



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Σχολή Πολιτικών Μηχανικών
Τομέας Υδατικών Πόρων και Περιβάλλοντος
Εργαστήριο Λιμενικών Έργων

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Βάση Δεδομένων Ζωνών Σκαφών Αναψυχής σε
Υφιστάμενους Λιμένες**



Κωνσταντίνος Θ. Μάντζιος

Επιβλέπουσα: Καθ. Ε.Μ.Π. Δρ Τσουκαλά Βασιλική

Συνεπιβλέπουσα: Δρ Θεοδώρα Γιαντσή

Αθήνα, Οκτώβριος 2016

Μάντζιος Θ. Κ. (2016)
Βάση Δεδομένων Ζωνών Σκαφών Αναφυχής σε Υφιστάμενους Λιμένες
Διπλωματική Εργασία
Εργαστήριο Λιμενικών Έργων, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

Mantzios T. K. (2016)
Database of Yacht Zones in Subsistent Harbors
Diploma Thesis
Laboratory of harbor works, National Technical University of Athens, Greece

Το περιεχόμενο της ανά χείρας διπλωματικής εργασίας αποτελεί προϊόν της δικής μου πνευματικής προσπάθειας. Η ενσωμάτωση σε αυτήν υλικού τρίτων, δημοσιευμένου ή μη, γίνεται με δόκιμη αναφορά στις πηγές, που δεν επιτρέπει ασάφειες ή παρερμηνείες.

The content of this diploma thesis is the product of my own intellectual effort. The integration of other material, published or not, without concrete reference that do not allow ambiguities or misunderstandings, is strictly prohibited.

Ευχαριστίες

Έχοντας ολοκληρώσει τη διπλωματική μου εργασία, ολοκληρώνεται ο κύκλος φοίτησης μου στη Σχολή Πολιτικών Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Με την αφορμή αυτή θα ήθελα να εκφράσω ειλικρινώς τις ευχαριστίες μου σε όλους όσους έπαιξαν σημαντικό ρόλο κατά τη διάρκεια της φοίτησης μου στο Ίδρυμα.

Καταρχάς θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον Καθηγητή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου κ. Κωνσταντίνο Μουτζούρη ο οποίος αρχικά ήταν ο επιβλέπων της διπλωματικής μου εργασίας και μου έδωσε την δυνατότητα να συνεργαστώ μαζί του αποκτώντας σημαντικές εμπειρίες οι οποίες είμαι πεπεισμένος πως θα μου φανούν χρήσιμες στην αρχή της επαγγελματικής μου σταδιοδρομίας καθώς και την επιβλέπουσα μου καθηγήτρια του Ε.Μ.Π. κα. Τσουκαλά Βασιλική για την πολύτιμη βοήθεια και στήριξή της. Η διαρκής και υποδειγματική καθοδήγησή μαζί με την άριστη επιστημονική τους κατάρτιση συνέβαλαν καταλυτικά στην ολοκλήρωση της προσπάθειας μου αυτής.

Η εκπόνηση της παρούσας εργασίας θα ήταν αδύνατη χωρίς την πολύτιμη βοήθεια της κ. Θεοδώρας Γιαντσή, Δρ Πολιτικό Μηχανικό Ε.Μ.Π. με την αμέριστη συμπαράσταση και βοήθεια της καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για τα εφόδια που μου έχει προσφέρει και τους φίλους μου για την υποστήριξή τους σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ**



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Βάση Δεδομένων Ζωνών Σκαφών Αναψυχής σε
Υφιστάμενους Λιμένες**

Κωνσταντίνος Θ. Μάντζιος

Επιβλέπουσα: Τσουκαλά Βασιλική

Συνεπιβλέπουσα: Θεοδώρα Γιαντσή

Περίληψη

Στην παρούσα διπλωματική εργασία επιχειρείται να καταγραφούν τα στοιχεία των κύριων λιμένων στην Ελλάδα με δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε βάση δεδομένων και έπειτα από ανάλυση να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με τις δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου αυτού.

Καταγράφονται ιστορικά στοιχεία που αφορούν την ανάπτυξη του γιώτινγκ σε Ευρωπαϊκό και Ελληνικό επίπεδο, όπως επίσης παρουσιάζονται οι βασικές κατηγορίες σκαφών αναψυχής και τέλος, αναλύεται το θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα και παρουσιάζονται οι χωροθετημένες και εν λειτουργία μαρίνες εντός των λιμένων αυτών.

Στη συνέχεια αναλύεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, παρουσιάζεται με σαφήνεια το περιεχόμενο του ερωτηματολογίου που συμπλήρωσαν οι διοικήσεις των λιμένων, παρουσιάζονται αναλυτικά οι λιμένες που έχουν αυτή τη δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής ανά περιφέρεια και δίνονται κάποια βασικά στοιχεία τους.

Έπειτα, παρουσιάζεται η βάση δεδομένων με όλα τα στοιχεία όπως καταγράφηκαν από την μελέτη που προηγήθηκε. Ακολουθεί στατιστική ανάλυση των στοιχείων και ανάλυση S.W.O.T. όπου καταγράφονται τα δυνατά και αδύναμα σημεία καθώς και οι ευκαιρίες όπως και οι απειλές για την ανάπτυξη του γιώτινγκ στην Ελλάδα.

Τέλος, γίνεται αποτίμηση των συμπερασμάτων που προκύπτουν από την παρούσα εργασία.

**NATIONAL TECHNICAL UNIVERSITY OF ATHENS
SCHOOL OF CIVIL ENGINEERING
LABORATORY OF HARBOR WORKS**



Diploma Thesis

Database of Yacht Zones in Subsistent Harbors

Konstantinos T. Mantzios

Supervisor: Vasiliki Tsoukala

Co-supervisor: Theodora Giantsi

Abstract

In the present diploma thesis, it is first attempted to summarize the data of harbors in Greece with the capability of mooring yachts in a database and draw conclusions about the growth potential of this sector in Greece.

Some historical data relating to the development of yachting in Europe and Greece are reported. In addition, the major categories of pleasure boats are presented. Finally, the institutional framework about harbors, in Greece, is analyzed and also all harbors are presented.

Moreover, the followed methodology for this thesis is illustrated as well as the questionnaire which completed by the administrators of the harbors.

In addition, the harbors with this capability are extensively depicted such as some basic data of them.

Furthermore, the database including all the information, as recorded by the study, is presented. Below is a statistical analysis of the data and finally a SWOT analysis about their Strengths and Weaknesses as well as the Opportunities and the Threats for the development of this sector in Greece.

Finally, the conclusions of this thesis are briefly outlined.

Περιεχόμενα

Contents

1.Εισαγωγή.....	1
1.1 Σκοπός της Διπλωματικής Εργασίας	1
1.2 Δομή της Διπλωματικής Εργασίας	2
2. Εξέλιξη θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής (γιώτινγκ) σε Ελλάδα και Ευρώπη	4
2.1 Οι Μαρίνες στην Ευρώπη	4
2.2 Σκάφη αναψυχής	8
2.3 Θεσμικό πλαίσιο-φορείς διαχείρισης τουριστικών λιμένων Ελλάδας.....	12
2.4 Κύριοι Λιμένες της Ελλάδος	16
2.5 Αναπτυξιακό Πλαίσιο Τουριστικών Λιμένων	18
3. Μεθοδολογία	20
3.1 Δημιουργία Ερωτηματολογίου.....	20
3.2 Συλλογή και Επεξεργασία Στοιχείων	24
3.3 Δημιουργία Βάσης Δεδομένων.....	26
4. Λιμένες με δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.....	27
4.1 Λιμένες Αττικής	27
4.1.1 Λιμένας Ελευσίνας	27
4.1.2 Λιμένας Ραφήνας	28
4.2 Λιμένες Βορείου Αιγαίου	29
4.2.1 Λιμένας Βαθέως Σάμου.....	29
4.3 Λιμένες Ηπείρου	30
4.3.1 Λιμένας Ηγουμενίτσας	30
4.4 Λιμένες Ιονίων Νήσων	31
4.4.1 Λιμένας Ζακύνθου.....	31
4.4.2 Λιμένας Αργοστολίου	32
4.5 Λιμένες Κρήτης	33
4.5.1 Λιμένας Ηρακλείου	33
4.5.2 Λιμένας Ρεθύμνου.....	34
4.6.1 Λιμένας Πάτμου	35
4.6.2 Λιμένας Πάρου.....	36
4.6.3 Λιμένας Κω	37
4.7 Λιμένες Πελοποννήσου.....	38
4.7.1 Λιμένας Καλαμάτας.....	38

4.7.2 Λιμένας Ναυπλίου	39
4.8 Λιμένες Στερεάς Ελλάδας	40
4.8.1 Λιμένας Σκύρου	40
4.8.2 Λιμένας Χαλκίδας	41
4.8.3 Λιμένας Στυλίδας	42
4.8.4 Λιμένας Κύμης	43
4.9 Λιμένες Θεσσαλίας.....	44
4.9.1 Λιμένας Βόλου	44
4.10 Λιμένες Θράκης	45
4.10.1 Λιμένας Αλεξανδρούπολης	45
4.10.2 Λιμένας Σαμοθράκης.....	46
5. ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ	47
5.1 Δημιουργία Βάσης Δεδομένων.....	47
5.1.1 Λιμένες.....	48
5.1.2 Χωροθέτηση και Χωρητικότητα	50
5.1.3 Προσέγγιση και Προστασία Σκαφών	52
5.1.4 Θέσεις Πρόσδεσης	53
5.1.5 Ασφάλεια Λιμένα	56
5.1.6 Υπηρεσίες και Παροχές Λιμένα	58
5.2 Στατιστική ανάλυση	60
5.3 Ανάλυση SWOT	66
6 Συμπεράσματα.....	70
Βιβλιογραφικές Αναφορές	72
Παράρτημα	74

1.Εισαγωγή

1.1 Σκοπός της Διπλωματικής Εργασίας

Ο τουρισμός και η ναυτιλία ανέκαθεν αποτελούσαν τους δυο βασικότερους πυλώνες της ανάπτυξης και της οικονομίας για την Ελλάδα. Από το 1950 και έπειτα, οι δυο αυτοί κλάδοι αναπτύχθηκαν με πολύ ταχείς ρυθμούς, δημιουργώντας το «θαύμα της Ελληνικής ναυτιλίας» και την «βαριά βιομηχανία του τουρισμού» αντίστοιχα. Από την δεκαετία του '50 και έπειτα, αναπτύχθηκαν πολλές εναλλακτικές μορφές τουρισμού, μια εξ αυτών ο «Θαλάσσιος Τουρισμός» και ειδικότερα το γιώτινγκ, δηλαδή ο θαλάσσιος τουρισμός με σκάφη αναψυχής. Πιο συγκεκριμένα, ήδη από τη δεκαετία του '60 άρχισαν να λειτουργούν οι πρώτες Μαρίνες στην Ελληνική επικράτεια, φέρνοντας από την υπόλοιπη Ευρώπη μια κατηγορία τουρισμού πολύ κοντινή στην ναυτική παράδοση των Ελλήνων, αλλά επίσης και με μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδος, αλλά και της μορφολογίας με την αφθονία νήσων και ακτών σε συνδυασμό με την προστατευμένη από ακραίες καιρικές συνθήκες θάλασσα του Αιγαίου.

Από το σημείο εκείνο και έπειτα ο θαλάσσιος τουρισμός αναπτύχθηκε στην Ελλάδα. Πολλές Μαρίνες δημιουργήθηκαν και ακόμα περισσότερες χωροθετήθηκαν. Ωστόσο, οι συχνές αλλαγές του νομοθετικού πλαισίου για τον θαλάσσιο τουρισμό και πιο συγκεκριμένα για την λειτουργία Μαρινών προκάλεσε προβλήματα τόσο στην τελική καταγραφή των χωροθετημένων μαρινών όσο ακόμα και στον διαχωρισμό των λιμένων αναψυχής σε Μαρίνες, Καταφύγια, Αγκυροβόλια και μέχρι πριν λίγα χρόνια Ξενοδοχειακούς Λιμένες.

Συνεπώς, σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να συγκεντρώσει αφενός όλες εκείνες τις πληροφορίες οι οποίες σχετίζονται με τους λιμένες αναψυχής και πιο συγκεκριμένα με τους Λιμένες Διεθνους Ενδιαφεροντος, Εθνικης Σημασιας και Μείζονος Ενδιαφεροντος, όπως έχουν ορισθεί, που έχουν τη δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής και αφετέρου να δημιουργήσει τον τρόπο εκείνο που θα μπορέσει να διατηρήσει τις πληροφορίες αλλά και θα παρέχει δυνατότητες μελλοντικής ενημέρωσης του περιεχομένου του. Να δημιουργηθεί δηλαδή μια βάση δεδομένων η οποία θα συγκεντρώνει τα χαρακτηριστικά των υφιστάμενων Λιμένων με δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής με τρόπο τέτοιο ώστε ομοιόμορφα να παρουσιάζονται, να επεξεργάζονται και να δίνει συμπεράσματα για την ανάπτυξη και τις ελλείψεις των λιμένων αυτών. Επίσης μέσα από την παρούσα εργασία επιχειρείται μια ιστορική αναδρομή της εξέλιξης των Μαρινών αλλά και μια άμεση σύγκρισή τους με αντίστοιχες του εξωτερικού και ιδιαίτερα χωρών της Μεσογείου.

Τέλος, επιχειρείται, έπειτα από την συγκέντρωση πληροφοριών και στοιχείων για τους λιμένες αυτούς, η εξαγωγή συμπερασμάτων μέσω στατιστικής ανάλυσης των στοιχείων αυτών και παρουσίασής τους με τη χρήση γραφημάτων αλλά και ενός χάρτη που δημιουργήθηκε με χρήση του G.I.S.. Χρησιμοποιείται η μέθοδος ανάλυσης S.W.O.T. για την εκτίμηση των δυνατοτήτων ανάπτυξης του κλάδου.

1.2 Δομή της Διπλωματικής Εργασίας

Η παρούσα διπλωματική εργασία ξεκινάει στο πρώτο κεφάλαιο με ανάλυση του σκοπού για τον οποίο δημιουργήθηκε, αναλύοντας τους λόγους για τους οποίους το περιεχόμενο της, τόσο το γραπτό όσο και το ηλεκτρονικό, είναι σημαντικά για την εθνική αλλά διεθνή βιβλιογραφία.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, γίνεται ιστορική αναδρομή στον θαλάσσιο τουρισμό και πιο συγκεκριμένα στον χώρο του γιώτινγκ και των Μαρινών. Ειδικότερα γίνεται αναδρομή στην ανάπτυξη αυτού του τύπου τουριστικών λιμένων στην Ευρώπη και δίνονται επίσης στοιχεία για την κατάσταση που επικρατεί σήμερα τόσο σε Ελληνικό, όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Εν συνεχεία παρουσιάζονται οι κατηγορίες των σκαφών αναψυχής και παρατίθενται τα βασικά χαρακτηριστικά τους τα οποία ενδιαφέρουν άμεσα τις Μαρίνες. Επίσης στο κεφάλαιο αυτό αναλύεται το θεσμικό πλαίσιο χωροθέτησης και λειτουργίας των λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα αλλά και πως αυτό έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια. Τέλος παρουσιάζονται οι χωροθετημένες Μαρίνες της Ελλάδος, οι εν λειτουργία, και δίνονται στοιχεία για τις υπόλοιπες κατηγορίες τουριστικών λιμένων.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Συνοψίζονται τα κριτήρια, βάσει των οποίων δημιουργήθηκε το «Ερωτηματολόγιο σχετικά με τη δυνατότητα δημιουργίας ή επέκτασης χώρου ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής εντός λιμένα» και αναλύεται το περιεχόμενό του με σαφήνεια. Παρατίθεται ο τρόπος με τον οποίο έγινε η συλλογή και η επεξεργασία των στοιχείων, με ποιους τρόπους και σε ποια στάδια. Στο επόμενο υποκεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία για την δημιουργία της Βάσης Δεδομένων ‘Λιμάνια’, σε σχέση με το πρόγραμμα το οποίο χρησιμοποιήθηκε για την δημιουργία αυτής της βάσης.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι κύριοι Λιμένες της χώρας με δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής. Στο κεφάλαιο αυτό παρέχονται πληροφορίες ανά Λιμένα, όπου παρουσιάζεται μέσω εικόνας κάθε Λιμένας αλλά επίσης δίνονται και στοιχεία σχετικά με τα σκάφη αναψυχής τα οποία έχει την δυνατότητα να φιλοξενήσει.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζεται αναλυτικά ο τρόπος με τον οποίο δημιουργήθηκε η Βάση Δεδομένων. Συγκεκριμένα αναλύονται τα βήματα τα οποία ακολουθήθηκαν για την δημιουργία της βάσης ανά κατηγορία αλλά και ανά αντικείμενο διότι μέσα στη βάση δεδομένων πέρα από πίνακες συμπεριλήφθηκαν και άλλα στοιχεία όπως φόρμες και ερωτήματα τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά στο κεφάλαιο αυτό. Επίσης παρουσιάζεται η στατιστική ανάλυση η οποία έγινε σε δυο στάδια. Στο πρώτο στάδιο παρατίθενται γενικά στατιστικά στοιχεία που αφορούν τους κύριους λιμένες της Ελλάδος, τόσο όσους έχουν τη δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής όσο και όσων δεν έχουν. Στο δεύτερο στάδιο παρουσιάζεται με τη

χρήση γραφημάτων τα στατιστικά στοιχεία που συλλέχθηκαν από τις εν λειτουργία μαρίνες καθώς επίσης εξάγονται και αναλύονται χρήσιμα συμπεράσματα από τα στοιχεία αυτά. Τέλος στο υποκεφάλαιο 5.3 γίνεται SWOT ανάλυση για τους λιμένες και παρουσιάζονται τα δυνατά τους σημεία, τα αδύναμα σημεία τους, οι ευκαιρίες και οι απειλές που υπάρχουν για την ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου.

Στο έκτο και τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που προέκυψαν έπειτα από την μελέτη των στατιστικών στοιχείων τα οποία εξήχθησαν από τις απαντήσεις των λιμένων στο ερωτηματολόγιο καθώς και στοιχείων από τη βιβλιογραφία. Γίνεται σύγκριση μεταξύ της Ελλάδος και γειτονικών χωρών και παρουσιάζονται τρόποι περαιτέρω ανάπτυξης του κλάδου αυτού στην Ελλάδα.

Τέλος παρουσιάζονται οι βιβλιογραφικές αναφορές που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας, καθώς και το ερωτηματολόγιο όπως ακριβώς εστάλη στις διοικήσεις των λιμένων.

2. Εξέλιξη θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής (γιώτινγκ) σε Ελλάδα και Ευρώπη

2.1 Οι Μαρίνες στην Ευρώπη

Οι Μαρίνες ως λιμένες εξυπηρέτησης των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους, είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το γιώτινγκ, δηλαδή τα ταξίδια με ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα σκάφη, το οποίο όταν διαρκεί μία ημέρα είναι εκδρομή αναψυχής και όταν διαρκεί περισσότερο είναι τουρισμός αναψυχής.(Μ. Κ. Σφακιανάκης, 2000) Ο όρος αυτός προέρχεται από την Ολλανδική λέξη 'jacht jagt' που σημαίνει ταχυκίνητο, καθώς στην Ολλανδία πρώτα ανέπτυξαν το γιώτινγκ το 14^ο αιώνα και καθιερώθηκε στις χώρες της Βορειοδυτικής Ευρώπης, Ολλανδία, Αγγλία, Σκανδιναβία και αργότερα στην Αμερική και την Μεσόγειο. Έτσι δημιουργήθηκε η ανάγκη δημιουργίας λιμένων που να μπορούν να εξυπηρετήσουν σκάφη αναψυχής και να διαθέτουν όχι μόνο υποδομή ελλιμενισμού αλλά σε πολλές περιπτώσεις και συντήρησης.

