



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
«Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη & Διοίκηση Λιμένων»**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Θέμα:

COVID-19. Η ΕΠΟΜΕΝΗ ΜΕΡΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

COVID-19. THE NEXT DAY FOR SEA TOURISM

**Ευστράτιος Γιακουμάκης(Α.Μ.: ΔΔΜ-19-004)
Επιβλέπουσα καθηγήτρια: Θεοδώρα Γιαντσή**

Αθήνα

Μάιος 2023

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Ευστράτιος Γιακουμάκης του Στυλιανού με αριθμό μητρώου ΔΛΜ-19-004 φοιτητής του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη & Διοίκηση Λιμένων του Τμήματος του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών & Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Ο Δηλών



(Υπογραφή)

Μέλη Τριμελούς Επιτροπής

1. Θεοδώρα Γιαντσή

2. Νικόλαος Τσότσολας

3. Φαίδων Κομισόπουλος

Ευχαριστίες

Έχοντας ολοκληρώσει τη διπλωματική μου εργασία, ολοκληρώνεται ο κύκλος φοίτησης στο μεταπτυχιακό πρόγραμμα Οργάνωση Ανάπτυξη Διοίκηση και Λειτουργία Λιμένων του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής. Με την αφορμή αυτή θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου σε όσους έπαιξαν σημαντικό ρόλο κατά τη διάρκεια της φοίτησης μου στο Πρόγραμμα.

Αρχικά θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την κυρία Γιαντσή Θεοδώρα, Δρ. Πολιτικό Μηχανικό Ε.Μ.Π. καθώς και καθηγήτρια του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, η οποία ήταν ο επιβλέπουσα της διπλωματικής μου εργασίας. Η δυνατότητα που μου δόθηκε να συνεργαστώ μαζί της, με βοήθησε να αποκτήσω τις απαραίτητες εμπειρίες, όχι μόνο σε ακαδημαϊκό επίπεδο αλλά και της επαγγελματικής μου ανέλιξης και σταδιοδρομίας. Η διαρκής και υποδειγματική καθοδήγησή της, μαζί με την άριστη επιστημονική της κατάρτιση και την πολυετή εμπειρία στον κλάδο της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Ελλάδα, ενίσχυσαν σημαντικά στην ολοκλήρωση της προσπάθειάς μου αυτής.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για τα εφόδια που μου έχει προσφέρει, όπως επίσης τους φίλους και συμφοιτητές μου για την υποστήριξή τους σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Covid-19. Η επόμενη μέρα για τον θαλάσσιο Τουρισμό.

Ευστράτιος Σ. Γιακουμάκης Επιβλέπουσα : Δρ. Θεοδώρα Γιαντσή

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία, αποτελεί μία έρευνα που έγινε σχετικά με την επιδημιολογική εξέλιξη ανά τις χώρες της Ευρώπης και σαφώς της Ελλάδας. Με την βοήθεια πινάκων και χαρτών αποτυπώνεται η πρόοδος της πανδημίας σε χώρες κομβικές για το yachting και την θαλάσσια αναψυχή. Η περίοδος έρευνας αφορά το διάστημα της 20^{ης} εβδομάδας του 2020 έως και την 01^η εβδομάδα του 2021. Στη συνέχεια ελέγχθηκε η περίοδος από την 01^η εβδομάδα του 2021 έως και την 28^η του ίδιου έτους. Με αυτόν τον τρόπο παρατηρούμε τα διαστήματα από την αρχή της καλοκαιρινής περιόδου έως και το τέλος των -κατά παράδοση- τουριστικών μηνών.

Παρατίθενται τα σημαντικότερα στοιχεία των πιο διάσημων μαρίνων στην Ευρώπη, είναι εύκολο πλέον για τον αναγνώστη, να διαμορφώσει μία ολοκληρωμένη εικόνα της επικείμενης κατάστασης καθώς και αυτής που έχει παρέλθει, σε συνδυασμό με τους οικονομικούς δείκτες και τα επιδημιολογικά στοιχεία ανά περίπτωση.

Συμπληρωματικά με την βιβλιογραφική έρευνα, καταγράφονται στοιχεία που συλλέχθηκαν από μία σειρά συνεδρίων σχετικών με την πανδημία και το Yachting. Στη συνέχεια της εργασίας συντάχθηκε ένα ερωτηματολόγιο στο οποίο αποτυπώνονται τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν κατά την διάρκεια της πανδημίας και αφορούν την διαχείριση των προβλημάτων στην συγκεκριμένη μορφή τουρισμού. Επίσης στο ερωτηματολόγιο παρατίθενται προτάσεις και σκέψεις των συμμετεχόντων για τυχόν ελλείψεις που θα ήθελαν να αναφέρουν, όπως επίσης αναφορικά με το μέλλον του Yachting.

Προς τα τελευταία κεφάλαια της εργασίας, οι δύο πηγές έρευνας (Βιβλιογραφική-Ερωτηματολόγιο) συνοψίζονται σε έναν πίνακα ανάλυσης S.W.O.T κατά τον οποίο η πανδημία αντιμετωπίζεται ως μία κατάσταση που ανεξάρτητα από τους κινδύνους και τις απειλές έχει δυνατά στοιχεία και ευκαιρίες. Τα αποτελέσματα αναλύονται και δίνεται έμφαση στις ευκαιρίες εξέλιξης του κλάδου στην μετέπειτα περίοδο και σε ενδεχόμενες αντίστοιχες υγειονομικές κρίσεις.

Τέλος, έχοντας καταλήξει στα σχετικά συμπεράσματα και παραθέτοντας τα προς τον αναγνώστη. Αναφέρονται οι δυνατότητες εξέλιξης όπως επίσης αναφέρονται κάποιες προτάσεις που αφορούν μελλοντικές έρευνες καθώς βρισκόμαστε σε μεταβατική ακόμα περίοδο της τρέχουσας κατάστασης και η εικόνα διαρκώς θα βελτιώνεται.

Abstract

This research examines the effect of Covid-19 pandemic period on Yachting industry from a worldwide view as well as domestically. The progress of Covid -19 period in accordance to the highest stake holding countries in Yachting, has been projected to the readers with relevant boards and maps. All the information that extracted during the research extends from the 20th week of 2020 to the 1st week of 2021 and, from the 1st of 2021 to the 28th week of 2021. In that way we could acquire all the content that is based on the summer period of Yachting. For better understanding we briefly present the most popular marines along with some economical info and epidemical statistics. Despite the unknown situation of this crisis, many conferences took place whom results have been up to discussion in this paper. For clearer view of this issue along with the conferences and the articles that published during this years(2020-2022), a questionnaire has been given to employees that are connected directly to the Yachting as well as yacht owners. The questionnaire includes problems that everyone involved in this tried to solve. It gave them the opportunity to discuss them and propose solutions. All the abovementioned summed up to a SWOT analysis that dealt with pandemic crisis as a case that, although it has many threads and weaknesses it showed strengths and opportunities as well.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ	10
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	11
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΕΙΣΑΓΩΓΗ	13
1.1 ΣΤΟΧΟΣ.....	14
1.2 ΔΟΜΗ.....	14
1.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ.....	18
2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ YACHTING.....	18
2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	19
2.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΣΤΑΔΑ.....	22
2.4 ΛΗΨΗ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	25
3.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ.....	25
3.2 ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2020-2021	29
3.3 ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΡΟΥΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΘΑΝΑΤΩΝ	30
3.3.1 ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2020-2021	32
3.3.2 ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ 2021	33
3.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ ΣΕ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ.....	35
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΜΑΡΙΝΕΣ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΕΥΡΩΠΗΣ	39
4.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	39
4.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ	41
4.2.1 ΕΛΛΑΔΑ	41
4.2.2 ΓΑΛΛΙΑ.....	43
4.2.3 ΜΑΛΤΑ	43
4.2.4 ΚΥΠΡΟ	43
4.2.5 ΙΤΑΛΙΑ.....	43
4.2.6 ΙΣΠΑΝΙΑ	44
4.2.7 ΚΡΟΑΤΙΑ	45
4.2.8 ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	46
ΚΕΦΑΛΑΙΑ 5 - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	47
5.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΩΝ ΕΤΩΝ	47
5.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΠΕΡΙΟΔΟ	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΚΙΝΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	51
6.1 ΘΕΤΙΚΕΣ ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ	51
6.2 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	53
6.3 ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ.....	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΟΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	56
7.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ	56
7.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ	57
7.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	59

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 – ΕΡΕΥΝΑ ΜΕΣΩ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	60
8.1 ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	60
8.2 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ	60
8.2.1 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	61
8.2.2 ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 - SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ	81
9.1 STRENGTHS - ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ	82
9.2 WEAKNESSES – ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	84
9.3 OPPORTUNITIES – ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	84
9.4 THREATS – ΑΠΕΙΛΕΣ	86
9.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ SWOT ANALYSIS	87
9.5.1 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ	87
9.5.2 ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ	88
9.5.3 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	89
9.5.4 ΑΠΕΙΛΕΣ	90
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	91
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	93

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΥΛΙΚΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ. ΠΗΓΗ: NEARLEFSI.GR.....	22
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΣΚΑΦΩΝ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΚΥΡΙΟ ΜΕΣΟ ΠΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟ ΜΗΚΟΣ ΤΟΥΣ. ΠΗΓΗ: ΑΑΔΕ.....	22
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΚΥΠΡΟΥ 2020-2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	32
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΚΡΟΑΤΙΑ 2020-2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	32
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΓΑΛΛΙΑΣ 2020-2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	32
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΕΛΛΑΔΑΣ 2020-2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	32
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΙΤΑΛΙΑΣ 2020-2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	33
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΜΑΛΤΑΣ 2020-2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	33
ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑΣ 2020-2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	33
ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΙΣΠΑΝΙΑΣ 2020-2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	33
ΠΙΝΑΚΑΣ 11: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΚΥΠΡΟΥ 2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	33
ΠΙΝΑΚΑΣ 12: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΙΣΠΑΝΙΑΣ 2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑΣ 2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΙΤΑΛΙΑΣ 2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΚΡΟΑΤΙΑΣ 2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 16: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΕΛΛΑΔΑΣ 2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 17: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΓΑΛΛΙΑΣ 2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	35
ΠΙΝΑΚΑΣ 18: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΜΑΛΤΑΣ 2021. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL.....	35
ΠΙΝΑΚΑΣ 19. ΕΡΩΤΗΣΗ 14 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....	75
ΠΙΝΑΚΑΣ 20. ΕΡΩΤΗΣΗ 15 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....	76
ΠΙΝΑΚΑΣ 21. ΕΡΩΤΗΣΗ 22 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....	78

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1. 2020 ΓΑΛΛΙΑ-ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ-ΙΣΠΑΝΙΑ-ΙΤΑΛΙΑ. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL	36
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.2020 ΚΥΠΡΟΣ-ΚΡΟΑΤΙΑ-ΜΑΛΤΑ-ΕΛΛΑΔΑ. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL	37
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.2021 ΚΥΠΡΟΣ-ΚΡΟΑΤΙΑ-ΜΑΛΤΑ-ΕΛΛΑΔΑ. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL	37
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.2021 ΓΑΛΛΙΑ-ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ-ΙΣΠΑΝΙΑ-ΙΤΑΛΙΑ. ΠΗΓΗ: EUROPEAN CENTRE FOR DISEASE PREVENTION AND CONTROL	38
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΠΟ ΙΟΥΝΙΟ ΕΩΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ.ΠΗΓΗ : CAPITAL.GR	53
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6.ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ ΣΚΑΦΩΝ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2021. ΠΗΓΗ : CAPITAL.GR	54
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7. ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	61
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8.ΕΡΩΤΗΣΗ 6 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	72
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9. ΕΡΩΤΗΣΗ 7 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	72
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10.ΕΡΩΤΗΣΗ 12 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	74
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11.ΕΡΩΤΗΣΗ 13 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	74
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12.ΕΡΩΤΗΣΗ 17 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	76
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13.ΕΡΩΤΗΣΗ 19 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	77
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14.ΕΡΩΤΗΣΗ 20 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	77
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15.ΕΡΩΤΗΣΗ 21 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	78
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16.ΕΡΩΤΗΣΗ 23 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ	79

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ 1.....	29
ΧΑΡΤΗΣ 2.....	29

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ναυτιλία θεωρείται ένας κλάδος με μεγάλο ενδιαφέρον, τόσο σε βαθμό ανάπτυξης όσο στο φαινόμενο των περιοδικών πτώσεων που παρουσιάζει. Πρόκειται για έναν τομέα που θα μπορούσε να παρομοιαστεί με έναν ζωντανό οργανισμό. Επηρεάζεται άμεσα από τις οποιεσδήποτε μεταβολές στην παγκόσμια οικονομία και με την σειρά του επηρεάζει έμμεσα και άμεσα μια σειρά από επαγγέλματα.

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας πολύ σημαντικός κλάδος της Ναυτιλίας και εξαιτίας της μεγάλης σημασίας που έχει αποτέλεσε κύριο θέμα στην παρούσα έρευνα, σε συνδυασμό με την πανδημία. Με την πάροδο των χρόνων έχει παρατηρηθεί μεγάλος αριθμός εξελίξεων και αναβαθμίσεων σε όλα τα επιμέρους τμήματα του θαλάσσιου τουρισμού. Τα πλοία με τα οποία εξυπηρετούν οι χώρες τις εμπορικές τους ανάγκες παγκοσμίως, έχουν βελτιωθεί σε όλους τους τομείς συγκριτικά με την αρχική τους μορφή. Το ίδιο ισχύει σαφώς για τα σκάφη αναψυχής παντός τύπου (Ιστιοπλοϊκά, Μηχανοκίνητα κλπ.) η λειτουργία των οποίων αποτελεί βασικό πυλώνα της παρούσας εργασίας. Από τις τεχνολογίες κατασκευής των σκαφών μέχρι τις τεχνολογίες που έχουν βελτιώσει την ταξιδιωτική εμπειρία του πληρώματος και των τουριστών έχει σημειωθεί τεράστια πρόοδος. Σημαντική αλλαγή έχει επέλθει επίσης στις μεθόδους με τις οποίες ενημερώνονται οι ναυτικοί για την εξέλιξη του καιρού καθ' όλη την διάρκεια του ταξιδιού. Η επιλογή της πορείας γίνεται με διαφορετικό τρόπο σύμφωνα με τις κατάλληλες καιρικές συνθήκες ανά περίπτωση, και η επικοινωνία ή η λήψη οδηγιών σε περίπτωση ανάγκης είναι πιο εύκολη από ποτέ.

Παρόλα αυτά, δεν είναι η κατασκευαστική και τεχνολογική εξέλιξη και δομή των σκαφών αναψυχής με την οποία θα ασχοληθούμε αλλά η διαχείριση του πληρώματος και των ατόμων που ταξιδεύουν με αυτά.

Όπως ήταν αναμενόμενο κατά τη διάρκεια της πανδημίας ο θαλάσσιος τουρισμός επηρεάστηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό. Η ραγδαία εξέλιξη του νέου αυτού ιού και η κατακόρυφη αύξηση των νοσούντων είχε σημαντικές επιπτώσεις στην αντίστοιχη συστάδα η αλλιώς Maritime cluster. Πολλοί εργαζόμενοι βρέθηκαν εκτός αγοράς εργασίας και μεγάλα ελλείματα στα έσοδα του περασμένου έτους δεν άργησαν να παρουσιαστούν. Μεγάλος αριθμός σκαφών παρέμειναν δεμένα στις διάφορες μαρίνες,

κατακόρυφη μείωση των ναυλοσυμφώνων και μία σειρά από εκθέσεις και δρώμενα έμεινε πίσω εξαιτίας των ιδιαζουσών περιστάσεων.

Όλα τα παραπάνω δεδομένα μας αποδεικνύουν ότι, το yachting αναδιαμορφώνεται με σκοπό την βέλτιστη απόδοσή του προς όλους τους ενδιαφερόμενους. Έτσι, στην παρούσα κατάσταση της πανδημίας καλείται να αναθεωρήσει τους τρόπους με τους οποίους γίνονταν οι περισσότερες διαδικασίες προς όφελος όλων των εμπλεκόμενων μελών.

Αναλυτικότερα στοιχεία σχετικά με την έννοια του yachting και του τρόπου λειτουργίας στην Ελλάδα παρουσιάζονται στο πρώτο κεφάλαιο.

1.1 ΣΤΟΧΟΣ

Κατά τη διάρκεια των γεγονότων που συνέβησαν από την αρχή του περασμένου έτους σε παγκόσμιο επίπεδο, η προσοχή των ατόμων που ασχολούνται με τον Τουρισμό ήταν στραμμένη στον τρόπο με τον οποίο θα εξελιχθεί η πανδημία. Πιο συγκεκριμένα, για τον περισσότερο κόσμο ήταν δεδομένο ότι ως επί το πλείστον ο τουρισμός θα αποκτήσει προβλήματα, και ίσως τα περισσότερα από όλους τους τομείς εσόδων της χώρας μας. Η ναυτιλία όντας κατά το μεγαλύτερο τμήμα της άρρηκτα συνδεδεμένη με τον τουρισμό απασχόλησε όχι μόνο τους σχετικούς με κάποιο παρεμφερές επάγγελμα αλλά και διεθνείς επιστήμονες και μελετητές. Στόχος της εργασίας αυτής είναι η συλλογή αυτών των στοιχείων με αναλυτική καταγραφή των παρατηρήσεων. Κατόπιν η παρουσίαση της συνολικής εικόνας των γεγονότων μέσα από έρευνα και ερωτηματολόγιο, καταγραφή των πορισμάτων που προκύπτουν, των νέων τάσεων, των προτάσεων και των συμπερασμάτων.

1.2 ΔΟΜΗ

Στο **παρόν κεφάλαιο** της εργασίας γίνεται εισαγωγή του αναγνώστη στο θέμα της εργασίας, την δομή, τον στόχο καθώς και την μεθοδολογία της.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** γίνεται ανάλυση του όρου yachting. Περιγράφονται τα είδη σκαφών αναψυχής όπως επίσης γίνεται αναφορά στον όρο Ναυτιλιακή Συστάδα και

πώς η οποιαδήποτε μεταβολή στο yachting αντικατοπτρίζεται σε ολόκληρο το cluster και το αντίστροφο.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** αναλύονται επιδημιολογικά στοιχεία στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής ένωσης. Γίνεται ιστορική αναδρομή των γεγονότων εξέλιξης της πανδημίας, παρουσιάζεται με χάρτες η εξάπλωση και παρατίθενται μέσω πινάκων η εξάπλωση.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** βρίσκονται συγκεντρωμένες μερικές από τις διασημότερες μαρίνες εντός και εκτός Ευρώπης. Βάση αυτών καθορίζονται και οι χώρες που συγκεντρώνουν ετησίως τα περισσότερα σκάφη αναψυχής. Για λόγους πρακτικότητας η έρευνα προσανατολίζεται προς αυτές τις χώρες.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο** παραθέτονται οικονομικά στοιχεία οικονομικά στοιχεία ώστε να τοποθετηθεί σε συγκεκριμένο πλαίσιο το μέγεθος των επιπτώσεων της πανδημίας στην ναυτιλία αναψυχής.

Στο **έκτο κεφάλαιο** γίνεται αναφορά στα αποτελέσματα της πανδημίας. Θετικές επιπτώσεις, αρνητικές, σχετικές προβλέψεις για την εξέλιξη αυτής.

Το **έβδομο κεφάλαιο** τις δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με τον ρόλο που είχε απέναντι σε όλες τις χώρες εν μέσω πανδημίας. Επίσης γίνεται αναφορά στο σημαντικό έργο διαχείρισης της κρίσης που είχαν οι χώρες σε κρατικό επίπεδο καθώς και ορισμένες προτάσεις βελτιστοποίησης των αποτελεσμάτων.

Στο **όγδοο κεφάλαιο**, το παρόν κεφάλαιο αναλύει το ερωτηματολόγιο το οποίο κλήθηκαν να απαντήσουν επαγγελματίες γύρω από τον χώρο του Yachting. Παραθέτοντας το παράρτημα αυτού καθώς και τις απαντήσεις με στατιστική ανάλυση ο αναγνώστης μπορεί να έχει ολοκληρωμένη άποψη σχετικά με αυτό.

Το **ένατο κεφάλαιο** περιέχει την ανάλυση SWOT. Αφού αναλυθούν οι σχετικές κατηγορίες της ανάλυσης (Δυνατότητες-Αδυναμίες-Ευκαιρίες-Απειλές), παραθέτονται σχετικά συμπεράσματα.

Το **δέκατο κεφάλαιο** περικλύει ολόκληρη την έρευνα σε παραγράφους με την μορφή συμπερασμάτων.

1.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η εκπόνηση της εργασίας πραγματοποιήθηκε χρησιμοποιώντας την αναλυτική μεθοδολογία και πιο συγκεκριμένα την συνθετική μέθοδο. Με βάση αυτή την μεθοδολογία αναπτύσσονται στην παρούσα έρευνα τα ερωτήματα «πώς» και «γιατί». Η εργασία χωρίζεται σε δύο σκέλη. Στο πρώτο σκέλος έρευνας μέσω βιβλιογραφίας και συνεδρίων, γίνεται αναφορά στον θαλάσσιο τουρισμό με σκάφος αναψυχής, ευρέως γνωστό ως yachting. Η σκοπιά από την οποία εξετάστηκε το yachting έχει να κάνει με τον τρόπο που επηρεάστηκε από την πανδημία. Πιο συγκεκριμένα, βάση των στοιχείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης παρατίθεται η σειρά με την οποία εξελίχθηκε η πανδημία σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στη συνέχεια με την βοήθεια ειδικών πινάκων που αναφέρονται σε συγκεκριμένες κομβικές εβδομάδες για τον θαλάσσιο τουρισμό παρατηρήθηκε η εξέλιξη της πανδημίας σε συγκεκριμένες χώρες. Η επιλογή των χωρών έγινε με βάση τις διασημότερες οργανωμένες μαρίνες ανά την Ευρώπη. Αυτό αποφασίστηκε με γνώμονα το γεγονός ότι η πλειοψηφία των τουριστών ταξιδεύοντας με σκάφος έχουν ως προορισμό τους οργανωμένες μαρίνες. Λόγο του ότι εκεί υπάρχουν οι απαραίτητες εγκαταστάσεις ώστε να καλυφθούν τυχόν ανάγκες και να αναπληρωθούν οποιεσδήποτε προμήθειες ώστε να συνεχιστεί το ταξίδι τους ομαλά είναι φυσικό επόμενο οι χώρες με οργανωμένες μαρίνες να βασίζονται σε μεγάλο ποσοστό στον θαλάσσιο τουρισμό.

Έγινε αναφορά σε οικονομικά μεγέθη καθώς και σε στοιχεία είτε αρνητικά είτε θετικά που παρατηρήθηκαν κατά τη διάρκεια εφαρμογής των μέτρων ελέγχου της πανδημίας. Τα στοιχεία αυτά προκύπτουν από συγκεντρωμένες πληροφορίες συνεδρίων καθώς και αναρτημένες μελέτες στον χώρο του yachting. Με τον τρόπο αυτό ολοκληρώνεται το πρώτο ερευνητικό σκέλος την διπλωματικής.

Κατά το δεύτερο σκέλος συγκεντρώθηκαν οι απαντήσεις από το ερωτηματολόγιο που δόθηκε σε ανθρώπους που ασχολούνται είτε επαγγελματικά με το yachting είτε το προτιμούν ως τρόπο διακοπών και αναλύθηκαν.

Στη συνέχεια σχηματίστηκε πίνακας ανάλυσης απόδοσης S.W.O.T κατά τον οποίο η πανδημία στο χρονικό τμήμα που εξελίχθηκε αντιμετωπίζεται ως εναρκτήριο για νέες επενδύσεις και αλλαγές που θα προσελκύσουν νέο κόσμο στο yachting.

Τέλος ,σύμφωνα με τα αποτελέσματα που προκύπτουν από τα δύο σκέλη της διπλωματικής προτάθηκαν οι ανάλογες ενέργειες με σκοπό αρχικά της δύσκολης κατάστασης και αφετέρου της βελτίωσης του επιπέδου υπηρεσιών στον κλάδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ YACHTING

Ένας μεγάλος αριθμός θαλάσσιων δραστηριοτήτων με απαραίτητη προϋπόθεση την χρήση σκάφους, εντάσσεται στην κατηγορία του Yachting. Σε ελληνικούς όρους θα μπορούσαμε να το μεταφράσουμε ως ναυσιπλοΐα αναψυχής, παρόλα αυτά για λόγους πρακτικότητας και επειδή ο όρος Yachting έχει ευρύτετη χρήση θα χρησιμοποιηθεί αυτός στο μεγαλύτερο μέρος της εργασίας.

Ένας από τους επικρατέστερους ορισμούς της ναυσιπλοΐας αναψυχής έχει δοθεί από τους (Marc L. Miller Auyong Jan, 1991) και αναφέρει τα παρακάτω.

Η ναυσιπλοΐα αναψυχής ή αλλιώς θαλάσσιος τουρισμός θεωρείται μία ειδική μορφή τουρισμού κατά την οποία ο καταναλωτής που την επιλέγει αποφασίζει να περάσει την πλειοψηφία ή όλες τις ημέρες των διακοπών του «εν πλω». Το πλοίο ή το σκάφος στην προκειμένη περίπτωση διακοπών είναι ταυτόχρονα μέσο μετακίνησης, τόπος ψυχαγωγίας καθώς και σε ορισμένες περιπτώσεις τόπος διαμονής. Στην περίπτωση του yachting, ο ταξιδιώτης-ναυλωτής ακολουθεί το προκαθορισμένο πρόγραμμα περιήγησης ενός πλοίου είτε συναποφασίζει την πορεία ενός σκάφους αναψυχής με τους υπόλοιπους επιβάτες.

Εναλλακτικά σχετικά με το yachting μπορούμε να πούμε ότι ως ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση ορίζουμε: Την εκμίσθωση ή ναύλωση ενός σκάφους με σκοπό την χρήση του ως τόπο διαμονής, ψυχαγωγίας καθώς και ως μέσο μετακίνησης. Αυτό συνήθως γίνεται από μία ομάδα ατόμων η οποία έχει τη δυνατότητα να επιλέξει και να σχεδιάσει από κοινού το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης που θα ακολουθήσουν με σκοπό την αναψυχή τους (Mihail N. Diakomihalis, 2000).

