

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

«ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΜΑΡΙΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΔΙΑΔΑΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ»

Γαζανάκης Ζαχαρίας

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

23/06/2015

Δήλωση Αυθεντικότητας / Ζητήματα Copyright

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη 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 πιθανόν συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (επιβλέπον)
- Βαλμά Ερασμία
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρακάτω διπλωματική εργασία έχει ως στόχο την καλύτερη δυνατή παρουσίαση και περιγραφή των μαρίνων της χώρας μας και μέσω της σύγκρισης τους με μεγάλες μαρίνες του εξωτερικού θα επικεντρωθούμε στα προβλήματα και στις δυναμικές που έχουν. Σκοπός του συγγραφέα μέσω της παρούσας διπλωματικής είναι να προσπαθήσει να βρει δοκιμασμένες λύσεις που έχουν εφαρμοστεί με επιτυχία σε άλλες μαρίνες στην Ευρώπη, και πως αυτές θα μπορούσαν να υιοθετηθούν στη χώρα μας.

Ιδιαίτερη αναφορά θα ήθελα να κάνω στην Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή και να ευχαριστήσω προσωπικά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Θεόδωρο Πελαγίδη. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω την Γενική Γραμματεία Τουριστικών Υποδομών και Επενδύσεων του Υπουργείου Τουρισμού για την πολύτιμη βοήθεια της και την άμεση ανταπόκριση σε οτιδήποτε ζητήθηκε από υλικό σχετικό με τις μαρίνες, τα αγκυροβόλια και τους τουριστικούς λιμένες της Ελλάδος, χωρίς την συνδρομή της οποίας, η σύνταξη της παρούσας εργασίας θα ήταν εξαιρετικά δύσκολη.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Η παρακάτω διπλωματική εργασία, με τίτλο «Κατασκευή και υπηρεσίες μαρίνων στην Ελλάδα, Διδάγματα από ευρωπαϊκές περιπτώσεις» έχει σαν στόχο την έρευνα για την καλύτερη δυνατή απεικόνιση των ελληνικών μαρίνων σε σχέση με τις υπηρεσίες που προφέρουν και το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς. Θα γίνει σύγκριση με μεγάλες μαρίνες της Ευρώπης και θα προσπαθήσουμε να προτείνουμε κάποιες λύσεις για την καλύτερη οργάνωση και εκμετάλλευση τους. Στο πρώτο κεφάλαιο θα δούμε ονομαστικά όλες τις μαρίνες, περιγράφοντας κάποια βασικά στοιχεία ως προς τον αριθμό σκαφών που εξυπηρετούν, τις βασικές υπηρεσίες και το ιδιοκτησιακό καθεστώς τους. Στο δεύτερο κεφάλαιο, θα ακολουθήσει η παρουσίαση των σημαντικότερων μαρίνων χωρών όπως η Τουρκία, η Ιταλία, η Κροατία, η Ισπανία και η Γαλλία, τις οποίες θα συγκρίνουμε με αυτές της χώρας μας. Στο τρίτο κεφάλαιο, θα ακολουθήσει η ανάλυση του φορολογικού συστήματος για τα τουριστικά σκάφη αναψυχής, τις εταιρείες που τα εκμεταλλεύονται, καθώς και η περιγραφή των όρων και προϋποθέσεων εκμετάλλευσης τους, σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Τέλος, θα προταθούν συγκεκριμένες λύσεις για τη βελτίωση των υπηρεσιών και των υποδομών των ελληνικών μαρίνων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ

With the present master thesis, titled “Construction and facilities of Greek marines, Lessons from the European cases” we intend to make a research of the best depiction of Greek marinas and compare them to the European ones. We will also attempt to suggest some solutions for their best organization and management. In the first chapter, we will see by name all the Greek marinas, describe some of their basic elements, like the number of their berths, basic services offered and their ownership. In the second chapter, we will present the most important marines of countries like Turkey, Italy, Croatia, Spain and France in order to compare all these countries to Greece. In the third chapter, we will analyze the taxation system for yachts and yacht companies and also the terms and conditions to charter a yacht according to Greek legislation. At the end we will propose specific solutions for the improvement of the Greek marine facilities.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο μελέτης της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελεί η παρουσίαση και περιγραφή ελληνικών μαρίνων, με σκοπό τη σύγκριση τους με τις ευρωπαϊκές και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων για την βελτίωση των μαρίνων της χώρας μας.

Στόχος αυτής της εργασίας αποτελεί η απάντηση βασικών ερωτημάτων, όπως πώς μπορεί να βοηθηθεί η χώρα μας από το πετυχημένο μοντέλο της Γαλλίας και Κροατίας και ποιοι οι τρόποι εφαρμογής των ευρωπαϊκών προτύπων στην ελληνική πραγματικότητα. Πώς μπορεί η ανάπτυξη του κλάδου των μαρίνων και του yachting να συμβάλει στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας; Ποιες επιπλέον πρωτοβουλίες και δράσεις πρέπει να ληφθούν από το Κράτος για την περαιτέρω ανάπτυξη και αναβάθμιση των μαρίνων της χώρας; Και τέλος, είναι πετυχημένο το παρόν διοικητικό μοντέλο διαχείρισης των μαρίνων ή θα πρέπει να γίνουν περισσότερες ιδιωτικοποιήσεις;

Αναλυτικότερα, η διπλωματική αυτή στοχεύει στην παρουσίαση όλων των καταγεγραμμένων μαρίνων, αγκυροβολίων, καταφύγιων και ξενοδοχειακών λιμένων που λειτουργούν στη χώρα μας. Ταυτόχρονα, θα παρουσιάσουμε σημαντικές πληροφορίες και χαρακτηριστικά για τις σπουδαιότερες μαρίνες της χώρας. Τέτοιες πληροφορίες αποτελούν κάποια τεχνικά στοιχεία, όπως οι θέσεις ελλιμενισμού, το βύθισμα και το πλάτος των τουριστικών σκαφών που μπορούν να φιλοξενήσουν. Επίσης, θα γίνει λόγος σχετικά με την τοποθεσία μιας μαρίνας και τις υπηρεσίες που προσφέρει, όπως τον εφοδιασμό σε καύσιμα και νερό, την παροχή ρεύματος, τις υπηρεσίες security, τις εργασίες συντήρησης και επισκευής. Ακόμα, θα ερευνήσουμε το ιδιοκτησιακό καθεστώς, δηλαδή κατά πόσο μια μαρίνα ανήκει σε ιδιώτη ή αν διαχειριστής είναι φορέας του δημοσίου και στη συνέχεια θα μάθουμε τις σημαντικότερες εταιρείες διαχείρισης μαρίνων. Τέλος, θα γίνει λόγος για πρόσθετες δραστηριότητες που τυχόν προσφέρει μια μαρίνα καθώς και πως ο επισκέπτης μπορεί να περάσει ευχάριστα το χρόνο του σε αυτές. Για παράδειγμα, θα εξετάσουμε τη ύπαρξη ξενοδοχείων, καταστημάτων, εστιατορίων, μπαρ ή καφέ σε κοντινή απόσταση. Όλα αυτά θα παρουσιαστούν στο πρώτο κεφάλαιο, έχοντας σαν στόχο τη δημιουργία της καλύτερης δυνατής εικόνας σχετικά με τις ελληνικές μαρίνες, έτσι ώστε στη συνέχεια να μπορούμε να κάνουμε τις καλύτερες δυνατές συγκρίσεις με τις μαρίνες του εξωτερικού, οι οποίες θα παρουσιαστούν στο δεύτερο κεφάλαιο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, θα γίνει περιγραφή των σημαντικότερων ευρωπαϊκών μαρίνων. Για το σκοπό αυτόν επιλέξαμε πέντε Μεσογειακές χώρες, την Τουρκία, Κροατία, Ιταλία, Γαλλία και Ισπανία, για το λόγο ότι οι συγκεκριμένες χώρες παρουσιάζουν αρκετά κοινά στοιχεία με την Ελλάδα, γεγονός που βοηθάει την ανάλυσή μας και τη σύγκριση μεταξύ τους. Επίσης, το γεγονός ότι οι χώρες αυτές είναι ανταγωνιστικές προς τη χώρα μας, μας ενδιαφέρει το πως θα κερδίσουμε μεγαλύτερο κομμάτι της πίτας στην αγορά των τουριστικών σκαφών αναψυχής. Στο κεφάλαιο αυτό θα αναφέρουμε τις σημαντικότερες μαρίνες ανά χώρα, την τοποθεσία

τους και τις θέσεις ελλειμνισμού. Θα ασχοληθούμε περισσότερο με τις μεγαλύτερες από αυτές, αναφέροντας πρόσθετα στοιχεία για τις υπηρεσίες που προσφέρουν για να μπορέσουμε να τις συγκρίνουμε με τις ελληνικές, περιγράφοντας επίσης και το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς. Στο τέλος, θα αναφέρουμε για δύο από αυτές τις χώρες, τη Γαλλία και την Κροατία και τη σημασία των μαρίνων τους στον τομέα της οικονομίας. Η επιλογή των δύο αυτών χωρών στηρίχθηκε στο γεγονός, ότι όσον αφορά τη Γαλλία, αποτελεί τη χώρα που έχει αναπτυχθεί περισσότερο από κάθε άλλη στην Ευρώπη στον τομέα των μαρίνων και των τουριστικών σκαφών αναψυχής, και όσον αφορά την Κροατία, αποτελεί τη χώρα με τα περισσότερα κοινά στοιχεία με τη δική μας, όχι τόσο ως προς τον πληθυσμό ή το Α.Ε.Π., αλλά περισσότερο όσον αφορά τη μορφολογία του εδάφους με τα εκατοντάδες νησιά, την μακρά ακτογραμμή αλλά και την έντονη εποχικότητα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Στο τρίτο κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με τη παρουσίαση του καθεστώτος φορολογίας των σκαφών αναψυχής, ιδιωτικών και επαγγελματικών, ανάλογα με το μήκος τους. Στη συνέχεια θα δούμε ποιοι είναι οι όροι και οι προϋποθέσεις εκμετάλλευσης τουριστικών σκαφών αναψυχής σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία. Ακόμα, θα περιγράψουμε τους κανόνες που θα πρέπει να τηρούνται κατά τη ναύλωση και εκναύλωση των σκαφών αναψυχής. Επίσης, θα δούμε τι ισχύει για τον παροπλισμό και την κατάσχεση των σκαφών αναψυχής, τα ναυλοσύμφωνα και την στελέχωσή τους. Τέλος, θα παρουσιάσουμε πως συστήνεται και λειτουργεί μια Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α), τι πρέπει να περιέχει το καταστατικό της, αλλά και πως φορολογείται.

Στην τέταρτη και τελευταία ενότητα, θα προσπαθήσουμε να εξάγουμε κάποια χρήσιμα συμπεράσματα από την ανάλυση που προηγήθηκε σε όλα τα παραπάνω κεφάλαια, να απαντήσουμε στα βασικά ερωτήματα που θέσαμε παραπάνω και θα προτείνουμε κάποιες προτάσεις σχετικά με τη βελτίωση των υποδομών και προσφερόμενων υπηρεσιών των ελληνικών μαρίνων με βάση τα διδάγματα που λάβαμε από τις μεγάλες ευρωπαϊκές μαρίνες.

Πριν προχωρήσουμε στο επόμενο κεφάλαιο, όπου θα γίνει η παρουσίαση των μεγαλύτερων μαρίνων της χώρας, οφείλουμε να αναφερθούμε στις σημαντικότερες πηγές βιβλιογραφίας όπου χωρίς αυτές δεν θα μπορούσε να ολοκληρωθεί η παρούσα εργασία. Αρχικά, χρήσιμα στοιχεία και συμπεράσματα που συνέβαλαν σε μεγάλο βαθμό στην εκπόνηση της παρούσας εργασίας εξάγονται από την μελέτη έρευνας με τον τίτλο «Ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στο θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία», η οποία ανατέθηκε από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος στο Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Η έρευνα ολοκληρώθηκε το 2012 με υπεύθυνο καθηγητή τον Κωνσταντίνο Γκιζιάκη και μέλη τους, Αναστασία Χριστοδούλου, Γεωργία Παπαδοπούλου, Αθανάσιο Καρρά και Κωνσταντίνο Μπάρδη. Από την παραπάνω έρευνα λαμβάνουμε χρήσιμα στοιχεία για την συμβολή των σκαφών αναψυχής σε άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας σε ξηρά και θάλασσα. Επίσης μια άλλη διπλωματική εργασία από όπου εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με την βιώσιμη λειτουργία και την εκμετάλλευση μια

μαρίνας, την κατασκευή και χωροθέτησή της είναι η εργασία του φοιτητή του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Ιωάννη Παπακώστα με τίτλο «Διοίκηση και διαχείριση τεχνικών έργων». Επίσης θα χρησιμοποιήσουμε στοιχεία του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος σχετικά με τον αριθμό των εν λειτουργία και υπό κατασκευή μαρίνων, αλλά και δηλώσεις του προέδρου Γιώργου Γράτσου σχετικά με την κατάσταση των ελληνικών μαρίνων και τους τρόπους αναβάθμισης. Τέλος πολύτιμα στοιχεία με τον πλήρη κατάλογο των μαρίνων, αγκυροβολίων, καταφυγίων και τουριστικών λιμένων λαμβάνουμε Υπουργείο Τουρισμού και την Γενική Γραμματεία Τουριστικών Υποδομών και Επενδύσεων, ενώ πολλές τεχνικές προδιαγραφές και μαρίνες υπό ιδιωτικοποίηση βρίσκουμε από τον κατάλογο του ΤΑΠΠΕΔ. Οι παραπάνω πηγές αποτελούν τον βασικό κορμό αυτής της διπλωματικής εργασίας ενώ αναλυτικότερα υπάρχει πλήρης παρουσίαση υπάρχει στο τέλος της εργασίας στο κεφάλαιο «Βιβλιογραφία».

1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

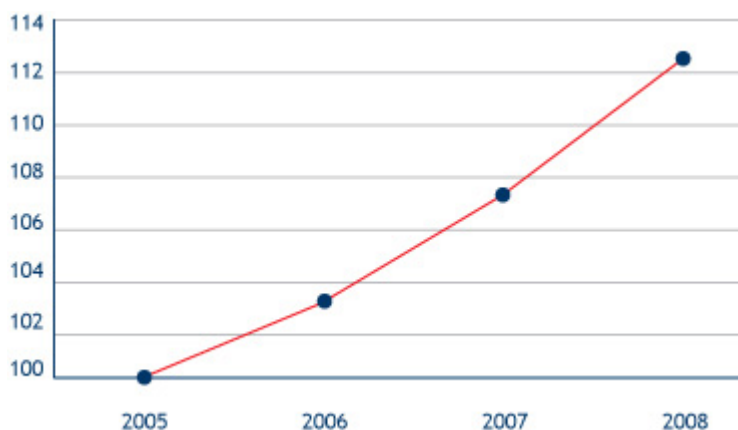
1.1. ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει παρουσίαση ανά γεωγραφική περιοχή των μαρίνων, καταφυγίων, αγκυροβολίων και ξενοδοχειακών λιμένων που λειτουργούν αυτή τη στιγμή την Ελλάδα. Θα παρουσιάσουμε τις υπηρεσίες που προσφέρει κάθε μαρίνα, θα εξετάσουμε το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς με βάση την εταιρεία που έχει την ευθύνη διαχείρισης και επίσης θα δούμε την σύνδεση των μαρίνων με τα δίκτυα της περιοχής (απόσταση από λιμάνια, αεροδρόμια, στάσεις λεωφόρων και μετρό).

Ξεκινώντας την ανάλυσή μας θα παρουσιάσουμε ονομαστικά όλες τις μαρίνες – καταφύγια – αγκυροβόλια – ξενοδοχειακούς λιμένες στον Ελλαδικό χώρο και στη συνέχεια θα παρουσιάσουμε με περισσότερες λεπτομέρειες τις σημαντικότερες εξ αυτών. Σύμφωνα με το Υπουργείο Τουρισμού και την Γενική Γραμματεία Τουριστικών Υποδομών και Επενδύσεων από όπου συλλέξαμε τα στοιχεία, αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα λειτουργούν 58 μαρίνες, 61 καταφύγια, 22 αγκυροβόλια και 11 ξενοδοχειακοί λιμένες. Στους πίνακες του παραρτήματος θα γίνει ονομαστική παρουσίαση περιγράφοντας την περιφέρεια, τον χώρο που βρίσκονται και το ΦΕΚ χωροθέτησης, ενώ στη συνέχεια θα αναφερθούμε με περισσότερες λεπτομέρειες αναλύοντας το ιδιοκτησιακό καθεστώς, τις εταιρείες διαχείρισης αλλά και τα τεχνικά χαρακτηριστικά για τις μεγαλύτερες και σημαντικότερες μαρίνες. Στο Παράρτημα παρουσιάζεται συγκεντρωτικός ονομαστικός πίνακας, με το σύνολο των μαρίνων, καταφυγίων και αγκυροβολίων και ξενοδοχειακών λιμένων, χωρισμένες ανά περιοχή, ενώ παρακάτω θα δούμε τις σημαντικότερες εξ αυτών περιγράφοντας τα σημαντικότερα στοιχεία ως προς τη χωρητικότητα, τις προσφερόμενες υπηρεσίες και το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς.

Προτού όμως προχωρήσουμε στην παρουσίαση, ας δούμε κάποια ενδιαφέροντα στοιχεία σχετικά με τις ελληνικές μαρίνες. Το έτος 2008 ο κλάδος των τουριστικών λιμένων έφτασε σε αξία τα 30 εκατομμύρια ευρώ, σημειώνοντας σταθερή ετήσια αύξηση 4% (*ICAP, Market estimation*)¹. Βέβαια, ο αριθμός αυτός μόνο ικανοποιητικός δεν είναι δεδομένης της γεωγραφικής θέσης της χώρας μας, τον μεγάλο αριθμό νησιών με τα πολλά χιλιόμετρα ακτογραμμής, αλλά και τον υψηλό αριθμό τουριστών.

¹ <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36§orID=44&la=2>



Αυτή τη στιγμή στη Ελλάδα υπάρχουν 28 σημαντικές εν λειτουργία μαρίνες που φιλοξενούν σκάφη αναψυχής, από τις οποίες οι 8 βρίσκονται στην Αττική, 3 στην Βόρεια Ελλάδα, 8 σε Δυτική Ελλάδα και Πελοπόννησο και 6 στα νησιά του Αιγαίου, ενώ υπάρχουν και άλλες μαρίνες που βρίσκονται υπό κατασκευή. Πολλές από τις μαρίνες χρήζουν ανακατασκευής και αναβάθμισης για να μπορέσουν να ανταποκριθούν τόσο στον έντονο ανταγωνισμό που αντιμετωπίζουν από άλλες μαρίνες γειτονικών χωρών (Τουρκία, Κροατία) που πληρούν υψηλότερες προδιαγραφές, αλλά και στον αυξανόμενο αριθμό ιστιοπλοϊκών σκαφών και πολυτελών θαλαμηγών. Η χώρα μας θα πρέπει χωρίς χρονοτριβή να προχωρήσει στην αναβάθμιση των υπαρχουσών μαρίνων και στην δημιουργία νέων, κάποιες από τις οποίες μάλιστα παρουσιάζουν εξαιρετικές επενδυτικές ευκαιρίες και συνεργασίες, είτε μεταξύ ιδιωτών, είτε μεταξύ ιδιωτών και δημοσίου τομέα (ΣΔΙΤ). Αυτή τη στιγμή υπάρχει ένα ευνοϊκό περιβάλλον στη χώρα μας για τη δημιουργία επενδύσεων στον τομέα της ανάπτυξης μαρίνων καθώς και με την αύξηση του τουρισμού τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια όλο και αυξανόμενη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού. Ακόμα, η σημαντική έλλειψη μαρίνων αλλά και η χαμηλή ποιότητα από πλευράς προσφερόμενων υπηρεσιών σε μεγάλα τουριστικά κέντρα δίνει κίνητρο τόσο για δημιουργία ιδιωτικών επενδύσεων, αλλά και επενδύσεων μέσω ΣΔΙΤ. Επίσης η ακτογραμμή της Ελλάδας και τα πολλά νησιά σε μικρές αποστάσεις ευνοούν την ανάπτυξη του κλάδου των σκαφών αναψυχής μέσω ασφαλών ταξιδιών σε ελκυστικούς προορισμούς. Τέλος το τουριστικό «brand name» της Ελλάδας ως ένας από τους κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς παγκοσμίως, ευνοεί τον κλάδο των τουριστικών σκαφών αναψυχής και την αναβάθμιση και αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού (ICAP, *Market estimations*)².

Οι περισσότερες μαρίνες που θα περιγράψουμε στη συνέχεια, εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού των σκαφών αναψυχής, παρέχουν μια πληθώρα άλλων υπηρεσιών. Τέτοιες υπηρεσίες είναι θέσεις για διαχείριση σκαφών, άθληση και αναψυχή, ξενοδοχεία, καταστήματα, χώρους εστίασης, μηχανουργεία, χώροι για επισκευές σκαφών, τελωνείο, λιμεναρχείο, γραφείο πληροφοριών, ΑΤΜ τραπεζών, χώρους στάθμευσης και στάσεις μέσων μεταφοράς.

² <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36§orID=44&la=2>

Εκτός από τις μαρίνες οι οποίες σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία πρέπει να πληρούν κάποιες προϋποθέσεις, επιπλέον υπάρχουν θαλάσσιοι χώροι για τον ελλιμενισμό σκαφών, οι οποίοι χαρακτηρίζονται αγκυροβόλια και καταφύγια. Μπορεί να μην διαθέτουν τις υπηρεσίες και την οργάνωση των μαρίνων παρόλα αυτά έχουν κατασκευαστεί διαμορφωμένοι προβλήτες με κυματοθραύστες ώστε να μπορούν να φιλοξενηθούν τουριστικά σκάφη με ασφάλεια.

Παρακάτω θα προχωρήσουμε στην παρουσίαση των σημαντικότερων μαρίνων της χώρας ανά γεωγραφική περιοχή ξεκινώντας από αυτές της Αττικής, στη συνέχεια θα δούμε τις μαρίνες της Βόρειας Ελλάδας έπειτα της Δυτικής Ελλάδας και τέλος τις μαρίνες του Αιγαίου. Επίσης παρακάτω θα αναφερθούμε και στις μαρίνες οι οποίες βρίσκονται σε στάδιο κατασκευής. Περισσότερα στοιχεία σχετικά με τις μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια και τουριστικούς λιμένες μπορεί να βρει ο αναγνώστης στο Παράρτημα.

➤ **ΑΤΤΙΚΗ**

• **ΜΑΡΙΝΑ ΖΕΑΣ**

Η μαρίνα Ζέας με 670 θέσεις ελλιμενισμού είναι μια από τις πιο σύγχρονες και πλήρως εξοπλισμένες μαρίνες, (Πηγή: *EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος*). Αποτελείται από 2 λιμένες, έναν εσωτερικό γνωστό και ως μαρίνα Ζέας και από έναν εξωτερικό γνωστό ως Φρεατίδα. Η μαρίνα προσφέρει για τα φιλοξενούμενα σκάφη όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες για την ομαλή παρουσία τους όπως: ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, παροχή καυσίμων, μετεωρολογικά δελτία, αποδυτήρια με τουαλέτες και ντους, θέσεις παρκινγκ, η μαρίνα φυλάσσεται από ιδιωτική εταιρεία security, υπάρχει γραφείο λιμενικού σώματος, αλλά και ATM τραπεζών. Εκτός αυτών, γύρω από το λιμάνι έχει δημιουργηθεί ένα μικρό cluster με μαγαζιά, super markets, γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων και σκαφών, καταστήματα εξοπλισμού σκαφών, εστιατόρια και bar, προσφέροντας όλες τις ανέσεις σε αυτούς που θέλουν να επισκεφθούν τον λιμένα, περνώντας ευχάριστα τον ελεύθερο χρόνο τους. Η μαρίνα μπορεί να φιλοξενήσει σκάφη μήκους έως 100 μέτρα με μέγιστο βύθισμα τα 9 μέτρα. Οι επισκέπτες μπορούν να έχουν εύκολη πρόσβαση στην πόλη του Πειραιά, αφού η μαρίνα βρίσκεται σε ένα από τα κεντρικότερα σημεία της πόλης, ενώ δυσκολότερη κρίνεται η μετακίνηση προς την πρωτεύουσα Αθήνα, λόγω της αυξημένης κίνησης στους δρόμους του Πειραιά. Πάντως, μέχρι το 2017 αναμένεται να λειτουργήσει η νέα στάση του μετρό που βρίσκεται αρκετά κοντά στη μαρίνα. Αν και στην μαρίνα δεν υπάρχει συγκεκριμένη περιοχή εναπόθεσης σκαφών, παρόλα αυτά υπάρχει εξειδικευμένο προσωπικό τεχνικών, μηχανικών και ηλεκτρολόγων για

μικροεπισκευές. Ως προς τη διαχείριση της μαρίνας το 51% των μετοχών της μαρίνας ανήκει στην τουρκική εταιρεία D-Marina θυγατρική του ομίλου Dogus. Μειοψηφικό πακέτο μετοχών έχει επίσης η ελληνική εταιρεία MedMarinas η οποία ανήκει στον όμιλο Κυριακούλη³.

- **MAPINA ΦΑΛΗΡΟΥ**

Η μαρίνα Φαλήρου ιδρύθηκε το 2004 για να φιλοξενήσει τα πολυτελή σκάφη για τους επισκέπτες των Ολυμπιακών Αγώνων. Έχει τη δυνατότητα να φιλοξενήσει ακόμα και τα μεγαλύτερα σκάφη και θαλαμηγούς, όπως επίσης και mega yachts μήκους έως 130 μέτρα με μέγιστο βύθισμα τα 6 μέτρα, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Μπορεί να είναι αρκετά μικρότερη σε θέσεις ελλιμενισμού (130), παρόλα αυτά διαθέτει φύλαξη και προσωπικό ασφαλείας όλο το 24ωρο, λόγω του μεγέθους και της αίγλης των σκαφών που φιλοξενούνται. Παρέχεται τηλεφωνική σύνδεση και γραμμή ίντερνετ, συλλογή λυμάτων, πυροσβεστικές αντλίες. Επίσης, παρέχεται πόσιμο νερό, ρεύμα, λουτρά και τουαλέτες, παρκινγκ αυτοκινήτων, αποθηκευτικοί χώροι και εφοδιασμός καυσίμων. Για την ευκολότερη μετακίνηση των επισκεπτών η μαρίνα διαθέτει υπηρεσίες μίσθωσης αυτοκινήτων και λιμουζίνων ενώ υπάρχει και ελικοδρόμιο. Μεγάλο πλεονέκτημα η εύκολη πρόσβαση τόσο στον Πειραιά αφού απέχει μόλις 5 χιλιόμετρα, όσο και προς τα νότια προάστια και την Αθήνα (9 χιλιόμετρα). Είναι πολύ κοντά στην γραμμή 1 του μετρό, ενώ οι ιδιοκτήτες των σκαφών μπορούν να εξυπηρετηθούν τόσο από το τραμ όσο και από τα αστικά λεωφορεία οι στάσεις των οποίων απέχουν μόλις 400 μέτρα. Η μαρίνα είναι ιδιωτική, την ευθύνη διαχείρισης της έχει η εταιρεία Μαρίνα Αθηνών Α.Ε. που αποτελεί ιδιοκτησία των εταιρειών J&P ΑΒΑΞ Α.Ε., ΒΙΟΤΕΡ Α.Ε. και ΒΕΡΝΙΚΟΣ ΚΟΤΕΡΑ Α.Ε⁴.

- **MAPINA ΦΛΟΙΣΒΟΥ**

Από τις πιο σύγχρονες μαρίνες και μάλιστα η πρώτη στην Ελλάδα που πήρε πιστοποίηση ISO από την Lloyd's Register Group, είναι η μαρίνα Φλοίσβου στην περιοχή του Παλαιού Φαλήρου. Σχεδιασμένη για να φιλοξενεί πολυτελή σκάφη με μέγιστο μήκος τα 70 μέτρα, διαθέτει 303 θέσεις ελλιμενισμού, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Μετά από διεθνή διαγωνισμό, ο όμιλος Lamda προχώρησε στο σχεδιασμό και την ανακατασκευή της μαρίνας. Πλέον η μαρίνα είναι μια από τις πιο σύγχρονες στη Μεσόγειο και πληροί όλα τα διεθνή πρότυπα. Εντός της μαρίνας φιλοξενούνται πολυτελείς θαλαμηγοί, ενώ δίπλα στη μαρίνα έχει κατασκευαστεί εμπορικό κέντρο έκτασης 3.800 τετραγωνικών μέτρων που προσφέρει στους επισκέπτες πληθώρα επιλογών, με καταστήματα εστίασης και ψυχαγωγίας (ICAP, Market estimations)⁵. Οι

³ <http://www.medmarinas.com/homepage.asp?ITMID=2>

⁴ <http://www.athens-marina.com>

⁵ <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36§orID=44&la=2>

υπηρεσίες που προσφέρει η μαρίνα είναι εφάμιλλες μεγάλων ευρωπαϊκών. Παρέχεται βοήθεια κατά την πρόσδεση του σκάφους, ηλεκτρικό ρεύμα, πόσιμο νερό, τηλέφωνο και ίντερνετ, παροχή καυσίμου, υπάρχει τελωνιακό και λιμενικό γραφείο, πεδίο προσγείωσης ελικοπτέρου. Επίσης υπάρχουν χώροι παρκινγκ για τους επισκέπτες, γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτου, υπηρεσίες security αλλά και πυρασφάλειες. Ακόμη υπάρχει κατάλληλα εξειδικευμένο τεχνικό προσωπικό σε περίπτωση βλάβης εξοπλισμού των σκαφών. Εντός της μαρίνας υπάρχουν εμπορικά κέντρα, καφετέριες, τουαλέτες, ΑΤΜ όπως και χώροι αναψυχής, παρέχοντας όλες τις ανέσεις στους ιδιοκτήτες των σκαφών. Βρίσκεται πολύ κοντά στην λεωφόρο Συγγρού, δίνοντας της εύκολη πρόσβαση προς το κέντρο της Αθήνας, μόλις 6 χιλιόμετρα, ενώ πολύ κοντά βρίσκονται στάσεις του Τραμ και των λεωφορείων. Η μαρίνα είναι ιδιωτική η διαχείριση της οποίας γίνεται κατά 50% από την εταιρεία Lamda TechnOL Flisvos Marina S.A. του ομίλου Λάτση και κατά 50% από την τουρκική D-Marine του ομίλου Dogus⁶.

- ***MAPINA ALIMOY***

Μια από τις μεγαλύτερες ως προς τις θέσεις ελλιμενισμού (1080) μαρίνες είναι η μαρίνα Αλίμου. Σχεδιασμένη να φιλοξενεί μεσαίου μεγέθους σκάφη, έως 40 μέτρα μήκος και μέγιστο βύθισμα τα 6,5 μέτρα, η μαρίνα αυτή βρίσκεται στα νότια προάστια της Αθήνας και σε αρκετά κοντινή απόσταση τόσο από το κέντρο όσο και από το λιμάνι και το αεροδρόμιο (*Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος*). Η μαρίνα βρίσκεται 15 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας, 8 χιλιόμετρα από το λιμάνι του Πειραιά και 30 χιλιόμετρα από το αεροδρόμιο. Οι μετακινήσεις διευκολύνονται από τις στάσεις του Τραμ και των λεωφορείων. Εδώ και λίγο καιρό μάλιστα λειτουργεί νέος σταθμός μετρό λίγα μέτρα από την μαρίνα. Παρέχονται όλες οι απαραίτητες διευκολύνσεις όπως ηλεκτρικό ρεύμα, παροχή νερού και καυσίμων, εξοπλισμός πρώτων βοηθειών. Ακόμα, στην κοντινή περιοχή υπάρχουν ΑΤΜ τραπεζών, εστιατόρια, καφετέριες και bar, καταστήματα, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, όπως επίσης και οργανωμένη παραλία για την ευχάριστη παραμονή των επισκεπτών της μαρίνας⁷. Η διαχείριση της μαρίνας γίνεται από την Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ Α.Ε.), ενώ έχει παραχωρηθεί στο Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ όπου μέσα στους επόμενους μήνες αναμένεται προσέλκυση ενδιαφέροντος από τους ιδιώτες για αξιοποίηση και παραχώρηση⁸.

- ***MAPINA AGIOY KOΣMA (ALSITY)***

Η μαρίνα του Αγίου Κοσμά φαίνεται να μην έχει αξιοποιηθεί όσο θα έπρεπε, παρόλα αυτά διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις και έχει τη δυνατότητα να

⁶ <http://www.flisvosmarina.com/el-gr>

⁷ <http://www.alimos-marina.gr>

⁸ <http://www.hrdf.com/el/portfolio/small-ports-alimos-hydra-poros-epidavros>

φιλοξενήσει σκάφη μήκους έως 80 μέτρα. Η μαρίνα παρέχει 337 θέσεις ελλιμενισμού, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος) και εξυπηρετείται τόσο από το Τραμ όσο και από τα αστικά λεωφορεία, όπως επίσης έχει εύκολη πρόσβαση προς το κέντρο της Αθήνας (μόλις 15 χιλ.), αλλά και προς το αεροδρόμιο και το λιμάνι μέσω της παραλιακής λεωφόρου. Η διαχείριση της μαρίνας έχει παραχωρηθεί από το ελληνικό δημόσιο στην ιδιωτική εταιρεία ΣΕΙΡΙΟΣ.

- ***MARINA BOULIAGMENHS***

Η μαρίνα της Βουλιαγμένης βρίσκεται στο νότιο άκρο της Αττικής στην ομώνυμη περιοχή. Η συγκεκριμένη μαρίνα έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας 115 σκαφών μήκους έως 50 μέτρων, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Βρίσκεται σε μια από τις ομορφότερες περιοχές της Αττικής, στον κόλπο του Σαρωνικού και περικλείεται από πολυτελή ξενοδοχεία, εστιατόρια, καφετέριες και καταστήματα. Ακόμα στην ευρύτερη περιοχή της μαρίνας μπορεί κάποιος να βρει ATM, εταιρείες ενοικίασεως αυτοκινήτων, φαρμακεία, πλυντήρια και εμπορικά κέντρα. Για την ομαλή και ασφαλή φιλοξενία των σκαφών η μαρίνα διαθέτει φώτα εισόδου διαθέτει φύλαξη security και συνεργάζεται με το λιμενικό. Προσφέρει όλες τις ανέσεις, όπως ηλεκτρικό ρεύμα, παροχή νερού, ανεφοδιασμό καυσίμων, τηλεφωνικές θυρίδες, αλλά και χώρους στάθμευσης. Υπάρχουν στάσεις λεωφορείων αρκετά κοντά και η πρόσβαση στο αεροδρόμιο και το λιμάνι είναι αρκετά εύκολη μέσω της παραλιακής λεωφόρου. Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται 20 χιλιόμετρα από την μαρίνα, ενώ στα 35 χιλιόμετρα απόσταση βρίσκεται το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος και στα 25 χιλιόμετρα το κέντρο της Αθήνας. Για την διαχείριση της μαρίνας έχει συσταθεί εταιρεία τουριστικής ανάπτυξης με την ονομασία Astir Marina.

- ***OLYMPIC MARINE***

Η συγκεκριμένη μαρίνα βρίσκεται στην περιοχή του Σουνίου, σε ένα στρατηγικό σημείο, αφού όχι μόνο απέχει ελάχιστα από το αεροδρόμιο αλλά εξασφαλίζει εύκολη πρόσβαση για τα φιλοξενούμενα σκάφη προς τα νησιά των Κυκλάδων. Θεωρείται μια από τις μεγαλύτερες μαρίνες αφού εξασφαλίζει 680 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μήκους έως 40 μέτρων, αλλά και 700 θέσεις διαχείμασης σκαφών, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Από το 2000 βραβεύεται με τη Γαλάζια Σημαία και έχει πιστοποιηθεί με ISO 9001:2008. Για την ασφαλή παραμονή των σκαφών υπάρχει εταιρεία security που ελέγχει τη μαρίνα όλο το 24ωρο, υπάρχει γραφείο λιμεναρχείου και σταθμός παροχής πρώτων βοηθειών. Η μαρίνα προσφέρει όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες όπως παροχή ρεύματος, νερού, ανεφοδιασμός καυσίμων, περισυλλογή αποβλήτων, παροχή τηλεφώνου και ίντερνετ. Εντός τις μαρίνας υπάρχουν χώροι στάθμευσης, ATM τραπεζών, πλυντήρια ρούχων, τουαλέτες με ντους, εστιατόρια, καφετέριες και mini markets. Ακόμα εντός της μαρίνας υπάρχει ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη που αναλαμβάνει εργασίες

επισκευής και συντήρησης των σκαφών αναψυχής. Ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς η μαρίνα είναι ιδιωτική η διαχείριση της οποίας γίνεται από την εταιρεία OLYMPIC MARINE S.A.

- **MAPINA ΓΛΥΦΑΔΑΣ**

Η μαρίνα Γλυφάδας βρίσκεται στα νότια προάστια της Αθήνας σε μια από τις πιο όμορφες και ακριβές περιοχές. Αποτελείται από 4 διαφορετικούς λιμένες οι οποίοι χωρίζονται μεταξύ τους από αμμώδη παραλία. Είναι μια από τις μεγαλύτερες μαρίνες καθώς μπορεί να φιλοξενήσει 810 σκάφη, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Υπάρχει εύκολη πρόσβαση προς το κέντρο της Αθήνας αλλά και προς το λιμάνι και το αεροδρόμιο μέσω το οδικού δικτύου, και η πρόσβαση διευκολύνεται από τις συγκοινωνίες (λεωφορεία, Τραμ). Οι ιδιοκτήτες των σκαφών μπορούν να έχουν όλες τις ανέσεις, αφού εντός του δήμου της Γλυφάδας υπάρχουν ξενοδοχεία, εστιατόρια και εμπορικά κέντρα. Η μαρίνα είναι δημοτική, η διαχείρισή της γίνεται από το δήμο Γλυφάδας. Η μαρίνα έχει παραχωρηθεί στο Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. όπου αναμένεται μέσα στο επόμενο διάστημα να παραχωρηθεί σε ιδιώτες για αξιοποίηση.

➤ **ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ**

- **MAPINA ΣΑΝΗ**

Η μαρίνα Σάνη βρίσκεται στην Κασσάνδρα Χαλκιδικής σε ένα από τα μεγαλύτερα τουριστικά θέρετρα της περιοχής. Σε πολύ κοντινή απόσταση βρίσκεται και το πεντάστερο ξενοδοχείο SANI RESORT. Η μαρίνα μπορεί να φιλοξενήσει 215 σκάφη μήκους έως 24 μέτρων και βυθίσματος 3 μέτρα, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Οι παροχές που προσφέρει είναι ανεφοδιασμός καυσίμων, δυνατότητα παροχής ηλεκτρικού ρεύματος, πόσιμο νερό, αντλίες πυρόσβεσης και υπηρεσίες φύλαξης security. Εντός της μαρίνας υπάρχει λιμενικό και τελωνειακό γραφείο, ταχυδρομικές θυρίδες, παρκινγκ αυτοκινήτων, γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων, ATM, ιατρείο για πρώτες βοήθειες και υπηρεσίες dry docking. Βραβεύεται κάθε χρόνο με τη γαλάζια σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα καθαρά νερά της, ενώ στη γύρω περιοχή οι φιλοξενούμενοι στη μαρίνα μπορούν να απολαύσουν

πεντακάθαρους παραλίες και κολπίσκους. Η μαρίνα είναι ιδιωτική η διαχείριση της οποίας γίνεται από την εταιρεία ΣΑΝΗ Α.Ε⁹.

