



**Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου**  
**Σχολή Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών**  
**Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων**

**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών**  
**«Διακυβέρνηση και Δημόσιες Πολιτικές»**

**Συντάκτης: ΜΑΓΚΑΝΑΡΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ**  
**Επιβλέπων Καθηγητής: ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΥΡΡΟΣ**



**Κόρινθος, Σεπτέμβριος 2017**

**Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου**  
**Σχολή Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών**  
**Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων**

**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών**  
**«Διακυβέρνηση και Δημόσιες Πολιτικές»**

**Συντάκτης: ΜΑΓΚΑΝΑΡΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ**  
**Επιβλέπων Καθηγητής: ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ ΠΥΡΡΟΣ**



**Κόρινθος, Σεπτέμβριος 2017**

**University of Peloponnese**  
**Faculty of Social and Political Sciences**  
**Department of Political Studies and International Relations**

**Master Program in**  
**«“Governance and Public Policies” »**

**Author: MAGANARIS EMMANOUIL**

**Supervisor: PAPADIMITRIOU PYRROS**



**Corinth, September 2017**

# “ Ο Τομέας του Θαλάσσιου Περιηγητικού Τουρισμού

## Η Συμβολή του στην Ελληνική Οικονομία

### Η Δυνατότητα Περαιτέρω Ανάπτυξης ”

**Σημαντικοί Όροι:** Χωροταξικός Σχεδιασμός, Κρατικές Ενισχύσεις, Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής, Τέλος Ακινήσιας Σκάφους Αναψυχής, Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς.

### Περίληψη

Στόχος της εργασίας είναι η καταγραφή των βασικών στοιχείων σχετικά με το μέγεθος και την εξέλιξη του θαλάσσιου περιηγητικού τουρισμού (γιώτινγκ) και βάση των στοιχείων αυτών, η εκτίμηση «της δυνατότητας περαιτέρω ανόδου του γιώτινγκ στην Ελλάδα».

Στην ανάλυση της παρούσας εργασίας, γίνεται διερεύνηση στο μέγεθος και την εξέλιξη του Θαλάσσιου Περιηγητικού Τουρισμού στην Ελλάδα. Ιδιαίτερα εντοπίζεται:

- Το μέγεθος των βασικών στοιχείων του κλάδου, που είναι οι τουριστικοί λιμένες, καθώς και τα σκάφη αναψυχής.
- Το επίπεδο του ανταγωνισμού που αντιμετωπίζει το ελληνικό γιώτινγκ, καθώς τα προβλήματα και τα αίτια που δυσχεραίνουν την ανταγωνιστική του θέση.
- Το νομικό πλαίσιο που διέπει τα σκάφη αναψυχής, η διαδικασία αδειοδότησης των τουριστικών λιμένων, το καθεστώς ενισχύσεων και χρηματοδοτήσεων.
- Οι Δημόσιες Πολιτικές, ιδιαίτερα το φορολογικό καθεστώς και οι επιπτώσεις που επιφέρουν στην ανταγωνιστικότητα και την άνοδο του γιώτινγκ.
- Τα στοιχεία του εσωτερικού περιβάλλοντος (ισχυρά σημεία και αδυναμίες), καθώς και τα στοιχεία του εξωτερικού περιβάλλοντος (ευκαιρίες και απειλές).

Με βάση αυτά, καταγράφεται μια πρόταση, επί των πολιτικών και δράσεων, η εφαρμογή της οποίας μπορεί να ωθήσει στην ανοδική και ανταγωνιστική πορεία του κλάδου.

“The sector of marine yachting  
Its contribution to the Greek economy  
Its potential for further development”

**Keywords:** Spatial Planning, Grants, Zones of Recreational Maritime Yachting, Immobility Charges, Community Support Framework (CSF), National Strategic Reference Framework (NSRF).

### **Abstract**

The aim of the thesis is to record the basic data relating to the size and the development of marine tourism (yachting) in Greece and the assessment of the potential for further growth in this sector, according to the analysis and study of this data.

Analyzing the present study, we assess the size and growth of Maritime Tourism in Greece.

We specifically trace:

- The size of the basic components of the sector, which comprises of yachting ports, as well as recreational crafts.
- The level of competition that Greek yachting faces, as well as the problems and causes that limit its competitiveness.
- The legal framework pertaining to recreational yachts, the licensing procedure for yachting ports and the public scheme of investment incentives and financing for the sector.
- Public policies, especially regarding its tax regime and their impact on competitiveness and the growth of yachting,
- The elements pertaining to the national market conditions (strengths and weaknesses), as well as the elements of the foreign markets (opportunities and threats).

Based on the above, a proposal is presentment on needed policies and actions, the implementation of which could lead to further growth and competitiveness in the sector.

## Περιεχόμενα

Περίληψη .....	
Abstract.....	
<b>Κατάλογος Πινάκων.....</b>	
<b>Κατάλογος Διαγραμμάτων .....</b>	
<b>ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ .....</b>	<b>1</b>
1.1 Εισαγωγή - Αντικείμενο της Εργασίας .....	1
1.2 Εννοιολογικές Προσεγγίσεις .....	2
1.3 Οι Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού .....	3
1.4 Γενικά στοιχεία Τουρισμού – Θέση της Χώρας στον ευρύτερο Τουριστικό Χάρτη.....	3
1.5 Η Συμβολή του Τουρισμού στην Οικονομία.....	6
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2.....</b>	<b>9</b>
<b>ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ .....</b>	<b>9</b>
2.1 Εισαγωγή .....	9
2.2 Ο Θαλάσσιος Περιηγητικός Τουρισμός (Yachting).....	9
2.3 Στοιχεία των Σκαφών Αναψυχής.....	10
2.4 Στοιχεία των Μαρίνων στην Ελλάδα .....	13

2.5 Οι Εταιρίες Διαχείρισης Μαρίνων και Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών .....	16
2.6 Ο Ανταγωνισμός - Μέγεθος του κλάδου σε χώρες της Μεσογείου και της Ευρώπης.....	17

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....20**

#### **ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΔΙΕΠΗ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ**

### **ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....20**

3.1 Εισαγωγή .....	20
3.2 Θεωρητικό Πλαίσιο – Προβλέψεις Αναπτυξιακού Σχεδιασμού.....	20
3.3 Νομικό Πλαίσιο που Διέπει τα Σκάφη Αναψυχής .....	23
3.4 Νομικό Πλαίσιο Αδειοδοτήσεων Τουριστικών Λιμένων .....	27

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.....30**

#### **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗΣ ΑΝΟΔΟΥ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....30**

4.1 Εισαγωγή .....	30
4.2 Ανάλυση Εσωτερικού και Εξωτερικού Περιβάλλοντος (SWOT) .....	30
4.2.1. Ισχυρά Σημεία (Strengths) .....	31
4.2.2. Αδυναμίες (Weaknesses) .....	31
4.2.3. Ευκαιρίες (Opportunities) .....	33
4.2.4. Απειλές (Threats) .....	33
4.3 Κοινωνική και Οικονομική Σκοπιμότητα Ανάπτυξης του ΘΠΤ .....	34

4.4 Εκτίμηση των Δυνατοτήτων και του προσδοκώμενου οφέλους από την περαιτέρω ανάπτυξη του Yachting.....	35
<b>Όπως έχει αναλυθεί στο κεφάλαιο αυτό, η Ελλάδα διαθέτει τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα, για την επίτευξη των ανωτέρω προσεγγίσεων.....</b>	<b>38</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.....</b>	<b>39</b>
<b>ΟΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....</b>	<b>39</b>
5.1 Εισαγωγή .....	39
5.2 Δημόσιες Πολιτικές και Κρατικές Ενισχύσεις.....	39
5.3 Αξιολόγηση της Αποτελεσματικότητας των Δημόσιων Πολιτικών .....	42
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....</b>	<b>45</b>
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>45</b>
6.1 Συμπεράσματα – Πρόταση Συντάκτη .....	45



## **Κατάλογος Πινάκων**

1.1 Βασικά Μεγέθη Τουριστικής Αγοράς στην Ευρώπη	4
1.2 Συμβολή του Τουρισμού στο ΑΕΠ (εκατ. €)	7
2.1 Μαρίνες σε Λειτουργία στην Ελλάδα	14
2.2 Θέσεις Ελλιμενισμού - Ακτογραμμή & Δείκτες σε Μεσογειακές Χώρες	18
2.2 Θέσεις Ελλιμενισμού - Ακτογραμμή & Δείκτες σε Μεσογειακές Χώρες	19
3.1. Φορολογικές Επιβαρύνσεις των Σκαφών Αναψυχής	26

## **Κατάλογος Διαγραμμάτων**

1.1 : Αριθμός Διανυκτερεύσεων ανά Κλίνη σε Χώρες της Ευρώπης το 2015	6
2.1: Θέσεις Ελλιμενισμού σε Μαρίνες Μεσογειακών Χωρών ως προς Μήκος Ακτογραμμής	19

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

### 1.1 Εισαγωγή - Αντικείμενο της Εργασίας

Στόχος της εργασίας είναι ο εντοπισμός και η αποτύπωση των αδυναμιών και των δυνατοτήτων που παρέχονται και καθορίζουν τις προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του Θαλάσσιου Περιηγητικού Τουρισμού (ΘΠΤ). Για την υλοποίηση του έργου απαιτείται η καταγραφή του μεγέθους και της εξέλιξης του κλάδου στην Ελλάδα, το επίπεδο ανταγωνισμού κυρίως στο χώρο της Νότιας Ευρώπης – Μεσογείου, τα ειδικότερα χαρακτηριστικά που επηρεάζουν την προσφορά και την ζήτηση των υπηρεσιών. Θα προσδιορισθεί το μέγεθος και η επάρκεια των υφιστάμενων υποδομών, το πλαίσιο των δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί και καθορίζουν το μέγεθος και τη δυναμικότητα του κλάδου. Θα διερευνηθεί η επάρκεια και ευελιξία του νομικού πλαισίου, οι δημόσιες (εθνικές και ευρωπαϊκές) πολιτικές που διαμορφώνουν τις συνθήκες ανάπτυξης του κλάδου. Θα προσδιορισθούν τα εν δυνάμει χρηματοδοτικά εργαλεία, για την χρηματοδότηση τόσο των υποδομών όσο και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται. Τελικά, με βάση τα συλλεγμένα στοιχεία θα γίνει εκτίμηση των πιθανών αδυναμιών και των αναπτυξιακών δυνατοτήτων του τομέα, καθώς των κινδύνων και ευκαιριών που συντελούν στην περαιτέρω ανάπτυξη του ΘΠΤ.

Για την υλοποίηση του έργου θα διερευνηθούν στοιχεία βιβλιογραφίας - επιστημονικά συγγράμματα, άρθρα από επιστημονικά περιοδικά και εφημερίδες, στοιχεία από το διαδίκτυο, επίσημα στατιστικά και λοιπά στοιχεία από βάσεις δεδομένων, που θα προσδιορίσουν τις βασικές παραμέτρους της εξάπλωσης και της δυναμικότητας του ΘΠΤ. Ιδιαίτερος θα αναλυθούν τα στοιχεία που καθορίζουν το μέγεθος και την εξέλιξή του τομέα την περίοδο 2007- 2016.

Τέλος θα διατυπωθεί από τον συντάκτη άποψη επί των υφισταμένων δημόσιων πολιτικών και των ενεργειών που θα επιτρέψουν την περαιτέρω εξέλιξη του Θαλάσσιου Περιηγητικού Τουρισμού στην Ελλάδα.

## 1.2 Εννοιολογικές Προσεγγίσεις

Η λέξη «τουρίστας» εμφανίζεται για πρώτη φορά στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα στο Ηνωμένο Βασίλειο (Βαρβαρέσος, 2013), και αναφερόταν στους νεαρούς Άγγλους ευγενείς που για λόγους κοινωνικού status και αναψυχής πραγματοποιούσαν τη «μεγάλη περιήγηση της Γαλλίας» (grand tour).

Τον 20<sup>ο</sup> αιώνα ο τουρισμός μετατρέπεται από αγαθό πολυτελείας σε κοινότοπο αγαθό, επικρατούν τα ποιοτικά κριτήρια, ενώ τα τελευταία 30 χρόνια σε διεθνές επίπεδο χαρακτηρίζεται από τη μαζικότητα, αλλά σταδιακά και από τη διαφοροποίησή του. Στην Ελλάδα από την δεκαετία του 1980 κυριαρχεί ο μαζικός τουρισμός με επικέντρωση στη μεταφορά, τη διαμονή και το φαγητό των τουριστών, εστιασμένος στον ήλιο και τη θάλασσα.

Ο μαζικός τουρισμός είναι αυτός που απευθύνεται σε ένα ευρύ τουριστικό κοινό, διαμορφώνεται και διεκπεραιώνεται με οργανωμένο τρόπο από τουριστικούς φορείς και επιχειρήσεις και συνδέεται με τις εκάστοτε κυρίαρχες μορφές τουρισμού. Επιφέρει αρκετές αρνητικές επιπτώσεις στο χώρο υποδοχής (ΚΕΠΕ, 2016), τόσο στην τοπική κοινωνία, όσο και στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, που οξύνονται από την έντονη εποχικότητα που παρουσιάζει.

Ως εναλλακτικές μορφές τουρισμού, ορίζονται τα σύνθετα τουριστικά προϊόντα που ανταποκρίνονται σε ειδικά ενδιαφέροντα εξειδικευόμενα ανάλογα με τις ιδιαίτερες ανάγκες και προτιμήσεις των τουριστών, χαρακτηριζόμενα από δυναμική ζήτηση. Αν και οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού θεωρούνται σύγχρονες μορφές, πλείστες εξ αυτών συναντώνται στον ελλαδικό χώρο από την αρχαιότητα. όπου είχαν κάνει την εμφάνιση τους οι πρώιμες μορφές τουρισμού (Τσουβελέκας). Οι κυριότερες ήταν ο συνεδριακός τουρισμός, σχετιζόμενος με το θεσμό των Αμφικτιονιών, ο αθλητικός τουρισμός, σχετιζόμενος με σπουδαίους αγώνες όπως τα Ολύμπια, ο θρησκευτικός σχετιζόμενος με ναούς και μαντεία.

Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει δύο κύριες τουριστικές δραστηριότητες, τον τουρισμό Κρουαζιέρας και την Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση. Με τον όρο Ιδιωτική Θαλάσσια Περιήγηση (Yachting), εννοούμε την εκμίσθωση ενός σκάφους για να χρησιμοποιηθεί τόσο ως τόπος διαμονής και ψυχαγωγίας όσο και ως μέσο μετακίνησης, από μια ομάδα ατόμων που έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν και να διαμορφώσουν από κοινού το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησής τους, με σκοπό την αναψυχή τους (Διακομιχάλης, Μ., 2009). Συνεπώς με τον όρο Yachting εννοούμε τη χρήση (ιδιοκτησία ή ενοικίαση) ενός σκάφους, με στόχο την θαλάσσια περιήγηση και αναψυχή.

### **1.3 Οι Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού**

Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, οι κατηγορίες εναλλακτικού τουρισμού είναι:

(Α) Συνεδριακός – εκθεσιακός τουρισμός.

(Β) Αστικός τουρισμός.

**(Γ) Θαλάσσιος τουρισμός, περιλαμβάνει τον τουρισμό κρουαζιέρας, τον τουρισμό με σκάφη αναψυχής, τον αλιευτικό τουρισμό και τον τουρισμό καταδύσεων αναψυχής**

(Δ) Πολιτισμικός τουρισμός (& θρησκευτικός).

(Ε) Αθλητικός Τουρισμός (γκολφ, χιονοδρομικός τουρισμός, αθλητικές δραστηριότητες αναψυχής στον ορεινό χώρο).

(ΣΤ) Ιαματικός και θεραπευτικός τουρισμός.

(Ζ) Τουρισμός υπαίθρου.

(Η) Γεωτουρισμός

Ο τουρισμός με σκάφη αναψυχής (θαλάσσιος περιηγητικός τουρισμός) αποτελεί ένα μεγάλο τμήμα της τουριστικής βιομηχανίας και λειτουργεί αλληλεπιδραστικά σαν τροφοδότης σε άλλες κατηγορίες. Από Εθνική άποψη ο θαλάσσιος τουρισμός βοηθά στη διατήρηση της συνοχής της νησιωτικής Ελλάδας, μεταφέρει την Ελληνική σημαία στα νησιά και στις νησίδες και υποστηρίζει τις οικονομίες των μικρών και απομακρυσμένων νησιών. (Ενέργειας, 2013)

### **1.4 Γενικά στοιχεία Τουρισμού – Θέση της Χώρας στον ευρύτερο Τουριστικό Χάρτη**

Το 2015 σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat (EUROSTAT, 2017) οι δημοφιλέστεροι προορισμοί στην ΕΕ ήταν: α) Η Ισπανία με 422 εκατομμύρια συνολικά διανυκτερεύσεις σε τουριστικά καταλύματα και ανά κλίνη σε 120 διανυκτερεύσεις ετησίως, β) η Γαλλία 410,1 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις και ανά κλίνη 80 διανυκτερεύσεις ετησίως, γ) η Ιταλία με 392,8 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις και ανά κλίνη 81 διανυκτερεύσεις ετησίως,

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1**

<b>Βασικά Μεγέθη Τουριστικής Αγοράς στην Ευρώπη</b>					
<b>Χώρα</b>	<b>Αριθμός Τουριστικών Μονάδων</b>	<b>Αριθμός Κλινών (000)</b>	<b>Αριθμός Διανυκτε/σεων (εκατομμ.)</b>	<b>Μέσος αρ. κλινών Τουριστικής Μονάδας</b>	<b>Αριθμός Διανυκτερεΐσεων /κλίνη /έτος</b>
ΕΕ - 28	578.093	31.178,9	2.784.200	53,9	89,3
Βέλγιο	7.990	368,5	38.400	46,1	104,2
Βουλγαρία	3.202	322,5	21.400	100,7	66,4
Τσεχία	9.163	715,0	47.100	78,0	65,9
Δανία	1.113	415,8	30.800	373,6	74,1
Γερμανία	50.572	3.340,1	<b>378.000</b>	66,0	113,2
Εσθονία	1.417	58,1	5.800	41,0	99,8
Ιρλανδία	6.574	205,9	29.700	31,3	<b>144,2</b>
<b>Ελλάδα</b>	<b>34.681</b>	<b>1.244,9</b>	<b>98.600</b>	<b>35,9</b>	<b>79,2</b>
Ισπανία	48.328	3.526,9	<b>422.200</b>	73,0	119,7
Γαλλία	30.045	5.133,3	<b>410.100</b>	170,9	79,9
Κροατία	73.439	938,6	71.300	12,8	76,0
Ιταλία	167.697	4.879,3	<b>392.800</b>	29,1	80,5
Κύπρος	788	85,4	13.400	108,4	<b>156,9</b>
Λετονία	677	41,8	4.100	61,7	98,1
Λιθουανία	2.319	73,8	6.600	31,8	89,4
Λουξεμβούργο	431	64,0	3.000	148,5	46,9
Ουγγαρία	4.356	440,4	27.500	101,1	62,4
Μάλτα	178	42,9	8.900	241,0	<b>207,5</b>
Ολλανδία	9.101	1.372,0	103.500	150,8	75,4
Αυστρία	20.315	993,5	113.400	48,9	114,1
Πολωνία	10.024	710,3	71.200	70,9	100,2
Πορτογαλία	3.485	551,7	59.400	158,3	107,7
Ρουμανία	6.949	325,8	23.400	46,9	71,8
Σλοβενία	3.004	109,6	10.200	36,5	93,1
Σλοβακία	2.908	189,6	12.200	65,2	64,3
Φινλανδία	1.392	252,0	19.700	181,0	78,2
Σουηδία	4.184	799,0	55.600	191,0	69,6
Μεγ. Βρετανία	87.079	4.001,0	<b>305.700</b>	45,9	76,4

Ισλανδία	1.188	42,2	6.700	35,5	<b>158,8</b>
Λιχτενστάιν	87	2,0	100	23,0	50,0
Νορβηγία	2.555	254,7	31.600	99,7	<b>124,1</b>
Ελβετία	5.465	397,8	38.300	72,8	96,3
Μαυροβούνιο	524	149,3	11.100	284,9	74,3
FYROM	441	43,4	1.600	98,4	36,9
Σερβία	987	102,4	6.600	103,7	64,5
Τουρκία			133.900		
<b>Σύνολα</b>	<b>602.658</b>	<b>32.193,5</b>	<b>3.013.900</b>		<b>93,6</b>