Ένα πολύ μεγάλο τμήμα των εσόδων της Ελλάδας αλλά και των περισσότερων χωρών με ισχυρή ναυτιλιακή δραστηριότητα βασίζεται στον τουρισμό και ασφαλώς στο Yachting. Ένα σκάφος κινεί την οικονομία της εκάστοτε χώρας απασχολώντας εταιρίες τεχνικών υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής, εταιρίες παροχής προσωπικού για την κάλυψη των αναγκών που προκύπτουν από τους μισθωτές των σκαφών (Broker Agencies) και βεβαίως μέσω των οικονομικών εισφορών του. Στη συνέχεια πρέπει να

αναφερθεί ότι παράλληλα με την ύπαρξη των παραπάνω υπηρεσιών, υπάρχει αυξημένη ζήτηση σε οργανωμένες μαρίνες. Αυτό συμβαίνει προκειμένου να παρέχουν ένα ασφαλές μέρος πρόσδεσης και παραμονής του κάθε σκάφους με σκοπό να συντηρηθεί κατά τις νεκρές περιόδους. Ο ρόλος των μαρίνων φαίνεται επίσης κατά την διάρκεια ενός ταξιδιού όπου θα χρειαστεί ανατροφοδότηση με τα απαραίτητα εφόδια καθώς και το απαιτούμενο διάλειμμα του πληρώματος σε ασφαλείς συνθήκες.

Οι αυξημένες απαιτήσεις της σύγχρονης αγοράς, έχουν φέρει πληθώρα επιλογών στον τομέα των σκαφών. Οι ενοικιαστές έχουν την δυνατότητα να επιλέξουν ανάλογα το επίπεδο ανέσεων, το πλήθος των ατόμων που μπορούν να φιλοξενήσουν, τον τρόπο πλεύσης κ.α.

Οι όροι εκναυλωτής και ναυλωτής που θα αναφερθούν κατά την διάρκεια της εργασίας αναλύονται ως εξής:

Εκναυλωτής: Το φυσικό/νομικό πρόσωπο που έχει δικαίωμα παραχώρησης επαγγελματικού πλοίου στον ναυλωτή έναντι ναύλου

Ναυλωτής: Το φυσικό /νομικό πρόσωπο που είναι αντισυμβαλλόμενο του εκναυλωτή και προβαίνει στην ολική ναύλωση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής.

2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η ύπαρξη διαφορετικών κριτηρίων κατηγοριοποίησης των σκαφών δεν διευκολύνει σε καμία περίπτωση την ύπαρξη ενιαίας βάσης δεδομένων, παρόλα αυτά θα γίνει αναφορά σε όσο το δυνατό περισσότερες κατηγορίες και πηγές ώστε να υπάρχει σφαιρική εικόνα προς τον αναγνώστη.

Αρχικά θα γίνει μια προσπάθεια να προσδιοριστεί τι θεωρείται πλοίο αναψυχής. Στη συνέχεια θα ήταν χρήσιμο να γίνει διαχωρισμός των σκαφών αναλογικά με τον τρόπο πρόωσης (πχ. Ιστιοφόρο, μηχανοκίνητο). Συμπληρωματικά θα διευκρινιστεί τι ορίζεται ως πλοίο αναψυχής επαγγελματικής χρήσης χρησιμοποιώντας τους ορισμούς του (Νομοθεσία-ΦΕΚ) που αφορούν τα σκάφη αναψυχής.

Πλοίο αναψυχής: Κάθε σκάφος άνω των επτά (7) μέτρων, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, του οποίου η κατασκευή επιτρέπει την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.

Αναφορικά με τον τρόπο πρόωσης, η διαφορά μεταξύ των ιστιοφόρων και των αμιγώς μηχανοκίνητων σκαφών ορίζεται ως εξής:

Ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής: Θεωρείται κάθε πλοίο αναψυχής που διαθέτει επαρκή ιστιοφορία ως κύριο μέσο πρόωσης. Παράλληλα φέρει μηχανή για βοηθητική πρόωση καθώς και για την είσοδο και έξοδο του από τις μαρίνες βάση της νομοθεσίας.

Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής: Ορίζεται το πλοίο αναψυχής το οποίο διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης καθώς και βοηθητική εάν αυτό προβλέπεται από την νομοθεσία.

Ανεξάρτητα από τον διαχωρισμό των ιστιοφόρων και μηχανοκίνητων σκαφών αναψυχής, υπάρχει και ο χαρακτηρισμός αναφορικά με την χρήση για την οποία προορίζονται ή χρησιμοποιούνται το μεγαλύτερο διάστημα του έτους. Πιο συγκεκριμένα, βάση της νομοθεσίας τα σκάφη χωρίζονται σε επαγγελματικά και σε ιδιωτικά.

Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής: Είναι το πλοίο που διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιαιτήσης ειδικά για τους επιβάτες. Για την εκμετάλλευση αυτού απαιτείται σύναψη σύμβασης ολικής ναύλωσης και έχει μεταφορική ικανότητα έως 49 ατόμων.

Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής: Ως ιδιωτικό πλοίο αναψυχής, ορίζεται αυτό το οποίο είναι χαρακτηρισμένο ως ιδιωτικό, σύμφωνα με το δίκαιο του κράτους της σημαίας που φέρει και χρησιμοποιείται για ιδιωτικούς σκοπούς. Δεν προορίζεται για οποιαδήποτε εμπορική ή κερδοσκοπική δραστηριότητα, υπό την επιφύλαξη της παρ. 6 του άρθρου 3. (Νόμος 4926/2022 - ΦΕΚ 82/Α/20-4-2022)

Στη συνέχεια αναφέρονται τα κυριότερα είδη σκαφών αναψυχής που προσφέρονται κατά κόρων προς μίσθωση (Van isle Marina, 2019):

- **Sailing Yacht – Ιστιοφόρο:** Σκάφη τα οποία πλέον ως επί το πλείστον με την βοήθεια των πανιών που διαθέτουν. Η κατασκευή τους, τους επιτρέπει μεγάλες κλίσεις, σταθερή πορεία με ισχυρό άνεμο κατά το ταξίδι. Παράλληλα όμως έχει μειωμένους χώρους συγκριτικά με ένα σκάφος τύπου Catamaran και συχνά περιορίζεται όσον αναφορά το βάθος του σημείου στο οποίο μπορεί να αράξει ή να προσδέσει καθώς η καρίνα έχει μεγαλύτερο μήκος από αυτές που διαθέτει ένα αντίστοιχο catamaran.
- **Catamaran – Ιστιοφόρα με διπλή γάστρα:** Δανείζονται πολλά χαρακτηριστικά των ιστιοφόρων με μία γάστρα. Παρόλα αυτά με το πέρασμα των ετών κερδίζουν σταθερά έδαφος λόγω των περισσότερων χώρων και των ηπιότερων κλίσεων που παίρνουν προκειμένου να ταξιδέψουν με την βοήθεια του ανέμου. Οι τουρίστες προτιμούν με διαφορά αυτού του τύπου τα σκάφη και κατά επέκταση η βιομηχανία σκαφών επικεντρώνεται σε αυτά.
- **Motor Yacht – Μηχανοκίνητο σκάφος:** Η κατηγορία αυτή, περιλαμβάνει ένα μεγάλο εύρος μηχανοκίνητων σκαφών που διαφέρει είτε σε μήκος είτε σε αριθμό κινητήρων.
- Σε μεγαλύτερη κλίμακα τα **Motor Yachts** με περισσότερα από ένα καταστρώματα, περισσότερες καμπίνες και άλλες ανέσεις ανάγονται σε **Super-Yachts** και **Mega-Yachts**.
- **Open Yacht - Cruiser - Cabin Cruiser:** Σε αυτή την κατηγορία εντάσσονται σκάφη τα οποία συνδυάζουν κάποιο από τα παραπάνω χαρακτηριστικά και προορίζονται για ταξίδια αναψυχής.

Η κατηγοριοποίηση των σκαφών αναψυχής μπορεί συχνά να γίνει με βάση το υλικό κατασκευής Φουσκωτά-Πλαστικά κ.α. (nearlefsi.gr), σε άλλες περιπτώσεις μπορεί να γίνει με βάση τον τύπο πρόωσης όπως για παράδειγμα στην λίστα της ICOMIA, τον αριθμό επιβατών ή ακόμα και με βάση τον κωδικό εμπορεύσιμων αγαθών της Ε.Ε. όπως φαίνεται στις παρακάτω λίστες αντίστοιχα.

• Φουσκωτά σκάφη αναψυχής
• Ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής
• Σκάφη αναψυχής με εσωλέμβια μηχανή
• Μικρά σκάφη αναψυχής PWC (Jet Ski-SUP)
• Άλλα σκάφη αναψυχής με άκαμπτη καρίνα (συμπεριλαμβανομένων εκείνων με εξωλέμβια μηχανή)

Πίνακας 1: Κατηγοριοποίηση σκαφών με βάση το υλικό κατασκευής. Πηγή: nearplefsi.gr

Τα σκάφη αναψυχής εκτός του υλικού κατασκευής διαχωρίζονται και με βάση το μήκος τους. Παρακάτω παρουσιάζεται πίνακας από σχετική ανάρτηση της ΑΑΔΕ (ΦΑΚΟΣ, 2022) ο οποίος δείχνει την κατηγοριοποίηση των σκαφών αναφορικά με το κύριο μέσο πρόωσης σε συνδυασμό με το μήκος του.

ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗ ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΒΑΣΗ ΝΟΜΟΥ 27ν 2859/2000	ΙΣΧΥΟΥΣΑ ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΑΠΟ 1/1/22	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
8903 91 10	8903 22 10	Ιστιοφόρα πλοία, άλλα από τα φουσκωτά, έστω και με βοηθητικό κινητήρα, με μήκος που υπερβαίνει τα 7,5m αλλά δεν υπερβαίνει τα 24m. Για την θαλάσσια ναυσιπλοΐα.
	8903 23 10	Ιστιοφόρα πλοία, άλλα από τα φουσκωτά, έστω και με βοηθητικό κινητήρα, με μήκος που υπερβαίνει τα 24m. Για την θαλάσσια ναυσιπλοΐα.
8903 92 10	8903 32 10	Πλοία με κινητήρα, άλλα από τα φουσκωτά, άλλα από εκείνα με εξωλέμβια μηχανή, με μήκος που υπερβαίνει τα 7,5m αλλά δεν υπερβαίνει τα 24m.
	8903 33 10	Πλοία με κινητήρα, άλλα από τα φουσκωτά, άλλα από εκείνα με εξωλέμβια μηχανή, με μήκος που υπερβαίνει τα 24m.

Πίνακας 2: Κατηγοριοποίηση σκαφών με βάση το κύριο μέσο πρόωσης και το μήκος τους. Πηγή: ΑΑΔΕ

2.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΣΤΑΔΑ

Είναι σημαντικό να γνωρίζουμε ότι προκειμένου να λειτουργήσει ομαλά και να εξελιχθεί η βιομηχανία του yachting επιβάλλεται να την στηρίξουν μία σειρά από επιχειρήσεις. Οι εταιρίες αυτές ανήκουν στην συστάδα ή αλλιώς cluster που δραστηριοποιείται στην ναυτιλία. Μερικές από τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον χώρο της ναυσιπλοΐας αναψυχής είναι:

- Τα ναυπηγεία
- Καταστήματα Ναυτιλιακού Εξοπλισμού - Αναλώσιμων - Ένδυσης
- Τεχνικοί Συντηρήσεων και επισκευών
- Εταιρείες ενοικιάσεων σκαφών
- Εταιρείες παροχής προσωπικού/πληρώματος

Η αναφορά στην συστάδα του Yachting και στο σύνολο των επιχειρήσεων που συνθέτουν μία ολόκληρη βιομηχανία έγινε προκειμένου να καταστεί ξεκάθαρο στον αναγνώστη ότι κατά την περίοδο εξέλιξης της πανδημίας, πέραν των πλοιοκτητών υπήρξαν πολλές επιχειρήσεις οι οποίες αντιμετώπισαν δυσκολίες. Κατά περιπτώσεις αυτές ήταν έντονες και σε άλλες ήταν λιγότερο εμφανείς. Σε κάθε περίπτωση όμως παρατηρήθηκε ότι δημιουργήθηκαν νέες ευκαιρίες και εναλλαγές στον τρόπο αντιμετώπισης των συνθηκών που επιτρέπουν περαιτέρω ανάλυση.

Με το πέρασμα των αιώνων θα παρατηρήσουμε ότι ανεξάρτητα από το είδος της κρίσης που προέκυπτε, τα αποτελέσματα δεν είναι μόνο αρνητικά, αντίθετα δημιουργείται μία νέα συνθήκη που βοηθάει και ενισχύει την εξέλιξη της κοινωνίας και την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου μας παράλληλα με την ανάπτυξη της ναυτιλιακής συστάδας.

Αυτό ακριβώς θα επιχειρήσουμε να καταφέρουμε μέσω αυτής της εργασίας, την αποτύπωση των αποτελεσμάτων μέσω της ανάλυσης των δεδομένων που έχουμε έως τώρα. Θα συναφθούν οι προτάσεις σχετικά με την άμεση επανάκαμψη αλλά και προετοιμασία σε ενδεχόμενη επανάληψη των πρόσφατων γεγονότων.

2.4 ΛΗΨΗ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Στην παρούσα εργασία, προκειμένου να καταλήξουμε σε χρήσιμα συμπεράσματα για τις ενδιαφερόμενες ομάδες του θαλάσσιου τουρισμού, θα χρειαστεί να αναλύσουμε ορισμένες αποφάσεις που πάρθηκαν από τους αρμόδιους φορείς. Η λήψη των αποφάσεων αυτών οδήγησαν στην εξέλιξη του Yachting κατά ένα συγκεκριμένο τρόπο τόσο σε παγκόσμιο επίπεδο όσο και σε εθνικό.

Αρχικά, ως λήψη αποφάσεων χαρακτηρίζουμε την διαδικασία όπου:

1. Σύμφωνα με τους (Trewartha R.L. Newport M.G., 1976), επιλέγεται ένα σύνολο δράσεων μεταξύ δύο ή περισσότερων επιλογών, ώστε να καταλήξουμε σε μία πιθανή λύση προβλήματος.
2. Σύμφωνα με (Islam M.R., 2018), είναι η διαδικασία κατά την οποία ορίζεται ένα σύνολο δράσεων αναλογικά με τις αξίες, τα πιστεύω, και τις προτιμήσεις των ατόμων που λαμβάνουν τις αποφάσεις. Σκοπός αυτού είναι η επίλυση ενός προβλήματος με καθολικό τρόπο.

Σε πολλές σημαντικές στιγμές, είναι απαραίτητη η λήψη αποφάσεων βασισμένη σε συγκεκριμένα γεγονότα και με απώτερο σκοπό την ομαλότερη έξοδο από ένα πρόβλημα. Οι αποφάσεις αυτές επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες όπως είναι οι δεδομένες συνθήκες κατά τις οποίες αναγκάζεται κάποιος να λάβει μία απόφαση. Υπάρχουν τρεις συνθήκες λήψης αποφάσεων σύμφωνα με τον (Griffin R.W., 2013), Βεβαιότητας, ρίσκου και αβεβαιότητας.

Κατά την περίπτωση της βεβαιότητας, η δράση επηρεάζει ξεκάθαρα το αποτέλεσμα και ο λήπτης της απόφασης ορίζει τον τρόπο με τον οποία θα επιλύσει το πρόβλημα. Στην περίπτωση της αβεβαιότητας αντίθετα, δεν υπάρχει τρόπος να υπολογιστεί το αντίκτυπο μίας δράσης αναφορικά με την εξέλιξη του προβλήματος. Τέλος, στην περίπτωση του ρίσκου αναφερόμαστε σε μία κατάσταση κατά την οποία τα αποτελέσματα μίας δράσης μπορούν να οδηγήσουν σε επιθυμητές ή ανεπιθύμητες εξελίξεις, δηλαδή σε επικερδές αποτέλεσμα ή απώλειες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

3.1 ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΧΡΟΝΟΛΟΓΙΟ

Ξεκινώντας την αναδρομή από το 1816, τότε που η ανθρωπότητα αντιμετώπισε την χολέρα, τις μολύνσεις από μικρόβια τα οποία δεν ήταν γνωστά και φτάνοντας στο σήμερα, μπορούμε να καταγράψουμε κάποια γεγονότα. (History.com, 2020) Η βελτίωση των τεχνολογικών μέσων, των ιατρικών γνώσεων και φυσικά του καλύτερου σχεδιασμού και προγραμματισμού των δράσεων έχει ενισχύσει αναμφισβήτητα την καταπολέμηση των ιών που προκύπτουν.

Προκειμένου να μπορέσουμε να κατανοήσουμε καλύτερα τον χαρακτήρα της συγκεκριμένης πανδημίας είναι σκόπιμο να παρακολουθήσουμε τα γεγονότα που σημάδεψαν την περίοδο 2019-2021. Ξεκινώντας από τις πρώτες αναφορές της εμφάνισης του ιού Covid-19 μέχρι και τις πιο πρόσφατες σε εμάς ημέρες. Με αναφορές σε παγκόσμιο επίπεδο αλλά κυρίως επί του Ευρωπαϊκού Εδάφους επί του οποίου θα εξετάσουμε την Ναυτιλία.

Σύμφωνα με το αναρτημένο χρονολόγιο στον ιστότοπο (Συμβούλιο, 2020) η πρώτη επαφή με την απειλή ενός νέου ιού στο ανθρώπινο είδος, τουλάχιστον με αυτή τη μορφή, έγινε τον Δεκέμβριο του 2019.

- Δεκέμβριος 2019. Η εξάπλωση ενός άγνωστου για την εποχή Ιού δεν περιορίζεται στα όρια της πόλης Γιουχάν από όπου φαίνεται πως ξεκίνησε, αλλά τα ξεπερνάει. Ο παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας δίνει την ονομασία Covid-19 στον νέο Ιό.
- Ιανουάριος 2020. Η προεδρία του συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφασίζει ενεργοποίηση του συστήματος Integrated Political Crisis Response(IPCR). Ένα σύστημα αντιμετώπισης κρίσεων διακρατικών, εντός της ΕΕ. Στην προκειμένη περίπτωση αφορά σε μηχανισμούς ανταλλαγής πληροφοριών σχετικές με την πανδημία.

- 7 Φεβρουαρίου. Η πρώτη άτυπη Τηλεδιάσκεψη με σκοπό την ανταλλαγή και τον σχολιασμό των πληροφοριών που έχουν διαμοιραστεί μέσω της ειδικής πλατφόρμας στα πλαίσια του συστήματος IPCR.
- 21 Φεβρουαρίου. Έπειτα από ένα ακόμα συμβούλιο στα μέσα Φεβρουαρίου η ΕΕ αποφασίζει να παρατηρούν σημαντική αύξηση κρουσμάτων εντός της Ιταλίας καθώς και διάσπαρτα κρούσματα σχεδόν σε όλη την Ευρώπη.
- 2 Μαρτίου. Ο μηχανισμός αντιμετώπισης κρίσεων τίθεται σε πλήρη λειτουργία. Αυτό σημαίνει ότι, στις έκτακτες συνεδριάσεις που προκύπτουν θα συμμετέχουν τα κράτη μέλη που πλήττονται, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η Υπηρεσία Εξωτερικής Δράσης, το προεδρικό γραφείο του συμβουλίου της Ευρώπης καθώς και όλοι οι αρμόδιοι οργανισμοί της ΕΕ.
- 6 Μαρτίου. Αναφέρεται για πρώτη φορά σε σύσκεψη η εύρεση περιοριστικών μέτρων μεταξύ άλλων, ως μέθοδος περιορισμού της εξάπλωσης της πανδημίας. Μελετάται ο τρόπος με τον οποίο θα φυλαχθούν τα άτομα των ευπαθών ομάδων.
- 12 Μαρτίου. Κατά την διάρκεια του Μαρτίου εξετάζονται προσεκτικά οι επιπτώσεις του Covid-19 στην οικονομία. Στις 12 Μαρτίου γίνεται λόγος για την σχεδίαση πράξεων σχετικών με την προστασία των μαθητών και την διασφάλιση της ομαλούς διεξαγωγής των μαθημάτων ακόμη και εκτός τάξεων.
- 18 Μαρτίου. Γίνονται δεκτές από το Συμβούλιο προτάσεις που αφορούν την χρηματοδότηση των κρατών, με σκοπό την διασφάλιση της όσο πιο ομαλούς λειτουργίας. Τα χρήματα που θα δοθούν από τον προϋπολογισμό του 2020 θα έχουν στόχο την στήριξη των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης καθώς και των επενδύσεων που αφορούν σε προϊόντα και υπηρεσίες συναφών με τους τομείς υγείας.
- 20 Μαρτίου. Στα πλαίσια των αναγκαίων μέτρων στήριξης της Ευρωπαϊκής οικονομίας, αναστέλλονται οι απαιτήσεις που αφορούν σε χρονοθυρίδες αερολιμένων. Σύμφωνα με τις ισχύουσες πολιτικές, οι αεροπορικές εταιρίες υποχρεούνταν να χρησιμοποιούν κατά το ελάχιστο ποσοστό ένα 80% των χρονοθυρίδων απογείωσης και προσγείωσης με σκοπό να διατηρήσουν τα δικαιώματά τους στο επόμενο έτος.

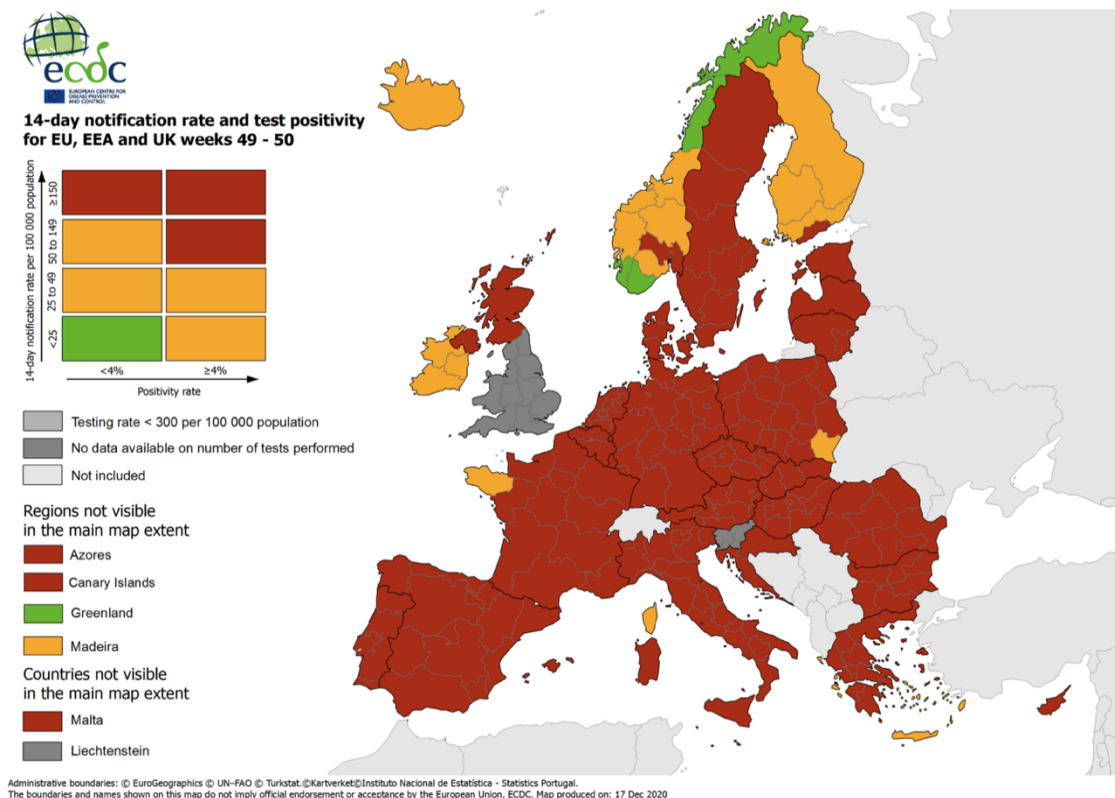
- 15 Απριλίου. Παρουσιάζεται για πρώτη φορά αναλυτικό σχέδιο σύμφωνα με το οποίο υπολογίζεται ο τρόπος με τον οποίο θα εξέλθουν από τα περιοριστικά μέτρα οι χώρες που πλήττονται από τον ιό Covid-19
- 27 Απριλίου. Συζητήθηκαν από τους Υπουργούς Τουρισμού των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής ένωσης, οι πιθανές μελλοντικές ενέργειες τόσο σε εσωτερικό επίπεδο χωρών όσο και σε συνολικό επίπεδο. Ανταλλάσσοντας τις μέχρι τότε υπάρχουσες πληροφορίες έγινε προσπάθεια της δημιουργίας ενός σχεδίου που αφορούσε στην ταχύτερη επανάκαμψη του κλάδου.
- 20 Μαΐου. Ύστερα από σχεδόν ένα μήνα, του συμβούλιο των Υπουργών Τουρισμού ξανασυναντήθηκε προκειμένου να βρεθεί ο καταλληλότερος τρόπος να εφαρμοσθούν οι συστάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την Ναυτιλία και γενικότερα τον κλάδο του Τουρισμού. Οι Υπουργοί τόνισαν ότι είναι απαραίτητο να διατηρηθεί η συνεργασία μεταξύ των κρατών της Ένωσης, να φτάσουν στο επιθυμητό σημείο εξόδου των μέτρων με συστηματικά βήματα, οι αποφάσεις που θα λαμβάνουν να είναι αποτέλεσμα επιστημονικών δεδομένων και σαφώς να μην υπάρξει καμία διάκριση μεταξύ των κρατών.
- 30 Ιουνίου. Συμφωνήθηκε από κοινού η άρση των περιορισμών στα ταξίδια μεταξύ τρίτων χωρών με βάση πάντα το επιδημιολογικό φορτίο της εκάστοτε χώρας. Ο έλεγχος και η επανεξέταση θα πραγματοποιείται ανά δύο εβδομάδες.
- 11 Σεπτεμβρίου. Εγκρίνεται από το Συμβούλιο, η αύξηση του τμήματος στον προϋπολογισμό της Ευρωπαϊκής ένωσης, που αφορά στην αντιμετώπιση της πανδημίας.
- 25 Σεπτεμβρίου. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο χρηματοδοτεί με το συνολικό ποσό ύψους 87,4 δισεκατομμυρίων ευρώ τα κράτη μέλη. Μεταξύ αυτών των 16 κρατών βρίσκεται και η Ελλάδα με 2,7 δις. ευρώ.
- 13 Οκτωβρίου. Το Συμβούλιο προτείνει παραμετροποίηση της μεθόδου εφαρμογής των μέτρων. Πιο συγκεκριμένα εφαρμόστηκε ένας χάρτης με χρωματικές διαφορές που χαρακτηρίζει την επιδημιολογική κατάσταση της κάθε περιοχής. Τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία χαρακτηρίζεται μία περιοχή αφορούν σε αριθμητικά στοιχεία βάση των εξετάσεων που πραγματοποιούνται σε αυτό. Τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά είναι ο αριθμός των κρουσμάτων ανά πλήθος κατοίκων τις τελευταίες δύο εβδομάδες, το ποσοστό των τεστ που

πραγματοποιήθηκαν για τον ανάλογο αριθμό κατοίκων και το ποσοστό των θετικών τεστ που αναλύθηκαν την τελευταία εβδομάδα.

