



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΔΙΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ-ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
(Δ.Π.Μ.Σ)

«ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»

**«ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ
ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ»**

Κουτσοπούλου Αντωνία

Μηχανικός Χωροταξίας, Πολεοδομίας &
Περιφερειακής Ανάπτυξη ΠΘ

Αθήνα, 2014

**ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ
ΚΑΙ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

Τριμελής εξεταστική επιτροπή:
Αν. Καθηγήτρια Δημοπούλου Έ. (επ.)
Επ. Καθηγητής Σαγιάς Ι.
Αν. Καθηγητής Φώτης Γ.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο ιδιαίτερος γεωπολιτικός χαρακτήρας, ο φυσικός πλούτος και η ποικιλομορφία του θαλάσσιου χώρου, η εκτενής ακτογραμμή και τα χιλιάδες νησιά, οι προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές, το ήπιο κλίμα και τα ποικίλα τοπία της Ελλάδας, την καθιστούν ένα από τους ελκυστικότερους προορισμούς για την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής. Η ελληνική παράδοση στη ναυσιπλοΐα και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ των ακτών ενισχύουν το πλεονέκτημα της Ελλάδας για την ανάπτυξη του κλάδου, η οποία ωστόσο κατατάσσεται μεταξύ των τελευταίων χωρών της Μεσογείου ως προς την ανάπτυξη δραστηριοτήτων τουρισμού για σκάφη αναψυχής και την αξιοποίηση της ακτογραμμής της για σχετικές υποδομές. Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η διερεύνηση της ανάπτυξης του κλάδου του τουρισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα και των παραγόντων οι οποίοι εμποδίζουν την αναπτυξιακή διαδικασία, με απώτερο σκοπό τη διατύπωση κατευθύνσεων για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου χωρικής οργάνωσης λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα.

Λέξεις κλειδιά: Σκάφη αναψυχής, ναυσιπλοΐα, λιμένες αναψυχής

ABSTRACT

The distinctive geopolitical character, the natural resources and diversity of maritime space, the extensive coastline and thousands of islands, the marine protected areas, the mild climate and diverse landscapes render Greece as one of the most attractive destinations for yachting development. The Greek maritime tradition and the small distances between coasts strengthen the advantage of Greece for the development of yachting tourism. However, Greece is ranked among the last countries in the Mediterranean in terms of yachting activities and exploitation of its coastline for related infrastructure. The current study aims to investigate the development of yachting industry in Greece and the factors that hinder the development process as well as to provide a directional framework for the integrated spatial development of leisure ports in Greece.

Keywords: Yachts, shipping, leisure ports

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
1. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	7
1.1. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	8
1.2. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ.....	12
1.3. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΛΑΙΣΙΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΔΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	14
1.2.1. ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	14
1.2.2. ΕΙΔΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	14
1.2.3. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΑΘΗΝΑΣ.....	16
1.4. ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	19
1.5. ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΛΙΜΕΝΩΝ 2013-2018.....	23
2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	26
2.1 ΧΩΡΙΚΟΣ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ...	27
2.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	33
2.2.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ	33
2.2.2. ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΕΘΝΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ	35
3. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	37
4. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	43
4.1. ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	43
4.1.1. ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ	44
4.1.2. ΑΞΟΝΕΣ ΠΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΣΗΣ	46
4.2. ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ	48
4.2.1. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ Ν.2160/93	48
4.2.2. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΠΧΣΑΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	49
4.2.3. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΠΧΣΑΑ – ΡΣΑ.....	50
5. ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΝΕΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΕ ΜΕΓΑΛΑ ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	52
5.1. ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ.....	53
5.2. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΥΠΟ ΤΟ ΝΕΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΝΟΜΟ	62
6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	65
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	67
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ.....	70

Πίνακας 1.1: Εγκεκριμένες περιοχές χωροθέτησης λιμένων αναψυχής σύμφωνα με το Ν.2160/93.....	11
Πίνακας 1.2: Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής σύμφωνα με το ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό.....	15
Εικόνα 1.1: Χωρική Οργάνωση Δικτύου Τουριστικών Λιμένων σύμφωνα με το ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό – Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής.....	16
Εικόνα 1.2: Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής-Προτεινόμενο πλέγμα λιμένων αναψυχής ..	22
Εικόνα 1.3: Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018: Όραμα, Άξονες και Στόχοι.....	24
Πλαίσιο 1.1: Σύνοψη κεφαλαίου.....	25
Πίνακας 2.1: Μαρίνες σε λειτουργία	28
Πίνακας 2.2: Μαρίνες υπό κατασκευή.....	29
Διάγραμμα 2.1: Θέσεις ελλιμενισμού και διαχείμασης σκαφών αναψυχής στις εν λειτουργία μαρίνες της Ελλάδας.....	30
Εικόνα 2.1: Μαρίνα Φλοίσβου Αττικής.....	30
Πίνακας 2.3: Καταφύγια τουριστικών σκαφών σε λειτουργία	31
Πίνακας 2.4: Καταφύγια τουριστικών σκαφών υπό κατασκευή.....	32
Πίνακας 2.5: Συγκεντρωτικά αποτελέσματα λιμενικών υποδομών αναψυχής.....	33
Διάγραμμα 2.2: Συγκέντρωση εν λειτουργία τουριστικών λιμένων (μαρίνων) ανά περιφέρεια	34
Διάγραμμα 2.3: Συγκέντρωση εν λειτουργία και υπό κατασκευή τουριστικών λιμένων (μαρίνων) ανά περιφέρεια.....	35
Πλαίσιο 2.1: Σύνοψη κεφαλαίου.....	36
Εικόνα 3.1: Μαρίνα Karpaz Gate, Τουρκία.....	38
Εικόνα 3.2: Μαρίνα Λεμεσού, Κύπρος.....	38
Διάγραμμα 3.1: Συγκριτική αποτύπωση Μαρίνων και Μαρίνων βραβευμένων με Γαλάζια Σημαία σε επιλεγμένες χώρες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου	39
Διάγραμμα 3.2: Μέσος όρος μέγιστου μήκους σκάφους.....	40
Διάγραμμα 3.3: Μέσος όρος χωρητικότητας μαρίνας	41
Διάγραμμα 3.4: Θέσεις ελλιμενισμού ανά χλμ. ακτογραμμής.....	41
Πλαίσιο 3.1: Σύνοψη κεφαλαίου.....	42
Διάγραμμα 4.1: Δομή κατευθύνσεων	43
Διάγραμμα 4.2: Σύνδεση των προτεινόμενων χωρικών ενοτήτων με την υφιστάμενη κατάσταση και τους άξονες χωρικής οργάνωσης.....	45
Πίνακας 4.1: Περιοχές ένταξης χωρικών ενοτήτων.....	46
Πλαίσιο 4.1: Σύνοψη κεφαλαίου.....	51
Διάγραμμα 5.1: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Αλίμου	53
Διάγραμμα 5.2: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Αλίμου	54

Διάγραμμα 5.3: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Ζέας	54
Διάγραμμα 5.4: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Ζέας	55
Διάγραμμα 5.5: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Γλυφάδας.....	55
Διάγραμμα 5.6: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Γλυφάδας	56
Διάγραμμα 5.7: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Φλοίσβου.....	56
Διάγραμμα 5.8: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Φλοίσβου	57
Διάγραμμα 5.9: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Βουλιαγμένης	57
Διάγραμμα 5.10: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Βουλιαγμένης	58
Διάγραμμα 5.11: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Φαλήρου.....	58
Διάγραμμα 5.12: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Φαλήρου	59
Διάγραμμα 5.13: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στην Ολυμπιακή Μαρίνα.....	59
Διάγραμμα 5.14: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στην Ολυμπιακή Μαρίνα	60
Διάγραμμα 5.15: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στις Μαρίνες Αττικής.....	60
Διάγραμμα 5.16: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στις Μαρίνες Αττικής.....	61
Πλαίσιο 5.1: Σύνοψη κεφαλαίου.....	64

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο θαλάσσιος τουρισμός θεωρείται μία από τις μεγαλύτερες τουριστικές βιομηχανίες παγκοσμίως με συνεχή τάση ανάπτυξης. Πρόκειται για έναν από τους ελάχιστους κλάδους ο οποίος σημείωσε σταθερή ανάπτυξη την περίοδο της κρίσης, με μεγάλα οικονομικά οφέλη για τις δραστηριοποιούμενες χώρες. Συγκεκριμένα, τα οικονομικά οφέλη από την ανάπτυξη του κλάδου είναι χρηματοπιστωτικά, δημοσιονομικά και οικονομικά. Τα χρηματοπιστωτικά οφέλη προέρχονται από τα συνολικά έσοδα των λιμένων, τις μισθοδοσίες και τις τοπικές αγορές, ενώ τα δημοσιονομικά προκύπτουν κυρίως από τους φόρους οι οποίοι αντιστοιχούν στους χρήστες των εγκαταστάσεων και των σχετικών επιχειρήσεων. Αντίστοιχα, τα οικονομικά οφέλη προκύπτουν από το συνδυασμό των συνολικών δαπανών, των εξαγωγικών εμπορικών δραστηριοτήτων, του νέου εισοδήματος και των νέων θέσεων απασχόλησης οι οποίες δημιουργούνται από την ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού. Παρά τη δυσκολία στην καταγραφή στατιστικών δεδομένων, η συμμετοχή των δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού στη συνολική τουριστική δραστηριότητα των περιοχών οι οποίες επενδύουν στον εν λόγω κλάδο είναι αξιοσημείωτη (Papadimitriou, 2009).

Μεταξύ των πλέον διαδεδομένων και προσοδοφόρων κλάδων της αγοράς θαλάσσιου τουρισμού σε διεθνή κλίμακα είναι αυτός του τουρισμού σκαφών αναψυχής. Στην ευρωπαϊκή αγορά ο κλάδος του τουρισμού σκαφών αναψυχής εκτιμήθηκε περίπου στα 12 δις. για το έτος 2005 και 17 δις. για το 2010, με τη Μεσόγειο να αποτελεί τη δεύτερη επιλογή προορισμού για θαλάσσια αναψυχή με περαιτέρω δυνατότητες ανάπτυξης (Χατζημανωλάκη, 2011).

Ο φυσικός πλούτος και η ποικιλομορφία του θαλάσσιου χώρου, η εκτενής ακτογραμμή και τα χιλιάδες νησιά, οι προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές, το ήπιο κλίμα και τα ποικίλα τοπία της Ελλάδας, την καθιστούν ένα από τους ελκυστικότερους προορισμούς για την ανάπτυξη του κλάδου. Η ελληνική παράδοση στη ναυσιπλοΐα και οι μικρές αποστάσεις μεταξύ των ακτών ενισχύουν το πλεονέκτημα της Ελλάδας για την ανάπτυξη του κλάδου. Η ιδιαίτερη σημασία των δραστηριοτήτων οι οποίες σχετίζονται με τη θάλασσα στην Ελλάδα αποδεικνύεται από τα περίπου 16.500χλμ. ακτογραμμής, τα 6.000 νησιά και βραχονησίδες καθώς και από το γεγονός ότι περίπου το 33% του ελληνικού πληθυσμού κατοικεί σε παράκτιες περιοχές. Ωστόσο, παρά το ελκυστικό προφίλ της, η Ελλάδα κατατάσσεται μεταξύ των τελευταίων χωρών της Μεσογείου ως

προς την ανάπτυξη δραστηριοτήτων τουρισμού για σκάφη αναψυχής και την αξιοποίηση της ακτογραμμής της για σχετικές υποδομές (Papadimitriou, 2009)

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι η διερεύνηση της ανάπτυξης του κλάδου του τουρισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα και των παραγόντων οι οποίοι εμποδίζουν την αναπτυξιακή διαδικασία, με απώτερο σκοπό τη διατύπωση κατευθύνσεων για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου χωρικής οργάνωσης λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα. Η μεθοδολογική προσέγγιση η οποία ακολουθείται διακρίνεται σε τρία στάδια. Το πρώτο αφορά τη διερεύνηση της υφιστάμενης ανάπτυξης του κλάδου στην Ελλάδα σε θεσμικό και χωρικό επίπεδο. Στο δεύτερο στάδιο επιχειρείται η αποτύπωση των αναπτυξιακών τάσεων του κλάδου στο χώρο της Μεσογείου και ο προσδιορισμός του μεγέθους των ανταγωνιστικών αγορών. Η συνδυαστική εμπειρία των προαναφερθέντων σταδίων αποτελεί τη βάση για τη διατύπωση των κατευθύνσεων χωρικής οργάνωσης και αναπτυξιακής πολιτικής του συστήματος λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα καθώς και τη διατύπωση των γενικών συμπερασμάτων, τα οποία συνθέτουν το τελευταίο στάδιο της μεθοδολογικής προσέγγισης. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη χωρική ενότητα Αττικής λόγω του στρατηγικού ρόλου τον οποίο καλείται να διαδραματίσει στο προτεινόμενο σύστημα χωρικής οργάνωσης λιμένων αναψυχής και στις επιπτώσεις του νέου αναπτυξιακού νόμου στη διαμόρφωση του συστήματος.

1. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Η κατασκευή και λειτουργία λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα καθορίζεται από τις διατάξεις του Ν.2160/93, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 5 του Ν.2206/94, το άρθρο 27 του Ν.2636/98, τα άρθρα 156-163 και 166-167 του Ν.4070/2012 και τα άρθρα 9-12 του Ν.4179/2013.

Προ της ισχύος του Ν.2160/93 οι λιμένες αναψυχής εντάσσονταν στην κείμενη νομοθεσία για τα λιμενικά έργα ενώ η άδεια κατασκευής και η παραχώρηση χρήσης αιγιαλού και παραλίας υπαγόταν στη δικαιοδοσία των οικείων Νομαρχών. Ειδικότερα, ο χαρακτηρισμός ενός λιμένα ως «Μαρίνα» γινόταν με τριμερή Υπουργική Απόφαση των υπουργών ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Εμπορικής Ναυτιλίας και Τουρισμού. Σε αυτούς τους λιμένες συγκαταλέγονται η Δημοτική Μαρίνα Μεθάνων, Ξυλοκάστρου, Γλυφάδας και Αττικής καθώς ο τουριστικός λιμένας του Ξενοδοχειακού Συγκροτήματα Porto Carras στη Χαλκιδική (Παπακώστας, 2007).

Στη σχετική νομοθεσία συμπεριλαμβάνονταν μεταξύ άλλων οι Εγκύκλιοι 3399/873/ΠΟΛ/26.7.83 περί «Παραχώρησης απλής χρήσης αιγιαλού και παραλίας προς εκτέλεση έργων» και 2894/17.8.83 περί «Αρμοδιοτήτων σε θέματα μελετών Λιμενικών Έργων» καθώς και ο Ν.1650/86 «Για την προστασία του περιβάλλοντος». Αξίζει να σημειωθεί ότι η σχετική νομοθεσία δεν προέβλεπε τη διάκριση μεταξύ τουριστικών και εμπορικών ή επιβατικών λιμένων ούτε τις ιδιαίτερες απαιτήσεις για χερσαίες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των λιμένων, ενώ παράλληλα υπολειπόταν ενός θεσμικού πλαισίου διοίκησης και διαχείρισης για τη μετέπειτα λειτουργία του λιμένα (Παπακώστας, 2007).

Με την ισχύ του Ν.2160/93 επήλθαν ριζικές αλλαγές στη διαδικασία αδειοδότησης, χωροθέτησης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των λιμένων αναψυχής. Συγκεκριμένα, καθορίστηκαν θεσμικά ο χαρακτήρας και οι διάφοροι τύποι των λιμένων αναψυχής, τα τμήματα αυτών, οι απαραίτητες και οι προαιρετικές θαλάσσιες και χερσαίες εγκαταστάσεις ενώ παράλληλα θεσμοθετήθηκε η διαδικασία παραχώρησης της διαχείρισης και λειτουργίας των λιμένων σε ειδικό «Φορέας Διαχείρισης». Μεταξύ των μεγάλων καινοτομιών του Ν.2160/93 ήταν και η δημιουργία Διυπουργικής Επιτροπής του Υπουργείου Ανάπτυξης, με αρμοδιότητες την έγκριση δημιουργίας τουριστικών λιμένων και τη διαχείριση, εκμετάλλευση και έλεγχο αυτών. Η λειτουργία της Διυπουργικής Επιτροπής και ο καθορισμός αυστηρών προθεσμιών από το Ν.2160/93 για τη διερεύνηση σχετικών αιτημάτων δημιουργίας λιμένων αναψυχής στόχευε στην

επίσπευση των διαδικασιών χωροθέτησης και αδειοδότησης των λιμένων, δίνοντας ώθηση στις σχετικές – κυρίως ιδιωτικές – επενδύσεις κατά την τελευταία δεκαετία (Παπακώστας, 2007).

1.1. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το νομικό πλαίσιο το οποίο ορίζει τις διαδικασίες χωροθέτησης, αδειοδότησης και λειτουργίας των λιμένων αναψυχής είναι, όπως προαναφέρθηκε, ο Ν.2160/93 (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993) «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις», Κεφάλαιο Γ «Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων», άρθρα 29 έως 37. Την τελευταία εικοσαετία ακολούθησαν διάφορες αναθεωρήσεις του συγκεκριμένου νομικού πλαισίου, ιδιαίτερα ως προς τη διαδικασία αδειοδότησης και εκμετάλλευσης των λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα. Οι σημαντικότερες εξ αυτών παραθέτονται συνοπτικά ακολούθως:

- Ν.2636/98 (ΦΕΚ 198/Α/27.8.1998) «Σύσταση εταιριών για την οργάνωση καλλιτεχνικών εκδηλώσεων και για τη διαχείριση της περιουσίας του Ε.Ο.Τ., σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Τουρισμού και τροποποιήσεις της νομοθεσίας για τον τουρισμό». Με το άρθρο 27 τροποποιήθηκαν τα άρθρα 30, 31 και 34 του Ν.2160/93 (αφορούν την αδειοδότηση ραμπών μικρών σκαφών και τη δημιουργία ζωνών αγκυροβολίου και καταφυγίων τουριστικών σκαφών).
- Ν.3105/03 (ΦΕΚ 29/Α/10.2.2003) «Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις». Με το άρθρο 38 «Ρυθμίσεις θεμάτων τουριστικών λιμένων» και το άρθρο 52 «Θέματα επιδοτήσεων τουριστικών λιμένων» τροποποιήθηκαν τα άρθρα 30 και 31 του Ν.2160/93.
- Ν.4070/2012 (ΦΕΚ 82/Α/10.4.2012) «Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις». Με τα άρθρα 156-163 τροποποιήθηκαν τα άρθρα 29-31 και 33-34 του Ν.2160/93. Περαιτέρω με το άρθρο 167 «Καταργούμενες διατάξεις» καταργείται μεταξύ άλλων το άρθρο 35 του Ν.2160/93 σχετικά με τη χωροθέτηση, δημιουργία και λειτουργία λιμένων ξενοδοχειακών μονάδων.
- 4179/2013 (ΦΕΚ 175/Α/8.8.2013) «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις». Με τα άρθρα 9-12

τροποποιήθηκαν τα άρθρα 30 και 31 του Ν.2160/93 σχετικά με τη χωροθέτηση τουριστικών λιμένων και τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής.

Ειδικότερα ως προς την οργάνωση των λιμένων αναψυχής, με το Ν.2160/93 (όπως αναθεωρήθηκε με το Ν.4070/2012) ορίζεται ως Τουριστικός λιμένας «ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κυρίως για να υποστηρίξει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού». Το χερσαίο και θαλάσσιο τμήμα αποτελούν τη «ζώνη τουριστικού λιμένα», όπου επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και η κατασκευή των απαραίτητων κτιριοδομών για τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, αξιοποίηση και οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα. Στα παραπάνω έργα περιλαμβάνονται ιδίως οι αναγκαίες προσχώσεις του θαλάσσιου χώρου και η διαμόρφωση του παράλιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος για την υποδοχή σκαφών αναψυχής (χώροι εναπόθεσης, συντήρησης και επισκευής σκαφών). Περιλαμβάνονται, επίσης, έργα για τη λειτουργική υποστήριξη καθώς και την εμπορική και τουριστική αξιοποίηση και ανάπτυξη του.

Τη χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα συναποτελούν ο αιγιαλός και οι συνεχείς σε αυτόν χώροι για την εκτέλεση των προαναφερθέντων έργων. Στην περίπτωση που υφίσταται εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, η εσωτερική γραμμή της χερσαίας ζώνης δε μπορεί να υπερβαίνει το όριο του σχεδίου. Στην περίπτωση αυτή η χερσαία ζώνη δύναται να επεκταθεί, εφόσον κρίνεται απαραίτητο για τη λειτουργία του λιμένα, με τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου η οποία γίνεται με έκδοση ειδικού Προεδρικού Διατάγματος. Οι σχετικές αποζημιώσεις καταβάλλονται από το φορέα διαχείρισης στον επιβαρυνόμενο δήμο ή κοινότητα (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993).

Αντίστοιχα, η θαλάσσια ζώνη του τουριστικού λιμένα περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους, όπως αυτοί ορίζονται από τα εσωτερικά λιμενικά έργα (κρηπίδες, επιχώσεις) και τα εξωτερικά (μόλοι, κυματοθραύστες). Η θαλάσσια ζώνη έχει ανώτατο όριο τα 500μ. από το εξωτερικό όριο της χερσαίας ζώνης του λιμένα και ορίζεται από νοητό τόξο κύκλου με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα 500μ. Στην περίπτωση αβαθούς θαλάσσιας ζώνης επιτρέπεται η επέκταση αυτής προς την ανοιχτή θάλασσα έως την ισοβαθή των 10μ. (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993).

Οι κατηγορίες τουριστικών λιμένων διακρίνονται βάσει του ανωτέρω νομικού πλαισίου (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993 και ΦΕΚ 82/Α/10.4.2012) στις ακόλουθες τρεις (3):

1. Μαρίνα
2. Καταφύγιο
3. Αγκυροβόλιο

«Μαρίνα» χαρακτηρίζεται ο τουριστικός λιμένας ο οποίος περιλαμβάνει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους, σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζονται με κοινή απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού (ΦΕΚ 82/Α/10.4.2012). Η δημιουργία Μαρίνων εναπόκειται σε πρωτοβουλία του Υπουργείου Τουρισμού ή οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Προϋπόθεση αποτελεί το φυσικό ή νομικό πρόσωπο είναι κύριος, επικαρπωτής ή επιφανειούχος του παράκτιου ακινήτου μπροστά από το οποίο δύναται να χωροθετηθεί μαρίνα (ΦΕΚ 175/Α/8.8.2013).

Σύμφωνα με το Ν.2160/93, η χερσαία ζώνη μαρίνας πρέπει να περιλαμβάνει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και εξυπηρετήσεις για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής, όπως:

1. Εγκαταστάσεις διοίκησης (περιλαμβανομένων λιμενικού σταθμού, τελωνείου και λοιπών συναφών αρχών)
2. Ιατρείο
3. Σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων
4. Εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών
5. Δίκτυα παροχής νερού, ηλεκτρικού ρεύματος και τηλεφωνικών γραμμών
6. Εγκαταστάσεις υποδοχής και επεξεργασίας λυμάτων
7. Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκών σκαφών αναψυχής
8. Συγκροτήματα τουαλετών και ντους
9. Συστήματα ασφαλείας
10. Εγκαταστάσεις αποθηκών
11. Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης

Στη θαλάσσια ζώνη προβλέπονται θέσεις πρόσδεσης σκαφών του Λιμενικού Σώματος και άλλων αρχών. Προαιρετικά στη χερσαία ζώνη μπορούν να χωροθετούνται και άλλες λειτουργίες, όπως:

1. Εγκαταστάσεις εστίασης και ψυχαγωγίας (εστιατόρια, αναψυκτήρια, κ.λπ.)
2. Ναυτικός Όμιλος με χώρους ελεγχόμενης πρόσβασης
3. Καταστήματα πώλησης ή/και ενοικίασης σκαφών
4. Καταστήματα πώλησης ειδών διατροφής
5. Γραφεία τραπεζών, εταιριών ενοικίασης αυτοκινήτων, ΟΤΕ, ΕΛΤΑ
6. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης ναυταθλητικών δραστηριοτήτων
7. Ξενοδοχείο ή συγκρότημα επιπλωμένων διαμερισμάτων
8. Χώροι αθλοπαιδιών, πισίνες, ποδηλατοδρόμια, γήπεδα τένις, παιδικές χαρές κ.α.

Με την ισχύ του Ν.2160/93 προσδιορίστηκαν συνολικά δεκαέξι (16) κατάλληλες θέσεις προς χωροθέτηση μαρίνων και οι απαραίτητες ρυθμίσεις (χρήσεις γης, όροι δόμησης, όρια ζωνών) για τη δημιουργία τουριστικών λιμένων. Οι περιοχές αυτές, σύμφωνα με το άρθρο 30 του ίδιου νόμου, αναγράφονται στον Πίνακα 1.1.

Πίνακας 1.1: Εγκεκριμένες περιοχές χωροθέτησης λιμένων αναψυχής σύμφωνα με το Ν.2160/93

Περιοχές χωροθέτησης λιμένων αναψυχής	
1. Αρετσού Καλαμαριάς	9. Ρόδος
2. Φλοίσβος Αττικής	10. Κως
3. Γουβιά Κέρκυρας	11. Λουτράκι Κορινθίας
4. Χίος	12. Άγιος Χαράλαμπος Μυκόνου
5. Ηράκλειο Κρήτης	13. Άγιος Νικόλαος Κρήτης
6. Αγιά Πάτρας	14. Πυθαγόρειο Σάμου
7. Πύλος Μεσσηνίας	15. Ζάκυνθος
8. Ρέθυμνο Κρήτης	16. Εμπορικός λιμένας Τούρλου Μυκόνου

Πηγή: ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993

Ως «Καταφύγιο» ορίζεται η χερσαία και θαλάσσια περιοχή η οποία περιλαμβάνει βασικές κτιριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ. και προσφέρει παροχές και

εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδίαιτησης και υγιεινής (ΦΕΚ 82/Α/10.4.2012).

Ως «Αγκυροβόλιο» ορίζεται η χερσαία και θαλάσσια έκταση η οποία δημιουργείται εντός προστατευμένων όρμων, λιμνών και ποταμών. Εντός της ζώνης αγκυροβολίου περιλαμβάνεται περιορισμένος αριθμός θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις ενώ διατίθεται ελαφρύς εξοπλισμός ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος (ΦΕΚ 82/Α/10.4.2012).

Προ της αναθεώρησης (ΦΕΚ 82/Α/10.4.2012) ο Ν.2160/93 διέκρινε δύο ακόμη κατηγορίες λιμένων αναψυχής α) Λιμένας ξενοδοχειακής μονάδας και β) Υφιστάμενος λιμένας μετατρέπόμενος σε τουριστικό. Οι σχετικές διατάξεις καταργήθηκαν ενώ οι παραπάνω κατηγορίες υπάγονται σε διαφορετικό καθεστώς αδειοδότησης και λειτουργίας του ίδιου νομικού πλαισίου.

Η συνεχής αναθεώρηση του νομικού πλαισίου δημιουργεί μία συγκεχυμένη εικόνα σχετικά με το σύστημα λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα. Το γεγονός αυτό έχει αρνητικές επιπτώσεις ως προς τη συνολική λειτουργία και απόδοση του συστήματος ενώ έχει αρνητικό αντίκτυπο στις σχετικές επενδύσεις.

1.2. ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Οι περισσότεροι τουριστικοί λιμένες που λειτουργούν σήμερα στη χώρα αποτελούν περιουσία του ΕΟΤ και έχουν χαρακτηριστεί ως «Τουριστικά Δημόσια Κτήματα». Ωστόσο, το σχετικό Προεδρικό Διάταγμα για το χαρακτηρισμό ορισμένων τουριστικών λιμένων ως «Τουριστικών Δημοσίων Κτημάτων» απορρίφθηκε από το Σ.τ.Ε. εν απουσία εθνικού σχεδιασμού για το δίκτυο τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα. Το ιδιοκτησιακό καθεστώς των συγκεκριμένων λιμένων υπήρξε ασαφές δεδομένου ότι οι λιμένες έχουν κατασκευαστεί σε εκτάσεις χαρακτηρισμένες ως Δημόσια Κτήματα ή στον αιγιαλό κατόπιν σχετικής άδειας (Παπακώστας, 2007).