- **MAPINA PORTO KARRAS**

Η μαρίνα Porto Karras με τοποθεσία στη Σιθωνία Χαλκιδικής αποτελεί τη μεγαλύτερη ιδιωτική μαρίνα της βορείου Ελλάδας. Σε απόσταση 110 χιλιομέτρων από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης, μπορεί να φιλοξενήσει 315 σκάφη μήκους 55 μέτρων με μέγιστο βύθισμα τα 5,5 μέτρα, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Παρέχει πληθώρα υπηρεσιών και διευκολύνσεων στους ιδιοκτήτες των σκαφών όπως ηλεκτρικό ρεύμα, υδροδότηση σκαφών, παροχή καυσίμων, αντλίες πυρόσβεσης, ντουζιέρες πλυντήρια και συνεργεία επισκευής σκαφών. Στον ευρύτερο χώρο της μαρίνας υπάρχει το ξενοδοχείο PORTO KARRAS GRAND RESORT αλλά και πληθώρα καταστημάτων, εστιατορίων και bar, αλλά και γραφεία ενοικιάσεως αυτοκινήτων. Επίσης εντός του τουριστικού χώρου οι επισκέπτες μπορούν να απολαύσουν και άλλες δραστηριότητες όπως θαλασσοθεραπεία, spa, τένις, golf και άλλες αθλητικές δραστηριότητες. Από περιβαλλοντικής πλευράς τα τελευταία χρόνια βραβεύεται συνεχώς με τη γαλάζια σημαία. Η διαχείριση της μαρίνας γίνεται από την εταιρία PORTO KARRAS A.E¹⁰.

- **MAPINA APETSOY**

Με τοποθεσία το Θερμαϊκό κόλπο στην πόλη της Καλαμαριάς, η μαρίνα Αρετσού είναι η κοντινότερη μαρίνα από την πόλη της Θεσσαλονίκης, με μόλις 5 χιλιόμετρα από το κέντρο. Βρίσκεται πολύ κοντά στο αεροδρόμιο Μακεδονία της Θεσσαλονίκης στα 12 χιλιόμετρα, αλλά και στον κεντρικό λιμένα στα 7 χιλιόμετρα. Σε πολύ κοντινή απόσταση βρίσκονται καταστήματα, καφετέριες, εστιατόρια και ATM. Διαθέτει 242 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη έως 30 μέτρων (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος) και παρέχει αρκετές διευκολύνσεις όπως ηλεκτροδότηση, πόσιμο νερό και τηλεφωνική σύνδεση. Ακόμα η μαρίνα έχει τη δυνατότητα να φροντίσει για μικρής κλίμακας επισκευές πάνω στα σκάφη. Τέλος τα τελευταία χρόνια βραβεύεται με την Γαλάζια Σημαία. Η διαχείριση της μαρίνας γίνεται από την Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ Α.Ε.), ενώ έχει παραχωρηθεί στο Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. και αναμένεται διαγωνισμός για την παραχώρησή της σε ιδιώτες.

⁹ http://www.sani-resort.com/el_GR/sani-marina

¹⁰ <http://www.portocarras.com/marina/overview.html>

➤ ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ

• ΜΑΡΙΝΑ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ

Η μαρίνα Μεσολογγίου είναι μια από τις νεότερες και πιο σύγχρονες μαρίνες στην Ελλάδα, αφού τα έργα κατασκευής ολοκληρώθηκαν το 2011. Προσφέρονται 280 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη έως 80 μέτρα. Ακόμα προσφέρονται και 500 χερσαίες θέσεις αποθήκευσης σκαφών, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Η μαρίνα προσφέρει όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες όπως ηλεκτρικό ρεύμα, παροχή νερού και καυσίμων, συλλογή απορριμμάτων και αποβλήτων, ίντερνετ και τηλέφωνο. Ακόμα εντός της μαρίνας λειτουργεί συνεργείο για εργασίες επισκευής και συντήρησης σκαφών μήκους έως 35 μέτρα. Όσον αφορά τις συνθήκες ασφαλείας, η μαρίνα παρακολουθείται από εταιρεία security αλλά και από κάμερες ασφαλείας. Υπάρχει πυροπροστασία σε όλη τη μαρίνα, όπως και αντλίες νερού. Το νοσοκομείο του Μεσολογγίου είναι σε μικρή απόσταση, σε περίπτωση έκτακτου περιστατικού. Στον ευρύτερο χώρο της μαρίνας οι φιλοξενούμενοι μπορούν να βρουν καφετέριες, εστιατόρια, καταστήματα, σούπερ μάρκετ, καταστήματα με εξοπλισμό σκαφών, wc - ντουζ, πλυντήρια και ATM.

• ΜΑΡΙΝΑ ΓΟΥΒΙΩΝ

Σε απόσταση μόλις 6 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης και 7 από το αεροδρόμιο της Κέρκυρας, η μαρίνα Γουβιών είναι μια από τις μεγαλύτερες, πιο σύγχρονες και καλά οργανωμένες μαρίνες στην Ελλάδα. Διαθέτει 1235 θέσεις ελλιμενισμού με μέγιστο μήκος τα 80 μέτρα και βύθισμα 5,5 μέτρα. Επίσης διαθέτει 560 χερσαίες θέσεις εναπόθεσης σκαφών στην ξηρά, υπάρχει ειδικός χώρος για ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες με τη μαρίνα να αναλαμβάνει εργασίες επισκευής και συντήρησης των σκαφών, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Στον κοντινό χώρο της μαρίνας υπάρχει πληθώρα καταστημάτων, super markets, εστιατορίων, καφέ και bar. Ακόμα οι επισκέπτες μπορούν εντός της μαρίνας να βρουν, χώρους parking, γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων, ATM, τουαλέτες και πλυντήρια. Επίσης για την ψυχαγωγία των επισκεπτών έχουν δημιουργηθεί παιδικές χαρές, πισίνα και γήπεδα για αθλητικές δραστηριότητες. Για τα φιλοξενούμενα σκάφη παρέχονται όλες οι απαραίτητες διευκολύνσεις όπως παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, πόσιμο νερό, τηλέφωνο και ίντερνετ, ανεφοδιασμός καυσίμων και περισυλλογή αποβλήτων. Όσον αφορά την ασφάλεια των επισκεπτών υπάρχει σταθμός πρώτων βοηθειών για περιπτώσεις ατυχημάτων, ενώ η μαρίνα φυλάσσεται όλο το 24ωρο από εταιρεία security. Ως προς τη διαχείριση της μαρίνας το 51% των μετοχών της μαρίνας ανήκει στην τουρκική εταιρεία D-

Marin θυγατρική του ομίλου Dogus. Μειοψηφικό πακέτο μετοχών έχει επίσης η ελληνική εταιρεία MedMarinas η οποία ανήκει στον όμιλο Κυριακούλη¹¹.

- ***MAPINA ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ***

Η μαρίνα Κλεοπάτρα βρίσκεται στο Άκτιο 1,5 χιλιόμετρο από το τοπικό αεροδρόμιο και πολύ κοντά στις πόλεις της Λευκάδας και της Πρέβεζας, παρέχοντας όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες και υποδομές για τους ιδιοκτήτες των σκαφών, όπως παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, νερού, καυσίμων τηλεφώνου και ίντερνετ. Για τους επισκέπτες της μαρίνας υπάρχουν καταστήματα, εστιατόρια, καφέ, bar, wc, ντουζ, mini markets, χώροι αναψυχής αλλά και ενοικιαζόμενα δωμάτια. Η μαρίνα φυλάσσεται όλο το 24ωρο από εταιρεία security. Έχει χωρητικότητα 100 θέσεις ελλιμενισμού έως 45 μέτρα με 5,5 μέτρα βύθισμα. Επίσης, διαθέτει 1000 χειρσαίες θέσεις εναπόθεσης σκαφών κάτι που την καθιστά τη μεγαλύτερη μαρίνα στην Ελλάδα σε αυτόν τον τομέα αναλαμβάνοντας επισκευές σκαφών και εργασίες συντήρησης, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Η μαρίνα είναι ιδιωτική και η εταιρία που την διαχειρίζεται είναι η ΝΑΥΠΗΓΟΠΛΑΣΤΙΚΗ Α.Ε.

- ***MAPINA ΛΕΥΚΑΔΑΣ***

Η μαρίνα της Λευκάδας είναι μια από τις νεώτερες και πιο σύγχρονες μαρίνες στην Ελλάδα, η οποία τέθηκε σε λειτουργία μόλις το 2002 βρίσκεται στην πόλη της Λευκάδας και σε κοντινή απόσταση από το κεντρικό λιμάνι. Η μαρίνα μπορεί να φιλοξενήσει 620 σύγχρονα σκάφη μήκους 45 μέτρων βυθίσματος 3,6 μέτρων. Ακόμα υπάρχει διαθεσιμότητα για 280 χειρσαίες θέσης εναπόθεσης σκαφών, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Οι επισκέπτες μπορούν να περάσουν ευχάριστα τον χρόνο τους στο εμπορικό κέντρο της μαρίνας που προσφέρει πλήθος μαγαζιών, καφέ και εστιατορίων. Για την ευχάριστη παραμονή των επισκεπτών υπάρχει πολυτελές ξενοδοχείο με πισίνα. Η μαρίνα προσφέρει όλες τις απαραίτητες διευκολύνσεις, όπως ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, ανεφοδιασμό καυσίμων και συλλογή αποβλήτων και απορριμμάτων, όπως και σύνδεση τηλεφώνου και ίντερνετ. Ακόμη υπάρχουν wc, ντουζιέρες, πλυντήρια και μεγάλος χώρος parking. Όσον αφορά την ασφάλεια, εταιρεία security έχει αναλάβει τη φύλαξη του χώρου όλο το 24ωρο ο οποίος παρακολουθείται και από κάμερες. Επίσης εντός της μαρίνας υπάρχει ιατρείο σε περίπτωση που υπάρξει ένα έκτακτο γεγονός σε κάποιον επισκέπτη της μαρίνας. Στον ευρύτερο χώρο λειτουργεί ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη προσφέροντας υπηρεσίες dry-docking. Η μαρίνα αναλαμβάνει όλες τις απαραίτητες εργασίες συντήρησης και επισκευής των σκαφών. Ως προς τη διαχείριση της μαρίνας το 51% των μετοχών της μαρίνας ανήκει στην τουρκική εταιρεία D-Marine θυγατρική του ομίλου Dogus.

¹¹ <http://www.medmarinas.com/homepage.asp?ITMID=2>

Μειοψηφικό πακέτο μετοχών έχει επίσης η ελληνική εταιρεία MedMarinas η οποία ανήκει στον όμιλο Κυριακούλη¹².

- **MAPINA ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ**

Η συγκεκριμένη μαρίνα βρίσκεται δίπλα στον κεντρικό λιμένα της Καλαμάτας και πολύ κοντά στο κέντρο της πόλης. Η χωρητικότητα της μαρίνας είναι 250 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη 25 μέτρων και βυθίσματος 5 μέτρα. Επίσης υπάρχει διαθεσιμότητα για 150 χερσαίες θέσεις εναπόθεσης σκαφών, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Στον χώρο της μαρίνας οι επισκέπτες μπορούν να περάσουν ευχάριστα τον χρόνο τους σε κάποιο από τα πολλά καταστήματα, καφέ και εστιατόρια, ενώ για τις ανάγκες μετακίνησης υπάρχουν γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων. Παρέχει όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες και υποδομές για τους ιδιοκτήτες των σκαφών και τους επισκέπτες, όπως πόσιμο νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, ανεφοδιασμό καυσίμων, περισυλλογή απορριμμάτων, τηλεφωνική σύνδεση και ίντερνετ, όπως επίσης συνεχή ενημέρωση σχετικά με τις καιρικές συνθήκες. Στον ευρύτερο χώρο επίσης υπάρχουν wc, ντουζιέρες, πλυντήρια και ΑΤΜ.. Η μαρίνα προσφέρει επίσης υπηρεσίες dry-docking αναλαμβάνοντας την συντήρηση των σκαφών αλλά και τις απαραίτητες επισκευές σε περίπτωση βλάβης. Όσον αφορά την ασφάλεια η μαρίνα ελέγχεται συνεχώς τόσο από προσωπικό ασφαλείας security, όσο και από κάμερες παρακολούθησης. Σε πολύ κοντινή απόσταση από τη μαρίνα βρίσκεται το νοσοκομείο της Καλαμάτας σε περίπτωση που χρειαστεί ιατρική φροντίδα κάποιος επισκέπτης. Ως προς τη διαχείριση της μαρίνας το 51% των μετοχών της μαρίνας ανήκει στην τουρκική εταιρεία D-Marin θυγατρική του ομίλου Dogus. Μειοψηφικό πακέτο μετοχών έχει επίσης η ελληνική εταιρεία MedMarinas η οποία ανήκει στον όμιλο Κυριακούλη¹³.

- **MAPINA ΠΑΤΡΑΣ**

Η μαρίνα της Πάτρας παρέχει 450 θέσεις φιλοξενίας σκαφών μήκους έως 24 μέτρων και βυθίσματος έως 3,5 μέτρων, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Βρίσκεται πολύ κοντά τόσο στο κεντρικό λιμάνι, όσο και στο κέντρο της πόλης, μόλις 2 χιλιόμετρα. Οι επισκέπτες μπορούν να βρουν λίγα μέτρα έξω από τη μαρίνα mini markets, καταστήματα με εξοπλισμό σκαφών, ΑΤΜ, καφέ, bar και εστιατόρια. Η μαρίνα παρέχει διάφορες διευκολύνσεις για την φιλοξενία των σκαφών όπως, πόσιμο νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, ανεφοδιασμό καυσίμων, Wi-Fi internet, περισυλλογή αποβλήτων και σκουπιδιών. Επίσης στο χώρο της μαρίνας υπάρχουν wc, ντουζιέρες, πλυντήρια, γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων και μεγάλος χώρος parking.

¹² <http://www.medmarinas.com/homepage.asp?ITMID=2>.

¹³ <http://www.medmarinas.com/homepage.asp?ITMID=2>

Τέλος ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς, η μαρίνα είναι δημοτική, φορέας διαχείρισής της είναι ο δήμος της Πάτρας¹⁴.

- **MAPINA BOYNAKIOY**

Η μαρίνα Βουνακίου βρίσκεται στο νομό Αιτωλοακαρνανίας και προσφέρει 70 θέσεις ελλιμενισμού (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Θεωρείται μια από τις μικρότερες μαρίνες και βρίσκεται 30 χιλιόμετρα από το αεροδρόμιο του Ακτίου. Η μαρίνα προσφέρει ποικίλες παροχές για τα φιλοξενούμενα σκάφη, όπως παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, πόσιμο νερό, τηλέφωνο και επισκευές σκαφών. Η μαρίνα είναι ιδιωτική και η διαχείριση της γίνεται από τις εταιρείες Σταχτιάρης και Αχείμαστος Α.Ε.

- **MAPINA ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ**

Η μαρίνα του Ξυλόκαστρου με χωρητικότητα 220 θέσεις ελλιμενισμού έως 17 μέτρα και 2 μέτρα βύθισμα (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Αν και δεν είναι από τις πιο μεγάλες και σύγχρονες μαρίνες, παρόλα αυτά παρέχει τις βασικές υπηρεσίες για την ομαλή παραμονή των σκαφών στην μαρίνα. Προσφέρει νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, αλλά και συντήρηση και επισκευή σκαφών. Η μαρίνα είναι δημοτική, με τον δήμο Ξυλοκάστρου να έχει την ευθύνη διαχείρισής.

- **MAPINA MEΘANΩN**

Η μαρίνα των Μεθάνων βρίσκεται στην ανατολική πλευρά της Πελοποννήσου και μπορεί να φιλοξενήσει έως 70 σκάφη με μέγιστο βύθισμα 3 μέτρα (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Αν και δεν είναι από τις μεγάλες μαρίνες, παρόλα αυτά προσφέρει τις βασικές παροχές για τα φιλοξενούμενα σκάφη όπως ηλεκτρικό ρεύμα, πόσιμο νερό, τηλεφωνική σύνδεση, συλλογή αποβλήτων, πυρόσβεση, χώρο στάθμευσης, ενώ η μαρίνα φυλάσσεται από εταιρεία security. Η μαρίνα είναι δημοτική, με τον δήμο Μεθάνων να είναι ο φορέας διαχείρισής.

¹⁴ <http://www.patrasmarina.com/index.php/marina>

➤ ΑΙΓΑΙΟ

• ΜΑΡΙΝΑ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

Η μαρίνα της Μυτιλήνης βρίσκεται πολύ κοντά στην πόλη της Μυτιλήνης και στο νοτιοανατολικό άκρο του νησιού στην τοποθεσία Μακρύς Γιαλός. Έχει δυνατότητα ελλιμενισμού 222 σκαφών μήκους έως 22 μέτρα, ενώ προσφέρει 30 χερσαίες θέσεις εναπόθεσης σκαφών (Πηγή: *EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος*). Η μαρίνα απέχει λιγότερο από 1 χιλιόμετρο από τον κεντρικό λιμένα, ενώ το αεροδρόμιο του νησιού βρίσκεται στα 7 χιλιόμετρα. Εντός της μαρίνας υπάρχει λιμεναρχείο, εμπορικά καταστήματα, χώροι υγιεινής (wc, ντουζιέρες), χώροι στάθμευσης και χώροι περιπάτου και αναψυχής. Επίσης, υπάρχει χερσαίος χώρος ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών με σκοπό τη διαχείμηση τους. Η μαρίνα παρακολουθείται όλο το 24ωρο από ιδιωτική εταιρεία security. Η μαρίνα είναι ιδιωτική και την διαχείριση της έχει αναλάβει η κοινοπραξία των εταιρειών FOLLI FOLLIE & SETUR SERVIS TURISTIK, ελληνικών και τουρκικών συμφερόντων αντίστοιχα.

• ΜΑΡΙΝΑ ΚΩΣ

Η συγκεκριμένη μαρίνα τοποθετείται δίπλα στον κεντρικό λιμένα του νησιού και προσφέρει 250 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη μήκους έως 45 μέτρων και 4 μέτρα βύθισμα. Επίσης προσφέρει 150 χερσαίες θέσεις εναπόθεσης σκαφών (Πηγή: *EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος*). Είναι αρκετά σύγχρονη μαρίνα και προσφέρει αρκετές διευκολύνσεις στους ιδιοκτήτες σκαφών όπως, παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, πόσιμο νερό, τηλεφωνική σύνδεση και δορυφορική τηλεόραση, παροχή καυσίμων, άντληση λυμάτων και συνεχή ενημέρωση για τις καιρικές συνθήκες. Ακόμα, υπάρχει 24ωρη φύλαξη της μαρίνας από ιδιωτική εταιρεία security, ενώ υπάρχουν σύγχρονα συστήματα πυρόσβεσης με αντλίες νερού σε περίπτωση πυρκαγιάς. Η μαρίνα διαθέτει μια αρκετά μεγάλη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, όπου μπορεί να δεχτεί σκάφη για επισκευή, καθαρισμό μηχανών, ξυλουργικές εργασίες, μηχανικές ηλεκτρικές και ηλεκτρονικές λύσεις για επισκευή σκαφών. Οι επισκέπτες εντός της μαρίνας μπορούν να βρουν χώρους υγιεινής (wc, ντουζιέρες), ATM και μεγάλο χώρο parking. Η μαρίνα διοικείται από την εταιρεία ΚΩΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΗ Α.Ε., την ευθύνη διαχείρισης της οποίας έχει ο δήμος της Κω, ενώ τους τελευταίους μήνες παραχωρήθηκε στο Τ.Α.Ι.ΔΕ.Π. και αναμένεται διαγωνισμός για την αξιοποίηση και παραχώρησή της σε ιδιώτες.

- **MAPINA ΣΑΜΟΥ**

Η μαρίνα της Σάμου είναι τοποθετημένη στο νοτιοανατολικό άκρο του νησιού στο χωριό Πυθαγόρειο και σε κοντινή απόσταση από το αεροδρόμιο του νησιού. Με δυνατότητα φιλοξενίας 260 σκαφών μήκους 50 μέτρων και τεσσάρων μέτρων βύθισμα (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος), είναι από τις πιο σύγχρονες μαρίνας του Αιγαίου προσφέροντας όλες τις βασικές διευκολύνσεις για τους ιδιοκτήτες των σκαφών. Επίσης εντός της μαρίνας υπάρχει ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη που μπορεί να φιλοξενήσει 170 σκάφη για συντήρηση και επισκευή των σκαφών και του μηχανολογικού εξοπλισμού τους. Στον ευρύτερο χώρο οι επισκέπτες μπορούν να βρουν καταστήματα, supermarkets, καφέ, εστιατόρια, wc - ντουζιέρες, πλυντήρια, χώρους parking, μαγαζιά με εξοπλισμό σκαφών, χώρους αναψυχής και αθλητικών δραστηριοτήτων όπως και πισίνα. Η μαρίνα προσφέρει όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες όπως παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και νερού, ανεφοδιασμό καυσίμων και περισυλλογή λυμάτων και τηλεφωνική σύνδεση. Σχετικά με την ασφάλεια η μαρίνα παρακολουθείται από εταιρεία security όπως επίσης έχουν τοποθετηθεί κάμερες ασφαλείας στον ευρύτερο χώρο. Ακόμα εντός της μαρίνας υπάρχει σταθμός πρώτων βοηθειών για τα έκτακτα περιστατικά.

- **MAPINA ΛΕΡΟΥ**

Η μαρίνα της Λέρου έχει δυναμικότητα ελλιμενισμού 220 σκαφών μήκους έως 50 μέτρων (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Στο χώρο της μαρίνας υπάρχει η δυνατότητα 500 θέσεων εναπόθεσης σκαφών στην ξηρά, κάτι που την καθιστά μια από τις μεγαλύτερες μαρίνες ως προς την φύλαξη σκαφών στην ξηρά. Ακόμα, προσφέρει τις βασικές υπηρεσίες για τα σκάφη και τους επιβαίνοντες όπως ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, τηλέφωνο και ιντερνετ, παροχή καυσίμων και περισυλλογή λυμάτων, ντούζ, wc, πλυντήρια, υπηρεσία πρόγνωσης καιρού και καταστήματα εξοπλισμού σκαφών. Ακόμα, υπάρχει σταθμός πρώτων βοηθειών και υπηρεσία φύλαξης αποσκευών. Στην ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη της μαρίνας υπάρχει η δυνατότητα συντήρησης και επισκευής των σκαφών και του μηχανολογικού τους εξοπλισμού από εξειδικευμένο προσωπικό, ενώ υπάρχει και η δυνατότητα αγοραπωλησίας σκαφών. Την μαρίνα διαχειρίζεται η εταιρεία Μαρίνα Νήσου Λέρου, Εύρος Ν.Α.Ε.

- **MAPINA ΡΟΔΟΥ**

Η μαρίνα της Ρόδου είναι η μεγαλύτερη μαρίνα στο Αιγαίο με δυναμικότητα ελλιμενισμού 600 σκαφών μήκους έως 60 μέτρων (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Με τοποθεσία λίγα μέτρα από το κέντρο της Ρόδου προσφέρει εύκολη πρόσβαση στην πόλη. Η μαρίνα βρίσκεται δίπλα ακριβώς από τον κεντρικό λιμένα της Ρόδου και μόλις 14 χιλιόμετρα από το αεροδρόμιο. Είναι αρκετά σύγχρονη μαρίνα προσφέροντας ηλεκτρικό ρεύμα,

νερό, τηλεφωνική σύνδεση, ενώ ο χώρος φυλάσσεται από εταιρεία security. Η μαρίνα έχει παραχωρηθεί στο Τ.Α.Ι.ΔΕ.Π. και αναμένεται στους επόμενους μήνες να παραχωρηθεί σε ιδιώτες για αξιοποίηση.

- **MAPINA PORTO GOUVES**

Η μαρίνα Porto Gouves είναι η πρώτη και μοναδική προς το παρόν ιδιωτική μαρίνα στην Κρήτη, η διαχείριση της οποίας γίνεται από το ξενοδοχείο Marina Hotel \$ Bungalows. Βρίσκεται βόρεια του νομού και ανατολικά της πόλης του Ηρακλείου στον τουριστικό οικισμό Γούβες, σε απόσταση 6 χιλιομέτρων του κεντρικού λιμένα της πόλης και 15 χιλιόμετρα από το διεθνές αεροδρόμιο Ν. Καζαντζάκης του Ηρακλείου. Η μαρίνα προσφέρει 72 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών, μήκους 18,5 μέτρα και βύθισμα 3 μέτρα (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Προσφέρει όλες τις βασικές υπηρεσίες, όπως ηλεκτρικό ρεύμα νερό, τηλεφωνική σύνδεση και δορυφορική τηλεόραση για κάθε θέση ελλιμενισμού. Ακόμα, υπάρχει δυνατότητα ανεφοδιασμού καυσίμων και άντλησης λημμάτων και καταλοίπων. Ως προς τις συνθήκες ασφαλείας, η μαρίνα παρακολουθείται όλο το 24ωρα από ιδιωτική εταιρεία security. Εντός της μαρίνας υπάρχει πυροσβεστική φωλιά με αντλίες νερού, όπως και ιατρείο για προσφορά πρώτων βοηθειών. Στον ευρύτερο χώρο της μαρίνας οι επισκέπτες μπορούν να βρουν καφετέριες, μπαρ, εστιατόρια, μίνι μάρκετ, χώρους υγιεινής, χώρους στάθμευσης, γραφεία ενοικιάσεων αυτοκινήτων, καταστήματα ναυτιλιακών ειδών, ΑΤΜ, πλυντήρια, χώρος για είσοδο στο ίντερνετ και υπηρεσίες πρόγνωσης καιρού.

- **MAPINA ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ**

Η μαρίνα του Αγίου Νικολάου βρίσκεται στο νομό Λασιθίου, στο ανατολικό άκρο της Κρήτης. Είναι μια σύγχρονη μαρίνα κατασκευασμένη με βάση τα Ευρωπαϊκά πρότυπα και μπορεί να φιλοξενήσει 225 σκάφη μήκους 50 μέτρων, (Πηγή: EOT, Ένωση Μαρίνων Ελλάδος). Βρίσκεται στο κέντρο της πόλης αλλά και κοντά στο λιμάνι. Προσφέρει εύκολη πρόσβαση για τους επισκέπτες στην πόλη του Αγίου Νικολάου, σε ξενοδοχεία και μαγαζιά. Ακόμα παρέχει κάθε διευκόλυνση όπως ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, τηλέφωνο, ίντερνετ, προμήθεια καυσίμων και περισυλλογή λυμάτων. Η μαρίνα διαθέτει χώρους προσωπικής υγιεινής (wc, ντουζιέρες), πλυντήρια και μεγάλο χώρο στάθμευσης. Όσον αφορά την ασφάλεια της μαρίνας, οι γύρω χώροι φυλάσσονται από εταιρεία security όπως επίσης υπάρχει πυροσβεστικός σταθμός με αντλίες νερού. Ακόμα, υπάρχει η δυνατότητα επισκευής και συντήρησης των σκαφών από εξειδικευμένο προσωπικό. Η μαρίνα είναι δημοτική, με τον δήμο Αγίου Νικολάου να έχει μέχρι στιγμής τη διαχείριση ωστόσο η μαρίνα έχει παραχωρηθεί στο ΤΑΙΔΕΠ με την ιδιωτικοποίηση της να είναι πολύ πιθανή το επόμενο διάστημα.

Αυτή τη στιγμή υπάρχουν αρκετές μαρίνες που βρίσκονται στο στάδιο της κατασκευής, κάποιες από τις οποίες αναμένεται να παραδοθούν το επόμενο διάστημα ενώ κάποιες άλλες κατασκευάζονται με πολύ αργούς ρυθμούς. Όσον αφορά τις τελευταίες, κύριοι λόγοι είναι τόσο οι έλλειψη ρευστότητας, όσο και η μειωμένη προσέλευση σκαφών στις ιδιωτικές μαρίνες λόγω της υψηλής φορολογίας, αλλά και τις καθιέρωσης τεκμηρίων.

ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΘΕΣΕΙΣ
Αχίλη	Σκύρος	150
Αργοστόλι	Αργοστόλι, Κεφαλονιά	190
Χίος	Καστέλο, Χίος	274
Ιτέα	Ιτέα, Φωκίδα	146
Καμένα Βούρλα	Φθιώτιδα	81
Κατάκολο	Κατάκολο, Ηλία	235
Παλαιόχωρα	Παλαιόχωρα, Χανιά	140
Πηδάλι	Πηδάλι, Σύρος	254
Porto Gouves	Γούβες, Ηράκλειο	72
Πρέβεζα	Πρέβεζα	261
Πύλος	Πύλος, Καλαμάτα	-
Θάσος	Λιμενάρια, Θάσος	280
Τούρλος	Τούρλος, Μύκονος	-
Ζάκυνθος	Ζάκυνθος	150

Πηγή: ΕΟΤ¹⁵

- **ΜΑΡΙΝΑ ΑΧΙΛΗ, ΣΚΥΡΟΣ**

Η κατασκευή της μαρίνας έχει παρουσιάσει αρκετά προβλήματα. Ξεκίνησε να κατασκευάζεται από το 1990, χωρίς να έχουν ολοκληρωθεί ακόμα τα έργα κατασκευής. Η μαρίνα έχει ενταχθεί στον κατάλογο για τις υπό παραχώρηση μαρίνες του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. για την εύρεση επενδυτή ο οποίος θα αναλάβει την διαχείριση και λειτουργία της μαρίνας.

- **ΜΑΡΙΝΑ ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ, ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ**

Το μεγαλύτερο κομμάτι της μαρίνας έχει κατασκευαστεί αν και μένουν αρκετά έργα ακόμα για να μπορέσει να φιλοξενήσει μεγάλα πολυτελή σκάφη. Δυστυχώς, η μαρίνα γνωρίζει την εγκατάλειψη, αφού δεν έχει λειτουργήσει ακόμα. Η μαρίνα έχει προστεθεί στον φάκελο του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. γεγονός που προσφέρει ελπίδες ότι θα μπορέσει να αξιοποιηθεί. Πάντως έως τώρα όσοι

¹⁵ Ιανουάριος 2010 δημοσίευση

<http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36§orID=44&la=2>

διαγωνισμοί έγιναν για αξιοποίηση ήταν άκαρποι, ενώ το επόμενο διάστημα αναμένεται νέος διαγωνισμός.

- *MAPINA ΧΙΟΥ, ΚΑΣΤΕΛΟ ΧΙΟΣ*

Η μαρίνα βρίσκεται στο νοτιοανατολικό κομμάτι του νησιού και προς το παρόν έχει μικτή χρήση. Μέσα στον Ιούλιο 2014 έγινε διαγωνισμός για την αξιοποίηση της μαρίνας και αναμένεται ότι θα μπορεί να φιλοξενήσει 274 σκάφη, ενώ βρίσκεται και στον κατάλογο του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. για παραχώρηση και αξιοποίηση από ιδιώτες¹⁶.

- *MAPINA ΙΤΕΑΣ, ΙΤΕΑ ΦΩΚΙΔΑΣ*

Η μαρίνα Ιτέας ξεκίνησε να κατασκευάζεται το 1992 και έπειτα από αρκετά εμπόδια που καθυστέρησαν την κατασκευή της, όπως προσφυγές κατοίκων στο ΣΤΕ, αλλά και κακοτεχνίες, έχει σχεδόν ολοκληρωθεί. Η μαρίνα έχει παραχωρηθεί στο Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. και αναμένεται διαγωνισμός για την αξιοποίηση της.

- *MAPINA ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ, ΦΘΙΩΤΙΔΑ*

Τα έργα αν και έχουν ξεκινήσει από το 2005 με τη μορφή ΣΔΙΤ και τη σύσταση αναπτυξιακή εταιρείας από πλευράς δήμου που έχει και την ευθύνη του έργου, φαίνεται ότι έχουν κολλήσει στη γραφειοκρατία, λόγω ότι την έκταση που απαιτείται την διεκδικούν αρκετοί φορείς.

- *MAPINA ΚΑΤΑΚΟΛΟΥ, ΚΑΤΑΚΟΛΟ ΗΛΙΑΣ*

Η μαρίνα Κατάκολου αποτελεί μια μαρίνα με μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης τόσο λόγω της γεωγραφικής της θέσης, βρίσκεται πολύ κοντά στον αρχαιολογικό χώρο της αρχαίας Ολυμπίας, αλλά και πολύ κοντά στα τουριστικά θέρετρα της περιοχής. Βρίσκεται στον οικισμό Κατάκολο στην δυτική πλευρά του νομού Ηλίας και μπορεί να φιλοξενήσει 140 σκάφη μήκους 25 μέτρων και βυθίσματος 4 μέτρα. Προσφέρει εύκολη πρόσβαση σε super markets, εστιατόρια, καφέ, μαγαζιά ναυτιλιακών ειδών, ΑΤΜ και ακόμα οι επισκέπτες μπορούν να βρουν γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων και μηχανών για τις μετακινήσεις τους. Όσον αφορά τις μετακινήσεις, σε κοντινή απόσταση από τη μαρίνα υπάρχει σταθμός τρένων του ΟΣΕ αλλά και στάσεις αστικών λεωφορείων. Η μαρίνα προσφέρει όλες τις αναγκαίες υπηρεσίες για να ομαλή παραμονή των σκαφών, όπως ηλεκτρικό ρεύμα, παροχή νερού και καυσίμων, συλλογή αποβλήτων και απορριμμάτων από τα σκάφη. Ειδική υπηρεσία σε συνεργασία με το αστεροσκοπείο Κατάκολου ενημερώνει τους φιλοξενούμενους για τις μετεωρολογικές συνθήκες. Εντός της μαρίνας υπάρχει μεγάλος χώρος parking, ενώ σχετικά με την ασφάλεια η μαρίνα

¹⁶ <http://www.hradf.com/el/portfolio/small-ports-chios-pylos>

φυλάσσεται από εταιρεία security. Η μαρίνα είναι δημοτική τη διαχείριση της ασκεί το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κατάκολου, ενώ βρίσκεται και στον κατάλογο του Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. για αξιοποίηση.

- *MARINA ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑΣ, ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ ΧΑΝΙΑ*

Για τη μαρίνα της Παλαιόχωρας δίνονται ήδη κάποια χρήματα για αποκατάσταση ζημιών και συντήρηση υποδομών από το πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων του υπουργείου Ναυτιλίας και το Λιμενικό Ταμείο. Αν και έχουν ολοκληρωθεί οι λειτουργίες παροχής ηλεκτρικού ρεύματος και νερού, εκκρεμεί η ολοκλήρωση της κτιριακής υποδομής και να γίνει γνωστός ο φορέας διαχείρισης της μαρίνας, αν και από το υπουργείο Ναυτιλίας, η μαρίνα Παλαιόχωρας βρίσκεται στον κατάλογο των υπό παραχώρηση μαρίνων σε ιδιώτες.

- *MARINA ΠΙΔΑΛΙΟΥ, ΠΙΔΑΛΙ ΣΥΡΟΣ*

Σύμφωνα με τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής το έργο ξεκίνησε να κατασκευάζεται στα πλαίσια του ΠΕΠ Ν. Αιγαίου την περίοδο 1994-1999 εντασσόμενο στο 2^ο Κ.Π.Σ. με προϋπολογισμό 880.410,86 ευρώ, και στη συνέχεια εντάχθηκε στο 3^ο Κ.Π.Σ. προϋπολογισμού 4.034.584,65. Τα έργα κατασκευής συνεχίζονται όπου εκτός από προβλήτες και κρηπιδώματα, προβλέπεται να κατασκευαστούν υποδομές για την εξυπηρέτηση σκαφών καθώς και απαλλοτριώσεις για επεκτάσεις, περιφράξεις και οδοί προσπέλασης.

- *MARINA ΠΡΕΒΕΖΑΣ, ΠΡΕΒΕΖΑ*

Από το 2006 γίνονται εργασίες επέκτασης και αναβάθμισης της μαρίνας με την κοινοπραξία Τουριστικός Λιμένας Πρέβεζας Α.Ε. να σκοντάφτει στις αντιδράσεις κατοίκων, κοινωνικών ομάδων και τις αντιπολίτευσης του δήμου, που δεν επιθυμούν την παραχώρηση χερσαίων χώρων.

- *MARINA ΠΥΛΟΥ, ΠΥΛΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑ*

Τα έργα κατασκευής της μαρίνας Πύλου συνεχίζονται, ενώ προς το παρόν μπορούν να φιλοξενηθούν 250 σκάφη, χωρίς ωστόσο την παροχή νερού. Η μαρίνα βρίσκεται στην πόλη της Πύλου, στην νοτιοανατολική πλευρά της Πελοποννήσου. Στις 19 Ιουλίου οργανώθηκε διεθνής διαγωνισμός από το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. για την παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης, λειτουργίας, διαχείρισης και εκμετάλλευσης της μαρίνας¹⁷.

¹⁷ <http://www.hradf.com/el/portfolio/small-ports-chios-pylos>

- *MAPINA ΘΑΣΟΥ, ΘΑΣΟΣ*

Η μαρίνα της Θάσου που έχει σχεδιαστεί να έχει 280 θέσεις ελλιμενισμού είναι ακόμα υπό κατασκευή με το έργο να έχει «παγώσει», καθώς η ανάδοχος εταιρεία που έχει αναλάβει το έργο δεν πληρώθηκε, με αποτέλεσμα οι εργασίες να σταματήσουν. Αυτή τη στιγμή η μαρίνα μπορεί να φιλοξενήσει σκάφη, μην μπορώντας όμως να προσφέρει ούτε τις βασικές υπηρεσίες. Διαχειριστής της μαρίνας είναι το Ελληνικό Δημόσιο.

- *MAPINA ΤΟΥΡΛΟΣ, ΤΟΥΡΛΟΣ ΜΥΚΟΝΟΣ*

Η μαρίνα Τούρλος βρίσκεται στη Μύκονο λειτουργεί κανονικά προσφέροντας όλες τις βασικές υπηρεσίες όπως νερό, ρεύμα, παροχή καυσίμων, παρόλα αυτά προορίζεται από το Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. για πολυτελή μαρίνα φιλοξενίας mega yachts και αναμένεται διαγωνισμός παραχώρησης και εκμετάλλευσης της μαρίνας.

- *MAPINA ΖΑΚΥΝΘΟΥ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ*

Είναι ακόμα υπό κατασκευή και παράλληλα έχοντας παραχωρηθεί στο Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. γίνεται προσπάθεια εύρεσης επενδυτή που θα ολοκληρώσει τα έργα της μαρίνας και θα αναλάβει τη διαχείριση και εκμετάλλευση.

- *MAPINA ΕΡΜΙΟΝΗ, ΕΡΜΙΟΝΗ ΦΘΙΩΤΙΔΑ*

Η μαρίνα Ερμιόνη στο νομό Φθιώτιδας είναι ακόμα υπό κατασκευή, αναμένεται να έχει χωρητικότητα 194 σκαφών παρέχοντας όλες τις βασικές υπηρεσίες και θα είναι από τις πιο σύγχρονες.

