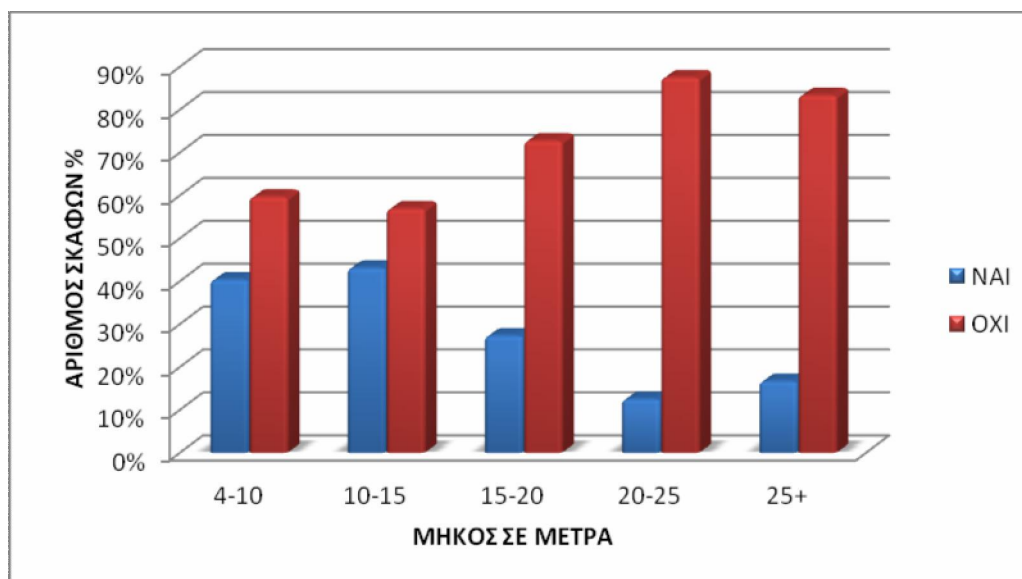
Το 61% υποστηρίζει ότι όταν φιλοξενεί φίλους στο σκάφος δεν συμμετέχουν στα έξοδα του σκάφους. Μόνο το 15% δηλώνει πως οι προσκεκλημένοι έχουν συμμετοχή στα έξοδα.

Πίνακας 6.12γ – Συμβολή φιλοξενούμενων στα έξοδα (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	40%	60%	100%
10-15	43%	57%	100%
15-20	27%	73%	100%
20-25	13%	88%	100%
25+	17%	83%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.12γ – Συμβολή φιλοξενούμενων στα έξοδα (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

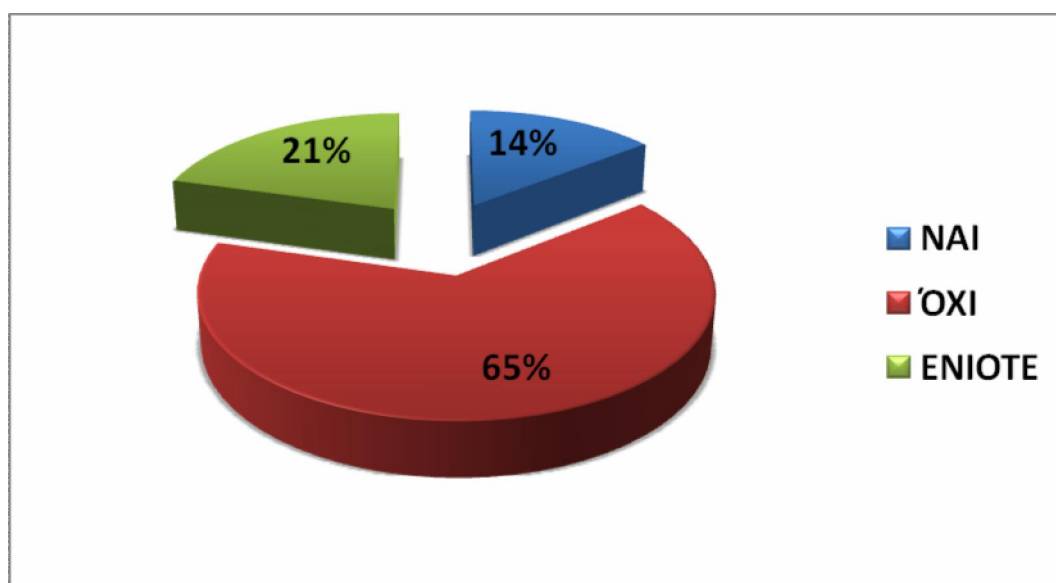
8. Χρησιμοποιείται το σκάφος φιλοξενώντας Έλληνες ή ξένους συνεργάτες για την προώθηση της εργασίας σας;

Πίνακας 6.13γ – Προώθηση εργασίας μέσω του σκάφους

	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
ΝΑΙ	72	14%
ΌΧΙ	325	65%
ΕΝΙΟΤΕ	103	21%
ΣΥΝΟΛΟ	500	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.13γ – Προώθηση εργασίας μέσω του σκάφους



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

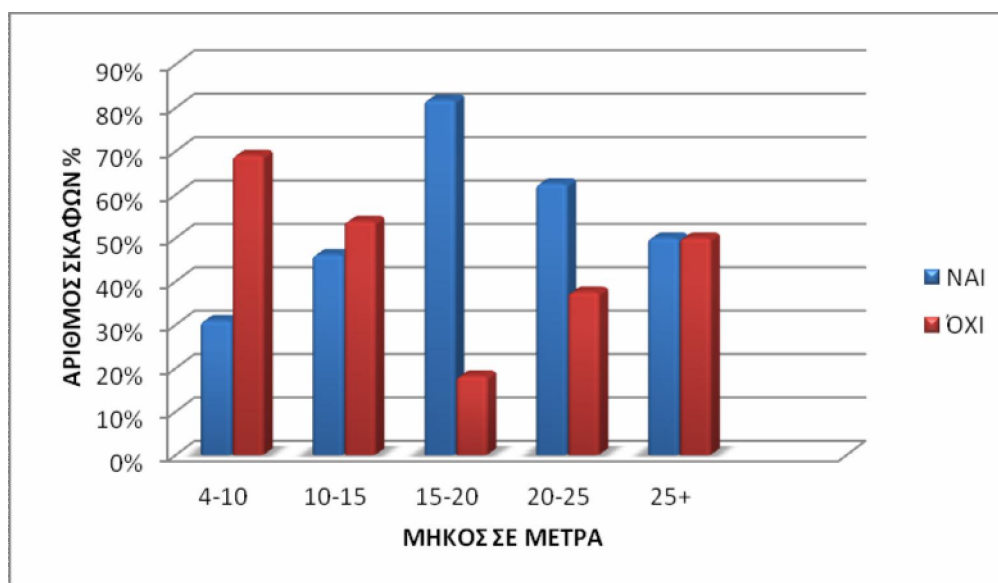
Το 65% δεν χρησιμοποιεί το σκάφος ως μέσο προώθησης της εργασίας του σε αντίθεση με το 14% που το χρησιμοποιεί προκειμένου να προωθήσει επαγγελματικές υποθέσεις.

Πίνακας 6.14γ – Προώθηση εργασίας μέσω του σκάφους (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	31%	69%	100%
10-15	46%	54%	100%
15-20	82%	18%	100%
20-25	63%	38%	100%
25+	50%	50%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.14γ – Προώθηση εργασίας μέσω του σκάφους (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

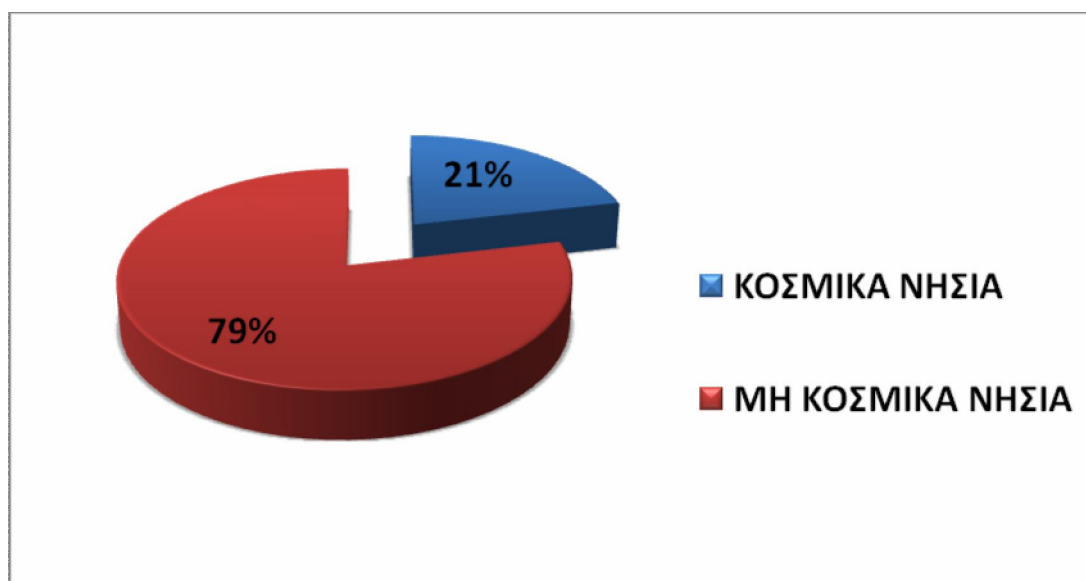
9. Επισκέπτεσθε περισσότερο τα γνωστά κοσμικά νησιά και παραλίες ή προτιμάτε να εξερευνάτε νησιά και μέρη με λιγότερο κόσμο;

Πίνακας 6.15γ – Προτίμηση προορισμού

	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	%
ΚΟΣΜΙΚΑ ΝΗΣΙΑ	107	21%
ΜΗ ΚΟΣΜΙΚΑ ΝΗΣΙΑ	393	79%
ΣΥΝΟΛΟ	500	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.15γ – Προτίμηση προορισμού



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

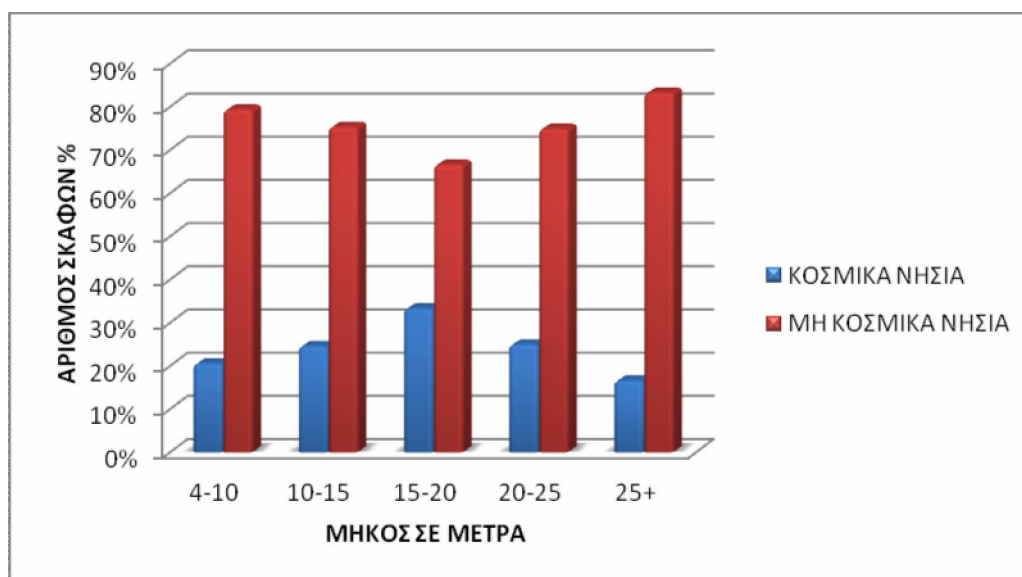
Τα μη κοσμικά μέρη είναι αυτά στην πρώτη προτίμηση των ιδιοκτητών σκαφών με ποσοστό 79% ενώ μόνο το 21% προτιμά να επισκέπτεται κοσμικά νησιά.

Πίνακας 6.16γ – Προτίμηση προορισμού (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΚΟΣΜΙΚΑ	ΜΗ ΚΟΣΜΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	21%	79%	100%
10-15	25%	75%	100%
15-20	33%	67%	100%
20-25	25%	75%	100%
25+	17%	83%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 6.16γ – Προτίμηση προορισμού (ανάλογα το μήκος)



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

7. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ ΜΑΡΙΝΩΝ ΚΑΙ ΣΗΜΑΙΑΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της καταμέτρησης των σκαφών αναψυχής στις μαρίνες Αλίμου, Ζέας, Γλυφάδας, Φλοίσβου, Βουλιαγμένης, Φαλήρου και Σουνίου. Τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται αφορούν τα σκάφη τα οποία βρισκόνταν στην μαρίνα την στιγμή της καταμέτρησης.

7.1 Μαρίνα Αλίμου

Η μαρίνα Αλίμου είναι σίγουρα μία από τις δημοφιλέστερες ελληνικές μαρίνες. Η συνολική της χωρητικότητα ανέρχεται σε 1000 μόνιμες θέσεις σκαφών εκ των οποίων 50 θέσεις για μεγάλες θαλαμηγούς άνω των 25 μέτρων. Από τη καταμέτρηση που έγινε προέκυψε ότι εντός του χώρου της μαρίνας υπήρχαν συνολικά 837 σκάφη (83,7%). Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν αναλυτικά τη καταγραφή των σκαφών.

Πίνακας 7.1α - Κατηγορία 1^η από 5 - 15 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
516 (61,6%)	513 (99,4%)	3 (0,6%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.1β - Κατηγορία 2^η από 15 - 20 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
253 (30,2%)	241 (95,3%)	12 (4,7%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.1γ - Κατηγορία 3^η από 20 - 30 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
62 (7,4%)	48 (77,4%)	14 (22,6%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.1δ - Κατηγορία 4^η από 30 μ. Και πάνω

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
6 (0,7%)	4 (66,7%)	2 (33,3%)

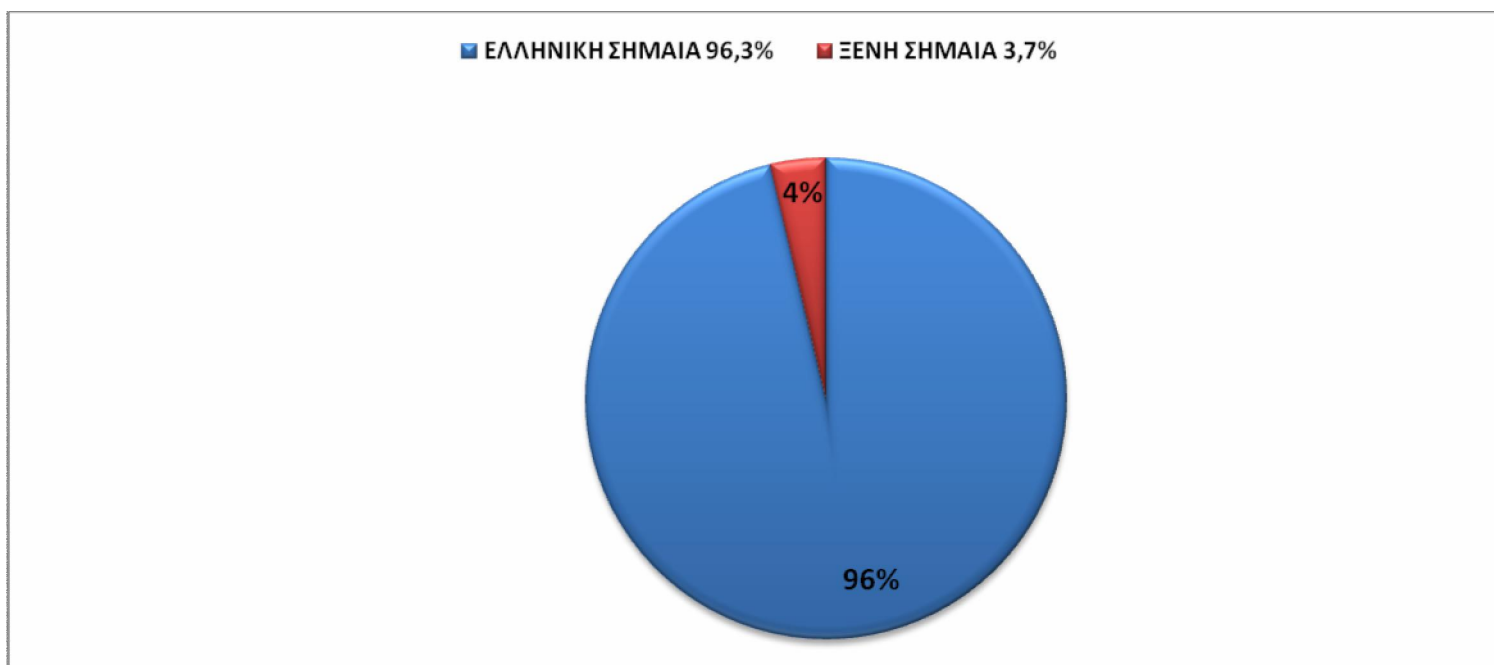
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.1ε - Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
837 (100%)	806 (96,3%)	31 (3,7%)