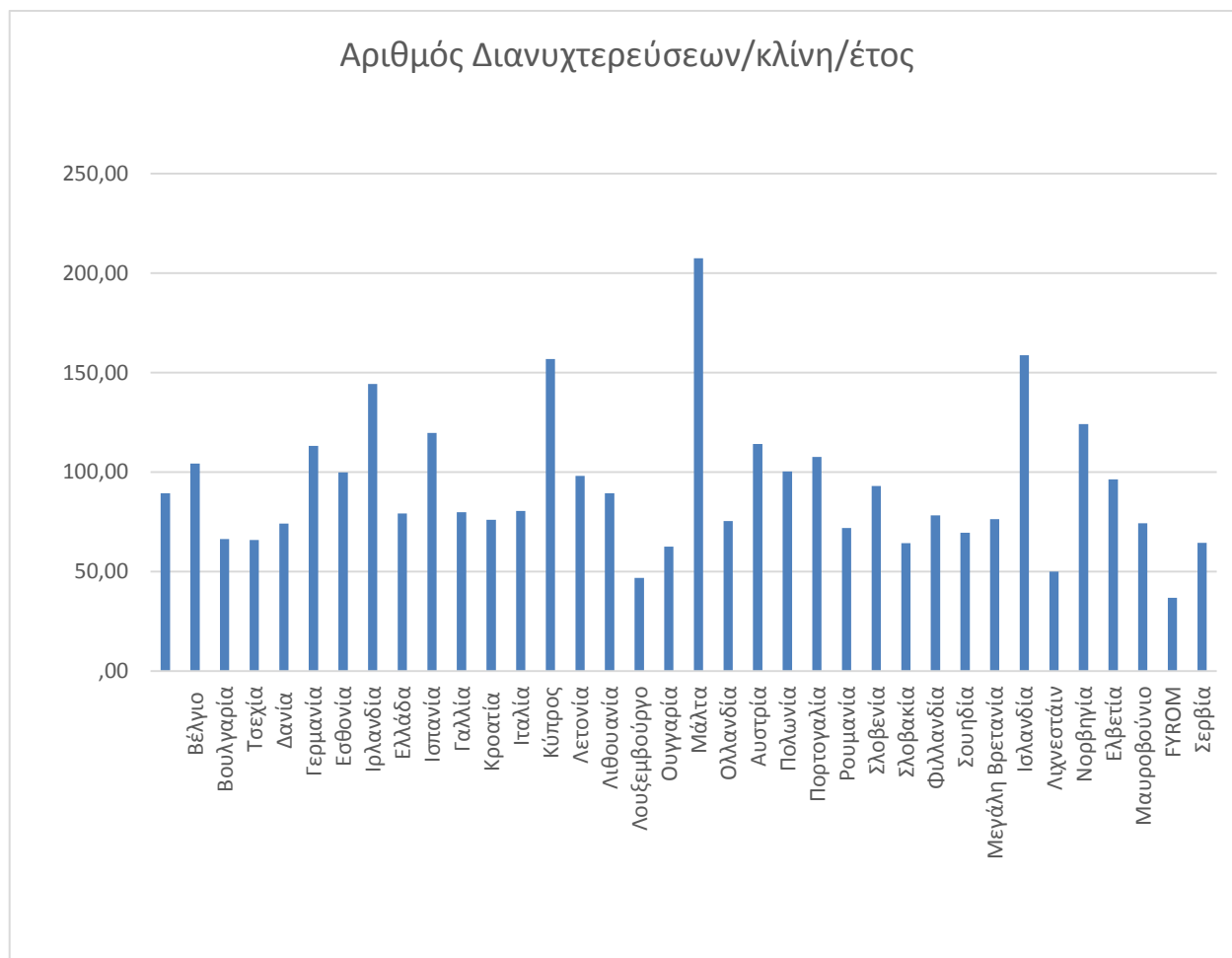
Πηγή: Τα στοιχεία του Πίνακα 1 προέρχονται από την Eurostat, με επεξεργασία από τον συντάκτη

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Διαγράμματος 1, οι ανά κλίνη ετήσιες διανυκτερεύσεις στην Ελλάδα υπολείπονται κατά 12% περίπου του μέσου όρου της ΕΕ. Συνεπώς θα πρέπει να επιδιώξει τη επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, τον περιορισμό της εποχικότητας, με την ανάπτυξη και ανάδειξη των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, εκεί όπου διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα.

Όπως φαίνεται και στα παραπάνω διαγράμματα η Ελλάδα έχει πλέον ισχυρό ανταγωνισμό από νέους τουριστικούς προορισμούς, όπως η Τουρκία και η Κροατία, οι οποίες αναπτύσσονται με στρατηγικό σχεδιασμό και προσφέρουν παρόμοιο προϊόν με την Ελλάδα (ήλιος και θάλασσα, τουρισμός με σκάφη αναψυχής, κρουαζιέρα κ.ά.), διεκδικώντας μερίδιο από τις ίδιες τουριστικές αγορές.

Σύμφωνα με τον ΠΟΤ, οι παγκόσμιες διεθνείς τουριστικές αφίξεις, με εξαίρεση την περίοδο της οικονομικής κρίσης του 2009, έχουν σταθερή αύξηση, ξεπερνώντας το 1.1 δις αφίξεις το **2015**.

## Διάγραμμα 1.1 : Αριθμός Διανυκτερεύσεων ανά Κλίνη σε Χώρες της Ευρώπης το 2015



Πηγή: Τα στοιχεία του Διαγράμματος 1.1 είναι προβολή επιλεγμένων στοιχείων του πίνακα 1.1

### 1.5 Η Συμβολή του Τουρισμού στην Οικονομία

Σύμφωνα με στοιχεία της Eurostat (ΕΕ, 2015), το 2012 μία στις δέκα επιχειρήσεις στη μη χρηματοοικονομική επιχειρηματική οικονομία της Ευρώπης ανήκαν στον τουριστικό κλάδο. Τα 2,2 εκατομμύρια επιχειρήσεων στην ΕΕ απασχολούσαν περίπου 12,0 εκατομμύρια άτομα. Ο τομέας του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού στην ΕΕ απασχολεί περίπου 3,2 εκατομμύρια άτομα και παράγει ακαθάριστη προστιθέμενη αξία 183 δις. ευρώ, ποσό που αντιπροσωπεύει πάνω από το ένα τρίτο της θαλάσσιας οικονομίας. Το 51% των διαθέσιμων ξενοδοχειακών κλινών σε όλη την Ευρώπη βρίσκεται σε παράκτιες περιοχές.

Σύμφωνα με μελέτη του IOBE (IOBE, 2012), η επίδραση του τουρισμού στο ΑΕΠ 2010, ανήλθε σε 34,4 δις ευρώ που αντιστοιχούν στο 15,1% του ΑΕΠ. Εξ αυτού η άμεση επίδραση

ανέρχεται σε 15,2 δις ευρώ, η έμμεση επίδραση σε 5,2 δις ευρώ και η προκαλούμενη επίδραση σε 13,9 δις ευρώ. Επιπλέον ο τουρισμός δημιουργεί 446.000 θέσεις άμεσης και έμμεσης απασχόλησης, ενώ η τουριστική ανάπτυξη υποστηρίζει 741.000 θέσεις εργασίας. Τα φορολογικά έσοδα ενισχύονται κατά 1,4 δις ευρώ από την έμμεση φορολογία. Συμπερασματικά προκύπτει:

- Ο τουρισμός είναι ένας από τους κεντρικούς πυλώνες για τη διαμόρφωση και ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.
- Η συνεισφορά του τουρισμού επεκτείνεται σε πλήθος τομέων της εγχώριας οικονομικής δραστηριότητας.
- Για κάθε 1.000 ευρώ τουριστική δαπάνη το ακαθάριστο προϊόν της ελληνικής οικονομίας αυξάνεται κατά 2.200 ευρώ.

Ο τουρισμός ως δραστηριότητα στην Ελλάδα, πέραν της συμβολής του στη διαμόρφωση του ΑΕΠ της χώρας, μέσω της μεγάλης διασποράς του, ωφελεί με βάση την τουριστική συγκέντρωση, τις πρώην φτωχότερες ελληνικές περιφέρειες. (ΤτΕ, 2017).

## ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2

<b>Συμβολή του Τουρισμού στο ΑΕΠ (εκατ. €)</b>			
<b>Κατηγορία Δαπάνης</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Δαπάνη εισερχόμενων τουριστών	11.707,0	13.005,1	13.679,2
Δαπάνη τουρισμού κρουαζιέρας	445,2	388,0	446,6
Δαπάνη εταιρειών κρουαζιέρας	216,0	191,0	210,0
Δαπάνη τουρισμού γιώτινγκ	66,0	67,0	70,0
Αερομεταφορές	1.077,0	1.177,0	1.250,0
Θαλάσσιες μεταφορές	148,0	151,0	145,0
Εγχώριος τουρισμός	1.195,0	1.315,0	1.312,0
Επενδύσεις	200,0	200,0	200,0
<b>Συνολική Εγχώρια Δαπάνη</b>	<b>15.054,2</b>	<b>16.494,1</b>	<b>17.312,8</b>
ΑΕΠ τρέχουσες τιμές	180.389,0	177.559,4	176.022,7
% άμεσης συμβολής στο ΑΕΠ	8,3%	9,3%	9,8%
Πολλαπλασιαστής γιώτινγκ	6,6	6,6	6,6



Πολλαπλασιαστής	2,2	2,2	2,2
Επίπτωση γιώτινγκ στο ΑΕΠ	435,6	442,2	462,0
Συνολική επίπτωση στο ΑΕΠ	33.554,8	36.729,2	38.550,2
% συμβολής στο ΑΕΠ	18,6%	20,7%	21,9%

Πηγή: ΣΕΤΕ 2016, με συμπλήρωση και επεξεργασία από συντάκτη

Ο θαλάσσιος τουρισμός καλύπτει το 3,8% από τη συνολική συμβολή όλων των κλάδων του τουρισμού στο ΑΕΠ της Ελλάδος που συνολικά αντιστοιχούσε σε 16% το 2005 (Διακομιχάλης, 2007). Το 2015 η συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ αγγίζει το 22% σύμφωνα με τον ΣΕΤΕ (ΣΕΤΕ, 2016). Σύμφωνα με την εκτίμηση των οικονομολόγων της ΑΛΦΑ Τράπεζας, αναφορά στο Εβδομαδιαίο Δελτίο Οικονομικών Εξελίξεων (Τράπεζα, 2017), αλλά και τον διεθνή οργανισμό World Travel & Tourism Council (WTTC, 2017), η συνολική συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ υπερέβη το 18,6% το 2016 ενώ το 2017 αναμένεται να αυξηθεί στο 19,6% και το 2018 στο 20,7%.

Η άμεση συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ από 5,5% το 2010, προβλέπεται να ανέλθει στο 7,9% το 2017 και στο 8,4% το 2018. Στην απασχόληση η άμεση συμβολή του τουρισμού αυξήθηκε από 8,5% το 2008 σε 11,5% το 2016.

Παρά τις διαφοροποιήσεις στις εκτιμήσεις που οφείλονται και στη μη εφαρμογή εθνικολογιστικού συστήματος (δορυφόρων λογαριασμών), όλοι συγκλίνουν στην σημαντική ετήσια αύξηση της συμβολής του τουρισμού στο ΑΕΠ και την απασχόληση, αλλά και στη δυναμικότητα και προοπτική του κλάδου για περαιτέρω άνοδο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

# ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

### 2.1 Εισαγωγή

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

### 2.2 Ο Θαλάσσιος Περιηγητικός Τουρισμός (Yachting)

Το γιώτινγκ αποτελεί μια από τις αντιπροσωπευτικότερες μορφές του θαλάσσιου τουρισμού. Με το όρο «Θαλάσσιος Περιηγητικός Τουρισμός (γιώτινγκ)», είναι γνωστή διεθνώς η θαλάσσια δραστηριότητα, κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής. Το γιώτινγκ βασίζεται στο θαλαμηγό σκάφος που παρέχει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης στον τουρίστα, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Ακόμη, παρέχει στον ταξιδιώτη μεγάλο εύρος επιλογών ως προς την απόλαυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το θαλαμηγό σκάφος, εκτός από χώρο καταλύματος και εστίασης, είναι η βάση για την ανάπτυξη μιας ποικιλίας δραστηριοτήτων αναψυχής όπως είναι η ηλιοθεραπεία πάνω στο σκάφος, η ερασιτεχνική αλιεία, η προσέγγιση σε δυσπρόσιτες από την ξηρά ακτές, η κατάδυση, η κολύμβηση σε απομονωμένους όρμους, το θαλάσσιο σκι, η περιήγηση κ.λπ.. (Διακομιχάλης Μ., 2009)

Συγκριτικά με την κρουαζιέρα όπου το πρόγραμμα προσεγγίσεων σε λιμάνια, εκδηλώσεων και δραστηριοτήτων είναι αυστηρά προκαθορισμένο και υποχρεωτικό για τους επιβαίνοντες, στην περίπτωση του γιώτινγκ οι επιβαίνοντες στο σκάφος καθορίζουν οι ίδιοι ανάλογα με τις επιθυμίες τους το πρόγραμμα δραστηριοτήτων και αναψυχής. Στο γιώτινγκ συνεπώς υπάρχει

η αίσθηση της ελευθερίας συνοδευόμενη με τη δυνατότητα των τουριστών να πραγματοποιούν ποικίλες δραστηριότητες.

Η ζήτηση της θαλάσσιας ιδιωτικής περιήγησης εκδηλώνεται από ιδιώτες - ομάδες ιδιωτών, λάτρεις της θάλασσας, κυρίως υψηλής εισοδηματικής τάξης. Το 95% των ναυλώσεων πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες. Βασική επιθυμία των υποψήφιων πελατών είναι η απόλαυση του τρίπτυχου : ήλιος - θάλασσα - ξεκούραση, (λάτρεις του παραδοσιακού τουρισμού ήλιος – θάλασσα) ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες (Μάιο – Σεπτέμβριο) ενώ μπορεί να συμπληρώνεται από δράση και περιπέτεια. (Μανώλογλου, 2017)

Τα λιμάνια παραμονής και διαχείμασης των σκαφών αναψυχής, είναι συνήθως η αφετηρία και κατάληξη των θαλάσσιων περιηγητικών διαδρομών. Συνεπώς η ανάπτυξη του yachting συνδέεται άμεσα με τις λιμενικές υποδομές – ιδιαίτερα της λειτουργίας του κατάλληλου δικτύου μαρίνων, καθώς και από τη ζήτηση και επάρκεια τουριστικών σκαφών. Η ισχυροποίηση του θαλάσσιου τουρισμού συντελεί στην άνοδο τόσο της ναυπηγικής βιομηχανίας κατασκευής τουριστικών σκαφών, όσο και της ναυπηγοεπισκευαστικής.

Το γιώτινγκ αναφέρεται σε μια αγορά εντάσεως παγίων, απαιτεί υψηλές επενδύσεις κεφαλαίων τόσο στο τομέα των λιμενικών υποδομών όσο και των σκαφών αναψυχής.

Επομένως βασικές συνιστώσες για την ανάπτυξη του yachting είναι η ύπαρξη μεγάλου αριθμού τουριστικών σκαφών, καθώς και οι λιμενικές υποδομές (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια).

### **2.3 Στοιχεία των Σκαφών Αναψυχής**

Στην ενότητα αυτή θα περιγραφούν οι βασικές κατηγορίες των τουριστικών σκαφών αναψυχής, που εμπίπτουν στο ενδιαφέρον του yachting, καθώς και προσέγγιση του αριθμού τους. Τα σκάφη αναψυχής ανάλογα με το μέσο πρόωσης τους χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Στα μηχανοκίνητα (motor yachts) και στα ιστιοφόρα (sailing yachts). Μηχανοκίνητα είναι τα σκάφη τα οποία ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούν μηχανές ενώ ιστιοπλοϊκά αυτά τα οποία έχουν ως βασικό μέσο πρόωσης τον άνεμο, κινούνται με ιστία - πανιά και διαθέτουν βοηθητικά μηχανή.

**Τα μηχανοκίνητα σκάφη αναψυχής**, συνήθως είναι τα ταχύπλοα “καμπινάτα”. Μπορούν άνετα να χρησιμοποιηθούν για πολυήμερες εκδρομές, έχουν δυνατότητα διαμονής εντός του

σκάφους αρκετών ατόμων, διαθέτουν από βασικές μέχρι πλήρεις παροχές όπως τουαλέτα, ζεστό – κρύο νερό, ψυγείο, κουζίνα, κλπ. Χαρακτηρίζονται από το αρκετά μεγάλο κόστος συντήρησής τους, που αυξάνεται γεωμετρικά με την αύξηση του μήκους τους. Για τη ρυμούλκησή τους απαιτούνται ειδικές εγκαταστάσεις, όπως και για την έξοδό τους από την θάλασσα (travel lift), που διαθέτουν μόνο οι οργανωμένες μαρίνες. Τα νεότερα σκάφη ενσωματώνουν νέες τεχνολογίες που απαιτούν για την εξυπηρέτησή τους σύγχρονες ειδικές εγκαταστάσεις από τις μαρίνες. (NEE Π. Π., 2012)

Με βάση ένα διεθνή κώδικα ονοματολογίας για τα μηχανοκίνητα σκάφη που ενδιαφέρουν στο yachting μπορούμε να τα διακρίνουμε σε:

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

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

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

CONVERTIBLE / FISH: Ειδικό για ψάρεμα με υπερυψωμένο πιλοτήριο. Μπορεί να είναι καμινάτο ή ημικαμινάτο.

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

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

SUPER YACHTS: Πολυτελές θαλαμηγό σκάφος με μήκος μέχρι τα 30 μέτρα.

MEGA YACHTS: Πολυτελές θαλαμηγό σκάφος με μήκος μεγαλύτερο από 30 μέτρα.

**Τα ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής:** Είναι τα πλέον διαδεδομένα, καλύπτοντας το 70 % των επαγγελματικών τουριστικών σκαφών. Τα κύρια χαρακτηριστικά όλων των ιστιοφόρων σκαφών αναψυχής είναι το μεγάλο πλάτος και το μεγάλο βύθισμα. Τα περισσότερα σύγχρονα ιστιοπλοϊκά έχουν ένα μόνο κατάρτι με δύο τριγωνικά πανιά. Εκτός από τα μονοκάταρτα (sloops) υπάρχουν και τρεις τύποι δικάταρτων ιστιοπλοϊκών: α) το γιολ (yawl), που είναι ο πιο αποδοτικός τύπος για ιστιοπλοΐα, β) η γολέτα (ketch), που χρησιμοποιείται κυρίως σε ιστιοπλοϊκά αναψυχής και γ) η σκούνα (schooner), που απαντάται σε σκάφη με σχετικά μεγάλο μέγεθος.