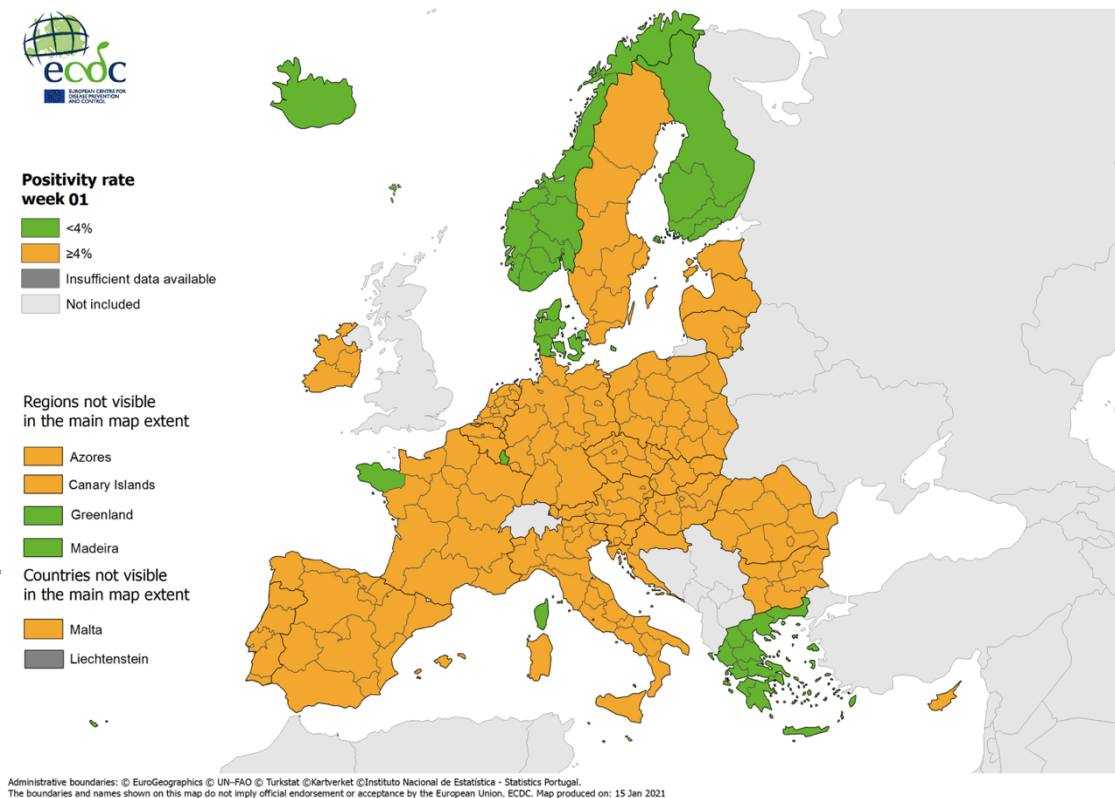
Κατά την ίδια περίοδο τα κράτη μέλη συμφώνησαν να παρέχουν στον πληθυσμό επαρκή και σαφή ενημέρωση για τα ισχύοντα μέτρα και φυσικά για τα επερχόμενα, τουλάχιστον μία μέρα νωρίτερα.

- 8 Δεκεμβρίου. Ανεπίσημη συνάντηση των Υπουργών κατά την οποία ενημερώθηκαν για τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν τα έντυπα μεταφορών κατά τα οποία γίνεται ιχνηλάτηση των επιβατών που ταξιδεύουν. Κυρίως αποτελούν το σημαντικότερο εργαλείο με το οποίο γίνεται υπολογισμός της επικινδυνότητας των αφίξεων και παραμετροποιούνται αποτελεσματικότερα τα μέτρα.
- 17 Δεκεμβρίου. Έγκριση από την Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο ενός πρωτοφανούς ποσού χρηματοδότησης με σκοπό την ενίσχυση των κρατών και διάρκεια την περίοδο 2021 έως 2027. Λεπτομερέστερα αξίζει να αναφερθεί ότι στο εν λόγω πλαίσιο που παρουσιάστηκε προβλέπεται προϋπολογισμός ύψους 1,1 δις ευρώ ο οποίος σε συνδυασμό με το Ευρωπαϊκό ταμείο ανάπτυξης αγγίζει το ποσό των 1,8 δις ευρώ.

3.2 ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΩΜΑΤΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 2020-2021



Χάρτης 1
Πηγή ECPC



Χάρτης 2
Πηγή ECPC

Επεξήγηση χρωματικών ενοτήτων στον χάρτη:

Πράσινο χρώμα - Σε περίπτωση που η περίοδος των δύο εβδομάδων βρίσκεται κάτω από τα 25 κρούσματα ανά 100,000 άτομα και η θετικότητα των τεστ έχει ποσοστό μικρότερο ίσο του 4%

Πορτοκαλί χρώμα - Ισχύουν δύο περιπτώσεις. Μέγιστο 50 κρούσματα ανά 100,000 άτομα στη διάρκεια των δύο εβδομάδων και θετικότητα των τεστ 4% και άνω. Εναλλακτικά, θετικά τεστ λιγότερα από 4% με κρούσματα που κυμαίνονται από 25 έως 150.

Κόκκινο χρώμα - Ισχύουν ξανά δύο περιπτώσεις. 50 κρούσματα ανά 100,000 κόσμο ή περισσότερα με ποσοστό θετικών τεστ ίσο ή μεγαλύτερο του 4%. Εναλλακτικά, πάνω από 150,000 κρούσματα σε χρονικό διάστημα δύο εβδομάδων ανά 100,000 άτομα. Γκρι: Δεν υπάρχουν επαρκείς πληροφορίες για την περιοχή είτε το ποσοστό δοκιμών είναι χαμηλότερο από 300 περιπτώσεις ανά 100,000

3.3 ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΡΟΥΣΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΘΑΝΑΤΩΝ

Με σκοπό την απόκτηση μίας πλήρους εικόνας σχετικά με την επιδημιολογική κατάσταση, όχι μόνο της Ελλάδας, αλλά και των διάφορων χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρόκειται να αναφερθούν τα παρακάτω στοιχεία αναφορικά με την εξέλιξη της πανδημίας. Η επιλογή των χωρών έγινε με βάση τις διασημότερες οργανωμένες μαρίνες και ασφαλώς την έντονη τουριστική δραστηριότητα.

Στις 10 Ιανουαρίου του 2021 σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του Ευρωπαϊκού κέντρου αντιμετώπισης και ελέγχου της πανδημίας:

- Στην Κροατία ο αριθμός των κρουσμάτων ήταν στις 220.097. Ο αριθμός των θανάτων βρισκόταν στις 4.000 άτομα.
- Στην Γαλλία τα κρούσματα είχαν φτάσει τα 2.768.273 καθώς και οι θάνατοι είχαν φτάσει τους 47.215

- Στην Ελλάδα είχαμε συνολικά 145.103 κρούσματα του Covid-19 και 5.290 θανάτους.
- Η Ιταλία, έχοντας βρεθεί σε αρκετά δύσκολη θέση κατά την διάρκεια της πανδημίας τα κρούσματα έφτασαν τα 2.256.794 και οι θάνατοι τους 76.734 .
- Στην Μάλτα τα κρούσματα έφτασαν συνολικά τα 14.646 και υπολογίστηκαν 230 θάνατοι.
- Η Πορτογαλία αριθμούσε 434.562 κρούσματα και 8.000 θανάτους συνολικά.
- Στην Ισπανία τα κρούσματα είχαν ανέλθει στα 2.128.556 συνολικά όπως επίσης και 52.677 θάνατοι μέχρι την ημερομηνία της 10^{ης} Ιανουαρίου του 2021.
- Στην Κύπρο τα κρούσματα έφτασαν τα 19.889 και οι θάνατοι τους 126.

Τα παραπάνω αναφερόμενα ποσά βρίσκονται αναρτημένα στον επίσημο Ευρωπαϊκό ιστότοπο αποφυγής και ελέγχου της πανδημίας. (Συμβούλιο, 2020) Το γεγονός αυτό δεν αναιρεί την πιθανότητα απόκλισης των αριθμών από την πραγματικότητα. Η έκδοση των απαιτούμενων δεδομένων και στατιστικών που οδηγούν σε αυτά τα αποτελέσματα δεν εξαρτώνται εξ ολοκλήρου από το Ευρωπαϊκό αυτό κέντρο αλλά και από τις εκάστοτε κυβερνήσεις.

Οι συγκεντρωτικοί πίνακες που ακολουθούν περιέχουν:

- Τον αριθμό κρουσμάτων,
- τα δειγματοληπτικά τεστ θετικότητας σε αναλογία με τον πληθυσμό και
- τα ποσοστά θετικότητας των τεστ που διενεργήθηκαν

Όλα τα παρακάτω στοιχεία κατηγοριοποιήθηκαν με βάση τις εβδομάδες του έτους 2020 και 2021 κατά τα οποία η πανδημία υπήρξε σε έξαρση. Με αυτό τον τρόπο παρατηρήθηκε η εξέλιξη της πανδημίας τους κομβικούς μήνες για τον Τουρισμό και το yachting. Οι χώρες που μελετήθηκαν σε αυτούς τους πίνακες επιλέχθηκαν με βάση τις ισχυρότερες και διασημότερες μαρίνες στην Ευρώπη. Σύμφωνα λοιπόν με το European Centre for Disease Prevention and Control :

3.3.1 ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2020-2021

Κύπρος	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.20-2020	18	11.410	875.899	0.15%
	Εβδ.32-2020	92	22.959	875.899	0.4%
	Εβδ.40-2020	128	19.817	875.899	0.6%
	Εβδ.01-2021	3376	78.455	875.899	4.3%

Πίνακας 3: Στοιχεία επιδημιολογικά Κύπρου 2020-2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Κροατία	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.20-2020	39	11.039	4.076.246	0.3%
	Εβδ.32-2020	344	10.413	4.076.246	3.3%
	Εβδ.40-2020	1462	29.413	4.076.246	4.9%
	Εβδ.01-2021	7265	44.222	4.076.246	16.4%

Πίνακας 4: Στοιχεία επιδημιολογικά Κροατία 2020-2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Γαλλία	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.20-2020	3348	151.000	67.012.883	2.2%
	Εβδ.32-2020	10002	537.600	67.012.883	1.8%
	Εβδ.40-2020	80601	853.400	67.012.883	9.4%
	Εβδ.01-2021	128203	1.987.000	67.012.883	6.4%

Πίνακας 5: Στοιχεία επιδημιολογικά Γαλλίας 2020-2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Ελλάδα	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.20-2020	118	30.119	10.724.599	0.3%
	Εβδ.32-2020	961	70.000	10.724.599	1.37%
	Εβδ.40-2020	2398	76.821	10.724.599	3.12%
	Εβδ.01-2021	4639	180.498	10.724.599	2.57%

Πίνακας 6: Στοιχεία επιδημιολογικά Ελλάδα 2020-2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Ιταλία	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.20-2020	6365	439.048	60.359.546	1.4%
	Εβδ.32-2020	2496	333.079	60.359.546	0.74%
	Εβδ.40-2020	15459	697.041	60.359.546	2.2%
	Εβδ.01-2021	121045	963.114	60.359.546	12.5%

Πίνακας 7: Στοιχεία επιδημιολογικά Ιταλίας 2020-2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Μάλτα	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.20-2020	55	9.100	493.559	0.6%
	Εβδ.32-2020	223	11.781	493.559	1.89%
	Εβδ.40-2020	311	15.974	493.559	1.94%
	Εβδ.01-2021	1299	22.556	493.559	5.75%

Πίνακας 8: Στοιχεία επιδημιολογικά Μάλτας 2020-2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Πορτογαλία	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.20-2020	1455	111.001	10.276.617	1.3%
	Εβδ.32-2020	1205	96.304	10.276.617	1.25%
	Εβδ.40-2020	4643	148.033	10.276.617	3.13%
	Εβδ.01-2021	57670	348.508	10.276.617	16.54%

Πίνακας 9: Στοιχεία επιδημιολογικά Πορτογαλίας 2020-2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Ισπανία	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.20-2020	3836	294.200	46.937.060	1.3%
	Εβδ.32-2020	25926	331.442	46.937.060	7.8%
	Εβδ.40-2020	65146	782.325	46.937.060	8.32%
	Εβδ.01-2021	152938	988.746	46.937.060	15.46%

Πίνακας 10: Στοιχεία επιδημιολογικά Ισπανίας 2020-2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

3.3.2 ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΠΙΔΗΜΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ 2021

Κύπρος	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.01-2021	3376	78.455	875.899	4.3%
	Εβδ.18-2021	3002	300.554	875.899	0.99%
	Εβδ.23-2021	411	233.130	875.899	0.17%
	Εβδ.28-2021	6924	504.666	875.899	1.37%

Πίνακας 11: Στοιχεία επιδημιολογικά Κύπρου 2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Ισπανία	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.01-2021	152938	988.746	46.937.060	15.46%
	Εβδ.18-2021	40962	818.879	46.937.060	0,05
	Εβδ.23-2021	34244	646.554	46.937.060	5.29%
	Εβδ.28-2021	190726	1.130.349	46.937.060	16.87%

Πίνακας 12: Στοιχεία επιδημιολογικά Ισπανίας 2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Πορτογαλία	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.01-2021	57670	348.508	10.276.617	16.54%
	Εβδ.18-2021	2283	297.496	10.276.617	0.76%
	Εβδ.23-2021	5038	287.927	10.276.617	1.74%
	Εβδ.28-2021	22784	447.565	10.276.617	5.09%

Πίνακας 13: Στοιχεία επιδημιολογικά Πορτογαλίας 2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Ιταλία	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.01-2021	121045	963.114	60.359.546	0.15%
	Εβδ.18-2021	66448	1.982.198	60.359.546	3.35%
	Εβδ.23-2021	12444	1.277.054	60.359.546	0.97%
	Εβδ.28-2021	16182	1.283.303	60.359.546	1.26%

Πίνακας 14: Στοιχεία επιδημιολογικά Ιταλίας 2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Κροατία	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.01-2021	7265	44.222	4.076.246	16.4%
	Εβδ.18-2021	9225	64.994	4.076.246	14.19%
	Εβδ.23-2021	973	46.631	4.076.246	2.08%
	Εβδ.28-2021	772	77.723	4.076.246	0.93%

Πίνακας 15: Στοιχεία επιδημιολογικά Κροατίας 2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Ελλάδα	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.01-2021	4639	180.498	10.724.599	12.5%
	Εβδ.18-2021	15582	2.456.491	10.724.599	0.63%
	Εβδ.23-2021	5565	3.218.265	10.724.599	0.17%
	Εβδ.28-2021	18503	1.325.626	10.724.599	1.39%

Πίνακας 16: Στοιχεία επιδημιολογικά Ελλάδας 2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Γαλλία	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.01-2021	128203	1.987.000	67.012.883	6.4%
	Εβδ.18-2021	109015	2.257.132	67.012.883	4.82%
	Εβδ.23-2021	27912	1.876.990	67.012.883	1.48%
	Εβδ.28-2021	55091	2.158.149	67.012.883	2.55%

Πίνακας 17: Στοιχεία επιδημιολογικά Γαλλίας 2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Μάλτα	Χρονική Περίοδος	Αριθμός Νέων Κρουσμάτων	Αριθμός Τεστ	Πληθυσμός	Ποσοστό Θετικών
	Εβδ.01-2021	1299	22.556	493.599	5.75%
	Εβδ.18-2021	104	10.483	493.599	0.99%
	Εβδ.23-2021	11	8.776	493.599	0.12%
	Εβδ.28-2021	1376	18.044	493.599	7.62%

Πίνακας 18: Στοιχεία επιδημιολογικά Μάλτας 2021. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Από τον πίνακα 3 έως τον πίνακα 10, τα δείγματα που αναφέρονται αφορούν την περίοδο πριν από το καλοκαίρι έως και την πρώτη εβδομάδα του 2021. Οι πίνακες 11 έως 18 ξεκινούν από την πρώτη εβδομάδα του τρέχοντος έτους και φτάνουν έως και τον Ιούλιο του 2021.

3.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ ΣΕ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

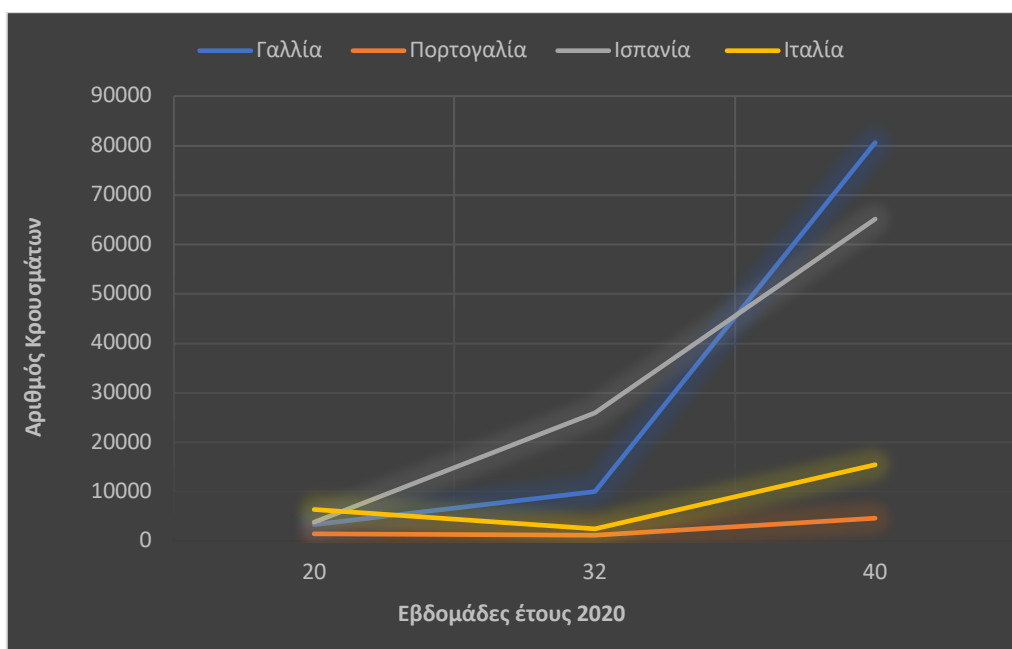
Τα στοιχεία της πορείας την πανδημίας των οκτώ χωρών που συμμετέχουν στην έρευνα, με βάση την εβδομάδα δειγματοληψίας και τον μέγιστο αριθμό κρουσμάτων χωρίστηκαν σε δύο ομάδες. Οι δύο πρώτοι πίνακες αφορούν το έτος 2020 και οι δύο επόμενοι το έτος 2021. Οι χώρες που ερευνήθηκαν βάση της δημοτικότητας που παρουσιάζουν οι μαρίνες τους είναι οι :

- Γαλλία
- Πορτογαλία
- Ισπανία
- Ιταλία
- Κύπρος
- Κροατία
- Μάλτα
- Ελλάδα

Οι χώρες Γαλλία, Πορτογαλία, Ισπανία και Ιταλία είναι οι χώρες με τον μεγαλύτερο αριθμό κρουσμάτων κατά την διάρκεια μελέτης της εξέλιξης της πανδημίας. Ενώ αντίστοιχα οι χώρες Ελλάδα, Κύπρος, Κροατία και Μάλτα λόγω παραγόντων όπως ο πληθυσμός ή μικρότερης διάστασης εμπορική δραστηριότητα κράτησαν σε χαμηλότερα επίπεδα τα κρούσματα.

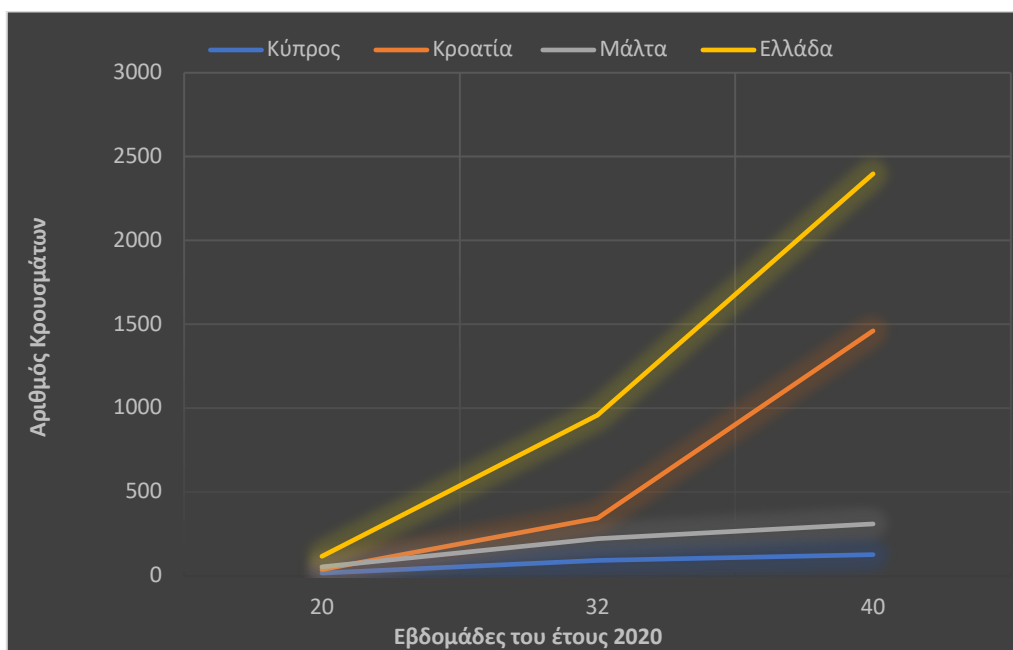
Στον κάθετο άξονα των διαγραμμάτων είναι ο αριθμός των κρουσμάτων και στον οριζόντιο άξονα οι εβδομάδες των αντίστοιχων ετών (2020-2021).