Από το 1960 και μετά αναπτύχθηκε έντονα ο κλάδος αυτός του θαλάσσιου τουρισμού σε παγκόσμιο επίπεδο καθώς πολλοί νέοι καταναλωτές εισήλθαν στον χώρο, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα να δημιουργήθηκαν πολλές νέες Μαρίνες για να καλύψουν τις αυξημένες ανάγκες των χρηστών. Την ίδια δεκαετία επίσης, δημιουργήθηκαν και οι πρώτες Μαρίνες στην Ελλάδα. Ακολούθησε μια περίοδος κατά την οποία ο θαλάσσιος τουρισμός δεν είχε σημαντική ανάπτυξη, ως εκ τούτου δεν δημιουργήθηκαν πολλές νέες θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη αναψυχής. Σήμερα η ανάπτυξη των λιμένων αναψυχής συμβαδίζει με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και του τουρισμού γενικότερα, δεδομένου ότι οι Μαρίνες δεν αντιμετωπίζονται πια ανεξάρτητα και μόνο για τον ελλιμενισμό των σκαφών και την παροχή υπηρεσιών προς αυτά αλλά και για διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις, εκθέσεις και μουσικές συναυλίες, οι οποίες διεξάγονται συχνά στους χώρους των Μαρινών. (Ι. Πακαλία, 2012)

Σήμερα στην περιοχή της Ευρώπης υπάρχουν περισσότερες από 1.000.000 θέσεις ελλιμενισμού για σκάφη αναψυχής και πιο συγκεκριμένα στην Μεσόγειο ξεπερνούν τις 520.000, αν και είναι δύσκολο να προσεγγιστεί με ακρίβεια ο ακριβής αριθμός διότι κάθε κράτος νομοθετεί και βάζει διαφορετικούς κανόνες και απαιτήσεις για να χαρακτηριστεί ένας τουριστικός λιμένας ως Μαρίνα. Συγκεκριμένα η Ελλάδα διαθέτει 9.862 θέσεις ελλιμενισμού σε Μαρίνες και συνολική περίμετρο ακτογραμμών 16.300 km, δηλαδή 0,60 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής, παρότι διαθέτει ποιότητα φυσικών πόρων όπως ακτές, νησιά, κλίμα και προστατευμένα νερά κατάλληλα για θαλάσσιο τουρισμό. Στον αντίποδα, η Κροατία διαθέτει 13.416 θέσεις με μέσο όρο 2,3 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής και η γειτονική Τουρκία 11.747 με μέσο όρο 1,63 θέσεις ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής. Τις περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού από τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαθέτει η Γαλλία με

227.000 θέσεις και ακολουθούν Ισπανία με 131.000 και Ιταλία με 130.000 θέσεις αντίστοιχα. Τέλος ο μέσος όρος θέσεων ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής για τα κράτη αυτά είναι 11,6 θέσεις ανά χιλιόμετρο, σημαντικά μεγαλύτερος από τον μέσο όρο της Ελλάδος. Πρακτικά για να αγγίξει η Ελλάδα τον μέσο όρο θα πρέπει να δημιουργηθούν 161.818 νέες θέσεις. Στον πίνακα 2.1 απεικονίζονται οι θέσεις ελλιμενισμού, τα χιλιόμετρα ακτογραμμής καθώς και ο μέσος όρος για τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη Μεσόγειο και της Τουρκίας. (Κ. Γκιζιάκης et al, 2012)

Σύμφωνα με την «Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία», οι Σκανδιναβικές χώρες είναι αυτές με τα περισσότερα σκάφη αναψυχής στην Ευρώπη καθώς υπάρχουν 753.000 σκάφη αναψυχής στην Σουηδία και 1.000 περίπου Μαρίνες, 731.000 σκάφη στη Φιλανδία και 1.750 Μαρίνες και τέλος 692.000 σκάφη αναψυχής στην Νορβηγία και αντίστοιχα 300 Μαρίνες. Στον πίνακα 2.2 απεικονίζονται χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και ο αριθμός σκαφών αναψυχής αντίστοιχα.

Χώρα	Θέσεις ελλιμενισμού	Ακτογραμμή (km)	Θέσεις ελλιμενισμού ανά km ακτογραμμής
Ελλάδα	9.862	16.300	0,60
Γαλλία	227.000	4.668	48,63
Ισπανία	131.000	4.964	26,39
Ιταλία	130.000	7.600	17,11
Κροατία	13.416	5.835	2,3
Κύπρος	687	64	10,73
Μάλτα	1.108	196,8	5,63
Σλοβενία	1.475	46	32,07
Τουρκία	11.747	7.200	1,63
Σύνολο	526.295	45.373,8	11,60

Πίνακας 2.1: Μέσος όρος θέσεων ελλιμενισμού κρατών μελών Ε.Ε στη Μεσόγειο

Χώρα	Σκάφη Αναψυχής
Ελλάδα	17.700
Γαλλία	752.935
Γερμανία	441.530
Ηνωμένο Βασίλειο	463.019
Ιρλανδία	25.067
Ιταλία	400.000
Κροατία	105.000
Νορβηγία	692.000
Ολλανδία	280.000
Πορτογαλία	55.000
Πολωνία	51.170
Σουηδία	753.000
Φιλανδία	731.000
Σύνολο	4.987.421

Πηγή: ICOMIA Πίνακας 2.2: Σκάφη Αναψυχής ανά Χώρα

Τόσο ο τομέας των Μαρινών και των σκαφών αναψυχής ευρύτερα, όσο και άλλοι τομείς του θαλάσσιου τουρισμού όπως ο παράκτιος τουρισμός και η κρουαζιέρα, παίζουν καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη των Ευρωπαϊκών οικονομιών. Πιο συγκεκριμένα στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περίπου από 2.500.000 άνθρωποι εργάζονται στον χώρο του παράκτιου τουρισμού, πράγμα που ισοδυναμεί με το 1,1% των συνολικών θέσεων εργασίας. Πρώτη χώρα στους 28 της Ε.Ε. σε ποσοστό εργαζομένων στον τομέα του παράκτιου τουρισμού επί των συνολικών θέσεων εργασίας είναι η Κύπρος με ποσοστό 8,6%, ενώ ακολουθεί η Μάλτα με 7,2% και η Ελλάδα με 3,7% και πάνω από 165.000 εργαζομένους (Ecorys, 2013).

Επιπλέον των 2.500.000 θέσεων εργασίας που προσφέρει ο παράκτιος τουρισμός συνολικά στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αρκετές επιπλέον θέσεις εργασίας προσφέρει και ο τομέας της κρουαζιέρας αλλά και των μαρινών όπως φαίνεται στον πίνακα 2.3, με τον τομέα του γιώτινγκ να υπερτερεί του τομέα της κρουαζιέρας κατά 20% περίπου.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Coastal tourism	2.360.000	2.408.000	2.372.000	2.351.000	2.411.000	2.507.000
Cruise	217.000	271.000	298.000	285.000	296.000	303.000
Yachting	291.000	306.000	321.000	337.000	354.000	372.000
Total	2.868.000	2.985.000	2.991.000	2.973.000	3.061.000	3.182.000

Πίνακας 2.3: Θέσεις Εργασίας στον Θαλάσσιο Τουρισμό στην Ευρωπαϊκή Ένωση Πηγή: ECORYS 2013

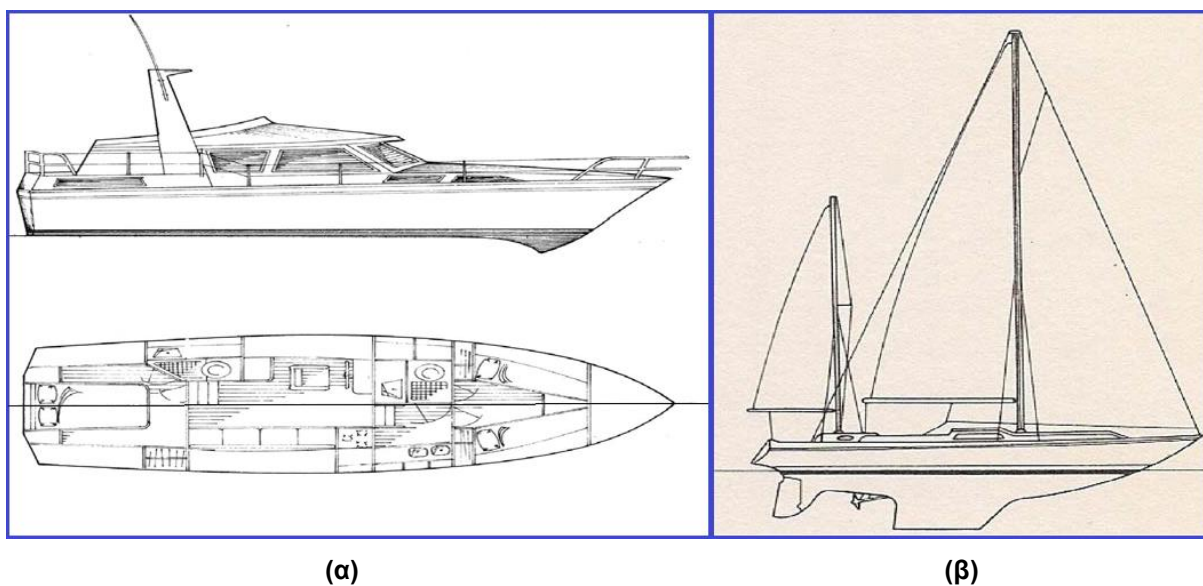
Αντίστοιχα με την προσφορά θέσεων εργασίας, το γιώτινγκ αλλά και οι υπόλοιποι τομείς του θαλάσσιου τουρισμού συνεισφέρουν στις εθνικές οικονομίες. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία (Α.Π.Α.) του τομέα αυτού, αγγίζει τα 183 δις ευρώ, όπως φαίνεται στον πίνακα 2.4. Ο τομέας του γιώτινγκ φαίνεται να συνεισφέρει το διπλάσιο από ότι ο τομέας της κρουαζιέρας.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Coastal tourism	113,8	120,8	119,6	114,4	122,0	129,9
Cruise	10,3	12,5	13,7	13,6	14,0	14,5
Yachting	28,2	30,8	32,5	32,9	36,0	38,7
Total	152,3	164,1	165,8	160,9	172,0	183,1

Πίνακας 2.4: Α.Π.Α. Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ευρωπαϊκή Ένωση (σε δις €) Πηγή: ECORYS 2013

2.2 Σκάφη αναψυχής

Οι Μαρίνες, ως λιμένες εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, σχεδιάζονται για να μπορούν να εξυπηρετήσουν διάφορες κατηγορίες και τύπους σκαφών, οπότε πρέπει να συμβαδίζουν με την εξέλιξη της ναυπηγικής. Κάθε κατηγορία και τύπος σκαφών έχει τα δικά της χαρακτηριστικά, τις δικές της διαστάσεις, επομένως και συγκεκριμένες απαιτήσεις από τον λιμένα εξυπηρέτησης. Ωστόσο τα σκάφη αναψυχής κατηγοριοποιούνται σε δυο μεγάλες κατηγορίες με βάση το μέσο πρόωσής τους: α) τα Μηχανοκίνητα (motor yachts) και β) τα Ιστιοφόρα (sailing yachts). Μηχανοκίνητα είναι τα σκάφη τα οποία ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούν μηχανές, ενώ Ιστιοπλοϊκά αυτά τα οποία κινούνται με ιστία δηλαδή με πανιά και διαθέτουν βοηθητική μηχανή. Σε κάθε κατηγορία υπάρχουν πολλοί τύποι σκαφών όπως για παράδειγμα στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα Φουσκωτά σκάφη, τα Ταχύπλοα κ.α. Αντίστοιχα στην κατηγορία των Ιστιοφόρων ανήκουν τα γιολ (yawl), που είναι ο πιο αποδοτικός τύπος για Ιστιοπλοΐα, η γολέτα (ketch), που χρησιμοποιείται κυρίως σε Ιστιοπλοϊκά αναψυχής και η σκούνα (schooner), που απαντάται σε σκάφη με μεγάλο μέγεθος. Σημαντικό για την κατασκευή μιας Μαρίνας είναι να γνωρίζει ποια από τις 2 κατηγορίες σκαφών αναψυχής θα χρησιμοποιήσει τις εγκαταστάσεις της διότι τα Ιστιοπλοϊκά σκάφη έχουν συνήθως μεγαλύτερο βύθισμα και μεγαλύτερο πλάτος.



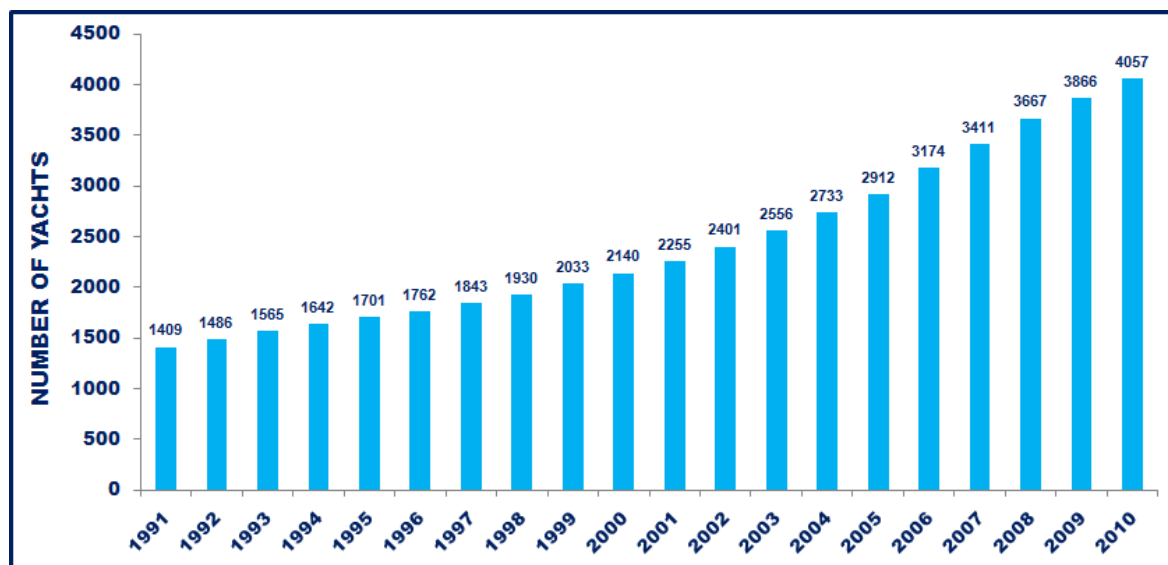
Σχήμα 2.1: Μηχανοκίνητο (α) και Ιστιοφόρο (β) σκάφος αναψυχής

Άλλη μια σημαντική κατηγοριοποίηση που γίνεται στα σκάφη αναψυχής είναι με βάση το μήκος τους. Έτσι χωρίζονται σε σκάφη έως 15 m, θαλαμηγούς οι οποίες είναι άνω των 15 m και τέλος η κατηγοριοποίηση ολοκληρώνεται με την καθιερωμένη διεθνώς ορολογία των *superyachts* για σκάφη με μήκος μέχρι και 30 μέτρα και των *mega yachts* για σκάφη με μήκος επάνω από 30 μέτρα. Το μήκος ενός σκάφους είναι εξίσου σημαντικό για τον κατασκευαστή της Μαρίνας, όσο και το βύθισμα αλλά και το πλάτος, διότι οι προβλήτες σχεδιάζονται με τις ανάλογες αποστάσεις ώστε να μην υπάρχει πρόβλημα από και προς την θέση πρόσδεσης. Στον πίνακα 2.5 παρουσιάζονται οι κατηγορίες σκαφών αναψυχής.

Μηχανοκίνητα	Ιστιοφόρα
Φουσκωτά	Με σχήμα τετράπλευρου επίδρομου (Gaff sail)
Ταχύπλοα Ανοικτά	
Ταχύπλοα Κλειστά	Με σχήμα ωτοειδές (Gunter)
Ερασιτεχνικά Αλιευτικά	
Θαλαμηγοί (Yachts)	
Μεγάλες Θαλαμηγοί (Super Yachts)	Με σχήμα βερμούδας (Bermudan)
Πολύ Μεγάλες Θαλαμηγοί (Mega Yachts)	

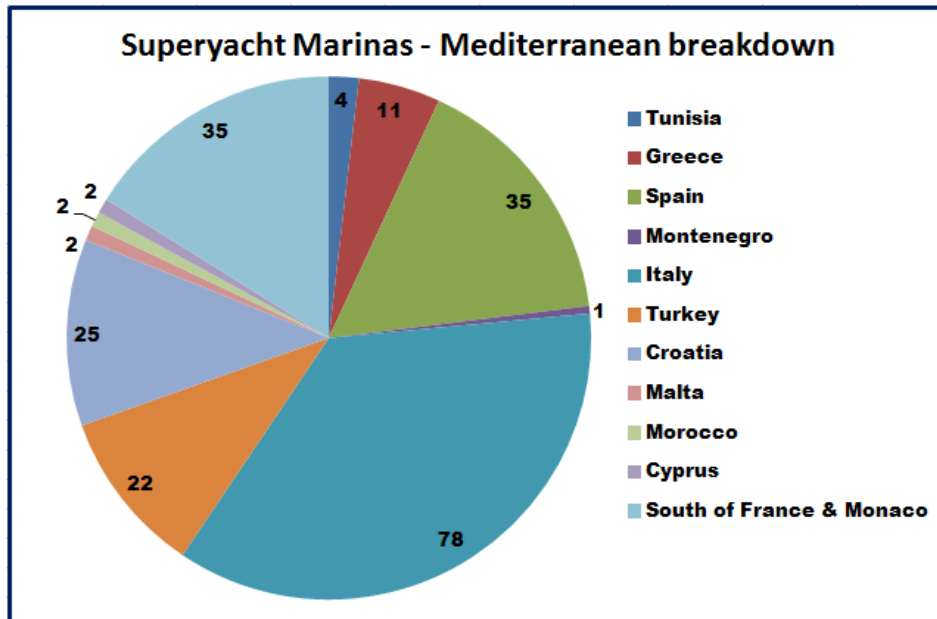
Πίνακας 2.5: Τύποι Σκαφών Αναψυχής

Τέλος, κάθε Μαρίνα ως επιχείρηση και με σκοπό την ανάπτυξή της, πρέπει να γνωρίζει την τάση της αγοράς σε σχέση με το μήκος, το βύθισμα και το είδος των σκαφών αναψυχής. Ειδικότερα για τα μεγάλα σκάφη, τύπου Superyacht, ο στόλος τους αυξάνεται με ρυθμό που ξεπερνάει το 1,87% τις τελευταίες δεκαετίες, πράγμα που σημαίνει ότι και ο αριθμός των Μαρινών που μπορούν να εξυπηρετήσουν τέτοιου είδους σκάφη οφείλει να αυξηθεί με σκοπό να καλύψει την ζήτηση. Αναλυτικά στοιχεία για τον στόλο των Superyachts φαίνεται στο Σχήμα 2.2 (The Superyacht, Summer 2011)



Σχήμα 2.2: Στόλος Superyachts

Όπως γίνεται αντιληπτό, εφόσον αυξάνεται ο στόλος, άρα και η ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού, αυξάνεται και η προσφορά, δηλαδή οι Μαρίνες οι οποίες μπορούν να εξυπηρετήσουν τόσο μεγάλα σκάφη αναψυχής. Στο Σχήμα 2.3 απεικονίζεται η προσφορά αυτή στη Μεσόγειο Θάλασσα (The Superyacht, Summer 2011).



Σχήμα 2.3: Μαρίνες με θέσεις για Superyachts στη Μεσόγειο

Ιδιαίτερα σημαντικό για τις οικονομίες των χωρών που έχουν αναπτύξει το θαλάσσιο τουρισμό και ιδιαίτερα το yachting είναι και ο τομέας της κατασκευής και ναυπήγησης σκαφών αναψυχής. Παρότι η Ελλάδα έχει ανεπτυγμένο θαλάσσιο τουρισμό προσφέροντας υπηρεσίες και διαθέτοντας υποδομές τόσο στον χώρο του παράκτιου τουρισμού, όσο και στις κρουαζιέρας και στον χώρο των σκαφών αναψυχής, και ενώ διαθέτει πλήρως καταρτισμένο έμπυχο δυναμικό, παρόλα αυτά δεν έχει αναπτύξει σχεδόν καθόλου τον τομέα της κατασκευής πολυτελών σκαφών. Αντίθετα γειτονικές χώρες όπως η Ιταλία αλλά και η Τουρκία έχουν σημαίνοντα ρόλο στον τομέα αυτό, με ότι συνεπάγεται για τις οικονομίες τους. Πιο συγκεκριμένα στην Ιταλία κατασκευάστηκε το 2010 το 32% του παγκόσμιου στόλου σκαφών τύπου superyacht με συνολικό μήκος 46.879 m ενώ στην Τουρκία το 5% με συνολικό μήκος 7.870 m (A. Carrato, 2011).

2.3 Θεσμικό πλαίσιο-φορείς διαχείρισης τουριστικών λιμένων Ελλάδας

Ο όρος «Τουριστικός Λιμένας» σκαφών αναψυχής αναφέρεται στον χερσαίο και θαλάσσιο χώρο που προορίζεται κατά κύριο λόγο για σκάφη αναψυχής και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό τους καθώς και ναυταθλητικές δραστηριότητες. Οι Τουριστικοί Λιμένες στην Ελλάδα χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες οι οποίες είναι: 1) Μαρίνες 2) Καταφύγια 3) Αγκυροβόλια. Ωστόσο θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής διατίθενται επίσης και σε υφιστάμενους λιμένες άλλης χρήσης όπως Ακτοπλοϊκούς, Εμπορικούς κλπ με τις οποίες ασχολούμαστε στην παρούσα διπλωματική εργασία, αλλά και σε ναύδετα. Παλαιότερα επίσης υπήρχε άλλη μια κατηγορία Τουριστικών Λιμένων, αυτή των Ξενοδοχειακών Λιμένων η οποία ωστόσο καταργήθηκε με το νόμο 4070 του 2012. Σήμερα επίσης δίνεται η δυνατότητα εγκατάστασης ναυδέτων για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, το κανονιστικό πλαίσιο όμως ακόμη δεν έχει θεσμοθετηθεί. Δεδομένης της γεωγραφικής θέσης και της πλούσιας ακτογραμμής της Ελλάδας, οι τουριστικοί λιμένες αποτελούν βασική υποδομή για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού της χώρας.