Τα ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με το σχήμα που έχει το κύριο ιστίο τους: Στην πρώτη κατηγορία με σχήμα ιστίου τετράπλευρου επίδρομου (gaffsail) κατατάσσονται τα μικρά ιστιοπλοϊκά με μήκος από 8 έως 10 μέτρα. Τα σκάφη αυτά

είναι μικρά, ευέλικτα και απευθύνονται στο αγοραστικό κοινό που επιθυμεί να πραγματοποιήσει μικρά κοντινά ταξίδια με μικρό αριθμό πληρώματος και χωρίς πολλές ανέσεις. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν συνήθως δύο κρεβάτια και περιορισμένους χώρους. Στη δεύτερη κατηγορία με σχήμα ιστίου ωτοειδές (gunter), υπάγονται τα μεσαία σκάφη το μήκος των οποίων κυμαίνεται από δέκα έως δεκατρία περίπου μέτρα και απευθύνονται στο κοινό που ενδιαφέρεται συνήθως για την ενοικίαση ή απόκτηση ενός σκάφους που να μπορεί να φιλοξενήσει άνετα τέσσερα άτομα. Διαθέτουν τρεις ή ακόμη και τέσσερις καμπίνες, λουτρό, μικρό καθιστικό και κουζίνα. Στην τρίτη κατηγορία με σχήμα ιστίου βερμούδας (bermudan), κατατάσσονται τα μεγάλα ιστιοπλοϊκά σκάφη με μήκος από 13 έως 15 μέτρα. Αυτά μπορούν να φιλοξενήσουν έξι άτομα με άνεση. Διαθέτουν μεγάλα καταστρώματα και είναι κατάλληλα για μεγάλα ταξίδια ενώ διαθέτουν και μεγάλη αυτονομία. Τα ακόμη μεγαλύτερα σκάφη έχουν συνήθως επαγγελματικό πλήρωμα, μεγάλους χώρους διαβίωσης, πολλούς αυτοματισμούς στους χειρισμούς των ιστίων και του σκάφους. (NEE Π. Π., 2012)

Τα τουριστικά σκάφη μπορεί να είναι ιδιωτικά, όπου οι χρήστες είναι και ιδιοκτήτες των σκαφών, είτε ενοικιαζόμενα τουριστικά επαγγελματικά σκάφη – που αποτελούν και την πλειοψηφία των ελλιμενιζόμενων σκαφών στις μαρίνες της Ελλάδας. (Παρδάλη, 2013)

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1960 αρχίζει σταδιακά στην Ελλάδα να αναπτύσσεται ο κλάδος του θαλάσσιου τουρισμού και ιδιαίτερα του Yachting. Το 1978 υπήρχαν στη χώρα 790 σκάφη (ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα μεγαλύτερα των 6 μέτρων), ενώ το 1990 είχαν ξεπεράσει τα 2.800.

Στην Ένωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (ΕΠΕΣΤ) είναι εγγεγραμμένοι ως μέλη της, πλοιοκτήτες 4.000 και πλέον επαγγελματικών τουριστικών σκαφών, επανδρωμένων και μη.

Ο ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής σύμφωνα με τα στοιχεία των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, απαρτίζεται από 4.800 περίπου ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη. Από το σύνολο αυτών, το 70% περίπου είναι ιστιοφόρα σκάφη, ενώ το υπόλοιπο 30% είναι μηχανοκίνητα. Τα σκάφη ανεξαρτήτως εάν είναι επανδρωμένα ή μη, συνήθως είναι σε θέση να φιλοξενήσουν από 4 έως 10 άτομα. (Μανώλογλου, 2017). Τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη το 2009 διακινούντο από 100 και πλέον ναυλομεσιτικά γραφεία.

## 2.4 Στοιχεία των Μαρίνων στην Ελλάδα

Οι μαρίνες είναι τουριστικοί λιμένες που διαθέτουν ειδικές κατασκευές για να εξυπηρετούν τα σκάφη αναψυχής σε ημερήσια βάση. Οι μαρίνες, τα τουριστικά αγκυροβόλια και τα καταφύγια, είναι σημαντικά για την ανάπτυξη του θαλάσσιου περιηγητικού τουρισμού.

Βάση του υφιστάμενου νομικού πλαισίου (ν. 4070/2012, ΦΕΚ 82/Α/10.04.2012), οι μαρίνες απαιτείται να παρέχουν ολοκληρωμένες υπηρεσίες. Συγκεκριμένα στη θαλάσσια ζώνη του τουριστικού λιμένα πρέπει να παρέχεται ασφαλές αγκυροβόλιο υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες, 24ωρη ασφάλεια – φύλαξη στα σκάφη, ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, τηλέφωνο, καλωδιακή τηλεόραση, δυνατότητα παραλαβής λυμάτων - ελαιωδών καταλοίπων - σεντινόνερων και στερεών απορριμμάτων και δυνατότητα παροχής καυσίμων. Στη χερσαία ζώνη της μαρίνας θα πρέπει να υπάρχουν κατ' ελάχιστον κτίριο με γραφεία διοίκησης, λογιστήριο, γραφείο παροχής μετεωρολογικών και τουριστικών πληροφοριών, τελωνείο, ιατρείο. Επιπλέον καταστήματα ναυτιλιακών ειδών και υλικών πρώτης ανάγκης (ανταλλακτικά για τα σκάφη, μικροεξοπλισμοί), καταστήματα γενικού εμπορίου (τρόφιμα, τύπος, πλυντήριο-καθαριστήριο κλπ.). Επίσης κτιριακές εγκαταστάσεις εστίασης και αναψυχής, γραφεία εταιριών ενοικίασης σκαφών αναψυχής, εγκαταστάσεις υγιεινής, αποθήκευσης υλικών, ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα με, υποδομή ανέλκυσης και μεταφοράς των σκαφών στο χώρο διαχείμασης. Στη χερσαία ζώνη επιπροσθέτως μπορεί να υπάρχουν ξενοδοχειακή μονάδα, εγκαταστάσεις άθλησης, πισίνα, καταστήματα πώλησης καινούργιων/μεταχειρισμένων σκαφών αναψυχής (ΜΟΔ, 2008).

Η εξέλιξη του κλάδου των τουριστικών λιμένων – μαρίνων, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις εξελίξεις στο κλάδο της κατασκευής σκαφών αναψυχής, λόγω των νέων προδιαγραφών που δημιουργούν τα σύγχρονα σκάφη για την εξυπηρέτησή τους στις μαρίνες. Η συγκριτική αύξηση του στόλου των super-yachts μεταβάλλει επίσης τις συνθήκες της ζήτησης, δημιουργώντας την ανάγκη τόσο για διαφοροποίηση των υποδομών - προδιαγραφών εξυπηρέτησης των σκαφών αυτών, όσο και για νέες υπηρεσίες στις μαρίνες. Σήμερα στη Ελλάδα όπως προκύπτει από τον παρακάτω πίνακα 3, λειτουργούν 26 μαρίνες που έχουν δυνατότητα ελλιμενισμού 9.829 σκαφών αναψυχής και επιπλέον διαθέτουν 4.657 θέσεις ξηράς (διαχείμασης). Το μεγαλύτερο μέρος των μαρίνων βρίσκεται στην Αττική (8 μαρίνες με 4.113 θέσεις), 4 στην Βόρεια Ελλάδα, 6 στα νησιά του Αιγαίου - Κρήτη και 8 στην υπόλοιπη Ελλάδα. Πολλές από τις λειτουργούσες μαρίνες χρήζουν αναβάθμισης ώστε να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τις σύγχρονες απαιτήσεις των σκαφών, την διαφοροποιημένη ζήτηση καθώς τα μεγάλα σκάφη αυξάνουν το μερίδιό τους.

Ο αριθμός των σκαφών που μπορεί να φιλοξενήσει μια μαρίνα είναι σε εξάρτηση και με το μέγεθος των σκαφών. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να έχει δυνατότητα ελλιμενισμού και παροχής υπηρεσιών σε super-yachts και mega-yachts. Αυτό προϋποθέτει να διαθέτουν μεγάλο βάθος, συνήθως > 5 μέτρα, μεγάλου μήκους προβλήτες, δυνατότητα παροχής σύγχρονων και ποιοτικών υπηρεσιών. Αντίστοιχα ωφελείται από τα συγκριτικά πολύ υψηλότερα έσοδα, εκ των μεγαλύτερων σκαφών αναψυχής.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1**

<b>Μαρίνες σε Λειτουργία στην Ελλάδα</b>				
<b>A/A</b>	<b>Όνομα Μαρίνας</b>	<b>Αρ. Θέσεων Ελλιμενισμού</b>	<b>Αρ. Θέσεων Διαχείμασης</b>	<b>Μέγιστο Μήκος Σκαφών</b>
1	<b>Βουλιαγμένης</b>	<b>103</b>	-	50
2	<b>Ζέας</b>	<b>670</b>	-	80
3	<b>Φλοίσβου (Φαλήρου)</b>	<b>303</b>	-	180
4	<b>Αλίμου</b>	<b>1.080</b>	600	40
5	<b>Olympic Marine (Λαυρίου)</b>	<b>680</b>	700	40
6	<b>Αθηνών (Φαλήρου)</b>	<b>130</b>	-	130
7	<b>Άγιου Κοσμά (Alsity)</b>	<b>337</b>	140	90
8	<b>Γλυφάδα (άθροισμα 4 Μαρίνων)</b>	<b>810</b>	-	40
9	<b>Γουβιών Κερκύρας</b>	<b>1.235</b>	520	80
10	<b>Κλεοπάτρα στο Άκτιο</b>	<b>100</b>	1.000	30
11	<b>Λευκάδας</b>	<b>620</b>	280	45
12	<b>Ξυλοκάστρου</b>	<b>220</b>	-	17
13	<b>Πάτρας</b>	<b>450</b>	-	24
14	<b>Καλαμάτας</b>	<b>250</b>	150	25
15	<b>Μαρίνα Πρέβεζας</b>	<b>300</b>	-	80
16	<b>Σάνη Χαλκιδικής</b>	<b>215</b>	-	30
17	<b>Πόρτο Καρράς Χαλκιδικής</b>	<b>315</b>	-	50
18	<b>Sanni (Πλαταμόνα)</b>	<b>90</b>	-	25
19	<b>Θεσσαλονίκης</b>	<b>242</b>	-	27
20	<b>Μυτιλήνης</b>	<b>222</b>	32	25
21	<b>Κω</b>	<b>250</b>	150	80

22	<b>Σάμου</b>	<b>280</b>	170	50
23	<b>Λέρου</b>	<b>220</b>	500	40
24	<b>Μεθάνων</b>	<b>70</b>	-	30
25	<b>Ρόδου</b>	<b>382</b>	250	150
26	<b>Αγ. Νικόλαου</b>	<b>255</b>	165	50
	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>9.829</b>	<b>4.657</b>	

Πηγή: Ένωση Μαρίνων Ελλάδας, επικαιροποίηση - επεξεργασία και συμπλήρωση στοιχείων από τον συντάκτη

Πλέον των μαρίνων σε λειτουργία του πίνακα 2.1, πολλές μαρίνες βρίσκονται υπό κατασκευή ή υπό λειτουργική αξιοποίηση, όπως της Σκύρου με 150 θέσεις ελλιμενισμού, του Πόρτο Ράφτη με 350 θέσεις, του Κατάκολου με 230 θέσεις, της Κυλλήνης με 150 θέσεις, της Σύρου, της Μυκόνου, της Ιτέας, των Καμένων Βούρλων, κλπ., συνολικής δυναμικότητας άνω των 3.000 θέσεων ελλιμενισμού.

Σύμφωνα με την έρευνα του NEE στην Ελλάδα υπάρχουν 17.700 σκάφη αναψυχής. (NEE Π. Π., 2012) Από αυτά τα 9.829 μπορούν να ελλιμενίζονται τους χειμερινούς μήνες στις λειτουργούσες μαρίνες. Τα υπόλοιπα ελλιμενίζονται σε καταφύγια τουριστικών σκαφών, αλιευτικά καταφύγια, λιμάνια, ακόμη και σε ναυταθλητικές μαρίνες, είτε σε 'parking' σκαφών που διαθέτουν θέσεις ξηράς. Στον τομέα διαχείρισης σε θέσεις ξηράς δραστηριοποιούνται πολλές εταιρίες, παρέχοντας χώρους για φύλαξη σκαφών (parking), μεταφορά των σκαφών από και προς τη θάλασσα, καθάρισμα, ενώ οι πλέον οργανωμένες εταιρείες παρέχουν υπηρεσίες συντηρήσεων και επισκευών, κατάσταση ναυτιλιακών ειδών, κλπ.. Συνήθως φιλοξενούν σκάφη μικρού μεγέθους μέχρι 10 μέτρων, που μπορούν να ρυμουλκηθούν με συμβατικά οχήματα.

Γενικότερα μέσω της μαρίνας οι χρήστες των σκαφών έρχονται σε επαφή με την τοπική κοινωνία και οικονομία. Στις μαρίνες παρέχονται υπηρεσίες όπως: λιμενικές, εμπορικές, δημόσιες (τελωνεία), επισκευαστικές, τουριστικές και πολιτιστικές, αναψυχής, αθλητικές.

Οι υπηρεσίες αυτές μπορούν να παρέχονται από τη λιμενική επιχείρηση ή και από άλλες επιχειρήσεις και φορείς της τοπικής κοινότητας. (Παρδάλη Κ. Α., 2013)

Εκτός των μαρίνων, τα περισσότερα λιμάνια της χώρας, διαθέτουν χώρους ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, που συνολικά εκτιμώνται σε 3.000, ενώ διαθέτουν ασφαλείς υποδομές και αρκετές υποστηρικτικές υπηρεσίες, όπως παροχή νερού, ηλεκτρικού, καυσίμων, κλπ.. Η πρόσδεση επιτρέπεται με την καταβολή λιμενικών τελών. Τέτοια τουριστικά λιμάνια είναι της: Αίγινας, Ύδρας, Ζακύνθου, Ιθάκης, Κεφαλονιάς, Λευκάδας, Ίου, Μύκονου, Πάτμου, Σύμης,



Σάμου, Λέσβου, Μυτιλήνης, Χίου, Πύλου, Νάξου, Πάρου, των: Σπετσών, Παξών, του Ναυπλίου, Γυθείου, Πόρου, κλπ..

## **2.5 Οι Εταιρίες Διαχείρισης Μαρίνων και Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών**

Οι περισσότερες των μαρίνων της χώρας ιδιοκτησιακά ανήκουν στο Δημόσιο. Αρκετές εξ αυτών διαχειρίζονται οι κατά τόπους Δήμοι ή τα λιμενικά ταμεία. Τις μεγαλύτερες και πλέον κεντρικές διαχειρίζονται ιδιωτικές εταιρείες μέσω συμβάσεων μακροχρόνιας μίσθωσης.

Στο Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. έχουν παραχωρηθεί οι μαρίνες εκείνες που θεωρητικά παρουσιάζουν το μεγαλύτερο επενδυτικό ενδιαφέρον. Το ΤΑΙΠΕΔ βρίσκεται σε προσπάθεια αναζήτησης επενδυτών μέσω διεθνών διαγωνισμών, για να αναλάβουν μέσω μακροχρόνιας μίσθωσης, την διαχείριση, αναβάθμιση και όπου απαιτηθεί την κατασκευή συμπληρωματικών έργων λιμενικής και λοιπής υποδομής. Ο αρμόδιος Υφυπουργός Οικονομίας κ. Πιρτσιόλας στο «4ο Posidonia Sea Tourism Forum», με θέμα «Αναζητώντας νέες στρατηγικές για το θαλάσσιο τουρισμό και την κρουαζιέρα στην Ανατολική Μεσόγειο» που διεξήχθη στο Μέγαρο Μουσικής τον 5/2017, αναφέρθηκε στις προσπάθειες άμεσης παραχώρησης των μαρίνων Αλίμου και Πύλου και σε δεύτερη φάση της Αρετσού Θεσσαλονίκης, της Χίου και του Αργοστολίου στην Κεφαλονιάς. (efimerida, 2017),

Από τις ιδιωτικές εταιρείες διαχείρισης, κυρίαρχο ρόλο στην Ελλάδα έχει η τουρκικών συμφερόντων «DMarin» θυγατρική του ομίλου Dogus, η οποία δραστηριοποιείται σε πολλές χώρες της Βαλκανικής. Ελέγχει τις μαρίνες Φλοίσβου (κατέχει το 50%), Ζέας, Καλαμάτας, Λευκάδας και Γουβιών Κέρκυρας που κατέχει το 51% (D-MARIN, 2017). Επίσης η τουρκικών συμφερόντων SETUR SERVIS TURISTIK σε κοινοπραξία με την ελληνικών συμφερόντων FOLLI FOLLIE διαχειρίζονται τη μαρίνα της Μυτιλήνης. Από τις ελληνικών συμφερόντων εταιρείες, σημαντικότερη είναι η «MedMarinas», η οποία ανήκει στον όμιλο «Κυριακούλης Α.Ε» (<http://www.kiriacoulis.com/>, 2017) και κατέχει το 49% των μαρίνων Ζέας, Καλαμάτας, Λευκάδας και Γουβιών. Επίσης σημαντική εταιρεία είναι η Lamda Developments του ομίλου Λάτση, η οποία κατέχει το 50% της μαρίνας Φλοίσβου (Γαζανάκης, 2015), ενώ με την ολοκλήρωση της εξαγοράς της «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΕ» αποκτά και την μαρίνα Αλίμου.

Στον τομέα των εταιρειών ναύλωσης επαγγελματικών τουριστικών σκαφών οι δύο μεγαλύτερες εταιρείες του κλάδου είναι η «ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΚΟΤΕΡΑ Α.Ε.» (<http://vernicosyachts.com/about/>), 2017) που δημιουργήθηκε το 1975 και έχει έδρα την

Αθήνα, καθώς και η «ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.» που δραστηριοποιείται στον κλάδο από το 1980. Πρόκειται για οικογενειακές επιχειρήσεις, οι οποίες έχουν επεκταθεί και στην διαχείριση τουριστικών λιμένων.

## **2.6 Ο Ανταγωνισμός - Μέγεθος του κλάδου σε χώρες της Μεσογείου και της Ευρώπης**

Στο πλαίσιο της στρατηγικής της ΕΕ για τη Γαλάζια Ανάπτυξη, ο τομέας του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού θεωρείται ότι παρουσιάζει **ιδιαίτερες δυνατότητες για την προώθηση μιας έξυπνης, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη στην Ευρώπη**. Είναι ο σπουδαιότερος θαλάσσιος τομέας από την άποψη της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας και της απασχόλησης και, σύμφωνα με τη μελέτη για τη Γαλάζια Ανάπτυξη (Επιτροπή, 2013), αναμένεται να αυξηθεί κατά 2-3% μέχρι το 2020.

Σύμφωνα με έρευνα του *'European Boating Industry'* στην Ευρώπη λειτουργούν 37.200 επιχειρήσεις που σχετίζονται με τον τομέα σκαφών, ενώ παρέχονται πάνω από 234.000 άμεσες θέσεις εργασίας. Στην παραγωγή – επισκευή - συντήρηση σκαφών συνολικά στην Ευρώπη πραγματοποιείται κύκλος εργασιών ύψους 20 δις. ευρώ, εξ αυτών στο τομέα παραγωγής σκαφών αντιστοιχούν 6 δις. ευρώ. Οι χρήστες υπηρεσιών yachting στην Ευρώπη ανέρχονται σε 36 εκατ. άτομα. Η αναλογία ιδιοκτησίας σκάφους στην Ευρώπη (χωρίς την Τουρκία) είναι 1:164 κατοίκους. Περισσότερες από 4.500 μαρίνες παρέχουν 1,75 εκατ. θέσεις ελλιμενισμού. Η κατανομή των μαρίνων στον ευρωπαϊκό χώρο είναι: 2.000 μαρίνες στην Βόρεια Ευρώπη, 800 μαρίνες στις ακτές του Ατλαντικού και 1.200 στην Μεσόγειο. Η Ιταλία, Γαλλία και Μ. Βρετανία είναι οι μεγαλύτερες ευρωπαϊκές δυνάμεις του γιάτινγκ, με τον μεγαλύτερο αριθμό μαρίνων, αυτό συσχετίζεται με την πρωταγωνιστική θέση των χωρών αυτών στη παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή και εξαγωγή σκαφών αναψυχής. (NEE Π. Π., 2012)

Η Μεσόγειος είναι ο δημοφιλέστερος προορισμός και αποτελεί homeport για το 60% των σκαφών αναψυχής. Η ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού είναι πολλαπλάσια της προσφοράς. (OECD, 2014)

Ο ανταγωνισμός που δέχεται η Ελλάδα είναι πρωτίστως από την Τουρκία, ακολούθως από την Κροατία και Μαυροβούνιο και λιγότερο από άλλες Μεσογειακές χώρες. Είναι πασιφανές ότι η Τουρκία έχει εκμεταλλευθεί στο έπακρο τη νησιωτικότητα του Αιγαίου Πελάγους, αξιοποιώντας προς όφελός της το συγκριτικό φυσικό πλεονέκτημα της Ελλάδας. Στις Τουρκικές μαρίνες ελλιμενίζεται και εξυπηρετείται μεγάλος αριθμός σκαφών αναψυχής, που έχουν ως συνήθη σημεία πλεύσης τα ελληνικά νησιά. Η ισχυροποίηση των τουρκικών

εταιρειών σε συνδυασμό με τη μειονεκτική οικονομική κατάσταση των ελληνικών εταιρειών του κλάδου, επέτρεψε σε τουρκικούς ομίλους να επεκταθούν επιχειρηματικά στον ελλαδικό χώρο και να διαχειρίζονται μερικές από τις καλύτερες μαρίνες όπως της Ζέας, Καλαμάτας, Λευκάδας, Γουβιών Κέρκυρας, Μυτιλήνης, καθώς και το 50% της μαρίνας Φλοίσβου.