Ωστόσο, με το Ν.3986/2011 (ΦΕΚ 152/Α/1.6.2011) «*Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012–2015*» και συγκεκριμένα με το άρθρο 17 «*Λοιπές ρυθμίσεις θεμάτων τουριστικών δημοσίων κτημάτων*» νομιμοποιήθηκαν όλες οι τουριστικές εγκαταστάσεις (κτιριακές και λιμενικές) οι οποίες κατασκευάστηκαν από τον ΕΟΤ ή για λογαριασμό του ΕΟΤ μέχρι τη δημοσίευση του Ν.2837/2000. Με την έκδοση σχετικής διαπιστωτικής πράξης του ΕΟΤ οι παραπάνω

εγκαταστάσεις θεωρούνται νόμιμες και οι αρμόδιες Πολεοδομικές Υπηρεσίες υποχρεούνται στην έκδοση αδειών κατασκευής, εκσυγχρονισμού, επέκτασης κ.ά.

Αντίστοιχα, η χρήση και διαχείριση τουριστικών λιμένων οι οποίοι βρίσκονται εντός Ζώνης Λιμένα ανήκει στα σχετικά Λιμενικά Ταμεία. Ομοίως, δικαιώματα χρήσης και διαχείρισης τουριστικών λιμένων μπορεί να ανήκουν και σε λοιπούς φορείς του Δημοσίου, όπως η Τοπική Αυτοδιοίκηση (παράδειγμα οι τουριστικοί λιμένες Μεθάνων Τροιζηνίας και Γλυφάδας Αττικής). Τέλος, οι λιμένες αναψυχής δύναται να ανήκουν αμιγώς σε ιδιώτες, όπως στην περίπτωση της Olympic Marine στο Λαύριο Αττικής και Porto Carras στη Χαλκιδική (Παπακώστας, 2007).

Σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.3986/2011 και ειδικότερα με το άρθρο 5 για την «Αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων» του δημοσίου και με το άρθρο 11 «Γενικοί κανόνες χωροθέτησης και γενικές χρήσεις γης», επιτρέπεται η δημιουργία τουριστικών λιμένων σε δημόσια κτήματα τα οποία προορίζονται για τουριστική χρήση. Ειδικότερα, επιτρέπεται η απευθείας παραχώρηση της χρήσης αιγιαλού και παραλίας και το δικαίωμα εκτέλεσης και εκμετάλλευσης λιμενικών έργων στον κύριο της επένδυσης για διάστημα έως πενήντα (50) χρόνια (ΦΕΚ 152/Α/1.6.2011).

Η δυνατότητα παραχώρησης της χρήσης αιγιαλού και παραλίας και το δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης λιμενικών έργων σε πρόσωπα δημοσίου και κυρίως ιδιωτικού δικαίου, ενέχει σοβαρούς κινδύνους για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα. Εν απουσία ενός εθνικού σχεδίου χωρικής οργάνωσης λιμένων αναψυχής με δεσμευτικό χαρακτήρα, η δημιουργία λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα εναπόκειται εξολοκλήρου με την ισχύ του Ν. 3986/2011 στην πρωτοβουλία των ενδιαφερόμενων επενδυτών.

Περαιτέρω, με το Ν.2160/93 εισήχθη για πρώτη φορά στην ελληνική νομοθεσία η έννοια του Φορέα Διαχείρισης τουριστικού λιμένα. Πρόκειται για ένα φυσικό ή νομικό πρόσωπο το οποίο, κατόπιν σύμβασης με το Δημόσιο, αναλαμβάνει την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση του τουριστικού λιμένα.

Ωστόσο, η έννοια της ολοκληρωμένης διαχείρισης των λιμένων αναψυχής, δημόσιων και ιδιωτικών, περιορίζεται μέχρι σήμερα και ως επί το πλείστον στην απλή διεύθυνση των λιμένων, συνήθως υπάλληλο του ΕΟΤ στην περίπτωση των δημόσιων λιμένων.

1.3. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΛΑΙΣΙΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

1.2.1. ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι αναφορές στο θαλάσσιο τουρισμό και ειδικότερα στους λιμένες αναψυχής είναι αρκετά περιορισμένες στα υφιστάμενα Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης. Συγκεκριμένα, στο Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) επισημαίνεται η ανοδική τάση του τομέα της κρουαζιέρας ενώ δίνονται κατευθύνσεις για την υποστήριξη και οργάνωση της. Παράλληλα, δίνονται κατευθύνσεις για την προσέλκυση και εξυπηρέτηση των «mega yachts» χωρίς όμως να δίνονται ειδικές κατευθύνσεις για την οργάνωση του συστήματος λιμένων αναψυχής (ΦΕΚ 128/Α/3.6.2008).

Σε γενικές γραμμές, το ΓΠΧΣΑΑ δεν αντιμετωπίζει τους λιμένες αναψυχής ως ένα ενιαίο σύστημα αλλά περιορίζεται σε κατευθύνσεις για τη δημιουργία νέων ή την αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών προς υποστήριξη του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα της κρουαζιέρας. Μεταξύ των πλέον πρόσφορων λιμενικών υποδομών για την παροχή εξειδικευμένων τουριστικών υπηρεσιών στον τομέα της κρουαζιέρας αναφέρονται οι λιμένες του Πειραιά, της Πάτμου, της Σαντορίνης, της Μυκόνου, του Κατάκολου, της Κέρκυρας κ.ά. Ειδικότερη αναφορά γίνεται στην αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό του λιμένα αναψυχής της Ρόδου με στόχο την «υψηλής ποιότητας τουριστική χρήση» και την εξυπηρέτηση της διεθνούς τουριστικής κίνησης. Παράλληλα, δίνονται κατευθύνσεις για την υποστήριξη του θαλάσσιου τουρισμού ιδιαίτερα στους λιμένες Βόλου και Ηρακλείου (ΦΕΚ 128/Α/3.6.2008).

1.2.2. ΕΙΔΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Το Εδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης του Τουρισμού, όπως τροποποιήθηκε με το ΦΕΚ 3155/Α/12.12.2013, αποτελεί το πρώτο θεσμικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού εθνικού επιπέδου το οποίο αναφέρεται στους λιμένες αναψυχής ως *δίκτυο*. Επισημαίνει τη μακροχρόνια σταθερή τάση ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, τόσο στον τομέα της κρουαζιέρας όσο και στον τομέα του τουρισμού με σκάφη αναψυχής. Υπογραμμίζει την ανάγκη διαμόρφωσης πολιτικής χωρικής οργάνωσης του θαλάσσιου τουρισμού για βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του.

Ειδικότερα για τον τουρισμό με σκάφη αναψυχής δίνονται στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης με έμφαση στην πύκνωση του δικτύου λιμένων

αναψυχής, στον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών, στην ενσωμάτωση των λιμένων αναψυχής στο σχεδιασμό για την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου και στην ανάπτυξη περιβαλλοντικών υποδομών στους λιμένες (ΦΕΚ 3155/Α/12.12.2013).

Ιδιαίτερα για την πύκνωση του δικτύου λιμένων αναψυχής (μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια) το ΕΠΧΣΑΑ θέτει συγκεκριμένα κριτήρια όπως τις θέσεις των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων, τη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού, τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά, τις κλιματικές συνθήκες και τα τυχόν ειδικά καθεστάτα προστασίας των προτεινόμενων θέσεων καθώς και τη διασφάλιση του ασφαλούς διάπλου και της ικανοποιητικής εξυπηρέτησης των σκαφών μέσω της ορθολογικής διασποράς του δικτύου. Ως προς το τελευταίο ορίζονται οι ενδεικτικές αποστάσεις των τριάντα (30) ναυτικών μιλίων μεταξύ μαρίνων και δεκαπέντε (15) ν.μ μεταξύ μαρίνων και αγκυροβολίων ή καταφυγίων. Οι αποστάσεις αυτές δεν ισχύουν για τις μητροπολιτικές περιοχές όπου παρατηρείται αυξημένη ζήτηση σε θέσεις ελλιμενισμού ή κατά περίπτωση σε περιοχές με τουριστικούς πόρους υψηλής επισκεψιμότητας (ΦΕΚ 3155/Α/12.12.2013).

Περαιτέρω, το ΕΠΧΣΑΑ προχώρησε στην οργάνωση του θαλάσσιου χώρου σε εννέα (9) Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής, λαμβάνοντας υπόψη γεωμορφολογικά και μετεωρολογικά χαρακτηριστικά καθώς και ιστιοπλοϊκές διαδρομές (βλ. Πίνακα 1.2 και Εικόνα 1.1).

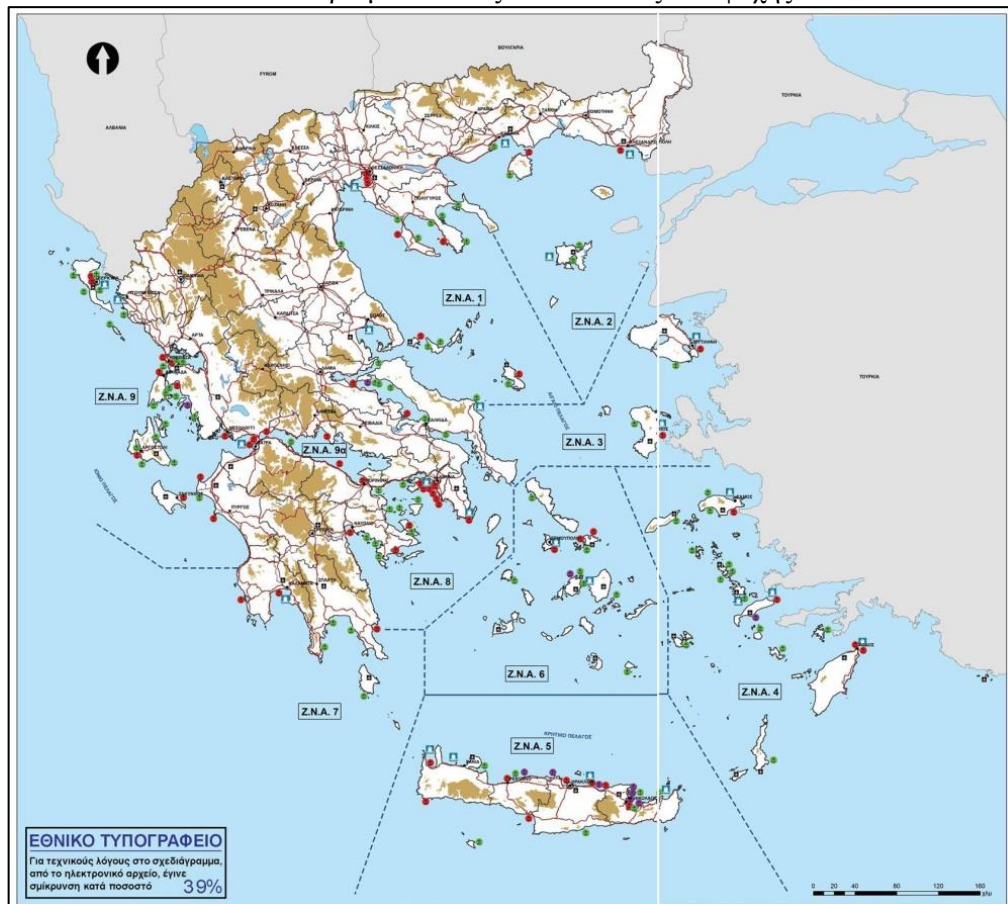
Πίνακας 1.2: Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής σύμφωνα με το ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό

Σύστημα Ζώνης Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (Z.N.A.)	Εντασσόμενες περιοχές
Z.N.A. 1	Θερμαϊκός – Βόρειες Σποράδες – Παγασητικός – Βόρειος Ευβοϊκός
Z.N.A. 2	Θρακικό Πέλαγος – Βόρειο Αιγαίο
Z.N.A. 3	Κεντρικό – Ανατολικό Αιγαίο
Z.N.A. 4	Νοτιοανατολικό Αιγαίο – Δωδεκάνησα
Z.N.A. 5	Κρήτη
Z.N.A. 6	Κυκλάδες
Z.N.A. 7	Νότια Πελοπόννησος
Z.N.A. 8	Αργολικός – Σαρωνικός – Νότιος Ευβοϊκός
Z.N.A. 9	Ιόνιο Πέλαγος
Z.N.A. 9α (υποσύστημα Z.N.A. 9)	Κορινθιακός

Πηγή: ΦΕΚ 3155/Α/12.12.2013, ίδια επεξεργασία

Το ΕΠΧΣΑΑ θέτει τις κατευθυντήριες γραμμές για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου εθνικού σχεδίου λιμένων αναψυχής, λαμβάνοντας υπόψη τις αυξημένες τουριστικές ροές στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ελληνικού θαλάσσιου χώρου. Εμβαθύνει χωρικά και λειτουργικά στο σχεδιασμό ενός εθνικού δικτύου λιμένων αναψυχής, στο βαθμό που καθίσταται δυνατό σε ένα θεσμικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού εθνικού επιπέδου το οποίο προδιαγράφει συνολικά την τουριστική ανάπτυξη της χώρας.

Εικόνα 1.1: Χωρική Οργάνωση Δικτύου Τουριστικών Λιμένων σύμφωνα με το ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό – Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής



Πηγή: ΦΕΚ 3155/Α/12.12.2013

1.2.3. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΑΘΗΝΑΣ

Η εξέταση των κατευθύνσεων, οι οποίες περιλαμβάνονται στα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ), για τη χωρική οργάνωση των λιμένων σκαφών αναψυχής κρίνεται σκόπιμη διότι πρόκειται για σχεδιασμό κατώτερου επιπέδου που λαμβάνει διεξοδικά υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιφέρειας (μορφολογικά, περιβαλλοντικά, κοινωνικά, αναπτυξιακά κ.α.), τα οποία είναι αδύνατο να αναδειχθούν στο σχεδιασμό εθνικού επιπέδου. Ουσιαστικά πρόκειται για ένα είδος ανάδρασης προς τον υπερκείμενο

σχεδιασμό, η οποία βέβαια φιλτράρεται με γνώμονα τις επικρατούσες εθνικές χωροταξικές και αναπτυξιακές συνθήκες. Συγκεκριμένα, παρακάτω αναλύονται οι κατευθύνσεις για τους τουριστικούς λιμένες ανά περιφέρεια και ακολουθεί μία κριτική προσέγγιση του περιεχομένου τους. Από την ανάλυση εξαιρείται η Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας λόγω της απουσίας ακτογραμμής.

Στην Ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη δίνεται σαφής προτεραιότητα στην προστασία του παράκτιου φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος έναντι της κατασκευής λιμένων αναψυχής. Επιπλέον, ενδείκνυται η χωροθέτηση αυτών να πραγματοποιείται με τις ελάχιστες δυνατές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και σε σημεία στρατηγικής σημασίας για τη δημιουργία δικτύου με τους πόλους τουρισμού και αναψυχής που βρίσκονται τόσο εντός όσο και εκτός περιφέρειας. Περιλαμβάνεται αναλυτικός πίνακας με τους κόμβους του δικτύου και προωθείται η ύπαρξη συνεργασίας με τουριστικούς λιμένες της Χαλκιδικής και των τουρκικών ακτών (μέσω Σαμοθράκης). Παράλληλα επιδιώκεται η διεύρυνση και η πύκνωση του δικτύου με καταφύγια σκαφών αναψυχής και ζώνες αγκυροβολίου (ΦΕΚ 1471/Β/09.10.2003).

Αντίστοιχη προσέγγιση πραγματοποιείται και στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, όπου δίνεται κατεύθυνση για οργάνωση των τουριστικών λιμένων (π.χ. Αρετσού, Σάνη, Πόρτο Καράς) σε δίκτυο που περιλαμβάνει και τους τουριστικούς πόλους της περιφέρειας, με έμφαση κυρίως στη χερσόνησο της Χαλκιδικής και δευτερευόντως στα παράλια της Πιερίας. Σε ότι αφορά τις διαπεριφερειακές συνεργασίες προωθείται η δικτύωση με τους τουριστικούς λιμένες της Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (Καβάλα, Θάσος), ώστε σε συνδυασμό με την ενδοπεριφερειακή πύκνωση να επιτευχθεί η δημιουργία ενός άξονα διάπλου του Βορείου Αιγαίου και του Θρακικού πελάγους για σκάφη αναψυχής (ΦΕΚ 218/Β/06.02.2004).

Όσον αφορά την Περιφέρεια Θεσσαλίας, γίνεται μόνο αναφορά των σημείων στα οποία προωθείται η κατασκευή λιμένων σκαφών αναψυχής χωρίς να προσδιορίζεται η σκοπιμότητα (περιβαλλοντική, αναπτυξιακή κλπ.) χωροθέτησης ή συνδυασμού των προτεινόμενων υποδομών με τους πόλους τουριστικού ενδιαφέροντος της περιοχής. Στις κατευθύνσεις του περιφερειακού σχεδιασμού υιοθετείται μία μαξιμαλιστική προώθηση των προβλεπόμενων από το Ε.ΣΥ.Λ.Α. δυνατοτήτων, με επιπλέον προτροπή για κατασκευή ανεξάρτητων μαρίνων στο νησί της Σκιάθου και στην πόλη του Βόλου (ΦΕΚ 1484/Β/10.10.2003).

Αντίθετα, στη Στερεά Ελλάδα και την Πελοπόννησο οι κατευθύνσεις του χωροταξικού σχεδιασμού για τους λιμένες σκαφών αναψυχής είναι ιδιαίτερα περιορισμένες. Συγκεκριμένα και στις δύο περιφέρειες προτείνεται η υιοθέτηση των κατευθύνσεων που του Ε.Ο.Τ. μέσα από το Ε.ΣΥ.Λ.Α. ενώ στην περίπτωση της Στερεάς Ελλάδας αναγνωρίζονται οι υφιστάμενες υποδομές της Ιτέας, της Καρύστου και της Σκύρου ως «πρωτεύοντες τουριστικοί λιμένες» (ΦΕΚ 1485/Β/10.10.2003, ΦΕΚ 1469/Β/09.10.2003).

Στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας δίνονται γενικότερες κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού κυρίως στην Αχαΐα και την Ηλεία, ενώ όσον αφορά το ρόλο των τουριστικών λιμένων επισημαίνεται αυτός του Κατάκολου ως «Ειδικός Τουριστικός Λιμένας». Ο ρόλος του λιμένα έχει ιδιαίτερη βαρύτητα λόγω της εγγύτητας στον αρχαιολογικό χώρο της Αρχαίας Ολυμπίας που αποτελεί τουριστικό πόλο διεθνούς επιπέδου και δημιουργεί εισροές από την Ιταλία και γενικότερα το θαλάσσιο διάδρομο της Αδριατικής. Ως δευτερεύων λιμένας για την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού αναφέρεται ο λιμένας του Αστακού (ΦΕΚ 1470/Β/09.10.2003).

Περιορισμένη αναφορά στο θαλάσσιο τουρισμό γίνεται και στο ΠΠΧΣΑΑ Ηπείρου, στο οποίο δίνεται κατεύθυνση για ενίσχυση του συγκεκριμένου είδους τουρισμού μέσα από την κατασκευή ανάλογων λιμενικών εγκαταστάσεων στις ακτές της περιφέρειας, μεταξύ Πρέβεζας και Ηγουμενίτσας. Προωθείται η δημιουργία μικρού δικτύου με κατασκευή καταφυγίων στα Σύβοτα και στο Μύτικα, ενώ δε γίνεται καμία αναφορά σε πιθανή συνεργασία με τους υπάρχοντες λιμένες σκαφών αναψυχής που λειτουργούν στα γειτονικά νησιά του Ιονίου (ΦΕΚ 1451/Β/06.10.2003).

Στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων, αντίθετα, επιδιώκεται συστηματικά η δικτύωση των λιμένων αναψυχής τόσο εντός όσο και εκτός της περιφέρειας. Συγκεκριμένα, αναφέρονται οι βασικοί τουριστικοί λιμένες τω Γουβιών, της Λευκάδας και του Φισκάρδου και προτείνεται η δημιουργία δικτύου με νέες ή υφιστάμενες υποδομές σε μικρότερα νησιά, ώστε να δημιουργηθεί ένας άξονας πλεύσης στη διεύθυνση βορρά - νότου. Επίσης, αναγνωρίζεται η ύπαρξη εισροών από την Αδριατική και τη Μεσόγειο (διάπλους Αδριατικής - Μεσογείου) και προωθείται η ανάπτυξη συνεργασίας με τουριστικούς λιμένες κυρίως της Ιταλίας και δευτερευόντως των ανατολικών ακτών της Αδριατικής. Ενδεικτική της σημασίας με την οποία αντιμετωπίζεται ο τουρισμός σκαφών αναψυχής στη συγκεκριμένη περιφέρεια είναι η κατεύθυνση για «εκπόνηση

μελέτης ανάδειξης δικτύου μαρινών στα Ιόνια Νησιά» με σκοπό την επίτευξη των παραπάνω προτάσεων (ΦΕΚ 56/Β/19.01.2004).

Όσον αφορά το Αιγαίο πέλαγος, μόνο στην Περιφέρεια Κρήτης προωθείται η ιεράρχηση και κατασκευή δικτύου λιμένων αναψυχής, παραλείποντας ωστόσο τη δυνατότητα ένταξης του δικτύου στους άξονες διάπλου της Μεσογείου. Ιδιαίτερα μινιμαλιστική είναι η προσέγγιση του θέματος από τα περιφερειακά σχέδια Βορείου και Νοτίου Αιγαίου, στα οποία παρά τις σαφείς - αλλά γενικές - κατευθύνσεις για τουριστική ανάπτυξη και ενίσχυση των θαλασσιών μεταφορικών υποδομών, δεν προβλέπεται τίποτα ειδικότερο για το κατεξοχήν κρίσιμο ζήτημα των τουριστικών λιμενικών υποδομών (ΦΕΚ 1486/Β/10.10.2003, ΦΕΚ 1487/Β/10.10.2003, ΦΕΚ/1473 Β/09.10.2003).

Αντίστοιχη είναι και η περίπτωση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας/Αττικής (ΡΣΑ) (ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014), το οποίο αν και υποκαθιστά το ρόλο του περιφερειακού πλαισίου για την Αττική, δεν επιχειρεί τη διευθέτηση των χωρικών ζητημάτων που αφορούν την κατασκευή νέων και τη λειτουργία των υφιστάμενων λιμένων αναψυχής. Πλην γενικών κατευθύνσεων για την προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού, δε γίνεται καμία ιδιαίτερη αναφορά στις λιμενικές υποδομές σκαφών αναψυχής, ούτε ως προς το βαθμό επάρκειας θέσεων ελλιμενισμού ούτε ως προς το επίπεδο εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Το γεγονός ότι η Αθήνα αποτελεί το μεγαλύτερο μητροπολιτικό κέντρο της χώρας, με εκτεταμένο θαλάσσιο μέτωπο και αυξημένη ζήτηση σε θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής καθιστά απαραίτητη την περαιτέρω διερεύνηση του ζητήματος από το ΡΣΑ.

1.4. ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο, παρά τις συνεχείς αναθεωρήσεις του, δεν προβλέπει τη διαμόρφωση ενός εθνικού χωροταξικού σχεδίου για τους λιμένες αναψυχής. Ο Ν.2160/93, παρά τις σαφείς θετικές επιδράσεις του, δεν κατάφερε παρά να αντιμετωπίσει τους λιμένες αναψυχής μεμονωμένα και όχι συνολικά ως σύστημα, αγνοώντας σημαντικές χωρικές, κοινωνικές, οικονομικές, λειτουργικές και περιβαλλοντικές παραμέτρους.

Σε μια γενικότερη προσπάθεια ανάπτυξης του τουρισμού στην Ελλάδα και προσέλκυσης τουριστικού κοινού υψηλού εισοδηματικού επιπέδου, ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ) προχώρησε από τα μέσα της δεκαετίας του 70 στον προγραμματισμό και την κατασκευή λιμενικών έργων για την εξυπηρέτηση σκαφών

αναψυχής. Συγκεκριμένα, από το 1982 ο ΕΟΤ υιοθέτησε ένα Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α.) το οποίο και επικαιροποίησε το 1991 (Παπακώστας, 2007). Το σχέδιο αυτό δεν έλαβε ποτέ τη μορφή κανονιστικής ρύθμισης, εν ολίγοις δεν είχε δεσμευτικό χαρακτήρα, οπότε και τα αποτελέσματά του ήταν ισχνά. Ωστόσο, αποτελεί μια πρώιμη μορφή σχεδιασμού σε εθνικό επίπεδο και για το λόγο αυτό αναλύεται διεξοδικά ακολούθως.

Το διάστημα 1981 – 1982, η Έδρα Λιμενικών Έργων του Ε.Μ.Π. εκπόνησε για λογαριασμό του ΕΟΤ το "Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής" (ΣΕΣΥΛΑ). Το σχέδιο αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια για οργάνωση και ανάπτυξη των λιμένων αναψυχής, εντάσσοντας τους σε ένα ολοκληρωμένο εθνικό σύστημα και λαμβάνοντας υπόψη πολλαπλά και καινοτόμα κριτήρια (κοινωνικά, οικονομικά, συγκοινωνιακά, γεωγραφικά κ.ά.). Εισηγάγε για πρώτη φορά στον κατεξοχήν σχεδιασμό την έννοια των «Ζωνών Ναυσιπλοΐας Αναψυχής», διαιρώντας τον ελληνικό θαλάσσιο χώρο σε οχτώ Ζώνες και προβλέποντας συνολικά τη δημιουργία 380 χώρων υποδοχής και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Αναλόγως του δυναμικού των λιμενικών εγκαταστάσεων και των παρεχόμενων εξυπηρετήσεων, το ΣΕΣΥΛΑ διέκρινε τρεις κατηγορίες λιμένων, προβλέποντας συγκεκριμένα τη δημιουργία 26 «Μαρίνων», 106 «Σκαλών» και 248 «Καταφυγίων» (Παπακώστας, 2007).

Παρά το γεγονός ότι ο ΕΟΤ προχώρησε στην εφαρμογή του ΣΕΣΥΛΑ τη δεκαετία του 80, διάφοροι φορείς - κυρίως δημοσίου αλλά και ιδιωτικού δικαίου - αγνόησαν τις κατευθύνσεις του σχεδίου δημιουργώντας λιμένες αναψυχής σε θέσεις που δεν προβλέπονταν από ΣΕΣΥΛΑ. Σε αρκετές περιπτώσεις ο σχεδιασμός του ΣΕΣΥΛΑ παραβλέφθηκε και από τον ΕΟΤ καθώς το σχέδιο δεν απέκτησε ποτέ θεσμικό χαρακτήρα (Παπακώστας, 2007).

