

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΜΑΘΙΟΥΔΑΚΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΑΗΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003



*Αφιερωμένη στους γονείς μου, για την
πολύτιμη στήριξη τους όλα αυτά τα
χρόνια*

Ευχαριστίες

Στην εκπόνηση της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας συνέβαλλαν πολλοί άνθρωποι, χωρίς τη βοήθεια των οποίων δεν θα είχε πραγματοποιηθεί. Οφείλω έτσι να ευχαριστήσω, τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Παντελή Σκάγιαννη για την πολύ καλή συνεργασία που είχαμε κατά τη διάρκεια της εκπόνησης, τους αρχιτέκτονες Σωτήρη και Φωτεινή Γιαμάκου για την παροχή πολύτιμου υλικού σχετικά με τους τουριστικούς λιμένες στην Ελλάδα, την Μ. Παπαδοπούλου υπεύθυνη στη γραμματεία του Ε.Ο.Τ. για τις πληροφορίες που μου παρείχε, τον Δ. Δημητρόπουλο γραμματέα του ICAP στη Λάρισα και το Νίκο Κάβαλο μηχανικό.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους εκείνους που μου συμπαραστάθηκαν ηθικά και με στήριζαν στην εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΑΤΑΛΟΓΟΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ	3

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1.1 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	4
1.1.1 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	6
1.1.2 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ – ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	13
1.2 Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ	16
1.2.1 ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ ΚΑΙ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ	17
1.2.2 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ	18
1.2.3 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ	19
1.2.4 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	21
1.3 ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	24
1.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.

2.1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	28
2.1.1 ΟΡΙΣΜΟΙ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ	32
2.1.2 ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	35
2.1.3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	38
2.2 Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΣΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ	43
2.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΟΡΙΣΜΟΣ, ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	48
3.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	51
3.3 ΟΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	54

3.3.1	ΛΙΣΤΑ ΠΑΡΟΧΩΝ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	59
3.4	ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	61
3.5	ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΚΑΛΕΣ	63
3.6	ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ	63
3.7	ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ	64
3.8	ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	65
3.9	ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	67
3.9.1	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	67
3.10	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	71

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

4.1	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ	73
4.2	ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	77
4.2.1	ΠΡΩΤΕΥΟΝΤΕΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	77
4.2.2	ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΕΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	78
4.3	Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΤΟΠΙΟΥ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	82
4.3.1	ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΤΟΠΙΟ	82
4.3.2	ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ	83
4.3.3	ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΠΙΟΥ	84
4.3.4	ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΤΟΠΙΟΥ	85
4.4	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΕ ΤΡΟΠΙΚΑ ΚΛΙΜΑΤΑ	86
4.5	ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	88

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ & ΖΗΤΗΣΗ

5.1	ΧΩΡΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	90
5.1.1.	ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	93
5.1.2	ΟΙ ΖΩΝΕΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (Z.N.A.)	97
5.2	ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	99
5.2.1	ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	101

5.3 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	
– ΧΩΡΙΚΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ	105
5.4 ΧΩΡΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	107
5.5 ΜΗ ΧΩΡΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	109
5.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	112

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο : ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
--

6.1 ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – YACHTING	115
6.2 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ YACHTING	115
6.2.1 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ	117
6.2.2 ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	125
6.3 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ YACHTING	128
6.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	130

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ
--

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	132
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	144
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	148

Εισαγωγή

Στόχος της εργασίας αυτής, είναι να παρουσιάσει μια αναλυτική περιγραφή της κατάστασης που επικρατεί στον Ελλαδικό χώρο όσο αφορά την χωροθέτηση των θαλάσσιων εγκαταστάσεων και συγκεκριμένα των **Τουριστικών Λιμένων Αναψυχής**.

Πιο αναλυτικά, στο **1^ο Κεφάλαιο** της εργασίας περιγράφονται οι διαστάσεις του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, επικεντρώνοντας στις προοπτικές ανάπτυξης του τα επόμενα χρόνια παραθέτοντας παράλληλα και στατιστικά στοιχεία. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον τομέα της κρουαζιεροπλοΐας, ο οποίος αποτελεί σημαντικό κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού αναψυχής διεθνώς.

Το **2^ο Κεφάλαιο** είναι αφιερωμένο στις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις θαλάσσιες μεταφορές και τους τουριστικούς λιμένες. Επίσης, αναφορά γίνεται στην απελευθέρωση της κρουαζιεροπλοΐας και στην έννοια του cabotage.

Στο **3^ο Κεφάλαιο**, δίνεται ο ορισμός των τουριστικών λιμένων, οι κατηγορίες στις οποίες διαχωρίζονται και τα είδη των εξυπηρετήσεων που παρέχουν. Επιπλέον, δίνονται οι κανονισμοί λειτουργίας τους, οι διαφορές τους από τα λιμάνια και τις «σκάλες». Ειδική αναφορά γίνεται στα αλιευτικά καταφύγια, έναν ξεχωριστό τύπο λιμένων και στη νομοθεσία που διέπει τα σκάφη αναψυχής.

Στο **4^ο Κεφάλαιο** γίνεται μια περιγραφή της κατάστασης που επικρατεί αναφορικά με την λιμενική υποδομή της Ελλάδας. Στη συνέχεια, καταγράφονται οι παράγοντες που συμβάλλουν στον άρτιο σχεδιασμό των τουριστικών λιμένων και στο ρόλο του τοπίου στο σχεδιασμό αυτό.

Το **5^ο Κεφάλαιο** αφορά την χωροθέτηση των τουριστικών λιμένων αναψυχής στην Ελλάδα, καταγράφοντας παράλληλα τους όρους, τη διαδικασία και τις προϋποθέσεις χωροθέτησης.

Στο **6^ο Κεφάλαιο** αναλύεται η δομή και η λειτουργία της αγοράς του ναυτικού τουρισμού αναψυχής στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, περιγράφεται ο τρόπος λειτουργίας των ναυλομεσιτικών γραφείων και η διαμόρφωση των τιμών ενοικίασης των σκαφών αναψυχής.

Τέλος, το **7^ο Κεφάλαιο** είναι αφιερωμένο σε προτάσεις και συμπεράσματα που έχουν να κάνουν με τις πολιτικές που αφορούν το θαλάσσιο τουρισμό, τη

χωροθέτηση και το σχεδιασμό των τουριστικών λιμένων και τη λειτουργία των ναυλομεσιτικών γραφείων.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.1.2.1: ΑΦΙΞΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	14
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.1.2.2: ΠΟΡΕΙΑ ΖΗΤΗΣΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	15
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.2.3.1: ΠΟΣΟΣΤΑ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ	20
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.2.3.2: ΠΟΡΕΙΑ ΚΙΝΗΣΗΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	20
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.3.1: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΟΜΙΛΩΝ	59
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.1.1: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	92
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.1.2: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΜΑΡΙΝΩΝ	92
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.1.1.1: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΣΕ ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ	96
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.1.2.1: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΜΑΡΙΝΩΝ ΑΝΑ Ζ.Ν.Α	99
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5.5.1: ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΜΗ ΧΩΡΟΘΕΤΗΜΕΝΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	112
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6.2.1: ΤΑΣΗ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	116

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1.2.1: ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	14
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.3.1: ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ ΠΕΡΙΗΓΗΤΩΝ	21
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.4.1: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ	22
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.4.2: ΑΡΙΘΜΟΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΚΛΙΝΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ	22
ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.4.3: ΑΦΙΞΕΙΣ ΠΕΡΙΗΓΗΤΩΝ	23
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.1: ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΙΔΙΟΤΗΤΕΣ ΤΩΝ ΟΜΙΛΩΝ	56
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.2: ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΟΜΙΛΩΝ	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3.3: ΛΙΣΤΑ ΟΜΙΛΩΝ	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.7.1: ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ	64
ΠΙΝΑΚΑΣ 4.3.3.1: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΠΙΟΥ	84
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1.1: ΛΙΣΤΑ ΜΑΡΙΝΩΝ	90
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1.2.1: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥΣ ΑΝΑ Ζ.Ν.Α.	98
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4.1: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ & ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΧΩΡΟΘΕΤΗΜΕΝΟΥΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ	107
ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5.1: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ & ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΜΗ ΧΩΡΟΘΕΤΗΜΕΝΟΥΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ	109
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.1.1: ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2003	120
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.1.2: ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΚΠΤΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ	121
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.1.3: ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΑΚΕΤΩΝ ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΩΝ	121
ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2.1.4: ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΣΠΟΡΑΔΕΣ	124

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται μια πρώτη προσέγγιση της έννοιας του θαλάσσιου τουρισμού και μια περιγραφή της κατάστασης που επικρατεί στη ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Επίσης, επιχειρείται μια συνοπτική ανάλυση των προοπτικών του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, παραθέτοντας ταυτόχρονα στατιστικά στοιχεία που αφορούν το θαλάσσιο τουρισμό και τις θαλάσσιες μεταφορές.

1.1 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί έναν από τους σχετικά σύγχρονους και αναπτυσσόμενους τομείς του τουρισμού στην Ελλάδα. Ως **πυρήνες θαλάσσιου τουρισμού**, εννοούνται οι τόποι όπου οι θαλάσσιες δραστηριότητες (Θ. Τουρισμός, Θ. Αθλητισμός, Θ. Ψυχαγωγία) θα πρέπει να βρίσκουν τη μέγιστη δυνατή υποστήριξη χερσαίων και λιμενικών εγκαταστάσεων και εξυπηρετήσεων. Οι τόποι αυτοί συνήθως εντάσσονται σε ένα αστικό περιβάλλον, το οποίο θα είναι χωρικά διαμορφωμένο με υποδομές τουρισμού, όπως είναι τα συγκοινωνιακά δίκτυα, οι ξενοδοχειακές μονάδες κ.α.

Οι θαλάσσιες εγκαταστάσεις που εντάσσονται σε πόλεις και οικισμούς θα πρέπει παράλληλα να αποτελούν ενεργούς πολεοδομικούς πυρήνες, σημεία αναφοράς αστικού τοπίου και κοινωνικής συνάθροισης, με την προϋπόθεση βέβαια ότι είναι τόποι υψηλής αισθητικής και εμπεριέχουν έντονο το στοιχείο της ενεργητικής ανθρώπινης “διάθεσης” και “κίνησης”, μιας και είναι χώροι που σχετίζονται με τον ελεύθερο χρόνο του ανθρώπου (Σ. Γιαμάκος, 1995).

Η πολύ-πολιτιστική διάρθρωση των χώρων της Μεσογείου και η ποικιλία των ακτών και των νήσων, δίνουν σημαντικά πλεονεκτήματα στη ναυσιπλοΐα – περιήγηση και αναγάγουν τη λεκάνη της Μεσογείου σε προνομιακό χώρο για τον θαλάσσιο τουρισμό. Τα τελευταία είκοσι χρόνια, οι ακτές της Νότιας Γαλλίας, της Ισπανίας και της Ιταλίας παρέχουν υψηλής στάθμης εξυπηρετήσεις λιμενικής τουριστικής υποδομής. Με τον τρόπο αυτό, αναδεικνύεται η Δυτική

Μεσόγειος σε κατ' εξοχή χώρο σοβαρής τουριστικής λιμενικής υποδομής, διαθέτοντας ένα εξαιρετικό δίκτυο εξυπηρέτησης, υψηλής στάθμης, καθώς και τις ιδανικές καιρικές συνθήκες, μονοπωλώντας τη μεγάλη κίνηση θαλαμηγών σκαφών στη Μεσόγειο.

Εκτός από τη Δυτική Μεσόγειο και η Ανατολική Μεσόγειος με τα ιδιαίτερα επίσης χαρακτηριστικά της, παρέχει αξιόλογες δυνατότητες ανάπτυξης της ναυσιπλοΐας, συνδυαζόμενη με την αναψυχή. Σημαντικό κομμάτι της Ανατολικής Μεσογείου είναι ο Ελληνικός Χώρος, ο οποίος με τα εκατοντάδες νησιά, το συνολικό μήκος των περίπου 15.000 χιλιομέτρων ακτών του και τη συνολική θαλάσσια επιφάνεια των 130.000 περίπου τετραγωνικών μιλίων, διεκδικεί το μεγαλύτερο ποσοστό στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Η μόνη χώρα που ανταγωνίζεται σε αυτόν τον τομέα την Ελλάδα είναι η γειτονική Τουρκία, η οποία πρόσφατα ανέπτυξε και επέκτεινε το εθνικό της σύστημα των τουριστικών λιμένων (Μακρής και Παπαπαύλου, 1995).

Η Ελλάδα, στοχεύει στη δημιουργία ενός νέου τύπου λιμένων αναψυχής ο οποίος θα αρμόζει περισσότερο στις συνθήκες της λεκάνης της Ανατολικής Μεσογείου. Στη δημιουργία αυτή, θα πρέπει να ληφθούν υπ' όψη ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά μερικά από τα οποία είναι τα ακόλουθα:

(α) Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην προστασία του **φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος**. Η Ελλάδα διαθέτει μια εξαιρετική ποικιλία στο φυσικό της περιβάλλον και μια πληθώρα αρχαιολογικών χώρων, οι οποίοι μαρτυρούν τους πολυάριθμους πολιτισμούς του παρελθόντος. Επομένως, οποιοδήποτε νέο αναπτυξιακό έργο θα πρέπει να ενσωματώνεται αρμονικά στο παραπάνω ιστορικό πλαίσιο, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό των χερσαίων εγκαταστάσεων, στη χρησιμοποίηση ντόπιων υλικών κ.λ.π.

(β) Πρέπει να μελετηθούν προσεκτικά τα μέτρα ενάντια στη ρύπανση των λιμένων και των κόλπων. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί, είτε υποκινώντας τους ιδιοκτήτες των λιμένων αναψυχής να χρησιμοποιούν τις άρτια εξοπλισμένες χερσαίες εγκαταστάσεις, οι οποίες θα είναι στη διάθεση τους σε στρατηγικά σημεία της μαρίνας, είτε υποχρεώνοντας τους να εγκαταστήσουν στα σκάφη τους δεξαμενές αποθηκείσεως αποβλήτων.

(γ) Η πλειοψηφία των λιμένων αναψυχής μιας Ζώνης Ναυσιπλοΐας πρέπει να αναπτυχθεί στα πλαίσια της ανθρώπινης κλίμακας. Εκτός από τις λίγες

μαρίνες οι οποίες αναγκαστικά θα έχουν μεγάλη χωρητικότητα και όλες τις δυνατές υπηρεσίες και οι οποίες είναι πολύ συχνά νέες κατασκευές, ελπίζεται ότι οι υπόλοιπες μικρότερες μονάδες μιας Ζώνης Ναυσιπλοΐας θα ενσωματωθούν στους λιμένες μικρότερων νησιών. Ωστόσο κάθε λιμένας αναψυχής, πρέπει να εξετασθεί ως μια αυτόνομη μονάδα και κάθε προτεινόμενη λύση πρέπει να συνοδεύεται από ένα λεπτομερή έλεγχο σχετικά με την επιλογή της τοποθεσίας, τις χερσαίες εγκαταστάσεις, το δυναμικό, το σχέδιο γενικής διάταξης και την ταξινόμηση των σκαφών ανά μέγεθος.

Οι ναυλώσεις σκαφών αναψυχής παρουσιάζουν αύξηση τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με στοιχεία του Εθνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), αυτές ανέρχονται στις **20.000**, ενώ οι προβλέψεις για το 2005 κάνουν λόγο για υπερδιπλασιασμό τους, εκτιμώμενες σε **35.000 – 40.000**. Για τις ναυλώσεις αυτές απαιτείται επαγγελματικός στόλος 8.000 – 10.000 πλοίων, που θα χρειάζεται μόνιμο ελλιμενισμό σε σημεία – πύλες του θαλάσσιου τουρισμού και στην συντριπτική πλειοψηφία του στην Αττική (www.business2005.gr).

Είναι κοινή η διαπίστωση, ότι το δίκτυο εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής σε συνδυασμό με την ανάπτυξη των λιμένων αναψυχής, αποτελεί πολύ σημαντικό παράγοντα του εθνικού και περιφερειακού προγραμματισμού-σχεδιασμού, για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών (Μακρής και Παπαπαύλου, 1995).

1.1.1 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, είναι εύκολο να συμπεράνουμε πως οι προοπτικές του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα τα επόμενα χρόνια δεν μπορεί να είναι αισιόδοξες. Η Ελλάδα χρειάζεται σημαντικές βελτιώσεις στις λιμενικές της υποδομές, οι οποίες αποτελούν τη βάση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Σύμφωνα με τον Κούτσικο Π. Γενικό Γραμματέα ΕΒΕΑ, ο θαλάσσιος τουρισμός είναι από τους ελάχιστους συναλλαγματοφόρους πόρους που μας έχουν απομείνει και από τον οποίο αντλούμε ακόμα πολύτιμα για την εθνική μας οικονομία έσοδα. Το ιδιαίτερος ευαίσθητο αυτό εθνικό μας προϊόν από πέρσι, εμφανίζει σαφή σημάδια υποχώρησης, τα οποία πάρα τις όποιες

επισημάνσεις και προειδοποιήσεις εκ μέρους τόσο του ΕΒΕΑ, όσο και των λοιπών κλαδικών φορέων, ελάχιστα φαίνεται να απασχολούν την κυβέρνηση της χώρας.