## ΠΙΝΑΚΑΣ 2.2

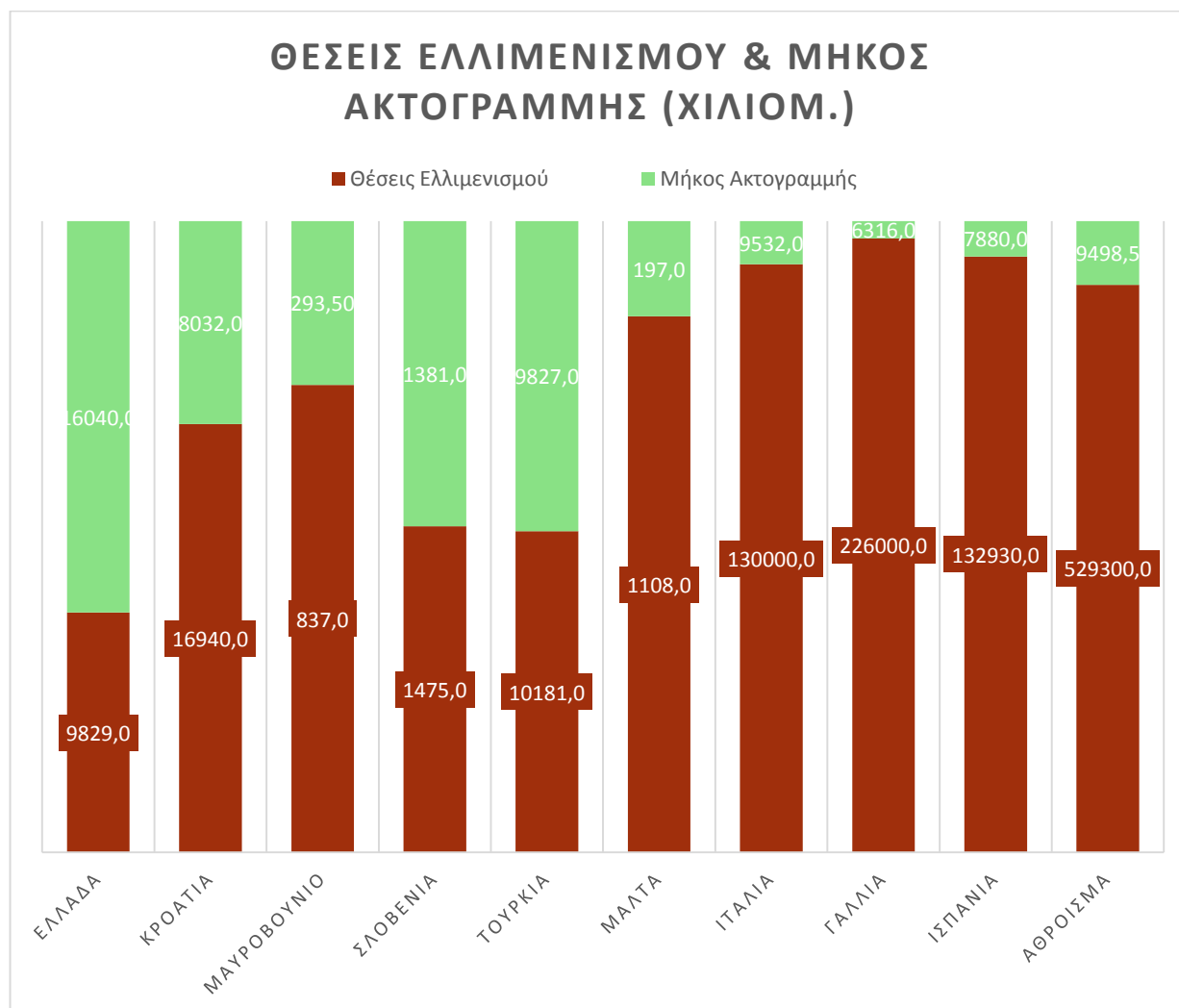
Θέσεις Ελλιμενισμού - Ακτογραμμή & Δείκτες σε Μεσογειακές Χώρες							
Χώρα	Αριθμός Μαρίνων	Θέσεις Ελλιμενισμού	Μήκος Ακτογραμμής	Θέσεις Ελλιμενισμού /Μήκος Ακτογραμμ.	Κάτοικοι / Θέσεις Ελλιμενισμού	Μέσο Μέγεθος Μαρίνας	Πληθυσμός
<b>Ελλάδα</b>	26	9.829	16.040	<b>0,61</b>	<b>1.097</b>	378	10.783.748
<b>Κροατία</b>	67	16.940	8.032	<b>2,11</b>	<b>245</b>	253	4.154.213
<b>Μαυροβούνιο</b>	2	837	294	<b>2,85</b>	<b>744</b>	419	622.387
<b>Σλοβενία</b>	3	1.475	1.381	<b>1,07</b>	<b>1.400</b>	492	2.064.836
<b>Τουρκία</b>	35	10.181	9.827	<b>1,04</b>	<b>7.840</b>	291	79.814.871
<b>Μάλτα</b>	5	1.108	197	<b>5,62</b>	<b>387</b>	222	429.344
<b>Ιταλία</b>	145	130.000	9.532	<b>13,64</b>	<b>466</b>	897	60.532.325
<b>Γαλλία</b>	370	226.000	6.316	<b>35,78</b>	<b>287</b>	611	64.942.000
<b>Ισπανία</b>	368	132.930	7.880	<b>16,87</b>	<b>350</b>	361	46.528.966
<b>Σύνολα</b>	1.021	529.080	59.499	<b>8,89</b>	<b>510</b>	518	269.872.690

Πηγή: Έρευνα Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας – Πανεπιστημίου Πειραιά, με προσθήκη – επικαιροποίηση στοιχείων από διαδικτυακές πηγές και επεξεργασία από συντάκτη

Η οικονομική κρίση από το 2009, περιόρισε την ανάπτυξη των ελληνικών επιχειρήσεων και την πρόσβασή τους σε δανειακά κεφάλαια. Παράλληλα οι δημόσιες πολιτικές που εφαρμόστηκαν στο κλάδο επέφεραν πρόσθετα προβλήματα, κυρίως από τις φορολογικές επιβαρύνσεις των σκαφών αναψυχής και των ιδιοκτητών τους. Η διαφυγή σημαντικού αριθμού σκαφών αναψυχής ιδιαίτερα των μεγαλύτερων σε ανταγωνίστριες χώρες, ήταν αποτέλεσμα αυτών των πολιτικών. Εκτιμάται ότι το 25% των μόνιμων σκαφών αναψυχής αποχώρησε από τις ελληνικές μαρίνες. Σύμφωνα με τον πρόεδρο της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας, κ. Στ. Κατσικάδη, μεγάλο μέρος αυτών δεν θα επιστρέψει, ακόμα και όταν η χώρα ανακάμψει,

επειδή αυτά τα σκάφη πουλήθηκαν σε πολύ χαμηλές τιμές από Έλληνες σε ξένους ιδιοκτήτες. (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 2017)

**Διάγραμμα 2.1: Θέσεις Ελλιμενισμού σε Μαρίνες Μεσογειακών Χωρών ως προς Μήκος Ακτογραμμής**



Πηγή: Έρευνα Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας – Πανεπιστημίου Πειραιά, με προσθήκη – επικαιροποίηση στοιχείων από διαδικτυακές πηγές και επεξεργασία από συντάκτη

Στα πλαίσια του ανταγωνιστικού περιβάλλοντος της Ανατολικής Μεσογείου, η ζήτηση για ελλιμενισμό σε μαρίνες καθορίζεται κυρίως από τους παράγοντες :

- Το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών και τα τέλη ελλιμενισμού,
- Την ποιότητα και την ποσότητα παρεχόμενων υπηρεσιών ανά θέση πρόσδεσης.
- Την ωριμότητα τη δυναμικότητα και ελκυστικότητα του τόπου εγκατάστασης.
- Τα γεωμορφολογικά, κλιματολογικά πολιτισμικά στοιχεία της ευρύτερης περιοχής.
- Τις φορολογικές και γραφειοκρατικές επιβαρύνσεις της χώρας ελλιμενισμού.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

# ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΟΥ ΔΙΕΠΗ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

### 3.1 Εισαγωγή

Η συντεταγμένη ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού απαιτεί, την κατάρτιση και εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού με τον ενεργό ρόλο των εμπλεκόμενων τοπικών - περιφερειακών και κεντρικών φορέων, με στοχευμένες δράσεις και ενέργειες.

Αποτέλεσμα του ορθού σχεδιασμού θα είναι η προσέλκυση επενδύσεων και ακολούθως η αύξηση της απασχόλησης και του εισοδήματος στους άμεσα και έμμεσα εμπλεκόμενους..

Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζεται η ενδεχόμενη ύπαρξη καταγεγραμμένου νομοθετικού πλαισίου ικανού για την υποστήριξη την επανοικοδόμησης του κλάδου.

### 3.2 Θεωρητικό Πλαίσιο – Προβλέψεις Αναπτυξιακού Σχεδιασμού

Ένα σημαντικό βήμα στον αναπτυξιακό σχεδιασμό αποτελεί το «Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και την αλληλένδετη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων» σε αυτό ορίζεται ότι *«οι μορφές ειδικού-εναλλακτικού τουρισμού αποτελούνται από νέα και πολυσύνθετα τουριστικά προϊόντα, που χαρακτηρίζονται από δυναμική ζήτηση και ανταποκρίνονται σε ειδικά κίνητρα.....Ο θαλάσσιος τουρισμός, αφορά μια τουριστική δραστηριότητα αιχμής, με μακροχρόνια δραστηριότητα στην Ελλάδα»*. (Περιβάλλοντος, 2013)

Το ΕΜΠ, Έδρα Λιμενικών Έργων, είχε εκπονήσει το 1982 για λογαριασμό του ΕΟΤ το Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (ΣΕΣΥΛΑ), που αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού. Το ΣΕΣΥΛΑ προέβλεπε 8 Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής, 26 μαρίνες, 106 «σκάλες» και 248 καταφύγια. Το 1995 το Ε΄ τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας, με το 668/95 πρακτικό του, καθόρισε τις προϋποθέσεις για τη νόμιμη ίδρυση Τουριστικών Λιμένων (Τ.Λ.) στη χώρα. Νόμιμος θεωρείται ένας Τ.Λ. μόνον εάν προβλέπεται σε ένα συνολικό σχεδιασμό ενός εθνικού δικτύου Τ.Λ., επομένως η εκτός σχεδιασμού ίδρυση δεν είναι νόμιμη. Για να καλυφθεί η έλλειψη σχεδιασμού συντάχθηκε το 2001 το Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής (Ε.ΣΥ.Λ.Α.) που κατέγραψε τις υποδομές και τις ανάγκες της χώρας. Προβλέφθηκαν 7 περιοχές δημιουργίας λιμένων σκαφών αναψυχής, με 220 θέσεις

διαμόρφωσης. Οι παραπάνω σχεδιασμοί ουδέποτε θεσμοθετήθηκαν, παρότι ελαμβάνοντο υπόψη στις διαδικασίες χωροθέτησης. (ΜΟΔ, 2008)

Από το 2013, διαφάνηκε ξανά η πρόθεση της πολιτείας για την νομοθέτηση μέτρων υποστήριξης της χωρικής οργάνωσης, προκειμένου να θέσει τις βάσεις για τη σταθερή βελτίωση της ανοδικής πορείας και της ανταγωνιστικότητας του θαλασσιού τουρισμού.

Στο άρθρο 06 του 'Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης' προβλέπονται οι **'Στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης'**, οι οποίες για τον θαλάσσιο τουρισμό με σκάφη αναψυχής προβλέπουν:

α. Την διαμόρφωση Ζωνών Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (Z.N.A.). Σε αυτές ουσιαστικά ορίζονται κάποιες βασικές επιλογές για τις θαλάσσιες περιηγητικές διαδρομές, σε όλο το θαλάσσιο εύρος της χώρας. Συγκεκριμένα προβλέπονται οι παρακάτω ζώνες: (Χάρτης 3.1.)

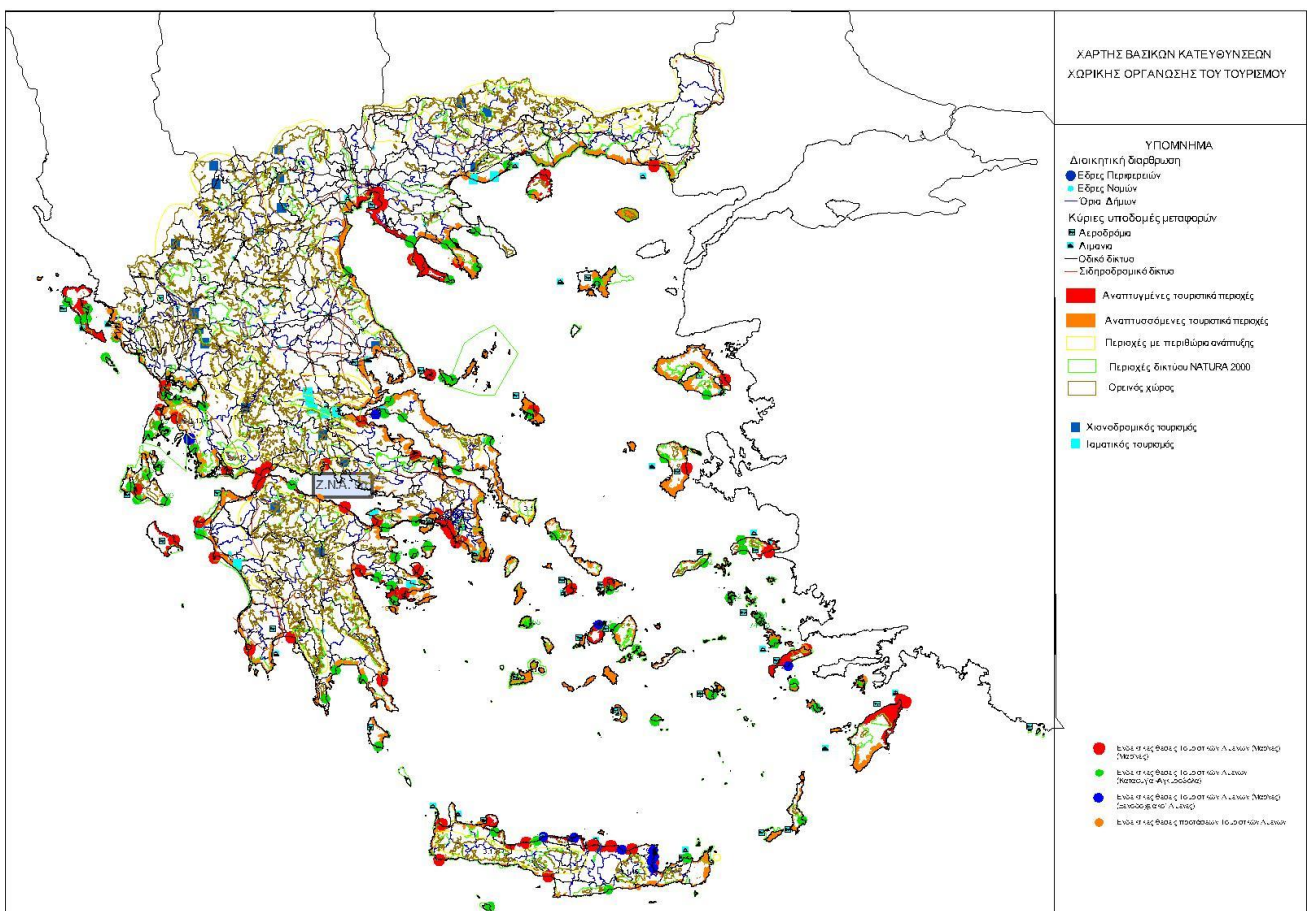
1. Z.N.A. 1: Θερμαϊκός-Βόρειες Σποράδες
2. Z.N.A. 2: Θρακικό πέλαγος-Βόρειο Αιγαίο
3. Z.N.A. 3: Κεντρικό-Ανατολικό Αιγαίο
4. Z.N.A. 4: Νοτιοανατολικό Αιγαίο – Δωδεκάνησα
5. Z.N.A. 5: Κρήτη
6. Z.N.A. 6: Κυκλάδες
7. Z.N.A. 7: Νότια Πελοπόννησος
8. Z.N.A. 8: Σαρωνικός – Αργολικός
9. Z.N.A. 9 Ιόνιο Πέλαγος
10. Z.N.A. 9α: Κορινθιακός (υποσύστημα Z.N.A. 9)

β. Τον σχεδιασμό με κριτήρια περιβαλλοντικά, τουριστικά, δημοσιονομικά και οικονομικά των βέλτιστων γεωγραφικών θέσεων για χωροθέτηση τουριστικών λιμένων.

γ. Την βελτίωση και εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια), λαμβάνοντας υπόψη τις σύγχρονες ανάγκες και προδιαγραφές για παροχή ολοκληρωμένων και ποιοτικών υπηρεσιών στους ελλιμενιζόμενους . Εφαρμογή εξοπλισμού και μεθόδου διαχείρισης φιλικών προς το περιβάλλον, στη κατεύθυνση των πράσινων υποδομών.

Στον χάρτη που ακολουθεί, με κόκκινο στίγμα σημειώνονται οι ενδεικτικές θέσεις υφιστάμενων τουριστικών λιμένων (μαρίνων), με πράσινο στίγμα οι ενδεικτικές θέσεις για καταφύγια – αγκυροβόλια, με μπλε στίγμα οι ενδεικτικές θέσεις για ξενοδοχειακές μαρίνες και με πορτοκαλί στίγμα οι ενδεικτικές προτεινόμενες περιοχές τουριστικών λιμένων (μαρίνων)

**ΧΑΡΤΗΣ 3.1**



Πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος και ενέργειας: Χάρτης Χωρικής Οργάνωσης Τουρισμού

δ. Την πύκνωση του δικτύου τουριστικών λιμένων (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια) με χωροθέτηση και κατασκευή νέων, ώστε να εξασφαλίζεται η λειτουργική συνοχή του δικτύου σε συνδυασμό με τις Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναφυχής

ε. Την ενσωμάτωση – ένταξη των λιμένων στον ευρύτερο σχεδιασμό για την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου και της γειτονικής ενδοχώρας, με στόχο την ανάπτυξη συναφών – συγγενών δράσεων σε θεματικές ενότητες.

στ. Την αξιοποίηση τουριστικών λιμένων που έχουν παραμείνει ημιτελείς και ολοκλήρωση των απαιτούμενων υποδομών για άμεση ένταξή τους στο υφιστάμενο δίκτυο.

ζ. Την αναβάθμιση αργούντων και σχολαζόντων κρηπιδωμάτων με προσθήκη των απαιτούμενων υποδομών και ένταξή τους στο δίκτυο τουριστικών λιμένων.

η. Τον συνδυασμός της λειτουργίας επιλεγμένων τουριστικών λιμένων με κατά περίπτωση συναφείς χρήσεις, όπως –ενδεικτικά- ναυταθλητισμός, υδατοδρόμια, σταθμοί θαλάσσιων «ταξί», ημερόπλοια κλπ.

θ. Την ανάπτυξη «πράσινων υποδομών» (ενέργεια, διαχείριση απορριμμάτων κλπ.).

ι. Την ανάπτυξη και λειτουργία ενιαίου συστήματος ηλεκτρονικής ενημέρωσης για διαθεσιμότητα θέσης, κόστος κλπ. σε όλες τις κατηγορίες τουριστικών λιμένων.