Για την δημιουργία, την βιώσιμη λειτουργία και την εκμετάλλευση μιας μαρίνας θα πρέπει να υπάρχει σωστή χωροθέτηση κατά την κατασκευή της, ώστε να καθίσταται ομαλή η λειτουργία της μαρίνας και η διασύνδεσή της με τα δίκτυα μεταφορών. Ακόμα, θα πρέπει να εκπληρώνονται μια σειρά από τεχνικές και επιχειρησιακές παραμέτρους όπως τεχνοοικονομική καταλληλότητα, ανταγωνιστικότητα, περιβαλλοντική βιωσιμότητα, ευκολία πρόσβασης και δυνατότητα σύνδεσης με πολλαπλά μέσα μεταφοράς. Επίσης σημαντικό ρόλο κατέχουν οι χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής και η συμβατότητα χρήσεων γης, να υπάρχει κοινωνική αποδοχή του έργου καθώς και σεβασμός στα πολιτιστικά δεδομένα της περιοχής. Τέλος σημαντικό παράγοντα χωροθέτησης μιας μαρίνας αποτελεί η γεινιάσή της με ξενοδοχεία, συνεδριακά κέντρα, αρχαιολογικούς χώρους, χώρους πολιτισμικού ενδιαφέροντος, εγκαταστάσεις αναψυχής, περιοχές εξοχικών κατοικιών, κλπ (Παπακώστας Ι. 2007, «Διοίκηση και διαχείριση τεχνικών έργων»). Όλα τα παραπάνω συνεισφέρουν στην μεγαλύτερη δυνατή αύξηση της ζήτησης μιας μαρίνας και στην προσέλκυση πελατών. Δυστυχώς, σε πολλές περιπτώσεις δεν πληρούνται αυτές οι προϋποθέσεις με αποτέλεσμα πολλές μαρίνες να μην είναι βιώσιμες να υπολειτουργούν, ενώ σε κάποιες άλλες τα έργα κατασκευής έχουν

παγώσει. Δυστυχώς, έχουν κατασκευαστεί μαρίνες, χωρίς να έχει προβληθεί η χερσαία διασύνδεσή τους με τα οδικά, τα σιδηροδρομικά και αεροπορικά δίκτυα, ενώ σε άλλες μαρίνες τα έργα κατασκευής ή επέκτασής τους έχουν κολλήσει στη Δικαιοσύνη, καθώς έχουν κατασκευαστεί είτε σε περιβαλλοντολογικά ευαίσθητες περιοχές είτε παραπλήσια από χώρους με αρχαιολογικό ενδιαφέρον.

1.2. PARKING ΣΚΑΦΩΝ

Εντός των μαρίνων ή σε χώρο κοντά στις μαρίνες, λειτουργούν χώροι φύλαξης για σκάφη τα οποία βρίσκονται σε ακινησία. Έτσι, η διαχειρίστρια εταιρεία της μαρίνας, είτε ανεξάρτητες εταιρείες προσφέρουν χειρσαίες θέσεις εναπόθεσης σκαφών και αναλαμβάνουν την φύλαξη του σκάφους για το διάστημα που θα μείνει τη στεριά. Με αυτόν τον τρόπο επωφελούνται οι ιδιοκτήτες των σκαφών, καθώς όταν θέλουν να θέσουν σε ακινησία ένα σκάφος για λόγους προσωπικούς, φορολογικούς ή για να μην πληρώνουν τέλη κατά τους χειμερινούς μήνες, μπορούν να αφήσουν το σκάφος τους παραπλεύρως της μαρίνας και να το «ρίξουν» οποιαδήποτε στιγμή επιθυμούν στη θάλασσα με το μικρότερο δυνατό κόστος. Εκτός από τη φύλαξη του σκάφους οι εταιρείες που ασχολούνται με το «parking σκαφών», προσφέρουν πλήθος άλλων σημαντικών υπηρεσιών. Τέτοιες υπηρεσίες είναι dry-docking, επισκευές σκαφών, συντήρηση κατά την περίοδο που βρίσκεται σε ακινησία, βαφή σκάφους, τροφοδοσία καυσίμων και λιπαντικών και τέλος ανέλκυση και καθέλκυση τους σκάφους πίσω στην μαρίνα.

1.3. ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΜΑΡΙΝΩΝ

Όπως είδαμε παραπάνω, οι περισσότερες μαρίνες στην Ελλάδα βρίσκονται κάτω από δημόσιο ή δημοτικό έλεγχο και για τις ανάγκες διαχείρισης τους έχουν συσταθεί Εταιρείες Τουριστικής Ανάπτυξης, διαφορετικά η διαχείριση τους γίνεται από κάποιο Λιμενικό Ταμείο. Από την κατηγορία αυτή των μαρίνων που βρίσκονται υπό δημόσιο έλεγχο, τα τελευταία χρόνια έχουν παραχωρηθεί στο Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. οι μαρίνες εκείνες που παρουσιάζουν το μεγαλύτερο επενδυτικό ενδιαφέρον, όπου μέσω διεθνών διαγωνισμών θα αναζητηθούν επενδυτές που θα αναλάβουν την αξιοποίηση, τη διαχείριση και τη λειτουργία τους. Οι μεγαλύτερες από αυτές είναι οι μαρίνες: Γλυφάδας, Αλίμου, Αρετσού (Καλαμαριά), Κως, Ρόδου και Αγίου Νικολάου. Επίσης προς παραχώρηση βρίσκονται και οι μαρίνες Χίου, Τούρλου (Μύκονος), Πύλου, Αργοστολίου, Ζακύνθου, Ιτέας, Αχίλλης (Σκύρου) και Κατάκολου.

Ως προς τις μεγαλύτερες ιδιωτικές εταιρείες, κυρίαρχη είναι η τουρκική D-Marin θυγατρική του ομίλου Dogus, η οποία ελέγχει το 50% της μαρίνας Φλοίσβου, αλλά και το 51% των μαρίνων Ζέας, Καλαμάτας, Λευκάδας και Γουβιών (Κέρκυρας). Η D-Marin δεν είναι η μοναδική τουρκική εταιρεία στον ελληνικό χώρο, καθώς η επίσης τουρκική SETUR SERVIS TURISTIK σε κοινοπραξία με την ελληνικών συμφερόντων FOLLI FOLLIE διαχειρίζονται τη μαρίνα της Μυτιλήνης. Από τις ελληνικές εταιρείες σημαντικότερη είναι η MedMarinas, η οποία ανήκει στον όμιλο Κυριακούλης Α.Ε. κατέχοντας το 49% των μαρίνων Ζέας, Καλαμάτας, Λευκάδας και Γουβιών, όπου κατείχε το 100% πριν παραχωρήσει την πλειοψηφία των μετοχών στην D-Marin. Εξίσου σημαντική εταιρεία είναι η Lamda Developments του ομίλου Λάτση, η οποία κατέχει το 50% της μαρίνας Φλοίσβου. Πριν παραχωρήσει το υπόλοιπο 50% στην D-Marin, είχε την πλειοψηφία.

2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

2.1 ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Στο παρόν κεφάλαιο θα παρουσιάσουμε τις μεγαλύτερες και σημαντικότερες μαρίνες της Ευρώπης, ανά χώρα. Ακόμα, θα εξετάσουμε το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς και θα παρουσιάσουμε τις μεγαλύτερες εταιρείες διαχείρισης τους.

Θα ξεκινήσουμε την ανάλυσή μας παρουσιάζοντας τις μεγαλύτερες μαρίνες ανά χώρα, όπως και τις εταιρείες διαχείρισης τους, δίνοντας ιδιαίτερο ενδιαφέρον στις Μεσογειακές χώρες, όπως Κροατία, Τουρκία, Ιταλία, Ισπανία και Πορτογαλία που είναι ανταγωνιστικές χώρες ως προς την Ελλάδα, παίρνοντας διδάγματα για το πώς μπορούμε να αξιοποιήσουμε τον θαλάσσιο τουρισμό για την αύξηση του Α.Ε.Π. και τη μείωση της ανεργίας.

2.1.1. ΚΡΟΑΤΙΑ

Η Κροατία τα τελευταία χρόνια και κυρίως μετά το 1997, έχει γνωρίσει μεγάλη ανάπτυξη στον θαλάσσιο τουρισμό και κατ' επέκταση αύξηση της ζήτησης για τα σκάφη αναψυχής. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν 123 μαρίνες, όπου φιλοξενούνται περίπου 105.000 σκάφη αναψυχής, (Πηγή: *ICOMIA*). Το ιδιοκτησιακό καθεστώς και η διαχείριση των μαρίνων της Κροατίας θυμίζει αρκετά το μοντέλο που συναντάμε στην Ελλάδα, αφού οι περισσότερες είναι δημόσιες ή δημοτικές. Από πλευράς οργάνωσης βέβαια, οι Κροατικές μαρίνες δείχνουν να είναι πολύ καλύτερα οργανωμένες ως προς τη διαχείριση τους, αφού από το 1983, όταν η Κροατία ήταν ακόμα μέλος της Γιουγκοσλαβίας, είχε δημιουργηθεί ένας ενιαίος δημόσιος φορέας για τη διαχείριση τους. Ο οργανισμός αυτός είναι γνωστός με το όνομα ACI (Adriatic Croatia International Club) ο οποίος διαχειρίζεται τις 21 από τις 48 μαρίνες και είναι υπό δημόσιο έλεγχο. Το 21% των μετοχών έχει παραχωρηθεί σε ιδιώτες μέσω του χρηματιστηρίου του Zagreb, ενώ το υπόλοιπο 79% ανήκει στον κρατικό φορέα Croatian Privatization Fund (HFP). Το Κροατικό Ταμείο Ιδιωτικοποιήσεων θυμίζει πολύ το δικό μας ΤΑΙΠΕΔ, αφού δημιουργήθηκε το 1993, όταν η Κροατία έγινε ανεξάρτητο κράτος με στόχο την αξιοποίηση και ιδιωτικοποίηση της δημόσιας περιουσίας. Το Ταμείο αυτό που βρίσκεται υπό δημόσιο έλεγχο από το 2010 έχει αναλάβει να βρει ιδιώτες επενδυτές που θα αναλάβουν την δημιουργία άλλων τριών πολυτελών μαρίνων για mega yachts.

Προς χάριν διευκόλυνσης του αναγνώστη και για να γίνει ευκολότερη η παραβολή των στοιχείων και με τις άλλες μαρίνες του εξωτερικού, ο αναγνώστης μπορεί να βρει περιγραμματα των κατάλογο με τις μεγαλύτερες Κροατικές μαρίνες ανά γεωγραφική περιοχή με τον αριθμό παραβολής σκαφών για κάθε μαρίνα στο Παράρτημα.

Είναι φανερό από τον πίνακα του Παραρτήματος, ότι η δημόσια εταιρεία ACI έχει την ευθύνη διαχείρισης των περισσότερων μαρίνων της Κροατίας. Λόγω του

ιστορικού παρελθόντος της χώρας, η οποία ανήκε στις πρώην σοσιαλιστικές δημοκρατίες, ως μέλος στην ενωμένη Γιουγκοσλαβία, η συντριπτική πλειοψηφία των μαρίνων βρίσκονται υπό δημόσιο έλεγχο. Αυτό βέβαια δεν τις καθιστά λιγότερο ανταγωνιστικές από τις μεγάλες ιδιωτικές μαρίνες της Ευρώπης, αφού για την αποτελεσματική διαχείριση τους έχουν συσταθεί δημόσιες εταιρείες ειδικού σκοπού με καταρτισμένα στελέχη, ώστε η διοίκηση να είναι αποτελεσματική, η οργάνωση ευέλικτη και οι υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Εκτός από την ACI που αναλύσαμε παραπάνω, υπάρχουν και άλλες μικρότερες εταιρείες που έχουν συσταθεί για τη διαχείριση των μαρίνων της χώρας. Για παράδειγμα, η δημόσια εταιρεία Pirija που έχει τη διαχείριση της μαρίνας Kornati συμμετέχει στο τουριστικό cluster, έχοντας στην κατοχή της πολυτελή ξενοδοχεία και camping. Η εταιρεία έχει μπει στο χρηματιστήριο του Ζάγκρεμπ από όπου μπορεί να αντλεί πολύτιμα κεφάλαια. Γενικότερα, στην Κροατία, η οποία έχει δεκάδες νησιά και μεγάλο μήκος ακτογραμμής, συναντάμε αρκετές μαρίνες που είναι κοντά σε πολυτελή ξενοδοχεία ή camping, με αποτέλεσμα εταιρείες ιδιωτικές ή δημόσιες που διαχειρίζονται τις μαρίνες να διαχειρίζονται ταυτόχρονα και τα ξενοδοχεία. Με αυτό τον τρόπο μπορούν να καθετοποιήσουν τις δραστηριότητές επεκτείνοντας το χαρτοφυλάκιο τους σε όλο το τουριστικό cluster, από μαρίνες και ξενοδοχεία, μέχρι supermarket, cafe, εστιατόρια και καταστήματα ναυτικού εξοπλισμού. Τέτοιο παράδειγμα αποτελεί η ιδιωτική μαρίνα Admiral που τη διαχείρισή της έχει αναλάβει το ομώνυμο ξενοδοχείο, η μαρίνα Kremik που ανήκει στην Ουγγρικών συμφερόντων Adriatic, γνωστή στον τομέα των ξενοδοχείων, των σκαφών αναψυχής και camping, αλλά και η μαρίνα Parentium που ανήκει στο Laguna Porec hotel. Άλλες μεγάλες ιδιωτικές μαρίνες είναι η μαρίνα Zardar που ελέγχεται από τον όμιλο Tankerkomerc, που πρόσφατα παραχώρησε μέρος τον μετοχών του στο μεγάλο τουρκικό όμιλο Dogus Group. Μια άλλη μεγάλη ιδιωτική μαρίνα είναι η μαρίνα Veruda, που ανήκει στον όμιλο Tehnomont, ο οποίος δραστηριοποιείται επίσης και σε άλλους τομείς, όπως ναυπηγεία, κατασκευή σιδηροκατασκευών και εγκατάσταση φωτοβολταϊκών. Ο τουρκικός όμιλος Dogus έχει μπει για τα καλά στην διαχείριση μαρίνων στη Κροατία, αφού, εκτός από τη μαρίνα Zardar που είδαμε προηγουμένως, διαχειρίζεται επίσης μέσω της θυγατρικής της D-Marin της μαρίνες Borik και Dalmacija.

2.1.2. ΓΑΛΛΙΑ

Η περίπτωση της Γαλλίας παρουσιάζει το μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην ανάλυση των ευρωπαϊκών μαρίνων, καθώς κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρώπη ως προς τον αριθμό των σκαφών: 752.935 σε σύνολο 376 τουριστικών λιμένων (Πηγή: *ICOMIA*). Ο λόγος σκαφών ανά τουριστικό λιμένα, αλλά και τα σκάφη που αντιστοιχούν σε κάθε κάτοικο είναι ο μεγαλύτερος στις χώρες της Ευρώπης, δίνοντας στη Γαλλία τη μεγαλύτερη ναυτική παράδοση, αφού έχει αναπτύξει μαρίνες από τις αρχές του 20ού αιώνα. Παρακάτω θα παρουσιάσουμε τις σημαντικότερες και καλύτερα οργανωμένες μαρίνες χωρίζοντάς τες σε 4 κατηγορίες ανάλογα με τη γεωγραφική τους θέση για να γίνει ευκολότερη η σύγκριση των μαρίνων της κάθε περιοχής, το οποίο θα μας βοηθήσει στην ανάλυση που θα κάνουμε παρακάτω για να δούμε το βαθμό που έχουν αναπτυχθεί οι Γαλλικές μαρίνες ανά γεωγραφική περιοχή.

- i. **ΝΟΤΙΑ ΓΑΛΛΙΑ**
- ii. **ΣΑΡΔΗΝΙΑ**
- iii. **ΔΥΤΙΚΗ ΓΑΛΛΙΑ**
- iv. **ΒΟΡΕΙΑ ΓΑΛΛΙΑ**

Προς χάριν διευκόλυνσης του αναγνώστη και για να γίνει ευκολότερη η παραβολή των στοιχείων και με τις άλλες μαρίνες του εξωτερικού, ο αναγνώστης μπορεί να βρει περιγραμματα των κατάλογο με τις μεγαλύτερες Γαλλικές μαρίνες ανά γεωγραφική περιοχή με τον αριθμό παραβολής σκαφών για κάθε μαρίνα στο Παράρτημα.

Η Γαλλία έχει αναπτύξει περισσότερο από κάθε άλλη ευρωπαϊκή χώρα τον τομέα των «yachts» κάθε χρήσης, σημειώνοντας ένα κύκλο εργασιών στα 4,6 δις. ευρώ, από τα οποία τα 1,3 αφορούν τα σκάφη αναψυχής. Στην Γαλλία αυτή τη στιγμή υπάρχουν 4.800 επιχειρήσεις στον κλάδο των «yachts», απασχολώντας 44.000 εργαζόμενους. Επίσης, η Γαλλία διαθέτει πολύ σύγχρονα ναυπηγεία και όσον αφορά τα μικρά σκάφη ιστιοφόρα και φουσκωτά είναι παγκόσμιος ηγέτης, καθώς κατέχει το 37,1% και 29% αντιστοίχως ως μερίδιο αγοράς¹⁸.

Οι Γαλλικές μαρίνες παρουσιάζουν αρκετές ιδιομορφίες αναλόγως την περιοχή στην οποία βρίσκονται. Αυτό που παρατηρούμε είναι ότι οι μαρίνες που βρίσκονται στις νότιες περιφέρειες της Γαλλίας και κυρίως στην περιοχή της Γαλλικής Ριβιέρα, παρουσιάζουν πολύ μεγαλύτερη ανάπτυξη και οργάνωση, προσφέρουν περισσότερες υπηρεσίες και τα ενοίκια στις θέσεις παραβολής είναι από τα υψηλότερα στον κόσμο. Μερικές από τις πιο διάσημες μαρίνες της περιοχής που είναι ανεπτυγμένες τουριστικά και οικονομικά, αλλά και από τις ακριβότερες στον κόσμο είναι η μαρίνα Hercule του Monaco, οι 2 μαρίνες των Καννών, η μαρίνα Vauban Antibes, η μαρίνα του St Tropez και η μαρίνα St Jean Cap Ferrat. Όσον αφορά τις μαρίνες στις δυτικές όχθες της Γαλλίας, αρκετές μαρίνες συναντάμε στην περιοχή της Βρετάνης, οι οποίες όμως υστερούν αρκετά ως προς τις υπηρεσίες, την

¹⁸ http://www.nee.gr/downloads/184STUDY_ON_YACHTING.pdf

ανάπτυξη και την πολυτέλεια σε σχέση με αυτές της νότιας Γαλλίας. Κάτι ανάλογο συναντάμε και στο βόρειο τμήμα στην περιοχή της Νορμανδίας.

Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς στη Γαλλία μπορεί να βρει κάποιος τόσο ιδιωτικές όσο και δημόσιες μαρίνες. Αρκετά συχνό είναι να υπάρχει ένα μεικτό σχήμα κυρίως στις μεγάλες μαρίνες όπου συνυπάρχει ο ιδιωτικός με το δημόσιο τομέα. Για παράδειγμα, σε κάποιες μαρίνες έχει γίνει διαχωρισμός δραστηριοτήτων με τον λιμένα να χωρίζεται σε ζώνες. Έτσι, στη μια ζώνη όπου παραβάλλονται πολυτελή σκάφη και mega yachts, άρα υπάρχει και έντονο επιχειρηματικό ενδιαφέρον μπορεί να παραχωρηθεί σε ιδιώτες, ένα άλλο τμήμα μπορεί να παραχωρηθεί σε κάποιο ναυτικό όμιλο, κάτι που στη Γαλλία είναι πολύ συνηθισμένο. Τέλος, ένα άλλο τμήμα του λιμανιού που δεν παρουσιάζει επιχειρηματικό ενδιαφέρον ή για λόγους δημοσίου συμφέροντος δεν μπορεί να παραχωρηθεί διαχειρίζεται από το κράτος. Τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να είναι τμήματα λιμανιού με θέσεις παραβολής για πολύ μικρά σκάφη, αλλά και τμήματα με αρχαιολογικό ενδιαφέρον, όπως στην περιοχή της νότιας Γαλλίας την οποία είχαν κατοικήσει εδώ και αρκετούς αιώνες Έλληνες, αλλά και Ρωμαίοι. Είναι γεγονός ότι το μεγαλύτερο επιχειρηματικό ενδιαφέρον προσελκύουν οι τουριστικά ανεπτυγμένες μαρίνες της Γαλλικής Ριβιέρας και Κορσικής και λιγότερο της ακτής του Ατλαντικού και της Βόρειας θάλασσας. Στα ιδιωτικά λιμάνια μπορεί κανείς να αγοράσει ή να ενοικιάσει μια θέση παραβολής, ενώ αντίθετα στα δημόσια λιμάνια υπάρχει μόνο η δυνατότητα ενοικίασης. Σε κάθε περίπτωση πάντως, ανεξάρτητα αν είναι ιδιωτικό ή δημόσιο ένα λιμάνι, πέρα από τις θέσεις προς αγορά ή ενοικίαση υπάρχουν σε κάθε μαρίνα ένα ποσοστό θέσεων παραβολής για τους επισκέπτες της μαρίνας, οι οποίες προορίζονται για ολιγοήμερη ενοικίαση. Οι σημαντικότερες δημόσιες μαρίνες είναι η μαρίνα στο λιμάνι του St. Tropez, η μαρίνα Port Camille Rayon, ενώ η μαρίνα Villeneuve-Loubet αν και δημόσια έχει παραχωρηθεί η χρήση της σε ιδιώτες μέχρι το 2020. Η μαρίνα του Hercules του Μονακό ανήκει στο πριγκιπάτο του Μονακό και στον πρίγκιπα του, καθώς όταν η γαλλική κυβέρνηση έκανε επενδύσεις για την ανάπτυξη λιμένων το πριγκιπάτο δεν δέχτηκε τα χρήματα και χρηματοδότησε από μόνο του τα έργα. Άλλες σημαντικές ιδιωτικές μαρίνες είναι η μαρίνα Port la Galere, St Raphael, ενώ η μαρίνα Port Vauban Antibes διοικείται από 3 μετόχους. Λόγω του μεγέθους της έχει χωριστεί σε 3 τμήματα και κάθε μέτοχος διαχειρίζεται το καθένα από αυτά. Εταιρείες διαχείρισης της μαρίνας είναι οι SAPA, SAEM και IVCA (International Yacht Club of Antibes)

2.1.3. ΙΤΑΛΙΑ

Η Ιταλία μια χώρα με μεγάλη παράδοση στην ανάπτυξη τουριστικών λιμένων αριθμεί περισσότερες από 100 μαρίνες και περίπου 400,000,000 σκάφη αναψυχής, (Πηγή: ICOMIA). Ο μεγαλύτερος αριθμός των μαρίνων βρίσκεται στο δυτικό κομμάτι της Ιταλίας και κυρίως στο βορειοανατολικό στην περιοχή της Ιταλικής Ριβιέρας και της Τοσκάνης. Σημαντικός αριθμός μαρίνων ακόμα, βρίσκεται στο βορειοανατολικό κομμάτι της Ιταλίας, στην περιοχή της Γένοβας, της Βενετίας και στα σύνορα με τη Σλοβενία, που αποτελεί ορμητήριο για ταξίδια στα νησιά της Κροατίας. Ακόμα πολύ μεγάλη ανάπτυξη έχουν γνωρίσει οι μαρίνες στα νησιά της Σαρδηνίας και της Σικελίας, λόγω τόσο της τουριστικής ανάπτυξης των νησιών όσο και της γεωγραφικής τους θέσης, που ευνοεί ταξίδια στο βόρειο τμήμα της Αφρικής, δηλαδή την Τυνησία, το Μαρόκο και την Αίγυπτο.

Θα αναφερθούμε στις Ιταλικές μαρίνες ανάλογα με τη γεωγραφική τους θέση, προκειμένου να γίνει ευκολότερη η ανάλυση που θα κάνουμε στη συνέχεια για να δούμε τις περιοχές εκείνες όπου παρουσιάζεται μεγαλύτερος βαθμός συγκέντρωσης μαρίνων και μεγαλύτερη ανάπτυξη του κλάδου.

- i. ΙΤΑΛΙΚΗ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ**
- ii. ΣΙΚΕΛΙΑ**
- iii. ΣΑΡΔΗΝΙΑ**

Προς χάρην διευκόλυνσης του αναγνώστη και για να γίνει ευκολότερη η παραβολή των στοιχείων και με τις άλλες μαρίνες του εξωτερικού, ο αναγνώστης μπορεί να βρει επιγραμματικά τον κατάλογο με τις μεγαλύτερες Ιταλικές μαρίνες ανά γεωγραφική περιοχή με τον αριθμό παραβολής σκαφών για κάθε μαρίνα, στο Παράρτημα.

Η Ιταλία αποτελεί ένα λαμπρό παράδειγμα για το πώς η ανάπτυξη του τομέα των σκαφών αναψυχής μπορεί να συμπαρασύρει σε ανάπτυξη και των κλάδων των ναυπηγείων. Τα έσοδα από τις πωλήσεις σκαφών αναψυχής φτάνουν στα 3.332.840.000 ευρώ, όπου το 44%, δηλαδή το 1.457.690.000 ευρώ, αφορά την εγχώρια αγορά, ενώ το υπόλοιπο 56%, δηλαδή 1.865.150.000 ευρώ, αφορά εξαγωγές σε χώρες της ΕΕ και σε τρίτες χώρες¹⁹. Το γεγονός αυτό έχει πολλαπλασιαστικά θετικά αποτελέσματα για την οικονομία της Ιταλίας τόσο από πλευράς εσόδων όσο για από θέσεις εργασίας στον τομέα των ναυπηγείων.

Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό μοντέλο των τουριστικών λιμένων και μαρίνων της Ιταλίας, συναντάμε αρκετά μεγάλο αριθμό τόσο ιδιωτικών όσο και δημόσιων μαρίνων. Παρόλα αυτά ο μεγαλύτερος αριθμός μαρίνων στην Ιταλία λειτουργεί με το μοντέλο των “concessions”, δηλαδή παραχωρήσεις. Σύμφωνα με το μοντέλο των παραχωρήσεων, μια μαρίνα που βρίσκεται υπό δημόσιο έλεγχο παραχωρεί για μια

¹⁹ http://ptpub.ucina.it/files/Boating_in_figures2008.pdf

χρονική περίοδο, από 30 έως 60 χρόνια συνήθως, την λειτουργία και διαχείριση της, με το κράτος να ασκεί έλεγχο μόνο σε τομείς που αφορούν την ασφάλεια και το περιβάλλον. Έτσι, μπορεί κάποιος ιδιοκτήτης σκάφους να έρθει σε επικοινωνία με τη διαχειρίστρια εταιρεία της μαρίνας και να προχωρήσει στη μακροχρόνια μίσθωση μιας θέσης παραβολής, αλλά όχι για διάστημα μεγαλύτερο από αυτό διαρκεί η παραχώρηση. Ακόμα η διαχειρίστρια εταιρεία δεν έχει δικαίωμα να πωλήσει μια θέση παραβολής σε κάποιον ιδιώτη. Αν κάποιος ιδιοκτήτης σκάφους θέλει να αγοράσει μια θέση για το σκάφος του, θα πρέπει να απευθυνθεί σε μια ιδιωτική μαρίνα. Στις δημόσιες μαρίνες και σε αυτές που λειτουργούν με το καθεστώς των παραχωρήσεων κάποιος ιδιοκτήτης σκάφους μπορεί μόνο να ενοικιάσει τη θέση παραβολής.

Όσον αφορά τις μεγαλύτερες ιδιωτικές μαρίνες, αλλά και τις εταιρείες διαχείρισής τους, ξεχωρίζουμε την εταιρεία Molinas family που έχει υπό την ιδιοκτησία της ξενοδοχειακές μονάδες, ναυπηγεία αλλά και τις εξής μαρίνες:

- Marina di Porto Rotondo
- Marina di Punta Marana
- Marina di Cala Bitta
- Bosa Marina
- Portus Karalis

Άλλη μια μεγάλη εταιρεία που ξεχωρίζει στην διαχείριση μαρίνων είναι η εταιρεία Cozzi Parodi Group, η οποία εκτός από μαρίνες έχει υπό την ιδιοκτησία της ναυπηγεία, ξενοδοχεία, spa και μουσεία, ενώ ασχολείται και με το real estate. Η εταιρεία Cozzi Parodi Group έχει υπό την ιδιοκτησία της τις εξής μαρίνες

- Marina di Cala del Forte
- Portosole Sanremo
- Marina degli Aregai
- Marina di San Lorenzo
- Marina di Sant'Ampeglio

Για το τέλος αξίζει να αναφέρουμε στην εταιρεία Industrie Turistiche Nautiche η οποία αφού κατασκεύασε τη μαρίνα Porto Mirabello με δικά της κεφάλαια, της παραχωρήθηκε για 60 χρόνια η διαχείριση της μαρίνας. Επίσης, άλλη μια ιδιωτική μαρίνα είναι η Porto San Rocco που ανήκει στην εταιρεία Camper and Nicholsons Marinas, η οποία έχει στο χαρτοφυλάκιο μαρίνες από όλο τον κόσμο.

2.1.4. ΙΣΠΑΝΙΑ

Η Ισπανία απαριθμεί πάνω από 100 μαρίνες, πολλές από τις οποίες συγκαταλέγονται μέσα στις μεγαλύτερες και καλύτερα οργανωμένες μαρίνες της Ευρώπης. Παρόλα αυτά, από την ανάλυση που κάναμε, παρατηρούμε διαφορές αναλόγως με τη γεωγραφική θέση της κάθε μαρίνας. Περίπου τα 2/3 της χώρας βρέχονται από θάλασσα, κάτι που ευνοεί την ανάπτυξη μαρίνων, ωστόσο οι σημαντικότερες μαρίνες βρίσκονται στο νοτιοανατολικό κομμάτι, δηλαδή από τα σύνορα με τη Γαλλία έως τα στενά του Γιβραλτάρ. Το τμήμα αυτό το οποίο βρίσκεται στη Μεσόγειο θάλασσα, μαζί με την Ίμπιζα και τα Κανάρια Νησιά, λόγω της μεγάλης τουριστικής ανάπτυξης, έχει ευνοήσει την δημιουργία υπερσύγχρονων μαρίνων και την προσέλκυση πολυτελών σκαφών.

Προς χάρην διευκόλυνσης του αναγνώστη και για να γίνει ευκολότερη η παραβολή των στοιχείων και με τις άλλες μαρίνες του εξωτερικού, ο αναγνώστης μπορεί να βρει επιγραμματικά τον κατάλογο με τις μεγαλύτερες Ισπανικές μαρίνες ανά γεωγραφική περιοχή με τον αριθμό παραβολής σκαφών για κάθε μαρίνα στο Παράρτημα.

Όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς των ισπανικών μαρίνων, παρατηρούμε ότι οι σημαντικότερες και καλύτερα οργανωμένες είναι ιδιωτικές, με την πλειοψηφία τους να βρίσκεται στο ανατολικό άκρο της Μεσογείου, όπου λόγω της τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής έχουν προσελκύσει ιδιωτικά κεφάλαια. Ακόμα είναι αρκετά συνηθισμένο ένα μεικτό σχήμα ιδιωτικού και δημόσιου τομέα καθώς αρκετές μαρίνες που ήταν υπό δημόσιο έλεγχο παραχώρησαν μέρος των μετοχών ακόμα και το management σε ιδιώτες προκειμένου να βρουν τα απαραίτητα κεφάλαια για να αναπτύξουν και να εκσυγχρονίσουν τις υπηρεσίες τους και να προσελκύσουν πολυτελή σκάφη. Όσον αφορά τις δημόσιες μαρίνες, λόγω της ιδιομορφίας της Ισπανίας, η οποία χωρίζεται σε ημιαυτόνομες περιφέρειες (π.χ. Καταλονία), έτσι και οι μαρίνες διαχειρίζονται από εταιρείες που έχουν συσταθεί από τις περιφέρειες. Ακόμα, όπως και στην Ιταλία, έτσι και στην Ισπανία, αλλά σε μικρότερο βαθμό, μεγάλες μαρίνες παραχωρούν τη διαχείρισή και λειτουργία τους σε ιδιωτικές εταιρείες για κάποια χρόνια και μετά το πέρας αυτών επιστρέφουν στο Κράτος, το Δήμο ή την Περιφέρεια που ανήκουν. Μια από τις σημαντικότερες δημόσιες μαρίνες είναι η Marina Badalona, που ανήκει κατά 50% στο δήμο της Badalona και κατά 50% στην περιφέρεια της Καταλονίας. Ακόμα, η Marina Real Juan Carlos I είναι δημόσια και τη διαχείρισή της έχουν από κοινού η Κεντρική Κυβέρνηση της Ισπανίας, η περιφέρεια και ο δήμος της Βαλένθια.

Παρακάτω θα παρουσιάσουμε τις σημαντικότερες μαρίνες οι οποίες είναι ιδιωτικές, αλλά και τις εταιρείες διαχείρισής τους.

Ξεκινώντας από την εταιρεία OHL Concessions, η οποία ασχολείται με παραχωρήσεις δημοσίων λιμανιών και μαρίνων σε Ισπανία και Χιλή και αναλαμβάνει

τη λειτουργία και διαχείριση για κάποια χρόνια. Οι μαρίνες που διαχειρίζεται στην Ισπανία είναι πρώτον, η Marina of Zumaia, στην οποία συμμετέχει με ποσοστό 78 % και έχει αναλάβει τη διαχείριση της για 30 χρόνια. Δεύτερη μαρίνα διαχείρισης στο χαρτοφυλάκιο της εταιρείας είναι η Marina of Roda de Bará στην οποία συμμετέχει σε ποσοστό 50% για 30 χρόνια, ενώ το υπόλοιπο 50% ανήκει στην περιφέρεια της Καταλονίας. Τέλος, η τρίτη μαρίνα που διαχειρίζεται είναι η Torredembarra Marina, στην οποία συμμετέχει σε ποσοστό 24% για 30 χρόνια με το υπόλοιπο ποσοστό να ανήκει στον δήμο της πόλης Torredembarra.

Άλλη μια σημαντική εταιρεία διαχείρισης μαρίνων είναι ο όμιλος IPM GROUP που περιλαμβάνει τις εξής μαρίνες: Marina Port de Mallorca, Marina Palma Cuarentena, Puerto Deportivo Ibiza Nueva που είναι από τις σημαντικότερες και καλύτερα οργανωμένες μαρίνες. Η εταιρεία εκτός από την διαχείριση μαρίνων έχει στο χαρτοφυλάκιο της ναυπηγεία και ξενοδοχεία.

Ακόμα στις σημαντικότερες ιδιωτικές μαρίνες μπορούμε να ξεχωρίσουμε την Marina Port Vell όπου αρχικά ήταν δημόσια, αλλά ο όμιλος The Salamanca Group την εξαγόρασε με υποχρέωση να την ανακατασκευάσει και να την επεκτείνει. Επίσης, η μαρίνα Puerto Calero Marina κατασκευάστηκε από τον José Calero και διαχειρίζεται ακόμα ξενοδοχεία, εμπορικά κέντρα και εστιατόρια, αλλά και η μαρίνα Puerto Banus που είναι δημιούργημα του Jose Banus.

Η Ισπανία δείχνει να εκμεταλλεύεται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τις μαρίνες της, δημιουργώντας θέσεις εργασίας και οικονομικά οφέλη στην τοπική οικονομία. Στην Καταλονία, για παράδειγμα, κάθε νέα θέση εργασίας σε μια μαρίνα δημιουργούνται 9 θέσεις εργασίας στην τοπική οικονομία. Στη Βαρκελώνη ειδικότερα, «για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας», σύμφωνα με τον Oscar Siches, διευθυντή και συνιδιοκτήτη των μαρίνων Pantalan del Mediterraneo και Moll Vell στη Μαγιόρκα και μέλος του ICOMIA Marinas Group. Σύμφωνα πάλι με μια μελέτη της Ισπανικής Ένωσης Τουριστικών Λιμένων, κάθε τουρίστας που ξοδεύει 100 ευρώ σε μία μαρίνα, ξοδεύει επιπλέον 450 στην τοπική οικονομία» επισημαίνει ο Oscar Siches. Ιδιαίτερα πρέπει να τονιστεί ότι ένας απλός τουρίστας ξοδεύει 59,50 ευρώ ανά ημέρα στις Βαlearίδες νήσους, ενώ ένας “yachting” τουρίστας ξοδεύει αντίστοιχα 111,50 ανά ημέρα, (Μπέλλος Ηλίας 2013, Το Κεφάλαιο).

2.1.5. ΤΟΥΡΚΙΑ

Προς χάριν διευκόλυνσης του αναγνώστη και για να γίνει ευκολότερη η παραβολή των στοιχείων και με τις άλλες μαρίνες του εξωτερικού, ο αναγνώστης μπορεί να βρει περιγραμματα των κατάλογο με τις μεγαλύτερες Τουρκικές μαρίνες ανά γεωγραφική περιοχή με τον αριθμό παραβολής σκαφών για κάθε μαρίνα στο Παράρτημα.

Οι τουρκικές μαρίνες έχουν παρουσιάσει πολύ μεγάλη ανάπτυξη τα τελευταία 10-15 χρόνια ως αποτέλεσμα της ευρύτερης ανάπτυξης της χώρας, αλλά και της αύξησης του τουριστικού ρεύματος. Η Τουρκία αριθμεί πάνω από 30 μαρίνες η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων είναι ιδιωτικές, με τις περισσότερες να βρίσκονται στην περιοχή του Αιγαίου, του Ευξείνου Πόντου και του Βοσπόρου.

Στον παραπάνω πίνακα παρουσιάζουμε τις σημαντικότερες τουρκικές μαρίνες οι οποίες στην πλειοψηφία τους είναι ιδιωτικές. Κυρίαρχη παρουσία έχουν 2 μεγάλοι όμιλοι διαχείρισης μαρίνων η D-Marin θυγατρική του ομίλου Dogus και η Setur. Η D-Marin διαχειρίζεται 3 μαρίνες στην Τουρκία τις Turgutreis Marina, Didim Marina και Goccek Club Marina. Επίσης η D-Marin διαχειρίζεται άλλες 3 μαρίνες στην Κροατία (Mandalina, Borik, Dalmacija) και άλλες 4 στην Ελλάδα (Φλοίσβου, Ζέα, Γουβιών και Λευκάδας).

Άλλη μια πολύ μεγάλη εταιρεία διαχείρισης μαρίνων είναι η SeturMarinas που έχει στην κατοχή της 9 μαρίνες στην Τουρκία και το 2012 απέκτησε τη διαχείριση της μαρίνας της Μυτιλήνης. Ονομαστικά οι εταιρείες που διαχειρίζεται η Setur είναι οι εξής: Kalamis & Fenerbahçe Marina, Yalova Marina, Ayvalik Marina, Çeşme Marina, Kuşadası Marina, Marmaris Marina, Kaş Marina, Antalya Marina, Finike Marina.

Εκτός από την Setur και την Dogus, υπάρχουν και άλλοι εξίσου σημαντικοί όμιλοι διαχείρισης μαρίνων, αν και μικρότεροι σε μέγεθος. Η Doğan Holding που διαχειρίζεται την Milta Bodrum Marina, ασχολείται επίσης ενεργά με τον τομέα της ενέργειας και της τουριστικής βιομηχανία, όπως επίσης έχει στην κατοχή της μέσα μαζικής ενημέρωσης. Εξίσου σημαντικός όμιλος είναι η Palmali Group of Companies αζέρικων συμφερόντων, που έχει στην κατοχή της την Palmarina Yalikavak, ενώ ο όμιλος έχει στην κατοχή του ένα πλήθος εταιρειών, όπως ναυτιλιακή και αεροπορική εταιρεία, εταιρεία τροφίμων, πολυτελή ξενοδοχειακή μονάδα και μέσα μαζικής ενημέρωσης. Τέλος η Dirinler Dokum που έχει στην κατοχή της την Levent Marina, δραστηριοποιείται στον τομέα της αιολικής ενέργειας, και στον κατασκευαστικό τομέα. Έχει στην κατοχή της ναυπηγεία και κατασκευάζει μηχανές πλοίων και οτιδήποτε άλλο μηχανολογικό εξοπλισμό σχετικό με πλοία.