Η πρώτη προσπάθεια δημιουργίας θεσμικού πλαισίου για τους τουριστικούς λιμένες χρονολογείται το 1976 με τον νόμο 438/1976 (Φ.Ε.Κ. 256/Α/27.9.1976) «Περί Τουριστικών πλοίων και πλοιαρίων και ναυταθλητικών σκαφών και ρυθμίσεως δασμολογικών και φορολογικών θεμάτων επί πλοίων ως και επί πλοιαρίων αναψυχής», ο οποίος ρυθμίζει θέματα των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων, των ναυλώσεων τους, των πληρωμάτων τους καθώς και φορολογικά θέματα τους. Το ίδιο διάστημα ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού αναθέτει στην Έδρα Λιμενικών Έργων του Ε.Μ.Π. (μετέπειτα Εργαστήριο Λιμενικών Έργων Ε.Μ.Π.) την εκπόνηση Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (ΣΕΣΥΛΑ) (Θ. Γιαντσή, 2015) . Από τότε μέχρι σήμερα έχουν πραγματοποιηθεί πολλές νομοθετικές παρεμβάσεις οι οποίες βάζουν τους κανόνες που διέπουν τον θαλάσσιο τουρισμό ευρύτερα αλλά και ειδικότερα τους τουριστικούς λιμένες σκαφών αναψυχής. Μια από τις σημαντικότερες νομοθετικές παρεμβάσεις ήρθε με τον νόμο 2160/1993 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις», Κεφάλαιο Γ' «Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων», με βάση τον οποίο νομοθετείται η διαδικασία χωροθέτησης, κατασκευής και λειτουργίας των τουριστικών λιμένων, καθορίζοντας ελάχιστες απαιτήσεις οι οποίες πρέπει να πληρούνται ανά κατηγορία λιμένα. Αποτελούσε τον πιο βασικό νόμο έως τότε σχετικά με τους τουριστικούς λιμένες καθώς πριν από αυτόν οι λιμένες αυτοί χωροθετούντο και αδειοδοτούντο όπως και οι υπόλοιποι λιμένες, χωρίς να γίνεται διαχωρισμός στο είδος του λιμένα, με μια όμως βασική διοικητική διαφοροποίηση είναι ότι η συνολική διαδικασία για την χωροθέτηση και αδειοδότηση τουριστικών λιμένων εποπτεύεται από το Υπουργείο Τουρισμού και όχι από το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, όπως συμβαίνει για τις υπόλοιπες λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο χαρακτηρισμός ενός λιμένα ως "Μαρίνας" γινόταν με τριμερή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε., Εμπορικής Ναυτιλίας και Τουρισμού, οπότε οι λιμένες αυτοί είχαν το δικαίωμα να διαθέτουν τιμολόγιο χρεώσεων υπηρεσιών και να εισπράττουν τέλη ελλιμενισμού. Από τότε

έως σήμερα ο νόμος αυτός έχει τροποποιηθεί πολλές φορές, όπως με τους νόμους 2105/03 και 3220/04, αλλάζοντας το πλαίσιο σε σχέση τόσο με τη χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα όσο και σε σχέση με τη δημιουργία και λειτουργία του.

Με το παρόν νομοθετικό πλαίσιο είναι πολλοί οι εμπλεκόμενοι φορείς στη διαδικασία χωροθέτησης και λειτουργίας μιας μαρίνας, καθιστώντας την όλη διαδικασία εξαιρετικά χρονοβόρα. Ενδεικτικά αναφέρονται 9 από τους φορείς που εμπλέκονται:

1. Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
2. Υπουργείο Τουρισμού
3. Υπουργείο Περιβάλλοντος
4. Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων
5. Υπουργείο Πολιτισμού
6. Λιμενικό Σώμα
7. Κτηματική Υπηρεσία
8. Περιφέρειες
9. Τοπική Αυτοδιοίκηση

Σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, του 2013, και για την καλύτερη οργάνωσή του, ο θαλάσσιος χώρος της επικράτειας, έχει χωριστεί σε Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής (Z.N.A.) βάσει γεωγραφικών χαρακτηριστικών, μετεωρολογικών συνθηκών και προτιμώμενων ιστιοπλοϊκών διαδρομών.

Οι Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής όπως φαίνονται και στο Σχήμα 2.4 είναι οι εξής:

- 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: Κορινθιακός (υποσύστημα της Z.N.A. 9)



Σχήμα 2.4: Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής

Η έννοια του "Φορέα Διαχείρισης" ενός Τ.Λ. τέθηκε για πρώτη φορά με την εφαρμογή του Ν. 2160/93. Πρόκειται για το πρόσωπο, φυσικό ή νομικό, που αναλαμβάνει, με σύμβαση με το Δημόσιο, την κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση ενός Τ.Λ.

Μέχρι σήμερα, οι υφιστάμενες Μαρίνες του ΕΟΤ (Φλοίσβος, Άλιμος, Ζέα και Βουλιαγμένη Αττικής, Αρέτσου Θεσσαλονίκης και, μέχρι πρότινος, Γουβιά Κέρκυρας) απλώς διευθύνονται (και δεν υφίσταται η έννοια της διαχείρισης) από ένα πρόσωπο, μόνιμο υπάλληλο του ΕΟΤ, που ορίζεται ως Διευθυντής. Και οι υπόλοιποι υπάλληλοι των Μαρίνων αυτών είναι μόνιμοι ή έκτακτοι υπάλληλοι του ΕΟΤ.

Αλλά και στους υπόλοιπους υφιστάμενους λιμένες αναψυχής η κατάσταση αναφορικά με τη διαχείριση είναι η ίδια. Ο κύριος του έργου ή ο ιδιοκτήτης ορίζει ένα άτομο ως Διευθυντή, που συνήθως, όχι όμως πάντοτε, ασχολείται αποκλειστικά με το λιμένα αναψυχής.

Τέλος, κάποια Λιμενικά Ταμεία διαχειρίζονται ορισμένους Τ.Λ., καθώς αυτοί είναι κατασκευασμένοι μέσα στη Ζώνη Λιμένα, η χρήση και διαχείριση των οποίων ανήκει, βάσει του Α.Ν.2344/40, στις αρμοδιότητες των Λιμενικών Ταμείων. Αυτοί είναι και οι τουριστικοί λιμένες με τους οποίους μελετάμε στην παρούσα διπλωματική εργασία.

2.4 Κύριοι Λιμένες της Ελλάδος

Σύμφωνα με τον Ν. 3450/2006(άρθρο 21 (ΦΕΚ Α' 64/2006) Αναβάθμιση και αναδιάρθρωση της ναυτικής εκπαίδευσης και άλλες διατάξεις) και την αριθ. 8315.2/02/07/02-02-2007 Απόφαση κ. Υ.Ε.Ν. (ΦΕΚ Β' 202/2007), οι λιμένες της χώρας κατατάσσονται σε 4 κατηγορίες, ήτοι σε λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος (σύνολο 17) , σε λιμένες εθνικής σημασίας (σύνολο 16), σε λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος (σύνολο 26) και σε λιμένες τοπικής σημασίας. Στην παρούσα διπλωματική θα μελετήσουμε τους κύριους λιμένες τις χώρας, θεωρώντας έτσι τους λιμένες των τριών πρώτων κατηγοριών. Οι λιμένες αυτοί, ο δήμος και ο νομός στον οποίο ανήκουν καθώς και ο Φορέας Διαχείρισης, ο οποίος είναι είτε Οργανισμός Λιμένος, είτε Λιμενικό Ταμείο είτε η αντίστοιχη του λιμένα δημοτική αρχή, παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες.

Λιμένες	Δημος	Νομος	Φορέας Διαχειρισης
Διεθνους Ενδιαφεροντος			
Πειραιως	Πειραιως	Αττικής	Ο.Λ. Πειραιώς Α.Ε. (ΟΛΠ)
Θεσσαλονίκης	Θεσσαλονίκης	Θεσσαλονίκης	Ο.Λ. Θεσσαλονίκης Α.Ε. (ΟΛΘ)
Αλεξανδρούπολης	Αλεξανδρούπολης	Εβρου	Ο.Λ. Αλεξανδρούπολης Α.Ε. (ΟΛΑ)
Βόλου	Βόλου	Μαγνησίας	Ο.Λ. Βόλου Α.Ε. (ΟΛΒ)
Ελευσίνας	Ελευσίνας	Αττικής	Ο.Λ. Ελευσίνας Α.Ε. (ΟΛΕ)
Ηγουμενίτσας	Ηγουμενίτσας	Θεσπρωτίας	Ο.Λ. Ηγουμενίτσας Α.Ε. (ΟΛΗΓ)
Ηρακλείου	Ηρακλείου	Ηρακλείου	Ο.Λ. Ηρακλείου (ΟΛΗ)
Καβάλας	Καβάλας	Καβάλας	Ο.Λ. Καβάλας Α.Ε. (ΟΛΚ)
Κέρκυρας	Κέρκυρας	Κέρκυρας	Ο.Λ. Κέρκυρας Α.Ε. (ΟΛΚΕ)
Λαυρίου	Λαυρεωτικής	Αττικής	Ο.Λ. Λαυρίου Α.Ε. (ΟΛΛ)
Πατρών	Πατρων	Αχαΐας	Ο.Λ. Πατρών Α.Ε. (ΟΛΠΑ)
Ραφήνας	Ραφήνας Πικερμίου	Αττικής	Ο.Λ. Ραφήνας Α.Ε. (ΟΛΡ)
Μυκόνου	Μυκόνου	Κυκλάδων	Δ. Λ. Τ. Μυκόνου
Μυτιλήνης	Μυτιλήνης	Λέσβου	Λ.Τ. Λέσβου
Ροδου	Ροδου	Δωδεκανήσου	Δ.Λ.Τ.Νοτιας Δωδεκανήσου
Σούδας	Χανίων	Χανίων	Λ.Τ. Νομου Χανίων
Χανίων	Χανίων	Χανίων	Δ.Λ.Τ. Χανίων

Εθνικης Σημασιας			
Αργοστολίου	Κεφαλληνίας	Κεφαλληνίας	Δ.Λ.Τ. Κεφαλληνίας
Ζακύνθου	Ζακύνθου	Ζακύνθου	Λ.Τ. Ζακύνθου
Θήρας	Θήρας	Κυκλάδων	Δ.Λ.Τ. Θήρας
Καλαμάτας	Καλαμάτας	Μεσσηνίας	Δ.Λ.Τ. Καλαμάτας
Κατακόλου	Πύργου	Ηλείας	Δ.Λ.Τ. Πύργου
Κορίνθου	Κορίνθου	Κορινθίας	Δ.Λ.Τ. Κορινθίας
Κυλλήνης	Ανδραβίδας - Κυλλήνης	Ηλείας	Δ.Λ.Τ. Κυλλήνης
Κω	Κω	Δωδεκανήσου	Δ.Λ.Τ. Κω
Λαγος	Ξάνθης	Ξάνθης	Δ.Λ.Τ. Αβδήρων
Πάρου	Πάρου	Κυκλάδων	Δ.Λ.Τ. Πάρου Αντιπάρου
Πρέβεζας	Πρέβεζας	Πρέβεζας	Δ.Λ.Τ. Πρέβεζας-Παργας
Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	Δ.Λ.Τ. Ρεθύμνου
Βαθέως Σαμου	Βαθέως	Σαμου	Δ.Λ.Τ. Σάμου
Σύρου	Σύρου	Κυκλάδων	Δ.Λ.Τ. Σύρου
Χαλκίδος	Χαλκίδος	Εύβοιας	Ο.Λ. Νομου Εύβοιας
Χίου	Χίου	Χίου	Δ.Λ.Τ. Χίου

Μειζονος Ενδιαφέροντος			
Αγίου Κηρυκου Ικαρίας	Ικαρίας	Σάμου	Δ.Λ.Τ. Ικαρίας
Αγίου Κωνσταντίνου (Νομου Φθιώτιδας)	Μώλου	Φθιώτιδας	Δ.Λ.Τ. Φθιώτιδας
Αγίου Νικολάου Λασιθίου	Αγίου Νικολάου	Λασιθίου	Δ. Λ. Τ. Αγίου Νικολάου
Αίγινας	Αίγινας		Αίγινας
Αιγίου	Αιγιαλείας		Αιγιαλείας
Γυθείου	Ανατολικής Μάνης	Λακωνίας	Λ.Τ. Λακωνίας
Θάσου	Θάσου	Καβάλας	Θάσου
Ιτέας	Δελφών	Φωκίδας	Φωκίδας
Κύμης	Κύμης	Εύβοιας	Ο.Λ. Νομου Εύβοιας
Λευκάδος	Λευκάδος	Λευκάδος	Λευκάδος
Μεσολογγίου	Μεσολογγίου	Αιτωλοακαρνανίας	ΙΕΡΑΣ ΠΟΛΕΩΣ ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙΟΥ
Μυρίνας Λήμνου	Λήμνου	Λέσβου	Λήμνου
Νάξου	Νάξου	Κυκλάδων	Νάξου
Ναυπλίου	Ναυπλίου	Αργολίδας	Ναυπλίου
Ν.Μουδανίων	Χαλκιδικής	Χαλκιδικής	Λ.Τ. Χαλκιδικής
Πάτμου	Πάτμου	Δωδεκανήσου	Πάτμου
Σαμοθράκης	Σαμοθράκης	Εβρου	Ο.Λ. Αλεξανδρούπολης Α.Ε. (ΟΛΑ)
Πόρου Κεφαλληνίας	Κεφαλληνίας	Κεφαλληνίας	Δ.Λ.Τ. Κεφαλληνίας
Σκιάθου	Σκιάθου	Μαγνησίας	Σκιάθου
Σκοπελου	Σκοπελου	Θεσσαλιας	Σκοπελου
Σητείας	Σητείας	Λασιθίου	Δ. Λ. Τ. Αγίου Νικολάου
Σπετσών	Σπετσών		Σπετσών
Στυλίδας	Στυλίδας	Φθιώτιδας	Δ.Λ.Τ. Φθιώτιδας
Τήνου	Τήνου		Τήνου-Άνδρου
Υδρας	Υδρας	Αττικής	Δ.Λ.Τ. Υδρας
Σκυρου	Σκυρου		Λ.Τ Σκυρου

2.5 Αναπτυξιακό Πλαίσιο Τουριστικών Λιμένων

Σύμφωνα με το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό (ΦΕΚ 3155/2013) και την καθοριζόμενη από αυτό κατηγοριοποίηση του εθνικού χώρου, το νησί της Κρήτης εντάσσεται μαζί με την Εύβοια στην ηπειρωτική χώρα.

Σύμφωνα με το άρθρο 6 Ο θαλάσσιος τουρισμός, αφορά τουριστική δραστηριότητα αιχμής, με μακροχρόνια δραστηριότητα στην Ελλάδα. Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει σταθερή τάση ανάπτυξης, τόσο όσον αφορά στον τουρισμό κρουαζιέρας, όσο και στον τουρισμό με σκάφη αναψυχής. Η ανοδική πορεία του θαλασσιού τουρισμού πρέπει να υποστηριχθεί από πολιτική χωρικής οργάνωσης για τη σταθερή βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του.

Συγκεκριμένα για τον τουρισμό με σκάφη αναψυχής παρουσιάζονται οι ακόλουθες στρατηγικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης:

- Πύκνωση του δικτύου τουριστικών λιμένων (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια) λαμβάνοντας υπόψη τις θέσεις των ήδη χωροθετημένων τουριστικών λιμένων και την οργάνωση του θαλάσσιου χώρου σε Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής βάσει γεωγραφικών χαρακτηριστικών, μετεωρολογικών συνθηκών, προτιμώμενων ιστιοπλοϊκών διαδρομών κ.λ.π.
- Την εξασφάλιση συνθηκών ικανοποιητικής εξυπηρέτησης και ανεφοδιασμού των τουριστικών σκαφών μέσω ορθολογικής διασποράς τουριστικών λιμενικών υποδομών με στόχο τη διαμόρφωση δικτύου σε ενδεικτικές αποστάσεις 30 ν.μ. μεταξύ μαρίνων και 15 ν.μ. μεταξύ μαρίνων και καταφυγίων ή αγκυροβολίων
- Τη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού, όπως διαμορφώνεται στο χρόνο.
- τα γεωμορφολογικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, τα ανεμολογικά και κυματικά στοιχεία, τις χρήσεις γης
- Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια), με κύριες κατευθύνσεις: α) Ολοκληρωμένες και επαρκείς υπηρεσίες στους ελλιμενιζόμενους (καύσιμα, νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, χώροι υγιεινής, συλλογή και διαχείριση απόβλητων, τεχνική υποστήριξη, κ.λπ.). β) Σχεδιασμός, ανάπτυξη και λειτουργία, με βάση τα χαρακτηριστικά των κύριων ομάδων στόχου (τύποι σκαφών και μέγεθος, διακύμανση της εποχικότητας και διαφοροποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των επισκεπτών ανά εποχή, μακροχρόνιος ελλιμενισμός, κ.λπ.). γ) Εφαρμογή διαδικτυακής ενημέρωσης, πληροφόρησης, κράτησης, παροχή υπηρεσιών διαδικτύου στις λιμενικές υποδομές, εφαρμογή ηλεκτρονικών έξυπνων συναλλαγών (διακίνηση εγγράφων, καταβολή τελών και άλλες χρήσεις) δ) Εφαρμογή εξοπλισμού και μεθόδου διαχείρισης φιλικών προς το περιβάλλον.
- Ενσωμάτωση – ένταξη των λιμένων στον ευρύτερο σχεδιασμό για την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου και της γειτονικής ενδοχώρας, με στόχο την ανάπτυξη συναφών – συγγενών δράσεων σε θεματικές ενότητες.
- Αξιοποίηση τουριστικών λιμένων που έχουν παραμείνει ημιτελείς και ολοκλήρωση των απαιτούμενων υποδομών για άμεση ένταξή τους στο υφιστάμενο δίκτυο
- Ενθάρρυνση δημιουργίας τουριστικών λιμένων με διάνοιξη εσωτερικών λιμενολεκανών ή/και διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων

- Αναβάθμιση αργούντων και σχολαζόντων κρηπιδωμάτων με προσθήκη των απαιτούμενων υποδομών και ένταξή τους στο δίκτυο τουριστικών λιμένων.
- Συνδυασμός της λειτουργίας επιλεγμένων τουριστικών λιμένων με κατά περίπτωση συναφείς χρήσεις, όπως ενδεικτικός ναυταθλητισμός, υδατοδρόμια, σταθμοί θαλάσσιων «ταξί», ημερόπλοια κ.λπ.
- Ανάπτυξη «περιβαλλοντικών υποδομών» (ενέργεια, διαχείριση απορριμμάτων κ.λπ.).
- Ανάπτυξη και λειτουργία ενιαίου συστήματος ηλεκτρονικής ενημέρωσης για διαθεσιμότητα θέσης, κόστος κ.λπ. σε όλες τις κατηγορίες τουριστικών λιμένων.

3. Μεθοδολογία

3.1 Δημιουργία Ερωτηματολογίου

Το ερωτηματολόγιο αποτελεί ένα τυποποιημένο σχέδιο για τη συλλογή και την καταγραφή εξειδικευμένης και συναφούς με ένα θέμα πληροφόρησης με σχετική ακρίβεια και πληρότητα. Με άλλα λόγια καθοδηγεί τη διαδικασία συλλογής των πληροφοριών και προωθεί την καταγραφή τους με συστηματικό τρόπο (D. Luck and R. Rubin, 1987). Το ερωτηματολόγιο αποτελεί το μέσο επικοινωνίας μεταξύ του ερευνητή και των ερωτώμενων, με άμεσο ή έμμεσο τρόπο, ανάλογα με τη μέθοδο συλλογής στοιχείων. Η κατάρτισή του, λόγω των παραπάνω ιδιοτήτων που έχει, αποτελεί την πλέον κρίσιμη και λεπτή εργασία, καθοριστικής σημασίας για την επιτυχία μιας στατιστικής έρευνας. Λέγεται χαρακτηριστικά ότι καμία στατιστική έρευνα δεν μπορεί να είναι καλύτερη από το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε σε αυτή (Sir C. Moser and G Kalton, 1977).

Γίνεται επομένως ξεκάθαρη η σημασία του ερωτηματολογίου για το βέλτιστο αποτέλεσμα που θα δώσει τα αποτελέσματα αυτά που αντικατοπτρίζουν στον καλύτερο δυνατό βαθμό το υπό διερεύνηση θέμα. Για την κατάρτιση του κατάλληλου ερωτηματολογίου θα πρέπει πρώτα να έχουν αποσαφηνιστεί: α) ο στόχος της έρευνας, β) η μέθοδος συλλογής των δεδομένων και γ) τα χαρακτηριστικά των ερωτώμενων.