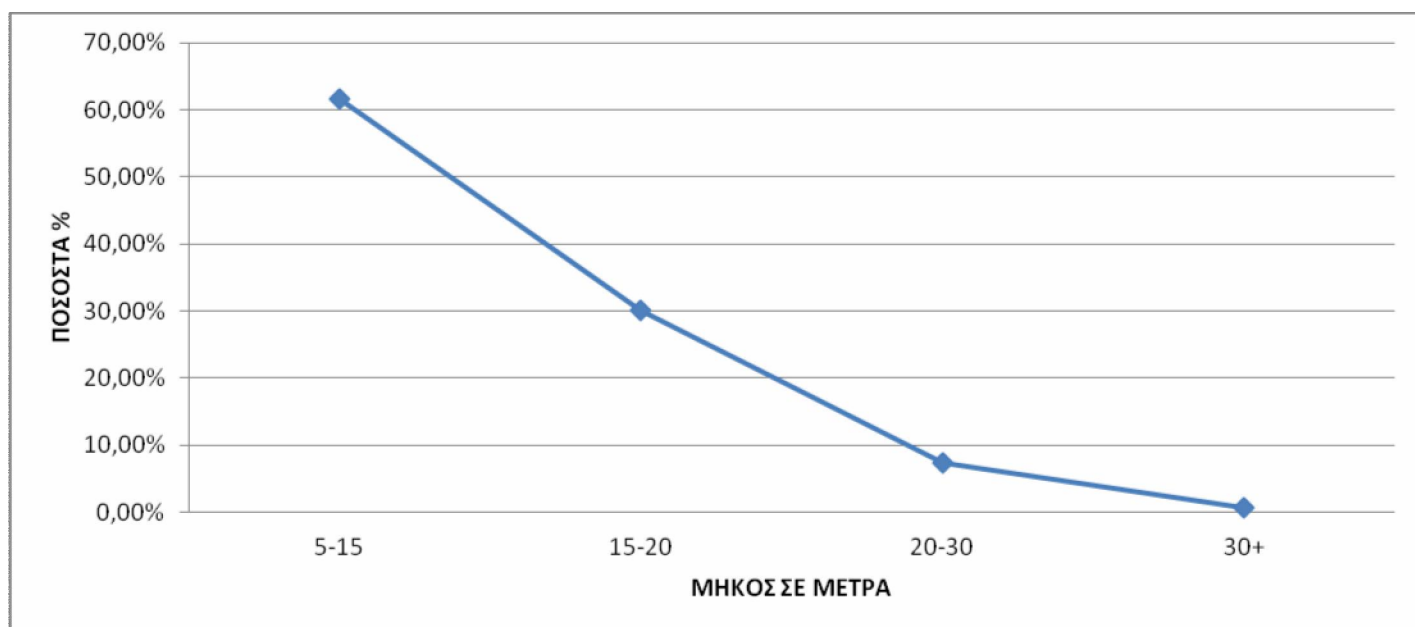
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.1α – Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία (Μαρίνα Αλίμου)



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.1β – Συνολικά ποσοστά με βάση το μήκος (Μαρίνα Αλίμου)



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Μετά τη καταγραφή των αποτελεσμάτων παρατηρήθηκε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των σκαφών αναψυχής, δηλαδή το 61,6 % που βρίσκονταν στη μαρίνα, ανήκε στην πρώτη ομαδοποιημένη κατηγορία των 5-15μ. όπου το 99,4% είχε ελληνική σημαία. Επίσης διαπιστώθηκε πως όσο αυξάνονταν το μήκος των σκαφών, αυξάνονταν και τα σκάφη που κατείχαν ξένη σημαία. Πιο συγκεκριμένα στη κατηγορία 20 – 30μ. παρουσιάστηκε ο μεγαλύτερος αριθμός σκαφών που έφεραν ξένη σημαία.

7.2 Μαρίνα Ζέας

Η μαρίνα Ζέας είναι μία από τις πιο ιστορικές ελληνικές μαρίνες. Η συνολική της χωρητικότητα ανέρχεται σε 670 θέσεις και μπορεί να φιλοξενήσει σκάφη μέχρι 80 μέτρα. Από τη καταμέτρηση που έγινε προέκυψε ότι εντός του χώρου της μαρίνας υπήρχαν συνολικά 583 σκάφη (87%). Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν αναλυτικά τη καταγραφή των σκαφών.

Πίνακας 7.2α - Κατηγορία 1^η από 5 - 15 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
442 (75,8%)	436 (98,6%)	6 (1,4%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.2β - Κατηγορία 2^η από 15 - 20 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
33 (5,7%)	28 (84,8%)	5 (15,2%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.2γ - Κατηγορία 3^η από 20 - 30 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
71 (12,2%)	48 (67,6%)	23 (32,4%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.2δ - Κατηγορία 4^η από 30 μ. Και πάνω

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
37 (6,3%)	13 (35,1%)	24 (64,9%)

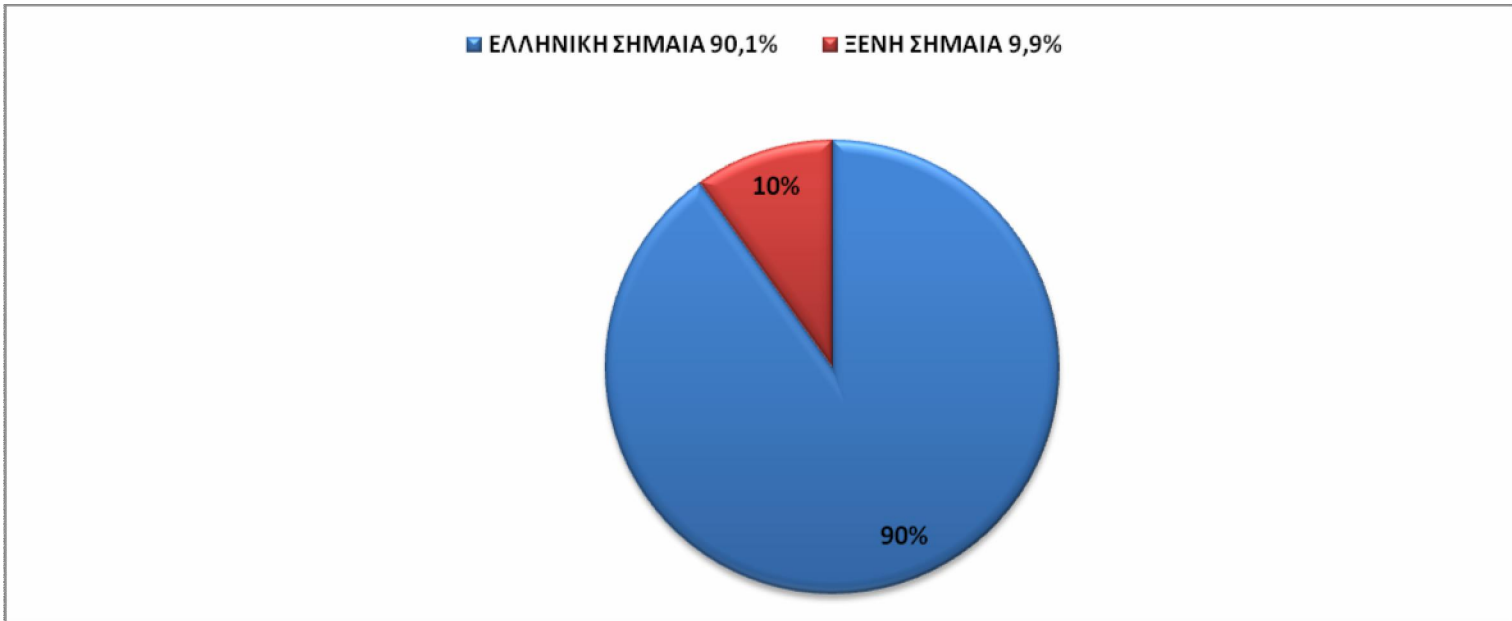
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.2ε - Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
583(100%)	525 (90,1%)	58 (9,9%)

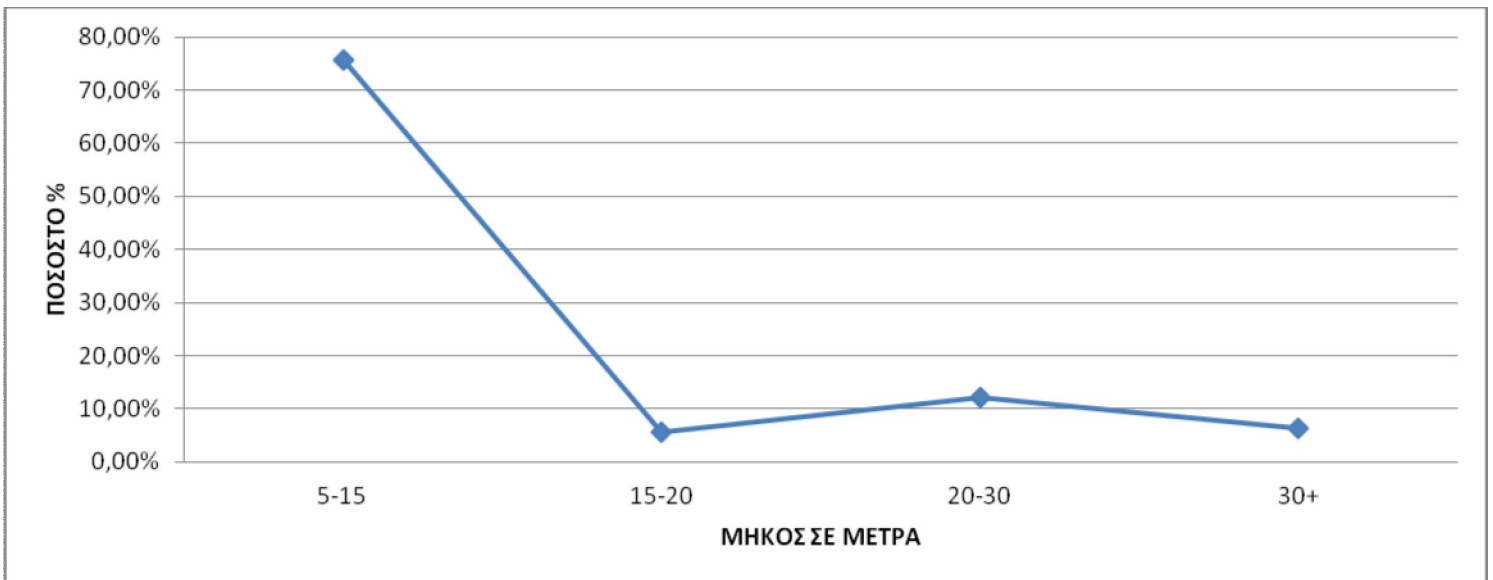
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.2α – Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία (Μαρίνα Ζέας)



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.2β – Συνολικά ποσοστά με βάση το μήκος (Μαρίνα Ζέας)



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Ξανά και στη μαρίνα Ζέας η κυρίαρχη ομαδοποίηση με βάση το μήκος είναι η κατηγορία των 5-15μ. με ποσοστό 75,8% (442 σκάφη). Φυσικά, άξιο παρατήρησης χρήζει το γεγονός ότι τα πλοία με ξένη σημαία αντιπροσώπευαν περίπου το 10% συνολικά. Παράλληλα τα σκάφη που έφεραν ξένη σημαία ανήκουν στις δύο μεγαλύτερες κατηγορίες μήκους των 20 - 30 και 30 μ. Και πάνω.

7.3 Μαρίνα Γλυφάδας

Η μαρίνα που καλύπτει τις ανάγκες ελλιμενισμού στην Αττική είναι της Γλυφάδας, η διαχείριση της οποίας ανήκει στο ελληνικό Δημόσιο. Η μαρίνα Γλυφάδας αποτελείται από τέσσερις μικρούς κόλπους με χωρητικότητα σκαφών στον πρώτο 180, στον δεύτερο 100, στον τρίτο 280 και στον τέταρτο 250 σκάφη. Η μαρίνα Γλυφάδας περιλαμβάνει θαλάσσιο χώρο καθώς και χερσαία ζώνη ακτής, δηλαδή αμμώδη παραλία συνολικού μήκους 3 χιλιομέτρων. Στη μαρίνα είναι δυνατόν να φιλοξενηθούν περίπου 800 σκάφη. Από την επίσκεψη στη μαρίνα στις διαπιστώθηκε ότι το πλήθος των σκαφών ανέρχονταν σε 621. Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν αναλυτικά τα αποτελέσματα.

Πίνακας 7.3α - Κατηγορία 1^η από 5 - 15 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
507 (81,6%)	494 (97,4%)	13 (2,6%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.3β - Κατηγορία 2^η από 15 - 20 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
58 (9,3%)	30 (51,7%)	28 (48,3%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.3γ - Κατηγορία 3^η από 20 - 30 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
52 (8,4%)	22 (42,3%)	30 (57,7%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.3δ - Κατηγορία 4^η από 30 μ. Και πάνω

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
4 (0,6%)	2 (50%)	2 (50%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.3ε - Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
621 (100%)	548 (88,2%)	73 (11,8%)

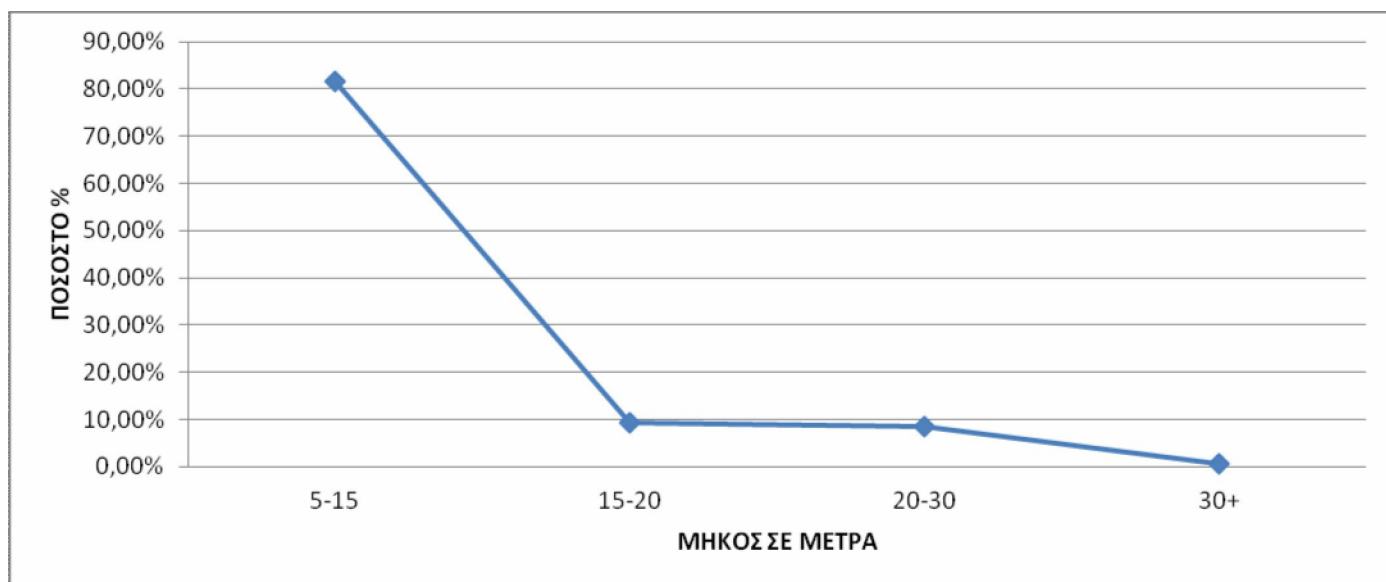
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.3α - Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία (Μαρίνα Γλυφάδας)



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.3β – Συνολικά ποσοστά με βάση το μήκος (Μαρίνα Γλυφάδας)%



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Τα σκάφη των 5-15μ. με ποσοστό 81,6% (507 σκάφη) βρίσκονται στη πρώτη θέση. Επίσης τα σκάφη με ξένη σημαία ήταν περισσότερα συγκριτικά με τις άλλες δύο μαρίνες και αρχειοθετούνται κατά κύριον λόγο στις κατηγορίες των 15 – 20 και 20 – 30 μέτρων. Τέλος στη κατηγορία των 35μ. και πάνω έχουμε ένα πολύ μικρό αριθμό σκαφών (4), φαινόμενο που δε παρατηρήθηκε στις προαναφερθείσες μαρίνες.