### **3.3 Νομικό Πλαίσιο που Διέπει τα Σκάφη Αναψυχής**

Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που έθεσε το νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής, από το 1976 με το Νόμο 438, που τροποποιήθηκε με το Ν.2743/1999. Το θεσμικό πλαίσιο για επαγγελματικό γιώτινγκ καταγράφεται στους νόμους: τον 2160/1993, τον 2743/1999 που τροποποιήθηκε με τον Ν.2638/1998, τον 3182/2003 και τέλος τον 4256/2014 - ΦΕΚ92/14-4-2014, με τίτλο «Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις». Με τις διατάξεις του άρθρου 2 του 4256/2014, καθιερώνεται το «ηλεκτρονικό μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών», για την καταχώρηση όλων των τουριστικών πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του και το οποίο συνδέεται ηλεκτρονικά με τα πληροφοριακά συστήματα της Γεν. Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων (σήμερα Ανεξάρτητης Αρχής Δ.Ε.). Η εγγραφή στο Μητρώο αντικαθιστά το καθεστώς της αδειοδότησης από το Υπουργείο Τουρισμού όπως ίσχυε με τον ν. 2743/1999.

#### Σύμφωνα με Ν. 4256/2014

α. Πλοίο αναψυχής, είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των επτά (7) μέτρων ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί από τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιείται για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.



β. Ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής, είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, μπορεί να φέρει μηχανή για βοηθητική πρόωση και, αν είναι επαγγελματικό, πληροί επιπλέον κριτήρια όπως ορίζονται

γ. Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής, είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται.

δ. Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής, είναι το πλοίο αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης ειδικά για τους επιβάτες, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης. χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση

ε. Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής, είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό. Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με σημαία ελληνική ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να εφοδιάζονται με το Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.) το οποίο είναι αορίστου χρόνου, χορηγείται από τις Λιμενικές Αρχές, εφόσον πρώτα προσκομιστεί το αποδεικτικό πληρωμής του Τέλους Παραμονής και Πλόων. Για όλα τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με σημαία χώρας εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να κινούνται ελεύθερα εντός ελληνικής επικράτειας θα πρέπει να εφοδιάζονται από τις Τελωνιακές Αρχές με το Δελτίο Κίνησης, όπου για την έκδοσή του είναι απαραίτητο να προσκομιστεί το αποδεικτικό πληρωμής του Τέλους Παραμονής και Πλόων. (το σύστημα δεν έχει ακόμη τεθεί σε εφαρμογή)  
Στο νόμο 4256/2014 εμπεριέχονται θετικά στοιχεία για την βελτίωση της λειτουργίας των φορέων των επαγγελματικών και ιδιωτικών σκαφών αναψυχής. (NEE, 2016) Ειδικότερα:

- Με την δημιουργία του «Ηλεκτρονικού Μητρώου» περιορίζεται σημαντικά η γραφειοκρατία και διευκολύνεται η διασύνδεση των Υπηρεσιών.
- Καταργείται η υποχρέωση έκδοσης άδειας ναυλώσεως (μετά την έναρξη της εφαρμογής του Ηλεκτρονικού Μητρώου).
- Παρέχεται υπό προϋποθέσεις η δυνατότητα ναύλωσης και των ιδιωτικών σκαφών.
- Επιτρέπεται η ιδιόχρηση επαγγελματικών σκαφών από τον πλοιοκτήτη τους, όταν δεν εκτελούν σύμβαση ναύλωσης, εφόσον δηλωθεί στο μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών.
- Επιτρέπεται στα κοινοτικά σκάφη η ναύλωση στην Ελλάδα και στα σκάφη σημαίας τρίτων χωρών εφόσον είναι άνω των 35 μέτρων.
- Απλοποιείται η διαδικασία ναύλωσης και επιβίβασης των επιβατών (παλαιότερα έπρεπε όλοι οι επιβάτες να περάσουν και από τη Λιμενική Αρχή).

- Απλουστεύεται και διευκολύνεται η διαδικασία υποβολής του Ναυλοσυμφώνου στις Αρχές (με ηλεκτρονικό τρόπο).
- Στα σκάφη που δεν έχουν ναυτολογημένο πλήρωμα δεν απαιτείται άδεια Απόπλου/Κατάπλου, ενώ όσα έχουν πλήρωμα απαιτείται μόνον άδεια απόπλου από το αρχικό λιμάνι.
- Επιτρέπεται ο μόνιμος ελλιμενισμός των αλλοδαπών σκαφών στην Ελλάδα.

### 3.4. Η φορολογική μεταχείριση του γιώτινγκ

Η άμεση και έμμεση φορολόγηση των κατόχων και των χρηστών σκαφών αναψυχής, επηρεάζει τον τομέα της ανταγωνιστικότητας και της ανάπτυξης του κλάδου. Τα φορολογικά μέτρα εντοπίζονται κυρίως στον φόρο πολυτελούς διαβίωσης, τα τεκμήρια διαβίωσης, στον φόρο προστιθέμενης αξίας, καθώς και τον φόρο εισοδήματος/κερδών των εταιρειών και των επαγγελματιών του κλάδου.

Ο ΦΠΑ βαρύνει με την ανώτερη κλίμακα του 24%, όλες τις υπηρεσίες που παρέχονται από τις μαρίνες και το μεγαλύτερο μέρος των αναλωσίμων των σκαφών αναψυχής. Στην Τουρκία αντίστοιχα ο ΦΠΑ για τις υπηρεσίες μαρίνων είναι μηδενικός, ενώ στην Κροατία 23%..

Η φορολογική επιβάρυνση των εταιρειών που απασχολούνται στον κλάδο, ανέρχεται σε 29%, επί των αποτελεσμάτων χρήσης, όταν στην βασική ανταγωνίστρια Τουρκία και την Κροατία ο αντίστοιχος φόρος είναι 20%. (PwC, 2016)

Οι ελεύθεροι επαγγελματίες του κλάδου, στην Ελλάδα, έχουν ποσοστό φορολόγησης από 22%, μέχρι 45% για τα εισοδήματα άνω των 40.000 €. Αντίστοιχα στην Τουρκία ο φόρος κλιμακώνεται από 15%, μέχρι 35% για τα εισοδήματα άνω των 31.000 € και στην Κροατία 12% - 40% (ΦΟΡΟΔΟΞΙΕΣ, 2016), (Taxheaven, 2016)

Σύμφωνα με έρευνα του ΟΟΣΑ, η φορολογική επιβάρυνση σε σχέση με το ΑΕΠ αυξήθηκε στην Ελλάδα το χρονικό διάστημα 2000-2014 κατά 3,7 ποσοστιαίες μονάδες, από 33,2% σε 35,9%, χωρίς να περιλαμβάνονται οι προκαταβολές φόρων. (KPMG, 2016)

Η οικονομική κρίση σε συνδυασμό με την ένταση των φορολογικών μέτρων, έχει οδηγήσει σε οριστική εγκατάλειψη, υψηλού ποσοστού μεγάλων σκαφών αναψυχής από τις ελληνικές μαρίνες. Οι κάτοχοι των μικρότερων σκαφών αναψυχής, σε μεγάλο ποσοστό τους, επέλεξαν την καταβολή ενός «τέλους ακινησίας», παύοντας την χρήση των σκαφών τους. Το τέλος ακινησίας δεν στόχευσε την αύξηση των δημόσιων εσόδων, αντίθετα την περιορίσε, λόγω της μείωση ή της παύσης εκ της ακινητοποίησης, των δαπανών ασφάλισης, καύσιμων, αναλωσίμων και ΦΠΑ για μεγάλο χρονικό διάστημα. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Λιμενικής Αστυνομίας, 9.322 ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής κατέθεσαν τις Άδειες Πλόων τους το 2015 ,

ενώ το 2014 αντίστοιχα είχαν κατατεθεί 9.243 άδειες. (Ανδρής, 2016) Ο μεγάλος αριθμός ιδιοκτητών που επέλεξαν την ακινησία, επιβεβαιώνει το υπερβολικό επίπεδο φορολόγησης των σκαφών αναψυχής.

Οι παραπάνω φόροι αφορούν την κατοχή των σκαφών, επομένως προφανής στόχος – αποτέλεσμα της εφαρμογής τους, είναι ο περιορισμός της χρήσης των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής. Υπό αυτή την έννοια, η φορολογική μεταχείριση των σκαφών αναψυχής έρχεται σε αντίθεση με την προσπάθεια ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα. Επιπλέον συμβάλει αρνητικά, στην πληρότητα και την ανταγωνιστικότητα των μαρίνων της Ελλάδας, επ' ωφελεία μαρίνων γειτονικών χωρών. Η υπερφορολόγηση συντελεί και στην υποτίμηση της τρέχουσας αξίας, επιχειρήσεων, υποδομών και πολυτελών σκαφών, που σταδιακά εξαγοράζονται από αλλοδαπά συμφέροντα.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.**

<b>Φορολογικές Επιβαρύνσεις των Σκαφών Αναψυχής</b>					
<b>Μήκος (μέτρα)</b>	<b>Τεκμήρια (€)</b>		<b>Φόρος Πολυτελούς Διαβίωσης -από 2015 (€)</b>		<b>Τέλος Ακινήσιας</b>
	<b>Ανοιχτά</b>	<b>Καμπινάτα</b>	<b>Ανοιχτά</b>	<b>Καμπινάτα</b>	
7	8.000	12.000	1.040	1.560	20
8	10.000	15.000	1.300	1.950	20
9	12.000	18.000	1.560	2.340	20
10	14.000	21.000	1.820	2.730	20
11	16.000	28.500	2.080	3.705	20
12	18.000	36.000	2.340	4.680	20
13	20.000	51.000	2.600	6.630	20
14	22.000	66.000	2.860	8.580	20
15	24.000	81.000	3.120	10.530	40
16	26.000	103500	3.380	13.455	40
17	28.000	126.000	3.640	16.380	40
18	30.000	148.500	3.900	19.305	40
19	32.000	178.500	4.160	23.205	40
20	34.000	208.500	4.420	27.105	40

Πηγή: Υπουργείο Οικονομικών, επεξεργασία από συντάκτη

Για τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης άνω των πέντε (5) μέτρων, ο φόρος ισούται με το γινόμενο του ποσού της ετήσιας αντικειμενικής δαπάνης (τεκμηρίου) του σκάφους επί συντελεστή δεκατρία τοις εκατό (13%).

Η επιβολή «τέλους παραμονής και πλόων» (ΤΕ.Π.Α.Η), με ανά μήνα καταβολή και με κριτήριο το μέγεθος του σκάφους αναψυχής, όπως προβλέπει το άρθρο 66 του ν. 4211/2013, δεν έχει ακόμη εφαρμοσθεί. Η πρόβλεψη εφαρμογής του, δημιουργεί ισχυρές αντιδράσεις στον κλάδο των κατόχων επαγγελματικών τουριστικών σκαφών. (Τσιμπλάκης Α. , 2017) Σύμφωνα με το σχέδιο νόμου ο φόρος θα βαρύνει κάθε σκάφος που πλέει σε ελληνικές θάλασσες, με πιθανό αποτέλεσμα τον περιορισμό των σκαφών που επισκέπτονται την Ελλάδα από τρίτες χώρες.

Γενικότερα τα σκάφη αναψυχής αποτελούν την δύναμη του κλάδου. Χωρίς αυτά οι επενδύσεις σε υποδομές είναι άνευ αντικειμένου. Επομένως τα φορολογικά μέτρα που πλήττουν τα σκάφη πλήττουν και την προοπτική επενδύσεων. Ενδεχομένως μάλιστα ή μη ανταγωνιστική φορολόγηση να είναι ιδιαίτερα αναποτελεσματική, καθότι τα μεγαλύτερα σκάφη αναψυχής πολύ εύκολα μεταφέρονται σε μαρίνες γειτονικών χωρών που έχουν ανταγωνιστικό περιβάλλον. Σημαντικότερη επίπτωση της μεταβλητικότητας του φορολογικού πλαισίου της Ελλάδας, είναι η ανασφάλεια και έλλειψη εμπιστοσύνης, που αποτελούν ένα ισχυρό επενδυτικό αντικίνητρο.

### **3.4 Νομικό Πλαίσιο Αδειοδοτήσεων Τουριστικών Λιμένων**

Το βασικό νομικό πλαίσιο σχετικά με την κατασκευή και λειτουργία των Λιμένων Σκαφών Αναψυχής - Μαρίνων είναι: (Τουρισμού, 2017)

Ο Ν. 2160/93, ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993, Κεφάλαιο Γ΄ «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις», θέτει το βασικό πλαίσιο λειτουργίας των τουριστικών δραστηριοτήτων.

Ο Ν. 3105/Α/10.02.2003, άρθρο 38, «Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις, για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις», περιλαμβάνει κάποιες διορθωτικές ρυθμίσεις επί των τουριστικών λιμένων.

Ο πολυνόμος 4070/2012, ΦΕΚ 82/Α/10.04.2012 «Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις», άρθρα 156 – 163 «*Τροποποίηση της*

νομοθεσίας για τη δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων και λοιπές διατάξεις», προχωρά σε εκτεταμένη τροποποίηση του Ν. 21260/1993.

Σύμφωνα με το Ν. 4070/2012, «τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής» είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για να υποστηρίξει λειτουργικά τον ελλιμενισμό των σκαφών αναψυχής.

Η ισχύουσα νομοθεσία διακρίνει τους τουριστικούς λιμένες σε:

α) «Μαρίνες» είναι οι τουριστικοί λιμένες που διαθέτουν χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις με υποδομές προδιαγραφών για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

β) «Καταφύγια» είναι οι τουριστικοί λιμένες που διαθέτουν βασικές κτιριακές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ., παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.

γ) «Αγκυροβόλια» είναι οι τουριστικοί λιμένες που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, ή εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.

δ) Οι Ξενοδοχειακοί Λιμένες καταργήθηκαν με το Ν.4070/2012.

Η διαδικασία για την κατασκευή και λειτουργία μιας μαρίνας είναι πολύπλοκη και χρονοβόρα. Την πρωτοβουλία για τη δημιουργία της μπορεί να την έχει:

α) Το Υπουργείο Τουρισμού (παλαιότερα ο ΕΟΤ).

β) Οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου.

Ειδικότερα, για τη δημιουργία μαρίνας με πρωτοβουλία φυσικού ή νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου απαιτείται αυτό είναι να είναι κύριος ή επικαρπωτής του παράκτιου ακινήτου, εμπρός στο οποίο ενδιαφέρεται να χωροθετήσει και να την κατασκευάσει τη μαρίνα.

Αρχική βασική απαίτηση για πραγματοποίηση μιας επένδυσης κατασκευής Τουριστικού Λιμένα κάθε είδους είναι η υποβολή αιτήματος χωροθέτησης προς τη Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου που συνοδεύεται από μία σειρά μελετών και δικαιολογητικών. Σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση 11214/2012 (ΦΕΚ 2339/Β/21.08.2012), για τη δημιουργία και χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται ανά κατηγορία λιμένα.

Η διαδικασία εγκρίσεων και αδειοδοτήσεων είναι πολύπλοκη και μακροχρόνια. Η πολυπλοκότητα της γραφειοκρατίας για την υλοποίηση επενδύσεων λιμένων αναψυχής επισημαίνεται από στελέχη του κλάδου. Ο πρόεδρος της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος, κ. Σταύρος Κατσικάδης (Κουσούνης, 2017), αναφέρει σχετικά: *«αποτελεί άμεση προτεραιότητα να ανανεωθεί το πλαίσιο ίδρυσης και λειτουργίας των τουριστικών λιμένων με γενναίες μεταρρυθμίσεις στη σχετική νομοθεσία, ..... Σήμερα απαιτούνται περισσότερο από 5 χρόνια για τη πλήρη αδειοδότηση μιας μαρίνας, εφόσον δεν προκύψουν ιδιαίτερες καθυστερήσεις αδειοδοτήσεων των έργων, κλπ. Τα νομοθετικά κενά, οι απαιτήσεις για έκδοση πλήθους ΚΥΑ που εκκρεμούν για χρόνια ....., περιορίζουν την αποδοτικότητα των επενδύσεων και αυξάνουν τον επενδυτικό κίνδυνο και τελικά το επενδυτικό κόστος»*. Υπό αυτές τις συνθήκες μεταφέρεται σημαντικό κόστος στις επιχειρήσεις διαχείρισης των μαρίνων, οι οποίες υποχρεώνονται σε αυξημένα και συνήθως μη ανταγωνιστικά τιμολόγια.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗΣ ΑΝΟΔΟΥ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

#### 4.1 Εισαγωγή

Είναι αδιαμφισβήτητη συμβολή του τουρισμού στην οικονομική και κοινωνική της ανάπτυξη. Η διαχρονική έλλειψη ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδιασμού, χωροταξικού σχεδιασμού, αστικού και δασικού κτηματολογίου, συντέλεσε στον αυτοσχεδιασμό και σε συνεχείς παλινδρομήσεις, που αποτέλεσαν τα κυρίαρχα χαρακτηριστικά της άναρχης τουριστικής ανάπτυξης. (ΕΥΔΕΠΠ&ΑΑ, 2013) Τα προβλήματα αυτά έχουν προκαλέσει αδυναμία διαχείρισης, έγκρισης και υλοποίησης σημαντικών επενδυτικών έργων. Είναι εμφανές ότι η χώρα δεν έχει εκμεταλευθεί τα ισχυρά της σημεία, τις ευκαιρίες που έχουν δημιουργηθεί, ενώ δεν έχει αντιμετωπίσει τις σωρευμένες μακροχρόνιες αδυναμίες. Στόχος του κεφαλαίου αυτού είναι ο εντοπισμός και η καταγραφή των τους.

#### 4.2 Ανάλυση Εσωτερικού και Εξωτερικού Περιβάλλοντος (SWOT)

Η ονομασία SWOT προέρχεται από τα αρχικά των λέξεων Strengths (ισχυρά σημεία) – Weaknesses (αδυναμίες) – Opportunities (ευκαιρίες) – Threats (απειλές). (europa.eu, 2015). Η SWOT ανάλυση αποτελεί μια τεχνική σχεδιασμού και οργάνωσης μέσω ενός συνοπτικού και ολοκληρωμένου σχεδιασμού που οδηγεί σε λήψη αποφάσεων και ανάληψη δράσεων. Έχει στόχο τον εντοπισμό και την μείωση των εσωτερικών αδυναμιών, την αντιμετώπιση των απειλών του εξωτερικού περιβάλλοντος, την γνώση και εκμετάλλευση των διαθέσιμων ισχυρών σημείων και την αξιοποίηση των ευκαιριών που δημιουργούνται στο ευρύτερο εξωτερικό περιβάλλον. Η χρήση της ανάλυσης SWOT ξεκίνησε στον επιχειρηματικό τομέα, πλέον χρησιμοποιείται ευρύτατα σε θέματα στρατηγικού σχεδιασμού στις δημόσιες πολιτικές. Στην παρούσα γίνεται προσπάθεια εντοπισμού και προσέγγισης των κρίσιμων προσδιοριστικών παραγόντων που επηρεάζουν το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον του Θαλάσσιου Περιηγητικού Τουρισμού. Τελικός στόχος είναι η διαμόρφωση μιας στρατηγικής, για την επιτυχή αναπτυξιακή πορεία του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής. Η παρούσα εργασία δεν έχει στόχο την πραγματοποίηση μελέτης αξιολόγησης της κρισιμότητας και κατάταξης των παραγόντων που καταγράφονται, αλλά τον εντοπισμό των παραγόντων. Οι

παράγοντες που καταγράφονται αναφέρονται στον χρόνο σύνταξης της παρούσας εργασίας (Αύγουστος 2017).