Έτος 2020.Εβδομάδες δειγματοληψίας 20ή(Μάϊος), 32ή(Ιουλίου) και 40ή(Οκτώβριος)



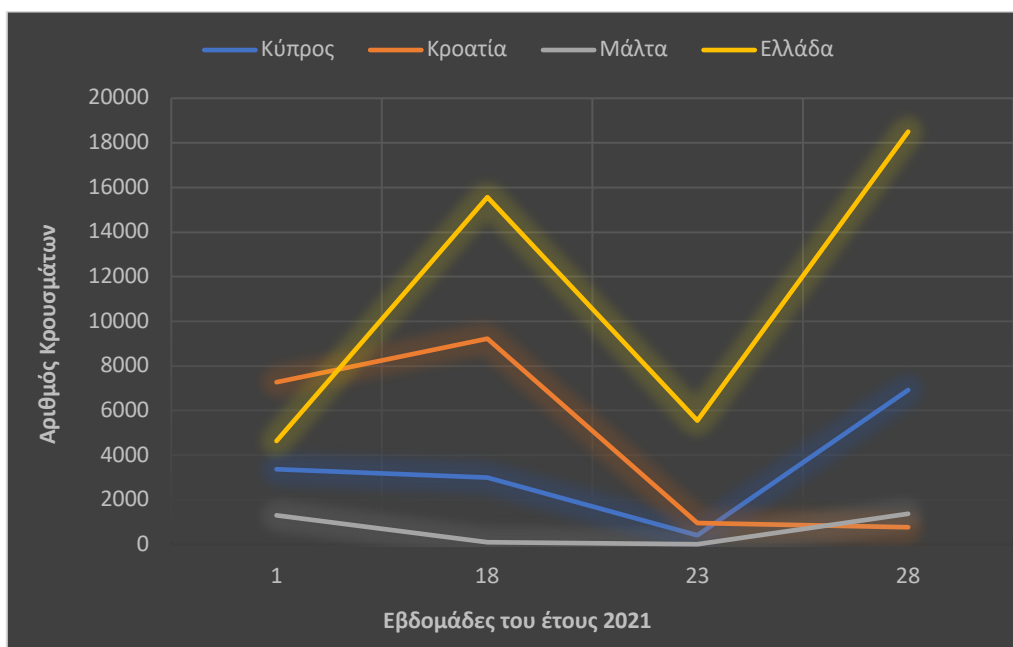
Διαγραμμα 1. 2020 ΓΑΛΛΙΑ-ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ-ΙΣΠΑΝΙΑ-ΙΤΑΛΙΑ. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Έτος 2020.Εβδομάδες δειγματοληψίας 20ή(Μάϊος), 32ή(Ιούλιος) και 40ή(Οκτώβριος)



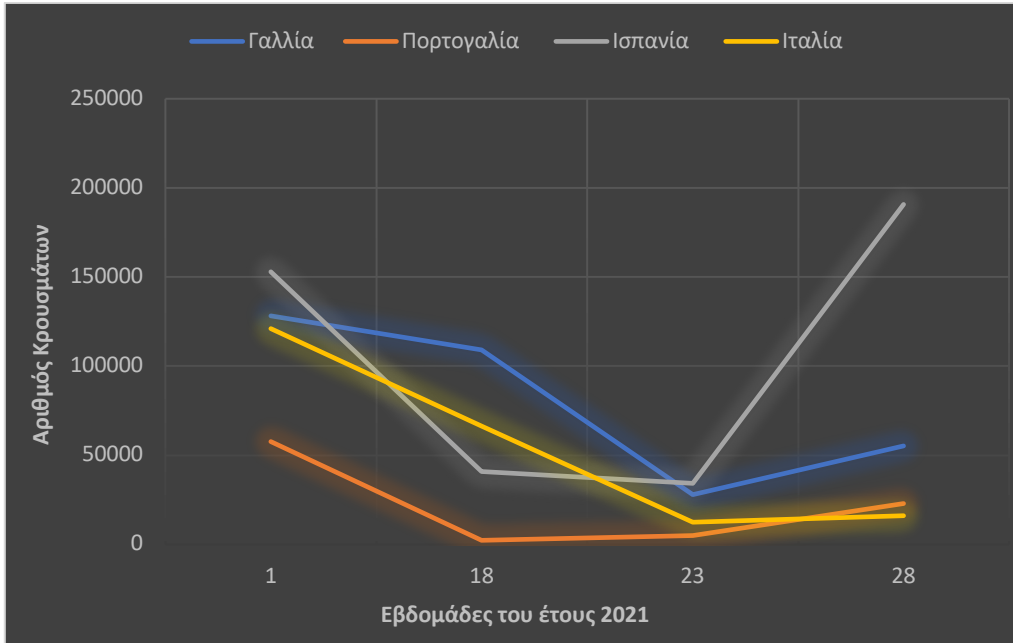
Διαγραμμα 2.2020 ΚΥΠΡΟΣ-ΚΡΟΑΤΙΑ-ΜΑΛΤΑ-ΕΛΛΑΔΑ. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Έτος 2021. Εβδομάδα δειγματοληψίας 1ή(Ιανουάριος), 18ή(Απρίλιος), 23ή(Μάϊος) και 28ή(Ιούλιος)



Διαγραμμα 3.2021 ΚΥΠΡΟΣ-ΚΡΟΑΤΙΑ-ΜΑΛΤΑ-ΕΛΛΑΔΑ. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

Έτος 2021. Εβδομάδα δειγματοληψίας 1ή(Ιανουάριος), 18ή(Απρίλιος), 23ή(Μάϊος) και 28ή(Ιούλιος)



Διαγραμμα 4.2021 ΓΑΛΛΙΑ-ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ-ΙΣΠΑΝΙΑ-ΙΤΑΛΙΑ. Πηγή: European Centre for Disease Prevention and control

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΜΑΡΙΝΕΣ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

4.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Στην ορολογία της ναυτιλίας με τον όρο τουριστικός λιμένας εννοούμε την μαρίνα και τις εγκαταστάσεις που την συνοδεύουν. Παρόλα αυτά στους τουριστικούς λιμένες ανήκουν επίσης, μικρότερης έκτασης και λιγότερων απαιτήσεων εγκαταστάσεις. Παρακάτω αναλύεται τί προβλέπει η νομοθεσία για την κατασκευή μιας μαρίνας καθώς και οι διαφορές αυτής από τα τουριστικά καταφύγια και τα αγκυροβόλια.

Σύμφωνα με (Αντωνόπουλος, Δρ. Χαρίλαος Γ.) βάση του νόμου Ν.2160/93 του άρθρου 29 ως τουριστικός λιμένας ορίζεται η χερσαία και θαλάσσια ζώνη που έχει σχεδιαστεί για την εξυπηρέτηση των σκαφών που προορίζονται για χρήση αναψυχής. Οι μαρίνες καλούνται να καλύψουν πλήρως τις ανάγκες του πληρώματος και της συντήρησης των σκαφών είτε σε περιπτώσεις αγκυροβολήματος μικρής διάρκειας είτε σε περιπτώσεις μακροχρόνιας/ παροδικής εναπόθεσης. Στην χερσαία ζώνη απαιτούνται συγκεκριμένες εγκαταστάσεις προκειμένου να αξιοποιηθεί κατάλληλα ο χώρος, να αναπτυχθεί τουριστικά η περιοχή και φυσικά να ενισχύσει την οικονομική βιωσιμότητα των επενδύσεων. Οι απαραίτητες εγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται κυρίως από τα εξής:

- Κτίρια Διοίκησης συμπεριλαμβανομένων του λιμενικού σταθμού του τελωνείου και των λοιπών συναφών αρχών
- Σύστημα ασφάλειας λιμενικής εγκατάστασης
- Ιατρείο
- Σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμου για τα σκάφη
- Εγκαταστάσεις παροχής τεχνικής υποστήριξης
- Οργανωμένα δίκτυα παροχής νερού και ηλεκτρισμού σε κάθε θέση ελλιμενισμού
- Παροχή της δυνατότητας τηλεφωνικών κλήσεων
- Ολοκληρωμένη μελέτη άντλησης και εκμετάλλευσης λυμάτων και βλαβερών για το περιβάλλον χημικών που παράγονται από την χρήση και την απολύμανση των σκαφών
- Χώροι στάθμευσης και ρυμούλκησης σκαφών

- Χώροι προσωπικής υγιεινής με μελέτη χρήσης αυτών και από άτομα με ειδικές ανάγκες
- Αποθήκες
- Καταστήματα ειδών πρώτης ανάγκης τόσο για τα σκάφη που προσδένουν όσο και για τους χρήστες της μαρίνας
- Θέσης πρόσδεσης σκαφών λιμενικού σώματος και άλλων αρχών

Τέλος, η μαρίνα μπορεί να δημιουργηθεί με την πρωτοβουλία οποιουδήποτε ατόμου με την προϋπόθεση ότι είναι κύριος ή διαχειριστής της παράκτιας ζώνης ή είναι κάτοχος συμβολαιογραφικής πράξης προσύμφωνου που αφορά την κυριότητα ή την επικαρπία.

Στη συνέχεια, αναφερόμενοι στην κατηγορία τουριστικών λιμένων αξίζει επίσης να σημειώσουμε τις υποκατηγορίες αυτών(Μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια:

«Τουριστικός λιμένας» σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος, που προορίζεται κατά κύριο λόγο για/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού. Οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια. Εντός ζώνης τουριστικού λιμένα μπορεί να συνυπάρχουν οι παραπάνω κατηγορίες τουριστικών λιμένων, δομές του άρθρου 1 του ν. 4663/2020 (Α΄ 30), καθώς και κάθε είδους υποστηρικτικές υποδομές των ανωτέρω.

«Μαρίνα» είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών, που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 3 του άρθρου 31, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

«Καταφύγιο» είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριολογικές υποδομές εμβαδού μέχρι τριακοσίων τετραγωνικών μέτρων (300 τ.μ.) και με ελάχιστες παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, διαδικτύου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.

«Αγκυροβόλιο» είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις, στις οποίες δύνανται να συγκαταλέγονται κτιριολογικές υποδομές ή εγκαταστάσεις που δεν ξεπερνούν επιφάνεια εκατό τετραγωνικών μέτρων (100 τ.μ.). Τα αγκυροβόλια δύνανται να περιλαμβάνουν και οριοθετημένες θαλάσσιες

ζώνες ναύδετων ή λιμενικές εξυπηρετήσεις, που αποτελούνται από σύστημα πλωτών προβλητών και πλωτών εξεδρών εξαρτημένων ή μη από την ακτή. Οι προδιαγραφές δημιουργίας, χωροθέτησης και λειτουργίας της συγκεκριμένης κατηγορίας τουριστικών λιμένων με ναύδετα ή λιμενικές εξυπηρετήσεις, το ύψος του καταβαλλόμενου οικονομικού ανταλλάγματος, ο φορέας είσπραξής του, καθώς και κάθε συναφές προς τα ανωτέρω ζήτημα καθορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Τουρισμού, Οικονομικών, Εθνικής Άμυνας, Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, η οποία εκδίδεται εντός έξι (6) μηνών από τη δημοσίευση του παρόντος.».

Το καταφύγιο σκαφών αναψυχής ως υποκατηγορία τουριστικού λιμένα προβλέπει η χερσαία ζώνη του να περιλαμβάνει αιγιαλό, παραλία και προσχώσεις που ενδεχομένως να χρειαστούν και έχουν καταγραφεί ως δημόσιο κτήμα.

4.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

Η χώρα της Ευρώπης και μέσα σε αυτές η Ελλάδα, είναι γνωστό τοις πάσι ότι αποτελούν προορισμό παγκόσμιο τόσο σε επισκέπτες που ταξιδεύουν οδικώς και αεροπορικώς, όσο σε αυτούς που επιλέγουν τομείς της Ναυτιλίας όπως η Ακτοπλοΐα ή το ταξίδι με ιδιωτικό σκάφος. Το γεγονός αυτό οφείλεται αναμφίβολα στον καιρό που επικρατεί το μεγαλύτερο διάστημα του χρόνου και έτσι είναι «εύκολο» οι εν δυνάμει επισκέπτες να σχεδιάσουν τα ψυχαγωγικά ταξίδια τους. Το φιλικό προς τουρισμό κλίμα που επικρατεί στις παραθαλάσσιες περιοχές των χωρών και η μεγάλη ποικιλία διασκέδασεων που προσφέρεται, συντελεί στο συνολικό αποτέλεσμα. Επίσης, εξαιτίας αυτής της δημοφιλούς εξέλιξης, οι οργανωμένες Μαρίνες στον Ευρωπαϊκό χώρο διακρίνονται για τον επαγγελματισμό τους σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών.

Ύστερα από αναζητήσεις που θα επιχειρήσει κάποιος θα πιστοποιήσει ότι οι δημοφιλέστερες Μαρίνες στον Ευρωπαϊκό χώρο σύμφωνα με τις πηγές (Harbour, 2019), (MAGHERALEX) και (aci-marinas) είναι αναμφισβήτητα μερικές από τις παρακάτω:

4.2.1 ΕΛΛΑΔΑ

Athens Marina

Η μαρίνα Αθηνών αποτελεί βασικό προορισμό μεγάλου αριθμού πολυτελών σκαφών αναψυχής. Συγκεκριμένα, ειδικεύεται στην κάλυψη της παροχής υψηλών προδιαγραφών υπηρεσιών όπως απαιτούν οι χρήστες της μαρίνας. Διαθέτει θέσεις ελλιμενισμού 130 yacht, περίπου 10 θέσεις πρόσδεσης σκαφών μήκους από 50 μέτρα έως 100 και 25 νέες θέσεις για σκάφη κατηγορίας super yacht 30 έως 35 μέτρα. Επιπλέον διαθέτει ελικοδρόμιο καθώς και προβλήτα απομακρυσμένη από τις υπόλοιπες για τις ανάγκες των exclusive yachts που φτάνουν τα 130 μέτρα. (Athens marina)

D Marin - Zeas

Το δίκτυο μαρίνων “D marina” αποτελείται από την μαρίνα Ζέας στον Πειραιά ,την μαρίνα στην Λευκάδα και την μαρίνα στα Γουβιά Κέρκυρας. Η μαρίνα Ζέας διαθέτει 2,500 θέσεις ελλιμενισμού καθώς και ολοκληρωμένο δίκτυο καταστημάτων εστίασης, καταστημάτων ρουχισμού και ανταλλακτικών που σχετίζονται με το yachting καθώς και εταιρίες εκμετάλλευσης σκαφών. Οι συνολικές παροχές και η υψηλής ποιότητας κατασκευή της την έχει φέρει στις υψηλότερες θέσεις προτίμησης όχι μόνο πολυτελέστατων σκαφών και mega Yacht αλλά και επισκεπτών. (Zeas Marina)

Flisvos marina

Η μαρίνα στην περιοχή του Φαλήρου αποτελεί ίσως την πιο εντυπωσιακή μαρίνα στην Ελλάδα. Η καλαίσθητη αρχιτεκτονική σε συνδυασμό με τα πολυτελή σκάφη που προσδένουν σε όλη τη διάρκεια του χρόνου της προσδίδει κύρος και προσελκύει εκατοντάδες επισκέπτες. Υπάρχει πληθώρα χώρων εστίασης ,καταστημάτων καθώς επίσης στεγάζεται εκεί μία από τις πιο ιστορικές σχολές ιστιοπλοΐας στην Ελλάδα. Ακόμα διαθέτει 303 θέσεις ελλιμενισμού και βάθος που φτάνει τα 30 μέτρα. Αυτό σημαίνει ότι πάνω από τις μισές θέσεις είναι ικανές να καλύψουν τις ανάγκες πρόσδεσης μεγάλων σκαφών αναψυχής που ξεπερνούν τα 30 μέτρα. Όλα τα παραπάνω δεδομένου ότι η μαρίνα Φλοίσβου βρίσκεται σε κομβικό σημείο απέχοντας την ίδια απόσταση χρονικά από το κέντρο της Αθήνας και από τον Αερολιμένα Ελ. Βενιζέλος την κατατάσσει ανάμεσα στις καλύτερες μαρίνες της Αττικής. (Flisvos Marina)

4.2.2 ΓΑΛΛΙΑ

Port Vauban

1,642 Θέσεις Πρόσδεσης με δυνατότητα υποδοχής 250 θέσεων επισκεπτών. 19 θέσεις πρόσδεσης superyacht με μέγιστο βάθος βυθίσματος 7 μέτρα. Φιλοξενείται σε μία τοποθεσία ιδανική για διακοπές ανάμεσα στο Saint Tropez και το Monaco.

Port Hercule

Στο κέντρο του Μονακό, ένα από τα πλέον διάσημα μέρη για τα πολυάριθμα event που συμβαίνουν γύρω από την μαρίνα όπως το Grand Prix της Formula 1 και πολλά ακόμα. Πάνω από 700 θέσεις πρόσδεσης με δυνατότητα πρόσδεσης σκαφών πάνω από 135 μέτρα.

4.2.3 ΜΑΛΤΑ

Grand Harbour Marina

Εντοπίζεται στην Μάλτα και συγκεκριμένα στην περιοχή Vittoriosa. Το μέγιστο μήκος σκαφών αναψυχής που μπορεί να δεχτεί είναι περίπου στα 135 μέτρα. Όπως κάθε διάσημη Μαρίνα προσφέρει στον χρήστη μεγαλοπρεπή κτίρια ιστορικής σημασίας για την χώρα της Μάλτας καθώς και καζίνο.

4.2.4 ΚΥΠΡΟ

Limassol Marina

Βρίσκεται στο γνωστότερο σημείο της Κύπρου. Οι υποστηρικτές της αναψυχής μέσω σκαφών την προτιμούν για την ποιοτική μελέτη όσο αναφορά την ασφάλεια πρόσδεσης και επειδή παραμένει ανοικτή ολόκληρο τον χρόνο. Υποδέχεται σκάφη έως 110 μέτρα.

4.2.5 ΙΤΑΛΙΑ

Marina di Stabia

Εντοπίζεται στο νότιο τμήμα της Ιταλίας σε μία πόλη κοντά στην Νάπολη που ονομάζεται Castellamare di Stabia. Παρόλο που δεν υπάρχει η μελέτη για πολύ μεγάλα σκάφη, που δεν ξεπερνούν τα 100 μέτρα, είναι στην κατάταξη με τις κορυφαίες Μαρίνες λόγω του ότι η θέα συνδυάζει επιβλητικά βουνά και ακτές που είναι σπάνιο να συναντήσει κάποιος.

Marina di Portofino

Μία από τις πιο ιδιαίτερες Μαρίνες στον κόσμο, και κυρίως για πολύ μικρό εύρος επισκεπτών. Ελάχιστες θέσεις πρόσδεσης και με ημερήσιο κόστος πρόσδεσης που κατά μέση τιμή κυμαίνεται στα 2000 ευρώ, συνήθως προτιμάται από διάσημους τραγουδιστές και σκηνοθέτες παγκοσμίως.

4.2.6 ΙΣΠΑΝΙΑ

Puerto Banus

Από κατασκευαστική πλευρά η Μαρίνα προσφέρει 900 θέσεις πρόσδεσης σκαφών με περίπου 150.000 τετραγωνικά μέτρα συνολική έκταση. Το κόστος χρήσης είναι από τα υψηλότερα καθώς αγγίζει τα 2.400 ευρώ και όπως είναι αναμενόμενο στο τακτικό πελατολόγιο εντάσσονται διάσημοι οικονομικής επιφάνειας που φτάνουν έως και τον Βασιλιά της Σαουδικής Αραβίας.

Vilanova Grand Marina

Σε απόσταση 40 χιλιομέτρων από την πόλη της Barcelona, Η Vilanova grand Marine στην Ισπανία εγκαινιάστηκε το 2009 και προσφέρει την δυνατότητα πρόσδεσης σκαφών 120 μέτρων. Επίσης προσφέρει μεγάλη ποικιλία water sports τα οποία προτιμούν πολλοί επισκέπτες της.

Port Tarraco

Εδρεύει στην Ευρώπη και συγκεκριμένα στην Ισπανία. Αποτελεί ένα από τα πιο διάσημα σημεία στην Ευρώπη. για τον κόσμο του θαλάσσιου Τουρισμού, όχι μόνο για τις 33 θέσεις πρόσδεσης σκαφών πάνω από 160 μέτρα, αλλά και λόγω της τεράστιας ιστορίας 2000 ετών που παρουσιάζει η πόλη που την περιβάλλει.

One Ocean Port Vell

Στο κέντρο της Barcelona στην Ισπανία, μία μαρίνα που κατασκευάστηκε την περίοδο των Ολυμπιακών αγώνων του 1992. Πρόσφατα ολοκληρώθηκε η συνολική ανακατασκευή της και 150 θέσεις πρόσδεσης πολύ υψηλής ποιότητας υπηρεσιών με μήκος σκαφών που αγγίζει και ξεπερνάει τα 190 μέτρα. Προσελκύει πάνω από 15 εκατομμύρια κόσμο ετησίως.

Port Adriano

Πρόκειται για ένα από τα γνωστότερα σημεία φυσικής ομορφιάς στην Νότιο-Δυτική πλευρά του Palma Bay στην Ισπανία. Διαθέτει 488 θέσεις πρόσδεσης και μέγιστο μήκος πιθανής πρόσδεσης 110 μέτρα. Επιπλέον δίνεται η δυνατότητα στον κόσμο που θα προσελκύσει την Μαρίνα να δειπνήσει σε πολυτελή εστιατόρια ή να κάνει τις αγορές σπάνιων αγαθών από τις εξειδικευμένες boutique. Τέλος παρέχεται η δυνατότητα του Scuba Diving από τους φορείς της Μαρίνας.

4.2.7 ΚΡΟΑΤΙΑ

Acı marina Dubrovnik

Η Μαρίνα ACI στην Κροατία έχει την δυνατότητα πρόσδεσης 380 σκαφών συνολικά και διαχείμασης στην ξηρά 120 θέσεων. Σε απόλυτα νούμερα μήκους σκαφών μπορεί να θεωρηθεί ότι υστερεί έναντι των άλλων Ευρωπαϊκών Μαρίνων, συγκεκριμένα δέχεται σκάφη μέχρι 45 μέτρα για ημερήσια παραμονή και 40 μέτρων για μεγαλύτερης διάρκειας έως και έτους. Παρόλα αυτά εξαιτίας της άμεσης αντίδρασης και δραστηριοποίησης της σε σύγκριση με τις περισσότερες χώρες, η Κροατία είναι γεγονός ότι λειτούργησε πιο αποτελεσματικά στη διάρκεια της καραντίνας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα όχι μόνο να έχει μικρότερες οικονομικές απώλειες αλλά και να

αποκτήσει προβάδισμα στην επανεκκίνηση του Ναυτιλιακού Τουρισμού. (Guy Delauney, 2020)

Δεν είναι υπερβολή να ειπωθεί ότι θα μπορούσε κάποιος να συλλέγει επί ώρες πληροφορίες για την ποικιλία που προσφέρεται σε οργανωμένες Μαρίνες και καταφύγια στην Ευρώπη. Πέραν των κατασκευαστικών ιδιοτήτων μιας οργανωμένης Μαρίνας και τα χαρακτηριστικά της τοποθεσίας είναι γεγονός ότι η προτίμηση που δείχνει ο εκάστοτε ενδιαφερόμενος βασίζεται και σε προσωπικά κριτήρια, όπως το μέρος στο οποίο προτιμάει να επισκέπτεται ο χρήστης της Μαρίνας, τις παροχές και τον πληθωρισμό που προσφέρει η περιοχή γύρω από την Μαρίνα. Στην προσπάθεια να γίνει κατανοητή η σπουδαιότητα των αναφερθέντων εγκαταστάσεων, όχι μόνο στην οικονομία της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και στον τρόπο διαβίωσης των επί πολλών ετών επισκεπτών τους, γίνεται η παρούσα συνοπτική αναφορά σε αυτές. Προκειμένου να τονιστεί ο βαθμός στον οποίο επηρεάστηκε η οικονομία των χωρών και πιο συγκεκριμένα των περιοχών που βασίζονται σε Τουριστική δραστηριότητα. Η σπουδαιότητα στο να μην επαναληφθεί σε βάθος χρόνου η ίδια μείωση ζήτησης και κινητικότητας σε μια ενδεχόμενη νέα πανδημία είναι υψίστης σημασίας.

4.2.8 ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Marina de Vilamoura

Πρόκειται για την μεγαλύτερη μαρίνα στην Πορτογαλία παρέχοντας 825 σημεία πρόσδεσης σκαφών και ικανότητα διαχείρισης σκαφών μήκους 60 μέτρων. Είναι μία μαρίνα υψηλών προδιαγραφών λόγω της μεγάλης δημοτικότητάς της (Marina de Vilamoura).

Marina de Lagos

Η Marina de Lagos βρίσκεται στην Νότιο-Δυτική πλευρά της Πορτογαλίας 462 θέσεις πρόσδεσης για σκάφη αναψυχής που φτάνουν τα 30 μέτρα μήκος. Από τα κυριότερα χαρακτηριστικά της είναι η γέφυρα την οποία απαιτείται να σηκώσει το προσωπικό της μαρίνας, ώστε να γίνεται ομαλή διέλευση των σκαφών, κυρίως όσων διαθέτουν ιστία. (Marina de Lagos)

ΚΕΦΑΛΑΙΑ 5 - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στην προσπάθεια να γίνει πιο κατανοητό το μέγεθος της όποιας μεταβολής στην ισχύουσα κατάσταση αναφορικά με την ναυτιλία αναψυχής (yachting), κρίνεται απαραίτητο να γίνει σχετικά αναφορά σε οικονομικά στοιχεία ώστε να υπάρξει ένα μέτρο σύγκρισης των μεγεθών. Παρουσιάζει αρκετά μεγάλο ενδιαφέρον η παρατήρηση των οικονομικών στοιχείων που αφορούν το κομμάτι της ναυτιλίας και του πώς επηρεάζει το συνολικό μέγεθος των εσόδων σε μία χώρα ή σε ένα σύνολο χωρών, καθώς και του τομέα της αναψυχής.

Κατά την θερινή σεζόν απασχολούνται 55 χιλιάδες εργαζόμενοι σε θέσεις που είτε συνδέονται άμεσα με το yachting είτε καλύπτουν τις ανάγκες των επιχειρήσεων που στηρίζουν το yachting όπως είναι για παράδειγμα οι τεχνικές ειδικότητες ή τα εμπορικά καταστήματα. Υπολογίζεται ότι εργάζονται σε 54 διαφορετικά επαγγέλματα κατά προσέγγιση.

5.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΛΑΙΟΤΕΡΩΝ ΕΤΩΝ

Ύστερα από σχετική έρευνα και συγκεντρώνοντας στοιχεία από πηγές με οικονομικές αναφορές στη Ναυτιλία γίνονται αντιληπτά τα εξής συμπεράσματα. Τον οικονομικό αντίκτυπο μιας δραστηριότητας όπως η Ναυτιλία είναι εύκολο να τον υπολογίσει κάποιος, μετρώντας την οικονομική συνεισφορά αυτής της δραστηριότητας στο ΑΕΠ¹ και εν συνεχεία τον αριθμό θέσεων εργασίας τις οποίες προσφέρει. Η οικονομική έκθεση του Boston Consulting Group την οποία δημοσίευσε η εφημερίδα Ναυτεμπορική (Boston Consulting Group, 2013) καθώς και η αναφορά στον Ναυτιλιακό κλάδο της Ελλάδας από την Eurobank (Μαρία Πρανδέκα, Βασίλης Ζάρκος, 2014) λειτούργησε καταλυτικά στην συγκέντρωση των παρακάτω στοιχείων.

Σύμφωνα λοιπόν με την (Boston Consulting Group, 2013) το 2013 όπου συντάχθηκε η έκθεση, η Ελλάδα βίωνε μια μακροχρόνια και βαθιά οικονομική κρίση (2008-2013). Συγκεκριμένα θα μπορούσαμε να πούμε ότι από την περίοδο του ΄Β παγκοσμίου πολέμου κι έπειτα, θεωρείται από πολλούς η αμέσως επόμενη σε βαθμό

¹ ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

επικινδυνότητας οικονομική κρίση. Παρόλα αυτά, με γνώμονα το γεγονός ότι η Ναυτιλία έχει αποτελέσει επανειλημμένα το κλειδί εξόδου από οικονομικές δυσφορίες, αναφέρεται ότι, το 2010 ο αριθμός των ατόμων που εργαζόταν στον κλάδο της ναυτιλίας ανερχόταν στους 165.000. Ο αριθμός αυτός αφορά τρεις (3) κατηγορίες απασχολούμενων στον Ναυτιλιακό κλάδο.