7.4 Μαρίνα Φλοίσβου

Στην μαρίνα σήμερα λειτουργούν 303 θέσεις ελλιμενισμού πρυμνοδέτησης, από 15μ. έως 70μ+ και βύθισμα από 4,5μ έως 16μ, από τις οποίες οι 173 μπορούν να φιλοξενήσουν σκάφη άνω των 30 μέτρων. Ο αριθμός των σκαφών αναψυχής που εθεάθησαν στις ήταν 255. Οι παρακάτω πίνακες φανερώνουν πώς διαμορφώθηκε η κατανομή των σκαφών.

Πίνακας 7.4α - Κατηγορία 1^η από 5 - 15 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
91 (35, 7%)	85 (93, 4%)	6 (6, 6%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.4β - Κατηγορία 2^η από 15 - 20 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
64 (25, 1%)	48 (75%)	16 (25%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.4γ - Κατηγορία 3^η από 20 - 30 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
68 (26, 7%)	40 (58, 8%)	28 (41, 2%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.4δ - Κατηγορία 4^η από 30 μ. Και πάνω

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
32 (12, 5%)	16 (50%)	16 (50%)

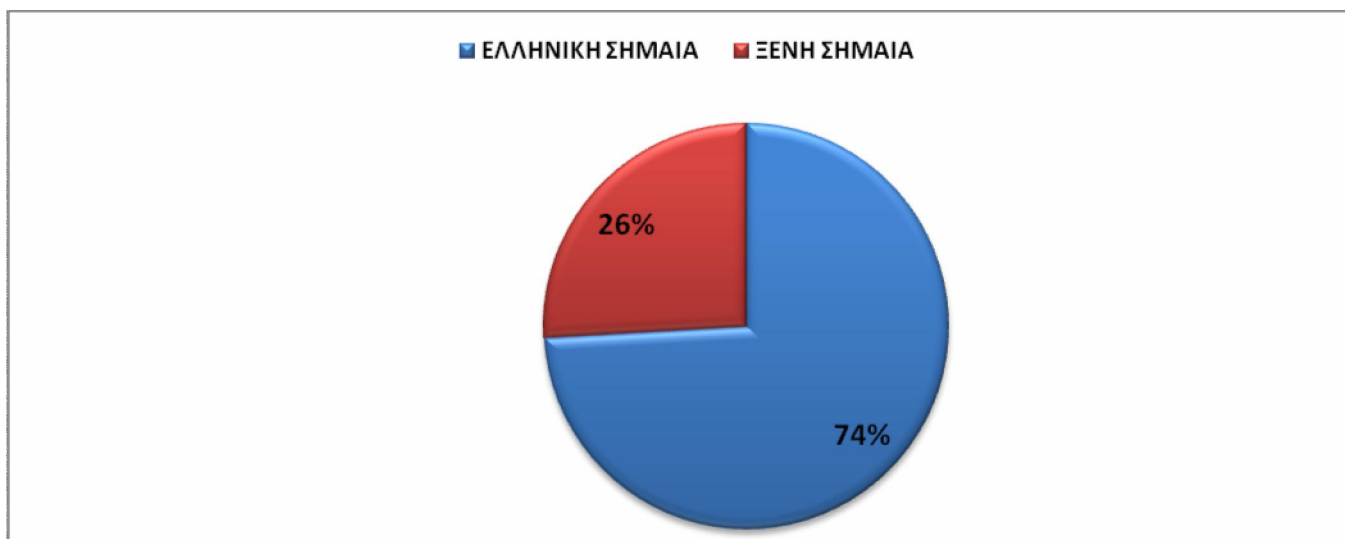
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.4ε - Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
255 (100%)	189 (74, 1%)	66 (25, 9%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

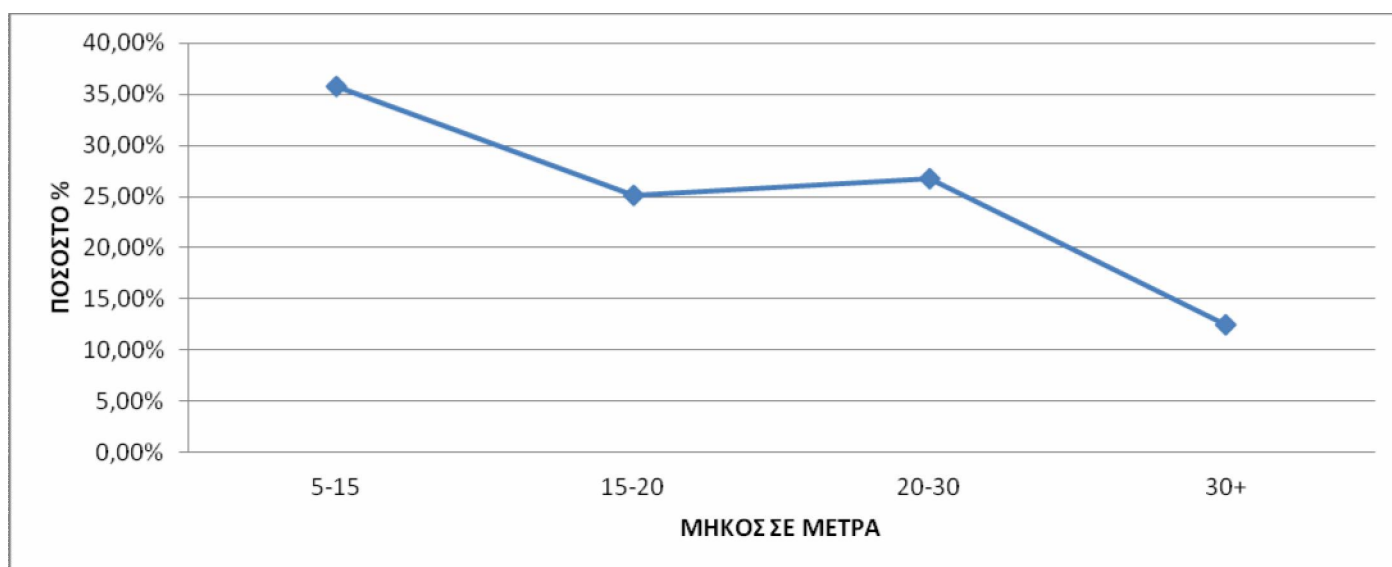
Διάγραμμα 7.4α – Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία (Μαρίνα Φλοίσβου)



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Είναι ευδιάκριτο πώς η μαρίνα του φλοίσβου αποτελούνταν κατά ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό από μεγαλύτερα μεγέθη σκαφών τα οποία κατατάσσονται στις κατηγορίες 20 – 30 και 30 μέτρα και πάνω γεγονός που επιβεβαιώνει τη χρήση της μαρίνας για θαλαμηγούς. Όσον αφορά την ομαδοποίηση με βάση τη σημαία παρατηρήθηκε πως το 26% των σκαφών κατείχε ξένη σημαία. Ένα ποσοστό που είναι το μεγαλύτερο αναλογικά με το μέγεθος της μαρίνας

Διάγραμμα 7.4β – Συνολικά ποσοστά με βάση το μήκος (Μαρίνα Φλοίσβου)%



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

7.5 Μαρίνα Βουλιαγμένης

Η Μαρίνα διαθέτει 102 θέσεις για θαλαμηγούς και σκάφη αναψυχής. Το μέγιστο βάθος της Μαρίνας είναι 5,5 μ. και βρίσκεται νότια της Αθήνας, 20 χμ. από το λιμάνι του Πειραιά στον Κόλπο του Σαρωνικού στην περιοχή της Βουλιαγμένης. Καταγράφηκαν συνολικά 56 σκάφη. Οι παρακάτω πίνακες παρουσιάζουν με λεπτομέρεια τα αποτελέσματα.

Πίνακας 7.5α - Κατηγορία 1^η από 5 - 15 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
10 (17, 9%)	10 (100%)	-

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.5β - Κατηγορία 2^η από 15 - 20 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
12 (21, 4%)	10 (83, 3%)	2 (16, 7%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.5γ - Κατηγορία 3^η από 20 - 30 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
23 (41, 1%)	15 (65, 2%)	8 (34, 8%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.5δ - Κατηγορία 4^η από 30 μ. Και πάνω

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
11 (19, 6%)	1 (9%)	10 (91%)

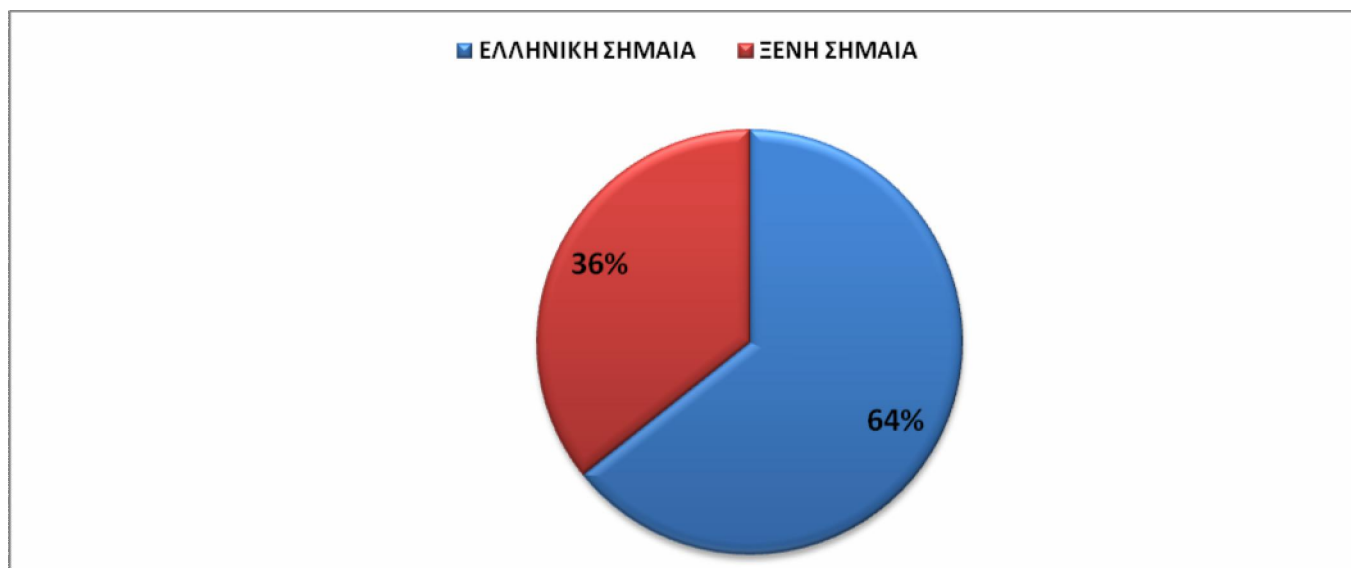
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.5ε - Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
56 (100%)	36 (64, 3%)	20 (35,7 %)

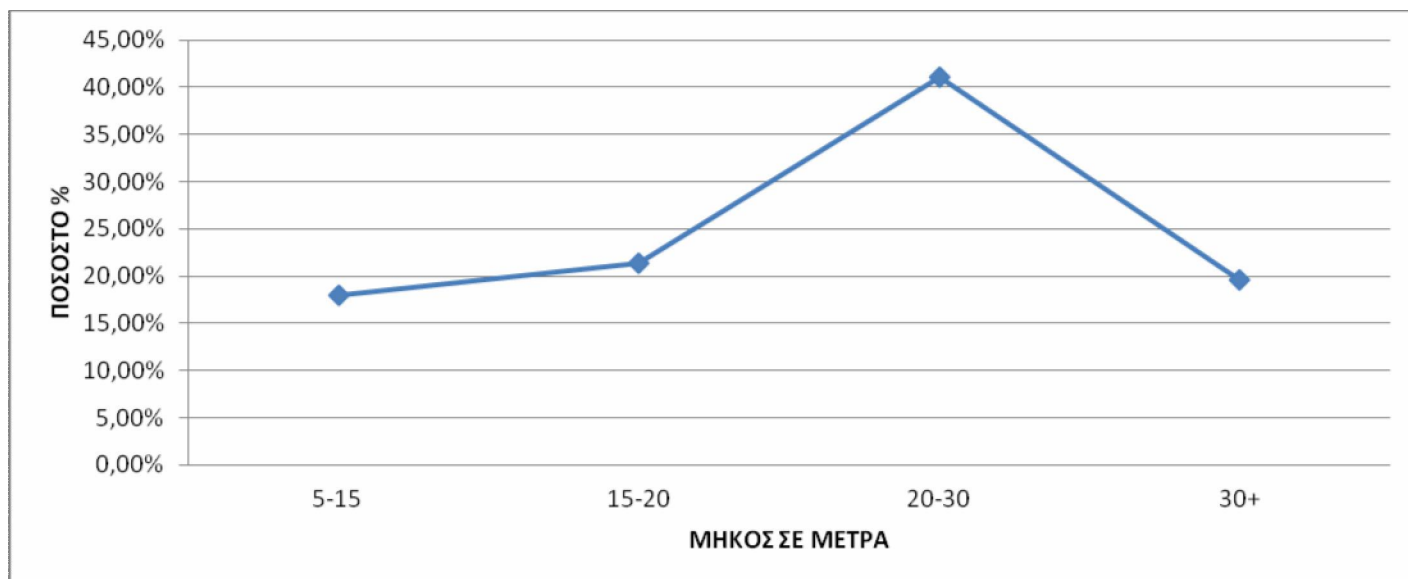
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.5α – Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία (Μαρίνα Βουλιαγμένης)



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.5β – Συνολικά ποσοστά με βάση το μήκος (Μαρίνα Βουλιαγμένης)%



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Γίνεται εύκολα κατανοητό πως η μαρίνα της Βουλιαγμένης είναι μικρότερη σε χωρητικότητα από τις προηγούμενες. Τα σημαντικά σημεία που χρήζουν ανάλυσης είναι :

- Ότι τα περισσότερα σκάφη είχαν μήκος μεταξύ 20 και 30 μέτρων.
- Η συντριπτική πλειοψηφία (91%) της κατηγορίας των 30 μέτρων και πάνω είχαν ξένη σημαία.

7.6 Μαρίνα Φαλήρου

Η μαρίνα Φαλήρου έχει χωρητικότητα 415 θέσεων εκ των οποίων 70 θέσεις έχουν παραχωρηθεί στην Ελληνική Ιστιοπλοϊκή Ομοσπονδία. Η μαρίνα βρίσκεται μόλις 9 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας, 5 χιλιόμετρα από τον Πειραιά και 40 χιλιόμετρα από το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών. Τα παρακάτω αποτελέσματα φανερώνουν την ανάλυση της πληρότητας.