Εντούτοις όμως, από τις δέκα κυριότερες χώρες εξερχόμενου τουρισμού στον κόσμο, η Ελλάδα έχει ικανοποιητική διείσδυση σε έξι από αυτές: Γερμανία, Βρετανία, Ιταλία, Γαλλία, Ολλανδία και Ελβετία. Στις υπόλοιπες τέσσερις (Η.Π.Α., Καναδάς, Ρωσία και Ιαπωνία) η διείσδυση είναι από ελάχιστη έως και ανύπαρκτη. Η προσέλκυση περισσότερης και ποιοτικότερης ζήτησης, είναι βέβαιο πως χρειάζεται μια **επιθετική πολιτική πωλήσεων** η οποία θα πρέπει να υποστηρίζεται από την αντίστοιχη **επικοινωνιακή στρατηγική** σε επίπεδο δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Η μέχρι σήμερα διαφήμιση και προβολή του θαλάσσιου τουρισμού γίνεται ευκαιριακά και αποσπασματικά. Ο θαλάσσιος τουρισμός χρειάζεται ευέλικτα επικοινωνιακά σχέδια τριτοετούς και πενταετούς διάρκειας, με προϋπολογισμούς συνδεδεμένους με τα έσοδα της χώρας από τον τουρισμό. Οι διαγωνισμοί για το έργο της διαφήμισης του Θαλάσσιου Τουρισμού γίνονται σε άτακτα χρονικά διαστήματα κρινόμενα από μεικτές επιτροπές διοικητικών υπαλλήλων του Ε.Ο.Τ. και εκπροσώπων φορέων μη ειδικών σε θέματα προβολής και διαφήμισης. Ενώ η διαφήμιση παγκοσμίως θεωρείται ως η πλέον παραγωγική επένδυση, στην περίπτωση του θαλάσσιου τουρισμού αλλά και του ελληνικού τουρισμού γενικότερα αντιμετωπίζεται από τους υπεύθυνους σαν σπατάλη ή σαν μια δαπάνη που θα πρέπει να περικοπεί. Δεν εξηγείται διαφορετικά το γεγονός, ότι τα έσοδα της Ελλάδας από τον τουρισμό για το έτος 2002 ξεπέρασαν τα 10δισ δολάρια και παράλληλα τα κονδύλι για την προβολή και την προώθηση του, ήταν λιγότερο από 10 εκατομμύρια δολάρια, δηλαδή ποσοστό μικρότερο του ένα τις χιλίους των εσόδων μας.

Παρά τα παραπάνω όμως, οι σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού που υπάρχουν στην Ελλάδα, λόγω των σημαντικών συγκριτικών πλεονεκτημάτων που έχει η χώρα, αναδεικνύουν ένα ευρύ φάσμα δυνητικών επενδυτικών δυνατοτήτων. Αυτές αφορούν μια μεγάλη κλίμακα επενδύσεων, από τις μικρές κεφαλαιακές απαιτήσεις μέχρι τις ιδιαίτερα μεγάλες και μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις βασικές κατηγορίες:

1^η Κατηγορία: Η πρώτη και σημαντικότερη επενδυτική δυνατότητα, αφορά μια σειρά συμπληρωματικών επισκευαστικών εργασιών, κλάδος που παρουσιάζει

ιδιαίτερη δυναμική στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Χαρακτηρίζεται από χαμηλότερες κεφαλαιακές ανάγκες από ότι η ναυπήγηση των σκαφών, εντούτοις παρουσιάζει τα ίδια προβλήματα με αυτήν στον Ελληνικό χώρο.

2^η Κατηγορία: Το δεύτερο πεδίο επενδυτικής δραστηριότητας σχετίζεται με την δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συνόλου παροχής τουριστικών υπηρεσιών στις οποίες θα συμπεριλαμβάνονται και οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού (πιθανόν διαθεσιμότητα τουριστικού λιμένα, παροχή ναυλομεσιτικών εργασιών, υπηρεσίες συντήρησης κ.λ.π. σε συνδυασμό με δραστηριότητες στην ξηρά).

3^η Κατηγορία: Η τρίτη και τελευταία κατηγορία, αφορά τον τομέα της ναυπήγησης. Ο τομέας αυτός δίνει τη δυνατότητα επενδύσεων για την κατασκευή προϊόντων (σκαφών αναψυχής) διαφορετικών κεφαλαιακών επενδύσεων και αποδοτικότητας κεφαλαίων. Κύρια χαρακτηριστικά του κλάδου είναι το χαμηλό επίπεδο εκσυγχρονισμού του στην Ελλάδα, το οποίο εκφράζεται από την υψηλή ένταση εργασίας, καθώς και η έλλειψη κατάλληλα εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού (Τσαλίκη, 1995).

Το έτος 2003, όπως μαρτυρούν οι σχετικές μελέτες, αναμένεται σημαντική μείωση του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Σύμφωνα με τον πρόεδρο της Ένωσης Πλοιοκτητών Σκαφών Τουρισμού και Αναψυχής Βενετόπουλο, **το 1/3 των επανδρωμένων επαγγελματικών τουριστικών σκαφών θα παραμείνει δεμένο στα λιμάνια**, ενώ αντίστοιχος αριθμός εργαζομένων δεν θα προσληφθεί. Για τον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού, θα υπάρξει πτώση κατά **30% για τα επανδρωμένα σκάφη και κατά 15% για τα μη επανδρωμένα φέτος σε σχέση με πέρυσι**. Η μοναδική αύξηση που έχει σημειωθεί στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού τον τελευταίο καιρό είναι ύψους 3% και εντοπίζεται στο χώρο της Καραϊβικής, καθώς οι Αμερικανοί τουρίστες – για λόγους ασφάλειας – δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση στους κοντινούς τους προορισμούς.

Σύμφωνα πάντα με τον κ. Βενετόπουλο, δύο είναι οι σημαντικοί παράγοντες οι οποίοι συνδέονται άμεσα με την συνολική συρρίκνωση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος:

- ❖ Ο πρώτος λόγος, αφορά την μείωση της εισροής των Αμερικανών τουριστών στην Ελλάδα.
- ❖ Ο δεύτερος λόγος, αφορά τη συνεχή ανάπτυξη της Τουρκίας και της Κροατίας.

Οπωσδήποτε, εκτός από τους δύο αυτούς παράγοντες, σημαντικό ρόλο έπαιξαν και άλλα πολύ σημαντικά πρόσφατα γεγονότα της επικαιρότητας, όπως είναι:

- ✓ Η ένταση και η χρονική διάρκεια της επίθεσης στο Ιράκ.
- ✓ Η άνοδος ή η διακύμανση της τιμής του πετρελαίου.
- ✓ Η ταχύτητα ανάκαμψης της αμερικανικής οικονομίας, καθώς και της οικονομίας των άλλων μειζόνων προηγμένων χωρών (όπως Γερμανία, Ιαπωνία, Γαλλία, κ.α.), και επίσης η υπέρβαση της κρίσης των διεθνών χρηματιστηρίων.
- ✓ Η ανάκτηση της εμπιστοσύνης επιχειρηματιών και καταναλωτών των χωρών που είναι οι κύριες πηγές τουριστικών ροών (Βενετόπουλος, 2003).

Εφόσον πραγματοποιηθεί το ευμενέστερο σενάριο ως προς τους παραπάνω παράγοντες, αναμένεται ότι ο διεθνής τουρισμός το 2003 θα σημειώσει **άνοδο κατά 2% έως 3%** σε σχέση με το 2002, σύμφωνα και με την έκθεση «**Global Travel Trends 2003**» που έγινε για λογαριασμό της **Ευρωπαϊκής Επιτροπής Τουρισμού (European Travel Commission - ETC)** τον Δεκέμβριο 2002.

Με βάση τις εκτιμήσεις για τις προοπτικές της εξέλιξης της προσφοράς όσο και της ζήτησης στις διάφορες περιοχές του κόσμου κατά τα αμέσως επόμενα χρόνια, που έχουν γίνει πρόσφατα από εκπροσώπους των διεθνών οργανισμών, όπως του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), του Συνδέσμου Τουρισμού Ασίας-Ειρηνικού (Pacific Asia Travel Association - PATA), καθώς και της Travel Industry Association (TIA) των ΗΠΑ, οι αναμενόμενες εξελίξεις στον **Διεθνή Τουρισμό** θα έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Επιτάχυνση του ετήσιου ρυθμού ανόδου του διεθνούς τουρισμού το 2004, με αύξηση 3 έως 4%.
- Αύξηση του εξερχόμενου τουρισμού από τις ΗΠΑ κατά 4% το 2003 και κατά 6% το 2004.
- Ανάκαμψη του εξερχόμενου τουρισμού της Ιαπωνίας (στο τέλος του 2003 θα επιτευχθούν τα επίπεδα του 2000).
- Ανοδικός ρυθμός και διεύρυνση της κοινωνικής βάσης του

τουρισμού με προέλευση την Κίνα.

- Συνεχιζόμενες και πιθανώς ενισχυμένες απαιτήσεις ασφάλειας.
- Ενίσχυση των ενδοπεριφερειακών ταξιδιών για διακοπές σε σύγκριση με τους μακρινούς προορισμούς.
- Συντομότερες και συχνότερες παραδοσιακές διακοπές.
- Συνεχιζόμενη μεταστροφή από τις παραδοσιακές τακτικές αερογραμμές και τις εταιρείες charter σε ραγδαία αναπτυσσόμενους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους.
- Συνέχιση της τάσης για κρατήσεις «τελευταίας στιγμής».
- Αυξημένη χρήση του διαδικτύου για σχεδιασμό και κρατήσεις διακοπών, καθώς και άνοδος των τμηματικά πακετοποιημένων και εξατομικευμένων διακοπών.
- Αυξημένη ζήτηση για αυθεντικές εμπειρίες, γνωριμία με τη φύση και τον πολιτισμό των προορισμών.
- Εξακολούθηση της αυξητικής τάσης του αριθμού των εξερχόμενων τουριστών ηλικίας 45 + από τις δυτικές χώρες και την Ιαπωνία.
- Διεύρυνση του χάσματος που διαπιστώνεται ανάμεσα στην ολοένα απαιτητικότερη διεθνή ζήτηση και την προσφορά προϊόντων και υπηρεσιών σε αρκετούς προορισμούς (Ε.Σ.Τ., 2003).

Στις αρνητικές αυτές συγκυρίες, έχει συμβάλει η ελλιπής προβολή της Ελλάδας στο εξωτερικό από την πλευρά της πολιτείας, καθώς και το υψηλό κόστος των προσφερόμενων παροχών στην Ελλάδα σε σχέση πάντα με τις αντίστοιχες προσφερόμενες υπηρεσίες των γειτονικών χωρών. Θετικό παρόλα αυτά όμως παραμένει το γεγονός της ιδιωτικοποίησης και της ταυτόχρονης επικείμενης αναβάθμισης των τουριστικών λιμένων της Αττικής, όσο και το γεγονός της κατάθεσης στη Βουλή από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας του νέου θεσμικού πλαισίου αναφορικά με τον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού.

Γεγονός πάντως είναι, πως η φετινή χρονιά δεν έχει ξεκινήσει με τις καλύτερες προϋποθέσεις. Το ισχυρό ευρώ ευνοεί τους τουριστικούς προορισμούς που βρίσκονται εκτός της ευρωζώνης. Η οικονομική ύφεση στη Δυτική Ευρώπη και ιδιαίτερα στη Γερμανία, που αποτελεί την δεύτερη μεγαλύτερη αγορά μας, υποχρεώνει τους τουρίστες να σκέφτονται περισσότερο και να ταξιδεύουν λιγότερο.

Παρόλα αυτά όμως, ο βασικός μοχλός ανάπτυξης της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας τα **2004** στην Αθήνα (καθώς και σε ορισμένες άλλες ολυμπιακές πόλεις και τοποθεσίες, όπως προσεχή χρόνια θεωρείται από πολλούς ότι θα είναι η διεξαγωγή των **Ολυμπιακών Αγώνων του** Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος, Αρχαία Ολυμπία κ.α.). Η ένταση της προβολής του ελληνικού τουρισμού, συνδεδεμένης απόλυτα με τη διεξαγωγή του σημαντικότερου αθλητικού γεγονότος στη χώρα μας, πρέπει να αποτελέσει έναν από τους κύριους άξονες στρατηγικής σε συνδυασμό με την προσήλωση στην ποιότητα και τη βελτιστοποίηση της σχέσης τιμής και ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Οι υποδομές των ολυμπιακών έργων που πρόκειται να κατασκευαστούν αναμένεται να αναβαθμίσουν την προσπελασιμότητα των ελληνικών τουριστικών προορισμών και να διευκολύνουν την διαπεριφερειακή πρόσβαση, στο εσωτερικό της χώρας.

Κατά το μεταολυμπιακό έτος 2005, θα συνεχιστεί η γενικά ανοδική πορεία του θαλάσσιου τουρισμού αλλά αναμένεται ότι θα υπάρξει ελαφρά κάμψη του ρυθμού αύξησης της τουριστικής κίνησης σε σχέση με τις επιδόσεις του 2004, όπως συνέβη σε όλες τις περιπτώσεις διοργάνωσης Ολυμπιακών Αγώνων.

Ενδέχεται πάντως να προκύψουν ανακατατάξεις, τόσο ως προς τη σύνθεση της προέλευσης των τουριστών, όσο και ως προς τους προτιμώμενους επιμέρους προορισμούς, στο εσωτερικό της χώρας. Παράλληλα, αναμένεται να εμφανιστεί υψηλός βαθμός επαναληπτικότητας των επισκεπτών για τα επόμενα χρόνια και να καλλιεργηθούν τα περιθώρια διεύρυνσης ορισμένων αγορών και κατάκτησης νέων τουριστικών αγορών και τμημάτων αγοράς (συνεδριακός τουρισμός, αθλητικός τουρισμός, εναλλακτικός τουρισμός κλπ.).

Η διαπιστωμένη ανθεκτικότητα του τουρισμού στις κρίσεις του διεθνούς περιβάλλοντος, η ελκυστικότητα των ελληνικών τουριστικών προορισμών και η ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 επιτρέπουν τη συγκρατημένη

αισιοδοξία για τη μεσοπρόθεσμη προοπτική του τουρισμού στη χώρα μας (Ε.Σ.Τ., 2003).

Θα μπορούσαμε να πούμε πως η Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλει να αναζητήσει λύσεις που να προστατεύουν το ευρωπαϊκό τουριστικό προϊόν και μαζί του τον τεράστιο όγκο μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων που το στηρίζουν. Οι λύσεις αυτές θα μπορούσαν να επιλεγούν μεταξύ ενός ευρέως φάσματος μέτρων, από την παροχή οικονομικών ή άλλων κινήτρων στους Ευρωπαίους πολίτες για να ταξιδεύουν εντός Ευρώπης, μέχρι την καταβολή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις οικονομικών καταστροφών που προέρχονται από εξωγενής παράγοντες (όπως για παράδειγμα είναι ο πόλεμος).

Σημαντικό όμως ζήτημα, το οποίο αφορά άμεσα τις προοπτικές του θαλάσσιου τουρισμού, είναι η εποχικότητα της ζήτησης, ιδιαίτερα για τα ελληνικά νησιά. Η εικόνα που παρουσιάζουν τα ελληνικά νησιά κατά τους χειμερινούς μήνες είναι εικόνα απομόνωσης όπου οι ελλείψεις σε θέσεις απασχόλησης, σε υποδομές και υπηρεσίες, σε ψυχαγωγία και σε δυνατότητες για δημιουργική εκμετάλλευση του ελεύθερου χρόνου, σε συνδυασμό με τις κακές καιρικές συνθήκες, δημιουργούν διάθεση φυγής από τα νησιά. Διάθεση που επαυξάνεται από τη μεγάλη αντίθεση μεταξύ της «νεκρής» και της «υψηλής» τουριστικής περιόδου. Αυτή η σκληρή πραγματικότητα που καθιστά τα νησιά μη ελκυστικούς τόπους, έχει οδηγήσει σε συρρίκνωση τον παραγωγικό ιστό των νησιών, αφού μόνο ο τουρισμός ήρθε να αντικαταστήσει δραστηριότητες που εγκαταλείφθηκαν σταδιακά, δημιουργώντας μια ασταθή μονοκαλλιέργεια. Τους καλοκαιρινούς μήνες αντίθετα, τα νησιά παρουσιάζουν μια τελείως διαφορετική εικόνα. Γίνονται λιγότερα απομονωμένα, μιας και συνδέονται με την τουριστική δραστηριότητα (Σπιλάνης, 2003).