Σε μια προσπάθεια διαμόρφωσης ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης Τουριστικών λιμένων, το οποίο προβλέπει τις απαραίτητες λιμενικές και χερσαίες εξυπηρετήσεις, ο ΕΟΤ προχώρησε στην επικαιροποίηση του ΣΕΣΥΛΑ το 1991. Βάσει των νέων κατευθύνσεων εκπονήθηκαν εννέα Master Plans Μαρίνων τα οποία ενσωματώθηκαν στις δεκαέξι εγκεκριμένες περιοχές χωροθέτησης μαρίνων του Ν.2160/93. Το επικαιροποιημένο σχέδιο μείωσε τις Ζώνες Ναυσιπλοΐας στις ακόλουθες τέσσερις (4) (Παπακώστας, 2007):

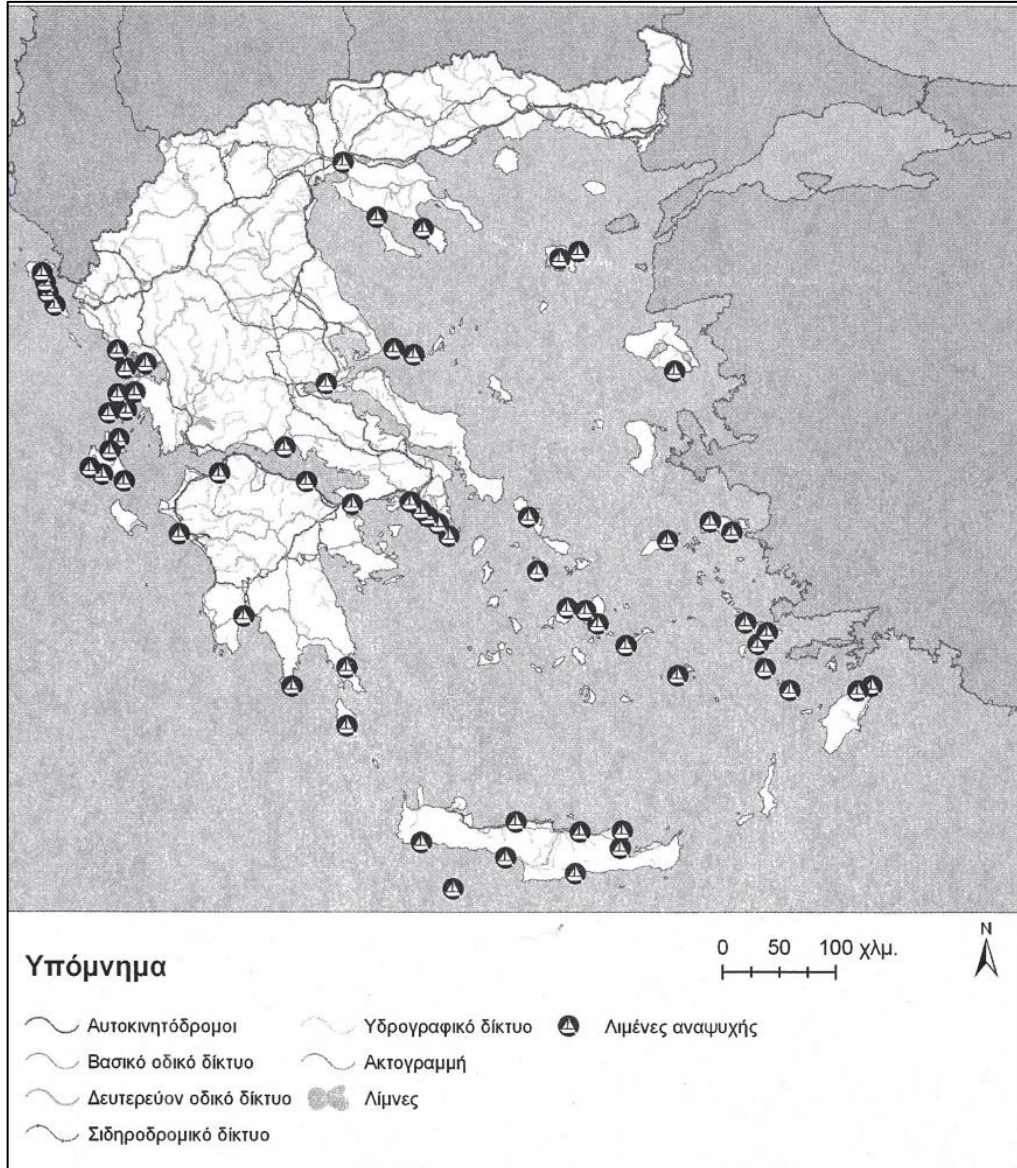
- Ιονίου Πελάγους
- Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσου

- Νήσου Κρήτης
- Κορινθιακού – Αργολικού – Σαρωνικού Κόλπου

Ωστόσο, το επικαιροποιημένο ΣΕΣΥΛΑ δεν απέκτησε ποτέ θεσμικό χαρακτήρα με αποτέλεσμα σήμερα να μην υφίσταται κανένας προγραμματισμός και σχεδιασμός εθνικού επιπέδου για τη χωροθέτηση των λιμένων αναψυχής. Η χωροθέτηση και δημιουργία νέων λιμένων έγκειται στην κρίση του ενδιαφερόμενου επενδυτή (είτε πρόκειται για δημόσιο φορέα είτε για ιδιώτη), κατόπιν φυσικά έγκρισης της Διυπουργικής Επιτροπής και σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.2160/93 και των μετέπειτα αναθεωρήσεων του (Παπακώστας, 2007).

Η διαμόρφωση και θεσμοθέτηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης λιμένων αναψυχής το οποίο θα αντιμετωπίζει τους λιμένες ως σύστημα και θα διασφαλίζει τη βιωσιμότητα του ίδιου του συστήματος αλλά και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος αποτελεί ήδη προτεραιότητα του Υπουργείου Ανάπτυξης. Ήδη από το 1995 το Συμβούλιο της Επικρατείας ορίζει ως νόμιμους τους λιμένες οι οποίοι προβλέπονται στο συνολικό σχεδιασμό ενός εθνικού δικτύου λιμένων αναψυχής. Ως εκ τούτου, λιμένες οι οποίοι δεν προβλέπονται στο σχεδιασμό και δεν εντάσσονται στο εθνικό δίκτυο δεν είναι νόμιμοι (πρακτικό 668/95) (Παπακώστας, 2007).

Εικόνα 1.2: Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής-Προτεινόμενο πλέγμα λιμένων αναψυχής



Πηγή: Εργαστήριο Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού, ΤΜΧΠΠΑ

1.5. ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΛΙΜΕΝΩΝ 2013-2018

Το Δεκέμβριο του 2012 το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου κατάρτισε την Εθνική Στρατηγική Λιμένων για την περίοδο 2013-2018. Η στρατηγική επισημαίνει το ρόλο του τουρισμού και της ναυτιλίας ως τις κυριότερες οικονομικές δραστηριότητες της Ελλάδας, ιδιαίτερα μετά τη γενική αποβιομηχάνιση της χώρας την τελευταία 30ετία.

Ειδικότερα, αναφέρεται στην κρουαζιέρα και στον τουρισμό σκαφών αναψυχής ως δύο βασικούς τομείς τουριστικής ανάπτυξης με πολλαπλασιαστικά οφέλη για την οικονομία της χώρας, οι οποίοι όμως προϋποθέτουν υψηλού επιπέδου λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2012).

Παρά τον έντονο νησιωτικό χαρακτήρα της χώρας και την πληθώρα φυσικών και πολιτιστικών πόρων στα παράλια οι οποίοι διαμορφώνουν ιδανικές συνθήκες για την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής, η Ελλάδα εξακολουθεί να υστερεί στις εξειδικευμένες σχετικές λιμενικές εγκαταστάσεις (μαρίνες και αγκυροβόλια). Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα να εξυπηρετούνται τα σκάφη αναψυχής σε λιμένες γενικού χαρακτήρα (π.χ. επιβατικούς) ή σε φυσικούς όρμους χωρίς τις απαραίτητες λιμενικές υποδομές (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2012).

Περαιτέρω, οι θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε οργανωμένες μαρίνες, οι οποίες μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες για διαχείριση, συντήρηση, επισκευή, φύλαξη και εφοδιασμό των σκαφών σε ετήσια βάση, είναι ανεπαρκείς σε σχέση με την ολοένα αυξανόμενη ζήτηση. Αποτέλεσμα είναι η ζήτηση να καλύπτεται από αντίστοιχες λιμενικές υποδομές γειτονικών χωρών, όπως η Τουρκία και η Ιταλία οι οποίες διαθέτουν ένα άριστα οργανωμένο δίκτυο λιμένων αναψυχής. Συνέπεια των παραπάνω είναι η μειωμένη εισροή πόρων (συγκριτικά με τις δυνατότητες) στη χώρα και η αδυναμία ενίσχυσης της απασχόλησης και των τοπικών οικονομιών (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2012).

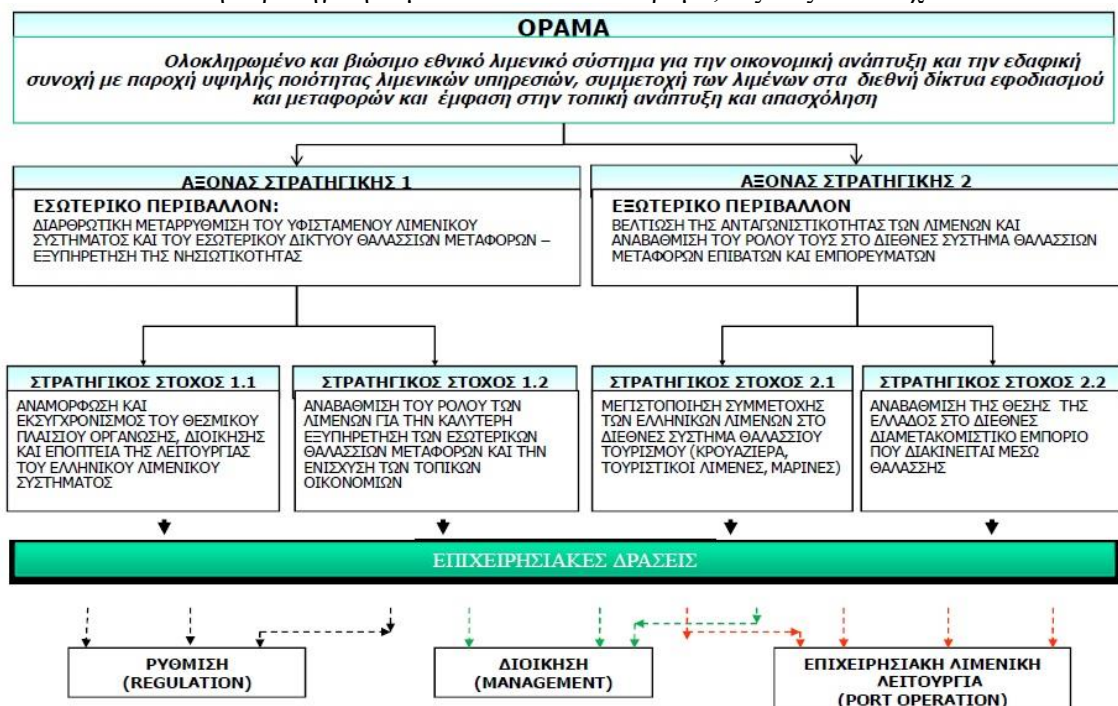
Ως βασικός παράγοντας για τους χαμηλούς ρυθμούς ανάπτυξης του κλάδου του τουρισμού σκαφών αναψυχής, επισημαίνεται η απουσία κεντρικού σχεδιασμού για τους λιμένες συνολικά στην Ελλάδα. Το γεγονός ότι οι περισσότεροι λιμένες δραστηριοποιούνται ταυτόχρονα σε χρήσεις εμπορευματικές, ακτοπολοίας και αναψυχής, έχει ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη άγονου ανταγωνισμού μεταξύ λιμένων και τη δημιουργία υποδομών χωρίς σαφείς επιχειρηματικές προοπτικές. Το σύνθετο θεσμικό πλαίσιο αποτελεί τροχοπέδη για τις σχετικές επενδύσεις και δυσχεραίνει περαιτέρω την εφαρμογή διεθνών και ευρωπαϊκών κανονισμών σχετικά με την

ασφάλεια των λιμένων, την προστασία του περιβάλλοντος κ.ά. (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2012).

Επιπλέον κίνδυνος για την ανάπτυξη του κλάδου αποτελεί το ισχυρό προβάδισμα λιμένων αναψυχής, κυρίως της Ανατολικής Μεσογείου, οι οποίοι λειτουργούν ήδη ως οργανωμένοι υποδοχείς διαχείρισης σκαφών και δραστηριοποιούνται σε διεθνή δίκτυα ναυσιπλοΐας αναψυχής (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2012).

Η ανάγκη για ανάπτυξη του κλάδου του τουρισμού σκαφών αναψυχής υπογραμμίζεται με το στρατηγικό στόχο για «Μεγιστοποίηση της συμμετοχής των ελληνικών λιμένων στο διεθνές σύστημα θαλάσσιου τουρισμού (κρουαζιέρα, τουριστικοί λιμένες, μαρίνες)», στο πλαίσιο του Άξονα 2 Εξωτερικό Περιβάλλον για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και την αναβάθμιση των λιμένων στο διεθνές δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών εμπορευμάτων και μεταφορών (βλ. Εικόνα 1.3) (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2012).

Εικόνα 1.3: Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018: Όραμα, Άξονες και Στόχοι



Πηγή: Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2012

Τα οφέλη από την ανάπτυξη του κλάδου, μέσω της διαμόρφωσης ενός οργανωμένου δικτύου λιμένων αναψυχής, αναμένονται πολλαπλά τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Μεταξύ αυτών είναι η ισχυροποίηση του ρόλου των λιμένων αναψυχής και η ένταξη τους σε διεθνή δίκτυα ναυσιπλοΐας, διευρύνοντας και αναβαθμίζοντας το τουριστικό προϊόν της χώρας συνολικά και αυξάνοντας τις εισροές

χρηματικών πόρων. Ωστόσο, η διεύρυνση του τουριστικού προϊόντος μπορεί να λειτουργήσει και προς όφελος των τοπικών κοινωνιών, αναζωογονώντας τις τοπικές οικονομίες μέσω της παροχής υποστηρικτικών προς το λιμένα υπηρεσιών (π.χ. ναυπηγοεπισκευαστική, ψυχαγωγία) (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, 2012).

Πλαίσιο 1.1: Σύνοψη κεφαλαίου

Η διαδικασία χωροθέτησης, αδειοδότησης και λειτουργίας των λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα διέπεται από τις διατάξεις του Ν.2160/1993. Με την ισχύ του νόμου ορίζεται για πρώτη φορά η έννοια του τουριστικού λιμένα και οριοθετούνται τα όρια και οι χρήσεις της χερσαίας και θαλάσσιας ζώνης αυτού. Παράλληλα, οι λιμενικές υποδομές σκαφών αναψυχής διακρίνονται σε επιμέρους κατηγορίες ανάλογα με το μέγεθος και τις παρεχόμενες υπηρεσίες (μαρίνες, καταφύγια, αγκυροβόλια). Ωστόσο, η συνεχής αναθεώρηση του νομικού πλαισίου δημιουργεί μία συγκεχυμένη εικόνα ως προς το ακριβές καθεστώς κατασκευής, λειτουργίας και διαχείρισης των λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα, αποτελώντας σοβαρό τροχοπέδη για τις σχετικές επενδύσεις.

Ιδιαίτερα σύνθετο είναι και το ιδιοκτησιακό καθεστώς των λιμένων αναψυχής καθώς οι περισσότεροι είναι χωροθετημένοι σε δημόσια κτήματα και ανήκουν στον ΕΟΤ ή λοιπούς δημόσιους φορείς ενώ ελάχιστοι ανήκουν αμιγώς σε ιδιώτες. Με το Ν.3986/2011 απλοποιείται η διαδικασία κατασκευής και διαχείρισης λιμένα αναψυχής από πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, μέσω παραχώρησης της χρήσης αιγιαλού και παραλίας. Το γεγονός αυτό είναι μεν θετικό για τις επενδύσεις αλλά ενέχει σοβαρούς κινδύνους για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα καθώς η πρωτοβουλία (σχετικά με τη χωροθέτηση και λειτουργία) έγκειται καθαρά στον ενδιαφερόμενο επενδυτή.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός (Γενικό και Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης) δεν αντιμετωπίζει τους λιμένες αναψυχής ως δίκτυο αλλά ως μεμονωμένες μονάδες. Εξαιρέση αποτελεί το αναθεωρημένο ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό το οποίο αντιμετωπίζει τους λιμένες αναψυχής ως σύστημα και εμβαθύνει χωρικά και λειτουργικά στο σχεδιασμό ενός εθνικού δικτύου λιμένων αναψυχής. Η μοναδική προσέγγιση για την κατάρτιση ενός εθνικού σχεδίου λιμένων αναψυχής έγινε από τον ΕΟΤ το 1982 με τη διαμόρφωση του «Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής - Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α.» το οποίο όμως δεν απέκτησε ποτέ θεσμικό χαρακτήρα.

Η Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018 υπογραμμίζει τη σημασία του τουρισμού σκαφών αναψυχής ως βασικού τομέα τουριστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα. Επισημαίνει την αδυναμία της ελληνικής αγοράς τουρισμού σκαφών αναψυχής να ανταποκριθεί στην ολοένα αυξανόμενη ζήτηση και απαιτήσεις του κλάδου λόγω της σοβαρής έλλειψης σε εξειδικευμένες υποδομές και υπηρεσίες και της απουσίας κεντρικού σχεδιασμού.

Το σύνθετο νομικό πλαίσιο και ο αυξανόμενος ανταγωνισμός από γειτονικές χώρες της Μεσογείου ενέχουν σοβαρούς κινδύνους για τη μελλοντική ανάπτυξη του κλάδου. Τα ιδιαίτερα λειτουργικά χαρακτηριστικά και η χωρική κατανομή των λιμένων αναψυχής στον εθνικό χώρο καθώς και η σχέση τους με συναφή εθνικά δίκτυα αναλύονται διεξοδικά σε ακόλουθο κεφάλαιο.

2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η αγορά σκαφών αναψυχής ξεκίνησε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα τη δεκαετία του 1970 μετά από πρωτοβουλία του ΕΟΤ για την κατασκευή και λειτουργία σταθμών ανεφοδιασμού σκαφών αναψυχής σε διάφορα σημεία της χώρας. Η συμβολή του ΕΟΤ υπήρξε καθοριστική για τη διαμόρφωση θεσμικής και τεχνικής υποδομής στην Ελλάδα. Η μαρίνα Βουλιαγμένης στην Αττική ήταν η πρώτη η οποία λειτούργησε στη χώρα τη δεκαετία του 1960, ακολουθούμενη από τις μαρίνες Ζέας, Αρετσού, Αλίμου και Γουβιών (Papadimitriou, 2009).

Η ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού τη δεκαετία του 1980 και η μεγάλη αύξηση των σκαφών αναψυχής κατέστησε επιτακτική την ανάγκη διαμόρφωσης ενός νέου θεσμικού πλαισίου με στόχο την απλοποίηση του υφιστάμενου καθεστώτος και τη διευκόλυνση των ιδιωτικών επενδύσεων σε υποδομές του θαλάσσιου τουρισμού, οι οποίες μέχρι τότε βρίσκονταν αποκλειστικά υπό κρατικό έλεγχο (με εξαίρεση τη μαρίνα Porto Carras στη Χαλκιδική) (Papadimitriou, 2009).

Η Ελλάδα υπήρξε η πρώτη χώρα παγκοσμίως η οποία διαμόρφωσε ειδικό νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής το 1976, με στόχο την παροχή κινήτρων για επενδύσεις στην αγορά σκαφών αναψυχής. Ωστόσο, το θεσμικό πλαίσιο για τουριστικούς λιμένες στην Ελλάδα διαμορφώθηκε πολύ αργότερα με το Ν.2160/1993, αποκλείοντας όμως τον ιδιωτικό τομέα από το συγκεκριμένο κλάδο επενδύσεων (Papadimitriou, 2009).

Το ποσοστό των τουριστών σκαφών αναψυχής ως προς το σύνολο της τουριστικής κίνησης αυξάνεται σταδιακά τις τελευταίες δεκαετίες, αγγίζοντας σήμερα το 2%, με την τουριστική περίοδο να διαρκεί επτά μήνες (Απρίλιος-Οκτώβριος). Η ζήτηση για τις υπηρεσίες που προσφέρονται σε τουριστικούς λιμένες διαμορφώνεται κυρίως από τρεις παράγοντες. Πρώτον, το κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών σε οργανωμένες μαρίνες και τα αντίστοιχα λιμενικά τέλη· δεύτερον, τον υφιστάμενο ανταγωνισμό στη Μεσόγειο ως προς την ποσότητα και ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στις θέσεις ελλιμενισμού και τρίτον, τις εξελίξεις στην αγορά σκαφών αναψυχής. Η ζήτηση διαφοροποιείται ανάλογα με τη χρονική περίοδο, με βασικό κριτήριο το είδος των παρεχόμενων υπηρεσιών. Συγκεκριμένα, τη θερινή περίοδο παρατηρείται αυξημένη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού σε μαρίνες και αγκυροβόλια λόγω της αντίστοιχα αυξημένης κίνησης των σκαφών αναψυχής. Αντίθετα, η χειμερινή περίοδος χαρακτηρίζεται από αυξημένη ζήτηση θέσεων διαχείμασης για την επισκευή και

συντήρηση των σκαφών αναψυχής. Στην Ελλάδα και σύμφωνα με στοιχεία του ΕΟΤ, η ζήτηση για υπηρεσίες τουρισμού σκαφών αναψυχής διακρίνεται σε τρεις περιόδους. Η περίοδος Ιουνίου-Αυγούστου αντιστοιχεί στο 54% της συνολικής ζήτησης ενώ οι περίοδοι Απριλίου-Μαΐου και Σεπτεμβρίου-Οκτωβρίου στο 40% (Papadimitriou, 2009).

2.1 ΧΩΡΙΚΟΣ ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΩΝ

Σύμφωνα με τη διάκριση των λιμενικών εγκαταστάσεων που προηγήθηκε βάση του Ν.2160/93 και τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία του ΕΟΤ και σχετικών μελετών, στην Ελλάδα λειτουργούν συνολικά εικοσιτέσσερις (24) μαρίνες και είκοσι επτά (27) καταφύγια τουριστικών σκαφών (βλ. Πίνακες 2.1 και 2.2).

Υπό κατασκευή βρίσκονται ακόμη είκοσι (20) μαρίνες και τριάντα έξι καταφύγια (33) τουριστικών σκαφών σε θέσεις οι οποίες εντάσσονται και στο νέο ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό. Μερικές εκ των παραπάνω υποδομών λειτουργούν ήδη τμηματικά, όπως η μαρίνα στη Σκιάθο (βλ. Πίνακες 2.3 και 2.4).

Στις 24 εν λειτουργία μαρίνες οι θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής ανέρχονται συνολικά σε 8.493, με μέσο όρο μέγιστου μήκους σκάφους τα 42μ. Μόνο έντεκα από τις υφιστάμενες μαρίνες έχουν τη δυνατότητα υποδοχής mega yachts (σκάφη άνω των 30μ.), μεταξύ των οποίων και οι δύο μεγαλύτερες στην Ελλάδα μαρίνες των Γουβιών και του Αλίμου. Αξιοσημείωτο είναι ότι μόλις οχτώ από τις εν λειτουργία μαρίνες είναι βραβευμένες με Γαλάζια Σημαία, ένα ποσοστό ιδιαίτερα χαμηλό και ενδεικτικό της χαμηλής ποιότητας παροχής υπηρεσιών στους τουριστικούς λιμένες της Ελλάδας (βλ. Κεφάλαιο 3).

Πέραν των θέσεων ελλιμενισμού σε μαρίνες και καταφύγια, υπάρχει δυνατότητα εξυπηρέτησης 3.000 σκαφών αναψυχής εντός κατάλληλα διαμορφωμένων χώρων σε εμπορικά λιμάνια, με την καταβολή των αντίστοιχων λιμενικών τελών. Τέτοιοι χώροι συναντώνται σε πολλά λιμάνια, εκτός του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, όπως στην Αίγινα, τη Ζάκυνθο, την Κεφαλονιά, τη Μύκονο, το Ναύπλιο κ.ά. (Χατζημανωλάκη, 2011).

Πίνακας 2.1: Μαρίνες σε λειτουργία

Όνομα	Περιοχή	Θέσεις ελλιμενισμού	Θέσεις διαχείμασης (dry-dock)	Μέγιστο μήκος σκάφους(μ.)	Διαχείριση
Μαρίνα Γουβιών	Κέρκυρα, Ιόνια Νησιά	1100	520	80	I.K.G.
Μαρίνα Αλίμου	Αλιμος, Αττική	964	600	40	Εταιρία Τουριστικής Ανάπτυξης
Μαρίνα Γλυφάδας	Γλυφάδα, Αττική	780		30	Δημοτική
Ολυμπιακή Μαρίνα	Ελληνικό, Αττική	680	700	32	Olympic Marine S.A.
Μαρίνα Ζέας	Πειραιάς, Αττική	670	520	80	Εταιρία Τουριστικής Ανάπτυξης
Μαρίνα Λευκάδας	Λευκάδα, Ιόνια Νησιά	620	280	40	MAPINA A.E.
Μαρίνα Πάτρας	Πάτρα, Αχαΐα	450	30	25	Λιμενικό Ταμείο
Porto Carras	Porto Carras, Χαλκιδική	315	150	55	Porto Carras S.A.
Μαρίνα Φλοίσβου	Αθήνα, Αττική	302		70	LAMDA Flisvos Marina S.A.
Μαρίνα Σάμου	Σάμος, Δωδεκάνησα	280	170	25	Δήλος Μαρίνες A.E.
Μαρίνα Αγίου Νικόλαου	Λασιθί, Κρήτη	255	100	50	Δήμος Αγίου Νικολάου
Μαρίνα Καλαμάτας	Καλαμάτα, Μεσσηνίας	250	150	25	Private- Kyriakoulis S.A.
Μαρίνα Κως	Κως, Δωδεκάνησα	250	150	50	Δημοτική
Μαρίνα Αρετσού	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκη	242	-	30	Εταιρία Τουριστικής Ανάπτυξης
Μαρίνα Φαλήρου	Νέο Φάληρο, Αττική	130	-	130	Μαρίνα Φαλήρου A.E.
Μαρίνα Ξυλοκάστρου	Άγιος Ιωάννης, Κορινθία	220	20	17	Δημοτική
Μαρίνα Porto Sani	Σάνη, Χαλκιδική	215	-	25	Sani S.A.
Μαρίνα Λέρου	Λέρος, Δωδεκάνησα	150	800	15	Μαρίνα Νήσου Λέρου, Εύρος N.A.E
Μαρίνα Μανδράκι	Μανδράκι, Δωδεκάνησα	120	-	30	Λιμενικό Ταμείο
Μαρίνα Βουλιαγμένης	Βουλιαγμένη, Αττική	113	10	40	Εταιρία Τουριστικής Ανάπτυξης
Μαρίνα Κλεοπάτρα	Άκτιο, Αιτωλοακαρνανία	100	400	30	Nafrioplastiki S.A.
Μαρίνα Βουνάκι	Βουνάκι, Αιτωλοακαρνανία	70	20	25	Stachtiaris- Acheimastos S.A.
Μαρίνα Μεθάνων	Μέθανα, Αττική	70	-	25	Δημοτική
Μαρίνα Λακκί Agmar	Λέρος, Δωδεκάνησα	45	260	40	Agmar Marine A.E.

Πηγή: Papadimitriou, 2009

Πίνακας 2.2: Μαρίνες υπό κατασκευή

Όνομα	Περιοχή	Θέσεις ελλιμενισμού
Μαρίνα Αχιλλείου	Σκύρος	150
Μαρίνα Αγία Γαλήνη	Αγία Γαλήνη, Ρέθυμνο	112
Μαρίνα Αργοστολίου	Αργοστόλι, Κεφαλονιά	190
Μαρίνα Ζακύνθου	Ζάκυνθος	150
Μαρίνα Ικαρίας	Λευκάδα, Ικαρία	250
Μαρίνα Ιτέας	Ιτέα, Φωκίδα	146
Μαρίνα Θάσου	Λιμενάρια, Θάσος	280
Μαρίνα Καμένων Βούρλων	Φθιώτιδα	81
Μαρίνα Κατάκολου	Κατάκολο, Ηλεία	235
Μαρίνα Κυλλήνης	Κυλλήνη, Ηλεία	150
Μαρίνα Μαλίων	Μάλια, Ηράκλειο	300
Μαρίνα Μυτιλήνης	Μυτιλήνη, Λέσβος	200
Μαρίνα Παλαιοχώρας	Παλαιοχώρα, Χανιά	140
Μαρίνα Πιδαίου	Πιδάλι, Σύρος	254
Μαρίνα Πόρτο Γούβες	Ηράκλειο	72
Μαρίνα Πρέβεζας	Πρέβεζα	261
Μαρίνα Πύλου	Πύλος	250
Μαρίνα Ρόδου	Σφαγεία, Ρόδος	500
Μαρίνα Τούρλου	Τούρλος, Μύκονος	-
Μαρίνα Χίου	Καστέλλο, Χίος	274

Πηγή: <http://www.investingreece.gov.gr>, ανακτήθηκε στις 22 Σεπτεμβρίου 2014

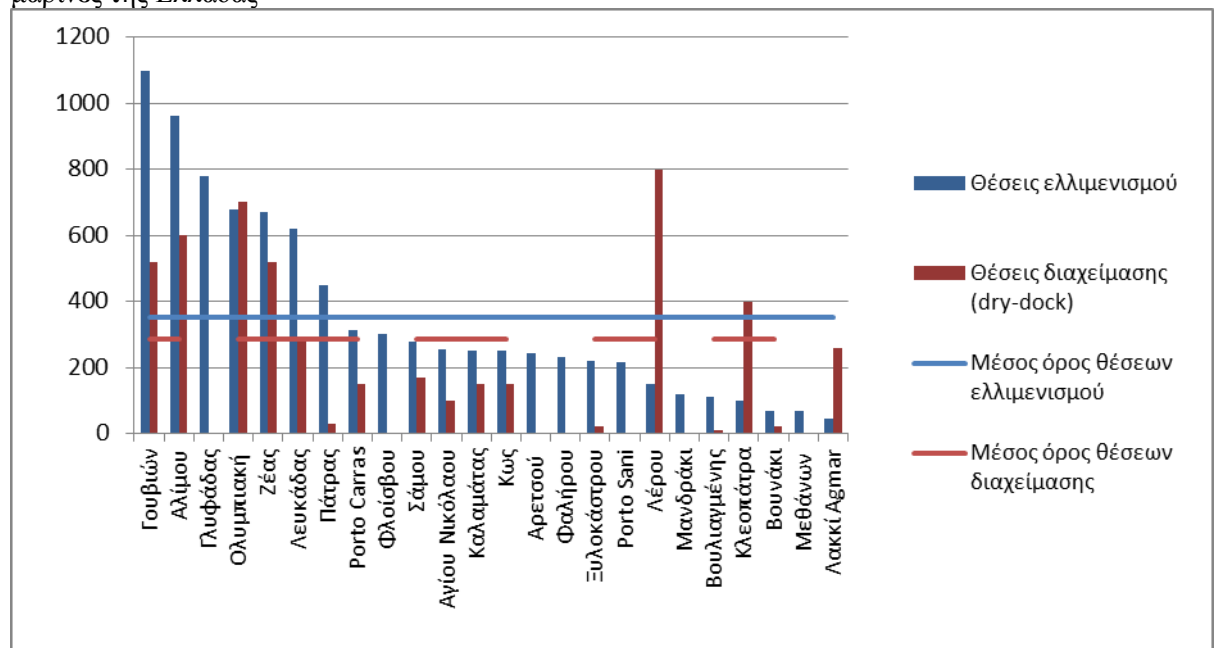
Το εξαιρετικά ανταγωνιστικό περιβάλλον και η ταχύτατη ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής καθιστούν επιτακτική την ανάγκη εκσυγχρονισμού των τουριστικών λιμένων και αναβάθμισης των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η κατασκευή νέων μαρίνων είναι αναγκαία για τη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου και συνεκτικού συστήματος λιμένων αναψυχής, ενώ ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στη δημιουργία θέσεων διαχείμασης σκαφών για την κάλυψη της αυξανόμενης ζήτησης και την προσέλκυση ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων.

