

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ CLUSTER ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ:**

**Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ**

**ΑΝΑΨΥΧΗΣ**

*Σπυρίδων Ανδριανός*

*Διπλωματική Εργασία*

*που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία*

*Πειραιάς*

*Νοέμβριος 2017*

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT**

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Ο δηλών

Σπυρίδων Ανδριανός

## **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- κα Αγγελική Παρδάλη (Επιβλέπων)
- κος Κωνσταντίνος Χλωμούδης
- κος Ευστράτιος Παπαδημητρίου

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	7
ABSTRACT	7
ΔΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	8
ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ	8
1. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (MARINE TOURISM)	9
1.1 ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ (YACHTING)	10
1.2 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	12
2. ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (MARINEΣ)	26
2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ	26
2.2 ΖΗΤΗΣΗ	29
2.3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ	31
2.4 ΟΙ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	38
3. ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	41
3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ	41
3.2 ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ – ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ	45
3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ	48
3.3.1 ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΣΚΑΦΩΝ	48
3.3.2 ΕΔΡΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	49
3.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ	56
4. Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ	59
5. ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ (CLUSTER)	67
5.1 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ CLUSTER	67
5.2 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΣΥΣΤΑΔΑΣ	68
5.3 Ο ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΤΗΣ ΣΥΣΤΑΔΑΣ	70
5.4 ΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΣΤΑΔΑΣ	70
5.5 ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΣΤΑΔΑΣ	72
5.6 Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΣΥΣΤΑΔΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	73
5.6.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΣΤΟ CLUSTER ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	75
5.6.2 CLUSTER ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΕ ΔΥΟ ΜΑΡΙΝΕΣ	78
5.6.3 ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ	78
6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΥΠΑΡΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΣΤΑΔΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	79
6.1 SWOT ANALYSIS	81
6.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	84
6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	86
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	88

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΧΑΡΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1.1: Σχηματική απεικόνιση συνισταμένων Θαλάσσιου Τουρισμού	9
Χάρτης 1.1: Χάρτης Χωρικών κατευθύνσεων Οργάνωσης του Τουρισμού	16
Χάρτης 1.2: Χάρτης Χωρικής Οργάνωσης των Τουριστικών Λιμένων	20
Διάγραμμα 2.1: Έσοδα των μαρίνων της Ένωσης Ελληνικών Μαρινών στο διάστημα 2009-2014	30
Διάγραμμα 2.2: Μέση ποσοστιαία πληρότητα των μαρίνων της Ένωσης Μαρίνων για την περίοδο 2009-2014.	31
Διάγραμμα 2.3: Κατάσταση λειτουργίας μαρίνων στην Ελλάδα	32
Πίνακας 2.1: Αναλυτικός πίνακας μαρίνων της «Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος»	33
Πίνακας 2.2: Ελληνικές μαρίνες βραβευμένες με Γαλάζια Σημαία το 2017	34
Διάγραμμα 2.4: Ποσοστό χωροθέτησης μαρίνων στην ελληνική επικράτεια	35
Διάγραμμα 2.5: Μορφή διαχείρισης μαρίνων της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος	35
Διάγραμμα 2.6: Χωροθετημένες μαρίνες ανά περιφέρεια	36
Διάγραμμα 2.7: Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενους εμπορικούς λιμένες, ανά περιοχή	37
Διάγραμμα 2.8: Θέσεις αγκυροβολίων ανά περιφέρεια	37
Διάγραμμα 2.9: Ξενοδοχειακοί λιμένες στην Ελλάδα	38
Διάγραμμα 2.10: Θέσεις ελλιμενισμού ανά μαρίνα	39
Διάγραμμα 2.11: Ηγέτιδες επιχειρήσεις διαχείρισης μαρίνων βάσει του αριθμού θέσεων ελλιμενισμού που διαχειρίζονται	40
Πίνακας 3.1: Κατηγοριοποίηση σκάφους βάσει σχεδιασμού του	44
Πίνακας 3.2: Αριθμός επιχειρήσεων που ασχολούνται με την ναυπηγοεπισκευή	45
Πίνακας 3.3: Εργατικό δυναμικό ανά χώρα στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής	47
Πίνακας 3.4: Σύγκριση εργαζόμενων / επιχειρήσεων στην ναυπηγοεπισκευή	47
Διάγραμμα 3.1: Είδη σκαφών – μελών της Ε.Π.Ε.Σ.Τ.	49
Διάγραμμα 3.2: Ποσοστό εταιρειών από την αγορά	50
Διάγραμμα 3.3: Αριθμός σκαφών ανά είδος εταιρείας	50
Διάγραμμα 3.4: Διαχωρισμός έδρας ενεργών εταιρειών	50
Διάγραμμα 3.5: Γεωγραφική διασπορά εταιρειών σε διαδικασία λύσης	51

Διάγραμμα 3.6: Βασικός διαχωρισμός έδρας ΝΕΠΑ σε διαδικασία λύσης	51
Διάγραμμα 3.7: Γεωγραφική διασπορά εταιρειών σε διαδικασία εκκαθάρισης	52
Διάγραμμα 3.8: Συγκριτικός πίνακας κατηγοριών επιχειρήσεων και έδρας αυτών	52
Διάγραμμα 3.9: Σύγκριση νηολογίων Πειραιά και άλλων πόλεων ανά έτος ίδρυσης εταιρεία	53
Διάγραμμα 3.10: Ποσοστά ΝΕΠΑ και πλοίων που διαχειρίζονται	54
Διάγραμμα 3.11: Αριθμός ΝΕΠΑ και πλοίων που διαχειρίζονται	54
Πίνακας 3.5: Κυρίαρχες εταιρείες ΝΕΠΑ	55
Διάγραμμα 3.12: Παράγοντες επιρροής της βιομηχανίας του Θαλάσσιου Τουρισμού	57
Διάγραμμα 3.13: Μέση δαπάνη για ναύλωση σκάφους αναψυχής βάσει καταγωγής των πελατών	58
Πίνακας 4.1: Αριθμός μαρίνων ανά χώρα	59
Διάγραμμα 4.1: Αριθμός μαρίνων και βραβείων Γαλάζιας Σημαίας ανά χώρα	60
Διάγραμμα 4.2: Ποσοστό πιστοποιημένων μαρίνων με Γαλάζια Σημαία	61
Διάγραμμα 4.3: Μέσο μήκος προβλητών ανά μαρίνα ανά χώρα	62
Διάγραμμα 4.4: Μέσο μήκος σκάφους που μπορεί να φιλοξενηθεί στις μαρίνες	62
Διάγραμμα 4.5: Θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μήκους 40-50 μέτρων την περίοδο 2006-2010	63
Διάγραμμα 4.6: Αριθμός των σκαφών 40-50 μ. παγκοσμίως την περίοδο 2006-2010	63
Διάγραμμα 4.7: Μέσος αριθμός θέσεων ελλιμενισμού ανά μαρίνα	64
Διάγραμμα 4.8: Θέσεις ελλιμενισμού ανά χλμ ακτογραμμής	64
Διάγραμμα 4.9: Μέσο κόστος ενοικίασης berthing για σκάφη 40 μέτρων	65
Διάγραμμα 4.10: Κόστος απόκτησης berthing ανά μέτρο για σκάφη 40 μ.	66
Διάγραμμα 4.11: Αριθμός διανυκτερεύσεων σε παραθαλάσσιες περιοχές και μη	66
Διάγραμμα 5.1: Παράγοντες επιτυχίας cluster	69
Διάγραμμα 5.2: Επιχειρηματική συστάδα Θαλάσσιου Τουρισμού	74
Διάγραμμα 5.3: Διαφοροποίηση ρόλου μαρινών	78
Πίνακας 6.1: SWOT Analysis Cluster Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ελλάδα	81
Διάγραμμα 6.1: Πλεονεκτήματα της Ελλάδας στη δημιουργία συστάδας	85
Διάγραμμα 6.2: Μειονεκτήματα της Ελλάδας στη δημιουργία συστάδας	86

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η χώρα μας όντας γεωγραφικά τοποθετημένη στην Νοτιοανατολική Μεσόγειο, με τεράστια ακτογραμμή και μακραίωνη ναυτική παράδοση, διαθέτει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού. Πιο συγκεκριμένα, η παρουσία έντονης νησιωτικότητας αλλά και η εγγύτητα με την ηπειρωτική χώρα μέσω των λιμένων σκαφών αναψυχής, αποτελούν ισχυρούς πυλώνες για την περαιτέρω εξέλιξη της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης. Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης σχετικά με την ζήτηση και προσφορά υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού όπως και των προϋποθέσεων που θα καταστήσουν εφικτή την δημιουργία επιχειρηματικής συστάδας στην Ελλάδα . Τέλος, παρουσιάζεται ο ρόλος των μαρίνων μέσα στο cluster αλλά και η σημασία της για την τοπική κοινωνία.

## ABSTRACT

The combination of geographic position in the Southeast Mediterranean, extended coastline and longstanding maritime tradition of Greece, meets the requirements for the development of Marine Tourism. More specifically, Yachting grows efficiently by the countless islands and the proximity to the mainland. Herewith dissertation, aims to process the current conditions that take place in our country about supply and demand on Yachting section as well as all the prerequisites for the establishment of Yachting cluster. In the summary, strong emphasis is accredited to marinas as they operate as the connecting bond between mainland and yacht users.

Λέξεις κλειδιά: Θαλάσσιος τουρισμός, Επιχειρηματική συστάδα, Μαρίνες, Σκάφη αναψυχής

Key words: Marine Tourism, Cluster, Marinas, Yachting

## **ΔΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

1<sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Παρατίθεται ορολογία του Θαλάσσιου Τουρισμού και το θεσμικό πλαίσιο που τον διέπει από την αρχή μέχρι σήμερα

2<sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Αναλύεται ο κλάδος των μαρίνων σκαφών αναψυχής, με διαγράμματα και πίνακες των μαρίνων στην χώρα μας σε συνδυασμό με την προσφορά και την ζήτηση για αυτές

3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Στατιστική επεξεργασία των στοιχείων που λήφθηκαν από το Μητρώο ΝΕΠΑ του Υπουργείου Ναυτιλίας και ανάλυση της ζήτησης και προσφοράς για τις υπηρεσίες μέσω των σκαφών αναψυχής

4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Εκτενής παρουσίαση του ανταγωνισμού στον τομέα των μαρίνων σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και ειδικότερα στον χώρο της Μεσογείου με στατιστικά στοιχεία όπως και SWOT Analysis

5<sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Επιχειρείται μια πλήρης ανάλυση του όρου της επιχειρηματικής συστάδας, των δομικών συστατικών της, η περιγραφή του cluster Θαλάσσιου Τουρισμού αλλά και ο ρόλος μαρίνων εντός της συστάδας

6<sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Εντοπισμός και ανάλυση προϋποθέσεων στον ελλαδικό χώρο για την δημιουργία επιχειρηματικής συστάδας. Τέλος, παρουσιάζονται συμπεράσματα και προτάσεις

## **ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ**

Για την διερεύνηση των όρων και περιγραφή του κλάδου αναζητήθηκε η πιο πρόσφατη ελληνική και ξενόγλωσση βιβλιογραφία. Σχετικά με την ανάλυση της προσφοράς και ζήτησης υπηρεσιών έγινε επεξεργασία δεδομένων από το Μητρώο ΝΕΠΑ του Υπουργείου Ναυτιλίας από το οποίο εξάχθηκαν μετρήσεις, στατιστικά στοιχεία και παρουσιάστηκαν υπό την μορφή διαγραμμάτων και πινάκων.



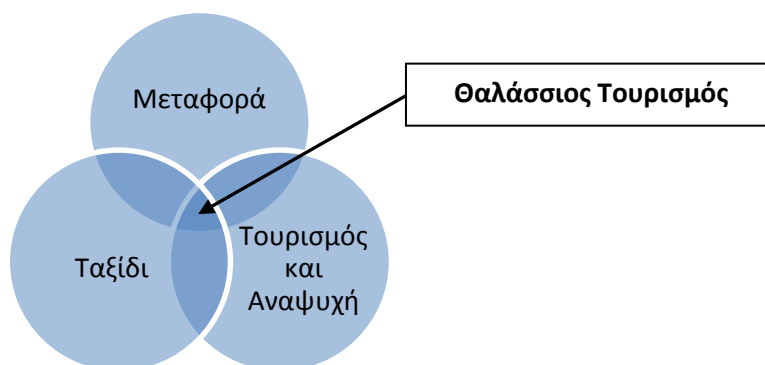
## 1. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (MARINE TOURISM)

Ο όρος “Θαλάσσιος τουρισμός” αναφέρεται στο είδος τουρισμού το οποίο έχει άμεση σχέση με δραστηριότητες που εκτελούνται στην θάλασσα και πιο συγκεκριμένα «εν πλω». Περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες αναψυχής που έχουν ως πεδίο αναφοράς / ανάπτυξης / δράσης το θαλάσσιο περιβάλλον. Έτσι αποκλείονται από την έννοια του θαλάσσιου τουρισμού οι δραστηριότητες αναψυχής που έχουν σχέση, άμεση ή έμμεση, με το γλυκό υγρό στοιχείο, όπως ποταμούς και τις λίμνες (Μυλωνόπουλος Δ., Μοίρα Π., 2005).

Ο χρήστης των εν λόγω δραστηριοτήτων αποκαλείται ως καταναλωτής – τουρίστας και αποφασίζει αν θα να περάσει τον περισσότερο ή και όλο το χρόνο των διακοπών του «εν πλω», επιλέγοντας δηλαδή ως τόπο διαμονής και ψυχαγωγίας ένα πλοίο, που προσφέρει ένα προκαθορισμένο πρόγραμμα θαλάσσιας περιήγησης, ή ένα σκάφος, στο οποίο μπορεί να συναποφασίσει για το πρόγραμμα της θαλάσσιας περιήγησης που θα εκτελεστεί. Αξίζει να σημειωθεί πως και στις δύο περιπτώσεις, το πλοίο ή το σκάφος εκτός από τόπο ψυχαγωγίας είναι ταυτόχρονα και μέσο μετακίνησης (Miller M.L., Auyong J., 1991).

Ως εκ τούτου, δραστηριότητες σχετιζόμενες με την θάλασσα και τις θαλάσσιες ακτές, όπως είναι το windsurfing, scuba diving, θαλάσσιο σκι και θαλάσσια πάρκα περιλαμβάνονται στο φάσμα του Θαλάσσιου Τουρισμού. Ακόμη, ο παράκτιος τουρισμός είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τον Θαλάσσιο Τουρισμό καθότι οι δραστηριότητες που τους χαρακτηρίζουν εκατέρωθεν δημιουργούν έντονες αλληλεπιδράσεις.

**Διάγραμμα 1.1:** Σχηματική απεικόνιση συνισταμένων Θαλάσσιου Τουρισμού



Πηγή: Wild, 2003

Ο θαλάσσιος τουρισμός διαχωρίζεται σε τρεις συνιστώσες διεθνώς ή αλλιώς τουριστικούς κλάδους / δραστηριότητες (Miller M.L., Auyong J., 1991):

- Κρουαζιεροπλοΐα (πλοίο)
- Ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (χρήση σκαφών αναψυχής)
- Εκδρομές (διαμέσου ημερόπλοιων)

Η παρούσα μελέτη θα ασχοληθεί με την ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση (Yachting).

### 1.1 ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ (YACHTING)

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). Αξίζει να σημειωθεί πως ο όρος «Ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση» αναφέρεται επίσης και στην ιδιόχρηση του σκάφους πέραν της περίπτωσης της εκμίσθωσης.

Καθοριστικό ρόλο στην ύπαρξη και ανάπτυξη της Ιδιωτικής Θαλάσσιας Περιήγησης διαδραματίζουν δυο δομικοί πυλώνες:

- Λιμενικές υποδομές: Μαρίνες, λιμένες, καταφύγια και αγκυροβόλια
- Μέσα: Σκάφη αναψυχής

Οι λιμενικές υποδομές απαιτούν υψηλά επίπεδα επενδύσεων καθότι προσφέρουν όλο το φάσμα των παρεχόμενων υπηρεσιών στους χρήστες (Μέσα και στους ιδιοκτήτες αυτών). Ειδικότερα, εκτός από την ασφαλή πρόσδεση των σκαφών παρέχουν υπηρεσίες παροχής ρεύματος, νερού, εφοδίων και καυσίμων. Κατόπιν τούτου, οφείλουν να οργανώνονται και στελεχώνονται κατάλληλα με σκοπό την άμεση επίλυση τυχόν γραφειοκρατικών προβλημάτων όπως επίσης την παροχή πληροφοριών στους χρήστες.

Τα σκάφη αναψυχής θεωρούνται τα μέσα εκτέλεσης – εφαρμογής του Yachting καθότι δια μέσου αυτών ο χρήστης / επιβάτης όχι μόνο μετακινείται αλλά και ψυχαγωγείται.

## 1.2 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Όπως είναι λογικό, το θεσμικό πλαίσιο είναι δαιδαλώδες και οποίο διαφοροποιείται όσο περνάει ο καιρός με τελικό σκοπό φυσικά την άρτια νομοθέτηση και την κατά το δυνατόν βελτίωση των όποιων ελαττωμάτων.

Ο πρώτος νόμος για Τουριστικά πλοία εκδίδεται το 1976 και είναι ο Νόμος 438/1976 (ΦΕΚ 256/Α'/27.9.1976), «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής», ο οποίος ρυθμίζει θέματα των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων, των ναυλώσεων τους, των πληρωμάτων τους καθώς και φορολογικά θέματά τους.

Την ίδια εποχή ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ) ενδιαφέρεται να αναπτύξει δίκτυο λιμένων σκαφών αναψυχής. Για τον σκοπό αυτό αναθέτει κατά την περίοδο 1981-82, στην τότε «Έδρα Λιμενικών Έργων» του Ε.Μ.Π., (μετέπειτα Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π.) την εκπόνηση για λογαριασμό του Ε.Ο.Τ. του Σχέδιου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.Σ.Υ.Λ.Α). Πρόκειται ουσιαστικά για την πρώτη προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού, λιμένων σκαφών αναψυχής επί τη βάση πολλαπλών κριτηρίων (κοινωνικοοικονομικών, γεωγραφικών, πολιτισμικών, γεωμορφολογικών, λειτουργικών, συγκοινωνιακών, τουριστικών κλπ.).

Το Σ.Ε.Σ.Υ.Λ.Α προέβλεπε την διαίρεση του Ελλαδικού θαλάσσιου χώρου σε οκτώ Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (Υποσυστήματα Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής) και την δημιουργία συνολικά 380 εγκαταστάσεων υποδοχής και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις χωρίστηκαν σε 3 κατηγορίες, Μαρίνες, Σκάλες και Καταφύγια. Προτάθηκαν 26 Μαρίνες, 106 Σκάλες και 248 Καταφύγια. Ο διαχωρισμός στις 3 κατηγορίες έγινε με βάση το δυναμικό των λιμενικών εγκαταστάσεων και τις παρεχόμενες υπηρεσίες.

Τα οκτώ υποσυστήματα είναι τα ακόλουθα:

Υποσύστημα 1: Ιόνιο Πέλαγος,

Υποσύστημα 2: Θρακικό Πέλαγος\_Θερμαϊκός Κόλπος,

Υποσύστημα 3: Ανατολικό Αιγαίο –Δωδεκάνησα,

Υποσύστημα 4: Κρήτη,

Υποσύστημα 5: Νότια Πελοπόννησος,

Υποσύστημα 6: Σαρωνικός – Κορινθιακός – Αργολικός,

Υποσύστημα 7: Νότιος Ευβοϊκός – Νότιο Αιγαίο,

Υποσύστημα 8: Βόρειος Ευβοϊκός – Παγασητικός – Σποράδες.

Το 1993 εκδόθηκε ο Νόμος 2160/1993 (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993), «*Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις*», Κεφάλαιο Γ' «Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων», άρθρα 29 έως 37, βάσει του οποίου νομοθετείται η διαδικασία χωροθέτησης, κατασκευής και λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων. Αποτελεί τον αρχικό βασικό Νόμο, ο οποίος στην συνέχεια έχει τροποποιηθεί πολλάκις. Μέχρι τότε οι τουριστικοί Λιμένες χωροθετούνταν και αδειοδοτούνταν όπως και οι υπόλοιποι λιμένες, χωρίς να γίνεται διαχωρισμός στο είδος του λιμένα. Η βασική διοικητική διαφοροποίηση είναι ότι η συνολική διαδικασία για την χωροθέτηση και αδειοδότηση τουριστικών λιμένων εποπτεύεται από το Υπουργείο Τουρισμού και όχι από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως συμβαίνει για τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις.

Το Συμβούλιο της Επικρατείας (Ε' Τμήμα), με το υπ' αριθμ. 668/95 πρακτικό του, καθόρισε τις προϋποθέσεις για την νόμιμη ίδρυση Τουριστικού Λιμένα στη χώρα. Σύμφωνα με αυτές, νόμιμος θεωρείται ένας Τουριστικός Λιμένας μόνον εάν προβλέπεται σε ένα συνολικό σχεδιασμό ενός εθνικού δικτύου Τουριστικών Λιμένων και κατά συνέπεια "... η ίδρυση Τουριστικών Λιμένων εκτός του σχεδιασμού τούτου και δη επ' ευκαιρία ή τη απλή αίτηση ενδιαφερομένου δεν είναι νόμιμος".

Ο Γενικός Κανονισμός λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων δημοσιεύεται στο ΦΕΚ 345/Β/10.4.1998 με την υπ' αριθμ. Δ1α/2733/27.3.1998 Κοινής Υπουργικής Απόφασης. Με το άρθρο 27 του Νόμου 2636/1998 (ΦΕΚ 198/Α/27.8.1998) τροποποιήθηκαν τα άρθρα 6, 30, 31 και 34 του Ν.2160/93 (αφορούν στην αδειοδότηση ραμπών μικρών σκαφών και στη δημιουργία ζωνών αγκυροβολίου και καταφύγιων τουριστικών σκαφών).

Με το Προεδρικό Διάταγμα υπ' αριθμ 347/1998 (ΦΕΚ /231/Α'/12.10.1998), «*Εξοπλισμός των πλοίων σύμφωνα με την οδηγία 96/86/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 1996*», εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία με την Ευρωπαϊκή και προδιαγράφεται ο εξοπλισμός των πλοίων για την ασφάλειά τους (πυρόσβεση κλπ.).

Ο Νόμος 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α'/7.1.1999) «Χωροταξικός σχεδιασμός και αιφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», αποτελεί την 1η προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα. Με το νόμο αυτό θεσμοθετούνται «Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια», δεν γίνεται όμως καμία αναφορά στον Τουρισμό. Ο αμέσως επόμενος Νόμος 2743/1999 (ΦΕΚ 211/Α'/13.10.1999) «Πλοία αναψυχής και λοιπές διατάξεις» έρχεται να συμπληρώσει το κενό στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, διαχωρίζοντας τα σκάφη αναψυχής σε επαγγελματικά και ιδιωτικά, εκ των οποίων τα ιδιωτικά δεν έχουν δικαίωμα μίσθωσης (Γιάντση Θ. και Παρδάλη Α., 2015).

Την ίδια εποχή επίσης δίνονται κίνητρα και επιδοτήσεις για την ανάπτυξη του τομέα του θαλάσσιου τουρισμού. Το 1999, η Μ.Ο.Δ. Α.Ε., (Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων) προχώρησε στην έκδοση του «Οδηγού Ωρίμανσης Έργων Τουριστικών Λιμένων», με στόχο την διευκόλυνση της χωροθέτησης και αδειοδότησης των Τουριστικών Λιμένων.

Λόγω της έντονης κινητικότητας στο τομέα αυτό και της μη ύπαρξης χωροταξικού σχεδίου ακόμη, ανατέθηκε σε ιδιωτικό Γραφείο μελετών την περίοδο 2000-2001 το "Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής" (Ε.Σ.Υ.Λ.Α.), στο οποίο καταγράφηκαν οι ανάγκες της Χώρας σε εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Ελήφθη υπόψη η υφιστάμενη υποδομή και έγιναν προτάσεις για τις αναγκαίες νέες λιμενικές εγκαταστάσεις. Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή, επελέγησαν 7 περιοχές δημιουργίας "Λιμένων Σκαφών Αναψυχής (ΛΙ.Σ.Α.)" και 220 θέσεις διαμόρφωσης "Ζωνών Αναψυχής εντός υφισταμένων λιμενικών εγκαταστάσεων (ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.)", που κάλυπταν όλους τους Νομούς της Χώρας .

Με τον Νόμο 3105/2003 (ΦΕΚ 29/Α/10.2.2003), «Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις» τροποποιούνται τα Άρθρα 38 «Ρυθμίσεις Θεμάτων Τουριστικών Λιμένων» και 52, παρ. 6 (αφορά σε θέματα επιδοτήσεων τουριστικών λιμένων).

Ο Νόμος 3182/2003 (ΦΕΚ 220/Α'/12.9.2003), «Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής και άλλες διατάξεις» Καθορίζει την λειτουργία των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.

Στην υπ' Αριθμ. Τ/9803/5/9/2003 Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 1323/Β'/16.9.2003), δημοσιεύεται η τροποποίηση του Γενικού Κανονισμού

Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων, ο οποίος ξανά τροποποιείται με την ΚΥΑ υπ' αριθμ.2123/01/04 (ΦΕΚ 631/Β'/30.4.2004).

Οι αποφάσεις υπ/ αριθμ. 3343/02/2004, «Καθορισμός προσόντων Κυβερνήτη Επαγγελματικού Πλοίου Αναψυχής», υπ. 'αριθμ. 3343/06/2004 «Καθορισμός της διαδικασίας και των δικαιολογητικών που προσκομίζουν οι εταιρείες στο μητρώο για καταχώρηση σχετικώς με την απόκτηση ή μεταβίβαση της κυριότητας, την ανάληψη ή παύση εκμετάλλευσης ή διαχείρισης πλοίων αναψυχής που χαρακτηρίζονται επαγγελματικά, καθώς και κάθε άλλης λεπτομέρειας που αφορά αυτοδίκαιη λύση της Ναυτιλιακής Εταιρείας Πλοίων Αναψυχής» και υπ' αριθμ. 3342/03/2004 Καθορισμός διαδικασίας και τρόπου πιστοποίησης των ημερών ναύλωσης που πραγματοποιούν επαγγελματικά πλοία αναψυχής έξω από την Ελληνική επικράτεια» δημοσιεύονται στο ΦΕΚ 478/Β'/5.3.2004.

Με τον Νόμο 3389, (ΦΕΚ 232/Α'/22.9.2005), δίνεται σε Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) η δυνατότητα διαχείρισης των τουριστικών λιμένων.

Με τον Νόμο ΥΠ' ΑΡΙΘ. 3551 (ΦΕΚ 76/Α'/2.4.2007), «Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης, μετατροπής, επισκευής και συντήρησης πλοίων», Ιδρύεται το Μητρώο επιχειρήσεων ναυπήγησης κλπ. πλοίων και τίθενται οι σχετικοί κανονισμοί.

Με τις 6876/4871 και 6877/4872, αποφάσεις της Βουλής των Ελλήνων (ΦΕΚ 128/Α'/3.7.2008) εγκρίνεται «Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης», εκ των κύριων στόχων του οποίου είναι η ανάπτυξη του Τουρισμού.

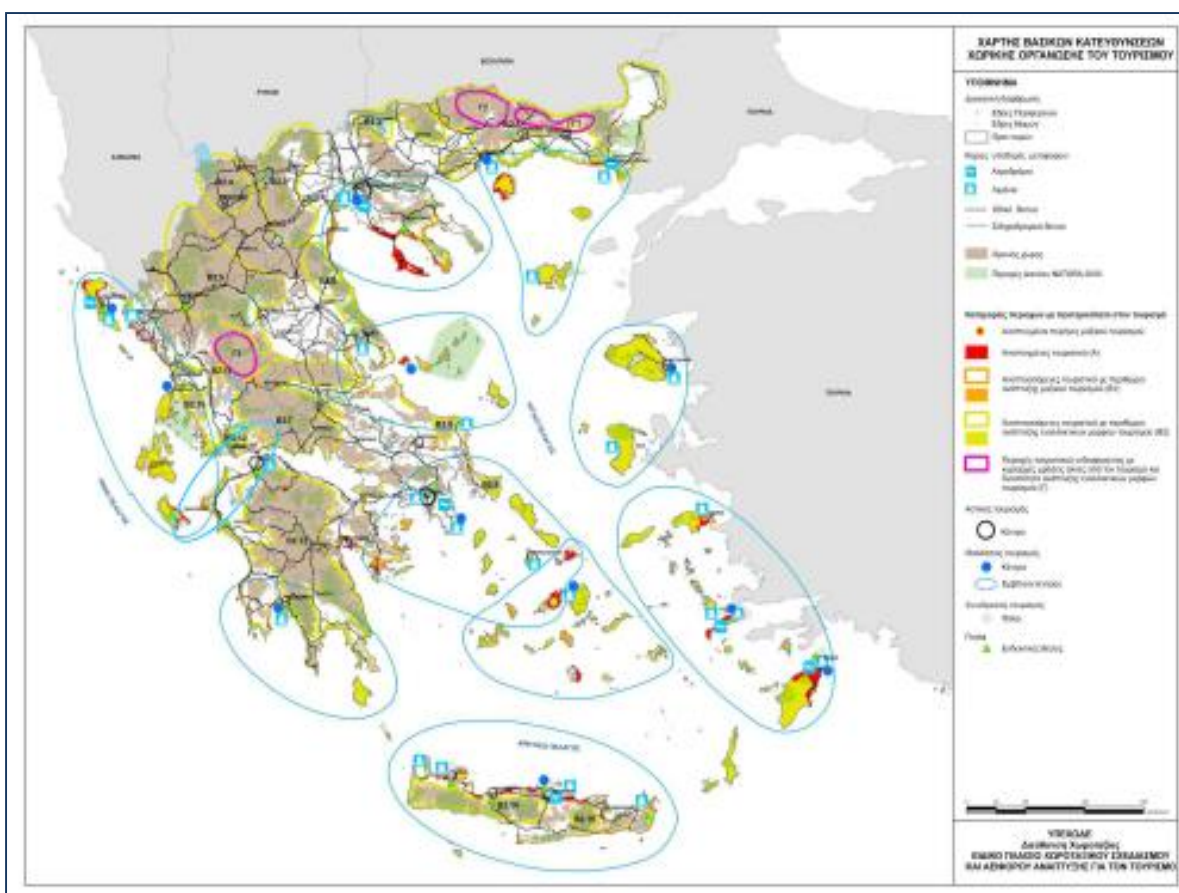
Με την υπ' αριθμ. 24208 Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 3155/Β'/11/6/2009), εγκρίνεται το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού με το οποίο προτείνεται η ανάπτυξη 11 κέντρων υποστήριξης θαλάσσιου τουρισμού. Στο χάρτη 1.1 παρουσιάζεται η Χωρικών Κατευθύνσεων Οργάνωση του Τουρισμού, όπως παρουσιάζεται στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης.

Ο Νόμος 3790/2009 (ΦΕΚ 143/Α'/7.8.2009) «Εταιρεία ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, επιβολή ειδικού φόρου και έκτακτης εισφοράς στα πλοία αναψυχής, ρύθμιση φορολογικών θεμάτων, θεμάτων του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και

λοιπές διατάξεις», καθορίζει την λειτουργία των ιδιωτικών σκαφών αναψυχής και φορολογικά θέματα.

Λόγω των τροποποιήσεων και των μεταβολών στο θεσμικό πλαίσιο που συνέβησαν κατά την περίοδο 1999-2006 η Μ.Ο.Δ.΄Α.Ε. επικαιροποιεί και τελικά επανεκδίδει το 2009 τον «Οδηγό Ωρίμανσης Έργων Τουριστικών Λιμένων». Ας σημειωθεί ότι απαιτείται νέα επικαιροποίηση μετά τις πρόσφατες αλλαγές στον τρόπο χωροθέτησης Τουριστικών Λιμένων.