Ως προς το πρώτο ο στόχος είναι αυτός ακριβώς που περιγράφει με ακρίβεια στο κεφάλαιο 1.1, δηλαδή η δημιουργία μιας βάσης δεδομένων η οποία θα περιέχει τα στοιχεία όλων των κύριων λιμένων, και ιδιαίτερα των λιμένων διεθνούς και μείζονος ενδιαφέροντος καθώς και εθνικής σημασίας της Ελλάδος. Στοιχεία που αφορούν τις παροχές των λιμένων προς τους χρήστες ιδιοκτήτες σκαφών αλλά και προς τους πολίτες που την επισκέπτονται για πολιτιστικούς λόγους. Επίσης στοιχεία σχετικά με την κατάσταση του λιμένα. Η μέθοδος συλλογής στοιχείων που ακολουθήθηκε ήταν η αποστολή και λήψη των ερωτηματολογίων μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου καθώς και η τηλεφωνική και προσωπική επικοινωνία στα γραφεία των διοικήσεων των λιμένων με εκπροσώπους τους. Τέλος τα χαρακτηριστικά των ερωτώμενων είναι κοινά για όλους καθώς η συμπλήρωση και αποστολή των ερωτηματολογίων έγινε από εργαζομένους σε αυτούς, έπειτα από απαραίτητη συνεννόηση με τους διευθυντές αυτών.

Τα χαρακτηριστικά για ένα πετυχημένο ερωτηματολόγιο το οποίο θα οδηγεί σε σωστά συμπεράσματα και θα αντικατοπτρίζει την εικόνα του υπό διερεύνηση θέματος είναι τα εξής:

- Πληρότητα
- Σαφήνεια
- Συνοχή
- Κατάλληλη δομή
- Να περιλαμβάνει ερωτήματα ελέγχου
- Να είναι κατά το δυνατόν σύντομο

Η πληρότητα αναφέρεται στην ανάγκη κάλυψης όλων των πτυχών του ερευνώμενου χαρακτηριστικού ενώ η σαφήνεια αναφέρεται τόσο στον συντάκτη του ερωτηματολογίου, όσο και στο άτομο το οποίο δίνει τις απαντήσεις. Η συνοχή αναφέρεται στην ανάγκη οργανικής σύνδεσης των επιμέρους ερωτημάτων μεταξύ τους, συνεπώς τα συγγενή ερωτήματα παρουσιάζονται ομαδοποιημένα (Κ. Ρόντος και Ε. Παπάνης, 2006).

Το «ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ Ή ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΧΩΡΟΥ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ», έχει ομαδοποιηθεί σε 9 μέρη τα οποία περιέχουν ερωτήσεις σχετικές με διάφορους τομείς των λιμένων. Οι κατηγορίες στις οποίες χωρίστηκε το ερωτηματολόγιο είναι οι εξής:

1. Χωροθέτηση

Στην κατηγορία αυτή απαντήθηκαν 2 ερωτήματα σχετικά με το αν διατίθεται χώρος για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής εντός λιμένα και με το κατά πόσο υπάρχει σχετικό masterplan.

2. Υφιστάμενη Χωρητικότητα Σκαφών Αναψυχής

Στην κατηγορία αυτή οι Λιμένες απάντησαν σε 4 ερωτήματα σχετικά με τις συνολικές θέσεις πρόσδεσης, τη δυνατότητα επέκτασης στον θαλάσσιο ή χερσαίο χώρο καθώς και με την ύπαρξη πάρκινγκ σκαφών (dry storage).

3. Προσέγγιση σκάφους αναψυχής στον λιμένα

Οι λιμένες απάντησαν σε 2 ερωτήσεις: αν υπάρχουν προβλήματα κατά την προσέγγιση του σκάφους στο λιμένα και τι είδους, καθώς και αν είναι χαρτογραφημένη η περιοχή εντός λιμένα.

4. Προστασία από τους Κυματισμούς

Οι Λιμένες έδωσαν απάντηση σε 2 ερωτήσεις σχετικές με τα προβλήματα μέσα στη λιμενολεκάνη τους λόγω κυματισμών. Ειδικότερα απάντησαν αν είναι επαρκώς προστατευμένες οι λιμενολεκάνες από εξωτερικούς κυματισμούς ή δημιουργούνται προβλήματα από την υπερπήδηση των μύλων, αν υπάρχει κυματική διαταραχή στο εσωτερικό της λιμενολεκάνης από ανακλάσεις ή από την είσοδο κυματισμών μέσω των ανοιγμάτων νερού καθώς και αν απαιτούνται επιπλέον λιμενικά έργα για την προστασία των σκαφών.

5. Λιμενολεκάνη

Στην κατηγορία αυτή οι Μαρίνες απάντησαν σχετικά με την κατάσταση των κρηπιδωμάτων και της λιμενολεκάνης τους. Πιο συγκεκριμένα απάντησαν αν υπάρχουν εμπόδια εντός της λιμενολεκάνης και αν είναι επισημασμένα, όπως επίσης και αν υπάρχει ανάγκη βυθοκορήσεων λόγω προσαμμώσεως.

6. Θέσεις Πρόσδεσης και Εξυπηρέτησης Σκαφών

Στην συγκεκριμένη κατηγορία τα ερωτήματα που τέθηκαν ήταν σχετικά με τις προδιαγραφές και την κατάσταση των θέσεων πρόσδεσης, καθώς και τις ανάγκες που αυτές μπορούν να εξυπηρετήσουν. Πιο συγκεκριμένα οι Λιμένες απάντησαν σχετικά με την επάρκεια βάθους του πυθμένα και τη στάθμη των κρηπιδωμάτων στις θέσεις πρόσδεσης που διαθέτουν. Επίσης ρωτήθηκαν αν έχουν πλωτούς προβλήτες και αν αυτοί μπορούν να μετακινηθούν αλλά και αν έχουν επάρκεια προσκρουστήρων, δεσμών και ρεμέντζων. Τέλος ρωτήθηκε πως θα έκριναν την ασφάλεια των σκαφών σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες αλλά και αν υπάρχουν βλάβες στα δάπεδα και τον προφυλακτήριο τοίχο των μολών.

7. Υπηρεσίες και Παροχές Λιμένα

Οι Λιμένες σε αυτή την κατηγορία απάντησαν ερωτήσεις που αφορούν τις εγκαταστάσεις που φιλοξενούν στους χώρους τους και απευθύνονται σε ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής αλλά και απλούς επισκέπτες. Συγκεκριμένα απάντησαν αν διαθέτουν φωτισμό στη χερσαία ζώνη, χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων, αν εξυπηρετούν Α.Μ.Ε.Α. αλλά και αν διαθέτουν σύστημα κρατήσεων και ελέγχου πρόσβασης. Επίσης ρωτήθηκαν αν υπάρχουν στους χώρους τους ντουζ, wc, αν τα σκάφη εξυπηρετούνται κατά την προσέγγιση, αν υπάρχει ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, δίκτυο παροχής νερού και ρεύματος, σταθμός καυσίμων, ραμπα, χώρος ανέλκυσης σκαφών και γερανός για τις ανάγκες των σκαφών και αν παρέχονται υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν.

8. Ασφάλεια Λιμένα (safety – security)

Εδώ απαντήθηκαν ερωτήσεις που αφορούν την περιφράξη του χώρου ελλιμενισμού, την ύπαρξη ως τώρα ναυτικών ατυχημάτων, τις πιστοποιήσεις του λιμένα, την ύπαρξη μέσων πυρασφάλειας, μέσων και σχεδίων καταπολέμησης της ρύπανσης, εξοπλισμού παρακολούθησης ποιότητας νερού, εγκατάστασης υποδοχής καταλοίπων σκαφών, αποχετευτικού δικτύου καθώς και υπηρεσίες αποκομιδής λυμάτων και σεντινών.

9. Προτάσεις για την Αναβάθμιση του Λιμένα

Στην τελευταία αυτή κατηγορία οι Λιμένες έδωσαν οι ίδιοι τις προτάσεις τους για την βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρουν και την επέκτασή τους. Πιο συγκεκριμένα παρέθεσαν προτάσεις και σχέδια για βελτίωση των έργων υποδομής στη χερσαία και στη θαλάσσια ζώνη τους αλλά και για την βελτίωση του εξοπλισμού τους και των υπηρεσιών που προσφέρουν στους χρήστες.

Αναλυτικά το «ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ Ή ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΧΩΡΟΥ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ» βρίσκεται στο παράρτημα της παρούσας διπλωματικής εργασίας, όπως ακριβώς εστάλη στις διοικήσεις των λιμένων.

3.2 Συλλογή και Επεξεργασία Στοιχείων

Μετά τη δημιουργία των ερωτηματολογίων ακολούθησε η αποστολή τους στους 59 κύριους λιμένες της χώρας με βάση το χαρακτηρισμό τους ως Διεθνούς ενδιαφέροντος, Εθνικής σημασίας και Μείζονος ενδιαφέροντος. Η αποστολή στις περισσότερες περιπτώσεις έγινε μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή/και φαξ σε συνδυασμό με τηλεφωνική επικοινωνία για διάφορες διευκρινίσεις σχετικές με το πνεύμα και την ουσία του ερωτηματολογίου. Σε πολλές περιπτώσεις υπήρξε και προσωπική επαφή με εκπροσώπους των Λιμένων για την συμπλήρωση των ερωτηματολογίων, με την μέθοδο των συνεντεύξεων. Οι μέθοδοι αυτές, αναφέρονται στην παγκόσμια βιβλιογραφία ως ποιοτικά ερευνητικά εργαλεία. Οι ερωτώμενοι απαντούν σε συγκεκριμένες ερωτήσεις αναφορικά με το υπό εξέταση αντικείμενο, με στόχο να συλλεχθούν οι απαραίτητες για την έρευνα πληροφορίες. Συνεπώς, εφόσον είναι επαρκώς στοχευμένες, έχουν μεγάλη αξία για την έρευνα. Με τους τρόπους αυτούς ο ερευνητής μπορεί να ελαχιστοποιήσει την απόσταση και το χρόνο μιας έρευνας (C. Boyce and P. Neale, 2006).

Παράλληλα με τη συλλογή στοιχείων από τα ερωτηματολόγια, συλλέχθηκαν στοιχεία και μέσω του Υπουργείου Τουρισμού, καθώς και από βιβλιογραφία. Πιο συγκεκριμένα το Υπουργείο Τουρισμού και συγκεκριμένα τη Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων, παρείχε στοιχεία σχετικά με το σύνολο των κύριων λιμένων της Ελλάδος αλλά επίσης και στοιχεία επικοινωνίας για τους Λιμένες αυτούς. Επιπλέον πολλά στοιχεία και πληροφορίες σχετικές με τους Λιμένες, τόσο σε εθνικό, όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, συγκεντρώθηκαν και από διεθνή βιβλιογραφία αλλά και από Ελληνικά άρθρα και δημοσιεύσεις. Τέλος, ιδιαίτερα σε ότι αφορά το νομικό πλαίσιο για την χωροθέτηση, τη δημιουργία και τη λειτουργία των τουριστικών λιμένων, καθώς και διατάξεις σχετικές με τον Θαλάσσιο Τουρισμό και τα Σκάφη Αναψυχής, συλλέχθηκαν έπειτα από έρευνα στους αντίστοιχους νόμους, τόσο σε ισχύ, όσο και παλαιότερους, αλλά και στα αντίστοιχα Φ.Ε.Κ.

Έπειτα από την συλλογή των στοιχείων ακολούθησε η επεξεργασία τους σε δυο στάδια. Το πρώτο στάδιο αφορούσε τα δεδομένα για τα οποία υπήρχαν στοιχεία από όλο τον πληθυσμό, τόσο για τους Λιμένες συνολικά, όσο και αποκλειστικά για εκείνους που έχουν τη δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής. Με βάση αυτά τα στοιχεία εξήχθησαν στοιχεία σχετικά με την συνολική χωρητικότητα των Λιμένων της Ελλάδος με δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, καθώς και την διασπορά τους στην Ελληνική επικράτεια. Στο δεύτερο στάδιο αξιοποιήθηκαν τα στοιχεία από το δείγμα, δηλαδή από τους Λιμένες οι οποίοι απέστειλαν στοιχεία συμπληρώνοντας το «ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ Ή ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΧΩΡΟΥ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΕΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ», τα οποία είναι κυρίως ποιοτικά στοιχεία. Τα στοιχεία αυτά επεξεργάστηκαν σύμφωνα με τις μεθόδους της Στατιστικής, όπου η Στατιστική ως ιδιαίτερος κλάδος των μαθηματικών στην ουσία προσφέρει δύο σπουδαίες δυνατότητες αφενός την περιγραφή αριθμητικών συνόλων δεδομένων έρευνας και στη συνέχεια την ανάλυση αυτών. Συνέπεια αυτών των δυνατοτήτων είναι και η βασική διάκρισή της σε περιγραφική στατιστική και σε αναλυτική στατιστική. Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε είναι αυτή της Περιγραφικής Στατιστικής, όπου τα διάφορα στατιστικά στοιχεία, έπειτα από την συλλογή τους και την ταξινόμησή τους σε ομάδες, παρουσιάζονται υπό μορφή ανάλυσης σε πίνακες,

διαγράμματα με χαρακτηριστικές τιμές και ιδιότητες με απλό και εύληπτο τρόπο (N. Αβούρης κ.α., 2008).

Το λογισμικό (software) για την επεξεργασία, την εξαγωγή πληροφοριών και την παρουσίασή τους, είναι το πρόγραμμα 'Microsoft Office Excel 2016' και τα στοιχεία παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο 5.2 με την μορφή γραφημάτων.

3.3 Δημιουργία Βάσης Δεδομένων

Τα στοιχεία που συλλέχθηκαν τόσο από τα ερωτηματολόγια, αλλά και από άλλες πηγές, όπως το Υπουργείο Τουρισμού και η Ένωση Λιμένων Ελλάδος, επεξεργάστηκαν και με ακόμα έναν τρόπο. Με τη χρήση του προγράμματος «Microsoft Office Access 2016» με σκοπό τη δημιουργία της βάσης δεδομένων, όπου έχουν καταγραφεί όλες οι πληροφορίες για τους τουριστικούς λιμένες της Ελλάδος συνοπτικά και με τρόπο τέτοιο ώστε να μπορούν να ενημερώνονται μελλοντικά για όποιες αλλαγές ή προσθήκες.

Με τον όρο Βάση Δεδομένων εννοείται μια συλλογή από συστηματικά μορφοποιημένα σχετιζόμενα δεδομένα στα οποία είναι δυνατή η ανάκτηση δεδομένων μέσω αναζήτησης κατ' απαίτηση (www.usg.edu). Ο Αμερικανός επιστήμονας Τζιμ Γκρέϊ έχει γράψει για τις βάσεις δεδομένων: «Όταν οι άνθρωποι χρησιμοποιούν τις λέξεις 'Βάση Δεδομένων', διατυπώνουν στην ουσία ότι τα δεδομένα πρέπει να αυτοπροσδιορίζονται και να έχουν μια σχηματική δομή. Αυτό ακριβώς περιγράφουν οι λέξεις Βάση Δεδομένων» (J. Gray, 2007).

Ειδικότερα, στην επιστήμη της πληροφορικής και στην καθημερινή χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών, ο όρος 'Βάση Δεδομένων' αναφέρεται σε οργανωμένες, διακριτές συλλογές σχετιζόμενων δεδομένων ηλεκτρονικά και ψηφιακά αποθηκευμένων, στο λογισμικό που χειρίζεται τέτοιες συλλογές και στο γνωστικό πεδίο που το μελετά. Πέρα από την εγγενή της ικανότητα να αποθηκεύει δεδομένα, η βάση δεδομένων παρέχει μέσω του σχεδιασμού και του τρόπου ιεράρχησης των δεδομένων, τα αποκαλούμενα συστήματα διαχείρισης περιεχομένου, δηλαδή τη δυνατότητα γρήγορης άντλησης και ανανέωσης των δεδομένων από τον χρήστη.

Τέλος η Βάση Δεδομένων, μέσω του προγράμματος «Microsoft Office Access 2016», πέρα από την δυνατότητα επεξεργασίας με σκοπό την ενημέρωση ή την διεύρυνση του περιεχομένου της, έχει και την δυνατότητα της παρουσίασης αλλά και της δημιουργίας ερωτημάτων. Πιο συγκεκριμένα υπάρχει η επιλογή δημιουργίας έκθεσης με ένα ή περισσότερα στοιχεία της Βάσης Δεδομένων και η παρουσίασή τους με συνοπτικό τρόπο ώστε ανά πάσα στιγμή να δίνεται η εικόνα όσον αφορά τα στοιχεία αυτά. Επίσης με την δημιουργία ερωτημάτων επιτυγχάνεται η παρουσίαση των εγγραφών, στην προκειμένη περίπτωση των Λιμένων, όπου έχουν κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, παραδείγματος χάρι η χρήση ενός ερωτήματος μπορεί να παρουσιάσει ποιοι Λιμένες έχουν περισσότερες από 50 θέσεις αλλά και οποιαδήποτε άλλη πληροφορία.

4. Λιμένες με δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής

Από τους 21 Λιμένες από τους οποίους καταφέραμε να συλλέξουμε στοιχεία, οι 18 έχουν θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, ενώ από τους άλλους 3 μόνο ο λιμένας Θεσσαλονίκης δε διαθέτει ακόμη αναπτυξιακό πρόγραμμα (masterplan) τη στιγμή που οι 2 εναπομείναντες διαθέτουν και περιλαμβάνει την ανάπτυξη θέσεων ελλιμενισμού.

4.1 Λιμένες Αττικής

4.1.1 Λιμένας Ελευσίνας

Ο Λιμένας Ελευσίνας είναι από τους παλαιότερους της Ευρώπης καθώς από τις ανασκαφές και τα ευρήματα της αρχαιολογικής σκαπάνης, πιστοποιείται η λειτουργία του από την κλασική Εποχή (500 π.χ.). Βρίσκεται στις βορειοδυτικές ακτές του Σαρωνικού κόλπου, στο νοτιοανατολικό τμήμα της ηπειρωτικής χώρας, σε απόσταση 14 χιλιομέτρων από τον Πειραιά. Διαθέτει 270 θέσεις πρόσδεσης σκαφών αναψυχής και φορέας διαχείρισης του είναι ο Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας. Έχει χαρακτηριστεί από την ελληνική Πολιτεία ως Διεθνούς Ενδιαφέροντος, τόσο για τον στρατηγικό του ρόλο στη χάραξη εθνικής λιμενικής πολιτικής, όσο και για τη πλεονεκτική γεωγραφική του θέση.



Εικόνα 4.1 ΛΙΜΕΝΑΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ(google maps)

4.1.2 Λιμένας Ραφήνας

Ο Λιμένας της Ραφήνας βρίσκεται στην ακτή Ανδρέα Παπανδρέου στη Ραφήνα, και διαθέτει συνολικά 15 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής. Έχει οριστεί ως ένα από τα λιμάνια Διεθνούς ενδιαφέροντος που αναλαμβάνει συμπληρωματικό ρόλο προς το λιμένα του Πειραιά και το ευρύτερο σύστημα Λιμένων της Αττικής.

Το λιμάνι της Ραφήνας εξυπηρετεί τόσο επιβατική και τουριστική κίνηση, πολλαπλές δραστηριότητες, οι οποίες αφορούν την ακτοπλοΐα, την αλιεία, καθώς και την αξιοποίηση εγκαταστάσεων, στεγασμένων ή μη χώρων στην χερσαία ζώνη όσο και μεταφορές με φορτηγά οχήματα, συγκεντρώνοντας σημαντικό μέρος της κίνησης προς τα νησιά των Κυκλάδων καθώς και της αποκλειστικής σύνδεσης με τη νότια Εύβοια.

Φορέας διαχείρισής του είναι ο Οργανισμός Λιμένος Ραφήνας, ο οποίος μάλιστα έχει πιστοποιηθεί κατά ISO 9001 και ΕΛΟΤ 1429.



Εικόνα 4.2 ΛΙΜΕΝΑΣ ΡΑΦΗΝΑΣ(www.rafinaport.gr)

4.2 Λιμένες Βορείου Αιγαίου

4.2.1 Λιμένας Βαθέως Σάμου

Το λιμάνι Βαθέως Σάμου βρίσκεται στο βόρειο μυχό του μεγάλου βορειοανατολικού φυσικού κόλπου, όπου και η πρωτεύουσα της νήσου, Βαθύ, από όπου και η ομώνυμη ονομασία του. Θεωρείται ως ένα από τα ασφαλέστερα φυσικά λιμάνια της ακριτικής νησιωτικής Ελλάδας (ανατολικού Αιγαίου). Το Βαθύ της Σάμου είναι ένα από τα τρία μεγαλύτερα φυσικά λιμάνια της Ελλάδας, μαζί με τον κόλπο του Θερμαϊκού και τον κόλπο της Σούδας. Στο παρελθόν φιλοξένησε ολόκληρο τον Ελληνικό Στόλο στον Α΄ Βαλκανικό Πόλεμο το 1912 κατά την απελευθέρωση του νησιού.

Ο λιμένας Βαθέως Σάμου χαρακτηρίζεται ως Εθνικής Σημασίας, διαθέτει 100 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής και φορέας διαχείρισής του είναι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σάμου.



Εικόνα 4.3 ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΑΘΕΩΣ ΣΑΜΟΥ

4.3 Λιμένες Ηπείρου

4.3.1 Λιμένας Ηγουμενίτσας

Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας παρέχει κατά κύριο λόγο υπηρεσίες διακίνησης επιβατών και οχημάτων και υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων. Το λιμάνι είναι βασικά επιβατικό, με ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο με το Εσωτερικό όσο και με το Εξωτερικό και για το λόγο αυτό χαρακτηρίζεται ως Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος. Ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση της χερσαίας ζώνης του Λιμένα, την συντήρηση και βελτίωση των κτιριακών και τεχνικών εγκαταστάσεών της όπως και την εύρυθμη λειτουργία της. Αν και προς το παρόν δε διαθέτει θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, έχει προβλεφθεί η δημιουργία τους με το masterplan που έχει δημιουργηθεί.