Στο Διάγραμμα 2.1 απεικονίζεται διαγραμματικά η χωρητικότητα σε θέσεις ελλιμενισμού και διαχείμασης σκαφών αναψυχής σε κάθε μαρίνα, συγκριτικά με το μέσο όρο όλων των μαρίνων στην Ελλάδα. Τις μεγαλύτερες δυνατότητες για διαχείμαση σκαφών έχουν οι μαρίνες Λέρου, Ζέας, Αλίμου, Γουβιών καθώς και η Ολυμπιακή Μαρίνα. Στις περισσότερες μαρίνες οι θέσεις για διαχείμαση σκαφών είναι εξαιρετικά περιορισμένες, με αποτέλεσμα οι ανάγκες να καλύπτονται από μαρίνες γειτονικών χωρών (κυρίως της Τουρκίας).

Ιδιαίτερα στις μαρίνες της Αττικής, η πληρότητα αγγίζει το 100% τόσο σε θέσεις ελλιμενισμού όσο και διαχείμασης, καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη για επέκταση των υφιστάμενων υποδομών ή/και κατασκευή νέων. Στο πλαίσιο αυτό, οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα ευνοούν την προσέλκυση επενδύσεων μέσω ανάπτυξης

και αξιοποίησης της κρατικής δημόσιας περιουσίας. Πλέον χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Μαρίνα του Φλοίσβου (σύμπραξη της «Lamda TechnOL Flisvos Marina» και της Εταιρείας Τουριστικής Ανάπτυξης), προσφέροντας μια από τις βαθύτερες λεκάνες της Ανατολικής Μεσογείου και περισσότερες από 150 θέσεις ελλιμενισμού για mega yachts (Χατζημανωλάκη, 2011).

Διάγραμμα 2.1: Θέσεις ελλιμενισμού και διαχείμασης σκαφών αναψυχής στις εν λειτουργία μαρίνες της Ελλάδας



Πηγή: Papadimitriou (2009), Ιδία επεξεργασία

Εικόνα 2.1: Μαρίνα Φλοίσβου Αττικής



Πηγή: <http://www.flisvosmarina.com>, ανακτήθηκε στις 20 Οκτωβρίου 2014

Τα συνολικά 27 καταφύγια σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα δεν επαρκούν για την κάλυψη της ζήτησης θέσεων ελλιμενισμού και για την πύκνωση του δικτύου λιμένων

αναψυχής, όπως ορίζεται με το αναθεωρημένο ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό (απόσταση 15 ν.μ μεταξύ μαρίνων και αγκυροβολίων ή καταφυγίων). Η μέση χωρητικότητα θέσεων ελλιμενισμού ενός καταφυγίου στην Ελλάδα είναι 62 θέσεις ενώ συνολικά για όλα τα καταφύγια οι θέσεις ανέρχονται σε 1.663.

Πίνακας 2.3: Καταφύγια τουριστικών σκαφών σε λειτουργία

Όνομα	Περιοχή	Θέσεις ελλιμενισμού
Καψάλι	Κύθηρα	30
Αγία Ευφημία	Κεφαλονιά	53
Τσιριμπί, Βαθύ Ιθάκης	Ιθάκη	43
Μούδρος Λήμνου	Λέσβος	47
Καρλόβασι	Σάμος	30
Κατάπολα Αμοργού	Αμοργός	30
Κάλυμνος	Κάλυμνος	80
Τσουτσούρας	Ηράκλειο	90
Έλφος Νέου Κλήματος	Σκόπελος	80
Βόνιτσα	Βόνιτσα	97
Μπενίτσες	Κέρκυρα	88
Βασιλική	Λευκάδα	74
Βαθύ Μεγανησίου	Μεγανήσι	60
Λεγάτα Ληξουρίου	Κεφαλονιά	84
Αγία Πελαγία Σβορώνων	Κεφαλονιά	72
Σκάλα	Κεφαλονιά	90
Πλωμάρι	Λέσβος	62
Πουρνιάς	Λήμνος	24
Χώρα	Νάξος	90
Νάουσα	Πάρος	64
Σκάλα	Αστυπάλαια	40
Λακκί Λέρου	Λέρος	30
Λακκί Λέρου	Τεμενία	60
Πάλιοι	Νίσυρος	60
Λειβαδιά	Τήλος	35
Πηγάδια	Κάρπαθος	60
Γαύδος	Γαύδος	90

Πηγή: <http://www.naspor.gr>, ανακτήθηκε στις 24 Σεπτεμβρίου 2014

Περαιτέρω, σύμφωνα με τα στοιχεία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, προβλέπονται 33 νέες χωροθετήσεις καταφυγίων σκαφών αναψυχής συνολικής χωρητικότητας μεγαλύτερης των 1.600 θέσεων.

Πίνακας 2.4: Καταφύγια τουριστικών σκαφών υπό κατασκευή

Όνομα	Περιοχή	Θέσεις ελλιμενισμού
Νυδρί	Ν. Λευκάδας	73
Όρμος Φανερωμένης	Δ. Λασιθίου	85
Πόρος	Ν. Αττικής	53
Παλαιοκαστρίτσα	Ν. Κέρκυρας	103
Μαραθόκαμπο	Ν. Σάμου	106
Όρμος Παναγιάς	Δ. Σιθωνίας	100
Νικήτη	Δ. Σιθωνίας	100
Νέα Επίδαυρος	Ν. Αργολίδας	40
Σύμη	Ν. Δωδεκανήσων	45
Κύμη	Ν. Ευβοίας	51
Βουρκάρι	Ν. Χαλκίδας	93
Άγιο Κήρυκος	Ν. Ικαρίας	77
Λουτρά Αιδηψού	Δ. Αιδηψού	32
Ωρειοί Ευβοίας	Ν. Ευβοίας	30
Νότια Εύβοια	Ν. Ευβοίας	17
Ερέτρια	Ν. Ευβοίας	58
Λιμένας Βόλου	Ν. Μαγνησίας	99
Νετιά Σκάλας Πάτμου	Ν. Δωδεκανήσων	62
Ηράκλειο	Κρήτη	20
Όρμος Βολισσού	Ν. Χίου	50
Μπενίτσες	Ν. Κέρκυρας	
Άγιος Νικόλαος	Κρήτη	
Λάζαρος Μυκόνου	Ν. Κυκλάδων	
Αστακός	Ν. Αιτωλοακαρνανία	97
"Σταυρολιμιώνας" Αστακού	Ν. Αιτωλοακαρνανία	
Πεντάνι	Ν. Κέρκυρας	90
Καρλόβασι	Ν. Σάμου	
Γλύφα	Ν. Ηλείας	
Ζέρι Συβότων	Ν. Θεσπρωτίας	88
"Χαντάκια" Δ. Ασίνης	Ν. Αργολίδας	
Λάκκα Παξών	Ν. Κέρκυρας	35
"Ληστή Σπήλιο" Αμμουδάρας	Δ. Αγ. Νικολάου	
Όρμος Φόδελε	Ν. Ηρακλείου	

Πηγή: <http://www.naspor.gr>, ανακτήθηκε στις 24 Σεπτεμβρίου 2014

Συγκεντρωτικά, στον εθνικό χώρο καταγράφονται 51 ολοκληρωμένες λιμενικές υποδομές σκαφών αναψυχής ενώ ακόμη 53 βρίσκονται υπό κατασκευή. Συνολικά, τόσο στα ολοκληρωμένα όσο και στα υπό κατασκευή έργα, παρατηρείται μεγάλος εύρος μεγέθους υποδομών το οποίο διαφαίνεται από τις ακραίες τιμές χωρητικότητας των υποδομών σε θέσεις ελλιμενισμού (βλ. Πίνακα 2.5).

Πίνακας 2.5: Συγκεντρωτικά αποτελέσματα λιμενικών υποδομών αναψυχής

Τύπος λιμένα	Πλήθος υποδομών	Χωρητικότητα σε θέσεις ελλιμενισμού (σύνολο)	Χωρητικότητα σε θέσεις ελλιμενισμού (ακραίες τιμές)	Χωρητικότητα σε θέσεις ελλιμενισμού (μέσος όρος)
Μαρίνες σε λειτουργία	24	8493	45-1100	354
Μαρίνες υπό κατασκευή	20	3995	72-500	210
Καταφύγια σε λειτουργία	27	1663	24-97	62
Καταφύγια υπό κατασκευή	33	1604	17-106	67

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Πέραν των μεγάλων λιμενικών υποδομών που αναφέρθηκαν παραπάνω, στους περισσότερους λιμένες της Ελλάδας έχουν διαμορφωθεί, με την κατασκευή κυματοθραυστών και προβλητών, μικρές ζώνες αγκυροβολίου για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής. Στα αγκυροβόλια παρέχεται ελαφρύς εξοπλισμός για την εξυπηρέτηση των σκαφών ενώ σε αριθμό ανέρχονται περίπου σε 255 ζώνες (Χατζημανωλάκη, 2011).

2.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Στο παρόν κεφάλαιο εξετάζονται τα κυριότερα χαρακτηριστικά του συστήματος λιμένων αναψυχής, ως προς τη χωρική υπόσταση του δικτύου και την αλληλεπίδραση του με άλλα σχετικά εθνικά δίκτυα. Η χωρική υπόσταση του δικτύου αντιστοιχεί στη γεωγραφική κατανομή των λιμένων, όπως αυτή παρουσιάζεται στο χάρτη Α. Τα σημαντικότερα δίκτυα με τα οποία αλληλεπιδρά το σύστημα λιμένων αναψυχής και εξετάζονται παρακάτω είναι το εθνικό δίκτυο μεταφορικών υποδομών, το δίκτυο NATURA 2000 και το δίκτυο χωρικών ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού, όπως αυτό ορίζεται από το ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού.

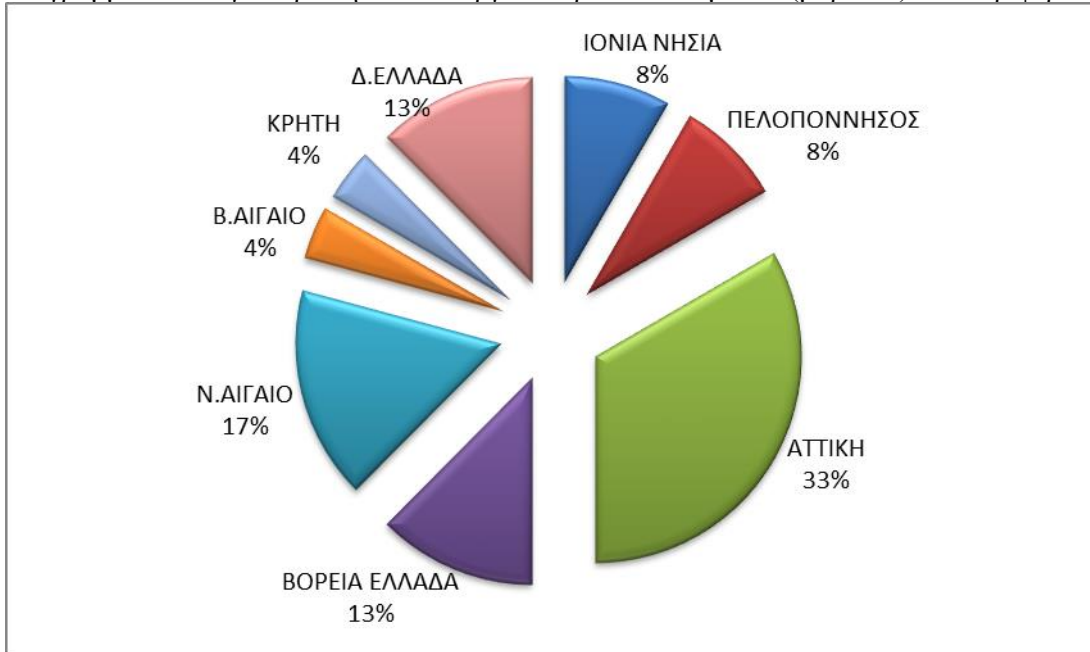
2.2.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ

Στον εθνικό χώρο εμφανίζονται υψηλές και χαμηλές συγκεντρώσεις λιμένων αναψυχής, ανάλογα με το πληθυσμιακό μέγεθος, το μέγεθος του τουριστικού προϊόντος, τον ανταγωνισμό και τις ανάγκες εξυπηρέτησης του κοινού (βλ. Χάρτη Α).

Υψηλή συγκέντρωση λιμένων σε λειτουργία παρατηρείται στην Αττική και στην περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η υψηλή συγκέντρωση υποδομών στην Αττική οφείλεται στο μεγάλο πληθυσμιακό της μέγεθος και στην αυξημένη ζήτηση διαχείμασης των σκαφών, ενώ στο Αιγαίο βασικός λόγος αποτελεί η υψηλή τουριστική κίνηση (βλ. Διάγραμμα 2.2).

Αντίθετα, χαμηλές συγκεντρώσεις παρατηρούνται στις περιφέρειες Βορείου Αιγαίου, Κρήτης, Ιονίων Νήσων και Πελοποννήσου. Παρά την αυξημένη ζήτηση για υποδομές σε πολλές από τις παραπάνω περιοχές, δεν υπάρχει η απαραίτητη δραστηριοποίηση στο συγκεκριμένο τουριστικό κλάδο.

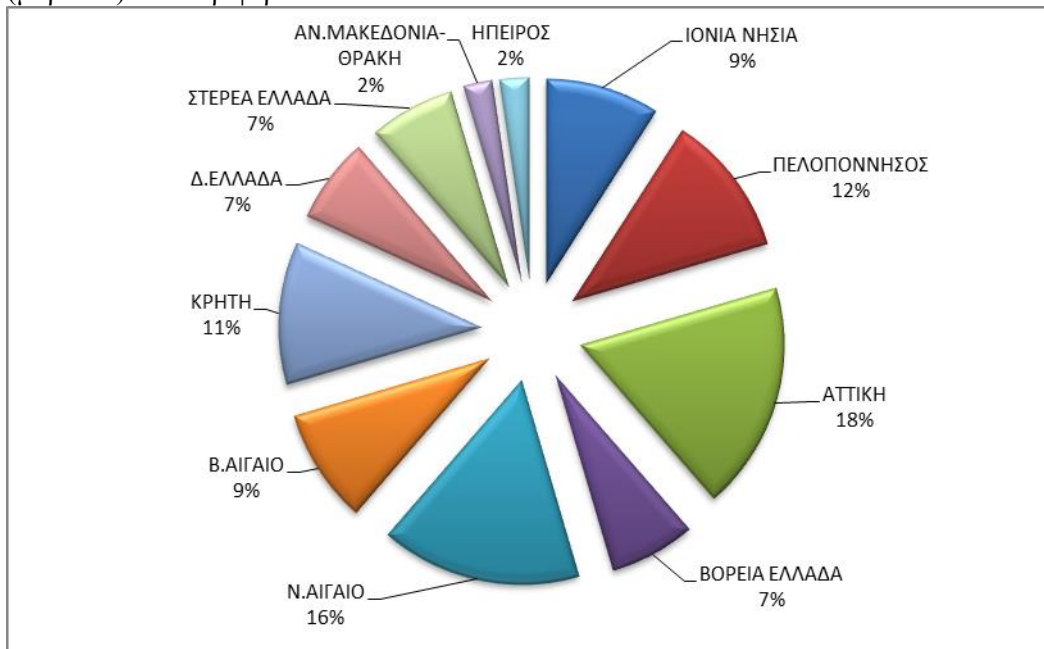
Διάγραμμα 2.2: Συγκέντρωση εν λειτουργία τουριστικών λιμένων (μαρίνων) ανά περιφέρεια



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η εικόνα διαφοροποιείται αισθητά λαμβάνοντας υπόψη και τις υπό κατασκευή μαρίνες (βλ. Διάγραμμα 2.3). Η μεγαλύτερη συγκέντρωση υποδομών καταγράφεται και πάλι στην Αττική, ενώ σημαντική αύξηση καταγράφεται στις περιφέρειες Πελοποννήσου, Κρήτης, Ιονίων Νήσων και Β. Αιγαίου. Συνολικά, διαφαίνεται μία τάση εξισορρόπησης της συγκέντρωσης των υποδομών στον ελλαδικό χώρο (συγκριτικά με την υφιστάμενη κατάσταση). Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τις πραγματικές (απόλυτες) τιμές σε θέσεις ελλιμενισμού (βλ. Κεφάλαιο 2.1) οι υφιστάμενες και οι υπό κατασκευή υποδομές δεν επαρκούν για την κάλυψη της ζήτησης και την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου. Η κατανομή υποδομών στον εθνικό χώρο δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της αγοράς, γεγονός που υπερτονίζει την έλλειψη ενός εθνικού συστήματος σχεδιασμού λιμένων αναψυχής.

Διάγραμμα 2.3: Συγκέντρωση εν λειτουργία και υπό κατασκευή τουριστικών λιμένων (μαρίνων) ανά περιφέρεια



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

2.2.2. ΣΧΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕ ΑΛΛΑ ΕΘΝΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

Τα δίκτυα που σχετίζονται άμεσα με το σύστημα λιμένων αναψυχής είναι το εθνικό δίκτυο μεταφορικών υποδομών, το δίκτυο NATURA 2000 και το δίκτυο χωρικών ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού το οποίο ορίζεται με το ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού. Η επιλογή των παραπάνω δικτύων για περαιτέρω ανάλυση έγινε σύμφωνα με τις ανάγκες, τις επιρροές, τις εισροές και τις εκροές του εξεταζόμενου δικτύου λιμένων (βλ. Χάρτη Α).

Α) Το δίκτυο μεταφορικών υποδομών εξετάζεται για λόγους ανεφοδιασμού και σύνδεσης των λιμένων αναψυχής με το λοιπό χώρο, είτε μέσω στεριάς (εθνικό οδικό δίκτυο), είτε μέσω θαλάσσης (σημαντικότερα εμπορικά και επιβατικά λιμάνια). Αξίζει να σημειωθεί ότι αρκετοί λιμένες αναψυχής κατασκευάστηκαν εντός των μεγάλων επιβατικών/εμπορικών λιμένων με στόχο τη διευκόλυνση της κατασκευής και λειτουργίας απαραίτητων υποδομών όπως καταστήματα, βραχίονες κυματοθραυστών, αποβάθρες κ.α. Η κατασκευή, ωστόσο, των νέων λιμένων δε μπορεί να βασίζεται αποκλειστικά στη σύνδεση με τις παραπάνω υποδομές, αλλά και στην εγγύτητα με τους τουριστικούς πόλους κάθε περιοχής.

Β) Οι χωρικές επιπτώσεις του συστήματος λιμένων αναψυχής έχουν σημαντικές περιβαλλοντικές διαστάσεις, καθώς οι λιμενικές υποδομές μεταβάλλουν μόνιμα το χερσαίο και θαλάσσιο οικοσύστημα. Σκόπιμη θεωρήθηκε η σύγκριση της χωρικής

αλληλεπίθεσης του εξεταζόμενου συστήματος με το δίκτυο NATURA 2000, το οποίο περιλαμβάνει όχι μόνο τις προστατευόμενες περιοχές αλλά και τις περιοχές οικολογικού ενδιαφέροντος. Όπως προκύπτει από τον χάρτη Α, τα δίκτυα δε συμπίπτουν, με την επιφύλαξη να επανεξεταστεί η χωροθέτηση «ελαφρών υποδομών» σε περιοχές του δικτύου NATURA 2000 που δε χρήζουν αυστηρής προστασίας.

Γ) Το εθνικό σύστημα λιμένων αναψυχής πρέπει να συμβαδίζει με τις κατευθύνσεις οι οποίες δίνονται στο αναθεωρημένο ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό. Όπως αναφέρθηκε παραπάνω (βλ. Κεφάλαιο 1.2.2), το ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού ορίζει 9 Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής λαμβάνοντας υπόψη γεωμορφολογικά και μετεωρολογικά χαρακτηριστικά καθώς και ιστιοπλοϊκές διαδρομές. Ωστόσο, δεν υπάρχει καμία διαφοροποίηση και ιεράρχηση των ζωνών ανάλογα με την τουριστική κίνηση των σκαφών αναψυχής και τις πλέον δημοφιλείς διαδρομές ναυσιπλοΐας. Οι υφιστάμενοι και υπό κατασκευή λιμένες αναψυχής εμπίπτουν εκ των πραγμάτων εντός των ζωνών ναυσιπλοΐας καθώς οι τελευταίες καλύπτουν ολόκληρο το θαλάσσιο χώρο της Ελλάδας. Δεδομένου ότι οι περισσότεροι υπό κατασκευή λιμένες αναψυχής βρίσκονται σε καθεστώς υλοποίησης εδώ και μία δεκαετία, είναι αμφίβολο κατά πόσον εναρμονίζονται με τα κριτήρια χωροθέτησης (ζήτηση, ασφαλής διάπλους κ.ά.) του αναθεωρημένου ΕΠΧΑΑ για τον Τουρισμό, το οποίο τέθηκε σε ισχύ το 2013.

Πλαίσιο 2.1: Σύνοψη κεφαλαίου

Στην Ελλάδα λειτουργούν συνολικά 24 μαρίνες και 27 καταφύγια τουριστικών σκαφών ενώ βρίσκονται υπό κατασκευή ακόμη 53 έργα. Δυνατότητα υποδοχής mega yachts, ενός από τους πλέον προσοδοφόρους κλάδους του θαλάσσιου τουρισμού, διαθέτουν λιγότερες από τις μισές μαρίνες στην Ελλάδα, ενώ οι μαρίνες της Αττικής αγγίζουν το 100% σε πληρότητα.

Η χαμηλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στους τουριστικούς λιμένες καθιστούν επιτακτική την ανάγκη για εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών και αναβάθμιση των σχετικών υπηρεσιών, με έμφαση στις ναυπηγοεπισκευαστικές δραστηριότητες και στην αύξηση των θέσεων ελλιμενισμού και διαχείμασης των σκαφών αναψυχής.

Η μεγαλύτερη χωρική συγκέντρωση λιμένων εντοπίζεται στην Αττική ενώ τις μικρότερες συγκεντρώσεις σημειώνουν οι περιφέρειες Βορείου Αιγαίου, Ιονίων Νήσων, Κρήτης και Πελοποννήσου. Η χωρική κατανομή των υφιστάμενων λιμένων δεν ανταποκρίνεται στις ανάγκες της αγοράς καθώς οι θέσεις ελλιμενισμού δεν επαρκούν για την κάλυψη της ολοένα αυξανόμενης ζήτησης. Με τη μελλοντική ολοκλήρωση των υπό κατασκευή λιμένων διαφαίνεται μία τάση εξισορρόπησης της κατανομής των λιμένων αναψυχής στον εθνικό χώρο, μέσω ενίσχυσης των υποδομών κυρίως στο νησιωτικό χώρο.

Ωστόσο, η Ελλάδα καλείται να αναπτύξει ένα ολοκληρωμένο σύστημα λιμένων αναψυχής για να μπορέσει να ανταπεξέλθει τόσο στις υψηλές και συνεχώς μεταβαλλόμενες απαιτήσεις της αγοράς του τουρισμού σκαφών αναψυχής όσο και στο σκληρά ανταγωνιστικό περιβάλλον του κλάδου στη Μεσόγειο, το οποίο αναλύεται διεξοδικά ακολούθως.

3. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΕΣ ΑΓΟΡΕΣ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Βασικό προϊόν του τουρισμού σκαφών αναψυχής είναι η παροχή υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών με καθοριστικό το ρόλο των υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών των λιμένων αναψυχής. Πρόκειται για μία αγορά εντάσεως παγίου με υψηλές επενδύσεις κεφαλαίων και σημαντική συνεισφορά συναλλαγματικών εσόδων, η οποία απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε τουριστικό κοινό μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής τάξης (Χατζημανωλάκη, 2011).

Τα οικονομικά οφέλη από την ανάπτυξη του κλάδου είναι πολλαπλά τόσο σε εθνικό όσο και τοπικό επίπεδο. Μεταξύ των σημαντικότερων είναι οι χρηματοοικονομικές εισροές από τα έσοδα των λιμένων (χρήση λιμένα, φόροι κ.ά.), η δημιουργία νέου εισοδήματος, η τόνωση της απασχόλησης και των τοπικών αγορών και η εισροή συναλλάγματος. Οι στρατηγικές επενδύσεις στον κλάδο δύναται να αποφέρουν σημαντικά οφέλη στην εθνική οικονομία τόσο άμεσα μέσω ναυπηγοεπισκευαστικών δραστηριοτήτων, προμηθειών εξοπλισμού και παροχής υπηρεσιών, όσο και έμμεσα στην ευρύτερη οικονομία με έμφαση στους κλάδους του εμπορίου, της εστίασης και των μεταφορών (Χατζημανωλάκη, 2011).

Στην Ιταλία, η οποία είναι και η ηγέτιδα χώρα στην κατασκευή super yachts, έχει ήδη καταρτισθεί κρατικό σχέδιο για την κατασκευή εξήντα (60) νέων μαρίνων χωρητικότητας 50.000 θέσεων ελλιμενισμού, ενώ πολλές μαρίνες είναι υπό κατασκευή στο Μονακό, την Ισπανία και τη Γαλλία. Περίπου το 75% των μαρίνων της Μεσογείου καλύπτουν οι υποδομές της Ιταλίας, της Ισπανίας και της Γαλλίας, με έμφαση στην κατασκευή υποδομών για υποδοχή κρουαζιερόπλοιων (Χατζημανωλάκη, 2011).

Εξαιρετικά δυναμική είναι και η ανάπτυξη του κλάδου στην Τουρκία, η οποία δύναται να ξεπεράσει στο εγγύς μέλλον ακόμη και την πρωτοστατούσα στη Μεσόγειο Ισπανία. Αναλυτικότερα, ο τουρισμός σκαφών αναψυχής αναμένεται να ενισχυθεί περαιτέρω στη γειτονική χώρα με τη σύσταση ενιαίας αρχής για τον θαλάσσιο τουρισμό και την τροποποίηση της νομοθεσίας με στόχο την προστασία του περιβάλλοντος, τη δημιουργία κέντρων εκπαίδευσης στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού και νέες φοροελαφρύνσεις για σκάφη αναψυχής. Η πλειονότητα των θέσεων ελλιμενισμού βρίσκονται στην περιοχή της Κωνσταντινούπολης, της Μαρμαρίδας, της Σμύρνης και της Αττάλειας. Οι νέες υπερσύγχρονες μαρίνες στο Τσεσμέ και στην Καρπασία της Β.Κύπρου (Karpaz Gate Marina) χωρητικότητας 400 και 300 θέσεων αντίστοιχα

αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα επενδύσεων στον κλάδο ενώ αναμένεται η δημιουργία έξι νέων μαρίνων 1.900 θέσεων ελλιμενισμού (Χατζημανωλάκη, 2011).

Εικόνα 3.1: Μαρίνα Karpaz Gate, Τουρκία



Πηγή: www.virahaber.com, ανακτήθηκε στις 20 Οκτωβρίου 2014

Ανερχόμενη αγορά στον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού είναι και η Κύπρος, με το λιμάνι της Λεμεσού να αποτελεί το τέταρτο μεγαλύτερο τουριστικό λιμάνι στην Ευρώπη. Η μαρίνα της Λεμεσού έχει δυνατότητα υποδοχής περίπου 650 σκαφών αναψυχής με μέγιστο μήκος τα 115μ. Νέες μαρίνες είναι υπό κατασκευή στην Πάφο, την Αγία Νάπα και το Παραλίμνι ενώ επόμενο μεγάλο έργο είναι η ανάπτυξη της μαρίνας της Λάρνακας για χωρητικότητα 1000 σκαφών (Χατζημανωλάκη, 2011).