**Χάρτης 1.1:** Χάρτης Χωρικών κατευθύνσεων Οργάνωσης του Τουρισμού



**Πηγή:** ΥΠΕΚΑ, Διεύθυνση Χωροταξίας, ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού.

Ο Νόμος 3842/2010,(ΦΕΚ 58/Α΄/23.4.2010), «Αποκατάσταση φορολογικής δικαιοσύνης, αντιμετώπιση της φοροδιαφυγής και άλλες διατάξεις», φορολογεί σημαντικά τα σκάφη αναψυχής.

Ο Νόμος 3844/2010 (ΦΕΚ 63/Α΄/3.5.2010), «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στην Οδηγία 2006/123 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου



σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά και άλλες διατάξεις», εισάγει την ανταγωνιστικότητα στην αγορά υπηρεσιών, η οποία θα πρέπει να υλοποιηθεί με σωρεία νέων νόμων.

Ο Νόμος 4002/2011 (ΦΕΚ 180/α'/22-8-2011), «Μέρος Β' Προώθηση Τουριστικών Επενδύσεων, σύνθετα τουριστικά καταλύματα και άλλες διατάξεις τουριστικής νομοθεσίας. Κεφάλαιο Γ' Σύνθετα τουριστικά καταλύματα και κεφάλαιο Δ' προώθηση τουριστικών επενδύσεων και άλλες διατάξεις τουριστικής νομοθεσίας» τροποποιεί επίσης άρθρα του Ν2160/1993.

Με την υπ' Αριθμ. 798 Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 19/Β'/13.1.2012), καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις ίδρυσης και λειτουργίας ναυλομεσιτικών γραφείων- Ένταξη της διαδικασίας Χορήγησης Ειδικού Σήματος Λειτουργίας σε Ναυλομεσιτικά Γραφεία στα Ενιαία Κέντρα Εξυπηρέτησης (Ε.Κ.Ε.), σε εκτέλεση των διατάξεων του Ν. 3844/2010 (ΦΕΚ 63/Α).

Ο Νόμος 4070/2012 ( ΦΕΚ 82/Α'/10-4-2012), Κεφάλαιο Γ, «Τροποποίηση της Νομοθεσίας για την δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων και λοιπές διατάξεις» και Δ εκσυγχρονίζει τον Ν. 2160/1993 για την διαδικασία κατασκευής Τουριστικών Λιμένων, τροποποιώντας την παράγραφο 1 του άρθρου 29 του Ν.2160/1993 με το άρθρο 156, την παράγραφο 6 του άρθρου 29 του Ν.2160/1993 με το άρθρο 157, τις παραγράφους 1 , 4 και 6 του άρθρου 30 του Ν.2160/1993 και προσθέτει παράγραφο 7 στο ίδιο άρθρο, με το άρθρο 158. Το άρθρο 157 επιφέρει αλλαγές στην παράγραφο 5 του άρθρου 30 του Ν.2160/1993. τα άρθρα 31 31α, 33 και παράγραφος 4 του άρθρου 34 του Ν2160/1993 αντικαθίστανται από τα άρθρα 160, 161,162 και 163 αντίστοιχα του Ν.4070/2012. Επίσης τροποποιεί τους κανόνες λειτουργίας των καταστημάτων που βρίσκονται στους τουριστικούς λιμένες και στο άρθρο 167 καταργεί τα ακόλουθα:

- Το άρθρο 35 του ν. 2160/1993.
- Την παρ. 4 του άρθρου 36 του ν. 2160/1993.
- Το άρθρο 37 του ν. 2160/1993.

Ο Νόμος 4146/2013 (ΦΕΚ 90/Α'/18.4.2013), «Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες

διατάξεις» επιτρέπει την αδειοδότηση υδατοδρομίου και θέτει το νομικό πλαίσιο λειτουργίας του.

Ο Νόμος 4179/2013 (ΦΕΚ 175/Α'/8.8.2013), «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις» είναι ο βασικό νόμος που προσπαθεί να εξορθολογήσει την υφιστάμενη κατάσταση και να δώσει αναπτυξιακό τόνο στον τομέα του Τουρισμού. Ειδικότερα στο Κεφάλαιο Β' (ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ) στα άρθρα 9 έως και 12 άπτεται θεμάτων υποδομών χωροθέτησης και αδειοδότησης τουριστικών λιμένων και εγκαταστάσεων εντός αυτών Ουσιαστικά τροποποιούνται οι Νόμοι 4070/2012, και 2160/1993. Βάσει του Ν. 4179 /2013 επιχειρείται η αναμόρφωση του θεσμικού πλαισίου για τον θαλάσσιο Τουρισμό. Επίσης ρυθμίζονται σχέσεις μεταξύ του ΤΑΠΠΕΔ και των τουριστικών λιμένων που παραχωρούνται σε αυτό, (Άρθρο 39).

Η ΚΥΑ Αριθμ. 19431/6.09.2013 (ΦΕΚ 2201/Β'/6.09.2013), αντικαθιστά την ΚΥΑ 798/13.1.2012 όσον αφορά στα Ναυλομεσιτικά γραφεία. Θέτει τους όρους και τις προϋποθέσεις για την ίδρυση και λειτουργία ναυλομεσιτικών γραφείων και προσδιορίζει την διαδικασία χορήγησης του Ειδικού Σήματος Λειτουργίας των ναυλομεσιτικών γραφείων, η οποία πλέον μπορεί να διεξάγεται μέσω των ΕΚΕ (Ενιαίων Κέντρων Εξυπηρέτησης).

Το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος εκδίδει την «ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΕΘΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ» τον Σεπτέμβριο 2013 , η οποία επικαιροποιείται όταν είναι απαραίτητο. Θέματα της οποίας άμεσα άπτονται του αντικειμένου της παρούσης και είναι τα παρακάτω αναφερόμενα:

- Σκάφη αναψυχής
- Λιμάνια
- Ναυπηγήσεις και επισκευές πλοίων
- Ναυπηγήσεις στην Ελλάδα σήμερα

Με τον Νόμο 4211/2013 (ΦΕΚ256/Α'/28.11.2013), στο άρθρο 13, θεσπίζεται ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου με την ονομασία «Τέλος Παραμονής και Πλόων» (Τ.Π.Π.), το οποίο βαρύνει: α) όλα τα πλοία αναψυχής/ ιδιωτικά και επαγγελματικά, β) τα μηχανοκίνητα μικρά σκάφη ολικού μήκους επτά (7) μέτρων και άνω και γ) τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια ολικού μήκους επτά (7) μέτρων και άνω. Το

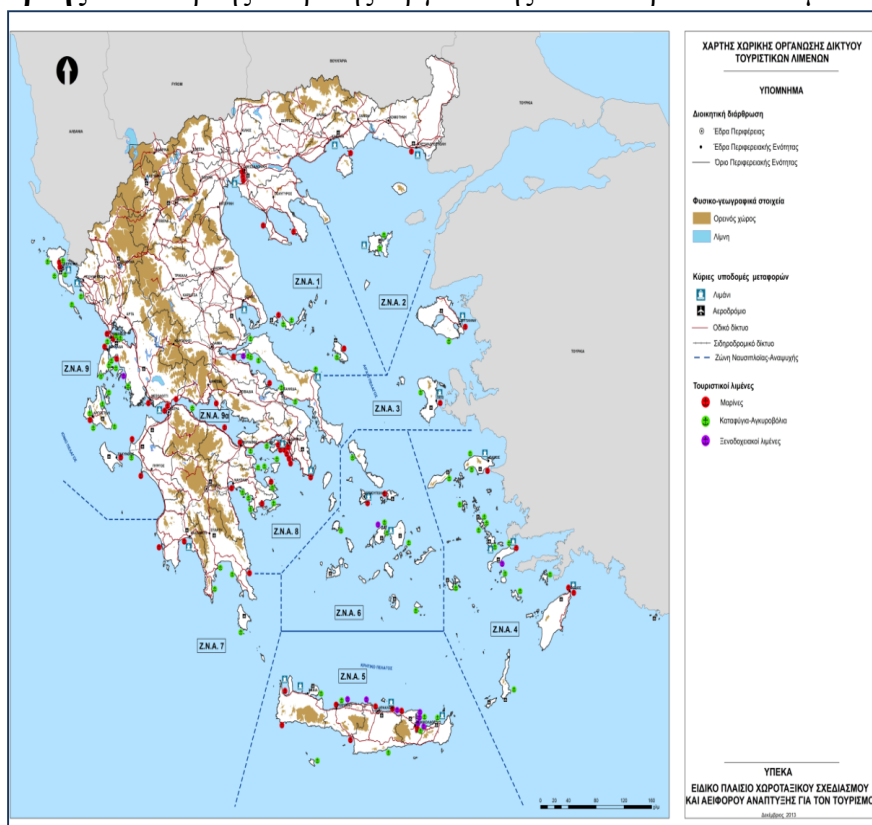
Τ.Π.Π. επιβάλλεται για όλα τα προαναφερθέντα πλοία και μικρά σκάφη, ανεξάρτητα από τη σημαία τους, τα οποία πλέουν, ελλιμενίζονται ή αγκυροβολούν στα ελληνικά χωρικά ύδατα.

Το Τ.Π.Π. υπολογίζεται σε ετήσια βάση, ισχύει από την 1η Ιανουαρίου έως την 31η Δεκεμβρίου κάθε έτους και καθορίζεται ανάλογα με το μήκος (κατηγορία) του σκάφους .

Για το Τ.Π.Π. δεν έχει ακόμη εκδοθεί η σχετική ΚΥΑ η οποία θα προδιαγράφει τον τρόπο είσπραξης του παραπάνω αναφερόμενου τέλους με συνέπεια την μη εισπράξει του ενώ συγχρόνως μεταβάλλεται η φορολογική πολιτική ως προς τα σκάφη αναψυχής. Άμεση συνέπεια είναι να αποφεύγουν να έρχονται σκάφη άλλης σημαίας διότι φοβούνται αιφνίδια αλλαγή του καθεστώτος.

Με την υπ' αριθμ. 67659 Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 1138/Β'/12.12.2013), εγκρίνεται η τροποποίηση του «Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης» για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού. Στο άρθρο 6 παράγραφος Γ2 δίνονται οι Στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης του γιώτινγκ. Με το νέο Χωροταξικό Σχέδιο προτείνεται η διαίρεση του θαλάσσιου χώρου σε 10 Ζώνες Ναυσιπλοΐας. Στο χάρτη 1.2 παρουσιάζεται η Χωρική Οργάνωση των Τουριστικών Λιμένων, ενώ παρουσιάζονται και οι χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες. Η τροποποίηση του 2013 έχει ακυρωθεί για τυπικούς λόγους με την υπ' αριθμ. 3632 από 13.10.2015 απόφαση της Ολομέλειας του Συμβουλίου της Επικρατείας και ως εκ τούτου εν ισχύ είναι το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού του 2009.

**Χάρτης 1.2:** Χάρτης Χωρικής Οργάνωσης των Τουριστικών Λιμένων



**Πηγή:** ΥΠΕΚΑ, Διεύθυνση Χωροταξίας, ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού, 2013

Με τον Νόμο 4254/2014 (ΦΕΚ 85/Α'/7.4.2014), αποφασίζονται «Μέτρα στήριξης και ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας στο πλαίσιο εφαρμογής του Ν.4046/2012 και άλλες διατάξεις». Επίσης ενσωματώνονται οι παρατηρήσεις του ΟΟΣΑ (άρση εμποδίων). Όσον αφορά στον Τουρισμό οι μεταβολές παρουσιάζονται στις υπό παραγράφους Στ.13 και Στ.14 και ειδικότερα στον θαλάσσιο τουρισμό στις υπό παραγράφους Στ.15 και Στ.16.

Ο Νόμος 4256/2014 (ΦΕΚ 92/Α'/14.4.2014), αφορά στα «Τουριστικά πλοία και σε άλλες διατάξεις» έρχεται να αντικαταστήσει τον Ν. 2743/1999. Είναι ο βασικός νέος νόμος καθορισμού των κανόνων της αγοράς. Με τον νέο Νόμο δημιουργείται στην Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών» με σκοπό την καταγραφή των ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών αναψυχής.

Όλα τα εγγεγραμμένα σκάφη στο Μητρώο δύναται να ναυλώνονται, δηλαδή με τον νέο νόμο μπορούν να εκμισθώνονται και ιδιωτικά σκάφη αναψυχής, πράγμα που

στον προηγούμενο νόμο απαγορευόταν, χωρίς να απολαμβάνουν τις μειώσεις και τα ειδικά προνόμια π.χ. στο πετρέλαιο, των επαγγελματικών σκαφών. Επίσης απλοποιούνται οι διαδικασίες αδειοδότησης και αυξάνονται τα μήκη των πλοίων για τα οποία δεν απαιτείται η ύπαρξη κυβερνήτη και λοιπού προσωπικού. Ρυθμίζονται ζητήματα γραφειοκρατίας. Μειώνεται σημαντικά, ιδιαίτερα η διαδικασία απόπλου, η οποία ουσιαστικά δεν απαιτείται εφόσον δεν υπάρχει κυβερνήτης στο σκάφος. Ο κλάδος τίθεται σε πιο ανταγωνιστική βάση ενώ προστατεύονται οι επιβάτες-τουρίστες. Με τον νέο νόμο τα δικαιώματα των εργαζομένων ημερήσιας κρουαζιέρας και κρουαζιέρας γενικά βελτιώνονται.

Με βάση την ΟΔΗΓΙΑ 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2014, περί θεσπίσεως πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό, απαιτείται η σύνταξη θαλάσσιου χωροταξικού σχεδίου κάθε χώρας μέλους της Ε.Ε.

Με την αμέσως επόμενη ΟΔΗΓΙΑ 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2014, προδιαγράφονται οι απαιτήσεις για τον εξοπλισμό πλοίων (αφορά το σύνολο των σκαφών όχι μόνον τα σκάφη αναψυχής) και καταργείται η οδηγία 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου. Η ΟΔΗΓΙΑ 2014/90/ΕΕ τέθηκε σε ισχύ στις 18 Σεπτεμβρίου 2016. Ακόμη δεν έχει προσαρμοσθεί η Ελληνική νομοθεσία.

Με την Απόφαση υπ Αριθμ. 4200/171/2014 (ΦΕΚ 1937/Β'/17.7.2014), «Τρόπος υπολογισμού, διαδικασία διενέργειας της καταμέτρησης και πιστοποίησης της ολικής χωρητικότητας (GT) πλοίων που εκτελούν πλόες εσωτερικού, καθώς και αυτών που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης για την καταμέτρηση της χωρητικότητας των πλοίων, 1969 (Δ.Σ.Χ.'69)», υπολογίζεται η χωρητικότητα και των σκαφών αναψυχής.

Η ΚΥΑ\_ Αριθμ. 8122.1/29/2014, (ΦΕΚ 2032/Β'/25.7.2014), «Αναπροσδιορισμός δικαιωμάτων Λιμενικών Ταμείων και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων», έρχεται να αναπροσδιορίσει τις τιμές για τον ελλιμενισμό τουριστικών σκαφών εντός λιμένα, οι οποίες ήταν σε ορισμένες περιπτώσεις υπερβολικά χαμηλές.

Ο Νόμος 4276/2014 (ΦΕΚ 155/Α'/30.7.2014), αφορά στην «Απλούστευση διαδικασιών λειτουργίας τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών υποδομών, ειδικές μορφές τουρισμού και άλλες διατάξεις.» Κεφάλαιο Β Ειδικές Τουριστικές Υποδομές, (Άρθρα 8 έως και 15) τροποποιεί και αυτός τον Ν. 2160/1993.

Ο Νόμος 4280/2014 (ΦΕΚ 159/Α’/ 8.8.2014), «Περιβαλλοντική αναβάθμιση και ιδιωτική πολεοδόμηση – Βιώσιμη ανάπτυξη οικισμών Ρυθμίσεις δασικής νομοθεσίας και άλλες διατάξεις.» δίνει την δυνατότητα χωροθέτησης τουριστικού λιμένα σε ιδιωτική πολεοδόμηση- χωροθέτηση οικισμών εφόσον έχουν ενταχθεί στο ΕΣΧΑΔΑ.( Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων) Η διαδικασία που ακολουθείται είναι όπως προβλέπεται από τον Ν.2160/1993 και τον Ν. 3986/ 2011 (ΦΕΚ 152/Α’/1.7.2011). Για τον καθορισμό του χωρικού προορισμού των δημοσίων ακινήτων καταρτίζονται και εγκρίνονται Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ). Με τα σχέδια αυτά οριοθετούνται σε χάρτη κλίμακας 1:5.000 με συντεταγμένες κορυφών, βασιζόμενες στο Εθνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς ΕΓΣΑ ‘87, όπως αυτό ισχύει, τα προς αξιοποίηση ακίνητα και καθορίζονται και εγκρίνονται τα ακόλουθα:

α) Ο βασικός χωρικός προορισμός (επενδυτική ταυτότητα) του προς αξιοποίηση ακινήτου, δηλαδή η υπαγωγή σε μία εκ των γενικών κατηγοριών χρήσεων γης και όρων δόμησης.

β) Οι ειδικότερες χρήσεις γης που επιτρέπονται στην έκταση του προς ανάπτυξη ακινήτου και οι τυχόν πρόσθετοι περιορισμοί που αποσκοπούν στον έλεγχο της έντασης κάθε χρήσης.

γ) Οι ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης του προς αξιοποίηση ακινήτου.

δ) Ειδικές ζώνες προστασίας και ελέγχου στα οριοθετούμενα κατά τα ανωτέρω ακίνητα, εφόσον απαιτείται, στις οποίες μπορεί να επιβάλλονται ειδικοί όροι και περιορισμοί στις χρήσεις γης, στη δόμηση και στην εγκατάσταση και άσκηση δραστηριοτήτων και λειτουργιών.

ε) Οι περιβαλλοντικοί όροι του σχεδίου, σύμφωνα με την κατά νόμο προβλεπόμενη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η οποία καταρτίζεται και δημοσιοποιείται, σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους.

Με την Απόφαση υπ ‘ Αριθμ. 3133.1/01/2015 (ΦΕΚ 775/Β’/ 4.5.2015), του υφυπουργού Ναυτιλίας καθορίζεται ο τρόπος υπολογισμού των ημερών ναυλώσεως για τις οποίες θα φορολογηθεί κάθε επαγγελματικό σκάφος αναψυχής.

Με το Προεδρικό Διάταγμα υπ’ αριθμ. 33 (ΦΕΚ 46/Α’/8.5.2015), «Τροποποίηση του Π.Δ. 347/1998 «Εξοπλισμός των πλοίων σύμφωνα με την Οδηγία 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου της 20ης Δεκεμβρίου 1996» (Α’ 231), όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του με τα Π.Δ. 158/1999 (Α’156), 137/2002 (Α’ 112), 294/2003 (Α’ 251), 194/2009 (Α’239), 39/2010 (Α’ 79), 128/2011 (Α’ 259), 121/2012 (Α’ 214) και 156/2013 (Α’248) σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2013/52/ΕΕ της Επιτροπής της 30ης Οκτωβρίου 2013 (L 304/1/14.11.2013).», συμμορφώνεται η ελληνική Νομοθεσία με την ισχύουσα Ευρωπαϊκή. Η εφαρμογή της νέας Οδηγίας 2013/52/ΕΕ για τον εξοπλισμό των σκαφών αναψυχής άρχισε στις 18 Ιανουαρίου 2016 με περίοδο προσαρμογής 1-3 έτη.

Νέο θεσμικό πλαίσιο στα σκάφη αναψυχής –αλλαγές –επιπτώσεις. Πρόσφατα Προεδρικά Διατάγματα και Υπουργικές Αποφάσεις έρχονται να επικαιροποιήσουν την υφιστάμενη Νομοθεσία και να διευκολύνουν την εφαρμογή των Νόμων για τα σκάφη αναψυχής, ιδιαίτερα στους παρακάτω τομείς:

- την ασφάλεια των επιβατών
- την ασφάλεια των εργαζομένων
- την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Όσον αφορά στην αγορά, ο Νόμος 4211/2013, στο άρθρο 13 έρχεται να αντικαταστήσει τον ειδικό φόρο με το «Τέλος Παραμονής και Πλόων» (Τ.Π.Π.), το οποίο επιβάλλεται σε σκάφη μεγαλύτερα των 7 m. Το Τ.Π.Π. είναι σημαντικά μειωμένο σε σχέση με τον ειδικό φόρο, μη ξεπερνώντας τα 100 € ανά μέτρο μήκους, σε ετήσια βάση αναφερόμενα. Το Τέλος Παραμονής και Πλόων δύναται επίσης να υπολογισθεί και σε μηνιαία βάση, ενώ παρέχονται σημαντικές μειώσεις της τάξης του 30 % σε περίπτωση που τα σκάφη ελλιμενίζονται μόνιμα στην Ελληνική επικράτεια. Η εφαρμογή του τέλους άρχισε από την 1/1/2014. Επειδή όμως δεν έχουν εκδοθεί ακόμη οι ανάλογες εφαρμοστικές Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις (ΚΥΑ), για το πώς και που θα καταβάλλεται το Τέλος Παραμονής και Πλόων, αυτό δεν καταβάλλεται με συνέπεια:

- την απώλεια εσόδων για το κράτος και
- την δημιουργία κλίματος αβεβαιότητας στον κλάδο,
- την μείωση της έλευσης ξένων σκαφών.

Στο νέο νόμο 4256/2014, υπάρχουν θετικά στοιχεία που αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα του κλάδου και βοηθούν στην ανάπτυξη του. Παρακάτω παρατίθενται τα σημαντικότερα:

- Η δημιουργία «Ηλεκτρονικού Μητρώου» περιορίζει σημαντικά την γραφειοκρατία, αφού οι διάφορες Υπηρεσίες θα συνδέονται ηλεκτρονικά και θα διευκολύνεται η συμπλήρωση των εγγράφων και εξακρίβωση των στοιχείων (σημειώνεται ότι ακόμη δεν έχει τεθεί σε ισχύ).
- Καταργείται η υποχρέωση έκδοσης άδειας ναυλώσεως, η οποία όμως παραμένει έως ότου τεθεί σε εφαρμογή το Ηλεκτρονικό Μητρώο.(“ΑΡΑ ισχύει ακόμη).
- Τα ιδιωτικά πλοία μπορούν να εκτελούν ναυλώσεις, υπό προϋποθέσεις (άρθρο 10 παρ.4 και άρθρο 11 παρ.2). Σημειώνεται ότι η μεταφορά προσώπων με εισιτήριο ή πραγμάτων με ναύλο απαγορεύεται για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής.
- Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής μπορεί να ιδιοχρησιμοποιείται από τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή χωρίς χρονικό περιορισμό (άρθρο 9 παρ.2), όταν δεν εκτελεί σύμβαση ναύλωσης.
- Τα πλοία με σημαία εκτός ΕΕ ή ΕΟΧ μπορούν να εκτελούν ναυλώσεις στις οποίες η παραλαβή και η οριστική αποβίβαση των επιβατών πραγματοποιείται μεταξύ ελληνικών λιμανιών, εφόσον είναι άνω των 35 m, υπό προϋποθέσεις (άρθρο 3 παρ. 3 περ. α). Για τα Πλοία Ε.Ε. δεν τίθενται ειδικές προϋποθέσεις.
- Καταργείται η υποχρέωση λήψης άδειας απόπλου και δήλωσης κατάπλου για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής και όσα επαγγελματικά πλοία αναψυχής έχουν ολικό μήκος μέχρι και είκοσι τέσσερα (24) μέτρα (άρθρο 9 παρ.3 και άρθρο 10 παρ.2) εφόσον δεν έχουν πλήρωμα. Καταργείται επίσης το αντίστοιχο παράβολο (άρθρο 16 παρ.3).



- Για σκάφη έως 24 μέτρα δεν απαιτείται πλήρωμα, εφόσον έχουν πλήρωμα αυτό θα ασφαλίζεται στο NAT.
- Σκάφη που δεν έχουν ναυτολογημένο πλήρωμα δεν απαιτείται άδεια Απόπλου/ Κατάπλου, ενώ όσα έχουν πλήρωμα απαιτείται μόνον άδεια απόπλου από το αρχικό λιμάνι.
- Καταργείται η υποχρέωση θεώρησης της κατάστασης επιβαινόντων και δεν απαγορεύεται η μεταβολή της στη διάρκεια της ναύλωσης.
- Απλοποιείται η διαδικασία Ναύλωσης και επιβίβασης των επιβατών χωρίς να περάσουν όλοι από την Λιμενική Αρχή.
- Απλουστεύεται και διευκολύνεται η διαδικασία υποβολής του Ναυλοσυμφώνου στις Αρχές με ηλεκτρονικό τρόπο (ακόμη δεν είναι εφικτό).
- Βελτιώνεται η απαίτηση και ο έλεγχος του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης σε σχέση με το παρελθόν.
- Καταργείται η υποχρέωση λήψης άδειας ανέλκυσης ή καθέλκυσης (άρθρο 14 παρ. 6) και το αντίστοιχο παράβολο (άρθρο 16 παρ.3).
- Η ελάχιστη διάρκεια της ναύλωσης είναι οκτώ (8) ώρες (άρθρο 3 παρ. 2 περ.3). Επιτρέπονται 2 ναυλώσεις ανά ημέρα. (Ισχύει περισσότερα για ημερόπλοια)
- Καταργείται η ατομική ερασιτεχνική άδεια αλιείας και η αντίστοιχη άδεια για τα σκάφη (άρθρο 14 παρ.2).
- Κλιμακωτή μείωση στο ΦΠΑ που φθάνει στο 90%, στη φορολογητέα αξία με βάση την αρχική πώληση.

## 2. ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (ΜΑΡΙΝΕΣ)

### 2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Η ελληνική νομοθεσία παρέχει τον εξής ορισμό:

«Τουριστικός λιμένας» σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται στις εξής κατηγορίες: α) Μαρίνες β) Καταφύγια γ) Αγκυροβόλια δ) Ξενοδοχειακοί Λιμένες (καταργήθηκαν με το Ν.4070/2012).

α) «Μαρίνα» είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

β) «Καταφύγιο» είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ. με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.

γ) «Αγκυροβόλιο» είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις (<http://www.mintour.gov.gr/>).

Με άλλα λόγια, μπορούμε να πούμε πως οι λιμένες σκαφών αναψυχής αποτελούν την εδαφική (παράκτια) και οικονομική οντότητα που παρέχει μια σειρά υπηρεσιών στα σκάφη που την χρησιμοποιούν.

Σε κάθε τουριστικό λιμένα καθορίζεται, με βάση τις διατάξεις του νόμου 2160/93, τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θάλασσας (θαλάσσια ζώνη) στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την εκμετάλλευση, την αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμανιού. Η χερσαία και η θαλάσσια ζώνη αποτελούν τη ζώνη της μαρίνας (Ευθυμιάτου Α., 1997).

Ο εν λόγω νόμος, από την θέσπιση του κι έπειτα δίδει την δυνατότητα μεταβίβασης όλων των αρμοδιοτήτων που αφορούν λιμένες σκαφών αναψυχής στο Υπουργείο Ανάπτυξης ενώ η υλοποίηση τους εκτελείται μέσω της Διυπουργικής Επιτροπής και της Γραμματείας Στήριξης Τουριστικών Λιμένων (ΓΣΤΛ).

Η σημασία του ν. 2160/93 επικεντρώνεται στο γεγονός οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου που είναι κύριος ή επικαρπωτής ακινήτου, μπροστά από το οποίο ενδιαφέρεται να κατασκευάσει μαρίνα, μπορεί να ζητήσει έγκριση από τη ΓΣΤΛ. Εξίσου αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι μαρίνες εκμεταλλεζόμενες και διαχειριζόμενες από τον ΕΟΤ μπορούσαν να παραχωρηθούν σε όμιλο επιχειρήσεων ιδιωτικών ή δημόσιων συμφερόντων.

Τουτέστιν, βάσει του προαναφερθέντος νόμου, οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου που είναι κύριος ή επικαρπωτής ακινήτου, μπροστά από το οποίο ενδιαφέρεται να κατασκευάσει μαρίνα, μπορεί να ζητήσει έγκριση από τη ΓΣΤ (Παρδάλη Α., Κούνουπας Β., Λαϊνός Ι., 2011).

Με τον ίδιο νόμο παρέχεται η δυνατότητα παραχώρησης της εκμετάλλευσης των μαρινών που ανήκουν στον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (ΕΟΤ) σε όμιλο επιχειρήσεων δημοσίων ή ιδιωτικών συμφερόντων.

Επίσης, 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. Αναλυτικότερα:

**α)** Οι κατ' ελάχιστο απαιτήσεις της μαρίνας είναι οι εξής:

1. Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του λιμένα συμπεριλαμβανομένων εγκαταστάσεων άλλων συναφών αρχών.
2. Θέση πρόσδεσης σκάφους του λιμενικού σώματος.
3. Εγκατάσταση σταθμού πρώτων βοηθειών (γραφείο, κ.λπ.).
4. Δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών, κ.λπ.).
5. Εγκαταστάσεις συλλογής προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και των πετρελαιοειδών - ελαιωδών καταλοίπων.
6. Χώροι στάθμευσης.
7. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας σε άτομα με ειδικές ανάγκες (Α.Με.Α).
8. Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα, όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια της ζώνης του λιμένα, συστήματα επίβλεψης των εγκαταστάσεων, κ.λπ.).
9. Εγκαταστάσεις αποθηκών.
10. Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

**β)** Οι κατ' ελάχιστο απαιτήσεις του καταφυγίου είναι οι εξής:

1. Βασικές υποδομές εξυπηρέτησης - παροχής υπηρεσιών 300 m<sup>2</sup>.
2. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α.
3. Δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών, κ.λπ.).
4. Πρόβλεψη - εξασφάλιση συλλογής προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και πετρελαιοειδών - ελαιωδών καταλοίπων.
5. Αποθήκες.

6. Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια, κ.λπ.).

γ) Οι κατ' ελάχιστο απαιτήσεις του αγκυροβολίου είναι οι εξής:

1. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησεων υγιεινής και ενδιαίτησης με εξασφάλιση προσβασιμότητας Α.Με.Α.
2. Δίκτυο παροχών (νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, επικοινωνιών, κ.λπ.).
3. Πρόβλεψη - εξασφάλιση συλλογής προσωρινής αποθήκευσης και ασφαλούς απομάκρυνσης των βιολογικών και πετρελαιοειδών - ελαιωδών καταλοίπων.
4. Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα όπως ορίζονται στις κείμενες διατάξεις (πυρασφάλεια, κ.λπ.).