1.1.2 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ – ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Σύμφωνα με μελέτη του **Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (Ι.Τ.Ε.Π.)** που ολοκληρώθηκε πρόσφατα, ο εσωτερικός τουρισμός παρουσιάζει τα εξής χαρακτηριστικά:

- ❖ Σε συνάφεια προς το παραπάνω, σημειώνεται ότι η περιφερειακή συγκέντρωση του ημεδαπού τουρισμού στις δημοφιλέστερες περιοχές του αλλοδαπού είναι 42% έναντι 82% για τον αλλοδαπό. Τα χαρακτηριστικό αυτό εξομαλύνει οριακά την περιφερειακή κατανομή της τουριστικής δραστηριότητας και αμβλύνει την περιφερειακή συγκέντρωση, που αποτελεί επιθυμητή εξέλιξη για Εμφανίζει πολύ μικρότερο βαθμό συγκεντρώσεως, αφού οι προσφιλέστερες περιοχές συγκεντρώνουν το 51%, έναντι 82% στην περίπτωση του αλλοδαπού.
- ❖ Μεταξύ των δημοφιλέστερων περιοχών βρίσκονται τώρα η Πελοπόννησος και η Κεντρική Μακεδονία, εκτοπίζοντας την Κρήτη και τα Ιόνια Νησιά. Εδώ, πρέπει να σημειωθεί ότι το 1983 μόνο η Αττική από τις προσφιλέστερες για τους αλλοδαπούς περιοχές, ήταν μεταξύ των τεσσάρων πλέον προσφιλέστερων για τους ημεδαπούς.
- ❖ περισσότερους του ενός, λόγους. Φυσικά το μικρό μέγεθος του εσωτερικού τουρισμού σε σύγκριση με τον αλλοδαπό δεν επιτρέπει δραστική αλλαγή της εικόνας που παρέχουν τα στοιχεία για τον αλλοδαπό τουρισμό.
- ❖ Ίσως το πιο ενδιαφέρον εύρημα είναι το μικρό μερίδιο της νησιωτικής χώρας στον εσωτερικό τουρισμό. Αν και σταθερά αυξανόμενο, το εν λόγω ποσοστό εκτιμάται στο 26% για το 2000, έναντι 72% του αλλοδαπού τουρισμού. Στο φαινόμενο αυτό μπορούν να δοθούν πολλές ερμηνείες. Ένας παράγοντας μπορεί να είναι η επιθυμία των Ελλήνων να γνωρίσουν την πατρίδα τους. Εξάλλου, είναι γνωστή η τάση αρκετά υψηλού ποσοστού ξένων να επανέρχονται στην ίδια περιοχή (επαναληπτικός τουρισμός). Άλλος παράγοντας είναι το διαφορετικό εποχικό πρότυπο του εσωτερικού τουρισμού (Περιοδ. Ανάπτυξη, 2003).

Συγκρινόμενος σε παγκόσμιο επίπεδο ο ελληνικός τουρισμός καταγράφει θεαματικές επιδόσεις. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του

Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, η Ελλάδα είναι σε απόλυτους αριθμούς **10^η στον κόσμο** ως προς το τουριστικό συνάλλαγμα και **15^η** ως προς τις αφίξεις αλλοδαπών τουριστών κατά το έτος 2001. Όπως προκύπτει από τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία, οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών το έτος 2000 ήταν **13.567.453** ενώ το έτος 2001 ήταν **14.033.378** αυξανόμενες κατά **7.16%** σε σχέση με το έτος 2000. Στο διάγραμμα που ακολουθεί καταγράφεται η μεταβολή ανά χρόνο από το 1990 έως και το 2001 στις αφίξεις των τουριστών στην Ελλάδα:

Διάγραμμα 1.1.2.1



Πηγή : Ε.Σ.Υ.Ε.

Όπως παρατηρούμε και από το διάγραμμα, από το 1996 και μετά παρατηρείται μια ραγδαία αύξηση των αφίξεων στην Ελλάδα. Σύμφωνα με στοιχεία του 2000, κατέφτασαν στην Ελλάδα 13.095.545 τουρίστες. Το μέσο άφιξης που προτίμησαν καθώς και το αντίστοιχο ποσοστό επί του συνόλου των αφίξεων παρουσιάζεται παρακάτω:

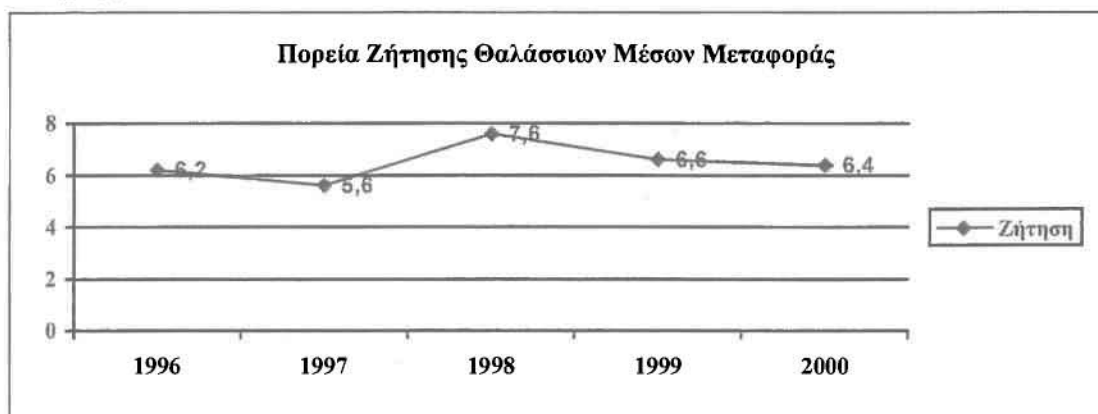
Πίνακας 1.1.2.1

ΤΡΟΠΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ	10.454.089	79.8
ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ	63.969	0.5
ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΑ	836.010	6.4
ΟΔΙΚΩΣ	1.741.477	13.3

Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε.

Οι τουρίστες λοιπόν για το έτος 2001, προτίμησαν τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς σε ποσοστό 6.4% επί του συνόλου των μεταφορικών μέσων για να έρθουν στην Ελλάδα. Το ποσοστό αυτό είναι ιδιαίτερα μικρό αν λάβει κανείς υπ όψιν ότι τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς είναι τα ασφαλέστερα στον κόσμο σύμφωνα με σχετικές μελέτες που έχουν γίνει. Η συνολική καταγραφή της ζήτησης των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς από το 1996 έως και το 2000 αποτυπώνεται στο παρακάτω διάγραμμα για την Ελλάδα:

Διάγραμμα 1.1.2.2



Πηγή: Ε.Ο.Τ.

Όπως παρατηρούμε, η ζήτηση για τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς μειώνεται από χρόνο σε χρόνο ενώ ταυτόχρονα αυξάνεται η ζήτηση για τις αερομεταφορές. Αυτό συμβαίνει διότι έχουμε απελευθέρωση των αεροπορικών συγκοινωνιών και παράλληλη μείωση των ναύλων.

Επίσης, σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του Ε.Ο.Τ. η ζήτηση για τον ελληνικό τουρισμό εξαρτάται σε ποσοστό 85% από την ευρωπαϊκή αγορά. Όπως φάνηκε και από τον Πίνακα 1, το 79.8% των αφίξεων οφείλονται στις αερομεταφορές, καθώς η γεωγραφική θέση της χώρας μας αποκλείει ουσιαστικά την οδική πρόσβαση σε αντίθεση με τις ανταγωνίστριες μας χώρες του Ευρωπαϊκού Νότου.

Ένα ακόμα ζήτημα το οποίο θα πρέπει να μας απασχολήσει είναι αυτό της έντονης εποχικότητας που χαρακτηρίζει τον Θαλάσσιο Τουρισμό εν γένει και τον Ελληνικό Τουρισμό στο σύνολό του κατ' επέκταση. Το τρίμηνο Ιουλίου – Αυγούστου – Σεπτεμβρίου συγκεντρώνει σταθερά κατά την τελευταία δεκαετία

το 50% των αφίξεων. Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι υπάρχει υπολειτουργία των συντελεστών παραγωγής για ένα τρίμηνο και υπολειτουργία έως καθόλου λειτουργία για τον υπόλοιπο χρόνο με δραματική μείωση της αποδοτικότητας των επενδύσεων και της απασχόλησης (Ανδρεάδης Σ., 2003).

1.2 Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑ

Η σύγχρονη κρουαζιεροπλοΐα παρέχει αμιγή στοιχεία ολοκληρωμένου θαλάσσιου τουρισμού, αφού πέρα από την προσέγγιση λιμένων τουριστικού ενδιαφέροντος, η διαμονή του περιηγητή επί του σκάφους συνδέεται με μια σειρά “εν πλω” δραστηριοτήτων αναψυχής όπως ο χορός, τα αθλήματα (τένις, μπάσκετ, πόλο, βόλεϊ, κολύμβηση κ.ά.), ο κινηματογράφος και το θέατρο, τα συνέδρια και οι εκθέσεις αλλά και οι δραστηριότητες εκτός του σκάφους όπως τα θαλάσσια σπορ της ιστιοσανίδας, του σκι, της κατάδυσης, κ.ά.

Η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση, από την άλλη πλευρά, παρέχει στον περιηγητή χαρακτηριστική αμεσότητα με τη θάλασσα στο βαθμό που συνδυάζει, πέρα από τη ξεχωριστή εμπειρία διαμονής του περιηγητή σε σκάφος, την εμπειρία πλοήγησης του σκάφους σε προορισμούς προσωπικής επιλογής και από την άλλη, την αμεσότητα της επαφής με το υγρό στοιχείο. Σε ότι αφορά την ακτοπλοΐα, εύκολα εντοπίζει κανείς ότι στις παρεχόμενες από αυτήν υπηρεσίες, υπάρχουν στοιχεία κρουαζιεροπλοΐας. Αφού τόσο οι συνθήκες στα πλοία όσο και οι γραμμές με τις διαδοχικές προσεγγίσεις, τους προσφέρουν παράλληλα, εκτός της μεταφοράς και δυνατότητες θαλάσσιας περιήγησης.

Μολονότι οι προαναφερόμενες ναυτιλιακές δραστηριότητες μέσω της θαλάσσιας περιήγησης προσδίδουν στο θαλάσσιο τουρισμό το πραγματικό του περιεχόμενο, ταυτόχρονα παρουσιάζουν σημαντικά διαφοροποιημένες δυνατότητες ως προς τη βέλτιστη διαμόρφωσή του. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η τελευταία, ανταποκρίνεται στην αμεσότερη και διαρκέστερη επαφή του περιηγητή με τη θάλασσα και συνεπώς αυτή η αναζήτηση αναπόφευκτα παραπέμπει στην ανάγκη διερεύνησης των δυνατοτήτων που μπορεί να προσφέρει η συνδυασμένη εφαρμογή αυτών των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων (Λεκάκου και Τζαννάτος, 2001).

1.2.1 ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ – ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ.

Ο συνδυασμός κρουαζιεροπλοΐας και ιστιοπλοΐας άρει τους επιμέρους φυσικούς και λειτουργικούς περιορισμούς (χωρικής εμβέλειας και προσβασιμότητας) των δύο δραστηριοτήτων. Το κρουαζιερόπλοιο, προσφέρει σε μεγάλο αριθμό τη δυνατότητα στους περιηγητές να επισκέπτονται μεγάλα λιμάνια μετά από μεγάλες διαδρομές, ενώ αντίθετα το ιστιοπλοϊκό δίνει την ευκαιρία της πρόσβασης μικρού αριθμού περιηγητών σε μικρά λιμάνια μετά από μικρές διαδρομές. Η ενίσχυση της προσβασιμότητας της αμιγούς κρουαζιεροπλοΐας σε περιορισμένους χώρους προκαλεί υψηλό κοινωνικό και ιδιωτικό κόστος (μεγάλα τεχνικά έργα, πολλαπλές και κοντινές αφίξεις – αναχωρήσεις, μεγάλο λειτουργικό κόστος, έκθεση μικρών περιοχών σε μεγάλο αριθμό επισκεπτών κ.α.). Από την άλλη πλευρά, ένα αμιγώς ιστιοπλοϊκό πρόγραμμα διακοπών περιορίζεται ως προς τη χωρική εμβέλεια της περιήγησης, λόγω της αύξησης των κινδύνων της ναυσιπλοΐας και του κόστους, σε μεγάλες διαδρομές.

Επίσης, αλληλεπιδράσεις μεταξύ των θαλάσσιων μεταφορών και του θαλάσσιου τουρισμού εντοπίζουμε και στις ακτοπλοϊκές γραμμές, όπου παράλληλα με την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών, παρέχουν και υπηρεσίες αναψυχής και περιήγησης, συνήθως αποκαλούμενες **Cruise – Ferry Services**. Τέτοια δυνατότητα προφανώς υφίσταται σε ακτοπλοϊκές γραμμές του Αιγαίου, όμως ο μεγάλος αριθμός των προσεγγίσεων πριν την άφιξη στον τελικό προορισμό, λειτουργεί ανασταλτικά και ουσιαστικά δυσχεραίνει τη μετακίνηση σε μικρά νησιά που συνήθως αποτελούν τους τελικούς και «επιβεβλημένους» λιμένες.

Ο συνδυασμός κρουαζιέρας και ιστιοπλοΐας ανταποκρίνεται στις σύγχρονες τουριστικές απαιτήσεις, αφού αφενός μεν απομακρύνεται από το πρότυπο του μαζικού τουρισμού και αφετέρου δεν εισάγει τη διάσταση του ενεργού / συμμετόχου περιηγητή. Σε ότι αφορά την πρώτη παράμετρο, η άποψη αυτή είναι ώριμη και αποτελεί μια αδιάκοπη αναζήτηση, ενώ η δεύτερη είναι επίκαιρη όπως προκύπτει από πρόσφατες έρευνες που αφορούν την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού θαλάσσιου τουρισμού.

Λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες του ελληνικού χώρου, που αποτελεί μια μοναδική και ανεξάντλητη πρόκληση εξερεύνησης πολιτισμού και

φύσης, ενώ παράλληλα παρουσιάζει δυσκολίες πρόσβασης και μετακίνησης, η κρουαζιεροπλοΐα και η ιστιοπλοΐα λειτουργούν συμπληρωματικά στην κατεύθυνση της ενίσχυσης του ποιοτικού θαλάσσιου τουρισμού και ανοίγει το δρόμο για την προσέγγιση της Ελλάδας σε “ανατρεπτικά” πρότυπα μη-μαζικού ή επιλεκτικού τουρισμού (Λεκάκου και Τζαννάτος, 2001).

1.2.2 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ.

Η ιδέα της κρουαζιεροπλοΐας προτάθηκε το 1835 από τους ιδρυτές της Peninsula & Oriental (P&O) και υλοποιήθηκε για πρώτη φορά από τους ίδιους το 1844 με πρώτο προορισμό τη Μεσόγειο. Από τότε μέχρι και σήμερα, η Μεσόγειος αποτελεί μια από τις δημοφιλέστερες περιοχές προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων, μαζί με την Καραϊβική και τελευταία τη Βαλτική. Η θέση της Μεσογείου στην αγορά της κρουαζιεροπλοΐας ενισχύεται λόγω των φυσικών (γεωμορφολογικών και κλιματολογικών) και πολιτισμικών δεδομένων. Η μεσογειακή λεκάνη εκτείνεται σε περίπου 2.200 μίλια, από το Γιβραλτάρ στη Μαύρη Θάλασσα και στο Σουέζ και είναι το λίκνο του Ελληνικού, Ρωμαϊκού και Αιγυπτιακού Πολιτισμού που αναπτύχθηκε σε ένα ευνοϊκό κλιματολογικά χώρο και διαθέτει σαφή ποικιλότητα και πληθώρα ιστορικών και σύγχρονων αναφορών.

Για παραπάνω από ένα περίπου αιώνα τα επιβατηγά πλοία δεν είχαν την τουριστική αποστολή που έχουν σήμερα, αφού στην αρχή χρησιμοποιήθηκαν για τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών (με την παράλληλη προσφορά στοιχείων αναψυχής) και τη μεταφορά φορτίων. Τα μεταναστευτικά ρεύματα των πληθυσμών της Γηραιάς Ηπείρου και ειδικότερα της Μεσογείου προς τους “νέους κόσμους” εξυπηρετήθηκαν από τα πιο φημισμένα πλοία της περιόδου (Queen Mary, Paris, Liberte, France, Canberra, Αυστραλίας, Αμερικανίς κ.ά). Η πλήρης ανάπτυξη των υπερπόντιων πτήσεων και η εξειδίκευση της φορτηγού ναυτιλίας προκάλεσε τη διαφοροποίηση και την επακόλουθη εξειδίκευση των πλοίων της επιβατηγού ναυτιλίας ανοίγοντας το δρόμο και για το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο. Έτσι, το 1965 το 27.500 κοχ Oceanic της ελληνικής Home Line εμφανίστηκε σαν το πρώτο σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο, ενώ το Μάιο του 1969 το 65.000 κοχ Queen Elizabeth II της Cunard εμφανίστηκε στην επιβατηγό ναυτιλία σαν το τελευταίο “Superliner”. Ειδικά για το Αιγαίο, η εμφάνιση στα

μέσα της δεκαετίας του '50 του πλοίου Σεμίραμις, της εταιρείας Ποταμιάνου, θεωρείται ο προάγγελος της ανάπτυξης της σύγχρονης κρουαζιεροπλοΐας στον Ελληνικό χώρο.