Εικόνα 3.2: Μαρίνα Λεμεσού, Κύπρος

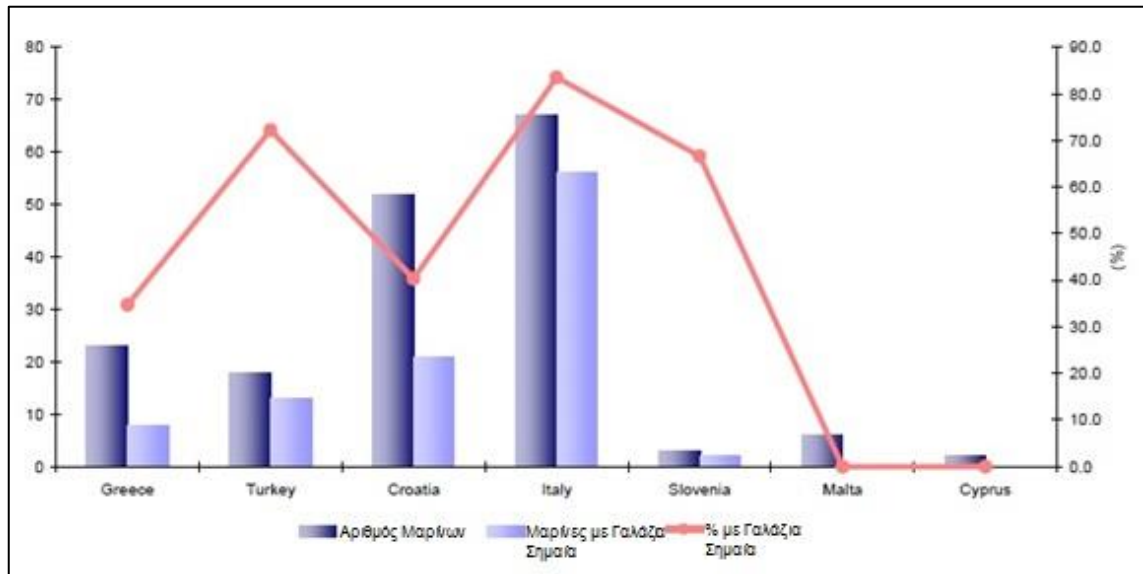


Πηγή: www.charterworld.com, ανακτήθηκε στις 20 Οκτωβρίου 2014

Ειδικότερα στη Μεσόγειο, παρατηρείται ένταση του κλάδου στις βόρειες ακτές από το Γιβραλτάρ μέχρι το Αιγαίο και ιδιαίτερα στα παράλια της Ισπανίας, της Ιταλίας και της Γαλλίας. Οι χώρες αυτές έχουν την πρωτοκαθεδρία στην αγορά του κλάδου (προσφορά-ζήτηση), καλύπτοντας περίπου το 80% της συνολικής ζήτησης στη Μεσόγειο, ακολουθούμενες από την Τουρκία και την Κροατία (με ποσοστό 14%). Το υπόλοιπο 6% καλύπτεται από την Αλγερία, το Μαρόκο, την Κύπρο και την Αίγυπτο. Ο

ανταγωνισμός στη ζώνη τη Νοτιοανατολικής Μεσογείου στην οποία εμπίπτει η Ελλάδα είναι ιδιαίτερα έντονος, με την Ιταλία και την Κροατία να υπερέχουν αισθητά σε αριθμό σχετικών υποδομών. Στο Διάγραμμα 3.1 αποτυπώνεται η σχέση μεταξύ Μαρίνων και βραβευμένων με Γαλάζια Σημαία Μαρίνων σε επιλεγμένες χώρες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, ως δείκτης παροχής υπηρεσιών υψηλού επιπέδου (Papadimitriou, 2009).

Διάγραμμα 3.1: Συγκριτική αποτύπωση Μαρίνων και Μαρίνων βραβευμένων με Γαλάζια Σημαία σε επιλεγμένες χώρες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου



Πηγή: Papadimitriou, 2009

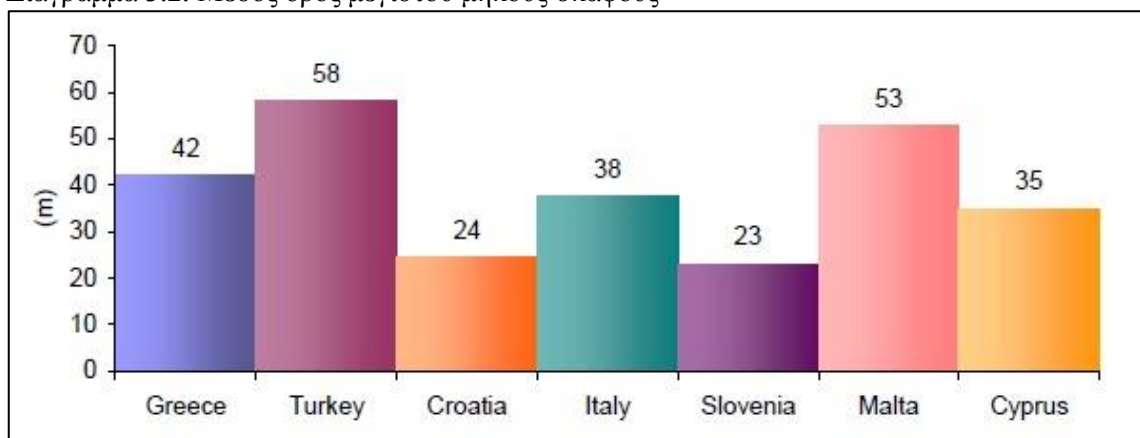
Η υπεροχή της Ιταλίας στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο τόσο σε αριθμό όσο και σε ποιότητα υποδομών έναντι των υπολοίπων χωρών είναι εμφανής, αποδεικνύοντας τη σημαντική πρόοδο στην ανάπτυξη του κλάδου του τουρισμού σκαφών αναψυχής τις τελευταίες δεκαετίες. Σημαντική ανάπτυξη του κλάδου παρουσιάζει και η Κροατία, η οποία επένδυσε συστηματικά στο θαλάσσιο τουρισμό τη δεκαετία του 1980 με εμφανή αποτελέσματα σήμερα. Η Ελλάδα εμφανίζεται τρίτη στην κατάταξη, απέχοντας πολύ από τις προπορευόμενες χώρες και ακολουθούμενη με ελάχιστη διαφορά από την Τουρκία. Σε περίπτωση που οι υπό κατασκευή μαρίνες στην Ελλάδα δεν ολοκληρωθούν στο άμεσο μέλλον, η Τουρκία αναμένεται να ξεπεράσει την Ελλάδα στην παροχή υπηρεσιών τουρισμού σκαφών αναψυχής. Ειδικότερα, η αύξηση της τουριστικής κίνησης στην Τουρκία σε συνδυασμό με το ευέλικτο θεσμικό πλαίσιο για την κατασκευή λιμένων αναψυχής, οδήγησε στην ταχύτερη ανάπτυξη του εν λόγω κλάδου τα τελευταία χρόνια ενώ δέκα νέες μαρίνες βρίσκονται ήδη υπό κατασκευή στη γειτονική χώρα. Αντίθετα, η χιλιομετρικά περιορισμένη ακτογραμμή της Κύπρου, της Σλοβενίας και της Μάλτας δεν επιτρέπει μεγάλη ανάπτυξη του κλάδου, παρά το

γεγονός ότι οι τρεις χώρες αποτελούν δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς (Papadimitriou, 2009).

Αντίστοιχη είναι η εικόνα της Ελλάδας αναφορικά με την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών σε σύγκριση με τις εξεταζόμενες χώρες. Το χαμηλό ποσοστό βραβευμένων με Γαλάζια Σημαία Μαρίνων στην Ελλάδα, την κατατάσσει στην πέμπτη θέση μετά την Ιταλία, την Τουρκία, τη Σλοβενία και την Κροατία. Πρόκειται για έναν εξαιρετικά σημαντικό δείκτη καθώς η Γαλάζια Σημαία υποδεικνύει την ποιότητα των υδάτων, την περιβαλλοντική διαχείριση και ενημέρωση, την ασφάλεια και άλλες υπηρεσίες, στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης και διαχείρισης των λιμένων αναψυχής και του παράκτιου χώρου. Το χαμηλό ποσοστό της Ελλάδας στο συγκεκριμένο δείκτη αποτυπώνει τη χαμηλή ανταγωνιστικότητα της Ελληνικής αγοράς τουρισμού σκαφών αναψυχής σε ένα ευρύτερο πολύ ανταγωνιστικό περιβάλλον (Papadimitriou, 2009).

Ιδιαίτερα σημαντική είναι και η δυνατότητα των λιμενικών υποδομών να φιλοξενήσουν θαλαμηγούς άνω των 30μ. (mega yachts). Στο Διάγραμμα 3.2 φαίνεται ο μέσος όρος του μέγιστου μήκους σκάφους που μπορεί να φιλοξενηθεί στις μαρίνες των εξεταζόμενων χωρών. Η Τουρκία και η Μάλτα έρχονται πρώτες στην κατάταξη, ακολουθούμενες από την Ελλάδα και την Ιταλία (Papadimitriou, 2009). Λαμβάνοντας υπόψη το μικρό αριθμό μαρίνων στη Μάλτα ο οποίος εξετάστηκε προηγουμένως, η Ελλάδα μπορεί να εξελιχθεί σε πολύ ανταγωνιστική αγορά στην προσέλκυση mega yachts.

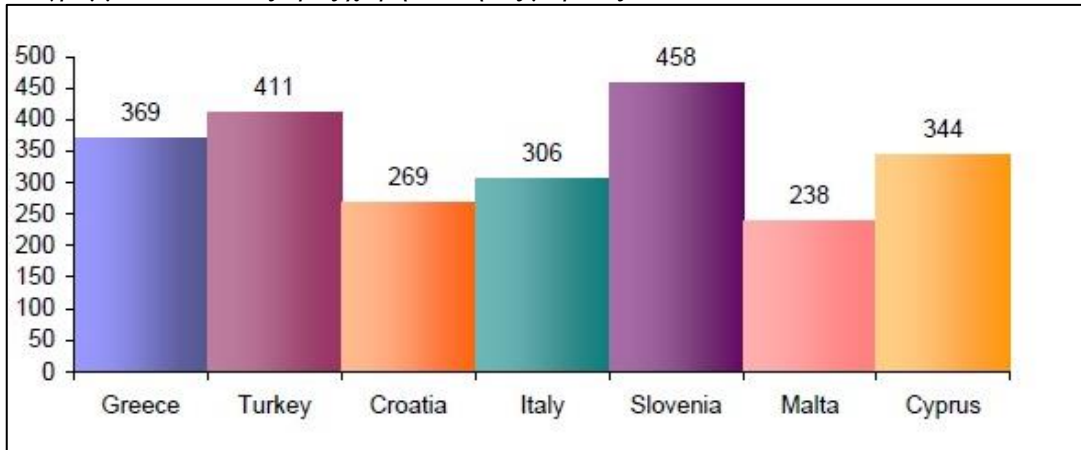
Διάγραμμα 3.2: Μέσος όρος μέγιστου μήκους σκάφους



Πηγή: Papadimitriou, 2009

Ομοίως, ο μέσος όρος χωρητικότητας μαρίνας αποτυπώνει το μέγεθος των υποδομών, το οποίο φαίνεται να υπερβαίνει κατά μ.ό. τις 200 θέσεις πρόσδεσης ανά μαρίνα σε όλες τις χώρες, με πρώτες τη Σλοβενία, την Τουρκία και την Ελλάδα.

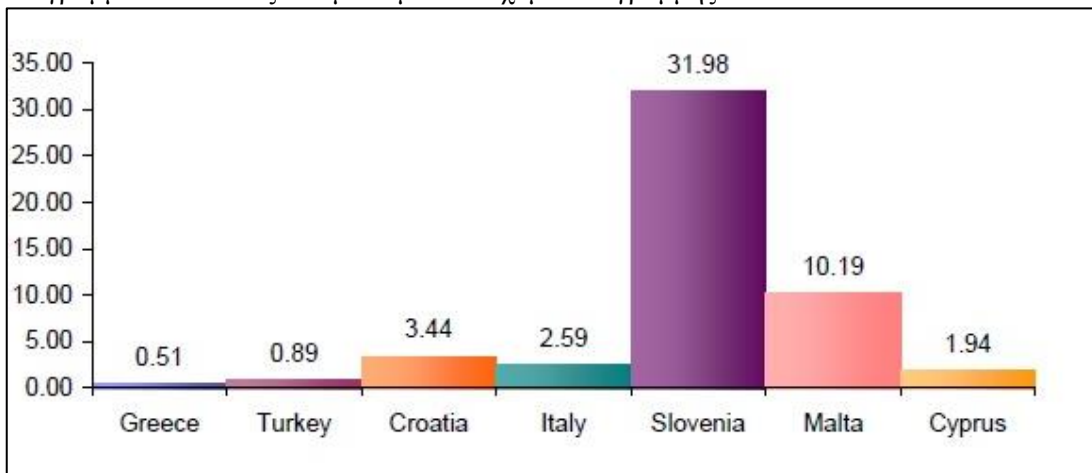
Διάγραμμα 3.3: Μέσος όρος χωρητικότητας μαρίνας



Πηγή: Papadimitriou, 2009

Ο βαθμός στον οποίο αξιοποιεί κάθε χώρα την ακτογραμμή της για την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής αποτυπώνεται με το δείκτη θέσεων πρόσδεσης ανά χλμ. ακτογραμμής. Το γεγονός ότι η Ελλάδα, η χώρα με τη μεγαλύτερη ακτογραμμή στη Μεσόγειο, καταλαμβάνει την τελευταία θέση μεταξύ των εξεταζόμενων χωρών είναι ιδιαίτερα οξύμωρο και ενδεικτικό της χαμηλής ανάπτυξης του κλάδου. Αντίθετα, η Σλοβενία και η Μάλτα φαίνεται να αξιοποιούν στο έπακρον την περιορισμένη ακτογραμμή τους για την ανάπτυξη λιμενικών υποδομών αναψυχής (Papadimitriou, 2009).

Διάγραμμα 3.4: Θέσεις ελλιμενισμού ανά χλμ. ακτογραμμής



Πηγή: Papadimitriou, 2009

Πλαίσιο 3.1: Σύνοψη κεφαλαίου

Η παροχή υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών, ως προς τις λιμενικές υποδομές και τις συναφείς υπηρεσίες, αποτελεί το βασικό προϊόν του τουρισμού σκαφών αναψυχής. Τα οικονομικά οφέλη είναι πολλαπλά τόσο σε εθνικό όσο και σε τοπικό επίπεδο, με χαρακτηριστικότερα τις χρηματοοικονομικές εισροές, την τόνωση της απασχόλησης και των τοπικών αγορών και την εισροή συναλλάγματος.

Η Ελλάδα καλείται να ανταπεξέλθει στο άκρως ανταγωνιστικό περιβάλλον της Μεσογείου, το οποίο χαρακτηρίζεται τόσο από το πλήθος υπερσύγχρονων λιμενικών υποδομών αναψυχής όσο και από τις υψηλού επιπέδου εξυπηρετήσεις σε υπηρεσίες (περιβαλλοντικής προστασίας και ασφάλειας, διαχείρισης, ναυπηγοεπισκευαστικής, ανεφοδιασμού, εστίασης, κ.ά.). Χαρακτηριστικά παραδείγματα της ανταγωνιστικής αγοράς της Μεσογείου και βασικοί ανταγωνιστές της Ελλάδας αποτελούν η Ιταλία και η Τουρκία, ενώ σε ανερχόμενη αγορά εξελίσσεται και η Κύπρος.

Η Ελλάδα δύναται να αναδειχθεί σε ισχυρή ανταγωνιστική αγορά στον κλάδο του τουρισμού σκαφών αναψυχής και ιδιαίτερα στην προσέλκυση των mega yachts, εφόσον αξιοποιήσει την ακτογραμμή της για την ανάπτυξη σύγχρονων υποδομών υπό τις κατευθύνσεις ενός εθνικού σχεδίου ανάπτυξης λιμένων αναψυχής.

4. ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Σύμφωνα με την προηγηθείσα ανάλυση, κομβικά σημεία για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα είναι η τροποποίηση και απλοποίηση του θεσμικού πλαισίου το οποίο διέπει τους λιμένες αναψυχής καθώς και η χωρική οργάνωση του συστήματος στον εθνικό χώρο. Τα σημεία αυτά αποτελούν τους βασικούς άξονες της παρούσας πρότασης, στοχεύοντας στην ανάδειξη των λιμένων σε ένα ενιαίο εθνικό δίκτυο το οποίο εντάσσεται και αλληλεπιδρά με τα συναφή δίκτυα στο χώρο της Μεσογείου.

Διάγραμμα 4.1: Δομή κατευθύνσεων



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

4.1. ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η χωρική οργάνωση του συστήματος λιμένων αναψυχής αναλύεται σε δύο επιμέρους άξονες. Ο πρώτος αφορά τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων (υποδομές και υπηρεσίες) και την οργάνωση τους σε επιμέρους χωρικά δίκτυα. Βασικός στόχος είναι η ανάπτυξη συνεργειών και η δημιουργία οικονομιών κλίμακας κυρίως ως προς τις παρεχόμενες υπηρεσίες καθώς και η διεθνής προβολή τους για την αύξηση της τουριστικής κίνησης και των οικονομικών εισροών.

Με το δεύτερο άξονα επιδιώκεται η χωρική συνοχή του συστήματος λιμένων αναψυχής, μέσω ενίσχυσης και πυκνώσης του δικτύου σε επιλεγμένες περιοχές. Στόχος είναι η αξιοποίηση των τουριστικών πόλων και της εκτεταμένης ακτογραμμής της Ελλάδας για την κατασκευή νέων υποδομών, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της αγοράς και τη φέρουσα ικανότητα της κάθε περιοχής. Η ενίσχυση προωθείται κυρίως μέσω παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας (μαρίνες) ενώ η πυκνώση μέσω κατασκευής μικρότερων υποδομών (καταφύγια, αγκυροβόλια).

4.1.1. ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΧΩΡΙΚΩΝ ΕΝΟΤΗΤΩΝ

Στην προηγούμενη ανάλυση επισημάνθηκε η έλλειψη λιμενικών υποδομών αναψυχής για την κάλυψη των αναγκών του κλάδου καθώς και η ανεπαρκής διασπορά τους στον εθνικό χώρο. Με τον τρόπο αυτό αναδεικνύονται δύο κατηγορίες περιοχών ανάλογα με το πλήθος και το μέγεθος (χωρητικότητα σε θέσεις ελλιμενισμού και διαχείμασης σκαφών) των υποδομών και την υπάρχουσα ζήτηση (βλ. Παράρτημα Χάρτη Α). Η πρώτη αναφέρεται σε περιοχές με ικανό μέγεθος υποδομών λιμένων αναψυχής, οι οποίες όμως λειτουργούν μεμονωμένα και όχι ως τοπικό δίκτυο. Η δεύτερη αποτελείται από περιοχές με ανεπαρκείς υποδομές, καθώς οι υφιστάμενοι λιμένες δε μπορούν να καλύψουν την υπάρχουσα ζήτηση ή απουσιάζουν πλήρως. Συγκεκριμένα, η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει περιοχές όπου η δραστηριοποίηση στον εν λόγω κλάδο θεωρείται χαμηλή και ανεπαρκής σε σχέση με τις ανάγκες και το τουριστικό προφίλ τους, καθώς και περιοχές γύρω από μεγάλα αστικά κέντρα, όπου η αυξημένη τουριστική κίνηση και η ζήτηση για διαχείμαση σκαφών δεν καλύπτεται από τις υπάρχουσες υποδομές.

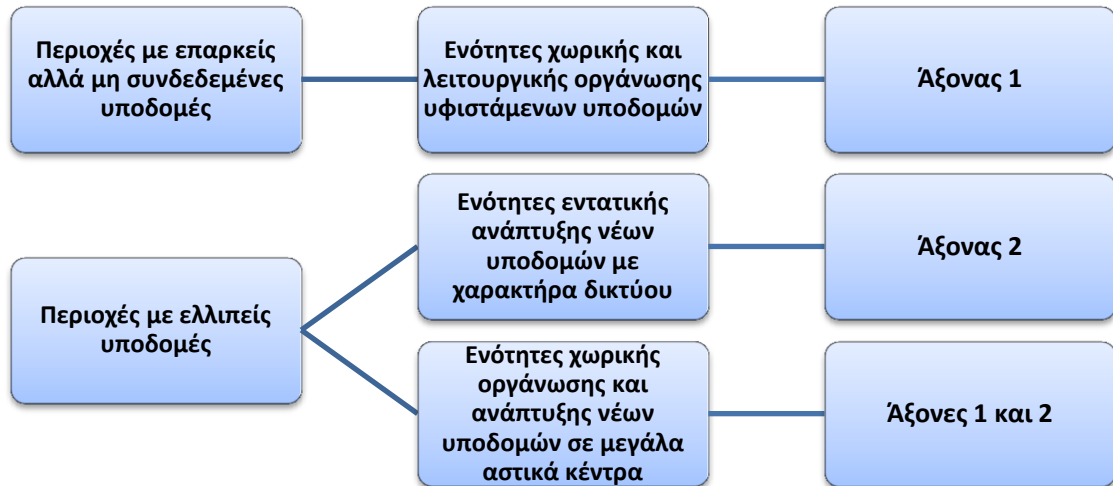
- Κριτήρια Διάκρισης Χωρικών Ενοτήτων

Αντίστοιχα προτείνεται η διάκριση του εθνικού παράκτιου χώρου σε τρεις κατηγορίες χωρικών ενοτήτων, είτε για οργάνωση είτε για ενίσχυση και πυκνώση των λιμενικών υποδομών, σύμφωνα με τα ακόλουθα κριτήρια:

1. Συγκέντρωση υφιστάμενων και υπό κατασκευή υποδομών
2. Τουριστική κίνηση
3. Ζήτηση για ελλιμενισμό και διαχείμαση σκαφών αναψυχής
4. Χωρική ένταξη των περιοχών στους άξονες ακτοπλοΐας

Η σχέση μεταξύ των υφιστάμενων ομαδοποιημένων περιοχών, των προτεινόμενων χωρικών ενοτήτων και των αξόνων χωρικής οργάνωσης, αποτυπώνεται διαγραμματικά στο ακόλουθο σχήμα (βλ. Διάγραμμα 4.1).

Διάγραμμα 4.2: Σύνδεση των προτεινόμενων χωρικών ενοτήτων με την υφιστάμενη κατάσταση και τους άξονες χωρικής οργάνωσης



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

- Εντοπισμός Χωρικών Ενοτήτων

Σύμφωνα με τα κριτήρια που τέθηκαν ο εθνικός παράκτιος χώρος διακρίνεται σε τρεις τύπους χωρικών ενοτήτων (βλ. Παράρτημα Χάρτη Π.1). Στην πρώτη κατηγορία «Ενότητες Χωρικής και Λειτουργικής Οργάνωσης Υφιστάμενων Υποδομών» συγκαταλέγονται οι ευρύτερες περιοχές των Ιονίων Νήσων, των Δωδεκανήσων και της Κρήτης. Στη δεύτερη «Ενότητες Εντατικής Ανάπτυξης Νέων Υποδομών» περιλαμβάνονται οι περιοχές των Κυκλάδων, της Νοτίου Πελοποννήσου, του Β. Αιγαίου, της κεντρικής και Βορείου Ελλάδας. Στην τρίτη κατηγορία «Ενότητες Χωρικής Οργάνωσης και Ανάπτυξης Νέων Υποδομών σε Μεγάλα Αστικά Κέντρα» εντάσσονται οι ευρύτερες περιοχές των μεγαλύτερων αστικών κέντρων της Ελλάδας και συγκεκριμένα της Αττικής, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας. Πέραν των γενικών κατευθύνσεων που δίνονται στην κάθε ενότητα για οργάνωση υφιστάμενων ή δημιουργία νέων υποδομών και δικτύωση αυτών, κρίσιμη θεωρείται η ένταξη της κάθε χωρικής ενότητας στους αντίστοιχους εθνικούς και μεσογειακούς άξονες ακτοπλοΐας (βλ. Παράρτημα Χάρτη Π.1 και Π.2). Οι περιοχές που εντάσσονται σε κάθε χωρική ενότητα παρουσιάζονται συγκεντρωτικά στον Πίνακα 4.1.

Πίνακας 4.1: Περιοχές ένταξης χωρικών ενοτήτων

Χωρική ενότητα	Περιοχές ένταξης
Ενότητες Χωρικής και Λειτουργικής Οργάνωσης Υφιστάμενων Υποδομών	Ιόνια Νησιά, Δωδεκάνησα, Κρήτη
Ενότητες Εντατικής Ανάπτυξης Νέων Υποδομών	Κυκλάδες, Ν. Πελοπόννησος, Β. Αιγαίο, κεντρική Ελλάδα, Β. Ελλάδα
Ενότητες Χωρικής Οργάνωσης και Ανάπτυξης Νέων Υποδομών σε Μεγάλα Αστικά Κέντρα	Αττική, Θεσσαλονίκη, Πάτρα

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

4.1.2. ΑΞΟΝΕΣ ΠΛΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΣΗΣ

Οι άξονες πλεύσης αποτελούν αφενός τη σύνδεση των προτεινόμενων χωρικών ενοτήτων, παράλληλα όμως αποτελούν και το μέσο δικτύωσης και συνεργασίας εντός του συστήματος λιμένων αναψυχής. Αποτυπώνουν την κίνηση του πλήθους σκαφών αναψυχής σύμφωνα με τις υπάρχουσες ακτοπλοϊκές ροές και προωθούν αφενός τη συνεργασία μεταξύ των λιμένων διαφορετικών χωρικών ενοτήτων στον εθνικό χώρο και αφετέρου τη διαπεριφερειακή σύνδεση των επιμέρους συστημάτων στη Μεσόγειο.

- Εθνικοί άξονες

Οι εθνικοί άξονες ανέρχονται σε τρεις και διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, ανάλογα με τις περιοχές επιρροής τους και τις διαμορφωμένες ακτοπλοϊκές διαδρομές.

A) Άξονας Εσωτερικής Κίνησης

Στην κατηγορία αυτή ανήκει ο Άξονας 1: Αττική - Δυτική Πελοπόννησος - Ν. Αιγαίο - Κρήτη (βλ. Παράρτημα Χάρτη Π1), με στόχο την κάλυψη της ζήτησης στην κεντρική Ελλάδα. Βασική επιδίωξη είναι η εξυπηρέτηση του κοινού εντός του μητροπολιτικού κέντρου της Αττικής, όπου λόγω του μεγάλου πληθυσμιακού μεγέθους σημειώνεται αντίστοιχα μεγάλη ζήτηση, ιδιαίτερα σε θέσεις διαχείμασης, σε σχέση με τον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο (βλ. Κεφάλαιο 5).

Βασική κατεύθυνση είναι η ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ των λιμένων αναψυχής οι οποίοι εμπίπτουν στον άξονα και η οργάνωση τους σε τοπικό δίκτυο, με στόχο τη μεγιστοποίηση της συνολικής απόδοσης και ανταγωνιστικότητας του δικτύου αυτού. Ειδικό βάρος πρέπει να δοθεί στο σχεδιασμό των λιμένων για την εκπλήρωση των υψηλών απαιτήσεων και της ζήτησης σε: α) θέσεις διαχείμασης και συναφείς υπηρεσίες ναυπηγοεπισκευαστικής και ανεφοδιασμού στην Αττική, β) θέσεις ελλιμενισμού στην ευρύτερη περιοχή του άξονα.

Η περιοχή του Άξονα 1 λειτουργεί ως κέντρο βάρους του συνολικού συστήματος λιμένων στον εθνικό χώρο. Ως εκ τούτου πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση από το σχεδιασμό στην ορθολογική διαχείριση των πόρων και στη φέρουσα ικανότητα της σύνθετης αυτής περιοχής, ώστε να αποφευχθεί περιττή επιβάρυνση του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου.

B) Άξονες Τοξοειδούς Κίνησης

Η παρούσα κατηγορία περιλαμβάνει δύο άξονες, τον Άξονα 2: Ιόνιο πέλαγος - Δ. Ηπειρωτική Ελλάδα - Πελοπόννησος - Ν. Αιγαίο - Κρήτη και τον Άξονα 3: Β. Ελλάδα - ΒΑ Αιγαίο - Δωδεκάνησα (βλ. Παράρτημα Χάρτη Π1). Στόχος αποτελεί η διαπεριφερειακή κίνηση και η δικτύωση λιμενικών υποδομών αναψυχής και δράσεων προβολής και συνεργασίας. Οι εν λόγω άξονες επιδιώκεται να λειτουργήσουν ως μία ελκυστική πλατφόρμα συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων περιφερειών για την οργάνωση και προβολή μεγάλου μήκους ακτοπλοϊκών διαδρομών.