## 2.2 Η ΖΗΤΗΣΗ

Η ζήτηση για τις υπηρεσίες των μαρίνων καθορίζεται από τρεις παράγοντες (Papadimitriou P., 2009 και Παρδάλη Α., Κούνουπας Β., Λαΐνος Ι., 2011):

1. Το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών
2. Την ποιότητα / ποσότητα των υπηρεσιών ανά θέση ελλιμενισμού
3. Την ανάπτυξη της αγοράς των σκαφών αναψυχής

Η διάρκεια της τουριστικής περιόδου είναι κυρίως επτάμηνη με εκκίνηση τον Απρίλιο και λήξη τον Οκτώβριο. Πιο συγκεκριμένα, την περίοδο του καλοκαιριού, η κίνηση των σκαφών αυξάνεται επηρεάζοντας ανάλογα και την ζήτηση. Όπως είναι λογικό, κατά τους θερινούς μήνες αυξάνεται η ζήτηση για λιμενικές υπηρεσίες ενώ τους υπόλοιπους μήνες της τουριστικής περιόδου αυξάνεται η ζήτηση για υπηρεσίες συντήρησης των σκαφών και κυρίως υπηρεσιών δεξαμενισμού. Βάσει των στοιχείων του ΕΟΤ, η ζήτηση για υπηρεσίες που αφορούν τα σκάφη αναψυχής χωρίζεται σε τρεις περιόδους:

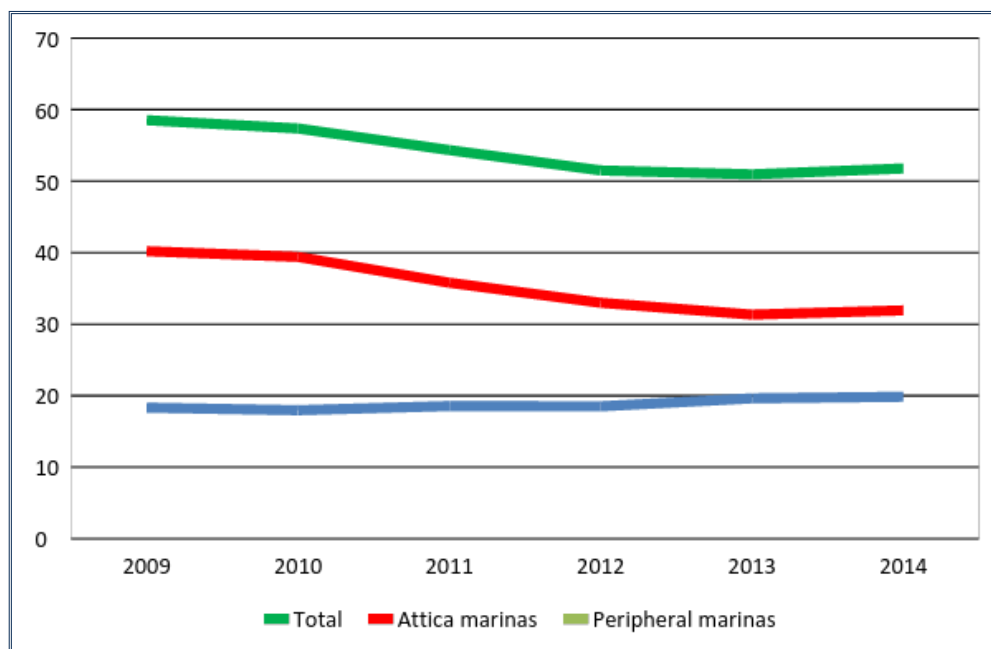
- 1) Ιούλιος - Αύγουστος με 54% του συνόλου της συγκεντρωτικής ζήτησης

2) Απρίλιος - Μάιος & Σεπτέμβριος- Οκτώβριος όπου η ζήτηση αντιστοιχεί στο 40% του συνόλου και για τις δύο περιόδους (Μυλωνόπουλος, 2005)

Στον ελλαδικό χώρο, για να κατανοήσουμε περισσότερο την ζήτηση που αφορά τις ελληνικές μαρίνες, είναι απαραίτητο να λάβουμε υπόψη τα στατιστικά στοιχεία που παρέχονται από την Ένωση Ελληνικών Μαρινών. Τα εν λόγω στοιχεία μας οδηγούν στο συμπέρασμα πως η μείωση της ζήτησης τα τελευταία χρόνια (2009-2014) γίνεται εμφανής από την μείωση των εσόδων στο σύνολο των μαρινών, ιδιαίτερα όμως εκείνων στην Αττική (Διάγραμμα 2). Αναλυτικότερα, τα έσοδα από τις παρεχόμενες υπηρεσίες των μαρινών της Αττικής χερσονήσου ακολουθούν συνεχή πτωτική πορεία της τάξεως του 25% από το διάστημα 200-2013 ενώ την διετία 2013-2014 παραμένουν σταθερά.

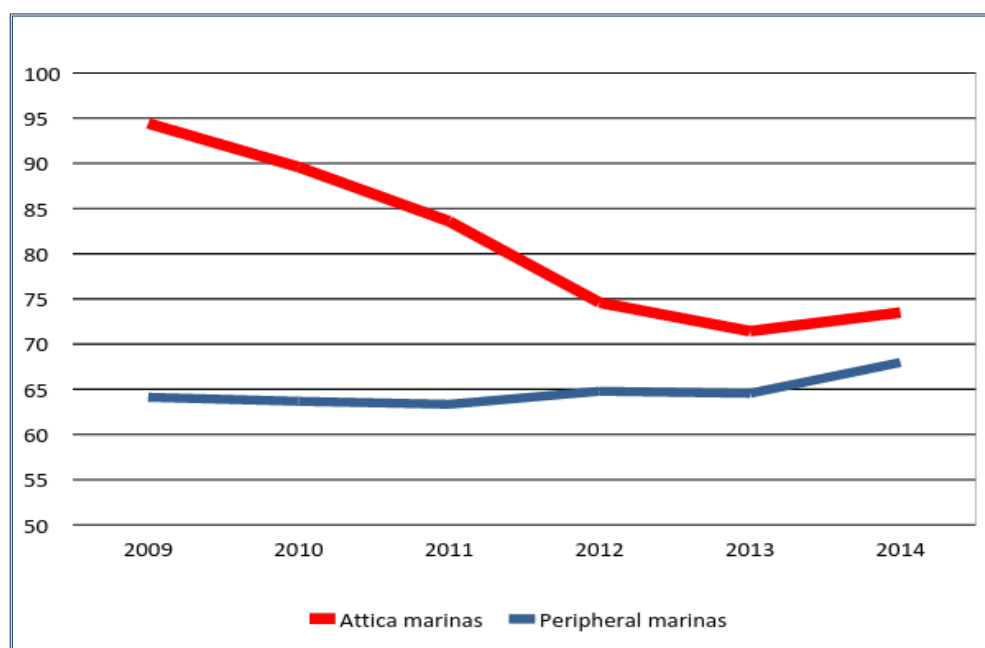
Το χαρακτηριστικό του κάτωθι διαγράμματος όμως, είναι η σταθερή πορεία των εσόδων των μαρινών στην υπόλοιπη Ελλάδα μέσα στην περίοδο της κρίσης (2009-2013). Το διάγραμμα 3 απεικονίζει μια μικρή μείωση της πληρότητας των μαρινών στην Αττική ενώ εκτός Αττικής οι μαρίνες συνεχίζουν την σταθερά ανοδική τους πορεία.

**Διάγραμμα 2.1:** Έσοδα των μαρινών της Ένωσης Ελληνικών Μαρινών στο διάστημα 2009-2014



Πηγή: Ένωση Μαρινών Ελλάδος, 2015

**Διάγραμμα 2.2:** Μέση ποσοστιαία πληρότητα των μαρίνων της Ένωσης Μαρίνων για την περίοδο 2009-2014.



**Πηγή:** Ένωση Μαρίνων Ελλάδος, 2015

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι παρά την πενταετία (2009 - 2014) της συνεχούς πτώσης της πληρότητας στις μαρίνες της Αττικής, από το έτος 2014 παρουσιάζονται ανοδικές τάσεις σε όλες τις Ελληνικές μαρίνες.

### 2.3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ

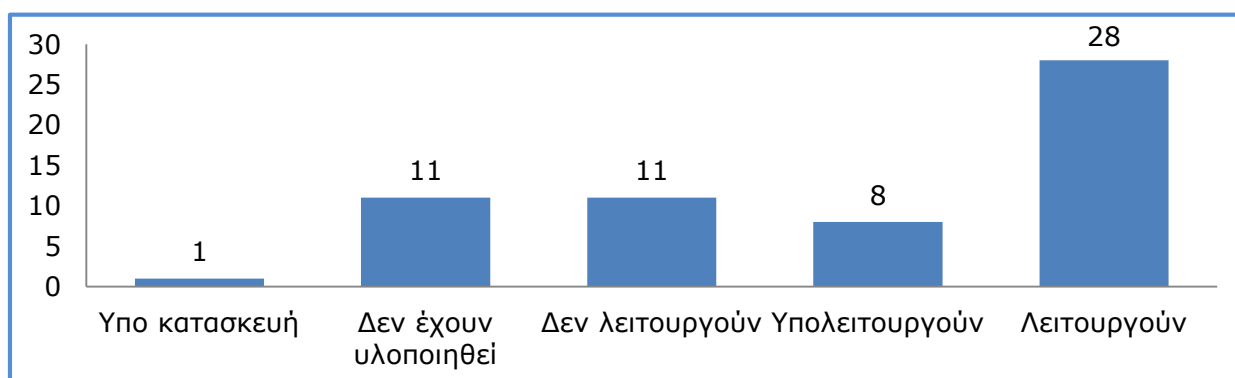
Η ελληνική αγορά των σκαφών αναψυχής άρχισε να αναδύεται την δεκαετία του 1970, αφού ο ΕΟΤ είχε ξεκινήσει την κατασκευή και τη λειτουργία επισκευαστικών περιοχών για τα σκάφη στις αρχές του 1960, ενώ παράλληλα ξεκίνησε να παρέχει σταθμούς ανεφοδιασμού καυσίμων, νερού κτλ σε διάφορα λιμάνια της χώρας (Παρδάλη Α., Κούνουπας Β., Λαϊνός Ι., 2011). Η συμβολή του Οργανισμού ήταν σημαντική για τη δημιουργία της αναγκαίας τεχνικής και θεσμικής υποδομής. Η μαρίνα της Βουλιαγμένης ήταν η πρώτη που λειτούργησε, ακολούθησε μετά η λειτουργία της μαρίνας Ζέας, στον Πειραιά, η μαρίνα της Αρεστού στην Θεσσαλονίκη, η μαρίνα του Αλίμου και η μαρίνα στα Γουβιά, στην Κέρκυρα.

Η ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού την δεκαετία του 1980 και η αύξηση των ιδιωτικών και επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, δημιούργησαν την ανάγκη για ένα εκσυγχρονισμένο νομοθετικό πλαίσιο το οποίο θα έλυνε την πολυπλοκότητα του υπάρχοντος καθεστώτος και θα διευκόλυνε την εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων στην υποδομή του θαλάσσιου τουρισμού. Η υποδομή, αυτή, ήταν κυρίως υπό κρατικό έλεγχο (με εξαίρεση την μαρίνα του Porto Carras Hotel στην Χαλκιδική) με διαχειριστές είτε από τον ΕΟΤ, είτε από τους δήμους ή από λιμενικές αρχές.

Το 1976 η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα παγκοσμίως που θέσπισε νομοθετικό πλαίσιο για την λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής με απώτερο στόχο την παροχή κινήτρων στην εν λόγω αγορά. Παραδόξως, θεσμικό πλαίσιο για την δημιουργία μαρίνων στην Ελλάδα δεν υπήρχε μέχρι το 1993. Το μέχρι τότε υφιστάμενο νομικό καθεστώς που επιτρέπει την υλοποίηση λιμενικών έργων, εγκρίθηκε έπειτα από την έγκριση πολλών συναρμόδιων αρχών (ΥΠΟΙΚ, ΥΕΝ, ΕΟΤ, ΥΠΕΚΑ), ωστόσο οι πρωτοβουλίες για τις ιδιωτικές επενδύσεις εξαιρέθηκαν. Να σημειωθεί πως το 1993 λειτουργούσαν 12 λιμένες αναψυχής με δυναμικότητα 4570 θέσεις ελλιμενισμού (Pardali A., 2000).

Σύμφωνα με στοιχεία από την Ένωση Μαρινών Ελλάδος οι χωροθετημένες ελληνικές μαρίνες είναι 59 εκ των οποίων οι 36 είναι σε λειτουργία (28 λειτουργούν και 8 υπολειτουργούν) όπως φαίνονται στο διάγραμμα 4. Από τις εν λειτουργία μαρίνες, οι 22 ανήκουν στον Οργανισμό Ελληνικών Μαρινών αποτελώντας την «Ένωση Μαρινών Ελλάδος» για τις οποίες υπάρχουν και επίσημα στατιστικά στοιχεία, με τις 7 εξ'αυτών να χωροθετούνται στην περιοχή της Αττικής.

**Διάγραμμα 2.3:** Κατάσταση λειτουργίας μαρίνων στην Ελλάδα



**Πηγή:** Υπουργείο Τουρισμού 2016, Ίδια επεξεργασία



Στον παρακάτω πίνακα απαριθμούνται οι μαρίνες που ανήκουν στον Οργανισμό Ελληνικών Μαρίνων καθώς και ορισμένα από τα βασικά χαρακτηριστικά τους.

**Πίνακας 2.1:** Αναλυτικός πίνακας μαρίνων της «Ενωσης Μαρίνων Ελλάδος»

A/A	Ονομασία	Περιφέρεια	Θέσεις ελλιμεν.	Γαλάζια σημαία	Διαχείριση
1	Zea Marina	Αθήνα	670		K&G Med. Marinas Management
2	Athens Marina		130		J&P-Avax Sa, Vioter, Vernicos Yachts SA
3	Flisvos Marina		303	*	Lamda Flisvos Marina SA
4	Alimos Marina		1080		Tourist Development Co
5	Vouliagmeni Marina		103		Tourist Development Co
6	Olympic Marine		680	*	Olympic Marine SA
7	Agios Kosmas Marina		337	*	Hellinikon SA
8	Mytilene Marina	Αιγαίο και Δωδεκάνησα	222		FolliFollie Group & Setur Marinas (Turkish)
9	Samos Marina		280		Delos Marinas
10	Leros Marina		220	*	Marina Island of Leros Evros SA
11	Kos Marina		250	*	Municipality of Kos
12	Rhodes Marina		600		Municipal Sea Port Fund of South Dodecanese
13	Agios Nikolaos Marina		255	*	K&G Med. Marinas Management
14	Gouvia Marina	Ιόνιο & Πελοπόννησος	1235	*	K&G Med. Marinas Management
15	Preveza Marina		300		
16	Kleopatra Marina		100	*	Ioannis and Ilias Tefas SA
17	Lefkas Marina		620	*	K&G Med. Marinas Management
18	Kalamata Marina		250		K&G Med. Marinas Management

19	Messolonghi Marina		180		K&G Med. Marinas Management
20	Aretsou Marina	Βόρεια Ελλάδα	242		Tourist Development Co
21	Sani Marina		215	*	Marina Sani SA
22	Porto Carras Marina		315	*	Delos Marinas
<b>Σύνολο</b>			<b>8.497</b>	<b>11</b>	

**Πηγή:** Ένωση Μαρινών Ελλάδος, 2017

Όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα η συνολική χωρητικότητα των 22 υπό εξέταση ελληνικών μαρινών είναι 8.497 θέσεις ελλιμενισμού. Οι περισσότερες από αυτές είναι χωροθετημένες στην περιοχή της Αττικής. Αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί καθώς οι περισσότεροι ιδιοκτήτες σκαφών κατοικούν στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας. Το πιο ενδιαφέρον χαρακτηριστικό εντοπίζεται στο γεγονός ότι το 37,% των θέσεων ελλιμενισμού (άρα και της δυναμικότητας των μαρινών) ανήκει σε μια εταιρεία ενώ το 64% σε τρεις εταιρείες συνολικά. Αναμφίβολα, το προαναφερθέν ποσοστό υποδηλώνει τάσεις για υψηλό συγκεντρωτισμό στην αγορά. Οι θέσεις δεξαμενισμού υπολογίστηκαν περίπου στις 4.180, ενώ οι 12 από τις 22 μαρίνες έχουν βραβευτεί με Γαλάζια Σημαία όπως φαίνεται παρακάτω:

**Πίνακας 2.2:** Ελληνικές μαρίνες βραβευμένες με Γαλάζια Σημαία το 2017

Όνομασία μαρίνας		
Μαρίνα Πόρτο Καρράς	Μαρίνα Γουβιών	Μαρίνα Αγ. Κοσμά
Μαρίνα Σάνη	Μαρίνα Αγ. Νικολάου	Μαρίνα Φλοίσβου
Μαρίνα Miraggio	Μαρίνα Κω	Μαρίνα Κλεοπάτρα
Olympic Marine	Μαρίνα Λέρου	Μαρίνα Λευκάδας

**Πηγή:** [www.eepf.gr](http://www.eepf.gr) (2017)

Αναφορικά με το καθεστώς διαχείρισης, οι περισσότερες μαρίνες είναι δημόσιες αλλά διαχειρίζονται από ιδιώτες. Η ΕΤΑ και το ΤΑΙΠΕΔ που κατέχουν τις περισσότερες ελληνικές μαρίνες έκαναν μακροχρόνιες συμβάσεις με ιδιώτες, παραχωρώντας έτσι την διαχείριση σε αυτούς.

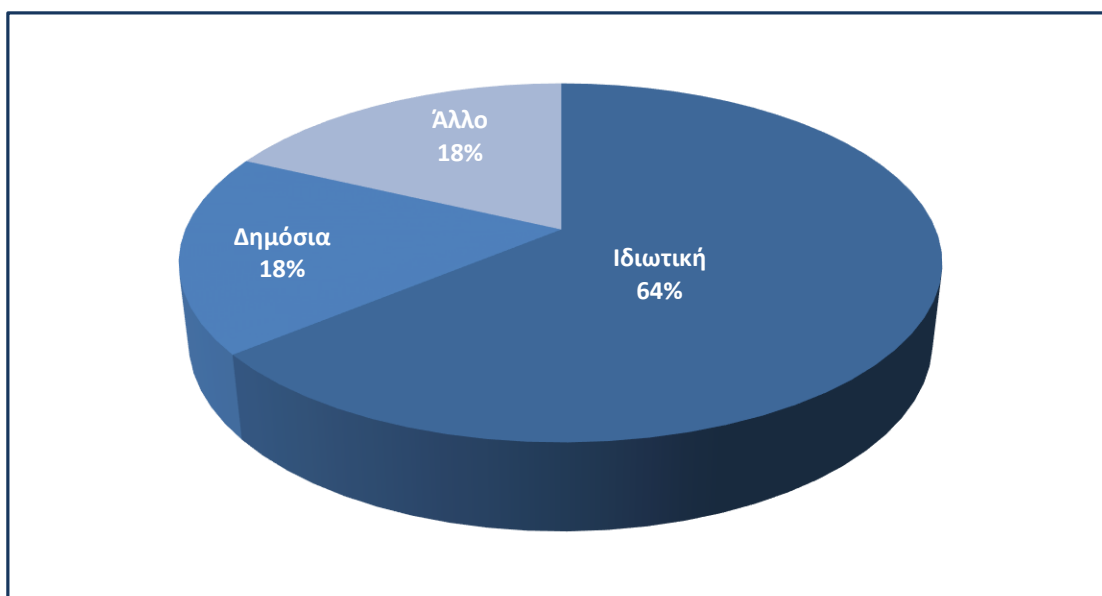
Στα ακόλουθα διαγράμματα απεικονίζονται, ποσοστιαία, η χωροθέτηση των μαρίνων στην ελληνική επικράτεια και η μορφή της διαχείρισής τους.

**Διάγραμμα 2.4:** Ποσοστό χωροθέτησης μαρίνων στην ελληνική επικράτεια



**Πηγή:** Ένωση Μαρίνων Ελλάδος, 2015

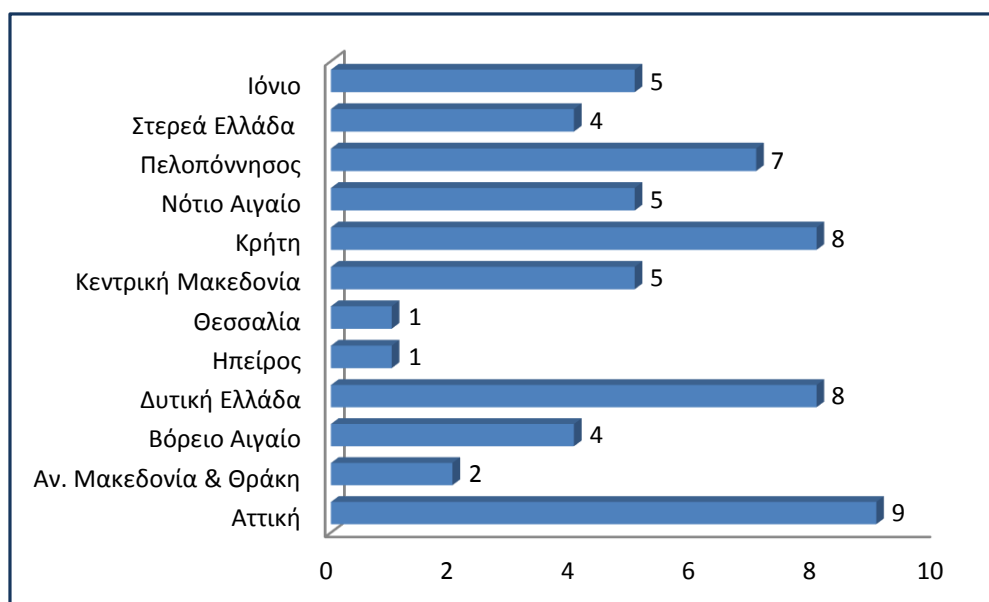
**Διάγραμμα 2.5:** Μορφή διαχείρισης μαρίνων της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος



**Πηγή:** Ένωση Μαρίνων Ελλάδος, 2015

Όπως απεικονίζει το Διάγραμμα 5, από τις 22 μαρίνες το 32% εξ αυτών είναι χωροθετημένες στην Αττική, το 27% στο Αιγαίο – Δωδεκάνησα, το 27% στο Ιόνιο και την Πελοπόννησο και ένα 14% στη Βόρειο Ελλάδα. Το 64% αυτών υπόκειται σε ιδιωτική διαχείριση και το 36% σε δημόσια.

**Διάγραμμα 2.6:** Χωροθετημένες μαρίνες ανά περιφέρεια

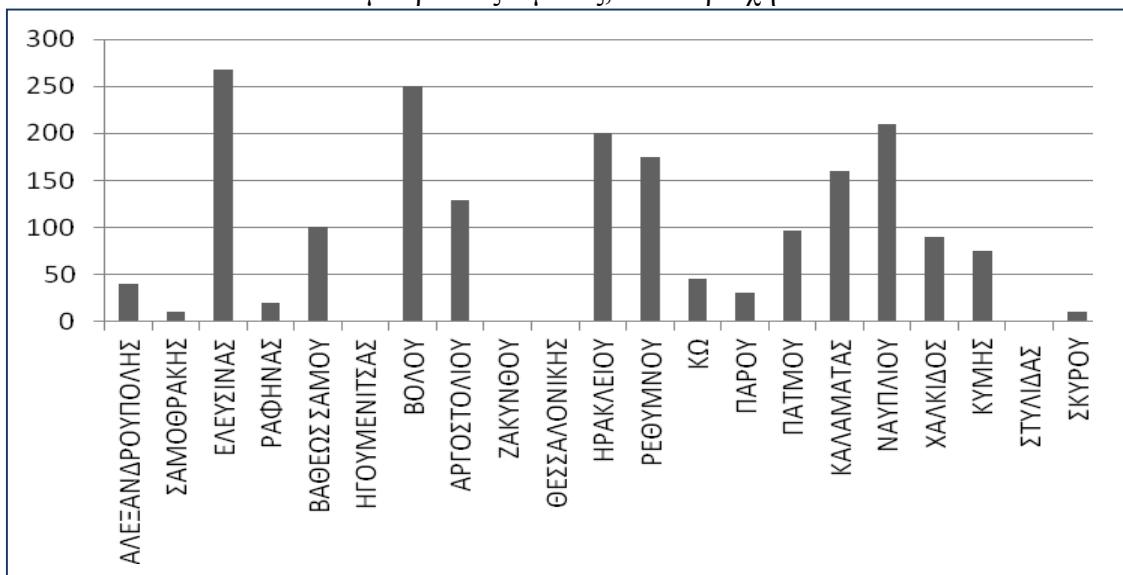


**Πηγή:** Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, 2017

Ως γνωστόν, εκτός από τις μαρίνες, τα σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν επίσης και σε λιμάνια, δηλαδή εντός αγκυροβολίων αρκετών λιμένων εκτός από τον λιμένα Πειραιώς και Θεσσαλονίκης. Δια μέσου λιμενοβραχιόνων, έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι για τον ελλιμενισμό σκαφών οι λεγόμενες Ζώνες Σκαφών Αναψυχής σε Υφιστάμενες Λιμενικές Εγκαταστάσεις (ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.). Την διαχείριση αναλαμβάνει η εκάστοτε λιμενική αρχή, όπως επίσης και τα τέλη ελλιμενισμού κατατίθενται σε αυτήν. Σχετικά παραδείγματα θεωρούνται το Μικρολίμανο στον Πειραιά, το λιμάνι της Αίγινας, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλονιά, στην Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στην Μύκονο, στην Πάτμο, στην Σύμη, στην Λέσβο, στην Χίο, στον Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο, και σε άλλα μέρη (Διάγραμμα 7).

Αξίζει να σημειωθεί πως μόνο 8 ελληνικά νησιά διαθέτουν χωροθετημένη και εν λειτουργία μαρίνα.

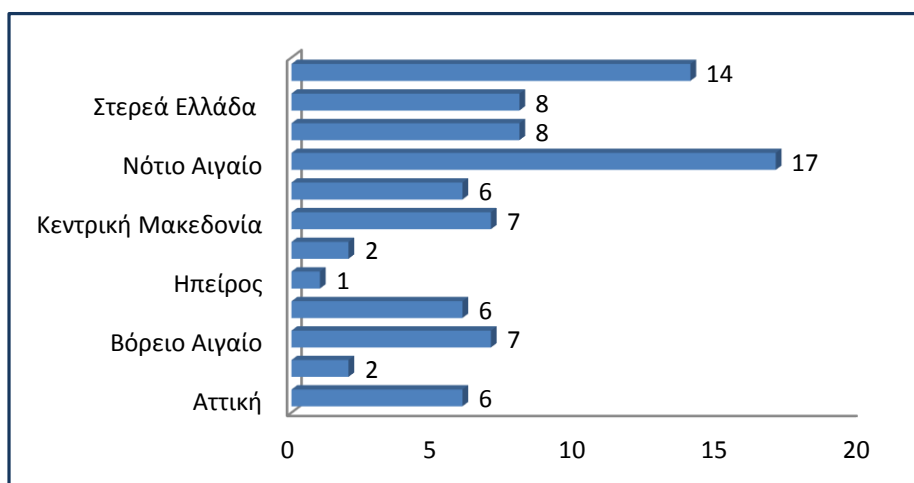
**Διάγραμμα 2.7:** Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε υφιστάμενους εμπορικούς λιμένες, ανά περιοχή



**Πηγή:** Μάντζιος, Κ., (2016), «Βάση δεδομένων Ζωνών Σκαφών Αναψυχής σε Υφιστάμενους Λιμένες», *Διπλωματική Εργασία*, Εργαστήριο Λιμενικών Έργων ΕΜΠ

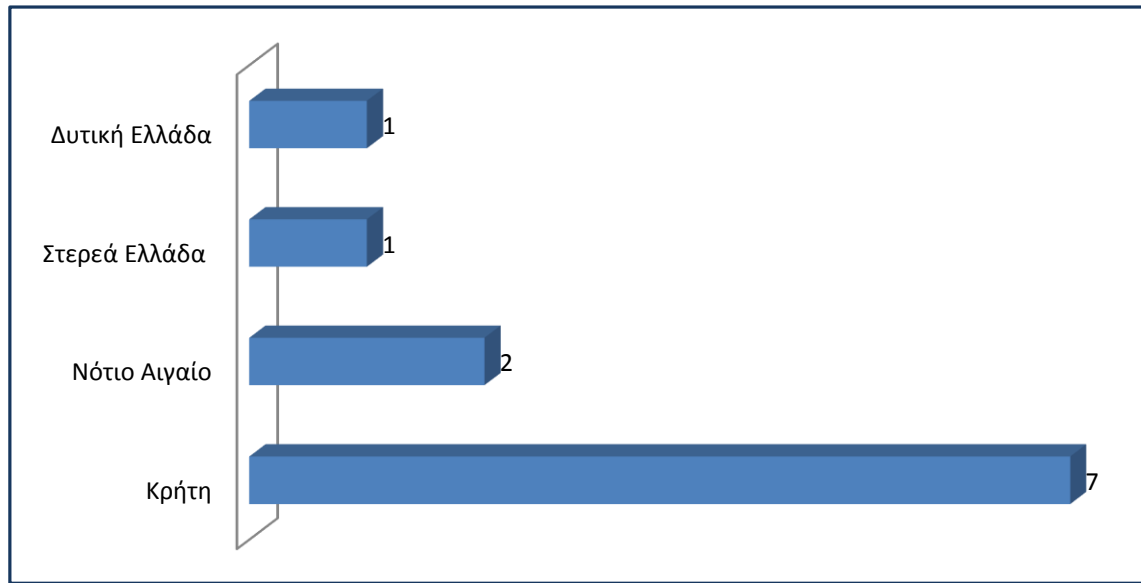
Σύμφωνα με το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, εκτός από τις μαρίνες και τα αγκυροβόλια, διατίθενται και ξενοδοχειακοί λιμένες για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής ως ακολούθως:

**Διάγραμμα 2.8:** Θέσεις αγκυροβολίων ανά περιφέρεια



**Πηγή:** Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, 2017

**Διάγραμμα 2.9:** Ξενοδοχειακοί λιμένες στην Ελλάδα



**Πηγή:** Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας 2017

#### 2.4 ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Κατόπιν τούτου, οι μαρίνες οφείλουν να παρέχουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους χρήστες της, ως ακολούθως (Παρδάλη Α., Σακελλαριάδου Ε., 2000):

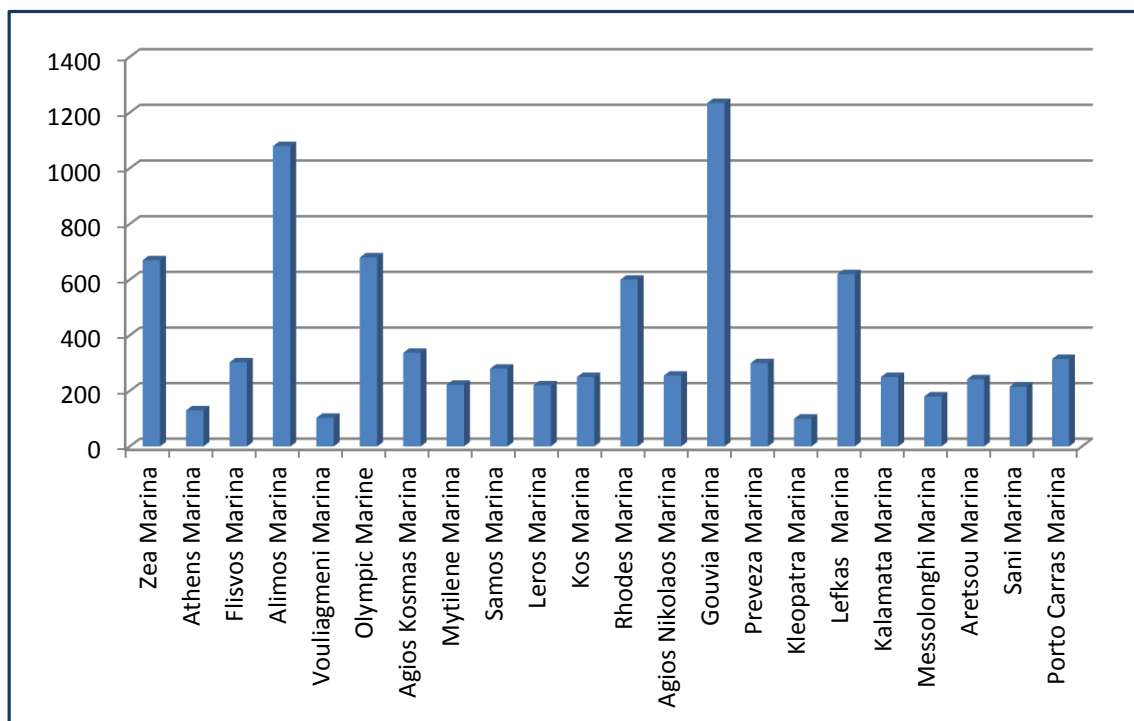
- *Λιμενικές υπηρεσίες:* Προσόρμιση και αγκυροβόλιο, άρτια σήμανση, χώροι πρόσδεσης, προστασία από τις καιρικές συνθήκες, μονάδα ανέλκυσης – καθέλκυσης σκαφών, αποθηκευτικοί χώροι, χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, εύκολη πρόσβαση στην ενδοχώρα, χερσαίες εκτάσεις για τις επισκευές και τη χειμερινή εναπόθεση, συστήματα φύλαξης και ασφάλειας, εκπαιδευτικές υπηρεσίες για ιστιοπλοΐα (Heron R., Juju W., 2012).