- I. Άμεσες Οι θέσεις εργασίας που προκύπτουν κατά κύριο λόγο από τις λιμενικές εγκαταστάσεις, τις εταιρίες Ακτοπλοϊκών γραμμών και γενικότερα των εταιριών που ανήκουν στον πυρήνα της Ναυτιλιακής συστάδας.

- II. Έμμεσες Οι θέσεις εργασιών που προσφέρονται από τις εταιρίες που στηρίζουν την ομαλή λειτουργία των πλοίων και των υπαλλήλων. Πιο συγκεκριμένα, όλες οι τράπεζες που παρέχουν εξειδικευμένες ναυτιλιακές υπηρεσίες, οι νομικές υπηρεσίες, τα ναυπηγεία καθώς και οι εταιρίες τροφοδοσίας είναι ένα μικρό δείγμα των έμμεσα εμπλεκόμενων εργαζομένων στην δραστηριότητα της Ναυτιλίας.

- III. Παράγωγες Η ύπαρξη μιας τόσο ισχυρής βιομηχανίας ή αλλιώς συστάδας όπως αυτή της Ναυτιλίας, αναμφίβολα επηρεάζει την τοπική και ευρύτερη οικονομία. Ενδιαφέρον παρουσιάζει ο τρόπος με τον οποίο αυξάνει το μισθολογικό επίπεδο ή σε αντίθετες περιπτώσεις το υποβαθμίζει σε περιπτώσεις οικονομικής ύφεσης. Το σύνολο των υπαλλήλων που θα προκύψουν από την αύξηση του βιοτικού επιπέδου σε τοπικό ή εθνικό επίπεδο ανήκει στις παράγωγες θέσεις εργασίας.

Μελετώντας μία πρόσφατη έρευνα σχετικά με τις λειτουργικές δυνατότητες τα κέρδη και τις ευκαιρίες των λιμενικών εγκαταστάσεων αναψυχής (Βαγγέλας Γ. Πάλης Θ., 2021), Αναφέρεται ότι:

Συγκεντρώνοντας τα στοιχεία της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας τα συνολικά έσοδα της χώρας από τις δαπάνες Δεν είναι δικά σου στον χώρο του Yachting ανέρχονται κοντά

στο 1 Δις. Ευρώ. Πιο αναλυτικά, Η έρευνα που πραγματοποίησε η Ένωση Μαρινών Ελλάδας χωρίζει τα σκάφη αναψυχής σε δύο κατηγορίες, μεταξύ ιδιωτικών και επαγγελματικών. Έτσι προκύπτει ότι τα σκάφη που έχουν κυρίως ιδιωτική χρήση δαπανούν 353 εκατ. Ευρώ σε έξοδα συντήρησης και καύσιμα ενώ τα επαγγελματικά 663 εκατ. Ευρώ. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι το 2018 ελλιμενίστηκαν περίπου 74% ιδιωτικά σκάφη και 26% επαγγελματικά δαπανώντας 433 εκατ. Ευρώ σε έξοδα ελλιμενισμού.

5.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΠΕΡΙΟΔΟ

Αναφορικά με τις οικονομικές επιπτώσεις της περιόδου που διανύουμε είναι γνωστά τα παρακάτω στοιχεία :

Το 1,44% από τις δραστηριότητες του yachting αποδίδεται στο ετήσιο ΑΕΠ

Επίσης παρατηρήθηκαν σημαντικές μειώσεις των εσόδων μαρινών εξαιτίας της τρίμηνης αναστολής λειτουργίας όπου κατά την οποία τα ενοίκια για τα καταστήματα, τα εστιατόρια, τα γραφεία και τις υπηρεσίες είχαν μειωθεί κατά 40%. Ενώ παράλληλα έσοδα από πάρκινγκ και διαφήμιση είχαν εκμηδενισθεί.

Σημειώθηκε μείωση εξόδων κατά 40% για τον μήνα Απρίλιο του 2020 σε επίπεδο ενοικίου και ως ενίσχυση κρατική αποδόθηκε 25% ελάφρυνση απόδοσης ΦΠΑ για τις μαρίνες. Όπως αναφέρεται και στην σχετική εγκύκλιο με αριθμό Ε.2207/2020 της ΑΑΔΕ, σχετικά με τη φορολογική μεταχείριση έκτακτου εσόδου, προβλέπεται έκπτωση σε ποσοστό 25% επί του ΦΠΑ και των ρυθμισμένων οφειλών των επιχειρήσεων που επλήγησαν, με βάση τις διατάξεις των άρθρων 1 και 2 της από 11.03.2020 (2020)

Τα αναγκαστικά μέτρα καταπολέμησης της πανδημίας επέφεραν περιορισμούς στον αριθμό των ατόμων που ταξιδεύουν. Όσο μικρότερη είναι η χωρητικότητα των ατόμων στα σκάφη τόσο μεγαλύτερη η ζημιά από τα απαιτούμενα μέτρα. Αυτό οφείλεται αφενός στην μείωση προσωπικού άρα και απασχόλησης εργαζομένων καθώς και στην μείωση των ατόμων που μοιράζονταν τους ναύλους που οδηγεί σε μεγαλύτερο κόστος ναύλωσης προς τους ενδιαφερόμενους.

Στην προσπάθεια να γίνει μία αποτύπωση της οικονομικής σημασίας της ναυτιλίας αναψυχής και των δομών που την περιβάλλουν, σύμφωνα με (διαΝΕΟσις):

Κατά την τρέχουσα περίοδο υπάρχουν περίπου 170.000 σκάφη από τα οποία τα 6.109 είναι επαγγελματικά σκάφη αναψυχής. Όπως είναι φυσικό τα σκάφη αυτά χρειάζονται τους απαραίτητους χώρους εξυπηρέτησης και πρόσδεσης.

Σύμφωνα με τα πρόσφατα στοιχεία που υπάρχουν αναρτημένα, έως και το 2019 οι χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες είναι 168 και από αυτούς λειτουργούν οι 37. Σε αυτούς τους 168 λιμένες υπολογίζονται 25.172 θέσεις ελλιμενισμού εκ των οποίων, για διάφορους λόγους καταλήγουν να είναι διαθέσιμες μόνο οι 8.500 θέσεις. Αναλυτικά, οι παραπάνω τουριστικοί λιμένες αναφέρονται σε 63 μαρίνες από τις οποίες λειτουργούν οι 23, 72 χωροθετημένα καταφύγια από οποία λειτουργούν τα 5 και 22 αγκυροβόλια από τα οποία δεν λειτουργεί κανένα.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω στοιχεία, στα 433 εκατ. ανήλθαν τα έσοδα από τα σκάφη στην Ελλάδα το 2018. Στα έσοδα αυτά έχουν συνυπολογιστεί και τα έμμεσα απασχολούμενα επαγγέλματα με την κάλυψη των αναγκών του θαλάσσιου τουρισμού.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος **Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.ΑΠ** η συμβολή των μαρίνων και των σκαφών στο 1,4% του ετήσιου ΑΕΠ μεταφράζεται σε πάνω από 43.500 θέσεις εργασίας στην Ελλάδα.

Υπολογίζεται ότι κατά μέσο όρο το κόστος για όσους προτιμούν να κάνουν τις διακοπές τους με σκάφος είναι περίπου 5 φορές μεγαλύτερο από την χρήση ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων σε αντίστοιχη περίοδο.

Οικονομικά το yachting συμβάλει στο 1,9% του ΑΕΠ ενώ το 1,4% είναι αποκλειστικά από τα επαγγελματικά σκάφη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΚΙΝΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

6.1 ΘΕΤΙΚΕΣ ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ

Μετά το πέρας της θερινής σεζόν όπως ήταν αναμενόμενο δημιουργήθηκαν οι απαραίτητοι δείκτες και συμπληρώθηκαν οι πρώτες πληροφορίες σχετικά με την συνολική εικόνα του Τουρισμού στα ταξίδια αναψυχής με σκάφη. Σύμφωνα με πηγές όπως το Διεθνές Συνέδριο της ICOMIA και μία πληθώρα άρθρων που υπάρχουν διαθέσιμα, είναι ξεκάθαρο ότι η πτώση ήταν μεγάλη. Ιδίως κατά την πρώτη περίοδο του γνωστού σε όλους Lockdown στο οποίο επιβλήθηκαν οι χώρες της Ευρώπης και με λίγες εξαιρέσεις όλες οι χώρες του παγκόσμιου χάρτη.

Παρόλα αυτά, τα αρνητικά γεγονότα που συνέβησαν κατά τη διάρκεια του περασμένου έτους δεν πρέπει να επισκιάσουν την εμφάνιση κάποιων θετικών προεκτάσεων στον τρόπο με τον οποίο γίνεται χρήση των υπηρεσιών ναυτιλίας. Οι ιδιομορφίες που εφαρμόστηκαν κατά την εξέλιξη της πανδημίας και ασφαλώς στη διάρκεια της τουριστικής περιόδου 2020-2021 προσέφεραν ευκαιρίες καθώς και νέες προοπτικές για το μέλλον.

Κατά την διάρκεια της καραντίνας έγινε αντιληπτό από τους αρμόδιους φορείς και τους άμεσα ενδιαφερόμενους ότι η διαφορετική αντιμετώπιση της κάθε χώρας προς την υγειονομική κρίση, οδήγησε σε διαφορετικά αποτελέσματα. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι υπάρχουν πάνω από ένας τρόποι αντιμετώπισης του συγκεκριμένου προβλήματος από το εκάστοτε κράτος, επίσης μας δίνει την δυνατότητα να κρατήσουμε τις αποδοτικότερες τακτικές και να τις εφαρμόσουμε ώστε στο μέλλον να είμαστε καλύτερα προετοιμασμένοι. Παρατηρήθηκε από τις εταιρίες που ασχολούνται με την ενοικίαση σκαφών ότι απέκτησαν νέους πελάτες οι οποίοι είναι από το εσωτερικό της χώρας και δεν είχαν ταξιδέψει στο παρελθόν, ούτε είχαν κάνει διακοπές με αυτό τον τρόπο. Αυτό οφείλεται φυσικά στο γεγονός ότι ο τρόπος διακοπών που περιλαμβάνει την μίσθωση ενός σκάφους από μία οικογένεια ή μία μικρή ομάδα ατόμων, αποτελεί από τους πιο άρτιους από υγειονομικής φύσεως τρόπους διακοπών. Είναι πολύ ευκολότερο να αποστασιοποιηθούν από τον πολύ κόσμο οι χρήστες του σκάφους καθ' όλη την διάρκεια των διακοπών τους. Το πλήρωμα του σκάφους θα ελέγχεται περιοδικά μέσω εξετάσεων. Σε δεύτερο χρόνο θα υπάρχει η δυνατότητα να ελέγχεται

το πιστοποιητικό εμβολιασμού στους επισκέπτες των σκαφών και φυσικά του πληρώματος, καθώς θα ήταν σωστό να βεβαιωθούν και οι πελάτες για την δική τους υγεία με σκοπό να αποφύγουν απρόβλεπτα κατά το ταξίδι. Έτσι λοιπόν, σε ελεγχόμενο περιβάλλον δίνεται η δυνατότητα σε οποιονδήποτε θέλει να βρεθεί κοντά στην θάλασσα στις διακοπές του να περάσει τον χρόνο τους με τους φίλους του σε σκάφος. Πρόκειται για ένα είδος τουρισμού που δεν έχει μαζικό χαρακτήρα παίρνει ολοένα περισσότερο έδαφος και όπως φαίνεται υπάρχει η δυνατότητα να επωφεληθούν και οι δύο πλευρές εξίσου. Αφενός οι εταιρίες θα αποκτήσουν μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς και αντίστοιχα θα εμφανιστούν νέες ευκαιρίες για επενδύσεις από μικρότερες εταιρίες λόγω της αυξημένης ζήτησης. Όπως είναι αναμενόμενο οι χρήστες των ιδιωτικών σκαφών, νέοι και παλιοί θα καταφέρουν να ταξιδέψουν με τον συγκεκριμένο τρόπο με χαμηλότερα κόστη.

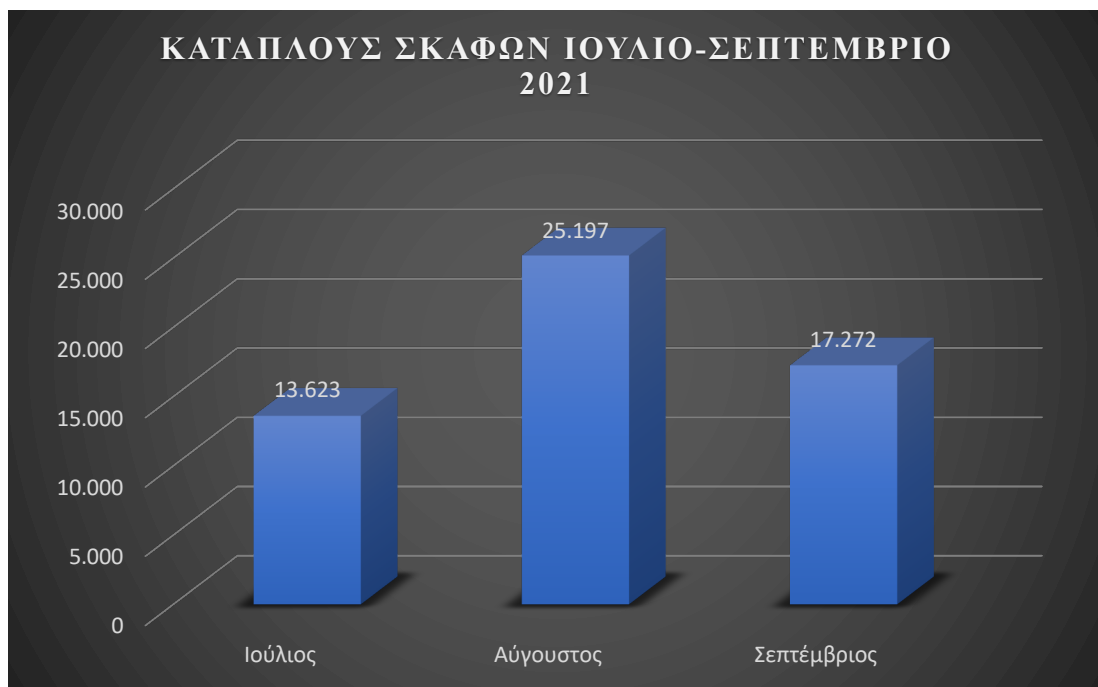
Σε συνάρτηση πάντα με την χώρα που εξετάζουμε, και την τουριστική της δραστηριότητα στο κομμάτι της θαλάσσιας αναψυχής, παρουσιάστηκαν αυξήσεις σε μισθώσεις σκαφών σε περιόδους που θεωρούνταν «νεκρές» για το “yachting”. Λαμβάνοντας ως παράδειγμα της Ισπανία θα δούμε ότι δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι παρατηρήθηκε αύξηση 30% σε ναυλοσύμφωνα Σεπτεμβρίου συγκριτικά με τον περασμένο Σεπτέμβριο του 2019. Υπάρχουν αναφορές που μιλούν για αύξηση της ζήτησης από οικογένειες που συνήθως δεν επέλεγαν αυτό τον τρόπο διακοπών. Βιώνουμε μία πραγματικότητα η οποία φέρνει νέα δεδομένα στον χώρο του τουρισμού. Έχει την δυνατότητα να βελτιώσει συνθήκες και είναι σημαντικό με αυτό τον τρόπο να την αντιμετωπίσουμε.. (Chambers, 2020)

Παράλληλα ενισχύθηκε ο κλάδος που ασχολείται με τη αγορά νέων σκαφών η μεταχειρισμένων. Παρατηρήθηκε λοιπόν αύξηση των τιμών σε σκάφη μεταχειρισμένα καθώς και σε καινούρια. Αυτό αποτελεί ένα γεγονός το οποίο βοηθάει πολύ την αγορά εργασίας καθώς οδήγησε σε ζήτηση ατόμων ως προσωπικό είτε εντός του σκάφους είτε σε γραφείο εκτός. Οι πελάτες των γραφείων αυτών επικεντρώθηκαν σε μικρότερα σκάφη είτε Ιστιοπλοϊκά είτε motor-yacht παρουσιάζοντας οικονομική κίνηση στην αγορά σκαφών αναψυχής. Τα νέα σκάφη που νηολογήθηκαν και οι άδειες αυξήθηκαν και αυτά με την σειρά τους.

6.2 ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Βασιζόμενοι σε πρόσφατο άρθρο σχετικά με την πορεία “ανάκαμψης” των χωρών όσον αναφορά τον θαλάσσιο τουρισμό, είναι ασφαλές να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι τόσο σε Ευρωπαϊκό όσο σε παγκόσμιο επίπεδο οι χώρες βρήκαν τον τρόπο ασφαλούς ανοδικής πορείας. Σύμφωνα λοιπόν με άρθρο στην Capital του (Γιώργος Γεωργίου, 2021) με στοιχεία που συλλέγει από το marine traffic:

Η περίοδος από 15 Ιουλίου μέχρι και 30 Σεπτεμβρίου υπολογίζονται πως επισκέφθηκαν την χώρα μας πάνω από 56.000 σκάφη αναψυχής με μήκη που φτάνουν τα 180 μέτρα. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρώντας αναλυτικά τους μήνες Ιούλιο, Αύγουστο και Σεπτέμβριο προκύπτει ότι κατέπλευσαν 13.623 σκάφη στην Ελληνική ακτογραμμή κατά το πρώτο μισό του Ιουλίου, ενώ τον Αύγουστο 25.197 και 17.272 για τον Σεπτέμβριο αντίστοιχα.



Διαγραμμα 5. ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΠΟ ΙΟΥΝΙΟ ΕΩΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟ. Πηγή : Capital.gr

Μέρος του άρθρου μελετάει παράλληλα με την Ελλάδα άλλες τρεις χώρες. Η Ιταλία η Κροατία και η Τουρκία αποτελούν κάποιες από τις ανταγωνιστικότερες χώρες εντός και εκτός Ευρώπης, απέναντι στην Ελλάδα στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού.

Κατά την δεδομένη περίοδο κατέπλευσαν στην Ιταλία 49.722 ενώ στην Κροατία 26.220 και στην Τουρκία 24.116 σκάφη αναψυχής.



Διαγράμμα 6.ΚΑΤΑΠΛΟΥΣ ΣΚΑΦΩΝ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 2021. Πηγή : Capital.gr

Σύμφωνα λοιπόν με τον πρόεδρο της Ένωσης πλοιοκτητών Ελληνικών σκαφών Τουρισμού, η τουριστική περίοδος του 2021 όχι απλώς ξεπέρασε τις προσδοκίες των εμπλεκόμενων αλλά άγγιξε το 60% των επιδόσεων της αντίστοιχης περιόδου του 2019 χωρίς την πανδημία και τα σχετικά περιοριστικά μέτρα. Συμπληρωματικά αναφέρει ότι τόσο στην περίπτωση των σκαφών τύπου catamaran όσο στην κατηγορία ιστιοπλοϊκών με μονή γάστρα ή ζήτηση έφτασε το 80% της ζήτησης που είχαν πριν την πανδημία.

Επίσης σύμφωνα με τον πρόεδρο Συνδέσμου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος (Σ.Ι.Τ.Ε.Σ.ΑΠ), το 2020 υπολογίζεται ότι υπήρξε 25% της κινητικότητας του 2019 που είναι η τελευταία υγιής χρονιά ενώ το 2021 55%

Υπολογίζοντας για τις δύο χρονιές την πτώση θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι της τάξεως του 60% από το 2019.

6.3 ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΕΚΤΑΣΕΙΣ

Όπως είναι αναμενόμενο σε συνθήκες οι οποίες δεν έχουν εμφανιστεί στο παρελθόν υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις. Κυρίως τους πρώτους μήνες εφαρμογής των

περιορισμών και εξαιτίας της έλλειψης απαραίτητων επιδημιολογικών στοιχείων οι εκάστοτε χώρες επέλεξαν να αποκλείσουν το μεγαλύτερο μέρος δραστηριοτήτων τους. Η απότομη μεταβολή των ισχυουσών συνθηκών επέφερε προβλήματα τα οποία ήταν δύσκολο να προληφθούν σε βάθος χρόνου.

Μερικά χαρακτηριστικά δείγματα τομέων της ναυτιλίας που επηρεάστηκαν και με τη σειρά τους επηρέασαν τον κλάδο του yachting ήταν:

- Οι ετήσιες εκθέσεις και εκδηλώσεις που έχουν πολυετή παράδοση και προσελκύουν ετησίως πολύ κόσμο επηρεάζοντας θετικά την εξέλιξη του τομέα της ναυτιλίας αναψυχής. Οι εν λόγω δράσεις λαμβάνουν χώρα τόσο στην Ελλάδα όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο σε αντίστοιχα ναυτιλιακά κέντρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 – ΟΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ- ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

7.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Οι τρόποι αντιμετώπισης όχι μόνο της πανδημίας αλλά και της εξόδου από αυτή, είναι ένα από τα πιο σύνθετα προβλήματα που καλούνται να επιλύσουν οι σύγχρονες κυβερνήσεις. Η δυναμική των χωρών σε τουριστικό επίπεδο διαφέρει όπως διαφέρει ο πληθυσμός τους και φυσικά οι συνήθειες αναφορικά με τις περιόδους κατά τις οποίες προτιμούν να ταξιδεύουν. Αυτό το γεγονός αυτομάτως διαφοροποιεί τον βαθμό στον οποίο επηρεάζει την Ναυτιλιακή δραστηριότητα μιας χώρας η πανδημία καθώς και τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν ώστε να προσελκύσουν κόσμο κατά τις τουριστικές περιόδους.

Παρόλα αυτά, από την ιστοσελίδα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (Ariane Debyser, Davide Pernice, 2021) όπου αναρτώνται όλες οι πληροφορίες αναφορικά με την πανδημία και την διαχείρισή της σε όλους τους τομείς αναφέρονται τα εξής:

Η έξαρση της νόσου COVID-19 έδειξε την αναγκαιότητα θέσπισης διαφόρων μέτρων για την αντιμετώπιση των δυσκολιών που αντιμετωπίζει ο ναυτιλιακός τομέας:

- **Στις 8 Απριλίου 2020**, τοποθετήθηκαν οι κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής σχετικά με την διαφύλαξη της υγείας, τον επαναπατρισμό και τους ταξιδιωτικούς διακανονισμούς για τους ναυτικούς, τους επιβάτες και άλλα άτομα που επιβαίνουν σε πλοία. Με βάση των οποίων *καλούνται τα κράτη-μέλη να δημιουργήσουν ένα δίκτυο λιμένων για ταχείες αλλαγές πληρωμάτων.*
- Ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/698 της **25ης Μαΐου 2020** που αφορά στην θέσπιση ειδικών και προσωρινών μέτρων λόγω της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 και ειδικότερα *σχετικά με την ανανέωση ή επέκταση ορισμένων πιστοποιητικών, αδειών και εγκρίσεων και με την αναβολή ορισμένων περιοδικών ελέγχων και περιοδικής κατάρτισης σε ορισμένους τομείς της νομοθεσίας για τις μεταφορές.* Λαμβάνοντας υπόψη την υγειονομική κατάσταση, ο κανονισμός αυτός τροποποιήθηκε περαιτέρω τον **Φεβρουάριο του 2021** (κανονισμός (ΕΕ)

2021/267), ώστε να καταστεί δυνατή η διατήρηση της ισχύος των εν λόγω εγγράφων για άλλους 10 μήνες, για την περίπτωση που έληγε μεταξύ της 1ης Σεπτεμβρίου 2020 και της 30ής Ιουνίου 2021.

- ο Ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/697 της **25ης Μαΐου 2020** για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2017/352, ώστε να μπορεί ο φορέας διαχείρισης του λιμένα ή η αρμόδια αρχή να παρέχει ευελιξία όσον αφορά την είσπραξη τελών λιμενικών υποδομών στο πλαίσιο της επιδημικής έξαρσης της νόσου.
- ο Για να αντιμετωπιστεί ο κίνδυνος σοβαρής οικονομικής ύφεσης, η Επιτροπή δημοσίευσε ένα προσωρινό πλαίσιο για τα μέτρα κρατικών ενισχύσεων C/2020/1863 (το οποίο επικαιροποιήθηκε αρκετές φορές προκειμένου να ληφθεί υπόψη η κατάσταση όπως εξελίσσεται), το οποίο επιτρέπει στις χώρες της ΕΕ να παρέχουν βοήθεια σε επιχειρήσεις, επιπλέον των δυνατοτήτων που παρέχουν οι ισχύοντες κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις. Στη συνέχεια, τα κράτη μέλη πρότειναν ορισμένα μέτρα για το σύνολο της οικονομίας και ορισμένα ειδικά τομεακά μέτρα.

Τα μέτρα που αναφέρονται, δεν αφορούν απαραίτητα άμεσα τον κλάδο του yachting, ενδεχομένως να τον επηρεάζουν έμμεσα για αυτό το λόγο και συμπεριλήφθηκαν.

7.2 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Σε συνεργασία με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην περίπτωση που αφορά Ευρωπαϊκή χώρα ή τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας σε παγκόσμιο επίπεδο, το κάθε κράτος φέρει μεγάλη ευθύνη στην αποτελεσματική δράση. Όσο σημαντική και να είναι η καθολική εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων, κάθε κράτος διαφέρει και είναι εξαιρετικά σημαντικό να προσαρμόσει τα εκάστοτε μέτρα βάσει της βιωσιμότητας της οικονομίας του.

Έτσι λοιπόν προκύπτουν τα παρακάτω σαν επικρατέστερες λύσεις που οδηγούν στην ενίσχυση της οικονομίας και των επιχειρήσεων σε διακρατικό επίπεδο.