Ο υποκείμενος σχεδιασμός πρέπει να εντοπίσει και να καθορίσει τις «διαδρομές» υψηλής τουριστικής κίνησης και να κατευθύνει αντίστοιχα το είδος και το μέγεθος των απαιτούμενων υποδομών. Η δικτύωση των λιμένων στους παραπάνω άξονες αποτελεί το κομβικό ζητούμενο, καθώς λόγω της θέσης τους αποτελούν τις πύλες εισόδου και εξόδου στους μεσογειακούς άξονες πλευσης.

- Μεσογειακοί άξονες

Η Ελλάδα κατέχει στρατηγική θέση στη Μεσόγειο, η οποία μπορεί να αποτελέσει βασικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη της χώρας στο τομέα της ακτοπλοΐας. Συγκεκριμένα στο Μεσογειακό χώρο σημειώνονται τέσσερις (4) άξονες για ιστιοπλοΐα και ναυσιπλοΐα αναψυχής (βλ. Χάρτη Π2):

- Άξονας Α: Διαμήκης άξονας Μεσογείου (Γιβραλτάρ – Σουέζ)
- Άξονας Β: νότια παράλια Ισπανίας – Γαλλίας – Ιταλίας
- Άξονας Γ: ΒΑ Ιταλία – ΝΑ Ευρώπη – Ελλάδα
- Άξονας Δ: Τουρκία – Ελλάδα – Κύπρος

Η κομβική θέση της Ελλάδας επιτρέπει την άμεση συμμετοχή στους τρεις από αυτούς (Άξονες Α, Γ και Δ) ενώ έμμεσα και στον Άξονα Β¹.

¹ <http://www.mediterraneansailing.info/mediterraneansailing.htm>

<http://www.theluxurycruisecompany.com/luxury-cruise-destinations/mediterranean>

Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στη σύνδεση μεταξύ Εθνικών (όπως αυτοί προτάθηκαν παραπάνω) και Μεσογειακών Αξόνων με στόχο την ένταξη της χώρας στα διεθνή δίκτυα. Ειδικότερα ο Άξονας 3 (Β. Ελλάδα - ΒΑ Αιγαίο – Δωδεκάνησα) δύναται να αποτελέσει ενεργό κομμάτι του Άξονα Δ (Τουρκία – Ελλάδα – Κύπρος – Σουεζ) και να ενισχύσει τη συνεργασία Ελλάδας – Τουρκίας – Κύπρου. Ο Άξονας 2 (Ιόνιο πέλαγος - Δ. Ηπειρωτική Ελλάδα - Πελοπόννησος - Ν. Αιγαίο – Κρήτη) μπορεί να αποτελέσει τμήμα του Άξονα Γ (ΒΑ Ιταλία – ΝΑ Ευρώπη – Ελλάδα) και να ενισχύσει τη συνεργασία μεταξύ των αντίστοιχων χωρών. Όλες οι παραπάνω συνεργασίες θα πρέπει να συνυπολογιστούν στο σχεδιασμό των εσωτερικών διαδρομών και υποδομών της χώρας από τον υποκείμενο σχεδιασμό.

4.2. ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

Οι ρυθμίσεις θεσμικού χαρακτήρα αποσκοπούν κυρίως στην αποσαφήνιση και επικαιροποίηση του νομικού πλαισίου το οποίο διέπει την κατασκευή και λειτουργία των λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα καθώς και στην ενσωμάτωση και υλοποίηση των κατευθύνσεων του συστήματος λιμένων αναψυχής από το σχεδιασμό περιφερειακού και τοπικού επιπέδου. Συγκεντρωτικά οι κατευθύνσεις αναλύονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με το βαθμό δεσμευτικότητας και το επίπεδο σχεδιασμού.

1. Τροποποίηση των διατάξεων του Ν.2160/93 που ρυθμίζει θέματα τουριστικών λιμένων
2. Ένταξη του συστήματος στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑ) για τον Τουρισμό
3. Ένταξη του συστήματος στα υπό αναθεώρηση Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) και στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ)

4.2.1. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ Ν.2160/93

Οι συνεχείς αναθεωρήσεις του Ν.2160/93 διαμορφώνουν μία συγκεκριμένη εικόνα ως προς το καθεστώς χωροθέτησης, αδειοδότησης, κατασκευής και λειτουργίας των λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα. Η απουσία ενός συνεκτικού νομικού κειμένου δημιουργεί σύγχυση ως προς το τελικό περιεχόμενο των διατάξεων του νόμου, καθώς

οι τελευταίες τροποποιούνται επανειλημμένα την τελευταία εικοσαετία από τουλάχιστον δέκα νομικά πλαίσια. Το γεγονός αυτό αποτελεί σοβαρό τροχοπέδη τόσο για την προσέλκυση επενδύσεων στον κλάδο του τουρισμού σκαφών αναψυχής όσο και για τη συνολική λειτουργία και ανταγωνιστικότητα του συστήματος λιμένων αναψυχής.

Περαιτέρω, είναι απαραίτητο να ενσωματωθούν κριτήρια χωροθέτησης σχετικά με την ελάχιστη και βέλτιστη απόσταση μεταξύ των διαφόρων κατηγοριών λιμένων αναψυχής. Ως ελάχιστο όριο μεταξύ δύο μαρινών ή καταφυγίων σκαφών αναψυχής προτείνεται να οριστεί η απόσταση των δεκαπέντε (15) ναυτικών μιλίων. Αντίστοιχα ως βέλτιστη απόσταση μεταξύ δύο μαρινών θεωρούνται τα εξήντα (60) ναυτικά μίλια, με βάση τις συνήθεις δυνατότητες πλεύσης των σκαφών ανά ημέρα. Παράλληλα είναι επιθυμητή η παρεμβολή καταφυγίων σκαφών αναψυχής σε απόσταση τριάντα (30) ναυτικών μιλίων από τις μαρίνες κατά μήκος των διαδρομών πλεύσης. Οι παραπάνω αποστάσεις δεν ισχύουν για τα μεγάλα αστικά κέντρα όπου οι ανάγκες για ελλιμενισμό και διαχείριση των σκαφών αναψυχής είναι ιδιαίτερα αυξημένες. Όσον αφορά τη δημιουργία αγκυροβολίων, επιδιώκεται η χωροθέτηση τους σε μικρές αποστάσεις χωρίς ελάχιστο όριο, με στόχο τη διασφάλιση του ασφαλούς διάπλου των σκαφών αναψυχής.

Παράλληλα, ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στη επικαιροποίηση των διατάξεων του νόμου σύμφωνα με τις εξελίξεις στον κλάδο της ναυσιπλοΐας αναψυχής. Η υφιστάμενη διάκριση μεταξύ υποχρεωτικών και προαιρετικών υποδομών και υπηρεσιών δεν ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις του κλάδου και δεν αφήνει περιθώρια ευελιξίας για τουριστικούς λιμένες με ιδιαίτερες ανάγκες. Χαρακτηριστική είναι η απουσία ειδικών διατάξεων και προδιαγραφών για λιμένες αναψυχής με δυνατότητες υποδοχής «mega - yachts», οι οποίοι διαφοροποιούνται σημαντικά λόγω των αυξημένων απαιτήσεων σε παρεχόμενες υπηρεσίες και υποδομές.

4.2.2. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΠΧΣΑΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Το αναθεωρημένο ΕΠΧΣΑΑ για τον τουρισμό εμβαθύνει χωρικά και λειτουργικά στο σχεδιασμό ενός εθνικού δικτύου λιμένων αναψυχής, εμμένοντας ιδιαίτερα στις απαιτούμενες υποδομές και υπηρεσίες και στα κριτήρια χωροθέτησης των λιμένων στον εθνικό χώρο. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι το ΕΠΧΣΑΑ αναγνωρίζει τους λιμένες αναψυχής ως ενιαίο λειτουργικό σύστημα, ελάχιστες είναι οι κατευθύνσεις που δίνονται σε επίπεδο δικτύωσης των λιμένων στον εθνικό και διεθνή χώρο.

Ειδικότερα, η διάκριση των Ζωνών Ναυσιπλοΐας Αναψυχής φαίνεται να διακατέχεται από τα αυστηρά διοικητικά όρια των περιφερειών, γεγονός το οποίο δε συμβάλει στην

προώθηση της διαπεριφερειακής συνεργασίας μεταξύ λιμένων και στη διάχυση της τουριστικής κίνησης στον εθνικό χώρο. Παράλληλα, η ένταξη των λιμένων στους διεθνείς ακτοπλοϊκούς άξονες και η προώθηση της διακρατικής συνεργασίας στις χώρες της Μεσογείου πρέπει να αποτελούν αναπόσπαστα στοιχεία του ειδικού πλαισίου για τον τουρισμό, δίνοντας τις κατευθυντήριες γραμμές στον υποκείμενο σχεδιασμό.

4.2.3. ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΑ ΠΠΧΣΑΑ – ΡΣΑ

Κομβικό ζητούμενο αποτελεί ο επαναπροσανατολισμός των κατευθύνσεων του περιφερειακού σχεδιασμού γύρω από την έννοια της δικτύωσης των λιμένων αναψυχής, ενδοπεριφερειακής και διαπεριφερειακής, καταργώντας το υφιστάμενο πρότυπο των σημειακών παρεμβάσεων. Συγκεκριμένα, επιδιώκεται ο προσδιορισμός κατάλληλων περιοχών ανάλογα με τη ζήτηση, τις υφιστάμενες υποδομές, τους εθνικούς και διεθνείς άξονες πλεύσης καθώς και την ελκυστικότητα του ευρύτερου περιβάλλοντος (μεταφορικές υποδομές, τουριστικοί πόλοι). Γνώμονα πρέπει να αποτελεί η χωρική οργάνωση και λειτουργική δικτύωση των υποδομών στο πλαίσιο των κατευθύνσεων του προτεινόμενου εθνικού σχεδίου λιμένων αναψυχής, με στόχο τη συνολική βελτίωση της λειτουργικότητας και ανταγωνιστικότητας του συστήματος.

Έμφαση πρέπει να δοθεί σε δράσεις δικτύωσης, συνεργασίας και προβολής των λιμένων αναψυχής σε διαπεριφερειακό και διακρατικό επίπεδο, με στόχο την ένταξη των λιμένων αναψυχής στους εθνικούς και μεσογειακούς άξονες ναυσιπλοΐας αναψυχής. Ειδικά στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και στα περιφερειακά σχέδια Κεντρικής Μακεδονίας και Δυτικής Ελλάδας, λόγω του μητροπολιτικού χαρακτήρα της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας αντίστοιχα, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η ολοένα αυξανόμενη ζήτηση για διαχείριση σκαφών αναψυχής και υπηρεσίες ναυπηγοεπισκευαστικής και ανεφοδιασμού σκαφών.

Πλαίσιο 4.1: Σύνοψη κεφαλαίου

Κομβικά σημεία για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα είναι η τροποποίηση και απλοποίηση του θεσμικού πλαισίου το οποίο διέπει τους λιμένες αναψυχής καθώς και η χωρική οργάνωση του συστήματος στον εθνικό χώρο.

Η χωρική οργάνωση αναλύεται γύρω από δύο άξονες. Ο πρώτος στοχεύει στον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων τουριστικών λιμένων και στην οργάνωση τους σε επιμέρους χωρικά δίκτυα ενώ ο δεύτερος στη χωρική συνοχή του συστήματος λιμένων αναψυχής, μέσω ενίσχυσης και πύκνωσης του δικτύου σε επιλεγμένες περιοχές. Σύμφωνα με τα κριτήρια που τέθηκαν ο εθνικός παράκτιος χώρος διακρίνεται σε τρεις τύπους χωρικών ενοτήτων: α) Ενότητες Χωρικής και Λειτουργικής Οργάνωσης Υφιστάμενων Υποδομών, β) Ενότητες Εντατικής Ανάπτυξης Νέων Υποδομών και γ) Ενότητες Χωρικής Οργάνωσης και Ανάπτυξης Νέων Υποδομών σε Μεγάλα Αστικά Κέντρα.

Παράλληλα, επιδιώκεται η ένταξη των λιμένων σε εθνικούς άξονες πλεύσης με στόχο τη διαπεριφερειακή συνεργασία και τη δικτύωση του συστήματος λιμένων αναψυχής. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στη σύνδεση των προτεινόμενων Εθνικών και Μεσογειακών Αξόνων με στόχο την ένταξη του συστήματος στο μεσογειακό δίκτυο ακτοπλοΐας.

Οι θεσμικές τροποποιήσεις αποσκοπούν στην αποσαφήνιση και επικαιροποίηση του νομικού πλαισίου για την κατασκευή και λειτουργία λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα καθώς και στην ενσωμάτωση των κατευθύνσεων χωρικής οργάνωσης λιμένων αναψυχής από το σχεδιασμό περιφερειακού και τοπικού επιπέδου. Οι κατευθύνσεις αναλύονται σε τρεις βασικές κατηγορίες ανάλογα με το βαθμό δεσμευτικότητας και το επίπεδο σχεδιασμού.

5. ΕΝΟΤΗΤΕΣ ΧΩΡΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΝΕΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΣΕ ΜΕΓΑΛΑ ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

Το τοπικό δίκτυο λιμένων αναψυχής της χωρικής ενότητας της Αττικής κατέχει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στο εθνικό σύστημα λιμένων καθώς αποτελεί το κέντρο βάρους του όλου συστήματος και το συνδετικό κρίκο μεταξύ των εθνικών και μεσογειακών αξόνων πλεύσης.

Η τουριστική κίνηση στον υπό εξέταση κλάδο της ναυσιπλοΐας αναψυχής είναι ιδιαίτερα αυξημένη στη χωρική ενότητα Αττικής, με τη ζήτηση να αναλύεται κυρίως σε: α) θέσεις διαχείμασης και συναφείς υπηρεσίες ναυπηγοεπισκευαστικής και ανεφοδιασμού στην Αττική και β) θέσεις ελλιμενισμού κυρίως τη θερινή περίοδο.

Στο πλαίσιο της παρούσας μελέτης η Αττική εντάσσεται στην τρίτη κατηγορία «Ενότητες Χωρικής Οργάνωσης και Ανάπτυξης Νέων Υποδομών σε Μεγάλα Αστικά Κέντρα», στις οποίες επιδιώκεται ο εκσυγχρονισμός και δικτύωση των υφιστάμενων υποδομών και η ανάπτυξη νέων σε θέσεις οι οποίες ενισχύουν το τοπικό δίκτυο και συμβάλουν στη συνολική αύξηση της αποδοτικότητας του συστήματος.

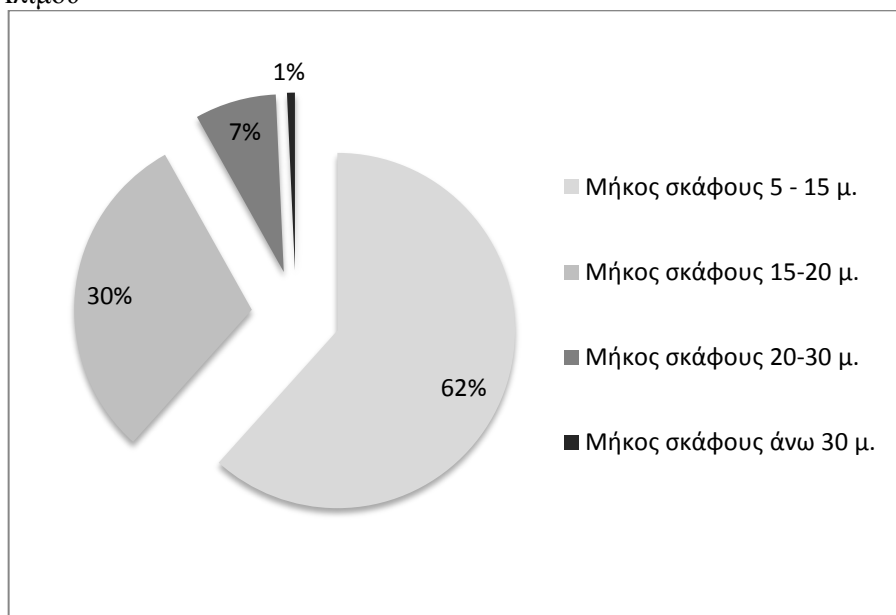
Σύμφωνα με έρευνα του Πανεπιστήμιου Πειραιώς (2012) η οποία εκπονήθηκε για το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος σε μέση τουριστική περίοδο (9/5/2012 έως και 16/5/2012), η πληρότητα στις μαρίνες της Αττικής αγγίζει συχνά το 100% των θέσεων ελλιμενισμού σε περιόδους υψηλής τουριστικής κίνησης ενώ οι υπάρχουσες θέσεις για διαχείμαση σκαφών δεν επαρκούν για την κάλυψη της ολοένα αυξανόμενης ζήτησης. Οι βασικότεροι παράγοντες οι οποίοι εξετάζονται για τη διαμόρφωση της συνολικής εικόνας του δικτύου τουριστικών λιμένων στην Αττική είναι ο αριθμός των σκαφών, το μήκος αυτών καθώς και η σημαία εθνικότητας (National flag) υπό την οποία φέρονται τα πλοία (υποδηλώνει τη χώρα στο νηολόγιο της οποίας φέρεται εγγεγραμμένο το πλοίο και το δίκαιο το οποίο το διέπει).

Κατόπιν επεξεργασίας των αποτελεσμάτων της παραπάνω έρευνας, προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα ως προς το προφίλ (ζήτηση, δυνατότητες) των τουριστικών λιμένων της Αττικής και συγκεκριμένα της Μαρίνας Αλίμου, Ζέας, Γλυφάδας, Φλοίσβου, Βουλιαγμένης, Φαλήρου και της Ολυμπιακής Μαρίνας Σουνίου.

5.1. ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΤΤΙΚΗΣ

Την περίοδο καταγραφής η πληρότητα στη Μαρίνα Αλίμου ανήλθε περίπου στο 83%, με το 62% των σκαφών να ανήκουν στην κατηγορία των 5-15μ. Μόλις το 8% (68 σκάφη) των σκαφών κατατάσσεται στην κατηγορία των super² και mega³ yachts, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην περιορισμένη δυνατότητα υποδοχής των παραπάνω θαλαμηγών στη Μαρίνα Αλίμου (μόλις 50 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών άνω των 25μ.).

Διάγραμμα 5.1: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Αλίμου



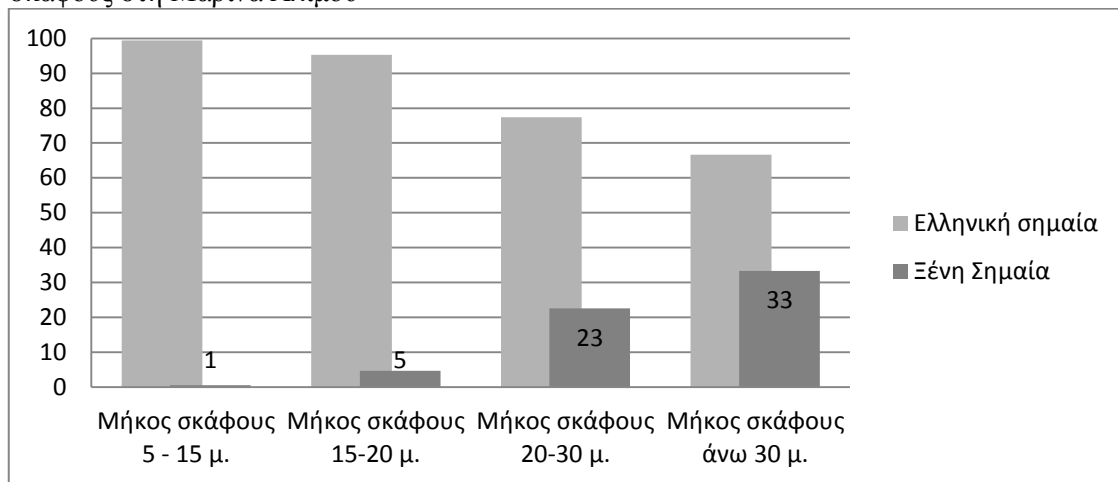
Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Παράλληλα, το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοίων φέρονται υπό ελληνική σημαία, ιδιαίτερα τα σκάφη μήκους 5-15μ. Ωστόσο, παρατηρείται μία αναλογική σχέση μεταξύ μήκους σκάφους και ξένης σημαίας, με το 33% των σκαφών άνω των 30μ. να είναι ξένης εθνικότητας.

² Πολυτελείς θαλαμηγοί με μήκος μέχρι τα 30μ.

³ Πολυτελείς θαλαμηγοί με μήκος άνω των 30μ.

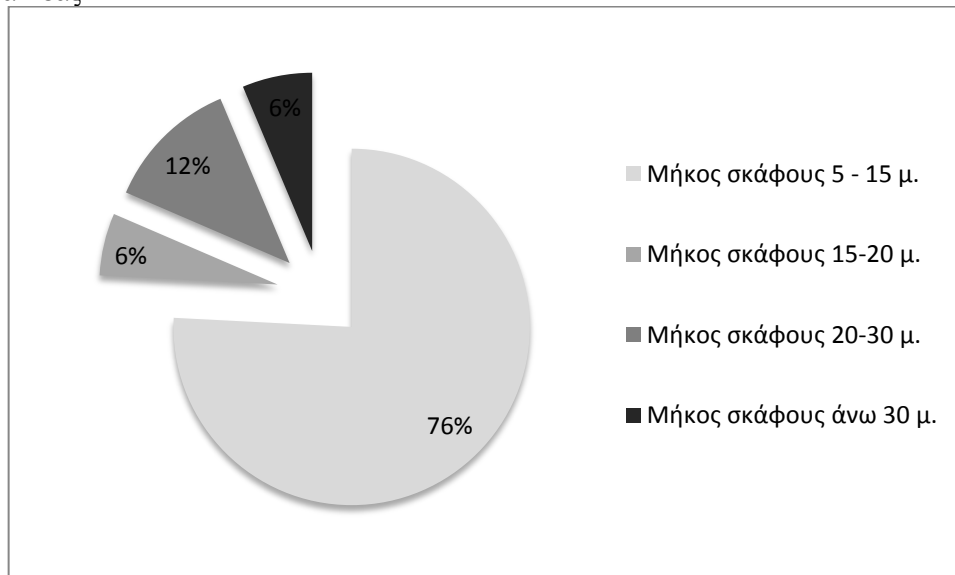
Διάγραμμα 5.2: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Αλίμου



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Αντίστοιχα, η πληρότητα στη Μαρίνα Ζέας την περίοδο καταγραφής άγγιζε το 87%, με το 76% των σκαφών να ανήκουν στην κατηγορία των 5-15μ. Ωστόσο, η εικόνα διαφοροποιείται αισθητά ως προς τις μεγάλες θαλαμηγούς, οι οποίες καταλαμβάνουν συνολικά το 18% (108 σκάφη άνω των 20μ.). Το γεγονός αυτό οφείλεται στη δυνατότητα της μαρίνας να φιλοξενήσει σκάφη έως 80μ.

Διάγραμμα 5.3: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Ζέας



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι τα σκάφη με ξένη σημαία αντιπροσωπεύουν συνολικά μόνο το 10% των ελλιμενιζόμενων σκαφών. Η αναλογική τάση μεταξύ μήκους σκάφους και ξένης σημαίας παρατηρείται και στη Μαρίνα Ζέας, με το 65% των σκαφών άνω των 30μ. να είναι ξένης εθνικότητας.

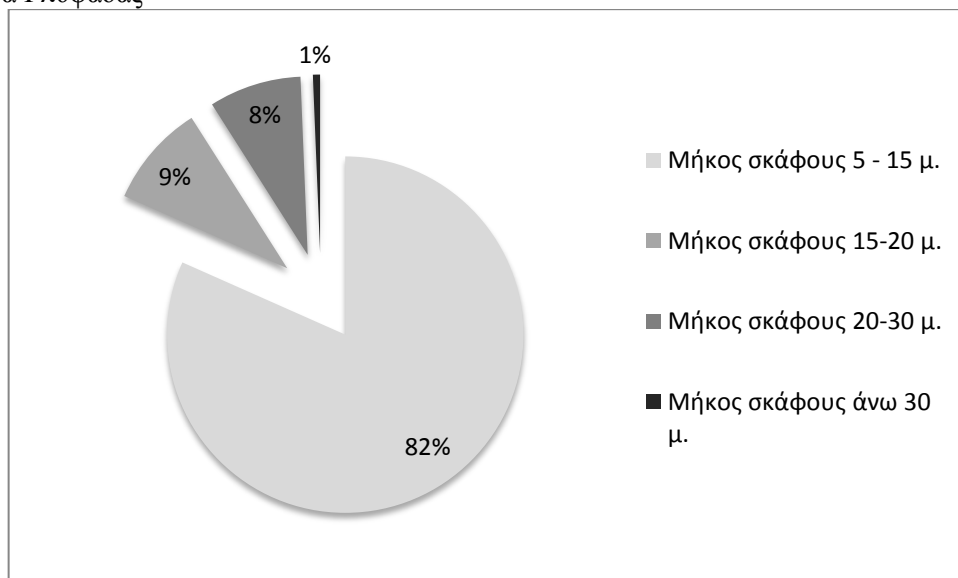
Διάγραμμα 5.4: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Ζέας



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

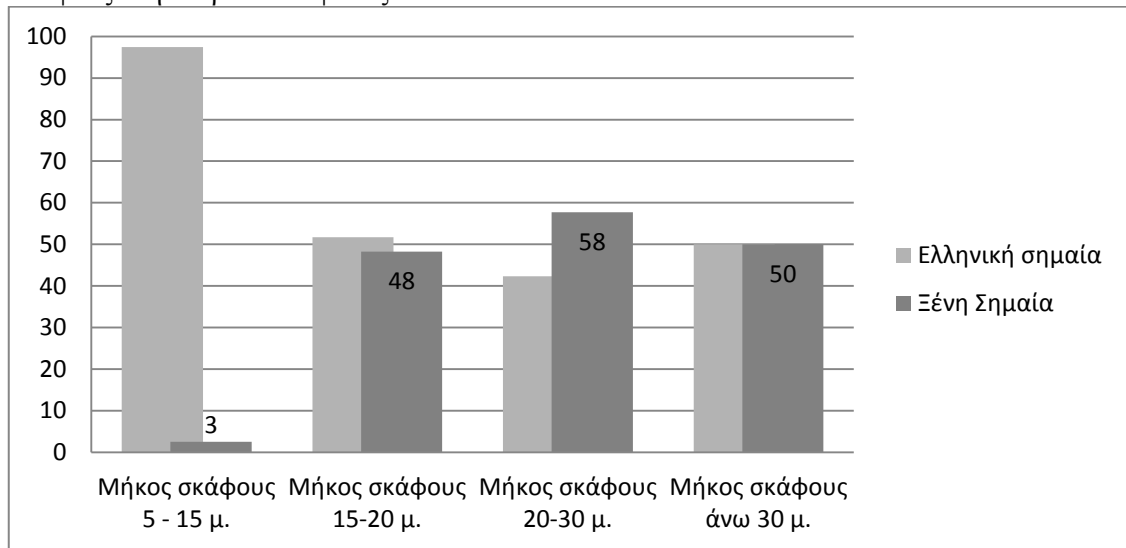
Ομοίως, η πληρότητα στη Μαρίνα Γλυφάδας την περίοδο καταγραφής ανέρχεται περίπου στο 80%. Κυρίαρχη κατηγορία είναι τα σκάφη μήκους 5-15μ., το 97% των οποίων πλέουν υπό ελληνική σημαία. Μόλις το 1% (4 σκάφη) των καταγεγραμμένων σκαφών ανήκουν στην κατηγορία των mega yachts, τα μισά εκ των οποίων είναι ξένης εθνικότητας. Αντίθετα με τις μαρίνες Αλίμου και Ζέας, τα σκάφη με ξένη σημαία (12% στο σύνολο των σκαφών) δεν αυξάνονται αναλογικά με το μήκος του σκάφους αλλά διατηρούν ένα σταθερό ποσοστό της τάξεως του 50% σε όλες τις κατηγορίες πλην αυτής των 5-15μ.