- *Εμπορικές λιμενικές υπηρεσίες:* Ύδρευση, ανεφοδιασμός με καύσιμα ναυτιλιακά ήδη και τρόφιμα, ηλεκτροδότηση, σύγχρονα συστήματα επικοινωνίας, παραλαβή απορριμμάτων, τραπεζικές υπηρεσίες, συγκροτήματα υγιεινής και καθαριότητας (WC και shower, πλυντήρια, καθαριστήρια), εμπορικά καταστήματα, ιατρείο – φαρμακείο, κ.ά.).

- *Δημόσιες Υπηρεσίες:* Τελωνείο, Λιμεναρχείο κλπ.
- *Επισκευαστικές υπηρεσίες:* Μονάδες επισκευής και συντήρησης των σκαφών, τεχνική υποστήριξη των ηλεκτρονικών οργάνων, πρόσφορη αγορά ναυτιλιακού υλικού.
- *Τουριστικές - πολιτιστικές και άλλες υπηρεσίες* όπως, πληροφόρηση τουριστικού ενδιαφέροντος, χώρους αναψυχής, αθλητικές εγκαταστάσεις, μουσεία, πολιτιστικές και πολιτισμικές εκδηλώσεις κλπ.

Για να ολοκληρωθεί η ανάλυση γύρω από τις υπηρεσίες των μαρίνων, πρέπει να τονιστεί πως οι προαναφερθείσες υπηρεσίες ενδέχεται να παρέχονται όχι μόνο αποκλειστικά από την μαρίνα αλλά και από εταιρείες (π.χ. υπεργολάβοι) ή δημόσιους φορείς. Ακόμη, μελετώντας τις είκοσι δυο (22) μαρίνες της Ένωσης πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός την μαρίνα Γουβιών που είναι η πρώτη σε θέσεις ελλιμενισμού, η δεύτερη, τρίτη και τέταρτη θέση καταλαμβάνεται από μαρίνες εντός Αττικής.

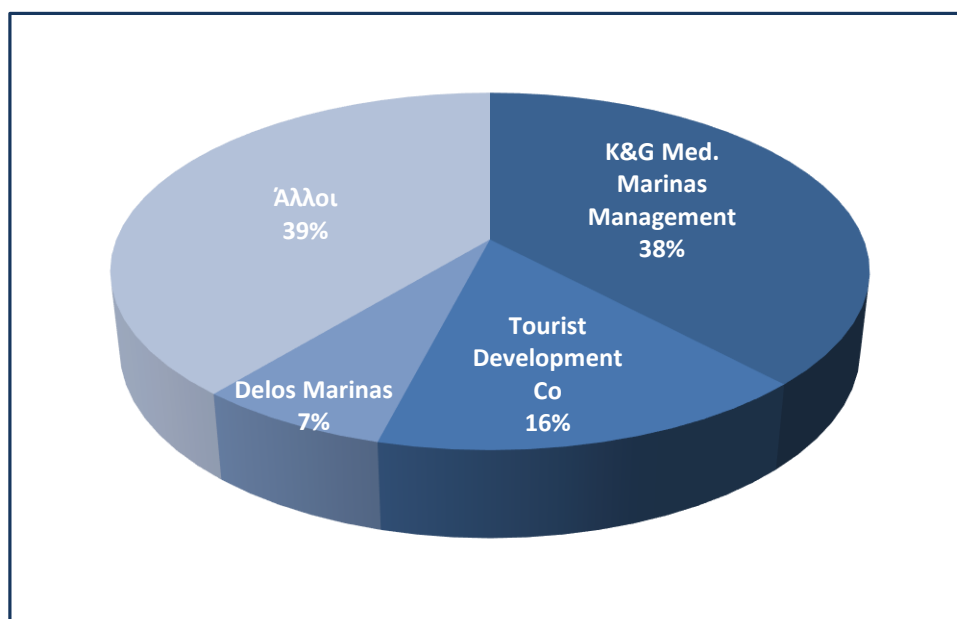
**Διάγραμμα 2.10:** Θέσεις ελλιμενισμού ανά μαρίνα



**Πηγή:** Ένωση Μαρίνων Ελλάδος, 2017

Τέλος, το διάγραμμα που ακολουθεί επιβεβαιώνει το συγκεντρωτισμό που επικρατεί στην αγορά καθότι τρεις εταιρείες διαχείρισης, με βάση τον συνολικό αριθμό θέσεων ελλιμενισμού της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος, διαχειρίζονται το 61% της αγοράς.

**Διάγραμμα 2.11:** Ηγέτιδες επιχειρήσεις διαχείρισης μαρίνων βάσει του αριθμού θέσεων ελλιμενισμού που διαχειρίζονται



**Πηγή:** Ένωση Μαρίνων Ελλάδος, 2017



### 3. ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

#### 3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ

Τα σκάφη αναψυχής όντας ο ένας από τους δυο πυλώνες της Ιδιωτικής θαλάσσιας, ορίζονται από την ελληνική νομοθεσία ως εξής:

«Τουριστικό πλοίο ή πλοιάριο εννοείται κάθε σκάφος με αυτοδύναμη κίνηση στη θάλασσα, είτε με είτε χωρίς θαλάμους ενδιαίτησης και διανυκτέρευσης μέχρι είκοσι πέντε επιβατών, εκτός βέβαια από αυτούς που απαιτούνται για το πλήρωμα, το οποίο από την κατασκευή του γενικά, μπορεί να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για την εκτέλεση πλόων θαλάσσιας αναψυχής ή περιήγησης, είτε με καταβολή ναύλου είτε χωρίς» (Euthimiatou, A. 1997).

Κατόπιν τούτου, οι βασικές κατηγοριοποιήσεις των σκαφών αναψυχής γίνονται με βάση τα κάτωθι:

- 1) Είδος χρήσης
- 2) Μέγεθος και απαιτήσεις ιδιοκτήτη
- 3) Μέσο πρόωσης
- 4) Είδους κατασκευής
- 5) Σχεδιασμός

Με βάση το είδος χρήσης ακολουθούν οι παρακάτω ορισμοί σύμφωνα με τον ν.4256/2014:

**Πλοίο αναψυχής:** Κάθε σκάφος ολικού μήκος άνω των επτά (7) μέτρων, το οποίο, είτε διαθέτει είτε όχι χώρους ενδιαίτησης, έχει τη δυνατότητα, από την γενική κατασκευή του, να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης.

**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.

**Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής:** είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό.

**Επαγγελματικό Τουριστικό Ημερόπλοιο:** είναι το μικρό σκάφος ή το πλοίο αναψυχής ή το επιβατηγό τουριστικό πλοίο, το οποίο εκτελεί ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι, όπως ορίζεται στο άρθρο 12.

Βάσει μεγέθους και των απαιτήσεων του ιδιοκτήτη (Διακομιχάλης, 2009):

**Βοηθητικά Σκάφη:** Προορίζονται για βοηθητική συμπληρωματική χρήση εξυπηρετώντας μεγαλύτερα σκάφη. Αυτά τα σκάφη αποτελούν μέρος του εξοπλισμού των σκαφών που εξυπηρετούν. Τα μεγέθη τους ποικίλουν ανάλογα με τις ανάγκες, και μπορεί να είναι μικρά φουσκωτά μέχρι έξι (6) μέτρα ή και παραπάνω.

**Σκάφη από 2,5 μ. έως 3,8 μ.:** Απευθύνονται, συνήθως, σε χρήστες που έρχονται πρώτη φορά σε επαφή με το yachting, γι' αυτό τον λόγο είναι κατασκευασμένα με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ευκολόχρηστα στη μεταφορά, φύλαξη κτλ. Η μεταφορική τους ικανότητα είναι τριών ατόμων και λειτουργούν με εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος.

**Σκάφη από 3,8 μ. έως 5μ.:** Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας είναι μια υβριδική μορφή ανάμεσα στην προηγούμενη και στην επόμενη κατηγορία. Ο χρήστης τέτοιων σκαφών έχει αυξημένες απαιτήσεις σχετικά με την μεταφορά περισσότερων ατόμων, τη διάνυση μεγαλύτερων αποστάσεων κτλ. Κατά συνέπεια, το κύτος χρειάζεται μεγαλύτερη ιπποδύναμη για την πρόωση του οπότε και κινητήρες μεγαλύτερης ιπποδύναμης.

**Σκάφη από 5 μ. έως 8 μ.:** Αυτά τα σκάφη διαθέτουν μικρή καμπίνα κάτω από το πιλοτήριο, και λειτουργούν με εξωλέμβιες ή έσω-εξωλέμβιες μηχανές μεγάλης ισχύος.

**Σκάφη από 8 μ. έως 15μ.:** Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας μπορούν να παρέχουν στους χρήστες περισσότερες ανέσεις. Διαθέτουν υπερκατασκευή με άνετους εσωτερικούς χώρους (καμπίνες, κουζίνα, λουτρό/WC). Λειτουργούν με πετρελαιοκίνητους εξωλέμβιους ή έσω-εξωλέμβιους κινητήρες.

**Σκάφη άνω των 15μ.:** Η συγκεκριμένη κατηγορία αυτή αφορά τις μεγάλες θαλαμηγούς. Διαθέτουν μεγάλους εσωτερικούς χώρους και είναι εξοπλισμένα με δεξαμενές καυσίμων και νερού. Οι θαλαμηγοί διακρίνονται σε super yachts (έως 30 μέτρα) και mega yachts (από 30 μέτρα και πάνω).

Βάσει μέσου πρόωσης:

**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 τα κριτήρια τα οποία ορίζονται με την απόφαση της παραγράφου 2.

**Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής:** Είναι το πλοίο αναψυχής, το οποίο διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται.

Βάσει είδους κατασκευής όπως ορίζει η Ευρωπαϊκή Οδηγία 2013/53/ΕΕ με ημερομηνία εφαρμογής την 18<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2016:

#### **Μηχανοκίνητα:**

- Φουσκωτά
- Ταχύπλοα ανοικτά
- Ταχύπλοα κλειστά
- Ερασιτεχνικά αλιευτικά
- Θαλαμηγοί (Super yachts) < 30 m

- Θαλαμηγοί (Mega yachts) > 30 m

### **Ιστιοπλοϊκά:**

- Σχήμα βερμούδας (Bermudan)
- Σχήμα τετράπλευρου επίδρομου (gaff sail)
- Με σχήμα ωτοειδές (Gunter)

Βάσει σχεδιασμού:

**Πίνακας 3.1:** Κατηγοριοποίηση σκάφους βάσει σχεδιασμού του

<b>Κατηγορία σχεδιασμού</b>	<b>Ισχύς του ανέμου (κλίμακα Μποφόρ)</b>	<b>Σημαντικό ύψος κύματος (H <math>\frac{1}{3}</math>, μέτρα)</b>
A (Ποντοπόρα)	άνω των 8	άνω των 4
B (Ανοικτού πελάγους)	έως και 8	έως και 4
Γ (Ακτοπλοϊκά)	έως και 6	έως και 2
Δ (Προφυλαγμένων υδάτων)	έως και 4	έως και 0,3

**Πηγή:** Οδηγία 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

*Επεξηγηματικές σημειώσεις:*

Τα σκάφη αναψυχής της κατηγορίας Α θεωρείται ότι είναι σχεδιασμένα για ανέμους ισχύος άνω των 8 μποφόρ και κύματος σημαντικού ύψους άνω των 4 μέτρων, χωρίς όμως να περιλαμβάνονται μη φυσιολογικές συνθήκες, όπως καταιγίδες, θύελλες, τυφώνες, ανεμοστρόβιλοι και ακραίες θαλάσσιες συνθήκες ή ανεξέλεγκτα κύματα.

Τα σκάφη αναψυχής της κατηγορίας Β θεωρείται ότι είναι σχεδιασμένα για ανέμους ισχύος μέχρι και 8 μποφόρ και κύματος σημαντικού ύψους μέχρι και 4 μέτρα.

Τα σκάφη αναψυχής της κατηγορίας Γ θεωρείται ότι είναι σχεδιασμένα για ανέμους ισχύος μέχρι και 6 μποφόρ και σημαντικού κύματος ύψους μέχρι και 2 μέτρα.

Τα σκάφη αναψυχής της κατηγορίας Δ θεωρείται ότι είναι σχεδιασμένα για ανέμους ισχύος μέχρι και 4 μποφόρ και σημαντικού ύψους κύματος μέχρι και 0,3 μέτρα, με περιστασιακά κύματα μέγιστου ύψους 0,5 μέτρων.

Τα σκάφη κάθε κατηγορίας σχεδιασμού πρέπει να είναι σχεδιασμένα και

κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να αντιμετωπίζουν τις προαναφερόμενες παραμέτρους, όσον αφορά την ευστάθεια, την άντωση και τις υπόλοιπες σχετικές βασικές απαιτήσεις του παρόντος παραρτήματος και να έχουν ικανοποιητική συμπεριφορά όσον αφορά τη δυνατότητα χειρισμών.

**Πηγή:** Οδηγία 2013/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013 , για τα σκάφη αναψυχής και τα ατομικά σκάφη και την κατάργηση της οδηγίας 94/25/ΕΚ

Βάσει τρόπου εκμίσθωσης:

**Flotilla:** αφορά στην οργάνωση ενός στολίσκου 7-8 μικρών σκαφών των 6 ατόμων με έναν αρχηγό τα οποία επισκέπτονται συγκεκριμένα μέρη.

**Bareboat:** είναι τα σκάφη που δεν διαθέτουν πλήρωμα. Ο ενοικιαστής έχει δίπλωμα skipper και μπορεί να κυβερνήσει μόνος του το σκάφος.

**Crewed Boats:** επανδρωμένα πλοία με πλήρωμα.

### 3.2 ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

Βάσει των στοιχείων της Eurostat (2014), στην Ευρώπη δραστηριοποιούνται περίπου 4.500 επιχειρήσεις στον κλάδο της ναυπήγησης – κατασκευής σκαφών αναψυχής. Για το διάστημα 2008-2012, σε ευρωπαϊκό επίπεδο εντοπίστηκε μια αρκετά μικρή μείωση του αριθμού των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται κατά (-4%), όμως σε συγκεκριμένες χώρες όπως η Ελλάδα, για το ίδιο διάστημα η αύξηση του κλάδου ήταν θεαματική (+66%), όπως δείχνει ο παρακάτω πίνακας.

**Πίνακας 3.2 :** Αριθμός επιχειρήσεων που ασχολούνται με την ναυπηγοεπισκευή

Χώρα	Έτη					Ποσοστό Μέση μεταβολή 2008-2012
	2008	2009	2010	2011	2012	
Ολλανδία	740	811	923	905	895	+5,08 %
Ιταλία	1.081	940	711	694	598	-13,41%
Σουηδία	610	596	583	576	564	-1,94%

Ηνωμ.	620	620	594	552	541	-3,31%
Γαλλία	-	352	385	394	390	-
Πολωνία	210	383	381	354	316	16,01%
Γερμανία	252	166	297	337	256	8,56%
Φινλανδία	259	259	253	254	238	-2,06%
Κροατία	107	105	103	105	103	-0,93%
Ελλάδα	45	45	44	44	75	17,06%
Ισπανία	49	52	57	47		-
<b>EU 28</b>	<b>4.663</b>	<b>4.648</b>	<b>4.660</b>	<b>4.701</b>	<b>4.475</b>	

**Πηγή:** ECSIP Consortium, 2015

Όπως προαναφέρθηκε στα δεδομένα του ανωτέρω πίνακα, παρατηρείται η αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων στην χώρα μας με μέση ετήσια μεταβολή +17,06%, η οποία προκλήθηκε από την προσθήκη τριάντα (30) εταιρειών στην ναυπηγική βιομηχανία. Αναμφίβολα, αποτελεί θετική εξέλιξη το γεγονός αυτό, όμως η Ελλάδα μεταξύ 11 χωρών στην Ε.Ε., παραμένει μόλις 10<sup>η</sup> σε σύνολο εταιρειών που ασχολούνται στον κλάδο της ναυπήγησης με την αμέσως επόμενη (Κροατία) να διαθέτει 28 επιχειρήσεις περισσότερες. Συνοπτικά, το πρώτο συμπέρασμα είναι πως ο κλάδος στην χώρα μας έχει περιθώρια ανέλιξης και βελτίωσης ενώ μπορούμε να πούμε πως ο μικρός αριθμός των επιχειρήσεων ευνοεί έναν υγιή ανταγωνισμό και συνεργασία μεταξύ των επιχειρήσεων. Ένα δεύτερο κριτήριο για την πορεία του κλάδου στην Ευρώπη το διάστημα 2008-2012, είναι ο αριθμός των εργαζόμενων που απασχολούνται στις ναυπηγικές / κατασκευαστικές επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής. Μέσω του κάτωθι πίνακα μπορούμε να εξάγουμε τα εξής συμπεράσματα:

- Κραταιές δυνάμεις του κλάδο όπως η Ιταλία, η Γαλλία και η Ισπανία εμφάνισαν σημαντική μείωση του εργατικού δυναμικού στον κλάδο.
- Στην χώρα μας, ενώ ο αριθμός των επιχειρήσεων αυξήθηκε κατά 66% την τετραετία 2008-2012, ο αριθμός των εργαζομένων αυξήθηκε σχεδόν διπλάσια (+116%).

Από τους δυο παραπάνω πίνακες που παρατέθηκαν, καταλήγουμε στο εξής:

**Πίνακας 3.3:** Εργατικό δυναμικό ανά χώρα στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής

Χώρα	Έτη					Ποσοστό
	2008	2009	2010	2011	2012	Μεταβολή
Ιταλία	13.271	11.416	9.732	9.060	8.337	-10,90%
Γαλλία	-	8.382	7.306	7.479	6.976	-
Γερμανία	5.019	3.668	4.664	5.772	5.440	4,56%
Ολλανδία	4.649	4.717	4.651	4.633	4.419	-1,24%
Πολωνία	3.746	3.588	3.663	3.888	3.756	0,15%
Φινλανδία	2.660	2.318	2.155	2.038	1.876	-8,32%
Σουηδία	2.334	1.703	1.506	1.564	1.321	-12,57%
Ισπανία	1.580	1.262	667	653	-	-
Πορτογαλία	597	239	305	284	420	2,16%
Κροατία	767	607	442	387	360	-16,87%
Εσθονία	454	284	205	-	342	-
Δανία	-	-	220	287	253	-
Ρουμανία	320	254	214	194	245	-4,86%
Ελλάδα	91	168	191	119	197	+31,54%
<b>EU-28</b>	<b>35.738</b>	<b>38.696</b>	<b>36.813</b>	<b>36.358</b>	<b>33.942</b>	

Πηγή: ECSIP Consortium, 2015

**Πίνακας 3.4:** Σύγκριση εργαζόμενων / επιχειρήσεων στην ναυπηγοεπισκευή

Χώρα	2012			
	Αριθμός επιχειρήσεων	Αριθμός εργαζομένων	Μ.Ο. Εργαζ./Επιχείρηση	Μέγεθος επιχείρησης
Ιταλία	598	8.337	13,94	Μεσαία
Γαλλία	390	6.976	17,88	Μεσαία
Γερμανία	256	5.440	21,25	Μεσαία
Ολλανδία	895	4.419	4,93	Μικρή
Ελλάδα	75	197	2,62	Μικρή

Πηγή: ECSIP Consortium, 2015

Στην Ελλάδα, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ναυπηγικής είναι κατά κόρον μικρές επιχειρήσεις, άρα υπάρχουν μεγάλα περιθώρια για περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου όπως:

- Δημιουργία μεγαλύτερων ναυπηγείων
- Ίδρυση εμπορικών αντιπροσώπων

- Εγκατάσταση εξειδικευμένων εταιρειών

### 3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

Το τμήμα της προσφοράς των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής στους ελληνικούς λιμένες παρέχεται από τους εξής:

- Διαχειρίστριες εταιρείες σκαφών αναψυχής (Yacht management companies)
- Μεμονωμένες πλοιοκτήτριες Ν.Ε.Π.Α. (Ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων αναψυχής)

Οι εταιρείες διαχείρισης έχουν επικεντρωθεί περισσότερο στην διαχείριση ιστιοφόρων σκαφών σε ποσοστό περίπου εβδομήντα τοις εκατό (70%) και το υπόλοιπο τριάντα τοις εκατό (30%) αφορά τα μηχανοκίνητα (Γεωργιάδης – Μηναδάκη, 2005). Οι ναυτιλιακές εταιρείες πλοίων αναψυχής είναι υποχρεωτικά εγγεγραμμένες στο Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας και έχουν καθαρά εμπορικό χαρακτήρα καθώς τα πλοία τους χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά / τουριστικά ενώ εταιρείες τουριστικές με άλλη νομική μορφή (π.χ. Ε.Π.Ε., Ο.Ε., Α.Ε., Ε.Ε.) δεν είναι απαραίτητο να μετατραπούν σε ΝΕΠΑ. Οι επίσημες επαγγελματικές οργανώσεις – φορείς εκπροσώπησης της Θαλάσσιας περιήγησης στην Ελλάδα είναι οι εξής:

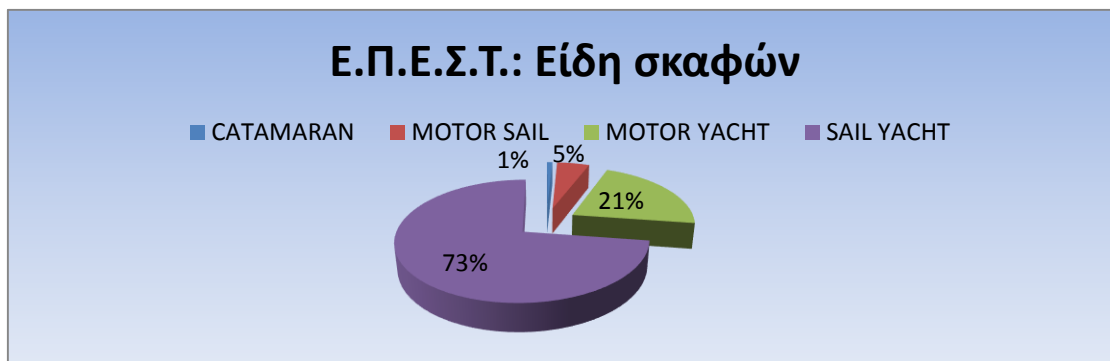
1. Σ.Ι.Τ.Ε.ΣΑ.Π. (Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής)
2. Ε.Π.Ε.Σ.Τ. (Ενωση Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Αναψυχής)
3. Ε.Α.Ι.Σ.Α. (Ενωση Αντιπροσώπων Ιδιωτικών Σκαφών Αναψυχής)
4. Ε.Σ.Μ.Ε.Θ. (Ελληνικός Σύλλογος Μεσιτών και Εμπειρογνώμων Θαλαμηγών)

Οι δυο πρώτες, περιλαμβάνουν έναν σημαντικό αριθμό σκαφών στην Ελλάδα, όμως δεν καλύπτουν το σύνολο όλων των ΝΕΠΑ. Πιο συγκεκριμένα, στην Σ.Ι.Τ.Ε.ΣΑ.Π. είναι εγγεγραμμένα φυσικά πρόσωπα τα οποία είτε διαθέτουν σκάφη



άνευ πληρώματος ως εταιρείες ΝΕΠΑ είτε άλλης νομικής μορφής. Στην Ε.Π.Ε.Σ.Τ. τα μέλη αφορούν πλοιοκτήτες – εταιρείες τουριστικών σκαφών είτε ως ΝΕΠΑ είτε άλλης νομικής μορφής. Μία ανάλυση των μελών της Ε.Π.Ε.Σ.Τ. οδήγησε στα παρακάτω συμπεράσματα:

**Διάγραμμα 3.1:** Είδη σκαφών – μελών της Ε.Π.Ε.Σ.Τ.



**Πηγή:** Επεξεργασία από ιστότοπο της Ε.Π.Ε.Σ.Τ. ([www.epest.gr](http://www.epest.gr))

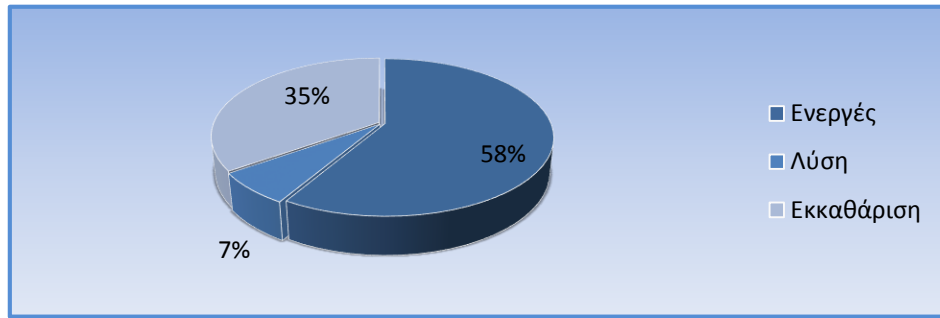
### 3.3.1 ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ - ΣΚΑΦΩΝ

Βάσει των στοιχείων του Μητρώου, εξήχθησαν τα κάτωθι αποτελέσματα:

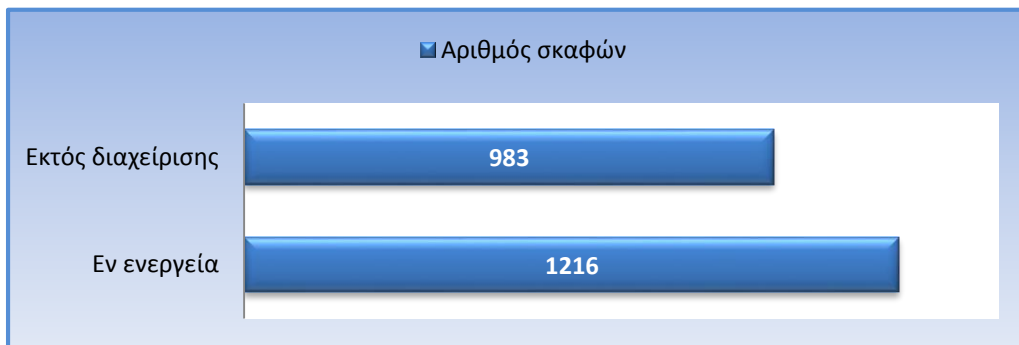
Το σύνολο των εγγεγραμμένων Ν.Ε.Π.Α. ανέρχεται στις 1.781 (Χίλιες επτακόσιες ογδόντα μία) εκ των οποίων οι 1.042 (Χίλιες σαράντα δυο) είναι ενεργές το έτος 2015. Από τις υπόλοιπες 739 (Επτακόσιες τριάντα εννέα), οι 119 (Εκατόν δέκα εννέα) βρίσκονται σε διαδικασία λύσης και 620 (Εξακόσιες είκοσι) σε διαδικασία εκκαθάρισης.

Σχετικά με τον αριθμό πλοίων, τα αποτελέσματα είναι τα εξής: 1.216 (Χίλια διακόσια δεκαέξι) ενεργά πλοία και 983 (Εννιακόσια ογδόντα τρία) εκτός διαχείρισης λόγω λύσης και εκκαθάρισης των εταιρειών που τα διαχειρίζονταν. Δυστυχώς, οι αρμόδιοι υπάλληλοι του Υπουργείου τόνισαν πως τα εκτός διαχείρισης πλοία δεν είναι δυνατόν να εντοπιστούν την περίοδο αυτή. Με άλλα λόγια, καθίσταται ανέφικτος ο καταλογισμός των σκαφών αυτών στις υφιστάμενες εταιρείες με την μορφή της απόκτησης / διαχείρισης / εκμετάλλευσης τους ή σε άλλες ξένες εταιρείες. Κατόπιν τούτου, δηλώνονται ως εκτός διαχείρισης.

**Διάγραμμα 3.2:** Ποσοστό εταιρειών από την αγορά



**Διάγραμμα 3.3:** Αριθμός σκαφών ανά είδος εταιρείας

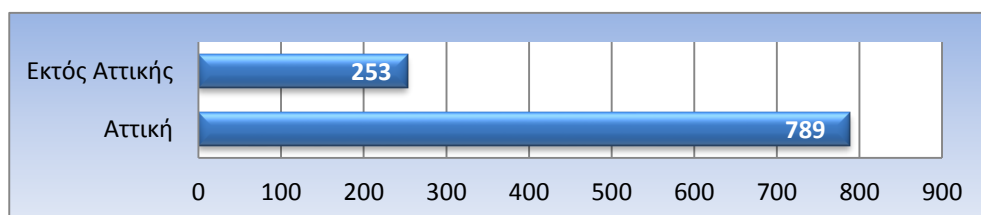


**Πηγή:** Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας, Ίδια επεξεργασία, 2015

### 3.3.2 ΕΔΡΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

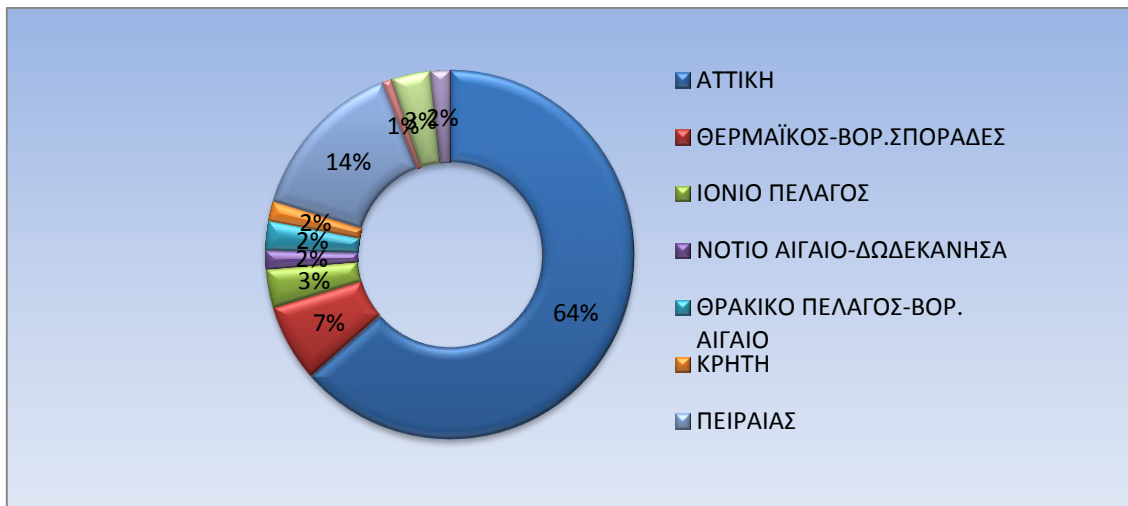
Ο βασικός διαχωρισμός αφορά την περιοχή της έδρας εταιρειών ΝΕΠΑ σε δυο γεωγραφικές συνιστώσες: Αττική και εκτός Αττικής. Στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής έχει ενταχθεί ο Πειραιάς με σκοπό την ανάδειξη του συγκεντρωτισμού των εταιρειών στον Νομό Αττικής. Κατόπιν τούτου, οι εταιρείες έχουν διαχωριστεί σε ενεργές, σε διαδικασία λύσης και τέλος σε εκείνες υπό εκκαθάριση. Το πρώτο σκέλος αναλύει τις ενεργές εταιρείες οι οποίες αθροίζονται σε 1.045 εκ των οποίων οι 789 βρίσκονται στον νομό Αττικής. Το 75% είναι αρκετά ικανό από μόνο του για να τονίσει την ύπαρξη συγκεντρωτισμού επιχειρήσεων γύρω από την πρωτεύουσα.