Πίνακας 7.6α – Κατηγορία 1^η από 5 - 15 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
4 (7, 5%)	4 (100%)	-

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.6β – Κατηγορία 2^η από 15 - 20 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
1 (1, 9%)	1 (100%)	-

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.6γ – Κατηγορία 3^η από 20 - 30 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
33 (62, 3%)	24 (72, 7%)	9 (27, 3%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.6δ – Κατηγορία 4^η από 30 μ. Και πάνω

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
15 (28, 3%)	8 (53, 3%)	7 (46, 7%)

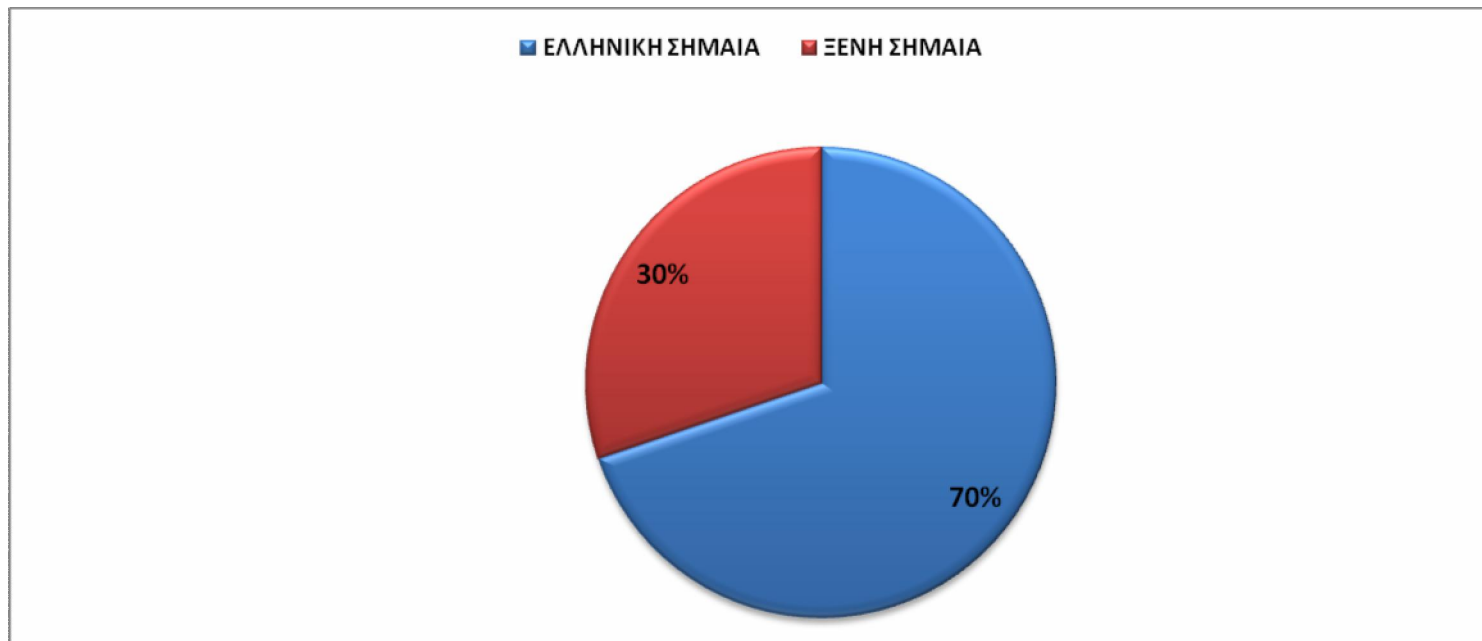
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.6ε – Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
53 (100%)	37 (69, 8%)	16 (30, 2%)

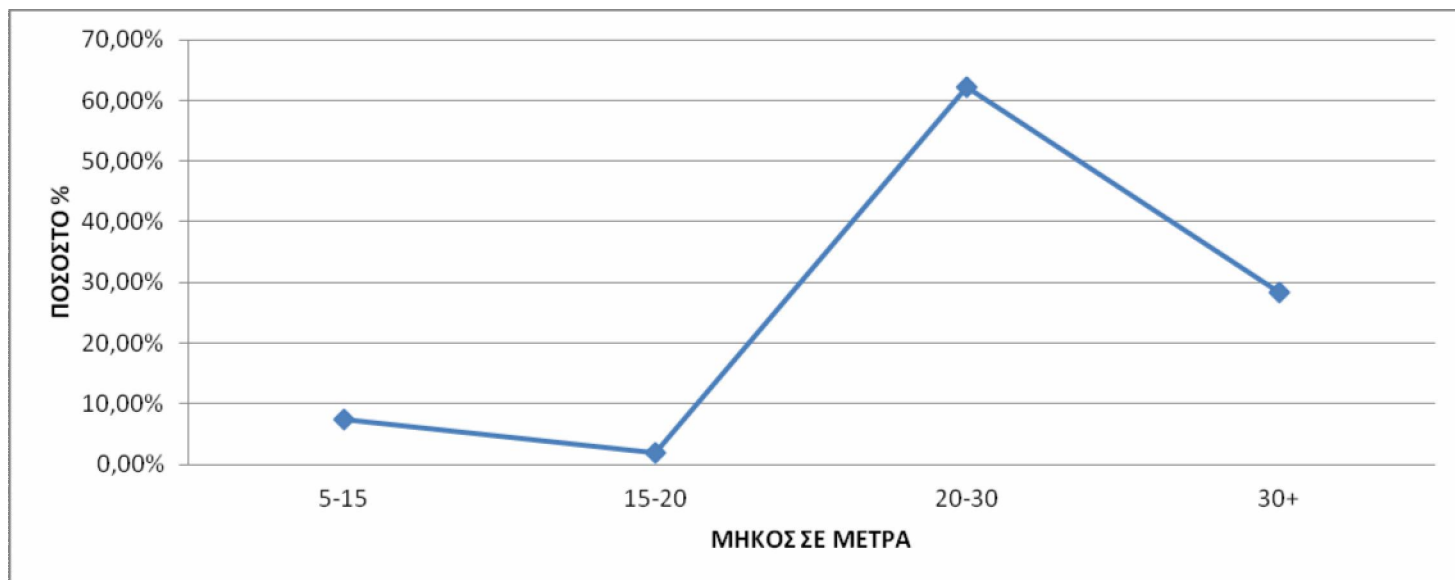
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.6α – Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία (Μαρίνα Φαλήρου)



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.6β – Συνολικά ποσοστά με βάση το μήκος (Μαρίνα Φαλήρου)%



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Στη παραπάνω μαρίνα μονοπωλεί το ενδιαφέρον το γεγονός ότι το 90,6% των σκαφών ήταν πάνω από 20 μέτρα και το 33,3% από αυτά είχαν ξένη σημαία. Φυσικά αυτό οφείλεται και στο χαρακτήρα της μαρίνας που φιλοξενεί κυρίως μεγάλα σκάφη εντός του χώρου της.

7.7 Μαρίνα Σουνίου (Olympic Marine)

Η Olympic Marine ιδρύθηκε το 1969 στο Λαύριο. Στα μέσα της δεκαετίας του 1970, επεκτάθηκε και εξελίχθηκε σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα. Σήμερα σε μία έκταση 150 στρεμμάτων έχει κατασκευαστεί η πιο μεγάλη μαρίνα και το πιο ολοκληρωμένο κέντρο εξυπηρέτησης της Ν.Α Μεσογείου. Επίσης πληρεί όλες τις ολυμπιακές προδιαγραφές και προσφέρει 680 θέσεις για σκάφη αναψυχής. Πιο κάτω είναι τα αποτελέσματα της καταγραφής που αφορούν τη μαρίνα.

Πίνακας 7.7α - Κατηγορία 1^η από 5 - 15 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
86 (39,6%)	83 (96, 5%)	3 (3, 5%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.7β - Κατηγορία 2^η από 15 - 20 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
102 (47%)	97 (95, 1%)	5 (4, 9%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.7γ - Κατηγορία 3^η από 20 - 30 μ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
23 (10, 6%)	19 (82, 6%)	4 (17, 4%)

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.7δ - Κατηγορία 4^η από 30 μ. Και πάνω

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
6 (2, 8%)	4 (66, 7%)	2 (33, 3%)

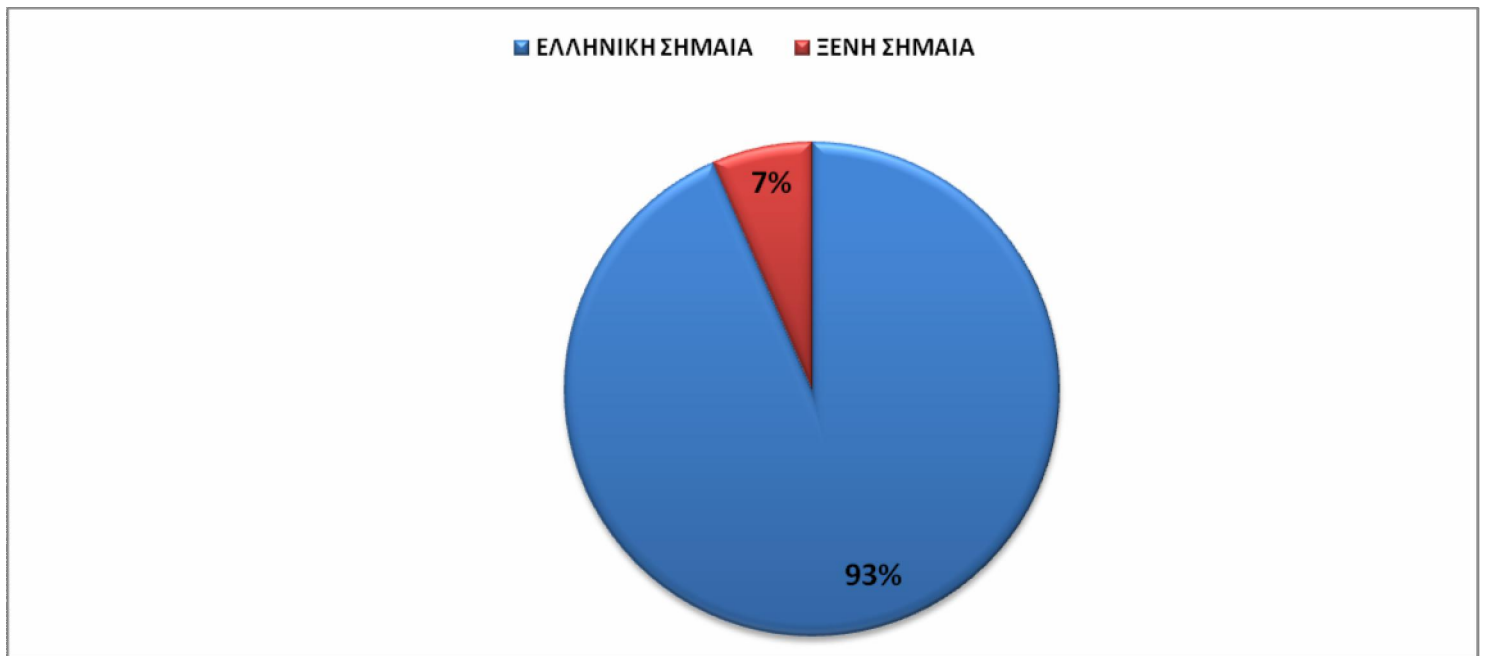
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Πίνακας 7.7ε - Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
217 (100%)	203 (93, 5%)	14 (6, 5%)

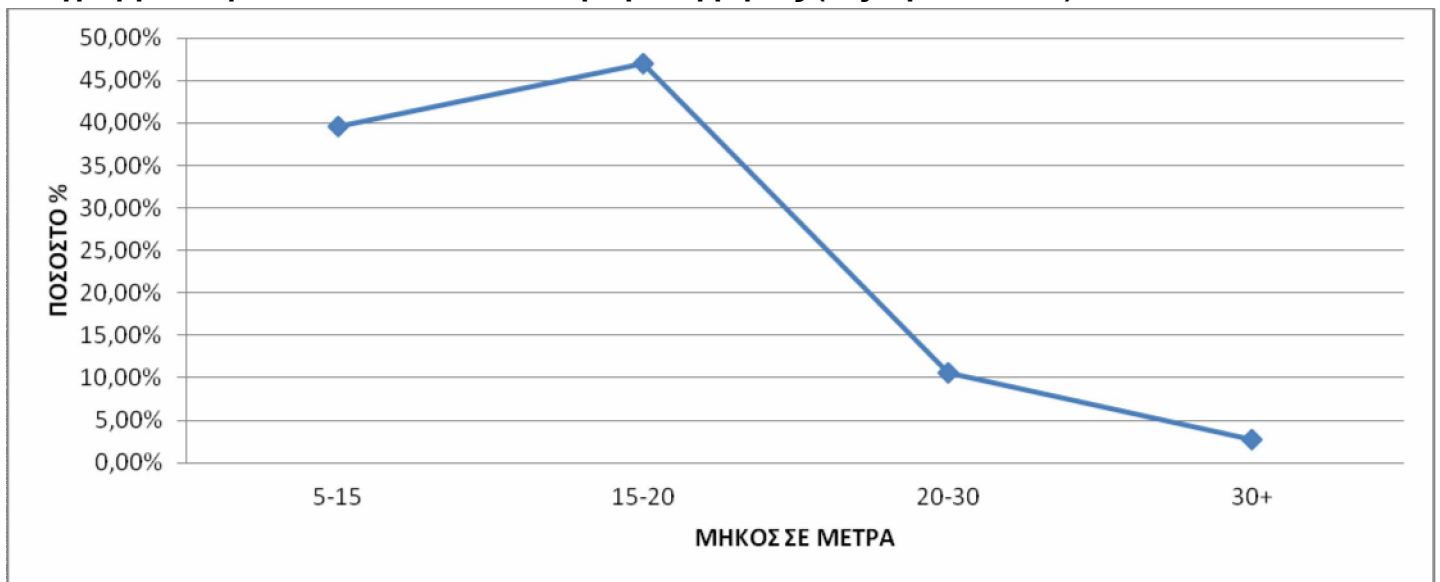
(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.7α – Συνολικά ποσοστά με βάση τη σημαία (Olympic Marine)



(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

Διάγραμμα 7.7β – Συνολικά ποσοστά με βάση μήκος (Olympic Marine)%



(Πηγή: Στοιχεία Έρευνας)

Στη παραπάνω μαρίνα βλέπουμε ότι κυριαρχούν τα σκάφη με μήκος από 5 – 20 μέτρα όπου η συντριπτική τους πλειοψηφία είναι φορείς Ελληνικής σημαίας.

Πίνακας 7.8 – Συνολικός αριθμός σκαφών σε μαρίνες Αττικής (ανά κατηγορία και σημαία)

	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
Κατηγορία 1^η 5-15μ	1624	31
Κατηγορία 2^η 15-20μ	455	68
Κατηγορία 3^η 20-30μ	216	116
Κατηγορία 4^η 30+ μ	48	63
ΣΥΝΟΛΟ	2343	278

(Πηγή: Διπλωματική Εργασία)

8. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΩΝ ΕΤΗΣΙΩΝ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ

Σύμφωνα με στοιχεία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΝΕΕ), ο αριθμός των σκαφών αναψυχής συνολικά ανέρχεται στις 17.700 εκ των οποίων τα 8.000 είναι yachts και σκάφη ημερήσιας χρήσης (4.500 περίπου ιδιωτικά και 3.500 επαγγελματικά επανδρωμένα και μη). 1.000 υπο ξένη σημαία και 8.700 λεμβολογημένα. Για να προκύψουν αυτοί οι αριθμοί, έχουν αφαιρεθεί τα ημερόπολοια, τα θαλάσσια ταξί και γενικά αυτά που είτε δεν είναι ιδιωτικά είτε δεν χρονοναυλώνονται.

Προκειμένου να υπολογίσουμε στην παρούσα φάση τα συνολικά ετήσια έξοδα του κλάδου θα χρησιμοποιήσουμε αυτά τα δεδομένα.

Από τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων σχετικά με τα έξοδα κίνησης, συντήρησης, αποθήκευσης κλπ, των σκαφών αναψυχής προκύπτουν τα παρακάτω ποσά για το δείγμα μας. Οι δαπάνες αυτές είναι χωρισμένες σε ελαστικές και ανελαστικές και αφορούν μέσα έξοδα από το σύνολο του δείγματός μας.

Πίνακας 8.1 – Ανελαστικά Έξοδα Δείγματος

ΑΝΕΛΑΣΤΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	6.790
ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	2.260
ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ	1.975
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ	1.010
ΣΥΝΟΛΟ	12.035

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Όπως βλέπουμε και στον πίνακα 8.1 το σύνολο των ανελαστικών εξόδων για το δείγμα της έρευνας μας είναι 12.035 ευρώ. Στον πίνακα που ακολουθεί (8.2) παρουσιάζονται τα ελαστικά έξοδα του κλάδου. Σε κανένα προσδιορισμό εξόδων δεν περιλαμβάνεται το κόστος αγοράς του σκάφους.

Πίνακας 8.2 – Ελαστικά Έξοδα Δείγματος

ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	
ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΣ	5.300
ΑΠΟΘ.ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ	1.267
ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ	663
ΚΑΥΣΙΜΑ	4.240
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	4.520
ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	6.282
ΣΥΝΟΛΟ	22.272

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Ο πίνακας 8.2 μας δείχνει τα ελαστικά έξοδα του δείγματός μας των οποίων το συνολικό ποσό ανέρχεται σε 22.272 ευρώ. Με βάση λοιπόν αυτούς τους δύο πίνακες που προέκυψαν από τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων της έρευνας μπορούμε να προσδιορίσουμε τα συνολικά έξοδα του κλάδου ανά έτος όπως φαίνεται στον πίνακα 8.3 – Συνολικά έξοδα κλάδου.

Πίνακας 8.3 – Συνολικά έξοδα κλάδου

ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ/ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΚΛΑΔΟΥ/ΕΤΟΣ
17.700	34.307€	607.233.900€

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Αν λοιπόν με βάση τα στοιχεία που έχουμε από το NEE ο συνολικός αριθμός σκαφών στην Ελλάδα είναι 17.700 και τα ετήσια έξοδα του δείγματός μας (598 σκάφη) είναι 34.307€, τότε μπορούμε να πούμε ότι τα συνολικά έξοδα όλου του κλάδου είναι 607.233.900€ ανά έτος. Αυτά τα ποσά αφορούν τα στοιχεία της δειγματοληψίας μόνο ανεξαρτήτως μεγέθους σκαφών και δε μπορούν να χρησιμοποιηθούν για επιμέρους αναγωγές.

9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού, που παρουσιάστηκε στα προηγούμενα κεφάλαια της μελέτης καθώς και από τα στατιστικά αποτελέσματα της δειγματοληψίας προκύπτουν συμπεράσματα που μπορούν να ταξινομηθούν πρώτον ως προς την δυνατότητα ανάπτυξης του κλάδου, δεύτερον ως προς την συμβολή του στην απασχόληση και τρίτον ως προς την συμμετοχή του στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) της Ελλάδος.