Εικόνα 4.4 Λιμένας Ηγουμενίτσας

4.4 Λιμένες Ιονίων Νήσων

4.4.1 Λιμένας Ζακύνθου

Ο Λιμένας της Ζακύνθου χαρακτηρίζεται ως Εθνικής Σημασίας και έχει φορέα διαχείρισης το Λιμενικό Ταμείο Ζακύνθου. Διαθέτει δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής αν και δεν απαντήθηκε ούτε κατέστη δυνατό να βρούμε πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των θέσεων.



Εικόνα 4.5 Λιμένας Ζακύνθου

4.4.2 Λιμένας Αργοστολίου

Η Κεφαλονιά διαθέτει αρκετά οργανωμένα λιμάνια. Το κυριότερο λιμάνι με υποδομές υποδοχής κρουαζιερόπλοιων είναι το Αργοστόλι. Η πολιτιστική φυσιογνωμία του τόπου σημαδεύτηκε έντονα από τη στρατηγική θέση, στο πέρασμα από την ηπειρωτική Ελλάδα στη Δυτική Μεσόγειο. Η μακρά και ταραγμένη ιστορία άφησε μια πλούσια πολιτιστική κληρονομιά που αφομοιώνει αρμονικά στην αυθεντική ελληνικότητα, δυτικοευρωπαϊκές επιρροές, όπως μαρτυρούν μέχρι σήμερα, τα κειμήλια του Επτανησιακού Πολιτισμού.

Ο λιμένας Αργοστολίου χαρακτηρίζεται ως Εθνικής σημασίας και διαθέτει 130 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής. Φορέας διαχείρισης του είναι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κεφαλληνίας – Ιθάκης.



Εικόνα 5.6 Λιμένας Αργοστολίου

4.5 Λιμένες Κρήτης

4.5.1 Λιμένας Ηρακλείου

Το λιμάνι του Ηρακλείου, συνεχίζει και σήμερα να αποτελεί σημαντικό κέντρο διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων στην λεκάνη της Μεσογείου. Επιβατικά, τουριστικά και εμπορικά σκάφη διακινούνται με πυκνά δρομολόγια καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου. Διαθέτει μήκος προβλήτας 4800μ. , βάθος 9-12,4μ και μπορούν να ελλιμενιστούν στις εγκαταστάσεις του 200 σκάφη αναψυχής. Φορέας διαχείρισής του είναι ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου, ο οποίος ιδρύθηκε το 2001, μετά την μετατροπή του Λιμενικού Ταμείου Ηρακλείου (Λ.Τ.Η.)



Εικόνα 4.7 Λιμένας Ηρακλείου

4.5.2 Λιμένας Ρεθύμνου

Το Λιμάνι Ρεθύμνου, που βρίσκεται στη Βόρεια Κρήτη εντός του ομώνυμου κόλπου (συντεταγμένες: πλάτος φ 35ο 21' 57'' Β και μήκος: λ 24ο 28' 23'' Α), είναι λιμάνι μεικτής χρήσης και φορέας διαχείρισης είναι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ρεθύμνου.

Εντός του λιμένα Ρεθύμνου στο ανατολικό τμήμα διατίθενται:

Συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων και πλωτών προβλητών 800 μέτρα

Ωφέλιμο βάθος από -3,5 έως -4,5 μέτρα

Χερσαίοι χώρους 20.000 τ.μ.

Διαθέτοντας 174 θέσεις σκαφών σε πλωτούς προβλήτες και περιμετρικά των κρηπιδωμάτων για τα μεγαλύτερα σκάφη, μπορεί να ανταποκριθεί σε κάθε ανάγκη σκάφους αναψυχής. Συγκεκριμένα μπορούν να προσδέσουν σκάφη με:

Μήκος Σκαφών από 8 έως 40 μέτρα

Βύθισμα έως -3,5 μέτρα



4.6.1 Λιμένας Πάτμου

Το λιμάνι της Πάτμου είναι κατασκευασμένο το 1976 (κεντρική προβλήτα) και είναι συνολικού μήκους 202 μέτρων. Έχει κατασκευασθεί επίσης ένα κρηπίδωμα 264 μέτρων το οποίο εξοπλίζεται για να υποδέχεται τουριστικά σκάφη μεγάλου μήκους (pillars, information office) και μια εμπορική προβλήτα μήκους 80 μέτρων.

Ο λιμένας χαρακτηρίζεται ως Μείζονος Ενδιαφέροντος και φορέας διαχείρισης του είναι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάτμου. Διαθέτει συνολικά 97 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.



Εικόνα 4.9 Λιμένας Πάτμου

4.6.2 Λιμένας Πάρου

Στην Παροικιά βρίσκεται το κεντρικό λιμάνι του νησιού. Καθημερινά, όλο το χρόνο, εξυπηρετούνται όλοι όσοι ταξιδεύουν, από και προς τον Πειραιά και τη Ραφήνα. Ο φυσικός κόλπος της Παροικιάς είναι μεγάλος και φιλόξενος και παρέχει προστασία από τις αντίξοες καιρικές συνθήκες, καθώς είναι κλειστός προς τον βορρά και αντιμετωπίζει προβλήματα μόνο σε ισχυρούς δυτικούς ανέμους. Στη μαρίνα της Παροικιάς μπορούν να εξυπηρετηθούν μικρά και μεγάλα ταχύπλοα και ιστιοπλοϊκά, θαλαμηγοί, αλιευτικά, λάντζες και φουσκωτά.

Ο λιμένας χαρακτηρίζεται ως Εθνικής σημασίας και φορέας διαχείρισης του είναι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Πάρου-Αντιπάρου. Ο λιμένας διαθέτει 32 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.



Εικόνα 4.10 Λιμένας Πάρου

4.6.3 Λιμένας Κω

Η πρωτεύουσα της Κω βρίσκεται στη νοτιοανατολική πλευρά του νησιού και φιλοξενεί το κεντρικό λιμάνι. Ο λιμένας αποτελείται από 2 προβλήτες με μήκος 310 μέτρα και έχει τη δυνατότητα ελλιμενισμού 47 σκαφών αναψυχής. Το λιμάνι της Κώ, είναι εναρμονισμένο με τον Διεθνή Κώδικα Ασφάλειας ISPS και προσφέρει στους επισκέπτες υπηρεσίες και παροχές, είτε ως λιμάνι προορισμού τους ή ως λιμάνι μετεπιβίβασης σε κάποια κοντινή κρουαζιέρα.

Ο λιμένας χαρακτηρίζεται ως Εθνικής Σημασίας και φορέας διαχείρισής του είναι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κω.



Εικόνα 4.11 Λιμένας Κω

4.7 Λιμένες Πελοποννήσου

4.7.1 Λιμένας Καλαμάτας

Η γεωπολιτική θέση του λιμένα της Καλαμάτας είναι μείζονος σημασίας καθότι αποτελεί το νοτιότερο άκρο της ηπειρωτικής Ελλάδας και της Ε.Ε. και αποτελεί απόληξη των Διευρωπαϊκών χερσαίων οδικών αξόνων και για το λόγο αυτό χαρακτηρίζεται ως λιμένας Εθνικής Σημασίας.

Φορέας διαχείρισης του λιμένα είναι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Καλαμάτας και διαθέτει 120 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.



Εικόνα 4.12 Λιμένας Καλαμάτας

4.7.2 Λιμένας Ναυπλίου

Το λιμάνι του Ναυπλίου είναι τεχνητό και σχηματίζεται μεταξύ δύο μόλων. Ο βόρειος μόλος στην κατεύθυνση στον άξονα Α-Δ έχει μήκος περίπου 1090 m και ο νότιος στην κατεύθυνση στον άξονα ΒΔ-Ν Α έχει μήκος 150 m. Ο βόρειος μόλος έχει κατασκευασθεί από λιθορριπές για την προστασία από προσαμμόσεις και ισχυρούς βορειοδυτικούς ανέμους. Ο νότιος μόλος αποτελείται από λιθορριπές στη δυτική εξωτερική πλευρά του, ενώ στην ανατολική (εσωτερική) διαθέτει κρηπίδωση και έχει διαπλατυνθεί τμήμα αυτού μήκους 80 m και πλάτους 38 m. Ο νότιος μόλος προστατεύει το λιμάνι από τους δυτικούς ανέμους. Μεταξύ των δύο μόλων κατά μήκος της παραλιακής ζώνης έχουν αναπτυχθεί κρηπιδώματα, τα οποία εξυπηρετούν την εμπορική κίνηση του λιμένα, την τουριστική κίνηση και την αλιευτική δραστηριότητα.

Το λιμάνι του Ναυπλίου χαρακτηρίζεται ως Μείζονος Ενδιαφέροντος, φορέας διαχείρισής του είναι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Ναυπλίου και διαθέτει 210 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.



Εικόνα 4.13 Λιμένας Ναυπλίου

4.8 Λιμένες Στερεάς Ελλάδας

4.8.1 Λιμένας Σκύρου

Ο λιμένας της Σκύρου είναι ο μοναδικός του νησιού και βρίσκεται στον οικισμό Λιναριά. Διαθέτει μόλις 11 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής όπου το καταφύγιο τουριστικών σκαφών διαθέτει μόνιμο αγκυροβόλιο για κάθε θέση σκάφους το οποίο συνδέεται με ρεμετζόσχοινο που απολήγει σε αντίστοιχη δέστρα του κρηπιδώματος. Συνεπώς, σκάφη ολικού μήκους κάτω των 25 μ και βυθίσματος ως 3,5-4,00 μέτρα προσεγγίζουν για πρυμνοδέτηση σε σημείο που θα τους υποδειχθεί από το προσωπικό του καταφυγίου χωρίς να αγκυροβολήσουν και αφού πλησιάσουν την προβλήτα, παραλαμβάνουν με τον γάντζο τους από προσωπικό του Λιμένα η από το σκάφος του Λ.Τ Σκύρου το ρεμετζόσχοινο το οποίο προσδένουν σε κατάλληλο μήκος στην πλώρη τους. Φορέας διαχείρισης του Λιμένα είναι το Λιμενικό Ταμείο Σκύρου.



Εικόνα 4.14 Λιμένας Σκύρου

4.8.2 Λιμένας Χαλκίδας

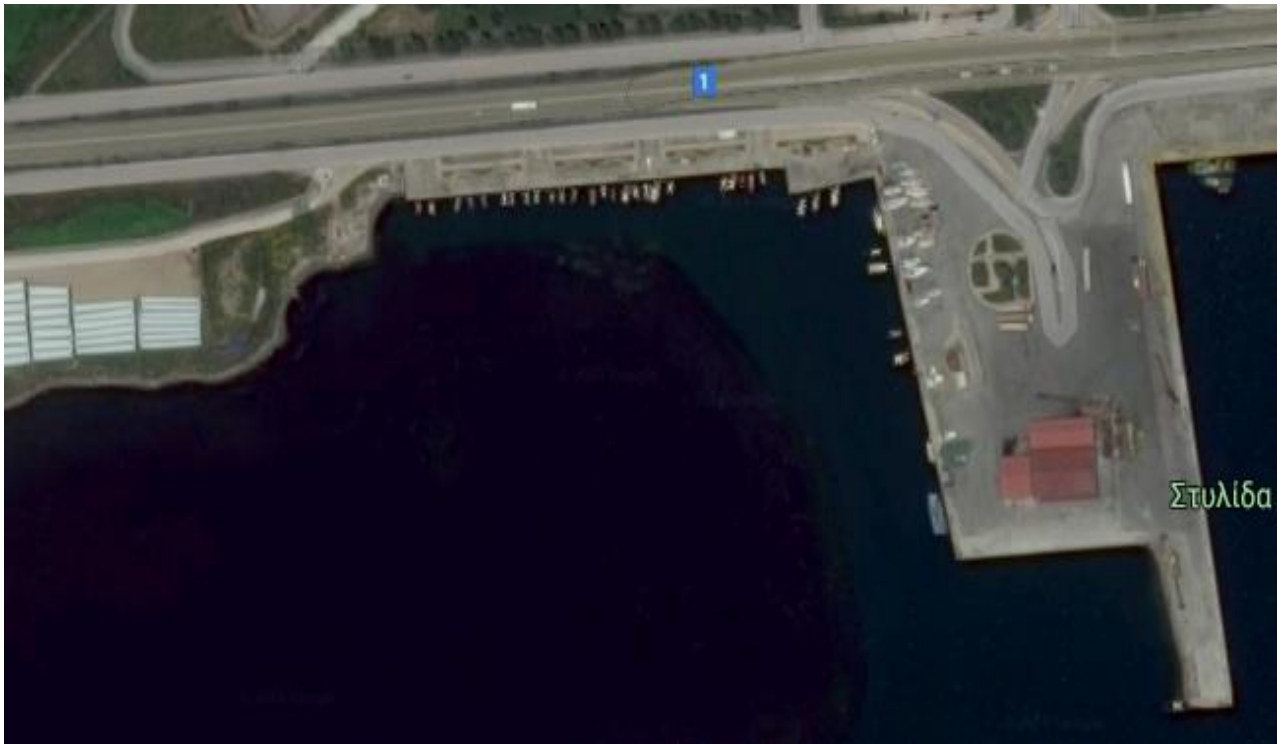
Ο Λιμένας Χαλκίδας χαρακτηρίζεται ως λιμένας Εθνικής Σημασίας, και έχει ως φορέα διαχείρισης τον Οργανισμό Λιμένων Ν. Εύβοιας ο οποίος συστάθηκε με το άρθρο 51 του Ν.4150/2013 «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις.» (ΦΕΚ 102/τ. Α') με τη μετατροπή του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία «Λιμενικό Ταμείο Χαλκίδας» στον ΟΛΝΕ Α.Ε. και συγχώνευση των Λιμενικών Ταμείων Αιδηψού, Αλιβερίου, Ερέτριας, Καρύστου, Κύμης, Λίμνης, Μαρμαρίου, Στύρων και Ωρεών με αυτόν. Στις εγκαταστάσεις του ο λιμένας διαθέτει 93 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.



Εικόνα 4.15 Λιμένας Χαλκίδας

4.8.3 Λιμένας Στυλίδας

Η Στυλίδα είναι παραλιακή κωμόπολη και λιμένας του νομού Φθιώτιδας. Ο λιμένας της στυλίδας είναι το εμπορικό λιμάνι του νομού Φθιώτιδας και επίνειο της πόλης της Λαμίας. Φορέας διαχείρισής του είναι το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Φθιώτιδας και χαρακτηρίζεται ως λιμένας Μείζονος Ενδιαφέροντος. Δε διαθέτει θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής αλλά με βάση το masterplan που έχει κατατεθει προβλέπεται η δημιουργία τους.



Εικόνα 4.16 Λιμένας Στυλίδας

4.8.4 Λιμένας Κύμης

Πρόκειται για έναν λιμένα Μείζονος Ενδιαφέροντος, που όπως και ο Λιμένας της Χαλκίδας έχει ως φορέα διαχείρισης τον Οργανισμό Λιμένος Νότιας Εύβοιας. Το λιμάνι πρωτολειτούργησε για την εξυπηρέτηση των εμπορικών συναλλαγών κυρίως με την νησιωτική χώρα, αλλά και με τα παράλια της «Μικράς Ασίας», Οδυσσό, Μασσαλία κλπ. Στα μέσα του 19ου αιώνα συνδέθηκε με τον Πειραιά και μέσω αυτής της σύνδεσης με Σύρο και Κάρυστο. Από το 1886 μέχρι το 1900 κατασκευάστηκε το λιμάνι στη σημερινή του θέση. Σήμερα στις εγκαταστάσεις του υπάρχει η δυνατότητα ελλιμενισμού 70 σκαφών αναψυχής.



Εικόνα 4.17 Λιμένας Κύμης

4.9 Λιμένες Θεσσαλίας

4.9.1 Λιμένας Βόλου

Ο Λιμένας του Βόλου είναι ένας από τους μεγαλύτερους λιμένες της Ελλάδος και χαρακτηρίζεται ως λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος. Το λιμάνι ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1893. Βρίσκεται μέσα στον ιστό της πόλης του Βόλου. Με την ανάπτυξη της βιομηχανίας και βιοτεχνίας στην περιοχή μας, χρόνο με το χρόνο, μετασχηματίστηκε σε ένα από τα σημαντικότερα μεταφορικά κέντρα της Ελλάδας. Το λιμάνι κατέχει κεντροβαρή θέση στη χώρα μας και αποτελεί την ανατολική πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξυπηρετεί τόσο την επιβατική - τουριστική κίνηση όσο και την εμπορευματική. Διαθέτει προβλήτα 460 μέτρων και βάθος 9 έως 11 μετρα. Φορέας διαχείρισης του λιμένα είναι ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου και μπορεί να εξυπηρετήσει τον ελλιμενισμό 250 σκαφών αναψυχής.



Εικόνα 4.18 Λιμένας Βόλου

4.10 Λιμένες Θράκης

4.10.1 Λιμένας Αλεξανδρούπολης

Ο λιμένας Αλεξανδρούπολης διαθέτει ένα στρατηγικό πλεονέκτημα θέσης, το οποίο ορίζεται τόσο σε επίπεδο Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών, αφού βρίσκεται στο άκρο του Πανευρωπαϊκού Άξονα ΙΧ, όσο και σε εθνικό επίπεδο, αφού συνδέεται με την οδική Εγνατία και με τον σιδηροδρομικό άξονα Θεσσαλονίκης – Τουρκικών συνόρων / Βουλγαρικών συνόρων.

Διαθέτει ένα σημαντικό πλεονέκτημα επάρκειας χερσαίων χώρων. Είναι ήδη ένας από τους μεγαλύτερους σε διαθέσιμη χερσαία έκταση λιμένες της χώρας, ενώ πρόκειται να επεκταθεί περισσότερο με την αξιοποίηση των προϊόντων των εκσκαφών για την εκβάθυνση λιμενολεκάνης και διαύλου. Το χαμηλό κόστος απόκτησης της πρόσθετης χερσαίας επιφάνειας διευκολύνει την ελκυστικότητα του για την εγκατάσταση νέων χρήσεων. Έχει ήδη δρομολογηθεί η σύνδεσή του με την Εγνατία με οδό πρόσβασης και η σύνδεσή του με το σιδηροδρομικό δίκτυο, με πρόβλεψη για σιδηροδρομική σύνδεση και του προβλήτα Ε/Κ.

Ο λιμένας Αλεξανδρούπολης χαρακτηρίζεται ως λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος, φορέας διαχείρισης του είναι ο Οργανισμός Λιμένος Αλεξανδρούπολης και διαθέτει 40 θέσεις πρόσδεσης για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής.



Εικόνα 4.19 Λιμένας Αλεξανδρούπολης

4.10.2 Λιμένας Σαμοθράκης

Το λιμάνι της Καμαριώτισσας βρίσκεται στο Β.Δ. άκρο της Ν. Σαμοθράκης, στον μυχό του ομώνυμου όρμου. Η Καμαριώτισσα απέχει 29 ν.μ. από το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης και συνδέεται με αυτό με Ε/Γ-Ο/Γ πλοία. Ο λιμένας είναι τεχνητός και προστατεύεται από προσήνεμο και υπήνεμο λιμενοβραχίονα, η δε είσοδος που σχηματίζεται έχει άνοιγμα 160 μέτρα περίπου, με βάθη στον άξονά της -6,50μ και είναι στραμμένη προς τα ΝΔ. Όπως και ο Λιμένας της Αλεξανδρούπολης έχει ως φορέα διαχείρισης τον Οργανισμό Λιμένος Αλεξανδρούπολης, χαρακτηρίζεται ως λιμένας Μείζονος Ενδιαφέροντος και διαθέτει 10 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής.



Εικόνα 4.20 Λιμένας Σαμοθράκης

5. ΒΑΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

5.1 Δημιουργία Βάσης Δεδομένων

Ένα σύστημα διαχείρισης βάσης δεδομένων (ΣΔΒΔ) (database management system (DBMS) αποτελείται από ένα σύνολο δεδομένων και προγράμματα πρόσβασης στα δεδομένα αυτά. Το σύνολο των δεδομένων καλείται βάση δεδομένων (database). Στόχος του ΣΔΒΔ είναι η εύκολη και γρήγορη χρήση και ανάκτηση των δεδομένων. Η διαχείριση των δεδομένων περιλαμβάνει:

- τον ορισμό δομών για τη αποθήκευση των δεδομένων
- τον ορισμό μεθόδων για τη διαχείριση των δεδομένων

Ο ορισμός της δομής της βάσης δεδομένων βασίζεται σε ένα μοντέλο δεδομένων το οποίο ορίζει τον τρόπο που περιγράφονται τα δεδομένα, οι σχέσεις τους, η σημασία τους και οι περιορισμοί πάνω στα δεδομένα αυτά. (Peter Pin-Shan Chen, 1976)

Το σχεσιακό μοντέλο (relational model) δεδομένων παριστάνει δεδομένα και τις σχέσεις τους ως ένα σύνολο πινάκων. Κάθε πίνακας (table) αποτελείται από στήλες (columns) με μοναδικά ονόματα. Μια γραμμή (row) του πίνακα παριστάνει μια σχέση (relationship) ανάμεσα σε ένα σύνολο από τιμές.