**Διάγραμμα 3.4:** Διαχωρισμός έδρας ενεργών εταιρειών



**Πηγή:** Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας, Ίδια επεξεργασία, 2015

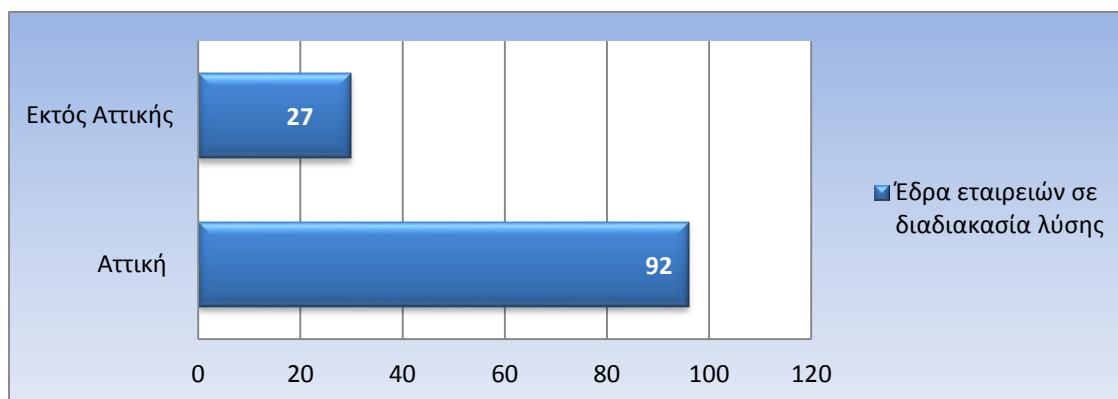
**Διάγραμμα 3.5:** Γεωγραφική διασπορά εταιρειών σε διαδικασία λύσης



**Πηγή:** Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας, Ίδια επεξεργασία, 2015

Όσον αφορά τις εταιρείες σε διαδικασία λύσης, το ίδιο περίπου ποσοστό (77%) χαρακτηρίζει την μικρή διασπορά των εδρών αυτών μακριά από τον νομό Αττικής.

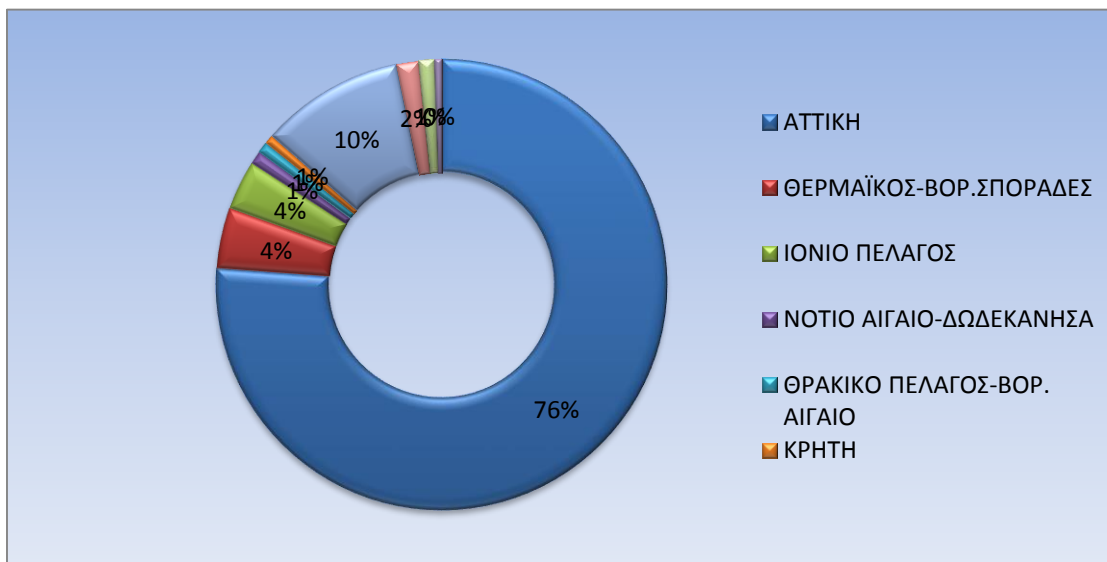
**Διάγραμμα 3.6:** Βασικός διαχωρισμός έδρας ΝΕΠΑ σε διαδικασία λύσης



**Πηγή:** Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας, Ίδια επεξεργασία, 2015

Σχετικά με τις εκκαθαρισμένες εταιρείες, το ποσοστό το εν Αττική εταιρειών εκτοξεύεται σε ποσοστό (88%), αναδεικνύοντας επίσης και την επέκταση του προβλήματος στις μεγαλύτερες εταιρείες αλλά και μαρίνες της χώρας.

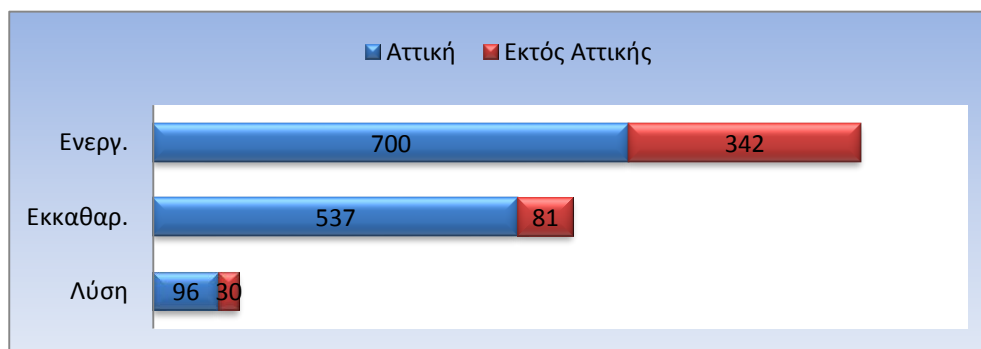
**Διάγραμμα 3.7:** Γεωγραφική διασπορά εταιρειών σε διαδικασία εκκαθάρισης



**Πηγή:** Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας, Ίδια επεξεργασία, 2015

Ο πίνακας που ακολουθεί συγκεντρώνει την αναλογία των ενεργών, υπό λύση και εκκαθάριση εταιρειών βάσει της έδρας τους. Αναμφίβολα, η Αττική παραμένει ως ο τόπος έδρας των εταιρειών όμως δεν μπορεί να παραβλεφθεί το γεγονός ότι έχουν εκκαθαριστεί περισσότερες επιχειρήσεις στην Αττική σε ποσοστό 600%. Παρόλ' αυτά, παρεμποδίζεται η εξάπλωση της δραστηριότητας των εταιρειών λόγω υψηλής συγκέντρωσης στον Νομό Αττικής.

**Διάγραμμα 3.8:** Συγκριτικός πίνακας κατηγοριών επιχειρήσεων και έδρας αυτών

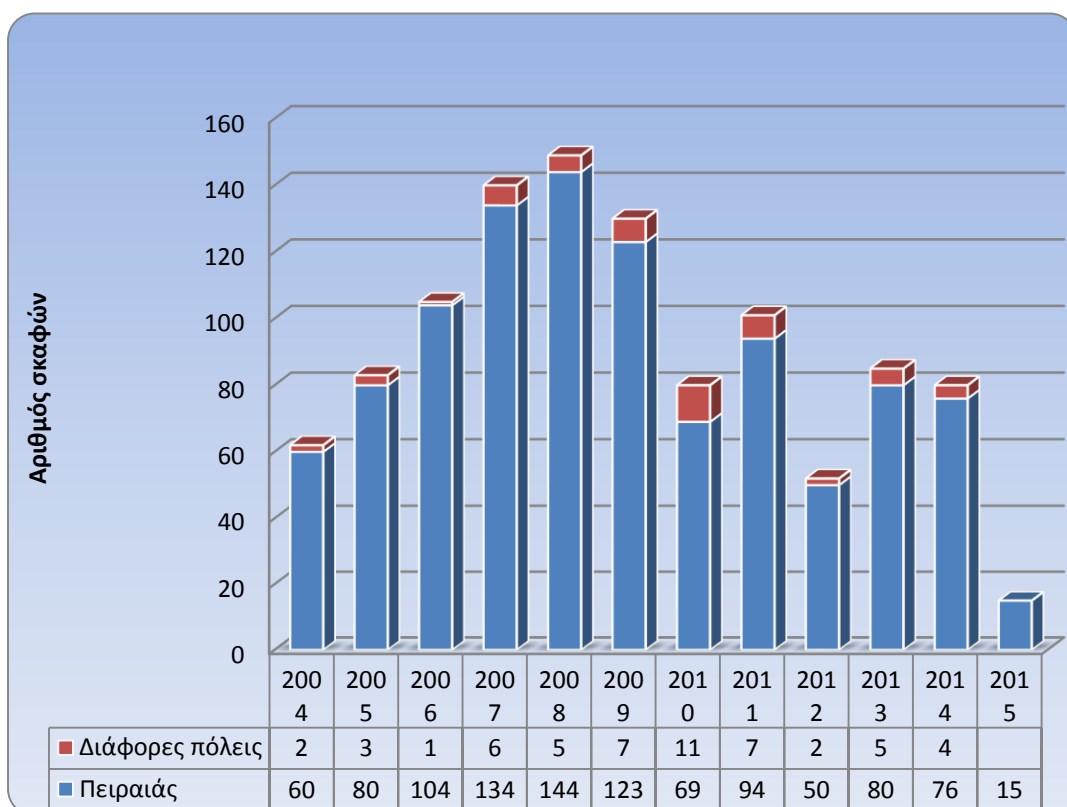


**Πηγή:** Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας, Ίδια επεξεργασία, 2015

Ο συγκεντρωτισμός της αγοράς επιβεβαιώνεται και στο παρακάτω διάγραμμα όπου απεικονίζεται η επιλογή νηολογίου μεταξύ Πειραιά και υπόλοιπης Ελλάδος ανά έτος ίδρυσης της εταιρείας ΝΕΠΑ. Κατόπιν τούτου, για ακόμη μια φορά παρατηρείται πως ο νομός Αττικής κατέχει τα πρωτεία καθώς η πορεία εγγραφής στα ανωτέρω νηολόγια ακολουθεί σχεδόν παράλληλη πορεία ακόμα και τα έτη προ κρίσης.

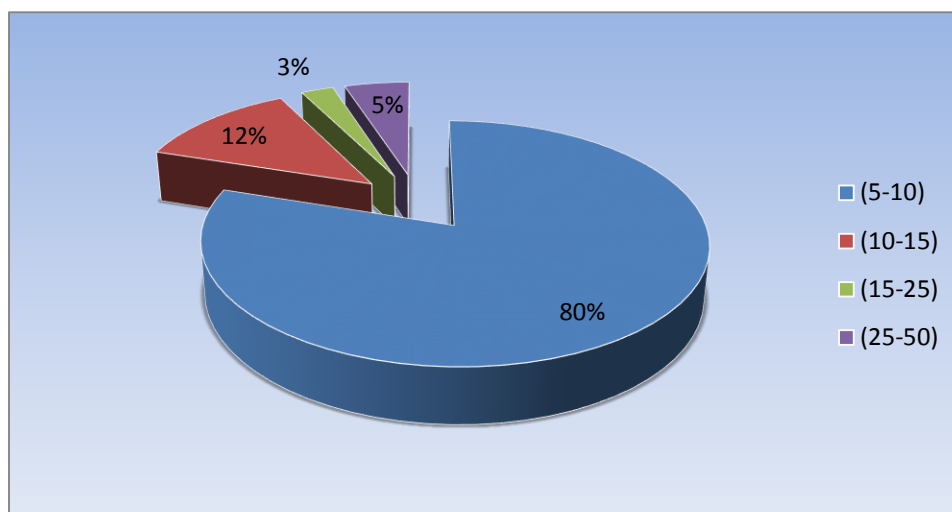
Το κάτωθι διάγραμμα προβάλλει φανερά την τάση για νηολόγηση στο μητρώο του Πειραιά ενώ στις διάφορες πόλεις συγκαταλέγονται περιοχές με έντονο τουριστικό ενδιαφέρον. Όμως, η ύπαρξη και κατ'επέκταση δραστηριοποίηση της εταιρείας στην Αττική ελκύει περισσότερο με επικρατέστερο νηολόγιο εκείνο του Πειραιά.

**Διάγραμμα 3.9:** Σύγκριση νηολογίων Πειραιά και άλλων πόλεων ανά έτος ίδρυσης εταιρεία



**Πηγή:** Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας, Ίδια επεξεργασία, 2015

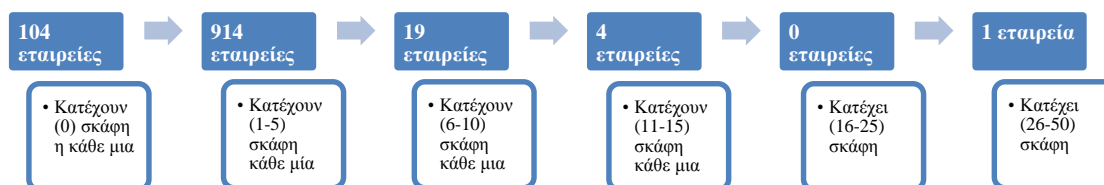
**Διάγραμμα 3.10:** Ποσοστά ΝΕΠΑ και πλοίων που διαχειρίζονται



**Πηγή:** Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας, Ίδια επεξεργασία, 2015

Σχετικά με το εν λόγω μητρώο, είναι δυνατόν να εξαχθούν τα κάτωθι συμπεράσματα όπως αποτυπώνονται και στο ανωτέρω διάγραμμα. Πιο συγκεκριμένα:

**Διάγραμμα 3.11:** Αριθμός ΝΕΠΑ και πλοίων που διαχειρίζονται



**Πηγή:** Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας, Ίδια επεξεργασία, 2015

- Σχεδόν το ογδόντα οκτώ τοις εκατό (87,70%) των ενεργών εταιρειών κατέχει το ογδόντα πέντε τοις εκατό (84,29%) των σκαφών.
- Εικοσιτέσσερις (24) εταιρείες κατέχουν σχεδόν το δεκαέξι τοις εκατό (15,71%) των συνολικών σκαφών.

- Οι εννιακόσιες δεκατέσσερις εταιρείες (914) κατέχουν από 1,12 μ.ο. σκάφη η καθεμία. Με άλλα λόγια πρόκειται για μοναχοβάπορες εταιρείες. Κατόπιν τούτου, οι εικοσιτέσσερις (24) εταιρείες καθίστανται κυρίαρχες στον κλάδο.
- Αυτό οδηγεί σε οριζόντια ολοκλήρωση στον κλάδο ώστε να διογκωθεί η υφιστάμενη δύναμη των μεγάλων εταιρειών είτε με συνεργασίες είτε μέσω συγχωνεύσεων.

Αναμφίβολα, τα ανωτέρω συμπεράσματα συμβολίζουν υψηλά στοιχεία συγκεντρωτισμού που επιφέρει ορισμένα πλεονεκτήματα/μειονεκτήματα ως ακολούθως:

1. Οικονομίες κλίμακας για τις κυρίαρχες εταιρείες
2. Έντονη προβολή των μεγάλων εταιρειών
3. Εμπόδια εισόδου για τους μικρούς
4. Υψηλή δυνατότητα εξεύρεσης πελατών λόγω γνωριμιών και ευρύτερου δικτύου επαφών

Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι ορισμένες μεγάλες διαχειρίστριες εταιρείες έχουν εισέλθει και στον κλάδο της διαχείρισης μαρίνων, μια κίνηση που τους προσδίδει όχι μόνο κύρος αλλά και δυνατότητα διαχείρισης τιμών ελλιμενισμού (κάθετη ολοκλήρωση).

Ένα ακόμη στοιχείο επιβεβαίωσης της επιρροής των κυρίαρχων εταιρειών στην αγορά, είναι το γεγονός ότι το κόστος ελλιμενισμού αποτελεί περίπου το τριάντα τοις εκατό (30%) ετήσιου ελαστικού κόστους ενός σκάφους αναψυχής (Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος / Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς 2012), συνεπώς οι μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες επιρροές της μεταβολής του στην αγορά είναι σημαντικές.

**Πίνακας 3.5:** Κυρίαρχες εταιρείες ΝΕΠΑ

Διάστημα	A/A	Εταιρεία ΝΕΠΑ	Αρ. Σκαφών
Σκάφη (5-10)	1	ΕΧΙΩΝ Ν.Ε.Π.Α.	6
	2	ΑΑΑ ΣΚΑΦΗ Ν.Ε.Π.Α.	8
	3	ΡΑΥΤΟΠΟΥΛΟΣ ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΙΛΙΝΓΚ Ν.Ε.Π.Α.	6
	4	ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ	8

		N.E.Π.Α.	
	5	ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	8
	6	ΣΠΥΡΙΔΑΚΟΣ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ Ν.Ε.Π.Α.	5
	7	ΝΤΟΛΦΙΝ ΓΙΩΤΣ Ν.Ε.Π.Α.	7
	8	ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΣΙΑ Ν.Ε.Π.Α.	5
	9	ΕΧΟ Ν.Ε.Π.Α.	5
	10	ΣΑΡΠΗΔΩΝ Ν.Ε.Π.Α.	5
	11	ΩΜΕΓΑ ΣΕΙΛ Ν.Ε.Π.Α.	5
	12	ΠΑΡΑΛΟΣ ΓΙΩΤΣ Ν.Ε.Π.Α.	6
	13	ΙΣΑΛΟΣ ΓΙΩΤΙΝΓΚ Ν.Ε.Π.Α.	6
	14	ΓΙΟΥΝΙΚ ΣΕΙΛΙΝΓΚ Ν.Ε.Π.Α.	6
	15	ΚΕΚΕΡΗΣ ΚΟΤΤΕΡΑ Ν.Ε.Π.Α.	5
	16	ΑΒΕΛΕΚΑΤΖΑΤΕ Ν.Ε.Π.Α.	5
	17	ΓΚΡΗΚ ΣΕΪΛΣ ΓΙΩΤΣ Ν.Ε.Π.Α.	5
	18	ΙΟΝΙΚΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ Ν.Ε.Π.Α.	5
	19	ΛΑ ΓΚΟΥΝ Ν.Ε.Π.Α.	7
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>			<b>113</b>
<b>Σκάφη (11-15)</b>	20	ΙΣΤΟΠΛΟΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΝΕΠΑ	10
	21	ΣΗ ΣΕΪΛ ΝΕΠΑ	14
	22	ΑΛΦΑ ΓΚΡΟΥΠ ΝΕΠΑ	12
	23	ΛΑ ΓΚΟΥΝ ΝΕΠΑ	11
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>			<b>47</b>
<b>Σκάφη (16-25)</b>	-	-	-
<b>Σκάφη (26-50)</b>	24	ΚΑΒΑΣ ΝΕΠΑ	31
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>			<b>31</b>

**Πηγή:** Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας, Ίδια επεξεργασία, 2015

### 3.4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΖΗΤΗΣΗΣ

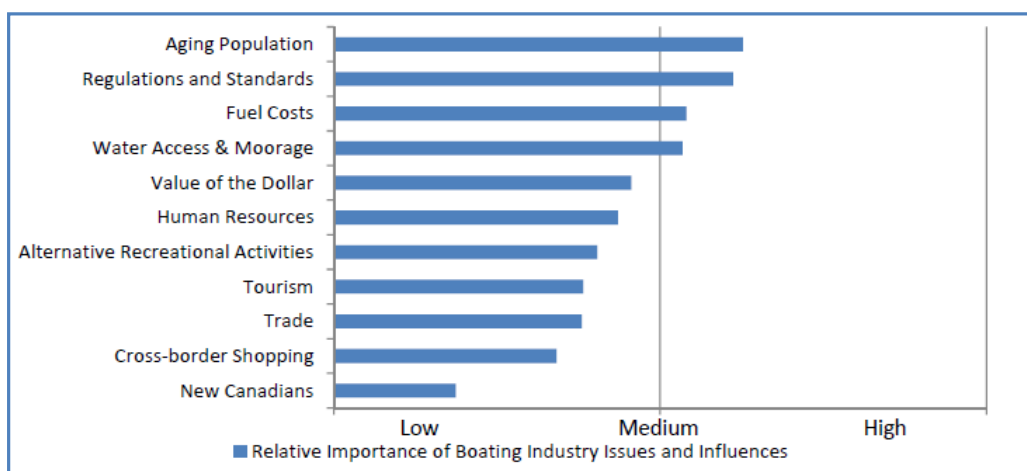
Με τον όρο ζήτηση στον κλάδο του γιώτινγκ, αναφερόμαστε στην ζήτηση που εκφράζεται δια μέσου των χρηστών για ενοικίαση ή πώληση σκαφών αναψυχής και



γενικότερα για προϊόντα/υπηρεσίες που σχετίζονται με τον κλάδο. Οι επίσημες έρευνες είναι ανεπαρκείς ποσοτικά, όμως μια επίσημη στατιστική έρευνα που διεξήχθη από την Γενική Διεύθυνση της Επιτροπής Επιχειρήσεων και Βιομηχανίας (DG Enterprise and Industry), σχετικά με την ανταγωνιστικότητα του Τομέα των Σκαφών Αναψυχής στην Ευρώπη, ECSIP Consortium (Ecorys) το έτος 2015, μας οδηγεί στα εξής συμπεράσματα:

- Οι έντονες διακυμάνσεις της εσωτερικής ζήτησης (εντός της Ε.Ε.) όπως και η αδυναμία δημιουργίας μοντέλου πρόβλεψης αφίξεων μη Ευρωπαίων τουριστών σε παράκτιες περιοχές καθιστούν δύσκολη, αν όχι ανέφικτη, την μακροπρόθεσμη εφαρμογή ενός πλάνου επενδύσεων και πολιτικών στον κλάδο.
- Η αύξηση της ηλικίας των χρηστών από τα σαράντα πέντε (45) σε πενήντα πέντε (55) έτη ηλικίας μας οδηγεί αναγκαστικά στο συμπέρασμα πως οι νέοι χρήστες όλο και φθίνουν όχι μόνο ποσοτικά αλλά και ποιοτικά, καθότι δεν διαθέτουν την οικονομική άνεση για απόκτηση και διαχείριση σκάφους. Είναι γεγονός επίσης πως αν δεν ξεκινήσουν οι νέοι την ενασχόληση με τον συγκεκριμένο κλάδο από νωρίς τότε είναι πολύ πιθανό να μην ασχοληθούν ποτέ. Αυτό αποδεικνύεται και από έρευνα που διεξήχθη από την Εγχώρια Ένωση Κατασκευαστών Σκαφών Αναψυχής το 2012, όπου η σημασία της ηλικίας του πληθυσμού διαδραματίζει εξέχοντα ρόλο, ως ακολούθως:

**Διάγραμμα 3.12:** Παράγοντες επιρροής της βιομηχανίας του Θαλάσσιου Τουρισμού

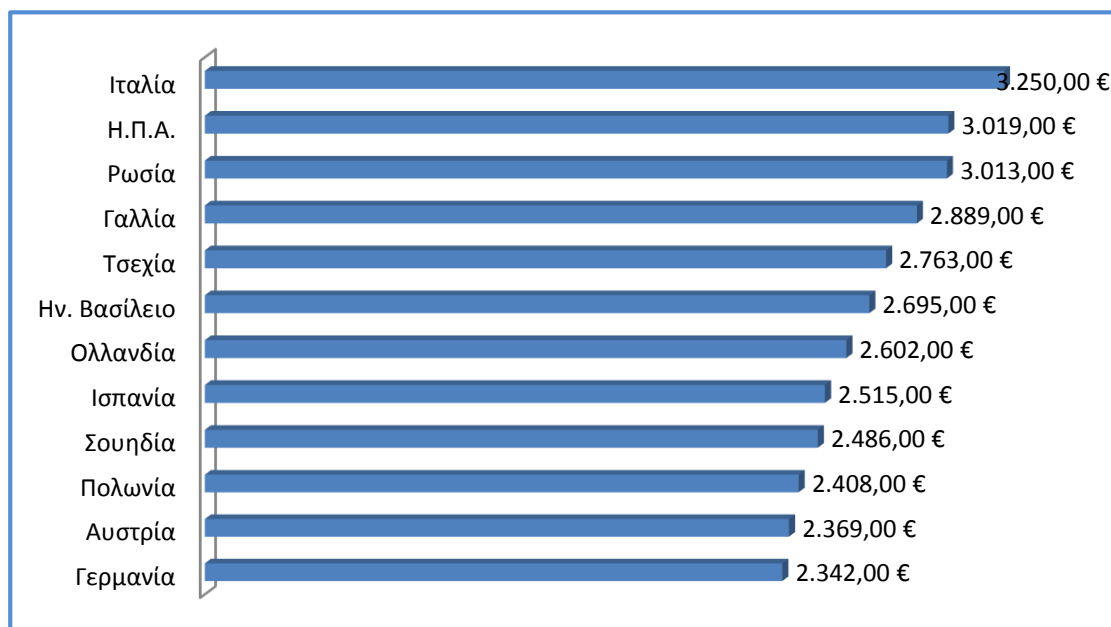


**Πηγή:** The Economic Impact of Recreational Boating in Canada, NMMA Canada, 2012

- Ακόμη, δεν υπάρχει η διάθεση από τους νέους ηλικιακά χρήστες για προετοιμασία των ταξιδιών από πριν όπως και η συντήρηση των σκαφών.

Με βάση τα ανωτέρω συμπεράσματα, οι ερευνητές συμπληρώνουν επίσης ότι έχουν μειωθεί οι πωλήσεις ενώ ανοδικές τάσεις παρουσιάζει η ναύλωση σκαφών αναψυχής. Επίσης, το παρακάτω διάγραμμα απεικονίζει το ποσό που διαθέτουν οι τουρίστες ανά εβδομάδα στην ναύλωση του σκάφους και ανάλογα με την χώρα προέλευσης τους. Πιο συγκεκριμένα, είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι η εβδομαδιαία δαπάνη δεν αντικατοπτρίζει το μέσο βιοτικό επίπεδο των χωρών, κάνοντας ακόμη πιο δύσκολες τις προβλέψεις για επενδύσεις στον κλάδο. Είναι φανερό πως οι Ιταλοί τουρίστες ξοδεύουν το μεγαλύτερο μέσο ποσό ενώ απροσδόκητη είναι η τελευταία θέση των Γερμανών στην κλίμακα.

**Διάγραμμα 3.13:** Μέση δαπάνη για ναύλωση σκάφους αναψυχής βάσει καταγωγής των πελατών



**Πηγή:** <http://www.yachtsys.com/images/yacht-charter-infographic.aspx>.

#### 4. Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ

Θεωρώντας την Μεσόγειο ως μια γεωγραφική ολότητα όπου αναπτύσσεται το Yachting, οφείλουμε στο σημείο αυτό να την διαχωρίσουμε και να αναλύσουμε τα μέρη και τους «παίκτες» που την αποτελούν. Ο βασικός διαχωρισμός αναλύεται στην Δυτική και στην Ανατολική Μεσόγειο. Στον πρώτο σκέλος οι βασικοί “παίκτες” που συναντούμε είναι η Γαλλία, η Ισπανία και η Ιταλία ενώ στο δεύτερο η Κροατία, η Ελλάδα και η Τουρκία. Επίσης, σεβαστό αλλά λιγότερο σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν κράτη όπως η Κύπρος, η Μάλτα, η Αλγερία, το Μαρόκο και η Αίγυπτος.

Όλα οι προαναφερθείσες χώρες δια μέσου των μαρίνων που προσφέρουν στους χρήστες και στα σκάφη αναψυχής αυτών (ενοικιαζόμενα και ιδιόκτητα), καλύπτουν την συνολική ζήτηση ως εξής: 80% Δυτική Μεσόγειος, 14% Ανατολική Μεσόγειος και το υπόλοιπο 6% από τις υπόλοιπες χώρες (Diakomihalis M., 2007). Τρία είναι τα βασικά κριτήρια για να συγκρίνουμε και να κατηγοριοποιήσουμε τον ανταγωνισμό στις Ευρωπαϊκές χώρες στον κλάδο του Yachting: Ο αριθμός μαρίνων, το σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού και πόσες μαρίνες έχουν βραβευθεί με Γαλάζια Σημαία. Τα διαγράμματα που ακολουθούν μας δίνουν τα εξής στοιχεία:

**Πίνακας 4.1:** Αριθμός μαρίνων ανά χώρα

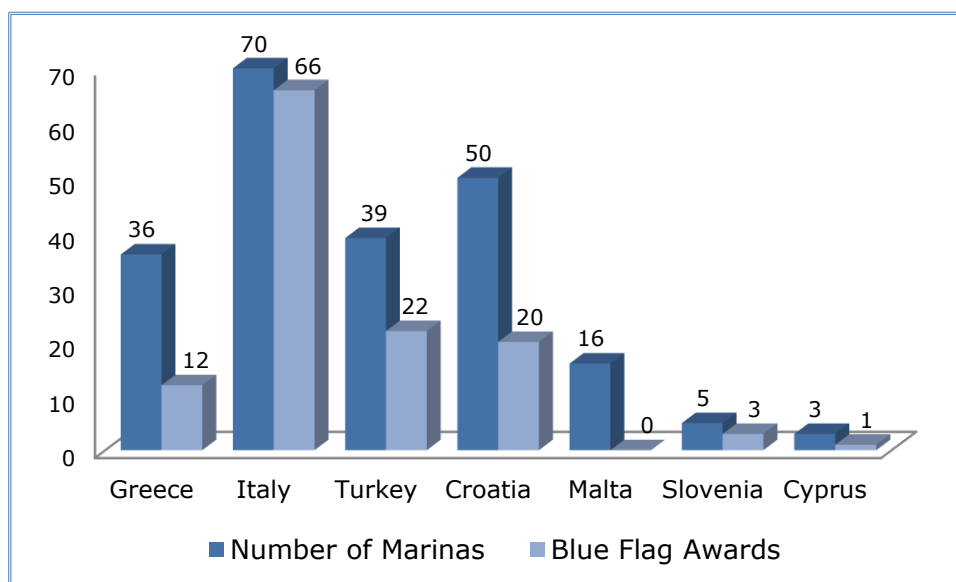
Χώρα	Αριθμός μαρίνων	M.O.
Γερμανία	2.647	644 μαρίνες ανά χώρα: Είναι εμφανής η απόκλιση της Ελλάδος από τον μέσο όρο
Φινλανδία	1.750	
Ολλανδία	1.200	
Σουηδία	1.000	
Βρετανία	500	
Γαλλία	376	
Νορβηγία	300	
Πολωνία	290	
Κροατία	123	
Ιταλία	105	
Ιρλανδία	34	

Πορτογαλία	28	
Ελλάδα	36	

**Πηγή:** ECSIP Consortium, 2015

Ο ανωτέρω πίνακας καταδεικνύει την θέση της Ελλάδος στην Ευρώπη σχετικά με τον αριθμό μαρίνων. Όμως το στοιχείο αυτό δεν είναι αρκετό από μόνο του ώστε να εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα. Για τον λόγο αυτό, παρέχονται δυο ακόμη διαγράμματα:

**Διάγραμμα 4.1:** Αριθμός μαρίνων και βραβείων Γαλάζιας Σημαίας ανά χώρα

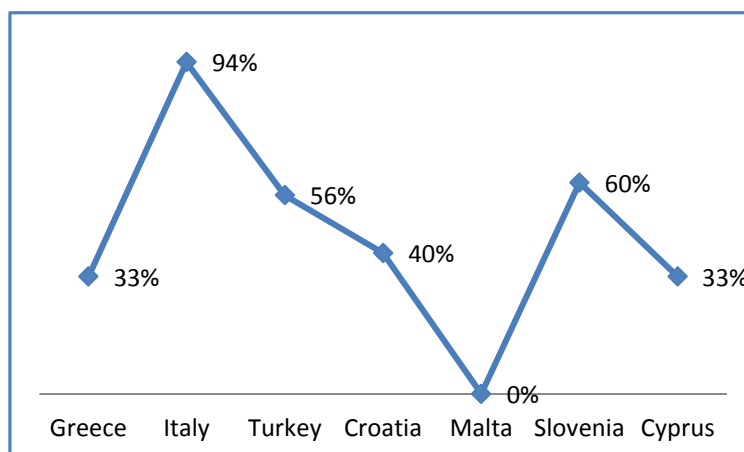


**Πηγή:** [www.blueflag.org](http://www.blueflag.org)

Το ανωτέρω διάγραμμα μας πληροφορεί ότι το έτος 2017, ενώ ο μέσος όρος μαρίνων που έχουν βραβευθεί με την «Γαλάζια Σημαία» στην Ιταλία είναι σχεδόν 1 (δηλ. κάθε μαρίνα διαθέτει Βραβείο Γαλάζιας Σημαίας), στην Τουρκία είναι σχεδόν 2 και στην Κροατία 2,5, στην χώρα μας είναι 3. Με άλλα λόγια δεν είναι μόνο ο μειωμένος αριθμός μαρίνων που διαθέτουμε, ο οποίος δεν είναι τόσο περιορισμένος καθότι δεν συμπεριλαμβάνονται τα αγκυροβόλια στα πολλά νησιά που διαθέτουμε, αλλά το γεγονός ότι μόνο μια στις τρεις μαρίνες βραβευμένη. Αναμφίβολα ο χρήστης-

τουρίστας θα λάβει σοβαρά υπόψη το γεγονός αυτό ειδικά τη στιγμή που το ανταγωνισμός από τις γειτονικές χώρες είναι τόσο έντονος.