Σήμερα, το καθιερωμένο μέγεθος των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων είναι γύρω στους 70.000 κοχ με μεταφορική ικανότητα που υπερβαίνει τους 2.000 επιβάτες, ενώ παράλληλα καταγράφεται η τάση μεγέθυνσης των κρουαζιερόπλοιων με κατασκευές που προσεγγίζουν τους 150.000 κοχ. και 3.000 επιβάτες. Ως προς τα ποιοτικά χαρακτηριστικά σχεδίασης της σύγχρονης κρουαζιεροπλοΐας, η προσφορά των πλοίων συμβατικής σχεδίασης εμπλουτίζεται με την αντίθεση που παρέχει ο ρομαντισμός και η φυσικότητα των σύγχρονων ιστιοφόρων (όπως, της Club Med και Star Clipper) από τη μια πλευρά και η “φοντουριστική” σχεδίαση των επερχόμενων πλοίων από την άλλη.

1.2.3 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΪΑΣ.

Ο κλάδος της κρουαζιεροπλοΐας είναι ιδιαίτερα δυναμικός και σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας δεκαετίας εμφανίζει συνεχή ανάπτυξη. Ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιερόπλοιων προσεγγίζει τα 500 πλοία. Η Κρουαζιεροπλοΐα διακρίνεται στις εξής κατηγορίες:

- ❖ **Διεθνών Γραμμών.**
- ❖ **Τοπικών Γραμμών.**
- ❖ **Ποτάμιων Γραμμών.**
- ❖ **Παράκτιων Γραμμών.**

Ταυτόχρονα, εμφανίζεται με τη δραστηριοποίηση περίπου 230 πλοίων στις διεθνείς, 110 στις τοπικές, 125 στις ποτάμιες και 35 στις παράκτιες, με ποσοστά που φαίνονται στο παρακάτω διάγραμμα:

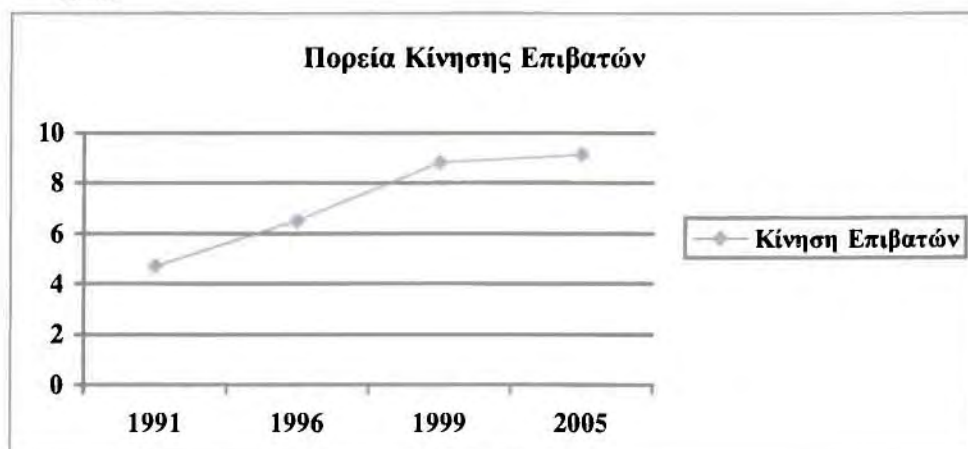
Διάγραμμα 1.2.3.1



Η υπεροχή των διεθνών γραμμών στο σύνολο της κρουαζιεροπλοΐας αντικατοπτρίζεται και στις νέες επενδύσεις αφού στα 50 περίπου νεότευκτα κρουαζιερόπλοια, τα 40 αφορούν τις διεθνείς γραμμές.

Η κρουαζιεροπλοΐα το 2000 αριθμεί 223.051 κλίνες, σε σύγκριση με τις 132.530 κλίνες του 1996 και τις 100.650 κλίνες το 1991. Η εξέλιξη της προσφοράς δεν επηρεάζεται μόνο από την είσοδο νεότευκτων πλοίων αλλά και από τις αποχωρήσεις πλοίων λόγω διαλύσεων και ατυχημάτων. Το 1991 διακινήθηκαν 4.7 εκατομ. περιηγητές, 6.5 εκατομ. το 1996, 8.8 εκατομ. το 1999, ενώ η πρόβλεψη διακίνησης για το 2005 είναι 9.15 εκατομμύρια.

Διάγραμμα 1.2.3.2



Αυτή η «θαυματική» άνοδος ερμηνεύεται τόσο λόγω του πληθυσμιακού δυναμικού της ηπείρου, όσο και λόγω της παρούσας σχετικά χαμηλής συμμετοχής των Ευρωπαίων σε κρουαζιέρες. Η επιβεβαίωση αυτών των προβλέψεων θα ανατρέψει το υφιστάμενη κατάσταση και θα αναγορεύσει την

Ευρώπη σε πρωταγωνιστή στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας. Η χώρα προέλευσης και τα αντίστοιχα μεγέθη περιηγητών, όσον αφορά τις Ευρωπαϊκές χώρες, με βάση στοιχεία του 2000, έχουν ως εξής:

Πίνακας 1.2.3.1: Διακίνηση Ευρωπαϊών Περιηγητών

Χώρα Προέλευσης	Αριθμός Περιηγητών
Μεγάλη Βρετανία	634.000
Γερμανία	306.000
Ιταλία	230.000
Γαλλία	190.000
Λοιπές	210.000

Πηγή: Λεκάκου και Τζαννάτος, 2001

Σε ότι αφορά το “προφίλ” του περιηγητή κρουαζιέρας πρέπει να αναφερθεί ότι διεθνώς αλλά και ειδικότερα στην Ευρώπη καταγράφεται σαφής διαφοροποίηση από την παραδοσιακή προσέλκυση ατόμων τρίτης ηλικίας και υψηλού εισοδήματος. Η διαφοροποίηση αυτή συνίσταται στη διεύρυνση της αγοράς με νεότερους και συνεπώς περισσότερο ενεργούς περιηγητές. Η εμφάνιση και η προώθηση της τάσης αυτής είναι αναμφίβολα ενισχυτική ως προς το προτεινόμενο τουριστικό προϊόν.

Από τα προαναφερόμενα στοιχεία ζήτησης και προσφοράς προκύπτει ότι η κρουαζιεροπλοΐα παρουσιάζει δείκτες απασχόλησης που κυμαίνονται γύρω στο 90%. Το 1999 την κυριαρχία στην αγορά είχε η Β. Αμερική, με ποσοστό περίπου 67% επί του συνόλου των επιβατών παγκοσμίως και δεύτερη ήταν η Ευρώπη με 24%. Τα αντίστοιχα ποσοστά για το 1995 ήταν 77% και 17%. Συνεπώς, διαφαίνεται η αύξηση του ευρωπαϊκού ποσοστού σε βάρος αυτού της Β. Αμερικής και της Καραϊβικής.

1.2.4 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ.

Η Αγορά της Μεσογείου διακρίνεται στην Αγορά της **Ανατολικής Μεσογείου** και στην Αγορά της **Δυτικής Μεσογείου**, με σύνορο την Ιταλική Χερσόνησο. Στην Ανατολική Μεσόγειο εντοπίζονται συγκεκριμένες τοπικές αγορές, όπως:

❖ Το Αιγαίο Πέλαγος.

- ❖ Ο Εύξεινος Πόντος.
- ❖ Η περιοχή Λεβάντε (Κύπρος-Άγιοι Τόποι-Αίγυπτος).
- ❖ Η Βενετία – Η Αδριατική – Το Ιόνιο Πέλαγος.

Η εικόνα που παρουσιάζουν οι τοπικές αυτές αγορές της Ανατολικής Μεσογείου καταγράφεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 1.2.4.1: Στοιχεία της Αγοράς Κρουαζιεροπλοίας στην Ανατολική Μεσόγειο.

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΛΟΙΑ	ΕΤΑΙΡΙΕΣ	ΚΑΜΠΙΝΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΑΞΙΔΙΩΝ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΟ-ΝΥΧΤΕΣ	ΜΕΣΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ (ημέρες)
Αιγαίο	31	18	11.862	559	297.653	1.432.261	4.8
Εύξεινος	9	8	6.388	16	15.128	155.002	10.3
Λεβάντε	16	12	6.512	680	335.868	930.042	2.8
Αδριατική-Ιόνιο-Αιγαίο	30	21	16.338	163	134.319	988.131	7.4
Υποσύνολο Ανατολικής Μεσογείου	86	69	41.090	1.418	782.968	3.505.436	4.5
ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ	106	93	76.238	2.329	1.527.811	9.881.293	6.5

Πηγή: “International Cruise Market Monitor” (2000), Vol. 6. No. 1., Wild, G.P., U.K.

Η ανάλυση των πλέον πρόσφατων δεδομένων των τοπικών αγορών επιβεβαιώνει τον πρωταγωνιστικό ρόλο του Αιγαίου, το σημαντικό μερίδιο της Αδριατικής και το δυναμικό για ανάπτυξη της περιοχής του Ευξείνου Πόντου.

Ενδεικτικό του μεριδίου της μεσογειακής προσφοράς, είναι ο σταθερά πρωταγωνιστικός του ρόλος στην Ευρώπη, με ποσοστά που κυμαίνονται μεταξύ 7.5% και 9.5% κατά τη διάρκεια της τελευταίας 10ετίας. Σήμερα, στη Μεσόγειο “περιηγούνται” 108 κρουαζιερόπλοια, συγκρινόμενα με τα 104 του έτους 1999 και τα 95 του έτους 1998. Με αντίστοιχες χωρητικότητες 76.238 κλίνες το 2000, 72.458 κλίνες, το 1999 και 66.261 το 1998.

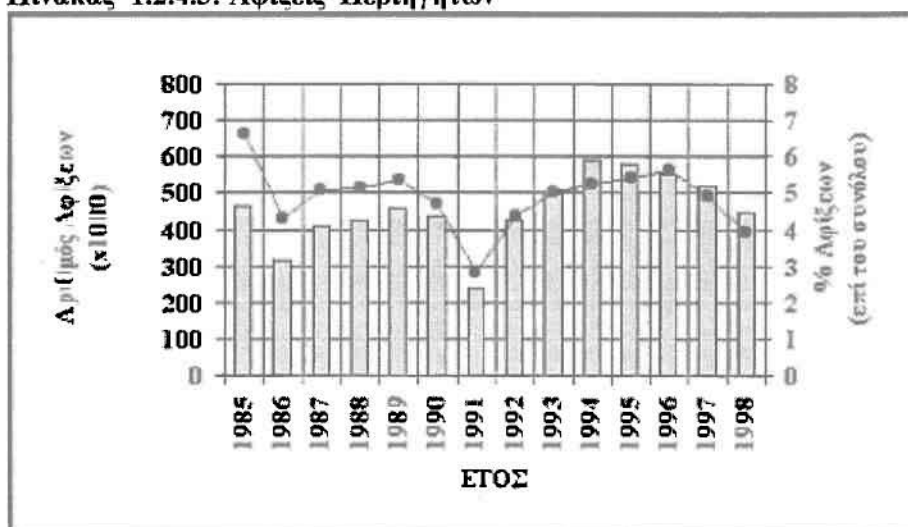
Πίνακας 1.2.4.2: Αριθμοί Κρουαζιερόπλοιων και Κλινών ανά Έτος

Έτος	Αριθμός Κρουαζιερόπλοιων	Αριθμός Κλινών
1998	95	66.261
1999	104	72.458
2000	108	76.238

Ειδικά για το 2000, δεδομένης της χωρητικότητας, του αριθμού των ταξιδιών και της διάρκειας της περιήγησης, η προσφερόμενη χωρητικότητα αφορούσε 1.5 εκατομ. επιβάτες. Αλλαγή σημαντική στα δεδομένα της προσφερόμενης χωρητικότητας, δημιούργησε η προσφορά «**σύντομων κρουαζιέρων**» (2 διανυκτερεύσεων) από πλοία Κυπριακών συμφερόντων με αφετηρία το λιμάνι της Λεμεσού. Οι γραμμές κρουαζιερόπλοιων της Ανατολικής Μεσογείου δεν διαθέτουν χαρακτηριστικά μαζικού τουρισμού, ούτε μπορούν να θεωρηθούν κορεσμένες. Αντίθετα έχουν σαφή περιθώρια ανάπτυξης, εντοπίζοντας τις προσπάθειες προσέλκυσης νέων πελατών, στην προσφορά υπηρεσιών «ειδικού ενδιαφέροντος», ενσωματώνοντας στην θαλάσσια περιήγηση διαστάσεις όπως ο πολιτισμός, η φύση, τα αθλήματα και τα ατομικά ενδιαφέροντα.

Κατά τη διάρκεια της περιόδου 1983-98, ο αριθμός των επισκεπτών κρουαζιεροπλοΐας στην Ελλάδα παρουσίασε διακυμάνσεις, αλλά σε μέση ετήσια βάση κυμάνθηκε γύρω στο 5.5% επί του συνόλου των αφίξεων τουριστών. Οι αφίξεις περιηγητών με σκοπό την κρουαζιεροπλοΐα στην Ελλάδα αν και αποτελούν μικρό ποσοστό επί του συνόλου των αφίξεων τουριστών, δεν διαφοροποιούνται από την παγκόσμια εικόνα. Οι αφίξεις όμως αυτές έχουν τη δυνατότητα να αυξηθούν σε μεγάλο ποσοστό, λόγω της ιδιομορφίας του Αιγαίου, το οποίο περιλαμβάνει μεγάλο πλήθος νησιών.

Πίνακας 1.2.4.3: Αφίξεις Περιηγητών



Πηγή: ΕΣΥΕ, Γενική Στατιστική Επετηρίδα, 1986-99.

Οι διακυμάνσεις αφίξεων είναι ενδεικτικές της επίδρασης που ασκούν στη ζήτηση εξωγενείς παράγοντες. Γενικά αλλά και ειδικότερα για συγκεκριμένης προέλευσης τουρίστες (όπως από Αμερική), σημαντικές επιπτώσεις στη ζήτηση κρουαζιεροπλοΐας σε μια περιοχή έχουν και οι γειτονικές προς αυτή πολεμικές διενέξεις και κοινωνικό-πολιτικές αστάθειες, όπως η κρίση στα Βαλκάνια και ο πρόσφατος πόλεμος του Ιράκ (Λεκάκου και Τζαννάτος, 2001).

1.3 ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.

Η τουριστική ζήτηση στην περιοχή του Αιγαίου ανταποκρίνεται στα γενικά χαρακτηριστικά των μεσογειακών χωρών, τα οποία προσδιορίζονται:

- Από τη μεγάλη συγκέντρωση των τουριστικών δραστηριοτήτων κατά μήκος των ακτών
- Από την εποχικότητα της ζήτησης του τουριστικού προϊόντος,
- Από την υπέρμετρη συγκέντρωση του τουρισμού στις 4 ευρωπαϊκές μεσογειακές χώρες (Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία και Ελλάδα) και
- Από την έντονη αύξηση των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων.

Η μεσογειακή λεκάνη απορροφά ήδη το **30% του διεθνούς τουρισμού** και είναι η πρώτη και περισσότερο ενισχυμένη τουριστική περιοχή στον κόσμο, με αριθμό επισκεπτών που προβλέπεται να διπλασιασθεί από τα 260 εκατομ. το 1990 στα 440-665 εκατομ. το 2025.

Ειδικότερα, σε ότι αφορά τον παράκτιο τουρισμό προβλέπεται αύξηση από τα 135 εκατομ. το 1990 σε 235-355 εκατομ. το 2025. Η προέλευση αυτών των τουριστών είναι και θα συνεχίσει να είναι κατά βάση ευρωπαϊκή. Επιπρόσθετα, εκτιμάται ότι η αύξηση αυτή θα απαιτήσει το διπλασιασμό του χρησιμοποιούμενου χερσαίου χώρου που καθορίζει την ανάγκη μετάβασης στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο.

Το προτεινόμενο τουριστικό προϊόν της συνδυασμένης θαλάσσιας περιήγησης βασίζεται αφενός στα στοιχεία της διεθνούς κρουαζιεροπλοΐας και της εθνικής ιστιοπλοΐας και αφετέρου στα ακόλουθα διαγνωσμένα χαρακτηριστικά του χώρου του Αιγαίου Πελάγους, που αποτελεί το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής.

