



Πολυτεχνείο Κρήτης

Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης

Τίτλος Εργασίας: « Η σημασία Τουριστικής Μαρίνας στη πόλη των Χανίων για την ανάπτυξη του τουρισμού»

Ονοματεπώνυμο: Μυτιληναίος Αντώνιος
Επιβλέπον Καθηγητής: Ατσαλάκης Γεώργιος

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η σημασία του τουρισμού ως βιομηχανίας που παρέχει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, προωθεί την οικονομική ανάπτυξη και δημιουργεί θετική εικόνα για τις χώρες αυξάνεται συνεχώς στις μέρες μας. Όσον αφορά την οικονομική απόδοση, ο τουρισμός σκαφών αναψυχής είναι το πιο κερδοφόρο τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού. Η παρούσα εργασία μελετά τη δημιουργία τουριστικής μαρίνας στα Χανιά και την επίδραση αυτής στον τουρισμό των Χανίων.

Σκοπός λοιπόν της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση της αξίας που θα προσδώσει μία τέτοια υλοποίηση. Το ερευνητικό πρόβλημα αυτό διερευνάται σε πρώτο χρόνο μέσω της ανάλυσης των υφιστάμενων στοιχείων του τουρισμού στην Ελλάδα, στην Κρήτη και στα Χανιά, στη συνέχεια αναλύοντας τις τουριστικές μαρίνες και το αποτύπωμα εφαρμογής αυτών στον τουρισμό και τέλος, η σύνδεση αυτών στο κεφάλαιο της συζήτησης θα μας οδηγήσει στα απαραίτητα συμπεράσματα. Η νησιωτική οικονομία της Ελλάδας απαιτεί μια ξεχωριστή προσέγγιση στην αναπτυξιακή παρέμβαση και τον εδαφικό σχεδιασμό. Η ασυνέχεια του χώρου, ο κατακερματισμός της οικονομίας και της αγοράς εργασίας, η δυσανάλογη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και τα επιπλέον βάρη για την επίτευξη ενός ελάχιστου επιπέδου ευημερίας και κοινωνικών υπηρεσιών, απαιτούν μια συγκεκριμένη προσέγγιση Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αλληλεπιδράσεων Ξηράς-Θάλασσας.

Συμπερασματικά, η δημιουργία μαρίνας στα Χανιά είναι υλοποιήσιμη και αξίζει να γίνει, χρειάζεται όμως:

1. Συνεργασία μεταξύ μαρίνων,
2. Σύνδεση ναυτικού και παράκτιου τουρισμού,
3. Συνένωση δημοσίων και ιδιωτικών συμφερόντων στα αρχικά στάδια ανάπτυξης της μαρίνας,
4. Καταπολέμηση της εποχικότητας (στο βαθμό του εφικτού),
5. Συνέργειες μεταξύ της ανάπτυξης της μαρίνας και της προστασίας του περιβάλλοντος.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	1
I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
II. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ	6
II.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	6
ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	6
ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	7
ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	8
II.2 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	9
ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	9
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	11
YATCHING	12
SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ	16
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ	17
Π.1 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ vs ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	18
Π.2 ΓΑΛΑΖΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	20
II.3 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ.....	22
III. ΚΛΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ.....	25
III.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	25
ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	25
Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ.....	34
ΤΑΣΕΙΣ - ΥΠΟ ΑΝΕΓΕΡΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ	44
Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΝΙΩΝ	48
Π.3 Συμπεράσματα	55
III.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	56
III.3 ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	57
ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ	57
ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ	58
Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	60
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	61
SUPER-MEGA YATCHS	63
III.4 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	69
ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ	69
Π.4 ΕΝΔΙΑΜΕΣΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	72
III.5 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ	73
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ	73
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.....	76
ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ	78
ΟΦΕΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ	82
ΜΕΓΑΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ.....	83
IV. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ.....	91
V. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	94

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η σημασία του τουρισμού ως βιομηχανία που παρέχει ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, προωθεί την οικονομική ανάπτυξη και δημιουργεί θετική εικόνα για τις χώρες αυξάνεται διαρκώς. Τα τελευταία χρόνια μάλιστα, έντονο είναι το ενδιαφέρον που παρατηρείται για τις μορφές του εναλλακτικού τουρισμού, ο οποίος αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία και δυναμική. Κεντρικές ιδέες του, είναι η υιοθέτηση ενός πιο βιώσιμου τουριστικού μοντέλου με έμφαση στο περιβάλλον και η διαφοροποίηση από το σύννητες και τυποποιημένο (μαζικός τουρισμός), με σκοπό την άντληση διαφορετικών εμπειριών. Από τις διάφορες μορφές του εναλλακτικού τουρισμού, ο θαλάσσιος τουρισμός συγκαταλέγεται στους πρωταγωνιστές του κλάδου, τόσο όσον αφορά την αύξηση σε δημοτικότητα και δυναμική όσο και σε οικονομική απόδοση. Αναφορικά με την οικονομική απόδοση, αξιοσημείωτη είναι η επίδραση του τουρισμού σκαφών αναψυχής (yachting), που αποτελεί το πιο κερδοφόρο τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού, με τα δεδομένα να δείχνουν συνεχή και έντονη ανάπτυξη, που προκαλεί θετική και πολύπλευρη επίδραση στις κατά τόπους οικονομίες. Αυτή, προκύπτει τόσο από τις άμεσες δραστηριότητες, όπως η παροχή λιμενικών υπηρεσιών, όσο και από τις έμμεσες δραστηριότητες, όπως η παροχή πρόσθετων τουριστικών υπηρεσιών στην ακτή (λ.χ. περιηγήσεις σε αξιοθέατα, αγορές και τροφή). Μία από τις δυνητικά ηγετικού χαρακτήρα τουριστικές περιοχές, σχετικά με την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής, είναι η περιοχή της Μεσογείου, η οποία χαρακτηρίζεται από τη συγκέντρωση ευνοϊκών τουριστικών πόρων αναψυχής και ευνοϊκή γεωπολιτική θέση στην Ευρώπη.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη τουρισμού σκαφών αναψυχής αποτελούν οι τουριστικές μαρίνες, αφού αυτές είναι που υποδέχονται τα σκάφη και διαθέτουν θέσεις για τον ελλιμενισμό τους. Ένας τουριστικός λιμένας (μαρίνα) εξ ορισμού οφείλει να διαθέτει μία σειρά εγκαταστάσεων και να παρέχει συγκεκριμένες υπηρεσίες για τον εφοδιασμό και τις ανάγκες των σκαφών και την εξυπηρέτηση των τουριστών. Οι επαγγελματίες του χώρου καλούνται να βρουν τρόπους να καλύψουν τις ανάγκες αυτές των σκαφών και να ικανοποιήσουν όσο το δυνατόν καλύτερα τους τουρίστες – επισκέπτες, ώστε να αυξήσουν την επισκεψιμότητα και κατ' επέκταση την προστιθέμενη αξία του λιμένα στην ευρύτερη περιοχή.

Παραμερίζοντας μία μικρή ύφεση που υπέστη ο κλάδος των σκαφών αναψυχής και των τουριστικών λιμένων, λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης κατά την προηγούμενη δεκαετία, τα τελευταία χρόνια η ζήτηση για προϊόντα του κλάδου, δηλαδή για σκάφη αναψυχής και εξαρτήματα αυτών, αλλά και για θέσεις ελλιμενισμού, είναι έντονη. Ως συνέπεια, υπάρχει εξίσου έντονο ενδιαφέρον για τουριστικούς λιμένες, τόσο από πλευράς επενδυτών για ανάπτυξη και επέκταση εγκαταστάσεων, όσο και από πλευράς τουριστών για χρήση μαρίνων ως τουριστικούς προορισμούς, αποκλειστικά για λόγους αναψυχής. Το ενδιαφέρον αυτό συνοδεύεται και ενισχύεται από πολιτικές και στρατηγικές προσπάθειες πρόσδοσης αξίας στον κλάδο, στα ανώτατα διοικητικά στρώματα.

Η παρούσα εργασία μελετά τη δημιουργία τουριστικής μαρίνας στα Χανιά και την επίδραση αυτής στον τουρισμό των Χανίων. Σκοπός λοιπόν της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση της αξίας που θα προσδώσει μία τέτοια υλοποίηση. Το ερευνητικό πρόβλημα αυτό διερευνάται σε πρώτο χρόνο από την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας και έπειτα από μία κλαδική μελέτη. Τέλος, η σύνδεση αυτών στο κεφάλαιο της συζήτησης θα μας οδηγήσει στα απαραίτητα συμπεράσματα.

II. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Στο παρόν κεφάλαιο πραγματοποιείται η βιβλιογραφική επισκόπηση, δηλαδή η συνολική εξέταση και παρουσίαση της υπό μελέτης βιβλιογραφίας του πεδίου μελέτης μας, με στόχο την καλύτερη κατανόηση της τρέχουσας κατάστασης αυτού.

II.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Αρχικά, κρίνεται σημαντικό για την καλύτερη και πιο σφαιρική κατανόηση του ερευνητικού αντικειμένου της παρούσας εργασίας, να αποδοθεί μία σύντομη αναφορά στον γενικότερο κλάδο του τουρισμού.

Γι' αυτό, ακολουθεί μία συνοπτική χρονική αναδρομή των σημαντικότερων και κομβικών σημείων που οδήγησαν στον σύγχρονο τουρισμό και έπειτα ορισμένα σημαντικά στοιχεία για τον εν λόγω κλάδο.

ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Καταρχάς, ο τουρισμός είναι ένα κοινωνικοοικονομικό φαινόμενο που υπάρχει εκατοντάδες χρόνια, κατά τη διάρκεια των οποίων έχει αλλάξει μορφές, ένταση και δυναμική, προκαλώντας μία δυσκολία στην εύρεση ακριβούς εννοιολογικού ορισμού, και γι' αυτό τον λόγο ειδικοί ανά τα χρόνια προσεγγίζουν αυτόν μέσω εννοιολογικού πλαισίου και οριοθέτησης.

Η ευρύτερα διαδεδομένη και αποδεκτή εννοιολογική προσέγγιση του τουρισμού είναι αυτή του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού – Π.Ο.Τ., βάσει της οποίας τουρισμός ορίζεται ως η κίνηση ανθρώπων σε μέρη εκτός του κανονικού τους περιβάλλοντος για περίοδο που δεν υπερβαίνει το ένα έτος, με σκοπό να επισκεφθούν αυτόν τον προορισμό και να ανταλλάξουν εμπειρίες με την τοπική κουλτούρα και τη φύση, να απολαύσουν αναψυχή, να πραγματοποιήσουν επιχειρηματικές δραστηριότητες ή να συμμετάσχουν σε δραστηριότητες υγείας και ευεξίας (Π.Ο.Τ., 1995).

Κατά τον 17^ο αιώνα, η βιομηχανική ανάπτυξη δημιούργησε μία νέα τάξη πραγμάτων, αλλάζοντας τον έως τότε τρόπο ζωής και αντίληψης του κόσμου. Οι άνθρωποι έγιναν πλουσιότεροι, η μόρφωση απέκτησε θέση στη ζωή τους και η περιέργεια αλλά και το ενδιαφέρον για άλλες χώρες και πολιτισμούς άρχισε να γιγαντώνεται.

Αργότερα, από τις αρχές του 19ου αιώνα οι βελτιωμένες μεταφορές αυξήθηκαν ραγδαία και άνοιξαν μεγάλες ευκαιρίες ταξιδιών. Η εποχή των σιδηροδρομικών δικτύων ξεκίνησε και οι άνθρωποι ήταν πρόθυμοι να ταξιδέψουν και να εξερευνήσουν άγνωστους έως τότε τόπους. Αυτό σηματοδότησε την έναρξη των μαζικών ταξιδιών, και μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, δημιουργήθηκαν θέρετρα και ταξιδιωτικά πρακτορεία.

Από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, ξεκινούν οι μαζικές παραγωγές αυτοκινήτων, γεγονός που πυροδότησε μία εντυπωσιακή κινητοποίηση κατασκευής οδικών δικτύων, που σύντομα θα συνέδεαν κάθε γωνία της γης (με έμφαση στις οικονομικά ανεπτυγμένες κοινωνίες).

Από το 1914, όπου και χρονολογείται το σημείο μηδέν του Α' παγκοσμίου πολέμου, παρ' ότι υπήρξε μία απότομη διακοπή των ταξιδιών, κατά τον μεσοπόλεμο, υπήρξε έντονη βελτίωση των οδικών δικτύων (για σκοπούς μεταφορών), αλλά και μεγάλες επενδύσεις και επιστημονικές

έρευνες στους κλάδους της αεροπορίας και της ακτοπλοΐας και εν γένει των μεταφορών, γεγονότα που επρόκειτο να αλλάξουν ριζικά το μέλλον του τουρισμού.

Έκτοτε, με εξαίρεση τα χρόνια του Β' Παγκοσμίου πολέμου (1930- 1945) και παροδικών υφέσεων (π.χ. Covid-19), υπάρχει σταθερή επέκταση στην βιομηχανία του τουρισμού.

Χαρακτηριστικά, σύμφωνα με τον Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού των Ηνωμένων Εθνών, εκτιμάται ότι τη δεκαετία του 1950 υπήρχαν περίπου 25 εκατομμύρια αφίξεις (μετακινήσεις) τουριστών. Το 2018, αυτός ο αριθμός έφτασε τις 1,4 δισεκατομμύρια αφίξεις, σημειώνοντας ποσοστιαία μεταβολή της τάξης του 5600%.

ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός έχει σημαντική οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική επίδραση σε τοπικό και παγκόσμιο επίπεδο:

- παρέχει ευκαιρίες απασχόλησης στον τομέα της φιλοξενίας, των μεταφορών της εστίασης και του εμπορίου,
- συνεισφέρει στα κρατικά έσοδα,
- προωθεί την ανάπτυξη των υποδομών και των υπηρεσιών ενός τόπου,
- διευρύνει και επιταχύνει τις πολιτισμικές ανταλλαγές και την κατανόηση μεταξύ διαφορετικών πολιτισμών,
- συνδέει ανθρώπους από διάφορες περιοχές του κόσμου.

Ο τουρισμός όμως, μπορεί να έχει και αρνητικό αντίκτυπο σε κοινωνικοπολιτιστικό επίπεδο στις τοπικές κοινότητες, με σημαντικότερα και συνηθέστερα φαινόμενα, την αλλαγή της τοπικής ταυτότητας (εμπορευματοποίηση τοπικού πολιτισμού, τυποποίηση κ.α.) και τις πολιτιστικές συγκρούσεις, λόγω (Guo et al., 2019):

- οικονομικής ανισότητας μεταξύ ντόπιων και τουριστών,
- εκνευρισμού των ντόπιων λόγω τουριστικής συμπεριφοράς (οι τουρίστες συχνά λόγω άγνοιας αποτυγχάνουν να σέβονται τα τοπικά ήθη),
- τριβής σε επίπεδο εργασίας.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως για την οικονομία της Ελλάδας, ο τουρισμός διαχρονικά αποτελεί κεντρικό πυλώνα στήριξης και ανάπτυξης, ενισχύοντας τόσο τα δημόσια όσο και τα ιδιωτικά έσοδα, ενώ η συνεισφορά του διοχετεύεται, όχι σε έναν μεμονωμένο κλάδο, αλλά σε ένα ευρύ φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων.

Ακόμη, πρέπει να αναφερθεί πως ο τουρισμός παρουσιάζει έντονη εξωστρέφεια, συμβάλλοντας ενεργά και καθοριστικά στην εισροή ξένων κεφαλαίων, γεγονός που επιδρά θετικά στο ισοζύγιο των χωρών-υποδοχέων.

ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Σύμφωνα με τον παγκόσμιο οργανισμό τουρισμού, οι διακρίσεις οι οποίες επιδέχεται ο τουρισμός, είναι με κριτήριο την προέλευση και τον προορισμό ενός τουρίστα και είναι οι εξής (Λαγός, 2005):

- Ο εγχώριος τουρισμός (domestic tourism), αναφέρεται στην ταξιδιωτική δραστηριότητα που πραγματοποιείται από κατοίκους κάποιας χώρας εντός των συνόρων της.
- Ο εξερχόμενος τουρισμός (outbound tourism), αναφέρεται στην ταξιδιωτική δραστηριότητα που πραγματοποιείται από κατοίκους κάποιας χώρας εκτός των συνόρων αυτής.
- Ο εισερχόμενος τουρισμός (inbound tourism), αναφέρεται στην ταξιδιωτική δραστηριότητα αλλοδαπών οι οποίοι ταξιδεύουν σε δεδομένη χώρα.
- Ο διεθνής τουρισμός (international tourism), που αποτελείται από το σύνολο του εισερχόμενου και εξερχόμενου τουρισμού.
- Ο εσωτερικός τουρισμός (internal tourism), που αποτελείται από το σύνολο του εγχώριου και του εισερχόμενου τουρισμού.
- Ο εθνικός τουρισμός (national tourism), που αποτελείται από το σύνολο του εγχώριου και του εξερχόμενου τουρισμού.

Ο τουρισμός, διακρίνεται και ως προς τις μορφές του και κατηγοριοποιείται σε δύο γενικές κατηγορίες. Μία πρώτη μορφή αποτελεί ο **Μαζικός Τουρισμός**, που είναι η πιο διαδεδομένη μορφή και περιλαμβάνει την πλειοψηφία των τουριστών που αναζητούν στο ταξίδι κυρίως ξεκούραση και διασκέδαση. Στην Ελλάδα ο Μαζικός Τουρισμός έχει ταυτιστεί με τα διεθνώς ορισμένα 3S (Sun, Sand, Sea).

Η δεύτερη μορφή είναι ο **Εναλλακτικός Τουρισμός** ή τουρισμός ειδικών μορφών, ο οποίος δημιουργήθηκε και αναπτύχθηκε κυρίως για να αντιμετωπιστούν οι δυσμενείς περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις που έχει ο σκληρός μαζικός τουρισμός. Η κατηγοριοποίηση δεν είναι συγκεκριμένη και τα είδη ποικίλουν, παρ' όλ' αυτά, ορισμένα εξ αυτών που πλέον έχουν καθιερωθεί είναι:

- Αγροτουρισμός: είναι μια μορφή τουρισμού κατά την οποία οι τουρίστες μένουν σε αγροκτήματα και συμμετέχουν σε σχετικές δραστηριότητες.
- Συνεδριακός Τουρισμός: νοούνται οι οργανωμένες συναντήσεις ατόμων με κοινά ενδιαφέροντα ή επαγγελματικές ιδιότητες και με πρωτεύοντα σκοπό την επιστημονική ενημέρωση και την ανταλλαγή πληροφοριών και απόψεων μεταξύ των παρευρισκόμενων στην εκδήλωση συνέδρων/ομιλητών.
- Θρησκευτικός Τουρισμός: νοείται το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη διενέργεια ταξιδιού σε τόπους, χώρους και μνημεία, κτίσματα, μονές και ναούς που σχετίζονται με την ιστορία και την εξέλιξη της θρησκευτικής δραστηριότητας ή γενικότερα θρησκευτικής σημασίας.

- **Αθλητικός Τουρισμός:** νοείται κάθε ανάμειξη ενεργητική ή/και παθητική σε αθλητικές δραστηριότητες εντασσόμενες στο πλαίσιο του τουρισμού ως επιλογή και με πρωτεύοντα στόχο την ψυχαγωγία και την ήπια άθληση και όχι τη συμμετοχή σε αθλητικά δρώμενα ή την προετοιμασία τους για αυτά.
- **Θαλάσσιος Τουρισμός:** νοείται το σύνολο της οργανωμένης τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται στο θαλάσσιο χώρο και στις ακτές μίας περιοχής υποδομών τουριστών.

II.2 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ο ωκεανός και το θαλάσσιο περιβάλλον ως σύνολο έχει γίνει ένα από τα νέα σύνορα και τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες περιοχές της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας (Hall, 2001).

Ως Θαλάσσιος Τουρισμός νοείται το σύνολο της οργανωμένης τουριστικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται στο θαλάσσιο χώρο και στις ακτές μιας περιοχής υποδοχής τουριστών (Υπουργείο Τουρισμού, 2018).

Ο Miller (1993) ορίζει τον θαλάσσιο τουρισμό, ως το τμήμα του τουρισμού που εμπεριέχει εκείνες τις ψυχαγωγικές δραστηριότητες, που περιλαμβάνουν ταξίδια μακριά από τον τόπο διαμονής κάποιου με υποδοχή ή εστίαση το θαλάσσιο περιβάλλον (όπου το θαλάσσιο περιβάλλον ορίζεται ως εκείνα τα ύδατα που είναι αλμυρά και επηρεάζονται από την παλίρροια).

Ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να εξασφαλίσει κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά οφέλη μέσω της αειφόρου χρήσης των θαλάσσιων πόρων. Οι κύριες προκλήσεις για τον θαλάσσιο τουρισμό είναι η διατήρηση των θαλάσσιων πόρων και των οικοσυστημάτων και ο περιορισμός της θαλάσσιας ρύπανσης (Archer et al., 2012; Timur & Getz, 2009).

Οι πόροι του θαλάσσιου τουρισμού υφίστανται κάτω από μια σειρά παγκόσμιων συστημικών απειλών για τα θαλάσσια και ωκεάνια συστήματα που βασίζονται κυρίως σε ανθρωπογενείς σκοπούς και παράγοντες.(Gifford et al., 2021; Weatherdon et al., 2016):

- κλιματική αλλαγή
- υπεραλίευση
- μετανάστευση/εξαφάνιση εξωτικών ειδών
- αλλαγές στις εισροές αποβλήτων, θρεπτικών ουσιών και ιζημάτων στα παράκτια και θαλάσσια οικοσυστήματα
- παράκτια αστικοποίηση και απώλεια φυσικού χαρακτήρα στις παράκτιες περιοχές

Εξ ορισμού ο θαλάσσιος τουρισμός χωρίζεται σε επιμέρους κατηγορίες, με τις άμεσες δραστηριότητες του να αποτελούν και το κριτήριο διαχωρισμού του. Πιο συγκεκριμένα, ο θαλάσσιος τουρισμός διακρίνεται (Υπουργείο Τουρισμού, 2018):

- **Τουρισμό Κρουαζιέρας**, ήτοι οποιοδήποτε ταξίδι αναψυχής έναντι ναύλου, διάρκειας τουλάχιστον δύο ημερών εν πλω, με κύριο σκοπό την παροχή υπηρεσιών διαμονής, εστίασης και ψυχαγωγίας των επιβατών στο πλοίο και την επίσκεψη τους σε προορισμούς ποικίλου ενδιαφέροντος.
- **Τουρισμό Σκαφών Αναψυχής ή Γιώτινγκ (Yachting)**, ήτοι οποιαδήποτε ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση που πραγματοποιείται με ιστιοφόρα ή θαλαμηγούς παρέχοντας υπηρεσίες διαμονής και εστίασης στον τουρίστα, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Οι περιηγήσεις αυτές πραγματοποιούνται για λόγους αναψυχής με ιδιόκτητα ή μισθωμένα πλοία, τα οποία είτε περιλαμβάνουν στη μίσθωση το πλήρωμα (crewedboats) είτε προσφέρονται χωρίς αυτό (bareboats).
- Καταδυτικό Τουρισμό αναψυχής, ήτοι η δραστηριότητα κατά την οποία με συγκεκριμένο εξοπλισμό και τεχνικές υποστηρίζεται η εκμάθηση ή/και καθοδήγηση ατόμων που καταδύονται για λόγους αναψυχής. Δύναται να πραγματοποιείται σε:
 - ο Καταδυτικό Πάρκο κατά την έννοια του άρθρου 13 παρ. 2 του Ν. 3409/2005 (Α' 273), όπως ισχύει, ήτοι χαρακτηρισμένη περιοχή στην οποία πραγματοποιούνται κατ' αποκλειστικότητα καθοδηγούμενες καταδύσεις αναψυχής καθώς και συναφείς υποβρύχιες δραστηριότητες.
 - ο Υποβρύχια μουσεία κατά την έννοια του άρθρου 11 του Ν. 3409/2005 (Α' 273), ήτοι κηρυγμένους ενάλιους αρχαιολογικούς χώρους, στους οποίους επιτρέπεται καθοδηγούμενη κατάδυση, με συνοδεία δυτών φυλάκων αρχαιοτήτων ή αρχαιολόγων.
- Αλιευτικό τουρισμό, ήτοι την παροχή τουριστικών υπηρεσιών συνδεδεμένων με την αλιεία, τη σπογγαλιεία, την υδατοκαλλιέργεια και τις σχετικές με αυτές πρακτικές και τεχνικές, παραδόσεις και τοπικά έθιμα, τα τοπικά προϊόντα, την παραδοσιακή κουζίνα και τοπική γαστρονομία, σύμφωνα και με τις επιμέρους διατάξεις της υπ' αριθμ.414/2354/12.01.2015 κοινής απόφασης των υπουργών Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, Τουρισμού και Ναυτιλίας και Αιγαίου (Β' 97).

Επίσης, ο θαλάσσιος τουρισμός χαρακτηρίζεται από ορισμένες έμμεσα συνδεδεμένες δραστηριότητες, που πραγματοποιούνται είτε σε θαλάσσιες είτε σε παράκτιες περιοχές, οι οποίες μπορεί να συνοδέψουν και άλλες μορφές τουρισμού. (Wirakusuma & Supriatna, 2019). Ενδεικτικά:

- περπάτημα/πεζοπορία/τρέξιμο
- θαλάσσια σπορ
- δραστηριότητες στην παραλία
- επισκέψεις σε αξιοθέατα
- φωτογραφία

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα άρχισε να αναπτύσσεται κατά τη δεκαετία του 1960 και έκτοτε, αλλά ιδίως τα τελευταία χρόνια εξελίσσεται με γοργούς ρυθμούς, σύμφωνα με όλα τα ποσοτικά δεδομένα των δραστηριοτήτων του. Οι κύριες μορφές της οργανωμένης αγοράς θαλάσσιου τουρισμού που πρέπει να αναλυθούν είναι τα κύρια προϊόντα που αναφέρθηκαν προηγουμένως και αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι της διεθνούς αγοράς (Κρουαζιέρα και Yachting).

Η ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής ξεκίνησε το 1934 με την ίδρυση του Ναυτικού Ομίλου Αθηνών (ΝΟΑ), που εν τέλει μετονομάστηκε σε Ναυτικό Όμιλο Ελλάδος (ΝΟΕ), που σκοπό είχε την κινητοποίηση των κρατικών φορέων ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις αξιοποίησης της θαλάσσιας ελληνικής ομορφιάς.

Το 1935, στον όρμο Μουνυχίας ιδρύθηκε η πρώτη μαρίνα της ελληνικής επικράτειας, για να χρησιμοποιηθεί ως μέσο διαχείρισης και ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, καθώς και ως αφετηρία για πλεύσεις επαναστατικών αγώνων.

Κατόπιν, με την ίδρυση, το 1952, της Ελληνικής Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας (ΕΟΠ) τέθηκαν οι βάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, που πλέον ήταν κοινώς αποδεκτό πως η Ελλάδα, με τη δεδομένη γεωγραφική θέση και το εύκρατο μεσογειακό κλίμα, τηρούσε όλες τις προϋποθέσεις για να πρωταγωνιστήσει στην εν λόγω μορφή τουρισμού.

Όπως ήταν φυσικό, αυτή η δραστηριότητα των ολίγων παρέσυρε σταδιακά αρκετούς Έλληνες και ξένους στις παραδοσιακές θαλάσσιες διαδρομές για αναψυχή και περιήγηση στις ακτές και τα νησιά της Ελλάδος, τα οποία είχαν και έχουν να τους προσφέρουν ανεξερεύνητους παραδείσους με πρόσβαση σε μνημεία πολιτισμού και παραδόσεων της Ελλάδος. Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1950, ο ΝΟΕ ήταν ο μοναδικός ναυτικός όμιλος με διεθνή απήχηση και υποδομή, με λέσχη και νεωσοϊκούς και αγκυροβόλια για την φιλοξενία σκαφών, όπως και για την παροχή πληροφοριών γι' αυτούς που επιθυμούσαν να έρθουν από το εξωτερικό και να πλεύσουν στις Ελληνικές θάλασσες.

Ο ίδιος όμιλος, ΝΟΕ, είχε αναλάβει για λογαριασμό του κράτους, την προβολή του Ελληνικού γιώτινγκ, μέσα από διεθνείς οργανώσεις και ιστιοπλοϊκούς αγώνες, όπως και προσωπικές επαφές. Η συνέχιση αυτής της δυναμικής για την ανάπτυξη του θαλασσίου τουρισμού περιήλθε προς το τέλος της δεκαετίας του 1950 στον Ε.Ο.Τ., ο οποίος παράλληλα με την εμπειρία του ΝΟΕ επρόκειτο να παίξει πρωταρχικό ρόλο για την ανάπτυξη της μορφής αυτής του τουρισμού και της Εθνικής Οικονομίας.

Από το 1960, με τη δραστική συμβολή του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ), οι κατασκευαστικές δραστηριότητες και υπηρεσίες που σχετίζονται με το yachting, όπως ο ανεφοδιασμός με καύσιμα, νερό και εφόδια, αναπτύχθηκαν σε 85 ελληνικές γεωγραφικές τοποθεσίες.

Το 1961, εισήχθησαν απλουστευμένες διαδικασίες κινήσεως, εισόδου-εξόδου σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα και διαφόρων ειδών κίνητρα για τη στήριξη των νεοσύστατων κέντρων εφοδιασμού.

Το 1967, ο πρώτος τουριστικός λιμένας αναψυχής (μαρίνα) ήταν γεγονός και ήταν η Μαρίνα Βουλιαγμένης, ενώ από το 1976, στην Ελλάδα εφαρμόστηκε το υπ' αριθμόν 438/1976 νομικό πλαίσιο (ΦΕΚ 256/Α//27.09.1976) για εταιρείες που ασχολούνται με δραστηριότητες σχετικές με το yachting.

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING)

Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής (yachting) στην Ελλάδα είναι πολύ δημοφιλής τόσο στους Έλληνες όσο και στους αλλοδαπούς και φαίνεται να έχει έντονα ανοδική πορεία. Το υπάρχον δίκτυο τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων, αν και χρήζει περαιτέρω ανάπτυξης και βελτίωσης, παρέχει επιλογές θαλάσσιων περιηγήσεων και σύνδεσης περιοχών που μπορούν να προσφέρουν στον επισκέπτη πέρα από την απόλαυση των θαλάσσιων διαδρομών, τη γνωριμία με πολλά μέρη της νησιωτικής και ηπειρωτικής Ελλάδας. Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής, πραγματοποιείται με μηχανοκίνητα σκάφη ή ιστιοπλοϊκά σκάφη, που σαλπάρουν με ή χωρίς πλήρωμα. (Diakomihalis, 2007). Με κριτήριο τον τύπο του σκάφους λοιπόν, τα σκάφη αναψυχής κατηγοριοποιούνται σε ιστιοπλοϊκά και μηχανοκίνητα, ενώ με κριτήριο την ιδιοκτησία, σε ναυλωμένα ή ιδιόκτητα-ιδιωτικά γιοτ.

Είναι μια αναδυόμενη βιομηχανία σε παράκτιες περιοχές, ιδιαίτερα στις μεσογειακές χώρες και η εν λόγω αυξανόμενη επιτυχία του τουρισμού σκαφών αναψυχής έχει οδηγήσει σε σημαντική άνθηση στους σχετικούς και συναφείς επιχειρηματικούς τομείς. Ως ειδικός τύπος τουρισμού αναψυχής, ο τουρισμός σκαφών αναψυχής ασκεί θετικό οικονομικό αντίκτυπο στις παράκτιες περιοχές και συνεισφέρει ουσιαστικά στην τοπική οικονομία (Ioannidis, 2019).

Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής αναμένεται να γνωρίσει συνεχή ανάπτυξη στην Ελλάδα στο μεσοπρόθεσμο μέλλον, μετά από μια σειρά πρωτοβουλιών για την αναβάθμιση της ελληνικής εικόνας στο εξωτερικό (Diakomihalis & Lagos, 2011). Ωστόσο, στο πλαίσιο της προσπάθειας απαιτείται μια αναβαθμισμένη ποιοτική υπηρεσία και ένα πιο απλουστευμένο νομικό πλαίσιο, ώστε να παρακαμφθούν τα υφιστάμενα προβλήματα που εμποδίζουν την σε βάθος ανάπτυξη του κλάδου. Τα κύρια προβλήματα του τουρισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα αφορούν σε συγκεκριμένες γραφειοκρατικές διαδικασίες και στο φορολογικό σύστημα κατά τον ελλιμενισμό των σκαφών σε μαρίνες, ειδικά για πλοία εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ένα άλλο σημαντικό εμπόδιο στον τομέα του ελληνικού τουρισμού γιοτ, το οποίο βέβαια προβλέπεται, μέσω των νόμων της αγοράς, να αντιμετωπιστεί στο άμεσο μέλλον είναι ο σχετικά μικρός αριθμός επαγγελματικών κλαδικών εταιρειών, ορισμένες από τις οποίες αναγκάστηκαν να εγκαταλείψουν την αγορά κατά τη διάρκεια της οικονομικής ύφεσης (Chen et al., 2016).

Στην έρευνα των Pardali & Giantsi (2018) αναφέρεται πως ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα, παρά τις προσπάθειες που έγιναν τα τελευταία χρόνια, δεν έχει ξεπεράσει ακόμη τα εγγενή του προβλήματα και η κατάστασή του παρουσιάζει παθογένειες και έντονα σημάδια δυσλειτουργίας, τόσο στη στρατηγική οργάνωσης, όσο και στο πλαίσιο διαχείρισης/διακυβέρνησης στο σχεδιασμό, τη λήψη και την εφαρμογή αποφάσεων. Παρά το

γεγονός ότι έχουν γίνει βήματα για τη μεταρρύθμιση του σχετικού νομικού πλαισίου και έχουν γίνει θεσμικές παρεμβάσεις μέσω της διάρθρωσης στρατηγικών συμπράξεων δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για τη δημιουργία πιο ευέλικτης διοίκησης, το συνολικό σύστημα της ελληνικής αγοράς θαλάσσιου τουρισμού παραμένει αναξιοποίητο. Η ίδρυση και η διακυβέρνηση ενός επιχειρηματικού συγκροτήματος σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα με επίκεντρο τις εταιρείες σκαφών αναψυχής, τις μαρίνες και εν γένει τις λιμενικές εγκαταστάσεις κάθε περιοχής, συμπεριλαμβανομένων και των υποστηρικτικών βιομηχανιών και των ενδιαφερόμενων μερών, μπορεί να δημιουργήσει ένα ελκυστικό και ανταγωνιστικό τουριστικό σύμπλεγμα με παγκόσμια απήχηση. Οι πολλαπλές επιπτώσεις που προκύπτουν από την ανάπτυξη ενός επιχειρηματικού συμπλέγματος στον θαλάσσιο τουρισμό αναμένεται να διοχετευτούν στην ενδοχώρα και να συμβάλουν στην ανάπτυξη της εκάστοτε περιοχής. Κάθε περιοχή που πληροί γεωμορφολογικές προδιαγραφές θα έχει τη δυνατότητα να παράγει ολοκληρωμένα προϊόντα θαλάσσιου τουρισμού με προοπτική παγκόσμιας ανταγωνιστικότητας.

Βασικός παράγοντας για την οργάνωση ενός πετυχημένου επιχειρηματικού συμπλέγματος είναι η δημιουργία επιχειρηματικής συστάδας, δηλαδή γεωγραφική συγκέντρωση διασυνδεδεμένων επιχειρήσεων. Σύμφωνα με τον Porter (1990), οι επιχειρηματικές συστάδες συγκεντρώνονται και διασυνδέονται με επιχειρήσεις και ιδρύματα εντός συγκεκριμένου πεδίου δράσης. Ο Rosenfeld (1995) θεωρεί ότι αυτές οι επιχειρήσεις δημιουργούν μαζί ένα συγκριτικό πλεονέκτημα που ωφελεί όχι μόνο τις ίδιες αλλά και το σύνολο των οικονομιών υποδοχής. Αυτό, στον ελλαδικό χώρο, υπάρχει ισχυρό στην περιοχή της Αττικής και ιδιαίτερα στον Πειραιά, με έντονη παρουσία λιμενικών εγκαταστάσεων και δη μαρίνων, εταιρειών σκαφών αναψυχής και πολλών επιχειρήσεων υποστηρικτικού χαρακτήρα.

Η μελέτη των Dimou & Vandorou (2018) διερεύνησε την τρέχουσα κατάσταση του yachting στην Ελλάδα και ειδικότερα, εξέτασε και απαρίθμησε τις προοπτικές ανάπτυξης του yachting, καθώς και όλες τις απαραίτητες ενέργειες που πρέπει να γίνουν προς αυτή την κατεύθυνση. Οι συνεντεύξεις με τους εκπροσώπους του τουρισμού yachting επικεντρώθηκαν στο προφίλ των τουριστών που ναυλώνουν πλοία αναψυχής και κατέγραψαν τα πλεονεκτήματα της Ελλάδας ως προορισμός τουριστών σκαφών αναψυχής, τις προκλήσεις / θεσμικά εμπόδια που υπάρχουν, καθώς και τις απαραίτητες ενέργειες που πρέπει να γίνουν για την υπερνίκηση αυτών. Ο κύριος στόχος ήταν να τεκμηριωθούν και να αναλυθούν οι απόψεις, οι προτάσεις και οι απαντήσεις σε σχετικό ερωτηματολόγιο των ερωτηθέντων που αντιπροσωπεύουν την πλευρά τόσο της προσφοράς όσο και της ζήτησης του κλάδου.

Από τις απαντήσεις που δόθηκαν από τουρίστες σκαφών αναψυχής που επισκέπτονται την Ελλάδα, η χώρα είναι ένας προτιμώμενος τουριστικός προορισμός, λόγω της ακτογραμμής, του νησιωτικού συμπλέγματος, της γεωγραφικής θέσης, της ποιότητας του θαλασσινού νερού, του κλίματος, της πολιτιστικής και της ιστορίας κληρονομιάς, ωστόσο έχει μεγάλες δυνατότητες για περαιτέρω ανάπτυξη της βιομηχανίας των σκαφών αναψυχής. Επιπλέον, τα σκάφη αναψυχής που διατίθενται στους τουρίστες (ναύλωση) είναι υψηλών προδιαγραφών, απασχολούν καλά εκπαιδευμένο πλήρωμα και παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας. Σε συνδυασμό με τα παραπάνω, η Ελλάδα προσφέρει και άλλες δραστηριότητες και εμπειρίες που μπορούν να αξιοποιηθούν από τους εν λόγω τουρίστες όπως γαστρονομικές, πολιτιστικές και αλιευτικού ή καταδυτικού χαρακτήρα, οι οποίες μάλιστα αποτελούν και αυτόνομες μορφές εναλλακτικού τουρισμού.

Από την άλλη πλευρά, οι απαντήσεις που δόθηκαν από τη δεύτερη ομάδα συμμετεχόντων, δηλαδή από άτομα του κλάδου παροχής υπηρεσιών για τουρισμό σκαφών αναψυχής, υποδηλώνουν ότι οι τουρίστες που επισκέπτονται την Ελλάδα προέρχονται κυρίως από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, την Ευρώπη, την Αυστραλία, τη Μέση Ανατολή και τη Νότια Αφρική. Τα πολυτελή σκάφη αναψυχής ναυλώνονται κυρίως από Αμερικανούς, Ρώσους και Άραβες, ενώ τα ιστιοπλοϊκά σκάφη ναυλώνονται κυρίως από Γερμανούς, Άγγλους και Ιταλούς τουρίστες. Τα δημογραφικά στοιχεία συνάδουν με τα αποτελέσματα της μελέτης για τον θαλάσσιο τουρισμό που διεξήγαγε ο Diakomihalis (2007), ο οποίος διαπίστωσε ότι οι Ευρωπαίοι έδειχναν σαφή προτίμηση στα ιστιοφόρα, σε αντίθεση με τους Αμερικανούς, που προτιμούσαν τα μηχανοκίνητα σκάφη.

Η ηλικία των ναυλωτών διαφέρει, ανάλογα με τον τύπο του σκάφους και πιο συγκεκριμένα:

- τα ιστιοπλοϊκά σκάφη επιλέγονται κυρίως από άτομα μεταξύ 20-30 ετών και συνήθως ναυλώνονται από ζευγάρια, φίλους και οικογένειες με χαμηλότερο εισόδημα.
- μη επανδρωμένα μηχανοκίνητα πλοία, έως 24 μέτρα, ναυλώνονται συνήθως από τουρίστες ηλικίας 30-50 ετών, με μέτρια προς καλή οικονομική κατάσταση, ενώ τα επανδρωμένα (με πλήρωμα) σκάφη ίδιου μεγέθους, επιλέγονται από άτομα ηλικίας 35-60 ετών και συνήθως ναυλώνονται από οικογένειες υψηλού εισοδήματος.
- τα σκάφη άνω των 25 μέτρων ναυλώνονται από οικογένειες πολύ υψηλού εισοδήματος, ενώ η ηλικία των ατόμων κυμαίνεται μεταξύ 40 και 80 ετών.

Όσον αφορά τη διάρκεια ναύλωσης, οι απαντήσεις κυμαίνονταν κυρίως από τέσσερις (4) έως είκοσι (20) ημέρες, με συνηθέστερη απάντηση και μέση διάρκεια αυτή των επτά (7) ημερών .

Όσον αφορά την κλίμακα δαπανών των τουριστών του κλάδου, αυτή εξαρτάται κατά κύριο λόγο από την κατηγορία σκάφους που ναυλώνεται. Όσον αφορά στα ιστιοπλοϊκά και καταμαράν, εκτιμάται πως η μέση δαπάνη ανά ημέρα ανά τουρίστα είναι € 50 την ημέρα ενώ στα motor yacht χωρίς πλήρωμα €80-€90 και περιλαμβάνει το κόστος ατομικών προμηθειών καθώς (έξοδα για φαί, ποτό, αγορά αναμνηστικών κ.τ.λ.) στην ξηρά. Αναφορικά με τις κατηγορίες σκαφών άνω των 24 μέτρων, υπολογίζεται ότι ανά άτομο ξοδεύεται ποσό μεγαλύτερο των 300€ την ημέρα ανά άτομο για ανάγκες τους στη στεριά, με το κόστος αυτό να αυξάνεται σημαντικά παράλληλα με την αύξηση του μήκους του σκάφους. Όσον αφορά στα μηχανοκίνητα σκάφη, σημαντικό κόστος αποτελεί και τροφοδοσία τους με καύσιμα, που μεσοσταθμικά κοστίζει περίπου το 30% – 35% του κόστους το ναύλου, συνεπώς το κόστος αυτό μπορεί να κοστίσει έως και πολλές χιλιάδες ευρώ.

Φυσικά, δε μπορεί να μην αναφερθεί μα συνάμα δεν μπορεί και να υπολογιστεί η δαπάνη που προκύπτει κατά κύριο λόγο από τουρίστες μεγάλων σκαφών αναψυχής, για αγορές ένδυσης, κοσμημάτων, αλλά και τα φιλοδωρήματα που σε εξαιρετικές περιπτώσεις φτάνουν και ποσά εξαψήφια.

Μεγάλη εκτίμηση φαίνεται να υπάρχει από τους ναυλωτές προς την γαστρονομία, τις θαλάσσιες και υποθαλάσσιες δραστηριότητες αλλά και τις περιηγήσεις στα αξιοθέατα της εκάστοτε περιοχής, για τις οποίες συνηθίζεται η χρήση ξεναγού. Τα μεγάλα γραφεία ναυλώσεων, συνηθίζεται να παρέχουν ευρεία γκάμα παροχών όχι μόνο υλικών (αυτοκίνητα, ελικόπτερα, βίλες κ.τ.λ.) αλλά και υπηρεσιών, όπως η διοργάνωση εκδηλώσεων.