Το λογισμικό (software) για την δημιουργία της Βάσης Δεδομένων "Λιμάνια" είναι το πρόγραμμα 'Microsoft Office Access 2016' και αξιοποιήθηκαν για την δημιουργία της συγκεκριμένης Βάσης Δεδομένων τόσο τα στοιχεία για τους Λιμένες τόσο του Υπουργείου Τουρισμού και την Ένωση Λιμένων Ελλάδος, όσο και τα στοιχεία από τα ερωτηματολόγια που συμπλήρωσαν οι ίδιοι οι Λιμένες. Συνολικά δημιουργήθηκαν 6 πίνακες οι οποίοι περιέχουν όλα τα στοιχεία που έχουν συλλεχτεί για τους Λιμένες, 6 φόρμες, όσοι και οι αντίστοιχοι πίνακες, οι οποίες δημιουργήθηκαν με σκοπό την καλύτερη και συνοπτικότερη παρουσίαση κάθε Λιμένα ξεχωριστά αλλά και με σκοπό την ευκολότερη ενημέρωση και συμπλήρωση των στοιχείων μελλοντικά. Επίσης δημιουργήθηκε ένα ερώτημα με τα στοιχεία των εν λειτουργία μαρινών, όπου από τους 59 Λιμένες παρουσιάζει τους 21 που απάντησαν και έχουν τη δυνατότητα ή πρόκειται με βάση το masterplan τους να έχουν τη δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής. Στα πεδία κάθε πίνακα αποτυπώνονται τα αντίστοιχα ερωτήματα του «Ερωτηματολογίου Σχετικά με τη Δυνατότητα Δημιουργίας ή Επέκτασης Χώρου Ελλιμενισμού Σκαφών Αναψυχής Εντός Λιμένα» και οι εγγραφές σε κάθε πεδίο είναι οι αντίστοιχες με βάση τα στοιχεία που βρέθηκαν είτε μέσω έρευνας στο ιντερνέτ σε συνδυασμό με τα στοιχεία του Υπουργείου Τουρισμού αλλά επίσης και με απευθείας επαφή με εκπροσώπους των οργανισμών Λιμένων, των Λιμενικών και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων ανάλογα με τον Φορέα Διαχείρισης.

5.1.1 Λιμένες


Ο πίνακας ‘Λιμένες’ (Εικόνα 5.1) αποτελείται από 59 εγγραφές οι οποίες απεικονίζουν τις βασικές πληροφορίες καθώς και τα στοιχεία επικοινωνίας με τους κύριους λιμένες της χώρας. Επίσης δημιουργήθηκαν ‘φόρμες’, όπως αυτή του σχήματος 5.1, όπου φαίνονται τα χαρακτηριστικά για κάθε εγγραφή. Τόσο ο πίνακας, όσο και η φόρμα, περιέχουν τα εξής πεδία:

1. Αναγνωριστικό
2. Όνομα
3. Δήμος
4. Νομός
5. Φορέας διαχείρισης
6. Τηλέφωνο
7. Ηλεκτρονικό

Αναγνωριστ.	Λιμένες	Είδος Λιμένα	Δήμος	Νομός	Φορέας διαχείρισης	Τηλέφωνο	Email
1	Κυλλήνης	Εθνικής Σημασίας	Ανδραβίδας - Κυλλήνης	Ηλείας	Δ.Α.Τ. Κυλλήνης	26230 92339	info@killiniport.gr
2	Κω	Εθνικής Σημασίας	Κω	Δωδεκανήσου	Δ.Α.Τ. Κω	22420 29130	ditko1@otenet.gr
3	Λαγος	Εθνικής Σημασίας	Ξάνθης	Ξάνθης	Δ.Α.Τ. Αβδέρων	25410 96773	diltaviron@gmail.com
4	Πάρου	Εθνικής Σημασίας	Πάρου	Κυκλάδων	Δ.Α.Τ. Πάρου Αντιπάρου	22840 28529	ltparou1@gmail.com
5	Πρέβεζας	Εθνικής Σημασίας	Πρέβεζας	Πρέβεζας	Δ.Α.Τ. Πρέβεζας-Παργας	26820 22478	litaprev@gmail.com
6	Ρεθύμνου	Εθνικής Σημασίας	Ρεθύμνου	Ρεθύμνου	Δ.Α.Τ. Ρεθύμνου	28310 22408	lim-reth@otenet.gr
7	Βαθίας Σαμου	Εθνικής Σημασίας	Βαθίας	Σαμου	Δ.Α.Τ. Σάμου	22730 27258	dlttsamou@otenet.gr
8	Σύρου	Εθνικής Σημασίας	Σύρου	Κυκλάδων	Δ.Α.Τ. Σύρου	22810 81667	limeniko@otenet.gr
9	Χαλκίδος	Εθνικής Σημασίας	Χαλκίδος	Εύβοιας	Ο.Λ. Νομού Εύβοιας	(22210) 22275	info@olne.gr
10	Χίου	Εθνικής Σημασίας	Χίου	Χίου	Δ.Α.Τ. Χίου	22710 23273	lchiou@otenet.gr
11	Αγίου Κηρυκού Ικαρίας	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Ικαρίας	Σάμου	Δ.Α.Τ. Ικαρίας	22750 31333	mfragkou01@gmail.com
12	Αγίου Κωνσταντίνου (Νομού Φθιώτιδας)	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Μύλου	Φθιώτιδας	Δ.Α.Τ. Φθιώτιδας	22380 22360	limstyl@otenet.gr
13	Αγίου Νικολάου Λασιθίου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Αγίου Νικολάου	Λασιθίου	Δ. Α. Τ. Αγίου Νικολάου	28410 22227	info@tllassithi.gr
14	Αίγινας	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Αίγινας		Αίγινας	22970 22272	limtamaj@sig.forthnet.gr
15	Αγίου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Αιγιάλειας		Αιγιάλειας	26910 21522	limtamaj@otenet.gr
16	Γυθείου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Ανατολικής Μάνης	Λακωνίας	Α.Τ. Λακωνίας	27330 22263	limta@otenet.gr
17	Θάσου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Θάσου	Καβάλας	Θάσου	25930 22311	dimotikolimenikotamelo@thassos.gr
18	Ιτέας	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Δελφών	Φωκίδας	Φωκίδας	22650 32279	limenikotameiofokidas@gmail.com
19	Κύμης	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Κύμης	Εύβοιας	Ο.Λ. Νομού Εύβοιας	(22210) 22275	info@olne.gr
20	Λευκάδος	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Λευκάδος	Λευκάδος	Λευκάδος	26453 60508	dlt@lefkada.gov.gr
21	Μεσολογγίου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Μεσολογγίου	Αιτωλοακαρνανίας	ΙΕΡΑΣ ΠΟΛΕΩΣ ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	26310 22714	limttait@otenet.gr
22	Μυρτίνας Λήμνου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Λήμνου	Λέσβου	Λήμνου	22540 22383	npdd_diavgeia@yahoo.gr
23	Νάξου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Νάξου	Κυκλάδων	Νάξου	22850 29050	info@portofnaxos.com
24	Ναυπλίου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Ναυπλίου	Αργολίδας	Ναυπλίου	27520 26906	dimimn1@otenet.gr
25	Ν. Μουδανιών	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Χαλκιδικής	Χαλκιδικής	Α.Τ. Χαλκιδικής	23730 21785	limtamch@otenet.gr
26	Πάτμου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Πάτμου	Δωδεκανήσου	Πάτμου	22473 60316	diltap@yahoo.gr
27	Σαμοθράκης	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Σαμοθράκης	Εβρου	Ο.Λ. Αλεξανδρούπολης Α.Ε. (ΟΛΑ)	25510 28463	ola@otenet.gr
28	Πόρου Κεφαλληνίας	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Κεφαλληνίας	Κεφαλληνίας	Δ.Α.Τ. Κεφαλληνίας	26710 28241	lkefa@gmail.com
29	Σκιάθου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Σκιάθου	Μαγνησίας	Σκιάθου	24270 23702	d.l.t.skiathos@hotmail.gr
30	Σκοπελίου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Σκοπελίου	Θεσσαλίας	Σκοπελίου	24240 22864	lime58@otenet.gr
31	Σητείας	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Σητείας	Λασιθίου	Δ. Α. Τ. Αγίου Νικολάου	28410 22227	info@tllassithi.gr
32	Σπετσών	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Σπετσών		Σπετσών	22980 72487	ltspetson@gmail.com
33	Στυλίδας	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Στυλίδας	Φθιώτιδας	Δ.Α.Τ. Φθιώτιδας	22380 22360	limstyl@otenet.gr
34	Τήνου	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Τήνου	Τήνου-Άνδρου	Τήνου-Άνδρου	22830 23754	dltt-a@1331.syzefxis.gov.gr
35	Υδρας	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Υδρας	Αττικής	Δ.Α.Τ. Υδρας	22980 52333	limhydra@otenet.gr
36	Συνταξι	Μειζονος Ενδιαφέροντος	Συνταξι		Α.Τ. Συνταξι	77720 94866	ltsyn@balkan.gr

Εικόνα 5.21 ΠΙΝΑΚΑΣ ‘ΛΙΜΕΝΕΣ’

Λιμένες



Λιμένες

Αναγνωριστικό	1
Είδος Λιμένα	Εθνικής Σημασίας
Λιμένας	Κυλλήνης
Δήμος	Ανδραβίδας - Κυλλήνης
Νομός	Ηλείας
Φορέας Διαχείρισης	Δ.Λ.Τ. Κυλλήνης

Εγγραφή: 1 από 59 Χωρίς φίλτρο Αναζήτηση

Εικόνα 5.1.1 ΦΟΡΜΑ "ΛΙΜΕΝΕΣ"

5.1.2 Χωροθέτηση και Χωρητικότητα


Ο πίνακας “Χωροθέτηση και Χωρητικότητα” περιέχει πληροφορίες σχετικά με την ύπαρξη χώρου ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής εντός λιμένα, την ύπαρξη masterplan, τη δυνατότητα επέκτασης του λιμένα στο θαλάσσιο ή στον χερσαίο χώρο, την ύπαρξη parking σκαφών και τις συνολικές θέσεις πρόσδεσης. Αντίστοιχα με τον πίνακα αυτό, δημιουργήθηκε και η φόρμα Χωροθέτηση και Χωρητικότητα, όπως αυτή του σχήματος 5.4, όπου φαίνονται τα χαρακτηριστικά για κάθε εγγραφή. Ο πίνακας, περιέχει τα εξής πεδία:

1. Αναγνωριστικό
2. Χώρος για τον ελλιμενισμό σκαφών εντός λιμένα
3. Master plan
4. Δυνατότητα Επέκτασης στον Θαλάσσιο Χώρο
5. Δυνατότητα Επέκτασης στον Χερσαίο Χώρο
6. Parking σκαφών
7. Συνολικές θέσεις πρόσδεσης

Αναγνωριστ -	Χώρος για τον ελλιμενισμό σκαφών εντός λιμένα -	Master Plan -	Δυνατότητα επέκτασης στον θαλάσσιο χώρο -	Δυνατότητα επέκτασης στον χερσαίο χώρο -	Parking σκαφών -	Συνολικές θέσεις πρόσδεσης -
2	<input checked="" type="checkbox"/>	ΟΧΙ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΟΧΙ	47
4	<input checked="" type="checkbox"/>	ΟΧΙ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΟΧΙ	32
6	<input checked="" type="checkbox"/>	ΝΑΙ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΝΑΙ	172
7	<input checked="" type="checkbox"/>	ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΟΧΙ	100
9	<input checked="" type="checkbox"/>	ΟΧΙ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΟΧΙ	93
19	<input checked="" type="checkbox"/>	ΝΑΙ	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ΟΧΙ	70
24	<input checked="" type="checkbox"/>	ΥΠΟ ΣΥΝΤΑΞΗ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΟΧΙ	210
26	<input checked="" type="checkbox"/>	ΥΠΟ ΣΥΝΤΑΞΗ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΟΧΙ	97
27	<input checked="" type="checkbox"/>	ΥΠΟ ΣΥΝΤΑΞΗ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	10
33	<input type="checkbox"/>	ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	
36	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
38	<input type="checkbox"/>	ΥΠΟ ΣΥΝΤΑΞΗ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
39	<input checked="" type="checkbox"/>	ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ΝΑΙ	40
40	<input checked="" type="checkbox"/>	ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΟΧΙ	250
41	<input checked="" type="checkbox"/>	ΥΠΟ ΣΥΝΤΑΞΗ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΟΧΙ	270
42	<input type="checkbox"/>	ΝΑΙ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΟΧΙ	
43	<input checked="" type="checkbox"/>	ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΝΑΙ	200
48	<input checked="" type="checkbox"/>	ΝΑΙ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΟΧΙ	15
54	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
55	<input checked="" type="checkbox"/>	ΥΠΟ ΣΥΝΤΑΞΗ	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	
57	<input checked="" type="checkbox"/>	ΝΑΙ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	ΟΧΙ	160

Εικόνα 5.22 ΠΙΝΑΚΑΣ "ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ"

Χωροθέτηση και Χωρητικότητα



Χωροθέτηση και Χωρητικότητα

Αναγνωριστικό

Χώρος για τον ελλιμενισμό σκαφών

Master Plan

Δυνατότητα επέκτασης στον θαλάσσιο χώρο

Δυνατότητα επέκτασης στον χερσαίο χώρο

Parking σκαφών

Συνολικές θέσεις

Εγγραφή: 1 από 21 Χωρίς φίλτρο Αναζήτηση

Εικόνα 5.23 ΦΟΡΜΑ "ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ"

5.1.3 Προσέγγιση και Προστασία Σκαφών

Ο πίνακας ‘Προσέγγιση και Προστασία Σκαφών’ περιέχει πληροφορίες σχετικά με τις συνθήκες προσέγγισης του σκάφους αναψυχής στον Λιμένα και την περιοχή πέριξ της εισόδου. Αντίστοιχα με τον πίνακα αυτό, δημιουργήθηκε και η φόρμα ‘Προσέγγιση και προστασία Σκαφών’, όπως αυτή του σχήματος 5.5, όπου φαίνονται τα χαρακτηριστικά για κάθε εγγραφή. Ο πίνακας, περιέχει τα εξής πεδία:

1. Αναγνωριστικό
2. Προβλήματα κατά την προσέγγιση του σκάφους
3. Χαρτογραφημένη η περιοχή εκτός λιμένα
4. Επαρκώς προστατευμένη λιμενολεκάνη
5. Απαίτηση επιπλέον λιμενικών έργων για την προστασία των τουριστικών σκαφών αναψυχής
6. Εμπόδια εντός λιμένα

Αναγνωριστ	Προβλήματα κατά την προσέγγιση του σκάφους στον λιμένα	Χαρτογραφημένη περιοχή εκτός λιμένα	Επαρκώς προστατευμένη η λιμενολεκάνη
2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
7	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
33	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
36	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
40	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
42	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
43	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
48	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
54	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
55	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
57	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
* 0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Εικόνα 5.24 ΠΙΝΑΚΑΣ ‘ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΣΚΑΦΩΝ’

Εικόνα 5.25 ΦΟΡΜΑ "ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΣΚΑΦΩΝ"

5.1.4 Θέσεις Πρόσδεσης

Ο πίνακας "Θέσεις Πρόσδεσης" περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικές με τις εγκαταστάσεις και τις παροχές του λιμένα προς τα σκάφη αναψυχής. Πιο συγκεκριμένα οι πληροφορίες αυτές αφορούν την επάρκεια του βάθους πυθμένα, την ύπαρξη πλωτών προβλήτων, την επάρκεια σε προσκρουστήρες, δέστρες και ρεμέντζα, την ασφάλεια των σκαφών στις θέσεις πρόσδεσης και την ύπαρξη βλαβών στα δάπεδα και τον προφυλακτήριο τοίχο των μόλων.


Ο πίνακας, περιέχει τα εξής πεδία:

1. Αναγνωριστικό
2. Επάρκεια το βάθος του πυθμένα στις τωρινές/σχεδιαζόμενες θέσεις
3. Ύπαρξη πλωτών προβλήτων
4. Επάρκεια σε προσκρουστήρες
5. Επάρκεια σε δέστρες
6. Επάρκεια σε ρεμέντζα
7. Είναι ασφαλή τα σκάφη στις θέσεις πρόσδεσης σε δύσκολες καιρικές συνθήκες;
8. Βλάβες στα δάπεδα και τον προφυλακτήριο τοίχο μόλων

Αναγνωριστ	Επαρκεί το βάθος του πυθμένα στις ξ	Υπάρχουν πλωτοί προβλήτες	Επάρκεια σε προσκρουστήρες	Επάρκεια σε δέστρες	Επάρκεια σε ρεμέντζα
2	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
4	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
7	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
9	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
19	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
24	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
26	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
27	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
33	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
36	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
38	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
39	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
41	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
42	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
43	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
48	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
54	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
55	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
57	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
* 0	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Εικόνα 5.6 ΠΙΝΑΚΑΣ "ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ"

Χωροθέτηση και Χωρητικότητα
Θέσεις Πρόσδεσης
Θέσεις Πρόσδεσης



Θέσεις Πρόσδεσης

Αναγνωριστικό

Επαρκεί το βάθος του πυθμένα στις θέσεις πρόσδεσης

Υπάρχουν πλωτοί προβλήτες

Επάρκεια σε προσκρουστήρες

Επάρκεια σε δέστρες

Επάρκεια σε ρεμέντζα

Είναι ασφαλή τα σκάφη

Εγγραφή: 1 από 21 Χωρίς φίλτρο Αναζήτηση

Εικόνα 5.7 ΦΟΡΜΑ "ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ"

5.1.5 Ασφάλεια Λιμένα

Ο πίνακας ‘‘Ασφάλεια Μαρίνας’’ περιέχει πληροφορίες σχετικά με τα μέσα που διαθέτει η Μαρίνα για να καταπολεμήσει περιπτώσεις ρύπανσης, πυρκαγιάς ή άλλων έκτακτων αναγκών. Πιο συγκεκριμένα περιέχει πληροφορίες σχετικές με την παρακολούθηση ποιότητας νερού, με τις εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων σκαφών, με τα μέσα πυρασφάλειας και τα σωστικά μέσα που διαθέτει ο κάθε Λιμένας. Αντίστοιχα με τον πίνακα αυτό, δημιουργήθηκε και η φόρμα Ασφάλεια Λιμένα, όπως αυτή του σχήματος 5.13, όπου φαίνονται τα χαρακτηριστικά για κάθε εγγραφή.