2.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

2.2.1 ΚΡΟΑΤΙΑ

Η Κροατία, μια χώρα με 1.185 νησιά από τα οποία μόνο τα 66 κατοικούνται και 5.835 χιλιόμετρα ακτογραμμής, είναι στενά συνδεδεμένη τόσο ιστορικά όσο και γεωγραφικά με την ναυτιλία και τον τουρισμό, ο οποίος αντιπροσωπεύει το 20% του ΑΕΠ της. Ο αριθμός των τουριστών αυξάνεται χρόνο με τον χρόνο και όλο και περισσότεροι τουρίστες διαμένουν στις μαρίνες της χώρας, για περισσότερες από μια νύχτες. Οι θέσεις παραβολής σκαφών για ολόκληρη τη χώρα είναι 30.000 αλλά με δυσκολία καλύπτουν την όλο ένα και αυξανόμενη ζήτηση τους καλοκαιρινούς μήνες. Η Κροατία με τη σωστή διαχείριση και εκμετάλλευση των μαρινών της, τη δημιουργία ναυπηγείων, αλλά και ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών για τα σκάφη αναψυχής που επισκέπτονται τη χώρα, έχει αναπτύξει προς όλες τις κατευθύνσεις ένα cluster γύρω από την αξιοποίηση των μαρινών και των σκαφών αναψυχής.

Στην Κροατία, όπου τα προηγούμενα χρόνια όλα τα ναυπηγεία ήταν κρατικά κατασκευάζονταν μικρός αριθμός σκαφών, οι υποδομές ήταν φτωχές και τα μέσα παραγωγής ξεπερασμένα. Τα τελευταία χρόνια έχουν αρχίσει να λειτουργούν αρκετά ιδιωτικά ναυπηγεία τα οποία χρησιμοποιούν σύγχρονες μεθόδους παραγωγής και σχεδίασης πολυτελών σκαφών και ιστιοπλοϊκών με αξιόπιστες μηχανές. Με αυτών των τρόπο τα τελευταία χρόνια η Κροατία έχει αυξήσει σημαντικά τον αριθμό των σκαφών που παράγονται στην Κροατία ενισχύοντας σε σημαντικό βαθμό τα ναυπηγεία της, εκμεταλλευόμενη με τον καλύτερο τρόπο το τουριστικό ρεύμα και τα χιλιάδες σκάφη που επισκέπτονται τα νησιά της τους καλοκαιρινούς μήνες δίνοντας ζωή στις μαρίνες της χώρας και πολλά από αυτά δέχονται διάφορες επισκευαστικές εργασίες στα ναυπηγεία της χώρας. Ως αποτέλεσμα όλων αυτών, τα ναυπηγεία δέχονται έναν όλο ένα και αυξανόμενο αριθμό παραγγελιών, τα οποία αυξάνουν τον αριθμό των εργαζομένων για να ανταπεξέλθουν στην αυξημένη ζήτηση. Ακόμα δέχονται σκάφη είτε από την Κροατία, είτε σκάφη επισκεπτών από ξένες χώρες για ναυπηγοεπισκευαστικές εργασίες. Με τη σειρά τους και οι μαρίνες δέχονται όλο και περισσότερα σκάφη κάτι που μεταφράζεται σε περισσότερες θέσεις εργασίας σε ξηρά και θάλασσα αλλά και περισσότερα φορολογικά έσοδα για το κράτος. Οι εταιρείες που διαχειρίζονται τα ναυπηγεία χαρακτηρίζονται ως μικρομεσαίες αν και συνεχώς αυξάνουν το μέγεθός τους και τα σκάφη που παράγουν είναι μικρού και μεσαίου μεγέθους.

Σύμφωνα με στοιχεία του 2007, 2.500 άνθρωποι εργάζονται στον τομέα των ναυπηγείων, υπάρχουν 83 εταιρείες που ασχολούνται με την κατασκευή σκαφών και το 2007 κατασκευάστηκαν 1.030 σκάφη. Ο αριθμός των 83 εταιρειών μπορεί να φαίνεται μεγάλος για τα δεδομένα της Κροατίας, ωστόσο λίγες από αυτές καταφέρνουν να ανταγωνιστούν στην εσωτερική αγορά αλλά και να κάνουν εξαγωγές

καθώς για να κατασκευαστούν σύγχρονα σκάφη υψηλής ποιότητας σε ανταγωνιστικές τιμές χρειάζονται υψηλές τεχνολογίες που διαθέτουν λίγα ναυπηγεία. Αυτή τη στιγμή 10 εταιρείες είναι προσανατολισμένες σε εξαγωγές σκαφών παρόλα αυτά η κυβέρνηση της χώρας υποστηρίζει μικρομεσαία ναυπηγεία είτε χρηματοδοτικά είτε με άλλα μέσα προκειμένου να έχουν εξαγωγικό προσανατολισμό, αν και με την είσοδο της Κροατίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση ενδέχεται να εκλείψει λόγω των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν στην Ένωση.

Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζουν τα ναυπηγεία της χώρας θυμίζουν αρκετά τις δυσκολίες των ελληνικών ναυπηγείων. Πρώτον, η εύρεση χρηματοδοτικών πηγών, κυρίως μετά την κρίση του 2009, καθιστά δύσκολη την εξεύρεση πόρων για έρευνα και ανάπτυξη, για marketing που θα προωθήσει τις πωλήσεις αλλά και για νέες επενδύσεις. Δεύτερον, αν και η χώρα έχει μακράν παράδοση στον τομέα της ναυπήγησης και το εκπαιδευτικό σύστημα είναι αρκετά προχωρημένο, παρόλα αυτά δεν υπάρχει εξειδικευμένο και καταρτισμένο προσωπικό για την κατασκευή πολυτελών σκαφών, καθώς κατά το παρελθόν τα ναυπηγεία ειδικεύονταν στην κατασκευή μεγάλων ποντοπόρων πλοίων. Έτσι, κρίνεται απαραίτητο να υπάρξει στροφή στο εκπαιδευτικό σύστημά από την κατασκευή μεγάλων εμπορικών πλοίων σε μικρά σκάφη αναψυχής. Τέλος, οι τιμές των υλικών παραγωγής που εισάγονται για την κατασκευή σκαφών είναι αυξημένη, ενώ θα μπορούσαν τα υλικά από πλοία που οδηγούνται σε scrap, να επαναχρησιμοποιηθούν. Παρόλα αυτά η τουριστική ανάπτυξη της χώρας και κυρίως μετά την ένταξη της στην Ε.Ε. αναμένεται να τονώσει την ολόκληρο το cluster, από την αγορά και επισκευή σκαφών, μέχρι την ανάπτυξη και τη δημιουργία νέων επενδύσεων στις μαρίνες της χώρας.

Εκτός από τα ναυπηγεία, στην Κροατία λειτουργούν περισσότερες από 200 εταιρείες που παρέχουν προς ναύλωση σκάφη αναψυχής. Ο αριθμός των σκαφών που αριθμούν είναι περισσότερα από 3.000, με τον αριθμό τους να έχει τριπλασιαστεί την τελευταία δεκαετία, αφού το 2.000 ήταν μόνο 1.000 σκάφη. Η Κροατία έχει εκμεταλλευτεί με τον καλύτερο τρόπο την μεγάλη ακτογραμμή της με τα εκατοντάδες νησιά, όπως και την αύξηση του τουρισμού, γεμίζοντας τις μαρίνες με σκάφη αναψυχής, γεγονός που προσφέρει θέσεις εργασίας τόσο στην ξηρά όσο και πάνω στα σκάφη. Ευκαιρίες για περεταίρω ανάπτυξη σαφώς υπάρχουν μέσω της ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού των μαρίνων της χώρας, της άρσης των περιορισμών και των εμποδίων για τις σημαίες ξένων σκαφών και τον υπερπροστατευτισμό των σκαφών με κροατική σημαία.

2.2.2 ΓΑΛΛΙΑ

Η Γαλλία είναι η χώρα με τα περισσότερα σκάφη αναψυχής και τις περισσότερες μαρίνες στην Ευρώπη σε σχέση με τον πληθυσμό της, και δεύτερη στον κόσμο μετά τις Η.Π.Α. Έχει εκμεταλλευτεί με το καλύτερο τρόπο την παράδοση της στον τομέα των μαρίνων και της κατασκευής σκαφών αναψυχής, ένας τομέας όπου το

2007 ανέρχονταν σε 4,6 δις ευρώ. Στον τομέα της κατασκευής πλοίων κυρίαρχο ρόλο παίζουν οι μεγαλύτερες εξ αυτών οι οποίες εξάγουν σε πολλές χώρες ανά τον κόσμο. Το 60% της παραγωγής σκαφών στην Γαλλία εξάγεται στον υπόλοιπο κόσμο, προσφέροντας θέσεις εργασίας, αλλά και φορολογικά έσοδα στο κράτος. Το μέγεθος των σκαφών που κατασκευάζονται γίνεται όλο και μεγαλύτερο τον τελευταίο καιρό όπου μαζί με την Ιταλία έχουν την μεγαλύτερη μερίδα στην ευρωπαϊκή αγορά. Αν και υπάρχουν αρκετές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον τομέα των κατασκευών σκαφών αναψυχής, οι μεγαλύτερες εταιρείες είναι αυτές που κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς, όπου χρόνο με το χρόνο κατασκευάζονται όλο και μεγαλύτερα σκάφη. Τροχοπέδη στην ανάπτυξη και κατασκευή περισσότερων και μεγαλύτερων σκαφών αποτελεί η έλλειψη διαθέσιμου χώρου εντός των μαρίνων. Η Γαλλία αν και έχει από τις μεγαλύτερες ακτογραμμές στην Ευρώπη (5.500 χλμ.) και πάνω από 470 μαρίνες, από ότι φαίνεται δεν είναι αρκετό για να καλύψουν την αυξημένη ζήτηση για τουριστικά σκάφη. Αυτή τη στιγμή πάντως υπάρχουν πάνω από 250 επενδυτικά σχέδια επέκτασης, ανακαίνισης και ανακατασκευής σε υπάρχουσες μαρίνες αλλά και δημιουργία νέων.

Η Γαλλία έχει καταφέρει να δημιουργήσει ένα καλά οργανωμένο cluster που ξεκινάει από την κατασκευή, συντήρηση και επισκευή σκαφών, την αγορά ανταλλακτικών μηχανών και εξαρτημάτων για σκάφη, έως τη διαχείριση των μαρίνων δημιουργώντας θέσεις εργασίας, αλλά και προσφέροντας σημαντικά στο ΑΕΠ της χώρας. Ο τομέας των μαρίνων αποτελείται από 4.800 εταιρείες και απασχολεί 44.000 εργαζομένους με ένα κύκλο εργασιών που ξεπερνάει τα 4,6 δις ευρώ από τα οποία το 1,3 αφορά την κατασκευή σκαφών²⁰. Αυτό μπορεί να αποτελέσει ένα καλό παράδειγμα για το πώς θα μπορούσε και η χώρα μας να αναπτύξει τον τομέα των μαρίνων και να εκμεταλλευτεί τα ναυπηγεία της, που τα τελευταία 20 χρόνια έχουν απαξιωθεί, αυξάνοντας από τη μια τον αριθμό των εργαζομένων σε αυτά, αλλά και μειώνοντας τον αριθμό των ανέργων της χώρας, αυξάνοντας παράλληλα τα έσοδα του κράτους.

Από τις μεγαλύτερες εταιρείες στον τομέα της ναυπήγησης σκαφών είναι η Bénéteau, η οποία κατέχει 20% της παγκόσμια παραγωγής ιστιοφόρων. Άλλες μεγάλες εταιρείες στην κατασκευή σκαφών αποτελούν οι Dufour, Fountaine Pajot, Guy Couach, Catana, hamel και The Poncin Group.

Αυτή τη στιγμή στη Γαλλία υπάρχουν πάνω από 4 εκατομμύρια χρήστες σκαφών αναψυχής και περίπου 900.000 σκάφη, όταν στις αρχές του 2000 υπήρχαν περίπου 700.000, με τον αριθμό τους να αυξάνεται με σταθερό ρυθμό, (2008 Υπουργείο Μεταφορών, Τουρισμού, Ναυτιλίας της Γαλλίας). Το μοναδικό πρόβλημα που έχει να αντιμετωπίσει η Γαλλία είναι ότι οι γαλλικές μαρίνες έχουν φτάσει σε σημείο κορεσμού, καθώς δεν μπορούν να καλύψουν την συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για σκάφη αναψυχής. Εκτός από τη σοβαρή έλλειψη χώρου οι γαλλικές μαρίνες έχουν να αντιμετωπίσουν και έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού. Η γαλλική

²⁰ (http://www.nee.gr/downloads/184STUDY_ON_YACHTING.pdf)

Ομοσπονδία Ναυτιλίας και Εμπορίου (Fédération des Industries Nautiques) εκτιμά ότι χρειάζονται πάνω από 50.000 νέες θέσεις παραβολής για σκάφη, ώστε να μπορέσουν οι μαρίνες να ανταπεξέλθουν στην αυξανόμενη ζήτηση²¹.

²¹ (http://www.nee.gr/downloads/184STUDY_ON_YACHTING.pdf)

3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

3.1 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

3.1.1 ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΛΩΩΝ

Σύμφωνα με την τροπολογία του Υπουργείου Οικονομικών που κατατέθηκε στη Βουλή στις 28 Νοεμβρίου 2013 θεσπίστηκε ειδικό τέλος υπέρ του Δημοσίου με την ονομασία «Τέλος Παραμονής και Πλώων» (Τ.Π.Π) το οποίο βαρύνει όλα τα σκάφη αναψυχής, ιδιωτικά και επαγγελματικά, τα οποία είναι πάνω από 7 μέτρα και ελλιμενίζονται, πλέουν ή αγκυροβολούν εντός των ελληνικών υδάτων. Το τέλος αυτό επιβάλλεται τόσο στα σκάφη με ελληνική όσο και με ξένη σημαία και άρχισε να ισχύει από 1 Ιανουαρίου 2014. Σύμφωνα με τον Ν. 4211/2013 και Άρθρο 13, καταργείται ο φόρος πολυτελούς διαβίωσης σκαφών αναψυχής και ο ειδικός φόρος που επιβάρυνε τα σκάφη αναψυχής και ενσωματώνονται στο Τέλος Παραμονής και Πλώων. Με την κατάργηση των προηγούμενων φόρων και την επιβολή ενός φόρου το (Τ.Π.Π.), το φορολογικό σύστημα για τα σκάφη αναψυχής γίνεται πιο απλό και προσιτό στους ιδιοκτήτες σκαφών κάτι το οποίο αναμένεται να αυξήσει σημαντικά τα έσοδα του Κράτους από την είσοδο σημαντικού αριθμού σκαφών αναψυχής στις μαρίνες της χώρας γεγονός που θα τονώσει την οικονομία των νησιών και των παράκτιων περιοχών και με την αύξηση των θέσεων εργασίας. Το νέο φορολογικό καθεστώς έρχεται να πάρει τη θέση του παλιού καταστροφικού καθεστώτος που εφαρμόστηκε μέσω του Ν. 3790/2009 και οδήγησε τόσο σε απώλεια θέσεων εργασίας, όσο και εσόδων από Φ.Π.Α. και φόρο εισοδήματος σε όλες τις κατηγορίες επαγγελματιών που ασχολούνται με τον τομέα σκαφών αναψυχής, αλλά και για το Κράτος. Οι κλάδοι που πλήγησαν περισσότερο είναι τα πληρώματα, οι μηχανικοί, οι επισκευαστές, οι συντηρητές και οι εταιρείες πώλησης εξοπλισμού και parking σκαφών. Ακόμα, το Κράτος έχασε έσοδα από Φ.Π.Α, αλλά και ο φόρος πολυτελείας απέδωσε ελάχιστα έσοδα σε σχέση με αυτά που αρχικά είχαν προβλεφθεί. Επίσης, ο φόρος πολυτελείας οδήγησε σε κατακόρυφη πτώση εσόδων και απώλεια θέσεων εργασίας σε εταιρείες που ασχολούνται με την εισαγωγή και πώληση σκαφών και μηχανολογικού εξοπλισμού, αφού σχεδόν όλες οι προγραμματισμένες πωλήσεις ακυρώθηκαν με την θέσπιση του φόρου. Αναλυτικότερα θα δούμε παρακάτω πώς επιβάλλεται το τέλος και το ύψος του αναλόγως του μήκους του σκάφους.

Όσον αφορά τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής ισχύουν τα εξής:

- Για σκάφη μικρότερα των 7 μέτρων υπάρχει φοροαπαλλαγή, καθώς σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, ως σκάφος αναψυχής θεωρείται οποιοδήποτε σκάφος άνω των 7 μέτρων.
- Για σκάφη από 7 έως 8 μέτρα, επιβάλλεται τέλος 200 ευρώ.
- Για σκάφη από 8 έως 10 μέτρα, το τέλος ορίζεται στα 300 ευρώ.
- Για τα σκάφη από 10 έως 12 μέτρα, το τέλος είναι 400 ευρώ.

- Για όλα τα σκάφη άνω των 12 μέτρων, επιβάλλεται τέλος 100 ευρώ ανά μέτρο ξεκινώντας από το πρώτο μέτρο ενώ παράλληλα δίνεται η δυνατότητα για τον ιδιοκτήτη του σκάφους να μην πληρώσει το ετήσιο τέλος, αλλά μηνιαίο 10 ευρώ ανά μέτρο το μήνα, ενώ για τους μήνες που δεν πληρώνεται το τέλος, το σκάφος θα πρέπει να μένει σε ακινησία.

Όσον αφορά τα επαγγελματικά σκάφη,

το τέλος ορίζεται στο 50% επί των αναγραφόμενων ποσών για τα ιδιωτικά σκάφη από 7 έως 12 μέτρα, ενώ για τα σκάφη άνω των 12 μέτρων τα οποία ελλιμενίζονται μόνιμα στην ελληνική επικράτεια παρέχεται έκπτωση 30%.

Μετά την πληρωμή του συγκεκριμένου τέλους, δίνεται η απόδειξη πληρωμής η οποία πρέπει να φυλάσσεται μαζί με τα υπόλοιπα έγγραφα του σκάφους και μπορεί να ζητηθεί οποιαδήποτε στιγμή από τις Λιμενικές, Τελωνιακές ή Φορολογικές Αρχές. Η πληρωμή του τέλους δίνει το δικαίωμα στο σκάφος να μπορεί να πλέει στα ελληνικά χωρικά ύδατα, όπως ακριβώς συμβαίνει με τα τέλη κυκλοφορίας στα αυτοκίνητα. Η μη πληρωμή του τέλους θέτει αυτομάτως το σκάφος σε ακινησία, ενώ σε περίπτωση που συλληφθεί σκάφος να κυκλοφορεί εντός των ελληνικών υδάτων χωρίς να έχει πληρώσει το τέλος, επιβάλλεται πρόστιμο στο 100% της αξίας του τέλους χωρίς έκπτωση.

Η πληρωμή του τέλους γίνεται ηλεκτρονικά. Για τα σκάφη εντός της Ελληνικής Επικράτειας η πληρωμή γίνεται τον μήνα Δεκέμβριο, ενώ για τα σκάφη που εισέρχονται στην Ελληνική Επικράτεια, πληρώνεται είτε πριν είτε κατά την είσοδό τους. Επίσης, τα πλοία με σημαία Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να πληρώσουν το τέλος στις Λιμενικές Αρχές που εκδίδουν το Δελτίο Κίνησης (Transit Log), ενώ τα πλοία με σημαία εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορούν να το πληρώσουν στις Τελωνιακές Αρχές που εκδίδουν το Δελτίο Κίνησης (Transit Log). Πάντως, τα σκάφη που βρίσκονται εντός Ελληνικής Επικράτειας, ανεξαρτήτου σημαίας, έχουν την δυνατότητα να πληρώσουν το τέλος μέχρι τέλος Δεκέμβρη, είτε στην αρμόδια Δ.Ο.Υ. είτε στην Λιμενική Αρχή.

Υπεύθυνος για την καταβολή του τέλους στην περίπτωση των επαγγελματικών σκαφών είναι ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής του σκάφους ή ο νόμιμος εκπρόσωπός του. Στην περίπτωση πάλι των ιδιωτικών σκαφών, το τέλος πληρώνεται από τον πλοιοκτήτη ή τον κάτοχο ή τον χρήστη του σκάφους.

3.1.2. ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία **πλοίο αναψυχής** θεωρείται οποιοδήποτε σκάφος άνω των 7 μέτρων όταν είναι ιστιοφόρο και άνω των 12 όταν είναι μηχανοκίνητο και έχει τη δυνατότητα από την κατασκευή του για ταξίδια αναψυχής. Σχετικά με τα **ιστιοφόρα πλοία** αναψυχής, αναφερόμαστε στα πλοία που

διαθέτουν επαρκή ιστιοφορία ως κύριο μέσω πρόωσης και υπάρχει η δυνατότητα να φέρουν μηχανή ως βοηθητικό μέσω πρόωσης. Από την άλλη ως **μηχανοκίνητα πλοία** αναψυχής θεωρούμε τα πλοία τα οποία χρησιμοποιούν μηχανή ως κύριο και βοηθητικό μέσω πρόωσης. Ακόμα, **επαγγελματικό πλοίο** αναψυχής θεωρείται οποιοδήποτε σκάφος μεταφορική ικανότητας έως 49 επιβάτες, το οποίο διαθέτει επαρκείς χώρους διαμονής, σίτισης και υγιεινής για τους επιβάτες και για την εκμετάλλευση του πλοίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης. Από την άλλη πλευρά **ιδιωτικό πλοίο** αναψυχής είναι οποιοδήποτε σκάφος άνω των 7 μέτρων, το οποίο δεν είναι επαγγελματικό, με τον τρόπο που αναφέρθηκε παραπάνω. Μια άλλη κατηγορία σκαφών, η οποία απαλλάσσεται από το ειδικό τέλος είναι το **μικρό σκάφος** το οποίο έχει μήκος μικρότερο από 7 μέτρα αν πρόκειται για ιστιοφόρο ή έως 12 μέτρα αν πρόκειται για μηχανοκίνητο και χρησιμοποιείται για λόγους αναψυχής. Επίσης παραδοσιακό πλοίο αναψυχής ονομάζεται το υπό ελληνική σημαία πλοίο το οποίο μπορεί να είναι είτε επαγγελματικό είτε ιδιωτικό το οποίο μπορεί να είναι πρωτότυπο ή ομοίωμα ιστορικού ή παλαιού πλοίου και έχει κατασκευαστεί από υλικά τα οποία χρησιμοποιήθηκαν κατά το μεγαλύτερο ποσοστό για την κατασκευή του πρωτότυπου πλοίου. Τέλος, το **Επαγγελματικό Τουριστικό Ημερόπλοιο** μπορεί να είναι ένα μικρό σκάφος, ένα πλοίο αναψυχής ή ένα επιβατηγό τουριστικό πλοίο με σημαία κράτους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο εκτελεί ημερήσια ταξίδια εντός των ελληνικών χωρικών υδάτων με δυνατότητα ταξιδιού και εκτός ελληνικής επικράτειας με ενιαίο εισιτήριο.

Μια άλλη κατηγορία σκαφών είναι τα **ναυταθλητικά** σκάφη, τα οποία μπορεί να είναι ιστιοφόρα ή κωπήλατα, έχουν ελληνική σημαία και ανήκουν σε Ναυτικούς ή Ιστιοπλοϊκούς Ομίλους ή Σωματεία ή σε μέλη αυτών. Τα σκάφη αυτά προορίζονται αποκλειστικά για την προπόνηση των ναυταθλητών και τη συμμετοχή τους σε αγώνες. Τα σκάφη αυτά απαλλάσσονται από οποιαδήποτε φορολόγηση και πρέπει να είναι εγγεγραμμένα στο Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών. Για να χαρακτηριστεί ένα σκάφος ναυταθλητικό και να απαλλαγεί φορολογίας θα πρέπει να υπάρχει έγγραφη βεβαίωση από τον Ναυτικό Όμιλο ή Σωματείο και να είναι επικυρωμένη από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού του Υπουργείου Πολιτισμού και Αθλητισμού, από όπου θα προκύπτει ότι το σκάφος χρησιμοποιείται αποκλειστικά για εξάσκηση μέλους και για συμμετοχή σε ναυτικούς αγώνες.

3.1.3. ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Ως **πλοίαρχος** θεωρείται το πρόσωπο στο οποίο έχει ανατεθεί η διακυβέρνηση του πλοίου σύμφωνα με τη σύμβαση ναυτολόγησης. Διαφέρει από τον κυβερνήτη του πλοίου καθώς ο **κυβερνήτης** μπορεί να συγκεντρώνει όλες τις αρμοδιότητες και υποχρεώσεις που απορρέουν από τη νομοθεσία για τον πλοίαρχο, αλλά για τις

περιπτώσεις που δεν υπάρχει σύμβαση ναυτολόγησης, δηλαδή αν το πλοίο εκναυλώνεται χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα, είναι το πρόσωπο με την κατάλληλη ναυτική ικανότητα και εμπειρία το οποίο προσλαμβάνεται από τον ναυλωτή ή εκναυλωτή και αναλαμβάνει τη διακυβέρνηση του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής. Ακόμα για τα πλοία τα οποία εφοδιάζονται με ναυτολόγιο ή κατάσταση ο κυβερνήτης έχει τις ίδιες υποχρεώσεις με τον πλοίαρχο, παρόλο που ο κυβερνήτης κατέχει διαφορετικό αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας. Επίσης δεν πρέπει να συγχέονται οι έννοιες των επιβατών και επιβαινόντων. **Επιβάτης** είναι οποιοδήποτε πρόσωπο επιβαίνει σε ιδιωτικό, επαγγελματικό πλοίο αναψυχής ή επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο εκτός του πλοίαρχου ή κυβερνήτη, του πληρώματος και των παιδιών ηλικίας κάτω του ενός έτους. Αντιθέτως, οι **επιβαίνοντες** είναι όλα τα πρόσωπα που επιβαίνουν σε ένα οποιοδήποτε τύπου πλοίου αναψυχής, μαζί με τον πλοίαρχο ή κυβερνήτη, το πλήρωμα αλλά και τα παιδιά με ηλικία κάτω του ενός έτους. Τέλος, χώροι ενδιαίτησης ενός πλοίου αναψυχής είναι όλοι οι κλειστοί χώροι διαμονής, σίτισης και υγιεινής.

3.2. ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Σε αυτήν την ενότητα θα δούμε τους όρους και τις προϋποθέσεις που πρέπει να τηρούνται σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία προκειμένου να υπάρξει εκμετάλλευση ενός σκάφους αναψυχής. Θα ξεκινήσουμε την ανάλυσή μας από τα επαγγελματικά σκάφη στη συνέχεια θα αναλύσουμε τα ιδιωτικά και στο τέλος θα δούμε τα τουριστικά ημερόπλοια.

3.2.1. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ

Αρχικά για να καταστεί δυνατή η εκμετάλλευση ενός σκάφους αναψυχής, ανεξαρτήτως σημαίας, χρειάζεται βεβαίωση της αρμόδιας Φορολογικής Διοίκησης και καταχώριση των στοιχείων του σκάφους στο Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών. Έπειτα, συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης του επαγγελματικού σκάφους, καθώς η μερική ναύλωση απαγορεύεται, η χρονική διάρκειά της θα πρέπει να ξεπερνάει τις 8 ώρες και επιτρέπονται μέχρι 2 συμβάσεις ναύλωσης το ίδιο 24ωρο. Όσον αφορά τον τόπο παράδοσης και επαναπαράδοσης του σκάφους, αν βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας επιτρέπεται σε όλα τα σκάφη με ελληνική σημαία ή με σημαία κράτους της ευρωπαϊκής ένωσης. Για τα σκάφη με σημαία εκτός ευρωπαϊκής ένωσης, επιτρέπεται η παράδοση και επαναπαράδοση εντός του ελλαδικού χώρου για σκάφη άνω των 35 μέτρων αν είναι κατά το μεγαλύτερό τους μέγεθος κατασκευασμένα από μέταλλο ή πλαστικό και έχουν μεταφορική ικανότητα άνω των 12 επιβατών. Αν βέβαια η παράδοση και παραλαβή του σκάφους γίνει εκτός της ελληνικής επικράτειας, δεν ισχύουν οι παραπάνω περιορισμοί της ελληνικής νομοθεσίας.

Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής απαγορεύεται να μεταφέρουν επιβάτες με εισιτήριο ή εμπορεύματα με ναύλο, καθώς όπως θα δούμε και παρακάτω για τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων υπάρχουν τα τουριστικά ημερόπλοια. Επίσης, οι πλοιοκτήτες και οι εφοπλιστές έχουν το δικαίωμα εκναύλωσης για τα σκάφη που έχουν υπό την κατοχή τους ή διαχειρίζονται αντίστοιχα, όπως επίσης οι ναυλομεσίτες, ναυτικοί πράκτορες και τα τουριστικά γραφεία. Το δικαίωμα της εκναύλωσης από τους παραπάνω προϋποθέτει την έγγραφη συγκατάθεση του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή και είναι και οι δύο πλευρές συνυπεύθυνες για την τήρηση του ναυλοσυμφώνου και της ελληνικής νομοθεσίας.

Ακόμα, σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία γίνεται ειδική αναφορά για τον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης ενός επαγγελματικού σκάφους αναψυχής. Έτσι, τα επαγγελματικά σκάφη από την καταχώρισή τους στο Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών και ανά τριετία θα πρέπει να συμπληρώνουν ένα ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης. Για παράδειγμα, το ελάχιστο όριο για τα σκάφη που εκναυλώνονται, χωρίς πλοίαρχο και πλήρωμα είναι οι 105 ημέρες, ενώ 75 ημέρες όταν εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα. Τέλος υπάρχει και μια κατηγορία σκαφών που χαρακτηρίζονται ως παραδοσιακά και το όριο είναι 25 ημέρες

ανεξάρτητα με το αν η εκναύλωση γίνεται με πλοίαρχο και πλήρωμα. Βέβαια σε περίπτωση που ένα σκάφος έχει συμπληρώσει πάνω από 5 έτη ηλικίας, το όριο αυτό μειώνεται. Έτσι για σκάφη άνω των 5 ετών ο ελάχιστος αριθμός ημερών ναύλωσης μειώνεται κατά 5%, για σκάφη ηλικίας 10 ετών η έκπτωση προσδιορίζεται στο 10%, όπως και για σκάφη 15 και 20 ετών προσδιορίζεται στο 15% και 20% αντίστοιχα. Ως ημέρες ναύλωσης θεωρούνται οι ημέρες που το σκάφος πραγματοποιεί ταξίδια εντός ή εκτός ελληνικής επικράτειας σύμφωνα με την σύνταξη του ναυλοσυμφώνου. Αν ένα σκάφος μέσα στην τριετία δεν συμπληρώσει τον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης, τότε προσμετρείται η αμέσως προηγούμενη τριετία σε περίπτωση που είναι πλεονασματική. Το ελάχιστο όριο ημερών ναύλωσης δεν αλλάζει, σε περίπτωση που αλλάξει ο πλοιοκτήτης ή ο εφοπλιστής και ο έλεγχος των ημερών ναύλωσης διενεργείται βάση των ναυλοσυμφώνων ανά τριετία από την αρμόδια Διεύθυνση Ναυτιλίας και Αιγαίου και τα αποτελέσματα καταχωρούνται στο Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών.

Σε περίπτωση βέβαια που δεν συμπληρωθεί ο απαιτούμενος από το νόμο αριθμός ναύλωσης μέσα στην τριετία, ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής έχει το δικαίωμα να υποβάλλει αίτημα στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Αιγαίου και Ναυτιλίας για κατ' εξαίρεση παράταση ενός έτους, για να μπορέσει να συμπληρώσει τον απαιτούμενο αριθμό. Το αίτημα αυτό μπορεί να γίνει μόνο εάν ο λόγος που δεν συμπληρώθηκε ο απαραίτητος αριθμός ημερών οφείλεται σε ανωτέρα βία και όχι σε κατάσχεση του πλοίου ή σε μεγάλο εύρους επισκευές, εφόσον έχουν εγκαίρως και εγγράφως γνωστοποιηθεί στις Λιμενικές Αρχές και αποδεικνύονται από βεβαίωση της αρμόδιας Διεύθυνσης του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ή από τον εξουσιοδοτημένο νηογνώμονα. Ακόμα κατά την περίπτωση στην οποία έχει συμπληρωθεί το 80% των ημερών ναύλωσης και πριν τη λήξη της τριετίας, έχει το δικαίωμα ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής κατόπιν αιτήσεώς του στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου να ζητήσει την παράταση της συμπλήρωσης των ελλειπουσών ναυλώσεων για την επόμενη τριετία. Βέβαια δεν έχει το δικαίωμα να ζητήσει για το ίδιο πλοίο και δεύτερη παράταση αν δεν έχει συμπληρωθεί τουλάχιστον μια τριετία.

Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής τα οποία τελικά δεν κατάφεραν να συμπληρώσουν τον ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης, ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής αυτομάτως χάνει τις ευεργετικές διατάξεις του νόμου για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής. Σε αυτή την περίπτωση, θα πρέπει να αποδοθεί στις αρμόδιες υπηρεσίες Φορολογικής ή Τελωνιακής Διοίκησης ο Φ.Π.Α. για την εισαγωγή ή την απόκτηση του πλοίου, τον ειδικό φόρο κατανάλωσης καυσίμων και τους αναλογούντες δασμούς και επιβαρύνσεις για την απόκτηση λιπαντικών, προμηθειών και εξοπλισμού για τα οποία έτυχε απαλλαγής. Η αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου κοινοποιεί στις αρμόδιες Τελωνιακές και Φορολογικές Αρχές πράξη κατά του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή στην οποία διαπιστώνεται η μη εκπλήρωση της υποχρέωσης για ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης και προσδιορίζεται η ημερομηνία από την οποία οφείλονται Φ.Π.Α., φόροι και δασμοί.

Για τα επαγγελματικά πλοία της παραπάνω παραγράφου και γενικότερα για οποιοδήποτε επαγγελματικό πλοίο αναψυχής για το οποίο παύει να ισχύει η επαγγελματική του δραστηριότητα και υπόκειται σε καταβολή Φ.Π.Α., υπολογίζουμε μέσω της φορολογητέας αξίας του το ποσό που θα πρέπει να καταβληθεί στις Φορολογικές Αρχές, με βάση την τιμή κτήσης του πλοίου και την ηλικία του. Με τον τρόπο αυτό, κατά τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του πλοίου ως φορολογητέα αξία θεωρείται η τιμή απόκτησης από τον προηγούμενο ιδιοκτήτη σε περίπτωση πλοίου “second hand”, ενώ για νέα πλοία η τιμή απόκτησής τους από το ναυπηγείο. Μετά από τη συμπλήρωση του πρώτου έτους, η φορολογητέα αξία μειώνεται κατά 20%, το δεύτερο έτος κατά 25%, το τρίτο 30% και έως το δέκατο πέμπτο έτος θα έχει μειωθεί κατά 90%, όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα.

ΕΤΟΣ	ΜΕΙΩΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΗΤΕΑΣ ΑΞΙΑΣ
1 ^ο (ΕΤΟΣ ΑΠΟΚΤΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ)	0%
2 ^ο	20%
3 ^ο	25%
4 ^ο	30%
5 ^ο	35%
6 ^ο	40%
7 ^ο	45%
8 ^ο	50%
9 ^ο	55%
10 ^ο	60%
11 ^ο	65%
12 ^ο	70%
13 ^ο	75%
14 ^ο	80%
15 ^ο	85%
16 ^ο	90%

Η φορολογητέα αξία χρησιμεύει και για τον υπολογισμό και άλλων φόρων εκτός από το Φ.Π.Α., όπως για μεταβίβαση ενός πλοίου αναψυχής, είτε είναι ιδιωτικό είτε επαγγελματικό, λόγω κληρονομιάς, δωρεάς ή γονικής παροχής.

Σε περίπτωση βέβαια εκούσιας παύσης της επαγγελματικής δραστηριότητας του πλοίου, θα πρέπει να αποδοθεί στις Φορολογικές και Τελωνιακές Αρχές, ο Φ.Π.Α. που αναλογεί για την εισαγωγή του πλοίου στη χώρα ή την απόκτησή του, οι ανάλογοι δασμοί και φοροαπαλλαγές από τον ειδικό φόρο καυσίμων και φοροελαφρύνσεις για απόκτηση λιπαντικών ή άλλων υλικών για την σωστή λειτουργία του πλοίου.

Τέλος, όσον αφορά τα πλοία με ελληνική σημαία ή κράτους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα οποία έχει καταβληθεί ο Φ.Π.Α. κατά την εισαγωγή ή απόκτησή τους χωρίς να έχει εκπέσει ή επιστραφεί στον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, δεν έχουν υποχρέωση ελάχιστων ημερών ναύλωσης.

3.2.1.1. ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής του πλοίου αναψυχής έχει το δικαίωμα να το παροπλίσει, σε περίπτωση που η επαγγελματική εκμετάλλευσή του κρίνεται μη συμφέρουσα. Ο παροπλισμός του πλοίου δεν μπορεί να είναι μικρότερος του ενός έτους, αλλά και ούτε μεγαλύτερος από 3 έτη, όπου γίνεται με έγγραφη δήλωση του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή και με κατάθεση όλων των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Σε περίπτωση παροπλισμού αναστέλλεται και ο υπολογισμός των ελάχιστων ημερών ναύλωσης από τη στιγμή που παραδοθούν τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου μέχρι και τη στιγμή που γίνει η άρση του παροπλισμού, όπου συνεχίσουν να προσμετρούνται οι μέρες ναύλωσης από την ημερομηνία πριν τον παροπλισμό. Η άρση του παροπλισμού μπορεί να γίνει είτε εκούσια μετά τη συμπλήρωση ενός έτους από τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή για τη συνέχιση της επαγγελματικής εκμετάλλευσής του πλοίου ή σε λιγότερο από ένα χρόνο στην περίπτωση αλλαγής του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή αλλά και λόγω αλλαγής χρήσης του σκάφους από επαγγελματικό για παράδειγμα σε ιδιωτικό. Το επαγγελματικό πλοίο αναψυχής σε κάθε περίπτωση παροπλίζεται όταν συμπληρωθεί το διάστημα 3 ετών και επιβάλλονται όλες οι δασμοφορολογικές επιβαρύνσεις που αφορούν το πλοίο και τον εφοδιασμό του σε καύσιμα, λιπαντικά κτλ.