9.1 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (YACHTING)

Η μέση αναλογία κατοχής σκαφών αναψυχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ένα (1) σκάφος ανά εκατόν εξήντα τέσσερις (164) κατοίκους. Στην Ελλάδα η αναλογία είναι 1 σκάφος ανά 621 κατοίκους. Η σύγκριση υποδηλώνει ότι υπάρχει μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης του κλάδου στην εσωτερική αγορά.

Στην Ελλάδα με 16.500 χιλιόμετρα ακτογραμμή και περισσότερα από 3000 επισκέψιμα νησιά, καταπληκτικές ακρογιαλιές, καθώς και μεγάλη διάρκεια κατάλληλου καιρού υπάρχει η φυσική υποδομή για την ανάπτυξη του κλάδου. Με την κατάλληλη πολιτική που να προσελκύει ξένα σκάφη αναψυχής να ελλιμενίζονται στην Ελλάδα αντί να τα αποτρέπει, μπορεί να ανατραπεί η παρούσα κατάσταση που παρουσιάζεται στον πίνακα 4.1 του κεφαλαίου 4 και εμφανίζει την Ελλάδα στην τελευταία θέση από πλευράς αριθμού σκαφών και μαρίνων.

Υπάρχουν 2000 μαρίνες στην Βόρεια Ευρώπη και 1200 στη Μεσόγειο. Επειδή η Μεσόγειος αποτελεί καλύτερο τόπο για θαλάσσιο τουρισμό (yachting) λόγω καιρικών συνθηκών και φυσικού περιβάλλοντος φαίνεται να υπάρχει μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης μαρίνων.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να ενισχύσει και την βιομηχανία κατασκευής σκαφών. Από τα αποτελέσματα της έρευνας προέκυψε ότι το 48% των σκαφών κατασκευάζεται στην Ελλάδα και είναι κυρίως μικρά σκάφη, ενώ την ίδια στιγμή στην Ιταλία και την Τουρκία το ενδιαφέρον προσανατολίζεται σε κατασκευή μεγάλων σκαφών. Η φορολογική πολιτική και τα τεκμήρια έχουν επηρεάσει το ενδιαφέρον του κλάδου στα μικρά σκάφη ενώ το περιθώριο κέρδους είναι περισσότερο στα μεγαλύτερα. Εάν η πολιτική αυτή αλλάξει, μπορεί η ζήτηση να μετατοπισθεί σε μεγαλύτερου μεγέθους σκάφη με συνέπεια περισσότερες θέσεις εργασίας, μεγαλύτερη συμμετοχή στο ΑΕΠ, προστιθέμενη αξία στην Ελλάδα και όφελος στην οικονομία και το κέρδος της χώρας.

Μία ανταγωνίστρια χώρα όπως η Τουρκία με 8000 χιλιόμετρα ακτογραμμή διαθέτει 35 μαρίνες χωρητικότητας 10.181 σκαφών (Στοιχεία Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού της Τουρκίας). Σύμφωνα με στοιχεία

του εν λόγω Υπουργείου, η χώρα το 2009 είχε έσοδα 3,5 δις USD από την εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής. Δηλαδή 344.000 USD ανά θέση σκάφους. Επιπρόσθετα το 2009 οι τουρκικές μαρίνες εξυπηρέτησαν 2.155 σκάφη με τουρκική σημαία και 9.113 με ξένη σημαία δηλαδή το 24% με τουρκική σημαία και 76% με ξένη σημαία.

9.2 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (YACHTING) ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ.

Σύμφωνα με τον Oscar Siches, διευθυντή και συνιδιοκτήτη της μαρίνας Pantalan del Mediterraneo στη Μαγιόρκα και μέλος του ICOMIA Marinas Group, στην Βαρκελώνη για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε παράδειγμα επένδυσης σε μαρίνα στην Κροατία. Μετά τον πόλεμο στη σχεδόν εγκαταλειμμένη περιοχή της Rogoznica κατασκευάστηκαν τα πρώτα έργα (1996). Επανεπενδύοντας μόνο τα έσοδά της αναπτύχθηκε με γοργούς ρυθμούς. Στρατηγικά η μαρίνα έχει επικεντρωθεί στην ελίτ της παγκόσμιας ζήτησης. Στον παρακάτω πίνακα 9.1 παρουσιάζεται η επίδραση στην τοπική οικονομία ύστερα από 10 χρόνια λειτουργίας της επένδυσης στη μαρίνα.

Πίνακας 9.1. Επίδραση στην τοπική οικονομία από επένδυση σε μαρίνα στην περιοχή Rogoznica

ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΠΕΝΔΥΣΗ	10 ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ
Τοπικός πληθυσμός	350	Άνω των 2000
Μέση ηλικία πληθυσμού	70	40
Αριθμός απασχολουμένων	30	
Αριθμός επιχειρήσεων	10	100
Τιμή γης ανά μ²	10-20 ευρώ	150-300 ευρώ
Αριθμός εστιατορίων	1	8
Αριθμός καφέ	2	15
Αριθμός καταστημάτων	2	9
Αριθμός τραπεζών	0	2
Αριθμός ιατρείων	0	4
Δημοτικά Σχολεία	0	2

Τα κυριότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανάλυση του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού που παρουσιάζονται στην παρούσα μελέτη καθώς και από στατιστικά αποτελέσματα της δειγματοληψίας είναι τα εξής:

Άμεσες θέσεις εργασίας με βάση τις μαρίνες

Όπως αναφέρεται στην μελέτη με βάση τα στοιχεία του ΕΟΤ και της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος οι θέσεις ελλιμενισμού στις μαρίνες της Αττικής είναι 4.075 με 178 εργαζομένους σε αυτές. Η αναλογία είναι 4,36 εργαζόμενοι για κάθε 100 θέσεις μαρινών. Εάν η αναλογία είναι ίδια και για την υπόλοιπη Ελλάδα τότε οι 8.924 θέσεις ελλιμενισμού σε μαρίνες παράγουν 389 άμεσες θέσεις εργασίας στις μαρίνες.

Άμεσες θέσεις εργασίας με βάση τα σκάφη αναψυχής

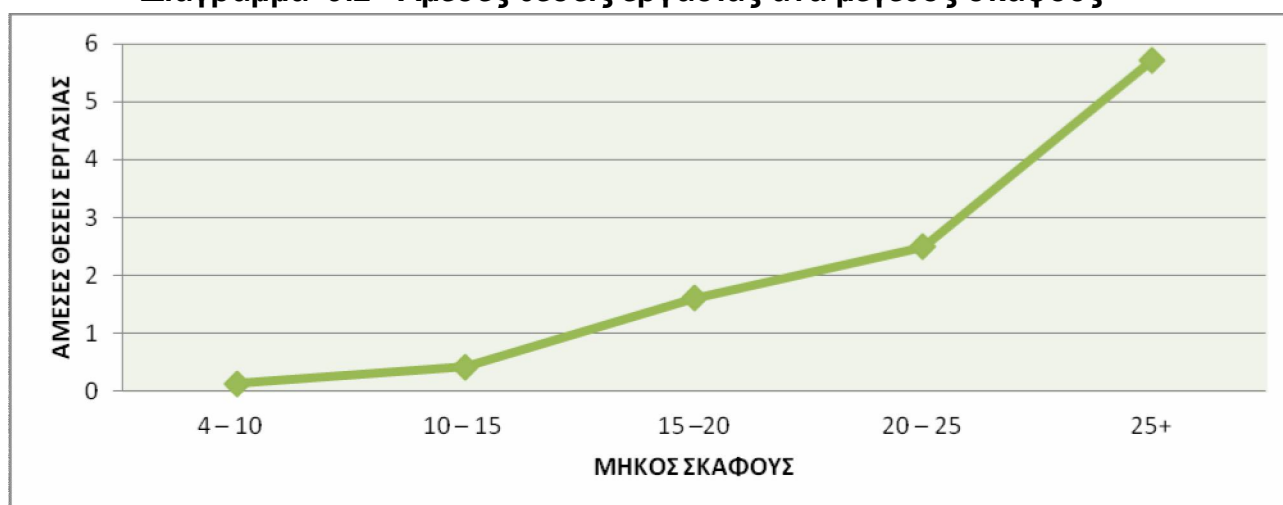
Από τα στοιχεία της δειγματοληψίας που διενεργήθηκε παρουσιάζονται οι άμεσες θέσεις εργασίας σε σχέση με το μήκος των σκαφών.

Πίνακας 9.2– Άμεσες θέσεις εργασίας ανά μέγεθος σκάφους

ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ/ΣΚΑΦΟΣ
4 – 10	55	421	0,13
10 – 15	54	126	0,47
15 – 20	29	18	1,61
20 – 25	30	12	2,5
25+	120	21	5,71

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.2– Άμεσες θέσεις εργασίας ανά μέγεθος σκάφους



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Τα μεγάλα σκάφη εμφανίζουν τη μεγαλύτερη συμβολή ανά σκάφος στις άμεσες θέσεις εργασίας, με συνέπεια και τη μεγαλύτερη επίπτωση στις τοπικές οικονομίες.

Ειδικότερα βάση των στοιχείων της μελέτης που έχουν σχέση με τον αριθμό και το μήκος των ελλιμενιζόμενων σκαφών αναψυχής στις μαρίνες της Αττικής και αναφέρονται αναλυτικά στο κεφάλαιο 7, εκτιμήσαμε τους άμεσα εργαζόμενους στα σκάφη αναψυχής όπως εμφανίζονται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 9.3 – Μεσοσταθμικές άμεσες θέσεις εργασίας ανά σκάφος βάση της διασποράς σκαφών στις μαρίνες της Αττικής

ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ/ΣΚΑΦΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
4-10	858	0,13	111
10-15	797	0,47	374
15-20	523	1,61	842
20-25	247	2,5	617
25+	196	5,71	1119
ΣΥΝΟΛΟ	2621		3063

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Όπως φαίνεται στον πίνακα έχουμε 2.621 σκάφη αναψυχής στην Αττική με 3.063 άμεσες θέσεις εργασίας, δηλαδή περίπου 1,17 άμεσες θέσεις εργασίας ανά σκάφος.

Εάν υποθέσουμε ότι η κατανομή του μεγέθους των σκαφών αναψυχής είναι ίδια με αυτή της Αττικής για όλα τα σκάφη που είναι καταγεγραμμένα στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος τότε θα έχουμε σύνολο $17.700 \times 1,17 = 20.532$ άμεσες θέσεις εργασίας.

Έμμεσες θέσεις εργασίας

Οι έμμεσες θέσεις εργασίας για τον κλάδο των σκαφών αναψυχής μπορούν να βρεθούν με σχετική ακρίβεια εάν χρησιμοποιήσουμε εισροές-εκροές από τον συγκεκριμένο κλάδο και τους πολλαπλασιαστές απασχόλησης της Ελληνικής οικονομίας, αλλά αυτό απαιτεί διερεύνηση πέραν των στόχων της παρούσας μελέτης που αφορά την ανάλυση των αποτελεσμάτων της δειγματοληψίας.

Μπορούμε όμως να έχουμε μια προσεγγιστική τιμή χρησιμοποιώντας στοιχεία από Ισπανικές μελέτες. Επειδή όμως η παραγωγική βάση της Ελλάδας και της Ισπανίας δεν είναι ίδιες θα πρέπει τα αποτελέσματα που θα προκύψουν να θεωρηθούν ως υπερτιμημένα λόγω της μεγαλύτερης παραγωγικής βάσης της Ισπανίας έναντι της Ελλάδας.

Σύμφωνα με τον Oscar Siches, διευθυντή και συνιδιοκτήτη της μαρίνας Pantalan del Mediterraneo στη Μαγιόρκα και μέλος του ICOMIA Marinas Group, στην Βαρκελώνη για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας. Έτσι λοιπόν για τις μαρίνες της Ελλάδας παρουσιάζονται οι άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 9.4 – Άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας στις μαρίνες της Ελλάδας

ΜΑΡΙΝΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ*	ΑΜΕΣΕΣ ΘΕΣΕΙΣ**	ΕΜΜΕΣΕΣ ΘΕΣΕΙΣ**
ΑΛΙΜΟΣ	1080	47	1080
ΖΕΑ	620	27	620
ΓΛΥΦΑΔΑ	810	35	810
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	303	13	303
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	115	5	115
ΦΑΛΗΡΟ	130	6	130
ΣΟΥΝΙΟ	680	30	680
ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ	337	15	337
ΓΟΥΒΙΑ	1235	54	1235
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	100	4	100
ΛΕΥΚΑΔΑ	620	27	620
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	250	11	250
ΣΑΝΗ	215	9	215
ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ	315	14	315
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	242	9	242
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	222	9	222
ΚΩΣ	250	11	250
ΣΑΜΟΣ	260	11	260
ΛΕΡΟΣ	220	9	220
ΜΕΘΑΝΑ	70	3	70
ΡΟΔΟΣ	600	26	600
ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	250	11	250
ΣΥΝΟΛΟ	8924	397	8924

*(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

** Βάση Στοιχείων Ισπανικής Μελέτης

Ακόμα πρέπει να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με τον Oscar Siches για κάθε μια θέση εργασίας σε μαρίνα δημιουργούνται 9 θέσεις εργασίας στην τοπική οικονομία.

Για την Ελλάδα, λαμβάνοντας υπ' όψη την εποχικότητα και τις διαφορές όσον αφορά την διάρθρωση της οικονομίας μας σε σχέση με την Ισπανία, εκτιμάται ότι απασχολούνται στον κλάδο περί τις 40.000 άτομα κατά μέσο όρο.

Ανάπτυξη νέων θέσεων ελλιμενισμού και έμμεσων θέσεων εργασίας

Όπως βλέπουμε στον παρακάτω πίνακα οι θέσεις ελλιμενισμού ανά Km ακτογραμμής είναι 0,5 για την Ελλάδα. Ο μέσος όρος των χωρών της Μεσογείου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Τουρκίας είναι 8,9. Η Ελλάδα παρουσιάζει τον χαμηλότερο μέσο όρο θέσεων ελλιμενισμού από όλες τις χώρες. Εάν είχε τον μέσο όρο θα έπρεπε να είχε 142.000 θέσεις ελλιμενισμού (8,9 μ.ο x16.040km) με συνέπεια 142.000 έμμεσες θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της οικονομίας.

Πίνακας 9.5 - Θέσεις ελλιμενισμού και ακτογραμμή της Μεσογείου

	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΩΝ (km)	Μ.Ο ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ/ km ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ
ΕΛΛΑΔΑ	8,924	16.040	0,5
ΓΑΛΛΙΑ	226,000	6.316	35,8
ΚΡΟΑΤΙΑ	13,416	8.032	1,7
ΙΤΑΛΙΑ	130,000	9.532	13,6
ΙΣΠΑΝΙΑ	130,555	6.882	18,9
ΤΟΥΡΚΙΑ	8,659	9.827	0.9
ΜΑΛΤΑ	1,108	196,8	5,6
ΜΟΝΤΕΝΕΓΚΡΟ	837	293,5	2,9
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	1,475	1.381	1,1
ΣΥΝΟΛΟ	520,974	58.500,3	8,9

(Πηγή: <http://el.wikipedia.org>, <http://www.cluster-maritime.fr/article.php?lang=Uk&id=21>, <http://www.worldwidemarinasales.com/en/news/6.html?PHPSESSID=38853ae39b5114552a1e2ad0ca5810c2>, <http://www.charterworld.com/news/tag/myba>)

Κατοχή σκαφών αναψυχής και έμμεσες θέσεις εργασίας

Εάν πάρουμε την κατοχή σκάφους αναψυχής ανά κάτοικο, ήτοι 1 σκάφος ανά 164 κατοίκους στην ΕΕ, ενώ στην Ελλάδα είναι 1 σκάφος ανά 621 κατοίκους, υπάρχει δυνατότητα να προσεγγίσουμε τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο οπότε θα είχαμε 67.000 σκάφη αναψυχής (11.000.000x164=67.000).

Όπως έχουμε αναφέρει για κάθε σκάφος υπάρχει περίπου 1,17 θέση εργασίας, άρα με βάση τα πληθυσμιακά στοιχεία θα μπορούσαμε να έχουμε 78.390 άμεσες θέσεις εργασίας και τις αναλογούσες έμμεσες θέσεις.