**Διάγραμμα 4.2:** Ποσοστό πιστοποιημένων μαρίνων με Γαλάζια Σημαία



**Πηγή:** [www.blueflag.org](http://www.blueflag.org)

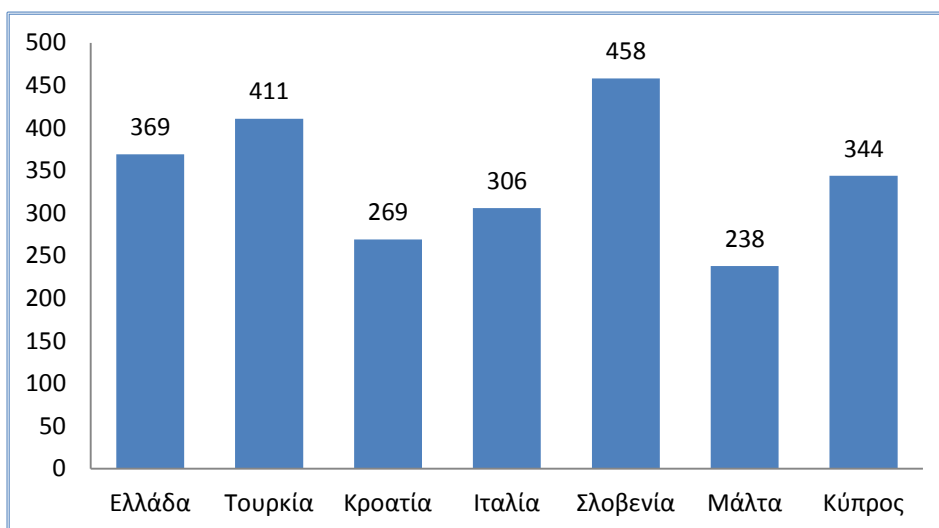
Η εν λόγω πιστοποίηση χαρακτηρίζεται από αυστηρά κριτήρια όπως:

- Μέσα πληροφόρησης των χρηστών για το οικοσύστημα
  - Διατήρηση ποιότητας υδάτων
  - Ναυαγосωστική δυνατότητα
  - Καθαριότητα χώρου γύρω από το νερό
  - Εγκαταστάσεις για ανθρώπους με κινητικά προβλήματα
  - Ύπαρξη σχεδίου προστασίας περιβάλλοντος σε περίπτωση ρύπανσης
  - Περίθαλψη και πρώτες βοήθειες

Γίνεται εύληπτο λοιπόν πως η χώρα μας υστερεί σε μια βασική προϋπόθεση, αυτή της πιστοποίησης, σε ένα εξόχως ανταγωνιστικό περιβάλλον ενώ ταυτόχρονα υπολείπεται σε εξίσου σημαντικά κριτήρια έναντι των γειτονικών χωρών. Ειδικότερα, το θεσμικό πλαίσιο της χώρα παραμένει εξαιρετικά βραδυκίνητο με αποτέλεσμα να απομακρύνονται ιδιωτικές πρωτοβουλίες επενδύσεων για κατασκευή νέων μαρίνων καθότι απαιτούνται στο ελάχιστο πέντε (5) έτη για την κατασκευή αυτής, χωρίς να συνυπολογίζονται καθυστερήσεις από αρχαιολογικές Υπηρεσίες και τυχόν προσφυγές στο ΣτΕ ([www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr) – 25/5/2017). Παράλληλα, ανταγωνιστές βασικοί όπως η

Τουρκία, διαθέτουν όχι μόνο διπλάσιο αριθμό πιστοποιημένων μαρίνων αλλά είναι φθηνότεροι σε τιμές ελλιμενισμού κατά 30%, ευνοϊκότερο επιχειρηματικό περιβάλλον αλλά και άρτιο επίπεδο υπηρεσιών. Τα προαναφερθέντα επιβεβαιώνονται και από το κάτωθι διάγραμμα που μας παρουσιάζει το μέσο μήκος προβλητών των μαρίνων ανά χώρα:

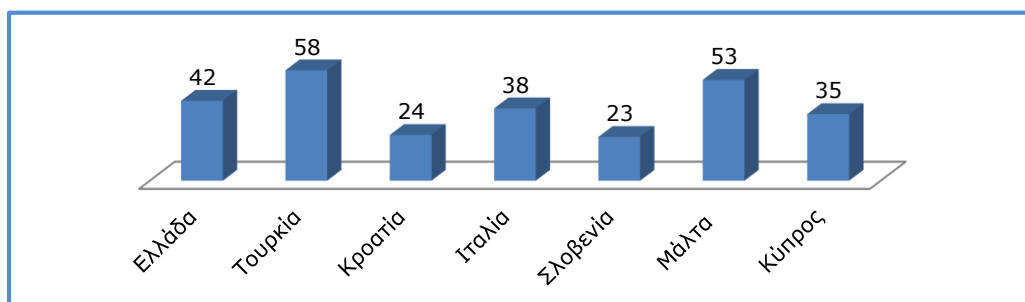
**Διάγραμμα 4.3:** Μέσο μήκος προβλητών ανά μαρίνα ανά χώρα



**Πηγή:** Papadimitriou P., HVS: The Greek Marina Industry, 2009

Η σημασία του διαγράμματος 27 έγκειται στο γεγονός ότι το μέσο μέγιστο μήκος προβλητών ανά μαρίνα είναι ο δείκτης του τι είδους σκάφη (μήκος άρα και μέγεθος) μπορεί μια μαρίνα να φιλοξενήσει. Συνεπώς, η δυνατότητα ελλιμενισμού ενός σκάφους ολικού μήκους 50-55 μέτρων και άνω, δημιουργεί προοπτικές διαφορετικές από ενός της τάξεως των 20 μέτρων, καθότι είναι διαφορετικό και το μέγεθος της οικονομικής δυνατότητας των ιδιοκτητών ή χρηστών του σκάφους.

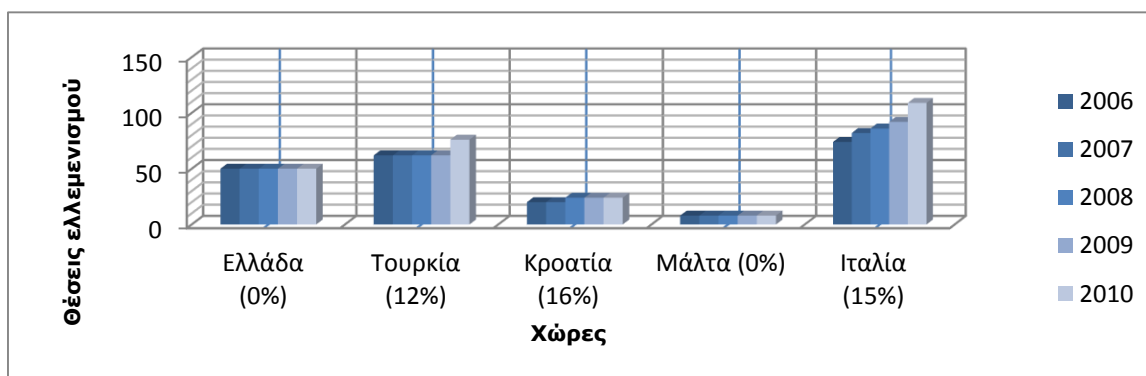
**Διάγραμμα 4.4:** Μέσο μήκος σκάφους που μπορεί να φιλοξενηθεί στις μαρίνες



**Πηγή:** Papadimitriou P., HVS: The Greek Marina Industry, 2009

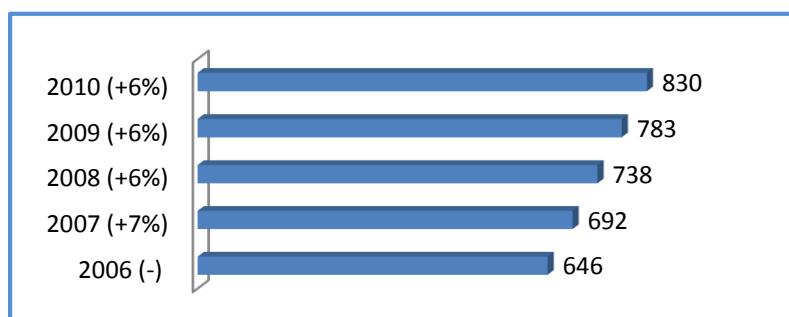
Επιδιώκοντας μια περαιτέρω ανάλυση του διαγράμματος 28, καταλήγουμε στο αρχικό συμπέρασμα πως οι ελληνικές μαρίνες δύναται να ελλιμενίσουν σκάφη μέχρι 42 μέτρων (κατά μέσο όρο). Το δεδομένο αυτό εάν συγκριθεί με το διάγραμμα που ακολουθεί, διαπιστώνουμε ότι την πενταετία 2006-2010 η Ελλάδα δεν υλοποίησε τέτοια έργα στις μαρίνες ώστε να δημιουργήσει περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη ολικού μήκους 40-50 μέτρων γνωρίζοντας πως μέσος όρος σκαφών που δέχεται είναι αυτά των 42 μέτρων. Δηλαδή, το ελληνικό κράτος ενώ γνωρίζοντας τις αυξητικές τάσεις σκαφών από 40-50 μέτρα, δεν έθεσε ως στόχο να προσελκύσει στο μέλλον όλο και περισσότερα τέτοιου μήκους σκάφη ώστε να διευρύνει την ελκυστικότητα του στο target group αυτό.

**Διάγραμμα 4.5:** Θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μήκους 40-50 μέτρων την περίοδο 2006-2010



**Πηγή:** The Superyacht Intelligence Quarterly: Marina capacity & berth analysis report, 2011

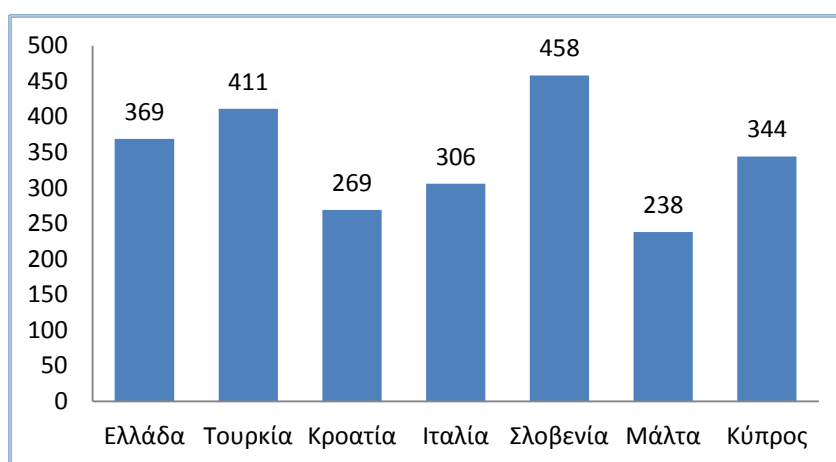
**Διάγραμμα 4.6:** Αριθμός των σκαφών 40-50 μ. παγκοσμίως την περίοδο 2006-2010



**Πηγή:** The Superyacht Intelligence Quarterly: Marina capacity & berth analysis report, 2011

Ένα ακόμη επιβαρυντικό στοιχείο για την χώρα μας αποτελεί το γεγονός της διατήρησης του καμποτάζ που απαγορεύει σε σκάφη αναψυχής με σημαία εκτός ΕΕ, μήκους μικρότερου των 35 μέτρων, με λιγότερους από 12 επιβάτες να ναυλωθούν. Αυτό εμποδίζει τον μόνιμο ελλιμενισμό (home porting) και φυσικά περαιτέρω έσοδα αφού από το διάγραμμα 5,3 η χώρα μας μπορεί να φιλοξενήσει σκάφη τέτοιου μήκους. Παρακάτω παρατίθενται δυο διαγράμματα, ενδεικτικά του ανταγωνισμού που επικρατεί στην Μεσόγειο:

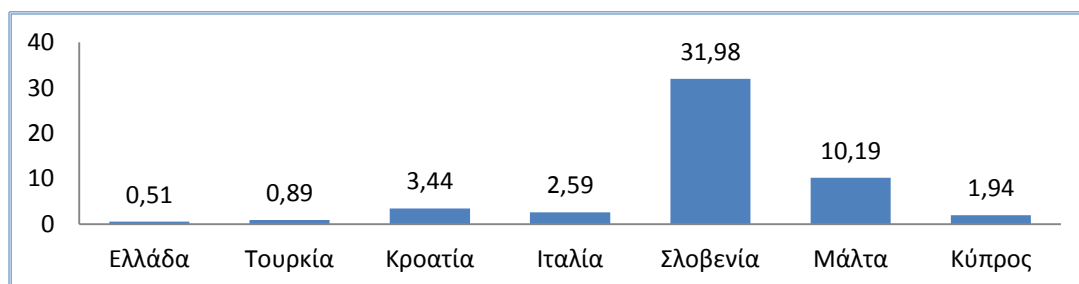
**Διάγραμμα 4.7:** Μέσος αριθμός θέσεων ελλιμενισμού ανά μαρίνα



**Πηγή:** Papadimitriou P., HVS: The Greek Marina Industry, 2009

Το ανωτέρω διάγραμμα απεικονίζει το μέσο «μέγεθος» των μαρίνων στην Μεσόγειο με την Σλοβενία και την Τουρκία να παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες μαρίνες. Η Ελλάδα βρίσκεται στην τρίτη θέση με λιγότερες όμως μαρίνες από τους δυο πρώτους ανταγωνιστές. Άρα αυτό σημαίνει ότι αναλογικά διαθέτει περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού σε μέσο όρο.

**Διάγραμμα 4.8:** Θέσεις ελλιμενισμού ανά χλμ ακτογραμμής

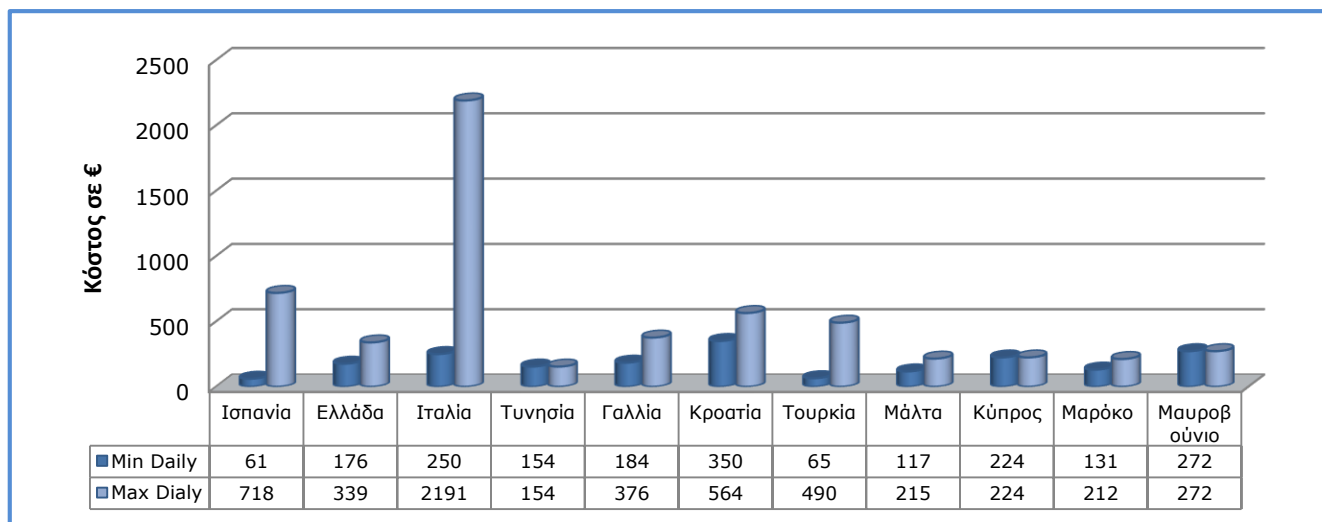


**Πηγή:** Papadimitriou P., HVS: The Greek Marina Industry, 2009



Οι ανωτέρω δείκτες εκπροσωπούν την αναλογία των μαρίνων ανά χλμ ακτογραμμής. Είναι ενδεικτικό ότι η χώρα μας ενώ διαθέτει την μεγαλύτερη ακτογραμμή κατά πολύ από τους ανταγωνιστές φέρει την χαμηλότερη αναλογία μαρίνων ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής.

**Διάγραμμα 4.9:** Μέσο κόστος ενοικίασης θέσης ελλιμενισμού για σκάφη 40 μέτρων

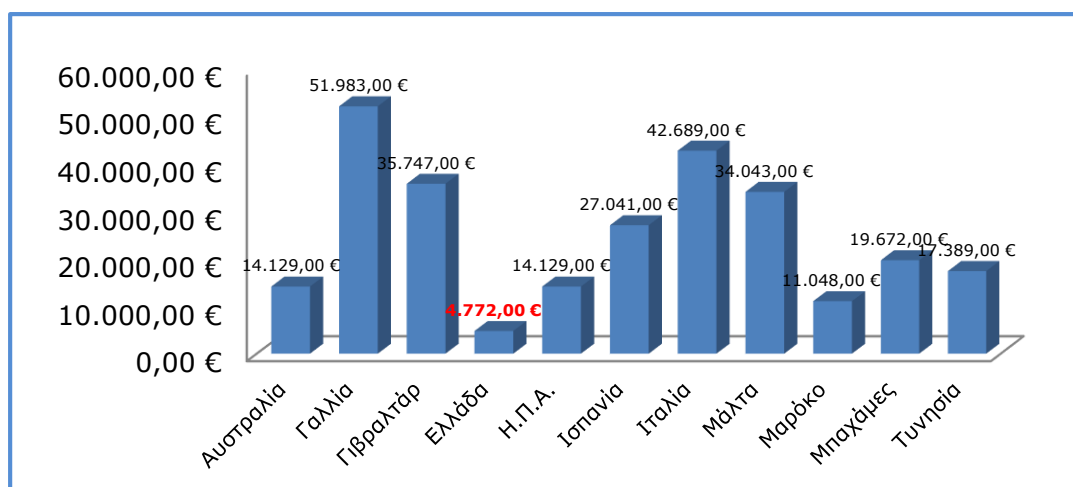


**Πηγή:** The Superyacht Intelligence Quarterly: Marina capacity & berth analysis report, 2011

Ένα σημαντικό κόστος που προσμετράται στην τελική επιλογή των χρηστών σκαφών αναψυχής είναι το κόστος ενοικίασης θέσης ελλιμενισμού όπως δείχνει το ανωτέρω διάγραμμα 4.9, βάσει του οποίου η χώρα μας παρέχει φθηνότερες τιμές για σκάφη αναψυχής 40 μέτρων μήκους από βασικούς ανταγωνιστές όπως Ισπανία, Τουρκία, Ιταλία, Κροατία και Γαλλία.

Επίσης στο διάγραμμα που ακολουθεί, παρατηρείται ξανά το πλεονέκτημα της χώρας μας σε περίπτωση που κάποιος ιδιοκτήτης σκάφους με μέγιστο μήκος 40 μέτρων, προτιμήσει την απόκτηση αντί της ενοικίασης θέσης ελλιμενισμού ώστε να διαχειμάζει το σκάφος του εκεί. Πραγματικά, τα δεδομένα από τα δυο αυτά διαγράμματα είναι κεφαλαιώδους σημασίας καθότι η Ελλάδα αποδεικνύεται φθηνότερη στο κόστος ενοικίασης αλλά και απόκτησης θέσης για σκάφη αναψυχής 40 μέτρων μήκους. Δυστυχώς όμως, το διάγραμμα 4.5 μας αποδεικνύει πως η χώρα μας δεν προχώρησε σε καμία επένδυση σε μαρίνες και προβλήτες τέτοιου μεγέθους εν αντιθέσει με τους ανταγωνιστές μας.

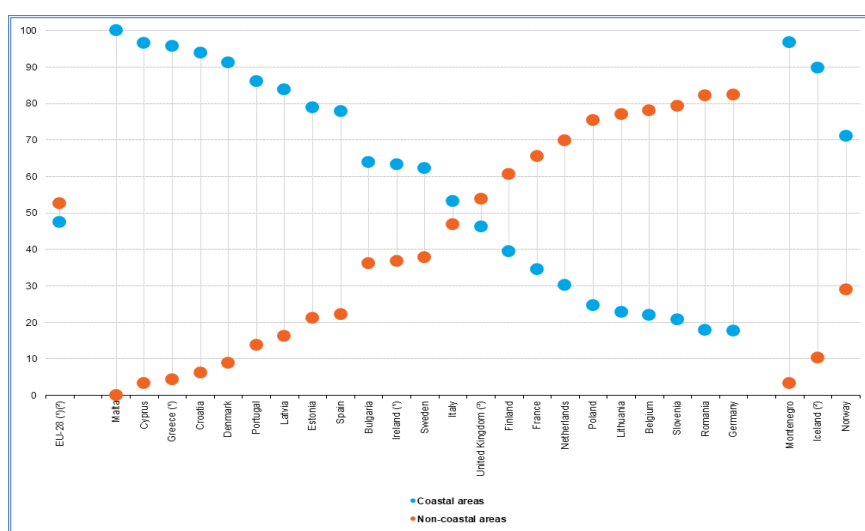
**Διάγραμμα 4.10:** Κόστος απόκτησης berthing ανά μέτρο για σκάφη 40 μ.



**Πηγή:** The Superyacht Intelligence Quarterly: Marina capacity & berth analysis report, 2011

Αναμφίβολα, ένας σημαντικός δείκτης ανταγωνιστικότητας μιας χώρας στον κλάδο του Θαλάσσιου τουρισμού είναι το ποσοστό διανυκτερεύσεων των τουριστών σε παραθαλάσσιες περιοχές και μη, ώστε να συγκρίνουμε την επιρροή της χώρας μας σε τουρίστες οι οποίοι επιλέγουν παραθαλάσσιες περιοχές με αποτέλεσμα να προτιμήσουν και τις μαρίνες ως απόρροια της επιλογής αυτής. Το κάτωθι διάγραμμα απεικονίζει την χώρα μας στην τέταρτη θέση μεταξύ των 28 κρατών της Ευρώπης σε προτίμηση διανυκτέρευσης από τουρίστες, ξεπερνώντας στην σχετική κατάταξη ανταγωνιστές όπως η Κροατία, η Ισπανία, η Ιταλία και η Πορτογαλία.

**Διάγραμμα 4.11:** Αριθμός διανυκτερεύσεων σε παραθαλάσσιες περιοχές και μη



**Πηγή:** Eurostat, 2015

## 5. ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΔΕΣ (CLUSTERS)

Με τον όρο “επιχειρηματικές συστάδες (clusters)” εννοούμε ένα διευρυμένο φάσμα επιχειρηματικής δομής η οποία χαρακτηρίζεται από γεωγραφικό προσδιορισμό ή εγγύτητα. Πιο συγκεκριμένα, οι επιχειρηματικές συστάδες είναι γεωγραφικά συγκεντρωμένες αλληλένδετες επιχειρήσεις και ιδρύματα εντός συγκεκριμένου πεδίου δράσης (Porter, 1990).

Την γεωγραφική σύνδεση αναλύει εκτενέστερα ο P. Krugman (1991), αναφέροντας πως με τον όρο «γεωγραφική συγκέντρωση» των επιχειρήσεων εννοούμε την περιοχή που καλύπτει η συστάδα και καθορίζεται κυρίως από τη περιοχή μέσα στην οποία αναπτύσσονται οι σχέσεις συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων/φορέων, χωρίς βέβαια να αποκλείεται η συνεργασία μεταξύ επιχειρήσεων/φορέων που βρίσκονται μέσα στην επιχειρηματική συστάδα, με επιχειρήσεις που βρίσκονται έξω από αυτήν.

Ακόμη, το σύνολο (πληθυσμός) ορισμένων ιδιωτικών ή δημόσιων οργανισμών των οποίων η δραστηριότητα εντοπίζεται γύρω από μια συγκεκριμένη εξειδίκευση (π.χ. θαλάσσιος τουρισμός), το οποίο χαρακτηρίζεται από γεωγραφική συγκέντρωση ενώ παράλληλα διέπεται από αμοιβαίες σχέσης, μπορεί να ονομαστεί ως cluster (De Langen, 2003). Επίσης, το cluster δεν εμπεριέχει μόνο επιχειρηματικά στοιχεία καθώς μπορούν και φυσικά πρόσωπα ή μέρος της τοπικής κοινωνίας να συνδράμει (Morosini P., 2004).

Ο βασικός στόχος ύπαρξης της επιχειρηματικής συστάδας εντοπίζεται στην ανάπτυξη συνεργασιών, συνεργειών και δράσεων των οποίων τα αποτελέσματα, γενικά στον κλάδο αλλά και ειδικότερα σε κάθε μέλος της συστάδας, δεν θα μπορούσαν να επιτευχθούν χωρίς αυτές τις συλλογικές ενέργειες (Delgado M., Porter M., Stern S., 2010).

### 5.1 ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ CLUSTER

Λαμβάνοντας υπόψη τους ανωτέρω ορισμούς και την σχετική βιβλιογραφία, μια ανάλυση των χαρακτηριστικών της επιχειρηματικής συστάδας μας δίνει τα ακόλουθα συμπεράσματα:

- Γεωγραφική συγκέντρωση: Αποτελεί τον βασικό πυλώνα αν και υπάρχουν διάφορες κατηγοριοποιήσεις της γεωγραφικής αυτής συγκέντρωσης όπως τοπικής εμβέλειας (local), αστικής (regional) ακόμη και περιφερειακά (interregional) (De Langen, 2004).
- Κάθετη και οριζόντια σύνδεση: Η πρώτη αφορά τις σχέσεις συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων των οποίων το αντικείμενο είναι συμπληρωματικό, οι οποίες σχέσεις αναπτύσσονται στο κοινό δίκτυο μεταφορών, προμηθευτών και σχέσεων με πελάτες. Η οριζόντια σύνδεση αναφέρεται στις επιχειρήσεις που είναι ανταγωνιστικές μεταξύ τους άρα και στον ανταγωνισμό που αναπτύσσεται (Bathelt H. & Gluckler J., 2011).
- Οι θετικές εξωτερικότητες που προκαλούνται είναι οι οικονομίες κλίμακας, οι οικονομίες συγκέντρωσης, η εύρεση εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, ανάπτυξη συνεργασιών με νέους προμηθευτές και συνεργάτες (Rosenfeld S., 2002).
- Στάδια ζωής: Ακριβώς όπως οι επιχειρήσεις διέπονται από τέσσερα βασικά στάδια ζωής, το ίδιο συμβαίνει και με τις συστάδες. Αναλυτικότερα, το στάδιο της «γέννησης» όπου η συστάδα αποτελείται από λίγες επιχειρήσεις και οργανισμούς και βρίσκεται σε αρχικό επίπεδο. Το στάδιο της «ανάπτυξης» στο οποίο αναπτύσσονται οι σχέσεις μεταξύ των μελών. Φθάνει στο αποκορύφωμα της απόδοσης της με το στάδιο της «ωριμότητας» και φθίνει στο στάδιο της «παρακμής».

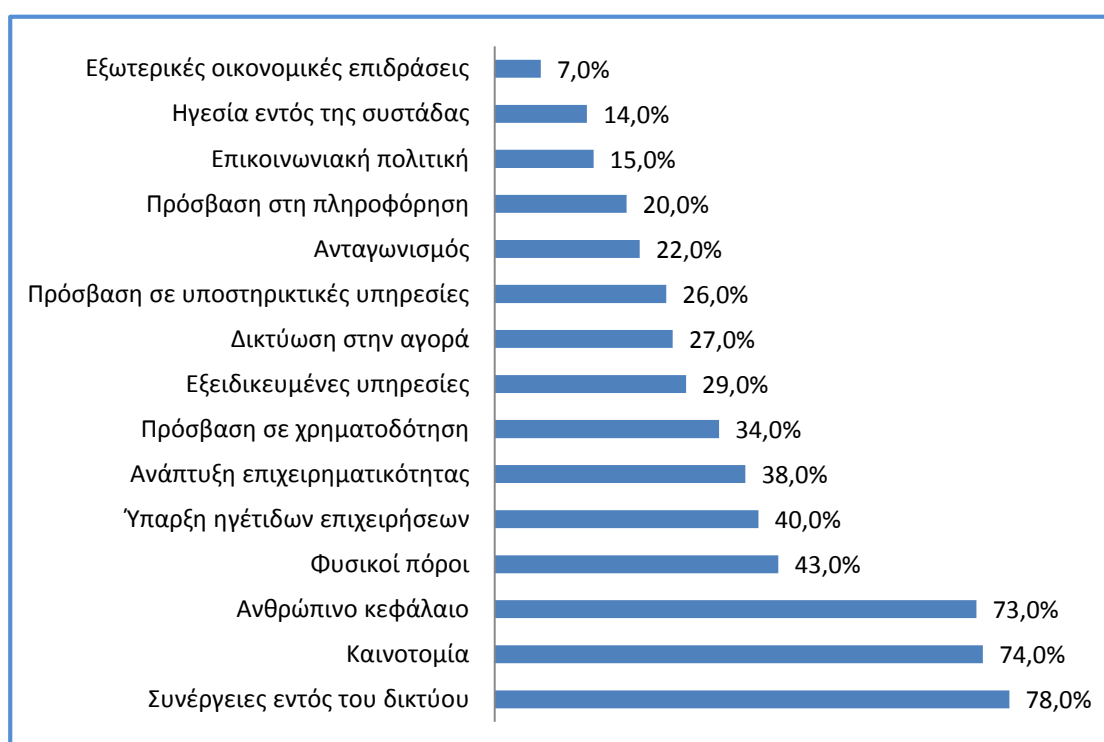
## 5.2 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΣΥΣΤΑΔΑΣ

Σε πρώτο βαθμό, είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η δημιουργία-ίδρυση μιας επιχειρηματικής συστάδας είναι αδύνατο να συμβεί από μόνη της καθότι η συγκρότηση της δεν είναι αυτόματη ούτε δημιουργείται από το μηδέν (Muro και Katz 2010). Με άλλα λόγια είναι αδύνατη η έναρξη μιας επιχειρηματικής συστάδας χωρίς να υπάρχουν οι φυσικοί πόροι (Natural resources) όπως κατάλληλη τοποθεσία (π.χ. λιμένες στην περίπτωση port cluster) αλλά και άυλοι πόροι (Social resources) όπως γνωσιακή υποδομή, κοινή κουλτούρα, υποστηρικτικές λειτουργίες αλλά και πεδίο έρευνας και ανάπτυξης.