3.2.1.2. ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Σε περίπτωση κατάσχεσης του επαγγελματικού πλοίου, για όσο διάστημα διαρκέσει η απαγόρευση του απόπλου σταματάει η μέτρηση του ελάχιστου αριθμού ημερών ναύλωσης. Μετά την άρση της κατάσχεσης, όπως και στην περίπτωση του παροπλισμού ξεκινούν να μετρούν πάλι οι ημέρες ναύλωσης από το σημείο που ήταν πριν την κατάσχεση. Ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής είναι υπεύθυνος να υποβάλλει εγγράφως εντός προθεσμίας 60 ημερών τις ημερομηνίες επιβολής και άρσης της κατάσχεσης στις Λιμενικές Αρχές ή στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Οι ημερομηνίες αυτές καταχωρούνται στο Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών, καθώς και τα σχετικά με την κατάσχεση έγγραφα. Μετά την άρση της κατάσχεσης για την έναρξη της επαγγελματικής εκμετάλλευσής του πλοίου, υποβάλλονται τα επικυρωμένα έγγραφα και αξιοπιστίας του.

3.2.1.3. ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ

Σε περίπτωση ναύλωσης ενός επαγγελματικού ή ιδιωτικού σκάφους αναψυχής θα πρέπει να υπάρχει άμεσα διαθέσιμο –για την περίπτωση ελέγχου– το αντίγραφο του ναυλοσυμφώνου και η κατάσταση επιβαίνόντων. Τα ναυλοσύμφωνα υποβάλλονται από τον εκναυλωτή στις υπηρεσίες Φορολογικής και Τελωνιακής Διοίκησης σύμφωνα με τον Κώδικα Φορολογικής Διαδικασίας. Το υπόδειγμα των ναυλοσυμφώνων καθορίζεται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου σε

συνεργασία με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας και από εκεί και πέρα οι ναυλωτές και εκναυλωτές μπορούν να προσθέσουν οποιονδήποτε όρο δεν αντιβαίνει στην ελληνική νομοθεσία.

3.2.1.4. ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Αρχικά για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής των οποίων το μήκος δεν ξεπερνά τα 24 μέτρα δεν είναι απαραίτητο να υπάρχει πλοίαρχος και πλήρωμα για να προχωρήσει η εκναύλωση. Σε περίπτωση πάντως που αποφασίσουν να ναυτολογήσουν πλήρωμα, τότε αυτό θα πρέπει να ασφαρίζεται υποχρεωτικά στο Ν.Α.Τ. Όσο για τον πλοίαρχο θα πρέπει να ασφαλιστεί στον Ο.Α.Ε.Ε. και απαιτείται η έκδοση παραστατικού σύμφωνα με τις φορολογικές διατάξεις ή στον Ν.Α.Τ. σε περίπτωση που είναι υπογεγραμμένος ναυτικός. Ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου με απόφασή του σε συνεργασία με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας καθορίζει ποια θα πρέπει να είναι τα ελάχιστα προσόντα του πλοίαρχου και πως αυτά πιστοποιούνται. Ακόμα, η οργανική σύνθεση του πληρώματος γίνεται σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία και είναι απαραίτητη η τήρηση των οργανικών θέσεων, ενώ για τα πλοία με ξένη σημαία και χωρητικότητα έως 650gt, η ελληνική νομοθεσία ρυθμίζει θέματα ως προς τον αριθμό και την ειδικότητα. Όσο για τις εταιρείες που έχουν υπό την ιδιοκτησία ή διαχείρισή τους επαγγελματικά πλοία αναψυχής έχουν τη δυνατότητα μεταφοράς του προσωπικού που βρίσκονται σε μια οργανική θέση, αλλά και βοηθητικού προσωπικού σε ένα άλλο πλοίο αναψυχής. Απλά για την τελευταία περίπτωση θα πρέπει να υπάρχει κοινή διαχειρίστρια εταιρεία του Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) και να υπάρχει γραπτή σύμβαση διαχείρισης μεταξύ των πλοιοκτητριών εταιρειών των 2 πλοίων.

3.2.1.5. ΓΕΝΙΚΑ

Σε περίπτωση βλάβης του επαγγελματικού πλοίου αναψυχής οι Λιμενικές Αρχές μπορούν να δώσουν άδεια απόπλου για να μεταβεί σε άλλο λιμένα για επισκευή και στην άδεια αναγράφεται το είδος της βλάβης. Για να διαπιστωθεί το είδος της βλάβης, το πλοίο ελέγχεται από τον εξουσιοδοτημένο νηογνώμονα ή από τον Κλάδο Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής ανεξαρτήτου σημαίας δύνεται η δυνατότητα να χρησιμοποιηθούν από τον πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή για λόγους αναψυχής για το διάστημα που δεν εκτελούν ναύλωση, εφόσον δηλωθεί στο Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών. Στην περίπτωση αυτή δεν ισχύει για το επαγγελματικό σκάφος καμία φοροαπαλλαγή όπως, απαλλαγή από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, φοροελαφρύνσεις στα καύσιμα, λιπαντικά και προμήθειες του πλοίου, εκπτώσεις σε Φ.Π.Α. και δασμούς.

Στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής τα οποία εκναυλώνονται χωρίς να υπάρχει πλοίαρχος και πλήρωμα δεν χρειάζεται να πάρουν άδεια από τις Αρχές για

απόπλου και κατάπλου για οποιοδήποτε λιμάνι εντός ελληνικής επικράτειας. Αντιθέτως για τα πλοία που εκναυλώνονται με πλοίαρχο και πλήρωμα απαιτείται άδεια απόπλου από το πρώτο λιμάνι εντός 48 ωρών από την έναρξη της ναύλωσης. Η άδεια απόπλου ζητείται για το πρώτο λιμάνι, χωρίς να απαιτείται άδεια απόπλου για τα υπόλοιπα λιμάνια και εφόσον το λιμάνι βρίσκεται στην ελληνική επικράτεια. Για λιμάνια του εξωτερικού δεν χρειάζεται άδεια απόπλου όπως και άδεια κατάπλου για οποιοδήποτε λιμάνι. Η άδεια απόπλου μπορεί να ζητηθεί από τον πλοίαρχο, πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, από τον πράκτορα του πλοίου ή από οποιοδήποτε νόμιμα εξουσιοδοτημένο πρόσωπο. Σε κάθε περίπτωση που υπάρξουν περιστατικά όπως ναυτικά ατυχήματα, τραυματισμοί, ασθένειες ή απουσίες πληρωμάτων, λήξη ναυτολογίων ή πιστοποιητικών ασφαλείας ή ασφαλιστηρίων συμβολαίων, θα πρέπει να ζητηθεί άδεια απόπλου από τις Λιμενικές Αρχές στις οποίες θα αναφερθεί το συμβάν και θα καταγραφεί στα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου.

Σχετικά με τα ναυλοσύμφωνα κατά την εκναύλωση και ανεξάρτητα με τον αν υπάρχει πλοίαρχος και πλήρωμα στο πλοίο, απαιτείται η θεώρησή τους από τις Λιμενικές Αρχές, εφόσον το πρώτο λιμάνι βρίσκεται στην ελληνική επικράτεια. Αν το πρώτο λιμάνι βρίσκεται στο εξωτερικό η θεώρηση γίνεται στο πρώτο λιμάνι εντός της ελληνικής επικράτειας. Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι η θεώρηση των ναυλοσυμφώνων είναι μια διαδικασία γραφειοκρατική κάτι το οποίο θα επιλυθεί μέσα στους επόμενους μήνες με την ολοκλήρωση της εφαρμογής για την ηλεκτρονική υποβολή του ναυλοσυμφώνου.

Τέλος, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής με σημαία ελληνική ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης με μεταφορική ικανότητα έως 99 ατόμων, μπορούν να συνάψουν σύμβαση ολικής ναύλωσης έπειτα από αίτημα του πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

3.2.2. ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής με σημαία ελληνική ή κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να εφοδιάζονται με το Δελτίο Κίνησης Πλοίου Αναψυχής (ΔΕ.Κ.Π.Α.) το οποίο χορηγείται από τις Λιμενικές Αρχές. Το ΔΕ.Κ.Π.Α. είναι αορίστου χρόνου και ελέγχεται ετησίως από τις Λιμενικές Αρχές. Για να χορηγηθεί από τις Αρχές θα πρέπει πρώτα να προσκομιστεί το αποδεικτικό πληρωμής του Τέλους Παραμονής και Πλόων. Περισσότερες λεπτομέρειες ως προς τα κριτήρια και τις προϋποθέσεις θεώρησης και ανανέωσης, τα δικαιολογητικά, τα στοιχεία που αναγράφονται σε αυτό, τη διαδικασία αντικατάστασης σε περίπτωση απώλειας, το καταβαλλόμενο τέλος καθορίζεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Όπως στα επαγγελματικά, έτσι και στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής στην περίπτωση που εκναυλώνονται χωρίς την παρουσία πλοίαρχου και πληρώματος δεν απαιτείται άδεια απόπλου ή κατάπλου σε οποιοδήποτε λιμάνι της ελληνικής

επικράτειας. Οι περιπτώσεις στις οποίες ζητείται άδεια απόπλου, όπως είδαμε και παραπάνω, είναι οι εξής: περιπτώσεις ατυχημάτων, ασθένεια ή απουσία πληρωμάτων, λήξη ισχύος ναυτολογίων, πιστοποιητικών ασφαλείας ή ασφαλιστηρίων. Ο πλοίαρχος αναφέρει το συμβάν στις Λιμενικές Αρχές οι οποίες με τη σειρά τους θεωρούν τα ναυτιλιακά έγγραφα του πλοίου. Ο πλοίαρχος ή κυβερνήτης του πλοίου οφείλει να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα και να τα επιδεικνύει σε έλεγχο των Αρχών και να ακολουθεί τις διατάξεις για έλεγχο προσώπων κατά την διέλευση των συνόρων, αλλά και να καταβάλλει τα λιμενικά και υπόλοιπα τέλη.

Για όλα τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής με σημαία χώρας εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, προκειμένου να κινούνται ελεύθερα εντός ελληνικής επικράτειας εφοδιάζονται από τις Τελωνιακές Αρχές το Δελτίο Κίνησης (Transit Log), όπου για την έκδοσή του είναι απαραίτητο να προσκομιστεί το αποδεικτικό πληρωμής του Τέλους Παραμονής και Πλόων.

Όπως στα επαγγελματικά πλοία αναψυχής έτσι και στα ιδιωτικά μπορεί να συνταχθεί σύμβαση ολικής ναύλωσης για ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα τα οποία έχουν το κατάλληλο πιστοποιητικό αξιοπλοίας και ισχύουν όλοι οι όροι και προϋποθέσεις, όπως είδαμε παραπάνω για τα επαγγελματικά πλοία, μόνο που στα ιδιωτικά πλοία δεν υπάρχει ο περιορισμός για ελάχιστο αριθμό ημερών ναύλωσης. Επίσης, σε αντίθεση με τα επαγγελματικά, στα ιδιωτικά πλοία αναψυχής δεν παρέχονται απαλλαγές από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, το Φ.Π.Α., τους δασμούς, στα καύσιμα και λιπαντικά και γενικότερα στις προμήθειες του πλοίου.

Τέλος σχετικά με το πλήρωμα, σε αντίθεση με τα επαγγελματικά πλοία, στα ιδιωτικά δεν υπάρχει η υποχρέωση για οργανική σύνθεση πληρώματος, όπως επίσης και η πρόσληψη ναυτικού ασφαλισμένου στο NAT δεν συνεπάγεται συμπλήρωση οργανικής θέσης ούτε την υποχρέωση ασφάλισης άλλου ναυτικού στο NAT. Σε περίπτωση βέβαια εκναύλωσης του ιδιωτικού πλοίου αναψυχής τότε ισχύουν ακριβώς οι ίδιες διατάξεις όπως και με τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής.

3.2.3. ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ

Όροι και προϋποθέσεις εκμετάλλευσης των τουριστικών ημερόπλοιων

Για να καταστεί δυνατή η εκμετάλλευση του τουριστικού ημερόπλοιου χρειάζεται βεβαίωση από την αρμόδια Φορολογική Διοίκηση, αλλά και καταχώριση στο Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου. Τα δικαιολογητικά για την καταχώριση στο Μητρώο κατατίθενται από το πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή του ή από κάποιο νόμιμα εξουσιοδοτημένο άτομο στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου ή στις Λιμενικές Αρχές οι οποίες με τη σειρά τους τις διαβιβάζουν στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Όσον αφορά τα θαλάσσια ταξίδια των συγκεκριμένων πλοίων, θα πρέπει να διεξάγονται μέσα σε διάστημα είκοσι τεσσάρων ωρών από πλοία με ελληνική ή σημαία χώρας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για τις ανάγκες του ταξιδιού το τουριστικό ημερόπλοιο μπορεί να βγει και εκτός ελληνικής επικράτειας, αλλά με τον όρο να επιστρέψει στο λιμάνι από το οποίο ξεκίνησε. Σκοπό του ημερήσιου θαλάσσιου ταξιδιού αποτελεί η αναψυχή και διασκέδαση των επιβατών και όχι οι μεταφορά τους για άλλους λόγους όπως γίνεται με τα πλοία της ακτοπλοΐας. Για τις ανάγκες του ταξιδιού εκδίδεται εισιτήριο το οποίο μπορεί να είναι είτε ονομαστικό είτε ομαδικό συνοδευόμενο από την ονομαστική κατάσταση των επιβατών. Το εισιτήριο ισχύει από τον απόπλου του πλοίου, μέχρι τον κατάπλου στο λιμάνι προορισμού. Το εισιτήριο μπορεί να είναι και ηλεκτρονικό. Ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής θα πρέπει να δηλώσει στις Λιμενικές Αρχές το σημείο εκκίνησης του πλοίου, όπως και την περιοχή στην οποία θα δραστηριοποιηθεί το τουριστικό ημερόπλοιο. Οποιαδήποτε τροποποίηση του ταξιδιού θα πρέπει να δηλώνεται στις Λιμενικές Αρχές οι οποίες εγκρίνουν την περιοχή δραστηριοποίησης του ημερόπλοιου σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) ή το Πιστοποιητικό Ασφαλείας (Π.Α.) ή την Άδεια Εκτέλεσης Πλόων.

Κάθε επιβάτης του επαγγελματικού τουριστικού ημερόπλοιου ακολουθεί το πλοίο σε ολόκληρο το ταξίδι ακόμα και αν χρειαστεί να κάνει κάποιες στάσεις σε ενδιάμεσους λιμένες. Στους λιμένες αυτούς μπορεί να αποβιβαστεί ο επιβάτης στην ενδοχώρα για το χρονικό διάστημα που διαρκεί η στάση του πλοίου και στη συνέχεια επιβιβάζεται ξανά για να συνεχιστεί το ταξίδι στο τελικό προορισμό του. Οποιαδήποτε οριστική επιβίβαση ή αποβίβαση σε ενδιάμεσο λιμάνι απαγορεύεται εκτός και πρέπει να γίνει για λόγους ασφαλείας ή για κάποιο απρόβλεπτο συμβάν. Στο σημείο αυτό οφείλουμε να πούμε ότι λόγω της ιδιομορφίας της χώρας μας με τα πολλά νησιά, την έντονη εποχικότητα με την αύξηση της κίνησης κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, αλλά και για τη σωστή εξυπηρέτηση των νησιών της άγονης γραμμής επιτρέπεται με έγκριση της αρμόδιας διεύθυνσης του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου κατόπιν αιτήσεως του πλοιοκτήτη, εφοπλιστή ή εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου του τουριστικού πλοίου η επιβίβαση και αποβίβαση σε ενδιάμεσα λιμάνια.

Τα ταξίδια με επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο πρέπει να γίνονται μέσα στο ίδιο 24ωρο, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων που θα δούμε παρακάτω. Πρώτον, ένα ταξίδι μπορεί να διαρκέσει περισσότερο από ένα 24ωρο περιλαμβάνοντας τη διανυκτέρευση των επιβατών σε κατάλυμα στην ξηρά, όταν το ταξίδι όπως και η διανυκτέρευση, δίνονται μέσα από ένα τουριστικό πακέτο. Δεύτερον, όταν ο λιμένας επιβίβασης είναι ο ίδιος από το λιμένα αποβίβασης, όπου λόγω απόστασης δεν καλύπτεται μέσα σε 24 ώρες. Τρίτον, κατά τη διάρκεια της παραμονής των επιβατών στη ξηρά το πλοίο παραμένει αγκυροβολημένο στον λιμένα. Σε περιπτώσεις διανυκτέρευσης των επιβατών στην ξηρά το πλήρωμα παραμένει εντός του πλοίου. Σε περίπτωση όμως που το πλοίο δεν διαθέτει κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης,

πρέπει ο πλοιοκτήτης ή εφοπλιστής να βρει κατάλληλο κατάλυμα για τη διανυκτέρευση του προσωπικού.

Κατά την αποβίβαση των επιβατών αλλά και για τη διάρκεια αναμονής του πλοίου στο λιμάνι έως να επιβιβαστούν οι επιβάτες, το πλοίο αγκυροβολεί στο σημείο που ορίζει ο φορέας διαχείρισης του λιμανιού και όταν δεν υπάρχει τέτοιος φορέας, ορίζεται από την αρμόδια Λιμενική Αρχή.

3.2.4. ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Εφόσον δεν τηρούνται οι παραπάνω όροι και προϋποθέσεις που περιγράψαμε στην ενότητα αυτή, μπορούν να καταβληθούν πρόστιμα από 5.000 έως 50.000 ευρώ και αποτελούν έσοδα του Κρατικού Προϋπολογισμού. Το ύψος του κάθε προστίμου που επιβάλλεται εξαρτάται από τις συνθήκες κάτω από τις οποίες τελέστηκε η αξιόποινη πράξη, το βαθμό κατά τον οποίο επαναλαμβάνεται, τη βαρύτητα της πράξης, αλλά και τη ζημιά που υπέστη το Κράτος και το τουριστικό προϊόν. Επίσης, σε περίπτωση αξιόποινης πράξης η οποία επαναληφθεί σε λιγότερο από 1 χρόνο τότε το πρόστιμο διπλασιάζεται. Σε αυτό το σημείο οφείλουμε να πούμε ότι μόλις οι Λιμενικές Αρχές, που είναι υπεύθυνες για τον έλεγχο των πλοίων αναψυχής, διαπιστώσουν μια παράβαση και συντάξουν την έκθεση βεβαίωσης, πριν προχωρήσουν σε επιβολή προστίμου, καλούν τον παραβάτη σε διάστημα 5 ημερών από τη στιγμή που έλαβε την κλήση, να εκθέσει τις απόψεις του. Σχετικά με το ύψος και την επιβολή του προστίμου θα πρέπει να σημειώσουμε ότι οι Λιμενικές Αρχές που διαπιστώνουν την παράβαση, εισηγούνται το ύψος του προστίμου, το οποίο επιβάλλεται από την αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, έπειτα από αιτιολογημένη απόφαση. Ο παραβάτης από την πλευρά του σε περίπτωση που κρίνει υπερβολικό το πρόστιμο, διατηρεί δικαίωμα για έφεση.

3.2.5. ΓΕΝΙΚΑ

Οποιοδήποτε πλοίο αναψυχής μικρό ή μεγάλο, ιδιωτικό ή επαγγελματικό σε περίπτωση που θεωρείται ταχύπλοο, θα πρέπει να διαθέτει ασφάλιση. Για πλοία μεγαλύτερα από 300gt η ασφάλιση γίνεται σύμφωνα με το π.δ. 6/2012, ενώ για πλοία μικρότερα από 300gt ασφαλιζονται για αστική ευθύνη για σωματικές βλάβες ή θάνατο επιβαινόντων και τρίτων από πρόσκρουση, σύγκρουση, ναυάγιο ή οποιαδήποτε άλλη αιτία. Το ασφαλιστικό ποσό είναι στις 50.000 ευρώ ανά άτομο και όχι λιγότερο από 500.000 ευρώ ανά συμβάν. Για αστική ευθύνη από υλικές ζημιές το ποσό ανέρχεται στις 150.000 ευρώ. Τέλος και για περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης το ποσό ανέρχεται πάλι στις 150.000 ευρώ. Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο μπορεί να συνταχθεί τόσο στην ελληνική όσο και στην αγγλική γλώσσα και το ασφαλιστικό ποσό καθορίζεται αναλόγως τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου.

Σχετικά με τους τουριστικούς λιμένες και μαρίνες, ο φορέας διαχείρισης ή εκμετάλλευσης οφείλει σε περίπτωση εγκαταλειμμένου πλοίου ή ναυαγίου στο χώρο

του λιμένα, μέσω κοινοποίησης στη αρμόδια Λιμενική Αρχή να απομακρύνει το πλοίο από το θαλάσσιο ή χερσαίο χώρο και να το μεταφέρει σε ειδικό χερσαίο φυλασσόμενο χώρο εναπόθεσης πλοίων. Φυσικά επιτρέπεται εντός του τουριστικού λιμένα η ανέλκυση και καθέλκυση πλοίων αναψυχής από τον φορέα διαχείρισης χωρίς να κοινοποιείται στις Λιμενικές Αρχές.

3.3. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Για πρώτη φορά το 2003 με το νόμο ν.3182/2003, θεσπίστηκε ο ρόλος της ναυτιλιακής εταιρείας πλοίων αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.), η διαδικασία σύστασης, το νομοθετικό πλαίσιο και το φορολογικό καθεστώς. Η Ν.Ε.Π.Α. αποτελεί μια εμπορική εταιρεία με σκοπό την αγορά, διαχείριση και εκμετάλλευση επαγγελματικών πλοίων αναψυχής υπό ελληνική σημαία, έχοντας έδρα ένα δήμο εντός Ελλάδος. Η εταιρεία έχει διάρκεια ζωής κάποια χρόνια τα οποία δεν θα πρέπει να ξεπερνάνε τα 30. Για την ίδρυση της εταιρείας χρειάζεται ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο 10000 ευρώ το οποίο δίνεται από τους μετόχους και πηγαίνει στο ταμείο της εταιρείας. Ακόμα, η ονομαστική τιμή της μετοχής θα πρέπει να είναι μεγαλύτερη του 1^{ος} ευρώ.

Για την κατάρτιση του καταστατικού της απαιτούνται δύο ή περισσότεροι ιδρυτές, το οποίο καταχωρείται στο Μητρώο Ναυτιλιακών Εταιρειών Πλοίων Αναψυχής με αποτέλεσμα η Ν.Ε.Π.Α. να αποκτήσει νομική προσωπικότητα.

Το καταστατικό της εταιρείας πρέπει να περιέχει τα παρακάτω:

1. Την επωνυμία, την έδρα, το σκοπό και τη διάρκεια της εταιρείας,
2. Το εταιρικό κεφάλαιο και τις μετοχές,
3. Το διοικητικό συμβούλιο, τη γενική συνέλευση των μετόχων και τις αρμοδιότητές τους,
4. Τα δικαιώματα των μετόχων και
5. Τη διάλυση και εκκαθάριση της περιουσίας της εταιρείας

Η εταιρεία διοικείται από το διοικητικό συμβούλιο το οποίο εκπροσωπεί την εταιρεία και αποτελείται από 3 τουλάχιστον μέλη τα οποία μπορεί και να μην είναι απαραίτητα και μέτοχοι. Στο καταστατικό αναγράφεται ο ορισμός του πρώτου διοικητικού συμβουλίου.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας καταχωρεί σε ειδικό Μητρώο το σύνολο των Ν.Ε.Π.Α. στο οποίο περιλαμβάνονται διάφορα στοιχεία, όπως τα βιβλία μητρώου των Ν.Ε.Π.Α., το φάκελο της κάθε εταιρείας, τη μερίδα της κάθε εταιρείας, καθώς και το ευρετήριο των εταιρειών. Στο Μητρώο αυτό καταγράφονται όλες οι εταιρείες με βάση το όνομά τους ανά χρονολογική σειρά και παίρνουν ένα μοναδικό αριθμό, τον αριθμό μητρώου της εταιρείας ο οποίος αναγράφεται στο φάκελο και τη μερίδα της. Ο αριθμός μητρώου αναγράφεται σε οποιοδήποτε έγγραφο υποβάλλεται προς καταχώριση, αλλά και σε όλα τα έγγραφα και πιστοποιητικά που προέρχονται από την υπηρεσία Μητρώου. Ακόμα, στο φάκελο της εταιρείας κρατούνται το καταστατικό, όπως και τα υπόλοιπα έγγραφα τα οποία υποβάλλονται για να καταχωρηθούν στη μερίδα της εταιρείας. Όσον αφορά το καταστατικό το οποίο κρατείται στο Μητρώο συνυπογράφεται από τους ιδρυτές και το γνήσιο της υπογραφής τους θεωρείται από δημόσια αρχή ή συμβολαιογράφο.

Όταν γίνει η καταχώριση της μερίδας της εταιρείας σημειώνονται κάποιες πληροφορίες, όπως η χρονολογία της εταιρικής σύμβασης, η επωνυμία, η έδρα, η

διάρκεια, η διεύθυνση και τα κεφάλαιά της. Επίσης, για τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου που εκπροσωπούν την εταιρεία σημειώνονται τα ονοματεπώνυμά τους, οι διευθύνσεις κατοικίας τους, ο αριθμός αστυνομικής ταυτότητας, όπως και ο αριθμός φορολογικού μητρώου. Στην μερίδα της εταιρείας αναγράφονται τα πλοία που κατέχει ή διαχειρίζεται η εταιρεία καθώς και ο αριθμός της διοικητικής πράξης, κατά την οποία χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά. Οποιαδήποτε μεταβολή γίνει σημειώνεται στη μερίδα μόλις υποβληθούν τα απαραίτητα έγγραφα. Επίσης, οποιαδήποτε μεταβολή του καταστατικού της εταιρείας σημειώνεται στη μερίδα με το που υποβληθεί η απόφαση της γενικής συνέλευσης με τα άρθρα που τροποποιούνται. Τέλος, στη μερίδα σημειώνεται η διάλυση της εταιρείας, ο διορισμός ή αντικατάσταση των εκκαθαριστών, η περί αναβίωση της εταιρείας απόφαση της γενικής συνέλευσης και οποιαδήποτε δικαστική απόφαση κηρύσσει την εταιρεία σε κατάσταση πτώχευσης ή διορίζει ή αντικαθιστά σύνδικο.

Μόλις υποβληθεί το καταστατικό της εταιρείας και εφόσον έχει συσταθεί νομότυπα η εταιρεία, αυτό καταχωρείται στο βιβλίο μητρώου και το αλφαβητικό ευρετήριο και ανοίγει φάκελος με τη μερίδα της εταιρείας. Αν διαπιστωθεί ότι το καταστατικό δεν έχει συσταθεί νομοτύπως τότε διαβιβάζεται στον Πρόεδρο του Τριμελούς Συμβουλίου Διοίκησης του Πρωτοδικείου Πειραιά ενημερώνοντας σύγχρονος και τους ιδρυτές της εταιρείας. Σε αυτή την περίπτωση αν θα καταχωρηθεί το καταστατικό στο Μητρώο εναπόκειται στον Πρόεδρο του Συμβουλίου. Η ίδια διαδικασία εφαρμόζεται και στην περίπτωση αλλαγής του καταστατικού. Οποιαδήποτε καταχώριση στο μητρώο γίνεται κατόπιν αιτήσεων πληρώνοντας τέλος υπέρ του δημοσίου. Για την καταχώριση του καταστατικού το τέλος ορίζεται στα 250 ευρώ ενώ για καταχώριση αποφάσεων των οργάνων της εταιρείας το ποσό ορίζεται στα 70 ευρώ.

Υπάρχει η δυνατότητα για μια Ανώνυμη Εταιρεία να μετατραπεί σε Ν.Ε.Π.Α. προσαρμόζοντας το καταστατικό της το οποίο θα καταχωρηθεί στο μητρώο ακολουθώντας της παραπάνω διατάξεις. Η απόφαση μετατροπής της εταιρείας από ανώνυμη σε Ν.Ε.Π.Α. δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης. Μετά από την παραπάνω διαδικασία η εταιρεία έχει διαγραφεί από το μητρώο Ανωνύμων Εταιρειών και συνεχίζει τη δράση της ως Ν.Ε.Π.Α. Σχετικά με τις Εταιρείες Περιορισμένης Ευθύνης την απόφαση για μετατροπή σε Ν.Ε.Π.Α. λαμβάνει η γενική συνέλευση των εταίρων και το καταστατικό της προσαρμόζεται σύμφωνα με τις διατάξεις για τις Ν.Ε.Π.Α. Η απόφαση για τη μετατροπή της εταιρείας μαζί με το αναθεωρημένο καταστατικό καταχωρείται στο μητρώο ναυτιλιακών εταιρειών πλοίων αναψυχής και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στο Τεύχος Ανωνύμων Εταιρειών και Εταιρειών Περιορισμένης Ευθύνης και να μπορέσει να συνεχίσει τη δράση της ως Ν.Ε.Π.Α. Τέλος, μετατροπή Ν.Ε.Π.Α. σε άλλη εταιρεία νομικής μορφής δεν επιτρέπεται²².

²² *Ιάσων Σκουζός και Συνεργάτες, www.taxlaw.gr*

3.4 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΕΠΑ

Στις Ν.Ε.Π.Α. απαλλάσσονται από κάθε φόρο, τέλος ή άλλη επιβάρυνση υπέρ δημοσίου, εκτός από το τέλος χαρτοσήμου:

1. Η διανομή των κερδών όπως και το καθαρό κέρδος που μπορεί να προκύψει από τη εκκαθάριση της εταιρείας με μόνη εξαίρεση τις αμοιβές των μελών του διοικητικού συμβουλίου που φορολογούνται σύμφωνα με τη φορολογία εισοδήματος
2. Η ανάληψη κεφαλαίου και οι σχετικές εξοφλητικές αποδείξεις
3. Οι εγγραφές στα βιβλία της εταιρείας, τα εισερχόμενα στη Ελλάδα δικαιολογητικά και λοιπά έγγραφα που αφορούν δραστηριότητα της εταιρείας στο εξωτερικό
4. Οι καταθέσεις και τα δάνεια των μετόχων προς την εταιρεία, χωρίς να περιλαμβάνεται ο φόρος εισοδήματος που προκύπτει από τους τόκους των καταθέσεων της εταιρείας καθώς και οι τόκοι από δάνεια που τυχόν θα καταβάλουν οι μέτοχοι στην εταιρεία
5. Οι κεφαλαιοποίηση των κερδών και
6. Η μη ανάληψη των κερδών από τους μετόχους

Στην περίπτωση εκμετάλλευσης επαγγελματικών πλοίων αναψυχής από πλευράς Ν.Ε.Π.Α. τα οποία ανήκουν σε τρίτους, τότε τηρούνται βιβλία Γ' Κατηγορίας και ισχύουν όλες οι υποχρεώσεις του Κώδικα Βιβλίων και Στοιχείων και οι παραπάνω απαλλαγές δεν ισχύουν για τον φόρο εισοδήματος των τρίτων. Για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής τα οποία ανήκουν στις Ν.Ε.Π.Α. πρέπει να τηρούνται βιβλία εσόδων – εξόδων στα ελληνικά και να εκδίδουν, να λαμβάνουν και να φυλάσσουν τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα παραστατικά των συναλλαγών τους. Επίσης, θα πρέπει να υποβάλλουν στη αρμόδια Δ.Ο.Υ. τις προβλεπόμενες δηλώσεις και φορολογικά στοιχεία (*Ιάσων Σκουζός και Συνεργάτες*)²³.

²³ www.taxlaw.gr

3.5 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Στο κεφάλαιο αυτό θα δούμε το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την αδειοδότηση, κατασκευή και παραχώρηση τουριστικών λιμένων, μαρίνων, αγκυροβολίων, καταφυγίων και τουριστικών λιμένων.

Η δημιουργία, η χωροθέτηση, η αδειοδότηση, η εκμετάλλευση και η λειτουργία των τουριστικών λιμένων διέπεται από τον νόμο 2160/93, ο οποίος τροποποιήθηκε δυο φορές με το άρθρο 5 Ν.2206/96 και με το άρθρο 27 Ν.2636/98. Σύμφωνα, λοιπόν, με τον παραπάνω νόμο καθορίζεται τι είναι τουριστικός λιμένας και οι τύποι του, ποια είναι τα συστατικά στοιχεία ή τμήματα του, ποιες θαλάσσιες και χερσαίες εγκαταστάσεις πρέπει να υπάρχουν κατ' ελάχιστον και ποιες μπορούν να δημιουργηθούν προαιρετικά, ποια είναι η διαδικασία χωροθέτησης, χορήγησης άδειας κατασκευής και λειτουργίας ενός τουριστικού λιμένα, όπως επίσης και η διαδικασίες παραχώρησης, διαχείρισης και εκμετάλλευσης.

Μέχρι στιγμής τα έργα κατασκευής των περισσότερων τουριστικών λιμένων έχουν χρηματοδοτηθεί από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα και από προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Υπάρχουν βέβαια και κάποιες εξαιρέσεις μαρίνων που έχουν χρηματοδοτηθεί και από ιδιωτικά κεφάλαια, όπως η μαρίνα Porto Carras στην Χαλκιδική και η Olympic Marine στο Λαύριο.

Σύμφωνα με τον Ν.2160/93, ένας τουριστικό λιμένας θα πρέπει να παρέχει τις εξής εγκαταστάσεις και υπηρεσίες:

- Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του λιμένα (Πύργος Ελέγχου)
- Λιμενικό Σταθμό, Τελωνείο, Ιατρείο
- Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης (ναυτιλιακά είδη)
- Σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων
- Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη
- Τουαλέτες, ντους, αποθήκες
- Εγκαταστάσεις υποδοχής και επεξεργασίας λυμάτων
- Χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμούλκησης σκαφών
- Παροχή ρεύματος, νερού και τηλεφώνου

Προαιρετική καθίσταται η παροχή των παρακάτω:

- Χώροι εστίασης και ψυχαγωγίας
- Ναυτικό Όμιλο
- Καταστήματα πώλησης και ενοικίασης σκαφών
- Καταστήματα πώλησης ειδών διατροφής
- Τράπεζες, ενοικίαση αυτοκινήτων, ΟΤΕ, ΕΛΤΑ
- Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης ναυταθλητικών δραστηριοτήτων
- Ξενοδοχείο
- Χώρους άθλησης, πισίνα, ποδηλατοδρόμιο, παιδική χαρά, γήπεδα τένις κλπ

Για να χαρακτηριστεί ένα Τουριστικός Λιμένας ως **Μαρίνα** θα πρέπει να φιλοξενεί σκάφη αναψυχής και να παρέχει ένα ευρύ σύνολο θαλασσίων και χερσαίων εγκαταστάσεων (καταστήματα, χώροι εστίασης, ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, κλπ) αλλά και ένα ευρύ φάσμα υπηρεσιών για τα φιλοξενούμενα σκάφη και τους επισκέπτες (ηλεκτρικό ρεύμα, νερό τηλέφωνο, καύσιμα, αποκομιδή απορριμμάτων, κλπ).

Από την άλλη ως **Αγκυροβόλια** μπορούν να χαρακτηρισθούν μικροί λιμένες που εξυπηρετούν αλιευτικά σκάφη, αλλά και σκάφη αναψυχής. Υπάρχει ήπια ανάπτυξη εντός των λιμένων με ελαφρύ εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση των σκαφών παρέχοντας τους μόνο τις βασικές υπηρεσίες (παροχή νερού, καυσίμων, περισυλλογή απορριμμάτων, κλπ).

Επίσης, δίνεται η δυνατότητα σε τουριστικές μονάδες να αναπτύξουν τουριστικούς λιμένες στον αιγιαλό μπροστά από τις εγκαταστάσεις τους με την ονομασία **Ξενοδοχειακός Λιμένας**. Ο λιμένας αυτός θα πρέπει να εξυπηρετεί την πελατεία του ξενοδοχείου και μόνο, για τα ξενοδοχεία με περισσότερες από 200 κλίνες, όπου οι θέσεις ελλιμενισμού δεν θα πρέπει να ξεπερνούν το 10% της δυναμικότητας του ξενοδοχείου σε κλίνες.

Τελευταία κατηγορία τουριστικών λιμένων αποτελούν τα **Καταφύγια**. Τα καταφύγια μπορούν να συσταθούν από πρόσωπα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου, εντός λιμένων ή προστατευόμενων όρμων αλλά παρέχονται ελάχιστες υπηρεσίες (ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, καύσιμα, τηλέφωνο, πυροσβεστική φωλιά, περισυλλογή απορριμμάτων και κατάλοιπων και χώροι υγιεινής).

4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνουν κάποιες προτάσεις πολιτικής βελτίωσης, ανάπτυξης και μεγέθυνσης των μαρινών της χώρας μας, απαντώντας παράλληλα και στα κεντρικά ερωτήματα που είχαμε θέσει στην Εισαγωγή.

Στο πρώτο κεφάλαιο κάναμε μια αναλυτική παρουσίαση των μαρινών της Ελλάδας, ενώ στο επόμενο κεφάλαιο παρουσιάσαμε τις σημαντικότερες μαρίνες άλλων ευρωπαϊκών κρατών, προκειμένου να έχουμε μια όσο το δυνατόν καλύτερη εικόνα για τις εγκαταστάσεις, τις υποδομές, τα δίκτυα και τις προσφερόμενες υπηρεσίες των μαρινών της χώρας μας σε σχέση με αυτές της Ευρώπης. Από την παρουσίαση των ελληνικών και ευρωπαϊκών μαρινών, κάνοντας την σύγκριση συμπεραίνουμε ότι λίγες από τις ελληνικές μαρίνες ακολουθούν τα πρότυπα των ευρωπαϊκών, για μια χώρα με μεγάλη ακτογραμμή και χιλιάδες νησιά όπου κάθε χρόνο την επισκέπτονται περίπου 20 εκατομμύρια τουρίστες, οι δυναμικές για ανάπτυξη των μαρινών θα έπρεπε να είναι πολύ μεγαλύτερες.

Από το σύνολο των ελληνικών μαρινών λίγες είναι σε θέση να ανταγωνιστούν τις ευρωπαϊκές. Οι μαρίνες Αλίμου, Φλοίσβου, Βουλιαγμένης, Φαλήρου και Ζέας σίγουρα αποτελούν ευχάριστη εξαίρεση με οργάνωση και υπηρεσίες εφάμιλλες μεγάλων ευρωπαϊκών μαρινών, με τις υπόλοιπες, όμως, να χρειάζονται μεγάλη ανάπτυξη και επενδύσεις. Η Ελλάδα με σχεδόν 5.000 νησιά και νησάκια και χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμής, ήλιο από Μάρτη μέχρι Δεκέμβρη και τεράστια πολιτιστική κληρονομιά, έχει πολύ λιγότερες μαρίνες από την Κροατία που έχει πάνω από 100, ενώ και η ανταγωνίστρια Τουρκία έχει καλύτερα οργανωμένο δίκτυο μαρινών και φυσικά έχουμε πολύ δρόμο ώστε να ανταγωνιστούμε χώρες όπως η Γαλλία, Ιταλία και Ισπανία. Νησιά με μεγάλη τουριστική ανάπτυξη και παγκόσμια προβολή, όπως η Σαντορίνη, η Νάξος η Τήνος και η Πάρος, δεν έχουν μαρίνες με αποτέλεσμα τα τουριστικά σκάφη να δένουν στα λιμάνια. Όσο για τη Μύκονο που έχει μαρίνα, είναι κλεισμένη από τα πολυτελή σκάφη των επωνύμων, με αποτέλεσμα τα τουριστικά σκάφη αναγκάζονται να βγάζουν τους επιβάτες στη στεριά με φουσκωτά (Στελιάτος 2009, Το Κεφάλαιο).