Διάγραμμα 5.5: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Γλυφάδας



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

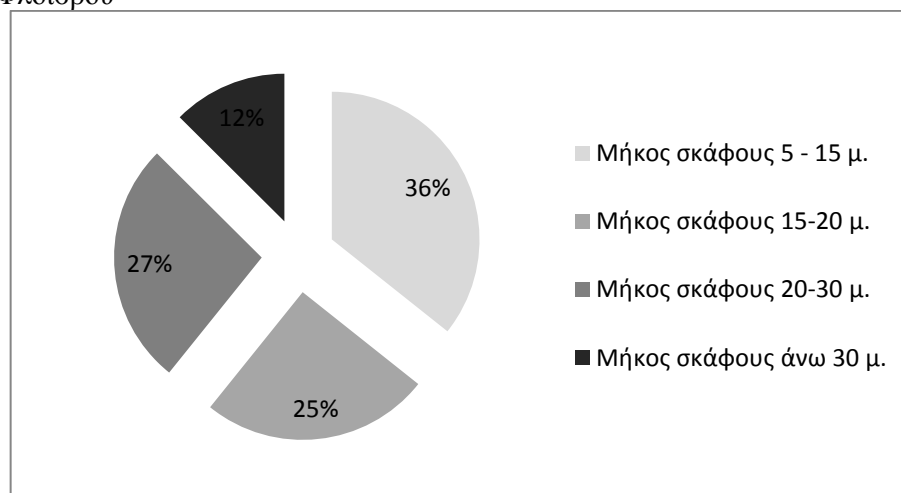
Διάγραμμα 5.6: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Γλυφάδας



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Αντίστοιχα, η πληρότητα στη Μαρίνα Φλοίσβου την περίοδο καταγραφής ανέρχεται περίπου στο 85%. Η κατανομή των σκαφών στις διάφορες κατηγορίες διαφέρει αισθητά σε σύγκριση με τις προαναφερθείσες περιπτώσεις, γεγονός που οφείλεται εν μέρει στη δυνατότητα της μαρίνας να φιλοξενήσει 173 σκάφη άνω των 30μ. Το 36% των σκαφών ανήκει στην κατηγορία των 5-15μ. (ποσοστό αισθητά μικρότερο σε σχέση με τις υπόλοιπες μαρίνες Αττικής) ενώ το 39% κατατάσσεται στις κατηγορίες άνω των 20μ. (συγκεκριμένα το 12% των σκαφών ανήκει στην κατηγορία άνω των 30μ.).

Διάγραμμα 5.7: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Φλοίσβου

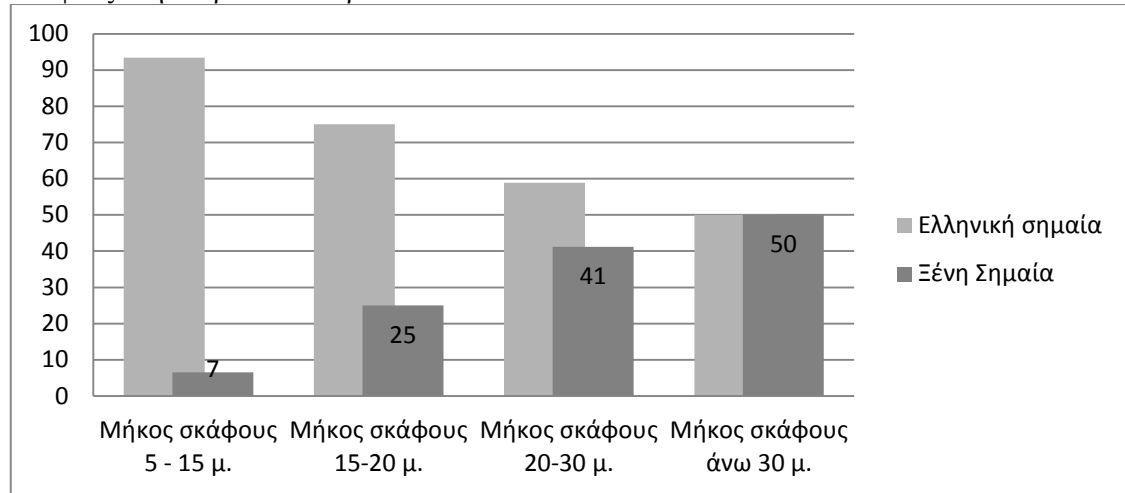


Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Η εικόνα ως προς την εθνικότητα των πλοίων είναι αντίστοιχη με αυτή που σημειώθηκε στις μαρίνες Αλίμου και Ζέας. Ειδικότερα, το 97% των σκαφών κατηγορίας 5-15μ.

πλέει υπό ελληνική σημαία, ποσοστό το οποίο μειώνεται στις μεγαλύτερες κατηγορίες αγγίζοντας το 50% στην κατηγορία σκαφών άνω των 30μ.

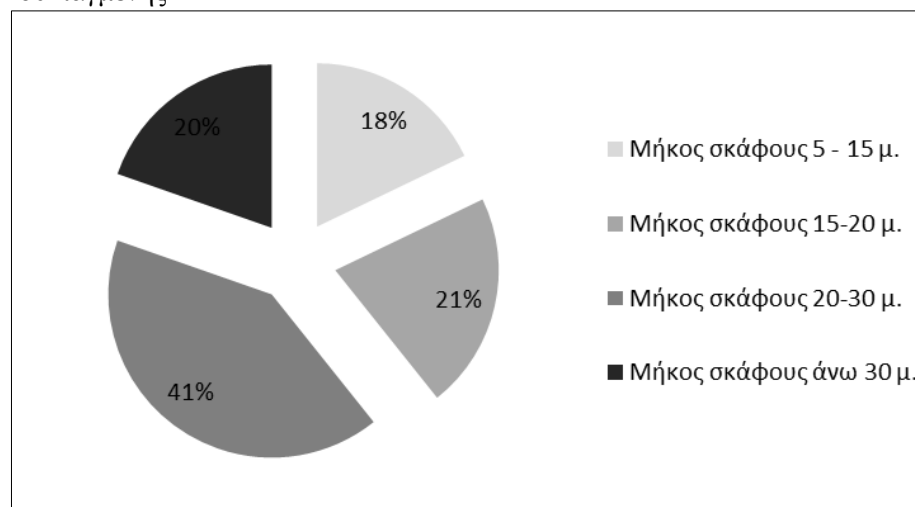
Διάγραμμα 5.8: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Φλοίσβου



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Η Μαρίνα Βουλιαγμένης κατέγραψε τη μικρότερη πληρότητα, μόλις 54%, σε σκάφη μεταξύ των εξεταζόμενων τουριστικών λιμένων της Αττικής. Το γεγονός αυτό οφείλεται εν μέρει στη μικρή χωρητικότητα της μαρίνας σε σχέση με τις υπόλοιπες μαρίνες της Αττικής. Ωστόσο, αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η πλειονότητα των σκαφών ανήκουν στην κατηγορία μεγάλων θαλαμηγών, με ποσοστά της τάξεως του 41% και 30% για σκάφη μεταξύ 20-30μ. και άνω των 30μ. αντίστοιχα.

Διάγραμμα 5.9: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Βουλιαγμένης

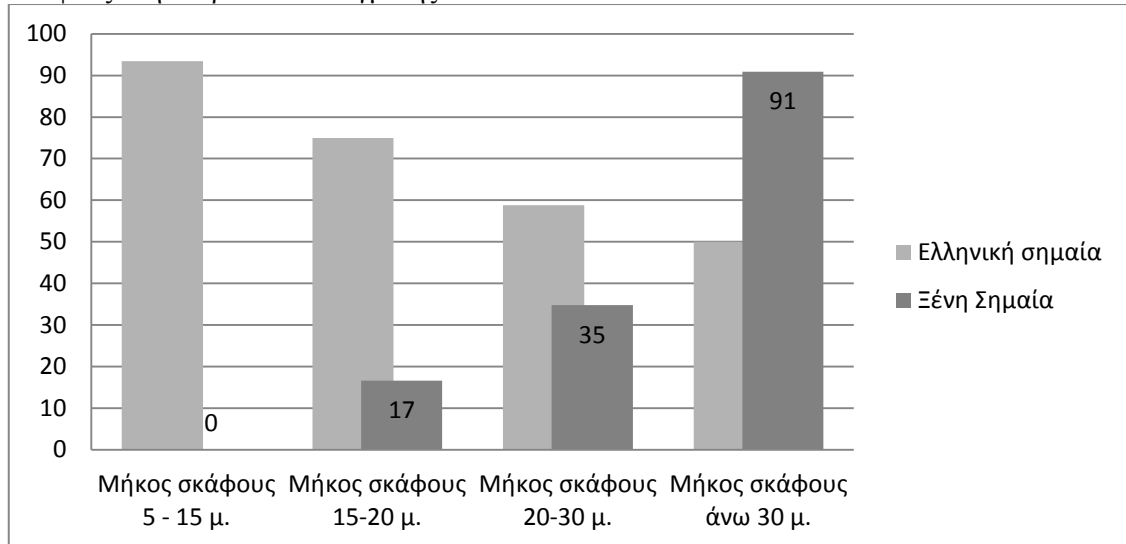


Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Ως προς την εθνικότητα των σκαφών, το 64% του συνόλου των ελλιμενιζόμενων σκαφών φέρονται υπό ξένη σημαία, με την πλειοψηφία αυτών να ανήκουν στην

κατηγορία άνω των 20μ. Σύμφωνα με την καταγραφή, η Μαρίνα Βουλιαγμένης φαίνεται να αποτελεί πόλο έλξης κυρίως για ξένες πολυτελείς θαλαμηγούς.

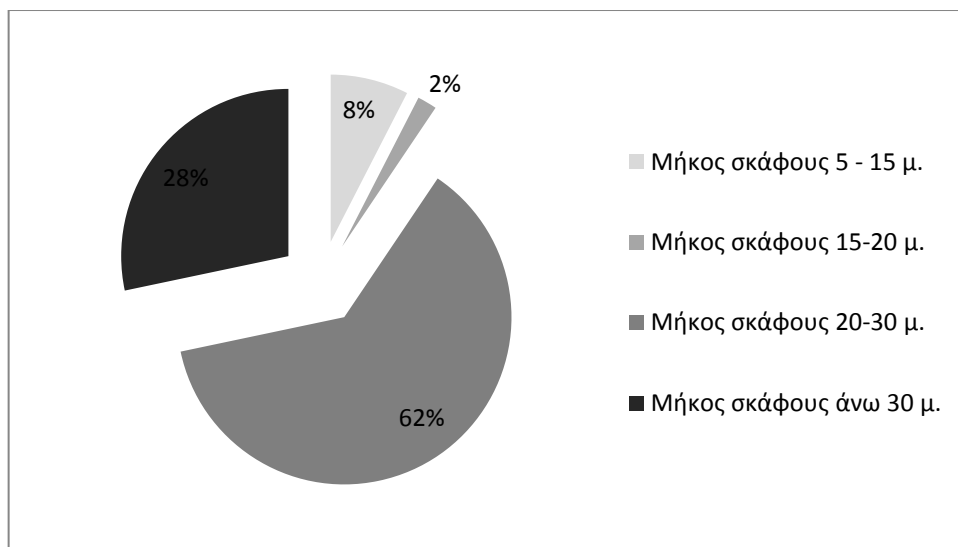
Διάγραμμα 5.10: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Βουλιαγμένης



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Η ανάλυση πληρότητας στη Μαρίνα Φαλήρου διαφοροποιείται αισθητά σε σχέση με το σύνολο των τουριστικών λιμένων στην Αττική. Την πλειονότητα των θέσεων ελλιμενισμού (62%) καταλαμβάνουν σκάφη μεταξύ 20-30μ. ενώ αξιοσημείωτη είναι και η παρουσία σκαφών άνω των 30μ. (28%). Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στο χαρακτήρα της μαρίνας, η οποία έχει δυνατότητα πρόσδεσης συνολικά 130 σκαφών με μήκος έως 130 μέτρα..

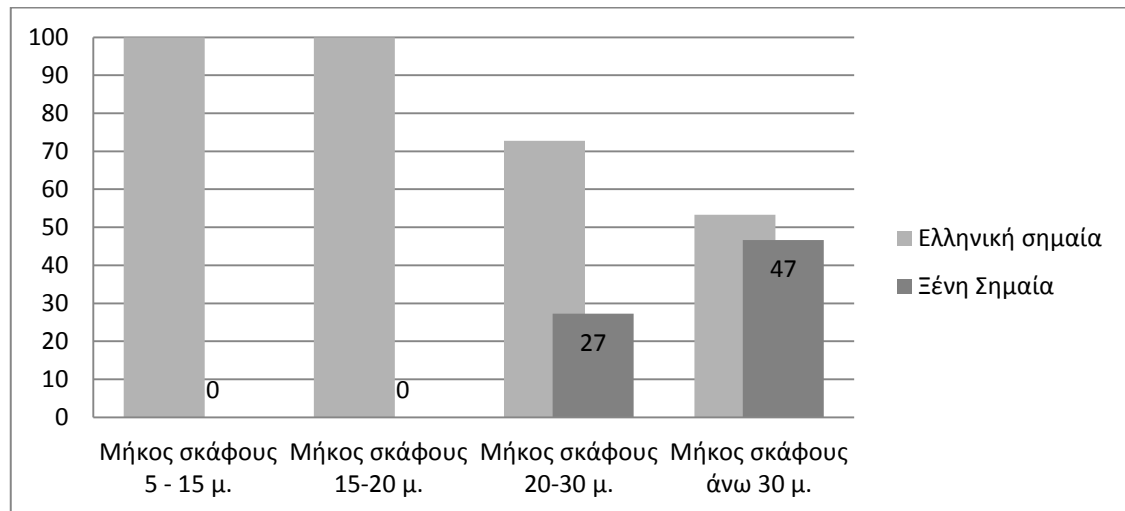
Διάγραμμα 5.11: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στη Μαρίνα Φαλήρου



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Συνολικά το 70% των καταγεγραμμένων σκαφών φέρονται υπό ελληνική σημαία, γεγονός που οφείλεται στην απουσία ξένων σκαφών μήκους έως 20μ. κατά την περίοδο καταγραφής. Τα ποσοστά των σκαφών με ξένη σημαία αυξάνονται αισθητά και σε αναλογία με το μέγεθος του σκάφους, αγγίζοντας το 47% στην κατηγορία άνω των 30μ.

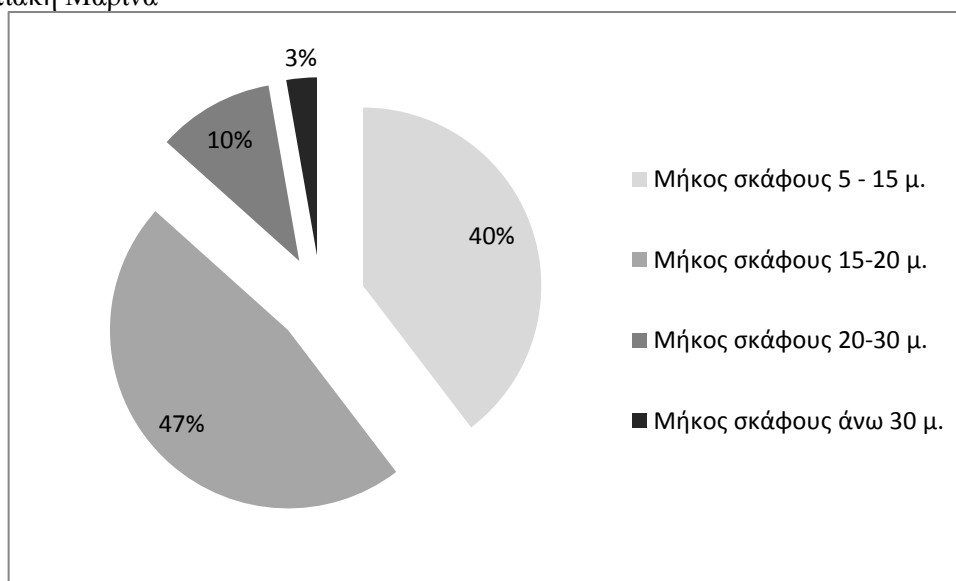
Διάγραμμα 5.12: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στη Μαρίνα Φαλήρου



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Η Ολυμπιακή Μαρίνα αποτελεί ένα από τα πλέον ολοκληρωμένα κέντρα εξυπηρέτησης της Ν.Α. Μεσογείου, με χωρητικότητα 680 θέσεων. Το μεγαλύτερο μέρος της καταλαμβάνουν κατά την περίοδο καταγραφής σκάφη μήκους 15-20μ. ενώ στην κατηγορία σκαφών άνω των 30μ. σημειώνεται μόλις το 3% (6 σκάφη).

Διάγραμμα 5.13: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στην Ολυμπιακή Μαρίνα



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Το μεγαλύτερο ποσοστό των σκαφών (της τάξεως του 94%) πλέον υπό ελληνική σημαία, με τα περισσότερα σκάφη να ανήκουν στις κατηγορίες μήκους έως 20μ. Το 40% των σκαφών με μήκος άνω των 20μ. φέρεται υπό ξένη σημαία.

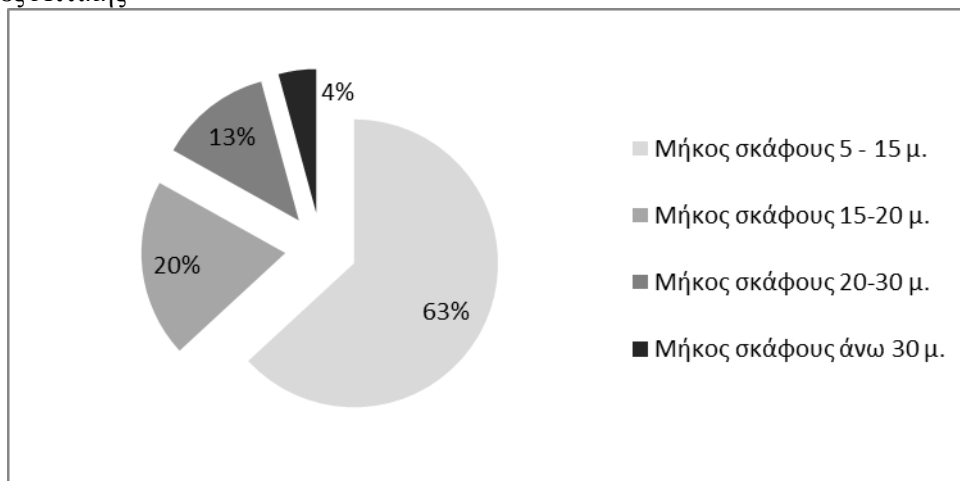
Διάγραμμα 5.14: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στην Ολυμπιακή Μαρίνα



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Συνολικά στις μαρίνες της Αττικής, η πληρότητα κατά την περίοδο καταγραφής ανέρχεται περίπου στο 75% (2621 σκάφη). Το μεγαλύτερο ποσοστό καταλαμβάνουν σκάφη μήκους 5-15μ. ενώ το 17% αντιστοιχεί σε πολυτελείς θαλαμηγούς άνω των 20μ. Ειδικά στην κατηγορία των mega yachts, η οποία αποτελεί και τον πλέον προσοδοφόρο κλάδο της ναυσιπλοΐας αναψυχής, καταγράφηκαν συνολικά 111 σκάφη, με τα περισσότερα από αυτά στις Μαρίνες Ζέας και Φλοίσβου.

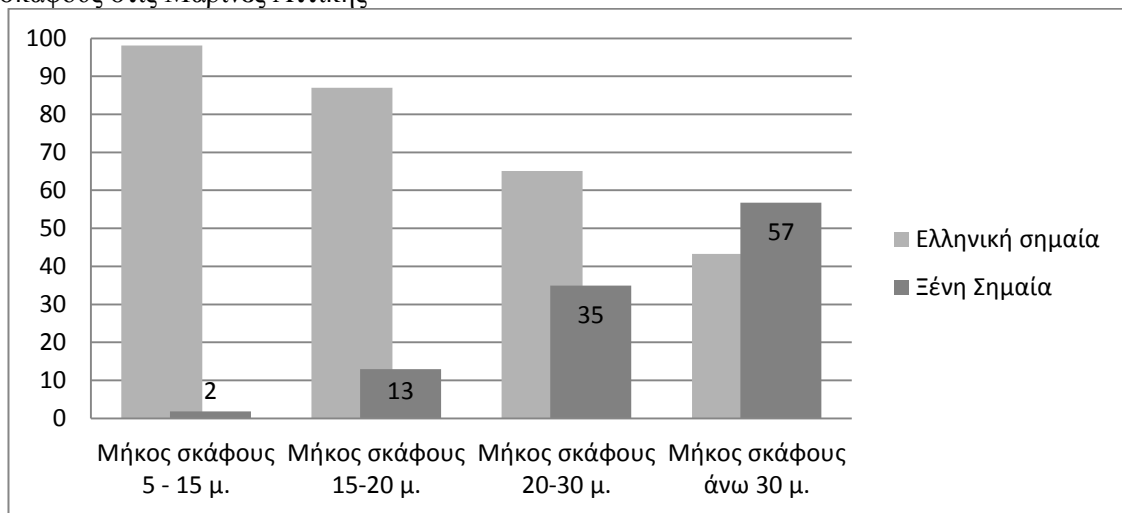
Διάγραμμα 5.15: Αριθμός σκαφών ανάλογα με το μήκος ως προς το σύνολο σκαφών (%) στις Μαρίνες Αττικής



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Η συντριπτική πλειοψηφία των σκαφών φέρονται υπό ελληνική σημαία, ιδιαίτερα στις μικρότερες κατηγορίες σκαφών μήκους έως 20μ. Στη συνολική εικόνα για τις μαρίνες της Αττικής επιβεβαιώνεται η αναλογική τάση μεταξύ μεγάλου μήκους σκαφών και ξένης σημαίας. Ειδικότερα στην κατηγορία των mega yachts, περισσότερα από τα μισά σκάφη (57%) είναι ξένης εθνικότητας.

Διάγραμμα 5.16: Ποσοστό σκαφών με ελληνική και ξένη σημαία ανά κατηγορία μήκους σκάφους στις Μαρίνες Αττικής



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012), ίδια επεξεργασία

Σύμφωνα με τη συνολική εικόνα η οποία διαμορφώνεται για τις μαρίνες στην Αττική, είναι εμφανές ότι το κοινό στο οποίο απευθύνονται είναι κυρίως σκάφη ελληνικής εθνικότητας μέγιστου μήκους έως 20μ. Η πλειονότητα των υφιστάμενων υποδομών προσανατολίζεται στην κάλυψη αναγκών μικρότερων θαλαμηγών, γεγονός το οποίο δε συνάδει με τη διεθνή αναπτυξιακή τάση του κλάδου και την αυξανόμενη ζήτηση για ελλιμενισμό μεγαλύτερων σκαφών. Οι μεγάλες θαλαμηγοί, ιδιαίτερα τα σκάφη άνω των 30μ., είναι σύμφωνα με την έρευνα κυρίως ξένης εθνικότητας και φιλοξενούνται ως επί το πλείστον σε δύο μαρίνες στην Αττική, οι οποίες έχουν τις κατάλληλες υποδομές (μαρίνες Ζέας και Φλοίσβου).

Το δίκτυο των τουριστικών λιμένων στην Αττική πρέπει συνολικά να επαναπροσανατολιστεί στην προσέλκυση μεγαλύτερων θαλαμηγών και να αναπτυχθεί, είτε με επέκταση των υφιστάμενων υποδομών είτε με δημιουργία νέων όπου κρίνεται απαραίτητο, ανάλογα σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών και υποδομών. Η συνολική ανάπτυξη του δικτύου πρέπει να αποσκοπεί στην αύξηση της λειτουργικότητας τόσο του τοπικού δικτύου λιμένων αναψυχής στην Αττική όσο και του εθνικού συστήματος λιμένων αναψυχής. Η ανάπτυξη του τοπικού δικτύου λιμένων Αττικής είναι

στρατηγικής σημασίας για τη συνολική αποδοτικότητα του συστήματος λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα, καθώς η Αττική βρίσκεται σε στρατηγική γεωγραφική θέση για τη σύνδεση των προτεινόμενων αξόνων πλεύσης στον εθνικό χώρο καθώς και για την ένταξη αυτών στους μεσογειακούς άξονες ναυσιπλοΐας.

Υπό αυτό το πρίσμα, η προσέλκυση επενδύσεων για την ανάπτυξη του κλάδου αποτελεί κομβικό σημείο για την έκβαση και πρακτική εφαρμογή του εθνικού συστήματος λιμένων αναψυχής. Ο νέος αναπτυξιακός Νόμος 3908/2011 σχετικά με την «*Ενίσχυση Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη, την Επιχειρηματικότητα και την Περιφερειακή Συνοχή*», όπως τροποποιήθηκε με τις διατάξεις του Ν.4146/2013 «*Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις*», διαμορφώνει μία ελκυστική πλατφόρμα για την προσέλκυση επενδύσεων στον κλάδο της ναυσιπλοΐας αναψυχής στην Ελλάδα.

5.2. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΤΤΙΚΗΣ ΥΠΟ ΤΟ ΝΕΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΝΟΜΟ

Με το Ν. 3908/2011 καθορίζονται οι όροι και οι προϋποθέσεις συνολικά για τις επενδύσεις τις επενδύσεις στη Ελλάδα ενώ παρέχονται τα κατάλληλα επενδυτικά κίνητρα σε ιδιώτες ανάλογα με τον κλάδο και την περιοχή της επένδυσης. Σκοπός του νόμου είναι η διαμόρφωση ενός ελκυστικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα, μέσω νέων διαδικασιών και χρηματοδοτικών εργαλείων (<http://www.investingreece.gov.gr>).

Συγκεκριμένα, στο καθεστώς των ενισχύσεων του νέου αναπτυξιακού νόμου (όπως τροποποιήθηκε με το Ν.4146/2013) στον κλάδο του τουρισμού εντάσσονται επενδυτικά σχέδια διαφόρων τουριστικών δραστηριοτήτων και μεταξύ άλλων:

«Οι επενδύσεις που αφορούν σε εγκαταστάσεις Ειδικής Τουριστικής Υποδομής (Συνεδριακών Κέντρων, Κέντρων Θαλασσοθεραπείας, Θεματικών Πάρκων, Τουριστικών Λιμένων Σκαφών Αναψυχής, γηπέδων Γκολφ, Εγκαταστάσεων Τουρισμού Υγείας, εγκαταστάσεων Αξιοποίησης Ιαματικών Πηγών, Χιονοδρομικών Κέντρων, Κέντρων Προπονητικού – Αθλητικού Τουρισμού, Αυτοκινητοδρομίων). Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής και Τουρισμού είναι δυνατόν να εισάγονται τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές και για άλλες –πέραν αυτών του προηγούμενου εδαφίου– κατηγορίες εγκαταστάσεων Ειδικής Τουριστικής Υποδομής, οι οποίες με αυτόν τον τρόπο καθίστανται υποκείμενο εφαρμογής των διατάξεων του νόμου αυτού» (Άρθρο 2, Ν. 3908/2011).

Το ποσοστό ενίσχυσης εξαρτάται από το μέγεθος της υπαγόμενης επένδυσης και δε μπορεί να υπερβαίνει το 50% του συνολικού κόστους. Στη ζώνη Α στην οποία εντάσσεται η Αττική, τα ποσοστά ενίσχυσης κυμαίνονται μεταξύ 15-25% ανάλογα με το μέγεθος της επιχείρησης (Λούσκα, 2012). Ήδη, στο καθεστώς ενισχύσεων του νόμου εντάσσονται τρεις μαρίνες σε όλη την Ελλάδα για τον Α΄ κύκλο του 2014, εκ των οποίων η μία αφορά την αξιοποίηση και εκμετάλλευση του λιμένα Βουλιαγμένης στην Αττική από την «Αpollo Μαρινα Ανώνυμη Εταιρεία Ανάπτυξης», με επιχορήγηση ύψους 3.370.950€ (<http://www.ependyseis.gr/>).

Οι σχετικές επιχορηγήσεις αποτελούν μόνο την αρχή για ένα κύκλο επενδύσεων στον κλάδο του τουρισμού σκαφών αναψυχής, οι οποίες αναμένεται να δώσουν νέα ισχυρή ώθηση στην ανάπτυξη του κλάδου. Ωστόσο, εν απουσία ενός Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής στην Ελλάδα, διατυπώνονται αρκετά εύλογα ερωτήματα σχετικά με το ύψος των εν λόγω επενδύσεων. Η επέκταση υφιστάμενων υποδομών και η χωροθέτηση νέων εναπόκειται ξεκάθαρα στους κανόνες της αγοράς και στην πρωτοβουλία του εκάστοτε επενδυτή. Οι νέες επενδύσεις είναι αμφίβολο κατά πόσον θα συνηγορούν/προσδοκούν υπέρ της συνολικής λειτουργικότητας ενός εθνικού συστήματος λιμένων αναψυχής και όχι αποκλειστικά υπέρ της μεμονωμένης επιχειρηματικής μονάδας.