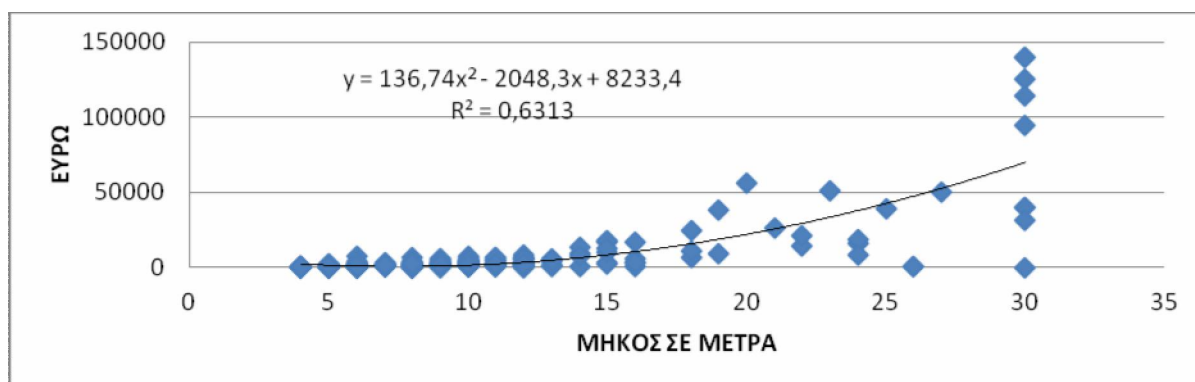
Έξοδα σκαφών αναψυχής

Για την καλύτερη απεικόνιση των αποτελεσμάτων του δείγματός μας τα έξοδα των σκαφών αναψυχής χωρίστηκαν σε ελαστικά και ανελαστικά.

Τα ανελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν την συντήρηση, τα ανταλλακτικά, την ασφαλιστική κάλυψη και τις πιστοποιήσεις, ενώ τα ελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν τον ελλιμενισμό, την αποθήκευση στην ξηρά, τα λιμενικά τέλη, τα καύσιμα, τον τουρισμό και την τροφοδοσία του σκάφους. Τα ανελαστικά έξοδα δηλαδή αφορούν εκείνα τα έξοδα τα οποία ο ιδιοκτήτης του σκάφους δε μπορεί να τα αποφύγει ενώ τα ελαστικά αφορούν εκείνα τα έξοδα τα οποία είναι στην κρίση του και στην δυνατότητά του για το αν θα τα πραγματοποιήσει ή όχι.

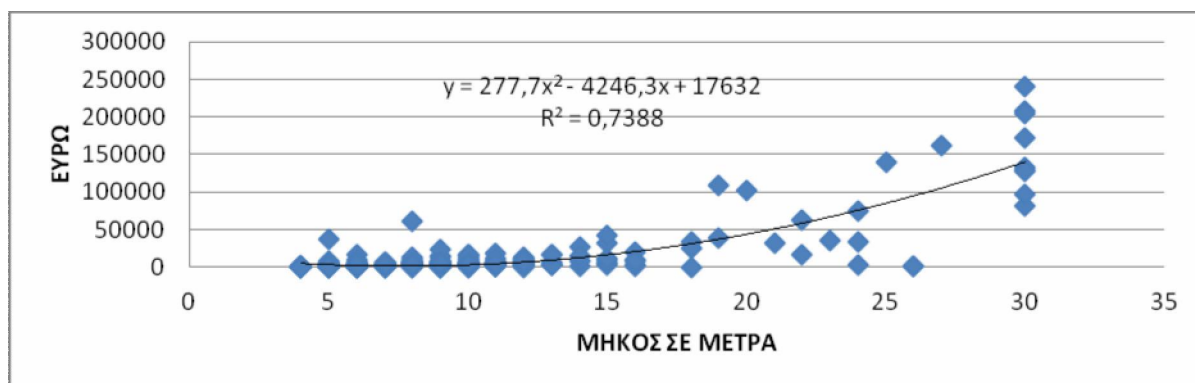
Ακόμη τα έξοδα διαχωρίστηκαν και σε έξοδα επαγγελματικών και έξοδα ιδιωτικών σκαφών αλλά και σε έξοδα μηχανοκίνητων και έξοδα ιστιοφόρων. Ενδεικτικά παραθέτουμε τα διαγράμματα 9.8 και 9.14.

Διάγραμμα 9.8 - Συνολικά ανελαστικά έξοδα ιδιωτικών σκαφών Μ.Ο €12.035



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.14 - Συνολικά ελαστικά έξοδα ιδιωτικών σκαφών Μ.Ο €22.272



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Όλα τα διαγράμματα διασποράς (9.5 – 9.16) που βρίσκονται σε παρακάτω κεφάλαια παρουσιάζουν αυτό των διαχωρισμό των εξόδων αλλά και του είδους του σκάφους ως προς το μέγεθος του σκάφους (μέτρα).

Όλα τα στοιχεία της έρευνας δείχνουν διασπορά η οποία αυξάνει με το μέγεθος του σκάφους. Αυτό είναι ενδεικτικό του ότι τα σκάφη αναψυχής χρησιμοποιούνται διακριτικά στον ελεύθερο χρόνο του ιδιοκτήτη αναλόγως της εκάστοτε επιθυμίας του και των περιστάσεων και δεν μπορούν να θεωρηθούν τα ίδια για όλους τους ιδιοκτήτες και όλα τα σκάφη.

Παρατηρείται επίσης ότι τα μικρότερα σκάφη είναι νεότερα ενώ τα μεγαλύτερα είναι πιο ηλικιωμένα όπως φαίνεται στο κεφάλαιο 6.

Τα σκάφη αναψυχής αδιακρίτως μεγέθους φαίνεται να χρησιμοποιούνται κυρίως στον ελεύθερο χρόνο και για διακοπές. Άλλα ταξιδεύουν περισσότερο ενώ άλλα χρησιμοποιούνται ως «θερινές κατοικίες» που μετακινούνται λίγο, ως εκ τούτου καταναλώνουν πολύ λιγότερο πετρέλαιο. Οι ιδιοκτήτες των σκαφών αναψυχής φαίνεται ότι διαμένουν μέσα στο σκάφος έτσι αυτοί και οι φιλοξενούμενοι τους δεν έχουν να αντιμετωπίσουν έξοδα ξενοδοχείων. Τέλος οι καλεσμένοι τους συμβάλλουν στα έξοδα ιδιαίτερος στα μικρότερα σκάφη (ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6, Γ.ΧΡΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ).

Η μεγάλη πλειοψηφία των σκαφών αναψυχής προτιμά τους πιο απόμερους προορισμούς από τα κοσμικά νησιά. Έτσι μεταφέρονται έσοδα στα πιο άγονα νησιά μας (Πίνακας 6.16γ).

Οι προορισμοί των σκαφών αναψυχής είναι πολλοί και κυρίως απομακρυσμένες περιοχές. Το 28% των σκαφών αναψυχής επισκέπτονται πάνω από δέκα προορισμούς ετησίως. Τα μεγάλα σκάφη μήκους άνω των 25 μέτρων σε ποσοστό 75% επισκέπτονται περισσότερους από δέκα προορισμούς το χρόνο και τα σκάφη μήκους 20-25 μέτρα σε ποσοστό 63% επισκέπτονται πάνω από δέκα προορισμούς ετήσια. Τα σκάφη μήκους 4-10 μέτρων σε ποσοστό 75% επισκέπτονται λιγότερους από δέκα προορισμούς το χρόνο. Στον πίνακα 6.25γ παρουσιάζεται η συμπεριφορά των ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής, που προτιμούν προορισμούς σε μη κοσμικά νησιά συμβάλλοντας στην ανάπτυξη των πιο απομακρυσμένων περιοχών της χώρας και βοηθώντας έτσι την ανάπτυξη της μη τουριστικά ανεπτυγμένης νησιωτικής μας χώρας.

Πίνακας 6.16γ – Προτίμηση προορισμού (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΚΟΣΜΙΚΑ	ΜΗ ΚΟΣΜΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	21%	79%	100%
10-15	25%	75%	100%
15-20	33%	67%	100%
20-25	25%	75%	100%
25+	17%	83%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Τα τρία τέταρτα των σκαφών αναψυχής και ιδίως τα μεγαλύτερα χρησιμοποιούνται για την προώθηση των εργασιών των ιδιοκτητών τους, όπως ακριβώς γίνεται και σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο. Με άλλα λόγια η ύπαρξης και η χρήση των σκαφών αναψυχής έχει ως αποτέλεσμα την

μεγέθυνση όχι μόνον της νησιωτικής οικονομίας αλλά και του συνολικού Ελληνικού ΑΕΠ.

Ακόμη, βάση του Πίνακα 6.10α τα περισσότερα μεγάλα σκάφη αναψυχής φαίνεται να είναι νηολογημένα σε ξένα νηολόγια. Αυτό δείχνει ότι το Ελληνικό νηολόγιο δεν είναι ακόμα ελκυστικό. Αυτό φαίνεται να οφείλεται στις νομοθετημένες διαδικασίες και την φορολογία όπως παρουσιάζονται στο κεφάλαιο 3.

Φορολογική Προσέγγιση

Η φορολογική μεταχείριση του κλάδου είναι ακριβώς αντίθετη των ωφελειών σε θέσεις εργασίας και συμμετοχή στο ΑΕΠ. Τα αντικειμενικά κριτήρια φορολογίας είναι πολύ πιο πάνω των ανελαστικών εξόδων διατήρησης σκάφους αναψυχής. Τα ανελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν την συντήρηση, τα ανταλλακτικά, την ασφαλιστική κάλυψη και τις πιστοποιήσεις.

Στον πίνακα 9.7 φαίνεται η διαφορά μεταξύ ανελαστικού κόστους διατήρησης σκάφους και αντικειμενικής φορολόγησης του κατόχου.

Πίνακας 9.7 Σύγκριση πάγιων ανελαστικών εξόδων σκαφών από τη δειγματοληψία και φορολογικών αντικειμενικών κριτηρίων

ΜΗΚΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΝΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΕΞΟΔΩΝ(ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ, ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ,ΑΣΦ.ΚΑΛΥΨΗ, ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ)	ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ
4-10 μ	2500	8400-14700
10-15 μ	6100	14700-56700
15-20 μ	19800	56700-145950
20-25 μ	47700	145950-292950
Άνω των 25 μ	107000	292950 + 50000 ανά μέτρο

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Η πολιτική των φορολογικών αρχών να εισπράξουν τέλος ακινησίας για τα σκάφη προκειμένου να μην φορολογηθούν οι ιδιοκτήτες τους με αντικειμενικά κριτήρια έφερε στα ταμεία του κράτους εισπράξεις 191.000 ευρώ (3.823 ιδιωτικά σκάφη ακινητοποιήθηκαν με τέλος από 10 ευρώ έως 100 ευρώ ανάλογα με το μήκος του σκάφους). Αν δεν είχε επιβληθεί το μέτρο αυτό τα παραπάνω σκάφη θα συνεισέφεραν 131 εκατ. ευρώ στο ΑΕΠ της χώρας και ΦΠΑ στο ταμείο του κράτους μεγαλύτερο του τέλους ακινησίας.

9.3 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Από τη μελέτη της Ισπανικής Ένωσης Τουριστικών Λιμένων που διεξήχθη το 2010, προκύπτει ότι κάθε τουρίστας που ξοδεύει 100 ευρώ σε μία μαρίνα ξοδεύει επί πλέον 450 ευρώ στην τοπική οικονομία. Ένας απλός τουρίστας στις Βαlearίδες νήσους ξοδεύει 59,50 ευρώ την ημέρα, ενώ ένας τουρίστας με σκάφος αναψυχής ξοδεύει 111,5 ευρώ την ημέρα.

Στην Ισπανία εκτιμάται ότι κάθε 1 ευρώ άμεσων επενδύσεων σε μαρίνα δημιουργεί 1,5 ευρώ άμεσης οικονομικής δραστηριότητας στη μαρίνα και 6,84 ευρώ έμμεσης οικονομικής δραστηριότητας στην τοπική οικονομία για ένα σύνολο 8.34 ευρώ (Χατζημανωλάκη, 2011).

Η κατασκευή σκαφών αποτελεί κλάδο που μπορεί να ενισχυθεί από την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Από τον πίνακα 3.3 του κεφαλαίου 3 που παρουσιάζει τις χώρες των Mega-Yachts η Ελλάδα βρίσκεται στην 11^η θέση σε παγκόσμια κλίμακα. Από τα στοιχεία της έρευνας, δειγματοληψία, φαίνεται στον πίνακα 6.21α ότι το 48% των σκαφών κατασκευάζονται στην Ελλάδα, το μέσο τους μέγεθος είναι μικρό (από 4 έως 10 μέτρα). Η εξαγωγική προσπάθεια του κλάδου παρουσιάζεται αναιμική (πίνακας 1.2.1.β κατανομή εξαγωγών του κλάδου) δηλαδή υπάρχουν 4 μόνο εταιρίες με μικτά έσοδα εξαγωγής 20 εκατ. Ευρώ για το 2008. Ο κλάδος έχει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης κυρίως στα μεγάλα σκάφη. Επιπρόσθετα με βάση τα στοιχεία της δειγματοληψίας παρουσιάζεται ότι για δαπάνες για την διατήρηση και λειτουργία σκαφών αναψυχής η μεγαλύτερη συμμετοχή ανά σκάφος προέρχεται από τα μεγάλα σκάφη. Έτσι η στρατηγική προσέλευσης μεγάλων σκαφών θα προσδώσει μεγαλύτερη συμμετοχή του κλάδου στο ΑΕΠ της χώρας.

9.4 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΕΞΟΔΩΝ ΤΟΥ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

Για την καλύτερη απεικόνιση των αποτελεσμάτων του δείγματός μας τα έξοδα των σκαφών αναψυχής χωρίστηκαν σε ελαστικά και ανελαστικά.

Τα ανελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν την συντήρηση, τα ανταλλακτικά, την ασφαλιστική κάλυψη και τις πιστοποιήσεις, ενώ τα ελαστικά έξοδα περιλαμβάνουν τον ελλιμενισμό, την αποθήκευση στην ξηρά, τα λιμενικά τέλη, τα καύσιμα, τον τουρισμό και την τροφοδοσία του σκάφους. Τα ανελαστικά έξοδα δηλαδή αφορούν εκείνα τα έξοδα τα οποία ο ιδιοκτήτης του σκάφους δε μπορεί να τα αποφύγει ενώ τα ελαστικά αφορούν εκείνα τα έξοδα τα οποία είναι στην κρίση του και στην δυνατότητά του για το αν θα τα πραγματοποιήσει ή όχι.

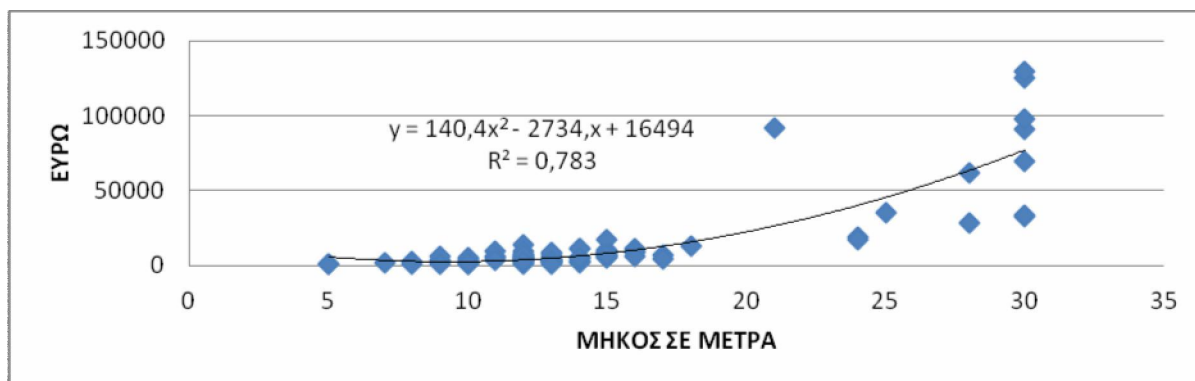
Ακόμη τα έξοδα διαχωρίστηκαν και σε έξοδα επαγγελματικών και έξοδα ιδιωτικών σκαφών αλλά και σε έξοδα μηχανοκίνητων και έξοδα ιστιοφόρων.

Τα παρακάτω διαγράμματα διασποράς (9.5 – 9.16) παρουσιάζουν αυτό των διαχωρισμό των εξόδων αλλά και του είδους του σκάφους ως προς το μέγεθος του σκάφους (μέτρα).

Στα διαγράμματα αυτά στο άξονα x απεικονίζεται το μήκος του σκάφους σε μέτρα και στον άξονα y τα έξοδα σε ευρώ. Για την καλύτερη απεικόνιση σε κάθε κατηγορία χρησιμοποιήθηκαν όλες οι τιμές του δείγματος και η σχέση μεταξύ ευρώ και μήκους απεικονίζεται με καμπύλη δευτέρου βαθμού. Ακόμη στα διαγράμματα φαίνεται η εξίσωση που μας δίνει το R^2 . Όταν οι τιμές στον άξονα x αλλάζουν τότε αλλάζουν και οι τιμές στον άξονα y και το R^2 είναι αυτό που μας δείχνει πόσο μεγάλη ή μικρή είναι αυτή η αλλαγή, δηλαδή πόσο δυνατή είναι η σχέση μεταξύ εξόδων (ευρώ) και μέτρων.