Τα χωρικά αποτελέσματα σχετικά με την επισκεψιμότητα, έδειξαν πως η Μύκονος και η Σαντορίνη είχαν την υψηλότερη και ήταν οι πιο δημοφιλείς προορισμοί της χώρας, ενώ ακολουθούν η Πάρος, η Νάξος, ο Αργοσαρωνικός, τα νησιά του Ιονίου, η Πάτμος, η Ρόδος και οι Σποράδες. Τα τελευταία χρόνια έντονη είναι η άνοδος της δημοτικότητας στα νησιά του Ιονίου ως προορισμός σκαφών αναψυχής, με τους ναυλωτές να τα επιλέγουν για τις διακοπές τους, λόγω των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών στην περιοχή αλλά και της αναστάτωσης που προκαλεί το συνεχές προσφυγικό ρεύμα στο ανατολικό θαλάσσιο ελλαδικό χώρο.

Όσον αφορά τις παρεχόμενες υπηρεσίες, η έλλειψη μαρίνων και οι σημαντικές ελλείψεις και κατακερματισμένες ανέσεις στις υπάρχουσες, είναι παράγοντες που επηρεάζουν αρνητικά την ανάπτυξη του κλάδου. Όσον αφορά τις εταιρείες ναυλώσεων, επιδιώκουν να καλύψουν τις ανάγκες των πελατών τους που οι μαρίνες αδυνατούν, ενώ πραγματοποιούν διάφορα εκπαιδευτικά σεμινάρια για τα πληρώματα τους. Επιπλέον, έντονη είναι η προσπάθεια των εν λόγω εταιρειών για αισθητή παρουσία, στο διαδίκτυο και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και η συμμετοχή τους σε διάφορες διεθνείς ναυτιλιακές εκθέσεις, για την διαφήμιση του προϊόντος τους και του κλάδου. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι η πλειονότητα των πελατών των εταιρειών αυτών είναι σταθεροί πελάτες και πως η διεύρυνση του πελατολογίου βασίζεται κυρίως στο «από στόμα σε στόμα». Τέλος, αναφέρθηκε ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι στον τομέα του τουρισμού σκαφών αναψυχής (ιδιοκτήτες, μεσίτες/πράκτορες, αρχές) φιλοδοξούν να συνεργαστούν και να παρέχουν στους τουρίστες ιστιοπλοϊκών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας που θα έχει ως αποτέλεσμα μια ευχάριστη και αξέχαστη εμπειρία για τα άτομα.

Συμπερασματικά, κατέληξαν στο ότι η Ελλάδα είναι ένας από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς λόγω των ευδιάκριτων πλεονεκτημάτων της όσον αφορά την ακτογραμμή, τα νησιωτικά συγκροτήματα και το κλίμα. Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής έχει μεγάλη σημασία για την Ελλάδα καθώς συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη των νησιών και των παράκτιων περιοχών της, αποφέρει έσοδα στο κράτος και δημιουργεί θέσεις εργασίας. Ωστόσο, υπάρχουν ορισμένες προκλήσεις που επηρεάζουν αρνητικά την ανάπτυξη του yachting στη χώρα και εμποδίζουν την ανταγωνιστική θέση της έναντι άλλων χωρών (Τουρκία, Ιταλία, Ισπανία, Γαλλία, Κροατία) και την ελκυστικότητά της στους τουρίστες γιουτ. Οι προκλήσεις αυτές σχετίζονται με τις υποδομές της χώρας και το θεσμικό της πλαίσιο και γραφειοκρατία, που υπάρχει σε όλο το νομοθετικό, διοικητικό και δημοσιονομικό πλαίσιο του ναυτιλιακού τομέα. Για να αναπτυχθεί περαιτέρω ο τουρισμός σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, το κράτος πρέπει να σχεδιάσει και να αναπτύξει στρατηγική με επίκεντρο την πρόοδο του κλάδου, τη δημιουργία σταθερού θεσμικού πλαισίου και την κατασκευή μαρίνων τελευταίας τεχνολογίας που θα παρέχουν υψηλή ποιοτικές υπηρεσίες. Επιτακτική είναι και η βελτίωση των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων. Αυτό λοιπόν που εφιστά την προσοχή και χρήζει επείγουσας αντιμετώπισης είναι η αποκατάσταση της φήμης του ελληνικού προϊόντος του κλάδου, που αυτή τη στιγμή χαρακτηρίζεται από πολλά ελαττώματα όπως χαμηλή ανταγωνιστικότητα, έλλειψη επωνυμίας, εποχικότητα και μικρή τουριστική διάρκεια (Menegaki et al., 2019).

SWOT ANALYSE

Βάση της βιβλιογραφικής ανάλυσης του κλάδου των σκαφών αναψυχής, ακολουθεί σχετική ανάλυση SWOT, η οποία αναφέρεται στον κλάδο του ελληνικού γιώτινγκ και αποτελεί χρήσιμο εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού στη διερεύνηση του θέματος.

Πίνακας II.1: Ανάλυση SWOT κλάδου σκαφών αναψυχής

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ		ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	
Δ1	Αναγνωρισμένος τουριστικός προορισμός	ΑΔ1	Ελλιπείς υποδομές και ευκολίες
Δ2	Νησιωτικό σύμπλεγμα – μήκος ακτογραμμής	ΑΔ2	Μη στενευμένη προώθηση και προβολής
Δ3	Άριστες συνθήκες	ΑΔ3	Ασταθές νομοθετικό και φορολογικό πλαίσιο
Δ4	Σύνδεση με άλλες μορφές τουρισμού	ΑΔ4	Παράνομες ναυλώσεις
Δ5	Ασφαλής προορισμός	ΑΔ5	Έλλειψη ηλεκτρονικού μητρώου
Δ6	Ποιοτικός και επαναλαμβανόμενος τουρισμός	ΑΔ6	Εποχικότητα
		ΑΔ7	Περιορισμένα κίνητρα για επενδύσεις
		ΑΔ8	Υποανάπτυκτο δίκτυο μαρίνων
		ΑΔ9	Έλλειψη σχολών εκπαίδευσης προσωπικού
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ		ΑΠΕΙΛΕΣ	
Ε1	Αύξηση της αγοράς yachting	ΑΠ1	Υψηλός ανταγωνισμός από γειτονικές χώρες
Ε2	Στοχευμένη και συνεχή προώθηση και προβολή	ΑΠ2	Πολιτική αστάθεια στο Αιγαίο (μεταναστευτικό, ελληνοτουρκικά ζητήματα)
Ε3	Δημιουργία νέων σύγχρονων μαρίνων	ΑΠ3	Έλλειψη εθνικής στρατηγικής
Ε4	Κίνητρα για επενδύσεις στον κλάδο		
Ε5	Μείωση φόρων και τελών		
Ε6	Δημιουργία ηλεκτρονικού μητρώου καταγραφής σκαφών		
Ε7	Νέες ευκαιρίες για απασχόληση		

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Η κρουαζιέρα αποτελεί ένα ολοκληρωμένο τουριστικό προϊόν, καθώς περιλαμβάνει την παραμονή, τη διανυκτέρευση, την διατροφή, την ψυχαγωγία στο κρουαζιερόπλοιο και την ξενάγηση. Επίσης μπορεί να περιλαμβάνει εναερία και χερσαία μέσα μεταφοράς και διανυκτέρευση στην ξηρά.

Οι κρουαζιέρες στην Ελλάδα διακρίνονται σε εσωτερικού, μικτές και μεσογειακές. Οι κρουαζιέρες εσωτερικού, έχουν ως λιμάνι αφετηρίας τον Πειραιά ή άλλους εσωτερικούς λιμένες και προσεγγίζουν μονό σε ελληνικά λιμάνι. Οι μικτές κρουαζιέρες έχουν ως αφετηρία ελληνικά λιμάνια και προσεγγίζουν σε διαφορετικά ελληνικά λιμάνια και λιμάνια άλλων χωρών όπως Ιταλίας, Κροατίας, Τουρκίας κλπ. Αυτές οι κρουαζιέρες είναι κατά κύριο λόγο τριήμερες, πενθήμερες και επταήμερες. Οι μεσογειακές κρουαζιέρες, έχουν ως λιμάνια αφετηρίας, λιμάνια άλλων χωρών και μεταξύ άλλων προσεγγίζουν και ελληνικά λιμάνια. Οι διάρκειες της κρουαζιέρας μπορεί να είναι πενθήμερη, επταήμερη, ακόμη και 13 ημέρων (Διακομιχάλης, 2009). Αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει κρουαζιερόπλοιο με ελληνική σημαία, ενώ η μοναδική εταιρεία που πραγματοποιεί κρουαζιέρες στον ελληνικό χώρο είναι η Celestyal Cruises με τέσσερα κρουαζιερόπλοια με σημαία Μάλτας.

Π.1 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ vs ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Όπως προαναφέρθηκε, οι βασικοί κλάδοι του θαλάσσιου τουρισμού είναι ο τουρισμός κρουαζιέρας (κρουαζιερόπλοια) και ο τουρισμός σκαφών αναψυχής (yachting).

Παρ' ότι οι δύο αυτοί τύποι τουρισμού παρουσιάζουν μερικά κοινά με κυριότερο ότι αμφότεροι παρουσιάζουν χαρακτηριστικά οργανωμένης αγοράς, παρουσιάζουν και ειδοποιούς διαφορές. Καταρχάς, την ώρα που ένα κρουαζιερόπλοιο έχει χωρητικότητα έως και μερικές χιλιάδες επιβάτες, οι οποίο ακολουθούν το προκαθορισμένο πρόγραμμα που έχει επιλεγεί για την συγκεκριμένη κρουαζιέρα, ένα σκάφος αναψυχής έχει μόλις μερικά άτομα που είτε πλαισιώνονται από πλήρωμα είτε όχι και τα οποία διακατέχονται από μεγάλο βαθμό ελευθερίας και αυτονομίας ως προς το πλάνο της εκδρομής και των προορισμών τους.

Δηλαδή τα σκάφη αναψυχής αποτελούν μια εξατομικευμένη μορφή τουρισμού και διακοπών, που προσφέρει στους τουρίστες την ευκαιρία να ανακαλύψουν και να βιώσουν μοναδικούς προορισμούς και δραστηριότητες, παρέχοντάς τους ταυτόχρονα ευελιξία και την ευκαιρία να προγραμματίσουν και να πραγματοποιήσουν τη δική τους έρευνα για τις διακοπές τους (Ιωαννίδης, 2009).

Από την άλλη πλευρά, οι μαζικές κρουαζιέρες προσφέρουν ένα έτοιμο ταξίδι, πολύ καλά οργανωμένο, στο οποίο οι πελάτες έχουν ελάχιστες αποφάσεις που πρέπει να λάβουν, ενώ η παρέμβαση στις τοπικές κοινότητες είναι πολύ μικρότερη από ό,τι στον ιστιοπλοϊκό τουρισμό, καθώς και ο χρόνος που περνάει ο ταξιδιώτης στην ξηρά (Casado-Díaz et al., 2021).

Όσον αφορά στον κοινωνικό αντίκτυπο των παραπάνω μορφών τουρισμού, την ώρα που οι τουρίστες σκαφών αναψυχής συντηρούνται και εφοδιάζονται κατά κύριο από τη μαρίνα και τα περίχωρα του προορισμού τους, οι επιβάτες κρουαζιέρας λόγω περιορισμένου χρόνου και λόγω του μεγάλου αριθμού ταυτόχρονης εξόρμησης επί στεριάς, τελικά ανταγωνίζονται για χώρο, εξυπηρέτηση και δραστηριότητες τόσο μεταξύ τους όσο και με ντόπιους ή άλλους τουρίστες, προκαλώντας έτσι αρνητικές εντυπώσεις στην εκάστοτε κοινωνία για τον κλάδο του εν λόγω τουρισμού. Επιπλέον, σε πολλές περιπτώσεις, οι εταιρείες κρουαζιέρας έχουν αυστηρούς κανονισμούς σχετικά με την μεταφορά φαγητού και ποτού στο πλοίο, με αποτέλεσμα να μειώνονται τα χρήματα που δαπανώνται στη στεριά (De Cantis et al., 2016). Επιπρόσθετα, έξοδα για τον εφοδιασμό και την συντήρηση του πλοίου, πραγματοποιούνται σε επιλεγμένους από τους προορισμούς, με βασικό κριτήριο το κόστος εργασίας και εφοδιασμού (Moscovici D., 2017).

Χαρακτηριστικά μάλιστα είναι τα λόγια πρώην Έλληνα Υπουργού Ναυτιλίας, ήτοι: «Στον Θαλάσσιο Τουρισμό έχουμε μια αγορά δισεκατομμυρίων ευρώ. Η κρουαζιέρα δεν αφήνει τόσα πολλά χρήματα, χωρίς να παραγνωρίζω καθόλου τη σημασία της, δείτε όμως πόσες πολυδάπανες υποδομές χρειάζονται για την κρουαζιέρα για έναν τζίρο 500 εκατ. ευρώ. Πιστεύω πως ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού έχει τεράστιες δυνατότητες στο νησιωτικό σύμπλεγμα της πατρίδας μας. Η Ελλάδα μπορεί να γίνει ο κατεξοχήν προορισμός του παγκοσμίου γίγινγκ. Χρειάζεται ένα ευέλικτο ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο. Όλους τους θέλουμε εδώ, αλλά αυτό προϋποθέτει και μαρίνες. Άρα εδώ είναι η μεγάλη πρόκληση».

Ο θαλάσσιος τουρισμός δεν έχει μόνο κοινωνικό αντίκτυπο, αλλά και περιβαλλοντικό. Καταρχάς και στις δύο περιπτώσεις, υπάρχει έντονο το πρόβλημα των ρυπογόνων εκπομπών, αλλά στην περίπτωση του τουρισμού κρουαζιέρας, το πρόβλημα δε σταματά εκεί.

Η πλειονότητα των εκδρομών κρουαζιέρας λαμβάνει χώρα σε μοναδικά και ευάλωτα φυσικά μέρη, προκειμένου οι επισκέπτες να επωφεληθούν από τα τοπία, ενώ σχεδόν το 70% των λιμένων κρουαζιέρας βρίσκονται σε κέντρα βιοποικιλότητας (Mosconici, 2017). Δυστυχώς, τα κρουαζιερόπλοια, που μπορεί σε αυτά να επιβαίνουν και πάνω από 4.500 επιβάτες, τείνουν να χρησιμοποιούν τους φυσικούς πόρους του τοπικού περιβάλλοντος, πολλές φορές προκαλώντας σπατάλη και να αφήνουν απόβλητα, λύματα και άλλα απορρίμματα που όχι μόνο μολύνουν το τοπικό περιβάλλον, αλλά οδηγούν και σε αλλαγές στη βιοποικιλότητα (Ciacci et al., 2021). Πλην των φυσικών πόρων, σπατάλη σε πλαίσιο κρουαζιέρας συναντάται και στο φαγητό. Υπολογίζεται πως η εν λόγω σπατάλη μπορεί να αγγίζει και το 30%, φαγητό το οποίο εν τέλει καταλήγει στη θάλασσα. Παρ' ότι υπάρχει η εντύπωση πως τα τρόφιμα δεν είναι επιβλαβή για το περιβάλλον, η αλήθεια είναι πως αυτό δεν ισχύει σε όλες τις περιπτώσεις και ορισμένα συστατικά αποτελούν κίνδυνο για τη χλωρίδα και την πανίδα και μπορεί να προκαλέσουν μόλυνση των υδάτων.

Οι παραπάνω λόγοι, υπήρξαν καθοριστικοί για την απόφαση δήμων και πόλεων παγκοσμίως (τόσο του δήμου της Βενετίας, όσο και του Άμστερνταμ ή του Μείν των Ηνωμένων Πολιτειών), σχετικά με την απαγόρευση εισόδου και ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων στο κέντρο της πόλης, στο πλαίσιο προσπάθειας της τελευταίας για μείωση αριθμού τουριστών αλλά κυρίως περιορισμό της ρύπανσής. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρθηκε, τα κρουαζιερόπλοια δεν είναι συμβατά με τις βιώσιμες φιλοδοξίες της πόλης

Συμπερασματικά, η υψηλής ποιότητας τουρίστες που προσφέρει ο τουρισμός σκαφών αναψυχής, σε συνδυασμό με το περιορισμένο περιβαλλοντικό αποτύπωμα αυτού, προσφέρει στον εν λόγω τουρισμό ένα ξεκάθαρο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σύγκριση με τον τουρισμό κρουαζιέρας, το οποίο θα επιβεβαιωθεί και κατά την παρουσίαση την αντίστοιχης κλαδικής μελέτης. Άρα, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η μεγάλη πρόκληση πλέον είναι η επέκταση του δικτύου τουριστικών μαρίνων και ο εκσυγχρονισμός του εφιστάμενου.

Π.2 ΓΑΛΑΖΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Όπως ορίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η γαλάζια οικονομία περιλαμβάνει όλες τις βιομηχανίες και τους κλάδους που σχετίζονται με τους ωκεανούς, τις θάλασσες και τις ακτές, είτε έχουν βάση στο θαλάσσιο περιβάλλον (π.χ. ναυτιλία, θαλάσσια τρόφιμα, παραγωγή ενέργειας) είτε στην ξηρά (π.χ. λιμάνια, ναυπηγεία, παράκτιες υποδομές). Παράλληλα με τους παραδοσιακούς τομείς, εξελίσσονται και αναπτύσσονται καινοτόμοι τομείς, όπως οι θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, η γαλάζια βιο-οικονομία, η βιοτεχνολογία και η αφαλάτωση, οι οποίοι παρέχουν νέες προοπτικές και δημιουργούν νέες θέσεις εργασίας.

Παρακάτω αποτυπώνονται οι τομείς της Γαλάζιας Οικονομίας, κατηγοριοποιημένοι με κριτήριο τη δυναμική του εκάστοτε τομέα, σε καθιερωμένο ή αναδυόμενο.

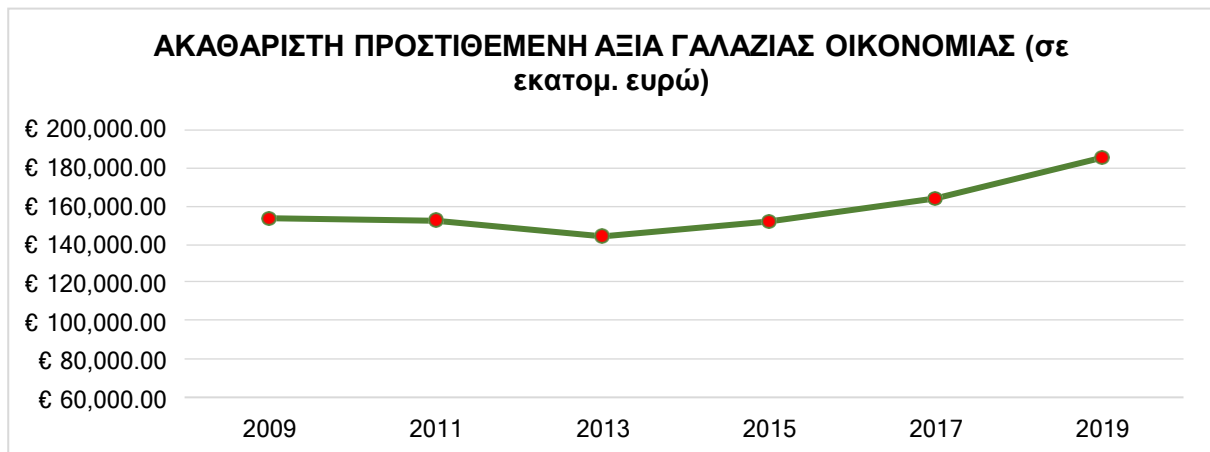
Πίνακας II.2: Τομείς Γαλάζιας Οικονομίας

ΚΑΘΙΕΡΩΜΕΝΟΙ ΤΟΜΕΙΣ	ΑΝΑΔΥΟΜΕΝΟΙ ΤΟΜΕΙΣ
Έμβιοι Θαλάσσιοι Πόροι (Αλιεία, Υδατοκαλλιέργειες)	Ωκεάνια Ενέργεια
Άβιοι Θαλάσσιοι Πόροι (Πετρέλαιο, Φυσικό Αέριο και άλλα ορυκτά καύσιμα)	Γαλάζια Βιο-οικονομία και Βιοτεχνολογία
Θαλάσσιες Ανανεώσιμες Πηγές	Αφαλάτωση
Λιμένες και Λιμενικές Δραστηριότητες	Θαλάσσια Ορυκτά
Ναυπηγοεπισκευαστικός Τομέας	Θαλάσσια Άμυνα, ασφάλεια και Επιτήρηση
Θαλάσσιες Μεταφορές	Ερευνητικές Υποδομές
Παράκτιος Τουρισμός	Εκπαιδευτικές Υποδομές

Στόχος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο οποίος υπογραμμίζεται από την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, είναι ο μετασχηματισμός της πρώτης σε μία δίκαιη και ευημερούσα κοινωνία που διαθέτει μία οικονομία σύγχρονη, ανταγωνιστική και αποδοτική ως προς τη χρήση των πόρων, στην οποία έως το 2050 θα έχουν μηδενιστεί οι καθαρές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Στον παραπάνω σχεδιασμό, μείζονας σημασία είναι αυτή της Γαλάζιας Οικονομίας και ο ρόλος των θαλασσών και των παράκτιων υποδομών, θέτοντας ψηλά τον πήχη για τους στόχους και τις προσδοκίες πίσω από τις έννοιες «Γαλάζια ανάπτυξη» και «Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία». Οι παραπάνω ορισμοί, αναφέρονται σε ένα βιώσιμο οικονομικό μοντέλο που αφορά στην γαλάζια οικονομία, που χρησιμοποιεί περιβαλλοντικά καινοτόμες υποδομές, τεχνολογίες και πρακτικές, συμπεριλαμβανομένων θεσμικών και χρηματοδοτικών ρυθμίσεων.

Η Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη Βιώσιμη Γαλάζια Οικονομία υιοθετεί μια συστημική προσέγγιση που ενσωματώνει την πολιτική για τους ωκεανούς στη νέα οικονομική πολιτική της Ευρώπης. Η νέα αυτή προσέγγιση, με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος:

- προωθεί τη συνοχή σε όλους τους τομείς της Γαλάζιας Οικονομίας, διευκολύνει τη συνύπαρξή τους και αναζητά συνέργειες στον θαλάσσιο χώρο,
- αποτελεί μία συντονισμένη πρωτοβουλία εκμετάλλευσης του αναξιοποίητου δυναμικού των θαλασσών και των ακτών (της Ευρώπης),
- υπογραμμίζει επίσης την ανάγκη για επενδύσεις στην έρευνα, τις δεξιότητες και την καινοτομία στον θαλάσσιο χώρο.



Σχήμα II.1 Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία Γαλάζιας Οικονομίας της Ε.Ε. (υπολογίστηκε ως το άθροισμα του κύκλου εργασιών σε κάθε τομέα και σε αυτόν δεν έχει συνυπολογιστεί κατά μήκος η αλυσίδα αξίας, έχει αποτυπωθεί δηλαδή μόνο ο άμεσος αντίκτυπος)

Η σημασία της Γαλάζιας Ανάπτυξης στην Ελληνική Επικράτεια είναι υψηλής σημασίας και το αντίκτυπο αυτής θα είναι άμεσο και έντονο. Ενδεικτικά:

- Η Ελλάδα διαθέτει 6.000 νησιά – νησίδες και βραχονησίδες, αλλά και περίπου 16.000χλμ συνολικού μήκους ακτογραμμής
- Το 85% της τουριστικής δραστηριότητας σχετίζεται με κάποιον τρόπο με την θάλασσα
- Ο ελληνικός στόλος δεξαμενόπλοιων αντιπροσωπεύει περίπου το 24% του παγκόσμιου στόλου.

Δεδομένου του στρατηγικού στόχου της Ευρώπης και των υψηλών χρηματοδοτήσεων για επενδύσεις, η συνεισφορά της Γαλάζιας Ανάπτυξης ως μοχλός εξέλιξης και βελτίωσης των δραστηριοτήτων και υποδομών που σχετίζονται με την θάλασσα θα είναι μεγάλη, δημιουργώντας ταυτόχρονα αξία για έναν τόπο, ελκυστικότητα για τους επισκέπτες καθώς επίσης και νέες θέσεις εργασίας με παράλληλη προστασία του περιβάλλοντος. Έτσι μία χώρα όπως η Ελλάδα, με έντονο το θαλάσσιο στοιχείο, έχει να αναμένει και έντονη ανάπτυξη μέσω της βιώσιμης γαλάζιας οικονομίας, όπως μάλιστα αυτό ήδη έχει αρχίσει να είναι ορατό.

II.3 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

«Τουριστικός λιμένας» σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για λειτουργική υποστήριξη του ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1960, ο ΕΟΤ ξεκίνησε ένα πρόγραμμα κατασκευής λιμανιών αποκλειστικά για ταξίδια αναψυχής. Πρώτη λειτούργησε η Μαρίνα Βουλιαγμένης (1963–1965) και ακολούθησαν οι Μαρίνες Ζέας, Αρετσού, Αλίμου, Γουβιών και ούτω κάθε εξής. Λόγω της αυξανόμενης ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού, την πρωτοβουλία του ΕΟΤ ακολούθησαν τη δεκαετία του 1980 Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, τα Λιμενικά Ταμεία, καθώς και ιδιώτες επενδυτές. Θεσμικό πλαίσιο για την ίδρυση τέτοιων εγκαταστάσεων στην Ελλάδα δεν υπήρχε πριν από το 1993, και το υφιστάμενο μέχρι τότε νομικό καθεστώς αφενός επέτρεπε την κατασκευή λιμενικών έργων μετά από έγκριση πολλών συναρμόδιων αρχών (Υπουργείο Οικονομικών, Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, Υπουργείο Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Ναυτικό, ΕΟΤ), και αφετέρου απέκλειε πολλές ιδιωτικές πρωτοβουλίες από την ίδρυση τέτοιων επενδύσεων. Η ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού τη δεκαετία του 1990 και η μεγάλη αύξηση του αριθμού των ιδιωτικών και επαγγελματικών βιοτεχνιών αναψυχής οδήγησαν στην ανάγκη δημιουργίας ενός σύγχρονου νομοθετικού πλαισίου που θα έλυνε την πολυπλοκότητα του υπάρχοντος καθεστώτος και θα διευκόλυνε την είσοδο ιδιωτικού κεφαλαίου. για την ειδική υποδομή στον θαλάσσιο τουρισμό. Η ειδική αυτή υποδομή βρισκόταν σχεδόν αποκλειστικά υπό τον έλεγχο του κράτους με διαχειριστές τον ΕΟΤ, Δήμους ή Λιμενικά Ταμεία. Σε πολλά λιμάνια της Ελλάδας, εκτός από τα μεγάλα εμπορικά λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν διαμορφωθεί και εξοπλιστεί κατάλληλα μικρά αγκυροβόλια. Με την κατασκευή αποβάθρων και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους δένουν τουριστικά σκάφη πληρώνοντας τα σχετικά λιμενικά τέλη. Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται οι βασικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες στα αγκυροβολημένα σκάφη. Τέτοια λιμάνια έχουν δημιουργηθεί σε Μικρολίμανο Πειραιά, Αίγινα, Πόρο, Ύδρα, Σπέτσες, Ναύπλιο, Γύθειο, Πύλο, Ζάκυνθο, Ιθάκη, Κεφαλονιά, Λευκάδα, Παξούς, Ίο, Μύκονο, Πάτμο, Σύμη, Σάμο, Πλωμάρι Λέσβου, Χίο και άλλα μέρη (Diakomihalis, 2007).

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

- Μαρίνες είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.
- Καταφύγια είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ. με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδίαίτησης και υγιεινής.
- Αγκυροβόλια 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.

Ο ρόλος των μαρίνων είναι σημαντικός στην ανάπτυξη μιας περιοχής από οικονομικής και κοινωνικής πλευράς και ασκεί πολλαπλασιαστικές επιδράσεις σε άλλους κλάδους που συνδέονται με το γιώτινγκ. Οι μαρίνες είναι απαραίτητο στοιχείο για την ύπαρξη τουρισμού σκαφών αναψυχής και θεωρούνται πολύ σημαντικές εγκαταστάσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, ενώ παράλληλα από αυτές ασκείται πολλαπλή επιδράση και σε άλλους κλάδους, ενισχύοντας την ανάπτυξη της εκάστοτε περιοχής. Μαρίνες άτυπα ορίζονται συνήθως οι μεγάλοι τουριστικοί λιμένες που είναι ειδικά κατασκευασμένοι για να υποδέχονται και να φιλοξενούν περίπου 500–2.000 σκάφη αναψυχής σε καθημερινή βάση. Μεταξύ άλλων, οφείλουν να προσφέρουν άρτια εξοπλισμένες θέσεις ελλιμενισμού, υπηρεσίες ασφαλείας, χερσαίους χώρους ασφάλισης σκαφών, φιλοξενία ιδιοκτητών σκαφών ή επισκεπτών, εμπορικό κέντρο (τρόφιμα, ναυτιλιακά είδη κ.λπ.) και συχνά ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες συντήρησης και επισκευής σκαφών αναψυχής. Εκτός από τον σταθμό ανεφοδιασμού θα πρέπει να διαθέτει και οργανωμένη αποκομιδή απορριμμάτων και βιολογικό καθαρισμό, ώστε η θάλασσα και η στεριά να προστατεύονται από τη ρύπανση. Άλλες σημαντικές υπηρεσίες που πρέπει να προσφέρονται στους ιδιοκτήτες βιοτεχνιών αναψυχής είναι οι χώροι υγιεινής, οι χώροι εστίασης, ένας σταθμός διοίκησης και υποδοχής (Τελωνείο, Λιμενική Αστυνομία, Μετεωρολογική Υπηρεσία κ.λπ.).

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τα ελληνικά δεδομένα κατά τη δεδομένη χρονική περίοδο, για τη χωροθέτηση και τη δημιουργία μιας Τουριστικής Μαρίνας, θα πρέπει να πληρούνται κατ' ελάχιστο οι εξής απαιτήσεις:

- Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του λιμένα συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων άλλων συναφών αρχών.
- Θέση πρόσδεσης σκάφους του λιμενικού σώματος.
- Εγκατάσταση σταθμού πρώτων βοηθειών.
- Δίκτυα παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών κ.τ.λ.).
- Εγκαταστάσεις συλλογής, προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και πετρελαιοειδών-ελαιωδών καταλοίπων.
- Χώροι στάθμευσης.
- Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α..
- Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια της ζώνης του λιμένα, συστήματα επίβλεψης των εγκαταστάσεων κ.τ.λ.).
- Εγκαταστάσεις αποθηκών.
- Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

Η ίδρυση και λειτουργία λιμενικών και χερσαίων υπηρεσιών για σκάφη αναψυχής, αποτελούν ουσιαστική υποδομή για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού (Martínez-Vázquez et al., 2022).

Μετά την έγκριση της χωροθέτησης με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού, ακολουθεί η παραχώρηση της χρήσης και εκμετάλλευσης των Τουριστικών Λιμένων από το Τμήμα Συμβάσεων Παραχώρησης, η οποία υπογράφεται μεταξύ του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα και του Ελληνικού Δημοσίου. Η σύμβαση ρυθμίζει συγκεκριμένα θέματα λειτουργίας-διαχείρισης του τουριστικού λιμένα, όπως τη διάρκεια παραχώρησης, το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των έργων, το ετήσιο αντάλλαγμα, τους όρους ασφάλισης, κ.τ.λ.

Η ανάλυση της Διανέοσις (2021), από τους Βαγγέλας και Πάλλης σχετικά με την εξυπηρέτηση του τουριστικού λιμένα και το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο αποκάλυψε χρήσιμα συμπεράσματα για τις δυσλειτουργίες της τρέχουσας κατάστασης στην αγορά τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα. Η έλλειψη υποδομών και κυρίως η ολοκληρωμένη ανάπτυξη του δικτύου, αλλά και θεσμικά ζητήματα (εποπτεία του συστήματος τουριστικών λιμένων, χωροταξικό πλαίσιο, διαδικασία παραχώρησης) δημιουργούν ένα περιβάλλον που μειώνει την ελκυστικότητα του κλάδου για δημιουργία επενδύσεων, κυρίως από τον ιδιωτικό τομέα. Η Ελλάδα, παρά την εκτεταμένη ακτογραμμή της, υστερεί σε αριθμό λιμενικών υποδομών και ελλιμενισμών σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες και ειδικότερα συγκριτικά με τις χώρες – ανταγωνιστές της. Με μόλις 0,5 θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής, η Ελλάδα διαθέτει δίκτυο τουριστικών λιμανιών χαμηλής πυκνότητας, ενώ οι διαθέσιμες λιμενικές εγκαταστάσεις χαρακτηρίζονται από χαμηλή χωρητικότητα, προσφέροντας κατά μέσο όρο περίπου 135 θέσεις ανά εγκατάσταση. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει τη σημασία της διαμόρφωσης ενός επαρκούς δικτύου τουριστικών λιμενικών υποδομών, ικανού να καλύψει τόσο τις ανάγκες της εγχώριας ζήτησης όσο και των επισκεπτών της χώρας. Η ανάλυση των δεδομένων αποκάλυψε ένα σημαντικό πρόβλημα που περιορίζει τις δυνατότητες εκμετάλλευσης του χωρικού δικτύου των τουριστικών λιμένων. Αυτό είναι το ποσοστό των εγκατεστημένων τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων που έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν. Μόνο το 22% των καθορισμένων τουριστικών λιμανιών και το 30,9% των καθορισμένων θέσεων ελλιμενισμού έχουν κατασκευαστεί, ενώ σε ό,τι αφορά τα τουριστικά καταφύγια και τα αγκυροβόλια τα ποσοστά κατασκευής και λειτουργίας είναι σχεδόν μηδενικά.

III. ΚΛΑΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Η κλαδική μελέτη είναι μία δομική ανάλυση και αξιολόγηση της οικονομικής κατάστασης και των προοπτικών ενός συγκεκριμένου κλάδου. Σκοπός της κλαδικής μελέτης είναι η δημιουργία σφαιρικής εικόνας σχετικά με την πορεία και την παρούσα κατάσταση του κλάδου, ώστε να καταστεί βάσιμη και έγκυρη η πρόβλεψη της εξέλιξης της πορείας του. Μια κλαδική μελέτη πλην του ενημερωτικού χαρακτήρα που διαθέτει, αποτελεί χρήσιμο εργαλείο για εν δυνάμει επενδυτές, για υφιστάμενες επιχειρήσεις και για διοικητικούς φορείς συγκεκριμένου κλάδου, βοηθώντας τους παραπάνω να προσδιορίσουν τη θέση τους, τις παθογένειες και τις προοπτικές και να χαράξουν στοχευμένη στρατηγική.

III.1 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Όπως και στο Κεφάλαιο της Βιβλιογραφίας, για την καλύτερη και πιο σφαιρική κατανόηση του ερευνητικού αντικειμένου, κρίνεται σκόπιμο το παρόν Κεφάλαιο της Κλαδικής μελέτης να ξεκινήσει με μία ανάλυση του γενικότερου κλάδου του τουρισμού και τα ποσοτικά του δεδομένα για Ελλάδα, για Κρήτη και στη συνέχεια για τα Χανιά, ώστε να αποδοθούν στον αναγνώστη πληροφορίες που θα ενισχύσουν την βαθύτερη κατανόηση του.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Ινστιτούτου Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ) και της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) το 2021 ο τουρισμός συνείσφερε περίπου στο 19,19% στο ΑΕΠ, ενώ το 2020 το ποσοστό αυτό ανερχόταν σε 10,20%. Επίσης, ο κλάδος του τουρισμού απασχόλησε περίπου το 8,18% των εργαζομένων της χώρας και δημιούργησε έσοδα στην ελληνική οικονομία της τάξης των € 11,64 δις, σημειώνοντας σημαντική αύξηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος που ο κλάδος του τουρισμού επλήγη από την επίδραση του COVID-19.

Πίνακας III.1: Βασικά μεγέθη του ελληνικού τουρισμού κατά τα προηγούμενα έτη

ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (δεν περιλαμβάνονται αφίξεις & έσοδα από κρουαζιέρα)	2019	2020	2021
Σύνολο Αφίξεων Αλλοδαπών	20.008.624	4.686.054	18.015.347
Συμμετοχή στο ΑΕΠ	33,40%	10,20%	19,19%
Συμμετοχή στην Απασχόληση	9,75%	8,88%	8,18%
Έσοδα από εισερχόμενο τουρισμό	17,68 δις	4,31 δις	11,64 δις
Μέση κατά κεφαλή δαπάνη	€ 564,00	€ 584,00	€ 708,60
Συγκέντρωση Προσφοράς	70,00% των ξενοδοχειακών κλινών συγκεντρώνονται σε 4 περιοχές της Ελλάδας (Κρήτη, Δωδεκάνησα, Μακεδονία, Στερεά Ελλάδα)		
Ξενοδοχειακή Υποδομή	9.971 Ξενοδοχεία / 856.347 κλίνες	10.052 Ξενοδοχεία / 869.250 κλίνες	10.098 Ξενοδοχεία / 879.255 κλίνες

Η θετική πορεία του τουρισμού το 2021 αποδεικνύει ότι η κατάσταση τείνει να επανέλθει στην πραγματικότητα πριν την επίδραση της πανδημίας, που ο τουρισμός αποτελούσε το βασικότερο πυλώνα της οικονομίας της χώρας. Σημειώνεται ότι, τα στοιχεία για την καλοκαιρινή περίοδο του 2022 κάνουν λόγο για μεγέθη που ξεπερνούν τα στοιχεία του 2019, τόσο από πλευράς αφίξεων, όσο και από πλευράς εσόδων. Επιπλέον, όσον αφορά στην προσφορά, παρατηρείται ενίσχυση του ξενοδοχειακού δυναμικού της χώρας στα ξενοδοχεία και καταλύματα.

Πάντως, ο ραγδαία αυξανόμενος αριθμός αφίξεων στη χώρα τα τελευταία χρόνια, πέρα από τις οικονομικές ωφέλειες, δημιούργησε νέες απαιτήσεις στους προορισμούς για τη διαχείριση και ανάπτυξη των υποδομών και του οικοσυστήματος, καθώς και για τη διάχυση των ωφελειών στην κοινωνία. Τα ανωτέρω αποκτούν ιδιαίτερη σημασία δεδομένου ότι όλο και περισσότεροι ταξιδιώτες όλων των ηλικιών φαίνεται ότι επιλέγουν συνειδητά να μειώσουν το αποτύπωμα διοξειδίου του άνθρακα περιορίζοντας την απόσταση που ταξιδεύουν. Το φαινόμενο αυτό είναι ιδιαίτερα έντονο για τη γενιά των “παιδιών της χιλιετίας” (Millennials) και τη γενιά Z (Gen Z), που επιπλέον προτιμούν πιο φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς (υβριδικά ή ηλεκτρικά αυτοκίνητα, δημόσιες συγκοινωνίες, περπάτημα ή ποδηλασία), ενώ επίσης προτιμούν παρόχους φιλοξενίας που είναι ευαισθητοποιημένοι ως προς τον περιβαλλοντικό αντίκτυπο των εγκαταστάσεών τους.

Επίδραση COVID-19 στον τουριστικό κλάδο

Κατά την έναρξη της πανδημίας λόγω COVID-19, λήφθηκαν ραγδαία μέτρα για την ασφάλεια των πολιτών σε παγκόσμιο επίπεδο. Στις 19 Μαρτίου 2020, η Ελλάδα ανακοίνωσε για πρώτη φορά την απαγόρευση εισόδου στη χώρα στους υπηκόους τρίτων κρατών (πλην των κρατών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Συμφωνίας Σένγκεν) με σκοπό τον περιορισμό της διασποράς του κορονοϊού. Το μέτρο αυτό ακολούθησε ο περιορισμός κυκλοφορίας των πολιτών και η απαγόρευση εισόδου στη χώρα από περισσότερα κράτη της αλλοδαπής. Στις 15 Ιουνίου έγινε μερική άρση των μέτρων, επιτρέποντας στους πολίτες 29 κρατών να επισκεφτούν την Ελλάδα, υπό αυστηρούς περιορισμούς και με επιπλέον μέτρα κατά την επιστροφή τους, τα οποία διέφεραν από χώρα σε χώρα. Οι μεταφορές εκ τότε, συνεχίστηκαν για δύο χρόνια υπό προϋποθέσεις, επιτρέποντας πλέον τις μετακινήσεις μόνο σε εμβολιασμένους, νοσήσαντες και έχοντες αποτέλεσμα αρνητικού εργαστηριακού ελέγχου.

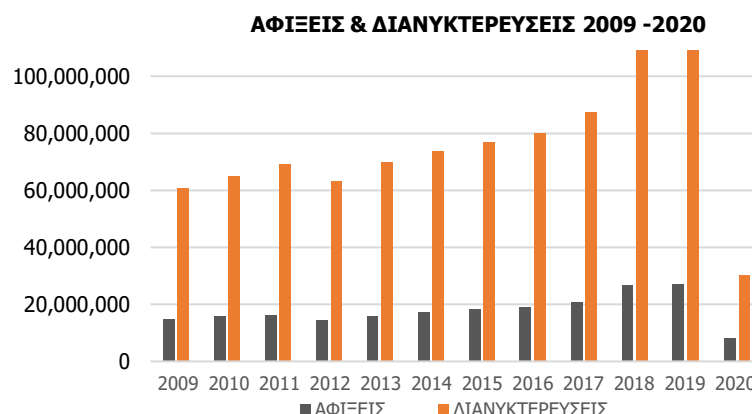
Όπως γίνεται αντιληπτό, λόγω των παραπάνω περιορισμών, οι μετακινήσεις επισκεπτών ήταν ιδιαίτερα δυσμενείς και για μεγάλη χρονική περίοδο. Ακόμα, λόγω της πρωτόγνωρης κατάστασης, οι πολίτες ήταν ιδιαίτερα επιφυλακτικοί με την διασφάλιση της υγείας. Ο συνδυασμός των παραπάνω, είχε ως αποτέλεσμα την ραγδαία μείωση επισκέψεων και διανυκτερεύσεων στη χώρα.

Σύμφωνα με τα δεδομένα του 2020, σημειώθηκε συνολική μείωση ύψους 69,66%, στις αφίξεις των αλλοδαπών και 72,18% στις διανυκτερεύσεις, σε σχέση με το 2019. Συγκεκριμένα, οι αλλοδαποί επισκέπτες μειώθηκαν κατά 76,58%, με τις αντίστοιχες διανυκτερεύσεις να μειώνονται κατά 73,69%. Όσον αφορά τους ημεδαπούς, οι αφίξεις σημείωσαν μικρότερη μείωση ύψους 51,19% και οι

διανυκτερεύσεις αντίστοιχα 49,08%. Επιπλέον, τα έσοδα από εισερχόμενο τουρισμό μειώθηκαν κατά 75,68% συγκριτικά με την προηγούμενη χρονιά, επηρεάζοντας σημαντικά την ελληνική οικονομία.

Παρόλα αυτά, όπως αποτυπώνεται και στο διάγραμμα, οι παραπάνω συνθήκες δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματικότητα των τελευταίων χρόνων, καθώς εντός της δεκαετίας 2009 – 2019, οι αφίξεις και οι διανυκτερεύσεις που σχετίζονται με τον τομέα του τουρισμού, ακολουθούσαν μια διαρκώς ανοδική τάση.

Δεδομένου ότι η κατάσταση το 2020 η οποία προκλήθηκε από την έξαρση της πανδημίας ήταν παροδική, όπως αποδεικνύουν και τα βελτιωμένα στοιχεία του 2021 και του 2022, θεωρείται πιο ενδεικτικό η προσέγγιση των δεικτών που αφορούν στον τομέα του τουρισμού, να πραγματοποιηθεί κυρίως με αξιοποίηση των στοιχείων του 2019.