Οι πιθανές επιπτώσεις από την εφαρμογή του αναπτυξιακού νόμου είναι ακόμη πιο αμφίροπες στην περίπτωση της Αττικής, της οποίας το παραλιακό μέτωπο αποτελούσε ανέκαθεν πεδίο συγκρούσεων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Με το νέο νόμο και τις συνολικές αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο, προωθείται η ιδιωτική ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου και συγκεκριμένα των λιμένων αναψυχής, είτε με τη μορφή εκμίσθωσης δημοσίων εκτάσεων για την κατασκευή νέων λιμένων είτε με την πώληση δικαιωμάτων επί υφιστάμενων υποδομών σε ιδιώτες.

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Μαρίνας Φλοίσβου, η οποία κατόπιν συνεργασίας με την εταιρία «Lamda Development», εξαγοράστηκε με ποσοστό 50% από την Τούρκικη εταιρία «DOĞUŞ». Ο Όμιλος «DOĞUŞ» προέβη επίσης στην εξαγορά του 51% της εταιρείας MedMarinas η οποία διαχειρίζεται τις μαρίνες των Γουβιών στην Κέρκυρα, της Λευκάδας, ενώ διαθέτει ποσοστό και στη μαρίνα της Ζέας. Η απουσία επενδυτικού ενδιαφέροντος από Έλληνες επενδυτές εγείρει σημαντικά ερωτήματα σχετικά με το μέλλον του τουρισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα.

Εξίσου ανησυχητική είναι και η εκμίσθωση δημοσίων κτημάτων για χωροθέτηση και κατασκευή νέων λιμένων αναψυχής, ιδιαίτερα στα περιζήτητα κτήματα του Νομού Αττικής. Εν απουσία ενός Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής με στρατηγικές περιοχές χωροθέτησης λιμένων, η επιλογή των θέσεων έγκειται αποκλειστικά στην πρόθεση των επενδυτών. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση χωροθέτησης νέου λιμένα αναψυχής 218 θέσεων στο Βάλτο της Πάργας από ιδιωτική εταιρία. Η περιοχή συγκαταλέγεται μεταξύ των πλέον περιζήτητων κτημάτων της δημόσιας περιουσίας του Νομού Πρέβεζας, με την επένδυση να προκαλεί σοβαρές αντιδράσεις σχετικά με την κατάληψη του παραλιακού μετώπου το οποίο αξιοποιείται ήδη με διαφορετικές τουριστικές χρήσεις.

Όπως αναφέρθηκε εξ αρχής, η περίπτωση της Αττικής αποτελεί αντικείμενο ιδιαίτερης προσοχής από το σχεδιασμό καθώς αποτελεί το κέντρο βάρους του όλου συστήματος και το συνδετικό κρίκο μεταξύ των εθνικών και μεσογειακών αξόνων πλευσης. Ο νέος νόμος αποτελεί αφενός μία ελκυστική πλατφόρμα επενδύσεων για την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, αφετέρου όμως μπορεί να λειτουργήσει ανασταλτικά ως προς τη λειτουργία ενός εθνικού συστήματος λιμένων αναψυχής εν απουσία κεντρικού σχεδιασμού, αντιμετωπίζοντας τους τουριστικούς λιμένες ως μεμονωμένες επιχειρηματικές μονάδες.

Πλαίσιο 5.1: Σύνοψη κεφαλαίου

Ο ρόλος του δικτύου λιμένων αναψυχής της χωρικής ενότητας της Αττικής χρήζει ιδιαίτερης προσοχής και αντιμετώπισης καθώς η Αττική αποτελεί το κέντρο βάρους του όλου συστήματος και το συνδετικό κρίκο μεταξύ των εθνικών και μεσογειακών αξόνων πλευσης. Για τη διαμόρφωση της συνολικής εικόνας του δικτύου τουριστικών λιμένων στην Αττική εξετάστηκαν ως βασικότεροι παράγοντες ο αριθμός των σκαφών, το μήκος αυτών και η σημαία εθνικότητας τους. Βασικό συμπέρασμα κατόπιν επεξεργασίας των αποτελεσμάτων είναι ότι οι λιμένες αναψυχής στην Αττική απευθύνονται κυρίως σε σκάφη ελληνικής εθνικότητας μέγιστου μήκους έως 20μ. Σύμφωνα με τις διεθνείς τάσεις ανάπτυξης και απαιτήσεις του κλάδου, το δίκτυο των τουριστικών λιμένων στην Αττική πρέπει να επαναπροσανατολιστεί στην προσέλκυση μεγαλύτερων θαλαμηγών και να αναπτυχθεί αντίστοιχα σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών και υποδομών. Η συνολική ανάπτυξη του δικτύου πρέπει να αποσκοπεί στην αύξηση της λειτουργικότητας τόσο του τοπικού δικτύου λιμένων αναψυχής στην Αττική όσο και του εθνικού συστήματος λιμένων αναψυχής. Ο νέος αναπτυξιακός νόμος αποτελεί μία ελκυστική πλατφόρμα επενδύσεων για την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα. Ωστόσο, δύναται να λειτουργήσει ανασταλτικά ως προς τη λειτουργία ενός εθνικού συστήματος λιμένων αναψυχής, αντιμετωπίζοντας τους τουριστικούς λιμένες ως μεμονωμένες επιχειρηματικές μονάδες. Οι πιθανές επιπτώσεις από την εφαρμογή του αναπτυξιακού νόμου είναι ακόμη πιο αμφίρροπες στην περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Αττικής, το οποίο υπήρξε ανέκαθεν πεδίο συγκρούσεων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η δραστηριοποίηση στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού και συγκεκριμένα στον κλάδο της ναυσιπλοΐας αναψυχής έχει μακρά παράδοση στην Ελλάδα. Ο τουρισμός σκαφών αναψυχής αποτελεί μία σημαντική πηγή εισοδήματος και απασχόλησης για τις παράκτιες περιοχές και την περιφερειακή οικονομία, σημειώνοντας σταθερή πορεία ανάπτυξης σε παγκόσμια κλίμακα.

Η στρατηγική θέση της Ελλάδας στη Μεσόγειο, η οποία αποτελεί το δεύτερο πιο διαδεδομένο προορισμό παγκοσμίως για ναυσιπλοΐα αναψυχής, σε συνδυασμό με το ιδιαίτερα ελκυστικό προφίλ της για ανάπτυξη δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού μπορούν να την αναδείξουν σε ισχυρή ανταγωνίστρια χώρα στο μεσογειακό και παγκόσμιο χάρτη. Συγκεκριμένα, τα μεγάλα νησιωτικά συμπλέγματα του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους, η εκτενής ακτογραμμή, το ευνοϊκό κλίμα και το υφιστάμενο δίκτυο λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα θέτουν τις βάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου και την αναμόρφωση του τουριστικού της προϊόντος.

Το σύνθετο θεσμικό πλαίσιο και η απουσία ενός σχεδίου χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης των λιμένων αναψυχής σε εθνικό επίπεδο αποτελούν τις βασικότερες σκοπέλους για την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα. Το γεγονός αυτό έχει επισημανθεί ήδη από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού και το Συμβούλιο της Επικρατείας εδώ και μία τριακονταετία. Οι όποιες προσπάθειες χωρικής οργάνωσης των λιμένων σε σύστημα δεν απέκτησαν ποτέ θεσμικό χαρακτήρα, με αποτέλεσμα την ad hoc χωροθέτηση υποδομών και την ανεπαρκή διασπορά τους στον εθνικό χώρο. Τα παραπάνω υπογραμμίζονται και από την Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018 όπου επισημαίνεται η αδυναμία της ελληνικής αγοράς τουρισμού σκαφών αναψυχής να ανταποκριθεί στην ολοένα αυξανόμενη ζήτηση και στις απαιτήσεις του κλάδου λόγω απουσίας κεντρικού σχεδιασμού.

Στο πλαίσιο αυτό, η τροποποίηση και απλοποίηση του σχετικού θεσμικού πλαισίου και η χωρική οργάνωση του συστήματος στον εθνικό χώρο αποτελούν μονόδρομο για την ολοκληρωμένη ανάπτυξη του κλάδου και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής αγοράς στη Μεσόγειο.

Ο εντοπισμός χωρικών ενοτήτων και η διατύπωση κατευθύνσεων ανάλογα με τις ιδιαίτερες ανάγκες και τη φυσιογνωμία τους καθώς και ο προσδιορισμός εθνικών αξόνων πλεύσης αποτελούν τις βασικές κατευθυντήριες γραμμές χωρικής οργάνωσης των λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα. Μείζονος σημασίας είναι και η ένταξη των

εθνικών αξόνων πλεύσης στους κύριους μεσογειακούς άξονες, με στόχο την αξιοποίηση της κομβικής θέσης της Ελλάδας στη Μεσόγειο και την ένταξη του εθνικού συστήματος λιμένων αναψυχής στο ευρύτερο διεθνές δίκτυο. Αντίστοιχα, με την τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου επιδιώκεται η αποσαφήνιση και επικαιροποίηση του νομικού πλαισίου το οποίο διέπει την κατασκευή και λειτουργία των λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα καθώς και η ενσωμάτωση και υλοποίηση των κατευθύνσεων του συστήματος λιμένων αναψυχής από το σχεδιασμό περιφερειακού και τοπικού επιπέδου. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην περίπτωση του παραλιακού μετώπου της Αττικής, το οποίο υπήρξε ανέκαθεν πεδίο συγκρούσεων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα. Ο νέος αναπτυξιακός νόμος, παρά το ότι διαμορφώνει μία ελκυστική πλατφόρμα επενδύσεων για την ανάπτυξη του τουρισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, δύναται να λειτουργήσει ανασταλτικά ως προς τη λειτουργία ενός εθνικού συστήματος λιμένων αναψυχής, αντιμετωπίζοντας τους τουριστικούς λιμένες ως μεμονωμένες επιχειρηματικές μονάδες.

Υπό το πρίσμα της ολοκληρωμένης ανάπτυξης του τουρισμού στην Ελλάδα και της αναμόρφωσης του τουριστικού προϊόντος, δύναται να διεξαχθεί περαιτέρω έρευνα σχετικά με τη σύνδεση του τουρισμού σκαφών αναψυχής με συναφείς δραστηριότητες του παράκτιου χώρου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις (2013) ΦΕΚ 175 Α/8.8.2013, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (2008) ΦΕΚ 128 Α/3.7.2008, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές Επενδύσεις και άλλες διατάξεις (2013) ΦΕΚ 90 Α/18.4.2013, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Έγκριση τροποποίησης Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού (2013) ΦΕΚ 3155 Β/12.12.2013, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Ενίσχυση Ιδιωτικών Επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη, την Επιχειρηματικότητα και την Περιφερειακή Συνοχή (2011) ΦΕΚ 8 Α/1.2.2011, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Επείγοντα Μέτρα Εφαρμογής Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012–2015 (2011) ΦΕΚ 152 Α/1.7.2011, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Επιτάχυνση και διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων (2010) ΦΕΚ 204 Α/2.12.2010, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Ίδρυση, οργάνωση, λειτουργία, έλεγχος καζίνων και άλλες διατάξεις (1994) ΦΕΚ 62 Α/20.4.1994, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Λούσκα Χ. (2012) ‘Αναπτυξιακά κίνητρα: η περίπτωση του κλάδου των τουριστικών επιχειρήσεων’, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς

Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής και άλλες διατάξεις (2014) ΦΕΚ 156 Α/1.8.2014, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Πανεπιστήμιο Πειραιώς (2012) *Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία*. Πειραιάς: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος

Rapadimitriou P. (2009) *The Greek Marina Industry: Comparisons and Opportunities*. Athens: HVS

Παπακώστας Ι. (2007) 'Τουριστικοί λιμένες αναψυχής χωροθέτηση – αδειοδότηση – διαχείριση', Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, Θεσσαλονίκη

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Κρήτης (2003) ΦΕΚ 1486 Β/10.10.2003, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Νοτίου Αιγαίου (2003) ΦΕΚ 1487 Β/10.10.2003, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Πελοποννήσου (2003) ΦΕΚ 1485 Β' 10-10-2003, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Στερεάς Ελλάδας (2003) ΦΕΚ 1469 Β/09.10.2003, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης (2003) ΦΕΚ 1471 Β/ 9.10.2003, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Βορείου Αιγαίου (2003) ΦΕΚ 1473 Β/9.10.2003, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Δυτικής Ελλάδας (2003) ΦΕΚ 1470 Β/9.10.2003, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Ηπείρου (2003) ΦΕΚ 1451 Β/6.10.2003, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Θεσσαλίας (2003) ΦΕΚ 1484 Β/10.10.2003, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Ιονίων Νήσων (2004) ΦΕΚ 56 Β/19.01.2004, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Κεντρικής Μακεδονίας (2004) ΦΕΚ 218 Β/6.02.2004, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις (1993) ΦΕΚ 118 Α/19.7.1993, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις (2012) ΦΕΚ 82 Α/10.4.2012, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Σύσταση εταιριών για την οργάνωση καλλιτεχνικών εκδηλώσεων και για τη διαχείριση της περιουσίας του ΕΟΤ σύσταση Εθνικού Συμβουλίου Τουρισμού και τροποποιήσεις της νομοθεσίας για τον τουρισμό (1998) ΦΕΚ 198 Α/27.8.1998, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις (2003) ΦΕΚ 29 Α/10.2.2003, Αθήνα: Εθνικό Τυπογραφείο

Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου (2012) Εθνική Στρατηγική Λιμένων 2013-2018. Αθήνα

Χατζημανωλάκη Ε. (2011) 'Ναυτιλία, Θαλάσσιος Τουρισμός & η θέση της Ελλάδας. Συγκρίσεις & Ευκαιρίες', Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς

www.mediterraneansailing.info

www.theluxurycruisecompany.com

www.jsea.ca

www.naspor.gr

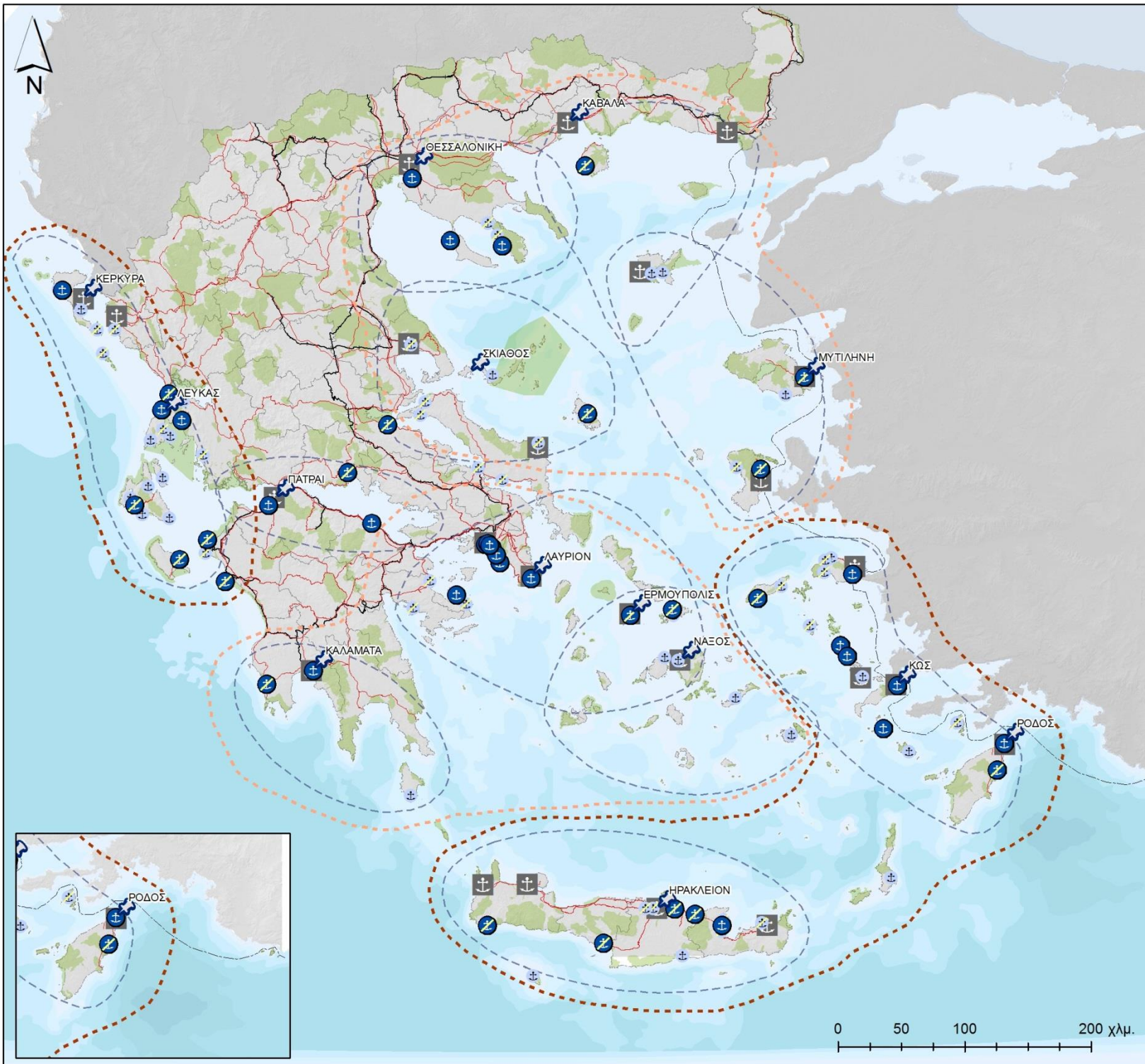
www.investingreece.gov.gr

<http://www.flisvosmarina.com>

www.virahaber.com

www.charterworld.com

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ



Υπόμνημα

- Όρια Νομών
- Θαλάσσια σύνορα
- Περιοχές NATURA

Μεταφορικές Υποδομές

- ⚓ Λιμένες ιδιαίτερης σημασίας
- Εθνικό οδικό δίκτυο
- Εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο

Κατευθύνσεις ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού

- ⚓ Κέντρα θαλάσσιου τουρισμού
- Περιοχές θαλάσσιου τουρισμού

Λιμένες Αναψυχής

Μαρίνες

- ⚓ Σε λειτουργία
- ⚓ Υπό κατασκευή

Καταφύγια

- ⚓ Σε λειτουργία
- ⚓ Υπό κατασκευή

Προσδιορισμός περιοχών ανάλογα με τη συγκέντρωση υποδομών

- Επαρκείς υποδομές
- Ελλειπείς υποδομές

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΔΠΜΣ "ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ"

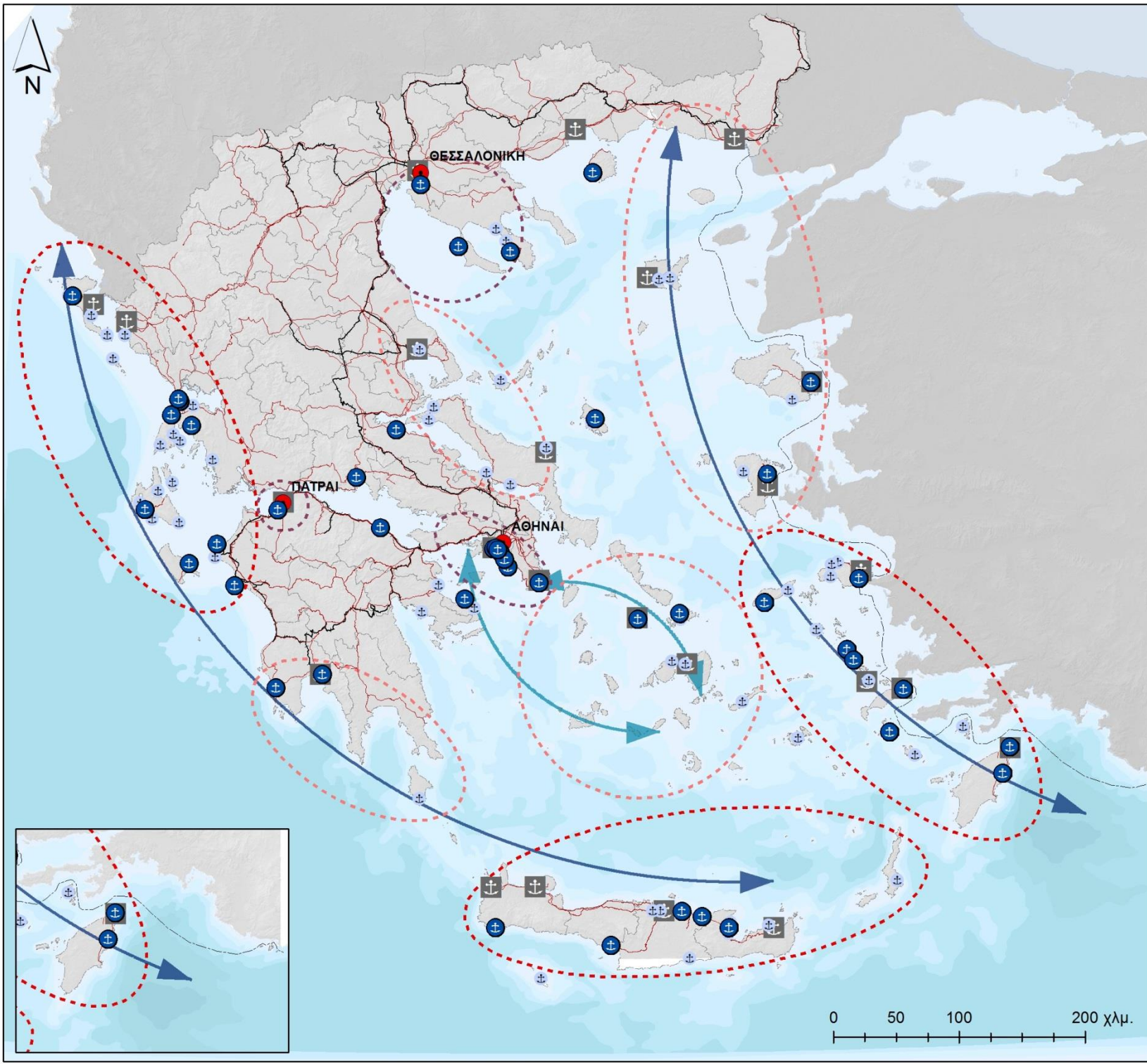
ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ
ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

**Χάρτης Α1: Υφιστάμενη Κατάσταση
Λιμένων Αναψυχής**

Επεξεργασία: **Κουτσοπούλου Α.**
Επιβλέπουσα: Αν. Καθηγήτρια **Δημοπούλου Ε.**

Πηγές: Συγκιεργκη Μ. κα "Μελέτη τουριστικού λιμένα στον 1ο προβλήτα του οργανισμού λιμένος Θεσσαλονίκης", Διπλωματική Εργασία Τ.Π.Ε.Υ., Θεσσαλονίκη, ΦΕΚ 1138/Β/2009, earthexplorer.usgs.gov, geodata.gov.gr, investingreece.gov.gr, naspor.gr

Αθήνα, 2014



Υπόμνημα

- Όρια Νομών
- Θαλάσσια σύνορα

Μεταφορικές Υποδομές

- ⚓ Λιμένες ιδιαίτερης σημασίας
- Εθνικό οδικό δίκτυο
- Εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο

Λιμένες Αναψυχής

- ⊕ Μαρίνες
- ⊕ Καταφύγια

Προτεινόμενες Χωρικές Ενότητες

- Οργάνωσης / Ανάπτυξης Νέων Υποδομών Μεγάλων Αστικών Κέντρων
- Χωρικής / Λειτουργικής Οργάνωσης Υφιστάμενων Υποδομών
- Εντατικής Ανάπτυξης Νέων Υποδομών

Προτεινόμενοι Εθνικοί Άξονες Ναυσιπλοΐας

- ↔ Κατηγορίας Α
- ↔ Κατηγορίας Β

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΔΠΜΣ "ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ"

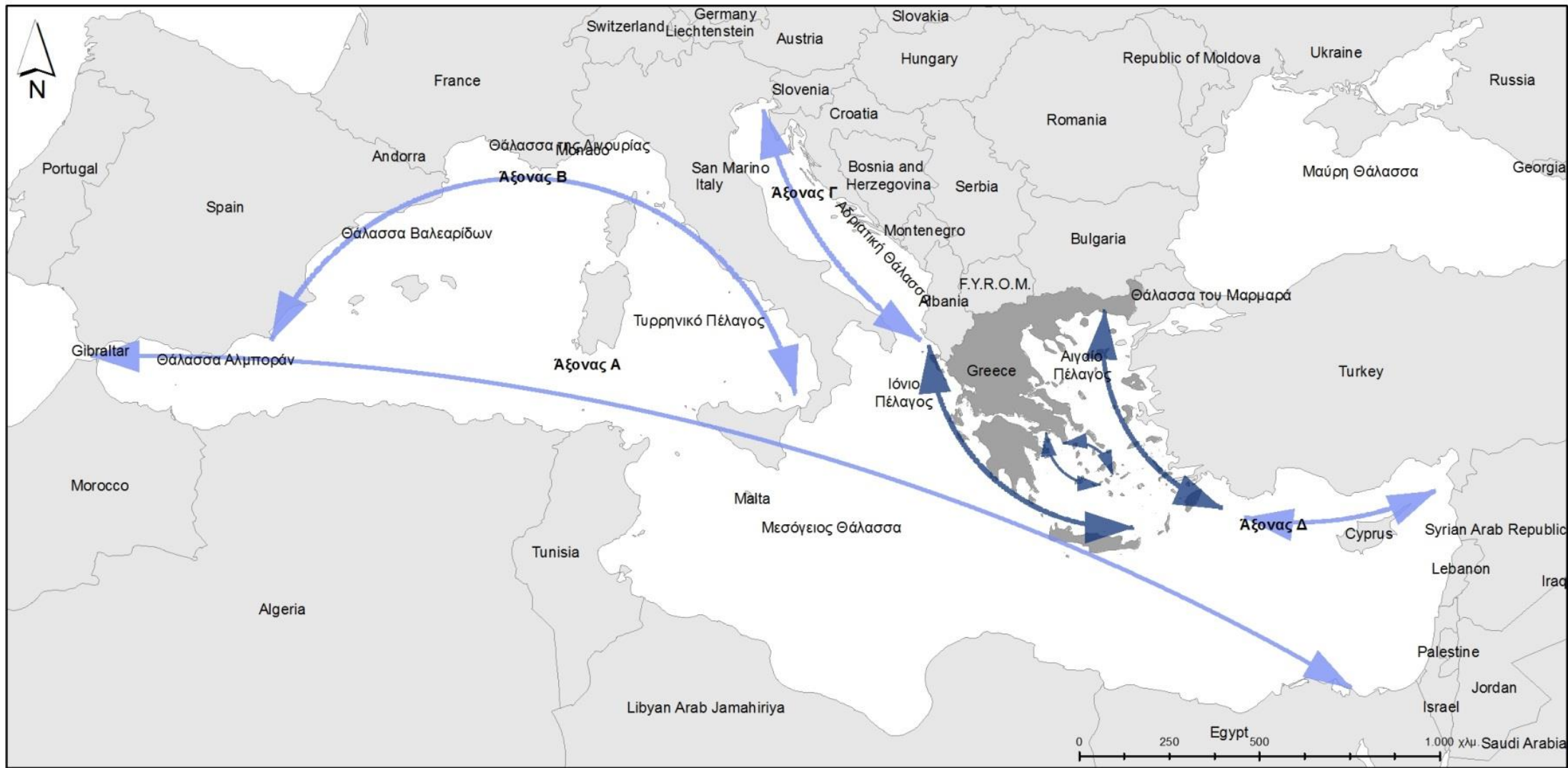
ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ
ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Χάρτης Π1: Κατευθύνσεις Χωρικής Οργάνωσης Συστήματος Λιμένων Αναψυχής

Επεξεργασία: **Κουτσοπούλου Α.**
Επιβλέπουσα: Αν. Καθηγήτρια **Δημοπούλου Ε.**

Πηγές: Συγκιερρηκη Μ. κα "Μελέτη τουριστικού λιμένα στον 1ο προβλήτα του οργανισμού λιμένος Θεσσαλονίκης", Διπλωματική Εργασία Τ.Π.Ε.Υ., Θεσσαλονίκη, ΦΕΚ 1138/Β/2009, earthexplorer.usgs.gov, geodata.gov.gr, investingreece.gov.gr, naspor.gr

Αθήνα, 2014



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΔΠΜΣ "ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ"

Χάρτης Π2: Προτεινόμενο Μεσογειακό
Δίκτυο Αξόνων Ακτοπολοΐας

Υπόμνημα

- Μεσογειακοί Ακτοπλοϊκοί Άξονες
- Εθνικοί Ακτοπλοϊκοί Άξονες

ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ
ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΕΘΝΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Επεξεργασία: **Κουτσοπούλου Α.**

Επιβλέπουσα: **Αν. Καθηγήτρια Δημοπούλου Ε.**

Πηγές: Εργαστήριο Χαρτογραφίας,
<http://www.mediterraneansailing.info>,
<http://www.theluxurycruisecompany.com>,
<http://www.jsea.ca>, <http://www.cruiserswiki.org>