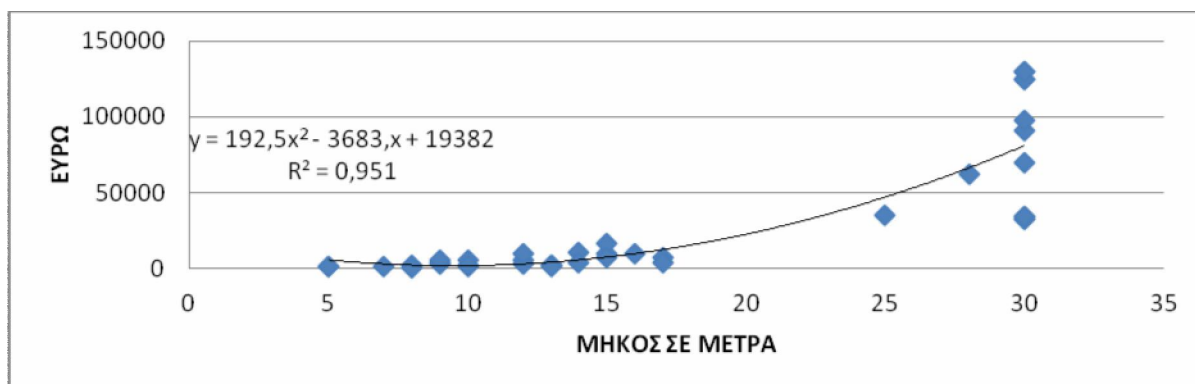
ΑΝΕΛΑΣΤΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

Διάγραμμα 9.5 - Συνολικά ανελαστικά έξοδα επαγγελματικών σκαφών



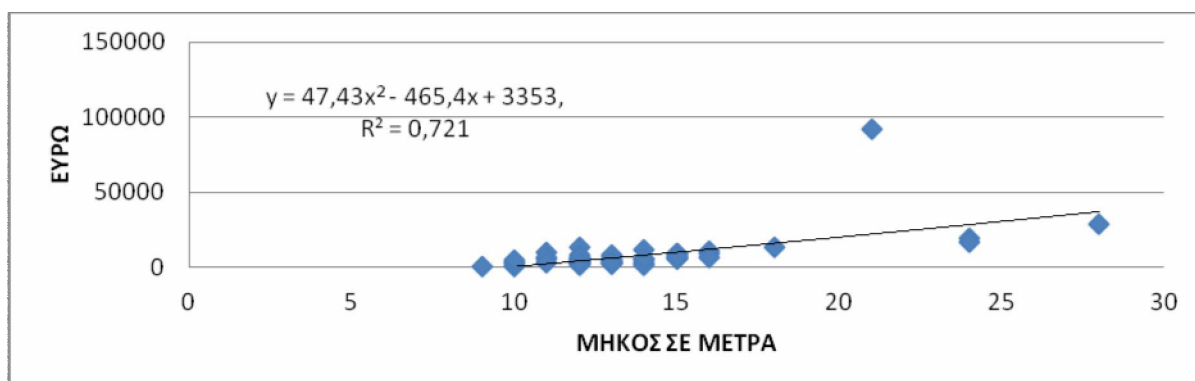
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.6 - Συνολικά ανελαστικά έξοδα επαγγελματικών μηχανοκίνητων σκαφών



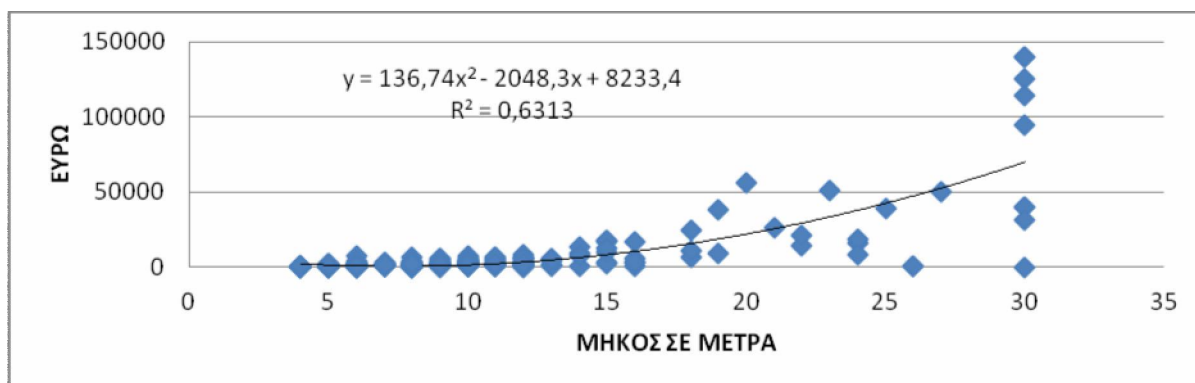
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.7 - Συνολικά ανελαστικά έξοδα επαγγελματικών ιστιοφόρων σκαφών



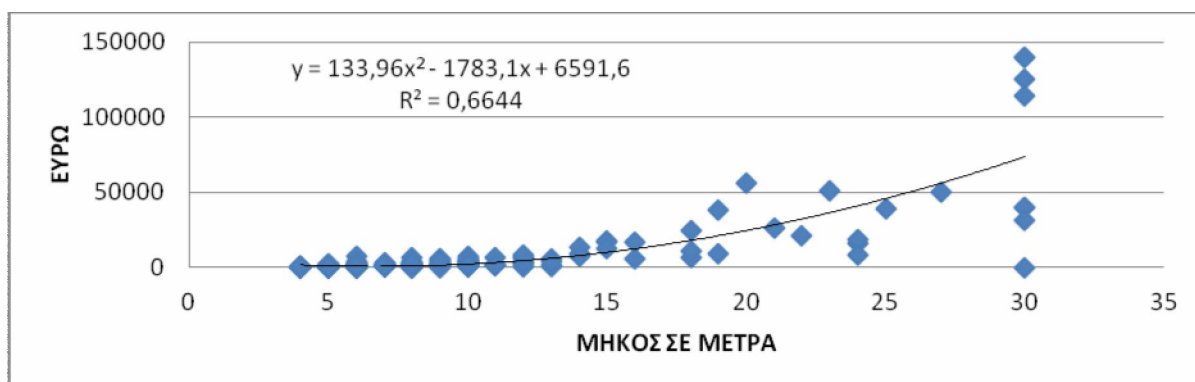
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.8 - Συνολικά ανελαστικά έξοδα ιδιωτικών σκαφών



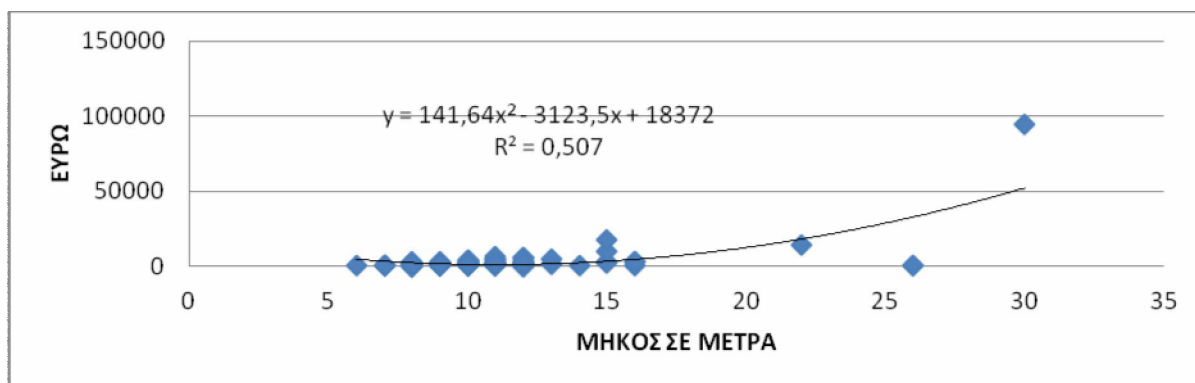
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.9 - Συνολικά ανελαστικά έξοδα ιδιωτικών μηχανοκίνητων σκαφών



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

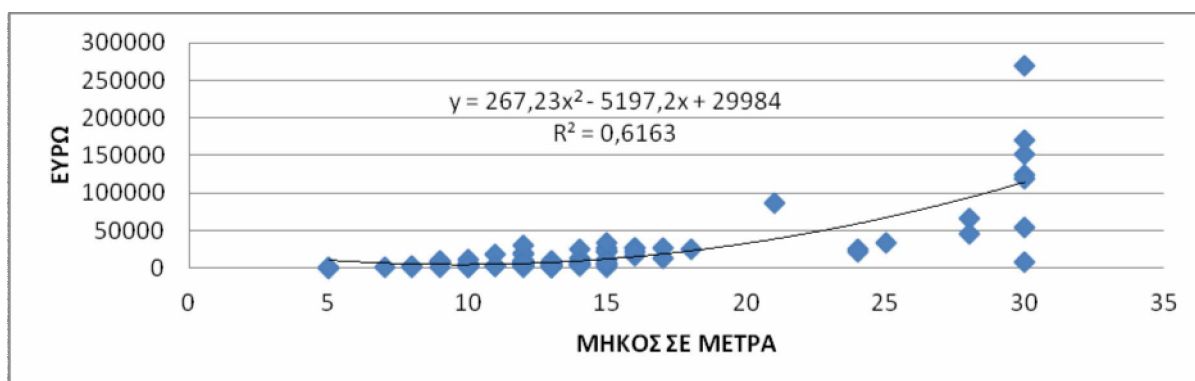
Διάγραμμα 9.10 - Συνολικά ανελαστικά έξοδα ιδιωτικών ιστιοφόρων σκαφών



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

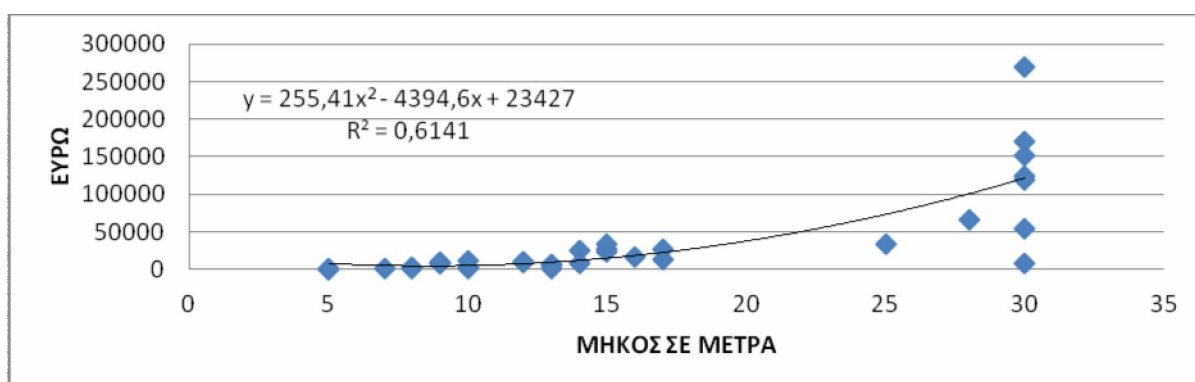
ΕΛΑΣΤΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

Διάγραμμα 9.11 - Συνολικά ελαστικά έξοδα επαγγελματικών σκαφών



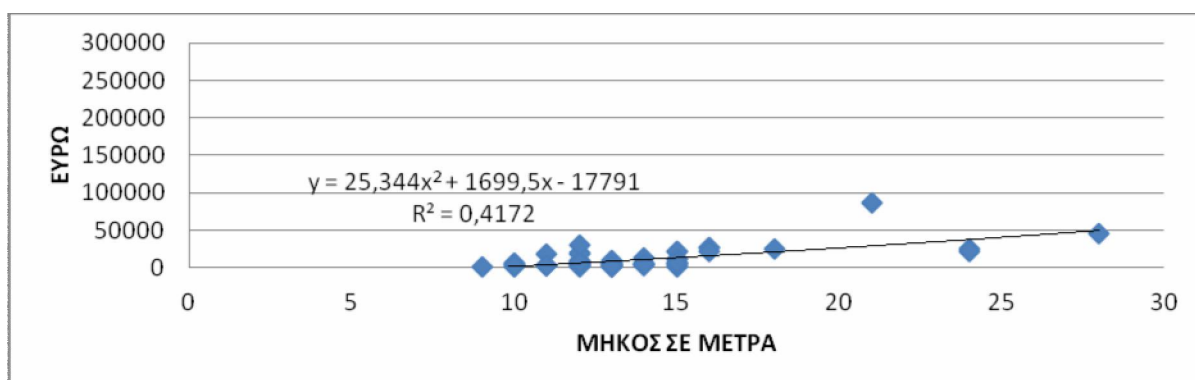
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.12 - Συνολικά ελαστικά έξοδα επαγγελματικών μηχανοκίνητων σκαφών



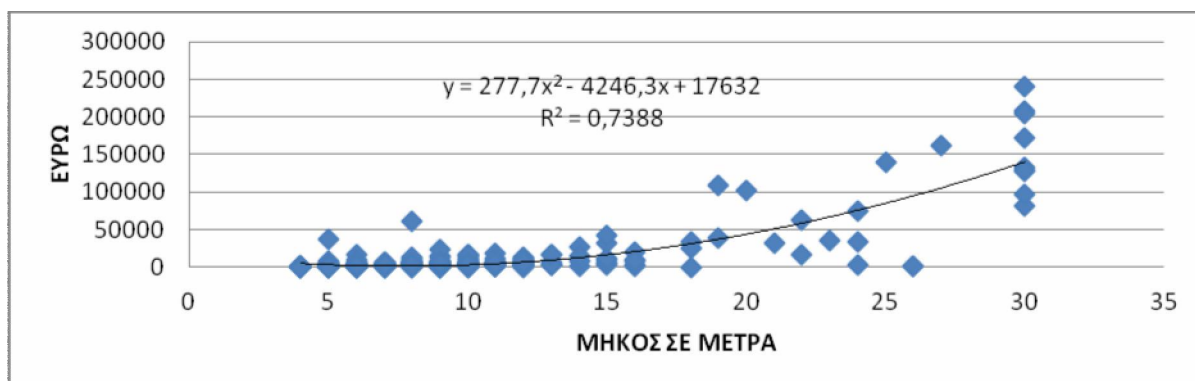
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.13 - Συνολικά ελαστικά έξοδα επαγγελματικών ιστιοφόρων σκαφών



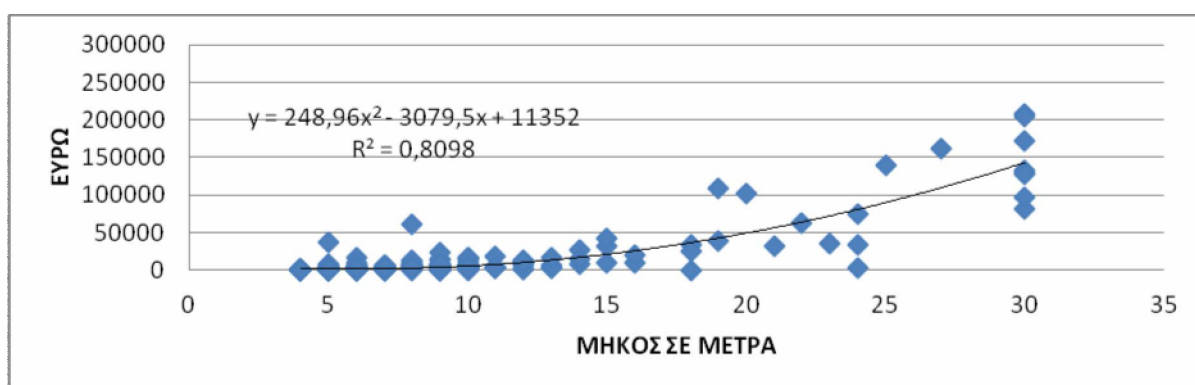
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.14 - Συνολικά ελαστικά έξοδα ιδιωτικών σκαφών



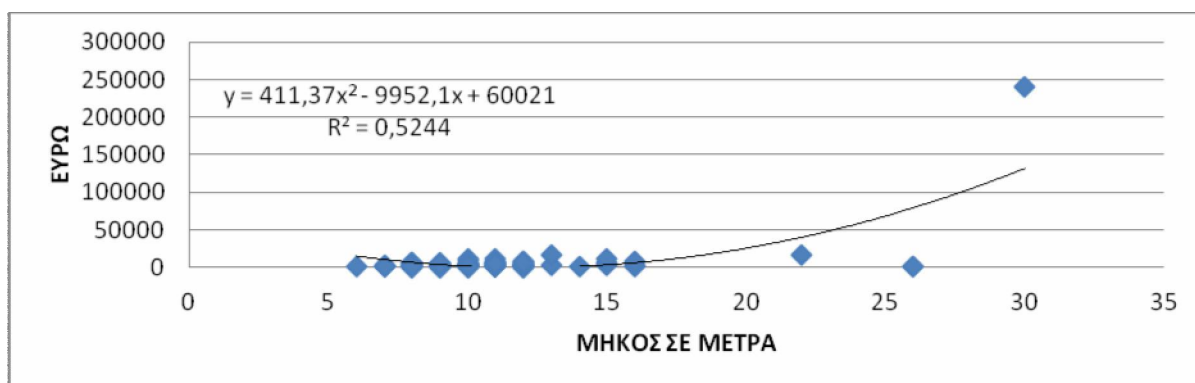
(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.15 - Συνολικά ελαστικά έξοδα ιδιωτικών μηχανοκίνητων σκαφών



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Διάγραμμα 9.16 - Συνολικά ελαστικά έξοδα ιδιωτικών ιστιοφόρων σκαφών



(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Η φορολογική μεταχείριση του κλάδου είναι ακριβώς αντίθετη των ωφελειών σε θέσεις εργασίας και συμμετοχή στο ΑΕΠ. Τα αντικειμενικά κριτήρια με αυθαίρετο τρόπο προκαλούν προβλήματα στα μεγάλα σκάφη που δημιουργούν τις περισσότερες θέσεις εργασίας και την μεγαλύτερη συμμετοχή στο ΑΕΠ. Παρακάτω παρουσιάζεται ο πίνακας 9.7 που συγκρίνει τα πάγια έξοδα, όπως προκύπτουν από τα στοιχεία της δειγματοληψίας και αφορούν σε δαπάνες για ελλιμενισμό και τέλη, συντήρηση, ανταλλακτικά, ασφάλεια και πιστοποίηση με τα φορολογικά αντικειμενικά κριτήρια όπως καθορίζονται από το Υπουργείο Οικονομίας.