Ο ήλιος και η θάλασσα είναι ένας συνδυασμός στοιχείων που χαρακτηρίζουν την Ελλάδα και κατ' επέκταση την περιοχή του Αιγαίου Πελάγους, επομένως σε μια γενικευμένη αγορά προσφοράς του ίδιου προϊόντος η βασική διαφοροποίησή τους είναι η τιμή και η ποιότητα. Οι επιχειρήσεις κρουαζιερόπλοιων που δραστηριοποιούνται στον χώρο της Ανατολικής Μεσογείου έχουν μακροπρόθεσμο ενδιαφέρον για την περιοχή του Αιγαίου, όπως προκύπτει από την υλοποιούμενη ανανέωση του στόλου και τα χαρακτηριστικά των νέων πλοίων που επιλέγουν. Σε αυτό το σημείο πρέπει να επισημανθεί ότι τα μικρά λιμάνια των νησιών του Αιγαίου δεν μπορούν να δεχθούν τα νέα "mega-cruisers", άρα τα καθιερωμένου μεγέθους πλοία (μέχρι 50.000 κοχ) θα παραμείνουν δημοφιλή σε αυτό το χώρο. Ο Πειραιάς, η Μύκονος, η Ρόδος, η Θήρα και πιο πρόσφατα η Πάτμος είναι τα κύρια αιγαιοπελαγίτικα λιμάνια προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων διεθνών γραμμών.

Στο Αιγαίο, η θαλάσσια περιήγηση (με τουριστικά σκάφη αναψυχής και θαλαμηγούς) συγκεντρώνεται σε σχετικά μικρό αριθμό λιμανιών, που ταυτόχρονα αποτελούν και τους κύριους πόλους έλξης τουριστών. Ο Αργοσαρωνικός, οι Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα εμφανίζουν τη μεγαλύτερη συγκέντρωση. Όμως, αξίζει να σημειωθεί ότι ο Αργοσαρωνικός παρουσιάζει δείγματα κορεσμένης αγοράς (Πειραιάς-Υδρα) και ακολουθούν τα λιμάνια των νησιών της νότιας Δωδεκανήσου (Ρόδος-Κως). Νησιωτικές περιοχές που έχουν το δυναμικό αλλά και την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης της θαλάσσιας περιήγησης και κυρίως της ιστιοπλοΐας σε συνδυασμό με τα δεδομένα σημεία προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων, είναι τα συμπλέγματα της Θήρας και της Πάτμου.

1.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Κατά την άποψη του προέδρου του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Γραφείων (ΗΑΤΤΑ) Γ. Ευαγγέλου, οι επιπτώσεις για τον ελληνικό τουρισμό και κατ' επέκταση για τον θαλάσσιο τουρισμό από την πρόσφατη πολεμική σύρραξη στο Ιράκ και τα άλλα γεγονότα, θα είναι σημαντικές. Ήδη, η εισοδηματική απώλεια από την τελευταία περίοδο της άνοιξης είναι της τάξεως του 1.2% του Α.Ε.Π., από 15% που κατέχει ο ελληνικός τουρισμός.

Όσον αφορά στην συμπεριφορά των τουριστών, ο Γ. Ευαγγέλου υπογραμμίζει ότι «εξακολουθεί να υπάρχει ένας δισταγμός και αυτό άλλωστε μπορεί να πει κανείς ότι έπρεπε να το περιμένουμε και πριν από τον πόλεμο, δεδομένου ότι συνεχίζει να υπάρχει μια παγκόσμια κρίση στον τομέα των ταξιδιών. Προχωρώντας προς την οικονομική σύγκλιση, γίνεται εξομοίωση του εργατικού κόστους και των αγαθών, γεγονός που σημαίνει ότι οι τιμές μας θα είναι συγκρίσιμες και ανταγωνιστικές. Άρα θα πρέπει να εντείνουμε τις προσπάθειες μας προς δυο κατευθύνσεις: στην αναβάθμιση του θαλάσσιου τουρισμού, έτσι ώστε ο στόχος μας να είναι η παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών και στη σωστότερη διαχείριση των τουριστικών προϊόντων τα οποία προς το παρόν έχουν γίνει λεζάντες και επικεφαλίδες τίτλων, αφού δεν υπάρχει συντονισμός και προγραμματισμός» (Κοντοκόλιας, 2003).

Ο παγκόσμιος τουρισμός αυξήθηκε το 2002 με ρυθμό της τάξης του 3%. Οι επιδόσεις της Ευρώπης (2.4%) καθώς και των ανταγωνιστριών χωρών (αυξήσεις από 1% για την Ιταλία μέχρι 2% για τη Τουρκία) δείχνουν ότι η επίκληση της οικονομικής ύφεσης δεν αποτελεί πειστικό παράγοντα για τις αρνητικές επιδόσεις της χώρας μας (-1.5%). Το πρόβλημα της Ελλάδας είναι μακροπρόθεσμο και ολοένα επιδεινώνεται με τις κατά καιρούς άσχημες καταστάσεις που διαμορφώνονται στο διεθνές περιβάλλον.

Η βραδέως φθίνουσα ανταγωνιστικότητα έχει καταστήσει τη χώρα μας ουραγό σε επιδόσεις, λόγω και της κρατικής ολιγοπωρίας. Είναι άκρως ανησυχητικές οι διαμορφούμενες τάσεις, εν όψει του γεγονότος ότι η Ελλάδα είναι παραδοσιακά ασφαλής προορισμός. Είναι ασφαλές να υποστηριχθεί ότι, παρά τα προβλήματα ποιότητας που εξακολουθούν να υπάρχουν σε συμπεριφορές και υποδομές, η ουσιαστική αποχή της χώρας από την προβολή και τη διαφήμιση του τουριστικού προϊόντος, αλλά και από άλλες ενέργειες αξιοποίησεως νέων αγορών προελεύσεως, ευθύνονται όχι μόνο για το συγκυριακό τμήμα, αλλά και για το μακροπρόθεσμο τμήμα της μείωσης (Βουτσαδάκης, 2003).

Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στον Ελληνικό Νησιωτικό Χώρο, ο οποίος πλήττεται ακόμη από την εποχικότητα και τη συγκυριακότητα του τουρισμού. Η Ισπανία ξεπέρασε τα εμπόδια αυτά με μια πολιτική νομοθετικής διευκόλυνσης της μεταφοράς ασφαλιστικών δικαιωμάτων από την Αγγλία στην Ισπανία και δέχεται συνταξιούχους οικιστικούς παραθεριστές το χειμώνα.

Ταυτοχρόνως όμως, η Ισπανία μας έδειξε ότι ο τουρισμός είναι η μοναδική ίσως βιομηχανία που αναλώνει τον εαυτό της.

Η ελκυστικότητα των νησιών μπορεί να αναστραφεί από την εκμετάλλευση που αναφύεται σε πολλούς περιζήτητους τουριστικούς προορισμούς, αλλά και από την περιβαλλοντική υποβάθμιση που προκαλεί η ανεξέλεγκτη οικοδόμηση. Οι «ζώνες του ήλιου» χρειάζονται προστασία για να συνεχίσουν να προσελκύουν άτομα εύπορα και μορφωμένα που στην μεταμοντέρνα εποχή των επικοινωνιών, των δικτύων και της παγκοσμιοποίησης αποζητούν εναλλακτικούς τρόπους ζωής με ποιότητα (Λεοντίδου, 2003).

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα, είναι βέβαιο πως χρειάζεται ενίσχυση με την υιοθέτηση συγκεκριμένων και αποτελεσματικών μέτρων από την πολιτεία και τους δημόσιους φορείς. Μια καλά σχεδιασμένη πολιτική πωλήσεων σε συνδυασμό με την αντίστοιχη επικοινωνιακή στρατηγική είναι σίγουρο πως θα δώσουν νέα ώθηση στην ανάπτυξη και την περαιτέρω βελτίωση του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα. Δεν θα πρέπει βέβαια να παραλείψουμε το ζήτημα της σωστής προβολής και διαφήμισης του θαλάσσιου τουρισμού στο εξωτερικό χωρίς να αντιμετωπίζεται από τους υπεύθυνους σαν σπατάλη αλλά σαν παραγωγική επένδυση που θα ενισχύσει την ανάπτυξή του.

Αμιγή στοιχεία θαλάσσιου τουρισμού παρέχει και η κρουαζιεροπλοΐα, που κατέχει σημαντικό κομμάτι των εσόδων που προέρχονται από τις δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτόν. Με την Λεκάνη της Μεσογείου να απορροφά ήδη το 30% του διεθνούς τουρισμού όσο αφορά την κρουαζιεροπλοΐα δεν μπορούμε παρά να αισιοδοξούμε για το μέλλον. Οι επιχειρήσεις κρουαζιερόπλοιων που δραστηριοποιούνται στην Ανατολική Μεσόγειο δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση στα νησιά του Αιγαίου. Το πρόβλημα όμως που παρουσιάζεται είναι ότι τα νησιά αυτά στην πλειοψηφία τους δεν έχουν τις αναγκαίες υποδομές για να δεχθούν τέτοιου είδους πλοία. Προς την κατεύθυνση της βελτίωσης των λιμενικών υποδομών, επιβάλλεται να γίνουν ακόμη περισσότερες κινήσεις από την πλευρά των δημόσιων φορέων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Στο παρόν κεφάλαιο καταγράφεται το θεσμικό πλαίσιο της Ευρώπης και της Ελλάδας για τις θαλάσσιες μεταφορές και τους τουριστικούς λιμένες, παραθέτοντας παράλληλα τους βασικούς ορισμούς που σχετίζονται με τις θαλάσσιες μεταφορές. Αναφορά επίσης γίνεται στην θεσμοθέτηση των Ζωνών Ναυσιπλοΐας Αναψυχής καθώς και στην απελευθέρωση της Κρουαζιεροπλοΐας.

2.1 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τις μεταφορές με χρονικό ορίζοντα το έτος 2010 ορίζονται από τη **Λευκή Βίβλο**, η οποία καλείται να επιλύσει την μόνιμη αντίφαση μεταξύ της αυξανόμενης ζήτησης, της αρνητικής ανεκτικότητας, της μέτριας ποιότητας και των απαιτήσεων της αειφόρου ανάπτυξης. Με κύριους στόχους την εξισορρόπηση των τρόπων μεταφορών και της ενίσχυσης του ανταγωνισμού, η Λευκή Βίβλος δίνει ιδιαίτερη σημασία στην διασφάλιση της σύνδεσης μεταξύ θάλασσας – εσωτερικών πλωτών οδών και σιδηροδρόμου, την ανάπτυξη θαλάσσιων οδών, την παροχή καινοτόμων υπηρεσιών, την διαμόρφωση των τιμών και τις μεταφορές με ανθρώπινο πρόσωπο.

Σε μια Ευρώπη, όπου οι μεγαλύτερες πόλεις βρίσκονται στις ακτές ή όχθες ποταμών και οι θαλάσσιες μεταφορές μετέχουν με ποσοστό 70% επί του συνόλου των μεταφορών μεταξύ κοινότητας και υπόλοιπου κόσμου, οι πολιτικές που ασκήθηκαν γι' αυτές και τα λιμάνια αποτελούσαν το «φτωχό συγγενή» των τρόπων μεταφορών. Η επιλογή της στροφής από τις χερσαίες μεταφορές προς τις θαλάσσιες μεταφορές μέσα από τη διασύνδεση πλοίου και σιδηροδρόμου ή την ενίσχυση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων είναι φανερή σε όλες τις παραγράφους της Λευκής Βίβλου.

Στην συνέχεια, παραθέτουμε τις βασικές προτάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών:

- ❖ Την ενσωμάτωση της έννοιας των θαλάσσιων λεωφόρων στη μελλοντική αναθεώρηση των διευρωπαϊκών δικτύων.
- ❖ Τη δημιουργία του προγράμματος (**Marco Polo**) με στόχο τη στήριξη της διατροπικότητας των μεταφορών.
- ❖ Την ενθάρρυνση της τυποποίησης των μονάδων φόρτωσης.
- ❖ Την βελτίωση της κατάστασης των ποτάμιων μεταφορών.
- ❖ Την επιστροφή πλοίων σε κοινοτικές σημαίες.
- ❖ Την απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις θαλάσσιες μεταφορές.
- ❖ Την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών για τη δημιουργία θαλάσσιων οδών ταχείας κυκλοφορίας.
- ❖ Τη δημιουργία ρυθμιστικού πλαισίου για τον έλεγχο της ασφάλειας των επιβατών.
- ❖ Την εξάλειψη κινδύνων από τρομοκρατικές επιθέσεις.
- ❖ Την ενίσχυση των κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα.
- ❖ Την ενίσχυση των ελέγχων της ασφάλειας στη θάλασσα.

Ένα όμως από τα κυριότερα θέματα στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών, είναι η καταπολέμηση του φαινομένου των πλοίων με «σημαία ευκαιρίας», αλλά και του φαινομένου των «λιμένων ευκαιρίας», όπου ως γνωστόν, οι έλεγχοι είναι ανεπαρκείς. Η διαφορετικότητα της σημαίας μπορεί να εστιάζεται μόνο σε φορολογικές ή νομικές παραμέτρους και όχι στην μη εφαρμογή κανόνων ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος. Το ίδιο ισχύει και για τα λιμάνια (Ανωμερίτης Γ., 2002).

Ας δούμε όμως, ποιοι τομείς καλύπτονται από την ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.):

- ▶ Η προώθηση της Κοινοτικής Ναυτιλίας.
- ▶ Οι Εξωτερικές Σχέσεις.
- ▶ Η Θαλάσσια Ασφάλεια.
- ▶ Οι Ναυπηγικές Εργασίες.
- ▶ Η Θαλάσσια Τεχνολογία.

Στόχος της είναι, να εξασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις ναυτιλιακές αγορές, σε παγκόσμια κλίμακα για ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία και σκάφη, κατά προτίμηση νηολογημένα στα κράτη μέλη, τα οποία θα απασχολούν πληρώματα αποτελούμενα από τους υπηκόους της Κοινότητας. Η προσέγγιση αυτή αποδείχθηκε επιτυχής στην προσπάθεια του “ανοίγματος” των αγορών, ιδίως στην Ευρώπη δίνοντας παράλληλα στους καταναλωτές ένα ευρύ φάσμα επιλογής από ανταγωνιστικές ναυτιλιακές υπηρεσίες. Η αναλογία των πλοίων όμως, που είναι εγγεγραμμένα στη νηολόγια των κρατών – μελών και ο αριθμός των απασχολούμενων στα πλοία ναυτικών από την Κοινότητα, μειώθηκαν σε πολύ σημαντικό βαθμό ιδίως κατά την τελευταία δεκαετία.

Η γενική αυτή περιγραφή της πολιτικής υλοποιείται μέσα από τη νομοθεσία που έχει εκδοθεί σε διεθνές, κοινοτικό και εθνικό επίπεδο. Για παράδειγμα, όσον αφορά τα πρότυπα ασφάλειας και τους όρους εργασίας δεν υπάρχει Κοινοτική νομοθεσία αλλά εφαρμόζονται διεθνείς συμβάσεις και ψηφίσματα ενώ η Κοινότητα προάγει ενεργά τη βελτίωση των προτύπων σε παγκόσμια κλίμακα στα κατάλληλα όργανα, όπως στον Διεθνή Οργανισμό Ναυτιλίας (International Maritime Organization). Σε Κοινοτικό επίπεδο, το Συμβούλιο υιοθέτησε το 1986 τη βασική δέσμη νομοθετικών μέτρων στο χώρο της ναυτιλίας, ακολουθώντας τη φιλοσοφία της ελεύθερης ανοικτής αγοράς στην οποία δεν επικρατεί προστατευτισμός.

Όπως αποφάσισε συνολικά η Κοινότητα, για να έχει κάποιος το δικαίωμα να εκτελεί γραμμές θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και τρίτων χωρών ή μεταξύ των κρατών μελών, δεν πρέπει σε γενικές γραμμές να απαιτούνται άλλες προϋποθέσεις εκτός από την εγκατάσταση στην Κοινότητα. Στον κανονισμό της Ε.Ε. **αριθμ. 4055/86** που προαναφέραμε, θεσπίζεται η βασική αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών για όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν την έδρα τους στην Κοινότητα ανεξάρτητα από το εάν τα πλοία που ελέγχουν φέρουν τη σημαία του κράτους – μέλους ή σημαίες τρίτων χωρών.