- Η οικονομική ενίσχυση μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Ένας τρόπος αυτού είναι οι επιδοτήσεις εργασίας και υπαλλήλων των οποίων οι επιχειρήσεις δέχτηκαν πλήγμα κατά την δεδομένη περίοδο.
- Η παράταση της τουριστικής περιόδου καθώς και της περιόδου ναύλωσης σκαφών στην Ελλάδα.
- Η προώθηση ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της κάθε χώρας στο εξωτερικό όπως για παράδειγμα: Το κλίμα ,την ασφάλεια , τα τοπία που υπάρχουν προς επίσκεψη. Την ενίσχυση προωθητικών πακέτων προσφορών προορισμών για την ταχύτερη προσέλκυση νέων πελατών.
- Η συμμετοχή των κρατικών φορέων στην επικαιροποίηση των κανονισμών αναφορικά με το Yachting είναι ζωτικής σημασίας.
- Η ενίσχυση της ρευστότητας των επιχειρήσεων στον βαθμό που είναι εφικτό χωρίς να φτάσει σε αντίθετα αποτελέσματα αυτό.
- Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των κρατών ως προορισμούς.
- Οι ηλεκτρονικές συναλλαγές ναυλοσυμφώνων - Επικαιροποίηση ψηφιακών δυνατοτήτων στους χρήστες όπως ανανέωση αδειών και λοιπών.
- Η αναθεώρηση των νομικών πλαισίων που καθυστερούν την εξέλιξη του κλάδου όπως για παράδειγμα του νόμου 2140/63 για γρήγορη έγκριση αδειών και σχετικών αιτημάτων.
- Η απόκτηση ποιοτικών κριτηρίων επιλογής επενδυτών σε μαρίνες και όχι με μοναδικό κριτήριο την πλειοδότησα προσφορά.
- Το last minute δεν βοηθάει το yachting λόγω μεγάλων ναύλων απαιτεί αναπροσαρμογή όπως και συνέβη σύμφωνα με το ερωτηματολόγιο.
- Η πιστή τήρηση των οδηγιών του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας και ο εμβολιασμός σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα μπορεί να προσελκύσει κόσμο. Να δημιουργήσει περιβάλλον εμπιστοσύνης προς τον κλάδο.
- Στην περίπτωση της Ελλάδας, η εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που έχει η ακτογραμμή της. Επίσης η κάλυψη των ελλείψεων σε θέσεις αγκυροβολίων αναφορικά με την ακτογραμμή της χώρας.

7.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Παρακάτω στο κείμενο παρατίθενται ορισμένες προτροπές των επαγγελματιών του κλάδου της ναυτιλίας αναψυχής οι οποίες προκύπτουν ύστερα από την μελέτη ενός συνόλου δημοσιεύσεων κατά διάρκεια της τρέχουσας περιόδου. Στα συμπεράσματα έχουν ληφθεί υπόψιν οι γνώμες και οι προτάσεις των ατόμων που εμπλέκονται είτε άμεσα είτε έμμεσα με τον θαλάσσιο τουρισμό και έλαβαν μέρος σε σχετικές συνεδριάσεις.

- Έγκαιρη εφαρμογή των πρωτοκόλλων υγείας και λειτουργίας στις μαρίνες και το Yachting.
- Την εναρμόνιση γενικών οδηγιών που εκδίδουν οι χώρες με την αποδοτική λειτουργία του τουρισμού βάση των γενικών οδηγιών της πανδημίας από Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας.
- Η παροχή της δυνατότητας απαλλαγών από φορολογικές υποχρεώσεις εμπλεκόμενων επιχειρήσεων για συγκεκριμένο εισαγωγικό διάστημα στην κανονικότητα είναι ζωτικής σημασίας.
- Η εμπρόθεσμη έναρξη εμβολιασμού των εμπλεκόμενων μελών του ναυτιλιακού τουρισμού. Πιο συγκεκριμένα: Μέλη πληρωμάτων ,ομάδες καθαρισμού και βελτιστοποίησης ποιότητας υπηρεσιών εντός του σκάφους καθώς και μεσάζοντες κρατήσεων όπως πράκτορες ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 – ΕΡΕΥΝΑ ΜΕΣΩ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

8.1 ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Η μέθοδος συλλογής πληροφοριών στην παρούσα εργασία εκτός από την προσωπική έρευνα, ήταν η εφαρμογή ερωτηματολόγιου.

Σύμφωνα με τους υπάρχοντες ορισμούς ως ερωτηματολόγιο αναφερόμαστε σε: Ένα σύνολο δομημένων ερωτήσεων οι οποίες εμφανίζονται με ορισμένη σειρά και στις οποίες καλείται να απαντήσει γραπτά ο ερωτώμενος. (Ζαφειρίου,2003)

Επίσης σύμφωνα με τον (Παρασκευόπουλος,1993) : Ως ερωτηματολόγιο ορίζεται το μέσο επικοινωνίας μεταξύ του ατόμου που διεξάγει την έρευνα και των ερωτώμενων, με έμμεσο ή άμεσο τρόπο, αναλόγως της μεθόδου με την οποία συλλέγονται οι πληροφορίες. Η σύνταξη του ερωτηματολόγιου είναι μία απαιτητική διαδικασία καθώς από αυτή εξαρτάται άμεσα το αποτέλεσμα. Όπως χαρακτηριστικά έχει αναφερθεί «καμία στατιστική έρευνα δεν μπορεί να είναι καλύτερη από το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε σε αυτή»

Εξαιτίας της σπουδαιότητας που έχει η ευστοχία των ερωτήσεων στο ερωτηματολόγιο, όπως και η ικανότητα συλλογής χρήσιμων πληροφοριών για τον ερευνητή, η δομή έχει ως εξής. Αρχικά παραθέτοντας ορισμένες απλές και καθοριστικές ερωτήσεις, και στη συνέχεια υπάρχουν ερωτήσεις που ο συμμετέχοντας καλείται να απαντήσει αναπτύσσοντας την άποψή του ανάλογα με την ιδιότητα του στον χώρο της τουριστικής ναυτιλίας. Στο σύνολο τους οι ερωτήσεις είναι τριάντα (30) και το ερωτηματολόγιο έχει την παρακάτω εμφάνιση και δομή.

8.2 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Για τις ανάγκες της πληρέστερης κάλυψης του θέματος σχετικά με την εξέλιξη του εξέλιξη της πανδημίας και τις επιπτώσεις στον θαλάσσιο τουρισμό, συντάχθηκε το παρόν ερωτηματολόγιο. Στο σύνολό τους οι τριάντα (30) ερωτήσεις απαντήθηκαν από τους δέκα (10) συμμετέχοντες. Έχει την παρακάτω εμφάνιση και δομή.

1) Ιδιότητα συμμετέχοντος

Ιδιοκτήτης σκάφους

Μέλος πληρώματος

Διαχειριστής

2) Τύπος σκάφους: (Στην περίπτωση που εκπροσωπείτε/εμπλέκεστε σε περισσότερα από ένα σκάφη, παρακαλώ συμπληρώστε το πλήθος τους)

	1	2	3	4	5
Ιστιοφόρο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
MotorBoat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Άλλο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Στην περίπτωση που συμπληρώσατε την γραμμή "Άλλο" παρακαλώ σημειώστε τον τύπο του σκάφους.

Η απάντησή σας _____

3) Κύρια χρήση του σκάφους/ των σκαφών:

Ιδιωτική

Επαγγελματική

Διάγραμμα 7. ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Το ερωτηματολόγιο ήταν προς συμπλήρωση την μεγαλύτερη περίοδο του 2022. Συγκεκριμένα αναρτήθηκε στον ιστότοπο της Google και συμπληρώθηκε πρώτη φορά στο τέλος Ιανουαρίου. Η περισσότερες απαντήσεις ήταν τον Ιούλιο και τελευταία συμπλήρωση τον Οκτώβριο.

Η έρευνα διεξήχθη με σκοπό να δώσει βήμα σε επαγγελματίες στον χώρο του Yachting, όπως για παράδειγμα ιδιοκτήτες πλοίων ή εργαζόμενους στον χώρο της διαχείρισης, καθώς και πλήρωμα σε Yacht. Αυτό έγινε σαν συμπληρωματική ενέργεια επιβεβαίωσης των όσων προέκυπταν από τα διαδικτυακά συνέδρια των ατόμων του κλάδου. Οι συμμετέχοντες αυτοί προσεγγίστηκαν είτε κατόπιν προσωπικής επικοινωνίας και συνάντησης δια ζώσης, είτε μέσω προώθησης του ερωτηματολογίου σε εταιρικά e-mail, μέσω κοινών γνωστών (Πχ. Ιστιοπλοική ομάδα ΟΛΠ κ.α.).

Η προώθηση του ερωτηματολογίου στους συμμετέχοντες έγινε με βάση την ευκαιριακή δειγματοληψία. Οι κυριότερες κατηγορίες μη πιθανοτικών δειγματοληψιών είναι η ευκαιριακή, η δειγματοληψία κρίσεως, δειγματοληψία χιονοστιβάδας και η ποσοτική δειγματοληψία. Συνοπτικά, η ευκαιριακή δειγματοληψία, είναι η διαδικασία στην οποία ο ερευνητής διανέμει τις ερωτήσεις σε όσο μεγαλύτερο πλήθος ατόμων ανήκει στους άμεσα ενδιαφερόμενους, κατά την κρίση του. Στην περίπτωση της δειγματοληψίας κρίσεως, ο ερευνητής επιλέγει συγκεκριμένα σε πόσους από μία συγκεκριμένη κατηγορία συμμετέχοντων θα ήθελε απαντήσεις κ.ο.κ ώστε να βγει πιο αντιπροσωπευτικό το αποτέλεσμα κατά την κρίση του. Στην περίπτωση της χιονοστιβάδας, ο ερωτώμενος υποδεικνύει τον επόμενο που θα συμπληρώσει τις ερωτήσεις. Αν και παράδοξος τρόπος αποδίδει πιο επιστημονικά αποτελέσματα καθώς και διευκολύνει σε περιπτώσεις που η εύρεση των αρμόδιων είναι δύσκολη λόγω αντικειμένου. Στην ποσοτική δίνεται βάση με ποσοστά σε παραμέτρους που ο ερευνητής θεωρεί σημαντικές (Χαλικιάς Μιλτιάδης).

8.2.1 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

[Covid-19. Η επόμενη ημέρα για τον θαλάσσιο τουρισμό](#)

Covid-19. Η επόμενη μέρα για τον θαλάσσιο τουρισμό

Το παρόν ερωτηματολόγιο γίνεται στα πλαίσια της διπλωματικής εργασίας με τίτλο: "COVID-19. Η ΕΠΟΜΕΝΗ ΗΜΕΡΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ" από τον κ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟ ΓΙΑΚΟΥΜΑΚΗ ο οποίος είναι μεταπτυχιακός Φοιτητής του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών με τίτλο " ΟΡΓΑΝΩΣΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ & ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ " του ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ του ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ.

Σας γνωρίζουμε ότι το ερωτηματολόγιο είναι ανώνυμο, οι απαντήσεις εμπιστευτικές, όχι υποχρεωτικές και θα χρησιμοποιηθούν μόνον για ερευνητικούς σκοπούς.

Ευελπιστούμε για την συνεργασία σας.



Η αποθήκευση είναι απενεργοποιημένη

1) Ιδιότητα συμμετέχοντος

- Ιδιοκτήτης σκάφους
- Μέλος πληρώματος
- Διαχειριστής

2) Τύπος σκάφους: (Στην περίπτωση που εκπροσωπείτε/εμπλέκεστε σε περισσότερα από ένα σκάφη, παρακαλώ συμπληρώστε το πλήθος τους)

	1	2	3	4	5
Ιστιοφόρο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
MotorBoat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Άλλο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Στην περίπτωση που συμπληρώσατε την γραμμή "Άλλο" παρακαλώ σημειώστε τον τύπο του σκάφους.

Στην περίπτωση που συμπληρώσατε την γραμμή "Άλλο" παρακαλώ σημειώστε τον τύπο του σκάφους.

Η απάντησή σας _____

3) Κύρια χρήση του σκάφους/ των σκαφών:

- Ιδιωτική
- Επαγγελματική

4) Παρακαλώ συμπληρώστε παρακάτω το μήκος του σκάφους ή των σκαφών που εκπροσωπείτε. Στην περίπτωση διαφορετικών επιλογών παρακαλώ συμπληρώστε πάνω από μία κατηγορία.

	1	2	3	4	5	Πάνω από 5
Έως 12 μέτρα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
12 μέτρα έως 24	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Πάνω από 24 μέτρα	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5) Σε ποια περιοχή ελλιμενίζεται ή ελλιμενίζονται τα σκάφη σε μόνιμη βάση; π.χ (Σαρωνικός , Ν. Ευβοϊκός κ.α.)

Η απάντησή σας _____

6) Θεωρείτε ότι επηρεάστηκαν οι ναυλωτές από την πανδημία, αναφορικά με το πλήθος των ατόμων που ταξίδευαν ανά ναύλωση;

- Μειώθηκε ο αριθμός τους σε μεγάλο βαθμό
- Μειώθηκαν ελάχιστα τα άτομα

- Μειώθηκαν ελάχιστα τα άτομα
- Δεν τους επηρέασε καθόλου
- Αυξήθηκε ο αριθμός των ατόμων ανά ναύλωση ελάχιστα
- Αυξήθηκε ο αριθμός των ατόμων ανά ναύλωση σημαντικά

7) Είδος ναύλωσης (Μονοήμερες, Εβδομαδιαίες κλπ.) :

- 10 ημέρες και πάνω
- Εβδομαδιαίες
- Λιγότερο από εβδομάδα
- Άλλο

8) Στην περίπτωση που απαντήσατε "Άλλο" παρακαλώ περιγράψτε την συνθήκη σύμφωνα με την οποία ναυλώνονται τα σκάφη.

Η απάντησή σας _____

9) Επηρέασε η πανδημία την σύνθεση των πληρωμάτων;

- Το πλήρωμα αυξήθηκε πολύ
- Το πλήρωμα αυξήθηκε λίγο
- Δεν διαφοροποιήθηκε
- Το πλήρωμα μειώθηκε λίγο
- Το πλήρωμα μειώθηκε πολύ

10) Παρατηρήσατε αύξηση ή μείωση των ναυλώσεων με πλήρωμα;

- Μεγάλη αύξηση
- Μικρή αύξηση

- Μικρή αύξηση
- Δεν επηρεάστηκε καθόλου
- Μικρή μείωση
- Μεγάλη μείωση

11) Τι περιορισμούς αντιμετωπίσατε απο την αρχή της εφαρμογής των μέτρων και κατά την διάρκεια της πανδημίας λόγω Covid-19; Παρακαλώ αναφέρετε τα κυριότερα.

Η απάντησή σας

12) Δημιουργήθηκαν καθυστερήσεις στον προγραμματισμό των ναυλώσεων εξαιτίας των υγειονομικών μέτρων; π.χ (Διαδικασίες καθαρισμού και απολύμανσης ή χρονική απόσταση μεταξύ επιβίβασης ναυλωτών)

- Πάνω από 12 ώρες
- Από 6 έως 12 ώρες
- 3 έως 6 ώρες
- Έως 3 ώρες

13) Στην περίπτωση που είναι νομικά αποδεκτό, θα σας ενδιέφερε η δυνατότητα διανυκτέρευσης των επισκεπτών στο σκάφος, αντί του καταλύματος, χωρίς να πρόκειται να ταξιδέψουν με αυτό.

- Θα με ενδιέφερε σε μεγάλο βαθμό
- Θα με ενδιέφερε υπό προϋποθέσεις
- Δεν έχω αποφασίσει
- Όχι, δεν θα με ενδιέφερε

14) Πιθανές παροχές που δε διαθέτει η μαρίνα στην οποία ελλιμενίζεται μόνιμα το σκάφος/τα σκάφη, και θα ήθελαν να έχουν οι πελάτες.

14) Πιθανές παροχές που δε διαθέτει η μαρίνα στην οποία ελλιμενίζεται μόνιμα το σκάφος/τα σκάφη, και θα ήθελαν να έχουν οι πελάτες.

Η απάντησή σας

15) *Αποκλειστικά για σκάφη επαγγελματικής χρήσης. Υπήρξαν κρατικές ενισχύσεις που οι αρμόδιοι φορείς παρείχαν κατά την περίοδο της πανδημίας ως μέτρο στήριξης.

- Ναι
- Όχι

16) Έγιναν κρατικές κινήσεις που ενισχύουν την βιωσιμότητα του Yachting;

- Μείωση σε κόστη ελλιμενισμού
- Επιδότηση εργαζομένων
- Προνομιακή δανειοδότηση
- Διακανονισμό δόσεων
- Δεν υπήρξαν κρατικές ενισχύσεις
- Άλλο

Στην περίπτωση που απαντήσατε "Άλλο" παρακαλώ περιγράψτε τις.

Η απάντησή σας

17) *Αποκλειστικά για σκάφη επαγγελματικής χρήσης. Στην περίπτωση που υπήρξαν κρατικές παροχές, Σε τι βαθμό θεωρείτε ότι ήταν αρκετές ώστε να βελτιώσουν την οικονομική αβεβαιότητα;

- Πάρα πολύ
- Πολύ
- Αρκετά

- Αρκετά
- Λίγο
- Καθόλου

18) Αναφορικά με το είδος της ναύλωσης, παρατηρήσατε κάποια μεταβολή στην διάρκεια τους πχ. ολιγοήμερες ναυλώσεις ή αύξηση των δεκαπενθήμερων ναυλώσεων;

Η απάντησή σας _____

19) Παρατηρήσατε αύξηση στον αριθμό των κρατήσεων τελευταίας στιγμής; (Last minute reservations)

- Αυξήθηκαν πολύ
- Αυξήθηκαν ελάχιστα
- Καθόλου
- Μειώθηκαν λίγο
- Μειώθηκαν πολύ

20) Η τιμολογιακή πολιτική αναφορικά με τις κρατήσεις τελευταίας στιγμής:

- Αυξήθηκαν οι τιμές
- Παρέμεινε ίδια
- Μειώθηκαν οι τιμές

21) Η πολιτική ακύρωσης που υπήρχε στην προ-Covid εποχή σε τι βαθμό άλλαξε;

- Πιο ευέλικτη
- Παρέμεινε ίδια
- Πιο αυστηρή

Πιο αυστηρή

22) Προσθέσατε υπηρεσίες που συμπληρώνουν το ισχύον πακέτο που προσφέρετε ώστε να γίνει πιο ελκυστικό; Αν ναι παρακαλώ συμπληρώστε τι είναι αυτό που προστέθηκε.

Η απάντησή σας _____

23) Συμπληρώστε παρακάτω ποιους μήνες θεωρείτε ότι επιτεύχθηκε η μεγαλύτερη ζήτηση ναυλώσεων. (Κατά την διάρκεια της πανδημίας, εξαιρώντας τους μήνες που απαγορευόταν ο απόπλους)

Μάιος Ιούνιος Ιούλιος Αύγουστος Σεπτέμβριος Οκτώβριος Νοέμβριος

2020

2021

24) Τα μέτρα που επέβαλε η πανδημία αύξησαν τα λειτουργικά έξοδα των σκαφών; π.χ. (Κόστος απολύμανσης, κόστος μισθοδοσίας, άλλα κόστη πρωτοκόλλου)

Ναι

Όχι

25) Αν ναι, περιγράψτε μερικά από αυτά:

Η απάντησή σας _____

26) Εάν ναι, διαφοροποιήθηκαν οι τιμές προς τους ναυλωτές εξαιτίας αυτής της μεταβολής; Παρακαλώ περιγράψτε περιληπτικά.

Η απάντησή σας _____

26) Εάν ναι, διαφοροποιήθηκαν οι τιμές προς τους ναυλωτές εξαιτίας αυτής της μεταβολής; Παρακαλώ περιγράψτε περιληπτικά.

Η απάντησή σας

27) Παρατηρήσατε αλλαγή στην δημογραφική σύνθεση των χρηστών των σκαφών;

Ναι

Όχι

28) Στην περίπτωση που απαντήσατε ναι:

Περισσότερες οικογένειες

Νέοι χρήστες

Μικρότερες ηλικίες

Μεγαλύτερες ηλικίες

29) Προτείνετε, εάν θέλετε, νέους τρόπους ανάδειξης του Yachting κατά την έξοδο από την πανδημία.

Η απάντησή σας

30) Κατά την πανδημία, χρησιμοποιήσατε το σκάφος σας ιδιωτικά;

Πολύ περισσότερο απο ότι συνήθως

Λίγο συχνότερα απο ότι συνήθως

Δεν διαφοροποιήθηκε η χρήση του σε σχέση με άλλα έτη

Λίγο λιγότερο απο ότι συνήθως

Δεν χρησιμοποιήθηκε καθόλου σε ιδιωτικό επίπεδο κατά την πανδημία

Το παρόν ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε βασιζόμενο σε άλλα αντίστοιχα με την ναυτιλία ερωτηματολόγια χωρίς να υπάρχει κάποιο που να αφορά άμεσα το Yachting συναρτήσει της πανδημίας. Αναπτύχθηκε με γνώμονα την συμπλήρωσή του από συγκεκριμένο κοινό που γνωρίζει τους όρους και τον τρόπο που λειτουργεί η βιομηχανία του Yachting. Στις αδυναμίες της έρευνας που διεξήχθη θα ανέφερα τον σχετικά μικρό αριθμό των απαντήσεων (10), παρόλο που η ροή της εργασίας δεν βασίζεται στο ερωτηματολόγιο.

8.2.2 ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Στη συνέχεια αναλύονται οι απαντήσεις που έδωσαν οι συμμετέχοντες και παραθέτοντας τα αντίστοιχα γραφήματα, όπου κρίνεται απαραίτητο, προς την καλύτερη κατανόηση. Το ερωτηματολόγιο έχει ως θέμα το εξής: Covid-19. Η επόμενη μέρα για τον θαλάσσιο τουρισμό.

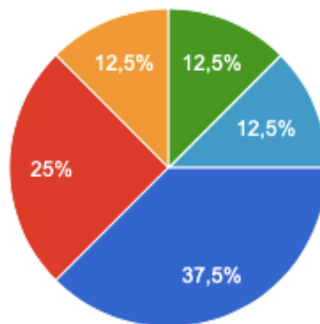
Από το σύνολο των ερωτηθέντων, η πλειοψηφία είναι ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής (70%) αρκετά λιγότεροι αποτελούν μέλη πληρώματος (20%) και ένας διαχειριστής σκαφών (10%).

Οι απαντήσεις αφορούν κατά βάση ιστιοπλοϊκά σκάφη καθώς και ταχύπλοα (Motorboats). Πιο συγκεκριμένα οι πέντε (50%) εκ των ερωτηθέντων, εκπροσωπούν/εμπλέκονται σε ιστιοπλοϊκά σκάφη ενώ οι υπόλοιποι πέντε (50%) ταχύπλοα.

- Πιο συγκεκριμένα, τα ιστιοπλοϊκά σκάφη που «συμμετείχαν» στην έρευνα είναι έως 12 μέτρα (40%), 12 μέτρα έως 24 αφορούν οι απαντήσεις του (30%) και το υπόλοιπο (30%) αφορά τα motorboats έως 24 μέτρων.
- Η χρήση των σκαφών αναψυχής των οποίων αφορούν οι απαντήσεις του ερωτηματολογίου είναι κατά βάση ιδιωτική (80%) και μόνο το (20%) είναι καθαρά επαγγελματική.
- Στην ερώτηση αναφορικά με την περιοχή στην οποία ελλιμενίζονται τα σκάφη ή περνούν το μεγαλύτερο διάστημα τους εκεί εξαιτίας του πελατολογίου,

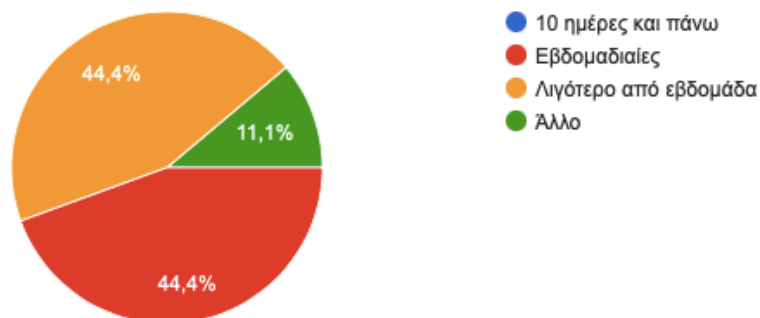
απάντησαν κατά κύριο λόγο τον Σαρωνικό, τις μαρίνες στον Πειραιά, τον Ν. Ευβοϊκό, το Μυρτώο πέλαγος και τον Παγασητικό κόλπο.

- Όταν ρωτήθηκαν οι συμμετέχοντες σχετικά με το πλήθος των ατόμων που ταξίδευαν ανά ναύλωση, η πλειοψηφία απάντησε ότι μειώθηκαν από αρκετά έως ελάχιστα. Παρόλα αυτά υπάρχει και ένα μικρό ποσοστό που θεωρεί ότι παρέμειναν σταθεροί ή ακόμα και αυξήθηκαν. Αυτό διαφέρει ανάλογα την σκοπιά από την οποία το παρακολουθεί κάποιος.



Διαγραμμα 8. ΕΡΩΤΗΣΗ 6 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

- Στην έβδομη ερώτηση, οι συμμετέχοντες συμπλήρωσαν την άποψη τους σχετικά με το είδος της ναύλωσης, όπου το μεγαλύτερο ποσοστό δήλωσε ότι κατά την διάρκεια της πανδημίας ήταν εβδομαδιαίες ή παρατηρήθηκαν μισθώσεις ελάχιστα πιο σύντομες από εβδομαδιαίες.