Σχήμα ΙΙΙ.1 Αφίξεις & Διανυκτερεύσεις τουριστών στην Ελλάδα

Κατανομή Τουριστικής Αγοράς

Σύμφωνα με τα στοιχεία του 2020, οι Περιφέρειες με τις μεγαλύτερες ροές εισερχόμενης ταξιδιωτικής κίνησης είναι τα Δωδεκάνησα, η Κεντρική Μακεδονία, η Κρήτη, η Αττική και η Ανατολική Μακεδονία & Θράκη.

Το προφίλ των επισκεπτών διαφοροποιείται ανά Περιφέρεια, με αποτέλεσμα τα Δωδεκάνησα να έχουν τον μεγαλύτερο αριθμό επισκέψεων και σε συνδυασμό με την Κρήτη υπερτερούν σε αριθμό εισπράξεων. Στις εισπράξεις υπερτερεί και η Αττική, ενώ χαμηλότερα από την Κεντρική Μακεδονία βρίσκονται οι Κυκλάδες.

Πίνακας III.2 Κατανομή τουριστικής δραστηριότητας (αφίξεις & διανυκτερεύσεις) και εισπράξεων κατά το 2020 ανά γεωγραφική περιφέρεια

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΕΣ - 2020	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ	ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ
Δωδεκάνησα	17,43%	15,42%	18,61%
Κεντρική Μακεδονία	15,07%	16,15%	11,47%
Κρήτη	14,27%	19,41%	21,24%
Αττική	13,09%	13,10%	12,80%
Αν. Μακεδονία & Θράκη	10,35%	4,56%	2,59%
Κυκλάδες	8,35%	8,44%	11,91%
Ιόνια Νησιά	8,23%	10,66%	11,27%
Ήπειρος	2,79%	1,80%	1,54%
Πελοπόννησος	2,43%	2,90%	2,46%
Δυτική Ελλάδα	2,21%	2,03%	1,52%
Θεσσαλία	2,18%	2,19%	2,09%
Στερεά Ελλάδα	1,83%	1,34%	1,06%
Βόρειο Αιγαίο	0,97%	1,30%	0,98%
Δυτική Μακεδονία	0,82%	0,68%	0,45%

Εντυπωσιακή είναι η παρουσία της γερμανικής αγοράς σε όλες τις Περιφέρειες (πλην Κυκλάδων, Βορείου Αιγαίου και Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης) ειδικά με όρους διανυκτερεύσεων και εισπράξεων, ακολουθούμενη από τη βρετανική αγορά που εμφανίζεται στην πλειοψηφία των Περιφερειών. Αξιοσημείωτο είναι, πως τουλάχιστον η μια από τις δύο χώρες συγκαταλέγονται στο top-3 των αγορών της Περιφέρειας, πλην της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης.

Αρκετά μεγάλη διαφοροποίηση από τις υπόλοιπες Περιφέρειες έχει η Περιφέρεια Αττικής, όπου οι τρεις μεγαλύτερες αγορές και στους τρεις δείκτες είναι η αμερικάνικη, η βρετανική και η κυπριακή, καθώς και η Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου στην οποία οι τρεις μεγαλύτερες αγορές επίσης και στους τρεις δείκτες είναι η βρετανική, η τουρκική και η αυστραλιανή.

Στις τρεις από τις τέσσερις Περιφέρειες που συνορεύουν με τις Βαλκανικές χώρες (Δυτική Μακεδονία, Κεντρική Μακεδονία, Ανατολική Μακεδονία & Θράκη) τουλάχιστον δύο από τις τρεις αγορές με τον μεγαλύτερο αριθμό επισκεπτών είναι Βαλκανικές χώρες (συμπεριλαμβανομένης και της Τουρκίας).

Η εικόνα διαφοροποιείται σε όρους εισπράξεων, λόγω μειωμένης αγοραστικής δύναμης των Βαλκανικών αγορών, με την Γερμανική αγορά να καταλαμβάνει την πρώτη θέση στην Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας, με τη ρουμανική και βρετανική αγορά να καταλαμβάνουν την δεύτερη και τρίτη θέση αντίστοιχα. Στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας την πρώτη θέση καταλαμβάνει η αλβανική αγορά και ακολουθούν η γερμανική και η αυστραλιανή. Τέλος, στην Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης η βουλγάρικη αγορά βρίσκεται στην πρώτη θέση, ακολουθεί η τουρκική και στην τρίτη θέση είναι η σερβική.

Τop - 5 Αεροδρόμια σε Αφίξεις Επισκεπτών

Βασικός πυλώνας ανάπτυξης της τουριστικής αγοράς αποτελούν η παρουσία αεροδρομίων. Στην Ελλάδα, τα πέντε (5) κυριότερα αεροδρόμια είναι:

- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»,
- Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης»,
- Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου «Διαγόρας»,
- Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»,
- Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ι. Καποδίστριας»,

τα οποία το 2021 παρουσίασαν, συνολικά, αύξηση των αφίξεων κατά 71,55% σε σχέση με το 2020. Το 2020, με την επίδραση του COVID-19, το σύνολο των αφίξεων στα εν λόγω αεροδρόμια μειώθηκε κατά -68,65% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.



Σχήμα III.2 Αεροπορικές Αφίξεις τουριστών στα πέντε μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ελλάδας

Κύρια Προϊόντα

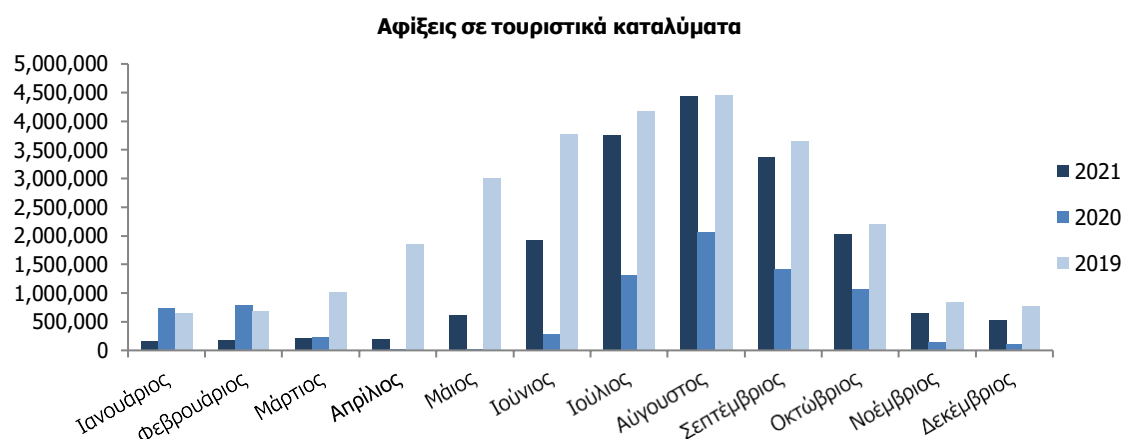
Η κύρια προτεραιότητα πρέπει να είναι η δημιουργία ενός ισχυρού και διαφοροποιημένου χαρτοφυλακίου προϊόντων. Έξι «κύρια» προϊόντα έχουν οριστεί, καθώς και μια σειρά από «συμπληρωματικά και εξειδικευμένα προϊόντα»:

- **Sun & Beach:** Υπό - προϊόντα που ενισχύουν τη συνολική αξία / ελκυστικότητα των προορισμών, ενισχυμένα από μια αύξηση της ξενοδοχειακής χωρητικότητας προσανατολισμένη στη βελτίωση του μείγματος προς υψηλότερες κατηγορίες, στοχευμένες παρεμβάσεις στις μεταφορές, ένας αναθεωρημένος μηχανισμός και σύστημα πιστοποίησης και η δημιουργία «Θεματικών ενοτήτων» (Themes) για τη διαμόρφωση Μοναδικών Στοιχείων Πωλήσεων (Unique Selling Points - USPs).
- **City Break:** Έμφαση στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, με διάρθρωση της ανάπτυξης του προϊόντος γύρω από 4 πυλώνες: i) Ημερολόγιο εκδηλώσεων, ii) Ανάπτυξη θεματικών περιπάτων, iii) Αξιοποίηση παραλιακής ζώνης, iv) εισαγωγή «Καρτών Πόλης».

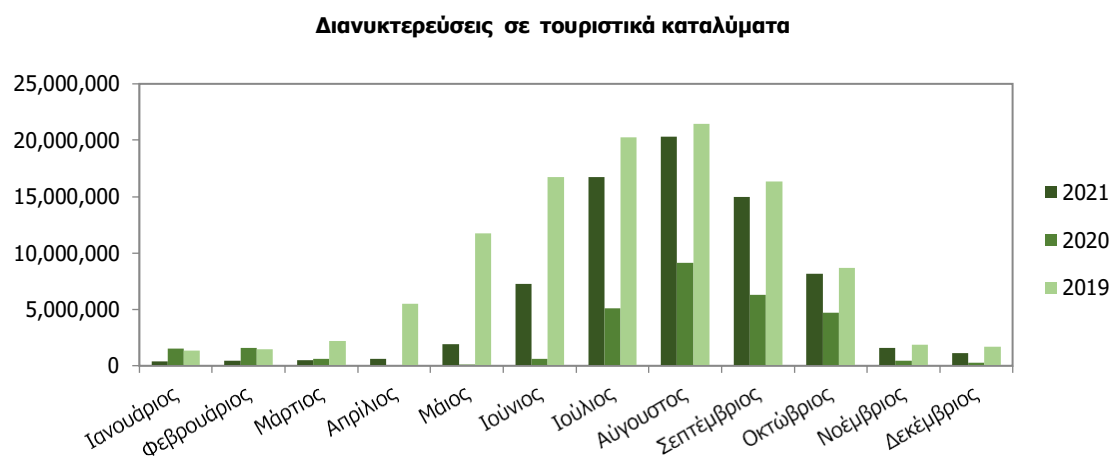
- **MICE:** Στοχευμένες ενέργειες προβολής σε διεθνείς ενώσεις καθώς και συντονισμένη και απλοποιημένη διαδικασία υποβολής προσφορών για συνέδρια.
- **Πολιτιστικός Τουρισμός:** Αναβάθμιση των υποδομών και υπηρεσιών σε βασικούς χώρους πολιτιστικής κληρονομιάς καθώς και χαρακτηριστικών των μουσείων (εισαγωγή ψηφιακών υπηρεσιών, ομαδοποίηση / συνδιαμόρφωση προϊόντων).
- **Ναυτικός Τουρισμός:** Κρουαζιέρα: αύξηση επιβιβάσεων από ελληνικά λιμάνια μετατοπίζοντας μέρος της επιβατικής κίνησης των 2 μεγαλύτερων παικτών προς την Ελλάδα, παρέχοντας κατάλληλη υποδομή. Σκάφη αναψυχής: κατασκευή ή/και αναβάθμιση μαρίνων με στόχο υψηλότερης κατηγορίας/κλάσης μαρίνες και παροχή βασικών υπηρεσιών 24/7.
- **Ιατρικός Τουρισμός:** Πλήρης αξιοποίηση υπάρχουσας αδρανούς υποδομής, στοχευμένη προβολή των προϊόντων με ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και σύναψη συμφωνιών B2B σε διεπιχειρησιακό και διακρατικό επίπεδο.

Αφίξεις & Διανυκτερεύσεις σε Τουριστικά Καταλύματα Ξενοδοχειακού Τύπου

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ), προκύπτει ότι, το 2021, οι αφίξεις σε τουριστικά καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στο σύνολο της χώρας, ανήλθαν σε 18.015.347 και οι διανυκτερεύσεις σε 73.886.813, σημειώνοντας αύξηση ύψους 119,43% και 143,24% αντίστοιχα σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

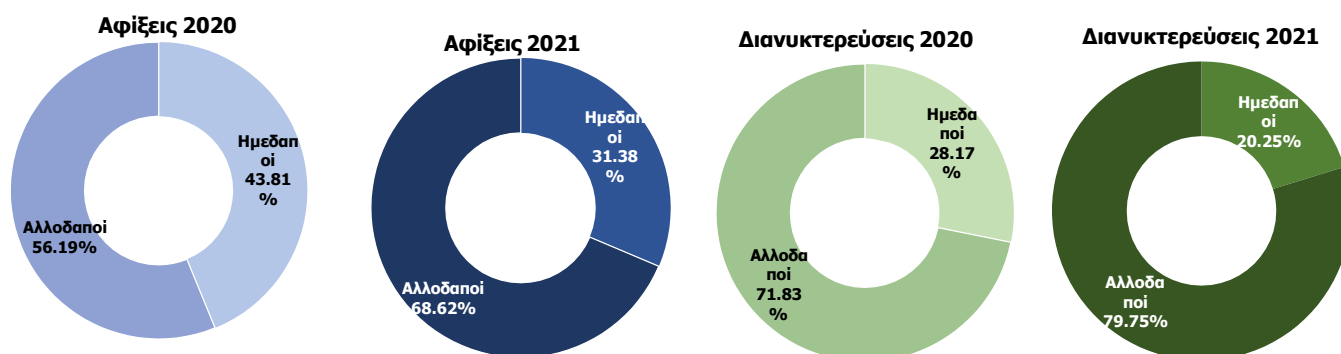


Σχήμα III.3 Αφίξεις σε τουριστικά καταλύματα στην Ελλάδα ανά μήνα για το 2021



Σχήμα III.4 Διανυκτερεύσεις σε τουριστικά καταλύματα στην Ελλάδα ανά μήνα για το 2021

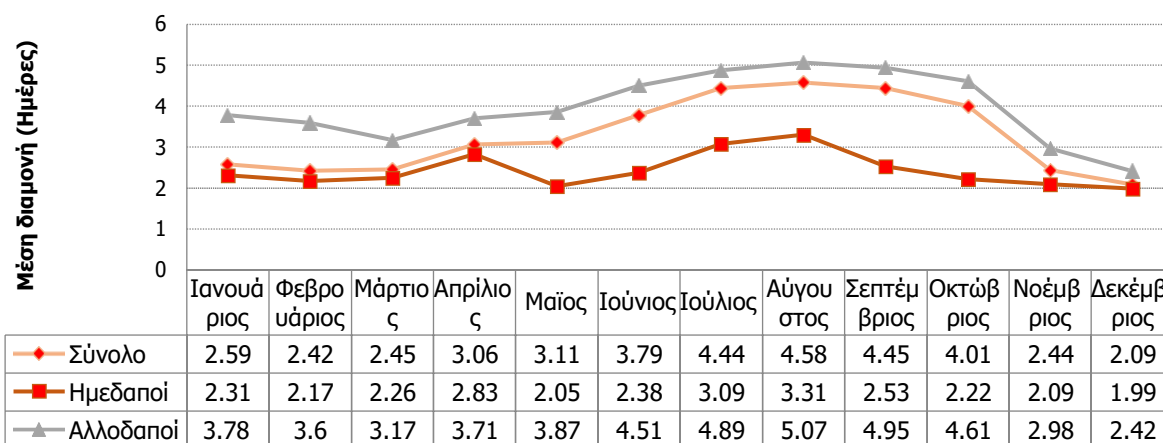
Το μεγαλύτερο μερίδιο των αφίξεων και διανυκτερεύσεων στα τουριστικά καταλύματα, τόσο για το 2021 όσο και το 2020, αναλογεί σε αλλοδαπούς, όπως αποτυπώνεται στα παρακάτω διαγράμματα:



Σχήμα III.5 Κατανομή Αφίξεων σε καταλύματα βάσει προέλευσης τουρίστα

Μέσος Χρόνος Διαμονής σε Τουριστικά Καταλύματα Ξενοδοχειακού Τύπου

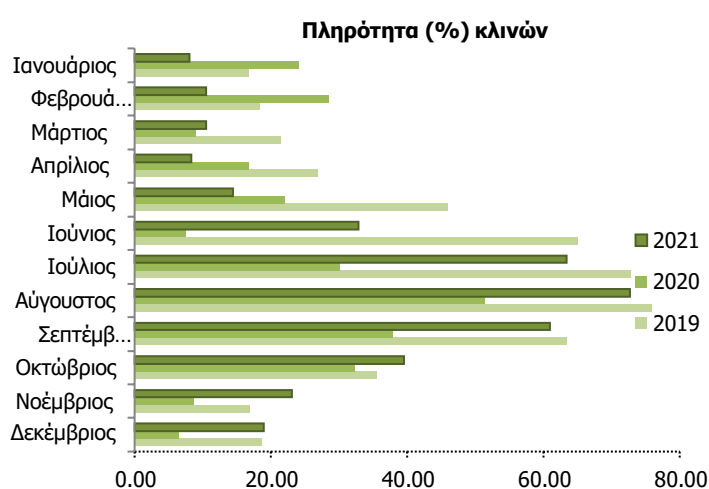
Το 2021 η μέση διαμονή ανά άτομο στα τουριστικά καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στο σύνολο της χώρας, ανήλθε σε 4,10 διανυκτερεύσεις σημειώνοντας αύξηση ύψους 10,85% σε σύγκριση με το 2020. Συγκεκριμένα, η μέση διαμονή των αλλοδαπών ήταν 4,77 διανυκτερεύσεις, ενώ των ημεδαπών 2,65 διανυκτερεύσεις.



Σχήμα III.6 Μέσος χρόνος διαμονής τουριστών

Πληρότητα Κλινών σε Τουριστικά Καταλύματα Ξενοδοχειακού Τύπου

Η πληρότητα κλινών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου (πλην κάμπινγκ), η οποία υπολογίζεται από το σύνολο των διανυκτερεύσεων σε σχέση με τις κλίνες που λειτούργησαν, το 2021 παρουσίασε αύξηση κατά 32,07% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ η αντίστοιχη μείωση που σημειώθηκε το 2020 σε σχέση με το 2019 λόγω της επίδρασης του COVID-19 έφτασε το 42,46%.



Σχήμα III.7 Πληρότητα κλινών στην Ελλάδα ανά μήνα

Δυναμική Τουριστικής Αγοράς

Από την ανάλυση των παραπάνω στοιχείων, προκύπτει ότι οι Περιφέρειες που κατά κύριο λόγο δέχονται τουρισμό «Ήλιος και Θάλασσα», δηλαδή το Νότιο Αιγαίο, η Κρήτη και τα Ιόνια Νησιά έχουν από τις καλύτερες επιδόσεις.

Αναλυτικότερα:

- Το 2021 πραγματοποιήθηκαν 18,02 εκατ. αφίξεις στις Περιφέρειες της χώρας, παρουσιάζοντας αύξηση + 119,43% σε σχέση με το 2020. Ανοδική πορεία σημειώθηκε και στις διανυκτερεύσεις παρουσιάζοντας + 143,24% αύξηση.

Το 2020, οι εν λόγω επισκέψεις μειώθηκαν κατά 69,66% και οι διανυκτερεύσεις κατά 72,18% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

- Οι σημαντικότερες αγορές της Ελλάδας για το 2019 και το 2020, με βάση την κατάταξη των εσόδων, είναι η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, οι ΗΠΑ, η Γαλλία, η Ιταλία και η Ολλανδία.
- Για το σύνολο της χώρας, την περίοδο 2019-2021 παρουσιάστηκαν οι παρακάτω αυξήσεις:
 - ο -33,43% στις αφίξεις (από 27,06 εκατ. το 2019 σε 18,01 εκατ. το 2021).
 - ο -32,34% στις διανυκτερεύσεις (από 109,20 εκατ. το 2019 σε 73,89 εκατ. το 2021).

Όσον αφορά στις μεταβολές του 2020, όπως είναι αναμενόμενο καταγράφηκαν σημαντικές μειώσεις και στους τρεις δείκτες σε σχέση με τα προηγούμενα έτη λόγω της επίδρασης του COVID-19. Συγκεκριμένα, σε σύγκριση με το 2019 καταγράφηκε μείωση κατά 69,66% στις αφίξεις, 72,18% στις διανυκτερεύσεις και 75,68% στις εισπράξεις.

- Οι βασικοί δείκτες του Ελληνικού Τουρισμού για την περίοδο του 2018-2019 κατέγραψαν αύξηση +8,46% στη Μέση κατά Κεφαλήν Δαπάνη (€ 564,00 το 2019) και +10,14% στη Μέση Δαπάνη ανά Διανυκτέρευση (€ 76,10 το 2019). Αντίθετα, μείωση -2,70% καταγράφηκε στη Μέση Διάρκεια Παραμονής (6,30 διανυκτερεύσεις το 2019).
- Το 2020, ο δείκτης Μέσης κατά Κεφαλήν Δαπάνη σημείωσε αύξηση ύψους +3,54% (€ 584,00 το 2020) και +17,56 ο δείκτης Μέσης Διάρκειας Παραμονής (8,7 διανυκτερεύσεις το 2020). Αντίθετα, παρουσιάστηκε μείωση -11,84% όσον αφορά στη Μέση Δαπάνη ανά Διανυκτέρευση (€ 67,00 το 2020).
- Προορισμοί όπως Κυκλάδες, Δωδεκάνησα, Κρήτη - όπου κυριαρχούν οι ξένοι τουρίστες – είναι πιο ακριβοί κατά μέση δαπάνη ανά διανυκτέρευση, ενώ οι προορισμοί που βασίζονται στην εγχώρια ζήτηση βρίσκονται κάτω από το μέσο όρο των ημερησίων δαπανών. Αντίθετα, το σύνολο της Μακεδονίας και η Θράκη προσελκύουν ξένους τουρίστες με χαμηλότερο εισόδημα, για αυτό το λόγο βρίσκονται στις Περιφέρειες με τη χαμηλότερη δαπάνη ανά διανυκτέρευση.
- Τέλος, τα έτη 2019 και 2018 παρατηρείται μια θετική μεταβολή των βασικών οικονομικών μεγεθών της Ελληνικής Ξενοδοχίας. Συγκεκριμένα, το σύνολο των εισπράξεων έχει αυξηθεί κατά +12,94% (από € 15,653 δις σε € 17,679 δις).

Το 2020, το σύνολο των εισπράξεων μειώθηκε κατά 75,68% σε σχέση με το 2019 λόγω της επίδρασης της πανδημίας στο τουρισμό (από € 17,679 δις σε € 14,309 δις).

Ευκαιρίες Προσέλκυσης Επενδύσεων στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα εμφανίζονται οι κατάλληλοι μακροοικονομικοί, διαρθρωτικοί και στρατηγικοί παράγοντες που μπορούν να την καταστήσουν έναν ελκυστικό προορισμό για ιδιωτικές και ξένες επενδύσεις:

- Σταθερή, ειρηνική, δημοκρατική χώρα.
- Αυξανόμενη πολιτική και κοινωνική συναίνεση υπέρ των μεταρρυθμίσεων.
- Συναλλαγματική και νομισματική σταθερότητα.
- Μεσοπρόθεσμη μακροοικονομική και δημοσιονομική σταθερότητα.
- Αυξανόμενα σημάδια σταθεροποίησης της εγχώριας οικονομίας και σταδιακής επιστροφής σε θετικούς ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης.
- Ανταγωνιστικό κόστος εργασίας.
- Μεγάλη απομείωση στις τιμές των περιουσιακών στοιχείων και κινητών και ακινήτων αξιών.
- Μεγάλο πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων που προσφέρουν σημαντικές επενδυτικές ευκαιρίες.
- Επιστροφή σε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης, σε συνδυασμό με τον περιορισμό των αβεβαιοτήτων.
- Βελτιούμενες συνθήκες στο εγχώριο χρηματοπιστωτικό σύστημα και τις χρηματοδοτικές δυνατότητες, παρά τη διατήρηση των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων.
- Μεγάλος αριθμός σημαντικών δράσεων έχουν ήδη εφαρμοστεί για την αντιμετώπιση θεσμικών και διαρθρωτικών υστερήσεων.
- Εξειδικευμένο και μορφωμένο εργατικό δυναμικό, 42,70% του ελληνικού πληθυσμού ηλικίας 30-34 έχει ανώτατη ή ανώτερη εκπαίδευση, έναντι μέσου όρου Ευρωζώνης 37,60%.
- Σημαντικό ύψος ίδιων και δανειακών κεφαλαίων που απαιτούνται για την αξιοποίηση των στοιχείων ενεργητικού των τραπεζών που μεταβιβάζονται.
- Ελκυστικότητα εταιρικών συγχωνεύσεων και εξαγορών των ελληνικών επιχειρήσεων.
- Στη μετά κρίση εποχή αναδεικνύεται μια σειρά από δραστηριότητες με αναπτυξιακή και επενδυτική δυναμική, κυρίως σε διεθνώς εμπορεύσιμες δραστηριότητες.

Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΡΗΤΗΣ

Η Κρήτη είναι το μεγαλύτερο ελληνικό νησί με συνολική έκταση 8.336τ.μ., με 1.100 χλμ. ακτογραμμής και 623.065 κατοίκους (απογραφή 2011). Βρίσκεται στο νότιο Αιγαίο και χωρίζει την Ευρώπη από την Αφρική. Οι επισκέπτες μπορούν να φθάσουν στον νησί μέσω δύο διεθνών αεροδρομίων σε Ηράκλειο και Χανιά, μέσω του μικρότερου αεροδρομίου στη Σητεία, ή με το πλοίο στους λιμένες Ηρακλείου, Χανίων, Ρεθύμνου, Αγίου Νικολάου, Σητείας και Καστέλι Κίσσαμου.

Το νησί θεωρείται μία από τις πιο εύφορες περιοχές της Ελλάδας. Η ανάπτυξη του έχει ωφεληθεί από τη γεωγραφική της θέση, τις κλιματολογικές συνθήκες και την απίστευτη φυσική ομορφιά, όπως και από τη μοναδική πολιτιστική και αρχαιολογική κληρονομιά της, καθώς επίσης είναι γνωστό για τις πανέμορφες οροσειρές του και τις ηλιόλουστες παραλίες του. Το

κλίμα και η γεωγραφία του, ευνοούν την ανάπτυξη πολλών και διαφορετικών ειδών της άγριας φύσης. Πάνω από 100 διαφορετικά είδη λουλουδιών και φυτών μπορούν να βρεθούν στα ψηλά βουνά αλλά και στα δεκατρία φαράγγια (το πιο γνωστό είναι αυτό της Σαμαριάς).

Η Περιφέρεια Κρήτη έχει καταφέρει να επωφεληθεί των παραπάνω χαρακτηριστικών και να κατέχει πρωτεύουσα θέση στην τουριστική αγορά της Ελλάδας. Συγκεκριμένα, το 2019, παρουσίασε μαζί με την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου τα καλύτερα αποτελέσματα όσον αφορά τις διανυκτερεύσεις και εισπράξεις.

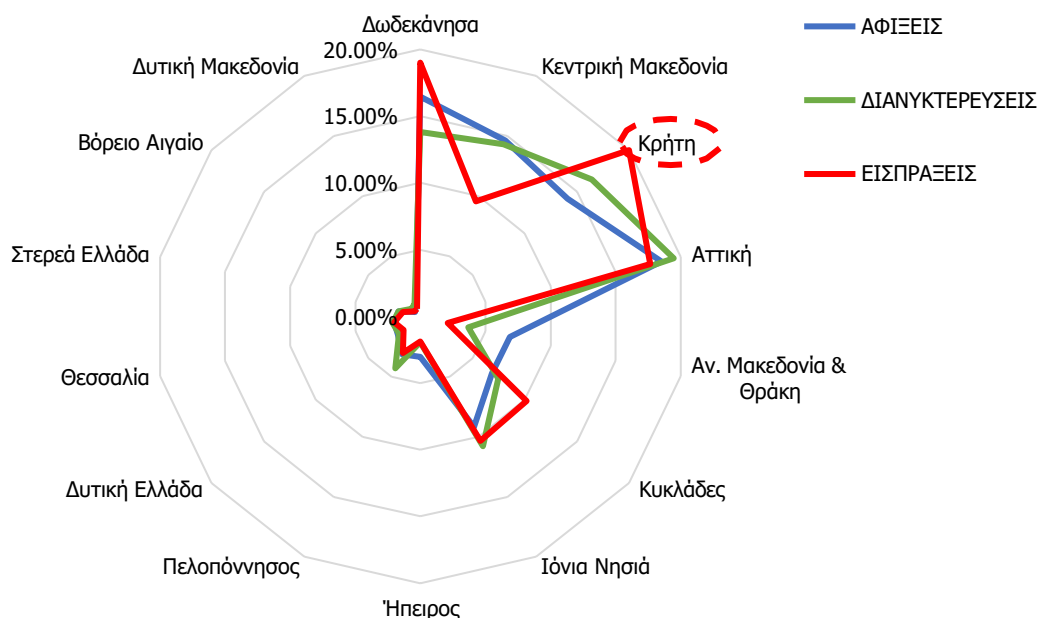
Αξίζει να σημειωθεί ότι καθώς η Κρήτη αποτελεί τη μερίδα του λέοντος όσον αφορά τις τουριστικές ροές, ο όγκος των εισπράξεων μόνο για την Περιφέρεια Κρήτης για το 2019 έφτασε τα € 3,60 δις. Επίσης, πρωτιά κατέχει και στη μέση διάρκεια παραμονής ανά επίσκεψη, με μέσο όρο 8,2 διανυκτερεύσεις ανά επίσκεψη, την ίδια στιγμή που η ίδια τιμή για το σύνολο της Ελλάδας είναι 7,4, ξεπερνώντας κάθε άλλη Περιφέρεια. Τέλος, πρωτιά σημειώνεται και στη Μέση κατά Κεφαλή Δαπάνη το 2019, η οποία φτάνει τα € 681,00 ενώ ο μέσος όρος στο σύνολο της Ελλάδας είναι € 567,30. Το 2020, παρουσίασε επίσης τις υψηλότερες εισπράξεις σε επίπεδο Περιφέρειας ύψους € 861 εκατ., η μέση διάρκεια παραμονής ανά επίσκεψη ήταν 8,5 διανυκτερεύσεις, η Μέση κατά Κεφαλή Δαπάνη ανήλθε σε € 697,00 ενώ ο μέσος όρος στο σύνολο της Ελλάδας ήταν € 584,00.

Το παρακάτω διάγραμμα αποτυπώνει το μερίδιο της ελληνικής τουριστικής αγοράς ανά περιφέρεια ως προς:

➤ Αφίξεις

➤ Διανυκτερεύσεις

➤ Εισπράξεις



Σχήμα III.8 Μερίδιο αγοράς σε αφίξεις, διανυκτερεύσεις και εισπράξεις ανά περιφέρεια

Από το παραπάνω διάγραμμα, καταρχάς γίνεται ξεκάθαρο ότι τα τρία ποσά που αναλύονται κατανέμονται με παρόμοια ποσόστωση, όπως και ήταν αναμενόμενο αφού είναι μεταξύ τους αλληλεξαρτώμενα. Παρ' όλ' αυτά όμως, αναλύοντας τους τρεις βασικούς παίκτες, ήτοι τα Δωδεκάνησα, η Κρήτη και η Αττική μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η Κρήτη είναι πιο ευνοϊκή θέση αφού έχει το μικρότερο (εκ των τριών) ποσοστό αφίξεων, το δεύτερο κατά σειρά ποσοστό σε διανυκτερεύσεις, μα είναι η πρώτη σε εισπράξεις. Αυτό την καθιστά «ελίτ» προορισμό, που επιλέγεται για διακοπές μεγάλης διάρκειας συγκριτικά με τον μέσο όρο και ελκύει τουρίστες υψηλής αγοραστικής δύναμης, αφού με μόλις το 14% των τουριστικών αφίξεων αποκομίζει το 20% των εισπράξεων.

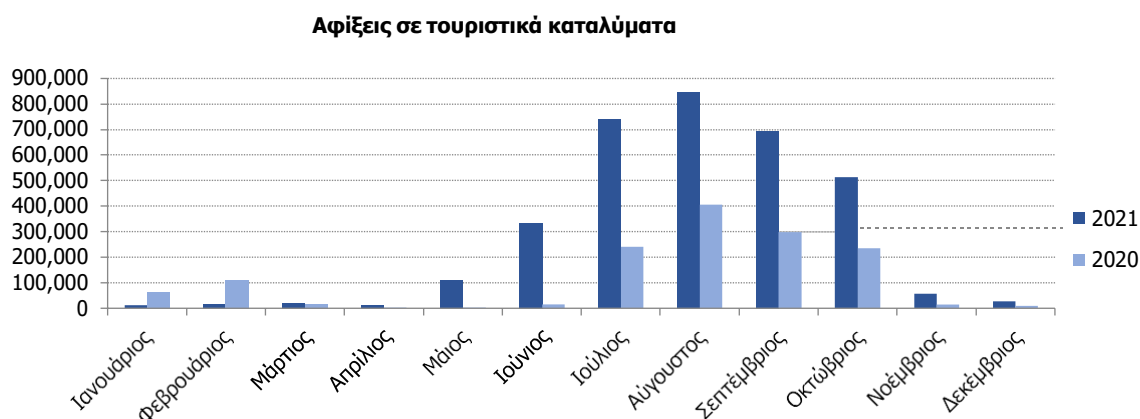
Τουριστικό Προϊόν της Κρήτης

Η Κρήτη (και κυρίως η δυτική Κρήτη) θεωρείται από τους αλλοδαπούς τουρίστες ως προορισμός οικογενειακός, χαλάρωσης/ξεκούρασης, παραλίας/θάλασσάς και φιλοξενίας/φιλικός. Το τουριστικό προϊόν της Κρήτης είναι πλούσιο και αποτελείται από:

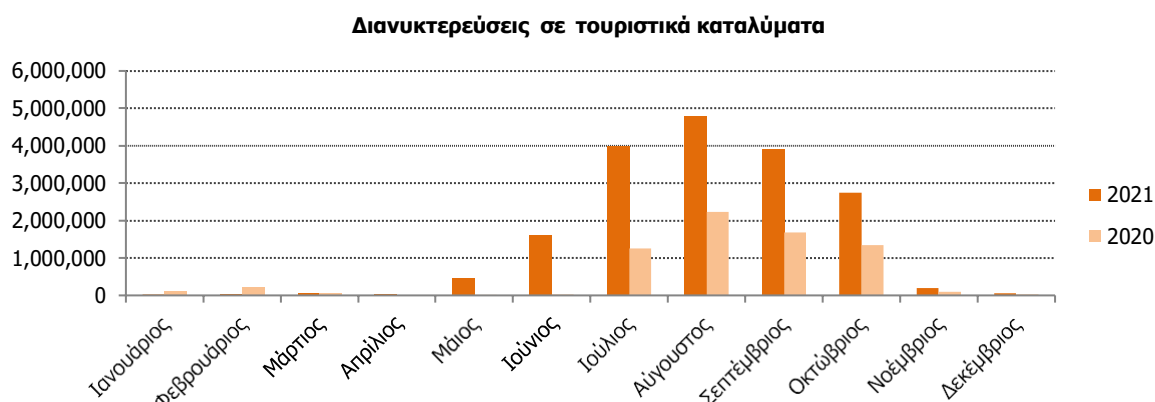
- Φυσικό περιβάλλον
- Αρχαιολογικούς χώρους, μοναστήρια και μουσεία
- Τοπικά προϊόντα και Ελληνική κουζίνα
- Πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα με διεθνή αναγνώριση
- Τουριστικές υποδομές και υπηρεσίες
- Καλή φήμη και αναγνώριση
- Τουρισμό αναψυχής
- Συνεδριακό τουρισμό
- Θαλάσσιο τουρισμό
- Θρησκευτικό τουρισμό
- Εναλλακτικό τουρισμό
- Περιπατητικό τουρισμό

Αφίξεις & Διανυκτερεύσεις σε Τουριστικά Καταλύματα Ξενοδοχειακού Τύπου

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ), προκύπτει ότι το 2021, οι αφίξεις σε τουριστικά καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στην Κρήτη, ανήλθαν σε 3.384.917 και οι διανυκτερεύσεις σε 17.951.426, σημειώνοντας σημαντική αύξηση ύψους 139,96% σε σχέση με το 2020 και 153,44%, αντίστοιχα για τις διανυκτερεύσεις. Το 2020 οι αφίξεις σε τουριστικά καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στην Κρήτη, ανήλθαν σε 1.410.617 και οι διανυκτερεύσεις σε 7.083.131 λόγω της επίδρασης του COVID-19.

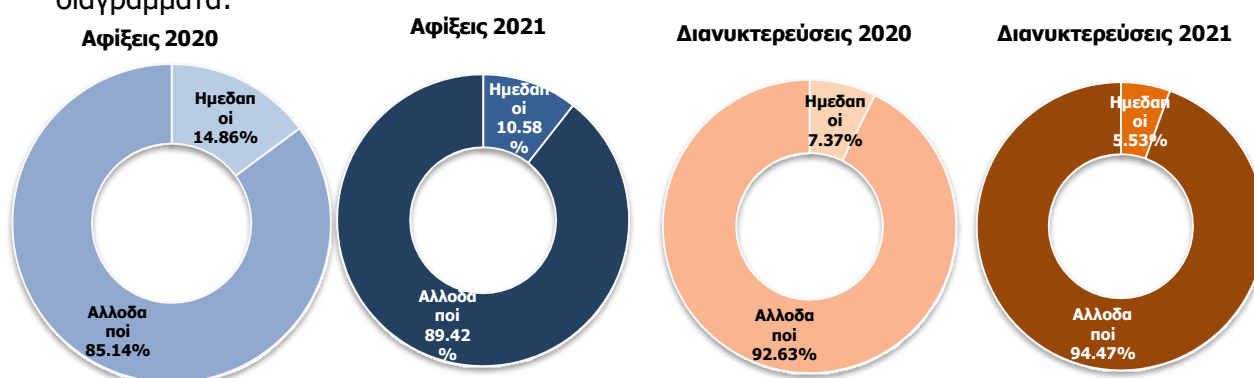


Σχήμα III.10 Αφίξεις σε τουριστικά καταλύματα στην Κρήτη



Σχήμα III.9 Διανυκτερεύσεις σε τουριστικά καταλύματα στην Κρήτη

Το συντριπτικό μερίδιο των αφίξεων και διανυκτερεύσεων στα τουριστικά καταλύματα, τόσο για το 2020 όσο και το 2021, αναλογεί σε αλλοδαπούς, όπως αποτυπώνεται στα παρακάτω διαγράμματα:

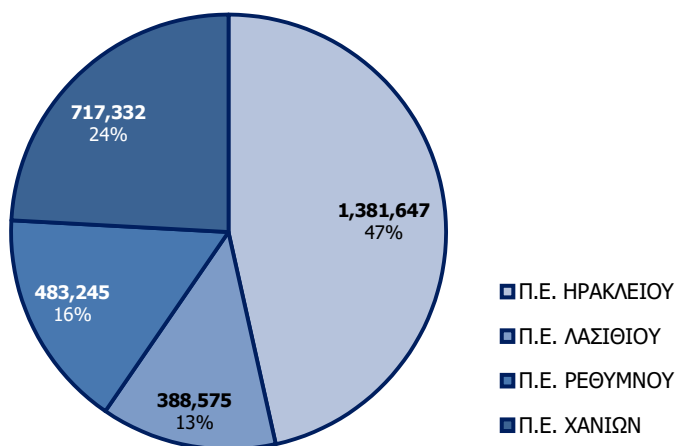


Σχήμα III.11 Κατανομή Αφίξεων σε καταλύματα βάσει προέλευσης τουρίστα

Κατανομή Αφίξεων & Διανυκτερεύσεων ανά Περιφερειακή Ενότητα

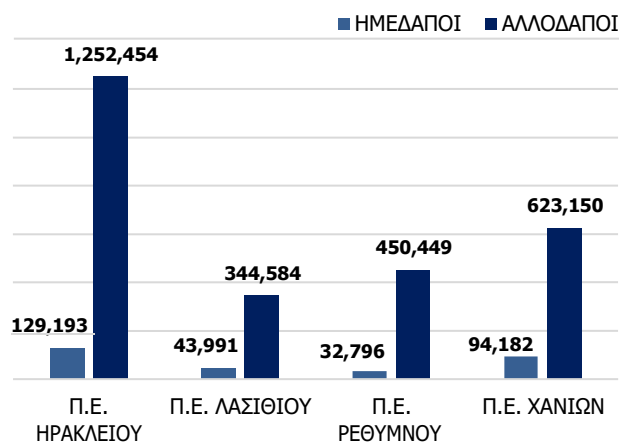
Στα διαγράμματα που ακολουθούν αποτυπώνεται η κατανομή των αφίξεων στα τουριστικά καταλύματα ανά Περιφερειακή Ενότητα, καθώς και το μερίδιο που αναλογεί σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς για τα έτη 2021 και 2020.

Κατανομή Αφίξεων Περιφέρειας Κρήτης 2021



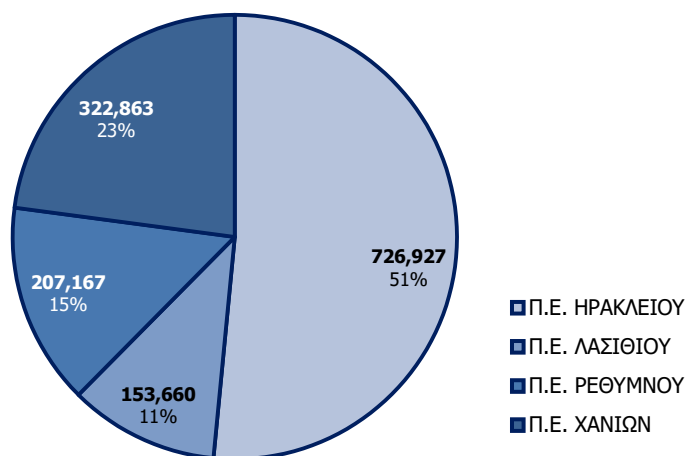
Σχήμα III.14 Κατανομή Αφίξεων στην περιφέρεια Κρήτης ανά περιφερειακή ενότητα (2021)

Κατανομή Ημεδαπών - Αλλοδαπών 2021



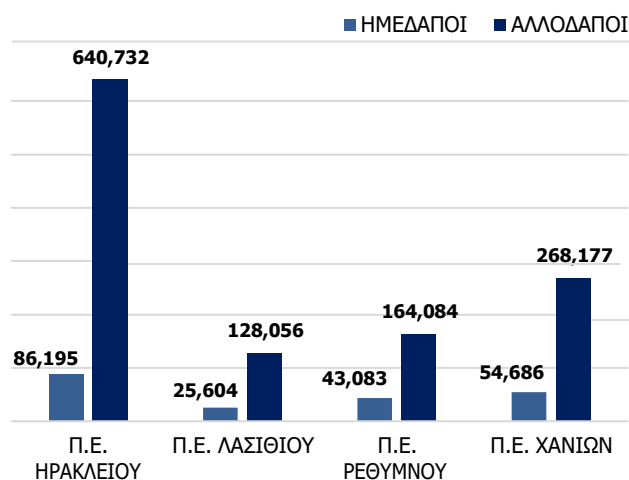
Σχήμα III.15 Κατανομή τουριστών σε ημεδαπούς – αλλοδαπούς (2021)

Κατανομή Αφίξεων Περιφέρειας Κρήτης 2020



Σχήμα III.13 Κατανομή Αφίξεων στην περιφέρεια Κρήτης ανά περιφερειακή ενότητα (2020)

Κατανομή Ημεδαπών - Αλλοδαπών 2020

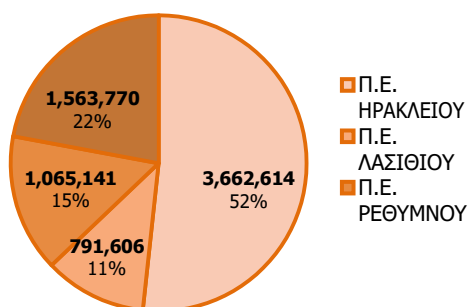


Σχήμα III.12 Κατανομή τουριστών σε ημεδαπούς – αλλοδαπούς (2020)

Από τα παραπάνω διαγράμματα γίνεται αντιληπτή η έντονη εξωστρέφεια της Κρήτης, ενισχύοντας έντονα την εισροή ξένων κεφαλαίων στην Ελλάδα. Πιο συγκεκριμένα, την ώρα που η αναλογία αφίξεων αλλοδαπών-ημεδαπών στην Ελλάδα είναι 56%-44% αντίστοιχα, στην Κρήτη η ίδια αναλογία είναι 90%-10%.