Οι εξαιρέσεις από αυτή τη βασική φιλοσοφία του ανοικτού εμπορίου, στο πλαίσιο του οποίου η μεταφορά εξακολουθεί να περιορίζεται σε πλοία νηολογημένα στα κράτη μέλη και τα οποία φέρουν σημαίες των κρατών μελών, είναι σχετικά λίγες και αφορούν ορισμένες κατηγορίες ενδομεταφορών. Η εγγραφή ενός σκάφους στα νηολόγια κάποιου κράτους μέλους αποφέρει λίγα

οικονομικά πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα. Ένα από τα μειονεκτήματα είναι ότι πρέπει να γίνονται σεβαστοί οι αυστηροί όροι για τα πληρώματα των πλοίων και να εφαρμόζονται οι φορολογικές και κοινωνικές ρυθμίσεις των κρατών – μελών για τις εταιρείες και τους εργαζόμενους σε αυτές. Το γεγονός αυτό συνεπάγεται με το ότι στις περισσότερες περιπτώσεις είναι σχετικά ακριβό να εκτελούνται ναυτιλιακές εργασίες με πλοία νηολογημένα στην Κοινότητα τα οποία χρησιμοποιούν πληρώματα από ναυτικούς των χωρών της Κοινότητας.

Ένα ακόμα μειονέκτημα είναι ότι, ενώ δεν επιβάλλεται κανένας άμεσος ή έμμεσος φόρος ή δασμός στις ναυτιλιακές υπηρεσίες ανάλογος με αυτόν που επιβάλλεται στα περισσότερα εισαγόμενα εμπορεύματα, για να εξασφαλίζεται ως ένα βαθμό ότι το κόστος μεταξύ των επιχειρήσεων της Κοινότητας και των εξωκοινοτικών επιχειρήσεων θα παραμείνει συγκρίσιμο, υπάρχει απευθείας ανταγωνισμός μεταξύ πλοίων νηολογημένων στην Κοινότητα και πλοίων από τρίτες χώρες. Αυτό γίνεται όχι μόνο για το διεθνές μεταφορικό εμπόριο αλλά επίσης και για τις περισσότερες κατηγορίες κοινοτικών ενδομεταφορών (Γιαννόπουλος, 1998).

Όσον αφορά τώρα τις μεταφορές σε μικρού μήκους θαλάσσιες διαδρομές (short sea transport), όπως ορίζονται οι μεταφορές κατά μήκος της ευρωπαϊκής ακτογραμμής, συμπεριλαμβανομένων και των ακτών της Μεσογείου, Βαλτικής και Μαύρης Θάλασσας, καθώς και οι μεταφορές στους εσωτερικούς ευρωπαϊκούς υδάτινους δρόμους (πλωτά ποτάμια και διώρυγες), αυτές αυξάνονται μετά την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και την φιλελευθεροποίηση των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

Στο σημείο αυτό, είναι σκόπιμο να αναφέρουμε ορισμένα στοιχεία για το πρόγραμμα της ενίσχυσης της **Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων (Short Sea Shipping) Marco Polo** το οποίο προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση. Για την ανάπτυξη αυτού του είδους της ναυτιλίας, την οποία η Ελλάδα έχει στηρίξει επίμονα, τόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έλαβαν θετική θέση, αφού κοινός στόχος είναι η μετατόπιση του διακινούμενου μεταφορικού έργου από τις χερσαίες προς τις θαλάσσιες μεταφορές, προς όφελος του περιβάλλοντος, των καταναλωτών, της απασχόλησης των ναυτικών και της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η Ελλάδα στήριξε και πρότεινε βασικές αλλαγές στο αρχικό κείμενο της Ευρωπαϊκής

Ένωσης οι οποίες έγιναν δεκτές. Τα κυριότερα σημεία παρέμβασης ήταν τα ακόλουθα:

- + Η αναγκαιότητα επακριβούς οριοθέτησης του ευρύτατου ορισμού για τη Ναυτιλία
Μικρών Αποστάσεων (π.χ. όσα δεν διασχίζουν τον ωκεανό).
- + Η εννοιολογική οριοθέτηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, η οποία περιλαμβάνει μια πληθώρα διαφοροποιημένων δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, οι οποίες εξ' ορισμού δεν έχουν ομοιογενή χαρακτήρα .
- + Η αναγκαιότητα ακριβούς διευκρίνισης του είδους και της έκτασης των προτεινόμενων ενισχύσεων για τη δημιουργία πειραματικών γραμμών για πλοία roll-on και roll-off όχι μόνο ενδοκοινοτικά αλλά και μεταξύ τρίτων γειτονικών χωρών.

Τελικά, για το πρόγραμμα Marco Polo, παρά τις προσπάθειες της Ισπανικής Προεδρίας για εξεύρεση συμβιβαστικών λύσεων, δεν κατάφεραν να γεφυρωθούν οι αποκλίνουσες απόψεις αναφορικά με το ύψος του προϋπολογισμού του προγράμματος.

Η Ελλάδα αναπτύσσει σταδιακά λιμενικές εγκαταστάσεις για την υποδοχή εμπορευματικών και τουριστικών ροών από και προς την Αδριατική, την Νοτιοανατολική Μεσόγειο, τη Διώρυγα του Σουέζ, τη Μαύρη Θάλασσα και τους δρόμους ναυσιπλοΐας προς την Άπω Ανατολή. Παρουσιάζει επίσης την ιδιαιτερότητα, ότι εκτός από την υποδοχή ή την προσέλκυση ροών που προέρχονται από μικρού και μεγάλου μήκους θαλάσσιες διαδρομές, εξυπηρετείται και από ένα σύστημα ακτοπλοΐας το οποίο αποτελεί κλάδο με έντονο παρεμβατισμό (Ρογκάν Α. κ.α., 1994).

2.1.1. ΟΡΙΣΜΟΙ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ.

Κατά τον Γιαννόπουλο, η Νομοθεσία της Ε.Ε. στα θέματα των θαλάσσιων μεταφορών χρησιμοποιεί ορισμούς των βασικών εννοιών που χρησιμοποιούνται, οι κυριότεροι εκ των οποίων είναι οι παρακάτω:

- ✦ Ως “υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών” (θαλάσσιες ενδομεταφορές – cabotage) νοούνται οι υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται κατά κανόνα έναντι αμοιβής και περιλαμβάνουν ειδικότερα:

- ◆ **Θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων:** Δηλαδή, τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ λιμένων της ηπειρωτικής χώρας ή του κυρίου εδάφους ενός και του αυτού κράτους μέλους, χωρίς προσεγγίσεις σε νησιά.

- ◆ **Υπηρεσίες εφοδιασμού “off – shore”:** Δηλαδή, τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ οποιουδήποτε λιμένα κράτους – μέλους και εγκαταστάσεων ή κατασκευών στην υφαλοκρηπίδα αυτού του κράτους – μέλους.

- ◆ **Θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά:** Δηλαδή, τις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων μεταξύ:
 - Λιμένων της ηπειρωτικής χώρας και λιμένων ενός ή περισσότερων νησιών ενός και του αυτού κράτους – μέλους.
 - Λιμένων των νησιών ενός και του αυτού κράτους – μέλους.

- ◆ Ως “πλοιοκτήτες της Κοινότητας” νοούνται:
 - ◆ **Οι υπήκοοι κρατών – μελών** που είναι εγκατεστημένοι σε ένα κράτος – μέλος σύμφωνα με τη νομοθεσία που ισχύει σε αυτό και ασκούν ναυτιλιακές δραστηριότητες.

 - ◆ **Οι ναυτιλιακές εταιρείες** που είναι εγκατεστημένες σύμφωνα με τη νομοθεσία κράτους μέλους και των οποίων ο κύριος τόπος επαγγελματικής δραστηριότητας βρίσκεται και ο πραγματικός έλεγχος ασκείται, σε κράτος – μέλος.

 - ◆ **Οι υπήκοοι κρατών – μέλους** που είναι εγκατεστημένοι εκτός της Κοινότητας ή οι ναυτιλιακές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκτός Κοινότητας και ελέγχονται από υπηκόους κράτους – μέλους υπό την προϋπόθεση ότι τα σκάφη τους είναι νηολογημένα σε κράτος – μέλος και φέρουν τη σημαία του, σύμφωνα πάντα και με τη νομοθεσία του.

◆ Ως **“σύμβαση ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας”** νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους – μέλους και ενός πλοιοκτήτη της Κοινότητας, με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών. Η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

- ◆ Υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας.
- ◆ Συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών.
- ◆ Υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και υποκείμενες σε ειδικούς όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις.
- ◆ Προσαρμογές των υπηρεσιών σε πραγματικές ανάγκες.

◆ Ως **“υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας”** νοούνται οι υποχρεώσεις τις οποίες οι εν λόγω πλοιοκτήτες της Κοινότητας αν λάμβαναν αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους συμφέροντα, δεν θα αναλάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους.

◆ Ως **“σοβαρή διαταραχή της εσωτερικής αγοράς μεταφορών”** νοείται η εμφάνιση στην αγορά συγκεκριμένων προβλημάτων αυτής της αγοράς τα οποία:

- ◆ Θα οδηγήσουν κατά πάσα πιθανότητα σε σοβαρό και ενδεχομένως διαρκές πλεόνασμα προσφοράς σε σχέση με τη ζήτηση.
- ◆ Οφείλονται σε δραστηριότητες θαλάσσιων ενδομεταφορών ή επιδεινώνονται από αυτές.
- ◆ Συνιστούν σοβαρή απειλή για την οικονομική σταθερότητα και επιβίωση σημαντικού αριθμού πλοιοκτητών της Κοινότητας.

Βασικός όρος είναι ότι οι βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες προβλέψεις για την εν λόγω αγορά, δεν δείχνουν καμία ουσιαστική και διαρκή βελτίωση (Γιαννόπουλος, 1998).

2.1.2 ΤΟ ΒΑΣΙΚΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το έτος 1985 θεωρείται από πολλούς ως έτος ορόσημο για τη ναυτιλία στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το έτος αυτό γίνεται η πρώτη συστηματική προσπάθεια με πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για μια κοινή ναυτιλιακή πολιτική. Ύστερα από μακρές διαπραγματεύσεις με τα κράτη – μέλη, το Συμβούλιο Υπουργών προχώρησε το Δεκέμβριο του 1986 στην έκδοση ενός πακέτου τεσσάρων κανονισμών: 4055/86, 4056/86, 4057/86 και 4058/86. Οι κανονισμοί αυτοί αναλύονται παρακάτω:

◆ **N.4055/86:** Ο Κανονισμός αυτός καθιερώνει την αρχή της ελευθερίας παροχής των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των χωρών – μελών και μεταξύ αυτών και τρίτων χωρών. Συγκεκριμένα, αναφέρεται στις τακτικές εμπορικές ή εμπορευματικές γραμμές και δεν περιλαμβάνει το Cabotage, δηλαδή τις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές στην επικράτεια ενός κράτους – μέλους από σκάφη εγγεγραμμένα σε άλλο κράτος – μέλος. Ο Κανονισμός αυτός τροποποιήθηκε ελαφρά με τον Κανονισμό 3573/90, όμως η βασική του αρχή εξακολουθεί να ισχύει.

◆ **N.4056/86:** Ο δεύτερος αυτός Κανονισμός αφορά στον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων ο (8) και (85) της συνθήκης της θαλάσσιας μεταφοράς και επικεντρώνεται στις λεγόμενες *Liner Conferences*, δηλαδή στις συνεργασίες μεταξύ των εταιρειών σε τακτικές γραμμές θέτοντας παράλληλα και τις προϋποθέσεις λειτουργίας τους. Τροποποιήθηκε ελάχιστα με τη πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, της Φιλανδίας και της Σουηδίας.

◆ **N.4057/86:** Ο τρίτος Κανονισμός αφορά τις πρακτικές του αθέμιτου ανταγωνισμού με καθορισμό χαμηλών ναύλων (*dumping*) και καθιερώνει μέτρα πρόληψης τέτοιων πρακτικών (*anti – dumping*) μεταξύ των οποίων και

αποζημιώσεις. Αφορά τις τακτικές γραμμές εμπορευματικών μεταφορών (cargo liner services).

◆ **N.4058/86:** Τέλος, ο τέταρτος Κανονισμός, αφορά την ανάπτυξη συντονισμένων ενεργειών για να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων, απαγορεύοντας τις σχετικές πρακτικές μοιράσματος φορτίου (cargo sharing arrangements). Επίσης, προβλέπεται μεταξύ άλλων και μια διαδικασία παρέμβασης μέσω του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου.

Οι προσπάθειες της Επιτροπής, με την πάροδο ενός έτους από την εφαρμογή των παραπάνω κανονισμών συνεχίστηκαν και στόχευαν στη βελτίωση των συνθηκών διαχείρισης της Κοινοτικής Ναυτιλίας με την υποβολή ορισμένων προτάσεων, οι οποίες τελικά αποτέλεσαν το δεύτερο στάδιο της Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ε.Ε. (Ντίνη, 1999).

Μετά το 1986, μια σειρά Κανονισμών και Οδηγιών προσέθεσαν νέες παραμέτρους στην Ευρωπαϊκή Πολιτική για τις Θαλάσσιες Μεταφορές. Χαρακτηριστικά, αναφέρεται ο **N.3577/92** για το **Cabotage**, ο οποίος καθορίζει τους όρους και τις προϋποθέσεις έναρξης του Cabotage και η πρόσφατη Λευκή Βίβλος για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ήδη για τις περισσότερες χώρες το Cabotage άρχισε να εφαρμόζεται από το 1994.

Στο πρώτο σχέδιο κανονισμού προβλέπεται η ίδρυση ενός **Κοινοτικού Νηολογίου** που αποκαλείται **“EUROS”** και στο οποίο θα μπορούν να νηολογούνται εμπορικά ποντοπόρα πλοία παράλληλα με τη νηολόγησή τους στο Εθνικό Νηολόγιο. Τα πρόσωπα που δικαιούνται νηολόγηση πλοίου στο **“EUROS”** είναι οι υπήκοοι των κρατών – μελών, εταιρείες που συστάθηκαν σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους – μέλους και έχουν την έδρα τους στην Κοινότητα ή σύμφωνα με τη νομοθεσία τρίτης χώρας και οι υπήκοοι των κρατών – μελών που συμμετέχουν με ποσοστό άνω του 50%.

Στο δεύτερο σχέδιο κανονισμού παρέχεται η δυνατότητα ελεύθερης παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών στο χώρο της ακτοπλοΐας για τα πλοία **“EUROS”**. Με τον τρόπο αυτό επιχειρείτε μια πρόσθετη διάκριση των νηολογημένων πλοίων στο **“EUROS”** και ένας έμμεσος τρόπος κατάργησης του προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage).

Τέλος, στο τρίτο σχέδιο κανονισμού, η Επιτροπή προτείνει ρυθμίσεις σχετικές με τον ορισμό του Κοινοτικού Εφοπλιστή, σύμφωνα με τις οποίες **Κοινοτικοί Πλοιοκτήτες** θεωρούνται οι υπήκοοι κράτους – μέλους οι οποίοι διαμένουν σε κάποιο κράτος – μέλος της Ε.Ε. και ναυτιλιακές εταιρείες ή επιχειρήσεις που έχουν συσταθεί με τη νομοθεσία ενός κράτους – μέλους και οι οποίες πληρούν συγκεκριμένες προϋποθέσεις που καθορίζονται από τον υπό έγκριση κανονισμό.

Σαν πρόσθετα μέτρα ενίσχυσης της κοινοτικής ναυτιλίας και υλοποίησης του προγράμματος της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς που περιλαμβάνεται στο μνημόνιο του 1989, μπορούν να αναφερθούν τα παρακάτω:

- Ενίσχυση της έρευνας με στόχο τη βελτίωση του κοινοτικού στόλου, η οποία θα προέλθει από τεχνολογικές προόδους, τη βελτίωση των καυσίμων, τη μείωση των δαπανών συντήρησης και τη μείωση των δαπανών επάνδρωσης μέσω της μείωσης του απαραίτητου προσωπικού λειτουργίας του πλοίου.
- Εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών και αμοιβαία αναγνώριση του τεχνικού εξοπλισμού των πλοίων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Μέτρα κοινωνικού χαρακτήρα προκειμένου να μειωθούν οι διαφορές στις συνθήκες εργασίας μέσα στον κοινοτικό στόλο και να αυξηθεί η κινητικότητα των ναυτικών μέσα στον κοινοτικό χώρο, όπως εξάλλου προβλέπεται από την υλοποίηση της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς (Ντίνη, 1999).

Μια από τις βασικότερες νομοθετικές πράξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η **Πράσινη Βίβλος** της 10^{ης} Δεκεμβρίου 1997 για τους Λιμένες και τις Ναυτιλιακές Υποδομές. Στην περίπτωση αυτή το κοινοτικό πλαίσιο κρίνεται αναγκαίο για να εξασφαλιστεί η αρχή ενός ανταγωνισμού χωρίς εμπόδια και διακρίσεις.

Στην Πράσινη Βίβλο υπενθυμίζεται ότι μέχρι τώρα οι λιμένες δεν ήταν στο επίκεντρο της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών. Παρόλα αυτά όμως έχουν ιδιαίτερη σημασία μέσα στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών καθώς επιτρέπουν:

- ❖ Τη βελτίωση της εν γένει απόδοσης του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών.
- ❖ Την αποσυμφόρηση των κύριων χερσαίων αξόνων.
- ❖ Την εδραίωση των ναυτιλιακών συνδέσεων με τις νησιωτικές και

απομακρυσμένες περιοχές.