Διαγραμμα 9. ΕΡΩΤΗΣΗ 7 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

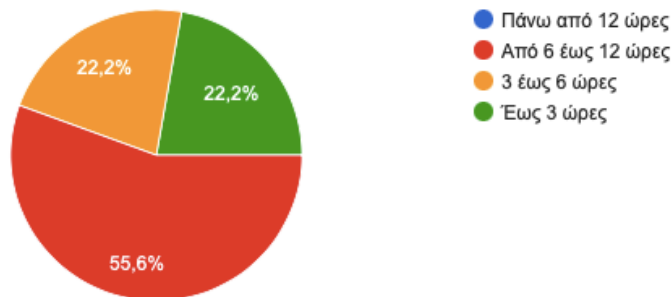
- Αναφορικά με την σύνθεση των πληρωμάτων κατά την πανδημία, οι ερωτηθέντες απάντησαν ότι δεν διαφοροποιήθηκε, δηλαδή δεν μειώθηκε ούτε αυξήθηκε. Ενώ, ένα μικρότερο ποσοστό παρατηρεί ότι κινήθηκε προς την μείωση.
- Στην 10^η ερώτηση σχετικά με το ποσοστό μείωσης των ναυλώσεων με πλήρωμα, οι ερωτηθέντες παρατηρούν ότι υπήρξε μικρή μείωση, ενώ ένα μικρότερο ποσοστό υπογραμμίζει ότι υπήρξε μεγάλη μείωση του πληρώματος.

Σημαντικό ενδιαφέρον παρουσιάζει η ερώτηση σύντομης ανάπτυξης, σχετικά με τους κυριότερους περιορισμούς που αντιμετωπίστηκαν κατά την πανδημία λόγω του Covid-19.

Μερικές από τις απόψεις των ερωτηθέντων είναι:

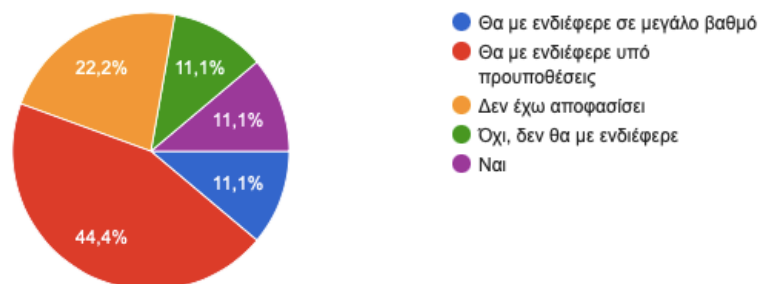
1. Η αναγκαστική ακινησία των σκαφών η οποία δημιούργησε τεχνικά προβλήματα και κατά επέκταση αύξηση των πάγιων εξόδων.
 2. Η συνεχής αλλαγή των υγειονομικών πρωτοκόλλων δημιούργησε πρόβλημα σε θέματα προγραμματισμού των κρατήσεων και οργάνωσης του πληρώματος.
 3. Οι απαραίτητες διαδικασίες ελέγχου και προετοιμασίας της αξιοπλοΐας των σκαφών ολοκληρώνονταν με μεγάλη καθυστέρηση εξαιτίας της μη άμεσης επικοινωνίας και του γενικού κλίματος αδράνειας της ναυτιλίας.
- Στην 12^η ερώτηση οι συμμετέχοντες απάντησαν αναφορικά με τις διάφορες καθυστερήσεις που ενδεχομένως να προέκυψαν από την πανδημία, καθυστερήσεις στις διαδικασίες καθαρισμού και απολύμανσης, ή χρονικής

απόστασης ανάληψης του σκάφους από τον επόμενο ναυλωτή. Πιο συγκεκριμένα:



Διαγραμμα 10.ΕΡΩΤΗΣΗ 12 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

- Σημαντικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα αποτελέσματα στην ερώτηση 13 με θέμα την δυνατότητα διανυκτέρευσης των επισκεπτών του σκάφους εντός αυτού και όχι σε κατάλυμα. Παρόλο που οι απαντήσεις είναι αρκετά μοιρασμένες, η γενική εικόνα τείνει προς την διαπραγμάτευση των συνθηκών κατά τις οποίες θα το δοκίμαζαν.



Διαγραμμα 11.ΕΡΩΤΗΣΗ 13 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

- Στη συνέχεια του ερωτηματολογίου, ερωτήθηκαν οι συμμετέχοντες σχετικά με πιθανές παροχές που θα ήθελαν να διαθέτουν οι μαρίνες λαμβάνοντας υπόψιν την υφιστάμενη κατάσταση της πανδημίας και των μέτρων. Μερικές από τις προτάσεις των συμμετεχόντων που συμπεριλήφθηκαν στο ερωτηματολόγιο είναι :

1.	Η παροχή σταθμών φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων
2.	Χώρους παροχής υψηλού επιπέδου υπηρεσιών, αντίστοιχου επιπέδου με VIP lounge δίνοντας πιο “premium” χαρακτήρα στις υπηρεσίες της μαρίνας
3.	Θα ήταν σκόπιμο να παρέχονται περισσότερες επιλογές χώρων εστίασης

Πίνακας 19.Ερώτηση 14 Ερωτηματολόγιου

- Η 15^η ερώτηση αφορούσε αποκλειστικά τους ερωτηθέντες που χρησιμοποιούν τα σκάφη για επαγγελματική χρήση. Όταν ρωτήθηκαν σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις και κατά πόσο οι αρμόδιοι φορείς τους παρείχαν κατά την περίοδο της πανδημίας απάντησαν θετικά σε μεγάλο ποσοστό (60%).

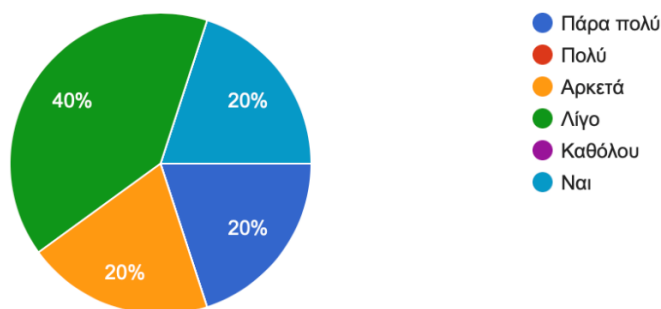
Στη συνέχεια του ερωτηματολόγιου γίνεται πιο σαφές καθώς εν συντομία αναφέρουν ορισμένες κρατικές ενισχύσεις που στοχεύουν την βιωσιμότητα του Yachting.

1.	Το 28,6% εστίασε στην επιδότηση των εργαζομένων
2.	Μικρά ποσοστά αναφέρθηκαν σε Δανειοδότηση με ειδικά προνόμια και διακανονισμό δόσεων βασισμένη στα δεδομένα της πανδημίας

3.	Παρόλα αυτά υπάρχει ένα 20% το οποίο υποστηρίζει πως δεν υπήρχαν κρατικές ενισχύσεις που βοήθησαν την εξομάλυνση της υφιστάμενης κατάστασης
----	---

Πίνακας 20.Ερώτηση 15 Ερωτηματολογίου

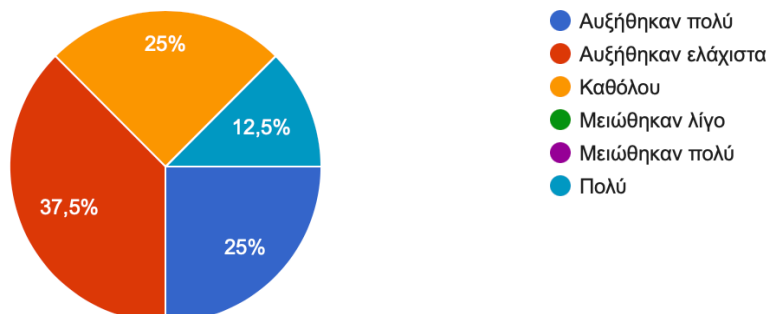
- Αποκλειστικά για επαγγελματικά σκάφη ήταν και η 18^η ερώτηση, η οποία αναφέρθηκε στην αποτελεσματικότητα των κρατικών ενισχύσεων έχοντας κλείσει στην ουσία ένα κύκλο μέτρων και περιορισμών. Τα αποτελέσματα είναι προς την θετική κατεύθυνση, ότι δηλαδή ήταν επαρκή τα μέτρα.



Διαγράμμα 12.ΕΡΩΤΗΣΗ 17 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

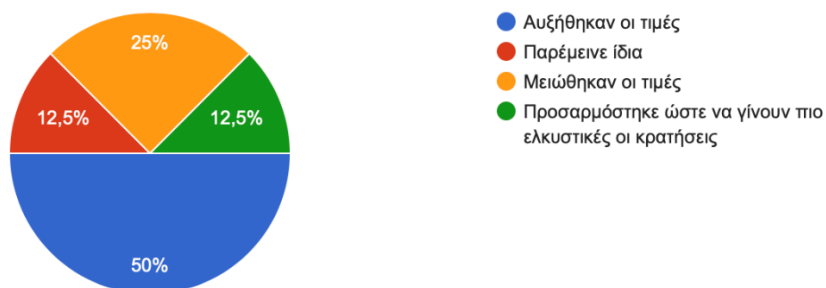
- Σε ερώτηση σχετική με τα είδη ναυλώσεων και τις διαφορές που παρατήρησαν κατά την διάρκεια της πανδημίας, οι συμμετέχοντες απάντησαν ότι παρατηρήθηκε κατά βάση αύξηση της διάρκειας μίσθωσης, ενώ παρατηρήθηκε και μια σχετική αύξηση των ολιγοήμερων ναυλώσεων ή έστω αιτήματος αυτών.
- Από τις σημαντικότερες ερωτήσεις ήταν τα Last minute reservations, η απάντηση ήταν ήδη γνωστή προς εμάς σε μεγάλο βαθμό καθώς υπήρχε σχετική αναφορά σε κάθε συνέδριο. Το μεγαλύτερο ποσοστό απάντησε ότι το

φαινόμενο των κρατήσεων τελευταίας στιγμής αυξήθηκε, είτε λίγο είτε περισσότερο.



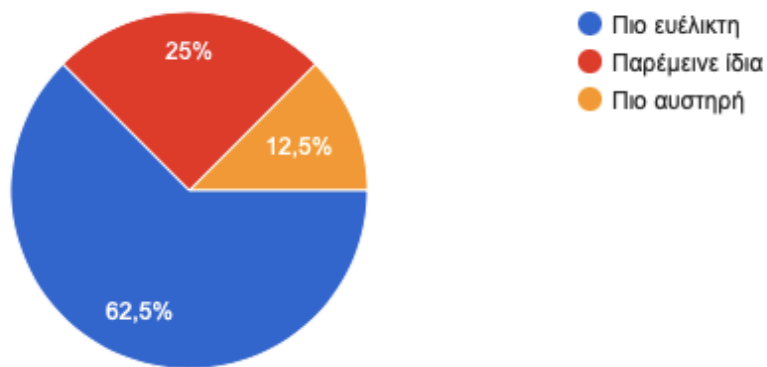
Διαγραμμα 13.ΕΡΩΤΗΣΗ 19 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

- Συνεχίζοντας από την ερώτηση σχετικά με τα Last minute reservation, οι ερωτηθέντες, αναφορικά με την διαφοροποίηση των τιμών απάντησαν ότι παρατήρησαν αύξηση, ενώ λιγότεροι τονίζουν ότι παρατηρήθηκε μείωση ή έστω προσαρμογή ώστε να γίνουν πιο ελκυστικές οι ναυλώσεις σκαφών.



Διαγραμμα 14.ΕΡΩΤΗΣΗ 20 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

- Αναφορικά με την πολιτική ακύρωσης που ίσχυε έως και την προ-Covid εποχή και τον βαθμό στον οποίο άλλαξε, το μεγαλύτερο ποσοστό δήλωσε ότι έγινε πιο ευέλικτη (62,5%).



Διαγραμμα 15.ΕΡΩΤΗΣΗ 21 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

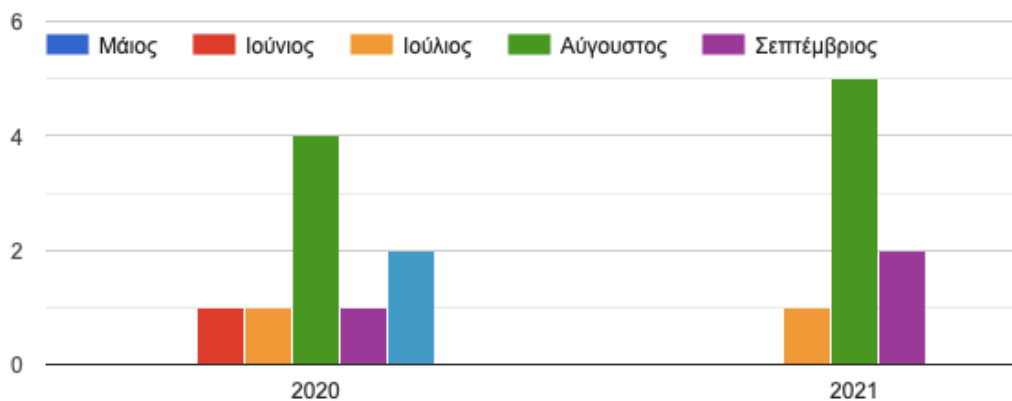
Οι προτάσεις των συμμετεχόντων σχετικά με την παραπάνω ερώτηση και ορισμένες συμπληρωματικές υπηρεσίες ώστε να γίνουν ελκυστικότερες είναι:

1.	Παροχή chef σε ορισμένες κρατήσεις υπό προϋποθέσεις
2.	Welcome basket προς τους ναυλωτές ως ένδειξη φιλοξενίας
3.	Σε κρατήσεις πάνω από επτά (7) ημέρες θα μπορούσε να παρέχεται και δωρεάν ημέρα
4.	Voucher σε περιπτώσεις ακύρωσης των κρατήσεων ώστε να είναι πιο εύκολο να το τολμήσει ο ενδιαφερόμενος

Πίνακας 21.Ερώτηση 22 Ερωτηματολόγιου

- Κατά την περίοδο της πανδημίας, εξαιρουμένης της περιόδου απαγόρευσης του απόπλου, υπήρχε διαφοροποίηση μεταξύ της ζήτησης ανά μήνα της θερινής

σεζόν. Στην ερώτηση σχετικά με τον καλύτερο μήνα από θέμα ζήτησης, οι συμμετέχοντες απάντησαν τα εξής:



Διαγραμμα 16.ΕΡΩΤΗΣΗ 23 ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

Από τα παραπάνω προκύπτει το γεγονός ότι και στις δύο "κρίσιμες" τουριστικές περιόδους για την εξέλιξη της ναυτιλίας αναψυχής, ο Αύγουστος ήταν κατά πολύ ο αποδοτικότερος μήνας.

- Συνεχίζοντας, στην 24^η ερώτηση, οι συμμετέχοντες απάντησαν σχετικά με τα λειτουργικά κόστη των σκαφών και το ενδεχόμενο αύξησης αυτών (Κόστη απολύμανσης, κόστη μισθοδοσίας, κόστη πρωτοκόλλου κλπ.). Στην πλειοψηφία τους, απάντησαν θετικά, ότι δηλαδή αυξήθηκαν.

Πιο συγκεκριμένα, αναφέρθηκαν σε έξτρα κόστη απολύμανσης, σε απαραίτητα μέσα προστασίας και καθαριότητας που απαιτούνταν από τις ισχύουσες νομοθεσίες.

Ενώ στην ερώτηση αναφορικά με τη τελική τιμή ναύλωσης για το ενδεχόμενο αύξησης αυτής εξαιτίας συναρτήσεως των πρόσθετων εξόδων, η απάντηση ήταν θετική. Συγκεκριμένα, οι απαντήσεις τονίζουν την διαφοροποίηση του τελικού κόστους προς τον καταναλωτή-ναυλωτή κυρίως για το 2022.

- Μία από τις πιο ενδιαφέρουσες ερωτήσεις αναφορικά με τις δημογραφικές διαφοροποιήσεις των ναυλωτών υποδεικνύει ότι οι συμμετέχοντες παρατήρησαν διαφορές στο μεγαλύτερο ποσοστό. Το 66,7% απάντησε ότι προστέθηκαν νέοι χρήστες στις ναυλώσεις σκαφών αναψυχής. Επίσης σημειώνουν ότι παρατήρησαν και χρήστες μεγαλύτερης ηλικίας συγκριτικά με παλαιότερα έτη.
- Στην 29^η ερώτηση, ζητήθηκε εν συντομία η άποψη των χρηστών σχετικά με τις επόμενες κινήσεις ανάδειξης της ναυτιλίας αναψυχής. Τονίζεται λοιπόν η σημαντική συμβολή του θαλάσσιου τουρισμού στην τοπική και κρατική ανάπτυξη(οικονομική-πολιτισμική). Όσο πιο ολοκληρωμένη η προβολή του ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, τόσο περισσότερος κόσμος θα αντιληφθεί την αξία του και προσθέσει στις επιλογές τις διακοπές με σκάφος.

Θα ήταν σκόπιμο λοιπόν να λάβουν χώρα οργανωμένες δράσεις εκμάθησης καταδύσεων ,αλιείας, επισκέψεις σε χώρους ιστορικής σημασίας για την ανάδειξη και την εξέλιξη της ναυτιλίας. Με τους τρόπους αυτούς περισσότερος κόσμος θα αισθανθεί την ανάγκη να ταξιδέψει με σκάφος, να βιώσει με την οικογένεια ή τους φίλους την εμπειρία των καταδύσεων και των θαλάσσιων αθλημάτων, έχοντας πάντα ως αφορμή την πανδημία και την εξέλιξη του τρόπου με τον οποίο ταξιδεύουν οι ενδιαφερόμενοι.

- Τέλος, ερωτώμενοι σχετικά με το αν ο τρόπος με τον οποίο χρησιμοποιούσαν το σκάφος τους οι χρήστες άλλαξε κατά την πανδημία και ύστερα, απάντησαν ότι κατά κύριο λόγο δεν διαφοροποιήθηκε, και ίσως το χρησιμοποίησαν λίγο συχνότερα από ότι συνήθως.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 - SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ

Από την συλλογή των σχετικών πληροφοριών που έγινε από το ερωτηματολόγιο και την βιβλιογραφική έρευνα κρίθηκε χρήσιμο να σχηματιστεί ο ανάλογος πίνακας SWOT ανάλυσης. Ο πίνακας αυτός θα αντιμετωπίσει την πανδημία ως μία κατάσταση που ασφαλώς ενέχει κινδύνους και απειλές, αλλά παράλληλα κρύβει ευκαιρίες.

Συνοπτικά σχετικά με την εν λόγω μεθοδολογία ανάλυσης μιας κατάστασης μπορούμε να πούμε ότι, σύμφωνα με τον (Γκαγιαλής, 2017): Η ανάλυση SWOT αποτελεί σημαντικό εργαλείο του στρατηγικού προγραμματισμού. Αναλύει το εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται ένας οργανισμός και διαμορφώνει ανάλογα την επόμενη στρατηγική που θα ακολουθήσει αυτός.

Εσωτερικό περιβάλλον: Ως εσωτερικό περιβάλλον ενός οργανισμού ορίζεται το σύνολο των υλικών και αύλων πόρων όπως οι τεχνολογικοί, οι ανθρώπινοι, οι φυσικοί πόροι και οι χρηματοδοτικοί. (Στειακάκης Εμμανουήλ, Κάντζος Νικόλαος, 2002)

Εξωτερικό περιβάλλον: Ως εξωτερικό περιβάλλον θεωρούμε το μακρο-περιβάλλον και το ανταγωνιστικό. Πιο συγκεκριμένα οι κυβερνήσεις και οι οικονομικές συνθήκες υπάγονται στο μακρο-περιβάλλον ενώ οι πελάτες οι ανταγωνιστές κλπ. Ανήκουν στην κατηγορία του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος. (Bateman Thomas S., 2011)

Εξαιτίας του ότι βρίσκονται ανάμικτα κατανεμημένα τα αποτελέσματα της ανάλυσης στις υποκατηγορίες της SWOT, με βάση τους παραπάνω ορισμούς, μπορεί να γίνει ξεκάθαρο ποιά από τα αποτελέσματα της SWOT αναφέρονται στο εσωτερικό και ποιά στο εξωτερικό περιβάλλον,

Επίσης σχετικά με την ανάλυση SWOT και σύμφωνα με (Skye Schooley, 2019) μία ανάλυση αυτού του είδους χρησιμοποιείται κυρίως σε τρεις (3) περιπτώσεις:

1. Ενισχύει την εικόνα που έχουν τα στελέχη της επιχείρησης σχετικά με τους παράγοντες που επηρεάζουν μία σημαντική απόφαση.

2. Δύναται να χρησιμοποιηθεί πριν από οποιαδήποτε αλλαγή ή ενέργεια. Αυτό σημαίνει ότι πριν από μία νέα κίνηση προς νέα επιχειρησιακά μονοπάτια, είτε κατά την διάρκεια αλλαγής πορείας με προκαθορισμένο στόχο.
3. Χρησιμεύει ώστε να βρεθεί τί είναι αυτό που απαιτείται ώστε να εκμεταλλευτεί μια επιχείρηση ή οργανισμός τα πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες έναντι των ενδεχόμενων απειλών.

Από τις επικρατέστερες αναφορές στην swot analysis την χωρίζουν σε δύο (2) μεγάλες κατηγορίες. Τους εξωγενείς παράγοντες (External Factors), Opportunities-Threats και τους ενδογενείς (Internal factors) Strengths-Weaknesses.



Στην περίπτωση μας ως οργανισμό στην ανάλυση SWOT, θα θεωρήσουμε τις δραστηριότητες της ναυτιλίας αναψυχής, ή αλλιώς Yachting.

9.1 STRENGTHS - ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

Το πλήθος των στοιχείων που έχουν συγκεντρωθεί από τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου, των διαδικτυακών συναντήσεων με θέμα τον θαλάσσιο τουρισμό, καθώς και όλες οι πληροφορίες των βιβλιογραφικών αναφορών, καταλήγουν στα παρακάτω συμπεράσματα.

Όπως έχει γίνει κατανοητό, ότι είναι απαραίτητο να δοθεί μεγαλύτερη βάση σε σταθερές αξίες του Yachting. Πιο συγκεκριμένα:

- Ειδικά στην Ελλάδα, μέρος του εξωτερικού περιβάλλοντος είναι η εμπειρία φιλοξενίας, η δυνατότητα διαφόρων οικονομικών επιλογών και ποικιλομορφίας προορισμών. Όμως αυτό που πραγματικά μένει αναλλοίωτο είναι η αυθεντικότητα και ο χαρακτήρας των πιθανών μερών που θα επισκεφθεί ο εκάστοτε ταξιδιώτης.
- Κατά την διάρκεια εφαρμογής των περιοριστικών μέτρων, παρατηρήθηκε ότι υπάρχει το χρονικό περιθώριο εκπαίδευσης του προσωπικού. Η εκπαίδευση των ατόμων που εργάζονται στον κλάδο αφορούσε τις μη τουριστικές περιόδους κατά βάση, όπου υπάρχει ελεύθερος χρόνος και ασφαλώς αποβλέπει στο να μετατραπεί ο χρόνος αυτός σε μία ευκαιρία για εξέλιξη και ανταγωνιστικότητα. Παρόλα αυτά πολλές εταιρίες αξιοποίησαν τον ελεύθερο χρόνο της καραντίνας και επέστρεψαν βελτιωμένοι, γεγονός που βελτιώνει το εσωτερικό περιβάλλον του Yachting.
- Αναφέρεται από αρμόδιους του θαλάσσιου τουρισμού, ότι είναι σημαντική η ενοποίηση σε στρατηγικούς στόχους, γεγονότα και καμπάνιες. Η εικόνα του Yachting όσον αφορά την Ελλάδα θα ισχυροποιηθεί όταν οι αρμόδιοι φορείς και οι άμεσα εμπλεκόμενοι αποκτήσουν κοινούς στόχους.
- Θεωρείται ότι η παρούσα κατάσταση είναι μία καλή ευκαιρία προώθησης του κλάδου της ιστιοπλοΐας και γενικότερα του θαλάσσιου τουρισμού. Σκοπός αυτής της δράσης είναι η προσέλκυση νεότερων ατόμων και αύξησης της μερίδας αγοράς που επιζητεί αυτό τον τρόπο διακοπών.
- Προκειμένου να βελτιωθεί η κινητικότητα στα σκάφη αναψυχής θα πρέπει να βελτιωθούν οι εγκαταστάσεις στις μαρίνες, να βελτιωθούν οι παροχές από το προσωπικό και σαν αποτέλεσμα θα παρέχεται καλύτερο προϊόν στους πελάτες.

- Οι μειωμένοι χρόνοι αναμονής προς την πλευρά των ναυλωτών αλλά και προς την πλευρά της εκ-ναύλωσης είναι γεγονός. Οι σημερινοί πλοιοκτήτες μέσω των εφαρμογών του διαδικτύου είναι καθ' όλη την διάρκεια της ημέρας συνδεδεμένοι και ανιχνεύσιμοι από τους ενδιαφερόμενους. Τα ταξίδια με σκάφος πλέον έχουν τη δυνατότητα ενημέρωσης σχετικά με ένα σύνολο πληροφοριών όπως λύσεις σε προβλήματα μηχανικών βλαβών. Για παράδειγμα, δίνεται η δυνατότητα ενημέρωσης των συνεργείων επισκευής για την άφιξη του σκάφους με λεπτομέρειες ώστε να γίνει ο καλύτερος δυνατός προγραμματισμός συντηρήσεων και αποκατάστασης βλαβών.
- Μία εκ των ευκαιριών που προκύπτουν από την παρούσα κατάσταση είναι, η εκμετάλευση της δυναμικής που έχει αποκτήσει η ψηφιοποίηση προς εισαγωγή νέων τεχνολογιών σε μαρίνες. Συγκεκριμένα, αυτοματισμών σε δραστηριότητες όπως η διαχείριση εν ξηρώ και διαδικασίες που επαναλαμβάνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

9.2 WEAKNESSES – ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

- Η μέχρι πρότινος χαμηλού επιπέδου εκπαίδευση του προσωπικού που ασχολείται με την ναυτιλία αναψυχής, χωρίς αυτό να αποτελεί κανόνα, ενδεχομένως και να επέφερε δυσκολίες στην διαχείριση της κρίσης.
- Η δυσκολία στη λήψη κοινών αποφάσεων των ατόμων που έχουν επενδυτικά συμφέροντα απέναντι σε μια επιχειρηματική δραστηριότητα.
- Το μεγάλο εύρος των επιχειρήσεων που επλήγησαν από την πανδημία, και τα μέτρα που εφαρμόστηκαν, επέφερε ταυτόχρονα οικονομική αβεβαιότητα σε πολλούς διαφορετικούς κλάδους της ναυτιλίας. Έτσι, κατέστησαν δυσκολότερη την έξοδο των επιχειρήσεων από αυτή την κατάσταση.