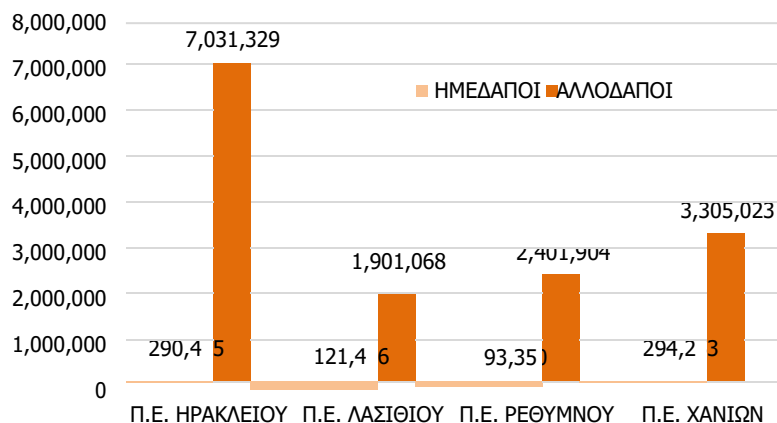
Στα διαγράμματα που ακολουθούν αποτυπώνεται η κατανομή των διανυκτερεύσεων στα τουριστικά καταλύματα ανά Περιφερειακή Ενότητα, καθώς και το μερίδιο που αναλογεί σε ημεδαπούς και αλλοδαπούς για τα έτη 2021 και 2020.

Κατανομή Διανυκτερεύσεων Περιφέρειας Κρήτης 2020



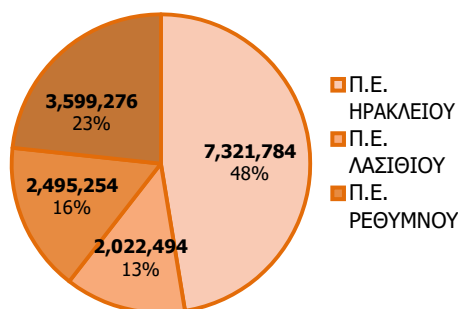
Σχήμα III.18 Κατανομή Διανυκτερεύσεων στην περιφέρεια Κρήτης (2020)

Κατανομή Ημεδαπών - Αλλοδαπών 2021



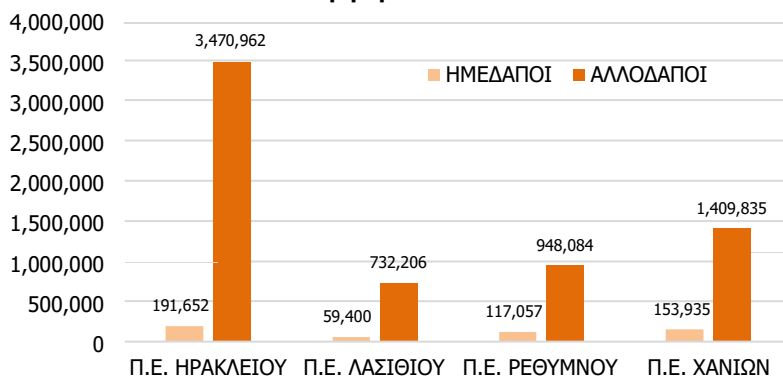
Σχήμα III.19 Κατανομή τουριστικών διανυκτερεύσεων σε ημεδαπούς – αλλοδαπούς (2020)

Κατανομή Διανυκτερεύσεων Περιφέρειας Κρήτης 2021



Σχήμα III.17 Κατανομή Διανυκτερεύσεων στην περιφέρεια Κρήτης (2021)

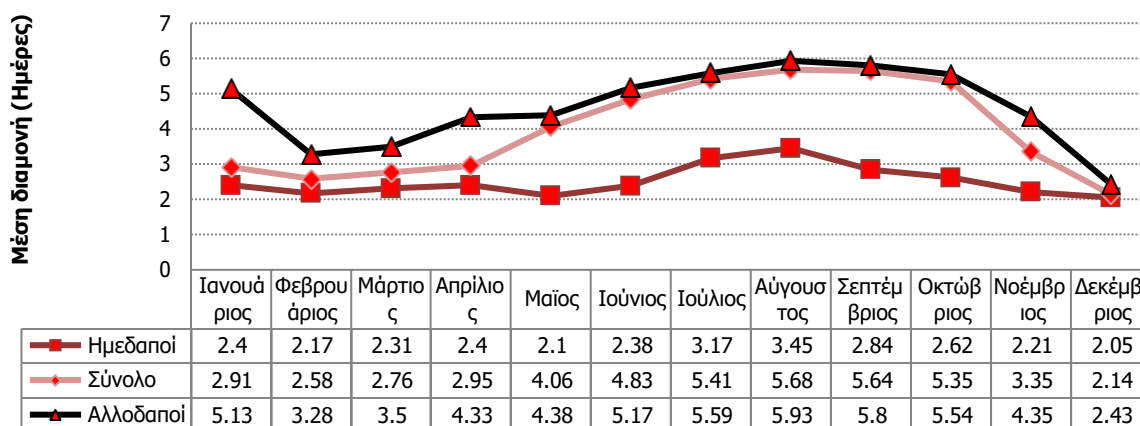
Κατανομή Ημεδαπών - Αλλοδαπών 2020



Σχήμα III.16 Κατανομή τουριστικών διανυκτερεύσεων σε ημεδαπούς – αλλοδαπούς (2020)

Μέσος Χρόνος Διαμονής σε Τουριστικά Καταλύματα Ξενοδοχειακού Τύπου

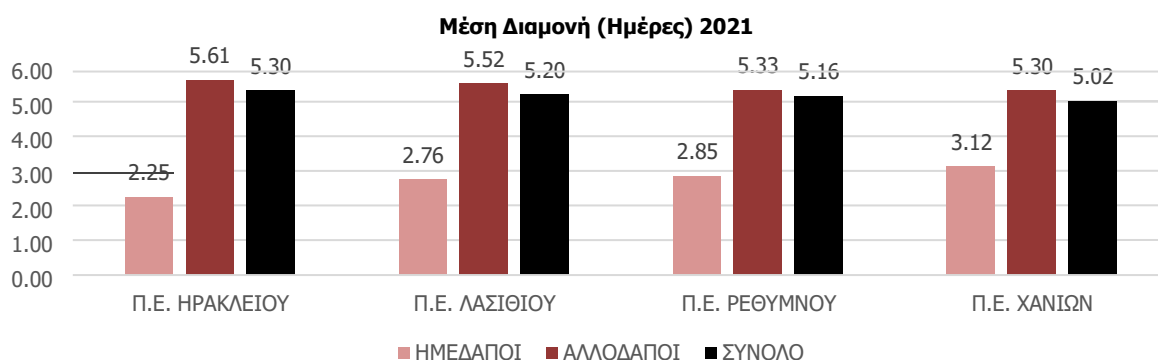
Το 2021, η μέση διαμονή ανά άτομο στα τουριστικά καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στην Κρήτη, ανήλθε σε 5,30 διανυκτερεύσεις. Συγκεκριμένα, η μέση διαμονή των αλλοδαπών ήταν 5,60 διανυκτερεύσεις, ενώ των ημεδαπών 2,77 διανυκτερεύσεις.



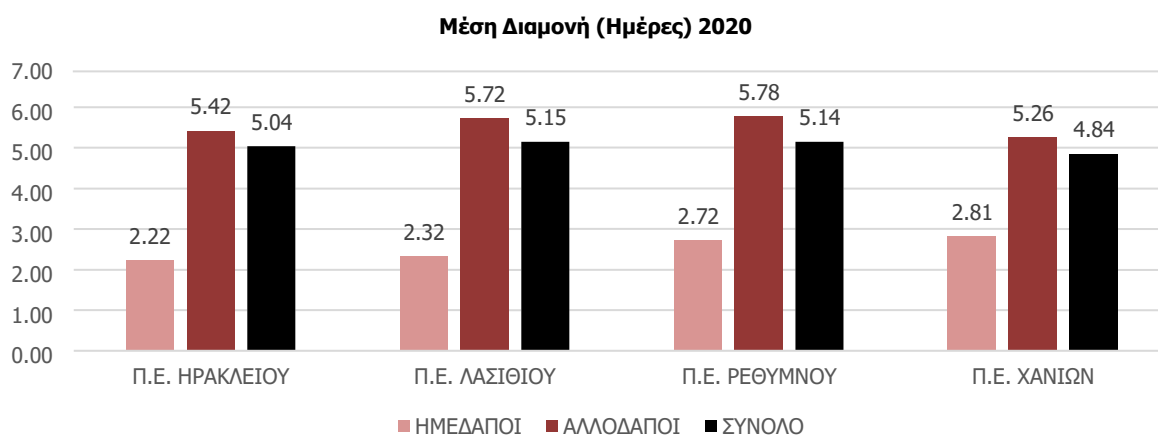
Σχήμα III.20 Μέσος Χρόνος διαμονής σε τουριστικά καταλύματα

Μέσος Χρόνος Διαμονής ανά Περιφερειακή Ενότητα

Στα διαγράμματα που ακολουθούν αποτυπώνεται η μέση διαμονή ανά άτομο στα τουριστικά καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου ανά Περιφερειακή Ενότητα για τα έτη 2021 και 2020.



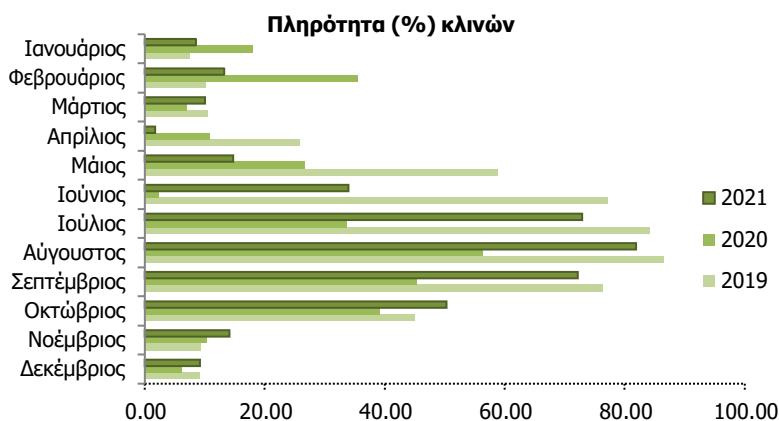
Σχήμα III.21 Μέσος Χρόνος διαμονής σε τουριστικά καταλύματα στην Κρήτη ανά περιφερειακή ενότητα (2021)



Σχήμα III.22 Μέσος Χρόνος διαμονής σε τουριστικά καταλύματα στην Κρήτη ανά περιφερειακή ενότητα (2020)

Πληρότητα Κλινών σε Τουριστικά Καταλύματα Ξενοδοχειακού Τύπου

Η πληρότητα κλινών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στην Κρήτη, η οποία υπολογίζεται από το σύνολο των διανυκτερεύσεων σε σχέση με τις κλίνες που λειτούργησαν, αυξήθηκε το έτος 2021 σε σχέση με το 2020 κατά 31,91%.



Σχήμα III.23 Πληρότητα κλινών στην Κρήτη

Το 2020 η πληρότητα είχε σημειώσει μείωση ύψους 41,75% σε σχέση με το προηγούμενο έτος λόγω της επίδρασης της πανδημίας.

Σύμφωνα με τα πρώτα στοιχεία της αγοράς για το 2022, παρατηρείται μεγάλη αύξηση στη ζήτηση αεροπορικών θέσεων και με δεδομένο το θετικό κλίμα που επικρατεί στις περισσότερες από τις βασικές αγορές προσέλκυσης τουριστών στη χώρα μας μέχρι τώρα, αναμένεται αύξηση του ποσοστού πληρότητας η οποία θα ξεπεράσει τη χρονιά ρεκόρ του 2019 (57,20%).

Μέσος Χρόνος Διαμονής ανά Περιφερειακή Ενότητα

Στο διάγραμμα που ακολουθεί αποτυπώνεται η μέση ετήσια πληρότητα κλινών στα τουριστικά καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου ανά Περιφερειακή Ενότητα για την τριετία 2019-2021.

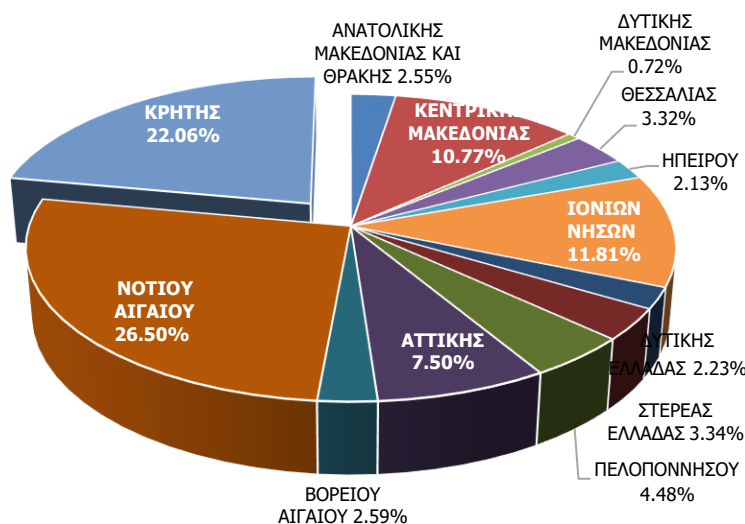


Σχήμα III.24 Πληρότητα κλινών στην Κρήτη ανά περιφερειακή ενότητα

Κατανομή Κλινών ανά Κατηγορία (Αστέρια) Ξενοδοχειακών Μονάδων

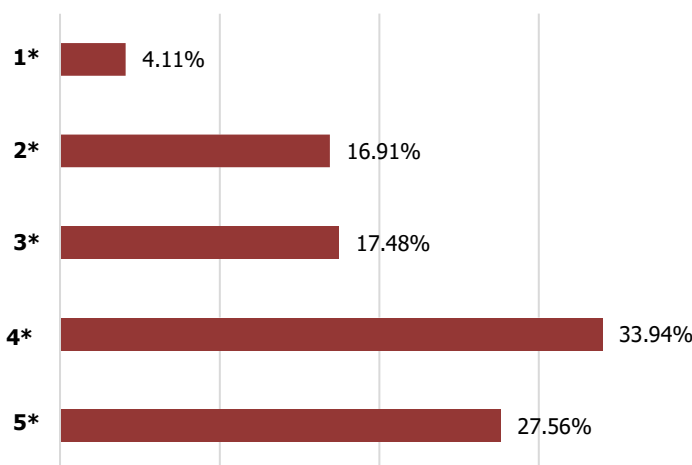
Η Κρήτη κατέχει πανελλαδικά ένα ποσοστό κλινών της τάξεως του 22,06% για το 2021. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή των ξενοδοχειακών κλινών του έτους της Κρήτης και των Περιφερειακών Ενοτήτων αυτής, ανά κατηγορία ξενοδοχείου.

Κατανομή Ξενοδοχειακών Κλινών ανά Περιφέρεια 2021



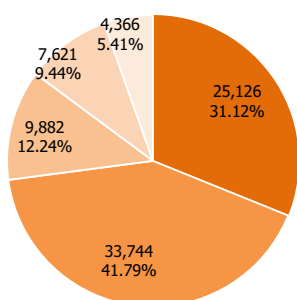
Σχήμα III.27 Κατανομή ξενοδοχειακών μονάδων ανά την Ελλάδα

Ποσοστιαία Κατανομή των Ξενοδοχειακών Κλινών της Κρήτης ανά Κατηγορία Ξενοδοχείου, 2021

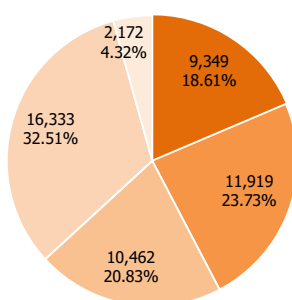


Σχήμα III.25 Κατανομή ξενοδοχειακών μονάδων στην Κρήτη ανά κατηγορία *

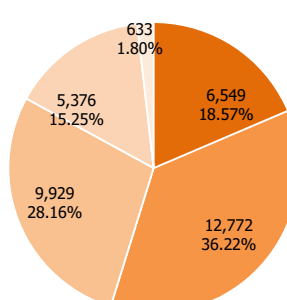
Π. Ε. Ηρακλείου



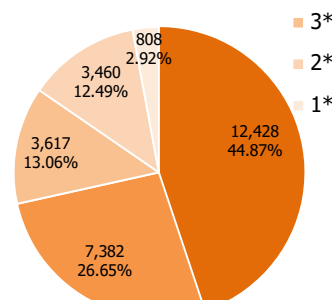
Π. Ε. Χανίων



Π. Ε. Ρεθύμνου



Π. Ε. Λασιθίου



Σχήμα III.26 Κατανομή ξενοδοχειακών μονάδων στην Κρήτη ανά νομό και ανά κατηγορία *

ΤΑΣΕΙΣ - ΥΠΟ ΑΝΕΓΕΡΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Πόλο έλξης για υποψήφιους επενδυτές αποτελεί η αγορά ξενοδοχείων και παραθαλάσσιων εκτάσεων της Κρήτης, καθώς η παρατεταμένη ύφεση στην αγορά ακινήτων έχει καταστήσει κάτι παραπάνω από ελκυστικές τις τιμές πώλησής τους.

Ξένα funds αλλά και εγχώριοι επιχειρηματικοί όμιλοι επιδεικνύουν έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον για το νησί που εντοπίζεται κυρίως σε υφιστάμενες τουριστικές μονάδες μεσαίου ή μεγάλου μεγέθους, χωρίς να λείπουν και οι περιπτώσεις ομίλων που προχωρούν στην απόκτηση μεγάλων παραθαλάσσιων εκτάσεων, προκειμένου να οικοδομήσουν πολυτελή ξενοδοχεία ή οικιστικά συγκροτήματα.

Η Κρήτη και το Ιόνιο οδηγούν τις επενδύσεις στις δύο ανώτερες κατηγορίες ξενοδοχείων ανά την Ελλάδα, έχοντας παρουσιάσει τις μεγαλύτερες αυξήσεις πανελλαδικά σε μονάδες 4 και 5 αστέρων κατά τη διάρκεια του 2019 & 2020, με παράλληλη μείωση των μονάδων στις δύο χαμηλότερες κατηγορίες. Σε ό,τι αφορά την αύξηση σε πολυτελή καταλύματα την περασμένη χρονιά στις δύο πρωταθλήτριες περιφέρειες της χώρας, έρχονται να επιβεβαιώσουν αυτό που τονίζουν σε κάθε ευκαιρία οι τουριστικοί φορείς για την προσπάθεια αναβάθμισης του τουριστικού προϊόντος, ώστε να έρθουν στην Ελλάδα περισσότεροι τουρίστες με μεγαλύτερα πορτοφόλια. Επιπλέον, επιβεβαιώνουν και το συνεχιζόμενο ενδιαφέρον από εγχώριους αλλά και ξένους επενδυτές και funds σε ό,τι έχει να κάνει με τον τουρισμό στην Ελλάδα και δη τον ξενοδοχειακό κλάδο.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία από το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, σύμφωνα με τα οποία από το σύνολο των 10.052 ξενοδοχειακών μονάδων στο τέλος του 2020, συνολικής δυναμικότητας 438.294 δωματίων σε όλη την Ελλάδα, οι 2.359 αφορούν ξενοδοχεία 4 και 5 αστέρων (2.274 το 2019) με δυναμικότητα 215.593 δωματίων (από 210.394 δωμάτια το 2018). Στην Κρήτη οι ξενοδοχειακές μονάδες των δύο υψηλότερων κατηγοριών σημείωσαν άνοδο κατά 0,41%, φτάνοντας σε απόλυτους ρυθμούς τις 477 από 458 στο τέλος του 2019. Η περιφέρεια Κρήτης, παρουσιάζει το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό ανόδου μέσα σε δύο χρόνια, μετά την Αττική, σε μονάδες 4 και 5 αστέρων, ύψους 15,22%, ενώ άξιο λόγου είναι και το γεγονός ότι ο αριθμός των μονάδων 3 αστέρων παρέμεινε σχεδόν σταθερός (αυξήθηκε μόλις κατά δύο από τις 390 του 2018 στις 392 το 2020) και στις δύο υπόλοιπες κατηγορίες σημείωσαν άνοδο, κατέχοντας συνολικά το 21,92% των κλινών της χώρας. Ακόμα, σύμφωνα με τα δεδομένα του 2020, στην Κρήτη πραγματοποιείται το 23,00% των πωλήσεων στις ξενοδοχειακές μονάδες και το 30,00% των διανυκτερεύσεων της χώρας.

Δεδομένης της περιόδου υψηλής ανάπτυξης που διανύει το νησί, έχουν πραγματοποιηθεί τα πρώτα βήματα για την υλοποίηση νέων σημαντικών επενδύσεων, με πυρήνα την ενίσχυση του τουρισμού. Συγκεκριμένα, πρόκειται να πραγματοποιηθούν τέσσερα έργα, που θα έχουν καθοριστικό ρόλο στην ενδυνάμωση του τουρισμού της Κρήτης, τα οποία προβλέπεται να ολοκληρωθούν εντός της επόμενης δεκαετίας. Αναλυτικότερα:

Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης (ΒΟΑΚ)

Η κατασκευή του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης (ΒΟΑΚ), θα εξυπηρετεί στην ένωση της δυτικότερης πόλης της Κρήτης, Καστέλι Κισάμου, με την ανατολικότερη, Σητεία,

εξασφαλίζοντας τόσο την ασφάλη και άμεση μετακίνηση μεταξύ των τεσσάρων Περιφερειακών Ενοτήτων, όσο την άμεση προσβασιμότητα σε πολλά εθνικά πάρκα και θέρετρα που βρίσκονται κατά μήκος της ακτής του νησιού, ενισχύοντας τον τουρισμό ακόμα και των πιο δυσπρόσιτων σημείων της Κρήτης.

Διεθνές Αεροδρόμιο Καστελίου

Σε στάδιο έναρξης των κυρίων εργασιών κατασκευής, βρίσκεται το νέο διεθνές αεροδρόμιο του Ηρακλείου. Δεδομένου ότι οι ετήσιες αφίξεις στο υφιστάμενο αεροδρόμιο του Ηρακλείου ξεπερνούν τις 3 εκατ., έχει δρομολογηθεί η κατασκευή ενός νέου χώρου, που δύναται να καλύψει τις διαρκώς αυξανόμενες μεταφορικές ανάγκες της περιοχής. Το αεροδρόμιο πρόκειται να συνδέεται άμεσα με τον ΒΟΑΚ και τον λιμένα Ηρακλείου, θα διαθέτει υποδομές υψηλών προδιαγραφών, με δυνατότητα εξυπηρέτησης έως 15 εκατ. επιβάτες το χρόνο, προετοιμάζοντας το έδαφος για κατακόρυφη αύξηση των αφίξεων του νησιού, τόσο των ημεδαπών όσο και αλλοδαπών επισκεπτών.

Αξιοποίηση πρώην Αμερικάνικης Βάσης στις Γούρνες

Μεγάλο τουριστικό ενδιαφέρον θα αποτελέσει η αξιοποίηση της έκτασης που βρίσκονταν η πρώην Αμερικάνικη Βάση στην περιοχή Γούρνες του Ηρακλείου. Στην εν λόγω έκταση 708 στρεμμάτων, πρόκειται να κατασκευαστούν μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα, καζίνο, συνεδριακοί χώροι, εμπορικά κέντρα και μαρίνα τα οποία θα αποτελέσουν πόλο έλξης πολλών τουριστών. Σημειώνεται ότι η εν λόγω περιοχή απέχει 16 χλμ. από το λιμάνι Ηρακλείου, ενώ θα βρίσκεται σε απόσταση μόλις 20 χλμ. από το νέο διεθνές αεροδρόμιο Ηρακλείου. Παράλληλα, θα διαθέτει άμεση και ευχερή πρόσβαση στον ΒΟΑΚ.

Λιμάνι Ηρακλείου

Έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον υπάρχει και για το λιμάνι του Ηρακλείου από κορυφαίες κατασκευαστικές, ακτοπλοϊκές και άλλες επιχειρήσεις, με σκοπό την αγορά του 67,00% του μετοχικού κεφαλαίου του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου (ΟΛΗ). Το εν λόγω λιμάνι αποτελεί σημαντικό θαλάσσιο συγκοινωνιακό και διαμετακομιστικό κόμβο, συνεπώς, λαμβάνοντας υπόψη τη ραγδαία ανάπτυξη του νησιού σε τουριστικές εγκαταστάσεις, είναι δεδομένη η μετατροπή της Κρήτης στον απόλυτο τουριστικό προορισμό της χώρας.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ξενοδοχειακές μονάδες προς ανέγερση, επέκταση και εκσυγχρονισμό:

Ν. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

- Η Περιφέρεια Κρήτης ενέκρινε το επενδυτικό σχέδιο της υπό σύσταση επιχείρησης ΚΝΟSSOS CITY HOTEL, που αναφέρεται στην ίδρυση ξενοδοχείου 4 αστέρων, στην περιοχή Μπεντεβή Ηρακλείου Κρήτης, κόστους 1.784.000 ευρώ.
- Στην παραλιακή της πόλης του Ηρακλείου, επί της οδού Μίνωος 3 και Σοφοκλή Βενιζέλου, απέναντι από το εμπορικό και ψυχαγωγικό κέντρο Talos Plaza, κατασκευάζεται ένα boutique ξενοδοχείο 37 δωματίων. Το νέο ξενοδοχείο, που θα διαθέτει καφέ – εστιατόριο, αίθουσες για την πραγματοποίηση μικρών συνεδρίων και πισίνα στο roof garden.
- Η Περιφέρεια Κρήτης ενέκρινε το επενδυτικό σχέδιο της επιχείρησης «ΧΕΙΡΑΚΑΚΗΣ-ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.» , που

αναφέρεται στην ανέγερση νέου ξενοδοχείου από υφιστάμενη επιχείρηση στον τουριστικό τομέα, η οποία διαθέτει το ξενοδοχείο «ΜΑΓΔΑ». Το νέο ξενοδοχείο θα βρίσκεται σε ενοποιημένα οικοπέδα, θα είναι κατηγορίας 4 αστέρων, δυναμικότητας 56 κλινών και 25 δωματίων, με πρόβλεψη για δωμάτια και εγκαταστάσεις ΑμΕΑ. Η ανάπτυξη γίνεται σε 2 κτίρια που περιλαμβάνουν 4 μμονόκλινα, 1 σουίτα 2 κλινών, 10 δίκλινα εκ των οποίων τα 2 για ΑμΕΑ και 10 τρίκλινα δωμάτια, με τόπο εγκατάστασης τη θέση Γουβών της Χερσονήσου, κόστους € 1.952.121,74.

- Η Περιφέρεια Κρήτης ενέκρινε το επενδυτικό σχέδιο της επιχείρησης ΛΑΒΡΥΣ Α.Ε., που αναφέρεται στην ίδρυση νέου ξενοδοχείου 3 αστέρων, 30 δωματίων των 50 κλινών, με τόπο εγκατάστασης εντός των ορίων του οικισμού Κάτω Γουβών και εντός του προτεινόμενου σχεδίου πόλεως, στο μη συνεκτικό τμήμα του, στη Χερσόνησο του Ηρακλείου Κρήτης, κόστους € 1.563.416,93.
- Στο τελικό στάδιο των εγκρίσεων βρίσκεται η μεγάλη επένδυση που προωθεί ο κυπριακός Όμιλος «Πάτροκλος», σε έκταση 70 στρεμμάτων περίπου, στο Δήμο Μαλεβιζίου, στη θέση Άσπρος Άμμος Μονοναύτη, του νομού Ηρακλείου της Κρήτης. Πρόκειται για μία από τις μεγαλύτερες σύνθετες επενδύσεις που προωθούνται στην περιοχή, στην οποία προβλέπεται η δημιουργία ξενοδοχειακής μονάδας 100 κλινών, αθλητικών εγκαταστάσεων και εμπορικών κέντρων καθώς και μίας μονάδας περιθάλψης.

Ν. ΛΑΣΙΘΙΟΥ

- Η Περιφέρεια Κρήτης ενέκρινε το επενδυτικό σχέδιο της υπό σύσταση επιχείρησης BOUTIQUE MARIGIANNA, που αναφέρεται στην ανέγερση ξενοδοχείου 4 αστέρων στον Άγιο Νικόλαο Κρήτης, δυναμικότητας 18 δωματίων και 53 κλινών με γυμναστήριο και spa-hammam, συνολικού κόστους 1.035.000,00 ευρώ.
- Η βρετανική εταιρεία Minoan Group Plc. βρίσκεται σε προχωρημένες συζητήσεις για την εύρεση επενδυτών που θα χρηματοδοτήσουν την ανάπτυξη και εκμετάλλευση του μεγάλου τουριστικού συγκροτήματος που θα δημιουργηθεί σε έκταση 25.000 στρεμμάτων στο Κάβο Σίδερο Λασιθίου, ιδιοκτησίας του Κοινοφελούς Εκκλησιαστικού Ιδρύματος «Παναγία η Ακρωτηριανή». Το σχέδιο προβλέπει την ανάπτυξη υποδομών φιλοξενίας συνολικής δυναμικότητας 1.936 κλινών και ενός γηπέδου γκολφ 18 οπών.
- Η εταιρεία «MIRUM HELLAS» έχει πάρει ήδη έγκριση για την μονάδα «Elounda Hills» η οποία θα αναπτυχθεί σε μία μεγάλη έκταση, εντός της οποίας θα κατασκευαστούν πολυτελείς τουριστικές κατοικίες και διαμερίσματα, τρεις ξενοδοχειακές μονάδες προδιαγραφών 5 αστέρων και συνολικής δυναμικότητας 730 κλινών, μαρίνα με σκάφη αναψυχής, καταστήματα, θεματικά πάρκα, κέντρα ευεξίας, υποδομές εστίασης, αθλητικά κέντρα, πάρκα αναψυχής, καθώς και λοιπές βοηθητικές υποδομές.

Ν. ΡΕΘΥΜΝΟΥ

- Επενδυτικό σχέδιο της υπό σύσταση επιχείρησης HOTEL PLAKIAS VIEW Μ.Ι.Κ.Ε. που αναφέρεται στην ίδρυση ξενοδοχείου 4 αστέρων δυναμικότητας 36 δωματίων των 106 κλινών, στη θέση Σελιανός Ρεθύμνου, συνολικού κόστους 2,9 εκατομμυρίων ευρώ.
- Από την υπηρεσία δόμησης του δήμου Ρεθύμνης εγκρίθηκε η οικοδομική άδεια για την κατασκευή 4άστερου ξενοδοχείου στο Ξηρό Χωριό από τη «Ν & Χ ΒΟΥΡΒΑΧΑΚΗΣ Α.Ε.». Το Ξηρό Χωριό είναι πεδινό χωριό του νομού (Περιφερειακή Ενότητα) Ρεθύμνου,

σε υψόμετρο 100 μέτρων, το οποίο βρίσκεται σε απόσταση περίπου 6 χλμ. από το κέντρο της πόλης του Ρεθύμνου.

- Έχει δοθεί θετική γνωμοδότηση για την ανέγερση ξενοδοχειακής μονάδας κλασικού τύπου πέντε αστέρων στη θέση Ξηρόκαμπος, στη Δημοτική Ενότητα Γεροποτάμου του Δήμου Μυλοποτάμου, Ν. Ρεθύμνης. Πρόκειται για μία μεγάλη μονάδα 5 αστέρων, δυναμικότητας 540 κλινών και 179 διαμερισμάτων, εντός οικοπέδου 70.759,52 τ.μ. Το τουριστικό συγκρότημα ανήκει στην «ΑΦΟΙ Τρούλη ΑΕΞΤΕ» και αποτελείται από 9 κτηριακές ενότητες με 8 γειτονιές με εστιατόρια, γυμναστήρια, spa, κοινόχρηστες και ιδιωτικές πισίνες καθώς και aqua park 4.000 τ.μ. Όλο το συγκρότημα είναι προσβάσιμο σε ΑΜΕΑ, ενώ υπάρχει πρόνοια για τοποθέτηση τελεφερίκ στο κέντρο του οικοπέδου, για την αντιμετώπιση της κίνησης λόγω των υψομετρικών διαφορών.
- Έχει εγκριθεί η κατασκευή ξενοδοχειακού συγκροτήματος 5* εκτός οικισμού Μπαλί, στη θέση «Κατεβατή» της τοπικής κοινότητας Μελιδονίου, του Δήμου Μυλοποτάμου Ρεθύμνου. Εκτός από το κεντρικό κτήριο, προβλέπονται spa, γυμναστήριο με εσωτερικές και εξωτερικές πισίνες, υπαίθριοι χώροι που αναπτύσσονται σε δύο επίπεδα.

Ν. ΧΑΝΙΩΝ

- Η εταιρεία «ΑΚΤΗ ΚΑΝΑΡΗ Α.Ε.» πήρε άδεια για την κατασκευή 4άστερου boutique ξενοδοχείου, δυναμικότητας 48 κλινών με υπόγεια και πισίνα, στην Ακτή Κανάρη της πόλης των Χανίων. Η εταιρεία έχει χρονικό περιθώριο μπροστά της μέχρι το 2023 προκειμένου να ολοκληρώσει την επένδυσή της. Το κόστος της επένδυσης πρόκειται να ξεπεράσει τα 2,5 εκατομμύρια ευρώ.
- Επενδυτικό σχέδιο της επιχείρησης ΓΕΛΑΣΑΚΗΣ ΣΙΠΙΝΓΚ ΕΝΤ ΤΡΑΒΕΛ ΣΕΝΤΕΡ, που αναφέρεται στην ίδρυση ξενοδοχείου 5 αστέρων στη Γεωργιούπολη Χανίων, συνολικού κόστους 4,17 εκατομμυρίων ευρώ.
- Το έργο COSTA NOPIA, θα γίνει στην Κίσαμο από την εταιρεία Cretan Sun and Sea Developments ΑΕ, μέλος του Ομίλου Εταιρειών ΛΕΠΤΟΣ, με κόστος 303 εκατ. ευρώ. Η επένδυση της Costa Noria περιλαμβάνει την τουριστική ανάπτυξη συνολικής έκτασης 1.130 στρ.. Πρόκειται για ένα επενδυτικό σχέδιο που περιλαμβάνει 2 ξενοδοχειακές μονάδες, παραθεριστικές κατοικίες, τουριστικό καταφύγιο σκαφών, αθλητικές εγκαταστάσεις, γήπεδο golf.
- Επέκταση του Euphoria Resort προχωρά ο όμιλος «Τομές Ακίνητα Α.Ε.», συμφερόντων του επιχειρηματία Μανώλη Μαθιουλάκη, στο Κολυμπάρι της Κρήτης. Το υπερπολυτελές ξενοδοχείο, δυναμικότητας 700 κλινών, το οποίο λειτουργεί εδώ και 1,5 χρόνο, διαθέτει 165 δίκλινα δωμάτια, 75 junior σουίτες και 47 δίκωρες σουίτες. Τα δωμάτια αναπτύσσονται στην πλειονότητά τους γύρω από την κεντρική πισίνα του ξενοδοχείου, ενώ πολλά από αυτά έχουν και θέα στη θάλασσα. Το 70,00%, δε, των ισογείων δωματίων διαθέτει sharing pool.
- Η εταιρία ΜΑΝΤΩΝΑΝΑΚΗΣ Ι.Κ.Ε. θα λειτουργήσει νέο ξενοδοχείο 46 κλινών στην περιοχή Ταμπακαριά στην πόλη των Χανίων επί της οδού Βιβιλάκη 19-25. Στο πλαίσιο αυτό ο Δήμος Χανίων γνωμοδότησε θετικά για την υλοποίηση έργου αποκατάστασης του χερσαίου χώρου που βρίσκεται μπροστά από το ξενοδοχείο. Η σκοπιμότητα κατασκευής και μετέπειτα χρήσης είναι σαφής και αποδεκτή καθώς αποτελεί ένα έργο αποκατάστασης και ευπρεπισμού με σκοπό την ασφάλεια των χρηστών του χώρου και την αισθητική αναβάθμιση και εναρμόνιση του με το νέο ξενοδοχείο που δημιουργείται.

- Έχει εγκριθεί η υλοποίηση νέου ξενοδοχείου κατηγορίας 5 αστέρων, δυναμικότητας 405 κλινών με εγκατάσταση φωτοβολταϊκού σταθμού 100kW στη θέση Μπεγλήρη Μαραθί Δημοτικής Ενότητας Ακρωτηρίου Χανίων, ιδιοκτησίας «Α. Βασιλάκης ΑΕΒΕ».
- Από την υπηρεσία δόμησης του δήμου Χανίων, εγκρίθηκε η οικοδομική άδεια για την κατασκευή 4άστερου ξενοδοχείου με πισίνα, στον οικισμό Πύργος Ψηλονέρου της δημοτικής κοινότητας Πλατανιά, επί της παλαιάς εθνικής οδού Χανίων – Κισάμου.
- Ο ξενοδοχειακός όμιλος Sani/Ikos, προετοιμάζει επένδυση 125 εκατομμυρίων που αφορά στην ίδρυση ξενοδοχειακού συγκροτήματος 7* υπό το εμπορικό σήμα της Ikos Resorts. Το νέο Ikos Kissamos, θα βρίσκεται σε έκταση 200 στρεμμάτων και θα διαθέτει συνολικά 400, δωμάτια, bungalows και βίλες που θα εκτείνονται σε παραλιακό μέτωπο μήκους 600 μέτρων.
- Η «ΠΕΝΘΕΡΟΥΔΑΚΗ ΑΘΗΝΑ & ΣΙΑ Ε.Ε.», στην οποία ανήκει η Harpin Hotels, διαθέτει το 5άστερο Georgioupolis Resort Aqua Park and Spa και το 4άστερο Happy Days Beach Hotel, σχεδιάζει την κατασκευή και λειτουργία του 5άστερου ξενοδοχειακού συγκροτήματος «Georgioupolis Suites» συνολικού κόστους 7.108.600 ευρώ. Το επενδυτικό σχέδιο της εταιρείας, αναφέρεται στην κατασκευή 5άστερου ξενοδοχείου δυναμικότητας 104 δωματίων/160 κλινών, εστιατορίων, bars και ενός υδάτινου πάρκου με οκτώ νεροτσουλήθρες.

Η ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΧΑΝΙΩΝ

Προσβασιμότητα

Η Περιφερειακή Ενότητα Χανίων είναι προσβάσιμη μέσω του διεθνούς αεροδρομίου (Ιωάννη Δασκαλογιάννης), το οποίο βρίσκεται έξω από την πόλη των Χανίων με ημερήσιες πτήσεις από και προς την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη καθ' όλη τη διάρκεια τους έτους, ενώ κατά την καλοκαιρινή περίοδο στο αεροδρόμιο καταφθάνουν πλήθος πτήσεων charter.

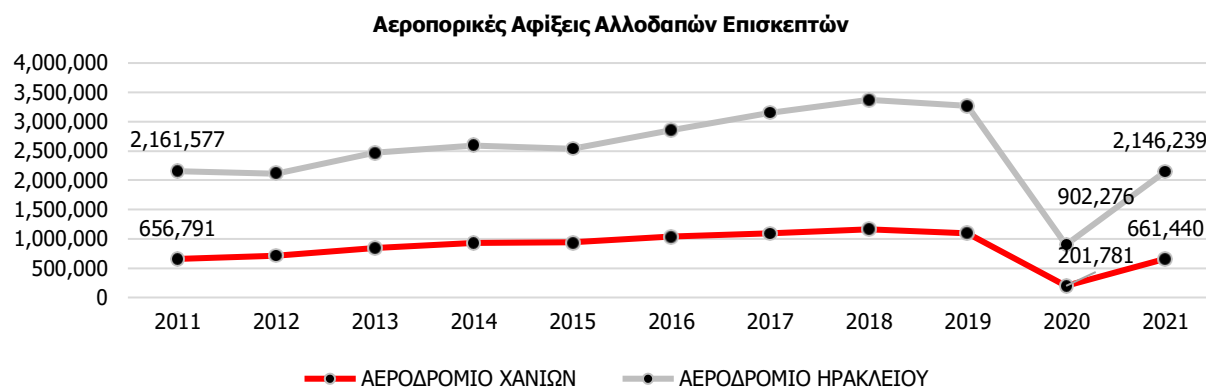
Επίσης, υπάρχει πρόσβαση μέσω του λιμανιού της Σούδας, με καθημερινά ακτοπλοϊκά δρομολόγια από και προς τον Πειραιά, ενώ συνδέεται με τις υπόλοιπες Περιφερειακές Ενότητες του νησιού μέσω της εθνικής οδού Ε75, μέσω της οποίας έχουν πρόσβαση οι αλλοδαποί επισκέπτες που προσγειώνονται στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου.



Εικόνα III.1 Χάρτης της περιφερειακής ενότητας Χανίων

Αεροπορικές Αφίξεις

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) και της εταιρείας Fraport Greece, τα δύο διεθνή αεροδρόμια της Κρήτης, ήτοι των Χανίων και του Ηρακλείου, το 2017 παρουσίασαν αφίξεις ρεκόρ, το οποίο έσπασε εκ νέου το 2018. Το 2019 οι αφίξεις σημείωσαν μια μικρή μείωση της τάξης του 1,90% για τα Χανιά και του 2,00% για το Ηράκλειο. Όμως, όπως αποτυπώνεται και στο διάγραμμα που ακολουθεί, οι αφίξεις των αλλοδαπών επισκεπτών το 2019 έχουν σχεδόν διπλασιαστεί σε σχέση με το 2010, έτος το οποίο ξεκίνησε η οικονομική κρίση στην Ελλάδα.



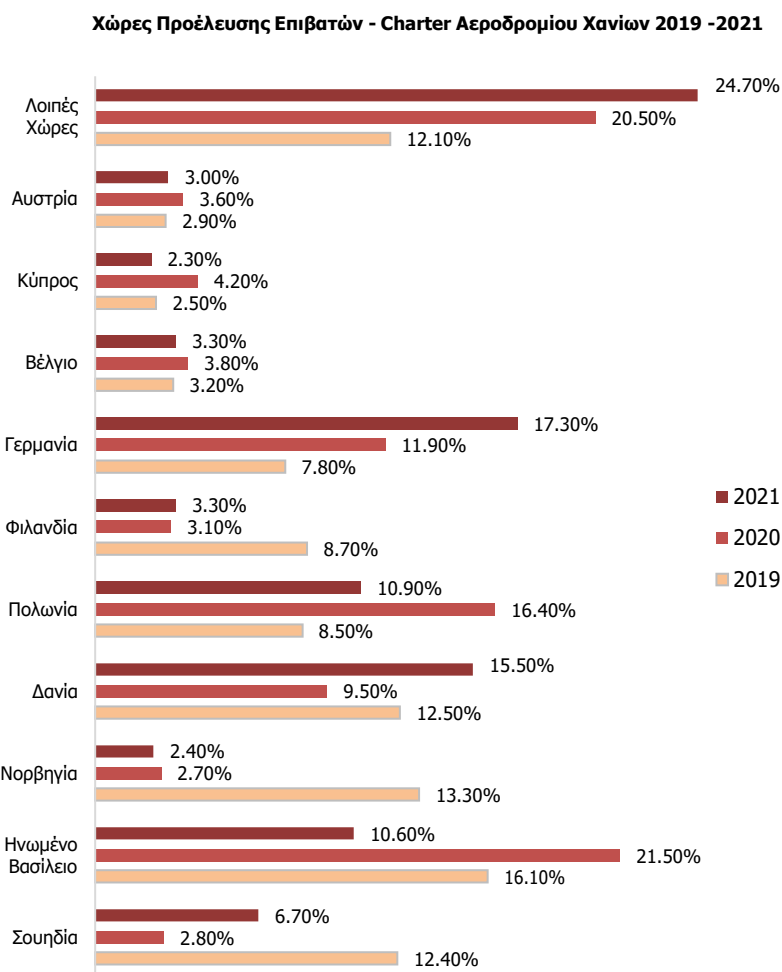
Το 2020, οι αεροπορικές αφίξεις στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου μειώθηκαν κατά 72,68% και του αεροδρομίου των Χανίων 82,32%. Όπως αποτυπώνεται και στο διάγραμμα που ακολουθεί, οι αφίξεις των αλλοδαπών επισκεπτών το 2021 σε σχέση με το 2020, παρουσιάζουν ραγδαία αύξηση ύψους 227,80% για τα Χανιά και 137,87% για το Ηράκλειο.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα πρώτα στοιχεία του 2022 που προέκυψαν από έρευνα του ΜΑΙΧ, για το διάστημα από τον Ιανουάριο μέχρι και τον Ιούλιο οι αφίξεις στο αεροδρόμιο των Χανίων σημείωσαν αύξηση 11,00% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2019, χρονιά κατά τη οποία είχαν καταγραφεί και οι περισσότερες προ κορονοϊού εποχή αφίξεις.

Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι η επιστροφή στην κανονικότητα έχει ξεκινήσει με γοργούς ρυθμούς και αναμένεται να συνεχιστεί η ανοδική πορεία που έχει σημειωθεί την τελευταία δεκαετία. Ως εκ τούτου, τα στοιχεία που διατίθενται, αποδεικνύουν ότι η επιστροφή στην κανονικότητα έχει ξεκινήσει με γοργούς ρυθμούς και αναμένεται να συνεχιστεί η ανοδική πορεία που έχει σημειωθεί την τελευταία δεκαετία.

Κύριες Χώρες Προέλευσης Τουριστών

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία που διατίθενται αναφορικά με την χώρα προέλευσης των επιβατών που επισκέπτονται την πόλη των Χανίων, παρατηρήθηκε ότι το μίγμα εθνικοτήτων παρουσίασε σημαντικές διαφοροποιήσεις την τελευταία τριετία. Συγκεκριμένα, η πλειονότητα των αλλοδαπών τουριστών επισκέπτονταν τα Χανιά μέσω του διεθνούς αεροδρομίου Χανίων, μέχρι και το 2019, ήταν Σκανδιναβοί και Βρετανοί, οι οποίοι αποτελούσαν το 63,00% των συνολικών αφίξεων. Παρόλα αυτά, εντός του 2021, το ποσοστό αυτό μειώθηκε σε 38,50% με τις μεγαλύτερες αποκλίσεις να προέρχονται από τις Σκανδιναβικές χώρες, με εξαίρεση την Δανία.



Σχήμα ΙΙΙ.28 Προέλευση αφίξεων στο αεροδρόμιο Χανίων

Αξιοσημείωτη αύξηση, ύψους

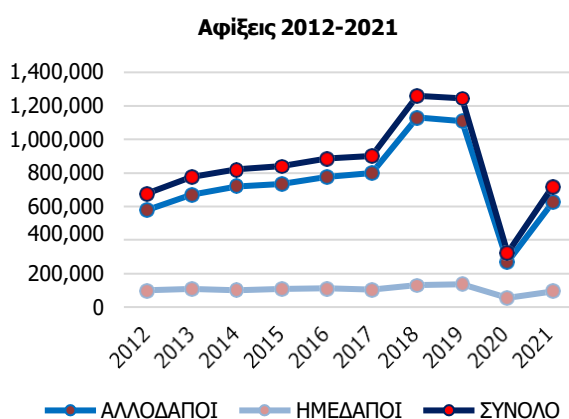
121,79%, σημειώθηκε το 2021 στις αφίξεις επισκεπτών από την Γερμανία συγκριτικά με το 2019, καθώς οι αφίξεις από Λοιπές Χώρες διπλασιάστηκαν κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

Κατά τα διαθέσιμα στοιχεία από το αεροδρόμιο Χανίων, εντός της χρονικής περιόδου του 2010 μέχρι το 2019, σημειώθηκε ραγδαία αύξηση της τάξεως του 92,00% όσον αφορά τις αφίξεις αλλοδαπών τουριστών. Αντίστοιχα για την ίδια περίοδο, οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου αυξήθηκαν κατά 71,00%. Ως εκ τούτου, την μετά-COVID εποχή, αναμένεται οι αφίξεις επισκεπτών, να συνεχίσουν την ανοδική τους πορεία.

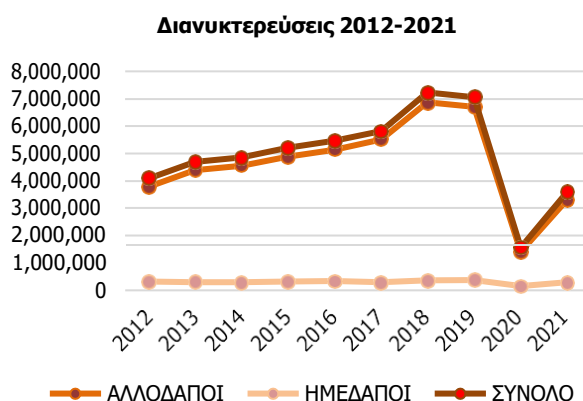
Από τα πρώτα στοιχεία του ΜΑΙΧ για την περίοδο Ιανουάριος – Ιούλιος του 2022, προκύπτει ότι τέσσερις στους δέκα αλλοδαπούς επισκέπτες είναι Σκανδιναβοί. Αναλυτικότερα, την πρώτη θέση επί των συνολικών αφίξεων καταλαμβάνουν οι Βρετανοί με 18,00%, ακολουθούν οι Δανοί με 13,00% και οι Γερμανοί με 11,00%. Οι Νορβηγοί και οι Σουηδοί, που μέχρι και το 2019 κατείχαν τις πρώτες θέσεις επί των συνολικών αφίξεων, πλέον κατέχουν το 9,00%, όπως και οι Πολωνοί, ενώ οι Φινλανδοί το 8,00%.

Αφίξεις & Διανυκτερεύσεις σε Τουριστικά Καταλύματα Ξενοδοχειακού Τύπου

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ), προκύπτει ότι το 2021, οι αφίξεις σε τουριστικά καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στην Περιφερειακή Ενότητα Χανίων, ανήλθαν σε 717.332 και οι διανυκτερεύσεις σε 3.599.276, αυξημένες σε σχέση με το 2020 κατά 122,18% και 130,17%, αντίστοιχα. Το 2020 οι αφίξεις σε τουριστικά καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στην Περιφερειακή Ενότητα Χανίων, ανήλθαν σε 322.863 και οι διανυκτερεύσεις σε 1.563.770 λόγω της επίδρασης του COVID-19.



Σχήμα III.29 Αφίξεις (ημεδαπών – αλλοδαπών) στα Χανιά

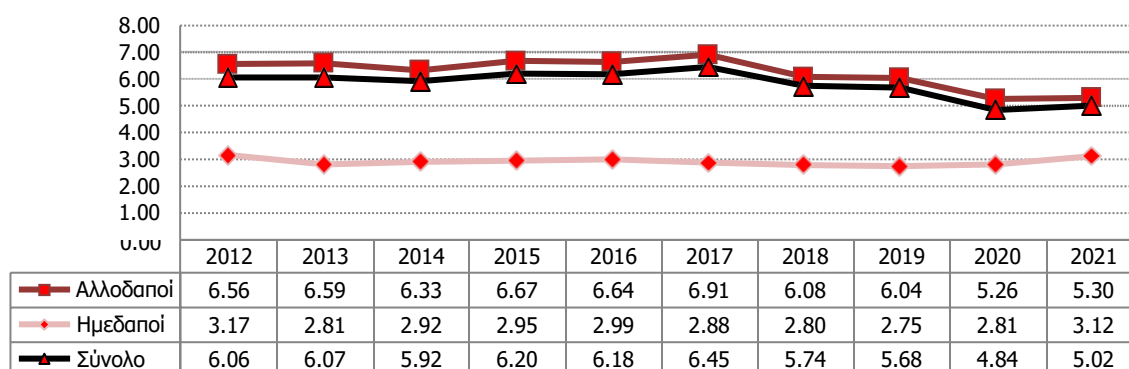


Σχήμα III.30 Διανυκτερεύσεις (ημεδαπών-αλλοδαπών) στα Χανιά

Σημειώνεται ότι το συντριπτικό μερίδιο των αφίξεων και διανυκτερεύσεων στα τουριστικά καταλύματα της Π.Ε. Χανίων, σε όλη την περίοδο 2012 -2021, αναλογεί σε αλλοδαπούς.

Μέσος Χρόνος Διαμονής σε Τουριστικά Καταλύματα Ξενοδοχειακού Τύπου

Το 2021, η μέση διαμονή ανά άτομο στα τουριστικά καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στην Π.Ε. Χανίων, ανήλθε σε 5,02 διανυκτερεύσεις. Συγκεκριμένα, η μέση διαμονή των αλλοδαπών ήταν 5,30 διανυκτερεύσεις, ενώ των ημεδαπών 3,12 διανυκτερεύσεις. Στο κάτωθι διάγραμμα αποτυπώνεται η πορεία του μέσου χρόνου διαμονής της περιόδου 2012 - 2021.



Σχήμα III.31 Μέσος Χρόνος Διαμονής (Ημεδαπών-Αλλοδαπών) στα Χανιά

Πληρότητα Κλινών σε Τουριστικά Καταλύματα Ξενοδοχειακού Τύπου

Η πληρότητα κλινών στα καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου στο σύνολο της Π.Ε. Χανίων, η οποία υπολογίζεται από το σύνολο των διανυκτερεύσεων σε σχέση με τις κλίνες που λειτούργησαν, αυξήθηκε το 2021 σε σχέση με το 2020 κατά 53,20%. Το 2020, το αντίστοιχο ποσοστό μειώθηκε κατά 43,30% σε σχέση με το προηγούμενο έτος λόγω της πανδημίας. Στο κάτωθι διάγραμμα αποτυπώνεται η πορεία της πληρότητας της Π.Ε. Χανίων για την περίοδο 2012 – 2021. Επίσης, σύμφωνα με το διάγραμμα που ακολουθεί με τις πληρότητες ανά δήμο για το 2020 (δεν διατίθενται ακόμα στοιχεία για το 2021) την μεγαλύτερη πληρότητα παρουσιάζει η περιοχή του Δ. Αποκόρωνα.



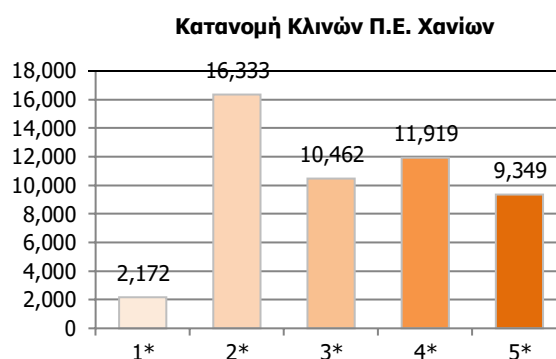
Σχήμα III.33 Πληρότητα κλινών στα Χανιά



Σχήμα III.32 Πληρότητα στα Χανιά για το 2020 ανά Δημοτική Ενότητα

Κατανομή Κλινών ανά Κατηγορία (Αστέρια) Ξενοδοχειακών Μονάδων

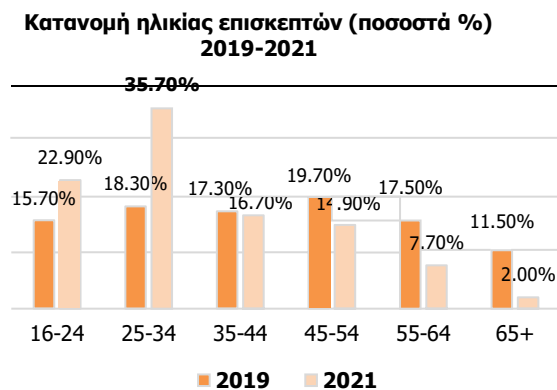
Στη συνέχεια παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή των ξενοδοχειακών κλινών του έτους 2021 της Π.Ε. Χανίων ανά κατηγορία ξενοδοχείου. Παρατηρείται ότι η πλειονότητα των ξενοδοχειακών μονάδων είναι κατηγορίας 2* / 3* (53,34%), ενώ μικρότερο ποσοστό (42,34%) καταλαμβάνουν τα πολυτελή ξενοδοχεία των 4* / 5*, ποσοστό όμως αρκετά αυξημένο σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.



Σχήμα III.34 Κατανομή κλινών στα Χανιά ανά κατηγορία*

Ποιοτικά Χαρακτηριστικά Αλλοδαπών Τουριστών

Γίνεται αντιληπτό ότι λόγω της πανδημίας υπήρξαν διαφοροποιήσεις και όσον αφορά στο προφίλ των επισκεπτών που επιλέγουν την Π.Ε. Χανίων. Συγκεκριμένα, περίπου το 60,00% των αλλοδαπών επισκεπτών το 2021 ήταν ηλικίας έως 34 ετών, συνεχίζοντας την αυξητική τάση της νεαρής ηλικιακής ομάδας, ενώ οι ηλικιακές κατηγορίες άνω των 55 ετών παρουσιάζουν αισθητή μείωση σε σχέση με το 2019, γεγονός που δικαιολογείται από την απόφαση τους να μην πραγματοποιήσουν διακοπές, προκειμένου να προστατευθούν από την πανδημία.



Σχήμα III.35 Κατανομή ηλικίας τουριστών στα Χανιά

Ικανοποίηση από παρεχόμενες υπηρεσίες

Ο αλλοδαπός επισκέπτης συνεχίζει να αισθάνεται εξαιρετικά ικανοποιημένος από τη συμπεριφορά και τη φιλοξενία των ντόπιων, τις υπηρεσίες που του προσφέρει το τουριστικό κατάλυμα, ταβέρνες/εστιατόρια/καφετέριες αλλά αυξημένο είναι και το ποσοστό αυτών που μένουν ικανοποιημένοι από τη γενικότερη ασφάλεια που προσφέρει ο τόπος.

Αναφορικά με:

- τις μετακινήσεις τους, οι αλλοδαποί τουρίστες αύξησαν τις ημέρες χρήσης ενοικιαζόμενων οχημάτων, ενώ με μεγάλη ικανοποίηση κάνουν χρήση λεωφορείων/ΚΤΕΛ και των ταξί για τις διάφορες περιηγήσεις τους κυρίως σε χώρους πολιτιστικού ενδιαφέροντος, αλλά και παραλιών αναδεικνύοντας, για άλλη μια χρονιά, την παραλία του Ελαφονησίου ως το πιο δημοφιλή θαλάσσιο προορισμό.
- τα τοπικά αγροτικά προϊόντα, οι μισοί αλλοδαποί τουρίστες συνεχίζουν να προβαίνουν στην αγορά του τοπικού κρασιού, ελαιόλαδου και χυμού από πορτοκάλι, ενώ αξιοσημείωτη είναι η αύξηση της αγοράς των αρωματικών/φαρμακευτικών φυτών. Το ενδιαφέρον για εναλλακτικές μορφές τουρισμού παραμένει υψηλό με ιδιαίτερη προτίμηση στον αγροτουρισμό, γαστρονομικό και φυσιολατρικό τουρισμό.
- την τήρηση των υγειονομικών πρωτόκολλων COVID-19 που εφαρμόστηκαν στις υπηρεσίες ξενοδοχείων / καταλυμάτων και εστιατορίων

SWOT Ανάλυση Τουριστικών Επιχειρήσεων στα Χανιά

Στόχος της SWOT ανάλυσης είναι να εστιάσει στον εντοπισμό των:

- Δυνατών σημείων (δυνατότητες ανάπτυξης)
- Ευκαιριών προς εκμετάλλευση στο εξωτερικό περιβάλλον
- Αδύνατων σημείων (αδυναμιών και περιορισμών ανάπτυξης)
- Απειλών - κινδύνων προς αποφυγή στο εξωτερικό περιβάλλον

Πίνακας III.3: Ανάλυση SWOT τουριστικών επιχειρήσεων στα Χανιά της Κρήτης

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ		ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	
Δ1	Περιοχές εξαιρετικής φυσικής ομορφιάς και παγκοσμίως φημισμένες παραλίες	ΑΔ1	Παρωχημένα οργανωτικά και θεσμικά όργανα στον τομέα του τουρισμού
Δ2	Ήλιο κλίμα καθ' όλη την διάρκεια του έτους	ΑΔ2	Έλλειψη συντονισμένων δράσεων για την ανάκαμψη του τουριστικού προϊόντος
Δ3	Παρουσία σημαντικών πολιτιστικών πόρων, σημαντικά τουριστικά αξιοθέατα με πολλές επιλογές για διασκέδαση και εκμετάλλευση της πλούσιας ιστορίας και πολιτισμού	ΑΔ3	Έλλειψη υποστήριξης σε επιχειρήσεις και επενδυτικές δραστηριότητες
Δ4	Μεσογειακή, Ελληνική και Κρητική γαστρονομία	ΑΔ4	Έλλειψη διεθνών φεστιβάλ, εκθέσεων, αθλητικών και άλλων εκδηλώσεων
Δ5	Στελέχη και προσωπικό με υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης, γνώσεων και γλωσσομάθειας, καθώς και η παρουσία ισχυρών ξενοδοχειακών Brands	ΑΔ5	Έλλειψη υποδομών και συνεδριακών χώρων για την διοργάνωση διεθνών συνεδρίων
Δ6	Πυκνό δίκτυο μεταφορών με εύκολη πρόσβαση από / προς το αεροδρόμιο, το λιμάνι και την εθνική οδό		
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ		ΑΠΕΙΛΕΣ	
E1	Αναπτυξιακός Νόμος 4887/2022 & ΕΣΠΑ 2021 - 2027	ΑΠ1	Εθνική οικονομική ύφεση
E2	Προσέλκυση τουριστών συγκριτικά με άλλες χώρες λόγω αυστηρής εφαρμογής των μέτρων κατά του COVID-19 στο νησί της Κρήτης.	ΑΠ2	Περιβαλλοντική και αστική υποβάθμιση
E3	Γεωπολιτική και κοινωνικό-οικονομική αστάθεια στην περιοχή της Αν. Μεσογείου καθιστά την Ελλάδα (Χανιά), ίσως τον μοναδικό ασφαλή προορισμό σε ολόκληρη την περιοχή	ΑΠ3	Ασταθές πολιτικό, οικονομικό και φορολογικό σύστημα
E4	Αναζωπύρωση του τουριστικού ενδιαφέροντος στη μετά-COVID εποχή.	ΑΠ4	Παρουσία "φθηνού" τουρισμού γεγονός που πιέζει τις τιμές προς τα κάτω, με συνέπεια την υποτίμηση των παρεχόμενων υπηρεσιών
E5	Η Κρήτη (Χανιά) δεν έχει επηρεαστεί από το κύμα προσφύγων και μεταναστών που έχει πλήξει την Ελλάδα και τα υπόλοιπα νησιά του ανατολικού Αιγαίου	ΑΠ5	Παρουσία ανταγωνισμού από χώρες της δυτικής Μεσογείου
E6	Η ευρύτερη περιοχή της δυτικής Κρήτης και ιδιαίτερα η Π.Ε. Χανίων, αποτελεί πόλο έλξης εγχώριων και ξένων επενδυτών, γεγονός που αναβαθμίζει την τουριστική αγορά		

Π.3 Συμπεράσματα

- Οι ευκαιρίες στον κλάδο του τουρισμού συνδέονται άμεσα με γεωπολιτικούς παράγοντες.
- Κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών, ο ελληνικός τουρισμός θα έχει τη δυνατότητα να γίνει η κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας, με την ελληνική εθνική τουριστική πολιτική να εστιάζεται κυρίως στα εξής:
 - την κατασκευή νέων υποδομών υποδοχής και διαμονής
 - την προσέλκυση τουριστών με υψηλή αγοραστική δύναμη
- Το 2020, τόσο οι αφίξεις όσο και οι διανυκτερεύσεις σημείωσαν ραγδαία μείωση λόγω της επίδρασης του COVID-19. Η κατάσταση αυτή, βελτιώθηκε σημαντικά το 2021, σημειώνοντας αύξηση ύψους 119,43% στον αριθμό των αφίξεων και 143,24% στον αριθμό των διανυκτερεύσεων, αποδεικνύοντας την σταδιακή επιστροφή στην πραγματικότητα.
- Αύξηση της ζήτησης για διακοπές παρατηρείται έντονα στην Κρήτη, με το ποσοστό των αφίξεων και διανυκτερεύσεων των αλλοδαπών τουριστών, το 2021 να είναι αυξημένο σε σχέση με το 2020, κατά 139,96% και 153,44%, αντίστοιχα. .
- Το 2021 παρουσιάζονται βελτιωμένα ποσοστά στην πληρότητα των κλινών της Περιφέρειας Κρήτης, με την ετήσια πληρότητα να αυξάνεται κατά 39,67% σε σχέση με εκείνη του προηγούμενου χρόνου.
Το 2020, η μεταβολή της πληρότητας έφτασε το -41,75% σε σχέση με το 2019, λόγω της επίδρασης της πανδημίας.
- Στην Περιφέρεια Κρήτης επιτυγχάνεται η δεύτερη υψηλότερη μέση κατά κεφαλή δαπάνη μετά από αυτή του Νοτίου Αιγαίου για το έτος 2020 με € 697,00 ανά επισκέπτη.
- Παρατηρείται έντονη επενδυτική δραστηριότητα σε όλη τη βορειοδυτική περιοχή της Κρήτης, για την κατασκευή ξενοδοχειακών μονάδων.
- Η πόλη των Χανίων αποτελεί μια από τις πλέον περιζήτητες τουριστικές περιοχές της Ελλάδας και ειδικότερα της Κρήτης, ο οποίος διατηρεί υψηλή πληρότητα καθ' όλη τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου.

III.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό του 2013, ο θαλάσσιος τουρισμός χαρακτηρίζεται ως «τουριστική δραστηριότητα αιχμής, με μακροχρόνια δραστηριότητα στην Ελλάδα.», ενώ στη συνέχεια αναφέρεται «Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει σταθερή τάση ανάπτυξης, τόσο όσον αφορά στον τουρισμό κρουαζιέρας, όσο και στον τουρισμό με σκάφη αναψυχής. Η ανοδική πορεία του θαλάσσιου τουρισμού πρέπει να υποστηριχθεί από πολιτική χωρικής οργάνωσης για τη σταθερή βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του».

Η βιομηχανία του θαλάσσιου τουρισμού αντιστοιχεί περίπου στο 5% του παγκόσμιου ακαθάριστου προϊόντος (GDP) και σε αυτήν απασχολείται περίπου το 7% της παγκόσμιας εργασίας (υπαλλήλων). Ενδεικτικά το 2019 ο τουρισμός στα νησιά του ατλαντικού είχε αντίκτυπο της τάξεως των \$142 δις., την ώρα που το αντίστοιχο νούμερο στην πολύ μικρότερη γεωγραφικά Καραϊβική ήταν \$48 δις., διαμορφώνοντας το 14% της συνολικής οικονομίας της Καραϊβικής.

Όσον αφορά τον τουρισμό στις Ευρωπαϊκές θάλασσες και παράκτιες περιοχές, το 2019 παρουσίασε κύκλο εργασιών της τάξης των € 235 δις., παρουσιάζοντας αύξηση της τάξης του 45% σε σχέση με τον αντίστοιχο κύκλο εργασιών του 2015. Ενδεικτικά, στην Ισπανία αντιστοιχεί στο 28% των θέσεων εργασίας (και στο 30% της προστιθέμενης αξίας) τις οποίες δημιουργεί ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Ελλάδα βρίσκεται σήμερα στη δεύτερη θέση της σχετικής κατάταξης των χωρών της Μεσογείου, με το 17% των συνολικών θέσεων εργασίας, αλλά μόλις με το 7% της συνολικά παραγόμενης προστιθέμενης αξίας, ακολουθούμενη από την Ιταλία (11%), την Πορτογαλία (7%) και τη Γαλλία (7%)

Σημειώνεται ότι ο τουρισμός σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα συνεισφέρει στο 4,5% περίπου του ΑΕΠ της, ενώ ο συνολικός τουρισμός παρέχει περί το 18%.

Ακόμη, είναι αξιοσημείωτο πως η Μεσόγειος ετησίως προσελκύει περίπου το ένα τρίτο (1/3) της παγκόσμιας τουριστικής κοινότητας, με πάνω από τετρακόσιες εκατομμύρια διεθνείς αφίξεις για το 2019.

III.3 ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ

Όσον αφορά την κατάταξη των σκαφών αναψυχής, τα κριτήρια και οι παράγοντες ποικίλουν, με αποτέλεσμα από φορέα σε φορέα η κατηγοριοποίηση να διαφέρει. Παράδειγμα:

- International Council of Marine Industry Associations - ICOMIA:
 - Φουσκωτά σκάφη αναψυχής
 - Ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής
 - Σκάφη αναψυχής με εσωλέμβια μηχανή
 - Μικρά σκάφη αναψυχής
 - Άλλα σκάφη αναψυχής με άκαμπτη καρίνα
- American Boating Association:
 - Ταχύπλοα σκάφη αναψυχής
 - Σκάφη θαλάσσιων σπορ
 - Αλιευτικά σκάφη αναψυχής
 - Ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής
 - Θαλαμηγοί
 - Pontoon boats
- Ευρωπαϊκή Ένωση:
 - Φουσκωτά σκάφη αναψυχής
 - Ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής
 - Μηχανοκίνητα σκάφη αναψυχής
- Ελλάδα:
 - Πλοία αναψυχής
 - Ιστιοφόρα πλοία αναψυχής
 - Μηχανοκίνητα πλοία αναψυχής
 - Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής
 - Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής
 - Μικρό σκάφος
 - Επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο

Είναι ξεκάθαρο λοιπόν, πως εν γένει παγκοσμίως, αλλά και εν μέρει στην Ευρωπαϊκή Ένωση, απουσιάζει κοινό σύστημα κατηγοριοποίησης, συνεπώς και καταγραφής και αποτύπωσης των σκαφών αναψυχής. Αυτό, καθιστά εξαιρετικά δυσμενή τη διαδικασία της ανάλυσης του εν λόγω κλάδου, πόσο μάλλον εάν στην εξίσωση συμπεριληφθεί η απουσία υποχρεωτικής καταγραφής των εγχώριων σκαφών αναψυχής σε πολλά κράτη μέλη της Ε.Ε..

Παρ' όλα αυτά, η ουσία είναι πως ο κλάδος σκαφών αναψυχής αποτελεί σημαντικό σκέλος της παγκόσμιας οικονομίας ως αυτόνομη βιομηχανία αλλά και σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού, το οποίο μάλιστα παρουσιάζει έντονη αύξηση χρόνο με το χρόνο.

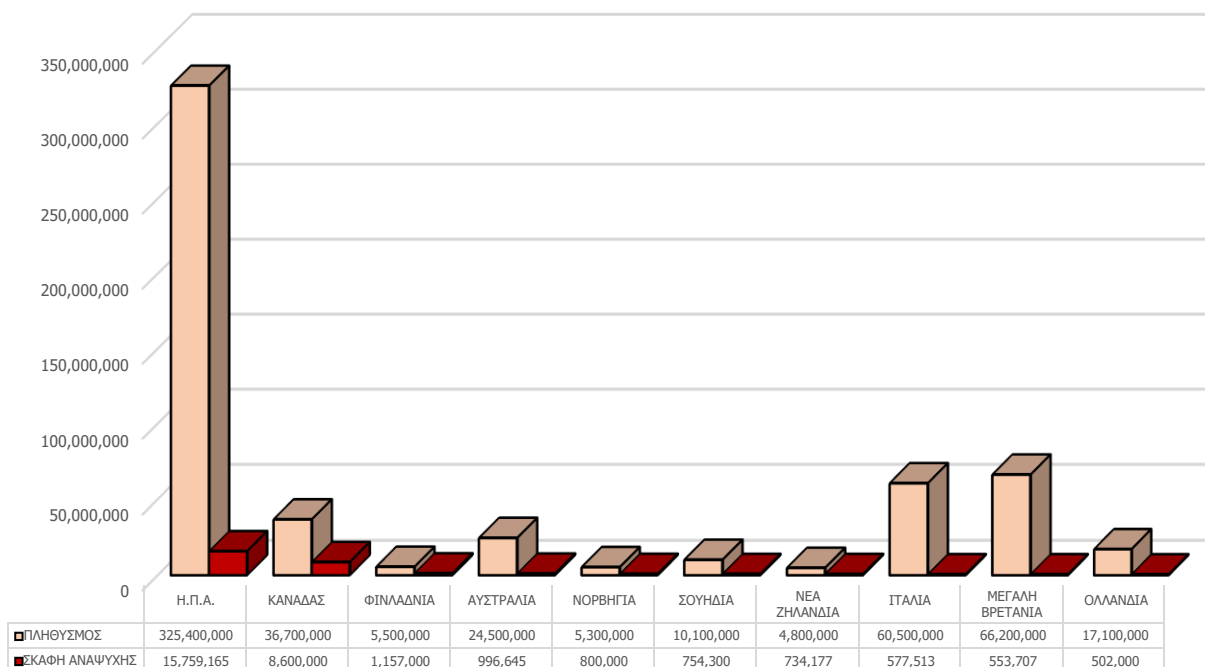
ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ

Τα έσοδα της εν λόγω βιομηχανίας ανήλθαν στα \$41,08 δις. κατά το 2020, αυξημένα σε σύγκριση με το 2019 που ανήλθαν στα \$39,75 δις. (Grand View Research, 2021) , γεγονός αξιοσημείωτο δεδομένης της κατάστασης που επικρατούσε παγκοσμίως λόγω του Covid 2019, ο οποίος οδήγησε τον κλάδο του τουρισμού σε ποσοστά μικρότερα του υποδιπλασιασμού. Το συμπέρασμα που μπορεί να προκύψει, είναι πως ο κλάδος σκαφών αναψυχής χαρακτηρίζεται από σταθερότητα και δυσκολία στη μεταβολή σε σχέση με την αναμενόμενη πορεία του, παρά τις αντιξοότητες που μπορεί να προκύψουν και όποιες μεταβλητές.

Παράλληλα, πολύ ενθαρρυντικές είναι και οι προβλέψεις, σύμφωνα με τις οποίες αξιολογείται πως έως το 2028 η εν λόγω βιομηχανία θα έχει φτάσει σε κύκλους εργασιών της τάξης των \$57,93 δις., με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4,5% έως τότε.

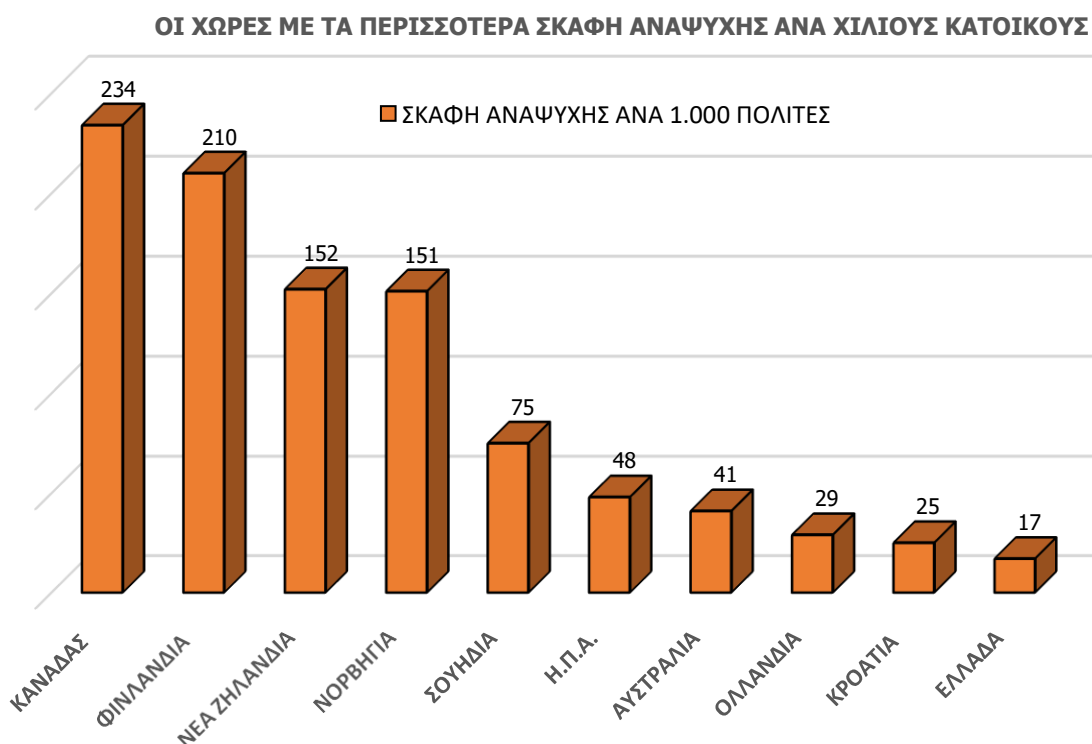
Αυτή τη στιγμή, ο αριθμός των σκαφών αναψυχής οποιασδήποτε κατηγορίας παγκοσμίως αγγίζει τα 33 εκατ. (90% κάτω των 8 μέτρων), εκ των οποίων σχεδόν τα 16 εκατ. βρίσκονται στις Η.Π.Α., καθιστώντας την το κράτος με περισσότερα από αυτά. Ωστόσο, δεν είναι οι Αμερικανοί ο λαός που «αγαπάει» περισσότερο τον εν λόγω κλάδο, αλλά οι Καναδοί, οι οποίοι ανά χίλιους (1.000) πολίτες κατέχουν διακόσια τριάντα τέσσερα (234) σκάφη αναψυχής, ήτοι 23,4%, με το αντίστοιχο αμερικανικό ποσοστό να διαμορφώνεται περίπου στο 4,8%. Το μικρότερο εν λόγω ποσοστό παρουσιάζει η Κίνα, ήτοι 0,00084%.

ΟΙ ΧΩΡΕΣ ΜΕ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ



Σχήμα ΙΙΙ.36 Οι χώρες με τον μεγαλύτερο στόλο σκαφών αναψυχής

Από το γράφημα, γίνεται ξεκάθαρη η αρέσκεια εν γένει των βορείων χωρών αλλά και εν μέρει των σκανδιναβικών για τον κλάδο των σκαφών αναψυχής αφού όχι μόνο συγκαταλέγονται στις χώρες με τα περισσότερα σκάφη, αλλά και σε αυτές με την υψηλότερη αναλογία ανά χίλιους (1.000) κατοίκους. Μάλιστα, οι τρεις (3) βόρειες σκανδιναβικές χώρες βρίσκονται στις πέντε (5) πρώτες θέσεις μαζί με τον Καναδά και τη Νέα Ζηλανδία. Στη εν λόγω λίστα συγκαταλέγεται επίσης η Κροατία και η Ελλάδα (9^η και 10^η θέση) που αποτελούν και τις μοναδικές δύο χώρες της Μεσογείου που συμπεριλαμβάνονται.



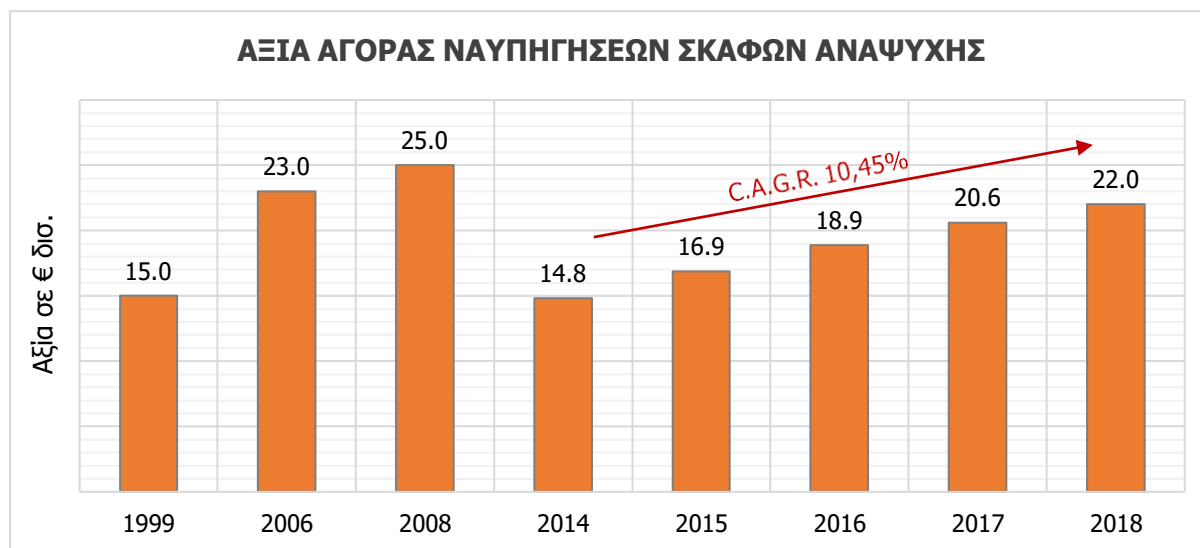
Σχήμα III.37 Οι χώρες με τα περισσότερα σκάφη αναψυχής αναλογικά με τον πληθυσμό τους

Όπως επισημάνθηκε και παραπάνω, ο τομέας των σκαφών αναψυχής χαρακτηρίζεται από εξαιρετική δυσκολία καταγραφής στοιχείων και δεδομένων με αποτέλεσμα να καθίσταται αδύνατος ο προσδιορισμός του ακριβούς μεγέθους του.

Αυτό επιβεβαιώνεται και ενισχύεται από τον διεθνή κανονισμό περί αναγνώρισης σκαφών, ο οποίος υποχρεώνει μόνο σκάφη αναψυχής μεγαλύτερα των 300 Κόρων Ολικής Χωρητικότητας, ήτοι περίπου 849 κυβικά μέτρα, να φέρουν Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης (Automatic Identify System – AIS). Βάσει αυτού, η παρακολούθηση σκαφών αναψυχής και η συχνότερη συλλογή δεδομένων για σκάφη αναψυχής αφορά σκάφη μεσαίου και μεγάλου μεγέθους

Το 2014 αποτέλεσε ορόσημο για τον μελετώμενο κλάδο, με την παγκόσμια οικονομία να εισέρχεται σε θετικό ρυθμό, έπειτα από μακροχρόνια οικονομική κρίση παγκόσμιας εμβέλειας. Η καμπή αυτή της οικονομίας, αποτυπώνεται και στον κλάδο, η πορεία του οποίου φαίνεται στο διάγραμμα που ακολουθεί. Σημειώνεται ότι περίπου εννέα στα δέκα (89%) των ναυλώσεων αφορούν σε μηχανοκίνητα, με το υπολειπόμενο ποσοστό να αντιστοιχεί σε ιστιοφόρα σκάφη.

Ο πίνακας ΙΙΙ.38 αποτυπώνει την αξία της αγοράς των ναυπηγήσεων, δηλαδή πρωταρχικού σταδίου του κλάδου (κατασκευή σκαφών).



Σχήμα ΙΙΙ.38 Εξέλιξη αξίας αγοράς ναυπηγήσεων σκαφών αναψυχής

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, με 68.000 χιλιόμετρα συνολικής ακτογραμμής και ακόμη 37.000 χιλιόμετρα υδάτινων οδών, αποτελεί σημαντική περιοχή για τον κλάδο των σκαφών αναψυχής, τόσο ως προέλευση ναυπήγησης και αγοράς σκαφών όσο και ως προορισμός τουριστών. Η αγορά των σκαφών αναψυχής είναι δυναμική στην Ευρωπαϊκή Ένωση τόσο εξαιτίας της διείσδυσης των σκαφών αναψυχής στους πολίτες της, όσο και εξαιτίας της ισχυρής βιομηχανίας που συνδέεται με αυτά, μιας και η Ε.Ε. φιλοξενεί μεγάλο αριθμό ναυπηγείων, πολλά εκ των οποίων είναι εξειδικευμένα στη ναυπήγηση αυτού του είδους σκαφών. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με έρευνα της European Boating Industry που πραγματοποιήθηκε το 2021, στην Ευρώπη έδρευαν 32.000 επιχειρήσεις άμεσες με το αντικείμενο της ναυπήγησης, απασχολώντας 280.000 εργαζομένους. Επίσης ο Ευρωπαϊκός στόλος αποτελείται από τουλάχιστον 6 εκατομμύρια σκάφη αναψυχής, την ώρα που τουλάχιστον 10.000 μαρίνες παρέχουν πάνω από 1 εκατομμύριο θέσεις ελλιμενισμού.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο δημοφιλέστερος προορισμός σε ναυλώσεις παγκοσμίως είναι η Νότια Γαλλία κατέχοντας το 20% της αγοράς, στη δεύτερη θέση βρίσκεται η Ιταλία με το 19% των ναυλώσεων και ακολουθεί στην τρίτη θέση η Ελλάδα με το 17%. Εν γένει οι ευρωπαϊκές θάλασσες και ιδίως η Μεσόγειος διαθέτει τα χαρακτηριστικά εκείνα που την καθιστούν ελκυστική για τους τουρίστες που αναζητούν υπηρεσίες σκαφών αναψυχής. Οι καλές κλιματολογικές συνθήκες, το πλούσιο ιστορικό, πολιτιστικό και γαστρονομικό δυναμικό της Μεσογείου αλλά και η ύπαρξη νησιωτικών συμπλεγμάτων (όπως στην περίπτωση της Ελλάδας) που επιτρέπουν τον ευκολότερο και ποιοτικότερο σχεδιασμό της θαλάσσιας διαδρομής, έχουν καταστήσει τη Μεσόγειο έναν από τους δημοφιλέστερους προορισμούς παγκοσμίως.

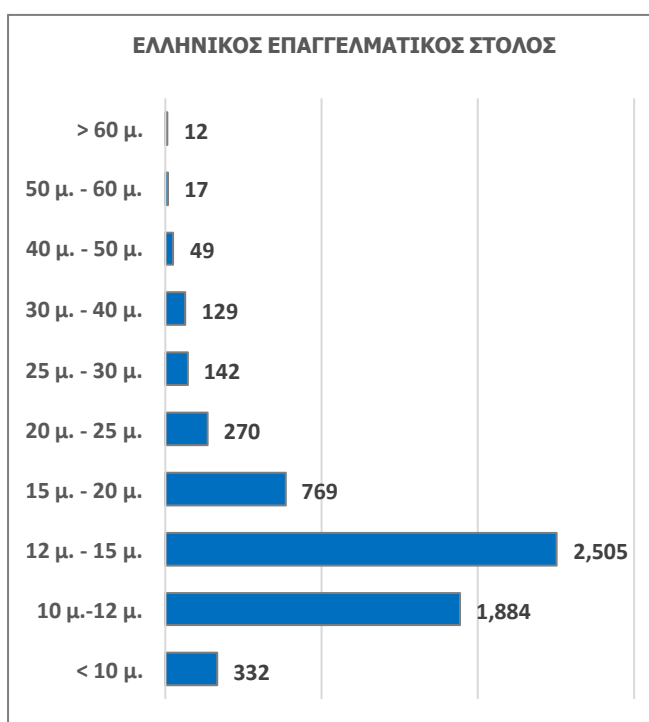
Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Χάρη στα φυσικά της χαρακτηριστικά, η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους πιο ελκυστικούς προορισμούς για τα σκάφη αναψυχής τόσο στην Ευρώπη όσο και τον κόσμο. Ο στόλος των σκαφών αναψυχής που διαθέτει, χρησιμοποιούνται κυρίως για ιδιωτική χρήση, αλλά υπάρχουν και επαγγελματικά σκάφη τα οποία ναυλώνονται σε Έλληνες και αλλοδαπούς τουρίστες έναντι ναύλου (μίσθωσης). Παρ' ότι η πλειονότητα των ιδιοκτητών σκαφών είναι μικρού μεγέθους (μήκος μικρότερο από επτά μέτρα), στην Ελλάδα δραστηριοποιείται ένας σημαντικός αριθμός σκαφών κατηγορίας super και mega-yacht (σκάφη άνω των 24 μέτρων).