- ❖ Την ενίσχυση των πολυτροπικών μεταφορών των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Η προώθηση και η ένταξη της ακτοπλοΐας στα δίκτυα πολυτροπικών μεταφορών είναι πλέον ένας από τους στόχους της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για το λόγο αυτό από τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών πρόκειται να δοθεί προτεραιότητα στα έργα ακτοπλοΐας και θα χρηματοδοτηθούν δράσεις στο πλαίσιο του προγράμματος **PACT (Pilot Actions for Combined Transport)**. Από την άλλη πλευρά, μια πολιτική τιμολόγησης βασισμένη στην κάλυψη του κόστους των οδικών μεταφορών, η οποία θα επιτρέψει να ενσωματωθεί το εξωτερικό κόστος, θα δώσει νέα ώθηση στην ακτοπλοΐα.

Επιπλέον, στην Πράσινη Βίβλο δίνεται έμφαση στο ζήτημα της ασφάλειας στη ναυτιλία, καθώς επίσης και στην κατάσταση που επικρατεί σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ιδίως στο τι ισχύει για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα της ναυτιλίας, όπου διαφαίνεται η ανάγκη να επαναπροσδιοριστεί η ευρωπαϊκή πολιτική και να προταθεί ένα κοινοτικό πλαίσιο για τον καθορισμό των λιμενικών τελών.

Οι λιμενικές υπηρεσίες θα πρέπει να θεωρούνται αναπόσπαστο μέρος του συστήματος των θαλάσσιων μεταφορών. Θα πρέπει ακόμα να εφαρμόζονται συστηματικά οι κανόνες της συνθήκης περί ανταγωνισμού και κρίνεται σκόπιμο να θεσπιστεί ένα νομοθετικό πλαίσιο που να καθορίζει σαφώς τους όρους αυτού του ανταγωνισμού.

2.1.3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.

Μέσα στη δεκαετία του '90, μεγάλος αριθμός κανονισμών και οδηγιών από τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήρθαν να ενισχύσουν ακόμα περισσότερο την προσπάθεια που γίνεται για την διασφάλιση της μεγαλύτερης δυνατής δυναμικότητας του Κοινοτικού Στόλου. Δηλαδή, για τη διασφάλιση της χωρητικότητας υπό κοινοτική σημαία και του δυναμικού απασχόλησης κοινοτικής εθνικότητας.

Με τα σχέδια κανονισμών και τα θετικά μέτρα για τη ναυτιλία που συγκροτούν την Γ' Φάση της Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής επιβάλλεται πλέον η προσεκτικότερη παρακολούθησή της από τους αρμόδιους φορείς της χώρας. Τα σημαντικότερα, από τα πιο πρόσφατα κοινοτικά μέτρα, αφορούν σε ζητήματα ασφάλειας των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, βελτίωσης των λιμενικών υποδομών και ανάπτυξης του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών με έμφαση στο ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών (Ντίνη, 1999).

Οι βασικές αρχές της Ευρωπαϊκής Πολιτικής στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, θα μπορούσαν να συνοψιστούν ως εξής:

► **Βελτίωση των όρων ανταγωνισμού** στις θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό πραγματοποιείται με τη θέσπιση μιας σειράς μέτρων, που όπως προαναφέρθηκε, περιλαμβάνονται στους κανονισμούς 4055/86 και 4058/86 και αφορά την ύπαρξη συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού με ελευθερία προσβάσεως στην “αγορά” από πλοία όλων των κρατών – μελών. Για παράδειγμα, οι όροι του ελεύθερου ανταγωνισμού εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ της Ελλάδας και της Ιταλίας ενώ από τις 2/1/2004 προβλέπεται να εφαρμόζονται και στην περιοχή του Αιγαίου.

► **Προώθηση των Τακτικών Γραμμών (Liners)**. Η προώθηση των τακτικών γραμμών γίνεται τόσο με θετικό, όσο και με αρνητικό τρόπο. Στην πρώτη περίπτωση, θέτονται κίνητρα για την δημιουργία τακτικών γραμμών στα πλαίσια της επικράτειας της Ε.Ε., ενώ στη δεύτερη περίπτωση προβλέπονται περιορισμοί στις διάφορες συμφωνίες που θα μπορούσαν να βλάψουν την ανάπτυξη των τακτικών γραμμών, περιορίζοντάς τις. Η πρώτη περίπτωση πηγάζει από τον κανονισμό 4056/86, ενώ η δεύτερη περίπτωση από τον κανονισμό 4058/86. για το θέμα αυτό έχουν εκδοθεί μεταγενέστερες οδηγίες και διευκρινιστικές αποφάσεις.

► **Προστασία του Περιβάλλοντος και Ασφάλεια**. Ως προς την προστασία του περιβάλλοντος η Ε.Ε. ακολουθεί κατά γράμμα τις σχετικές προβλέψεις της Διεθνούς Σύμβασης του I.M.O. (International Maritime Organization). Οι προβλέψεις αυτές θεωρούνται μάλλον ήπιες και προϊόν διεθνούς συμβιβασμού. Για το λόγο αυτό οι Η.Π.Α. προχώρησαν μονομερώς το 1990 στη ψήφιση ειδικού νόμου, του λεγόμενου Oil Pollution Act, ο οποίος εισάγει πολύ αυστηρότερες διαδικασίες και προδιαγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές στα χωρικά τους ύδατα (Γιαννόπουλος, 1998).

Στο θέμα της ασφάλειας, η Ε.Ε. έχει υιοθετήσει κοινούς κανόνες για την “**ευστάθεια των επιβατικών σκαφών RO/RO**”, τον σχεδιασμό και την κατασκευή των πλοίων τακτικών γραμμών και την πρόληψη των ανθρώπινων σφαλμάτων. Συγκεκριμένα, με την απόφαση **αριθμ. 179/98** της Ευρωπαϊκής Επιτροπής διασφαλίζονται τα εξής ζητήματα:

- Η καθιέρωση και η καλή λειτουργία των συστημάτων διαχείρισης επί των πλοίων στην ξηρά εκ μέρους των εταιρειών.
- Ο έλεγχος των συστημάτων αυτών από τη διοίκηση του κράτους της σημαίας και τη διοίκηση του κράτους λιμένα.

Ο κανονισμός 179/98 εφαρμόζεται σε όλες τις εταιρείες που εκμεταλλεύονται τουλάχιστον ένα οχηματαγωγό Ro – Ro που εκτελεί τακτικά δρομολόγια από και προς τον λιμένα ενός κράτους – μέλους της Κοινότητας, ανεξάρτητα από τη σημαία του. Οι εταιρείες θα πρέπει να συμμορφώνονται προς τις διατάξεις του **Κώδικα ISM (Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας)** και να τις εφαρμόζουν σαν να είναι υποχρεωτικές. Η τήρηση της υποχρέωσης αυτής θα αποτελεί ουσιαστική προϋπόθεση για τη χορήγηση άδειας εκμετάλλευσης των οχηματαγωγών Ro – Ro που εκτελούν τακτικά δρομολόγια από και προς τους λιμένες της Κοινότητας. Το κράτος της σημαίας υποχρεούται να χορηγεί πιστοποιητικό διαχείρισης της ασφάλειας και έγγραφο συμμόρφωσης προς τις διατάξεις του Κώδικα ISM, η διάρκεια του οποίου ανέρχεται στα πέντε έτη (Ντίνη, 1999).

► **Προώθηση των ακτοπλοϊκών μεταφορών Μικρών Αποστάσεων.**

Πρόκειται για τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ σημείων της παραλιακής ενδοχώρας ή μεταξύ νησιών και ενδοχώρας, δηλαδή μικρών γενικά αποστάσεων που είναι γνωστές και με τον αγγλικό όρο **Short Sea Shipping (S.S.S.)**. Αν και η Ε.Ε. δίνει μεγάλη έμφαση σε αυτού του είδους τις μεταφορές σε όλα τα κείμενα της πολιτικής της, δεν έχουν προς το παρόν ληφθεί συγκεκριμένα νομοθετικά μέτρα. Η κύρια δραστηριότητα της Ε.Ε., περιορίζεται στην έρευνα την ανάλυση των μεταφορών αυτών και αναμένεται ότι στο εγγύς μέλλον θα υπάρξουν και ειδικότεροι κανονισμοί. Για τα λόγο αυτό, η Ελλάδα με τα πολυάριθμα νησιά της θα πρέπει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στον προσδιορισμό των ειδικών αυτών αποφάσεων.

► **Θέματα Απασχόλησης και Νηολογίου.** Η Ε.Ε. ασχολήθηκε με τα θέματα εθνικότητας των εργαζομένων στα πλοία με σημαία χώρας – μέλους,

προτείνοντας ένα ελάχιστο ποσοστό του πληρώματος κάθε πλοίου να είναι εθνικότητας της χώρας – μέλους. Η πρωτοβουλία όμως αυτή δεν έγινε αποδεκτή μεταξύ όλων των χωρών και έτσι ισχύει η νομοθεσία της κάθε χώρας ξεχωριστά.

Μια παράλληλη προσπάθεια της Ε.Ε. ήταν και αυτή της δημιουργίας νηολογίου με το όνομα EUROS. Η προσπάθεια αυτή προσέκρουσε στην άρνηση των περισσότερων “ναυτικών” χωρών, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, που οφειλόταν κυρίως στην άρνηση των πλοιοκτητών. Τελικώς το EUROS εγκαταλείφθηκε και σήμερα δεν γίνεται καμία προσπάθεια για τη σύσταση του. Πάντως, από πλευρά της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας δεν επιτρέπεται στις χώρες – μέλη να υιοθετούν μέτρα που επιβάλλουν διακρίσεις σε πλοία με σημαίες άλλων χωρών – μελών.

► **Βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών των πλοίων.** Η αρχή αυτή αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών κυρίως αποστάσεων (Short Sea Shipping). Η Ε.Ε. μέσα από προγράμματα βιομηχανικής έρευνας και σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ναυπηγική Βιομηχανία, προώθησαν νέους τύπους πλοίων που ήδη αρχίζουν να αναλαμβάνουν υπηρεσία στις Ελληνικές θάλασσες (Γιαννόπουλος, 1998).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση εκτός από τα μέτρα που προαναφέρθηκαν, προχώρησε στην κατάρτιση του **Κοινοτικού Προγράμματος «ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ»**. Η αύξηση των επιπέδων ασφαλείας κατά τη μεταφορά προσώπων και αγαθών, τόσο εντός των ορίων της Ε.Ε. όσο και σε άλλες θαλάσσιες περιοχές υψηλού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος, συμπεριλαμβάνεται μεταξύ των στόχων του κοινοτικού αυτού προγράμματος. Οι στόχοι που έχει θέσει η Ε.Ε. μέσω αυτού του προγράμματος, αφορούν άμεσα τη διασφάλιση ενός υψηλού επιπέδου συνδυασμένων μεταφορών.

Δύο από τους στόχους αυτούς, αφορούν τις μεταφορές μέσω της θάλασσας. Σε πρώτη φάση, το πρόγραμμα προβλέπει την εκπόνηση μελέτης με σκοπό να διερευνήσει και να καθορίσει τις ανάγκες που καταγράφονται σε κάθε γεωγραφική περιοχή ξεχωριστά. Οι γεωγραφικές περιοχές που αναγνωρίζει το πρόγραμμα είναι:

- **Η ελληνική ακτογραμμή.**
- **Η ακτογραμμή της Νοτίου Ιταλίας.**

ο **Οι δια θαλάσσης συνδέσεις Ελλάδας και Ιταλίας με την Κύπρο και τη Μάλτα.**

Οι συνδέσεις αυτές εντάσσονται στο ευρύτερο πλέγμα των συνδυασμένων μεταφορών που καλούνται να ικανοποιήσουν τις μεταφορικές ανάγκες της Ε.Ε. σε σχέση με τον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου. Αναλυτικότερα οι στόχοι του Κοινοτικού Προγράμματος «ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» επικεντρώνονται στα παρακάτω σημεία:

- Στην ενίσχυση του ζωτικού ρόλου της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων (S.S.S.).
- Στην ενσωμάτωση της ναυσιπλοΐας μικρών αποστάσεων στους υπάρχοντες ή στους πιθανούς χερσαίους διαύλους, ώστε να βελτιωθούν οι παράμετροι που αφορούν στη διάρκεια των ταξιδιών, στο κόστος των μεταφορών, στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις κ.τ.λ.
- Στη διασφάλιση της μεγαλύτερης επέκτασης των ευρωπαϊκών συνδυασμένων μεταφορών στις τρίτες χώρες της Ανατολικής Μεσογείου.

Η μελέτη του προγράμματος προβλέπει την δημιουργία κέντρων που θα παρακολουθούν και θα ελέγχουν τις δια θαλάσσης μεταφορές που πραγματοποιούνται στη Μεσόγειο. Στο ίδιο πρόγραμμα εντάσσεται και η ανάπτυξη συστημάτων ελέγχου της ναυσιπλοΐας, με απώτερο σκοπό την καλύτερη παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων και των σκαφών. Επιπλέον η μελέτη καλείται να υποδείξει βιώσιμες και συγχρόνως ρεαλιστικές λύσεις για την αντιμετώπιση προβλημάτων που σχετίζονται με τον έλεγχο της κίνησης των πλοίων μέσω της ανταλλαγής απόψεων και εμπειριών μεταξύ των άμεσα εμπλεκόμενων κρατών. Τα ίδια τα κράτη – μέλη καλούνται να συνεργαστούν με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την κίνηση των πλοίων. Η προοπτική αυτή απαιτεί την ευθυγράμμιση των επιμέρους συστημάτων που χρησιμοποιεί το κάθε κράτος για τον έλεγχο των δια θαλάσσης μεταφορών προσώπων και αγαθών. Στην περίπτωση που κάποιο κράτος – μέλος δεν διαθέτει τέτοιου είδους συστήματα, το Πρόγραμμα προωθεί την ενίσχυσή τους με τη συνδρομή της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ντίνη, 1999).

2.2 Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΣΤΗΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ.

Το προσφερόμενο προϊόν της κρουαζιέρας, ανταγωνιζόμενο ανάλογα προϊόντα άλλων κλάδων της τουριστικής αγοράς, ακολουθεί τη γενικότερη ανάπτυξη του τουρισμού, προσφέροντας αυξανόμενες δραστηριότητες και υπηρεσίες. Τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται μια τάση συνδυασμού της κρουαζιέρας με ειδικές τουριστικές μορφές με σκοπό την προσέλκυση ειδικών ομάδων πληθυσμού (π.χ. κρουαζιέρες συνεδριακού τουρισμού, αθλητικού τουρισμού, τρίτης ηλικίας κ.λ.π.).

Η οργάνωση μιας κρουαζιέρας γίνεται, όπως και οι άλλες τουριστικές δραστηριότητες, από τους αντίστοιχους tour – operators (ναυλομεσίτες – brokers – για την περίπτωση του θαλάσσιου τουρισμού) (Τσαλίκη, 1993).

Ο τομέας της κρουαζιεροπλοΐας ελέγχεται σχεδόν μονοπωλιακά από πολύ λίγες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες με το στόλο που διαθέτουν οργανώνουν ολιγοήμερες ή πολυήμερες κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά ή ακόμα και στον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν περίπου είκοσι (20) κρουαζιερόπλοια που δραστηριοποιούνται στα ελληνικά ύδατα. Το έτος 1999 σημειώθηκε αναδιάρθρωση του κλάδου των κρουαζιερόπλοιων στην Ελλάδα, με συγχωνεύσεις δυνάμεων και σύσταση κοινοπραξιών μεταξύ των εταιρειών.

Η απελευθέρωση στον τομέα της κρουαζιεροπλοΐας ισχύει ήδη από τις αρχές του 1999 στη χώρα μας και η είσοδος των νέων κρουαζιερόπλοιων στις ελληνικές θάλασσες αναμένεται να οδηγήσει σε ανάπτυξη της αγοράς και σε αύξηση του μεγέθους της λόγω της προσπάθειας που θα καταβάλλουν προς αυτή την κατεύθυνση πολλές ξένες εταιρείες.