9.3 OPPORTUNITIES – ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Ένα χαρακτηριστικό δείγμα εσωτερικού περιβάλλοντος είναι η δυνατότητα αξιοποίησης νέων τεχνολογικών μέσων, όπως εφαρμογές, προς την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών. Πλέον λοιπόν μία επιχείρηση με αντικείμενο την

εκμίσθωση σκαφών δύναται να παρέχει ευκολότερη διαδικασία σε check in - check out και άλλων διαδικασιών εναλλαγής μισθωτών, μέσω της τεχνολογίας και των εφαρμογών που δημιουργήθηκαν ή βελτιώθηκαν κατά την πανδημία.

- Ολοκληρωμένα δίκτυα ενημέρωσης των χρηστών σχετικά με χρήσιμες πληροφορίες που αφορούν τις μαρίνες. Απεικόνιση σημαντικών πληροφοριών μέσω αισθητήρων όπως οι καιρικές συνθήκες, η διαθεσιμότητα σε θέσεις, πληροφορίες πρόσδεσης κ.α.
- Η επικρατέστερη ιδέα μεταξύ των αρμόδιων φορέων, αυτό που προτείνεται στις παρούσες συνθήκες είναι να προσελκύσουν νέο κόσμο στην ναυτιλία αναψυχής. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα να ακουστεί η γνώμη των νέων που θα εργασθούν στην ναυτιλία ή θα την προσεγγίσουν ως μισθωτές, καθώς επίσης και οι σκέψεις τους στην επίλυση προβλημάτων και την διευκόλυνση των διαδικασιών.
- Σύμφωνα με άρθρα που έχουν δημοσιευθεί, η αγορά σκαφών βρίσκεται σε ένα από τα καλύτερα σημεία που έχει βρεθεί τα τελευταία χρόνια. Οι εταιρίες κατασκευής σκαφών αναψυχής αδυνατούν πλέον να αναλάβουν νέες παραγγελίες καθώς οι θέσεις στις ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες είναι περιορισμένες και θα πρέπει να ολοκληρωθούν τα τρέχοντα σκάφη. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται σε άρθρο, οι μελλοντικοί κάτοχοι σκαφών αναψυχής είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν μεγαλύτερο αντίτιμο προκειμένου να ξεκινήσει ταχύτερα η κατασκευή του επιθυμητού Yacht. Αυτό δίνει μια θετική χροιά αναφορικά με την εξέλιξη της ναυτιλίας αναψυχής.
- Όπως περιγράφεται και παραπάνω, με αφορμή τις νέες παραγγελίες σκαφών που έχουν καταγραφεί, και των απαραίτητων υγειονομικών διαδικασιών καθαρισμού, αυξάνεται η ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού. Η αυξημένη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού εξισώνεται με θέσεις διαχείμασης για διαδικασίες συντήρησης καθώς και τα απαραίτητα συνεργεία τεχνικής υποστήριξης των

σκαφών αναψυχής. Γεγονός που θα φέρει θέσεις εργασίας και ασφαλώς έσοδα στο κρατικό ταμείο.

9.4 THREATS – ΑΠΕΙΛΕΣ

Από τις κυριότερες απειλές που έχουν καταγραφεί κατά την διάρκεια της πανδημίας και των σχετικών περιορισμών, είναι οι υψηλές τιμολογήσεις προϊόντων λόγω των προβλημάτων στις εμπορικές αλυσίδες. Η ισχυρή οικονομική αστάθεια που ήταν αποτέλεσμα των μέτρων και του κλίματος ανησυχίας κ.α. Πιο αναλυτικά:

- Παρουσιάστηκαν προβλήματα σε θέματα μεταφοράς προϊόντων. Η παραγωγή μειώθηκε κατακόρυφα ενώ ακόμα υπήρχε ζήτηση. Στην πορεία αυξήθηκε ξανά η παραγωγή χωρίς τα λιμάνια να είναι σε θέση να στηρίζουν αυτή την απότομη κινητικότητα. Εμφανίστηκαν προβλήματα στην οργάνωση των μεθόδων συνδυαστικών εμπορικών αλυσίδων και κατά επέκταση άλλαξε προς την αντίθετη κατεύθυνση το πρόβλημα παρουσιάζοντας ελλείψεις σε χώρους αποθήκευσης προϊόντων. Όπως είναι φυσικό ανέβηκαν τα κόστη για τους επαγγελματίες πλοιοκτήτες.
- Η απαγόρευση θαλάσσιων αθλημάτων κατά την διάρκεια της πανδημίας απομάκρυνε τον κόσμο από την θάλασσα και ασφαλώς από την ιδέα των διακοπών με σκάφος γεγονός που είχε ευρύτερο αντίκτυπο στην οικονομία του Yachting όπως υποστηρίζουν οι επαγγελματίες του κλάδου.
- Είναι βέβαιο ότι κατά την διάρκεια της καραντίνας και κυρίως κατά τους μήνες των απαγορεύσεων, οι ρυθμοί των παραγωγικών διαδικασιών μειώθηκαν σε όλα τα είδη ναυτιλίας κατακόρυφα. Αυτό βελτίωσε την ποιότητα ζωής εξαιτίας της μείωσης καυσαερίων και λοιπών μολύνσεων από τα εργοστάσια. Παρόλα αυτά, η αναστολή των λειτουργιών των εργοστασίων σε παγκόσμιο επίπεδο, έχει δημιουργήσει τεράστιες λίστες αναμονής σε πρώτες ύλες κατασκευαστικών εξαρτημάτων, αλλά και σε παραγγελίες πολλών αγαθών που σχετίζονται με την ναυτιλία αναψυχής. Κατά την έξοδο από την πανδημία και την επιστροφή στους κανονικούς ρυθμούς είναι φυσικό επόμενο ότι η διαρκής

λειτουργία των γραμμών παραγωγής θα επιβαρύνει το περιβάλλον γεγονός με το οποίο θα έρθουν αντιμέτωπες οι χώρες παγκοσμίως.

Συγκεντρώνοντας όλα τα παραπάνω στοιχεία, προκύπτει ο παρακάτω πίνακας με τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά των δυνατοτήτων που προκύπτουν, των αδυναμιών, των ευκαιριών και των απειλών που χρήζουν περαιτέρω προσοχής.

S Strengths	W Weaknesses	O Opportunities	T Threats
<ul style="list-style-type: none"> • Η ενοποίηση των στρατηγικών στόχων από τους αρμόδιους φορείς σε δρώμενα και καμπάνιες. • Εκμετάλλευση του ελεύθερου χρόνου από τους εργαζομένους ώστε να εκπαιδευτούν και να βελτιώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών. • Η αυθεντικότητα και ο χαρακτήρας των προορισμών στην Ελλάδα παραμένει μία εκ των σημαντικότερων δυνάμεων. 	<ul style="list-style-type: none"> • Η δυσκολία λήψης κοινών αποφάσεων από άτομα που έχουν επενδυτικά συμφέροντα απέναντι σε μία επιχειρηματική δραστηριότητα, αποτέλεσε αδυναμία. • Εξαιτίας της καθολικής εφαρμογής των περιορισμών σε όλους τους κλάδους της ναυτιλίας, κατέστη αδύνατο να στηρίξουν οι επιχειρήσεις μεταξύ τους την ομαλότερη έξοδο από την πανδημία. • Το επίπεδο κατάρτισης σε θέματα υγειονομικής προστασίας ενδεχομένως να επέφερε προβλήματα και δυσκολίες στην διαχείριση της κρίσης έως ότου προσαρμοστούν κατάλληλα οι άμεσα εμπλεκόμενοι. 	<ul style="list-style-type: none"> • Η δημιουργία νέων ψηφιακών εφαρμογών, η βελτίωση των ήδη υπάρχουσων άνοιξε νέους ορίζοντες στο θέμα των δυνατοτήτων της ναυτιλίας. • Η κοινή πορεία προς την προσέλκυση νέων ατόμων στις επιχειρήσεις της ναυτιλίας και του τουρισμού με νέες προτάσεις. • Ο μεγάλος αριθμός νέων παραγγελιών σε σκάφη αναψυχής δηλώνει εξέλιξη και συνέχεια στην συστάδα και τις επιχειρήσεις της. • Τα νέα σκάφη θα απαιτήσουν νέες θέσεις ελλιμενισμού καθώς και ανάπτυξη όλων των επαγγελματιών τεχνικής υποστήριξης αυτών. 	<ul style="list-style-type: none"> • Εξαιτίας της πανδημίας τα μέτρα μείωσαν σημαντικά την παραγωγή των προϊόντων παρόλο που η ζήτηση είχε μείνει σε υψηλά επίπεδα, κατά την έξοδο από την κρίση δημιουργήθηκε τεράστια έλλειψη προϊόντων και υλικών συντήρησης. • Η παύση της εξέλιξης εντός των εταιριών δημιουργήσε πρόβλημα διαχείρισης της αυξημένης ζήτησης και του μειωμένου προσωπικού κατά την έξοδο της καραντίνας. • Η απαγόρευση των θαλάσσιων αθλημάτων και της εκμίσθωσης σκαφών απομάκρυνε τον κόσμο από τον θαλάσσιο τουρισμό και πάγωσε οποιαδήποτε ανάπτυξη των μικρο-μεσαίων επιχειρήσεων.

9.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ SWOT ANALYSIS

Καταγράφοντας τα πορίσματα της SWOT ανάλυσης, προκύπτουν αρκετές πληροφορίες σχετικά με τις δυνατότητες ή τις δυνάμεις της παρούσας κατάστασης, τις αδυναμίες, τις ευκαιρίες και τις απειλές που παρατηρήθηκαν.

9.5.1 ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

- Έγινε ξεκάθαρο πλέον, ότι η ενοποίηση στους μελλοντικούς στόχους των αρμόδιων φορέων της ναυτιλίας, των προωθητικών ενεργειών και των δράσεων γνωριμίας με την ναυτιλία αναψυχής είναι πρωταρχικής σημασίας

και έχει πολύ ισχυρότερα αποτελέσματα στο cluster από τις μεμονωμένες ενέργειες.

- Ο ελεύθερος χρόνος που αξιοποιήθηκε από τις εταιρίες και τους εργαζόμενους προς εκπαίδευση και βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών οδήγησε σε θετικά αποτελέσματα και σίγουρα κατά τις μη τουριστικές περιόδους θα ήταν χρήσιμο να εκπαιδεύονται σε νέες τακτικές και τάσεις όλοι οι εμπλεκόμενοι.
- Όλες οι προωθητικές ενέργειες είναι σκόπιμο να μείνουν συγκεντρωμένοι στην αυθεντικότητα των προορισμών της Ελλάδας που είναι όπως φάνηκε από τις προτιμήσεις των ναυλωτών από τα ισχυρότερα πλεονεκτήματα του Yachting συγκριτικά με άλλες χώρες αντίστοιχης φήμης στον κλάδο.
- Κατά το τέλος της έρευνας προκύπτει ότι οι καινοτομίες που επέφερε η πανδημία στα υγειονομικά πρωτόκολλα έδειξαν ορισμένα θετικά αποτελέσματα. Με την κατάλληλη προετοιμασία και θωράκιση των διαδικασιών με τα νεότερα ασφαλή πρότυπα, όχι μόνο αποφεύγεται η διασπορά των μικροβίων αλλά μεγιστοποιείται η ασφάλεια που νιώθουν η ναυλωτές. Κρίνεται απαραίτητη η τήρηση της πλειοψηφίας τους και κατόπιν της πανδημίας.

9.5.2 ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

- Στα αδύναμα σημεία τοποθετούνται οι δυσκολίες στην λήψη αποφάσεων από τα άτομα που έχουν συμφέροντα και επενδύουν στον κλάδο της ναυτιλίας αναψυχής.
- Επίσης η αδυναμία στήριξης μεταξύ των επιχειρήσεων της συστάδας λόγω του καθολικού Lockdown επέφερε κρίση σε όλες ταυτόχρονα και κατέστη εξαιρετικά δύσκολη η έξοδος από αυτή την δυσμενή θέση. Πιθανώς να χρειαζόταν εκτενέστερη μελέτη ως προς τις απαγορεύσεις.

- Εξαιτίας της πλήρους άγνοιας τόσο αναφορικά με την ιό Covid-19 όσο και τις δράσεις αντιμετώπισης μίας πανδημίας, χρειάστηκε αρκετά μεγάλο διάστημα προσαρμογής. Η κτίση των απαραίτητων μέτρων προστασίας από το προσωπικό που εργάζεται σε σκάφη και η δημιουργία κλίματος ασφάλειας των ναυλωτών καθυστέρησε αρκετά.

9.5.3 ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Κατά τη περίοδο της πανδημίας δημιουργήθηκαν νέες εφαρμογές και βελτιώθηκαν οι ήδη υπάρχουσες. Αυτοματοποιώντας τις διαδικασίες και πρωτίστως την ταχύτητα διεκπεραίωσης των απαιτούμενων διαδικασιών Check in- Check out των σκαφών αναψυχής επήλθαν νέοι ενδιαφερόμενοι στο είδος αναψυχής.
- Στα θετικά της διαδικασίας αναθεώρησης των έως τώρα, επικρατέστερων τρόπων αναψυχής, εντάσσεται και η αύξηση της ζήτησης από οικογένειες που συνήθως δεν επέλεγαν αυτό τον τρόπο διακοπών. Παρατηρήθηκε διεύρυνση του ηλικιακού εύρους που προτιμούσαν το Yachting ως μέσω αναψυχής στις διακοπές τους.
- Οι νέοι στον χώρο του Yachting πρόκειται να προσφέρουν νέες ιδέες ανάπτυξης και εξέλιξης του κλάδου.
- Ο αποδεδειγμένα μεγάλος αριθμός παραγγελιών νέων σκαφών υποδηλώνει εξέλιξη και ανάπτυξη στην ναυτιλιακή συστάδα.
- Ένα από τα γνωστότερα προβλήματα στον χώρο της ναυτιλίας αναψυχής είναι και οι ελάχιστες θέσεις ελλιμενισμού αναφορικά με την έκταση της ακτογραμμής μας σαν χώρα. Η ανάγκη για παραμονή στον χώρο των μαρίνων για μεγαλύτερο διάστημα από το συνηθισμένο, έφερε στην επιφάνεια προβλήματα. Η ανάγκη κάλυψης των αναγκών συντήρησης σκαφών χωρίς την

δυνατότητα μετακίνησης αυτών εξαιτίας των περιοριστικών μέτρων της καραντίνας, υπενθύμισε σε όλους ότι χρειάζεται αναθεώρηση τουριστικών λιμένων. Είναι αναγκαίο να ερευνηθεί ο τρόπος αξιοποίησης αρχικά των ήδη χωροθετημένων μαρίνων και καταφυγίων, και στη συνέχεια η πλήρης εκμετάλλευση των δυνατοτήτων των επιχειρήσεων που μπορούν να καλύψουν τις σχετικές ανάγκες των σκαφών.

Ο στόχος για τα επόμενα έτη είναι τα οργανωμένα δίκτυα μαρίνων με σε περισσότερες θέσεις Ελλιμενισμού άρα καλύτερες υπηρεσίες προς όλους τους εμπλεκόμενους.

9.5.4 ΑΠΕΙΛΕΣ

- Στις απειλές που κατεγράφησαν, η μείωση της παραγωγής λόγω των περιορισμών σε συνδυασμό με τα επίπεδα ζήτησης, επέφερε τεράστιες ελλείψεις και καθυστερήσεις σε βασικά υλικά συντήρησης και επισκευής σκαφών.
- Οι επιχειρήσεις και το προσωπικό που εργάζεται στην ναυτιλιακή βιομηχανία, με αφορμή την αναστολή εργασίας και βασισμένοι στα υγειονομικά πρωτόκολλα, κατά την έξοδο από το lockdown αντιμετώπισαν προβλήματα. Ήταν αδύνατον να επανέλθουν αριθμητικά στους μέχρι πρότινος φυσιολογικούς αριθμούς των επιχειρήσεων. Όπως ήταν αναμενόμενο οι επιχειρήσεις ήταν αδύνατον να ανταπεξέλθουν στην ζήτηση της αγοράς ύστερα από τόσο μεγάλο διάστημα αποχής από την παραγωγή.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας σε μία παράγραφο όλα τα δεδομένα της εργασίας, προκύπτουν ορισμένα πορίσματα. Πολλές από τις απόψεις που καταγράφονται στην εργασία, δεν είναι απλές παρατηρήσεις της περασμένης ή τρέχουσας περιόδου. Είναι προτάσεις βελτίωσης του επιπέδου της ναυτιλίας αναψυχής σε μελλοντικό χρόνο. Ανεξάρτητα από την πανδημία και τις απαραίτητες παραμετροποιήσεις, εμφανίστηκαν νέοι μέθοδοι ολοκλήρωσης των επιμέρους διαδικασιών, π.χ. Διαδικασία κρατήσεων, Check in-Check out κ.α.

Νέοι χρήστες - ναυλωτές προστέθηκαν, οι οποίοι βρήκαν την ευκαιρία να γνωρίσουν τον συγκεκριμένο τρόπο αναψυχής (Yachting). Η μορφοποίηση στις προαναφερθείσες διαδικασίες, καθώς και οι νέοι χρήστες και συνεργάτες στον χώρο του Yachting, θα παραμείνουν και μετά το πέρας των μέτρων προστασίας από την εξάπλωση του Covid – 19.

Μέσω των διαδικασιών καθαρισμού και απολύμανσης των σκαφών δόθηκε η ευκαιρία παρακολούθησης των χρόνων μεταξύ της εναλλαγής των ναυλωτών, της επιτάχυνσης της διαδικασίας προκειμένου να καλυφθεί η ζήτηση, και αποτελεσματικότερη προετοιμασία των εσωτερικών χώρων των σκαφών. Αυτό θα είναι προς όφελος των ναυλωτών σε μελλοντικές κρατήσεις.

Κατά την διάρκεια της δύσκολης οικονομικά περιόδου που διανύσαμε ως χώρα καθώς αλλά και παγκοσμίως, έγινε σαφής η δύναμη της ναυτιλίας αναψυχής σε χώρες με ακτογραμμή ανάλογης έκτασης με την δική μας. Τα οικονομικά αποτελέσματα του ΑΕΠ έδειξαν ξεκάθαρα ότι οι επιχειρήσεις που έχουν ως κύριο αντικείμενο τους το Yachting καθώς και οι υποστηρικτικές γύρω από τον κλάδο, είναι κάθε άλλο παρά αμελητέες. Όλα τα παραπάνω συντελούν στο να αξιοποιηθούν επαρκώς οι ήδη υπάρχουσες καθώς και η κατασκευή νέων θέσεων ελλιμενισμού.

Από τις απαντήσεις των ερωτηθέντων του ερωτηματολογίου, συμπεραίνουμε ότι έχει πλέον αλλάξει η διαχείριση των Last minute reservations, όπως χαρακτηριστικά τις αναφέρουν, προς όφελος του ναυλωτή. Αυτό σε συνδυασμό με τις υπόλοιπες αλλαγές, διαμόρφωσε το τελικό κόστος εκμίσθωσης με αποτέλεσμα την προσέγγιση

περισσότερων ενδιαφερόμενων, γεγονός που οφελεί ολόκληρη την βιομηχανία της ναυτιλίας αναψυχής.

Η παρούσα έρευνα που πραγματοποιήθηκε λόγω της εργασίας, είναι απόδειξη ότι από κάθε νέα πρόκληση, ακόμα και μία τόσο μεγάλη υγειονομική κρίση, είναι εφικτό να επιφέρει δημιουργικές αλλαγές, νέες δυνατότητες και να ανανεώσει μέσω του νέου κοινού και της τεχνολογίας, ορισμένες παγιωμένες διαδικασίες προς όφελος των χρηστών και των εκναυλωτών. Τα παραπάνω παραδείγματα είναι μερικά από τα οφέλη της πανδημίας, καθώς οδεύουμε προς το τέλος της πανδημίας είναι σημαντικό να εστιάσουμε στα θετικά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Μαρία Πρανδέκα, Βασίλης Ζάρκος. (2014). *The Greek maritime transport industry and its influence on the Greek economy*.
- Marc L. Miller Auyong Jan. (1991). A potent force affecting environment and society .
- Mihail N. Diakomihalis. (200). *Greek maritime tourism: Evolution, Structures and Prospects*. Elsevier.
- Trewartha R.L. Newport M.G. (1976). *Management Functions and Behaviors*. USA: Dallas Business Publications Inc.
- Islam M.R. (2018). Impacts of Management Information System on Decision Making of the Organization. (International Journal of Business and Social Science).
- Ariane Debyser, Davide Pernice. (2021, 05). Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Ανάκτηση από <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/el/sheet/124/θαλασσιες-μεταφορες-στρατηγικη-προσεγγιση>
- Athens marina. (χ.χ.). The mega yacht mooring. Ανάκτηση από <https://athens-marina.com/#berth>
- Boston Consulting Group. (2013). Impact Assessment of the Shipping Cluster on the Greek Economy & Society.
- Center, C. R. (2021). Coronavirus Resource Center. Ανάκτηση από <https://coronavirus.jhu.edu/region/malta>
- Chambers, S. (2020, 8 31). Ανάκτηση από <https://relevanceyacht.com/blog/impact-of-coronavirus-on-yachting/>
- Flisvos Marina. (χ.χ.). The mega-yacht Destination in Greece. Ανάκτηση από <https://www.flisvosmarina.com/el/>
- Griffin R.W. (2013). MANAGEMENT.
- Guy Delauney, K. K. (2020, 5 4). BBC NEWS. Ανάκτηση από <https://www.bbc.com/news/world-europe-52491204>
- Harbour, Y. (2019). Yacht Harbour. Ανάκτηση από https://yachtharbour.com/news/10-of-the-most-spectacular-superyacht-marinas-in-europe-3245?src=news_view_page_bar
- History.com, w. o. (2020). History. Ανάκτηση από <https://www.history.com/topics/middle-ages/pandemics-timeline>
- ICOMIA World Marinas Conference Industry Reconnect. (2020).
- MAGHERALEX. (χ.χ.). Marina Reservation. Ανάκτηση από <https://www.marinareservation.com/articles/top-10-largest-yacht-berths-in-europe/>
- Marina de Lagos. (χ.χ.). Marina de Lagos. Ανάκτηση από <https://www.marinadelagos.pt/marina-de-lagos/services>
- Marina de Vilamoura. (χ.χ.). Marina de Vilamoura. Ανάκτηση από <https://www.marinadevilamoura.com/en/berth/marina-information/>
- Skye Schooley. (2019). Business News Daily. Ανάκτηση από <https://www.businessnewsdaily.com/4245-swot-analysis.html>
- (2020, 12 28). Ανάκτηση από Tax Heaven: : <https://www.taxheaven.gr/news/52246/ekptwsh-25-epi-toy-fpa-kai-twn-ryomismenwn-ofeilwn-den-apotelei-forologheto-eisodhma-gia-tis->

- epixeirhseis-kai-den-anagrafetai-sth-forologikh-dhlwsh-twn-fysikwn-proswpwn-egkyklios-aade
- Van isle Marina. (2019). Ανάκτηση από <https://vanislemarina.com/when-is-a-boat-a-yacht/>
- Zeas Marina. (χ.χ.). D-marin. Ανάκτηση από <https://www.d-marin.com/en/marinas/zea/>
- aci-marinas. (χ.χ.). aci-marinas. Ανάκτηση από <https://aci-marinas.com/marina/aci-dubronnik/>
- Αντωνόπουλος, Δρ. Χαρίλαος Γ. (χ.χ.). Μονάδα οργάνωσης της διαχείρισης αναπτυξιακών προγραμμάτων. Ανάκτηση από https://www.mou.gr/elibrary/04_odigos_touristikoi_limenes_total_fin.pdf
- Βαγγέλας Γ. Πάλης Θ. (2021). Διανέοσις. Ανάκτηση Νοέμβριος 2021, από https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2021/11/Meleti_Marines.pdf
- Νομοθεσία-ΦΕΚ. (χ.χ.). e-nomothesia. Ανάκτηση 4 2014, από <https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/n-4256-2014.html>
- Νόμος 4926/2022 - ΦΕΚ 82/Α/20-4-2022. (χ.χ.). Ανάκτηση από [e-nomothesia.gr: https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/nomos-4926-2022-phek-82a-20-4-2022.html](https://www.e-nomothesia.gr/kat-naytilia-nausiploia/nomos-4926-2022-phek-82a-20-4-2022.html)
- ΦΑΚΟΣ, Γ. (2022, 1 1). Tax Heaven. Ανάκτηση από <https://www.taxheaven.gr/circulars/41991/e-2086-2022>
- διαΝΕΟσις. (χ.χ.). Ανάκτηση November 29, 2021, από <https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/tourismos/dianeosis-ofelos-29-dis-se-vathos-dekaetias-apo-tin-anaptixi-ton-touristikon-limenon-stin-ellada-pinakas/>
- Στειακάκης Εμμανουήλ, Κάντζος Νικόλαος. (2002). *MANAGEMENT ΜΙΑ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΑΠΟΨΗ. ΖΗΤΗ.*
- Bateman Thomas S., S. S. (2011). Τζιόλα.
- Συμβούλιο, Ε. (2020). Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. *ecdc.europa.eu*. Ανάκτηση από <https://www.consilium.europa.eu/el/policies/coronavirus/timeline/>
- Γιώργος Γεωργίου. (2021, 10 13). Capital.gr. *Νικήτρια στο στοίχημα του θαλάσσιου τουρισμού η Ελλάδα*. Ανάκτηση από <https://www.capital.gr/epixeiriseis/3588850/nikitria-sto-stoixima-tou-thalassiou-tourismou-i-ellada>
- Χαλικιάς Μιλτιάδης. (χ.χ.). Δειγματοληψία. *nearplefsi.gr*. (χ.χ.). Διεύθυνση ειδικών φόρων κατανάλωσης .