Ισχυρό ρόλο διαδραματίζει το κράτος και οι κρατικές υπηρεσίες που θα συμμετέχουν στο cluster καθότι ο θεσμικός ρόλος τους θα διευκολύνει την αποφυγή εμποδίων μέσω υποστήριξης ακόμη και μέσω νομικών γνωμοδοτήσεων (YI Q., JING K., 2014).

Ακόμη, σε μια έρευνα που διεξήχθη το 2004 στην Βρετανία ανάμεσα σε διάφορα είδη clusters, αποδείχθηκε ότι στην παγκόσμια βιβλιογραφία αναφέρονται περισσότερο οι παρακάτω παράγοντες επιτυχίας ενός cluster:

**Διάγραμμα 5.1:** Παράγοντες επιτυχίας cluster



**Πηγή:** ECOTEC, (2004)

Το συμπέρασμα που προκύπτει, αποτυπώνεται στην επιθυμία των μελών των συστάδων για αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ τους εντός του δικτύου που έχουν δημιουργήσει (78%), η σημασία της ύπαρξης της καινοτομίας (74%) και φυσικά ο εντοπισμός εξειδικευμένου προσωπικού. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι οι υπόλοιποι παράγοντες επιτυχίας υπολείπονται κατά πολύ των τριών προαναφερθέντων.

### 5.3 Ο ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΣΤΑΔΑΣ

Οι βασικοί παίκτες σε ένα cluster είναι οι επιχειρήσεις που το απαρτίζουν των οποίων η συμμετοχή θα εξελίξει και δυναμώσει το όλο εγχείρημα. Ειδική ρόλο διαδραματίζουν και οι ηγέτιδες επιχειρήσεις του κλάδου που θα εισχωρήσουν στο cluster οι οποίες διευθύνονται από εξαιρετικά στελέχη των οποίων το όραμα θα βοηθήσει αναμφίβολα την πορεία της συστάδας. Επίσης, οι συγκεκριμένες επιχειρήσεις, αποκαλούμενες ως «στρατηγικά κέντρα με εξαιρετικές συντονιστικές ικανότητες» (Lorenzoni and Badenfuller, 1995) λειτουργώντας ήδη σε ένα άκρως ανταγωνιστικό διεθνές περιβάλλον και συνήθως σε ειδικευμένες αγορές (niche markets), δύνανται να βοηθήσουν τις μικρότερες να αναπτυχθούν μέσω των συνεργειών.

Παρόλ' αυτά, οι επιχειρήσεις δεν είναι οι μόνοι παίκτες καθώς ένα cluster απαρτίζεται επίσης από Ακαδημαϊκά ιδρύματα (π.χ. Πανεπιστήμια) παρέχουν το κομμάτι της Έρευνας και Ανάπτυξης, συμβουλευτικές εταιρείες, Τραπεζικά ιδρύματα ή χρηματοοικονομικοί σύμβουλοι – πράκτορες (financial intermediaries), Δημόσιες υπηρεσίες, Δημοτικές υπηρεσίες ακόμη και think tanks.

### 5.4 ΔΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΣΤΑΔΑΣ

Για να λειτουργήσει και να αναπτυχθεί επαρκώς μια επιχειρηματική συστάδα, θα πρέπει να υπάρχουν ορισμένα στοιχεία στον τρόπο λειτουργίας της και κατ'επέκταση στον τρόπο αλληλεπίδρασης των μελών αυτής. Ειδικότερα, το πρώτο στοιχείο είναι οι οικονομίες συγκέντρωσης (agglomeration economies) που θεωρούνται κεφαλαιώδους σημασίας για την εύρυθμη λειτουργία του cluster καθώς από την εφαρμογή αυτών προκύπτουν τα παρακάτω:

- Ευκολότερη εύρεση εργατικού δυναμικού
- Εξαιτίας της εξέλιξης της τεχνολογίας και των καινοτομιών, το προσωπικό οφείλει να είναι άριστα εκπαιδευμένο και καταρτισμένο. Κατόπιν τούτου, τα μέλη του cluster διαθέτουν την ευχέρεια της ομαδικής εκπαίδευσης εργαζομένων

- Αποτέλεσμα των ανωτέρω είναι τα μέλη του cluster να μπορούν να εντοπίσουν και να συνεργαστούν με εξειδικευμένο προσωπικό βάσει των δικών τους απαιτήσεων αφού οι εργαζόμενοι θα έχουν εκπαιδευτεί σύμφωνα με τις απαιτήσεις των επιχειρήσεων της συστάδας
- Επίσης οι εργαζόμενοι θα μπορούν να αναπτύξουν κοινή νοοτροπία και κώδικα επικοινωνίας καθότι όλες οι επιχειρήσεις θα έχουν θέσει τους κανόνες λειτουργίας και συμπεριφοράς εντός της συστάδας (Boja C., 2011).
- Μείωση μεταφορικού κόστους εξαιτίας της εγγύτητας μεταξύ προμηθευτών και πελατών όπως και καλύτερη συνεργασία καθότι θα υπάρχει καθημερινή επαφή αυτών.
- Μείωση κόστους μεμονωμένης έρευνας για κάθε επιχείρηση ξεχωριστά αφού η εγγύτητα και η συνεργασία με ακαδημαϊκά ιδρύματα ευνοεί την διάχυση της γνώσης εύκολα και άμεσα (Boja C., 2011).

Άλλο βασικό στοιχείο της συστάδας αποτελεί η ικανότητα δικτύωσης των μελών (networking) με το εξωτερικό περιβάλλον και η εκτεταμένη επέκταση αυτού. Ουσιαστικά, δικτύωση θεωρείται η διαδικασία της εξάπλωσης μιας ιδέας, της πληροφόρησης ή μιας ορθής πρακτικής εντός του cluster όπως και η άμεση εισαγωγή των στοιχείων αυτών από ανταγωνιστές.

Κεφαλαιώδους σημασίας παράγοντας για την επιτυχία ενός cluster είναι ο εσωτερικός ανταγωνισμός που αναπτύσσεται και καταλήγει στη μείωση του κόστους, στην αύξηση της εξειδίκευσης, στην ενίσχυση της καινοτομίας και τελικά στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιμέρους μελών αλλά και του συνόλου της επιχειρηματικής συστάδας (Porter M., 1990 και Porter M., 1998).

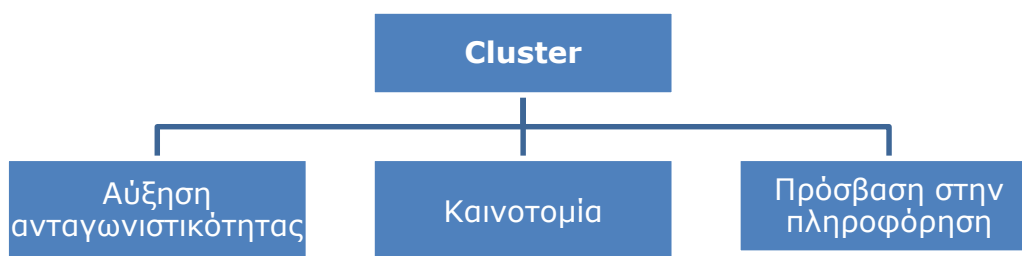
Η ύπαρξη των εμποδίων εισόδου και εξόδου επηρεάζουν από την πλευρά τους την απόδοση της επιχειρηματικής συστάδας. Τα εμπόδια εισόδου παρέχουν μια ασφάλεια στις επιχειρήσεις από ανταγωνιστές καθότι δεν επιτρέπουν σε όλους να εισέλθουν όμως αποτελούν και μια απόρριψη εισροής παραγωγικών συντελεστών στην συστάδα και αντιστρόφως, δηλαδή την μερική αποκοπή των μελών από την υπόλοιπη αγορά. Στην αντίπερα όχθη, όταν μια συστάδα έχει αναπτυχθεί γύρω από μια περιοχή, στην περίπτωση μας π.χ. στην Αττική χερσόνησο, τότε είναι δύσκολο για μια επιχείρηση να αποχωρήσει καθότι όλη η υποδομή (λιμάνια, μαρίνες), το πελατολόγιο

(σκάφη αναψυχής), προμηθευτές και οι παραναυτιλιακές υπηρεσίες βρίσκονται πέριξ της συστάδας. Αποτέλεσμα αυτού είναι τα εμπόδια εξόδου να «δένουν» την επιχείρηση στο cluster (De Langen P., 2002). Ακόμη, αν οι προμηθευτές αποφασίσουν να μετεγκατασταθούν τότε τα κόστη μεταφοράς θα γίνουν υψηλά.

Τέλος, η ετερογένεια του πληθυσμού της συστάδας τονώνει την ένταση των λειτουργιών εντός της συστάδας όπως και την επιχειρηματικότητα. Ειδικότερα, δεν δημιουργεί εξοντωτικό ανταγωνισμό άρα βοηθάει στην επίτευξη συνεργασιών.

## 5.5 ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΣΤΑΔΑΣ

Σύμφωνα με το Harvard Business Review, οι επιχειρηματικές συστάδες προσφέρουν στις επιχειρήσεις το πλεονέκτημα της λειτουργίας σαν να ήταν μεγαλύτερες από ότι είναι στην πραγματικότητα και σαν να δρουν συνεργατικά με άλλες χωρίς όμως να χάνουν την ευελιξία τους (Harvard Business Review: Clusters and the new Economics of Competition, 1998). Πρακτικά, η σύσταση και συμμετοχή σε μια επιχειρηματική συστάδα επιδρά στην ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης με τρεις βασικούς τρόπους:



Ειδικότερα, μια επιχείρηση αφότου αποφασίσει να αλληλεπιδράσει εντός μια επιχειρηματικής συστάδας αποκτά άμεση πρόσβαση σε ανθρώπινο κεφάλαιο και φυσικά εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό αφού οι περισσότεροι εργαζόμενοι θα απασχολούνται εντός της συστάδας έχοντας προσαρμοστεί στις απαιτήσεις των επιχειρήσεων-μελών. Αυτό μειώνει το συναλλακτικό κόστος όπως και το κόστος έρευνας για εργαζόμενους στο εσωτερικό της επιχείρησης. Ταυτόχρονα, για κάθε εξέλιξη που προκύπτει σε θέματα διοικητικά, αγοράς, θεσμικά υπάρχει ταχύτερη



πληροφόρηση εντός των τειχών του cluster σε αντίθεση με τις επιχειρήσεις που λειτουργούν μεμονωμένα. Αποτέλεσμα αυτού είναι η έμμεση μείωση του κόστους διότι υπάρχει αμεσότερη αντίδραση σε οποιεσδήποτε μεταβολές προέλθουν και μπορούν να επηρεάσουν την λειτουργία της επιχείρησης.

Η γειτνίαση με καταξιωμένους προμηθευτές (και μη) επιφέρει πρόσβαση σε μια ποιοτική γκάμα προμηθευτών οι οποίοι θα έχουν αξιολογηθεί από τους πελάτες εντός του cluster ώστε να είναι ανταγωνιστικοί. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την μείωση του όγκου αποθήκης που θα έπρεπε να τηρούν οι επιχειρήσεις, αποφυγή τυχόν υπερκοστολογήσεων από την πλευρά των προμηθευτών αλλά και καθυστερήσεων/λαθών σε περίπτωση που καθεμία επιχείρηση ξεχωριστά πραγματοποιούσε εισαγωγές μόνη της. Δημιουργούνται συνθήκες κάθετης ολοκλήρωσης υπηρεσιών προς τους πελάτες αφού η συγκέντρωση επιχειρήσεων και φορέων, ελαφρώς ανταγωνιστικών μεταξύ τους αλλά με διακριτή και κοινή την οικονομική εξειδίκευση, διευκολύνει την παροχή ολοκληρωμένων υπηρεσιών.

Αναμφίβολα η καινοτομία επιτυγχάνεται ταχύτερα και ευκολότερα δια μέσου της συνεργασίας των επιχειρήσεων με τα ακαδημαϊκά ιδρύματα στο σκέλος της Έρευνας και Ανάπτυξης. Αξίζει να αναφερθεί το γεγονός ότι επιτυγχάνονται οικονομίες προώθησης σε περίπτωση που το cluster αποφασίσει μια κοινή πολιτική μάρκετινγκ με αποτέλεσμα το κόστος διαφήμισης/προώθησης να επιμερίζεται σε όλα τα μέλη (ECORYS, 2014)

Όσον αφορά τους κρατικούς φορείς και τα κονδύλια που μπορούν να διαθέσουν για τους σκοπούς του cluster, πρέπει να σημειωθεί πως η πίεση των επιχειρήσεων για έγκριση και διοχέτευση χρηματοδότησης προς αυτούς θα είναι εντονότερη και κατ'επέκταση αποτελεσματικότερη αν λειτουργήσουν όλες ως μια ομάδα αντί ως μεμονωμένα.

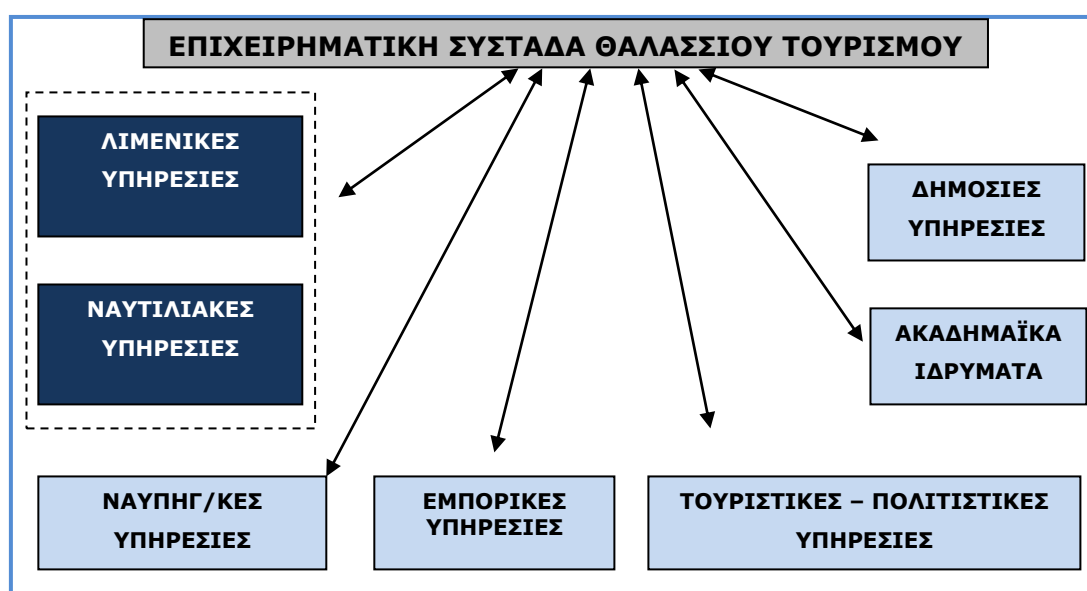
## 5.6 Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΣΥΣΤΑΔΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Εντός της επιχειρηματικής συστάδας του Yachting ενυπάρχουν μονάδες-μέλη με διαφορετικό αντικείμενο, μέγεθος και δραστηριότητα όμως έχουν κοινή επιχειρηματική κατεύθυνση, αυτή του κλάδου του Θαλάσσιου Τουρισμού. Συνεπώς, δίνεται η δυνατότητα της αλληλεπίδρασης μεταξύ τους και ως αποτέλεσμα αυτού είναι

ο διαχωρισμός των δραστηριοτήτων αυτών σε δυο βασικές κατηγορίες: των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις μαρίνες και των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τα σκάφη αναψυχής.

Αξίζει να σημειωθεί ότι μεταξύ των επιχειρήσεων, οργανισμών και υπηρεσιών που αποτελούν την επιχειρηματική συστάδα του Θαλάσσιου Τουρισμού, αναπτύσσονται σχέσεις συνεργασίας, ανταγωνισμού, κοινών πολιτικών, κοινού προσανατολισμού και εν γένει έντονης αλληλεπίδρασης. Το σχήμα που ακολουθεί παρουσιάζει τα είδη των υπηρεσιών που προσφέρονται σε ένα cluster θαλάσσιου τουρισμού:

**Διάγραμμα 5.2:** Επιχειρηματική συστάδα Θαλάσσιου Τουρισμού



**Πηγή:** Παρδάλη Α., Κούνουπας Ε., Λαϊνός Ι., 2011

Επιδιώκοντας μια προσέγγιση της συστάδας θαλάσσιου τουρισμού, μπορούμε να παραθέσουμε τα είδη των μελών που θα αποτελέσουν τον πυρήνα της συστάδας αυτής βάσει των υπηρεσιών που παρέχουν:

**Εταιρείες σχετικές με Λιμενικές υπηρεσίες – Ναυτιλιακές υπηρεσίες:** Μαρίνα, πιλότοι, μεταφορικές εταιρείες (ανέλκυση-καθέλκυση σκαφών), εταιρεία φύλαξης του χώρου (και σε περίπτωση παρκινγκ σκαφών και οχημάτων).

**Ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες:** Εταιρείες ναυπηγοεπισκευαστικές που θα λειτουργούν ως υπεργολάβοι ή άμεσοι συνεργάτες της μαρίνας προσφέροντας τις υπηρεσίες τους απευθείας είτε εντός των σκαφών ή στον χώρο τους για πιο εκτεταμένες εργασίες, είτε σε χώρο που θα υπάρχει εντός της μαρίνας.

**Εμπορικές εταιρείες:** Προμηθευτές καυσίμων, ανταλλακτικών, εφοδίων, συστημάτων ναυσιπλοΐας.

**Δημόσιες υπηρεσίες:** Τοπική αυτοδιοίκηση, Λιμενικές αρχές, Τελωνεία, Λιμεναρχεία, Επιμελητήρια (Τεχνικά και Εμπορικά).

**Ακαδημαϊκά ιδρύματα:** Πανεπιστήμια, Τεχνολογικά ιδρύματα, Ιδρύματα Έρευνας και Ανάπτυξης, ναυτιλιακά εργαστήρια, Think tanks.

**Εταιρείες Τουριστικών - Πολιτιστικών υπηρεσιών:** Μουσεία, Ταξιδιωτικοί πράκτορες, Εταιρείες διοργάνωσης events, Αρχαιολογικοί χώροι, Εταιρείες ξεναγών.

#### *5.6.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΣΤΟ CLUSTER ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ*

Στο Θαλάσσιο Τουρισμό, ως συγκεκριμένη και διακριτή οικονομική εξειδίκευση, οι μαρίνες σε συνάρτηση με τα σκάφη αναψυχής διαδραματίζουν τους δυο βασικούς πυλώνες της επιχειρηματικής συστάδας που αναλύουμε. Οι λιμένες ελέω φυσικής τους θέσης αποτελούν την σύνδεση της ξηράς με την θάλασσα όχι μόνο ως διαμετακομιστικά κέντρα αλλά και ως προέκταση της τοπικής κοινωνίας στην θάλασσα (YI Q., JING K., 2014). Ως προέκταση αυτού, οφείλουμε να τονίσουμε τον ρόλο των μαρίνων σε σχέση με την τοπική κοινωνία.

Πιο συγκεκριμένα, ο ρόλος των μαρίνων δεν είναι απλά η υποδοχή και προφύλαξη των σκαφών για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα. Για την ακρίβεια, οι μαρίνες οφείλουν να αποτελέσουν τον υποδοχέα των χρηστών στην τοπική κοινωνία ώστε οι χρήστες των σκαφών αναψυχής να έρθουν σε άμεση αλληλεπίδραση με αυτήν. Με άλλα λόγια, μια μαρίνα πρέπει να λειτουργήσει ως η σύνδεση μεταξύ του κοινωνικού-πολιτισμικού-οικονομικού-πολιτικού περιβάλλοντος της τοπικής κοινωνίας

και των χρηστών-τουριστών. Για να συντελεστεί αυτό, ο λιμένας σκαφών αναψυχής οφείλει να έχει τα κάτωθι χαρακτηριστικά:

- Οικονομικά βιώσιμη: Είναι γεγονός πως απαιτείται ένα υψηλό αρχικό ποσό επένδυσης για την κατασκευή μιας μαρίνας, κάτι που καθιστά υποχρεωτική την λεπτομερή μελέτη και υλοποίηση κατασκευής με αυστηρή τήρηση του προϋπολογισμού.
- Παροχή νέων ειδικοτήτων και ευκαιριών εργασίας: Δια μέσου του ρόλου της ως κέντρο παροχής εργασίας, η μαρίνα θα κατέχει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας ώστε να προσφέρει νέες ειδικότητες στο εργατικό δυναμικό της τοπικής κοινωνίας, δίνοντας της επιπλέον και το συγκριτικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των γύρω περιοχών που δεν διαθέτουν αντίστοιχες υποδομές.
- Συνεργασία με επίσημους τουριστικούς φορείς: Με σκοπό να καταστήσει την περιοχή που την περιβάλλει ως επίσημο τουριστικό προϊόν, η διοίκηση της μαρίνας οφείλει να παρέχει υψηλού επιπέδου τουριστικές υπηρεσίες στους χρήστες της, όπως επίσης να τις προσαρμόσει στον κλάδο του Θαλάσσιου Τουρισμού μέσω του κατάλληλου προωθητικού εργαλείου (Haass H., 2011).
- Τήρηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας: Εξαιτίας υψηλού κινδύνου περιβαλλοντικής ρύπανσης κάθε λιμενική και ναυπηγοεπισκευαστική υπηρεσία που παρέχεται εντός της μαρίνας οφείλει να είναι σύμφωνη με τους περιβαλλοντικούς κανόνες.
- Καλές σχέσεις με τις επιχειρήσεις εντός cluster: Η μαρίνα λειτουργεί ως μια δεξαμενή πελατών για τις επιχειρήσεις εντός cluster, όχι μόνο για τις βασικές λιμενικές υπηρεσίες αλλά και για άλλες δευτερεύουσες (π.χ. υπηρεσίες ψυχαγωγίας). Για τον λόγο αυτό, πρέπει να υπάρχουν εξαιρετικές σχέσεις μεταξύ των μαρίνων και των επιχειρήσεων – μελών της συστάδας καθότι τα σκάφη αναψυχής που είναι ουσιαστικά οι πελάτες του cluster, θα χρησιμοποιήσουν την μαρίνα για να έχουν πρόσβαση στην υπόλοιπη συστάδα.
- Οι Δημόσιοι φορείς μπροστά σε ένα πολύτιμο asset: Οι Δημόσιοι οργανισμοί / υπηρεσίες / φορείς που θα συμμετάσχουν στο cluster θα ωφεληθούν σε πολύ μεγάλο βαθμό, καθότι είναι μέλη μιας συστάδας με αντικείμενο με ποικίλες προεκτάσεις (οικονομικό, τουριστικό, κατασκευαστικό, νομικό) με αποτέλεσμα να

μπορούν να εκσυγχρονιστούν και να προσαρμοστούν ακόμη περισσότερο στις απαιτήσεις του ιδιωτικού τομέα.

Κατόπιν των ανωτέρω, ο ρόλος του λιμένα σκαφών αναψυχής (μαρίνα) στην επιχειρηματική συστάδα του Θαλάσσιου Τουρισμού είναι εξαιρετικά σημαντικός καθώς διαθέτει την δυνατότητα διοργάνωσης προγραμμάτων εκπαίδευσης των εργαζομένων εντός αυτής αλλά και των υπόλοιπων μελών, διαθέτοντας τον χώρο της, κάτι το οποίο της δίνει τον τίτλο του κεντρικού συντονιστή.

Παράλληλα, της δίνεται η δυνατότητα κεντρικού ελέγχου των επιχειρήσεων της συστάδας όσον αφορά κάποια κοινά projects (π.χ. Προσέλκυση mega yachts), και με τον τρόπο αυτό να υπάρχει ένα κοινό πληροφοριακό σύστημα IT του οποίου ο κεντρικός έλεγχος θα βρίσκεται εντός της διοίκησης της μαρίνας.

Οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις αναμφίβολα αναδεικνύονται ακόμη περισσότερο καθώς όντας ενταγμένες σε ένα cluster και έχοντας ως συμπαίκτες ηγέτιδες εταιρείες (leader firms), δύναται να προβληθούν μέσω προωθητικών πολιτικών εντός του χώρου της μαρίνας, άρα ο πελάτης θα τους μαθαίνει αυτομάτως με την είσοδο του στον λιμένα.

Εξέχον χαρακτηριστικό το γεγονός ότι μια μαρίνα δημιουργεί υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας σε ένα σκάφος και τον χρήστη του. Ειδικότερα, το πλεονέκτημα ενός λιμένα σκαφών αναψυχής έγκειται στην δυνατότητα του να εισάγει στο cluster δυο ειδών πελάτες: το σκάφος με τις ανάγκες του αλλά και τον χρήστη αυτού. Κατόπιν τούτου, οι επιχειρήσεις της συστάδας έχουν την δυνατότητα να έχουν συγκεντρωμένους σε έναν τόπο (local area), δυο διαφορετικούς «πελάτες», με ξεχωριστές αλλά συμπληρωματικές ανάγκες μεταξύ τους και έτσι αλληλεπιδρούν σε μεγαλύτερο βαθμό με αυτούς.

Από την στιγμή που η επιχειρηματική συστάδα Θαλάσσιου Τουρισμού έχει άμεση σχέση με την τοπική κοινωνία, τότε η δεύτερη καθίσταται σε ένα βαθμό ως τουριστικό προϊόν. Μέσω αυτής της δυνατότητας, ο πυλώνας της συστάδας, δηλαδή η μαρίνα, αποτελεί το προωθητικό εργαλείο της κοινωνίας προς τους πελάτες ώστε αυτοί να εκτιμήσουν και εν τέλει επιλέξουν τα πλεονεκτήματα της κοινωνίας που την χαρακτηρίζουν. Ενδιαφέροντα παραδείγματα είναι οι αρχαιολογικοί χώροι, φεστιβάλ, εστιατόρια και φυσικά κάλλη που μπορεί να προσφέρει ο τόπος.

### 5.6.2 CLUSTER ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΕ ΔΥΟ ΜΑΡΙΝΕΣ

Επιδιώκοντας μια σφαιρική θεώρηση του όρου που ονομάζεται «Επιχειρηματική Συστάδα Θαλάσσιου Τουρισμού», μας δίνεται η δυνατότητα να δοκιμάσουμε τον συνδυασμό δυο μαρίνων σκαφών αναψυχής για την σύσταση ενός cluster. Ειδικότερα, η συνεργασία και αλληλεπίδραση δυο μαρίνων σε κοντινή γεωγραφική τοποθεσία μπορεί να προσφέρει και στους δυο λιμένες οφέλη σε ανταλλαγή πληροφοριών και πρακτικών. Επίσης, αν οι δυο μαρίνες δεν είναι ανταγωνιστικές μεταξύ τους (π.χ. μαρίνα για mega yachts και μαρίνα για μικρότερα σκάφη και ιστιοπλοϊκά), τότε η τεχνογνωσία που αναπτύσσεται στην κάθε μια μεταφέρεται άνετα μεταξύ των εργαζομένων των δυο λιμένων, με αποτέλεσμα να απασχολείται εξειδικευμένο προσωπικό και στις δυο μαρίνες. Ακόμη, οι επιχειρήσεις – μέλη του cluster όπως και η τοπική κοινωνία θα ωφεληθεί σε διπλό βαθμό καθότι η συστάδα θα εξυπηρετεί δυο μαρίνες, συνεπώς μεγαλύτερο αριθμό πελατών. Είναι επίσης χρήσιμη η παροχή εκπτώσεων στους χρήστες των δυο αυτών λιμένων σε διάφορες υπηρεσίες αλλά και σε περίπτωση που προτιμήσουν τις τοπικές επιχειρήσεις:

### 5.6.3 ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ

Έχοντας ως σημείο αναφοράς τις λειτουργίες και τον ρόλο των μαρίνων εντός του cluster, μπορούμε να προτείνουμε τρεις διαφοροποιήσεις των ρόλων των μαρίνων (πέρα από τον βασικό τους ρόλο), οι οποίες θα λειτουργήσουν προς όφελος και της συστάδας αλλά και της τοπικής κοινωνίας, όπως οι παρακάτω:

**Διάγραμμα 5.3:** Διαφοροποίηση ρόλου μαρινών

Θεματικό πάρκο επιχειρήσεων εντός της μαρίνας	• Εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων
Ανάπτυξη τουριστικής βιομηχανίας	• Ξενοδοχεία εντός μαρίνας και για χρήστες που δεν έχουν σχέση με τον Θαλάσσιο τουρισμό
Συμμετοχή στην ανάπτυξη περιβαλλοντικής έρευνας	• Στενή συνεργασία με ακαδημαϊκά ιδρύματα και κέντρα ερευνών

**Πηγή:** Marina 2020: A Vision for the Future Sustainability of Channel/ Arc Manche Marinas, 20136

## **6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ ΥΠΑΡΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΣΥΣΤΑΔΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Το ερευνητικό τμήμα της παρούσας εργασίας βασίστηκε στα στοιχεία που λήφθηκαν από το Τμήμα Επαγγελματικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού. Βάσει αυτών των πληροφοριών και επιπροσθέτως με την βιβλιογραφική έρευνα και την θεωρία για τις επιχειρηματικές συστάδες καταλήξαμε στα παρακάτω συμπεράσματα τα οποία θα αναλυθούν από την γενική θεώρηση προς την ειδική.

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός στην Ελλάδα είναι ένας κλάδος του τουρισμού ο οποίος βρίσκεται ακόμη σε στάδιο ανάπτυξης. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό έγκειται στο γεγονός ότι η σύλληψη, η υλοποίηση, η ανάπτυξη και η συνεχής εξέλιξη ενός τέτοιου τομέα είναι σε μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα μιας κρατικής προσπάθειας και ενεργειών των εκάστοτε κυβερνήσεων. Δηλαδή, απαιτεί πλάνο, προγραμματισμό και δράσεις τα οποία θα βασιστούν σε μελέτες και θα αναπροσαρμόζονται συνεχώς διότι ο ανταγωνισμός όχι μόνο στην Μεσόγειο αλλά και σε ολόκληρο τον κόσμο γίνεται εξοντωτικός. Ακόμη, αν αναλογιστούμε ότι τα άμεσα και έμμεσα οικονομικά οφέλη για το κράτος έχουν μελετηθεί, δημοσιευθεί και επισημανθεί επανειλημμένως στα αρμόδια Υπουργεία τα τελευταία χρόνια, τότε εύκολα συμπεραίνουμε ότι δεν απαιτείται μια θεσμική παρέμβαση αλλά ένα στρατηγικό πλάνο που θα τηρηθεί απόλυτα από το κράτος και θα επιδιωχθούν επίσης Σ.Δ.Ι.Τ. (Σύμπραξη Δημόσιου – Ιδιωτικού Τομέα) ώστε να υπεισέλθει και η γνώση της αγοράς στην εξίσωση αυτή (Μανωλόγλου, 2017).