Συνολικά περίπου 170.600 σκάφη αναψυχής υπάρχουν στην Ελλάδα με τη συντριπτική πλειοψηφία (75,7%) να αποτελούν σκάφη με εξωλέμβια μηχανή ανεξαρτήτως του υλικού κατασκευής. Ο στόλος των φουσκωτών σκαφών είναι 12,9%, και ακολουθούν τα σκάφη με εσωλέμβια μηχανή (8%), ενώ τα ιστιοφόρα αποτελούν το 3,4% του στόλου.

Εκτός από τα σκάφη αναψυχής που αποσκοπούν σε προσωπική χρήση, στην Ελλάδα δραστηριοποιούνται και σκάφη αναψυχής για επαγγελματικούς σκοπούς, μία αγορά η οποία έχει αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με στοιχεία του ΙΝΣΕΤΕ, από τα 2.800 σκάφη αναψυχής του 1990 ο στόλος σχεδόν διπλασιάστηκε το 2005 όταν και ανήλθε σε 5.500 σκάφη.

Το 2019 ο στόλος αριθμούσε 6.109 σκάφη. Το 71,8% των επαγγελματικών σκαφών έχει μήκος από 10-15 μέτρα, ενώ στον στόλο υπάρχουν σκάφη με μήκος μικρότερο από 10 μέτρα αλλά και σκάφη με μήκος μεγαλύτερο των 60. Τουλάχιστον το 5,7% του επαγγελματικού στόλου σκαφών αναψυχής εντάσσεται στην κατηγορία των mega-yachts (σκάφη άνω των 24 μέτρων). Τα σκάφη αυτά (περίπου 350) απαιτούν και ειδικές λιμενικές εγκαταστάσεις εντός των τουριστικών λιμένων για την εξυπηρέτησή τους. Το 63% περίπου του στόλου είναι ιστιοφόρα σκάφη και το 37% είναι μηχανοκίνητα σκάφη (ICAP, 2019). Είναι αξιοσημείωτο πως ετησίως πάνω από το 80% της ζήτησης για ναύλωση επαγγελματικών σκαφών, προέρχεται από αλλοδαπούς τουρίστες.



Σχήμα ΙΙΙ.39 Ελληνικός επαγγελματικός στόλος σκαφών αναψυχής

Για τα σκάφη που ενοικιάζονται με πλήρωμα, οι τιμές τους εξαρτώνται από την περίοδο ενοικίασης, τον τύπο του σκάφους (motor yacht, motor sailers, sailing yachts) και το κόστος μπορεί να φτάσει και πολλές χιλιάδες ευρώ ημερησίως. Στις τιμές περιλαμβάνονται οι μισθοί και η τροφοδοσία του πληρώματος, η ασφάλιση του σκάφους, τα λιμενικά τέλη και η

προμήθεια του μεσίτη. Δεν περιλαμβάνεται ο ΦΠΑ, η τροφοδοσία των επιβατών και τα καύσιμα (Atalanta golden yachts.com, 2018)

Ο κλάδος και η αγορά των πλοίων αναψυχής, σύμφωνα με στοιχεία του 2018, ξεπερνά το 1 δισ. ευρώ, δηλαδή πάνω από το 1% του ΑΕΠ, δημιουργώντας έτσι περίπου 43.000 άμεσες θέσεις εργασίας. Οι ναύλοι υπολογίζονται στα 433 εκατ. ευρώ, παρουσιάζοντας μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 3,4% από το 2014, ενισχύοντας τα κρατικά έσοδα κατά 150 εκατ. ευρώ, την ώρα που οι ταξιδιώτες ξοδεύουν σε όλη την παράκτια και νησιωτική Ελλάδα σε συντήρηση, ανταλλακτικά και ελλιμενισμούς περίπου 223 εκατ. ευρώ.

Να σημειωθεί ότι η αγορά των σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα στηρίζεται και από εταιρείες ναυπήγησης (κατασκευή σκαφών αναψυχής), ένας κλάδος ο οποίος παρουσιάζει ιδιαίτερη ανάπτυξη. Το 2018 λειτουργούσαν στην ελληνική επικράτεια 83 εταιρείες κατασκευής σκαφών αναψυχής και αθλητισμού όταν το 2008 μόλις 45 εταιρείες δραστηριοποιούνταν στον χώρο. Συνεπώς, γίνεται αντιληπτό πως η παραπάνω δραστηριότητα, συνοδευόμενη με τον υφιστάμενο στόλο σκαφών αναψυχής, εταιρείες ναυλώσεων και ένα εν δυνάμει ανεπτυγμένο δίκτυο μαρίνων δημιουργούν ένα ισχυρό σύμπλεγμα δραστηριοτήτων ή όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στην μελέτη της διαΝΕΟσις, δημιουργείται ένα yachting cluster (επιχειρηματική συστάδα)που συμβάλει στην αύξηση της προστιθέμενης αξίας της δραστηριότητας στην οικονομία και δημιουργεί προϋποθέσεις περαιτέρω ανάπτυξης. (Γιώργος Βαγγέλας & Θάνος Πάλλης, 2021)

Το πιο ενδιαφέρον όμως στοιχείο είναι ότι η ανάπτυξη του yachting προκαλεί πολλαπλασιαστικά οφέλη στην τοπική-νησιωτική και εθνική οικονομία, που κανένα άλλο είδος τουρισμού δεν έχει σε τέτοιο βαθμό. Η μέση τουριστική δαπάνη ενός τουρίστα με σκάφος είναι περίπου 1.000 ευρώ για μικρότερες κατηγορίες Superyacht και φτάνουν έως 2.700 ευρώ για μεγαλύτερες κατηγορίες mega yacht, όταν στον ξενοδοχειακό κλάδο η μέση τουριστική δαπάνη ανά επισκέπτη είναι περίπου 535 ευρώ.

Είναι επίσης σημαντικό να αναφερθεί πως το 2018, σύμφωνα με έρευνα της ICOMIA, οι αφίξεις σκαφών αναψυχής με ξένη σημαία στους ελληνικούς τουριστικούς λιμένες, ανήλθαν σε 10.640 σκάφη αναψυχής, η ανάλυση των οποίων πραγματοποιείται παρακάτω.

Όσον αφορά το 2022 και σύμφωνα με τον κ.Στελλιάτος, πρόεδρος ΕΠΕΣΤ (Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού), υπολογίζεται ότι καταβλήθηκαν περίπου €100 εκατ. σε φόρο προστιθέμενης αξίας ναυλώσεων στο ελληνικό κράτος κατά τη διάρκεια του έτους και ακόμα €50 εκατ. ευρώ σε ασφαλιστικά ταμεία (ΝΑΤ και ΕΦΚΑ), ενώ καταναλώθηκαν περίπου 75 εκατ. λίτρα ναυτιλιακών καυσίμων.

Ανάλυση Ελληνικής Αγοράς Ναυλώσεων

Η παρούσα ανάλυση πραγματοποιείται με στοιχεία του 2019, που έχουν αντληθεί από την Ένωση Μαρίνων Ελλάδας, και αφορά στον προσδιορισμό (προσεγγιστικά) των συνολικών δαπανών του κλάδου των σκαφών αναψυχής.

Όσον αφορά τα επαγγελματικά σκάφη, κατά μέσο όρο, εβδομαδιαίως ναυλώνονται (μισθώνονται) με το παρακάτω αντίτιμο:

Πίνακας III.4 Μέσος Όρος Ναύλου ανά κατηγορία σκάφους ανά εβδομάδα ναύλωσης

Μέγεθος Σκάφους (μ.)	Έως 10	10-12	12-15	15-20	20-25	25-30	30-40	40-50	50-60	60 και άνω
Ναύλος (€)	1.072	1.278	2.290	3.601	21.091	36.667	56.800	152.375	220.000	362.000

Εάν στα παραπάνω στοιχεία συμπεριλάβουμε και τον ετήσιο μέσο χρόνο ναύλωσης (σε εβδομάδες) αλλά και τον αριθμό των επαγγελματικών σκαφών που παρέχονται προς ναύλωση, προκύπτει προσεγγιστικά, η τάξη του οικονομικού μεγέθους των ναυλώσεων επαγγελματικών ελληνικών σκαφών:

Πίνακας III.5 Συνολική Αξία Ναυλώσεων ελληνικών σκαφών

Μέγεθος Σκάφους (μ.)	Αριθμός Επαγ/κών Σκαφών	Εβδομάδες Ναύλωσης	Ναύλος (€)	Αξία Ναυλώσεων(€)
Έως 10	332	19	1.072	6.762.176
10 έως 12	1.884	19	1.278	45.747.288
12 έως 15	2.505	20	2.290	114.729.000
15 έως 20	769	18	3.601	49.845.042
20 έως 25	270	12	21.091	68.334.840
25 έως 30	142	8	36.667	41.653.712
30 έως 40	129	6	56.800	43.963.200
40 έως 50	49	4	152.375	29.865.500
50 έως 60	17	4	220.000	14.960.000
60 και άνω	12	4	362.000	17.376.000
ΣΥΝΟΛΟ	6.109	-	-	433.236.758

Από τον παραπάνω πίνακα, συμπεραίνουμε:

- την προτίμηση των τουριστών για σκάφη 12 έως 15 μέτρα, γεγονός που αποτυπώνεται τόσο στον μέσο ετήσιο χρόνο ναύλωσης, όσο και στα προσφερόμενα σκάφη που υπερτερούν κάθε άλλης κατηγορίας,
- τη σημαντική συνεισφορά του κλάδου στον ελλαδικό χώρο, πόσο μάλλον με το δεδομένο σύμφωνα με μελέτη της ICAP, πως το 80% της ζήτησης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, προέρχεται από αλλοδαπούς τουρίστες, γεγονός που ενισχύει το ελληνικό ισοζύγιο,
- το περιθώρια εξέλιξης του κλάδου, ιδίως σε σκάφη άνω των 30 μέτρων (mega yachts).

Η συνεισφορά των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής στην οικονομία αποτελείται ακόμη από την ασφάλιση αυτών, τα ετήσια έξοδα συντήρησης, τα έξοδα τροφοδοσίας και καυσίμων αλλά και τις δαπάνες των επιβατών στη στεριά και τα έξοδα ελλιμενισμού.

Όσον αφορά στα πάγια έξοδα του κλάδου των ναυλώσεων, ήτοι συντήρηση και ασφάλιση σκαφών, κατά μέσο όρο ετησίως υπολογίζεται:

Πίνακας III.6 Πάγια Έξοδα Σκαφών Αναψυχής

Μέγεθος Σκάφους (μέτρα)	Αριθμός Επαγ/κών Σκαφών	Ετήσια Συντήρηση(€)	Ετήσια Ασφάλιση(€)	Σύνολο Παγίων (€)
Έως 10	332	2.710	1.253	1.315.716
10 έως 12	1.884	3.955	1.565	10.399.680
12 έως 15	2.505	6.833	2.273	22.810.530
15 έως 20	769	15.000	3.418	14.163.442
20 έως 25	270	22.000	6.840	7.786.800
25 έως 30	142	29.000	12.060	5.830.520
30 έως 40	129	42.000	18.920	7.858.680
40 έως 50	49	55.000	28.058	4.069.842
50 έως 60	17	80.000	37.348	1.994.916
60 και άνω	12	130.000	44.430	2.093.160
ΣΥΝΟΛΟ	6.109	-	-	78.323.286

Αναφορικά στα κυμαινόμενα έξοδα, ήτοι η τροφοδοσία και τα καύσιμα του σκάφους κατά την χρήση του, η μελέτη αυτών αποτελεί εξαιρετικά δύσκολη και πολύπλοκη διαδικασία δεδομένου ότι είναι αναλώσιμα, συνεπώς η καταγραφή καθίσταται αδύνατη και το μέγεθος της χρήσης τους ποικίλει, βάσει καθαρά υποκειμενικών κριτηρίων. Συνεπώς, οποιαδήποτε προσπάθεια υπολογισμού των δύο (2) αυτών μεγεθών κρίνεται άτοπη, αφού εξαρτώνται καθαρά από τις μετακινήσεις και τα καταναλωτικά πρότυπα των επιβατών. Ενδεικτικά, η μελέτη του Dimou & Vandorou υπολογίζει πως οι ναυλωτές, ξοδεύουν για καύσιμο περίπου το 30% επί του ναύλου.

Όσον αφορά τους επιβάτες στα εν λόγω σκάφη αναψυχής, υπολογίζονται ως εξής:

Πίνακας III.7 Συνολικοί Επιβάτες σε επαγγελματική σκάφη αναψυχής

Μέγεθος Σκάφους (μ.)	Αριθμός Επαγγελματικών Σκαφών	Επιβάτες ανά σκάφος	Εβδομάδες Ναύλωσης	Συνολικοί Επιβάτες
Έως 10	332	4	19	25.232
10 έως 12	1.884	5	19	178.980
12 έως 15	2.505	7	20	350.700
15 έως 20	769	8	18	110.736
20 έως 25	270	9	12	29.160
25 έως 30	142	10	8	11.360
30 έως 40	129	14	6	10.836
40 έως 50	49	16	4	3.136
50 έως 60	17	18	4	1.224
60 και άνω	12	22	4	1.056
ΣΥΝΟΛΟ	6.109			722.420

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα, ετησίως συμβαίνουν περίπου 722.500 αφίξεις τουριστών (ημεδαποί και αλλοδαποί) σε σκάφη αναψυχής.

Λαμβάνοντας υπόψιν τα αποτελέσματα της μελέτης του Dimou & Vandorou (2018) σχετικά με τις δαπάνες των τουριστών σκαφών αναψυχής στη στεριά, σύμφωνα με την οποία το ποσό αυτό υπολογίζεται περί των €300 για σκάφη της κατηγορίας των 25 μέτρων και υπολογίζοντας πως ετησίως στις κατηγορίες 20 και άνω μέτρων έχουμε περίπου 57.000 αφίξεις, συνεπάγεται

πως οι τοπικές κοινωνίες επωφελούνται κατά €17 εκατομμύρια. Ο παραπάνω υπολογισμός χαρακτηρίζεται ως συντηρητικός, αφού όπως αναφέρεται και στην σχετική μελέτη, για κατηγορίες μεγαλύτερες των 25 μέτρων η συνεισφορά στη στεριά αυξάνεται σημαντικά.

Η παραπάνω ανάλυση πραγματοποιείται για την καλύτερη κατανόηση της τάξης μεγέθους του εν λόγω κλάδου και αξίζει να αναφερθεί πως σε αυτήν αναλύεται αποκλειστικά και μόνο η συνεισφορά των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής και όχι των ιδιοκτητών, η συνεισφορά των οποίων είναι εξίσου σημαντική. Επίσης, στη παραπάνω ανάλυση δεν συμπεριλήφθηκαν ποσά που αφορούν σε κόστη ελλιμενισμού, για λόγους οι οποίοι αναλύονται στο επόμενο κεφάλαιο.

SUPER-MEGA YATCHS

Ο όρος superyacht (σούπερ γιοτ) χρησιμοποιείται για να περιγράψει σκάφος αναψυχής μεγαλύτερο των είκοσι τεσσάρων μέτρων (24μ.) και αντίστοιχα ο όρος mega yacht (μέγα γιοτ) σκάφος αναψυχής μεγαλύτερο των εξήντα μέτρων (60μ.). Αμφότερα, μπορεί να κινούνται είτε με μηχανή είτε με ιστία και στις περισσότερες των περιπτώσεων, εάν δεν χρησιμοποιούνται από τους ιδιώτες για ίδια χρήση, ναυλώνονται με πλήρωμα.

Τα mega-yachts ως αγορά αποτελούν στόχο των βασικών χωρών - υποδοχέων σκαφών αναψυχής. Αυτό συμβαίνει καθώς η συγκεκριμένη κατηγορία σκαφών απευθύνεται σε άτομα υψηλού εισοδήματος, συνεπώς η παραμονή τους σε κάποια τουριστική λιμενική εγκατάσταση συνδέεται με μία σημαντική οικονομική επίπτωση σε αυτήν, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή, εξαιτίας:

- Των απαιτήσεων του σκάφους σε προμήθειες.
- Των δαπανών των επιβατών του mega-yacht.

Ενδεικτικά, σύμφωνα με την έρευνα της διαNEΟσις για ένα mega-yacht μήκους 40-60 μέτρων, που αποτελεί μία δημοφιλή κατηγορία και ταυτόχρονα μία αγορά στόχο για τους υποδοχείς, οι εβδομαδιαίες δαπάνες σκάφους και επιβατών ανήκουν σε μία κλίμακα των €40.000 - €50.000 (χωρίς το κόστος ελλιμενισμού) χρήματα που διανέμονται στην τουριστική μαρίνα (ή μαρίνες) όπου το σκάφος ελλιμενίζεται και στην ευρύτερη περιοχή του. Αν σε αυτό το ποσό προστεθεί και το κόστος της ναύλωσης που ανέρχεται κατ' ελάχιστον σε €17.000 ανά ημέρα ναύλωσης, ήτοι €119.000 ανά εβδομάδα, τότε η συνολική οικονομική επίπτωση ενός επαγγελματικού super-yacht που ανήκει στην κατηγορία 40-60 μ. είναι κατ' ελάχιστον €159.000 (συν το κόστος ελλιμενισμού) ανά εβδομάδα.

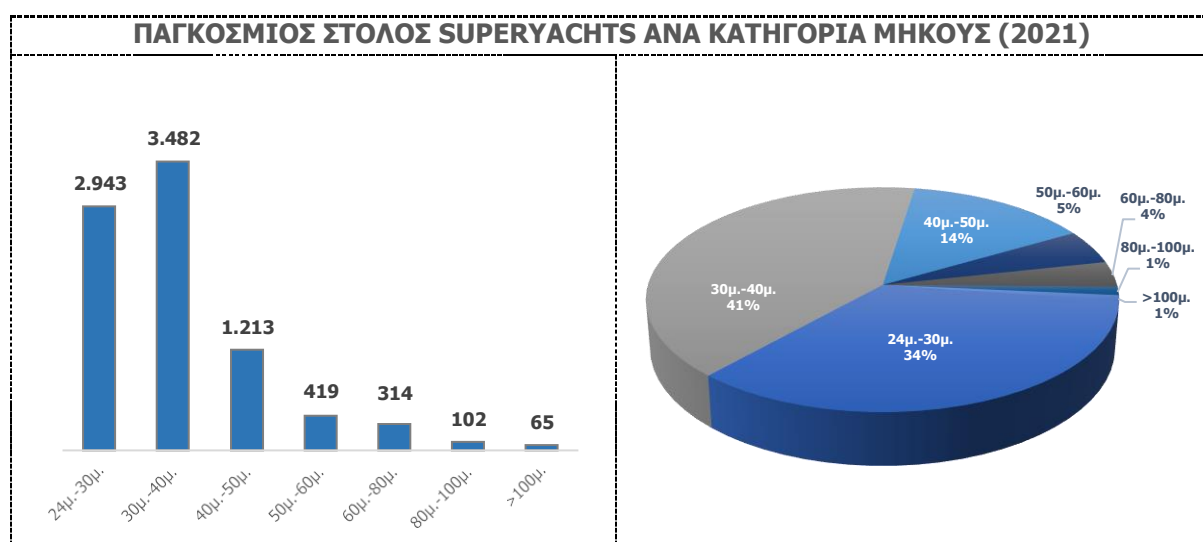
Πίνακας III.8: Ανάλυση κόστους ναύλωσης και ελλιμενισμού

<u>Κόστος Ναύλωσης</u>	<u>Κόστος Ελλιμενισμού</u>
<p>Όσον αφορά το κόστος ναύλωσης, για τον προσδιορισμό του αναλύθηκαν δεδομένα της ελληνικής αγοράς, που πρόκειται για αντιπροσωπευτικό δείγμα της παγκόσμιας αγοράς. Έπειτα λοιπόν από ανάλυση μέσω της πλατφόρμας bednblue, εξειδικευμένη πλατφόρμα – βιτρίνα εύρεσης σκάφους αναψυχής, διαπιστώθηκε ότι για την κατηγορία των superyacht 40μ. – 60μ. τα κόστη ναύλωσης ξεκινούν από €7.000/ημέρα και φτάνουν έως €35.000/ημέρα. Το μέσο κόστος ανέρχεται σε €17.022/ημέρα ενώ αξίζει να σημειωθεί πως σε κόστος χαμηλότερο των €11.000/ημέρα διατίθενται μόλις δύο (2) mega yacht, από τα συνολικά είκοσι (20). Ακόμη, αξιοσημείωτο είναι το ότι πως πλην ελαχίστων εξαιρέσεων το κόστος ναύλωσης παραμένει σταθερό καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και δεν υπάρχει διακύμανση βάσει εποχής, γεγονός που αποδεικνύει τη σταθερότητα της αγοράς και τη ανυπαρξία έντονου χαρακτήρα εποχικότητας.</p> <p>Βάσει των παραπάνω, τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν στην παραπάνω ανάλυση των ναυλώσεων επιβεβαιώνονται.</p>	<p>Όσον αφορά το κόστος ελλιμενισμού, δε συνυπολογίστηκε στον παραπάνω προσδιορισμό των δαπανών, καθώς είναι ένα εξαιρετικά ευμετάβλητο κόστος που εξαρτάται από παράγοντες όπως:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ ο τουριστικός λιμένας,➤ η εποχή,➤ η διάρκεια ελλιμενισμού. <p>Βασικότερος παράγοντας διακύμανσης αποτελεί ο τουριστικός λιμένας και ενδεικτικά την ώρα που μία θέση ελλιμενισμού στη Μαρίνα του Ηρακλή στο Μονακό έχει μέσο κόστος μπορεί να φτάσει και τα €20.000/ημέρα, το μέγιστο ποσό για μία θέση ελλιμενισμού στη μαρίνα του Αγίου Νικόλα στην Κρήτη είναι €270/ημέρα.</p>

Παράλληλα, τα mega-yachts χρειάζονται εξειδικευμένες υποδομές σε τουριστικούς λιμένες, δημιουργώντας την ανάγκη μεγάλων επενδύσεων για την κατασκευή τους, καθώς και την παροχή μίας ευρείας γκάμας λιμενικών υπηρεσιών, που απαιτεί στον τουριστικό λιμένα να απασχολείται εξειδικευμένο προσωπικό.

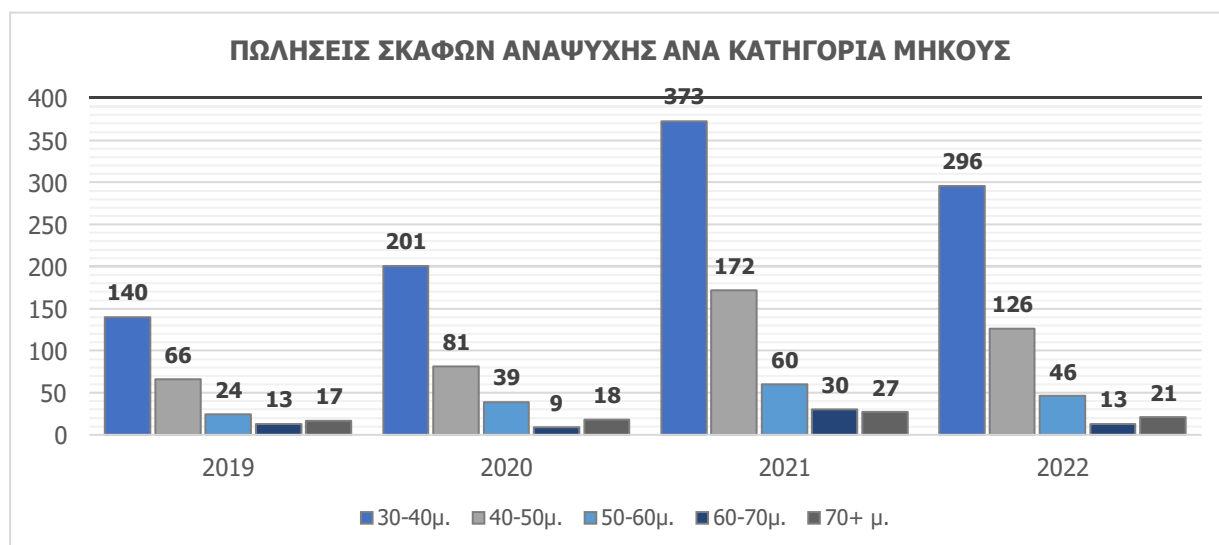
Σε ό, τι αφορά τον στόλο των mega-yachts, παρατηρείται μία συνεχής αύξηση. Πιο συγκεκριμένα, ο παγκόσμιος στόλος σκαφών άνω των 30 μέτρων αριθμούσε το 1997 περίπου 1.900 σκάφη, ενώ μία δεκαετία αργότερα ο αριθμός τους διαμορφώθηκε στα 3.400. Το 2017 ο αριθμός αυτός βρισκόταν κοντά στα 5.200 και το 2022 εκτινάχθηκε στα 8.538.

Ο παγκόσμιος στόλος super-yachts (>24 μέτρων) ανά κατηγορία μήκους βάσει των Superyacht Times παρουσιάζεται παρακάτω.



Σχήμα III.40 Κατανομή στόλου superyacht

Ενδεικτικά, αποτυπώνεται η εξέλιξη στις πωλήσεις σκαφών αναψυχής τα τελευταία χρόνια:



Σχήμα III.41 Εξέλιξη πωλήσεων σκαφών αναψυχής

Από το σύνολο των 8.538 superyachts που υπάρχουν στον παγκόσμιο στόλο των σκαφών αναψυχής, το 34,5% είναι σκάφη μήκους από 24-30 μέτρα, ενώ το 40,8% ανήκουν στην κατηγορία 30-40 μέτρα. Αθροιστικά οι δύο αυτές κατηγορίες καταλαμβάνουν τα 3/4 του παγκόσμιου στόλου superyachts. Χαρακτηριστικά, το μέσο superyacht έχει μήκος 36 μέτρα και συνολική χωρητικότητα 359 κόρους (1.016 m³). Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως η Ελλάδα διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους στόλους mega yacht, με 107 σκάφη ακολουθώντας τις Η.Π.Α. (407 σκάφη) και τη Ρωσία (168 σκάφη).

Το γεγονός ότι ο αριθμός των megayachts βαίνει αυξανόμενος κάθε χρόνο αποτελεί απόδειξη της δυναμικής της συγκεκριμένης αγοράς, αλλά και των πρωτοβουλιών που θα πρέπει να παρθούν τόσο σε επίπεδο στρατηγικής για την προσέλκυση στην Ελλάδα της συγκεκριμένης κατηγορίας των σκαφών αναψυχής, όσο και σε επίπεδο υποδομών για τη δημιουργία θέσεων ελλιμενισμού ικανών να τα εξυπηρετήσουν.

Ως προς την ναυπήγηση, η χώρα που κυριαρχεί στα mega-yachts είναι η Ιταλία η οποία κατείχε το 2019 την πρώτη θέση με το 30,65% της ολικής χωρητικότητας των mega-yachts υπό ναυπήγηση. Η Ιταλία διαθέτει ισχυρή βιομηχανία ναυπήγησης, με ορισμένες από τις μονάδες της να έχουν εξειδικευτεί πλήρως στην κατασκευή mega-yachts. Στη δεύτερη θέση βρέθηκε η Ολλανδία με το 21,8% περίπου της ολικής χωρητικότητας των υπό ναυπήγηση mega-yachts, ενώ ακολούθησε η Γερμανία με 19,62%, η Τουρκία με 9,4%, ενώ η πεντάδα κλείνει με τη Νορβηγία η οποία κατέλαβε το 5,65% της αγοράς. Να σημειωθεί ότι το 2019 υπήρχαν στην Ελλάδα δύο υπό κατασκευή mega-yachts μέσου μήκους 73 μέτρων.

Ως τόπος προορισμού super-yachts, σύμφωνα με στοιχεία της International Yacht Company (IYC) η Ελλάδα το 2021 αναδείχθηκε πρώτη, με μερίδιο αγοράς 24% επί του συνόλου των εβδομάδων κρατήσεων, ξεπερνώντας τη Γαλλία (19%) και την Ιταλία (17%). Αξίζει να σημειωθεί πως η εν λόγω εταιρεία διαχειρίζεται τον μεγαλύτερο στόλο ναυλώσεων πολύ μεγάλων θαλαμηγών, και ανήκει στις τρεις (3) μεγαλύτερες εταιρείες σε πωλήσεις yachts.

Παρά την αισιόδοξη προοπτική, η αυξημένη ζήτηση έχει και τις προκλήσεις της. Η έλλειψη οργανωμένων μαρίνων σε πολλούς προορισμούς της Ελλάδας αλλά και ο περιορισμένος αριθμός θέσεων στις υπάρχουσες δημιουργεί δυσκολίες στους ιδιοκτήτες σκαφών. Αντίστοιχα, υπάρχει επιπλέον ανάγκη καλύτερων υποδομών και οργάνωσης, ιδίως σε ιδιαίτερα δημοφιλείς νησιωτικούς προορισμούς. Τέλος, η άνοδος της αγοράς charter έρχεται με την προσδοκία ότι η εξυπηρέτηση από τη μεριά των πληρωμάτων θα είναι υψηλών προδιαγραφών – διεθνούς επιπέδου. Σήμερα, η χώρα παρουσιάζει έλλειψη εκπαιδευτικών προγραμμάτων που σχετίζονται με πληρώματα σκαφών αναψυχής.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί πως για την αξιοποίηση αυτού του όγκου θαλαμηγών που αναμένεται, οι εκάστοτε χώρα για να γίνει ανταγωνιστική χρήζει αναπτυγμένο δίκτυο Μαρίνων. Ενδεικτικά, σύμφωνα με ανάλυση που πραγματοποιείται παρακάτω, στον Ελλαδικό χώρο από τους εκατό εξήντα οκτώ τουριστικούς λιμένες που είναι χωροθετημένοι, λειτουργούν οι τριάντα επτά (37).

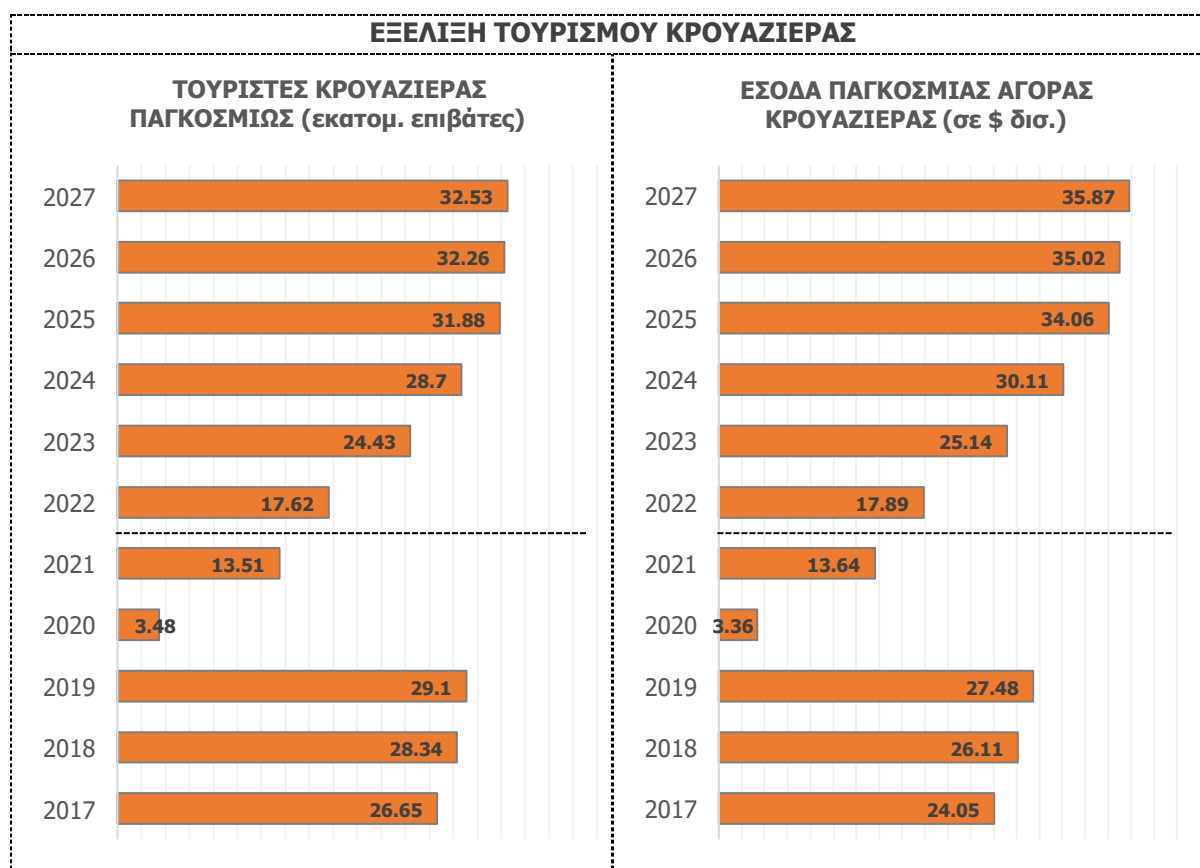
III.4 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΑΓΟΡΑ

Στον κλάδο της κρουαζιέρας υπάρχει ακρίβεια των στοιχείων και των δεδομένων, λόγω του ότι η καταγραφή αυτών είναι αυστηρή και συγκεκριμένη.

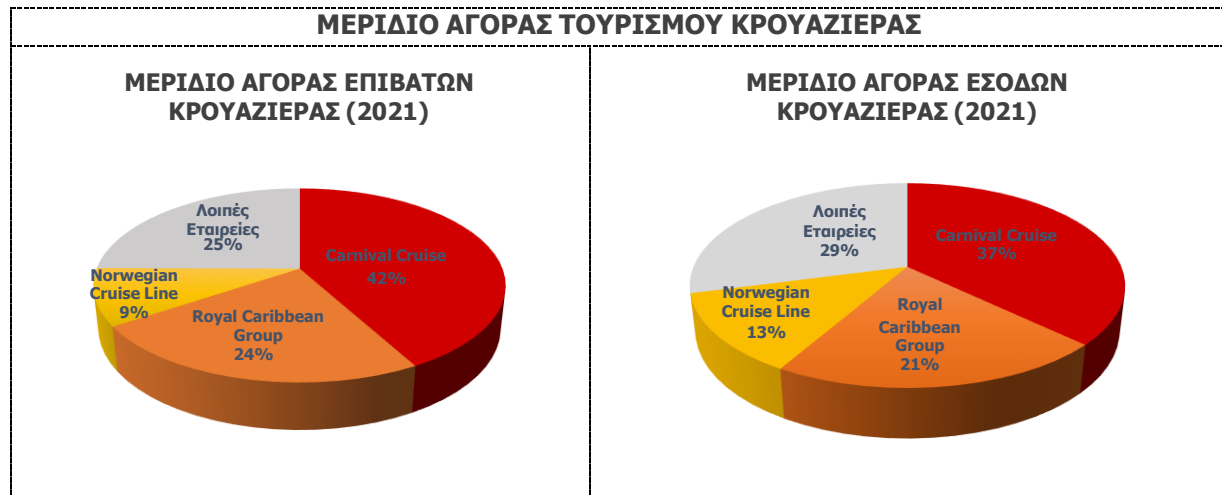
Από το 1990, η μέση ετήσια αύξηση των επιβατών βρίσκεται περίπου στο 6,63%, με τους τουρίστες κρουαζιέρας παγκοσμίως να αυξάνονται από 7,21 εκατομμύρια το 2000 σε 29,10 εκατομμύρια το 2019 και τις προβλέψεις να είναι αρκετά αισιόδοξες για το μέλλον.

Ενώ τα τελευταία χρόνια πριν το 2019 η βιομηχανία της κρουαζιέρας παρουσίαζε ετήσια αύξηση 3-5%, το 2020 λόγω της Covid-19, η αγορά παρουσίασε πτώση της τάξης του 80%. Αν και, από το 2021 κιάλας τα ποσοστά τείνουν να επανέλθουν σε προ Covid εποχές, αυτό συμβαίνει με αργούς ρυθμούς, με τις προβλέψεις να δείχνουν η χρονιά που οι τουρίστες θα πλησιάσουν σε προ Covid δεδομένα, θα είναι το 2024. Η έντονη αυτή διακύμανση της δυναμικής του εν λόγω κλάδου, λόγω της υγειονομικής κρίσης αλλά και η δυσκολία στο να επανέλθει, φανερώνει πως ο κλάδος είναι ευάλωτος και η αποσταθεροποίηση του εύκολη, γεγονός που αποτελεί σημαντική διαφορά συγκριτικά με τον κλάδο σκαφών αναψυχής.



Σχήμα III.42 Εξέλιξη τουριστών κρουαζιέρας και αντίστοιχη πρόβλεψη

Συνολικά υπάρχουν περίπου 60 εταιρείες κρουαζιέρων, που διαχειρίζονται σχεδόν τετρακόσια τριάντα (430) πλοία. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα ινία του κλάδου διατηρούν τρεις (3) αμερικανικές εταιρείες συμμετοχών, στις οποίες υπάγονται τουλάχιστον δεκαέξι (16) θυγατρικές και σύμφωνα με το Cruise Market Watch για το 2021, σε αυτές αντιστοιχεί το 75% των συνολικών επιβατών, το 71% των συνολικών εσόδων της συνολικής αγοράς και είναι οι εξής: είναι στο σύνολο τους αμερικανικές: Carnival Corporation & plc, Royal Caribbean Group, Norwegian Cruise Line.



Σχήμα III.43 Μεριδίο αγοράς κρουαζιέρας ανά εταιρεία, σε επιβάτες και έσοδα

Η μέση διάρκεια κρουαζιέρας είναι επτά (7) ημέρες. Παρ' όλ' αυτά, επτά (7) ημέρες διαρκεί μόλις το 40% των ταξιδιών, το 27% διαρκεί τέσσερις έως έξι (4-6) ημέρες, το 15% οκτώ έως δεκατρείς (8-13) ημέρες, το 11% έως τρεις (3) ημέρες και το 4% δεκατέσσερις (14) ημέρες. Η πλειοψηφία των τουριστών κρουαζιέρας για το 2021 προέρχονταν από τις Ηνωμένες Πολιτείες, σε ποσοστό 43% των συνολικών επιβατών

Όσον αφορά τους προορισμούς που επιλέγουν οι ταξιδιώτες – επιβάτες κρουαζιέρας, η Νότια Αμερική κατέχει την πρώτη θέση σύμφωνα με το Cruise Lines International Association (CLIA) και μάλιστα με πολλούς εκατομμύρια επισκέπτες συγκριτικά με τον δεύτερο προορισμό, την Ευρώπη

Αν και η Ελλάδα αποτελεί τον 4^ο δημοφιλέστερο τουριστικό προορισμό κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, παραμένει στην 8^η θέση των χωρών της Ε.Ε. σε έσοδα από αυτή τη δραστηριότητα. Σύμφωνα με την μελέτη της «διαΝΕΟσις», στη Μεσόγειο η αύξηση του αριθμού των επιβατών ανά κρουαζιέρα την περίοδο 2010-2016 ανήλθε στο 23%, ενώ στην Ελλάδα ήταν 6% καθώς τα ελληνικά λιμάνια δεν μπορούν να φιλοξενήσουν μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Εκτιμάται ότι το 2021 η κρουαζιέρα θα φέρνει στη χώρα μας το 10% των τουριστών αλλά μόνο το 3% των εσόδων.

Το μέσο κόστος τουρισμού κρουαζιέρας ανέρχεται σε διακόσια δέκα τέσσερα δολάρια (\$214) ημερησίως, ενώ κάθε επιβάτης, υπολογίζεται πως σε κάθε λιμάνι που αποβιβάζεται ξοδεύει κατά μέσο όρο εκατό δολάρια (\$100). Αυτό σημαίνει πως ένα κρουαζιερόπλοιο χωρητικότητας τριών χιλιάδων (3.000) ατόμων, μέσα σε λίγες ώρες θα ενισχύσει την οικονομία την επισκεπτόμενης πόλης κατά τριακόσιες χιλιάδες δολάρια (\$300.000), την ώρα που τα ημερήσια έσοδα για την εταιρεία θα είναι εξακόσιες σαράντα δύο χιλιάδες δολάρια (\$642.000).

Όσον αφορά το περιβαλλοντικό αποτύπωμα, ένα κρουαζιερόπλοιο εκπέμπει καθημερινά περισσότερα αέρια του θερμοκηπίου απ' ότι δέκα τρία (13) εκατομμύρια αυτοκίνητα. Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα του T&E (The European Federation for Transport & Environment), μονάχα τα εξήντα τρία (63) κρουαζιερόπλοια της Carnival Corp, το 2022 προκάλεσαν εκπομπές σε διοξείδιο του θείου περισσότερες απ' ότι το σύνολο των αυτοκινήτων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Ενδεικτικά, ένα κρουαζιερόπλοιο χωρητικότητας τριών χιλιάδων (3.000) επιβατών, έχει εβδομαδιαίο αποτύπωμα:

Πίνακας III.9: Εβδομαδιαίο περιβαλλοντικό αποτύπωμα μέσου κρουαζιερόπλοιου

ΤΥΠΟΣ ΜΟΛΥΝΣΗΣ	ΠΟΣΟΣΤΗΤΑ	ΜΟΝΑΔΑ ΜΕΤΡΗΣΗ
ΓΚΡΙΖΟ ΝΕΡΟ	3.700.000	Λίτρα
ΜΑΥΡΟ ΝΕΡΟ	794.000	
ΥΓΡΑ ΜΗΧΑΝΗΣ	94.000	
ΤΟΞΙΚΑ ΑΠΟΒΛΗΤΑ	492	
ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΑ	16	Τόνοι

Η μεσόγειος φέρεται να είναι ο διασημότερος προορισμός κρουαζιέρας για Ευρωπαίους τουρίστες και η δεύτερη μεγαλύτερη αγορά του κλάδου παγκοσμίως, μετά τη Νότια Αμερική, φιλοξενώντας ετησίως περίπου το 10% των παγκόσμιων ταξιδιών κρουαζιέρας, με συνολικό αντίκτυπο €57.3 δισ. και συνολικά 8 εκατομμύρια επιβάτες. (Plan Bleu, 2022)

Σε όγκο επιβατών, οι δύο πιο σημαντικές ευρωπαϊκές αγορές για κρουαζιέρες είναι η Γερμανία και η συνδυασμένη αγορά του Ηνωμένου Βασιλείου και της Ιρλανδίας. Μαζί αντιπροσώπευαν σχεδόν το 60% όλων των ευρωπαϊκών επιβατών κρουαζιέρας το 2018.