#### 4.2.1. Ισχυρά Σημεία (Strengths)

- Ο θαλάσσιος χώρος της Ελλάδας διαθέτει ένα ιδιαίτερα πλούσιο γεωμορφολογικό τοπίο, με πλήθος νησιά και βραχονησίδες, με προσήνεμους όρμους και αξιόλογες ακτές.
- Οι κλιματολογικές συνθήκες (θερμοκρασίες του περιβάλλοντος και της θάλασσας - ανεμολογικές συνθήκες) ευνοούν την δραστηριοποίηση με σκάφη αναψυχής.
- Η χώρα είναι ιδιαίτερα ασφαλής από πλευράς ναυτικών κινδύνων, η πλεύση υποστηρίζεται από φάρους, η ομίχλη είναι σπάνια και οι θάλασσες καθαρές.
- Υπάρχουν αρκετές λιμενικές υποδομές που παρέχουν βασικές υπηρεσίες, είναι κατάλληλες για σκάφη αναψυχής και επιτρέπουν την πρόσβαση των σκαφών σε πλήθος νησιών.
- Η χώρα διαθέτει πλήθος διάσπαρτων και αξιόλογων πολιτισμικών και πολιτιστικών στοιχείων.
- Η χώρα παρέχει ασφάλεια στους επισκέπτες, τα σκάφη τους και τις επενδύσεις, σε αντιδιαστολή με άλλες ανταγωνιστικές χώρες της ευρύτερης περιοχής.
- Υπάρχει διάθεση εργατικού, τεχνικού και επιστημονικού δυναμικού ικανοποιητικού επιπέδου, που εύκολα μπορεί να εξειδικευτεί στις ιδιαίτερες απαιτήσεις του Yachting.
- Διαθέτει πλήθος υποστηρικτικών επιχειρήσεων για τα σκάφη αναψυχής.
- Υπάρχει ισχυρός στόλος επαγγελματικών τουριστικών σκαφών.
- Υπάρχει νομικό πλαίσιο που προβλέπει την παροχή κρατικών ενισχύσεων (ν. 4399/2016) σε ιδιωτικές επενδύσεις τουριστικών λιμένων. (Οικονομίας, 2016)
- Η δυνατότητα διασύνδεσης των χρηστών των σκαφών αναψυχής (μέσω των μαρίνων) με μια ελκυστική ευρύτερη περιοχή, που διαθέτει πολιτισμικούς πόρους, αξιόλογη τοπική παραγωγή, τοπική κουζίνα, κλπ.
- Διαθέτει εξαιρετικές συνθήκες για την πραγματοποίηση ιστιοπλοϊκών αγώνων και δραστηριοτήτων ναυταθλητισμού, που προβάλλουν και αναδεικνύουν τη χώρα ως εξαίρετου τόπου ιστιοπλοΐας, μέσω του τρίπτυχου: 'προβολή – φήμη – μόδα'. (Ομοσπονδία, 2017)

#### 4.2.2. Αδυναμίες (Weaknesses)

- Οι αγκυλώσεις στην έγκριση και αδειοδότηση επενδυτικών έργων (μακροχρόνιες και πολύπλοκες διαδικασίες).



- Το έλλειμμα στην κουλτούρα συνεργασίας και στην οργάνωση των φορέων και των επιχειρήσεων υποστήριξης του θαλάσσιου περιηγητικού τουρισμού. (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, 2017)
- Οι θεσμικές αδυναμίες στην λειτουργία του κράτους, στην δημόσια διοίκηση, κλπ.
- Οι μεγάλες καθυστερήσεις στην απονομή δικαιοσύνης (Διοικητικά Δικαστήρια, ΣτΕ., κλπ.).
- Η αδυναμία κατάρτισης και εφαρμογής του κατάλληλου νομικού και θεσμικού έργου, για την εξυπηρέτηση των αναγκών και των στόχων του κλάδου.
- Η εφαρμογή πολιτικής αυξημένων φόρων – τελών, ασφαλιστικών εισφορών στον κλάδο, σε σύγκριση με γειτονικές χώρες, συμπιέζει την ανταγωνιστική θέση των ελληνικών επιχειρήσεων.
- Τα ισχυρά γραφειοκρατικά εμπόδια – διαδικασίες, που απαιτούν αυξημένο χρόνο και κόστος, στους χρήστες του Yachting και στις επιχειρήσεις του κλάδου. (Μανιτάκης, 2012)
- Οι μεταβαλλόμενες πολιτικές κυρίως φορολογικές και διαχειριστικές στο γιώτινγκ προκαλούν έλλειψη εμπιστοσύνης των πλοιοκτητών και των δυνητικών επενδυτών.
- Η παράταση της αδυναμίας του τραπεζικού συστήματος να συνδράμει τις επενδυτικές πρωτοβουλίες. (ΑΛΦΑ, 2017)
- Η παράταση της οικονομικής αβεβαιότητας και αστάθειας, συνδεδεμένη με τον κίνδυνο αποτυχίας του προγράμματος δημοσιονομικής προσαρμογής, και της αξιολόγησή του.
- Το έλλειμμα εκσυγχρονισμών – ανταγωνιστικότητας, των λιμενικών υποδομών.
- Η καθυστέρηση κατάρτισης και εφαρμογής ολοκληρωμένου χωροταξικού σχεδιασμού. (Ενέργειας, 2013)
- Η έντονη εποχικότητα και ισχυρή εξάρτηση του τουριστικού ρεύματος από tour operators. (Council, 2017)
- Η ένταση της τουριστικής συγκέντρωσης σε ορισμένα νησιά, με σημαντική επιβάρυνση του περιβάλλοντος και η αδυναμία ελέγχου της τουριστικής δραστηριότητας (μαζικότητα – συγκεντρωτικότητα - κορεσμός).
- Η έλλειψη επαγγελματικών σχολών σχετικών με το Yachting - ο περιορισμένος αριθμός εξειδικευμένων στελεχών (καπετάνιοι – μηχανικοί σκαφών αναψυχής).
- Η απομάκρυνση των νέων από επαγγέλματα σχετικά με τα σκάφη αναψυχής. Η επιλογή χαμηλόμισθων και χαμηλών προσόντων αλλοδαπών, προκαλεί δυσμενείς επιπτώσεις στην ποιότητα των υπηρεσιών.
- Οι παράνομες ναυλώσεις και τα εικονικά ναυλοσύμφωνα. (NEE, 2016)

#### 4.2.3. Ευκαιρίες (Opportunities)

- Οι τεράστιες δυνατότητες περαιτέρω ανόδου του τουρισμού με σκάφη αναψυχής στις βορειοανατολικές ακτές της Μεσογείου. Οι θέσεις ελλιμενισμού σε μαρίνες στην Ελλάδα, Τουρκία, Κροατία, Μαυροβούνιο και Κροατία είναι μόνο 40.000, έναντι των βορειοδυτικής ακτογραμμής, όπου έχουν αναπτυχθεί 400.000 θέσεις σε Ισπανία, Γαλλία και Ιταλία. (NEE, 2016)
- Η σταθερή άνοδος της ζήτησης στην Μεσόγειο θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.
- Η ύπαρξη κοινού νομίματος και ελεύθερης διακίνησης ανθρώπων, κεφαλαίων, εμπορευμάτων, σε μια ΕΕ με 500 εκατ. πολίτες.
- Η ελαστικότητα κυρίως των μεγάλων σκαφών αναψυχής στην επιλογή – αλλαγή του τόπου ελλιμενισμού τους. Σημαντικά κριτήρια, η ποιότητα και πληρότητα υπηρεσιών – η ασφάλεια – η φορολογική & γραφειοκρατική επιβάρυνση – τα κλιματολογικά & γεωμορφολογικά στοιχεία – τα πολιτισμικά στοιχεία – η φήμη & η μόδα.
- Ισχυρή τάση διεθνώς στο τουριστικό τομέα, για ανάπτυξη σύνθετων μορφών φιλοξενίας και νέων εναλλακτικών μορφών τουρισμού. (MCKINSEY, 2011)

#### 4.2.4. Απειλές (Threats)

- Η περαιτέρω βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης, των γειτονικών χωρών (Τουρκίας, Κροατίας, Σλοβενίας, Μαυροβουνίου), έναντι της Ελλάδας.
- Η εξέλιξη των τεχνολογιών στα σκάφη αναψυχής. Οι χώρες βιομηχανικής παραγωγής σκαφών έχουν δυνατότητα ταχύτερης ενσωμάτωσης των τεχνολογιών στις μαρίνες.
- Η συνέχιση της έντονης εποχικότητας και του συγκεντρωτισμού του τουρισμού.
- Η ένταση του προσφυγικού προβλήματος - κίνδυνος αυξημένων ροών στα ελληνικά νησιά.
- Ο περιορισμός της ζήτησης θέσεων ελλιμενισμού και η πτώση των τιμολογίων.
- Ο κίνδυνος ή η απειλή πολέμου στην κοντινή περιοχή.
- Η αποσταθεροποίηση της Τουρκίας και οι εντάσεις στο Αιγαίο. (Μάζης, 2017)
- Η ελαστικότητα που επιδεικνύουν κυρίως τα μεγάλα σκάφη αναψυχής στην επιλογή του τόπου ελλιμενισμού τους.

Όπως προκύπτει από την ανωτέρω καταγραφή των παραγόντων της ανάλυσης SWOT, η Ελλάδα έχει αξιόλογα ισχυρά σημεία, που μέχρι σήμερα δεν έχει αξιοποιήσει. Παράλληλα έχουν δημιουργηθεί πολλές σημαντικές και χρόνιες αδυναμίες, στο θεσμικό και λειτουργικό

περιβάλλον του κλάδου, αλλά και του ευρύτερου δημόσιου τομέα, οι οποίες παρεμποδίζουν την ανάπτυξη του. Η αντιμετώπισή τους απαιτεί σοβαρό μακροχρόνιο σχεδιασμό και τομές στο ευρύτερο σύστημα λειτουργίας του κράτους. Στο εξωτερικό περιβάλλον διαφαίνονται ορισμένες απειλές σε αντικείμενα που άπτονται της διπλωματίας, ενώ υπάρχουν ή εξελίσσονται νέες ευκαιρίες που επιτρέπουν αισιοδοξία. Για την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων και ευκαιριών, αλλά κυρίως για την αντιμετώπιση των αδυναμιών και κινδύνων, είναι προϋπόθεση η ολοκλήρωση και άμεση εφαρμογή, ενός στρατηγικού σχεδιασμού, στην υλοποίηση και εφαρμογή του οποίου θα πρέπει να συμμετέχουν οι κλαδικοί, παραγωγικοί και οι κοινωνικοί φορείς που σχετίζονται με τον θαλάσσιο τουρισμό.

### **4.3 Κοινωνική και Οικονομική Σκοπιμότητα Ανάπτυξης του ΘΠΤ**

Η επίδραση του yachting στην οικονομία της Ελλάδος περνά μέσα από την αποδοτικότητα και κερδοφορία των επιχειρήσεων του κλάδου. Σύμφωνα με τον ΕΟΤ, εκείνοι που επιλέγουν τις υπηρεσίες yachting στην Ελλάδα είναι κυρίως αλλοδαποί τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Συγκεκριμένα, ενώ ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα παραμονής, οι τουρίστες που έρχονται στην Ελλάδα με σκοπό να κάνουν θαλάσσιο τουρισμό δαπανούν ανά ημέρα παραμονής περίπου 120 δολάρια κατά άτομο (Μανώλογλου, 2017). Η συνεισφορά του yachting αφορά την ιδιωτική και την δημόσια οικονομία και μπορεί να εντοπισθεί: Ως χρηματοοικονομική, όπου μέσω συνολικών δαπανών των σκαφών στον τουριστικό λιμένα τονώνεται η τοπική αγορά. Ως δημοσιονομική όπου τμήμα των δαπανών από τους χρήστες των σκαφών και λιμένων, μέσω των επιχειρήσεων και των επαγγελματιών, θα εισρεύσει στο δημόσιο ταμείο δια της φορολογίας. Ως οικονομική επίδραση, όπου ο συνδυασμός των συνολικών δαπανών, συντελεί στην δημιουργία νέου εισοδήματος, αυξάνεται η απασχόληση και η εισροή συναλλάγματος. (ICAP 2009). Το όφελος στην οικονομία περιλαμβάνει τα έσοδα από ναυλώσεις τις δαπάνες καυσίμων, αναλωσίμων, εξοπλισμών αναψυχής, εστίαση και διασκέδαση που πραγματοποιούν οι τουρίστες - χρήστες των σκαφών αναψυχής κατά την παραμονή τους στην Ελλάδα.

Τα έσοδα των ελληνικών μαρίνων, πέρα των στοιχείων που μπορούν να προσδιορισθούν από τα επίσημα φορολογικά τους στοιχεία, είναι δυνατό να εκτιμηθούν και με βάση τον αριθμό θέσεων ελλιμενισμού, τον βαθμό πληρότητας και παρεχόμενων υπηρεσιών, αλλά και των παρεχόμενων υπηρεσιών των διερχόμενων σκαφών αναψυχής. Βάση αυτών των παραμέτρων τα έσοδα μπορούν να εκτιμηθούν περίπου σε 80 εκατ. ευρώ ετησίως. Σύμφωνα με το Διεθνή Οργανισμό ICOMIA (International Council of Marine Industry Association), για κάθε 1 ευρώ

που δαπανάται για τον ελλιμενισμό ενός σκάφους σε μία μαρίνα αντιστοιχεί πολλαπλασιαστής 5 έως 12 ευρώ (ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του σκάφους) για δαπάνες σε καύσιμα, τροφοδοσία, προμήθειες, επισκευές, συντήρηση, μισθοδοσία, φόρους και άλλες ανάγκες ή υποχρεώσεις που συνδέονται με το σκάφος. (ICOMIA, 2017)

Με βάση την εκτίμηση της «Ένωσης Μαρίνων Ελλάδας» ο πολλαπλασιαστής προσδιορίζεται σε 6,6 μονάδες για τους πελάτες - μέλη της. Βάση αυτού το προκαλούμενο ευρύτερο όφελος στην ελληνική οικονομία ανέρχεται περίπου σε 530 εκατ. ευρώ. Σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας το εισπρακτικό όφελος του Δημοσίου από ΦΠΑ υπολογίζεται ότι ξεπερνά τα 100 εκατ. Ευρώ.

Ο θαλάσσιος περιηγητικός τουρισμός έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης και προσφοράς, τόσο στον τομέα δημοσίων εσόδων, όσο και στον τομέα της απασχόλησης, συνδράμοντας ουσιαστικά στην οικονομική άνοδο της χώρας.

#### **4.4 Εκτίμηση των Δυνατοτήτων και του προσδοκώμενου οφέλους από την περαιτέρω ανάπτυξη του Yachting**

Μετά την έναρξη της κρίσης το 2009, έχουν δημιουργηθεί πάρα πολλές δυσκολίες για το **επαγγελματικό** αλλά και για το **ιδιωτικό γιώτινγκ**. Οι ελληνικές εταιρείες επαγγελματικού γιώτινγκ που μέχρι την κρίση πρωτοστατούσαν στη Μεσόγειο, παραχώρησαν έδαφος σε ανταγωνίστριες χώρες όπως την Κροατία, Τουρκία, ακόμη και στο Μαυροβούνιο. Η οικονομική κρίση την περίοδο 2009 -2015, είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση των ναυλώσεων μέχρι και 80% στα μεγάλα μηχανοκίνητα επανδρωμένα σκάφη με πλήρωμα 6-8 άτομα. Αντίστοιχα στα ιστιοπλοϊκά σκάφη η πτώση ανήλθε στο 25-30%, πλήττοντας κυρίως τα μεγαλύτερα σε μέγεθος και πολυτέλεια. Αποτέλεσμα αυτών ήταν η αύξηση της ανεργίας των ναυτικών στον κλάδο του επαγγελματικού yachting. (ΣΕΤΕ Ι. , 2015)

Σε μελέτη του London School of Economics, για την «Μεσογειακή Ένωση Σκαφών Αναψυχής», (MYBA, 2017) για τα super-yachts (άνω των 24 μέτρων), προκύπτει ότι η ελληνική οικονομία ωφελήθηκε με 158 εκ. ευρώ το χρόνο από υπηρεσίες ελλιμενισμού - επισκευών, όταν η Ιταλία ωφελήθηκε με 2.240, η Γαλλία 1.370 και η Ισπανία 892 εκ. €. (NEE, 2016) Το γεγονός αυτό δεικνύει ότι στην Ελλάδα δεν έχει αξιοποιηθεί αντιστοίχως ο τομέας του yachting πολυτελών σκαφών, με αποτέλεσμα να στερείται κάθε χρόνο από σημαντικά έσοδα.

Στο κεφάλαιο αυτό πραγματοποιείται επεξεργασία των δεδομένων που προέρχονται από την έρευνα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας - Πανεπιστημίου Πειραιά. Η ανάλυση αφορά το σενάριο της ανόδου του κλάδου με την αύξηση των σκαφών αναψυχής. Συγκεκριμένα η αύξηση του αριθμού σκαφών αναψυχής, ώστε η σχέση (1/621) όπου 1 σκάφος αντιστοιχεί σε 621 κατοίκους της Ελλάδας, να μετατραπεί σε 1 σκάφος ανά 164 κατοίκους, προκειμένου να εξισωθεί με τον αριθμό σκαφών αναψυχής προς κατοίκους της ΕΕ (1/164). Προσδιορίζεται η αύξηση των σκαφών αναψυχής και η μεταβολή των άμεσων και έμμεσων θέσεων απασχόλησης, καθώς και των εσόδων του γιότινγκ.

### Δεδομένα (από έρευνα NEE):

- Υφιστάμενος αριθμός σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα (ENy) = 17.700
- Σχέση αριθμού σκαφών αναψυχής ανά αριθμό κατοίκων ΕΕ (RyE) = 1/164
- Σχέση αριθμού σκαφών αναψυχής ανά αριθμό κατοίκων Ελλάδας (RyG) = 1/621
- Μέσος Αριθμός Απασχολούμενων ανά σκάφος αναψυχής (AEy) = 1,17
- Έμμεσα απασχολούμενοι ανά θέση ελλιμενισμού (IEb) = 1
- Άμεσα απασχολούμενοι ανά 100 θέσεις ελλιμενισμού (NEb) = 4,36
- Μέση δαπάνη ανά σκάφος αναψυχής στην Ελλάδα (ACy) = 34.307 €

### A. Προσδιορισμός υφιστάμενων εσόδων και θέσεων απασχόλησης από το γιότινγκ

**A.1. Προσδιορισμός εσόδων:** Από την έρευνα του NEE σε δείγμα 598 σκαφών, προκύπτει ότι η μέση ετήσια δαπάνη ανά σκάφος αναψυχής στην Ελλάδα, ανέρχεται σε 34.307 €, περιλαμβανομένων των ελαστικών και τα ανελαστικών εξόδων των μηχανοκίνητων και ιστοφόρων σκαφών αναψυχής. Οι συνολικές δαπάνες για το σύνολο των **17.700** σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα αντιστοιχούν περίπου σε **607.000.000 ευρώ**. (NEE Π. Π., 2012)

### A.2. Προσδιορισμός Υφιστάμενων Θέσεων Απασχόλησης

**A.2.1. Προσδιορισμός άμεσων θέσεων απασχόλησης στα σκάφη αναψυχής (DEy):** υπολογίζονται επί του συνόλου των υφισταμένων 17.700 σκαφών αναψυχής (ENy), λαμβάνοντας υπόψη τον συντελεστή απασχολούμενων στα σκάφη (AEy) = 1,17.

$$DEy = ENy * AEy \Rightarrow DEy = 17.700 * 1,17 \Rightarrow DEy = 20.709$$

**A.2.2. Προσδιορισμός άμεσων θέσεων απασχόλησης στις μαρίνες (DEm):** Με βάση τα στοιχεία του ΕΟΤ και της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος και την έρευνα του NEE, με δείγμα τα σκάφη που ελλιμενίζονται σε μαρίνες της Αττικής, διαπιστώθηκε ότι η αναλογία των άμεσα

απασχολουμένων στις μαρίνες είναι 4,36 ανά 100 θέσεις ελλιμενισμού (NEb). Δεδομένης της συνολικής δυναμικότητας (9.829), σε θέσεις ελλιμενισμού (YBm), προκύπτει:

$$\mathbf{DEm} = YBm * NEb \Rightarrow DEm = 9829 * 4,36/100 \Rightarrow DEm = \mathbf{438}$$

A.2.3. Προσδιορισμός έμμεσων θέσεων απασχόλησης (IE): Οι έμμεσες θέσεις απασχόλησης αφορούν τις δημιουργούμενες θέσεις σε\_ υποστηρικτικές δραστηριότητες του γιώτινγκ. Ο συντελεστής έμμεσης απασχόλησης (IEb), ισούται με τη μονάδα (IEb =1), δεδομένου ότι ανά 100 θέσεις ελλιμενισμού δημιουργούνται 100 θέσεις απασχόλησης. Οι δημιουργούμενες έμμεσες θέσεις απασχόλησης (IE) για τις 9.829 θέσεις Ελλιμενισμού σε μαρίνες (YBm) στην Ελλάδα είναι:

$$IE = YBm * IEb \Rightarrow IE = 9.829 * 1 \Rightarrow IE = \mathbf{9.829}$$

Συνολικά οι υφιστάμενες άμεσες και έμμεσες θέσεις απασχόλησης στα σκάφη και τις μαρίνες εκτιμώνται σε:

$$DEm + DEy + IE = 438 + 20.709 + 9.829 = \mathbf{30.976}$$

## **B. Δημιουργούμενα έσοδα και θέσεις απασχόλησης από την ανάπτυξη του Yachting**

B.1. Ο Προβλεπόμενος Αριθμός Σκαφών Αναψυχής στην Ελλάδα (PNy), προκύπτει από τον ισοσκελισμό της σχέσης σκαφών αναψυχής της Ελλάδας με την ΕΕ.