Ο πίνακας, περιέχει τα εξής πεδία:

1. Αναγνωριστικό
2. Περίφραξη χώρου ελλιμενισμού
3. Φωτισμός χερσαίας ζώνης
4. Ύπαρξη μέσων πυρασφάλειας
5. Ύπαρξη μέσων και σχεδίων καταπολέμησης ρύπανσης
6. Ύπαρξη εξοπλισμού παρακολούθησης ποιότητας νερού
7. Ύπαρξη εγκατάστασης υποδοχής καταλοίπων σκαφών
8. Ύπαρξη αποχετευτικού δικτύου
9. Αποκομιδή λυμάτων, σεντινών και απορριμμάτων

Ασφάλεια Λιμένα				
Αναγνωριστ	Περίφραξη χωρου ελλιμ	Φωτισμος χερσαιας ζωνης	Υπαρξη μεσων πυρασφα	Υπαρξη μεσων και σχεδιων κ
2	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
4	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ
6	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
7	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	ΝΑΙ
9	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
19	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
24	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	

Εικόνα 5.9 ΠΙΝΑΚΑΣ ‘‘ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ’’

Ασφάλεια Λιμένα
Ασφάλεια Λιμένα


Ασφάλεια Λιμένα

Αναγνωριστικό

Περιφραξη χωρου ελλιμενισμού

Φωτισμος χερσαιας ζωνης

Υπαρξη μεσων πυρασφαλειας

Υπαρξη μεσων και σχεδιων καταπολεμησης ρυπανσης

Υπαρξη εξοπλισμου παρακολουθησης ποιτητας νερου

Εγγραφή: 1 από 21 Χωρίς φίλτρο Αναζήτηση

Εικόνα 5.10 ΦΟΡΜΑ "ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ"

5.1.6 Υπηρεσίες και Παροχές Λιμένα

Στον πίνακα "Υπηρεσίες και Παροχές Λιμένα" περιέχονται πληροφορίες σχετικά με τις δυνατότητες που δίνει ο Λιμένας στους χρήστες του, αναφορικά με τις κρατήσεις ελέγχου, τις υπηρεσίες του Υ.Ε.Ν. αλλά και την εξυπηρέτηση Α.Μ.Ε.Α. Ακόμη περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με την εξυπηρέτηση των σκαφών κατά την προσέγγιση, την ύπαρξη pillar και σταθμού καυσίμων και την ύπαρξη ράμπας και γερανού για τις ανάγκες των σκαφών. Αντίστοιχα με τον πίνακα αυτό, δημιουργήθηκε και η φόρμα "Υπηρεσίες και παροχές Λιμένα", όπως αυτή του σχήματος 5.12, όπου φαίνονται τα χαρακτηριστικά για κάθε εγγραφή. Ο πίνακας, περιέχει τα εξής πεδία:

1. Αναγνωριστικό
2. Όνομα
3. Ύπαρξη φωτισμού χερσαίας ζώνης
4. Ύπαρξη χώρου στάθμευσης
5. Εξυπηρέτηση Α.Μ.Ε.Α.
6. Ύπαρξη συστήματος κρατήσεων ελέγχου και πρόσβασης
7. Εγκαταστάσεις WC, ντουζ
8. Εξυπηρέτηση των σκαφών κατά την προσέγγιση
9. Ύπαρξη ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας
10. Ύπαρξη δικτύου παροχής νερού και ρεύματος(pillar)
11. Ύπαρξη σταθμού καυσίμων
12. Υπηρεσίες Υ.Ε.Ν.
13. Ύπαρξη ράμπας, χώρου ανέλκυσης και γερανού για τις ανάγκες των σκαφών

Ασφάλεια Λιμένα	Ασφάλεια Λιμένα	Θέσεις Πρόσδεσης	Προσέγγιση και Προστασία Σκαφών	Υπηρεσίες και Παροχές Λιμένα
Αναγνωριστ	Υπαρξη φωτισμου χερσαι	Υπαρξη χωρου σταθμευσης	Εξυπηρετηση Α.Μ.Ε.Α	Υπαρξη συστηματος κρατησεων
2	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ
4	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	ΟΧΙ
6	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	ΟΧΙ
7	ΝΑΙ	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ
9	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
19	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ	ΝΑΙ	ΝΑΙ	ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

Εικόνα 5.11 ΠΙΝΑΚΑΣ "ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΕΣ ΛΙΜΕΝΑ"



Υπηρεσίες και Παροχές Λιμένα

Αναγνωριστικό	<input type="text" value="2"/>
Υπαρξη φωτισμου χερσαιας ζωνης	<input type="text" value="ΝΑΙ"/>
Υπαρξη χωρου σταθμευσης	<input type="text" value="ΝΑΙ"/>
Εξυπηρετηση Α.Μ.Ε.Α	<input type="text" value="ΝΑΙ"/>
Υπαρξη συστηματος κρατησεων ελεγχου και προσβασης	<input type="text" value="ΟΧΙ"/>
Εγκαταστασεις WC ντουζ	<input type="text" value="ΝΑΙ"/>
Εξυπηρετηση των σκαφων κατά την	<input type="text" value="ΝΑΙ"/>

Εγγραφή: 14 < 1 από 21 > > > Χωρίς φίλτρο Αναζήτηση

Εικόνα 5.12 ΦΟΡΜΑ "ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΕΣ ΛΙΜΕΝΑ"

5.2 Στατιστική ανάλυση

Το λογισμικό (software) για την Στατιστική Ανάλυση των δεδομένων είναι το πρόγραμμα 'Microsoft Office Excel 2016' και αξιοποιήθηκαν τόσο τα στοιχεία για τους Λιμένες τόσο του Υπουργείου Τουρισμού, όσο και τα στοιχεία από τα ερωτηματολόγια που συμπλήρωσαν οι ίδιοι οι φορείς διαχείρισής τους. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα στοιχεία που προέκυψαν από την ανάλυση των ερωτηματολογίων όπως αυτά απαντήθηκαν από τις διοικήσεις των Λιμένων

Τα στοιχεία που παρατίθενται προέρχονται από πληροφορίες που παρέθεσαν οι διοικήσεις των Λιμένων, απαντώντας στο «Ερωτηματολόγιο Σχετικά με τη Δυνατότητα Δημιουργίας ή Επέκτασης Χώρου Ελλιμενισμού Σκαφών Αναψυχής Εντός Λιμένα». Συνολικά ρωτήθηκαν 59 Λιμένες, δηλαδή όλοι οι Λιμένες που χαρακτηρίζονται ως Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Εθνικής Σημασίας και Μείζονος Ενδιαφέροντος. Από τους 59, το ερωτηματολόγιο το συμπλήρωσαν οι 21, οπότε τόσο τα στατιστικά στοιχεία που παρατίθενται, όσο και η «Βάση Δεδομένων Λιμένων Ελλάδος» προέρχονται από τα στοιχεία των 21 αυτών Λιμένων, οι οποίοι είναι οι εξής:

- Θεσσαλονίκης
- Αλεξανδρούπολης
- Βόλου
- Ελευσίνας
- Ηγουμενίτσας
- Ηρακλείου
- Ραφήνας
- Αργοστολίου
- Ζακύνθου
- Καλαμάτας
- Κω
- Πάρου
- Ρεθύμνου
- Βαθέως Σαμου
- Χαλκίδος
- Κύμης
- Ναυπλίου
- Πάτμου
- Σαμοθράκης
- Στυλίδας
- Σκυρου

Συνολικά τους έγιναν 9 ομάδες ερωτήσεων και 47 ερωτήσεις για στοιχεία που άπτονται των εγκαταστάσεων τους, των παροχών τους προς τους χρήστες αλλά και προς τους επισκέπτες, της ασφάλειας που παρέχουν τόσο στα σκάφη που προσεγγίζουν τους χώρους όσο και σε εκείνα που είναι ήδη δεμένα, των μέσων καταπολέμησης της ρύπανσης και της αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων αλλά και πολλά άλλα.

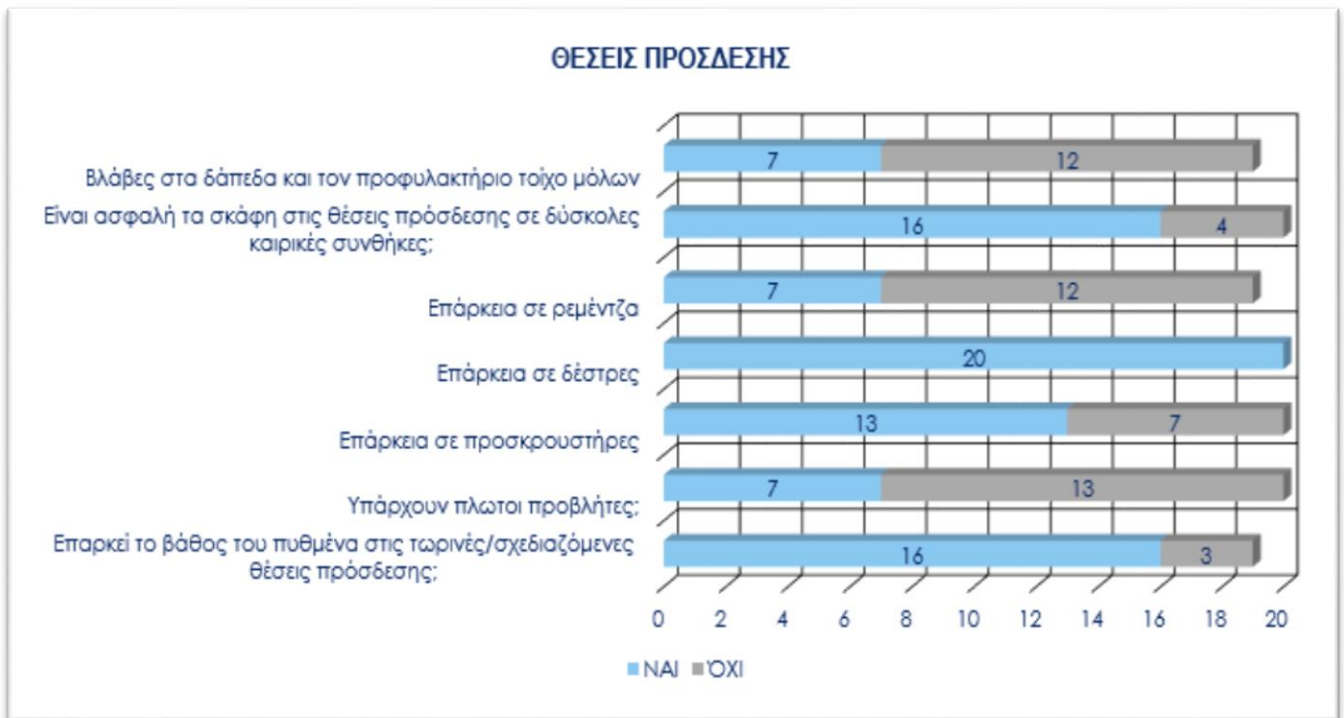


Στο διάγραμμα της εικόνας 5.13 "χωροθέτηση και χωρητικότητα" παρατηρούμε αρχικά τις απαντήσεις των λιμένων σχετικά με την ύπαρξη σε αυτούς χώρου για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής, όπου 18 από τους λιμένες διαθέτουν και μόλις 3 όχι. Αυτό μας δείχνει πως το 86% των λιμένων της χώρας έχει κάποιες έστω θέσεις και κινούνται προς την κατεύθυνση της ανάπτυξής τους στον τομέα του γιώτινγκ. 12 από τους λιμένες διαθέτουν ήδη masterplan και 6 έχουν υπό σύνταξη ενώ 3 δε διαθέτουν, το 14% δηλαδή που είναι αρκετά μεγάλο ποσοστό δεδομένου πως είναι κάτι που απαιτείται από το υπουργείο ναυτιλίας. 33% και 66% των λιμένων έχουν δυνατότητα επέκτασης στον χερσαίο και θαλάσσιο χώρο αντίστοιχα, κάτι που δείχνει πως υπάρχει μεγάλη δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξής τους και τέλος μόλις 16,5% δηλαδή 3 λιμένες διαθέτουν parking σκαφών.



Εικόνα 5.13 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ "ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΣΚΑΦΩΝ"

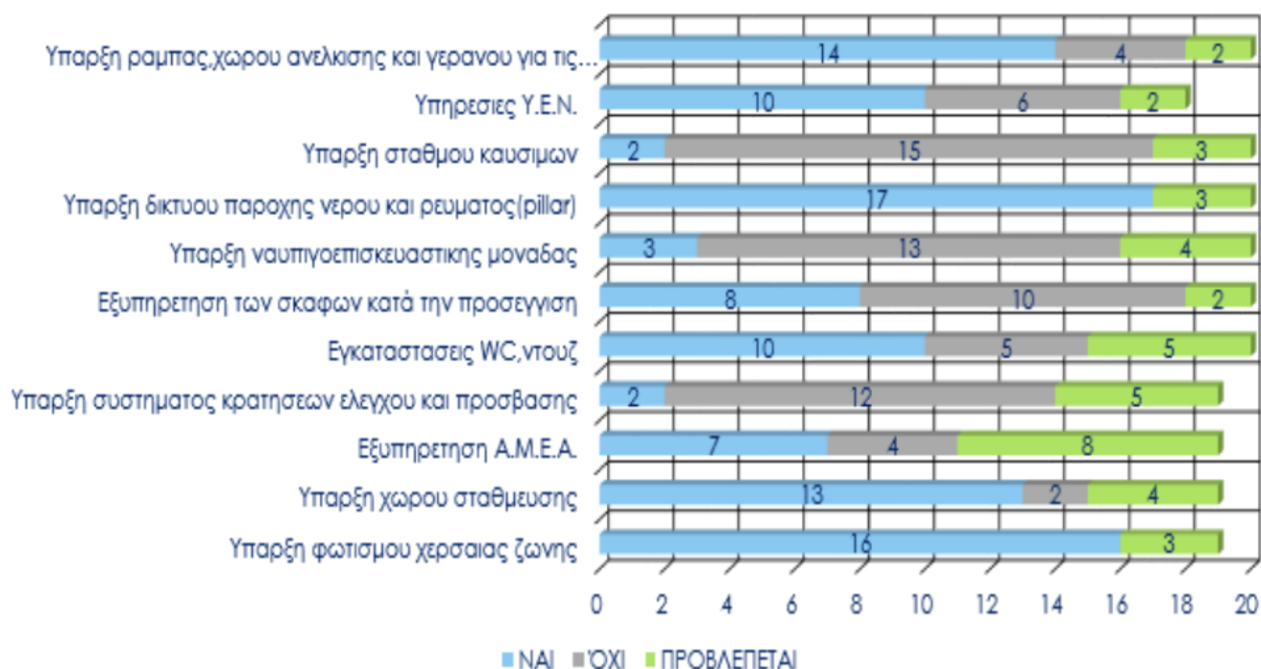
Στην εικόνα 5.13 παρουσιάζεται το διάγραμμα "Προσέγγιση και Προστασία Σκαφών" οπότε παρατηρούμε πως αν και στο 78% των λιμένων δεν υπάρχουν εμπόδια εντός λιμένα και δεν παρουσιάζονται προβλήματα στην προσέγγισή τους στο λιμένα, σε 1 στους 2 λιμένες απαιτούνται επιπλέον λιμενικά έργα για την προστασία των τουριστικών σκαφών και η λιμενολεκάνη δεν είναι επαρκώς προστατευμένη. Τέλος στη συντριπτική πλειοψηφία των λιμένων (89%) η περιοχή εντός αυτών είναι χαρτογραφημένη.



Εικόνα 5.14 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ "ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ"

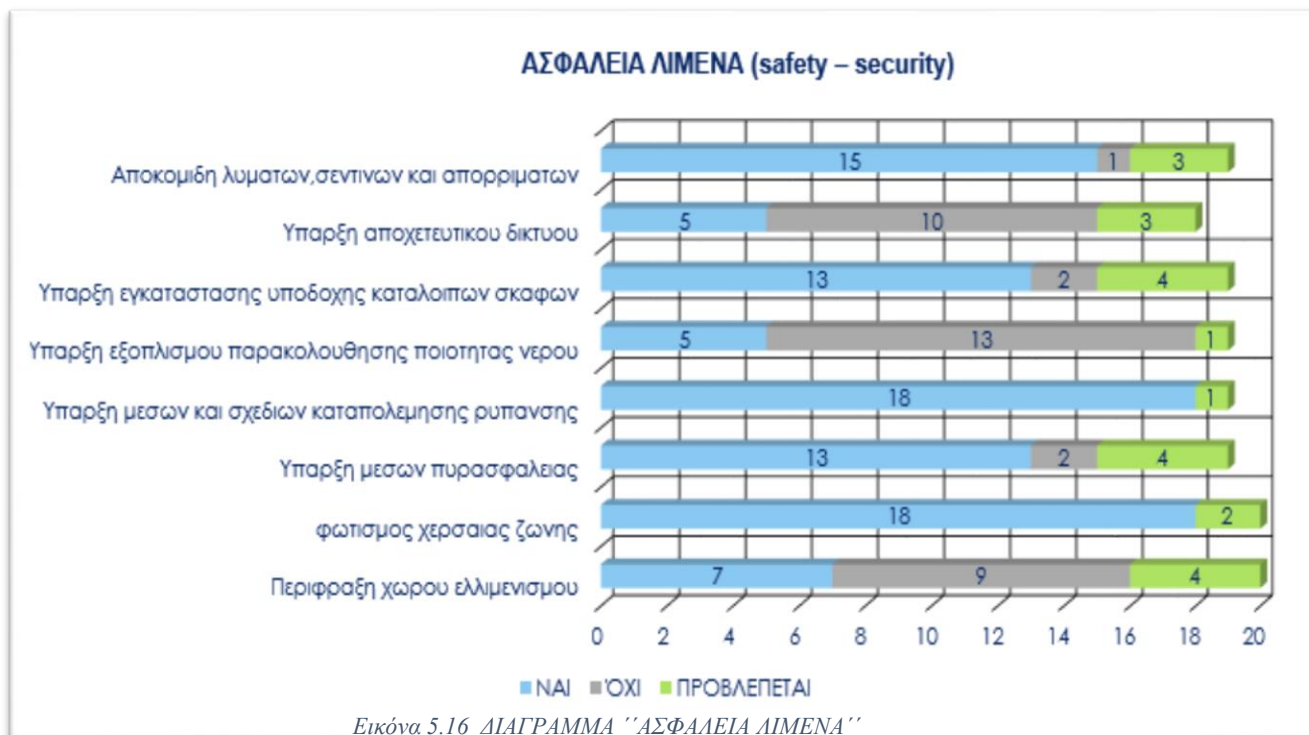
Στην εικόνα 5.14 παρατηρούμε το διάγραμμα "Θέσεις Πρόσδεσης" όπου έχουμε στοιχεία σχετικά με τον εξοπλισμό ανοδομής των λιμένων. Αν και σε όλους τους λιμένες υπάρχει επάρκεια σε δέστρες και στην πλειοψηφία των λιμένων (80%) τα σκάφη είναι ασφαλή ακόμα και σε ακραίες καιρικές συνθήκες και επαρκεί το βάθος του πυθμένα, παρ'όλα αυτά 37% δηλώνει πως δεν έχει πλωτούς προβλήτες, δεν έχει επάρκεια σε ρεμέντζα και το βασικό πρόβλημα είναι πως το 38% των λιμένων παρουσιάζει βλάβες στα δάπεδα και τον προφυλακτήριο τοίχο των μόλων.

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΕΣ ΛΙΜΕΝΑ



Εικόνα 5.15 ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ "ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΕΣ ΛΙΜΕΝΑ"

Στην εικόνα 5.15 βλέπουμε το διάγραμμα Υπηρεσίες και παροχές λιμένα, όπου βλέπουμε ως μεγαλύτερο μειονέκτημα την έλλειψη σταθμών καυσίμων, ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης και την έλλειψη συστήματος κρατήσεων και ελέγχου πρόσβασης, σε 90,85 και 85 τοις εκατό αντίστοιχα. Αντίθετα οι περισσότεροι λιμένες έχουν χώρο στάθμευσης, ράμπα και γερανό για τα σκάφη και φωτισμό χερσαίας ζώνης, ενώ για την εξυπηρέτηση Α.Μ.Ε.Α. αν και μόλις 40% εξυπηρετεί προς το παρόν, σε ένα ακόμα 40% προβλέπεται η εξυπηρέτησή τους μέσω του masterplan καθενός.



Οι Λιμένες αυτοί λειτουργούν για εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής αλλά και ως πολιτιστικοί πόλοι έλξης, έχουν την ανάγκη να διατηρήσουν ένα υψηλό επίπεδο όσων αφορά την υγιεινή στους χώρους τους. Πρέπει δηλαδή να διατηρούν όσο το δυνατόν καθαρότερα τα νερά εντός της λιμενολεκάνης αλλά και να διαχειρίζονται τα λύματά τους με τον καλύτερο τρόπο, έτσι ώστε να μην δημιουργούν προβλήματα για την δημόσια υγεία. Στην εικόνα 5.16 αποτυπώνονται οι υποδομές που έχουν οι Λιμένες για αυτόν ακριβώς το λόγο. Πιο συγκεκριμένα, 1 στις 3 μόνο Λιμένες διαθέτει εξοπλισμό παρακολούθησης της ποιότητας του νερού, για να μπορεί να διαπιστώσει σε πραγματικό χρόνο αν χρειάζεται να παρέμβει για να αποφύγει τυχόν μόλυνση ή απλά για να βελτιώσει τις συνθήκες εντός αυτού. Σχεδόν όλοι οι Λιμένες διαθέτουν εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων των σκαφών που εξυπηρετούνται από αυτές, διότι τόσο τα υγρά όσο και τα στερεά κατάλοιπα των σκαφών θέλουν ειδική επεξεργασία και δεν πρέπει σε καμία περίπτωση, για περιβαλλοντικούς λόγους, να απορρίπτονται στη θάλασσα. Τέλος, μόλις το 28% διαθέτει αποχετευτικό δίκτυο για την απομάκρυνση των λυμάτων τους.

5.3 Ανάλυση SWOT

Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μίας [επιχείρησης](#) ή μιας δραστηριότητας, στην προκειμένη περίπτωση του συστήματος των μαρινών, όταν η επιχείρηση πρέπει να λάβει μία απόφαση σε σχέση με τους στόχους που έχει θέσει ή με σκοπό την επίτευξή τους. Το [αρκτικόλεξο](#) SWOT προκύπτει από τις αγγλικές λέξεις: Strengths (δυνατά σημεία), Weaknesses (αδύναμα σημεία), Opportunities (ευκαιρίες), Threats (απειλές). Το βασικό πλεονέκτημα είναι ότι μέσα από μια ανάλυση SWOT, προκύπτουν καλύτεροι και πιο μεθοδικό στρατηγικοί σχεδιασμοί για μια επιχείρηση (Ε. Καραδήμου και Κ. Κουρούπη, 2012).

Μόλις η ανάλυση πραγματοποιηθεί, η μαρίνα έχει τη δυνατότητα να αναπτύξει στόχους για την περίοδο κατά την οποία καταστρώνει σχέδια. Για την επίτευξη αυτών των στόχων, ο τομέας δραστηριότητας θα πρέπει να παρακολουθήσει τις κύριες εξωτερικές δυνάμεις του μακροπεριβάλλοντος (δημογραφικές / οικονομικές, τεχνολογικές, πολιτικές / νομικές και κοινωνικές / πολιτιστικές) και τους σημαντικότερους παράγοντες του μικροπεριβάλλοντος (πελάτες, ανταγωνιστές, κανάλια διανομής και προμηθευτές), οι οποίοι επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό την ικανότητα του να αποκομίσει κέρδη (P. Kotler, 2000).