Όσον αφορά την ύπαρξης επιχειρηματικής συστάδας Θαλάσσιου Τουρισμού αναμφίβολα εξυπηρετεί σε μεγάλο βαθμό της ανάγκες της χώρας μας καθότι συσπειρώνει αρκετές μικρομεσαίες επιχειρήσεις (πληθαίνουν στην Ελλάδα), με την οργάνωση και την εμπειρία των ηγέτιδων επιχειρήσεων, τα Ακαδημαϊκά ιδρύματα και θα ωφελήσει και στον εκσυγχρονισμό των Δημόσιων Υπηρεσιών. Παράλληλα, όλες αυτές οι συνέργειες θα διοχετευθούν πρωτίστως στην τοπική κοινωνία και τα κατά δεύτερον στην περιφέρεια η οποία θα απολαύσει οφέλη όπως αναλύθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο. Επίσης, η περιφέρεια θα έχει την δυνατότητα να αναπτύξει νέες επιχειρήσεις βασισμένες στην συγκεκριμένη οικονομική εξειδίκευση, να

εκπαιδεύσει νέους ανθρώπους, να λάβει τεχνογνωσία από το εξωτερικό και έτσι θα βάλει τις βάσεις για το μέλλον της.

Μελετώντας τα αποτελέσματα της έρευνας από τα επίσημα στοιχεία του Υπουργείου, παρατηρείται στον ελλαδικό χώρο έντονη γεωγραφική συγκέντρωση των λιμένων σκαφών αναψυχής, των εταιρειών διαχείρισης σκαφών αναψυχής αλλά και των επιχειρήσεων στην χερσόνησο της Αττικής. Λαμβάνοντας, επίσης, υπόψη το γεγονός ότι οι περισσότερες επιχειρήσεις που ασχολούνται στον παραναυτιλιακό κλάδο (προμηθευτές, αντιπροσωπείες, συμβουλευτικές, ασφαλιστικές, νομικές, ναυπηγοεπισκευαστικές, λιμενικές υπηρεσίες) βρίσκονται στην Αττική, γίνεται εύληπτη η γεωγραφική συγκέντρωση. Το χαρακτηριστικό της συγκέντρωσης αυτής, όπως αναλύθηκε σε προηγούμενα κεφάλαια, αποτελεί την βάση για την σύσταση cluster. Όμως, αποτελεί τροχοπέδη για την δημιουργία επιχειρηματικής συστάδας σε ολόκληρη την Ελλάδα, καθότι το 32% των μαρίνων της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος όπως και το 15% των χωροθετημένων μαρίνων στην Ελλάδα βρίσκονται στην Αττική. Αν συνδυάσουμε τα ποσοστά αυτά με το 75% των ενεργών Ν.Ε.Π.Α. που έχουν ως έδρα την Αττική (συμπεριλαμβάνεται η περιοχή του Πειραιά λόγω εγγύτητας) τότε ελαχιστοποιούνται οι πιθανότητες δημιουργίας συστάδας σε όλη την Ελλάδα.

Τα προαναφερθέντα δεν οδηγούν απαραίτητα σε κατάρρευση την δημιουργία συστάδας στην χώρα μας καθώς υφίστανται οι προϋποθέσεις για δημιουργία συστάδας σε συγκεκριμένη περιοχή-περιφέρεια, δηλαδή στην Αττική. Εκεί, εντοπίζονται όλα τα χαρακτηριστικά τα οποία χρειάζονται για την ανάπτυξη συστάδας όπως γεωγραφική συγκέντρωση, ύπαρξη πολλών ειδών μικρομεσαίων επιχειρήσεων, ύπαρξη ηγέτιδων επιχειρήσεων, αξιόλογες μαρίνες, εταιρείες Ν.Ε.Π.Α., ακαδημαϊκά ιδρύματα αλλά και χρηματοοικονομικά ιδρύματα, προμηθευτές και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις.

Παράλληλα, τα οφέλη της συστάδας μπορούν εύκολα να διοχετευθούν στην περιφέρεια καθότι οι μαρίνες της Αττικής βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από τον Πειραιά, την πρωτεύουσα αλλά και περιοχές που έχουν τακτική επικοινωνία με νησιά του Αιγαίου όπως το Λαύριο.

Το γεγονός ότι στην χώρα μας υπάρχει έντονο νησιωτικό πλέγμα το οποίο έχει την τάση να συγκεντρώνει μαρίνες, αγκυροβόλια και συχνή σύνδεση με την ηπειρωτική χώρα, προτείνεται η σύσταση συστάδας σε συγκεκριμένες περιφέρειες της Ελλάδας όπως το Ιόνιο πέλαγος ή των Δωδεκανήσων-Κρήτης. Εντοπίζονται ξανά οι απαραίτητες



προϋποθέσεις για την δημιουργία και ανάπτυξη συστάδας ενώ ταυτόχρονα υπάρχει σε πολύ κοντινή απόσταση η ηπειρωτική χώρα που θα λειτουργήσει ως υποστηρικτικός κρίκος για την εγκατάσταση των μελών του cluster (Πρέβεζα, Ηγουμενίτσα, Κρήτη). Πρακτικά, στις τρεις περιπτώσεις συστάδων που προτάθηκαν ως ανωτέρω, οι μαρίνες δεν θα επιτελούν μόνο τον λιμένα υποδοχής των σκαφών αλλά θα είναι ο συνδετικός κρίκος των μελών της συστάδας με τα σκάφη αναψυχής και τους χρήστες, θα αποτελούν πόλο έλξης επιχειρήσεων που θα εγκατασταθούν γύρω τους, θα υπάρχει συνεργασία και κοινή πολιτική των μαρίνων-μελών του ίδιου cluster και έτσι ο χρήστης δε θα αντιμετωπίζει κάθε προορισμό ως αποκομμένο από τους υπόλοιπους αφού σε κάθε μαρίνα θα απολαμβάνει το ίδιο επίπεδο υπηρεσιών.

## 6.1 SWOT ANALYSIS

Λαμβάνοντας υπόψη την ανάλυση που προηγήθηκε, είμαστε σε δυνατότητα να αναλύσουμε τα θετικά και αρνητικά χαρακτηριστικά του cluster θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Η μέθοδος που θα ακολουθήσουμε είναι η SWOT Analysis (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) της οποίας το αποτέλεσμα μας καθοδηγεί, ουσιαστικά, να εντοπίσουμε την θέση μας έναντι των αντιπάλων μας. Πιο συγκεκριμένα, οι πυλώνες της ανάλυσης που περιγράφουμε είναι οι εξής:

Strengths (Δυνατά σημεία): Εσωτερικοί παράγοντες οι οποίοι είναι ευνοϊκοί ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί

Weaknesses (Αδυναμίες): Εσωτερικοί παράγοντες οι οποίοι δεν ευνοούν την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί

Opportunities (Ευκαιρίες): Εξωτερικοί παράγοντες οι οποίοι είναι ευνοϊκοί ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι που έχουν τεθεί

Threats (Απειλές): Εξωτερικοί παράγοντες οι οποίοι δεν ευνοούν την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί

**Πίνακας 6.1: SWOT Analysis Cluster Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ελλάδα**

<b>Strengths (Δυνατά σημεία)</b>	<b>Weaknesses (Αδύνατα σημεία)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Υπαρξη επιχειρήσεων σε γεωγραφική συγκέντρωση στην Αττική</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εντοπισμός μόνο μιας περιοχής με έντονη γεωγραφική συγκέντρωση επιχειρήσεων</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποικιλία μελών-επιχειρήσεων και συσσωρευμένη εμπειρία αυτών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενδεχομένως ύπαρξη αρκετών επιχειρήσεων που θα δυσκολέψει την επικοινωνία και ταύτιση αυτών</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το κλίμα / ηπιότητα βοηθούν στην διεύρυνση της τουριστικής περιόδου</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανεπαρκής συνεργασία μεταξύ αρμόδιων υπουργείων</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η ποικιλία στο περιβάλλον της χώρας μας με πολυάριθμα νησιά και ποικιλομορφία αυτών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δυσκαμψία στην φορολογική νομοθεσία αποτρεπτική για νέες επενδύσεις</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συνεχής ένωση νησιών μεταξύ τους αλλά και με την ηπειρωτική χώρα μέσω συχνών δρομολογίων πλοίων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ασταθής φορολογική πολιτική με έλλειψη μακροπρόθεση σταθερότητα</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ύπαρξη αερολιμένων σε αρκετά νησιά καθιστώντας τα ικανά για λειτουργία home porting</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Έλλειψη μακρόπνοου πλάνου το οποίο να έχει συμφωνηθεί και τηρηθεί από όλες τις κυβερνήσεις</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πέρα από την φυσιολατρική και οικιστική ελκυστικότητα των ελληνικών νησιών, παρέχεται η δυνατότητα της επίσκεψης σε σπουδαίους αρχαιολογικούς χώρους, διευρύνοντας έτσι το target group όπως και την πληθώρα επιλογών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ασταθές πολιτικό κλίμα</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η μακραιώνη σχέση των Ελλήνων με την θάλασσα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Χαμηλός βαθμός αξιοποίησης τουριστικών λιμένων πέρα από την βασική τους λειτουργία</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η δυναμική της χώρας μας ως δημοφιλής τουριστικός προορισμός στο εξωτερικό</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μικρός αριθμός σκαφών που διαχειμάζουν στην χώρα μας</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κεντρικές μαρίνες με εγγύτητα σε μεγάλα οικιστικά κέντρα (Αθήνα, Πειραιάς, Γλυφάδα, Βουλιαγμένη)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανορθολογική χρήση πόρων</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συνδυασμός επιλογών θαλάσσιων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Χαμηλή κατανόηση από την τοπική</li> </ul>

<p>σπορ με δραστηριότητες στα νησιά (πεζοπορίες, μουσεία, γαστρονομία, φεστιβάλ)</p>	<p>αυτοδιοίκηση και τις τοπικές κοινωνίες των ωφελειών του θαλάσσιου τουρισμού</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το χαμηλότερο σχετικά κόστος με άλλες γειτονικές χώρες (Ιταλία, Ισπανία)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Άνθηση του κλάδου στις γειτονικές χώρες με αμεσότερες αποφάσεις και μεγαλύτερες επενδύσεις</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η ύπαρξη 22 πιστοποιημένων μαρίνων και 12 με γαλάζια σημαία</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μεγαλύτερο ποσοστό πιστοποίησης μαρίνων στις γειτονικές χώρες</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η οργανωμένη παροχή υπηρεσιών με πράκτορες και all included πακέτα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μικρή αναλογία Ελλήνων ναυτικών που απασχολούνται στον κλάδο σε σχέση με αυτούς του E.N.</li> </ul>
<p><b>Opportunities (Ευκαιρίες)</b></p>	<p><b>Threats (Απειλές)</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Μειωμένο εργατικό κόστος λόγω οικονομικής κρίσεως των τελευταίων ετών</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Κίνητρα και φοροαπαλλαγές που δίνονται από ανταγωνιστές μας</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ασταθές πολιτικό κλίμα στην Τουρκία</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συνεχής αύξηση πιστοποιημένων μαρίνων σε γειτονικές χώρες</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βελτιωμένοι επενδυτικοί νόμοι</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δυσφήμιση από ατυχή γεγονότα (π.χ. ναυάγια)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολυετείς σχέσεις με χώρες υψηλού τουριστικού όγκου (Αμερική, Ρωσία, Γερμανία)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Το ζήτημα του προσφυγικού που υποβαθμίζει αρκετά νησιά από τα μάτια των τουριστών που βρίσκονται ήδη στη χώρα μας</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συνδυασμός δραστηριοτήτων και γεγονότων με τον θαλάσσιο τουρισμό (καλλιτεχνικά και αθλητικά γεγονότα)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δυσφήμιση από ειδησεογραφικά πρακτορεία στους πολίτες ξένων χωρών εξαιτίας του προσφυγικού ζητήματος</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συνεργασία με γειτονικές χώρες ώστε ο χρήστης να διαθέτει μεγαλύτερη ποικιλία επισκέψιμων τόπων</li> </ul>	

**Πηγή:** Ίδια επεξεργασία

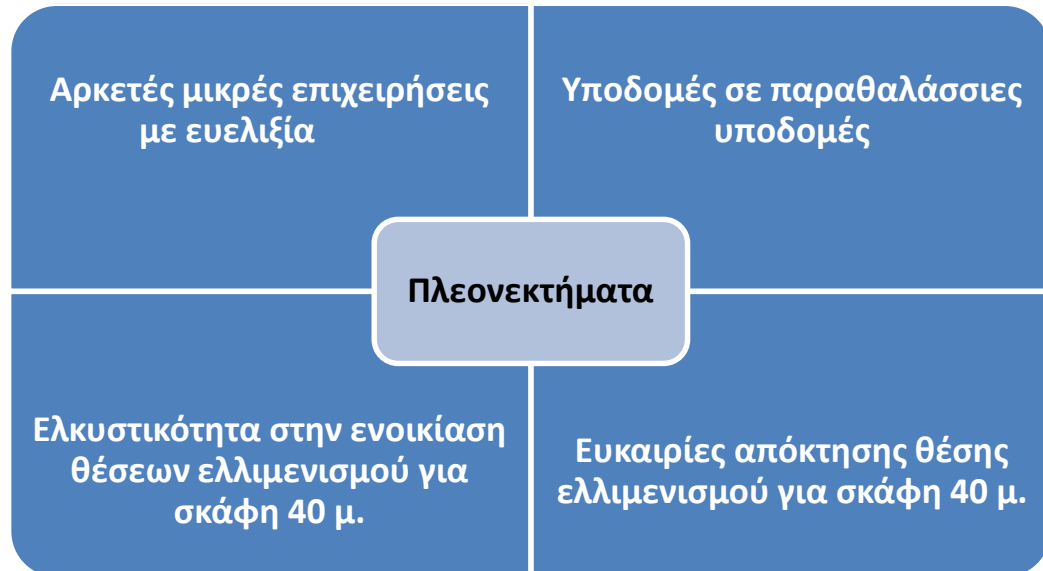
## 6.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συνοψίζοντας τα ανωτέρω της έρευνας, παρατηρούμε πως η χώρα μας υπερτερεί έναντι των ανταγωνιστών στα κάτωθι:

- Χαμηλό κόστος ενοικίασης θέσης ελλιμενισμού για σκάφη 40 μέτρων μήκους (Διάγραμμα 4.9). Το δεδομένο αυτό προσδίδει ένα ισχυρό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα αφού σκάφη τέτοιου μήκους δεν ανήκουν στην κατηγορία του μικρού σκάφους, με αποτέλεσμα να αυξάνεται και το ποσό που θα διαθέσουν οι χρήστες τέτοιων σκαφών για τη διαβίωση και ψυχαγωγία τους και το οποίο θα ωφελήσει την τοπική κοινωνία.
- Ιδιαίτερα ανταγωνιστικό κόστος απόκτησης θέσης ελλιμενισμού για σκάφη 40 μέτρων μήκους (Διάγραμμα 4.10). Αυτομάτως αυτό αποτελεί ισχυρό κίνητρο για τους ιδιοκτήτες / διαχειριστές αυτών των σκαφών ώστε να επιλέξουν την Ελλάδα για να διαχειμώσουν τα σκάφη τους. Άμεσο όφελος είναι η συντήρηση, φύλαξη και οι λιμενικές υπηρεσίες που θα παρασχεθούν στο σκάφος μέχρι να αποπλεύσει από την μαρίνα και φυσικά αυτό θα εκτελεστεί από ελληνικές επιχειρήσεις.
- Υψηλή προτίμηση των τουριστών για διανυκτέρευση σε παραθαλάσσιες περιοχές έναντι των ορεινών στην χώρα μας (Διάγραμμα 4.11). Η εγγύτητα των παραθαλάσσιων περιοχών στους λιμένες σκαφών αναψυχής θεωρείται ένας επιπλέον λόγος επένδυσης σε καταλύματα και επιχειρήσεις τουριστικού ενδιαφέροντος, ειδικά αν συνυπολογιστεί και η έντονη τάση των τουριστών να διανυκτερεύσουν σε αυτές.
- Η ποικιλία του περιβάλλοντος στο οποίο είναι τοποθετημένες οι μαρίνες (Διάγραμμα 2.4) και η δυνατότητα εναλλαγής για τους χρήστες καθιστά την χώρα μας έναν τόπο ελκυστικό για τουρίστες. Αναλυτικότερα, το Ιόνιο Πέλαγος, ο Σαρωνικός αλλά και το Αιγαίο (Κεντρικό και Νότιο) αποτελούν τρεις τοποθεσίες που παρέχουν στον τουρίστα την επιλογή διαφορετικών τοπίων στην ίδια χώρα και σε μικρή απόσταση μεταξύ τους.

- Ύπαρξη μικρών μεν επιχειρήσεων στον κλάδο της ναυπηγοεπισκευής οι οποίες όμως παρέχουν άμεσες λύσεις και παροχή υπηρεσιών λόγω του υψηλού ανταγωνισμού (Πίνακας 3.3)

**Διάγραμμα 6.1:** Πλεονεκτήματα της Ελλάδας στη δημιουργία συστάδας



**Πηγή:** Ίδια επεξεργασία

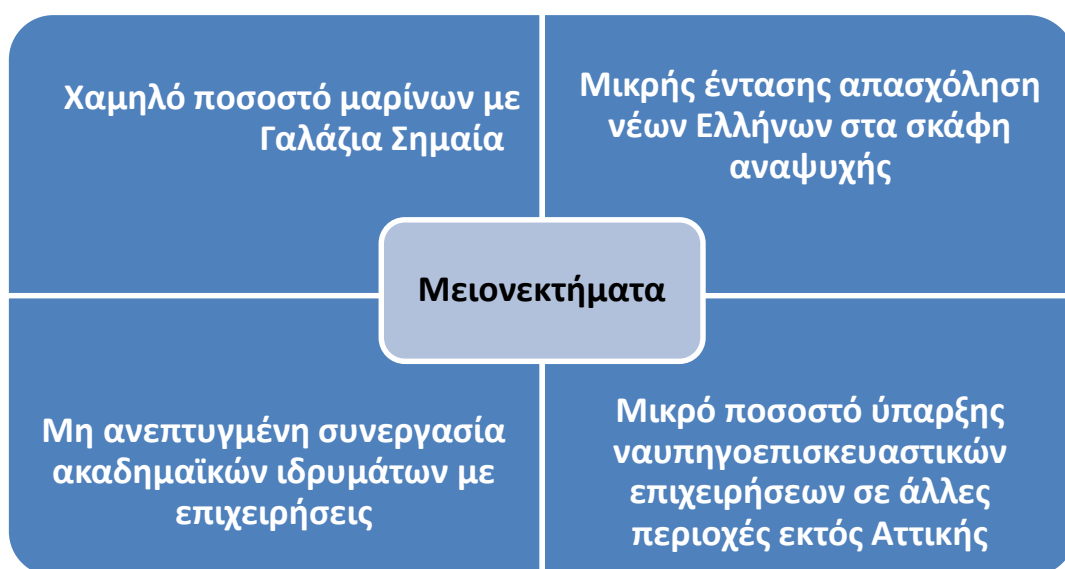
Στον αντίποδα, η χώρα μας υστερεί στα εξής:

- Μη ειδικευμένο ανθρώπινο κεφάλαιο μικρής ηλικίας, το οποίο θεωρείται βασικότατος παράγοντας επιτυχίας της επιχειρηματικής συστάδας (Διάγραμμα 5.1). Ειδικότερα, οι νέοι οφείλουν να κατευθυνθούν στον τομέα των σκαφών αναψυχής καθότι αποτελεί μια αναπτυσσόμενη αγορά για την Ελλάδα και για αυτό πρέπει να στραφούν από μικρή ηλικία στην θάλασσα μέσω της ιστιοπλοΐας.
- Ανεπαρκές επίπεδο συνεργασίας μεταξύ επιχειρήσεων και ακαδημαϊκών ιδρυμάτων σε επίπεδο έρευνας και ανάπτυξης. Αποτέλεσμα αυτού είναι η έλλειψη στην καινοτομία που θα ωφελήσει στην μείωση κόστους και στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας.
- Η έλλειψη επιχειρήσεων σε άλλες περιοχές εκτός Αττικής, οι οποίες προσφέρουν βασικές υπηρεσίες για τη δομή και λειτουργία του cluster, όπως

ναυπηγοεπισκευή. Ως γνωστόν, η ναυπηγοεπισκευή θεωρείται υπηρεσία προστιθέμενης αξίας για το σκάφος και ως εκ τούτου, η ύπαρξη της στις μαρίνες αναψυχής κρίνεται απαραίτητη.

- Χαμηλό ποσοστό μαρίνων βραβευμένων με Γαλάζια Σημαία. Ως γνωστόν, ο συγκεκριμένος χαρακτηρισμός αποτελεί βασικό κριτήριο για τους χρήστες μιας μαρίνας, ειδικότερα αν αυτοί προέρχονται από το εξωτερικό. Άρα, πρέπει να αποτελέσει κύριος στόχος η απονομή του συγκεκριμένου βραβείου σε ακόμη περισσότερες μαρίνες της χώρας μας (Διάγραμμα 4.2).

**Διάγραμμα 6.2:** Πλεονεκτήματα της Ελλάδας στη δημιουργία συστάδας



**Πηγή:** Ίδια επεξεργασία

Ταυτόχρονα, υπάρχει έντονη συγκέντρωση επιχειρήσεων, λιμένων, Ν.Ε.Π.Α., προμηθευτών, αντιπροσωπειών και ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων στην περιοχή της Αττικής, καθιστώντας την περιφέρεια αυτή ως πρώτη υποψήφια για την δημιουργία cluster. Αναμφίβολα, αυτό δεν αποκλείει τις πιθανότητες να αναπτυχθεί επιχειρηματική συστάδα και σε άλλες περιοχές.

### 6.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι οι ελληνικές μαρίνες είναι ανταγωνιστικές και από οικονομικούς όρους αλλά και από παρεχόμενες υπηρεσίες, τότε μπορούμε να

πούμε ότι αν υλοποιηθούν οι παρακάτω προτάσεις, έχουν μπει οι βάσεις για την πρώτη επιχειρηματική συστάδα Θαλάσσιου Τουρισμού στην χώρα μας:

- Εθνικό μακροπρόθεσμο πλαίσιο που θα προστατεύσει τον Θαλάσσιο Τουρισμό και θα τον αναγάγει σε μείζον κλάδο του εθνικού τουριστικού προϊόντος
- Θεσμοθέτηση cluster και άμεση συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων για την σύσταση αυτού
- Ενημέρωση επιχειρήσεων και φορέων για την σημασία του cluster ώστε να ενταχθούν ομαλότερα και αμεσότερα εντός αυτού
- Εναρμόνιση του θεσμικού πλαισίου με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες ώστε να διαμορφωθεί μια κοινή πολιτική
- Αξιοποίηση κοινοτικών κονδυλίων
- Κίνητρα για την προσέλκυση Ελλήνων στο τουριστικό προϊόν του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής.
- Δημιουργία κινήτρων σε νέους ανθρώπους μέσω ιστιοπλοϊκών ομίλων και διοργάνωσης αγώνων ώστε να ασχοληθούν με την θάλασσα ερασιτεχνικά από μικρή ηλικία
- Παροχή κινήτρων σε έλληνες ναυτικούς για την απασχόληση τους ως πληρώματα σε σκάφη αναψυχής
- Αυστηροποίηση των ελέγχων σε ελληνικές μαρίνες με σκοπό την πλήρη εναρμόνιση τους στην περιβαλλοντική νομοθεσία
- Προσέλκυση ιδιωτών επενδυτών για την περαιτέρω αξιοποίηση των λιμενικών εγκαταστάσεων
- Επικοινωνία και εξωστρέφεια προς ξενοδοχειακούς ομίλους ώστε να επιδιώξουν τουριστικές επενδύσεις στους χώρους των μαρίνων
- Άμεση συνεργασία της Περιφέρειας με τις τοπικές κοινωνίες ώστε να κατανοήσουν πλήρως το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της περιοχής τους και να το αναπτύξουν περισσότερο (αξιοποίηση φυσικής ομορφιάς του τόπου, αρχαιολογικών χώρων, υφιστάμενων επιχειρήσεων)
- Ανάπτυξη ηλεκτρονικής πλατφόρμας όπου ο χρήστης θα δύναται να κρατήσει θέση ελλιμενισμού στην μαρίνα, να ναυλώσει σκάφος, να επιλέξει τις

παρεχόμενες υπηρεσίες που επιθυμεί εντός αυτής, να προπληρώσει, να μάθει για τα αξιοθέατα της περιοχής και να προγραμματίσει την επίσκεψη του online

- Παροχή exclusive υπηρεσιών όπως ατομικός ξεναγός, skipper, οδηγός στους χρήστες σε περίπτωση που επιθυμούν να απολαύσουν μόνοι τους την επίσκεψη τους στην περιοχή



## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γεωργιάδης Ν. – Μηναδάκη Ε. (2005), *Η Ανερχόμενη Αγορά του Yachting στην Ελλάδα Οι Εταιρίες Μίσθωσης Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής*
- Γιαντσή Θ. και Παρδάλη Α., (2015), «Θεσμικός εκσυγχρονισμός στον θαλάσσιου Τουρισμό (Yachting) και επιπτώσεις στην μορφή αγοράς», Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο Τουριστικοί Λιμένες,- Μαρίνες (ΕΜΠ), Αθήνα 12-14 Οκτωβρίου 2015
- Γκιζιάκης Κ., και λοιποί (2012), Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία, *Μελέτη Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος*
- Διακομιχάλης Ν. Μ., (2009), *Θαλάσσιος τουρισμός κι Οικονομικές Επιδράσεις*, Εκδόσεις Σταμούλη
- Ευθυμιάτου Α., (1997), *Τουριστικό Δίκαιο*, Σάκουλας, Αθήνα.
- Μάντζιος, Κ., (2016), «Βάση δεδομένων Ζωνών Σκαφών Αναψυχής σε Υφιστάμενους Λιμένες», *Διπλωματική Εργασία*, Εργαστήριο Λιμενικών Εργων ΕΜΠ
- Μανωλόγλου Π. (2017), «Ο τομέας της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης (Yachting) στην Ελλάδα – Τάσεις και προοπτικές ανάπτυξης», Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
- Μυλωνόπουλος, Δ. – Μοίρα, Π. (2005). «Θαλάσσιος Τουρισμός», εκδ. Interbooks, Αθήνα.

- Παρδάλη, Α., Κουνουπάς, Β, Λαϊνός, Ι., (2011), «Συγκρότηση Ανταγωνιστικών Επιχειρηματικών Συστάδων στο Θαλάσσιο Τουρισμό (yachting) με Στόχο την Βιώσιμη Περιφερειακή Ανάπτυξη»
- Τμήμα Επαγγελματικών Τουριστικών Σκαφών και Ν.Ε.Π.Α. του Υπουργείου Ναυτιλίας, 2015

#### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Bathelt, H. & Gluckler, J. (2011): *The Relational Economy: Geographies of Knowing and Learning*, Oxford University Press: Oxford
- Boja, C. (2011), Clusters models, factors and characteristics, in: *International Journal of Economic practices and Theories*, Vol. 1, No. 1, pp. 34-43
- De Langen P.W., (2003), *The Performance of Seaport Cluster Ph D dissertation* Erasmus University, Rotterdam
- De Langen P.W., (2004), The performance of Port Clusters, *Journal of international logistics and trade*, Vol. 2, no 1, pp. 47-56
- Delgado, M., Porter, M. and Stern, S., (2010), Clusters and Entrepreneurship, *Journal of Economic Geography*, Volume 10, pp. 495–51
- Diakomihalis M., (2007), “Chapter 12 Greek Maritime Tourism: Evaluation, Structures and Prospects”, *Research in Transportation Economics*, 21, p. 419-455
- ECSIP Consortium (2015), *Study on the competitiveness of the recreational boating sector: Final Report*
- European Boat Industry , 2015 «Guide to the NEW Recreational Craft Directive 2013/53/EU

- Haass, H. (2011), Marina Management for Super Yachts and Cruise vessels, Journal of coastal research
- Heron R. and Juju W. (2012), *The Marina-Sustainable Solutions for a Profitable Business*, Create Space Independent Publishing Platform
- Hickling, Arthur and Low (2015) on behalf of the National Marine Manufacturers Association (NMMA) Canada
- Krugman, P. (1991), Increasing returns and economic geography, *Journal of Political Economy*, Volume 99 (3), pp. 483-99
- Lorenzoni, G., Baden-Fuller C., (1995), Creating a Strategic Center to Manage a Web of Partners, *California Management Review*, Vol. 37 No. 3, pp. 146-163) DOI: 10.2307/41165803
- Mckinley, E. (2009), Marina 2020: A Vision for the Future Sustainability of Channel/ Arc Manche Marinas, “INDUSTRY REPORT RECOMMENDATIONS FOR BEST PRACTICE”, University of Chichester & A Channel Arc Manche Integrated Strategy Project (CAMIS)
- Miller M.L. Auyong J., (1991), “Coastal zone tourism: A potent force affecting environment and society”, *Marine policy*, 15 (2) 80-99
- Morosini P. (2004), Industrial Clusters, Knowledge Integration and Performance, *World Development*, Volume 32, Issue 2, Pages 305-326
- Muro, M., Katz, B., (09/2010), The new “cluster moment”: How regional innovation clusters can Foster the next economy, Metropolitan Policy Program at Brookings

- Papadimitriou P., (2009), «The Greek Marina Industry», HVS, also available at <https://www.hvs.com/Content/2866.pdf>, accessed day 4/6/2017
- Pardali, A., (2000a), “Demand and Supply of Port Services for Pleasure Boats: the Greek Case”, *Scientific Collected Papers in Honour of Prof. M. Raphael*, Piraeus
- Pardali A., Giantzi T., (2015), Institutional Legal Modernization in Marine Tourism (Yachting) and Impacts in the Market, *Conference Paper*, September 2015
- Pardali, A. and Sakellariadou (2000b), “Economic and environmental impacts from the operation of marinas: the Greek case”, *Marine Engineering and Ports. Southampton: WIT PRESS*
- Porter M. E., (1990), *The competitive advantage of nations* (London: Macmillan)
- QI Ying, JING Kedi (2014), Theory and Practice of Regional Industry Development Analysis on Port Industrial Cluster’s Influence on the Regional Economy
- Rosenfeld, Stuart A. (2002), Creating Smart Systems: A guide to cluster strategies in less favored regions, European Union-Regional Innovation Strategies, April 2002, Regional Technology Strategies
- The Superyacht Intelligence Quarterly: Marina capacity & berth analysis report, TRP Magazines Ltd, 2011
- Wild, G. P. (2003). Cruise industry statistical review 2002. Sussex: Wild GP

## ΙΣΤΟΤΟΠΙΟΙ

- [www.kathimerini.gr](http://www.kathimerini.gr)
- [www.blueflag.org](http://www.blueflag.org)

- [www.yachtsys.com](http://www.yachtsys.com)
- [www.eurostat.com](http://www.eurostat.com)
- <http://ec.europa.eu/eurostat>
- [www.epest.gr](http://www.epest.gr)
- [www.ypeka.gr](http://www.ypeka.gr)
- [www.eepf.gr](http://www.eepf.gr)
- [www.yen.gr](http://www.yen.gr)
- [www.mintour.gov.gr](http://www.mintour.gov.gr)
- [www.greek-marinas.gr](http://www.greek-marinas.gr)
- [www.sitesap.gr](http://www.sitesap.gr)