Π.4 ΕΝΔΙΑΜΕΣΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται σταθερή τάση ανάπτυξης, τόσο όσον αφορά στον τουρισμό κρουαζιέρας, όσο και στον τουρισμό με σκάφη αναψυχής και εν γένει στον θαλάσσιο τουρισμό, του οποίου η συνολική οικονομική συνεισφορά στη χώρα, αναμφισβήτητα είναι υψίστης σημασίας. Παρά τα σημαντικά οφέλη της κρουαζιέρας (και των δευτερευόντων μορφών θαλάσσιου τουρισμού) στην οικονομία, από την παραπάνω ανάλυση γίνεται ξεκάθαρο το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα του τουρισμού σκαφών αναψυχής έναντι της πρώτης, τόσο σε κοινωνικό επίπεδο, όσο σε οικονομικό αντίκτυπο αλλά και σε περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Αυτό το φαινόμενο της ασυμμετρίας στη συνεισφοράς της οικονομίας, έως έναν βαθμό είναι φυσικό δεδομένου ότι οι διάφορες μορφές θαλάσσιου τουρισμού αποτελούν ειδικές και διακεκριμένες κατηγορίες από τη φύση τους που εμποδίζει την μαζική τους αντιμετώπιση.

Σε αυτό το πλαίσιο, προκύπτει η επιτακτική ανάγκη για ενίσχυση των υποδομών και των υπηρεσιών στα λιμάνια και τις μαρίνες, προκειμένου να αξιοποιηθεί η εν λόγω τάση.

Συγκεκριμένα η Ελλάδα, δεδομένου των άριστων προδιαγραφών που πληροί για την τοποθέτηση της σε πρωταγωνιστική θέση στον παγκόσμιο χάρτη του θαλάσσιου τουρισμού, οφείλει να αξιοποιήσει το υφιστάμενο αναπτυξιακό ρεύμα στον τομέα του τουρισμού με σκάφη αναψυχής, μέσω στρατηγικών επενδύσεων στις υποδομές, ενώ παράλληλα θα πρέπει να διατηρεί την ευαισθησία της στην προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, μεροληπτώντας έτσι για την αειφορία και βιωσιμότητα του τομέα και την ποιοτική εμπειρία των ταξιδιωτών. Επίσης η ανοδική πορεία του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα οφείλει να υποστηριχθεί από πολιτική χωρικής οργάνωσης για τη σταθερή βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του.

III.5 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

Καταρχάς, όσον αφορά την κατηγοριοποίηση των μαρίνων αυτή μπορεί να γίνει βάσει των παρακάτω κριτηρίων (D. Vlastic, K. Poldrugovac, S. Jankovic, 2019):

- το επίπεδο του εξοπλισμού και των παροχών(βασικό, πολυτελής, ψυχαγωγικός),
- το μέγεθος, σε χωρητικότητα σκαφών αναψυχής (μικρό, μεσαίο, μεγάλο)
- τη θέση της θαλάσσιας ζώνης (ανοικτή, ημίκλειστη ή κλειστή),
- την ιδιοκτησία του τουριστικού λιμένα (ιδιωτική, δημοτική ή δημόσια),
- τη τοποθεσία, δηλαδή αν βρίσκεται σε θάλασσα, λίμνη, ποτάμι ή κανάλι.

Όπως συμβαίνει και με τα σκάφη αναψυχής, έτσι και με τους τουριστικούς λιμένες, τα αγκυροβολία και τα καταφύγια, η απουσία κοινού συστήματος καταγραφής και αποτύπωσης τόσο ενιαίου όσο και κατά τόπους, είναι γεγονός. Συνεπώς στοιχεία που σχετίζονται με τον ακριβή αριθμό, την χωροθετική κατανομή και τα χαρακτηριστικά των μαρίνων και των θέσεων ελλιμενισμού. Ενδεικτικά της ασάφειας που επικρατεί στον κλάδο, όσον αφορά τα Ευρωπαϊκά δεδομένα:

- Η European Boating Industry (2021) κάνει λόγω 10.000 μαρίνες και 1.000.000 θέσεις ελλιμενισμού.
- Η ICOMIA (2018) καταγράφει 10.094 μαρίνες, 1.099.650 θέσεις ελλιμενισμού και 909.700 θέσεις αγκυροβολίου.
- Ο Luković (2013) κάνει λόγω για 1.040 πολυτελείς μαρίνες, με 358.114 θέσεις ελλιμενισμού και 4.212 λοιπές μαρίνες

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η Ευρώπη, όπως αποτυπώθηκε παραπάνω, είναι τόπος που διαθέτει ανεπτυγμένο θαλάσσιο τουρισμό γενικά και δη τουρισμό σκαφών αναψυχής. Δε θα μπορούσε λοιπόν παρά να διαθέτει και ανεπτυγμένο δίκτυο μαρίνων υποδοχής σκαφών αναψυχής, που σύμφωνα με το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων Ναυτιλιακής Βιομηχανίας αποτελείται από σχεδόν 11.000 μαρίνες, 1.100.000 θέσεις ελλιμενισμού και ακόμη 910.000 θέσεις αγκυροβολίου.

Ο παρακάτω πίνακας αποτελεί από δεκαεπτά (17) επιλεγμένες Ευρωπαϊκές χώρες, με τα αντίστοιχα στοιχεία τους σχετικά με τη διάθεση τουριστικών μαρίνων και θέσεων ελλιμενισμού.

Πίνακας III.10 Στοιχεία δεκαεπτά (17) Ευρωπαϊκών χωρών σχετικά με των αριθμό των τουριστικών λιμένων που διαθέτουν, τις θέσεις ελλιμενισμού και τα χιλιόμετρα ακτογραμμής

ΧΩΡΑ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ (km)
Γερμανία	3.091	-	3.624
Σουηδία	1.500	100.000	48.000
Πολωνία	1.306	48.400	770
Φινλανδία	1.300	80.900	46.200
Ολλανδία	1.160	200.000	400
Αγγλία	576	95.000	17.381
Ιταλία	545	184.000	7.375

ΧΩΡΑ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ (km)
Γαλλία	403	253.000	5.700
Ισπανία	360	130.250	7.880
Κροατία	140	17.067	5.835
Δανία	83	-	8.750
Ελλάδα	60	8.100	16.000
Εσθονία	56	2.617	3.794
Πορτογαλία	54	12.739	2.830
Λετονία	17	991	498
Μάλτα	8	2.093	253
Μαυροβούνιο	7	1.740	294
Σλοβενία	3	805	47

Είναι χαρακτηριστικό πως οι πρώτες πέντε (5) Ευρωπαϊκές χώρες σε απόλυτο αριθμό τουριστικών μαρίνων, διαθέτουν 8.357 μαρίνες, ήτοι κατά προσέγγιση το 83% του συνολικού αριθμού μαρίνων της Ευρώπης. Επίσης, είναι αξιοσημείωτο, το πως κατανέμεται γεωγραφικά αυτό το 83% των μαρίνων, που βρίσκεται εξ ολοκλήρου στη Βόρεια Ευρώπη, στην Βόρεια και Βαλτική θάλασσα. Όσον αφορά τις χώρες του Ευρωπαϊκού Νότου, αυτές υπολείπονται σε αριθμό εγκαταστάσεων μαρίνων, μα υπερτερούν κατά κύριο λόγο σε αριθμό θέσεων ελλιμενισμού. Σημαντικός παράγοντας του παραπάνω φαινομένου αποτελούν οι γεωμορφολογικές διαφορές μεταξύ βόρειας και νότιας Ευρώπης και πιο συγκεκριμένα η απουσία εσωτερικών θαλάσσιων οδών στην Νότια Ευρώπη σε σύγκριση με την Βόρεια Ευρώπη και η αντικατάσταση αυτών με εκτεταμένες ακτογραμμές, έχει ως αποτέλεσμα οι μαρίνες να κατασκευάζονται επί της ακτογραμμής, με περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού.

Η έντονη ανομοιομορφία μεταξύ Νότιας και Βόρειας Ευρώπης, ως προς την χωρητικότητα των μαρίνων, επιβεβαιώνεται από τον παρακάτω πίνακα ο οποίος αποτυπώνει τη μέση χωρητικότητα θέσεων ελλιμενισμού ανά μαρίνα ανά χώρα.

Πίνακας III.11 Στοιχεία δεκαεπτά (17) Ευρωπαϊκών χωρών σχετικά με τη μέση χωρητικότητα των τουριστικών λιμένων τους

ΧΩΡΑ	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΜΕΣΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ (Θέσεις Ελλιμεν.)
Γαλλία	403	253.000	628
Ισπανία	360	130.250	362
Ιταλία	545	184.000	338
Σλοβενία	3	805	268
Μάλτα	8	2.093	262
Μαυροβούνιο	7	1.740	249
Πορτογαλία	54	12.739	236
Ολλανδία	1.160	200.000	172
Αγγλία	576	95.000	165
Ελλάδα	60	8.500	135
Κροατία	140	17.067	122
Σουηδία	1.500	100.000	67
Φινλανδία	1.300	80.900	62
Λετονία	17	991	58

Εσθονία	56	2.617	47
Πολωνία	1.306	48.400	37

Η Γαλλία, όπως αποτυπώνεται στον παραπάνω πίνακα βρίσκεται στην πρώτη θέση της κατάταξης που αφορά τη μέση χωρητικότητα θέσεων ελλιμενισμού ανά εγκατάσταση τουριστικού λιμένα. Σε μεγάλη απόσταση ακολουθεί η Ισπανία με 362 θέσεις ελλιμενισμού και η Ιταλία με 338 θέσεις ελλιμενισμού.

Ακόμη ένας δείκτης, πιο ενδεικτικός της δυναμικότητας μίας χώρας σχετικά με τις δυνατότητες της, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως δείκτης αξιολόγησης μιας χώρας ως προς τον κλάδο των τουριστικών μαρίνων είναι οι θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής.

Πίνακας III.12 Στοιχεία δεκαεπτά (17) Ευρωπαϊκών χωρών σχετικά με θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής

ΧΩΡΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛ/ΣΜΟΥ ΑΝΑ ΧΛΜ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ
Ολλανδία	200.000	400	500,0
Πολωνία	48.400	770	62,9
Γαλλία	253.000	5.700	44,4
Ιταλία	184.000	7.375	25,0
Σλοβενία	805	47	17,1
Ισπανία	130.250	7.880	16,5
Μάλτα	2.093	253	8,3
Μαυροβούνιο	1.740	294	6,0
Αγγλία	95.000	17.381	5,5
Πορτογαλία	12.739	2.830	4,5
Κροατία	17.067	5.835	2,9
Σουηδία	100.000	48.000	2,1
Λετονία	991	498	2,0
Φινλανδία	80.900	46.200	1,8
Εσθονία	2.617	3.794	0,7
Ελλάδα	8.500	16.000	0,5

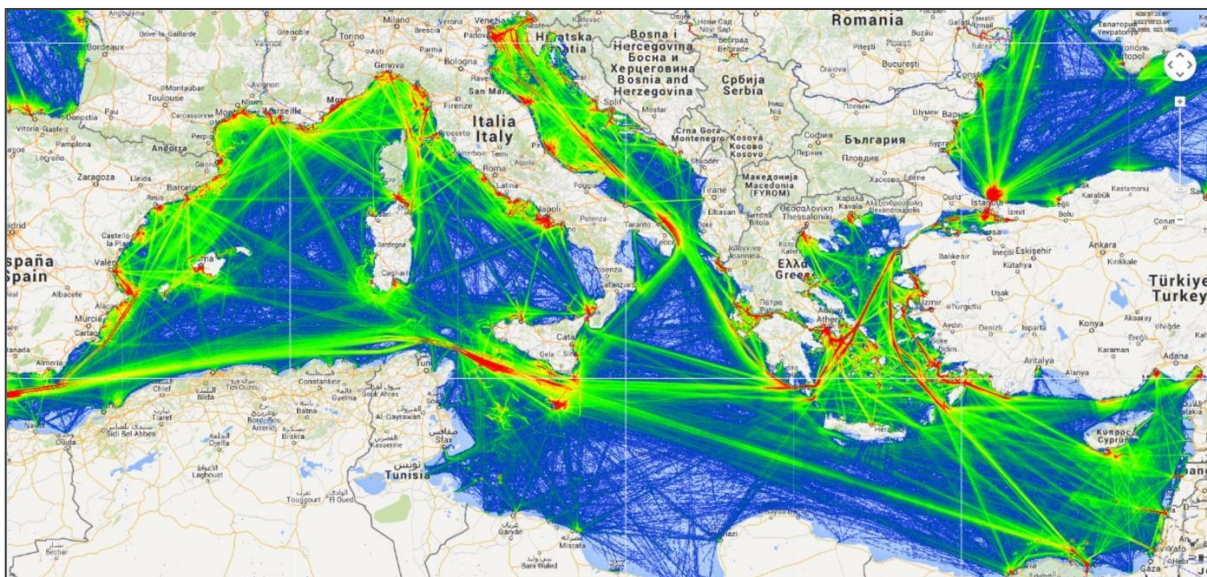
Την πρώτη θέση με μεγάλη διαφορά κατέχει η Ολλανδία, με 500 θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής, ακολουθούμενη από την Πολωνία με 63 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής. Η Ολλανδία διαθέτει ένα εκτεταμένο δίκτυο ποταμών και καναλιών τα οποία διαθέτουν χιλιάδες θέσεις ελλιμενισμού, που σε συνδυασμό με την μικρή ακτογραμμή της, συνθέτουν αυτό το αποτέλεσμα.

Αξιοσημείωτη είναι η θέση της Ελλάδας, η οποία καταλαμβάνει την τελευταία θέση με μόλις 0,5 θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

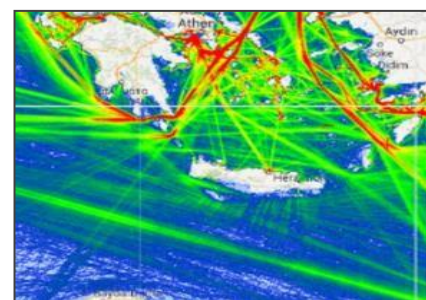
Η Μεσόγειος συγκαταλέγεται στους ελκυστικούς προορισμούς γενικά για τουρίστες και ειδικά για τουρίστες σκαφών αναψυχής. Οι παράγοντες που δημιουργήσαν τις τάσεις της τουριστικής ανάπτυξης στις χώρες της Μεσογείου και κάποια γενικά χαρακτηριστικά που τη διαφοροποιούν σε σχέση με άλλες περιοχές παγκόσμια, είναι το μοναδικό φυσικό οικοσύστημα, η εκπληκτική πολιτιστική και ιστορική κληρονομιά, οι ήπιες κλιματολογικές συνθήκες, κατοικημένες και καλώς συνδεδεμένες τοποθεσίες. Η Μεσόγειος αποτελεί το πλέον νευραλγικό, γεωγραφικά, σημείο ανάπτυξης της παγκόσμιας ναυτιλίας, ενώ ελέγχει, ως τον απόλυτο γεωγραφικό πάντα συνδετικό κρίκο, την επαφή ανάμεσα στη συντριπτική πλειοψηφία των ανεξάρτητων κρατών μελών του ΟΗΕ. Επίσης συχνό φαινόμενο για χώρα της Μεσογείου είναι η διάθεση νησιωτικών συμπλεγμάτων, γεγονός που επιτρέπει τη διαμόρφωση πολλαπλών διαδρομών και την επίσκεψη πολλών τόπων για τα σκάφη αναψυχής και μάλιστα σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Οι περιοχές της Μεσογείου που επιλέγουν κυρίως τα σκάφη αναψυχής περιλαμβάνουν τις ακτές της Ισπανίας και τα νησιωτικά της συμπλέγματα, τη Γαλλική Ριβιέρα, την Ιταλική Ριβιέρα, και γενικότερα την Ιταλία, τη Μάλτα, την Κροατία και την Ελλάδα. Σημαντική κίνηση παρουσιάζουν και οι νοτιοδυτικές ακτές της Τουρκίας. Η παρακάτω εικόνα παρουσιάζει τις κυριότερες περιοχές πλεύσης και διαδρομές σκαφών αναψυχής στη Μεσόγειο.



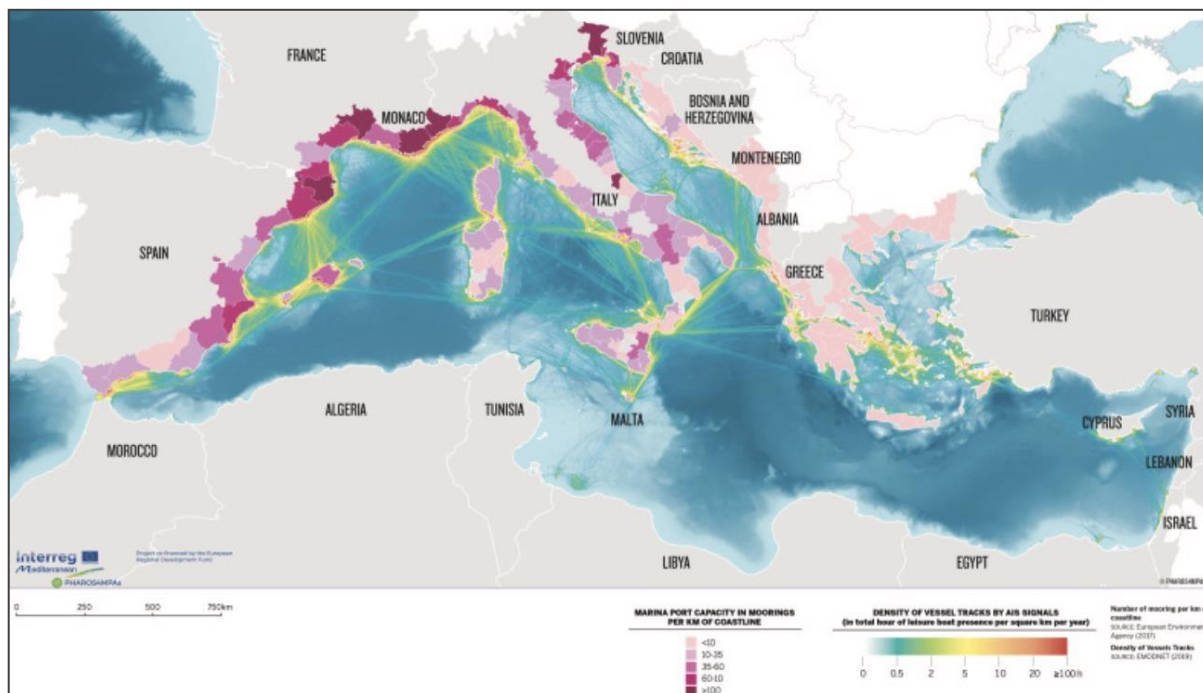
Εικόνα III.2 Κίνηση σκαφών αναψυχής στη Μεσόγειο

Από την παραπάνω φωτογραφία, η οποία αποτυπώνει την κίνηση των σκαφών αναψυχής που διαθέτουν σύστημα Automatic Identification Systems (AIS), μπορεί να γίνει αντιληπτός ο χαμηλός ελλιμενισμός σκαφών αναψυχής στο νησί της Κρήτης και ιδίως στο νομό Χανίων, παρά την υψηλή κινητικότητα γύρω από το νησί, το οποίο μπορεί να δικαιολογηθεί λόγω αδυναμίας του νησιού να υποδεχτεί μεγάλα σκάφη αναψυχής.



Εικόνα III.3 Κίνηση σκαφών αναψυχής περιφερειακά της Κρήτης

Οι θέσεις ελλιμενισμού στη Μεσόγειο, ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής αντικατοπτρίζονται στην παρακάτω φωτογραφία.



Εικόνα III.4 Θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής στο Βόρειο τμήμα της Μεσογείου

Σκούρο χρώμα, που μεταφράζεται ως μεγάλος αριθμός θέσεων ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής, εντοπίζεται στη Γαλλική Ριβιέρα, στο Μονακό και στην Ιταλική Ριβιέρα τόσο στα δυτικά όσο και στα ανατολικά σύνορα. Χαμηλότερη πυκνότητα θέσεων ελλιμενισμού συναντάται στην Ισπανία και στη κεντρική και νότια Ιταλία, ενώ στα Βαλκάνια, η συγκέντρωση θέσεων ελλιμενισμού δεν ξεπερνάει τις δέκα (10) ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η κατασκευή τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα στηρίζεται στον Ν. 2160/1993, ο οποίος αποτελεί το νομικό καθεστώς για τη δημιουργία λιμενικών εγκαταστάσεων τουρισμού. Σύμφωνα με αυτόν, ο τουριστικός λιμένας προορίζεται για να υποστηρίξει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής.

Όπως προβλέπει ο εν λόγω νόμος, οι τουριστικές εγκαταστάσεις διακρίνονται μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια, η περιγραφή των οποίων έχει δοθεί παραπάνω. Παρακάτω, προσθήκη στις τρεις (3) αυτές κατηγορίες αποτελούν οι ξενοδοχειακοί λιμένες, οι οποίοι με τον υπ' αριθμ. 2160/1993 Νόμο (ΦΕΚ 118/19.07.1993), επετράπη να αναγείρονται στον αιγιαλό και στην παράκτια περιοχή έμπροσθεν των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων. Η συγκεκριμένη δυνατότητα διήρκεσε έως το 2012 με αποτέλεσμα έκτοτε, ο αριθμός των ξενοδοχειακών λιμένων να έχει παραμείνει σταθερός.

Αυτή τη στιγμή, έπειτα από πολλές αλλαγές και τροποποιήσεις του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού σχετικά με τις τουριστικές εγκαταστάσεις, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Τουρισμού, σύμφωνα με το ίδιο, υφίστανται 168 τουριστικές εγκαταστάσεις, που κατανέμονται ανά είδος εγκατάστασης και ανά περιφέρεια σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας III.13 Στοιχεία σχετικά με τις χωροθετημένες από το Υπουργείο Τουρισμού τουριστικές μαρίνες στην Ελλάδα

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΜΑΡΙΝΕΣ	ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ	ΞΕΝΟΔ/ΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
Αν. Μακεδονίας - Θράκης	2	3			5
Αττικής	10	5	1		16
Βορείου Αιγαίου	4	5	2		11
Δυτικής Ελλάδας	9	5	1	1	16
Ηπείρου	2	3			5
Θεσσαλίας	1	1	1		3
Ιονίων Νήσων	5	10	5	1	21
Κεντρικής Μακεδονίας	4	12			16
Κρήτης	9	2	3	7	21
Νοτίου Αιγαίου	6	12	7	2	27
Πελοποννήσου	7	5	2		14
Στερεάς Ελλάδας	3	9		1	13
ΣΥΝΟΛΟ	62	72	22	12	168

Από τις 168 χωρομετρημένες τουριστικές εγκαταστάσεις, σε λειτουργία βρίσκονται μόλις οι 37 εξ αυτών, ήτοι το 22% του συνόλου των χωρομετρημένων. Αυτό συμβαίνει λόγω αδυναμίας του φορέα διαχείρισης να ολοκληρώσει τον σχεδιασμό, την κατασκευή είτε να προβεί στη λειτουργία της τουριστικής εγκατάστασης. Δηλαδή, ορισμένες εκ των 131 ανεκμετάλλεων χωρομετρημένων τουριστικών εγκαταστάσεων βρίσκονται σε πρώιμο στάδιο σχεδιασμού, άλλες βρίσκονται επί δεκαετίες σε ημιτελές κατασκευαστικό στάδιο και άλλες παρά την ολοκλήρωση τους ερημώνουν ανεκμετάλλετες. Για την πρόσθετη κάλυψη των αναγκών σε θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, χρησιμοποιούνται λιμένες μεικτής χρήσης, οι οποίοι αποτελούν και την πλειοψηφία των λιμένων της χώρας. Το γεγονός αυτό αποτρέπει τον εντοπισμό των λιμένων που χρησιμοποιούνται για τουριστική χρήση, αφού οι

περισσότεροι από τους παραπάνω διαχειρίζονται από Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και υπάγονται στο Υπουργείο Ναυτιλίας ή Εσωτερικών.

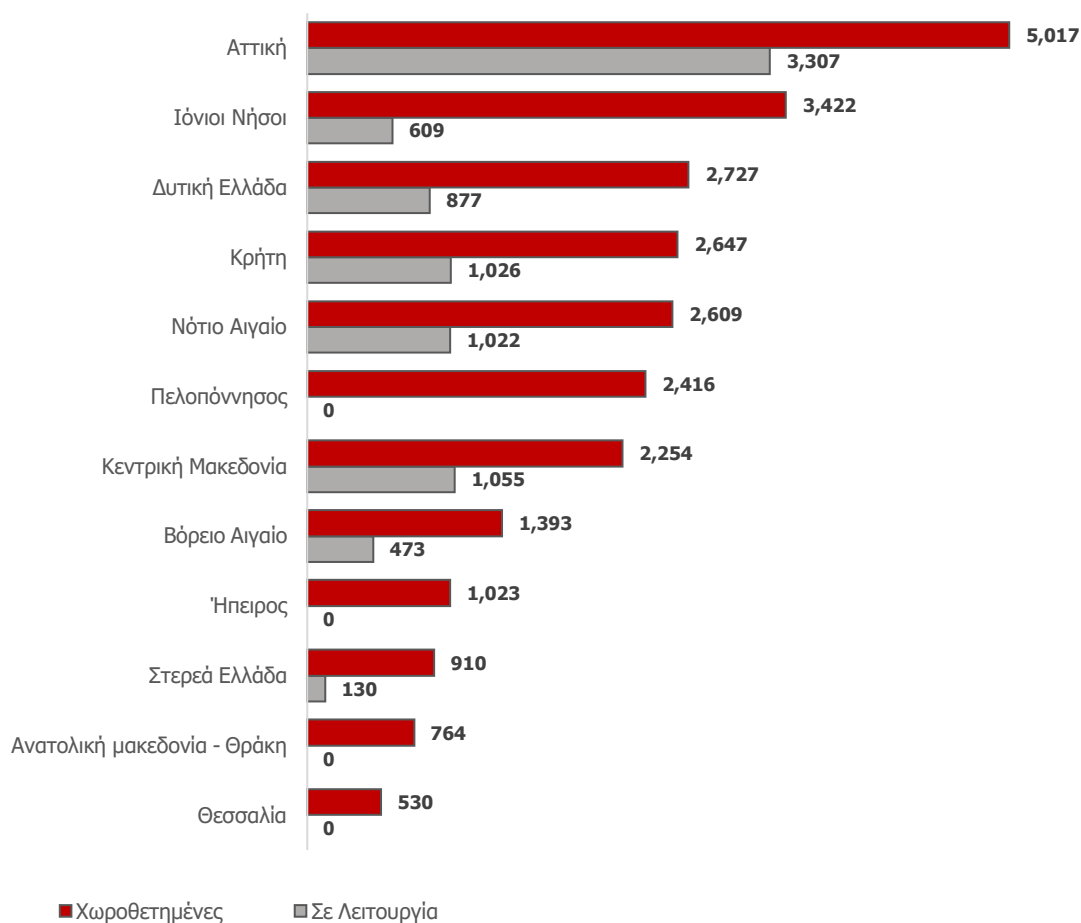
Οι εν ενεργεία τουριστικές εγκαταστάσεις αποτυπώνονται ανά περιφέρεια και είδος εγκατάστασης στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας III.14 Στοιχεία σχετικά με τους εν λειτουργία τουριστικούς λιμένες στην Ελλάδα

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΜΑΡΙΝΕΣ	ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ	ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ	ΞΕΝ/ΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ
Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	-	-	-	-	-
Αττικής	7	-	-	-	7
Βορείου Αιγαίου	2	-	-	-	2
Δυτικής Ελλάδας	4	-	-	-	4
Ηπείρου	-	-	-	-	0
Θεσσαλίας	-	-	-	-	0
Ιονίων Νήσων	1	-	-	-	1
Κεντρικής Μακεδονίας	3	3	-	-	6
Κρήτης	3	-	-	7	10
Νοτίου Αιγαίου	3	-	-	1	3
Πελοποννήσου	-	-	-	-	0
Στερεάς Ελλάδας	-	2	-	1	3
ΣΥΝΟΛΟ	23	5	0	9	37

Η Κρήτη κατατάσσεται στην πρώτη θέση με δέκα (10) εγκατεστημένες εν λειτουργία τουριστικές εγκαταστάσεις, με τις επτά (7) εξ αυτών να αποτελούν ξενοδοχειακούς λιμένες. Είναι αξιοσημείωτο μάλιστα πως οι εν λειτουργία ξενοδοχειακοί λιμένες σε ολόκληρη την Ελλάδα, στο σύνολο τους είναι εννέα (9), με την Κρήτη να διαθέτει το 78% των εν λειτουργία εγκαταστάσεων, κάνοντας έτσι ξεκάθαρη την υψηλή ζήτηση για θαλάσσιο τουρισμό σκαφών αναψυχής και ταυτόχρονα την χαμηλή προσφορά σε μαρίνες.

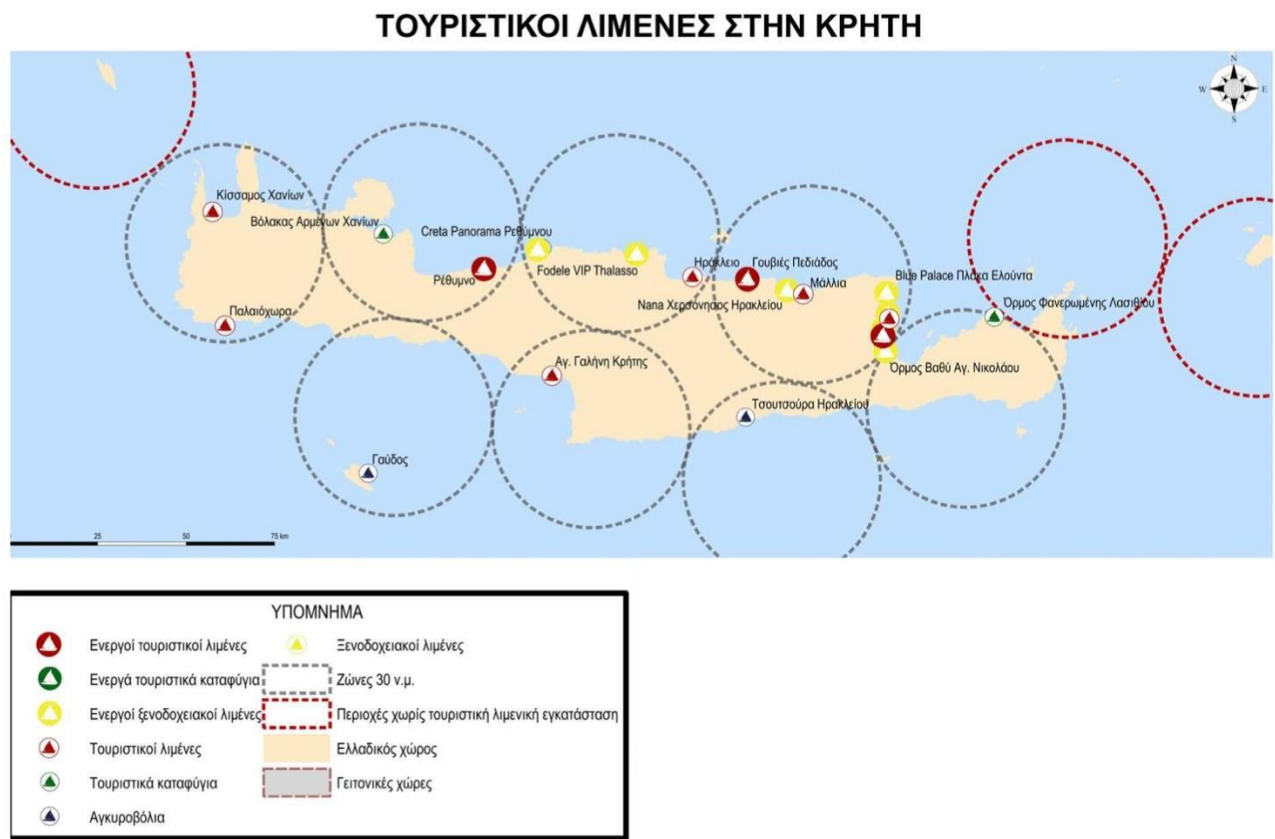
Σύμφωνα με το Υπουργείο Ταυτισμού και την Γενική Γραμματεία Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης, οι 168 χωρομετρημένες τουριστικές εγκαταστάσεις, παρέχουν 25.712 θέσεις ελλιμενισμού, την ώρα που οι εν ενεργεία, παρέχουν μόλις 8.500.



Σχήμα ΙΙΙ.44 Χωροθετημένες και εν λειτουργία θέσεις ελλιμενισμού στην Ελλάδα

Αξιοσημείωτο είναι το ποσοστό επί των εν λειτουργία θέσεων ελλιμενισμού που καταλαμβάνει η Αττική, ήτοι σχεδόν 40%, αλλά και το ποσοστό των εν λειτουργία θέσεων συγκριτικά με τις χωροθετημένες, ήτοι σχεδόν 66%. Και στα δύο αυτά ποσοστά η Αττική κατέχει τα ηνία για τα ελληνικά δεδομένα

Όσον αφορά τις τουριστικές εγκαταστάσεις στην Κρήτη, σύμφωνα με τη μελέτη της σχετικής μελέτης της διαΝΕΟσις, έχει ως εξής:



Εικόνα III.5 Τουριστικοί Λιμένες στην Κρήτη

Η Κρήτη διαθέτει σχετικά ικανοποιητικό δίκτυο χωροθετημένων τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων με αρκετές εξ αυτών να αφορούν ξενοδοχειακούς λιμένες. Ωστόσο η συντριπτική πλειοψηφία των χωροθετημένων εγκαταστάσεων δε βρίσκονται σε λειτουργία, με τους τουριστικούς λιμένες να πρωταγωνιστούν στο νησί.

Πίνακας III.15: Ξενοδοχειακοί Λιμένες στην Κρήτη

A/A	Θέση Ξενοδοχειακού Λιμένα
1	Creta Panorama Λιανός Καβός Πανορμός Ν. Ρεθύμνου
2	Ροβότο Ελούντα Κρήτη
3	Nava Χερσονήσος Ηρακλείου Κρήτης
4	«Μιραμπέλλο Αε» Άγιος Νικόλαος Ν.Λασιθίου Κρήτης
5	Fodele Vip Thalasso Όρμος Φοδελέ Ηρακλείου
6	Πλάκα Ελούντας
7	Βαθύ Δήμου Αγίου Νικολάου

Στο νομό Χανίων, παρότι υπάρχουν χωροθετημένες δύο (2) τουριστικές μαρίνες και ένα (1) τουριστικό καταφύγιο καμία εκ των τριών τουριστικών εγκαταστάσεων δεν βρίσκεται σε λειτουργία. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό το κενό της εν λόγω αγοράς στο νομό Χανίων.

ΟΦΕΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ

Όπως είναι αναμενόμενο, πέραν της άμεσης συνεισφοράς μίας τουριστικής μαρίνας/εγκατάστασης σε έναν τόπο και κατ' επέκταση σε μία οικονομία, εξίσου αποδοτικός είναι και ο έμμεσος αντίκτυπος που βάσει ελληνικών δεδομένων υπολογίζεται πως:

- κάθε ένα ευρώ (€1) ελλιμενισμού, δημιουργεί έσοδα πέντε ευρώ (€5) στην τοπική κοινωνία για έμμεσες υποστηρικτικές δραστηριότητες/υπηρεσίες σύμφωνα με την Ένωση Μαρίνων Ελλάδας, ενώ το ICOMIA εκτιμά πως το εν λόγω ποσό δύναται να φτάσει και τα δώδεκα ευρώ ((€10) ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους
- κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού οδηγούν στη δημιουργία τέσσερις (4) νέων άμεσων θέσεων εργασίας και σε ακόμη 40 θέσεων σε περιφερειακές επιχειρήσεις. Ο αριθμός των άμεσων θέσεων εργασίας που δημιουργούνται σύμφωνα με την Ένωση Μαρίνων Ελλάδας μπορεί να φτάσει και τις έξι (6), ενώ των έμμεσων μπορεί αγγίξει και τις 100 σύμφωνα με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Εάν συνυπολογιστεί και ο αριθμός των εργαζομένων ως πλήρωμα, οι άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας δύναται να ξεπεράσει και τις 200 για κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού.
- εξαιρετικά υψηλή είναι η συγκέντρωση δημοσίων εσόδων από τα υψηλά μισθώματα που καταβάλλουν στο Δημόσιο οι μαρίνες, από τους φόρους εισοδήματος των επιχειρήσεων που λειτουργούν τις μαρίνες, αλλά και από εκείνες που λειτουργούν μέσα και έξω από τις μαρίνες, από τις εργοδοτικές και ασφαλιστικές εισφορές των εργαζομένων και διάφορα άλλα τέλη που επιβαρύνουν τα σκάφη αναψυχής. Μόνο ο ΦΠΑ που αποδίδεται στο Δημόσιο από την παροχή υπηρεσιών προς τα σκάφη αναψυχής υπολογίζεται ότι ξεπερνά τα 100 εκατ. ευρώ ετησίως.

ΜΕΓΑΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

Σε αυτό το κεφάλαιο, γίνεται μία ανασκόπηση σημαντικών μαρίνων του κόσμου και του αντίκτυπου που δημιουργούν στους τόπους όπου εγκαθιδρύονται. Ως επί των πλείστων, έχουν επιλεγεί μαρίνες με όμοια χαρακτηριστικά με αυτά μίας εν δυνάμει μαρίνας στο νομό Χανίων, ούτως ώστε μέσω της ανάλυσης των πρώτων να επιτευχθεί μία εύστοχη διεξαγωγή συμπερασμάτων πρόβλεψης του αντίκτυπου που θα έχει η δεύτερη στο νομό Χανίων και εν γένει στην Κρήτη.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, μεταξύ άλλων υπάρχει το **Πόρτο Μαυροβούνιο**:

Το Μαυροβούνιο είναι ένας διάσημος τουριστικός προορισμός, με τουρίστες από όλο τον κόσμο να επισκέπτονται τη χώρα της νοτιοανατολικής Ευρώπης, κυρίως το καλοκαίρι. Είναι ένας δημοφιλής προορισμός για γιοτ και στεγάζει μία από τις μεγαλύτερες από άποψη μεγέθους και χωρητικότητας, και πιο δημοφιλείς μαρίνες στον κόσμο.

Το Porto Montenegro βρίσκεται στον κόλπο του Κότορ, ο οποίος προστατεύεται από την UNESCO. Έχει εξελιχθεί στην πιο δημοφιλή μαρίνα σκαφών αναψυχής στην Αδριατική και ίσως στην πιο σύγχρονη και άρτια εξοπλισμένη στην περιοχή της Μεσογείου. Διαθέτει 450 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μεγέθους 12-180 μέτρα και πολλές υπηρεσίες, τόσο συντήρησης και επισκευής, όσο και διασκέδασης και αναψυχής.

Το έργο του Porto Montenegro χρονολογείται από το 2007, όταν ο Peter Munk, Καναδός επιχειρηματίας γεννημένος στην Ουγγαρία, αγόρασε μια τοποθεσία στο Μαυροβούνιο για 23 εκατομμύρια ευρώ, με σκοπό την κατασκευή μιας μαρίνας superyacht που θα συναγωνιζόταν τους βασικούς τότε προορισμούς. Τοποθετημένο κοντά στην παράκτια πόλη του Τίνατ, η φιλοδοξία του Porto Montenegro ήταν να γίνει το λιμάνι για μερικά από τα μεγαλύτερα γιοτ του κόσμου, παρέχοντας στο πλήρωμά τους και στους ιδιοκτήτες τους υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες. Η ανάπτυξη περιελάμβανε επίσης την κατασκευή ενός ισχυρού οικοσυστήματος γύρω από τη μαρίνα με διαμερίσματα, εστιατόρια και ένα ξενοδοχείο 5*. Κατά τη διάρκεια πολλών ετών ανάπτυξής του, το Porto Montenegro τράβηξε τα βλέμματα νέων, έως το 2016 που πραγματοποιήθηκε η εξαγοράστηκε αυτού από την Investment Corporation of Dubai (ICD). Κατά τη διάρκεια μιας ιδιωτικής εκδήλωσης στο Monaco Yacht Show 2019, το Porto Montenegro ανακοίνωσε ότι επρόκειτο να επενδύσει πάνω από 500 εκατομμύρια ευρώ σε περαιτέρω ανάπτυξη και νέα έργα επί τόπου τα επόμενα 10 χρόνια.

Επί του παρόντος, το Porto Montenegro διαθέτει 450 θέσεις ελλιμενισμού (με δυνατότητα επέκτασης σε 850 θέσεις), εκ των οποίων ορισμένες απευθύνονται σε θαλαμηγούς, έως 250 μέτρα, προσφέροντας ποικίλες επιλογές ελλιμενισμού, βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες.

Ακόμη, οι υποδομές της Μαρίνας του Μαυροβουνίου τη δεδομένη χρονική στιγμή, περιλαμβάνουν:

- Περισσότερες από ογδόντα μονάδες (80) λιανικής πώλησης, εστίασης και ψυχαγωγίας
- Ξενοδοχείο πέντε αστέρων (5*) με πάνω από 130 πολυτελείς σουίτες και διαμερίσματα και τριακόσια ιδιόκτητα πολυτελή διαμερίσματα
- Ασφάλεια των εγκαταστάσεων καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας
- Παροχή τεχνικής υποστήριξης, καυσίμων και ηλεκτρισμού καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας
- Αθλητικό σύλλογο, γυμναστήρια και διάφορες θαλάσσιες δραστηριότητες

Πίνακας III.16 Αφίξεις τουριστών στο Μαυροβούνιο

ΑΦΙΞΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΟ ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΟ		
ΕΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
2004	188.000,00	
2005	272.000,00	45%
2006	378.000,00	39%
2007	984.000,00	160%
2008	1.031.000,00	5%
2009	1.044.000,00	1%
2010	1.088.000,00	4%
2011	1.201.000,00	10%
2012	1.264.000,00	5%
2013	1.324.000,00	5%
2014	1.350.000,00	2%
2015	1.560.000,00	16%
2016	1.662.000,00	7%
2017	1.877.000,00	13%
2018	2.077.000,00	11%
2019	2.510.000,00	21%
2020	351.000,00	-86%
2021	1.018.000,00	190%
2022	2.214.000,00	117%

Προσεχώς και μετά την ολοκλήρωση της εν δυνάμει επένδυσης θα 7.500 τ.μ. στον ήδη υφιστάμενο αποτελούμενα από 34 καταστήματα, 5 εστιατόρια και 6 χώροι για pop – up καταστήματα

Στον πίνακα αποτυπώνεται η εξέλιξη επί σειρά ετών σχετικά με τις αφίξεις τουριστών στο Μαυροβούνιο.

Είναι εμφανές πως κατά τις κομβικές χρονολογίες για τη Μαρίνα του Porto Montenegro, ήτοι το 2007(υλοποίηση) και 2019(ανακοίνωση και έναρξη επέκτασης), υπάρχει αποτύπωση στις αφίξεις τουριστών, μέσω έντονης αύξησης.

Το 2020 υπάρχει η αξιοσημείωτη μείωση του 83,2% των αφίξεων, η οποία ευθύνεται στην πανδημία του Covid-19.

Αξιοσημείωτη επίσης είναι η αργή ανάκαμψη στα επίπεδα του 2019, η οποία σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στον Ρωσοουκρανικό πόλεμο. Ενδεικτικά, κατά το 2019 οι καταγεγραμμένες αφίξεις των Ρώσων στο Μαυροβούνιο ανέρχονταν στις 384.689, την ώρα που κατά το 2022 ο αριθμός αυτός ήταν 169.726.

Τα οικονομικά στοιχεία είναι πολύ ενθαρρυντικά με μέση ετήσια αύξηση, από το 2006 έως το 2022 να ξεπερνάει το 4% την ώρα που ο μέσος ετήσιος πληθωρισμός υπολογίζεται στο 3,6% και το κατά κεφαλήν εισόδημα από € 4.425,7 έχει εκτοξευτεί στα € 9.893,5

Το Μαυροβούνιο είναι η 2^η ταχύτερα αναπτυσσόμενη ταξιδιωτική και τουριστική οικονομία στον κόσμο, ξεπερνώντας τη Βραζιλία, τη Ρωσία, την Ινδία και την Κίνα. Είναι επί του παρόντος 1η από 184 χώρες όσον αφορά την αύξηση του ΑΕΠ ταξιδιών και τουρισμού, με ετήσια πρόβλεψη αύξησης 8,8% για την περίοδο 2014–2024 (Nikčević & Škurić, 2021).