Επίσης, από το 2009 και μετά σημειώνεται φυγή σκαφών, καθώς οι ιδιοκτήτες ή ναυλωτές, αναζητούν φθηνότερους προορισμούς, όπως η Κροατία, το Μαυροβούνιο και η Τουρκία. Για παράδειγμα, ένα σκάφος 20 μέτρων επιβαρύνεται για λιμενικά τέλη από 10.000 – 22.000 ευρώ το χρόνο ή 800 – 1.800 ευρώ το μήνα, χωρίς να υπολογίζεται η παροχή ρεύματος και νερού. Ακόμα, τα ιδιωτικά σκάφη επιβαρύνονται με 23% ΦΠΑ, ενώ σε άλλες χώρες, όπως η Τουρκία υπάρχει απαλλαγή. Σαν να μην έφτανε αυτό, υπάρχει μεγάλη ακαμψία στα μισθώματα που πληρώνουν τα σκάφη ακόμα και σε μαρίνες που τις διαχειρίζονται ιδιώτες, καθώς οι

συμβάσεις παραχώρησης που έχουν υπογράψει με το κράτος προβλέπουν ετήσιες αυξήσεις στα ενοίκια, καθώς η παραχώρηση έγινε πριν την έναρξη της κρίσης. Κορυφαίο παράδειγμα αποτελεί η εταιρεία Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα (ETA) που προχώρησε σε αύξηση 20% των μισθωμάτων των μαρίνων που είχε παραχωρήσει σε ιδιώτες, πολλοί από τους οποίους έχουν προσφύγει στη διαιτησία, (Κώστης Β. 2012, Το Βήμα). Το επακόλουθο αυτής της φυγής σκαφών σε άλλους ανταγωνιστικούς γειτονικούς προορισμούς δεν έχει συνέπειες μόνο στον κλάδο του yachting, αλλά και στην οικονομία γενικότερα. Όπως είναι λογικό, η βιομηχανία του yachting επηρεάζει μια σειρά άλλων δραστηριοτήτων, όπως οι ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες, πωλήσεις εξοπλισμού και ανταλλακτικών, καθώς και τις δραστηριότητες εντός μαρίνας, σχετικές με διασκέδαση και εστίαση (Κατσικαδάρης Σ. 2012, Το Βήμα).

Στην επόμενη παράγραφο θα παρουσιάσουμε το πετυχημένο παράδειγμα της Γαλλίας και της Κροατίας και τα διδάγματα που μπορεί να λάβει η χώρα μας από τις χώρες αυτές.

4.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΡΟΑΤΙΑΣ

Η χώρα με τη μεγαλύτερη ανάπτυξη στο τομέα του yachting, με τα περισσότερα σκάφη και μαρίνες αναλογικά με τον πληθυσμό της, είναι η Γαλλία. Η Γαλλία έχει αναπτύξει τις μαρίνες της περισσότερο από κάθε άλλη χώρα στη Ευρώπη, με αποτέλεσμα πολλές μαρίνες να παρουσιάζουν σημαντική έλλειψη χώρου και να χρειάζονται σημαντικά έργα για νέες θέσεις παραβολής σκαφών προκειμένου να ανταποκριθούν στην όλο ένα και αυξανόμενη ζήτηση. Πώς όμως, η Γαλλία κατάφερε να έχει τις περισσότερες, πληρέστερες και καλύτερα οργανωμένες μαρίνες στην Ευρώπη; Πολλές μάλιστα από τις οποίες κατατάσσονται στις ακριβότερες του κόσμου. Πρώτα από όλα, η Γαλλία τα τελευταία χρόνια εφαρμόζει ένα σταθερό φορολογικό και νομοθετικό πλαίσιο το οποίο είναι ευνοϊκό για την δημιουργία επενδύσεων. Επίσης, τα προηγούμενα χρόνια εφαρμόστηκε ένα μοντέλο ιδιωτικοποιήσεων με μεγάλες μαρίνες να ιδιωτικοποιούνται γνωρίζοντας μεγάλη ανάπτυξη. Ακόμα σε πολλές μαρίνες εφαρμόζεται μεικτό σχήμα συνεκμετάλλευσης από τον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα. Στο πλαίσιο αυτό πολλές μαρίνες παραχωρήθηκαν για μεγάλο χρονικό διάστημα σε ιδιωτικές εταιρείες και έγιναν έργα ανάπτυξης και αναβάθμισης των υπηρεσιών τους. Αυτό θα μπορούσε να είναι ένα καλό παράδειγμα και για την Ελλάδα, από τη μια να αρχίσει να εφαρμόζει ένα σταθερό νομοθετικό και φορολογικό πλαίσιο που θα ευνοεί την προσέλκυση σκαφών στην ελληνικές μαρίνες και από την άλλη να προχωρήσει είτε απευθείας στη ιδιωτικοποίηση τους, είτε μέσω μακροχρόνιων παραχωρήσεων σε ιδιώτες, καθώς η διεθνής εμπειρία μας δείχνει πως όσες μαρίνες διαχειρίζονται από ιδιωτικούς ομίλους λαμβάνουν και μεγαλύτερη ανάπτυξη.

Μια άλλη χώρα η οποία μοιάζει αρκετά με τη δική μας όχι μόνο γεωγραφικά με τα χιλιάδες νησιά αλλά και την έντονη εποχικότητα που παρουσιάζει κατά τους

καλοκαιρινούς μήνες με το πλήθος τουριστών που δέχεται, είναι η Κροατία. Η χώρα αυτή αν και βρίσκεται χαμηλότερα από τη χώρα μας σε επίπεδο Α.Ε.Π. οι πηγές χρηματοδότησης είναι περιορισμένες και δεν έχει αντλήσει πόρους από ευρωπαϊκά προγράμματα, καθώς είναι μέλος της Ε.Ε. μόνο από το καλοκαίρι του 2013. Παρόλα αυτά έχει καταφέρει να εκμεταλλευτεί με πολύ σοβαρό και παραγωγικό τρόπο τις μαρίνες της, να τις αναπτύξει, να εκμεταλλευτεί το τουριστικό ρεύμα που λαμβάνει, αλλά και να δημιουργήσει ένα ολόκληρο cluster που συμπαρασύρει άλλους τομείς, όπως ναυπηγεία, επισκευές σκαφών, εξοπλισμός σκαφών, κτλ. Η Κροατία από τότε που ήταν μέλος της Γιουγκοσλαβίας είχε αναπτύξει με σωστό τρόπο τις μαρίνες της συστήνοντας έναν οργανισμό για τη διαχείριση όλων των κρατικών μαρίνων. Ένας ενιαίος φορέας διαχείρισης ο οποίος είναι ευέλικτος μπορεί να λειτουργήσει με αποτελεσματικότερο τρόπο και να υπάρξει συνεργασία μεταξύ κοντινών μαρίνων. Ο φορέας διαχειρίζεται τις περισσότερες μαρίνες στην Κροατία, ενώ αρκετές μαρίνες που προσελκύουν το ενδιαφέρον των επενδυτών έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες. Ακόμα λόγω της έντονης εποχικότητας αλλά και των κακών καιρικών συνθηκών το χειμώνα στην Αδριατική οι κινήσεις στις περισσότερες μαρίνες μειώνεται δραματικά. Έτσι για χάρη εξοικονόμησης πόρων αλλά και για λόγους ασφαλείας πολλές μαρίνες κλείνουν κατά τους χειμερινούς μήνες.

4.1.1 ΤΡΟΠΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

Η Ελλάδα που παρουσιάζει πολλές ομοιότητες με την Κροατία, όπως είπαμε και παραπάνω θα μπορούσε να πάρει αρκετά διδάγματα από τη βαλκανική αυτή χώρα. Η χώρα μας εκτός από καμία δεκαριά μαρίνες, κυρίως στην Αττική οι οποίες είναι σύγχρονες και προσφέρουν όλες τις ευκολίες, έχει αρκετές ακόμα μαρίνες, όπως και πλήθος από αγκυροβόλια και καταφύγια που παρουσιάζουν δυνατότητες αναβάθμισης σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα. Αρχικά θα κάνουμε μια ανάλυση για τις περιπτώσεις των δημόσιων μαρίνων και πως μπορούν να αναβαθμιστούν ενώ στη συνέχεια θα ασχοληθούμε και με τις ιδιωτικές.

Αυτή τη στιγμή οι περισσότερες δημόσιες μαρίνες διαχειρίζονται από δήμους, λιμενικά ταμεία, εταιρείες τουριστικής ανάπτυξης, ενώ για κάποιες άλλες που παρουσιάζουν ή θα μπορούσαν να παρουσιάσουν επενδυτικό ενδιαφέρον η διαχείριση γίνεται από ιδιώτες ή από συνδυασμό μεταξύ ιδιωτών και δημοσίου τομέα. Το συγκεκριμένο μοντέλο φαίνεται να μην βοηθάει την ανάπτυξη των μαρίνων, καθώς οι πόροι είναι περιορισμένοι και τα πρόσωπα στη διοίκηση αλλάζουν αναλόγως με τις επιθυμίες της εκάστοτε κυβέρνησης ή δημοτικής αρχής (περιπτώσεις μαρίνων που η διαχείριση γίνεται από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα). Όπως συμβαίνει με την περίπτωση της Κροατίας έτσι και στην Ελλάδα θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένας ανεξάρτητος από κόμματα κεντρικός φορέας διαχείρισης όλων των δημόσιων μαρίνων της χώρας. Με αυτόν τον τρόπο θα επιλέγονται τα καταλληλότερα στελέχη τα οποία δεν θα αλλάζουν μετά από τις εκλογές. Επίσης, θα μπορούσε να υπάρξει εξοικονόμηση κόστους μέσω της δημιουργίας οικονομιών κλίμακας (π.χ. μικρότερο

διοικητικό κόστος, χαμηλότερες τιμές για προϊόντα και υπηρεσίες μέσου μεγαλύτερων παραγγελιών), αλλά και αποτελεσματικότερη διοίκηση και ορθότερη αναδιανομή πόρων. Ο φορέας διαχείρισης θα μπορούσε να ελέγξει ποιες μαρίνες παρουσιάζουν μεγαλύτερες ευκαιρίες ανάπτυξης για να δοθούν αρχικά παραπάνω χρήματα σε έργα υποδομής και αναβάθμισης των προσφερόμενων υπηρεσιών, τα οποία θα επιστραφούν από τα έσοδα που θα υπάρξουν από την αύξηση της κίνησης. Όσον αφορά τις μαρίνες που βρίσκονται σε μικρά νησιά ή σε περιοχές που δεν παρουσιάζεται μεγάλη ζήτηση για διακίνηση σκαφών αναψυχής, η προσέγγιση θα είναι πιο συντηρητική. Με αυτό τον τρόπο, αρχικά, θα γίνονται μόνο οι απαραίτητες εργασίες για την συντήρηση των υπάρχων υποδομών και εξοπλισμού και αργότερα αν υπάρχει η οικονομική δυνατότητα και με προσεκτικές κινήσεις θα μπορούσαν να γίνουν τα όποια έργα ανάπτυξης και αναβάθμισης.

Σημαντικό πλεονέκτημα στην διαχείριση των δημόσιων μαρίνων της χώρας από κεντρικό φορέα είναι η δυνατότητα συνεργασίας και δημιουργία συμμαχιών μεταξύ κοντινών μαρίνων. Υπάρχουν αρκετές μικρές μαρίνες που προσφέρουν χαμηλές υπηρεσίες με προβλήματα υποδομών, όπως και πολλά καταφύγια και αγκυροβόλια σε πολύ κοντινές περιοχές. Θα μπορούσαν λοιπόν 2-3 ή και περισσότερες μαρίνες που βρίσκονται στην ίδια περιοχή να συνεργαστούν μεταξύ τους. Για παράδειγμα, κατά τους καλοκαιρινούς μήνες όπου η κίνηση είναι αυξημένη, στην περίπτωση που μια μαρίνα δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στην αυξημένη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού, θα μπορούσε να ζητήσει τη βοήθεια μιας άλλης μαρίνας, όπου θα έχει διαθέσιμες θέσεις. Επίσης, σε περίπτωση που μια μαρίνα δεν διαθέτει ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη ή parking σκαφών, τότε θα μπορεί να μεταφερθεί το σκάφος σε μια κοντινή μαρίνα που διαθέτει τις παραπάνω υπηρεσίες. Το ίδιο βέβαια μπορεί να συμβεί και για οποιαδήποτε άλλη υπηρεσία, όπως μεταφορά καυσίμων, νερού, ανταλλακτικών ή εξοπλισμού σκαφών από γειτονική μαρίνα. Από την άλλη πλευρά κατά τους χειμερινούς μήνες, οπότε η κίνηση σε κάποιες μαρίνες μειώνεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα θα μπορούσαμε να ακολουθήσουμε το παράδειγμα της Κροατίας. Θα μπορούσαν δηλαδή για 6 μήνες το χειμώνα να κλείνουν κάποιες μαρίνες και η κίνηση να γίνεται από τις γειτονικές μεγαλύτερες και καλύτερα οργανωμένες μαρίνες. Με αυτό τον τρόπο θα μπορούσε να εξοικονομηθεί ένα σημαντικό ποσό το οποίο θα μπορούσε να δοθεί στις μαρίνες αυτές που έχουν δυνατότητες ανάπτυξης, οι οποίες θα παραμένουν ανοιχτές και το χειμώνα προκειμένου μέσω της ισχυροποίησής τους να μπορέσουν να στηρίξουν και τις μικρότερες. Ακόμα ένας ισχυρός φορέας διαχείρισης υπό δημόσιο έλεγχο θα έχει μεγαλύτερη δυνατότητα διαπραγμάτευσης για την προμήθεια υπηρεσιών και προϊόντων. Για παράδειγμα, θα μπορούσε να διαπραγματευτεί χαμηλότερα τιμολόγια από τη Δ.Ε.Η. για την παροχή ρεύματος στα σκάφη, ή με τις εταιρείες παροχής πετρελαίου χαμηλότερες τιμές στο ναυτιλιακό πετρέλαιο. Το ίδιο θα μπορούσε να συμβεί βέβαια και με οποιοδήποτε εξοπλισμό παρέχεται από τις μαρίνες για τη σωστή λειτουργία των σκαφών, καθώς μέσω μεγαλύτερων παραγγελιών θα μπορούσε η εταιρεία να διαπραγματευτεί χαμηλότερες τιμές. Επίσης, λόγω του ότι οι εργαζόμενοι θα έχουν πλέον ένα εργοδότη θα μπορέσει να γίνει ευκολότερη η κινητικότητα

εργασίας. Αν μια μαρίνα, για παράδειγμα, διαθέτει πλεονάζον προσωπικό θα μπορούσε να μετακινηθεί σε μια άλλη μαρίνα όπου υπάρχει έλλειψη.

Τέλος λόγω της πολιτικής κατάστασης της χώρας μας τη συγκεκριμένη περίοδο και τη δέσμευση προς τους δανειστές και εταίρους μας για αποκρατικοποιήσεις, ο συγκεκριμένος φορέας διαχείρισης θα μπορούσε να προσελκύσει ενδιαφερόμενους επενδυτές για την αξιοποίηση κάποιων μαρίνων. Ακόμα, θα μπορούσε να δοθεί σε ιδιώτες για αξιοποίηση, «πακέτο» μια μαρίνα με μεγάλο επενδυτικό ενδιαφέρον η οποία είναι πλεονασματική, «πακέτο» με μια άλλη μικρότερη ελλειμματική σε κοντινή απόσταση με τον όρο να γίνουν τα απαραίτητα έργα αναβάθμισης. Σε επόμενη παράγραφο θα αναφερθούμε αναλυτικότερα με βάση τα ευρωπαϊκά διδάγματα για το πώς θα μπορεί να γίνει ευνοϊκότερη η επένδυση σε μια δημόσια μαρίνα από κάποιον ιδιώτη.

4.1.2 ΤΡΟΠΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

Αυτή τη στιγμή αν και είναι αρκετά μικρός ο αριθμός των ιδιωτικών μαρίνων σε σχέση με τον δημόσιων, οι καλύτερα οργανωμένες μαρίνες είναι οι ιδιωτικές. Κάποιες μάλιστα άλλαξαν χέρια τα τελευταία χρόνια, με εταιρείες κολοσσούς από τη γειτονική Τουρκία να μπαίνουν στην αγορά. Οι ιδιωτικές εταιρείες που διαχειρίζονται μαρίνες προκειμένου να αυξήσουν την ανταγωνιστικότητά τους και να προσελκύουν πλήθος σκαφών θα πρέπει να προσφέρουν ένα σύνολο υπηρεσιών για αυτούς που θέλουν να επισκεφτούν μια ελληνική μαρίνα.

Αρχικά θα αναφερθούμε στις υπηρεσίες που σχετίζονται με το σκάφος. Για τα σκάφη που επισκέπτονται τις μαρίνες και για όλη τη διάρκεια της παραμονής τους, θα πρέπει να τους παρέχονται τα απαραίτητα καύσιμα, ρεύμα, νερό, εφοδιασμός σε τρόφιμα για όσο χρονικό διάστημα παραμένει το σκάφος στη μαρίνα. Ακόμη, σε περίπτωση επισκευής ή βλάβης θα πρέπει να υπάρχουν καταστήματα με εξοπλισμό σκαφών και ανταλλακτικά, όπως επίσης και ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη όπου θα γίνονται οι κατάλληλες εργασίες. Επίσης, μια σωστά οργανωμένη μαρίνα θα πρέπει να προσφέρει ένα άριστα εκπαιδευμένο και κατάλληλα εξειδικευμένο προσωπικό από μηχανολόγους, ηλεκτρολόγους, μηχανικούς και τεχνίτες που θα μπορούν να αναλάβουν τις απαραίτητες εργασίες συντήρησης στα σκάφη. Η ασφάλεια επίσης, παίζει σημαντικό ρόλο στη λειτουργία μιας μαρίνας, καθώς οι επισκέπτες θα πρέπει να νοιώθουν ασφαλείς όλο το 24ωρο, τόσο για τους ίδιους, όσο και για τα σκάφη τους. Για αυτό το λόγο θα πρέπει εταιρείες security να επιβλέπουν καθημερινά ολόκληρη τη διάρκεια της ημέρας τους χώρους της μαρίνας, αλλά και τα σκάφη. Επίσης κάμερες σε όσο το δυνατόν περισσότερα σημεία θα μπορούσαν να ενισχύσουν το αίσθημα ασφάλειας για τους επισκέπτες.

Δεύτερον μια καλά οργανωμένη μαρίνα θα πρέπει να διευκολύνει και να κάνει ευχάριστη την παραμονή των επισκεπτών και ιδιοκτητών των σκαφών. Καταστήματα, εστιατόρια, καφέ, σούπερ μάρκετ, ΑΤΜ θα μπορούσαν να

διευκολύνουν την παραμονή των επισκεπτών στη μαρίνα, να κάνουν πιο ευχάριστη την παρουσία τους στο χώρο και να τους δώσουν τη δυνατότητα να προμηθευτούν με όλα τα απαραίτητα. Οι μεγαλύτερες μαρίνες του εξωτερικού έχουν υπό την κατοχή τους πεντάστερα ξενοδοχεία εντός της μαρίνας ή σε χώρο αρκετά κοντινό. Στα ξενοδοχεία αυτά μπορούν να παραμείνουν οι επισκέπτες περνώντας ευχάριστα το χρόνο τους, μέχρι να αναχωρήσουν με το σκάφο τους για τον επόμενο προορισμό. Στα ξενοδοχεία αυτά λειτουργούν spa με υπηρεσίες χαλάρωσης, περιποίησης σώματος, γυμναστήριο όπως και χαμάμ με σάουνα. Πολλές φορές τα ξενοδοχεία εκτός από τις πισίνες διαθέτουν και παραλία διαθέσιμη για τους επισκέπτες. Για να μπορέσει να γίνει βέβαια το τελευταίο θα πρέπει να τηρούνται αυστηροί κανόνες προστασίας για αποτροπή θαλάσσιας μόλυνσης στο χώρο που δένουν τα σκάφη και να εφαρμόζονται σύγχρονες μέθοδοι ανακύκλωσης και διαχείρισης αποβλήτων. Οι ελληνικές μαρίνες και κυρίως οι ιδιωτικές που έχουν και την οικονομική δυνατότητα, θα μπορούσαν να κατασκευάσουν εντός της μαρίνας ξενοδοχεία και spa και έτσι με καθετοποίηση του τουριστικού κλάδου με σκάφη αναψυχής να αυξήσουν τα έσοδά τους, αφού θα μπορούσαν να επεκταθούν σε ολόκληρο το cluster. Λέγοντας cluster αναφερόμαστε στη φιλοξενία του σκάφους εντός της μαρίνας, την επισκευή του, τον εφοδιασμό του αλλά και την φιλοξενία των τουριστών εντός της μαρίνας.

Τέλος, οφείλουμε βέβαια να ομολογήσουμε ότι δεν υπάρχει πάντα η δυνατότητα να χτιστούν μεγάλα ξενοδοχεία και να υπάρξουν όλες αυτές οι υποδομές σε όλες τις μαρίνες, αφού πολλές φορές δεν υπάρχει η οικονομική δυνατότητα. Επίσης, υπάρχει μεγάλο ρίσκο καθώς μια τέτοια επένδυση μπορεί να μην αποδώσει τα αναμενόμενα, λόγω και της χαλαρής αντιμετώπισης των σκαφών αναψυχής από τις τελευταίες κυβερνήσεις με εχθρική φορολογική πολιτική και ένα φορολογικό σύστημα που αλλάζει συχνά. Τέλος και για πρακτικούς λόγους καθώς πολλές φορές δεν υπάρχει ο κατάλληλος χώρος για αυτές τις επενδύσεις.

4.2 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Στο κεφάλαιο αυτό θα προσπαθήσουμε να αναδείξουμε τη σημασία των σκαφών αναψυχής στην εθνική οικονομία και την συμβολή τους σε θέσεις απασχόλησης, και να δούμε το μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης που παρουσιάζουν. Για την ανάλυση που θα γίνει θα χρησιμοποιηθούν στοιχεία από τη μελέτη που είχε γίνει τον Νοέμβριο του 2012 από το Πανεπιστήμιο Πειραιώς, με υπεύθυνο καθηγητή τον Γκιζιάκη Κ. και μέλη τους Χριστοδούλου Α., Παπαδοπούλου Γ., Καρρά Α., Μπαρδή Κ., για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, με τίτλο *«έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία»*.

Σύμφωνα λοιπόν με την παραπάνω επιστημονική έρευνα και τα στοιχεία από τον Ε.Ο.Τ. και την Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος, στην Αττική υπάρχουν 4.075 θέσεις ελλιμενισμού με 178 εργαζόμενους σε αυτές. Αυτό δίνει μια αναλογία 4,36 εργαζόμενους για κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού. Αν υποθέσουμε ότι κατά αναλογία τα ίδια στοιχεία ισχύουν και για την υπόλοιπη τότε οι 8.924 θέσεις ελλιμενισμού τους δίνουν 389 άμεσες θέσεις εργασίας τους μαρίνες. Όσον αφορά τα σκάφη αναψυχής και τους άμεσες θέσεις εργασίας για τα πληρώματα μετά από έρευνα που διεξήχθη για τις ανάγκες της παραπάνω εργασίας έχουμε τα εξής αποτελέσματα:

Από τα στοιχεία της δειγματοληψίας προέκυψαν τα παρακάτω:

ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ / ΣΚΑΦΟΣ
4 – 10	55	421	0,13
10 – 15	54	126	0,47
15 – 20	29	18	1,61
20 – 25	30	12	2,50
25 - +	120	21	5,71

ΠΗΓΗ: http://www.nee.gr/downloads/184STUDY_ON_YACHTING.pdf

Γίνεται σαφές ότι τα μεγαλύτερα σκάφη δημιουργούν και περισσότερες θέσεις εργασίας ανά σκάφος.

Παρακάτω θα δούμε άλλον ένα πίνακα που αφορά τις μαρίνες τους Αττικής:

ΜΗΚΟΣ ΣΚΑΦΟΥΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ / ΣΚΑΦΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
4 – 10	858	0,13	111
10 – 15	797	0,47	374
15 – 20	523	1,61	842
20 – 25	247	2,50	617
25 - +	196	5,71	1119
ΣΥΝΟΛΟ	2621		3063

6.

ΠΗΓΗ: http://www.nee.gr/downloads/184STUDY_ON_YACHTING.pdf

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι αν τα 2.621 σκάφη της Αττικής παράγουν 3.063 θέσεις πάνω στα σκάφη, τότε το κάθε σκάφος παράγει 1,17 άμεσες θέσεις εργασίας και αν επεκτείνουμε τα παραπάνω ευρήματα για το σύνολο της Ελλάδας με βάση τα καταγεγραμμένα σκάφη στο Ναυτικό Επιμελητήριο τότε υπάρχουν 20.532 άμεσες θέσεις εργασίας πάνω στα σκάφη, (Γκιζιάκης Κ., Χριστοδούλου Α, Παπαδοπούλου Γ, Καρράς Α., Μπαρδής Κ. (2012), «ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ

ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ», μελέτη που ανατέθηκε στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος).

Σχολιάζοντας την παραπάνω έρευνα, ο αριθμός των εργαζόμενων στα σκάφη αναψυχής αλλά και στις μαρίνες έχει περιθώρια βελτίωσης καθώς παραμένει αρκετά μικρός. Αυτό μπορεί να γίνει κυρίως μέσω της προσέλκυσης σκαφών μεγάλου μήκους. Όπως είδαμε οι θέσεις εργασίας ανά σκάφος είναι περισσότερες στα μεγαλύτερα σκάφη, καθώς για τα μικρότερα, κυρίως τα ιστιοπλοϊκά δεν χρειάζεται επιπλέον προσωπικό, αφού μπορούν να τα χειριστούν οι ιδιοκτήτες ή ναυλωτές τους. Για να γίνει αυτό, χρειάζονται φορολογικά κίνητρα που θα ευνοούν τη προσέλκυση μεγαλύτερων σκαφών, αλλά και σημαντικά έργα υποδομής στις ελληνικές μαρίνες. Τα περιθώρια ανάπτυξης παραμένουν υψηλά καθώς όπως θα διαπιστώσουμε παρακάτω η Ελλάδα έχει τον μικρότερο αριθμό σκαφών αναλογικά με την ακτογραμμή της, σε σχέση με άλλες χώρες της Μεσογείου.

Στον παρακάτω πίνακα θα δούμε τις θέσεις ελλειμενισμού σε σχέση με το μήκος ακτογραμμής για τις χώρες της Μεσογείου:

ΧΩΡΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟ Υ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΜΗΚΟΣ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ Σ	Μ.Ο. ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟ Υ / km ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗ Σ
ΕΛΛΑΔΑ	8.924	16.040	0,5
ΓΑΛΛΙΑ	226.000	6.316	35,8
ΚΡΟΑΤΙΑ	13.416	8.032	1,7
ΙΤΑΛΙΑ	130.000	9.532	13,6
ΙΣΠΑΝΙΑ	130.555	6.882	18,9
ΤΟΥΡΚΙΑ	8.659	9.827	0,9
ΜΑΛΤΑ	1.108	196,8	5,6
ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙ Ο	837	293,5	2,9
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	1.475	1.381	1,1
ΣΥΝΟΛΟ	520.974	58.500,3	8,9

ΠΗΓΗ: http://www.nee.gr/downloads/184STUDY_ON_YACHTING.pdf

Όπως φανερώνει ο παραπάνω πίνακας η Ελλάδα έχει τον χαμηλότερο μέσο όρο σκαφών αναψυχής ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής και βρίσκεται ακόμα πολύ μακριά από τον μέσο όρο των άλλων χωρών της Μεσογείου. Άρα υπάρχουν σημαντικά περιθώρια εξέλιξης του κλάδου, κάτι το οποίο θα μπορούσε να δημιουργήσει σημαντικές άμεσες θέσεις εργασίας στα σκάφη και τις μαρίνες αλλά και πολλαπλάσιες έμμεσες θέσεις σε υποστηρικτικούς κλάδους της οικονομίας, (Γκιζιάκης Κ., Χριστοδούλου Α, Παπαδοπούλου Γ, Καρράς Α., Μπαρδής Κ. (2012), «ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ», μελέτη που ανατέθηκε στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος).

Όπως είδαμε στα προηγούμενα κεφάλαια η αύξηση στα τουριστικά σκάφη που προσεγγίζουν τις ελληνικές μαρίνες δρα ευεργετικά για την ελληνική οικονομία. Όπως μπορεί πολύ εύκολα να διαπιστώσει κάποιος ο τομέας των μαρίνων και τουριστικών λιμένων αλλά και των σκαφών αναψυχής συνδέεται με τη «βαριά βιομηχανία» της χώρας, τον Τουρισμό. Ο τομέας του τουρισμού αποτελεί περίπου το 20% του ΑΕΠ με περισσότερους από 700.000 άμεσα ή έμμεσα απασχολούμενους, όπου στην αρχή της κρίσης το 2008 η χώρα φιλοξενούσε 17 εκατομμύρια τουρίστες ενώ για το 2014 προβλέπεται να φτάσουν τα 21 (*ICAP, Market estimation*)²⁴.

Σύμφωνα με στοιχεία του 2009 η τουριστική οικονομία συμβάλει στη δημιουργία του 16,2% του συνολικού ΑΕΠ, κατατάσσοντας τη χώρα την Τρίτη μεταξύ των χωρών της ΕΕ. Μόνο η Κύπρος η Μάλτα και η Ισπανία βρίσκονται μπροστά με ποσοστό 18,3%, 22,6% και 16,3 αντίστοιχα. Ακόμα η τουριστική οικονομία συμβάλει στη δημιουργία του 19,6% της συνολικής απασχόλησης. Επίσης στην Κύπρο το ποσοστό αυτό είναι 22,9 στη Μάλτα 27,1 και στην Ισπανία 17%, (*Μασουράκης 2009, Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο*). Όπως μπορεί να καταλάβει κανείς ο τουρισμός όπως και ο τομέας των μαρίνων και τουριστικών σκαφών είναι αλληλένδετοι γεγονός που δεν έχει αξιοποιηθεί ιδιαίτερα από τη χώρα μας, όπου παρά την άνοδο του τουριστικού ρεύματος ο τομέας των σκαφών αναψυχής παραμένει υποτονικός. Εξάλλου ο κλάδος των μαρίνων και σκαφών αναψυχής συνδέεται τόσο με τον τομέα του Τουρισμού όσο και αυτόν της Ναυτιλίας. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι η συνεισφορά της ναυτιλίας στο ΑΕΠ σε σύνολο προστιθέμενης αξίας ξεπερνάει τα 8 δις, ενώ οι καθαρές εισροές εισοδημάτων ξεπερνούν τα 10 δις. Όσο για τον Τουρισμό εισφέρει πάνω 12 δις στα συνολικά έσοδα της χώρας. (*Μασουράκης 2009, Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο*). Με άλλα λόγια Τουρισμός και ναυτιλία συνεισφέρουν με πάνω από 10% στο ΑΕΠ.

Τα παραπάνω στοιχεία επαληθεύονται από αμερικανική έρευνα η οποία δημοσιεύεται στην διπλωματική εργασία του φοιτητή του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Παπακώστα Ιωάννη με θέμα «Διοίκηση και διαχείριση τεχνικών έργων». Σύμφωνα με την έρευνα αυτή ο κλάδος των σκαφών αναψυχής μπορεί να συμπαρασύρει σε άνοδο και τους παρεμφερείς τομείς της οικονομίας που εξαρτώνται από τα σκάφη αναψυχής. Με αυτό τον τρόπο η διοίκηση μιας μαρίνας προσφέροντας ένα σύνολο υπηρεσιών στους πελάτες της μπορεί να αυξήσει σημαντικά τα κέρδη της. Σύμφωνα πάντα με την έρευνα, στις αμερικανικές μαρίνες τα έσοδα της διαχειρίστριας εταιρείας προέρχονται μόνο κατά 30% από τα λιμενικά τέλη καθώς και την φύλαξη των σκαφών. Η εταιρεία μπορεί να έχει τα τριπλάσια κέρδη προσφέροντας συμπληρωματικές υπηρεσίες. Έχει παρατηρηθεί ότι εκτός από το 30% από τα λιμενικά τέλη υπάρχει ακόμα ένα 18% από πωλήσεις σκαφών και μηχανημάτων, 15% από επισκευές, 12% από τρόφιμα και λοιπό εξοπλισμό, 11% από

²⁴ <http://www.investingreece.gov.gr/default.asp?pid=36§orID=44&la=2>

πωλήσεις υλικών, εξαρτημάτων και ανταλλακτικών, 10% από καύσιμα και 4% από ενοικιάσεις σκαφών (Παπακώστας Ι. 2007, «Διοίκηση και διαχείριση τεχνικών έργων»).

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθούμε στο 2^ο Posidonia Sea Tourism Forum που έλαβε μέρος στην Αθήνα τον Μάιο του 2013. Στο Forum αυτό οι ομιλητές αναφέρθηκαν στο περίπλοκο, αναποφασιστικό και συνεχώς μεταβαλλόμενο νομικό και ρυθμιστικό πλαίσιο που διέπει το ελληνικό yachting σε συνδυασμό με ελλείψεις υποδομές στις υπάρχουσες μαρίνες, στερούν από τη χώρα δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως, έσοδα που θα προέκυπταν εφόσον υπήρχαν πιο ώριμες συνθήκες και κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο. Όπως ειπώθηκε, σύμφωνα με έρευνα του London School of Economics, η ελληνική οικονομία είναι αποδέκτης μόλις 600 εκ. ευρώ το χρόνο από κάθε μορφής δραστηριότητα του τομέα σκαφών αναψυχής ανεξαρτήτου κατηγορίας, ενώ την ίδια στιγμή άλλες χώρες της Μεσογείου απολαμβάνουν σημαντικότερα οικονομικά οφέλη πολλών δισεκατομμυρίων ευρώ. Για παράδειγμα, Ισπανία, Ιταλία και Γαλλία λαμβάνουν ετησίως περίπου 4,58 δις ευρώ, ποσό που προέρχεται μονάχα από δραστηριότητες μεγάλων σκαφών άνω των 25 μέτρων, τα οποία αποτελούν και τη μειοψηφία του κλάδου. Από την ίδια κατηγορία σκαφών η Ελλάδα επωφελείται έσοδα ύψους 160 εκ. ευρώ, ποσό δυσανάλογα μικρό σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες²⁵. Το γεγονός αυτό τους αποδεικνύει ότι στην Ελλάδα δεν έχει αξιοποιηθεί ο τομέας του yachting όπως σε άλλες Μεσογειακές χώρες με την χώρα μας να στερείται σημαντικά έσοδα παρόλο που υπερέχει σε μήκος ακτογραμμής. Με 16.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής και 1.200 νησιά, η Ελλάδα διαθέτει μόλις 14.400 θέσεις ελλιμενισμού σε σύγκριση με τη Γαλλία, η οποία προσφέρει 226.000 θέσεις ελλιμενισμού έναντι της συνολικής της ακτογραμμής που δεν ξεπερνά τα 6.300 χιλιόμετρα. Στην Ελλάδα ένα σκάφος αναλογεί σε 621 ανθρώπους, όταν την ίδια στιγμή ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 1 στους 164 και αυτό οφείλεται στον ανελαστικό φορολογικό κώδικα της χώρας, ο οποίος δεν ευνοεί την ιδιοκτησία σκαφών αναψυχής. Ακόμη, σχέδια για τη δημιουργία 15 νέων μαρίνων αναμένουν εδώ και χρόνια έγκριση της αδειας τους, ενώ ταυτόχρονα υπάρχουσες υποδομές, όπως μόλοι και μαρίνες που χρειάζονται ανακατασκευή λόγω παλαιότητας, δεν μπορούν να προβούν σε έργα επειδή οι άδειες για την ανακαίνιση τους δεν εκδίδονται, (Γιώργος Γράτσος 2013 Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, 2^ο Posidonia Sea Tourism Forum). Από την άλλη πλευρά οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει προσπάθειες και από την πολιτεία ώστε να ενισχυθεί ο τομέας του yachting καθώς αποτελεί προτεραιότητα της ελληνικής κυβέρνησης η ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής και ήδη παίρνονται μέτρα, τα οποία είναι σχεδιασμένα με γνώμονα την ανασυγκρότηση του κλάδου, αίροντας γραφειοκρατικά εμπόδια και ενθαρρύνοντας τη συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων Υπουργείων, κάτι το οποίο θεωρείται πολύ σημαντικό για την ευόδωση της στρατηγικής τους, (Πάνος Λειβαδάς 2013 Γεν. Γραμματέας του ΕΟΤ, 2^ο Posidonia Sea Tourism Forum).

²⁵ www.capital.gr

Πάντως σημαντικό πρόβλημα αποτελεί το θέμα της δυσαρμονίας του φορολογικού καθεστώτος που διέπει κάθε χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ξεχωριστά, κάτι που καθιστά πολύ δύσκολο για τους επιχειρηματίες του χώρου να επενδύσουν στην περιοχή με ότι αυτό συνεπάγεται. Παρόλα αυτά ο χώρος των μεγάλων σκαφών αναψυχής έχει ευεργετικά αποτελέσματα όσον αφορά στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, καθώς σε όποιο μέρος δραστηριοποιείται έχει καταφέρει να αυξήσει τις θέσεις εργασίας κατά 10% ετησίως για κάθε ένα από τα τελευταία 5 χρόνια, κάτι που ως γνωστόν είναι εξαιρετικά σημαντικό λόγω των δυσμενών οικονομικών συνθηκών που κυριαρχούν σε όλη τη νότια Ευρώπη, (*Toby Maclaurin, Πρόεδρος τους MYBA The Worldwide Yachting Association 2013, 2^ο Posidonia Sea Tourism Forum*). Στην Ελλάδα έχουμε 17.700 σκάφη αναψυχής κάθε κατηγορίας τα οποία αυτή τη στιγμή προσφέρουν 40.000 θέσεις έμμεσης και άμεσης εργασίας. Εάν όμως είχαμε λιγότερο πολύπλοκους νόμους και εάν η κυβέρνηση αποφάσιζε να εκδώσει τις απαραίτητες άδειες για τα «λιμνάζοντα» έργα υποδομής σε νέες και υπάρχουσες μαρίνες, θα μπορούσαμε να αυξήσουμε τη χωρητικότητα τους κατά 10.000 θέσεις, δημιουργώντας ταυτόχρονα 30.000 νέες θέσεις εργασίας, (*Γιώργος Γράτσος 2013 Πρόεδρος του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, 2^ο Posidonia Sea Tourism Forum*).

Παρακάτω θα παρουσιάσουμε πως η αξιοποίηση των ελληνικών μαρίνων και η άνοδος του κλάδου των τουριστικών σκαφών μπορεί να βοηθήσει στην αναθέρμανση της ελληνικής οικονομίας οδηγώντας την στην έξοδο από την κρίση.