Η διαφορά στις σχέσεις των σκαφών αναψυχής ανά κάτοικο μεταξύ ΕΕ και Ελλάδας (Dy), προκύπτει από το πηλίκο :

$$Dy = (RyE) / (RyG) \Rightarrow Dy = (1/164) / (1/621) \Rightarrow Dy = \mathbf{3,787}$$

Ο προβλεπόμενος αριθμός σκαφών αναψυχής (PNy) της Ελλάδας, προκύπτει από τον υφιστάμενο αριθμό σκαφών (ENy), αυξημένο με τον συντελεστή της διαφοράς (Dy) των σκαφών αναψυχής μεταξύ Ελλάδας και ΕΕ:

$$PNy = ENy * Dy \Rightarrow PNy = 17.700 * 3,787 = \mathbf{67.022}$$

B.2. Τα προβλεπόμενα ετήσια έσοδα (AR) προκύπτουν από τον αριθμό (των 67.022) προβλεπόμενων σκαφών (PNy) επί την μέση δαπάνη ανά σκάφος (ACy) που αντιστοιχεί σε 34.307 €, προκύπτει:

$$AR = PNy * ACy \Rightarrow AR = 67.022 * 34.307 \Rightarrow AR = \mathbf{2.299.324.000 \text{ €}}$$

## **B.3. Προσδιορισμός Θέσεων Απασχόλησης**

B.3.1. Προσδιορισμός άμεσων θέσεων απασχόλησης στα σκάφη αναψυχής (DEy): Δεδομένων των προβλεπόμενων σκαφών αναψυχής (PNy = 67.000) και του μέσου αριθμού

απασχολουμένων ανά σκάφος αναψυχής ( $AEy = 1,17$ ), οι θέσεις άμεσης απασχόλησης στα σκάφη αναψυχής ( $DEy$ ) θα είναι:

$$DEy = PNy * AEy \Rightarrow DEy = 67.000 * 1,17 \Rightarrow DEy = \mathbf{78.390}$$

B.3.2. Προσδιορισμός θέσεων άμεσης απασχόλησης στις μαρίνες ( $DEm$ ): Λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό απασχολουμένων ανά 100 θέσεις ελλιμενισμού ( $NEb$ ) και τον συνολικό προβλεπόμενο αριθμό σκαφών αναψυχής ( $PNy$ ), προκύπτει:

$$DEm = PNy * NEb \Rightarrow DEm = 67.022 * (4,36/100) \Rightarrow DEm = \mathbf{2.922}$$

B.3.3. Προσδιορισμός έμμεσων θέσεων απασχόλησης ( $IE$ ) σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας. Λαμβάνοντας υπόψη τον προβλεπόμενο αριθμό yachts ( $PNy$ ) και τον δείκτη έμμεσης απασχόλησης ανά θέση ελλιμενισμού ( $IEb$ ), προκύπτει:

$$IE = PNy * IEb \Rightarrow IE = 67.022 * 1 \Rightarrow IE = \mathbf{67.022}$$

Οι συνολικές θέσεις απασχόλησης ( $TE$ ) που θα προσφέρει ο κλάδος με την ανωτέρω εκτιμώμενη άνοδό του, προκύπτουν από το άθροισμα:

$$TE = DEy + DEm + IE \Rightarrow TE = 78.390 + 2.922 + 67.022 \Rightarrow TE = \mathbf{148.334}$$

Συμπερασματικά προκύπτει ότι το yachting μπορεί να παράσχει τεράστια όφελος στην απασχόληση και στην δημιουργία εισοδήματος. Η άνοδός του, σε αντίστοιχο επίπεδο (ως προς τον πληθυσμό) της ΕΕ, θα δημιουργήσει:

- ✓ **148.334** θέσεις απασχόλησης, έναντι των 30.976 υφισταμένων και
- ✓ **2.299.324.000 €** ετήσιο εισόδημα, έναντι των 607.000.000 € σήμερα.

Όπως έχει αναλυθεί στο κεφάλαιο αυτό, η Ελλάδα διαθέτει τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα, για την επίτευξη των ανωτέρω προσεγγίσεων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

# ΟΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

### 5.1 Εισαγωγή

Η αποτελεσματική παραγωγή και εφαρμογή των δημόσιων πολιτικών, ιδιαίτερα στον τομέα των επενδύσεων και της ανάπτυξης, απαιτεί κράτος δικαίου με ομαλή λειτουργία των θεσμών και των οργάνων του, αξιόπιστο - που δεν μεταβάλλει το νομικό και θεσμικό του πλαίσιο συνεχώς και ασκόπως, που κρατά χαμηλά το γραφειοκρατικό και φορολογικό βάρος προς τις εγκατεστημένες επιχειρήσεις - συνδράμοντας έτσι στην διεθνή ανταγωνιστικότητά τους. Στα πλαίσια αυτής της λειτουργίας του, γίνεται εφικτή η προσέλκυση επενδύσεων και επιταχύνεται η αναπτυξιακή πρόοδος.

### 5.2 Δημόσιες Πολιτικές και Κρατικές Ενισχύσεις

Οι επενδύσεις στον κλάδο του Yachting, συνήθως αφορούν την κατασκευή ή τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών και υποστηρικτικών υποδομών και την ναυπήγηση σκαφών αναψυχής τόσο από ιδιώτες, όσο και από εταιρείες ναύλωσης σκαφών αναψυχής. Η πραγματοποίηση επενδύσεων μέχρι σήμερα ήταν αποτέλεσμα της άσκησης μιας αναπτυξιακής πολιτικής, μέσω κινήτρων ενίσχυσης. Οι επενδύσεις συντελούν στην τοπική, την περιφερειακή και την εθνική οικονομική ανάπτυξη, δημιουργούν εισόδημα και θέσεις απασχόλησης, τόσο κατά τις επενδυτικές εργασίες όσο και την λειτουργία τους (μαρίνες, σκάφη αναψυχής, κλπ.). Προωθούν την ανάπτυξη, την παραγωγικότητα και ανταγωνιστικότητα του κλάδου στον οποίο πραγματοποιούνται. Με δεδομένο ότι δεν έχει καταρτισθεί και εφαρμοσθεί Εθνικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα, οι πολιτικές που έχουν προγραμματισθεί και υλοποιούνται, καταγράφονται στα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης από το 1990, μέχρι το 2006 και στα Εθνικά Στρατηγικά Πλαίσια Αναφοράς (ΕΣΠΑ) από το 2007 μέχρι σήμερα.

Ειδικότερα για τον τομέα του Θαλάσσιου Περιηγητικού Τουρισμού (Yachting), το νομικό πλαίσιο που καταγράφει τις δημόσιες πολιτικές για την κλαδική, περιφερειακή και εθνική ανάπτυξη ουσιαστικά περιλαμβάνεται στους Αναπτυξιακούς ή Επενδυτικούς Νόμους. Στην εφαρμογή τους οι νόμοι αυτοί απασχολούνται σχεδόν αποκλειστικά με το καθεστώς των



κρατικών ενισχύσεων και ιδιαίτερα της παροχής από το Δημόσιο του κινήτρου της δωρεάν επιχορήγησης.

Η εφαρμογή των Αναπτυξιακών Νόμων στην Ελλάδα ξεκινά ουσιαστικά με τον Ν. 1116/81 και ακολούθως τον Αναπτυξιακό Νόμο 1262/1982 που είχε ισχύ μέχρι το 1990. Στο άρθρο 2, περίπτωση (ι) του νόμου αυτού, προβλεπόταν η ενίσχυση των ναυπηγό-επισκευαστικών επιχειρήσεων. Ειδικότερα οι ναυπηγικές επιχειρήσεις που αναλάμβαναν την ναυπήγηση επαγγελματικών τουριστικών σκαφών, μπορούσαν να λάβουν δωρεάν επιχορήγηση σε ένα ποσοστό (συνήθως 40% - 50%) επί του συμβατικού κόστους του έργου. Οι ενισχύσεις αυτές είχαν συντελέσει σε αυξημένες παραγγελίες ναυπήγησης επαγγελματικών τουριστικών σκαφών, προκαλώντας την ανάπτυξη του εγχώριου ναυπηγικού και ναυπηγοεπισκευαστικού κλάδου και των εταιρειών ναύλωσης σκαφών.

Στους αναπτυξιακούς νόμους που εφαρμόστηκαν μετά το 1990 δεν προβλέφθηκε κρατική ενίσχυση σε ναυπηγικές μονάδες.

**Στον αναπτυξιακό νόμο 1892/1990**, (Οικονομίας, <https://www.e-nomothesia.gr/kat-dasos-thera/n-1892-1990.html>, 2017), στο άρθρο 2 (κα), περιλαμβάνεται η ενίσχυση επιχειρήσεων εκμετάλλευσης λιμένων αναψυχής.

**Ο αναπτυξιακός νόμος 2601/1998** (Οικονομίας, <https://www.e-nomothesia.gr/kat-oikonomia/n-2601-1998.html>, 2017) , **και ακολούθως ο 3299/2004** : (Οικονομίας, <https://www.ependyseis.gr/sub/nomos3299/n3299.htm>, 2017)

Στα υπαγόμενα επενδυτικά σχέδια παρείχαν τα ακόλουθα είδη ενισχύσεων:

α) Επιχορήγηση που συνίσταται στη δωρεάν παροχή από το δημόσιο χρηματικού ποσού για την κάλυψη τμήματος της ενισχυόμενης δαπάνης του επενδυτικού σχεδίου, ή και

β) Επιδότηση χρηματοδοτικής μίσθωσης που αφορά στην κάλυψη από το δημόσιο τμήματος των καταβαλλόμενων δόσεων χρηματοδοτικής μίσθωσης για την απόκτηση καινούργιου μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού.

γ) Φορολογική απαλλαγή από την καταβολή φόρου εισοδήματος επί των μη διανεμόμενων κερδών την πρώτη δεκαετία από την πραγματοποίηση του επενδυτικού σχεδίου, ή κατόπιν η επιδότηση του κόστους απασχόλησης της δημιουργούμενης από το επενδυτικό σχέδιο.

Στο άρθρο 3, στα υπαγόμενα επενδυτικά σχέδια, περιλαμβάνεται η περίπτωση (x) ίδρυση, επέκταση, εκσυγχρονισμός τουριστικών λιμένων σκαφών αναψυχής (μαρίνες) για επενδυτικά σχέδια που γίνονται με πρωτοβουλία οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 31 του Ν. 2160/1993 (ΦΕΚ 118 Α').

Στο άρθρο 4, καθορίζονται οι παρεχόμενες ενισχύσεις. Η ίδρυση, επέκταση, εκσυγχρονισμός τουριστικών λιμένων σκαφών αναψυχής, εντάσσεται στην κατηγορία 1. Βάση αυτού και της περιοχής εγκατάστασης, η ένταση της ενίσχυσης διαμορφώνεται για την:

Περιοχή Α', ενίσχυση 20%

Περιοχή Β', ενίσχυση 30%

Περιοχή Γ', ενίσχυση 40%

Εναλλακτικά εφόσον ο επενδυτής επιλέξει την φορολογική απαλλαγή, αυτή ανέρχεται στην περιοχή Α' σε 60% , την περιοχή Β' και Γ' σε 100% επί του κόστους της επένδυσης.

Πλέον αυτών, στις μεσαίες επιχειρήσεις παρείχεται επιπλέον ποσοστό ενίσχυσης έως 10%, μέχρι το ενισχυόμενο κόστος των δεκαπέντε εκατομμυρίων ευρώ. Στις πολύ μικρές και μικρές επιχειρήσεις παρείχεται αντίστοιχα επιπλέον ποσοστό ενίσχυσης έως 20%.

Ο **Επενδυτικός Νόμος 3908/2011**, (Οικονομίας, <https://www.ependyseis.gr/sub/nomos3908/n3908.htm>, 2017) «Ενίσχυση Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη, την Επιχειρηματικότητα και την Περιφερειακή Συνοχή», προβλέπει την ενίσχυση επενδύσεων τουριστικών λιμένων σκαφών αναψυχής. Τα ποσοστά ενίσχυσης δεν διαφοροποιούνται σημαντικά έναντι του παρελθόντος.

Ο **Επενδυτικός Νόμος 4146/2013**, <https://www.ependyseis.gr/sub/nomos4146/n4146.htm> «**Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις**», α) βελτιώνει τους όρους για την κάλυψη της ίδιας συμμετοχής των επενδυτών. Αιτία η έλλειψη επενδυτικού ενδιαφέροντος, το πρόβλημα ρευστότητας, η αδυναμία δανεισμού των επενδύσεων από τις τράπεζες. β) Οι επενδύσεις για την κατασκευή τουριστικών λιμένων είναι επιλέξιμες. γ) διευκολύνει την ενίσχυση των μεγάλων επενδύσεων (άνω 50 εκατ. €). (Οικονομίας, <https://www.ependyseis.gr/sub/nomos4146/n4146.htm>, 2017)

Ο **Επενδυτικός Νόμος 4399/2016**: (Οικονομίας, <https://www.ependyseis.gr/anaptyxiakos/>, 2017), Είναι σήμερα σε ισχύ και δοκιμάζεται η εφαρμογή του.

Ορίζει στους σκοπούς του, την προώθηση της ισόρροπης ανάπτυξης, την τεχνολογική αναβάθμιση, την διαμόρφωση μιας νέας εξωστρεφούς εθνικής ταυτότητας (branding), τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας σε τομείς υψηλής προστιθέμενης αξίας και έντασης γνώσης, την μετακίνηση στην αλυσίδα παραγωγής της αξίας για την παραγωγή πιο σύνθετων προϊόντων, την προσφορά καλύτερων υπηρεσιών και εν τέλει την εξασφάλιση καλύτερης θέσης της χώρας στο Διεθνή Καταμερισμό Εργασίας.

Οι εγκρίσεις των επενδυτικών έργων στους αναπτυξιακούς νόμους σταδιακά από το 1996, τελούν στην οριστική έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, ενώ η ένταση της ενίσχυσης καθορίζεται από το Χάρτη Περιφερειακών Ενισχύσεων της ΕΕ.

**Συμπερασματικά μπορούμε να εκτιμήσουμε** ότι, παρά την ύπαρξη ισχυρών οικονομικών κινήτρων μέσω των δωρεάν επιχορηγήσεων επί σειρά δεκαετιών σε συνδυασμό με τα υψηλά περιθώρια χρηματοδότησης από το τραπεζικό σύστημα (στο παρελθόν) και την αυξανόμενη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού, τα αποτελέσματα στην πραγματοποίηση ιδιωτικών επενδύσεων κατασκευής τουριστικών λιμένων, ήταν πενιχρά. Ως κύριες αιτίες μπορεί να εκτιμηθούν, το μεγάλο κόστος των επενδύσεων σε λιμενικά έργα και η μικρή κεφαλαιακή απόδοση, η μη διαθεσιμότητα κατάλληλων παράκτιων γηπέδων για την εγκατάσταση τουριστικών λιμένων, η πολυπλοκότητα και η μακροχρόνια προσπάθεια αδειοδοτήσεων, η έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού. Το πρώτο έργο που αδειοδοτήθηκε και υλοποιήθηκε στο σύνολό του από τον ιδιωτικό τομέα (με χρήση κρατικών ενισχύσεων) ήταν η μαρίνα Λαυρίου («Olympic Marin S.A»). Οι περισσότερες μαρίνες υλοποιήθηκαν με πρωτοβουλία του ΕΟΤ, ο οποίος και πραγματοποίησε την λιμενική υποδομή τους.

### **5.3 Αξιολόγηση της Αποτελεσματικότητας των Δημόσιων Πολιτικών**

Στις αιτίες των προβλημάτων που αντιμετωπίζει το Yachting περιλαμβάνεται η μακροχρόνια έλλειψη καλής νομοθέτησης. Στόχος της πολιτικής καλής νομοθέτησης είναι η ακριβέστερη οριοθέτηση των προβλημάτων, η ελαχιστοποίηση των βαρών στην οικονομία και την αγορά, η μεγιστοποίηση της διαφάνειας, η διεύρυνση της δημοκρατίας και της κοινωνικής συμμετοχής. Η καλή νομοθέτηση αποτελεί συστατικό της καλής διακυβέρνησης. Αυτό σημαίνει ότι οι ρυθμίσεις εκτός από αποδοτικές, αποτελεσματικές, συνεκτικές και απλές πρέπει επίσης να:

- Τηρούν τις αρχές και τη διαδικασία της κοινωνικής διαβούλευσης
- Να διασφαλίζουν την ισορροπία ανάμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος, το κοινωνικό κράτος και την οικονομική ανάπτυξη. Η διασφάλιση αυτής της ισορροπίας οδηγεί σε βιώσιμη ανάπτυξη. (Πλυμάκης, 2016)

Στην Ελλάδα υπάρχει έλλειμμα στην διαμόρφωση της δημόσιας πολιτικής, τόσο στην ανάλυση των επιπτώσεων (κόστη, οφέλη και διακινδυνεύσεις) και στην κοινωνική διαβούλευση. Αποτέλεσμα των προβλημάτων είναι η αδυναμία καλής νομοθέτησης που οδηγεί τελικά στην διόγκωση της γραφειοκρατίας και της αναποτελεσματικότητας. Είναι χαρακτηριστική η ομιλία

του Υπουργού Διοικητικής Ανασυγκρότησης κ. Μανιτάκη στις 3/12/2012 στο πλαίσιο της συνεργασίας Ελλάδας - ΟΟΣΑ *«Το τέρας που ονομάζεται γραφειοκρατία στην Ελλάδα, δεν χρειάζεται να το περιγράψω. Την έχουμε υποστεί όλοι μας, πολίτες και επιχειρήσεις. Θα αρκεστώ να σας αναφέρω ένα ενδεικτικό μόνο στοιχείο. Το κόστος της γραφειοκρατίας στην Ελλάδα εκτιμάται ότι ανέρχεται στο 6,8% του ΑΕΠ, δηλαδή περί τα 14 δις ευρώ – όταν ο αντίστοιχος μέσος όρος σε άλλες χώρες της Ευρώπης είναι 3,5%».* (Μανιτάκης, 2012)

Οι Αναπτυξιακοί ή οι Επενδυτικοί Νόμοι παρότι χρησιμοποιήθηκαν ως το βασικό αναπτυξιακό εργαλείο της περιόδου 1989 – 2017, δεν είχαν σαφείς αναπτυξιακούς στόχους. Επιπλέον δεν υπήρξε διαδικασία εξωτερικής και εσωτερικής αξιολόγησης που να λειτουργεί μεσοχρόνια διορθωτικά, δεν τέθηκαν κανόνες παρακολούθησης, επαναρρύθμισης, επικαιροποίησης του σχεδιασμού και εφαρμογής των δράσεων, ούτε συγκριτική αξιολόγηση με βάση την κοινωνική και οικονομική αποδοτικότητα στην διαχείριση των πόρων. Δεν υπήρξαν διαδικασίες διασφάλισης της αδιάβλητης λειτουργία του συστήματος αξιολόγησης – ελέγχων – εκταμίευσης των κρατικών ενισχύσεων. Δεν προσδιορίστηκαν στόχοι ανά κλάδο δραστηριότητας.

Εκ του αποτελέσματος εύκολα μπορούμε να εκτιμήσουμε ότι οι αναπτυξιακοί νόμοι και το σύστημα των κρατικών ενισχύσεων, απέτυχε στους γενικούς στόχους που έθετε, δηλαδή την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την παραγωγικότητας της ελληνικής οικονομίας και την διαμόρφωση φιλικού επενδυτικού και αναπτυξιακού περιβάλλοντος.