Όλες οι θέσεις για σκάφη κάτω των 30 μέτρων ήταν πλήρως κατειλημμένες, τόσο το καλοκαίρι του 2019 όσο και αυτό του 2022 και η συνολική πληρότητα του 2019 ήταν 11,5% υψηλότερη σε σύγκριση με το 2018. Τη χειμερινή περίοδο του 2019, κατεγράφη αύξηση 10,5% σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά.

Οι εκτιμήσεις του Χωροταξικού Σχεδίου για την Παράκτια Περιοχή του Μαυροβουνίου (SPCAM) από το 2018 δείχνουν ότι το 28,5 έως 30% του εθνικού ΑΕΠ παράγεται στην παράκτια περιοχή, δηλαδή στους έξι παράκτιους δήμους που αποτελούν το 11,5% της επικράτειας της χώρας με περίπου 24 % του συνολικού πληθυσμού (148.406 κάτοικοι σύμφωνα με την απογραφή του 2011). Περίπου το ένα πέμπτο της συνολικής απασχόλησης της χώρας σχετίζεται με οικονομικές δραστηριότητες στην παράκτια περιοχή, πράγμα που σημαίνει ότι ένας

εργαζόμενος παράγει περίπου 1,5 φορές υψηλότερο ΑΕΠ από το εθνικό επίπεδο. Η παράκτια περιοχή είναι επίσης το πιο ανεπτυγμένο τμήμα του Μαυροβουνίου: ο δείκτης ανάπτυξης σε πέντε από τους έξι δήμους της παράκτιας περιοχής είναι πάνω από το 125% του εθνικού μέσου όρου. Εξαίρεση αποτελεί ο δήμος Ulcinj, ο οποίος έχει δείκτη ανάπτυξης 75% του εθνικού μέσου όρου. Έως και το 2019 ήταν 1η από 184 χώρες όσον αφορά την αύξηση του ΑΕΠ ταξιδιών και τουρισμού, με ετήσια πρόβλεψη αύξησης 8,8% για το 2023-2024. Το Μαυροβούνιο έχει έναν από τους χαμηλότερους φορολογικούς συντελεστές εταιρικών και κεφαλαιουχικών κερδών στην Ευρώπη (9%), χαμηλούς φραγμούς εισόδου για νέες επιχειρήσεις, ασφαλή δικαιώματα ιδιοκτησίας και ανταγωνιστικό ως προς τις τιμές, μορφωμένο εργατικό δυναμικό (Sothebys, 2021).

Η συνολική συνεισφορά ταξιδιών και τουρισμού στο ΑΕΠ ήταν 25,5% για το 2021 και 30,8% για το 2019. (World travel tourism council, 2022).

Επιπλέον, η **Μαρίνα Γκράντε, Κάπρι:**

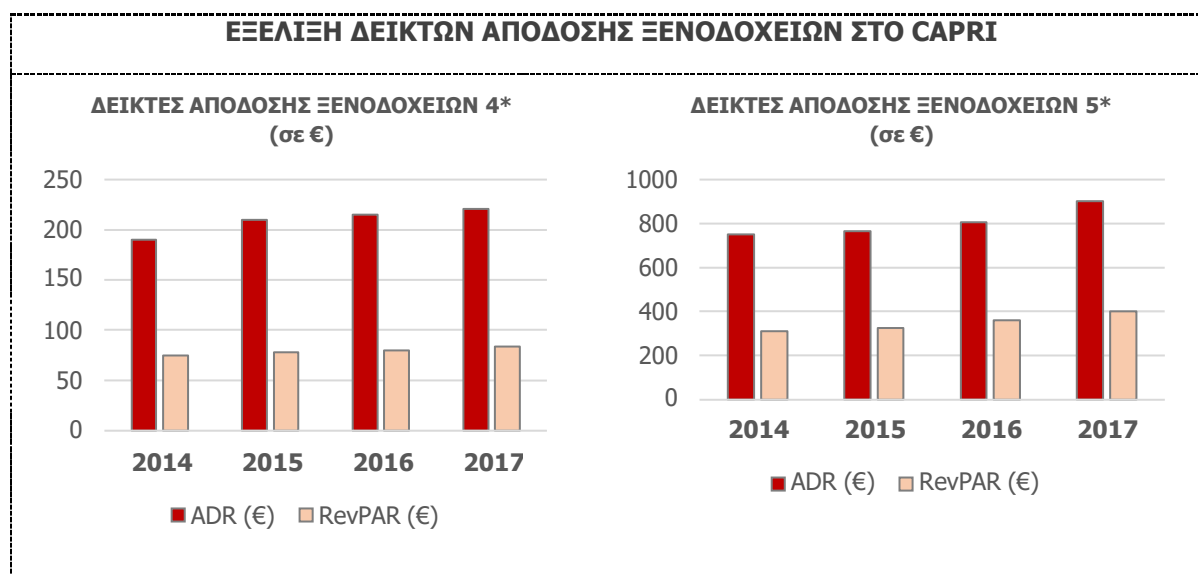
Ένας από τους παλαιότερους οικισμούς ψαράδων της Ιταλίας, η Marina Grande στο νησί Κάπρι είναι από τις ακριβότερες μαρίνες στον κόσμο, που επαναπροσδιορίζει την πολυτέλεια και την άνεση. Βρίσκεται κάτω από την κύρια πόλη και περικλείεται από εστιατόρια παγκόσμιας κλάσης και ξενοδοχεία 5* που προσφέρουν εκπληκτική θέα. Η μαρίνα διαθέτει περισσότερες από 300 θέσεις ελλιμενισμού που υποδέχονται σούπερ γιοτ μήκους έως 60 μέτρα.

Το χαρακτηριστικό του Capri είναι το τυπικό μοτίβο εποχικότητας που παρουσιάζει, με την περίοδο αιχμής να εκτείνεται από τα τέλη Ιουνίου έως τα τέλη Αυγούστου, την υψηλή περίοδο τον Μάιο, τον Ιούνιο και τον Σεπτέμβριο.

Το Capri είναι σαφώς ένας δημοφιλής τουριστικός προορισμός λόγω της γοητείας, της ιστορίας και της φυσικής του διαμόρφωσης. Παρ' όλα αυτά, το νησί περιορίζεται επί του παρόντος από την εποχικότητά του, η οποία είναι ουσιαστικά μια περίοδος επτά μηνών που βιώνει ένα υψηλό σημείο τον Ιούλιο και τον Αύγουστο με τα μέσα ετήσια επίπεδα πληρότητας να κυμαίνονται από 43% για ακίνητα τεσσάρων αστέρων (περίπου 75% εποχική πληρότητα) έως 47 % για ακίνητα πέντε αστέρων (περίπου 82% εποχιακή πληρότητα). Το Capri παραμένει μοναδικό και βρίσκεται ψηλά στις λίστες των τουριστών με «must see» προορισμούς.

Καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου 2006-16, οι περισσότεροι επισκέπτες των ξενοδοχείων στο Κάπρι ήταν διεθνούς καταγωγής. Κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης δεκαετίας, οι διανυκτερεύσεις αυτών αυξήθηκαν από το 60% της συνολικής αγοράς σε 68%. Ο υψηλός αριθμός των συγκεκριμένων επισκεπτών στην περιοχή μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι αυτή η περιοχή είναι ένας από τους κορυφαίους προορισμούς της Ιταλίας για διεθνείς ταξιδιώτες. Σε γενικές γραμμές, ο αριθμός των συνολικών διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχεία του νησιού παρουσίασε CAGR 1,3% κατά την περίοδο 2006-2016, από περίπου 470.000 το 2006 σε περίπου 535.000 το 2016. Σε σύγκριση με τα προαναφερθέντα στατιστικά λιμανιών γίνεται προφανές ότι μεγάλος αριθμός των αποβιβαζομένων ταξιδιωτών είναι καθημερινοί επισκέπτες, που περνούν μόνο λίγες ώρες στο νησί.

Τα παρακάτω γραφήματα συνοψίζουν τα σημαντικά λειτουργικά χαρακτηριστικά των ξενοδοχείων τεσσάρων και πέντε αστέρων αντίστοιχα στο Capri.



Εικόνα III.6 Δείκτες απόδοσης ξενοδοχειακών μονάδων στο Capri

Η αγορά των ξενοδοχείων τεσσάρων αστέρων παρουσιάζει σταθερή ανάπτυξη τόσο της μέσης ημερήσια τιμή (ADR) όσο και των εσόδων ανά διαθέσιμο δωμάτιο (RevPAR), αντίστοιχα σε 4,0% και 6,4%, ενώ η πληρότητα παρουσιάζει σταθερή αλλά αργή βελτίωση γύρω στο 2,3%. Αυτή η τάση πιθανότατα οφείλεται στην ανάπτυξη του κλάδου ενοικίασης καταλυμάτων από ιδιώτες, η οποία, επηρεάζοντας και την πληρότητα της αγοράς τεσσάρων αστέρων, συνεπάγεται αύξηση της ADR ως αμυντικής μεθόδου διατήρησης των εσόδων. Όσον αφορά τον ρυθμό του δείγματος των ξενοδοχείων πέντε αστέρων, η τάση είναι θετική και σε αυτή την περίπτωση. Η τετραετής πληρότητα και το μέσο ποσοστό παρουσίασαν CAGR 2,0% και 5,7% αντίστοιχα, οδηγώντας σε σωρευτική αύξηση των RevPAR κατά 7,8%. Αυτό το φαινόμενο θα μπορούσε να αποδοθεί στο γεγονός ότι οι περιορισμένες νέες προσθήκες στην τρέχουσα προσφορά, μαζί με τον αυξανόμενο αριθμό αφίξεων και διανυκτερεύσεων, βοηθούν τις υπάρχουσες ιδιοκτησίες να έχουν περισσότερο με υψηλότερα επίπεδα ADR.

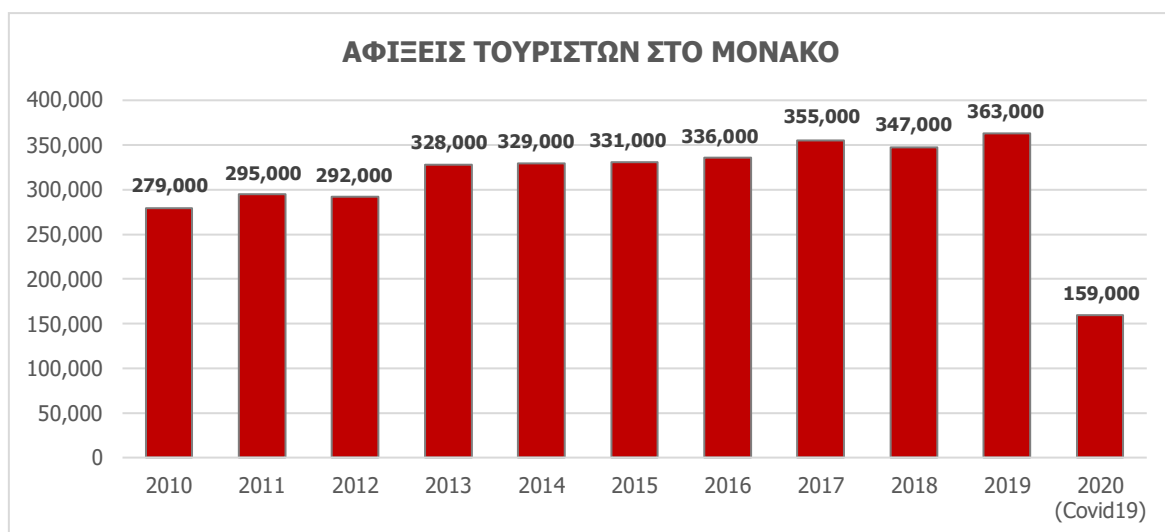
Ακόμη, **το Λιμάνι του Ηρακλή, Μονακό**: Το Μονακό είναι ένας πολυτελής τουριστικός προορισμός και το λιμάνι του Ηρακλή είναι προέκταση της πλούσιας εικόνας του. Το λιμάνι χρησιμοποιούνταν κάποτε για εμπόριο από Έλληνες και Ρωμαίους, ωστόσο, δεν ήταν καλά προστατευμένο από τους ανατολικούς ανέμους. Ως εκ τούτου, δύο προβλήτες ανεγέρθηκαν τον 20^ο αιώνα για να λυθεί αυτό το ζήτημα. Σε έναν φυσικό κόλπο στην άκρη ενός προγονικού βράχου, ο Ηρακλής είναι ένα λιμάνι με βαθιά ύδατα, το οποίο ερικλείεται από ξενοδοχεία πέντε αστέρων, θέρετρα, καζίνο, παμπ και κλαμπ. Η μαρίνα σκαφών αναψυχής διαθέτει 700 θέσεις ελλιμενισμού, συμπεριλαμβανομένων τριάντα (30) θέσεων για mega yachts μεγαλύτερα των ογδόντα (80) μέτρων. Όλες οι παραπάνω είναι εφοδιασμένες με παροχή γλυκού νερού και ηλεκτρισμού και με ποικίλες άλλες υπηρεσίες.

Χαρακτηριστικό της εν λόγω μαρίνας είναι η θέα που προσφέρουν οι προνομιακές της θέσεις στον παραλιακό δρόμο, όπου μία φορά το χρόνο λειτουργεί ως πίστα Formula 1. Στη μαρίνα του Ηρακλή όχι απλά δεν υπάρχει διαθεσιμότητα σε θέσεις ελλιμενισμού κατά τη διάρκεια του Grand Prix, αλλά είναι και εξαιρετικά δύσκολο για κάποιον να εξασφαλίσει μία θέση σε αυτήν ακόμη και χρόνια πριν, παρ' ότι για τις εν λόγω ημέρες οι τιμές των προνομιακών θέσεων εκτινάσσονται στα ύψη, φτάνοντας έως και τα 16.500 €/ημέρα (για γιοτ έως 60 μέτρα).

Πολλοί ιδιοκτήτες γιοτ συμμετέχουν επίσης στο μεγάλο Monaco Yacht Show που πραγματοποιείται κάθε Σεπτέμβρη. Ενδεικτικά, το 2021, η έκθεση Monaco Yacht Show περιείχε 101 superyachts, τα μισά από τα οποία κυκλοφόρησαν μεταξύ 2020 και 2021 και περιλάμβανε επίσης 37 παρουσιάσεις νέων σκαφών αναψυχής και δεκατέσσερα (14) superyachts μήκους άνω των 70 μέτρων. Συνολικά 19.000 επισκέπτες μπόρεσαν να θαυμάσουν την εν λόγω έκθεση.

Η γαλάζια οικονομία συνεισφέρει στη χώρας περίπου 4% του ΑΕΠ. Αρκετές χιλιάδες άτομα απασχολούνται στον κλάδο και αποφέρει έσοδα της τάξης των 180 εκατ. ευρώ περίπου (Notteboom & Haralambides, 2020).

Το παρακάτω διάγραμμα δείχνει τις αφίξεις των τουριστών στο Μονακό ετησίως (1995 – 2020) και ο πίνακας σε τιμές από το 2010-2020.



Εικόνα III.7 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών στο Μονακό

Επιπρόσθετα, η **OneOcean Port Vell, Βαρκελώνη**, Ισπανία: Το OneOcean Port Vell είναι μια πολυτελής μαρίνα διαμορφωμένη για τη φιλοξενία mega yachts, η οποία βρίσκεται σε ιδανική τοποθεσία στην καρδιά του κέντρου της πόλης, κοντά στη γειτονιά της Barceloneta και σε άλλους ελκυστικούς προορισμούς όπως η Las Ramblas, η Γοτθική Συνοικία και το Camp Nou. Κατασκευάστηκε αρχικά για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 και έκτοτε έχει αναβαθμιστεί. Διαθέτει 148 εγκαταστάσεις πρόσδεσης ή θέσεις ελλιμενισμού με βάθος 9 έως 14 μέτρα για να υποδέχεται superyachts μήκους έως 190 μέτρων. Η μαρίνα διαθέτει χώρους αναψυχής, διασκέδασης και άθλησης, με γνωστά νυχτερινά κέντρα και πολλά καταστήματα λιανικής. Μόνο στην πόλη της Βαρκελώνης, η Γαλάζια Οικονομία δημιουργεί απασχόληση για περίπου 15.000 άτομα και ετήσιο κύκλο εργασιών € 3.750 εκατομμυρίων ευρώ. Κατά μήκος της ακτογραμμής των 16 χιλιομέτρων, παράγεται το 4,3% του ΑΕΠ της πόλης και το λαμβάνει μέρος το 1,4% της απασχόλησης. Το Marina Port Vell, ως συντελεστής αυτού του επιχειρηματικού μοντέλου, και χάρη στη δραστηριότητά του, παράγει άμεσο κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο που, το 2019, συνέβαλε 180 εκατομμύρια ευρώ στο ΑΕΠ της πόλης και δημιούργησε 3,1 θέσεις εργασίας για κάθε θέση ελλιμενισμού που λειτουργεί από τη μαρίνα.

Τέλος, κάθε Οκτώβρη, η Marina Port Vell φιλοξένησε το Barcelona Boat Show, την κορυφαία έκθεση σκαφών αναψυχής στην Ισπανία. Πέρυσι 184 εκθέτες, 500 σκάφη και 51.236 επισκέπτες κατέλαβαν το Muelle de España του Port Vell για έξι (6) ημέρες, επιβεβαιώνοντας τον σημαντικό ρόλο της Marina Port Vell Barcelona ως από τις κορυφαίες εγκαταστάσεις ιστιοπλοΐας στη Νότια Ευρώπη.

Το οικονομικό αντίκτυπο στην πόλη της Βαρκελώνης χάρη στο Port Vell προβλέπεται ως αυξημένο όφελος εσόδων για την τοπική οικονομία από 50 σε 300 εκατομμύρια ευρώ ετησίως και δημιουργία τουλάχιστον 500 άμεσων θέσεων εργασίας. Σύμφωνα με την Ισπανική Ένωση Super Yachts, οι ιδιοκτήτες μεγάλων γιοτ και οι επισκέπτες τους ξοδεύουν τρεις φορές τη μέση δαπάνη του τυπικού θαλάσσιου τουρίστα και ξοδεύουν έξι φορές περισσότερα από τον μέσο όρο του χερσαίου τουρίστα. Οι εκτιμήσεις είναι ότι οι άνθρωποι που κάνουν yachting ξοδεύουν πάνω από 450 ευρώ την ημέρα σε προορισμούς όπως η Βαρκελώνη. Το Marina Port Vell οραματίζεται να προσελκύει καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου περισσότερα από 800 μεγάλα σκάφη και δεδομένου ότι τα περισσότερα σούπερ γιοτ έχουν τουλάχιστον έξι επιβάτες, η μαρίνα θα φιλοξενεί περίπου 4.800 άτομα με σημαντική αγοραστική δύναμη καθώς και το πλήρωμά τους (Martínez-Vázquez et al., 2022).

Οι παρακάτω πίνακες μας δείχνουν με ποσοτικά δεδομένα τη συνεισφορά των μαρίνων σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία από το 2018 μέχρι το 2020.

Πίνακας III.17: Συνεισφορά μεγάλων μαρίνων του κόσμου

	2018 -2019	2019 - 2020	2020 - 2021
Porto Montenegro	Αύξηση ετήσιας πληρότητας της μαρίνας κατά 11,5%	Έσοδα τουρισμού 1.264,8 εκατομμύρια δολάρια	Συνολική συνεισφορά τουρισμού στο Α.Ε.Π. 25,5%
Marina Grande	Αύξηση επισκεψιμότητας και εσόδων στο 8%	αύξηση επισκεψιμότητας και εσόδων στο 10%	μέσο ετήσιο επίπεδο πληρότητας 45%
Marina Port Vell	Συνεισφορά στο Α.Ε.Π. κατά 180 εκατομμύρια	30 εκατομμύρια ευρώ ετησίως στην οικονομία της Βαρκελώνης	50 σε 300 εκατομμύρια ευρώ ετησίως και δημιουργία 500 άμεσων θέσεων εργασίας
Port of Hercules	Αύξηση συνολικής επισκεψιμότητας κατά 4,6 %	πτώση λόγω Covid-19	Συνεισφορά στο Α.Ε.Π. της χώρας κατά 4%

IV. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

Από την παραπάνω μελέτη, επιλέγονται τα κάτωθι σημεία κλειδιά:

Εν γένει για τον τουρισμό:

- Κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών, ο ελληνικός τουρισμός θα έχει τη δυνατότητα να γίνει η κινητήρια δύναμη της ελληνικής οικονομίας, με την ελληνική εθνική τουριστική πολιτική να εστιάζεται κυρίως στην προσέλκυση τουριστών με υψηλή αγοραστική δύναμη.
- Αύξηση της ζήτησης για διακοπές παρατηρείται έντονα στην Κρήτη, με το ποσοστό των αφίξεων και διανυκτερεύσεων των αλλοδαπών τουριστών, το 2021 να είναι αυξημένο σε σχέση με το 2020, κατά 139,96% και 153,44%, αντίστοιχα. .
- Η πόλη των Χανίων αποτελεί μια από τις πλέον περιζήτητες τουριστικές περιοχές της Ελλάδας και ειδικότερα της Κρήτης, η οποία διατηρεί υψηλή πληρότητα καθ' όλη τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου.

Για τον Θαλάσσιο Τουρισμό

- Αναμένεται παγκοσμίως έντονη άνοδο του θαλάσσιου τουρισμού, με την Ελλάδα να διαθέτει ιδανικές συνθήκες για έναν πρωταγωνιστικό ρόλο.
- Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής – yachting διαθέτει ξεκάθαρο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα συγκριτικά με τον τουρισμό κρουαζιέρας που είναι οι κυριότερες μορφές θαλάσσιου τουρισμού
- Η Κρήτη, με την κομβική θέση που διαθέτει, παρά την έντονη κινητικότητα στις θαλάσσιες περιοχές τριγύρω της, δεν δέχεται την επισκεψιμότητα που θα αναμενόταν, αφού δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως ιδανικός υποδοχέας μεγάλων σκαφών
- Τα Χανιά δε διαθέτουν καμία εν λειτουργία τουριστική εγκατάσταση, με εξαίρεση το λιμάνι της Σούδας που μπορεί να λειτουργήσει ως σταθμός κρουαζιερόπλοιου (όχι σκαφών αναψυχής)

Για τα Σκάφη Αναψυχής

- Τα σκάφη αναψυχής θα πρωταγωνιστήσουν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού με την Ευρώπη αλλά και τη Μεσόγειο να αποτελούν είδη σημαντικούς πόλους έλξης
- Η αγορά των Superyachts μπορεί να χαρακτηριστεί ως μήλο της Έριδος κυρίως για τα κράτη της Μεσογείου (που διαθέτουν ευνοϊκότερες συνθήκες για μεγάλα σκάφη συγκριτικά με τη Βόρεια Ευρώπη), αφού αυτά αποτελούν ένα σημαντικό κομμάτι της πίτας του θαλάσσιου τουρισμού και η Ελλάδα δείχνει να προτιμάται ως προορισμός τους.

Για τις Τουριστικές Μαρίνες

- Αποτελούν αναπόσπαστη προϋπόθεση ανάπτυξης του τουρισμού σκαφών αναψυχής
- Η Ελλάδα διαθέτει προβληματικό δίκτυο μαρίνων, με εν λειτουργία μόλις 37 εκ των 168 χωροθετημένων
- Συμβάλλουν ενεργά τόσο στην οικονομική ανάπτυξη ενός τόπου, όσο και στην ποιοτική αναβάθμιση

Από τα παραπάνω σημεία κλειδιά, διεξάγονται δύο (2) βασικά συμπεράσματα:

- Η ανάγκη ανάπτυξης ενός εξελεγμένου δικτύου μαρίνων Πανελλαδικά, μέσω του οποίου θα δημιουργηθεί ένα συγκρότημα που θα ενισχύει την ανταλλαγή σκαφών αναψυχής, ενισχύοντας έτσι την ισοσκελή οικονομική ευημερία, καθιστώντας της Ελλάδα ανταγωνιστική στον εν λόγω κλάδο, σε θέση να διεκδικήσει μεγάλο μερίδιο της αναδυόμενης αγοράς. Οφείλει να σημειωθεί πως παρ' ότι τα δεδομένα για την προτίμηση της Ελλάδας ως προορισμό σκαφών αναψυχής είναι ενθαρρυντικά, αυτό προβλέπεται να μεταβάλλεται όσο το ελληνικό δίκτυο μένει στάσιμο την ώρα που αυτά των γειτονικών χωρών ενισχύονται και εκσυγχρονίζονται.
- Η ανάγκη για δημιουργία τουριστικής μαρίνας στα Χανιά της Κρήτης, μέσω της οποίας τα Χανιά θα καθίστανται προσβάσιμα και ελκυστικά προς τους τουρίστες σκαφών αναψυχής, καθιστώντας τα όχι μόνο ιδεατό προορισμό διακοπών, αλλά και ιδανική σύντομη ή ολιγόημερη στάση ταξιδιών από Ευρώπη προς Μέση Ανατολή και αντιστρόφως. Με αυτόν τον τρόπο θα επιτευχθεί η προσέλκυση τουριστών υψηλής αγοραστικής δύναμης, χωρίς να επηρεαστεί σε μεγάλο βαθμό η πληρότητα των διαθέσιμων κλινών. Ακόμη με τη δημιουργία τουριστικής μαρίνας στα Χανιά, η Κρήτη θα «ξεκλειδώσει» μία αγορά στόχο, ήτοι οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Πιο αναλυτικά, οι τουρίστες αμερικανικής προέλευσης, βρίσκονται στην πρώτη θέση σε ναυλώσεις ελληνικών πολυτελών σκαφών αναψυχής, τη στιγμή που η Αμερική βρίσκεται εκτός των δέκα (10) κύριων χωρών προέλευσης τουριστών στην Κρήτη. Επίσης, ίσως μέσω της εν λόγω δημιουργίας τα Χανιά ξεπεράσουν την έντονη εποχικότητα που παρουσιάζουν, αφού όπως αναλύθηκε παραπάνω, ο κλάδος των σκαφών αναψυχής χαρακτηρίζεται από εξαιρετική ανθεκτικότητα.

Η ανέγερση μίας τουριστικής μαρίνας στα Χανιά οφείλει να σημειωθεί πως αποτελεί μέρος του στρατηγικού σχεδιασμού για την κοινωνία των Χανίων, αφού κατά τη διάρκεια εκδήλωσης τον Δεκέμβριο του 2022 παρουσιάστηκε σχέδιο ανέγερσης υπερσύγχρονης μαρίνας χωρητικότητας 450 θέσεων ελλιμενισμού μέγιστου μήκους 60 μέτρων. Δεδομένου ότι το υφιστάμενο δίκτυο μαρίνων της Κρήτης αποτελείται από μικρής χωρητικότητας, κατά κύριο λόγω συντηρητικών προδιαγραφών μαρίνες (η μεγαλύτερη και πιο σύγχρονη είναι αυτή του Αγίου Νικόλα με χωρητικότητα έως 255 σκάφη) θα αποτελούσε κομβικό έργο η υλοποίηση της εν λόγω μαρίνας στα Χανιά για την αγορά της Κρήτης, αφού λόγω του μεγέθους της θα λειτουργούσε ως το κέντρο του υφιστάμενου δικτύου που θα πυροδοτούσε τη δημιουργία νέων μαρίνων και την περεταίρω ανάπτυξη του συγκροτήματος.

Για τη μέγιστη συνεισφορά, χρειάζεται:

1. Συνεργασία μεταξύ μαρίνων

Η συνεργασία μεταξύ των μαρίνων μπορεί να πραγματοποιηθεί σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο, ενισχύοντας παράλληλα πολλές κοινωνίες και οικονομίες, δημιουργώντας μια πιο ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη. Μέσω συνεργασίας, οι μαρίνες μπορούν να προσφέρουν στους πελάτες τους καλύτερες υπηρεσίες και υψηλότερα πρότυπα, και κυρίως να τους ενθαρρύνουν να ταξιδεύουν και να γνωρίζουν νέους τόπους. Η ύπαρξη ενός δικτύου επίσης, δίνει τη δυνατότητα στις μαρίνες να μαθαίνουν ο ένας από τον άλλον και να βελτιώνουν έτσι τις υπηρεσίες τους.

2. Σύνδεση ναυτικού και παράκτιου τουρισμού

Οι μαρίνες πρέπει να θεωρούνται και προορισμός αναψυχής εκτός από μέρος ελλιμενισμού. Μία από τις στρατηγικές για να παραμείνουν οι τουρίστες περισσότερο στη μαρίνα και στην παράκτια περιοχή είναι η δημιουργία γεφυρών σύνδεσης και σωστής ενημέρωση για τις διαθέσιμες υπηρεσίες, τις πολιτιστικές δραστηριότητες και τα τουριστικά αξιοθέατα της περιοχής.

3. Υπερνίκηση της εποχικότητας

Δεδομένης της φύσης του θαλάσσιου τουρισμού, η πλήρης καταπολέμηση της εποχικότητας, που μάλιστα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα του Μεσογειακού τουρισμού, κρίνεται αδύνατη. Για αυτό, η υπερνίκηση της εποχικότητας θα προκύψει μέσω δύο πυλώνων:

- Διεύρυνση τουριστικής περιόδου, μέσω προσφορών ελλιμενισμού κατά τους ανοιξιάτικους και φθινοπωρινούς μήνες, ώστε να ελέγχεται η χρονική και χωρική συγκέντρωση
- Κερδοφόρα εκμετάλλευση της τουριστικής μαρίνας και κατά τους χειμερινούς μήνες, μέσω ασφαλούς αποθήκευσης σκαφών και υπηρεσιών συντήρησης επισκευής σκαφών κατά τους χειμερινούς μήνες, ώστε να υπάρχει κερδοφορία καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

4. Ψηφιοποίηση

Μία μαρίνα φιλική στην τεχνολογία, προσελκύει τουρίστες αφού παρέχει ευκολότερα πληροφορίες και είναι πιο «εύκολη στη χρήση». Επίσης, σε ένα περιβάλλον, που όπως έγινε ξεκάθαρο καθ' όλη τη διάρκεια της εργασίας, πάσχει από προβλήματα καταγραφής και αποτύπωσης δεδομένων, είναι πολύ σημαντικό για την καλύτερη ανάπτυξη του κλάδου, να γίνονται βήματα προς την καταπολέμηση αυτού

V. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Agiomirgianakis, G. M., & Sfakianakis, G. (2016). Explaining Tourism Inflows in Greece: A Macroeconometric Approach. *International Journal of Economics and Finance*, 8(4), 192-197.

Archer, B., Cooper, C., & Ruhanen, L. (2012). The positive and negative impacts of tourism. In *Global tourism* (pp. 79-102). Routledge.

Βαγγέλας, Γ. & Πάλλης, Τ. (2021). Η Ανάπτυξη των Τουριστικών Λιμένων στην Ελλάδα. Διαθέσιμο στο: <https://www.dianeosis.org/2021/07/ena-neo-stratigiko-sxedio-gia-tin-anaptyksi-twn-toyristikwn-limenwn-stin-ellada/>

Chanin, O., Sriprasert, P., Abdul Rahman, H., & Don, M. S. (2015). Guidelines on halal tourism management in the andaman sea coast of thailand. *Journal of Economics, Business and Management*, 3(8), 791-794.

Chen, J., Balomenou, C., Nijkamp, P., Poulaki, P., & Lagos, D. (2016). The sustainability of yachting tourism: a case study on Greece. Διαθέσιμο στο: <http://hdl.handle.net/10419/174644>

Chen, J. M., & Nijkamp, P. (2018). Itinerary planning: Modelling cruise lines' lengths of stay in ports. *International Journal of Hospitality Management*, 73, 55-63.

Chua, B. L., Lee, S., Goh, B., & Han, H. (2015). Impacts of cruise service quality and price on vacationers' cruise experience: Moderating role of price sensitivity. *International Journal of Hospitality Management*, 44, 131-145.

Corres, A. J. (2007). Greek Maritime Policy and the discreet role of shipowners' associations. *Research in Transportation Economics*, 21, 221-255.

Cruise Lines International Association. (2020) State of the Cruise Industry Outlook; Cruise Line International Association: Brussels, Belgium, 2020; pp. 1-25. Διαθέσιμο στο: <https://cruising.org/news-and-research/research/2019/december/state-of-the-cruise-industry-outlook-2020>

David Mc A, B. (2015). Exploring cruise passengers' demographics, experience, and satisfaction with cruising the western Caribbean. *International Journal of Tourism & Hospitality Reviews*, 1(1), 23-31.

Diakomihalis, M. N. (2007). Greek maritime tourism: evolution, structures and prospects. *Research in Transportation Economics*, 21, 419-455.

Diakomihalis, M. N., & Lagos, D. G. (2011). An empirical approach to coastal leisure shipping in Greece and an assessment of its economic contribution. *Tourism Economics*, 17(2), 437-456.

Dimou, I., & Vandorou, V. (2018, October). Yacht tourism in Greece: current issues and prospects for development. In *Conference Proceedings TOURMAN "In search of excellence in tourism, travel & hospitality"* Rhodes, Greece (pp. 25-28).

Dubai travel tourism council (2022). How marine tourism supports wider tourism in Dubai. Διαθέσιμο στο: <https://www.dwtc.com/en/industry-insights/how-marine-tourism-supports-wider-tourism-in-dubai/>

Ebarvia, M. C. M. (2016). Economic assessment of oceans for sustainable blue economy development. *Journal of Ocean and Coastal Economics*, 2(2), 7.

Ecorys (2016). Study on specific challenges for a sustainable development of coastal and maritime tourism in Europe. Διαθέσιμο στο: http://publications.europa.eu/resource/cellar/ab0bfa73-9ad1-11e6-868c-01aa75ed71a1.0001.01/DOC_1

Eurostat. Διαθέσιμο στο: https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/mar_pa_qm_it/default/table?lang=en

Fava, N., & Palou Rubio, S. (2017). From Barcelona: The Pearl of the Mediterranean to Bye Bye Barcelona: Urban Movement and Tourism Management in a Mediterranean City. *Tourism in the City: Towards an Integrative Agenda on Urban Tourism*, 285-295.

Gifford, E., McKelvey, M., & Saemundsson, R. (2021). The evolution of knowledge-intensive innovation ecosystems: co-evolving entrepreneurial activity and innovation policy in the West Swedish maritime system. *Industry and Innovation*, 28(5), 651-676.

Göymen, K. (2000). Tourism and governance in Turkey. *Annals of Tourism Research*, 27(4), 1025-1048.

Guo, Y., Jiang, J., & Li, S. (2019). A sustainable tourism policy research review. *Sustainability*, 11(11), 3187.

Hall, C. M. (2001). Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?. *Ocean & coastal management*, 44(9-10), 601-618.

Hall, C. M., & Page, S. J. (2014). *The geography of tourism and recreation: Environment, place and space*. Routledge.

Hoegh-Guldberg, O., Pendleton, L., & Kaup, A. (2019). People and the changing nature of coral reefs. *Regional Studies in Marine Science*, 30, 100699.

Ignatiev, P. (2020). THE UNITED ARAB EMIRATES: WHAT IS BEHIND ECONOMIC MIRACLE?. *Actual Problems of International Relations*, 1(145), 4-16.

Ioannidis, S. (2019). An overview of Yachting Tourism and its role in the development of coastal areas of Croatia. *Journal of Hospitality and Tourism Issues*, 1(1), 30-43.

Kang, J. (2020). Identifying antecedents and consequences of well-being: The case of cruise passengers. *Tourism Management Perspectives*, 33, 100609.

Könnölä, K., Kangas, K., Seppälä, K., Mäkelä, M., & Lehtonen, T. (2020). Considering sustainability in cruise vessel design and construction based on existing sustainability certification systems. *Journal of Cleaner Production*, 259, 120763.

- Lam González, Y. E., de León Ledesma, J., & León González, C. J. (2015). European nautical tourists: Exploring destination image perceptions. *Tourism and hospitality management*, 21(1), 33-49.
- Lazarus, E. D., & Ziros, L. A. (2021). Yachts and marinas as hotspots of coastal risk. *Anthropocene Coasts*, 4(1), 61-76.
- Li, X., & Petrick, J. F. (2008). Examining the antecedents of brand loyalty from an investment model perspective. *Journal of Travel Research*, 47(1), 25-34.
- Li, H., Zhang, P., & Tong, H. (2020). The labor market of Chinese cruise seafarers: Demand, opportunities, and challenges. *Maritime Technology and Research*, 2(4), 243-259.
- Marina Port Vell. Marina Port Vell Barcelona travels to the main international trade fairs of the season. Διαθέσιμο στο: <https://www.marinaportvell.com/articles/marina-port-vell-barcelona-travels-to-the-main-international-trade-fairs-of-the-season/>
- Martínez-Vázquez, R. M., de Pablo Valenciano, J., & Milán-García, J. (2022). Impact Analysis of Marinas on Nautical Tourism in Andalusia. *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(6), 780.
- McKercher, B. (1993). Some fundamental truths about tourism: Understanding tourism's social and environmental impacts. *Journal of sustainable tourism*, 1(1), 6-16.
- Menegaki, A., Agiomirgianakis, G., & Arvanitaki, E. (2019). THE TOURISM SECTOR IN GREECE: A SOCIOLOGICAL PERSPECTIVE AND REVIEW. *tourismos*, 14(1), 67-95.
- Michael, N., Reisinger, Y., & Hayes, J. P. (2019). The UAE's tourism competitiveness: A business perspective. *Tourism Management Perspectives*, 30, 53-64.
- Mikulić, J., Krešić, D., & Kožić, I. (2015). Critical factors of the maritime yachting tourism experience: An impact-asymmetry analysis of principal components. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 32(sup1), S30-S41.
- Miller, M. L. (1993). The rise of coastal and marine tourism. *Ocean & Coastal Management*, 20(3), 181-199.
- Nelson, K. M., Partelow, S., & Schlüter, A. (2019). Nudging tourists to donate for conservation: Experimental evidence on soliciting voluntary contributions for coastal management. *Journal of environmental management*, 237, 30-43.
- Nikčević, J., & Škurić, M. (2021). A contribution to the sustainable development of maritime transport in the context of blue economy: The Case of Montenegro. *Sustainability*, 13(6), 3079.
- Notteboom, T. E., & Haralambides, H. E. (2020). Port management and governance in a post-COVID-19 era: quo vadis?. *Maritime Economics & Logistics*, 22, 329-352.
- Papathanassis, A. (2020). The growth and development of the cruise sector: a perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 130-135.

Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας (ΞΕΕ)

Έρευνα «Ο Τουρισμός στην Δυτική Κρήτη μέσω των Διεθνών Αεροπορικών Αφίξεων», CIHEAM M.A.I.X. 2021

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ)

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Fraport Greece

Τράπεζα της Ελλάδος (ΤΤΕ)

Πολυτεχνείο Κρήτης

Papathanassis, A., & Beckmann, I. (2011). Assessing the 'poverty of cruise theory' hypothesis. *Annals of Tourism Research*, 38(1), 153-174.

Pardali, A., & Giantsi, T. (2018). The Formation of Maritime Tourism (Yachting) Cluster as a Vehicle for Competitiveness Improvement: The Greek Case. *International Journal of Research in Tourism and Hospitality*, 1(1), 64-74.

Pellegrini, M., Guzzini, A., & Saccani, C. (2022). Techno-economic assessment of the innovative ejectors plant technology for sediment management in harbours. *Journal of Soils and Sediments*, 22(11), 2844-2852.

[Poinelli, E., Reitano, C. & Papadimitriou, P. \(2018\). HVS In Focus: Capri Island, Italy. Διαθέσιμο στο: https://www.hospitalitynet.org/opinion/4087667.html#void](https://www.hospitalitynet.org/opinion/4087667.html#void)

Renaud, L. (2020). Reconsidering global mobility—distancing from mass cruise tourism in the aftermath of COVID-19. *Tourism Geographies*, 22(3), 679-689.

Russo Krauss, G. (2019). Capri's Touristification. A Millennial Cultural Landscape Reinvented by Luxury Tourism. *Heritage*, 2(2), 1509-1529.

Sariisik, M., Turkay, O., & Akova, O. (2011). How to manage yacht tourism in Turkey: A swot analysis and related strategies. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 24, 1014-1025.

Spalding, M., Burke, L., Wood, S. A., Ashpole, J., Hutchison, J., & Zu Ermgassen, P. (2017). Mapping the global value and distribution of coral reef tourism. *Marine Policy*, 82, 104-113.

Stryzhak, O., Akhmedova, O., & Aldoshyna, M. (2020). The prospects of the marine and coastal tourism development in Ukraine. In *E3S Web of Conferences* (Vol. 153, p. 03009). EDP Sciences.

Sanz-Blas, S., Buzova, D., & Schlesinger, W. (2019). The sustainability of cruise tourism onshore: The impact of crowding on visitors' satisfaction. *Sustainability*, 11(6), 1510.

Tegar, D., & Gurning, R. O. S. (2018). Development of marine and coastal tourism based on blue economy. *International Journal of Marine Engineering Innovation and Research*, 2(2).

Timur, S., & Getz, D. (2009). Sustainable tourism development: How do destination stakeholders perceive sustainable urban tourism?. *Sustainable Development*, 17(4), 220-232.

Voyer, M., Barclay, K., McIlgorm, A., & Mazur, N. (2017). Connections or conflict? A social and economic analysis of the interconnections between the professional fishing industry, recreational fishing and marine tourism in coastal communities in NSW, Australia. *Marine Policy*, 76, 114-121.

Weatherdon, L. V., Magnan, A. K., Rogers, A. D., Sumaila, U. R., & Cheung, W. W. (2016). Observed and projected impacts of climate change on marine fisheries, aquaculture, coastal tourism, and human health: an update. *Frontiers in Marine Science*, 3, 48.

Wirakusuma, R. M., & Supriatna, U. (2019, June). Tourism Activities Development in Southern Coastal Province of West Java. In 3rd International Seminar on Tourism (ISOT 2018) (pp. 247-250). Atlantis Press.

Research and Markets (2023). Global Yacht Charters Market Report 2023: Growing Tourism Industry is Expected to Propel the Sector. Διαθέσιμο στο: https://www.researchandmarkets.com/reports/5783083/yacht-charters-global-market-report?utm_source=CI&utm_medium=PressRelease&utm_code=k8jlgf&utm_campaign=1846109+-+Global+Yacht+Charters+Market+Report+2023%3a+Growing+Tourism+Industry+is+Expected+to+Propel+the+Sector&utm_exec=jamu273prd#product--toc

Sothebys (2021). Porto Montenegro, now officially the World's Best Superyacht Marina, catering to the global jet set. διαθέσιμο στο: <https://sothebysrealty.me/blog/porto-montenegro-official-world-best-marina/>

Worlddata.info. Διαθέσιμο στο: <https://www.worlddata.info/europe/monaco/tourism.php>

World travel tourism council (2022). MONTENEGRO 2022 Annual Research: Key Highlights. Διαθέσιμο στο: https://wttc.org/DesktopModules/MVC/FactSheets/pdf/704/164_20220613164911_Montenegro2022_.pdf

Yoon, Y., & Cha, K. C. (2020). A qualitative review of cruise service quality: Case studies from Asia. *Sustainability*, 12(19), 8073.

Monstat (<https://www.monstat.org/eng/>)

<https://china-cee.eu/2018/04/30/montenegro-economy-briefing-tourism-and-its-implications-on-the-economy-of-montenegro/>

<https://data.worldbank.org/country/montenegro>

<https://www.worlddata.info/europe/monaco/tourism.php>