Με την ανάλυση των πληροφοριών που μπορεί να έχει μια επιχείρηση, δίνεται η ευκαιρία στα μέλη που έχουν αναλάβει τον συγκεκριμένο σχεδιασμό, να μετατρέψουν μια αδυναμία της επιχείρησης σε ένα βασικό πλεονέκτημα (Γ, Σιώμοκος, 2004).

Συγκεκριμένα οι τέσσερις τομείς της SWOT ανάλυσης για τις εν λειτουργία μαρίνες της Ελλάδος παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω έπειτα από την συνολική ανάλυση που προηγήθηκε, τόσο από την μελέτη των ερωτηματολογίων που συμπλήρωσαν οι διοικήσεις των μαρινών, όσο επίσης και από μελέτη διεθνής βιβλιογραφίας που αφορά τον κλάδο των λιμένων αναψυχής. Γίνονται σαφείς, οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου αυτού στην Ελλάδα, μέσα από την ανάλυση, αλλά και τα προβλήματα που παρουσιάζει (ECSP,2015).

Δυνατά Σημεία	Αδύναμα Σημεία
1) Μεγάλη γεωγραφική διασπορά των Λιμένων που μπορούν να εξυπηρετήσουν χρήστες σκαφών αναψυχής, σε πολλά σημεία της χώρας.	1) Έλλειψη κεντρικού σχεδιασμού για τον θαλάσσιο τουρισμό και ιδιαίτερα για τους λιμένες αναψυχής και τις μαρίνες. Το υπάρχον πλαίσιο αναιρείται στην πράξη.
2) Συμμόρφωση με διεθνείς και Ευρωπαϊκούς κανονισμούς, ιδιαίτερα σε θέματα ασφαλείας αλλά και προστασίας του περιβάλλοντος.	2) Πολύπλοκο θεσμικό πλαίσιο με συνέπεια την μη εφαρμογή των νόμων.
3) Το brand name της Ελλάδος ως τουριστικός προορισμός .	3) Αδυναμία προσέλκυσης νέων επενδυτών
4) Οι ήπιες κλιματικές συνθήκες (άνεμοι, κύματα) επιτρέπουν μεγάλη τουριστική περίοδο	4) Υψηλοί φορολογικοί συντελεστές, ιδιαίτερα σε σχέση με γειτονικές χώρες.
5) Η μακρά παράδοση των Ελλήνων με την θάλασσα βοηθά στην ύπαρξη έμπειρου ανθρώπινου δυναμικού και υποδομών σε θέματα πληρώματος και υποστηρικτικών υπηρεσιών	5) Πολυπλοκότητα θεσμών και θεσμικών οργάνων, σύγχυση αρμοδιοτήτων μεταξύ υπηρεσιών αλλά και σε μεγάλο βαθμό γραφειοκρατία που δυσχεραίνει την έγκαιρη αδειοδότηση των έργων
6) Το brand name της Ευρώπης ως ο νούμερο ένα παγκόσμιος τουριστικός προορισμός.	6) Κακή διαχείριση και διασπορά αρμοδιοτήτων.
7) Ισχυρή εσωτερική ζήτηση για μαρίνες και γενικότερα για λιμένες αναψυχής εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης	7) Δεν επικεντρώνονται πάντα στον πελάτη, έχοντας μια ξεπερασμένη δομή και λειτουργία.
8) Η ύπαρξη πολλών νησιών και τα διάφορα φυσικά περιβάλλοντα, δίνει την δυνατότητα για ποικίλες διαφορετικές διαδρομές.	
9) Υψηλές προδιαγραφές κατασκευής και λειτουργίας των μαρινών.	

Ευκαιρίες	Απειλές
<ul style="list-style-type: none"> • Εξειδίκευση των Λιμένων βάσει των σκαφών που εξυπηρετούν, συσχέτιση με διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών. 	<ul style="list-style-type: none"> • Έντονος ανταγωνισμός από τουριστικούς λιμένες άλλων χωρών, κυρίως της Αδριατικής και της Ανατολικής Μεσογείου, , οι οποίοι ήδη έχουν ξεκινήσει διεθνείς συνεργασίες και λειτουργούν ως οργανωμένοι λιμένες υποδοχής και διαχείμασης σκαφών αναψυχής.
<ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη, οργάνωση και λειτουργία των μαρινών, παρέχοντας πλήρεις υπηρεσίες σε ιδιωτικά τουριστικά σκάφη και σε εταιρείες. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Ολοκληρωμένη περιφερειακή ανάπτυξη με κατασκευή νέων θέσεων ελλιμενισμού σε λιμένες όπου δεν υπάρχει ή υπάρχει σε πολύ μικρό βαθμό αυτή η δυνατότητα 	<ul style="list-style-type: none"> • Η παρατεινόμενη κρίση στην Συρία και η αύξηση των προσφυγικών ροών έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση τουριστικών περιοχών του ανατολικού Αιγαίου και την ανασφάλεια στην περιοχή.
<ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση των σκαφών που διαχειμάζουν σε ελληνικούς λιμένες 	
<ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη των υπαρχόντων ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων 	<ul style="list-style-type: none"> • Η παρατεινόμενη παγκόσμια οικονομική ύφεση που συνεπάγεται την μείωση της ζήτησης για θαλάσσιο τουρισμό.
<ul style="list-style-type: none"> • Προσέλκυση επενδυτών για την αξιοποίηση υφισταμένων υποδομών 	<ul style="list-style-type: none"> • Η έλλειψη ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής για τις μαρίνες και ευρύτερα για τον θαλάσσιο τουρισμό.
<ul style="list-style-type: none"> • Αξιοποίηση των αλλαγών που έγιναν στο θεσμικό πλαίσιο αλλά και περαιτέρω βελτίωσή του. 	<ul style="list-style-type: none"> • Υψηλά τέλη ελλιμενισμού και φόροι στα σκάφη αναψυχής καθιστούν ασύμφορη την απόκτησή τους.

<ul style="list-style-type: none"> • Αξιοποίηση Κοινοτικών κονδυλίων 	<ul style="list-style-type: none"> • Ασταθές πολιτικό περιβάλλον.
<ul style="list-style-type: none"> • Σύσταση cluster για τον θαλάσσιο τουρισμό 	<ul style="list-style-type: none"> • Γήρανση των σκαφών με αποτέλεσμα να εμποδίζεται η ζήτηση αλλά και να δημιουργούνται περιβαλλοντικά προβλήματα.
<ul style="list-style-type: none"> • Προσέλκυση αγώνων 	<ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση του μέσου όρου ηλικίας των χρηστών σκαφών αναψυχής.
<ul style="list-style-type: none"> • Χρήση νέων υπηρεσιών πληροφορικής για εύκολη κράτηση και διαχείριση μέσω κινητών τηλεφώνων και ηλεκτρονικών υπολογιστών. 	<ul style="list-style-type: none"> • Πολύπλοκες και χρονοβόρες διαδικασίες για την χωροθέτηση, την έγκριση, χρηματοδότησης αλλά και την ωρίμανση των έργων έχουν ως αποτέλεσμα την καθυστέρηση υλοποίησης τους.
<ul style="list-style-type: none"> • Κίνητρα για την προσέλκυση Ελλήνων στο Τουριστικό προϊόν του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Σχεδιασμό ταξιδιών αναψυχής. 	
<ul style="list-style-type: none"> • Ανάπτυξη ναυταθλητικών εγκαταστάσεων και εκπαίδευσης σε αθλήματα σχετικά (ιστιοπλοΐα, θαλάσσιο σκι) 	

6 Συμπεράσματα

Από τη μελέτη για την κατάσταση των Λιμένων με δυνατότητα Ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, την λειτουργία τους, τα προβλήματα και τις ελλείψεις που έχουν αλλά και συγκρίνοντας την υπάρχουσα κατάσταση με άλλες Ευρωπαϊκές και ιδιαίτερα Μεσογειακές χώρες, προκύπτουν τα παρακάτω συμπεράσματα.

Δημιουργούνται πολλά προβλήματα από την σχετική νομοθεσία περί θαλάσσιου τουρισμού και λιμένων αναψυχής. Το θεσμικό πλαίσιο υπόκειται σε πολύ συχνές αλλαγές. Συνεπώς για την βελτίωση και την ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου, είναι αυτονόητο πως θα πρέπει να απλουστευτεί η διαδικασία και να εκσυγχρονιστεί το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τους τουριστικούς λιμένες. Επίσης μέσα από την προσπάθεια επικοινωνίας και συλλογής στοιχείων συμπεραίνουμε πως στα περισσότερα λιμενικά ταμεία υπάρχει έλλειψη οργάνωσης και προσωπικού, καθώς και δυσκολία επικοινωνίας μαζί τους.

Η ύπαρξη πολλών νησιών, σε συνδυασμό με τα προστατευμένα νερά του Αιγαίου, δίνει την δυνατότητα για ποικίλες διαφορετικές διαδρομές με σκάφη αναψυχής. Συνεπώς προκύπτει το συμπέρασμα πως ο κλάδος αυτός έχει πολλά περιθώρια ανάπτυξης καθώς η γεωγραφική θέση της χώρας βοηθάει στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και πιο συγκεκριμένα του γιώτινγκ. Υπάρχει η δυνατότητα να δημιουργηθούν πολύ περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού στα περισσότερα λιμάνια, όπως περιγράφεται και στα masterplan που έχουν κατατεθεί, δίνοντας έμφαση και στην ανάπτυξη του συγκεκριμένου είδους τουρισμού με τρόπο τέτοιο ώστε να μην καθίσταται απαγορευτική η κατοχή ενός σκάφους αναψυχής. Έτσι με αυτόν τον τρόπο θα αυξηθεί η συνολική χωρητικότητα των λιμένων αναψυχής, χωρίς όμως να πέσουν τα ποσοστά πληρότητάς τους. Αυτό θα λειτουργούσε ευεργετικά τόσο στα δημόσια έσοδα, όσο και στην αύξηση του Α.Ε.Π. της χώρας διότι η αύξηση των σκαφών αναψυχής συνεπάγεται με αύξηση του τουρισμού και των χρημάτων που εισρέουν από το εξωτερικό.

Σε σχέση με τις εγκαταστάσεις των υπάρχουσών λιμένων, οι εγκαταστάσεις τους είναι σε υψηλά επίπεδα, ωστόσο μπορούν να βελτιωθούν ακόμα περισσότερο. Πιο συγκεκριμένα μπορούν να γίνουν ενέργειες για να μειωθούν οι κυματικές διαταραχές από ανακλάσεις στο εσωτερικό τους καθώς επίσης και να δημιουργήσουν αναπτυχθούν σε ακόμα μεγαλύτερο βαθμό οι εγκαταστάσεις καθώς ένας στους 3 λιμένες έχει τη δυνατότητα επέκτασης στο χερσαίο και 2 στους 3 στον θαλάσσιο χώρο. Επίσης για την βελτίωση της ποιότητας των Λιμένων αλλά και γενικότερα του περιβάλλοντος θα πρέπει να εγκατασταθούν σε περισσότερους λιμένες αναψυχής συστήματα παρακολούθησης νερού έτσι ώστε να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία της δημόσιας υγείας.

Συνοπτικά, το επίπεδο προσφοράς των υφιστάμενων λιμένων, το οποίο είναι γενικά υψηλό, σε συνδυασμό επίσης με τη γεωγραφική θέση και το μορφολογικό ανάγλυφο, καθιστούν την Ελλάδα ιδανικό προορισμό για γιώτινγκ. Ωστόσο αναγκαίο για την περαιτέρω ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου είναι η δημιουργία κεντρικού σχεδιασμού και προγραμματισμού για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και των λιμένων αναψυχής στην Ελληνική επικράτεια.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

- Αβούρης Νίκος «Συνεργατική τεχνολογία, συστήματα, και μοντέλα συνεργασίας για εργασία, μάθηση, κοινότητες πρακτικής και δημιουργία γνώσης», Εκδόσεις Κλειδάριθμος, Αθήνα, 2008
- Γιαντσή Θεοδώρα. και Παρδάλη Α., «Θεσμικός εκσυγχρονισμός στον θαλάσσιου Τουρισμό (Yachting) και επιπτώσεις στην μορφή αγοράς», Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο Τουριστικοί Λιμένες,- Μαρίνες (EMΠ), Αθήνα 12-14 Οκτωβρίου 2015
- Καραδήμου Ειρήνη και Κουρούπη Κωνσταντίνα, «Μια SWOT Ανάλυση της Εταιρίας Κορρές», Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης, 2012
- Πακαλιά Ιωάννα, «Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού», Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης, 2012
- Ρόντος Κώστας και Παπάνης Ευστράτιος, «Στατιστική Έρευνα», Εκδόσεις Σιδέρη, Αθήνα 2006.
- Σιώμος Γεώργιος, «Στρατηγικό Μάρκετινγκ», Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2004
- Σφακιανάκης Κων. Μανώλης «Εναλλακτικές μορφές τουρισμού», Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, Αθήνα 2000.
- Boyce Carolyn and Neale Palena, «CONDUCTING IN- DEPTH INTERVIEWS: A Guide for Designing and Conducting In-Depth Interviews for Evaluation Input», Εκδόσεις Pathfinder
- Cappato Alberto, «Cruises and Recreational Boating in the Mediterranean», Plan bleu, 2011
- Ecorys, «Study in support of policy measures for maritime and coastal tourism at E.U. level», Rotterdam/Brussels, September 2013
- Ecsip Consortium, «Study on the Competitiveness of the Recreational Boating Sector», Rotterdam/ Brussels, November 2015
- Gray Jim, «A Transformed Scientific Method», Microsoft Research, 2009

Kotler Philip, «*Marketing Management: Analysis, Planning, Implementation, and Control*», Interbooks, 2000

Luck D and Rubin R., «*Marketing research*», 7th edition Prentice-Hall International Editions, 1987

Moser C. and Kalton G., «*Survey Methods in Social Investigation*», second edition Heonemann Books, London 1977

«*The Superyacht*», The Yacht Report Group, London 2011

Peter Pin-Shan Chen. The entity-relationship model — toward a unified view of data. *ACM Transactions on Database Systems*, 1(1):9–36, March 1976.

International Organization for Standardization, Geneva, Switzerland. *Information technology — Database languages — SQL*, 1992. ISO/IEC 9075:1992.

<http://www.elime.gr/> Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Παράρτημα

ΛΙΜΕΝΑΣ:
ΔΗΜΟΣ:
ΝΟΜΟΣ:
ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ:
ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

1. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ

- Διατίθεται χώρος για τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής εντός λιμένα; ΝΑΙ ΟΧΙ

- Υπάρχει Master Plan του λιμένα; (εφόσον υπάρχει παρακαλώ επισυνάψτε τα διαθέσιμα σχέδια)

ΝΑΙ ΟΧΙ

- Εάν ναι, προβλέπεται σε αυτό χώρο ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής (Μαρίνα); Πόσων θέσεων και για τι κατηγορίες σκαφών;

.....
.....
.....
.....
.....

2. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

- Συνολικές θέσεις πρόσδεσης

- Θέσεις ανά κατηγορία σκαφών:

.....
.....
.....
.....
.....
.....

- Υπάρχει δυνατότητα επέκτασης στον θαλάσσιο χώρο;

ΝΑΙ ΟΧΙ

- Εάν ναι, με ποιον τρόπο;

.....
.....
.....
.....

- Υπάρχει δυνατότητα επέκτασης στο χερσαίο χώρο;

ΝΑΙ ΟΧΙ

- Εάν ναι, με ποιον τρόπο;

.....
.....
.....
.....
.....

- Ποια η πληρότητα των θέσεων; (επισυνάψτε στοιχεία τελευταίων 3 ετών)

.....
.....
.....
.....

- Υπάρχει parking σκαφών(dry storage);

- Εάν ναι, πόσων θέσεων;

.....
...

- Για ποιες κατηγορίες σκαφών;

.....
.....
.....
.....
.....

3. ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΚΑΦΟΥΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

- Υπάρχουν προβλήματα κατά την προσέγγιση του σκάφους στο λιμένα και τι είδους;

.....
.....
.....
.....

- Είναι χαρτογραφημένη η περιοχή εκτός λιμένα;

.....
.....
.....
.....

4.ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΚΥΜΑΤΙΣΜΟΥΣ

- Είναι επαρκώς προστατευμένη η λιμενολεκάνη; (Πιθανά προβλήματα ανάκλασης, υπερπήδησης κλπ.)\

.....
.....
.....
.....
.....
.....

- Απαιτούνται επιπλέον λιμενικά έργα για την προστασία των τουριστικών σκαφών αναψυχής;

.....
.....
.....
.....
.....
.....

5. ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗ

- Υπάρχει αναγκαιότητα βυθοκορήσεων λόγω προσαμμώσεως και αν ναι με τι συχνότητα;

.....
.....
.....
.....
.....

- Υπάρχουν εμπόδια εντός λιμένα (ναυάγια, ύφαλοι κλπ.) και εάν ναι είναι επισημασμένα;

.....

6. ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ:

- Επαρκεί το βάθος του πυθμένα στις τωρινές/σχεδιαζόμενες θέσεις πρόσδεσης;

.....

- Υπάρχουν πλωτοί προβλήτες; ΝΑΙ ΟΧΙ

-Αν ναι, πόσες θέσεις σκαφών εξυπηρετούν;.....

-Αν όχι, υπάρχει η δυνατότητα τοποθέτησης;

.....

- Υπάρχει επάρκεια σε:

- Προσκρουστήρες ΝΑΙ ΟΧΙ Αριθμός

- Δέστρες ΝΑΙ ΟΧΙ Αριθμός
- Ρεμέντζα ΝΑΙ ΟΧΙ Αριθμός

- Είναι ασφαλή τα σκάφη στις θέσεις πρόσδεσης σε δύσκολες καιρικές συνθήκες; (π.χ. σε κατάσταση απαγορευτικού απόπλου)

- Βλάβες στα δάπεδα και τον προφυλακτήριο τοίχο μόλων

7.ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΑΡΟΧΕΣ ΛΙΜΕΝΑ:

- Πληροφορίες σχετικά με την παρούσα κατάσταση καθώς και τι προβλέπεται στο μέλλον με βάση το master plan. (Εάν προβλέπεται στο master plan συμπληρώστε την απάντηση “προβλέπεται”)
- Ύπαρξη φωτισμού χερσαίας ζώνης
 ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Ύπαρξη χώρου στάθμευσης

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Εξυπηρέτηση Α.Μ.Ε.Α.

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Ύπαρξη συστήματος κρατήσεων και ελέγχου πρόσβασης

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Εγκαταστάσεις WC, Ντουζ

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

Είναι αποκλειστικά για χρήστες της μαρίνας;

.....
.....
.....

- Εξυπηρέτηση των σκαφών κατά την προσέγγιση

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

.....
.....
.....

- Ύπαρξη ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

Εάν ναι, εργασίες επιτρέπονται σε χερσαίο ή/και στο θαλάσσιο χώρο;

.....
.....
.....
.....
.....

- Ύπαρξη δικτύου παροχής νερού (και αριθμός pillar)

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Ύπαρξη δικτύου παροχής ρεύματος (και αριθμός pillar)

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Ύπαρξη σταθμού καυσίμων

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Υπηρεσίες Υ.Ε.Ν.

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Ύπαρξη ράμπας, χώρου ανέλκυσης σκαφών και γερανού για τις ανάγκες των σκαφών;

.....
.....
.....
.....
.....

8. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΕΝΑ (safety-security)

- Περίφραξη του χώρου ελλιμενισμού

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Φωτισμός χερσαίας ζώνης

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Τι είδους ασφάλεια παρέχεται; (οργάνωση, αστυνόμευση, CCTV κλπ.)

.....
.....
.....
.....

- Ύπαρξη, συχνότητα και συνέπειες των έως τώρα ναυτικών ατυχημάτων εντός λιμένα καθώς και αίτια αυτών:

.....
.....
.....
.....
.....

- Τι πιστοποιήσεις διαθέτει ο λιμένας; (ISO, ecorport, περιβαλλοντική διαχείριση κλπ.)

.....
.....
.....

- Ύπαρξη μέσων πυρασφάλειας

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Ύπαρξη μέσων και σχεδίων καταπολέμησης ρύπανσης

ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

- Ύπαρξη εξοπλισμού παρακολούθησης ποιότητας νερού
ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
- Ύπαρξη εγκατάστασης υποδοχής καταλοίπων σκαφών
ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
- Ύπαρξη αποχετευτικού δικτύου
ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ
- Αποκομιδή λυμάτων, σεντινών και απορριμμάτων
ΝΑΙ ΟΧΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ

9. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ

- Έργα υποδομής στη χερσαία ζώνη. (αν ναι σε τι στάδιο ωρίμανσης βρίσκονται;)
.....
.....
.....
.....
.....
- Έργα υποδομής στη θαλάσσια ζώνη. (αν ναι σε τι στάδιο ωρίμανσης βρίσκονται;)
.....
.....
.....
.....
.....
- Εξοπλισμός
.....
.....
.....
.....
.....
- Υπηρεσίες προς τους χρήστες

.....
.....
.....
.....
.....
.....

- Άλλα

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Συμπληρώθηκε την

Από τον/την

Φορέας/Εταιρεία