Πρώτον και σημαντικότερο πρέπει να επισημάνουμε ότι μια άνοδος στις αφήξεις τουριστικών σκαφών στις ελληνικές μαρίνες μπορεί να δράσει πολλαπλασιαστικά ενισχύοντας πολλούς τομείς της οικονομίας. Ο πρώτος τομέας που θα ενισχυθεί θα είναι τα φορολογικά έσοδα του κράτους καθώς όσο περισσότερες μέρες μένει ένα σκάφος στη μαρίνα τόσο περισσότερα τέλη ελλιμενισμού θα πληρώσει. Ακόμα τα κρατικά έσοδα ενισχύονται και από το Φ.Π.Α. που πληρώνουν οι ιδιοκτήτες των σκαφών από όλα τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που καταναλώνουν ή τους παρέχονται αντίστοιχα για το διάστημα που παραμένουν στη μαρίνα. Ένας ακόμα τομέας της οικονομίας που ενισχύεται δραστικά είναι αυτός της απασχόλησης. Με τα υπερβολικά υψηλά ποσοστά ανεργίας που καταγράφει η χώρα μας τα τελευταία χρόνια μια αύξηση στις αφήξεις τουριστικών σκαφών στις ελληνικές μαρίνες μεταφράζεται με πολλαπλάσιες θέσεις εργασίας τόσο στη στεριά όσο και στη «θάλασσα». Λέγοντας «θάλασσα» εννοούμε θέσεις εργασίας καταρχήν πάνω στα σκάφη. Είναι γεγονός ότι πολλά σκάφη ζητάνε εξειδικευμένο προσωπικό σε πλήρωμα και αξιωματικούς για να μπορέσει να κυβερνηθεί με ασφάλεια το πλοίο. Δεύτερον, εκτός από το σκάφος, προσωπικό μπορεί να απασχοληθεί για τις απαραίτητες εργασίες του σκάφους όπως εργασίες συντήρησης ή επισκευής όσο είναι στην μαρίνα. Εκτός από τις θέσεις στη θάλασσα ενεργοποιούνται θέσεις εργασίας και στη στεριά. Το σκάφος για το διάστημα που παραμένει στη μαρίνα θα χρειαστεί εφοδιασμό σε καύσιμα, νερό, επίσης υπηρεσίες για άντληση αποβλήτων, αγορά εξοπλισμού σκαφών τα οποία μπορεί να τα προμηθευτεί είτε εντός τις μαρίνας είτε από εξωτερικά καταστήματα που λειτουργούν στον ευρύτερο χώρο. Οι επισκέπτες

λειτουργούν και ως τουρίστες. Για το διάστημα που παραμένει το σκάφος εντός της μαρίνας είναι ευκαιρία για τους επισκέπτες να ενοικιάσουν ένα αμάξι ώστε να γνωρίσουν το νησί ή την ευρύτερη περιοχή που βρίσκεται η μαρίνα, μπορούν να ενοικιάσουν ένα δωμάτιο σε ξενοδοχείο εφόσον δεν επιθυμούν να περάσουν τη νύχτα τους στο σκάφος και ακόμα να επισκεφτούν μαγαζιά, καφέ, εστιατόρια, μουσεία, αρχαιολογικούς χώρους και κάθε είδους καταστήματα. Τέλος, θα πρέπει να σημειώσουμε όπως είδαμε και στα προηγούμενα κεφάλαια, οι ευρωπαϊκές χώρες με ισχυρές μαρίνες, που έχουν αναπτύξει τον τομέα των τουριστικών σκαφών αναψυχής, έχουν επίσης και πολύ ισχυρά ναυπηγεία. Είδαμε ότι σε χώρες όπως η Ιταλία, Γαλλία, Ισπανία, Αγγλία αλλά και η Κροατία με την Τουρκία λειτουργούν με ιδιαίτερη επιτυχία μεγαλύτερα ή μικρότερα ναυπηγεία τουριστικών σκαφών αναψυχής. Αυτό θα μπορούσε να γίνει δίδαγμα για τη χώρα μας η οποία έχει τεράστια παράδοση στον τομέα της ναυπήγησης πλοίων παρόλο που τα τελευταία 20-30 χρόνια τα ελληνικά ναυπηγεία δέχονται όλο και λιγότερες παραγγελίες. Για κάποιον θα φάνταζε λογικό παραγγελίες μεγάλων εμπορικών πλοίων να γίνονται σε χώρες της Ανατολής όπως είναι η Κίνα όπου το κόστος εργασίας είναι φθηνότερο και οι χρηματοδοτικές πηγές περισσότερες. Τουλάχιστον όμως, τα ελληνικά ναυπηγεία θα μπορούσαν να επικεντρωθούν στην κατασκευή πολυτελών γιότ και θαλαμηγών αλλά και οποιουδήποτε τουριστικού σκάφους αναψυχής. Έτσι κι αλλιώς όσο μεγαλύτερο είναι το σκάφος αναψυχής τόσο μεγαλύτερο θα είναι και το ποσοστό κέρδους για το ναυπηγείο. Όπως είδαμε και στα προηγούμενα κεφάλαια, σε μεγάλες μαρίνες του εξωτερικού υπάρχουν σε πολύ κοντινή απόσταση από τη μαρίνα ναυπηγεία που δέχονται παραγγελίες νέων σκαφών, όπως επίσης οι μαρίνες αυτές λειτουργούν και σαν ναυπηγοεπισκευαστικές ζώνες, αναλαμβάνοντας εργασίες dry-docking, εργασίες επισκευών και οποιαδήποτε άλλη απαραίτητη εργασία. Έτσι και στη χώρα μας θα μπορούσαν να λειτουργήσουν μικρά ναυπηγεία τα οποία θα βρίσκονται κοντά σε μαρίνες ή λιμάνια θα διαφημίζουν τα σχέδια κατασκευής σκαφών και θα ενημερώνουν τους επισκέπτες της μαρίνας καθώς αυτή θα είναι και οι μελλοντικοί τους πελάτες. Οι Έλληνες έχουμε την εμπειρία και την παράδοση πάνω στην κατασκευή πλοίων και αν συνυπολογίσουμε το επιστημονικό προσωπικό νέων ανθρώπων που βγαίνουν από τα πολυτεχνεία και πανεπιστήμια θα μπορούσε να δημιουργηθεί μια δεξαμενή ανθρώπινου δυναμικού που θα αναλάμβανε την κατασκευή των σκαφών αναψυχής. Βέβαια, τουλάχιστον για τα πρώτα χρόνια λειτουργίας τους, τα ναυπηγεία αναγκαστικά θα δουλεύουν με μικρό κύκλο παραγωγής μέχρι να αποκτήσουν την εμπιστοσύνη Ελλήνων και ξένων πλοιοκτητών, παρόλα αυτά θα μπορούν να ανταπεξέλθουν στο κόστος λειτουργίας αναλαμβάνοντας εργασίες επισκευών και dry-docking.

4.3 ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ

Το κράτος από τη δική του τη μεριά έχει τρόπους έτσι ώστε να επέμβει προκειμένου να ενισχυθεί η προσέλευση σκαφών στις ελληνικές μαρίνες. Το μεγαλύτερο πρόβλημα αυτή τη στιγμή και ανασταλτικός παράγοντας για την

προσέλκυση τουριστικών σκαφών αναψυχής είναι το εχθρικό, πολύπλοκο και ασταθές φορολογικό σύστημα που επικρατεί τα τελευταία χρόνια. Κάποιος που επιθυμεί να αγοράσει ή να ενοικιάσει ένα σκάφος αναψυχής θα πρέπει να το σκεφτεί διπλά. Πρώτων θα βρεθεί αντιμέτωπος υψηλή φορολογία, καθώς αν και για τα επαγγελματικά σκάφη υπάρχουν αρκετές φοροαπαλλαγές για τα σκάφη που ανήκουν σε φυσικά πρόσωπα είναι από τα υψηλότερα στη Ευρώπη. Επίσης τα τέλη ελλιμενισμού και ο υψηλός συντελεστής Φ.Π.Α. αποτελούν άλλο ένα ανασταλτικό παράγοντα. Εκτός βέβαια από τους φορολογικούς συντελεστές πολλοί αποθαρρύνονται από το να αγοράσουν ένα νέο σκάφος καθώς δεν γνωρίζουν ποια θα είναι η φορολογική πολιτική μετά από λίγα χρόνια ή αν θα ισχύουν τα ίδια φορολογικά νομοσχέδια ή κάποια άλλα. Ακόμα η πολυπλοκότητα του νόμου ως προς την ίδρυση και δραστηριοποίηση εταιρειών σκαφών αναψυχής και κυρίως για σκάφη με σημαία χώρας εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει σκοπό την προστασία της ελληνικής σημαίας αποθαρρύνει πολλούς ξένους να επισκεφτούν με τα σκάφη τους τις ελληνικές μαρίνες. Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω είναι τελικά, να χάνονται φορολογικά έσοδα αλλά και πλήθος από θέσεις εργασίας. Αν και αρκετά δύσκολο, θα πρέπει τα κόμματα της κυβέρνησης και τις αντιπολίτευσης να δεσμευτούν για ένα απλό και σταθερό φορολογικό νομοσχέδιο με ισχύ τουλάχιστον για 10 χρόνια έτσι ώστε μέσω της ανόδου του αριθμού των σκαφών αναψυχής να ευνοηθεί η ελληνική κοινωνία στο σύνολό της. Αρκεί να σκεφτούμε πριν μερικά χρόνια τις αντιδράσεις που υπήρχαν για την άρση του καμποτάζ στην κρουαζιέρα και τώρα λίγα χρόνια μετά έχει σημειωθεί μια αρκετά σημαντική άνοδος των κρουαζιερόπλοιων δημιουργώντας θέσεις εργασίας, ενισχύοντας της τοπικές αγορές και τονώνοντας τα φορολογικά έσοδα.

Πέραν από ένα νομικό πλαίσιο που θα ενθαρρύνει τους ιδιοκτήτες να διατηρούν τα σκάφη τους 12 μήνες των χρόνων στις ελληνικές μαρίνες, χρειάζεται και ένα νομοσχέδιο που θα δίνει τη δυνατότητα σε αλλοδαπά σκάφη να μπορούν να μείνουν όλη τη διάρκεια του έτους, από 1-2 μήνες που ισχύει τώρα, ανάλογα με τη σημαία. Ακόμα για τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής θα μπορούσε να εξαλειφτεί ή έστω να μειωθεί ο υψηλός ΦΠΑ που είναι 23%, (Κατσιαδάρης Σ. 2012, Το Βήμα). Το κράτος μπορεί να χάσει προσωρινά κάποια έσοδα αλλά θα κερδίσει περισσότερα από τη διατήρηση και προσέλκυση νέων σκαφών. Το γεγονός αυτό θα μπορούσε να τονώσει τις ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες ακόμα και τον τομέα των ναυπηγείων, δραστηριότητες σχετικές με πώληση εξοπλισμού σκαφών και ανταλλακτικών, εμπορία καυσίμων και γενικότερα ολόκληρο το cluster που σχετίζεται με τα yachts.

Επίσης, το κράτος θα μπορούσε να εφαρμόσει μεταβλητούς συντελεστές φορολόγησης όπως επίσης και να δώσει φορολογικά κίνητρα προκειμένου να γίνουν νέες επενδύσεις στις μαρίνες. Για παράδειγμα όταν πρόκειται να γίνει μια μεγάλη επένδυση σε μια μαρίνα που οδηγεί σε νέες θέσεις εργασίας και αναβάθμιση υπηρεσιών, θα μπορούσε το κράτος κατά τα πρώτα χρόνια της επένδυσης όπου θα πρέπει να παρθούν δάνεια και οι επενδυτές έχουν να ανταπεξέλθουν σε πολλές

υποχρεώσεις είτε να δώσει φοροαπαλλαγή στη μαρίνα είτε να κρατήσει τους φορολογικούς συντελεστές σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Έτσι με τον τρόπο αυτό και το κράτος ευνοείται μέσω νέων επενδύσεων και δημιουργίας θέσεων εργασίας, αλλά και οι επενδυτές της μαρίνας έχουν κάθε κίνητρο να προχωρήσουν σε νέες επένδυσεις ανακαίνισης, αναβάθμισης υπηρεσιών και επέκτασης της μαρίνας. Όπως είδαμε στα προηγούμενα κεφάλαια υπάρχουν πολλές μαρίνες στην κατοχή του ΤΑΙΠΕΔ με στόχο την προσέλκυση επενδυτών που θα αξιοποιήσουν τις μαρίνες αυτές. Με χαμηλούς φορολογικούς συντελεστές κατά τα πρώτα χρόνια αγοράς μιας μαρίνας θα μπορούσε να ευνοήσει το ΤΑΙΠΕΔ να προσελκύσει επενδυτές και να αυξήσει το ποσό πώλησης των μαρινών που έχει στην κατοχή του. Επίσης μαρίνες που προσφέρουν μόνο τις βασικές υπηρεσίες και χρειάζονται μεγάλες επενδύσεις και έργα αναβάθμισης, θα μπορούσαν να προσελκύσουν επενδυτές καθώς οι επενδυτές θα γνώριζαν ότι ένα μέρος του επενδύμενου κεφαλαίου θα μπορούσε να ισοσκελιστεί από τη μείωση της φορολογίας.

Όπως είδαμε και στα προηγούμενα κεφάλαια πολλές μαρίνες άλλες μικρότερες και άλλες μεγαλύτερες και περισσότερο σημαντικές, έχουν παραχωρηθεί στο ΤΑΙΠΕΔ προκειμένου να βρει επενδυτές οι οποίοι θα τις αξιοποιήσουν. Για μερικές από τις μαρίνες μπορεί να είναι εύκολη η προσέλκυση επενδυτών, για άλλες όμως αυτό θα είναι πολύ δύσκολο με αποτέλεσμα να κριθεί άγονος ο διαγωνισμός. Ένας τρόπος που ακολουθείτε σε μεγάλο βαθμό στο εξωτερικό τον οποίο τον αναλύσαμε και παραπάνω θα ήταν «πακέτο» με τη μαρίνα να παραχωρηθεί χώρος και η σχετικές άδειες με υπηρεσίες fast track για δημιουργία ξενοδοχειακών μονάδων και spa ή ακόμα και καζίνο. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να δώσει υπεραξία σε μια μαρίνα να αυξήσει σε σημαντικό βαθμό την κίνηση σκαφών και να προσελκύσει επενδυτές. Εξάλλου παραδείγματα τέτοιων μαρινών που λειτουργούν σε συνεργασία με πολυτελή ξενοδοχεία έχουμε και εδώ στην Ελλάδα. Δυο τέτοια παραδείγματα μεγάλων μαρινών είναι η μαρίνα Βουλιαγμένης στην Αθήνα και η μαρίνα Πόρτο Καρράς στη Θεσσαλονίκη.

Ακόμα το κράτος θα μπορούσε σε πολλά ακριτικά σημεία της χώρας όπως σε πολλά νησιά στα σύνορα με την Τουρκία να εφαρμόσει μια διαφορετική πολιτική προκειμένου να προσελκύσει τουριστικά σκάφη και τουρισμό γενικότερα το οποίο θα τονώσει την οικονομία των νησιών. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσε να προωθηθεί ένα μοντέλο με χαμηλούς φορολογικούς συντελεστές για τις μαρίνες σε μικρά νησιά, χαμηλότερη φορολογία για τους κατόχους των σκαφών αναλόγως με το πόσες φορές και για πόσες μέρες επισκέπτονται τις συγκεκριμένες μαρίνες και τέλος χαμηλές τιμές Φ.Π.Α. σε όλες τις προσφερόμενες υπηρεσίες και εμπορεύματα της μαρίνας.

Τέλος, θα μπορούσαν τα πανεπιστήμια της χώρας μέσω των τμημάτων που ήδη υπάρχουν αλλά και με τη δημιουργία νέων τόσο για το βασικό στάδιο των σπουδών όσο και για μεταπτυχιακές σπουδές, να δώσουν τη δυνατότητα σε νέους φοιτητές να ασχοληθούν επαγγελματικά με τη διαχείριση και τη διοίκηση των μαρινών της χώρας. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσε να δημιουργηθεί μια δεξαμενή εξειδικευμένου προσωπικού έτοιμο να στελεχώσει τις αυριανές μαρίνες. Τα

πανεπιστήμια της χώρας θα μπορούσαν να αναπτύξουν στενότερες σχέσεις με τις μαρίνες της χώρας, δίνοντας τη δυνατότητα για πρακτική άσκηση σε φοιτητές με αντικείμενο σπουδών στα οικονομικά, χρηματοοικονομικά, διοίκηση επιχειρήσεων, ναυτιλιακά και τουριστικές σπουδές ή ακόμα να αναλάβουν δράσεις στον τομέα της έρευνας και ανάπτυξης ως προς την βελτίωση των υποδομών και τη μεγαλύτερη απόδοση ως προς τις προσφερόμενες υπηρεσίες.

4.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ

Είναι γεγονός όπως έχει φανεί άλλωστε από την μέχρι στιγμής παρουσίαση ότι οι περισσότερες μαρίνες της χώρας στερούνται βασικών υποδομών, ενώ προσφέρουν μόνο τις βασικές υπηρεσίες. Θετική εξαίρεση αποτελούν ελάχιστες μαρίνες των οποίων η διαχείριση γίνεται από ιδιώτες. Παραδείγματα τέτοιων μαρίνων είναι η Ζέας, του Φλοίσβου και Λαυρίου Olympic Marina. Βλέπουμε λοιπόν μαρίνες η διαχείριση των οποίων γίνεται από ιδιώτες να προσφέρουν ένα πολύ απαιτητικό επίπεδο υπηρεσιών εφάμιλλο των μεγάλων ευρωπαϊκών, ενώ οι μαρίνες που βρίσκονται υπό δημόσιο έλεγχο να στερούνται βασικών υπηρεσιών. Ο κύριος λόγος που συμβαίνει αυτό, είναι το γεγονός ότι το Κράτος δεν έχει την οικονομική δυνατότητα να χρηματοδοτήσει όλα τα απαραίτητα έργα αναβάθμισης που χρειάζονται οι μαρίνες της χώρας, με αποτέλεσμα έργα απαραίτητα για την λειτουργία μιας μαρίνας να διαρκούν πολλά χρόνια, όπως είδαμε και στο Δεύτερο Κεφάλαιο (με τις μαρίνες που βρίσκονται υπό κατασκευή), με αποτέλεσμα τα έργα να παγώνουν ή να αναβάλλονται συνεχώς. Επίσης όσον αφορά το management των δημόσιων μαρίνων έχει αποδειχθεί ότι είναι λιγότερο αποδοτικό από αυτό των ιδιωτικών. Οι διοικήσεις των δημόσιων μαρίνων είναι «δυσκίνητες» και λιγότερο ευέλικτες από αυτές των ιδιωτικών. Επίσης προσαρμόζονται δυσκολότερα στις διεθνείς εξελίξεις και δεν υπάρχει όραμα για την βελτίωση του προϊόντος που προσφέρουν στους πελάτες τους.

Ένας «έξυπνος» τρόπος για να βρεθούν τα απαραίτητα κεφάλαια για την επέκταση και την αναβάθμιση των υπηρεσιών τους είναι μέσω της ιδιωτικοποίησης ή της μακροχρόνιας παραχώρησης σε ιδιώτες. Αυτό είναι ένα πετυχημένο μοντέλο που εφαρμόζεται σε μεγάλες χώρες με παράδοση στον τομέα των μαρίνων από τη δεκαετία του 1980, όπως η Γαλλία, Ισπανία, ενώ στην Ιταλία συναντάμε περισσότερο το μοντέλο των παραχωρήσεων. Το ίδιο μοντέλο εφαρμόζεται και σε άλλες μικρότερες χώρες όπως η Κροατία και Τουρκία με ιδιαίτερη επιτυχία αφού τα τελευταία χρόνια σε αυτές τις δυο χώρες έχουν αυξηθεί τα τουριστικά σκάφη που επισκέπτονται τις μαρίνες των χωρών αυτών, με θετικά αποτελέσματα για την οικονομία τους.

Ένας άλλος τρόπος που έχει εφαρμοσθεί σε μεγάλη επιτυχία στη Γαλλία και θα μπορούσε να εφαρμοσθεί και στην Ελλάδα είναι η παραχώρηση μέρους της μαρίνας όπου αγκυροβολούν τουριστικά σκάφη σε ιδιώτες για αξιοποίηση, ενώ το υπόλοιπο κομμάτι του λιμένα που χρησιμοποιείτε για αλιευτικά σκάφη να παραμένει υπό δημόσιο έλεγχο. Αυτό θα μπορούσε για παράδειγμα να εφαρμοσθεί σε πολλές

μαρίνες που βρίσκονται σε μικρά νησιά. Μέχρι στιγμής, χρησιμοποιείται κοινός χώρος για τα τουριστικά και τα αλιευτικά σκάφη, ενώ πολλές φορές στον ίδιο λιμένα μπορεί να δένουν και πλοία της ακτοπλοΐας, χωρίς την απαραίτητη οργάνωση με αποτέλεσμα το ένα πλοίο να παρεμποδίζει το άλλο. Μέσω της παραχώρησης όμως τμήματος του λιμένα καθαρά για τουριστικά σκάφη αναψυχής μπορούν να γίνουν οι απαραίτητες εργασίες αναβάθμισης και οι υπόλοιπες λειτουργίες του λιμένα να μείνουν ανεπηρέαστες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει συγκέντρωση των συμπερασμάτων που αντλήθηκαν από την εργασία, απαντώντας παράλληλα επιγραμματικά και στα βασικά ερωτήματα που είχαν τεθεί στην Εισαγωγή για τους στόχους της διπλωματικής αυτής εργασίας.

Αρχικά παρουσιάσαμε ονομαστικά το σύνολο των ελληνικών μαρίνων, αγκυροβολίων, καταφυγίων και τουριστικών λιμένων, παραθέτοντας για τις μεγαλύτερες εξ αυτών στοιχεία όπως αριθμός σκαφών ελλιμενισμού, μέγιστο βάθος, τον φορέα διαχείρισης, αλλά και τις υπηρεσίες που προσφέρουν, ώστε ο αναγνώστης να έχει μια συνολική εικόνα για τις ελληνικές μαρίνες. Επίσης έγινε αναφορά στις μεγαλύτερες εταιρείες διαχείρισης μαρίνων ελληνικών και ξένων συμφερόντων που ελέγχουν τις μαρίνες της χώρας μας.

Στη συνέχεια αναφερθήκαμε στις μεγαλύτερες μαρίνες στην Ευρώπη προκειμένου να εξετάσουμε τη λειτουργία τους, τον φορέα διαχείρισης και τις υπηρεσίες που προσφέρουν, για να πάρουμε διδάγματα τα οποία θα μπορούν να εφαρμοστούν και στη χώρα μας. Για το λόγο αυτό εξετάσαμε χωριστά τις μαρίνες της Κροατίας, της Τουρκίας, της Ιταλίας, της Γαλλίας και Ισπανίας όλες είναι χώρες της Μεσογείου και άρα ανταγωνίζονται τη χώρα μας. Μετά το τέλος και αυτού του κεφαλαίου ο αναγνώστης μπορεί πλέον να συγκρίνει τις ελληνικές με τις ευρωπαϊκές μαρίνες διαπιστώνοντας αδυναμίας που θα αναλυθούν στη συνέχεια.

Στο επόμενο κεφάλαιο παρουσιάσαμε κάποια φορολογικά και νομικά θέματα που αφορούν τα σκάφη αναψυχής. Για παράδειγμα τη φορολογία στην οποία υπόκεινται ανάλογα με το μέγεθός τους, τη λειτουργία τους και αν είναι επαγγελματικά σκάφη ή αν ανήκουν σε φυσικά πρόσωπα. Επίσης παρουσιάσαμε το νομικό καθεστώς που ορίζει την λειτουργία και εκμετάλλευση των πλοίων αναψυχής, αλλά και το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την αδειοδότηση, κατασκευή και παραχώρηση τουριστικών λιμένων, μαρίνων, αγκυροβολίων, καταφυγίων και τουριστικών λιμένων.

Στο τελευταίο κεφάλαιο έγιναν κάποιες προτάσεις πολιτικής απαντώντας παράλληλα στα βασικά ερωτήματα που τέθηκαν στην Εισαγωγή, όπου συνοπτικά μπορούμε να συμπεράνουμε τα εξής:

Πρώτα από όλα, η χώρα μας θα πρέπει να διδαχθεί από το πετυχημένο παράδειγμα της Γαλλίας, μια χώρα με την μεγαλύτερη ανάπτυξη του τομέα των μαρίνων αλλά και με τα περισσότερα σκάφη αναψυχής σχετικά με τον πληθυσμό. Η χώρα μας όπως έχει κάνει άλλωστε και η Γαλλία εδώ και χρόνια θα πρέπει να προχωρήσει χωρίς καθυστέρηση σε ιδιωτικοποιήσεις μαρίνων, είτε σε μακροχρόνιες παραχωρήσεις σε ιδιώτες ώστε να βρεθούν τα απαραίτητα κεφάλαια που απαιτούνται για την αναβάθμισή τους. Επίσης στη Γαλλία υπάρχουν ολόκληρες μαρίνες που ανήκουν σε ναυτικούς ομίλους, επίσης στις περισσότερες μαρίνες υπάρχουν αρκετά

μεγάλοι χώροι για ιστιοπλοϊκά και άλλα ναυταθλητικά σκάφη. Η χώρα μας είναι αρκετά πίσω στον τομέα αυτό καθώς υπάρχουν ελάχιστοι ναυτικοί και ιστιοπλοϊκοί όμιλοι και αν η χώρα αξιοποιούσε τον τομέα αυτόν θα κέρδιζε πολλές θέσεις εργασίας σε ξηρά και θάλασσα αλλά και άνοδο των παραγγελιών σε ναυταθλητικά σκάφη στα ναυπηγία της χώρας που βρίσκονται σε κρίση.

Άλλη μια χώρα που θα μπορούσε να πάρει διδάγματα η χώρα μας είναι η Κροατία. Η χώρα αυτή μετά τη διάλυση της Γιουγκοσλαβίας προχώρησε σε πολλές ιδιωτικοποιήσεις μαρινών γνωρίζοντας μεγάλη ανάπτυξη και αναβάθμιση, αλλά και αύξηση του τουριστικού ρεύματος. Για τις υπόλοιπες μαρίνες οι μεγαλύτερες εξ αυτών, έχει δημιουργηθεί ένας ενιαίος κρατικός φορέας που έχει την ευθύνη διαχείρισής τους κάτι το οποίο θα μπορούσε να γίνει και στη χώρα μας καθώς υπάρχουν πολλές μεγάλες μαρίνες υπό δημόσιο έλεγχο, με στόχο την βελτίωση και αναβάθμιση των υπηρεσιών τους και αν υπάρχει ενδιαφέρον την ιδιωτικοποίησή τους. Επίσης η Κροατία όπως και η Ελλάδα είναι μια χώρα με πολλά νησιά, μεγάλη ακτογραμμή και ένα μεγάλο μέρος της οικονομίας της στηρίζεται στον τουρισμό, με αποτέλεσμα οι μαρίνες της να επηρεάζονται από εποχικότητα. Για τον λόγο αυτό πολλές μαρίνες κλείνουν τους χειμερινούς μήνες μειώνοντας τα λειτουργικά κόστη.

Δεύτερον, όπως έχουμε λεπτομερέστατα αναφερθεί στις προηγούμενες παραγράφους του κεφαλαίου, η ανάπτυξη του κλάδου των μαρινών και του yachting μπορεί να συμβάλει πολλαπλώς στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας. Πρώτα από όλα θα μπορούσε να υπάρξει μια σημαντική αύξηση της απασχόλησης τόσο σε ξηρά όσο και στη θάλασσα από κάθε σκάφος που «δένει» στις ελληνικές μαρίνες. Επίσης το Κράτος θα μπορούσε να υπολογίζει σε επιπλέον έσοδα για τα επιπλέον σκάφη που παραμένουν στις μαρίνες αλλά και η τοπική κοινωνία θα μπορούσε να ευνοηθεί από την αύξηση του τουριστικού ρεύματος. Τέλος, η ανάπτυξη του κλάδου του yachting θα μπορούσε να συμπαρασύρει και άλλους κλάδους στην ανάπτυξη όπως τα ναυπηγεία, ο εξοπλισμός σκαφών και οι επισκευές.

Τρίτων, το Κράτος θα πρέπει να αναλάβει δράσεις για την ανάπτυξη των μαρινών της χώρας. Οι μαρίνες της χώρας μας κυρίως αυτές που βρίσκονται υπό δημόσιο έλεγχο στερούνται βασικές υπηρεσίες και χρειάζονται μεγάλες επενδύσεις που θα τις κάνουν ανταγωνιστικές. Αν το Κράτος την παρούσα στιγμή δεν μπορεί να διαθέσει κεφάλαια προς αυτή την κατεύθυνση, θα πρέπει να αναζητηθούν χρήματα ιδιωτών. Για τον λόγο αυτό θα πρέπει να παρθούν δράσεις, κάποιες από τις οποίες θα μπορούσαν να είναι ιδιωτικοποιήσεις, μακροχρόνιες παραχωρήσεις ή από κοινού δράση δημοσίου και ιδιωτικού τομέα για επενδύσεις και αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρουν οι μαρίνες της χώρας. Ακόμα θα πρέπει να αποφασιστεί ένα σταθερό νομικό και φορολογικό σχέδιο ευνοϊκό για επενδύσεις, για αγορά, κατοχή ή ενοικίαση τουριστικού σκάφους από ιδιώτες και επιχειρήσεις ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των τουριστικών σκαφών που παραμένει σε χαμηλά επίπεδα.

Τέταρτον, το παρόν διοικητικό σχήμα που παρουσιάζουν οι ελληνικές μαρίνες είναι ξεπερασμένο. Πολλές ανήκουν σε δημοτικές επιχειρήσεις και λιμενικά ταμεία,

υποχρηματοδοτούνται και οι υπηρεσίες που προσφέρουν είναι φτωχές. Υπάρχουν πολλά θετικά παραδείγματα από τη χώρα μας και το εξωτερικό από μαρίνες που όταν ιδιωτικοποιήθηκαν όπως η μαρίνα Φλοίσβου, ενώ οι καλύτερα οργανωμένες μαρίνες αυτή τη στιγμή στη χώρα μας είναι οι ιδιωτικές. Οι μαρίνες της χώρας μας όπως είπαμε και στην προηγούμενη παράγραφο χρειάζονται αρκετά κεφάλαια για να γίνουν ανταγωνιστικές και να προσελκύσουν σκάφη κάτι το οποίο φαίνεται να μην μπορεί να προσφέρει ο δημόσιος τομέας. Για τον λόγο αυτό το Κράτος δεν θα πρέπει να διστάσει να προχωρήσει σε ιδιωτικοποιήσεις και με τον τρόπο αυτό θα υπάρξει ανάπτυξη των μαρίνων και του τομέα του yachting.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βλάχος Γ.Π., (2007) *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική Β' Έκδοση*, Αθήνα: Εκδ. Αθ. Σταμούλης

Βλάχος Γ.Π., (2007) *Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον Β' Έκδοση*, Αθήνα: Εκδ. Αθ. Σταμούλης

Βλάχος Γ.Π., (2011) *Ναυτιλιακή Οικονομία*, Αθήνα: Εκδ. Αθ. Σταμούλης

Βλάχος Γ.Π., Ψύχου Ε., (2012) *Ναυλώσεις*, Αθήνα: Εκδ. Αθ. Σταμούλης

Γεωργαντόπουλος ΕΛ., Βλάχος Γ.Π., (2003) *Ναυτιλιακή Οικονομική Β' Έκδοση*, Πειραιάς: Εκδ. Τζεί & Τζεί Ελλάς

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., (2010) *Ναυλώσεις Γ' Έκδοση*, Αθήνα: Εκδ. Αθ. Σταμούλης

Γουλιέλμος Α., (2001) *Η Διοίκηση της Διαχείρισης & της Παραγωγής στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις*, Αθήνα: Εκδ. Αθ. Σταμούλης

Παζαρτζής Μ., (2012) *Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων*, Πειραιάς: Πανεπιστημιακές Σημειώσεις

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ: ΑΡΘΡΟ ΣΕ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ Ή ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ

Βεγίρη Βάσω (2013), «ΟΛΘ: Καμία προφορά για τη μαρίνα», *Ναυτεμπορική*

Δελεβέγκος Δημήτριος (2013), «Από... θάλασσα και αέρα καταφθάνουν οι ξένοι επενδυτές», *Το Κεφάλαιο*

Καραγεώργου Έφη (2009), «Ανοιχτή πληγή οι μαρίνες για το θαλάσσιο τουρισμό», *Το Κεφάλαιο*

Κουρλιμπίνη Βίκυ (2014), «Το ελληνικό yachting αφυπνίζεται», *Το Κεφάλαιο*

Κώτσης Βασίλης (2012), «Οι σκαφάτοι σαλπάρουν για Τουρκία, Κροατία», *Το Βήμα*

Μπέλλος Ηλίας (2013), «Μεγάλο παζάρι για τις μαρίνες», *Το Κεφάλαιο*

The Superyacht, καλοκαίρι (2011)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ: ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ, ΜΕΛΕΤΗ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ

Γκιζιάκης Κ., Χριστοδούλου Α, Παπαδοπούλου Γ, Καρράς Α., Μπαρδής Κ. (2012), «*ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ*», μελέτη που ανατέθηκε στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς από το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

Μασουράκης Μ.Ε. (2009) Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο, Τεύχος 110

Παπακώστας Ι., επιβλέπον καθηγητής Κουτίτας Χ. (2007), «*Διοίκηση και Διαχείριση Τεχνικών Έργων*», Διπλωματική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, Θεσσαλονίκη

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΕ ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ

<http://www.investingreece.gov.gr>, (Βασικοί τομείς – Τουρισμός – Μαρίνες)

<http://www.hradf.com>, Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ, (Χαρτοφυλάκιο, Προκηρύξεις)

<http://www.visitgreece.gr>

<http://sitesap.gr/el/> Σύνδεσμος Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος, (Νόμοι – Φορολογία)

<http://www.skipperondeck.gr>, *Interactive Yachting Magazine*

<http://www.icap.gr>, (2011), Δελτίο Τύπου «Τουριστικοί Λιμένες»

<http://www.capital.gr>, (2013), «Απώλειες δισεκατομμυρίων ευρώ ετησίως στον τουρισμό σκαφών αναψυχής»

<http://www.alimos-marina.gr/>

<http://www.medmarinas.com/>

<http://www.athens-marina.com/>

<http://www.flisvosmarina.com/>

<http://www.sani-resort.com/>

<http://www.portocarras.gr/>

<http://www.patrasmarina.com/>

<http://www.portbooker.com>

<http://marinas.com>

<http://www.croatiacharter.com>

<http://www.1yachtua.com/>

<http://portfocus.com>

<https://activecaptain.com>

<http://www.cnmarinas.com/>

<http://www.worldwidemarinasales.com>

<http://www.mediterranean-yachting.com>

<http://www.italy-yachtcharter.com>

<http://www.profinautic.com>

<http://www.andalucia.com/>

<http://www.spain-yachtcharter.com>

<http://www.spanish-living.com>

<http://www.ohlconcesiones.com>

<http://www.ipm-management.com>

<http://www.inautia.com>

<http://www.icomia.com/>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Στο κεφάλαιο αυτό έγινε προσπάθεια συγκέντρωσης όλων των βασικών πινάκων της διπλωματικής εργασίας προκειμένου να γίνει ευκολότερη η ανάγνωση των στοιχείων τους από τον αναγνώστη, καθώς και η σύγκριση και προβολή τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 1

ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στο παρακάτω παράρτημα παραβάλουμε όλες της μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια και ξενοδοχειακούς λιμένες, ομαδοποιώντας τα ανά περιοχή. Τα παρακάτω στοιχεία είναι αυτούσια όπως δόθηκαν από Σύμφωνα με το Υπουργείο Τουρισμού και την Γενική Γραμματεία Τουριστικών Υποδομών και Επενδύσεων για τις ανάγκες εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας.

ΜΑΡΙΝΕΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΟΝΟΜΑ/ΘΕΣΗ	ΦΕΚ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΑΤΤΙΚΗ	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	ΦΕΚ200/Β/17-4-1986
ΑΤΤΙΚΗ	ΖΕΑ ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΦΕΚ200/Β17-4-1986
ΑΤΤΙΚΗ	ΑΛΙΜΟΣ	ΦΕΚ200/Β17-4-1986
ΑΤΤΙΚΗ	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	Ν.2160/1993 ΦΕΚ118/Α/1993
ΑΤΤΙΚΗ	ΟΡΜΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	ΦΕΚ827/Β/10-9-1996 τροπ/κε 1082/Β/1997 ΦΕΚ239/Δ/1999
ΑΤΤΙΚΗ	ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ	Ν.2730/1999 ΦΕΚ130/Α/1999
ΑΤΤΙΚΗ	ΣΤΑΔΙΟ ΕΙΡΗΝΗΣ ΚΑΙ ΦΙΛΙΑΣ	Ν.3057/2002 ΦΕΚ 239/Α/10-10-2002
ΑΤΤΙΚΗ	ΓΛΥΦΑΔΑ	Προ του Ν.2160/93 διαδικασία
ΑΤΤΙΚΗ	ΜΕΘΑΝΑ	Προ του Ν.2160/93 διαδικασία
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΑΡΕΤΣΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ	Ν.2160/93 ΦΕΚ118/Α93
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΣΑΝΗ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ	ΦΕΚ 147/Β/97 τροπ/κε ΦΕΚ 363/Β/98
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ	ΦΕΚ 226/ΑΠ/07
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΘΕΣ/ΚΗΣ	ΦΕΚ 157/ΑΑΠ/12
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΥΛΑΙΑ ΘΕΣ/ΚΗΣ	ΦΕΚ 160ΑΑΠ/12
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ	ΘΑΣΟΣ	ΦΕΚ 432/Δ/98
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΣΤΕΛΟΥ ΧΙΟΥ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΦΕΚ 859/95
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΡΜΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	ΦΕΚ 341/Β/98

ΝΟΤΙΟΥΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΩΣ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93
ΝΟΤΙΟΥΑΙΓΑΙΟΥ	ΣΦΑΓΕΙΑ ΡΟΔΟΥ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93
ΝΟΤΙΟΥΑΙΓΑΙΟΥ	ΤΟΥΡΛΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93
ΝΟΤΙΟΥΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΗΔΑΛΙ ΣΥΡΟΥ	ΦΕΚ 1213/Β/96
ΝΟΤΙΟΥΑΙΓΑΙΟΥ	ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ	Προ του Ν.2160/93 διαδικασία
ΚΡΗΤΗΣ	ΟΡΜΟΣ ΔΕΡΜΑΤΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93
ΚΡΗΤΗΣ	ΡΕΘΥΜΝΟ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93
ΚΡΗΤΗΣ	ΓΟΥΒΕΣ ΠΕΔΙΑΔΟΣ	ΦΕΚ 519/Β/96 τροπ/κε ΦΕΚ 1549/Β/01
ΚΡΗΤΗΣ	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ	Ν.1213/Β/96
ΚΡΗΤΗΣ	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	ΦΕΚ 224/Δ/99
ΚΡΗΤΗΣ	ΚΙΣΣΑΜΟΣ	ΦΕΚ 187/ΑΑΠ/08
ΚΡΗΤΗΣ	ΜΑΛΛΙΑ	Προ του Ν.2160/93 διαδικασία
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΓΟΥΒΙΑ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΗΣ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΛΕΥΚΑΔΑ ΑΛΥΚΕΣ	ΦΕΚ 377/Δ/98
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	Προ του Ν.2160/93 διαδικασία
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΚΕΡΚΥΡΑΣ ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	ΦΕΚ 168/ΑΑΠ/08
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΑΓΥΙΑ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΚΥΛΛΗΝΗ	ΦΕΚ 387/Β/96
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΠΑΛΑΙΡΟΣ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ ΒΟΥΝΑΚΙ ΒΕΑΧ	ΦΕΚ 663/Β/96 τροπ/κε ΦΕΚ 938/Β/97
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΑΚΤΙΟ ΑΙΤ/ΝΙΑΣ CLEOPATRA	ΦΕΚ 878/Β/97 τροπ/κε ΦΕΚ 27/Δ/00
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	ΦΕΚ 215/Β/97 τροπ/κε ΦΕΚ 497/ΑΑΠ/97
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	ΦΕΚ 307/Δ/97
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΓΡΙΜΠΟΒΙΟ ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ	ΦΕΚ 432/Δ/98
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΠΑΤΡΑ ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ	Προ του Ν.2160/93 διαδικασία
ΗΠΕΙΡΟΥ	ΠΡΕΒΕΖΑ	ΦΕΚ 387/Β/96
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΦΕΚ 799/Δ/99
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	ΦΕΚ 931/Β/96 τροπ/κε ΦΕΚ 451/Β/98
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΙΤΕΑ	ΦΕΚ 100/Δ/00
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΟΡΜΟΣ ΣΚΟΡΠΟΝΕΡΙΟΥ ΔΗΜΟΣ ΑΒΘΗΔΩΝΟΣ	ΦΕΚ 1474/Β/03
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΑΧΙΛΙ ΣΚΥΡΟΥ	Προ του Ν.2160/93 διαδικασία τροπ/κε ΦΕΚ 575/Δ/95
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΛΟΥΤΡΑΚΙ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93

ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΥΛΟΣ	Ν.2160/93 ΦΕΚ 118/Α/93
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	ΦΕΚ 224/Δ/00
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΕΡΜΙΟΝΗ	ΦΕΚ 212/Β/04
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΝΑΥΠΛΙΟ	ΦΕΚ 192/ΑΑΠ/09
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	Προ του Ν.2160/93 διαδικασία
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	Προ του Ν.2160/93 διαδικασία

ΚΑΤΑΦΥΓΕΙΑ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΟΝΟΜΑ/ΘΕΣΗ	ΦΕΚ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ
ΑΤΤΙΚΗΣ	ΑΓΚΙΣΤΡΙ	ΦΕΚ 175ΑΑΠ/09
ΑΤΤΙΚΗΣ	ΣΟΥΒΑΛΑ Ν.ΑΙΓΙΝΑΣ	ΦΕΚ 401/ΑΑΠ/09
ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΑΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ	ΦΕΚ 62/ΑΑΠ/11
ΑΤΤΙΚΗΣ	ΠΟΡΟΣ	ΦΕΚ 779/Β/05
ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΨΑΛΙ ΚΥΘΗΡΩΝ	ΦΕΚ 779/Β/05
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΝΙΚΗΤΗ ΣΙΘΩΝΙΑΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΦΕΚ 936/Δ/05
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΡΜΟΣ ΠΑΝΑΓΙΑΣ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΦΕΚ 1642/Β/05
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΜΟΥΔΑΝΙΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΦΕΚ 731/Δ/05 τροπ/κε ΦΕΚ 482/ΑΠ/08
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΗΓΑΔΑΚΙ ΣΥΚΙΑΣ	ΦΕΚ 131/Δ/06 ΤΡΟΠ/ΚΕ ΦΕΚ 403/ΑΑΠ/09
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	ΦΕΚ 186/ΑΑΠ/08
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΚΑΝΝΙΣΤΡΟ	ΦΕΚ 208/ΑΑΠ/11
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ	ΗΡΑΚΛΙΤΣΑ ΚΑΒΑΛΑΣ	ΦΕΚ 157/ΑΑΠ/12
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ	ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ ΘΑΣΟΥ	ΦΕΚ 32/ΑΑΠ/09
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΛΩΜΑΡΙ ΛΕΣΒΟΥ	ΦΕΚ 135/Β/99
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΟΥΡΝΙΑΣ ΛΗΜΝΟΥ	ΦΕΚ 207/Δ/00 τροπ/κε ΦΕΚ 1264/Δ/05
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΓΙΟΣ ΚΗΡΥΚΟΣ ΙΚΑΡΙΑΣ	ΦΕΚ 778/Β/05
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΜΑΡΑΘΟΚΑΜΠΟΣ ΣΑΜΟΥ	ΦΕΚ 1437/Δ/05
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΒΟΛΙΣΣΟΣ ΧΙΟΥ	ΦΕΚ 136/Δ/06
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΜΟΥΔΡΟΣ ΛΗΜΝΟΥ	ΦΕΚ 440/Β/98
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΦΕΚ 440/Β/98 τροπ/κε ΦΕΚ 188/ΑΠ/06
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΗΓΑΔΙΑ ΚΑΡΠΑΘΟΥ	ΦΕΚ 907/Β/98

ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΤΕΜΕΝΙΑ ΛΑΚΚΙΟΥ – ΛΕΡΟΥ	ΦΕΚ 935/Δ/00 τροπ/κε ΦΕΚ 340/ΑΑΠ/10
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΟΥΦΟΝΗΣΙΑ	ΦΕΚ 153/Δ/03
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΜΠΑΤΣΙ ΑΝΔΡΟΥ	ΦΕΚ 375/Δ/04
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΡΜΟΣ ΠΕΔΙΟΥ ΣΥΜΗΣ	ΦΕΚ 778/Β/05
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΟΡΜΟΣ ΑΛΙΝΤΩΝ ΛΕΡΟΥ	ΦΕΚ413/Δ/08
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΙΒΑΔΙ ΣΕΡΙΦΟΥ	ΦΕΚ 37/ΑΑΠ/09
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΑΝΑΦΗ	ΦΕΚ192/ΑΑΠ/11
ΚΡΗΤΗΣ	ΟΡΜΟΣ ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗΣ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΦΕΚ948/Δ/05
ΚΡΗΤΗΣ	ΒΟΛΑΚΑΣ ΚΑΛΥΒΩΝ	ΦΕΚ 336/ΑΑΠ/08 τροπ/κε ΦΕΚ 338/ΑΑΠ/10
ΚΡΗΤΗΣ	ΠΑΝΟΡΜΟΣ ΡΕΘΥΜΝΟΥ	ΦΕΚ 546/ΑΑΠ/10
ΚΡΗΤΗΣ	ΓΑΥΔΟΣ	ΦΕΚ 224/Δ/99
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΦΕΚ 61/Δ/00 τροπ/κε ΦΕΚ 705/Δ/06
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΣΚΑΛΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΦΕΚ 224/Δ/00
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΟΡΜΟΣ ΒΑΘΥ, ΜΕΓΑΝΗΣΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΦΕΚ 1743/Β/01
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΣΠΗΛΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΦΕΚ 830/Β/03 τροπ/κε ΦΕΚ 1833/Β/03
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΑΛΥΠΙΑΣ ΠΑΛΑΙΟΚΑΣΤΡΙΤΣΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΦΕΚ 450/Δ/05
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΝΥΔΡΙ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	1437/Δ/05
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΒΛΥΧΟΣ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΦΕΚ23/Δ/06
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΠΕΝΤΑΤΙ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	181/ΑΑΠ/06
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΛΑΚΚΑ ΠΑΞΩΝ	ΦΕΚ 369/ΑΑΠ/07
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΑΜΦΙΛΟΧΙΑ	ΦΕΚ 898/Δ/03
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΑΣΤΑΚΟΣ	ΦΕΚ 209/ΑΑΠ/06
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΓΛΥΦΑ	ΦΕΚ 218/ΑΑΠ/07
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΟΡΜΟΣ ΑΓΙΟΥ	ΦΕΚ 35/ΑΑΠ/09
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΒΟΝΙΤΣΑ	ΦΕΚ 72/ΑΑΠ/11
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΚΥΜΗΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	ΦΕΚ 731/Δ/05
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ	ΦΕΚ 921/Δ/05
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΛΙΝΑΡΙΑ ΣΚΥΡΟΥ	ΦΕΚ 921/05
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΩΡΕΟΙ ΕΥΒΟΙΑΣ	ΦΕΚ 936/Δ/05
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΒΟΥΡΚΑΡΙ ΧΑΛΚΙΔΑΣ	ΦΕΚ960/Δ/05
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΛΟΥΤΡΑ ΑΙΔΗΨΟΥ ΕΥΒΟΙΑΣ ΤΗΡΜΑΕ ΣΥΛΛΑ	ΦΕΚ 398/ΑΑΠ/09
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΡΟΒΙΕΣ ΕΥΒΟΙΑΣ	ΦΕΚ 418/Β/12
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΕΡΕΤΡΙΑ	ΦΕΚ 1182/Δ/05
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΣΟΥΣΑΚΙ ΑΓΙΩΝ	ΦΕΚ 272/Δ/04

	ΘΕΟΔΩΡΩΝ	
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΑΡΑΛΙΑ ΚΑΝΤΙΑΣ ΙΡΙΩΝ	ΦΕΚ 414/ΑΑΠ/07
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΟΡΤΟ ΧΕΛΙ	ΦΕΚ 82/ΑΑΠ/08
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΣΑΛΑΝΤΙ ΚΡΑΝΙΔΙΟΥ	ΦΕΚ 588/Δ/08
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΠΛΥΤΡΑ ΑΣΩΠΟΥ	ΦΕΚ 106/ΑΑΠ/09
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΧΩΡΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	ΦΕΚ 47/ΑΑΠ/08

ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

ΑΤΤΙΚΗΣ	ΚΑΩΑΛΙ ΚΥΘΗΡΩΝ	ΦΕΚ 779/8/05
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	ΠΛΑΤΑΜΩΝΑΣ ΠΙΕΡΙΑΣ	ΦΕΚ 33/Β/04
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΒΟΝΙΤΣΑ	ΦΕΚ 585/Β/98 τροπ/κε ΦΕΚ 1478/Β/05
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ ΣΑΜΟΥ	ΦΕΚ 449/Β/98
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΛΩΜΑΡΙ ΛΕΣΒΟΥ	ΦΕΚ 135/Β/99
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΑΚΚΙ ΛΕΡΟΥ	ΦΕΚ 360/Β/97 τροπ/κε ΦΕΚ 1434/Β/09
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΣΚΑΛΑ ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ	ΦΕΚ 907/Β/98
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΛΕΙΒΑΔΙΑ ΤΗΛΟΥ	ΦΕΚ 449/Β/98
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΑΛΛΟΙ ΝΙΣΥΡΟΥ	ΦΕΚ 907/Β/98 τροπ/κε ΦΕΚ 1171/Β/06
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΧΩΡΑ ΝΑΞΟΥ	ΦΕΚ 604/Δ/99 τροπ/κε ΦΕΚ 403/ΑΑΠ/09
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΝΑΟΥΣΑ ΠΑΡΟΥ	ΦΕΚ 976/Β/99
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	ΝΕΤΙΑ ΣΚΑΛΑΣ ΠΑΤΜΟΥ	ΦΕΚ 1269/Δ/05
ΚΡΗΤΗΣ	ΤΣΟΥΤΣΟΥΡΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΦΕΚ 440/Β/98
ΚΡΗΤΗΣ	ΑΜΜΟΥΔΑΡΑ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΛΑΣΙΘΙΟΥ	ΦΕΚ 414/ΑΑΠ/07
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΦΕΚ 440/Β/98
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΒΑΘΥ ΙΘΑΚΗΣ	ΦΕΚ 449/Β/98
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΛΕΥΚΑΔΑΣ	ΦΕΚ 130/Δ/99 τροπ/κε ΦΕΚ 267/Δ/02
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΛΕΓΑΤΑΤΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΦΕΚ 292/Δ/99
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΙΩΝ	ΣΒΟΡΩΝΑΤΑ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	ΦΕΚ 292/Δ/99
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	ΕΛΗΟΣ ΝΕΟ ΚΛΗΜΑ ΣΚΟΠΕΛΟΥ	
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΚΟΚΚΑΛΑ ΜΑΝΗΣ	ΦΕΚ 229/Δ/99 τροπ/κε ΦΕΚ 484/Δ/02
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	ΝΕΑ ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	ΦΕΚ 779/Β/05

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

ΚΡΗΤΗΣ	CRETA PANORAMA ΛΙΑΝΟΣ ΚΑΒΟΣ ΠΑΝΟΡΜΟ ΡΕΘΥΜΝΟΥ	ΦΕΚ 991/Β/95 τροπ/κε ΦΕΚ 763/Β/06
ΚΡΗΤΗΣ	PORTO ELOUNTA	ΦΕΚ 714/Β/97 τροπ/κε ΦΕΚ 953/Δ/06
ΚΡΗΤΗΣ	ΝΑΝΑ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΦΕΚ 962/Β/06
ΚΡΗΤΗΣ	ΜΙΡΑΜΠΕΛΛΟ Α.Ε. ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΦΕΚ 1322/Β/06
ΚΡΗΤΗΣ	FODELE VIP ΟΡΜΟΣ ΦΟΔΕΛΕ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΦΕΚ 385/ΑΑΠ/07 τροπ/κε ΦΕΚ 85/ΑΑΠ/08
ΚΡΗΤΗΣ	ΠΛΑΚΑ ΕΛΟΥΝΤΑΣ	ΦΕΚ 480/ΑΑΠ/09
ΚΡΗΤΗΣ	ΒΑΘΥ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ	ΦΕΚ 493/ΑΑΠ/09
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΣΑΜΑΡΑΣ ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ ΣΤΑΥΡΟΛΙΜΝΙΩΝΑΣ ΑΣΤΑΚΟΥ	ΦΕΚ 226/ΑΑΠ/07
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΧΑΔΑ ΕΥΒΟΙΑΣ	ΦΕΚ 407/Β/04
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	PORTO BELLO ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑ ΚΩ	ΦΕΚ 478/Β/96 τροπ/κε ΦΕΚ 969/Β/96
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	PORTO PAROS ΝΑΟΥΣΑ ΠΑΡΟ	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 2

ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

ΚΡΟΑΤΙΑ

Στον παρακάτω πίνακα θα παρουσιάσουμε τις Κροατικές μαρίνες περιληπτικά, ως προς το όνομα, την τοποθεσία που βρίσκονται, το διάστημα που παραμένουν ανοικτές αλλά και τις θέσεις παραβολής ξεκινώντας από τις μαρίνες του ομίλου ACI.

ΟΝΟΜΑ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΑΝΟΙΧΤΑ	ΘΕΣΕΙΣ
ACI Cres	Island of Cres	Year-round	450
ACI Dubrovnik	Dubrovnik	Year-round	450
ACI Jezera	Island of Murter	Year-round	200
Marina ACI Korcula	Island of Korcula	Year-round	135
Marina ACI Milna	Island of Brac	Year-round	190
Marina ACI Opatija-Icici	Opatija	Year-round	300
Marina ACI Palmizana	Island of Sveti Klement	March–October	160
Marina ACI Piskera	Island of Piskera	March–October	150
Marina ACI Pomer	Pula	Year-round	220
Marina ACI Pula	Pula	Year-round	200
Marina ACI Rab	Island of Rab	March–October	140
Marina ACI Rovinj	Rovinj	Year-round	380
Marina ACI Simuni	Island of Pag	Year-round	175
Marina ACI Skradin	Skradin	Year-round	200
Marina ACI Split	Split	Year-round	360
Marina ACI Supetarska Draga	Island of Rab	Year-round	270
Marina ACI Trogir	Trogir	Year-round	180
Marina ACI Umag	Umag	Year-round	518
Marina ACI Vodice	Vodice	Year-round	415
Marina ACI Vrboska	Island of Hvar	Year-round	85
Marina ACI Zut	Island of Zut	March–October	120
Marina Admiral	Opatija Harbor	Year round	200
Marina Betina	Island of Murter	Year round	180
Marina Borik	Fratara Cove	Year-round	220
Marina Cervar-Porat	Cervar inlet	Year-round	350
Marina Dalmacija	Zadar	Year-round	1200
Marina Frapa	Rogoznica bay	Year-round	300
Marina Hramina	Hramina bay	Year-round	400
Marina Ist	Siroka Cove	April–November	66
Marina Kornati	Hrvatska	Year-round	360
Marina Kremik	Primosten	Year-round	250

Marina Laguna Novigrad	Novigrad harbor	March-December	116
Marina Lumbarda	Island of Korcula	Year-round	90
Marina Mali Losinj	Mali Losinj harbor	Year-round	150
Marina Orebic	Orebic	Year-round	240
Marina Parentium	Blue Lagoon	Year-round	200
Marina Podgora	Makarska	Year-round	220
Marina Porec	Porec	Year-round	120
Marina Punat	Punat	Year-round	830
Marina Sangulin	Biograd	Year-round	150
Marina Tucepi	Tucepi	Year-round	50
Marina Valalta	Valalta	summer	180
Tankerkomerc Marina Veli Iz	Island of Iz	Year-round	195
Tehnomont Marina Veruda	Veruda bay	Year-round	780
Marina Vitrenjak	Zadar	Year-round	250
Marina Vrsar	Vrsar bay	Year-round	180
Tankerkomerc Marina Zadar	Zadar	Year-round	300
Marina Zirona (under construction)	Island of Drvenik Veli	-	120

ΠΗΓΕΣ: <http://www.portbooker.com/en/marinas>

<http://marinas.com/browse/marina/HR/>

<http://www.croatiacharter.com/marinas.asp>

ΓΑΛΛΙΑ

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ονομαστικά οι μεγαλύτερες μαρίνες στην Γαλλία. Στην παρουσίαση που γίνεται, έχει γίνει κατηγοριοποίηση των μαρίνων ανά γεωγραφική περιοχή (ΝΟΤΙΑ ΓΑΛΛΙΑ, ΚΟΡΣΙΚΗ, ΔΥΤΙΚΗ ΓΑΛΛΙΑ, ΒΟΡΕΙΑ ΓΑΛΛΙΑ) παραθέτοντας το όνομα της κάθε μαρίνας, την τοποθεσία και τον αριθμό των θέσεων παραβολής για σκάφη.

i. ΝΟΤΙΑ ΓΑΛΛΙΑ

ΟΝΟΜΑ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΘΕΣΕΙΣ
Port Vendres	Port Vendres	230
Port de Saint Cyprien	Gulf of Lion	2200
Port de Canet	Languedoc-Roussillon	977
Sainte Marie	Sainte Marie	510
Port Barcares	Le Barcares	950
Port St-Ange	Le Barcares	600
Port Leucate	Port Leucate	1100
Port la Nouvelle	Port la Nouvelle	130
Port Gruissan	Gruissan	1250
Narbonne Plage Port	Narbonne	600
Cap d'Agde	Cap d'Agde	3300
Port Ambonne	Cap d'Agde	300
Sete	Sete	300
Palavas les Flots	Palavas les Flots	1030
Carnon	Carnon-Plage	700
La Grande Motte	La Grande Motte	1443
Port Camargue	Eastern Gulf of Aigues Mortes	5000
Port Gardian	Saintes Maries de la Mer	370
Fos sur Mer	Fos sur Mer	840
Port de Bouc	Port de Bouc	448
Ports de Estaque	Marseille	1500
Le Frioul	Marseille	600
Marseille Vieux Port	Marseille	3200
La Pointe Rouge	Marseille	350
Puerto de Cassis GTC	Cassis Port	400
Port de la Ciotat	La Ciotat	875
Les Leques	Les Leques	430
Bandol	Bandol	1600
Sanary sur Mer	Sanary sur Mer	650
St Pierre des Embiez	Six-Fours-les-Plages	750
Port Saint-Pierre	Hyeres	1432
Miramar	La Londe-les-Maures	1150
Bormes-les-Mimosas	Bormes-les-Mimosas	950
Port Du Lavandou	Provence-Alpes-Cote d'Azur	1060
Port de St Tropez	Provence-Alpes-Cote	734

	d\Azur	
Marines de Cogolin	Provence-Alpes-Cote d\Azur	1600
Grimaud Sur	Grimaud	800
Port de La Rague	La Napoule	423
Cannes-Marina	La Napoule	1730
Port of Cannes	Cannes	800
Port Pierre-Canto	Cannes	600
Port de Golfe-Juan	Golfe-Juan	856
Port Camille Rayon	Golfe-Juan	840
Port Vauban Antibes	Antibes	1642
Marina Baie Des Anges	Villeneuve-Loubet	548
Port Saint Laurent Du Var	Saint-Laurent	1110
Port de Villefranche	Villefranche	420
St Jean Cap Ferrat	Villefranche	560
Port de Beaulieu	Beaulieu Bay	750
Port Hercule	Monaco	700
Port de Menton-Garavan	Departement des Alpes-Maritimes	770

ii. ΚΟΡΣΙΚΗ

Bonifacio Port	Bonifacio	250
Marina de Porto Vecchio	Porto-Vecchio	380
Sari Solenzara	Solenzara	450
Port de Taverna	Cervione	464
Port de Macinaggio	Macinaggio	543
Port Saint-Florent	Saint-Florent	800
Port Calvi	Calvi	550
Port Charles Ornano	Ajaccio	830
Portu Valincu	Propriano	429

iii. ΔΥΤΙΚΗ ΓΑΛΛΙΑ

Port de Capbreton	Capbreton	950
Port d'Arcachon	Arcachon	1000
Port de Plaisance de La Rochelle	Departement de la Charente-Maritime	500
La Rochelle Marina	Département de la Charente-Maritime	1000
Port Bourgenay	Port Bourgenay	800
Port Olona	La Chaume	500
Pornic	Departement de la Loire-Atlantique	920
Yacht Club de La Baule	Departement de la Loire-Atlantique	1000
La Baule	Batz-sur-Mer	785

Port de La Turballe	Departement de la Loire-Atlantique	600
Piriac sur Mer	Piriac-sur-Mer	750
Le Crouesty	Département du Morbihan	1432
Etel	Département du Morbihan	360
Port la Foret	Département du Finistere	1010
Crozon-Morgat	Departement du Finistere	678
Port de Plaisance de Brest	Departement du Finistere	700
Le Moulin Blanc	Departement du Finistere	1460

iv. BOPEIA ΓΑΛΛΙΑ

Port de l'Aber-Wrac'h	Département du Finistère	200
Port Trebeurden	Département des Côtes-d'Armor	660
Perros Guirec	Département des Côtes-d'Armor	800
Port St Quay Port d'Armor	Département des Côtes-d'Armor	1030
Dahouët	Département des Côtes-d'Armor	500
Les Sablons	Département d'Ille-et-Vilaine	1200
Port Saint Malo Sablons	Département d'Ille-et-Vilaine	1196
Barneville Carteret	Département de la Manche	311
Port Chantereyne	Département de la Manche	1285
Ouistreham Port de Caen	Département du Calvados	650
Port-Deauville	Département du Calvados	850
Le Havre Plaisance	Département de la Seine-Maritime	1106
Port du Saint Valery en Caux	Département de la Seine-Maritime	600
Port de Plaisance Jehan Ango	Département de la Seine-Maritime	450
Port du plaisance Boulangne-sur-Mer	Département du Pas-de-Calais	470
Dunkerque Marina	Dunkerque	685

ΠΗΓΕΣ: <http://www.portbooker.com/en/marinas>

http://portfocus.com/france/zz_marinas_french_mediterranean/index.html

<https://activecaptain.com/quickLists/marinaIndexROW.php?co=FR>

ΙΤΑΛΙΑ

Στους παρακάτω πίνακες θα δούμε ονομαστικά τις σημαντικότερες από τις Ιταλικές μαρίνες ανάλογα με την τοποθεσία τους, (ΙΤΑΛΙΚΗ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ, ΣΙΚΕΛΙΑ ΚΑΙ ΣΑΡΔΗΝΙΑ), την ονομασία τους και τις θέσεις ελλιμενισμού που διαθέτουν για σκάφη αναψυχής.

i. ΙΤΑΛΙΚΗ ΧΕΡΣΟΝΗΣΟΣ

Puerto de Bordighera	Imperia, Liguria	210
Porto Turistico San Remo Portosole	Imperia, Liguria	806
Marina degli Aregai	Imperia, Liguria	898
Imperia Yacht Club	Imperia, Liguria	651
Marina di Andora	Savona, Liguria	865
Porto Alassio	Savona, Liguria	400
Marina di Loano	Savona, Liguria	826
Porto di Savona	Savona, Liguria	400
Marina di Varazze	Savona, Liguria	800
Marina Genova Aeroporto	Genova, Liguria	500
Marina Porto Antico	Genova, Liguria	280
Marina di Portofino	Genova, Liguria	18
Porto Santa Margherita Ligure	Genova, Liguria	355
Porto Carlo Riva Rapallo	Genova, Liguria	400
Marina Chiavari	Genova, Liguria	469
Porto di Lavagna	Genova, Liguria	1393
Porto Mirabello	La Spezia, Liguria	410
Porto Lotti	La Spezia, Liguria	516
Club Nautico Marina di Carrara	Provincia di Massa-Carrara, Tuscany	190
Porto Viareggio	Lucca, Tuscany	560
Club Nautico Livorno	Livorno, Tuscany	250
Marina Cala de Medici	Livorno, Tuscany	650
Porto di Cecina	Livorno, Tuscany	800
Marina di Salivoli	Livorno, Tuscany	490
Marina di Scarlino	Grosseto, Tuscany	950
Marina di Punta Ala S.p.A.	Grosseto, Tuscany	893
Marina di San Rocco	Grosseto, Tuscany	525
Porto Turistico Riva di Traiano	Rome, Latium	1200
Porto Turistico di Roma	Rome, Latium	796
Marina Porto Romano	Rome, Latium	200
Marina di Nettuno	Rome, Latium	850
Porto del Circeo	Latina, Latium	260
Base Nautica Flavio Gioia	Gaeta, Latium	250
Marina of Formia	Gaeta, Latium	500
Heaven's Quay	Lacco Ameno, Campania	500

Marina di Ischia	Ischia di Castro, Campania	200
Porto Turistico di Casamicciola	Ischia di Castro, Campania	180
Porticciolo di Chiaiolella	Procida, Campania	216
Porto di Baia	Napoli, Campania	550
Marina Sudcantieri	Napoli, Campania	150
Porticciolo di Nisida	Napoli, Campania	400
Porticciolo di Santa Lucia	Napoli, Campania	150
Porto di Mergellina J. Luise & Sons	Napoli, Campania	400
Marina di Stabia	Napoli, Campania	900
Capri - Marina Grande	Napoli, Campania	300
Marina Piccola	Napoli, Campania	250
Porto di Amalfi - Coppola Marina Dock	Salerno, Campania	90
Marina d'Arechi Port Village	Salerno, Campania	1000
Porto di Tropea	Vibo Valentia, Calabria	620
Sibari Marina	Cosenza, Calabria	450
Marina di Policoro	Policoro, Basilicata	506
Gallipoli	Lecce, Apulia	300
Darsena Fontanelle	Lecce, Apulia	120
Otranto	Lecce, Apulia	390
Brindisi Marina	Brindisi, Apulia	638
Porto Vecchio - Bari	Bari, Apulia	230
Porto Nuovo di Bari	Bari, Apulia	100
Porto turistico di Bisceglie Approdi	Bari, Apulia	500
Marina de Pescara	Pescara, Abruzzo	500
Marina di Rimini	Rimini, Emilia-Romagna	620
Marinara	Ravenna, Emilia-Romagna	1150
Vento di Venezia	Venice, Veneto	300
Porto di Piave Vecchia	Venice, Veneto	300
Porto Turistico di Jesolo	Venice, Veneto	488
Marina Uno	Lignano Sabbiadoro, Friuli	420
Marina Capo Nord	Bevazzana, Friuli	650
Portomaran	Marano Lagunare, Friuli	400
Marina Tenuta Primero	Gorizia, Friuli	250
Hannibal Marina	Gorizia, Friuli	315
Marina Lepanto	Gorizia, Friuli	250
Marina San Giusto	Trieste, Friuli	226
Porto San Rocco	Trieste, Friuli	525

ii. ΣΙΚΕΛΙΑ

Marina di Riposto, Porto	Catania, Sicily	366
--------------------------	-----------------	-----

dell'Etna		
Acitrezza	Catania, Sicily	590
Ognina	Catania, Sicily	500
Marina di Cala del Sole	Agrigento, Sicily	315
Marina Yachting Siracusa	Siracusa, Sicily	280
Licata	Agrigento, Sicily	200
Sciacca	Agrigento, Sicily	600
Mazara del Vallo	Trapani, Sicily	110
Marina Blu Nautica	Trapani, Sicily	200
Marina di Portorosa	Messina, Sicily	700
Milazzo	Messina, Sicily	140

iii. ΣΑΡΔΗΝΙΑ

Santa Teresa Gallura	Santa Teresa Gallura, Sardinia	700
La Maddalena	La Maddalena, Sardinia	140
Marina del Ponte	La Maddalena, Sardinia	150
Marina di Porto Massimo	La Maddalena, Sardinia	136
Cala Bitta	Porto Cervo, Sardinia	226
Poltu Quatu	Porto Cervo, Sardinia	305
Porto Cervo Marina	Porto Cervo, Sardinia	720
Marina di Portisco	Olbia, Sardinia	598
Marina di Porto Rotondo	Olbia, Sardinia	642
Punta Marana	Olbia, Sardinia	300
Marina di Olbia	Olbia, Sardinia	270
Marina di Puntaldia	San Teodoro, Sardinia	400
Porto Caletta	La Caletta, Sardinia	450
Porto Turistico di Santa Maria Navarrese	Baunei, Sardinia	350
Marina di Arbatax	Arbatax, Sardinia	400
Marina Piccola - Poetto	Poetto, Sardinia	280
Marina del Sole	Cagliari, Sardinia	150
Marina di Sant Elmo	Cagliari, Sardinia	300
Marina di Bonaria	Cagliari, Sardinia	200
Marina di Perd'e Sali	Sarroch, Sardinia	256
Porticciolo Turistico Sant'Antioco	Sant'Antioco, Sardinia	220
Marine Sifredi	Carloforte, Sardinia	250
Portoscuso	Portoscuso, Sardinia	387
Buggerru	Buggerru, Sardinia	200
Porto Turistico TorreGrande	Oristano, Sardinia	404
Fertilia	Alghero Sardinia	250
Porto Conte Marina	Alghero Sardinia	300

ΠΗΓΕΣ: <http://www.portbooker.com/en/marinas>

<http://www.mediterranean-yachting.com/Italy/IT-mar.htm>

<http://www.italy-yachtcharter.com/marinas.asp>

http://portfocus.com/italy/zz_marinas/index.html

<http://www.Iyachtua.com/medit-marinas/italy/listitmarinas.htm>

<http://www.profinautic.com/en/marinas/ports/?ct=it>

ΙΣΠΑΝΙΑ

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται επιγραμματικά οι σημαντικότερες και μεγαλύτερες μαρίνες της Ισπανίας. Η ανάλυση γίνεται ως προς την ονομασία, την τοποθεσία και τον αριθμό για θέσεις ελλιμενισμού σκαφών.

Port de Portbou	Portbou, Catalonia	297
Club Náutic Llançà	Llançà, Catalonia	498
Port de La Selva	La Selva, Catalonia	308
Port Roses	Girona, Catalonia	485
Port Santa Margarita	Girona, Catalonia	350
Marina d'Empuriabrava	Girona, Catalonia	5000
Port L'Escala	l'Escala, Catalonia	957
Club Nàutic Estartit	l'Estartit, Catalonia	680
Marina Palamós	Palamós, Catalonia	866
Club Nàutic Costa Brava	Palamós, Catalonia	252
Port D'Aro	Platja d'Aro, Catalonia	845
Club Nàutic Sant Feliu de Guíxols	Sant Feliu de Guíxols, Catalonia	439
Port de Premià de Mar	Premià de Mar, Catalonia	554
Port Masnou	Barcelona, Catalonia	1081
Marina de Badalona	Badalona, Catalonia	617
Port Olímpic de Barcelona	Barcelona, Catalonia	740
Marina Port Vell	Barcelona, Catalonia	167
Real Club Náutico de Barcelona	Barcelona, Catalonia	200
Port Ginesta	Castelldefels, Catalonia	1442
Club Nautic Garraf	Barcelona, Catalonia	615
Port de Sitges	Sitges, Catalonia	742
Club Nautico Vilanova	Vilanova i la Geltrú, Catalonia	810
Vilanova Grand Marina	Vilanova i la Geltrú, Catalonia	49
Port Segur-Calafell	Segur de Calafell, Catalonia	525
Port Barà	Roda de Barà, Catalonia	643
Port Tarraco	Tarragona, Catalonia	64
Club Nàutic Cambrils	Cambrils, Catalonia	417
Puerto Deportivo Port Calafat	l'Ametlla de Mar, Catalonia	324
Sant Carles Marina	Sant Carles de la Ràpita, Catalonia	300
Club Nàutic Sant Carles de la Ràpita	Sant Carles de la Ràpita, Catalonia	489
Marina Benicarló	Benicarló, Valencian	300

	Community	
Burriana Nova	Burriana, Valencian Community	335
Puerto Deportivo Pobla Marina	Valencia, Valencian Community	686
Marina Real Juan Carlos I	Valencia, Valencian Community	800
Real Club Nautico Denia	Valencian Community	600
Real Club Nautico de Valencia	Valencia, Valencian Community	1214
Marina de Denia	Denia, Valencian Community	404
Real Club Náutico de Calpe	Calp, Valencian Community	264
Marina Greenwich	Alacant, Valencian Community	542
Club Nautico de Altea	Altea, Valencian Community	185
Marina Alicante	Alacant, Valencian Community	744
Real Club de Regatas de Alicante	Alacant, Valencian Community	400
Marina Miramar	Santa Pola, Valencian Community	234
Santa Pola	Santa Pola, Valencian Community	550
Real Club Nautico Torrevieja	Torrevieja, Valencian Community	570
Marina Salinas	Torrevieja, Valencian Community	724
Puerto Deportivo Juan Montiel de Águilas	Águilas, Murcia	354
Club de Mar de Almería	Almería, Andalusia	280
Puerto Deportivo de Agudulce	Roquetas de Mar, Andalusia	765
Club Náutico de Motril	Motril, Andalusia	160
Puerto Deportivo de Benalmádena	Benalmádena, Andalusia	1100
Puerto Deportivo Marítimo de Marbella	Marbella, Andalusia	378
Puerto José Banús	Marbella, Andalusia	915
Puerto Deportivo de Estepona	Estepona, Andalusia	443
Marina Duquesa	Manilva, Andalusia	330
Marina Interior Sotogrande	Sotogrande, Andalusia	1382
Queensway Quay Marina	Gibraltar, Gibraltar	185
Ocean Village	Gibraltar, Gibraltar	300
Puerto de Mazagón	Huelva, Andalusia	835

RealClub Marítimo del Abra Real Sporting Club	San Sebastián, Basque Country	300
Marina Seca	A Coruña, Galicia	700
Nauta Sanxenxo	Pontevedra, Galicia	450
Porto Deportivo de Combarro	Pontevedra, Galicia	334
Marina Davila Sport	Pontevedra, Galicia	200
Ibiza Magna	Ibiza	85
Club Náutico Ibiza	Ibiza	300
Marina Ibiza	Ibiza	539
Marina Botafoch	Ibiza	428
Puerto Deportivo de Santa Eulalia	Santa Eulalia del Riu, Ibiza	755
Club Nàutic Sant Antoni	Sant Antoni de Portmany, Ibiza	578
Club de Vela Puerto de Andratx	Andratx, Majorca	475
Club Náutico Santa Ponsa	Calvià, Majorca	522
Port Adriano	Calvià, Majorca	404
Puerto Portals	Calvià, Majorca	639
Club de Mar Mallorca	Palma de Mallorca, Majorca	575
Marina Port de Mallorca	Palma de Mallorca, Majorca	200
Pantalán del Mediterráneo	Palma de Mallorca, Majorca	61
Real Club Náutico de Palma	Palma de Mallorca, Majorca	971
La Lonja Marina Charter	Palma de Mallorca, Majorca	104
Club Náutico El Arenal	S´Arenal, Majorca	667
Alcudiamar	Alcúdia, Majorca	744
Puerto de Mogán	La Playa de Mogán, Canary Islands	216
Puerto Deportivo de Las Palmas	Guanar teme, Canary Islands	850
Puerto Deportivo PasitoBlanco	Costa Meloneras, Canary Islands	388

ΠΗΓΕΣ: <http://www.portbooker.com/en/marinas>

<http://www.spain-yachtcharter.com/marinas.asp>

<http://www.spanish-living.com/boats-ports-marinas>

ΤΟΥΡΚΙΑ

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται ονομαστικά οι σπουδαιότερες από τις μαρίνες στην Τουρκία και δίνονται στοιχεία ως προς την τοποθεσία και τον αριθμό θέσεων παραβολής για σκάφη.

Alanya Marina	Alanya, Antalya Province	287
Turkiz Marina	Kemer, Antalya Province	300
Marmaris Yacht Marine	Marmaris, Mugla Province	600
Albatros Marina	Marmaris, Mugla Province	450
Marmaris Netsel Marina	Marmaris, Mugla Province	750
Milta Bodrum Marina	Bodrum, Mugla Province	400
D-marin Turgutreis Marina	Bodrum, Mugla Province	550
Palmarina Yalikavak	Yalikavak, Mugla Province	450
D-Marin Didim	Didim, Aydın Province	580
Setur Kusadasi Marina	Kusadasi, Izmir Province	400
Teos Marina	Seferihisar, Izmir Province	480
Alacati Marina	Yumru, Izmir Province	250
Cesme Setur Marina	Altinyunus, Izmir Province	400
Setur Ayvalik Marina	Ayvalik, Balikesir Province	200
Marina Istanbul	Istanbul, Istanbul Province	595
Setur Kalamis and Fenerbahce Marinas	Haydarpaia, Istanbul Province	1069
Kalamis and FenerbaçeMarina	Istanbul, Istanbul Province	940
Marinturk Istanbul City Port	Istanbul, Istanbul Province	820
Atakou Marina	Istanbul, Istanbul Province	700
Levent Marina	Balçova, Izmir Province	100
Fethiye – Ece Saray Marina		400
Finike Setur Marina	Finike	350
Goceck Club Marina		160
Yalova Marina	Yalova	240
Kas Marina	Antalya Province	472

ΠΗΓΗ: <http://www.portbooker.com/en/marinas>

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT	2
ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	3
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ	5
ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΣΤΑ ΑΓΓΛΙΚΑ	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ	
1.1 ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	10
1.2 PARKING ΣΚΑΦΩΝ	29
1.2 ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΜΑΡΙΝΩΝ	31
2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ	32
2.1 ΟΙ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ	32
2.1.1 ΚΡΟΑΤΙΑ	32
2.1.2 ΓΑΛΛΙΑ	34
2.1.3 ΙΤΑΛΙΑ	36
2.1.4 ΙΣΠΑΝΙΑ	38
2.1.5 ΤΟΥΡΚΙΑ	40
2.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΣΤΙΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ	41
2.2.1 ΚΡΟΑΤΙΑ	41
2.2.2 ΓΑΛΛΙΑ	42
3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ	45
3.1 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	45
3.1.1 ΤΕΛΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΚΑΙ ΠΛΟΩΝ	45
3.1.2 ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	46
3.1.3 ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	47

3.2 ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ	
ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	49
3.2.1 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ	49
3.2.1.1 ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ	
ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	52
3.2.1.2 ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ	52
3.2.1.3 ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΑ	52
3.2.1.4 ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	53
3.2.1.5 ΓΕΝΙΚΑ	53
3.2.2 ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	54
3.2.3 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ	55
3.2.4 ΚΥΡΩΣΕΙΣ	57
3.2.5 ΓΕΝΙΚΑ	57
3.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	59
3.4 ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΝΕΠΑ	61
3.5 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	62
4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ	
ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	64
4.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΡΟΑΤΙΑΣ	65
4.1.1 ΤΡΟΠΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ	
ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ	66
4.1.2 ΤΡΟΠΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ	
ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ	68
4.2 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ	
ΚΑΙ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ	
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	69

4.3 ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ	75
4.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΙΣ – ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΕΙΣ	78
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	80
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	83
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	86