Σε πολλές περιπτώσεις τα προβλήματα που προκαλούν οι νομικές και εφαρμοστικές διατάξεις δεν είναι εμφανή και κατανοητά στους συντάκτες τους και αυτό επισημαίνει τη μη εφαρμογή των κανόνων της καλής νομοθέτησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα η πρόβλεψη της Υπουργικής Απόφασης 11214/2012 για τις προϋποθέσεις χωροθέτησης τουριστικού λιμένα *«για την δημιουργία με πρωτοβουλία φυσικού ή νομικού προσώπου ... απαιτείται να είναι κύριος ή επικαρπωτής του παράκτιου ακινήτου...»*. Αν υπήρχε βεβαιότητα ότι η αδειοδότηση και υλοποίηση της επένδυσης θα κυλήσει ανεμπόδιστα, επομένως χρήσεις γης – χωροθέτηση, κλπ., κάθε σοβαρός επενδυτής θα προχωρούσε στην δαπάνη κτήσης του παραθαλάσσιου ακινήτου που απαιτείται για τη δημιουργία μαρίνας. Χωρίς αυτά, είναι αφελές να ζητείται η πραγματοποίηση της (δαπάνης) κτήσης ενός μη χωροθετημένου για μαρίνα ακινήτου.

Η εφαρμογή μιας πολιτικής ανόδου του θαλάσσιου περιηγητικού τουρισμού, μπορεί να θέσει ως στόχο την αύξηση των ποσοτικών και ποιοτικών στοιχείων των λιμενικών υποδομών και παράλληλα διευκολύνσεων προς τα σκάφη αναψυχής. Η εφαρμογή του στόχου αυτού σχετίζεται με πλήθος παραγόντων, ενεργειών και δράσεων και απαιτείται η ενεργή συμμετοχή των εμπλεκόμενων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων.

Το «Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης» στο οποίο προβλέπονται οι «Στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης», δημιουργεί μια βάση στην οποία μπορεί να οικοδομηθεί το πλαίσιο της λειτουργικής – αναπτυξιακής πορείας του θαλάσσιου τουρισμού.

Το νομοθετικό πλαίσιο έχει βελτιωθεί σε κάποιους τομείς τα τελευταία χρόνια, απαιτούνται όμως ταχύτεροι ρυθμοί. Είναι απαραίτητη η ευθυγράμμιση του με αυτό των λοιπών χωρών της ΕΕ, ιδιαίτερα με υιοθέτηση καλών πρακτικών, με στόχο τον περιορισμό του διοικητικού και διαχειριστικού κόστους που έχει μεταβιβασθεί στις επιχειρήσεις του κλάδου και στα σκάφη αναψυχής. Η δημιουργία συνεργατικών σχημάτων μπορεί να συνδράμει θετικά, καθότι συντελεί στην δημιουργία αλυσίδας αξίας και δημιουργεί οικονομίες κλίμακας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

#### 6.1 Συμπεράσματα – Πρόταση Συντάκτη

Στον θαλάσσιο περιηγητικό τουρισμό, η Ελλάδα έχει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των Ευρωπαϊκών και των περισσότερων Μεσογειακών χωρών. Επομένως υπάρχουν μεγάλα περιθώρια ανόδου για την δημιουργία ενός ισχυρού δυναμικού και ανταγωνιστικού κλάδου σε διεθνές επίπεδο. Η μη επίτευξη αυτού μέχρι σήμερα οφείλεται στις αδυναμίες του εσωτερικού περιβάλλοντος της χώρας όπως έχουν εντοπισθεί στην ανάλυση SWOT.

Από την πραγματοποιηθείσα ανάλυση, προκύπτει η ανάγκη διαμόρφωσης ενός δομικού περιγράμματος ενεργειών, για την αποτελεσματική και βιώσιμη λειτουργία του Θαλάσσιου Περιηγητικού Τουρισμού.

Συγκεκριμένα, απαιτείται να ενεργοποιηθούν δύο διακριτοί άξονες, εστιαζόμενοι στις βασικές σχέσεις που έχουν οι εμπλεκόμενοι στο πλαίσιο παραγωγής δημόσιων πολιτικών και αναπτυξιακού αποτελέσματος.

Ο πρώτος άξονας περιλαμβάνει τις δράσεις και ενέργειες των Δημόσιων Αρχών (κεντρικών, περιφερειακών και τοπικών). Με πρωτοβουλία των αρχών αυτών και την συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων μπορεί να υλοποιηθεί ένας άξονας δράσεων που θα οδηγήσει σε νομοθετικές ρυθμίσεις και διοικητικές αποφάσεις άμεσης εφαρμογής. Οι ενέργειες αφορούν:

- την απλοποίηση διαδικασιών για την μείωση των επιβαρύνσεων του ιδιωτικού τομέα από διοικητικά – γραφειοκρατικά βάρη,
- την εφαρμογή ενός αποδοτικού, αποτελεσματικού και αναπτυξιακού φορολογικού πλαισίου προς τους φορείς του κλάδου,
- την άρση των εμποδίων στην πραγματοποίηση ιδιωτικών επενδύσεων σε τουριστικούς λιμένες,
- τον ορισμό του κλάδου ως «προωθούμενου» από την Αναπτυξιακή Στρατηγική της χώρας,
- την επιλεξιμότητα από τον Επενδυτικό Νόμο και τα λοιπά προγράμματα του ΕΣΠΑ, των επενδυτικών δαπανών σε τουριστικούς λιμένες, των δαπανών σύστασης και ανάπτυξης επιχειρηματικών συστάδων (clusters), του εκσυγχρονισμού και επέκτασης των μικρών ναυπηγικών μονάδων, της ναυπήγησης επαγγελματικών τουριστικών σκαφών καθώς και των λοιπών παραγωγικών επενδύσεων στον κλάδο.

Ο δεύτερος άξονας αφορά την συνεργασία των επιχειρήσεων του κλάδου. Η περιορισμένη αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων του κλάδου στην Ελλάδα, και η διεθνής εμπειρία, κυρίως από ισπανικές μαρίνες, συνηγορούν στην ανάγκη ενεργειών διασύνδεσης. Μέσω της διασύνδεσης δημιουργούνται οικονομίες κλίμακας, που βελτιώνουν τις συνθήκες βιώσιμης και αποτελεσματικής λειτουργίας τους. Η συνεργασία συνεπώς στοχεύει στην δημιουργία αναπτυξιακής δυναμικής των τουριστικών λιμένων μέσα από την σύσταση επιχειρηματικών συστάδων, που μπορούν να έχουν την μορφή ανοιχτών αναπτυξιακών συμπράξεων. (Μ.Λεκάκου, 2015)

Η συγκρότηση και διακυβέρνηση της «*επιχειρηματικής συστάδας Yachting*» μπορεί να στηρίζεται στις μαρίνες κάθε περιοχής, και να συγκροτείται από τις λοιπές επιχειρήσεις που άμεσα ή έμμεσα εμπλέκονται με τον κλάδο. Η ενιαίες δράσεις δημιουργούν οικονομίες κλίμακας για το σύνολο της συστάδας, βελτιώνοντας τους όρους βιωσιμότητας και αποδοτικότητας κάθε επιχείρησης, επενεργούν στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη. Είναι απαραίτητη η ανεξαρτησία των επιχειρήσεων που απαρτίζουν την κάθε επιχειρηματική συστάδα, με την ελεύθερη είσοδο και έξοδο των επιχειρήσεων. (Παρδάλη, 2013)

Σχετικά με το γεωγραφικό πεδίο ή όριο εφαρμογής της επιχειρηματικής συστάδας: Πρόταση του συντάκτη είναι η επιχειρηματική συστάδα να καλύπτει το όριο μιας θαλάσσιας περιηγητικής διαδρομής, στο μήκος της οποίας υπάρχουν φορείς παροχής πλήθους υπηρεσιών, όπως ελλιμενισμού, ναυπηγοεπισκευών, τροφοδοσίας, εστίασης, διασκέδασης, κλπ.. Βάση του γεωγραφικού προσδιορισμού μπορεί να αποτελέσουν οι δέκα «*Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (ZNA)*», όπως ορίζονται στις «*στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής ανάπτυξης*». (Ενέργειας, 2013)

Η ύπαρξη και λειτουργία πολλών «*επιχειρηματικών συστάδων*» με βάση της ZNA, θα επιτρέψει την δημιουργία και λειτουργία μιας ‘*πανελλαδικής επιχειρηματικής συστάδας*’, ενός ισχυρότατου «*εθνικού cluster*», με δυνατότητα δράσης σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Βασικός στόχος του εθνικού cluster μπορεί να είναι η ενιαία προβολή και δραστηριοποίηση για την ανάδειξη της ελκυστικότητας της χώρας, αλλά και η βελτίωση του εθνικού προϊόντος σε διεθνές ανταγωνιστικό επίπεδο.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- capital, E. (2017, 5ος 22). <http://www.capital.gr>. Ανάκτηση από <http://www.capital.gr/poseidonia-2017/3213401/i-xameni-eukairia-tou-yachting-kai-oi-megales-dunatotites-anaptuxis>.
- D-MARIN. (2017, Αύγουστος). *EXPAND YOUR HORIZON WITH D-MARIN*. Ανάκτηση από <http://www.d-marin.com/en/homepage.aspx>
- EE. (2016). *Europa*. Ανάκτηση από MARITIME AFFAIRS: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/coastal-and-maritime-tourism\\_el.pdf](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/coastal-and-maritime-tourism_el.pdf)
- efimerida. (2017, Αύγουστος). Άμεσα από το ΤΑΙΠΕΔ η προκήρυξη για 5 μαρίνες. *efimerida*, 1.
- EUROPA, E. (2015, Ιανουάριος 6). *europa.eu*. Ανάκτηση από Evaluation Methodological Approach: [https://europa.eu/capacity4dev/evaluation\\_guidelines/minisite/en-methodological-bases-and-approach/evaluation-tools/swot-strengths-weakness-opportunities](https://europa.eu/capacity4dev/evaluation_guidelines/minisite/en-methodological-bases-and-approach/evaluation-tools/swot-strengths-weakness-opportunities)
- Eurostat. (2017, Ιούλιος). *Eurostat*. Ανάκτηση Ιούλιος 2017, από Στατιστικές Τουρισμού: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism\\_statistics/el](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism_statistics/el)
- <http://www.kiriacoulis.com/>. (2017). Ανάκτηση από <http://www.kiriacoulis.com/>
- ICOMIA. (2017). *ICOMIA*. Ανάκτηση από ICOMIA Online Library: <http://www.icomia.com/library/>
- KPMG. (2016). *Συνοπτικός Οδηγός Φορολογίας 2016*. Αθήνα: KPMG.
- MCKINSEY. (2011). *Η Ελλάδα 10 Χρόνια Μπροστά - Προσδιορίζοντας το Νέο Μοντέλο Ανάπτυξης της Ελλάδας*. ΑΘΗΝΑ: MCKINSEY & COMPANY.
- MYBA. (2017, Ιούλιος). <http://www.myba-association.com>. Ανάκτηση από MYBA DOCUMENTS: <http://www.myba-association.com/en/myba-press-and-documents.cfm>
- OECD. (2014). *Greece: Review of the Central Administration*. Παρίσι: OECD Public Governance Reviews.
- PwC. (2016). *World Tax Summaries*. Αθήνα: PwC.
- Taxheaven*. (2016, 3 12). Ανάκτηση από Συντελεστές Φορολογίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση : <https://www.taxheaven.gr/news/news/view/id/28181>
- VERNICOS YACHTS*. (2017). Ανάκτηση από (<http://vernicosyachts.com/about/>),
- WT&TC. (2017). *Economic Impact 2017 - Greece*. LONDON: World Travel and Tourism Council.



- ΑΛΦΑ, Τ. (2017). *Εβδομαδιαίο Δελτίο Οικονομικών Εξελίξεων 25-8-2017*. Αθήνα: ΑΛΦΑ Τράπεζα .
- Ανδρής. (2016, 2ος 24). *enikonomia.gr*. Ανάκτηση από <http://www.enikonomia.gr/timeliness/50618,Se-akinhsia-panw-apo-9300-skafh-logw-Foro-Polyteloy-Diaviwshs.htmlleloy-Diaviwshs.html>: enikonomia.gr
- Βαρβαρέσος, Σ. (2013). *Οικονομική του Τουρισμού*. Αθήνα: ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ.
- Γαζανάκης. (2015). *Κατασκευή και Υπηρεσίες Μαρίνων στην Ελλάδα - Διδάγματα από Ευρωπαϊκές Περιπτώσεις. Διπλωματική Εργασία Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπ. Πειραιά*. Πειραιάς.
- Διακομιχάλης. (2007). *Evolution structures and prospects''*, Έρευνα σε *Transportation Economics* 21, p.419-455. Στο Διακομιχάλης, '' *Greek Maritime Tourism*'' .
- Διακομιχάλης, Μ. (2009). *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές επιδράσεις*. Αθήνα: Σταμούλη.
- Ελλ.Ιστ.Ομοσπ. (2017, Αύγουστος). *Ελληνική Ιστιοπλοική Ομοσπονδία*. Ανάκτηση από <http://www.eio.gr/>
- Επιτροπή, Ε. (2013). *Europra.gr*. Ανάκτηση από Θαλάσσια Πολιτική - Παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός: [https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal\\_tourism\\_el](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism_el)
- ΕΥΔΕΠΠ&ΑΑ. (2013). *Εκθεση αξιολόγησης του θεσμοθετημένου Ειδικού Πλαισίου Τουρισμού*. Αθήνα: Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής.
- ΙΟΒΕ. (2012). *Η Επίδραση του Τουρισμού στην Ελληνική Οικονομία*. ΑΘΗΝΑ: Ινστιτούτο Οικονομικών Βιομηχανικών Ερευνών.
- ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ Κουσουνης. (2017, Αύγουστος 24). *www.kathimerini.gr*. Ανάκτηση από Θαλάσσιος τουρισμός: Το στοίχημα που δεν έχει κερδηθεί: <http://www.kathimerini.gr/917726/gallery/ta3idia/sthn-ellada/8alassios-toyrismos-to-stoixhma-roy-exei-kerdh8ei>
- ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ Κουσουνης. (2017). *Η γραφειοκρατία διώχνει νέες επενδύσεις σε Μαρίνες. ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ*.
- Καλαιτζιδάκη, Μ. (1995). *Παράκτιες Απειλές και Διαχείριση*. Εργαστήριο διδακτικής θετικών επιστημών, Πανεπιστημίου Κρήτης.
- ΚΕΠΕ. (2016). *Ο Πολιτισμικός Και Ο Θρησκευτικός Τουρισμός Ως Συνιστώσες Του Εθνικού Τουριστικού Προϊόντος*. ΑΘΗΝΑ: Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών.
- Λεκάκου, Μ. (2015, Μάιος). *Σχέδιο δράσης για τον θαλάσσιο και αθλητικό τουρισμό στις Κυκλάδες*. Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
- Μάζης, Ι. (2017, Απρίλιος 16). *Ιωάννης Μάζης: Στα τρία η Τουρκία – Οξύνεται το ενδεχόμενο θερμού επεισοδίου*. Ανάκτηση από <http://www.tribune.gr/politics/news/article/350293/ioannis-mazis-sta-tria-tourkia>

- Μανιτάκης, Α. (2012, Δεκέμβριος 3). Ομιλία Υπουργού Α. Μανιτάκη σε εκδήλωση του ΟΟΣΑ. <http://www.minadmin.gov.gr/?p=3515>. Αθήνα: Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης.
- Μανώλογλου, Σ. (2017). *Ο Τομέας της Θαλάσσιας Περιήγησης (Yachting) στην Ελλάδα - Τάσεις και Προοπτικές Ανάπτυξης*. Αθήνα: Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet & Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο αθηνών.
- ΜΟΔ. (2008). *Οδηγός Διαδικασιών Ωρίμανσης Έργων Τουριστικών Λιμένων*. Αθήνα: Μονάδα Οικονομικής Διαχείρισης (ΜΟΔ ΑΕ).
- Ναυτεμπορική Τσιμπλάκης. (2017, Μάρτιος 1η). *naftemporiki.gr*. Ανάκτηση από Αντιδράσεις προκαλεί το τέλος πλόων: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1209721/antidraseis-prokalei-to-telos-ploon>
- Ναυτεμπορική Τσιμπλάκης. (2017, Μάρτιος 1). *naftemporiki.gr*. Ανάκτηση από Αντιδράσεις προκαλεί το τέλος πλόων: <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1209721/antidraseis-prokalei-to-telos-ploon>
- ΝΕΕ. (2016). *Ναυτιλιακή Εθνική Αναπτυξιακή Στρατηγική*. Πειραιάς: Ναυτιλιακό Επιμελητήριο Ελλάδας.
- ΝΕΕ, Π. Π. (2012). *Ερευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία*. Πειραιάς: ΝΕΕ.
- Παρδάλη, Κ. Α. (2013). *Συγκρότηση Ανταγωνιστικών Επιχειρηματικών Συστάδων στο Θαλάσσιο Τουρισμό (yachting) με Στόχο την Βιώσιμη Περιφερειακή Ανάπτυξη*. Πειραιάς, Ελλάδα: Πανεπιστήμιο Πειραιώς - Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών.
- Πλυμάκης, Σ. (2016). Η κανονιστική μεταρρύθμιση στη δημόσια πολιτική. *Εισαγωγή στη καλή νομοθέτηση*. Αθήνα.
- ΣΕΤΕ. (2016). *Ελληνικός Τουρισμός Εξελίξεις - Προοπτικές*. ΑΘΗΝΑ: Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων.
- ΣΕΤΕ, Ι. (2015). *Η συμβολή του τουρισμού στην οικονομία το 2014 - συνοπτική απαικόνηση βασικών μεγεθών*. Αθήνα: Ινστιτούτο ΣΕΤΕ.
- Τσουβελέκας, Ε. (2013). *Τουριστική Οικονομική*. Ηράκλειο, Κρήτη: Πανεπιστήμιο Κρήτης.
- ΤτΕ. (2017). *Στατιστικό Δελτίο Οικονομικής Συγκυρίας*. Αθήνα: Τράπεζα της Ελλάδας.
- Υπουργείο Οικονομίας. (2016, Ιούνιος 22). *Επενδυτικός Νόμος 4399/2016*. Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο.
- Υπουργείο Οικονομίας. (2017, Αύγουστος). *ependyseis.gr*. Ανάκτηση από Νέος Αναπτυξιακός Νόμος 4399/2016: <https://www.ependyseis.gr/anaptyxiakos/>
- Υπουργείο Οικονομίας. (2017). *ependyseis.gr*. Ανάκτηση από ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ 3299/2004: <https://www.ependyseis.gr/sub/nomos3299/n3299.htm>
- Υπουργείο Οικονομίας. (2017, Αύγουστος). *ependyseis.gr*. Ανάκτηση από Νόμος 3908/2011 σε κωδικοποιημένη μορφή: <https://www.ependyseis.gr/sub/nomos3908/n3908.htm>

- Υπουργείο Οικονομίας. (2017, Αύγουστος). *ependyseis.gr*. Ανάκτηση από Επενδυτικός Νόμος 4146/2013 : <https://www.ependyseis.gr/sub/nomos4146/n4146.htm>
- Υπουργείο Οικονομίας. (2017). *Τράπεζα πληροφοριών νομοθεσίας*. Ανάκτηση από Νόμος 2601/1998 - ΦΕΚ 81/15-4-1998: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-oikonomia/n-2601-1998.html>
- Υπουργείο Οικονομίας. (2017). *Τράπεζα πληροφοριών νομοθεσίας*. Ανάκτηση από Ν.1892/1990 : Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις: <https://www.e-nomothesia.gr/kat-dasos-thera/n-1892-1990.html>
- Υπουργείο Περιβάλλοντος. (2013, Δεκέμβριος 12). *Τροποποίηση Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό*. Αθήνα: ΦΕΚ/3155/Β/2013.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος. (2013, Ιούνιος). Πλαίσιο χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης. Αθήνα: Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας.
- Υπουργείο Τουρισμού. (2017, Ιούλιος). *mintour.gov.gr*. Ανάκτηση από Η νέα εθνική στρατηγική για τον Τουρισμό: [Http://www.mintour.gov.gr/el/Investments/touristikoi limenes/creattourlimena](Http://www.mintour.gov.gr/el/Investments/touristikoi%20limenes/creattourlimena)