Πίνακας 9.7 Σύγκριση πάγιων εξόδων σκαφών από τη δειγματοληψία και φορολογικών αντικειμενικών κριτηρίων

Μήκος	Ελλιμεν. Και τέλη	Συντήρηση	Ανταλλακτικά	Ασφάλεια	Πιστοποίηση	Σύνολο εξόδων	Φορολ. Αντικειμ. Κριτήρια
4-10 μ	750	500	500	500	250	2.500	8.400-14.700
10-15 μ	1.600	2.000	1.000	1.000	500	6.100	14.700-56.700
15-20 μ	3.100	5.000	5.000	6.000	700	19.800	56.700-145.950
20-25 μ	5.700	20.000	10.000	10.000	2.000	47.700	145.950-292.950
Άνω των 25 μ	21.000	30.000	25.000	25.000	6.000	107.000	292.950+50.000 ανά μέτρο

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Η πολιτική των φορολογικών αρχών να εισπράξουν τέλος ακινησίας για τα σκάφη προκειμένου να μην φορολογηθούν οι ιδιοκτήτες τους με αντικειμενικά κριτήρια έφερε στα ταμεία του κράτους εισπράξεις 191.000 ευρώ (3.823 ιδιωτικά σκάφη ακινητοποιήθηκαν με τέλος από 10 ευρώ έως 100 ευρώ ανάλογα με το μήκος του σκάφους). Αν δεν είχε επιβληθεί το μέτρο αυτό τα παραπάνω σκάφη θα συνεισέφεραν 131 εκατ. ευρώ στο ΑΕΠ της χώρας και ΦΠΑ στο ταμείο του κράτους μεγαλύτερο του τέλους ακινησίας.

Προκειμένου να υπολογισθεί ένα μέσο συνολικό έξοδο ανά σκάφος από τη δειγματοληψία δημιουργήθηκε ο Πίνακας 8.3 κεφάλαιο 8 όπου φαίνεται ότι η μέση συμμετοχή ανά σκάφος είναι 34.307 ευρώ.

Οι προορισμοί των σκαφών αναψυχής είναι πολλοί και κυρίως απομακρυσμένες περιοχές. Το 28% των σκαφών αναψυχής επισκέπτονται πάνω από δέκα προορισμούς ετησίως. Τα μεγάλα σκάφη μήκους άνω των 25

μέτρων σε ποσοστό 75% επισκέπτονται περισσότερους από δέκα προορισμούς το χρόνο και τα σκάφη μήκους 20-25 μέτρα σε ποσοστό 63% επισκέπτονται πάνω από δέκα προορισμούς ετήσια. Τα σκάφη μήκους 4-10 μέτρων σε ποσοστό 75% επισκέπτονται λιγότερους από δέκα προορισμούς το χρόνο. Στον πίνακα 6.16γ παρουσιάζεται η συμπεριφορά των ιδιοκτητών σκαφών αναψυχής, που προτιμούν προορισμούς σε μη κοσμικά νησιά συμβάλλοντας στην ανάπτυξη των πιο απομακρυσμένων περιοχών της χώρας και βοηθώντας έτσι την ανάπτυξη της μη τουριστικά ανεπτυγμένης νησιωτικής μας χώρας.

Πίνακας 6.16γ – Προτίμηση προορισμού (ανάλογα το μήκος)

ΜΗΚΟΣ	ΚΟΣΜΙΚΑ	ΜΗ ΚΟΣΜΙΚΑ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	21%	79%	100%
10-15	25%	75%	100%
15-20	33%	67%	100%
20-25	25%	75%	100%
25+	17%	83%	100%

(Πηγή: Δεδομένα Έρευνας)

Τα τρία τέταρτα των σκαφών αναψυχής και ιδίως τα μεγαλύτερα χρησιμοποιούνται για την προώθηση των εργασιών των ιδιοκτητών τους, όπως ακριβώς γίνεται και σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο. Με άλλα λόγια η ύπαρξης και η χρήση των σκαφών αναψυχής έχει ως αποτέλεσμα την μεγέθυνση όχι μόνον της νησιωτικής οικονομίας αλλά και του συνολικού Ελληνικού ΑΕΠ.

Ως εκ τούτου τα σκάφη αναψυχής προσφέρουν στην Εθνική οικονομία και πρέπει να θεωρούνται ως αναπτυξιακοί μοχλοί της Ελληνικής οικονομίας. Η φορολογική του μεταχείρισης δεν πρέπει να είναι τιμωρητική ως έχει σήμερα. Όπως έχει απωθεί την ανάπτυξη και την δημιουργία θέσεων εργασίας. Για να υπάρξει ανάπτυξης πρέπει να αλλάξει.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Buhalis D. (2001), Tourism in Greece: Strategic Analysis and Challenges, Current Issues in Tourism, Vol. 4(5), pp. 440-480
- Diakomihalis M. (2007), Greek Maritime Tourism: Evolution, Structure and Prospects, In Athanasios A Pallis (Ed) Maritime Transport: The Greek Paradigm, Research in Transportation Economics, London, Elsevier, 21, pp.423-460
- Diakomihalis M. (2012), International Journal of Economic Sciences and applied Research v.5 (1) pp.109-127, Maritime tax revenues in Greece: A new framework for collection
- Marittech News, Τεύχος Μαΐου 2011
- Mitchell Beazley Limited (1977), Pleasure Boating sail and power, AB Nordbok, Sweden
- Nautical Tourism and its function in the economics development of Europe
- Tihanir Lukovic (2011), Nautical Tourism and its Function in the Economic Development of Europe, University of Dobrovik Croatia
- Αεράκι Ειρήνη (2012), Η πολιτική του yachting στην Ευρώπη, διπλωματική εργασία, τμήμα ναυτιλιακών σπουδών Πανεπιστήμιο Πειραιά
- Βελισσαρίου Ε. (2000), Διοίκηση Τουρισμού και Τουριστικών Επιχειρήσεων, τόμος Δ, Μάνατζμεντ ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο (ΕΑΠ)
- Γεωργιάδης Ν. (2005), Investment Research and Analysis Journal, Η ανερχόμενη αγορά του yachting στην Ελλάδα, οι εταιρίες μίσθωσης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής
- Καρατσουράκης Γεώργιος (2012), Η πολιτική του yachting στην Ελλάδα, διπλωματική εργασία, τμήμα ναυτιλιακών σπουδών Πανεπιστήμιο Πειραιά
- Κουτίτας Χ (1987), Λιμενικά έργα, Διδακτικές σημειώσεις, τμήμα πολιτικών μηχανικών Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης
- Μυλωνόπουλος Δ., Μοίρα Π., (2005), Θαλάσσιος Τουρισμός, Εκδόσεις Interbooks
- Παυλόπουλος Π. (1999), Το μέγεθος και η δυναμική του τουριστικού τομέα, σελ.46

- Παυλόπουλος Π. (2001), Θέματα οικονομικής και τουριστικής πολιτικής, ΙΤΕΠ, σελ. 57-58
- Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας (2011), Σκάφη αναψυχής, οδηγός εφαρμογής νομοθεσίας
- Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας, οδηγός εφαρμογής νομοθεσίας για σκάφη αναψυχής
- Χατζημανωλάκη (2011), Θαλάσσιος τουρισμός και η θέση της Ελλάδας. Συγκρίσεις και Ευκαιρίες

Πηγές από το Διαδύκτιο

- <http://www.googleearth.com>
- <http://patrasport.gr>
- <http://xylokastro.gov.gr>
- <http://methana.gr>
- <http://marinaofaghiosnikolaos.gr>
- <http://www.sailing-info.gr>
- <http://www.sailingboats.gr>
- <http://www.europeanboatingindustry.eu>
- <http://www.in.gr>
- <http://www.icomia.com>
- <http://ucina.net>
- <http://britishmarine.co.uk>
- <http://www.fin.fr>
- <http://www.yen.gr>
- <http://www.eot.gr>
- <http://www.greek-marinas.gr>
- <http://www.forin.gr>
- <http://www.nafteboriki.gr>

- <http://www.shipmodeling.info>
- <http://el.wikipedia.org>
- <http://www.cluster-maritime.fr/article.php?lang=Uk&id=21>
- <http://www.worldwidemarinasales.com/en/news/6.html?PHPSESSID=38853ae39b5114552a1e2ad0ca5810c2>
- <http://www.charterworld.com/news/tag/myba>
- <http://news.travelling.gr/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ



ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

A. ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΚΑΦΟΥΣ

1. Επαγγελματικό Ιδιωτικής χρήσης
2. Μηχανοκίνητο Ιστιοφόρο Ναυταθλητικό
3. Το σκάφος έχει ολικό μήκος σε μέτρα:
4 - 5 - 6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17 - 18
19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 25 - 26 - 27 - 28 - 29 - 30 - 30+
(κυκλώσετε τον αριθμό που αντιστοιχεί στον πλησιέστερο στρογγυλοποιημένο ακέραιο)
4. Είναι: Νηολογημένο Λεμβολογημένο
5. Είναι νηολογημένο στην: Ελλάδα αλλού
6. Έτος κατασκευής σκάφους:
7. Χρησιμοποιείτε πλήρωμα; ΝΑΙ ΟΧΙ
8. Εάν ΝΑΙ, πόσα άτομα;
9. Χρησιμοποιείτε αποκλειστικό φύλακα; ΝΑΙ ΟΧΙ
10. Συμμετέχετε στην πληρωμή φύλακα που φυλάει και άλλα σκάφη; ΝΑΙ ΟΧΙ
11. Είναι κατασκευασμένο στην Ελλάδα στο εξωτερικό
12. Υλικό κατασκευής: ξύλινο, υαλοβάμβακας, μεταλλικό, φουσκωτό,
(κυκλώσετε αντίστοιχα)
13. Ποιά είναι η ταχύτητα συνήθους συνεχούς λειτουργίας που αναπτύσσει σε κόμβους
(ναυτικά μίλια/ώρα);
5 - 10 10 - 15 15 - 20 20 - 25 25+
(κυκλώσετε ανάλογα)
14. Χώρος παραμονής σκάφους και για πόσους μήνες ετησίως (συμπληρώστε ανάλογα)

Χώρος:	Μαρίνα	Άλλος λιμένας	Όρμος	Χερσαίο parking	Ιδιωτικός σπας χώρος
Μήνες:					

Β. ΕΤΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ

1. Πόσα ξοδεύετε για ελλιμενισμό (μαρίνα ή λιμανιάτικα) ευρώ/έτος

2. Χρεώνεσθε με το: μήκος πλάτος κόρους

3. Πόσα ξοδεύετε για την αποθήκευση του στήν ξηρά ευρώ/έτος

4. Πόσα ξοδεύετε για την συντήρηση/εργατικά

- Κανονική Συντήρηση (εργατικά κ.λπ.) ευρώ/έτος

- Αγορά ανταλλακτικών, εξαρτημάτων, αναλώσιμων ευρώ/έτος

5. Πόσα ξοδεύετε για ασφάλιστική κάλυψη ευρώ/έτος

6. Πόσα ξοδεύετε για υποχρεωτικές πιστοποιήσεις
(επιθεωρήσεις κ.λπ.) ευρώ/έτος

7. Πόσα καύσιμα ξοδεύετε όταν το κινείτε, συμπεριλαμβανομένου
και του φόρου ευρώ/έτος

8. Πόσα συνολικά πληρώνετε για λιμενικά τέλη τον χρόνο στα λιμάνια
που επισκέπτεστε ευρώ/έτος

9. Πόσα ξοδεύετε συνολικά τον χρόνο στα λιμάνια για τουρισμό
(φαγητό έξω, κατάλυμα, διασκέδαση) ευρώ/έτος

10. Πόσα ξοδεύετε για τροφοδοσία στο σκάφος ευρώ/έτος

11. Πότε αγοράσατε το σκάφος; έτος

12. Το αγοράσατε νεόκτιστο ή μεταχειρισμένο και εάν ΝΑΙ, πόσων ετών;

ΝΕΟΚΤΙΣΤΟ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΜΕΝΟ ΕΤΩΝ

13. Το αγοράσατε: ΤΟΙΣ ΜΕΤΡΗΤΟΙΣ ΜΕΤΡΗΤΑ + ΔΑΝΕΙΟ LEASING
(κυκλώσετε ανάλογο)

14. Είχατε άλλη σκάφη πριν από αυτό που έχετε σήμερα: ΝΑΙ ΟΧΙ
(κυκλώσετε ανάλογο)

15. Θα ξαναγοράζατε: ΟΧΙ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΙΔΙΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ
(κυκλώσετε ανάλογο)

Γ. ΧΡΗΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ (ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ)

1. Πόσους προορισμούς πραγματοποιείτε ετήσια αριθμός/έτος
2. Ασχολείσθε εσείς προσωπικά με την συντήρηση/επισκευή ημέρες/έτος
3. Πραγματοποιείτε επισκευές σε Ελληνικές εγκαταστάσεις; (κυκλώσετε ανάλογα)..... ΝΑΙ ΟΧΙ
4. Πόσες ημέρες τον χρόνο το κινείτε ημέρες/έτος
5. Το χρησιμοποιείτε για: (κυκλώσετε ανάλογα και περισσότερα το ενός)
- Εκμετάλλευση Διακοπές Βόλτα Ψάρεμα Ιστιοπλοϊκοί αγώνες
6. Εάν το χρησιμοποιείτε για τις διακοπές, διαμένετε στο σκάφος ή αλλού; (κυκλώσετε ανάλογα)
- Στο σκάφος Αλλού
7. Όταν φιλοξενείτε φίλους, συμβάλλουν στα έξοδα διακοπών με το σκάφος; (κυκλώσετε ανάλογα)
- ΝΑΙ ΟΧΙ ΕΝΙΟΤΕ
8. Χρησιμοποιείτε το σκάφος φιλοξενώντας Έλληνες ή ξένους συνεργάτες για την προώθηση της εργασίας σας; (κυκλώσετε ανάλογα)
- ΝΑΙ ΟΧΙ ΕΝΙΟΤΕ
9. Επισκέπτεσθε περισσότερο:
- (α) Τα γνωστά κοσμικά νησιά και παραλίες
- (β) Προτιμάτε να εξερευνάτε νησιά και μέρη λιγότερο γνωστά με λιγότερο κόσμο

(προφανώς επισκέπτεστε και τα δυο αλλά με την ανωτέρω ερώτηση θέλουμε να δούμε την προτίμησή σας για να δούμε ποια μέρη ωφελούνται περισσότερο από τον τουρισμό με σκάφη αναψυχής).

ΣΧΟΛΙΑ:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Ευχαριστούμε θερμά για την ανταπόκρισή σας.