Ήδη τα τελευταία χρόνια, ο κλάδος παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη. Κατά την τελευταία εικοσιπενταετία, ο αριθμός των πελατών αυξάνεται παγκοσμίως με μέσο ρυθμό αύξησης 9% ετησίως. Η Μεσόγειος είναι η τρίτη (3^η) περιοχή στον κόσμο από άποψη όγκου επιβατών μετά την Καραϊβική και την Αλάσκα και παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη με ρυθμό ετήσιας αύξησης περίπου 15% κατά την τελευταία δεκαετία. Η υπερκορεσμένη αγορά της Καραϊβικής και οι προτιμήσεις όσων ταξιδεύουν με κρουαζιερόπλοια, υποχρέωσαν τις ναυτιλιακές εταιρείες να λάβουν σοβαρά υπόψη τους την ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου που τους προσφέρει πληθώρα επιλογών όσον αφορά στις προσεγγίσεις,

τεράστιες δυνατότητες στην διοργάνωση εκδρομών για επισκέψεις σε αρχαιολογικούς χώρους ή περιοχές που παρουσιάζουν ιδιαίτερο φυσικό κάλος και δεν είναι μια αγορά κορεσμένη, όσον αφορά στην προσφορά κλινών σε πλοία. Κίνητρο για αύξηση των εργασιών των ελληνικών εταιρειών θα αποτελέσουν οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 που θα πραγματοποιηθούν στην Αθήνα. Παράλληλα, σημαντικά αναμένεται να είναι τα οφέλη για την ελληνική οικονομία και τον τουρισμό από τον αυξανόμενο αριθμό τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης που θα επισκεφτούν τη χώρα μας.

Καθώς ο χάρτης της κρουαζιέρας μεταβάλλεται και τα νερά της Μεσογείου πρόκειται να φιλοξενήσουν νεότευκτες και μεγάλου μεγέθους εταιρείες του εξωτερικού μέσα στα επόμενα χρόνια, ήταν επόμενο οι Έλληνες εφοπλιστές να δείξουν το ανάλογο ενδιαφέρον. Το μέγεθος των πλοίων που βρίσκονται ήδη ή πρόκειται σύντομα να φιλοξενηθούν στις ναυπηγικές κλίνες, δίνει μια καλή εικόνα των τάσεων της ελληνικής αγοράς και των εξελίξεων που σημειώνονται.

Παρ' όλα αυτά, η κατάργηση του cabotage στον τομέα αυτό, υπήρξε η αφορμή για την εμφάνιση ορισμένων αδυναμιών που χαρακτηρίζουν τον κλάδο. Αυτές οφείλονται είτε σε εξωγενείς παράγοντες, όπως είναι τα περιορισμένα δίκτυα πωλήσεων που έχουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες σε σχέση με τους Ευρωπαίους ανταγωνιστές τους και η εξάρτησή τους από τις υπηρεσίες των tour – operators, οι οποίοι χρησιμοποιούν για τα πακέτα κρουαζιέρας των πελατών τους τα δικά τους πλοία, είτε σε ενδογενείς παράγοντες, δηλαδή την κρατική παρέμβαση σε κρίσιμα ζητήματα, όπως η υποχρέωση απασχόλησης αποκλειστικά ελληνικού προσωπικού στο ξενοδοχειακό τμήμα του πλοίου, γεγονός που μειώνει την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πλοίων έναντι των ξένων.

Το πλεονέκτημα του cabotage, το οποίο εξαντλήθηκε τα τελευταία χρόνια στο προνόμιο της αποβίβασης και επιβίβασης των πελατών στα ελληνικά λιμάνια συνοδεύεται από την υποχρέωση απασχόλησης κατ' αποκλειστικότητα Ελλήνων ναυτικών. Το γεγονός αυτό αυξάνει κατά πολύ το λειτουργικό κόστος έναντι των πλοίων με ξένη σημαία που έχουν τη δυνατότητα να απασχολούν χαμηλόμισθους αλλοδαπούς ναυτικούς σε θέσεις κατώτερου πληρώματος ή βοηθητικού προσωπικού.

Το ζήτημα της σύνθεσης του πληρώματος είναι ο κυριότερος λόγος για τον οποίο η Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων ανησυχεί για το μέλλον των

ελληνικών επιχειρήσεων που δρουν σε αυτό το χώρο καθώς και άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες κατέχουν συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι των ελληνικών. Το κόστος των ελληνικών πλοίων είναι πολύ μεγάλο σε σχέση με αυτό των άλλων κοινοτικών πλοίων που θα έρθουν στη χώρα μας πραγματοποιώντας κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά μετά την άρση των εμποδίων που έθετε το cabotage. Αυτή η προοπτική μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα ακόμη και τη φυγή πλοίων από την ελληνική σημαία προκειμένου να ανταποκριθούν στον διεθνή ανταγωνισμό, κάτι που θα ήταν καταστροφικό για τα ελληνικά συμφέροντα.

Το γεγονός ότι στο χώρα μας το cabotage θα ισχύσει από 1/1/2004 μας δίνει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες για την καλύτερη προετοιμασία των εγχώριων ναυτιλιακών δυνάμεων για τον επερχόμενο ανταγωνισμό. Είναι ευκαιρία να χαρακτηί μια κρατική πολιτική με σκοπό την δημιουργία κινήτρων για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ακτοπλοΐας, την ανανέωση του στόλου και τη δημιουργία του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου που θα διέπει τη δραστηριότητα και των ξένων επιχειρήσεων που ενδεχομένως να δραστηριοποιηθούν στον ελληνικό χώρο.

2.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Συμπερασματικά θα μπορούσαμε να πούμε πως οι προσπάθειες για μια κοινή ναυτιλιακή πολιτική, ξεκινούν από τα μέσα της δεκαετίας του '80, όταν το Συμβούλιο εκδίδει μια σειρά κανονισμών που προασπίζουν την ασφάλεια και την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Αργότερα, η ευρωπαϊκή πολιτική παρεμβαίνει ακόμα περισσότερο με κυριότερους στόχους της, την επίλυση του ακτοπλοϊκού ζητήματος και την σταδιακή απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών μεταφορών στο εσωτερικό των κρατών – μελών, την προάσπιση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών, την προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, των καθορισμό προτύπων για την ασφάλεια των σκαφών και την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών.

Κεντρικός άξονας για τον καθορισμό της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής είναι η ολοκλήρωση της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς και η σταδιακή απελευθέρωση των ενδοκοινοτικών θαλάσσιων μεταφορών.

Οι βασικές αρχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης επικεντρώνονται στην βελτίωση των όρων ανταγωνισμού, στην προώθηση των τακτικών γραμμών (Liners), στην προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια, στην προώθηση των ακτοποϊκών γραμμών μικρών αποστάσεων, στα θέματα απασχόλησης και νηολογίου και τέλος στην βελτίωση των τεχνικών χαρακτηριστικών των πλοίων. Όλες αυτές οι αρχές, έχουν σαν στόχο τη διαμόρφωση ενός νομοθετικού πλαισίου για την διασφάλιση της ομαλής εξέλιξης των θαλάσσιων μεταφορών στην Ευρώπη. Σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση αυτή, παίζει η «Λευκή Βίβλος» η οποία δίνει ιδιαίτερη έμφαση στη ναυτιλία μικρών αποστάσεων και στην διασύνδεση πλοίου και σιδηροδρόμου.

Σταθμός για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τις θαλάσσιες μεταφορές αποτελεί το έτος 1986, κατά το οποίο θεσπίζονται τέσσερις βασικοί κανονισμοί (4055/86, 4056/86, 4057/86 και 4058/86) που αφορούν την κοινή ναυτιλιακή πολιτική. Οι προσπάθειες της Επιτροπής στόχευαν στη βελτίωση των συνθηκών διαχείρισης της Κοινοτικής Ναυτιλίας με την υποβολή ορισμένων προτάσεων, οι οποίες τελικά αποτέλεσαν το δεύτερο στάδιο της Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ε.Ε. Μετά το 1986, μια σειρά Κανονισμών και Οδηγιών προσέθεσαν νέες παραμέτρους στην Ευρωπαϊκή Πολιτική για τις Θαλάσσιες Μεταφορές. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε τον Ν.3577/92 για το Cabotage και την ίδρυση του Κοινοτικού Νηολογίου που αποκαλείται “EUROS”.

Εξαιρετικά σημαντική ρύθμιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί η «Πράσινη Βίβλος» (10/12/1997) περί Λιμένων και Ναυτιλιακών Υποδομών. Εκτιμάται πως με την θεσμοθέτησή της δόθηκε νέα ώθηση στο ζήτημα της ακτοπλοΐας. Επίσης, δίνεται έμφαση στο θέμα της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές και στον καθορισμό των λιμενικών τελών.

Αδυναμία στις ρυθμίσεις που προωθεί η Ε.Ε. εντοπίζεται στο ζήτημα των ακτοποϊκών μεταφορών μικρών αποστάσεων (Short Sea Shipping), για το οποίο δεν έχουν μέχρι στιγμής ληφθεί συγκεκριμένα νομοθετικά μέτρα. Το θέμα αυτό ενδιαφέρει σε μεγάλο βαθμό την Ελλάδα και θα πρέπει να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην διαμόρφωση των αποφάσεων που σχετίζονται με αυτού του τύπου τις μεταφορές.

Προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της ναυτιλίας των μικρών αποστάσεων κινείται και το Κοινοτικό Πρόγραμμα «Αρχιμήδης» που προωθεί η Ε.Ε.. Υπολογίζεται πως με το πρόγραμμα αυτό θα αντιμετωπιστούν τα προβλήματα

που σχετίζονται με τον έλεγχο της κίνησης των πλοίων και των σκαφών και θα διασφαλιστεί η επέκταση των ευρωπαϊκών συνδυασμένων μεταφορών σε τρίτες χώρες της Ανατολικής Μεσογείου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΟΡΙΣΜΟΣ, ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Στο κεφάλαιο αυτό, επιχειρείται μια καταγραφή του ορισμού των Τουριστικών Λιμένων καθώς και των κατηγοριών στους οποίες διαχωρίζονται με βάση τα διεθνή κυρίως πρότυπα. Επιπλέον, αναφέρονται πλήρως οι εξυπηρετήσεις που μπορεί στους τουριστικούς λιμένας να προσφέρει και οι διαφορές του από τα λιμάνια και από στους σκάλες. Αναφορά τέλος, γίνεται στα αλιευτικά καταφύγια τα οποία αποτελούν ειδικό τύπο μαρινών, στη διοίκηση και διαχείριση των τουριστικών λιμένων και στους τύπους των σκαφών που προορίζονται για τον θαλάσσιο τουρισμό αναψυχής.

3.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.

Τουριστικοί Λιμένες (Μαρίνες) ονομάζονται οι χερσαίοι και οι θαλάσσιοι χώροι οι οποίοι προορίζονται κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα, είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για την εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών. Σύμφωνα με το **Άρθρο 29** του Νόμου περί Δημιουργίας και Λειτουργίας των Τουριστικών Λιμένων που εξέδωσε πρόσφατα το **Τεχνικό Ινστιτούτο Ελλάδας**, κάθε τουριστικός λιμένας θα πρέπει να περιλαμβάνει κατ' ελάχιστο τα εξής:

- Καλά εξοπλισμένες θέσεις παραβολής (βλ. παράρτημα, εικόνα 8).
- Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του τουριστικού λιμένα, συμπεριλαμβανομένων και του λιμενικού σταθμού, τελωνείου και άλλων συναφών αρχών.
- Θέσεις πρόσδεσης σκαφών του Λιμενικού Σώματος και άλλων αρχών.
- Ιατρείο.
- Σταθμό ανεφοδιασμού των σκαφών αναψυχής.
- Δίκτυο παροχής νερού και ηλεκτρικού ρεύματος.
- Παροχές τηλεφωνικών γραμμών.

- Υπηρεσία φυλάξεως.
- Χερσαίους χώρους, ειδικά διαμορφωμένους για την φύλαξη των σκαφών αναψυχής.
- Ικανοποιητικό αριθμό θέσεων πάρκινγκ για τους ιδιοκτήτες των σκαφών ή τους επισκέπτες.
- Χερσαίους χώρους, οι οποίοι θα παρέχουν τη δυνατότητα επισκευής των σκαφών αναψυχής.
- Εμπορικό κέντρο με είδη διατροφής, ναυτιλιακά είδη κ.λ.π.
- Εστιατόρια.
- Συστήματα ασφάλειας του τουριστικού λιμένα
- Βιολογικό καθαρισμό και οργανωμένη αποκομιδή σκουπιδιών.
- Λιμενική αστυνομία.
- Μετεωρολογική υπηρεσία.
- Χώρους υγιεινής και ντους.

Βασικό τμήμα της κατασκευής των μαρινών αποτελούν τα εξωτερικά έργα.

Τα κυριότερα από αυτά είναι:

- **Οι Κυματοθραύστες.**
- **Οι Προσήμεμοι και οι Υπήνεμοι Μώλοι.**
- **Το Κανάλι Εισόδου** (Ρογκάν Α., 1995).

Τα ζητήματα που τίθενται σε σχέση με το χερσαίο τμήμα των μαρινών είναι τα εξής:

- **Η σχέση χερσαίας και θαλάσσιας έκτασης της μαρίνας**, η οποία κατά τα συνήθη επίπεδα είναι 1:1 και max 2:1.
- **Η πυκνότητα σκαφών που έχουν εναποτεθεί στη ξηρά** (62 – 75 σκάφη ανά 10.000 τ.μ.).
- **Η σχέση χώρου πάρκινγκ αυτοκινήτων και θαλάσσιας έκτασης λιμένων** (20% έως 50%) (Μακρής και Παπαπαύλου, 1995).

Σύμφωνα με το ίδιο άρθρο που δημοσιεύεται από το Τεχνικό Ινστιτούτο της Ελλάδας, καθορίζονται για κάθε τουριστικό λιμένα οι παρακάτω κατηγορίες Ζωνών:

■ **«Η Ζώνη Τουριστικού Λιμένα».** Αποτελεί τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θαλάσσης (θαλάσσια ζώνη) στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και η κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων που απαιτούνται για την δημιουργία, τη λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα. Στα ανωτέρω έργα συμπεριλαμβάνονται τα εξής:

- Οι απαραίτητες προσχώσεις του θαλάσσιου χώρου.
- Τα λιμενικά έργα.
- Οι διαμορφώσεις του περιβάλλοντα χώρου (παράλιου και χερσαίου) με σκοπό την εναπόθεση, συντήρηση και επισκευή των σκαφών αναψυχής.
- Οι πάσης φύσεως κτιριακές εγκαταστάσεις για τις δραστηριότητες υποστήριξης των τουριστικών λιμένων, τουριστικής αξιοποίησης, εκμετάλλευσής των και υποστήριξης των συναφών και λοιπών εμπορικών δραστηριοτήτων, συμπεριλαμβανομένης της ανέγερσης κατοικιών στη ζώνη του τουριστικού λιμένα για μακροχρόνια εκμετάλλευση.

■ **«Η Χερσαία Ζώνη».** Η χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα αποτελείται από τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των έργων της ζώνης του τουριστικού λιμένα. Όπου υπάρχει εγκεκριμένο σχέδιο ρυμοτομίας, η **εσωτερική οριακή γραμμή** της χερσαίας ζώνης δεν μπορεί να υπερβεί την **πλησιέστερη ρυμοτομική γραμμή**. Σε περίπτωση που η έκταση της χερσαίας ζώνης δεν επαρκεί για τις ανάγκες του τουριστικού λιμένα δύναται να επεκταθεί, με τροποποίηση του τυχόν υφιστάμενου σχεδίου ρυμοτομίας με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται με πρόταση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ύστερα από γνώμη του κεντρικού συμβουλίου χωροταξίας, οικισμού και περιβάλλοντος και του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου. Οι αποζημιώσεις από την τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου, που κατά τις κείμενες διατάξεις βαρύνουν το Δήμο ή την Κοινότητα, καταβάλλονται από τον φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα.

■ **«Η Θαλάσσια Ζώνη».** Η θαλάσσια ζώνη του τουριστικού λιμένα περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά (μώλοι, κυματοθραύστες) και εσωτερικά (κρηπίδες, όρια επιχώσεων) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους. Η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων μέτρων (500μ) από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα προς την ανοικτή θάλασσα. Η έκταση αυτή ορίζεται εκατέρωθεν, από νοητό τόξο κύκλου που γράφεται με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα 500μ. Σε περίπτωση που η προ του αιγιαλού θαλάσσια ζώνη είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκταση της και πέρα από τη γραμμή των 500μ, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους δέκα μέτρων (10μ).

Για την δημιουργία ενός νέου τουριστικού λιμένα ή για την επέκταση, συμπλήρωση ή μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, εφαρμόζονται **αποκλειστικά** οι διατάξεις του παρόντος νόμου. Το αυτό ισχύει και για τη λειτουργία των υφισταμένων ανεξάρτητα από το ιδιοκτησιακό καθεστώς αυτών.

3.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.

Οι κατηγορίες των μαρινών σύμφωνα πάντα και με τις διεθνής προδιαγραφές, οι οποίες σε αυτή την περίπτωση δεν αποκλίνουν από τις ελληνικές προδιαγραφές, καθορίζονται από τις απαιτούμενες ανάγκες της κάθε περιοχής ξεχωριστά. Μερικά από αυτά είναι τα ακόλουθα:

- Ξενοδοχείο – Μαρίνα (βλ. παράρτημα, εικόνα 5).
- Μαρίνα σε οικιστικό συγκρότημα (αστικό ή δεύτερης κατοικίας).
- Μαρίνα ενταγμένη σε ένα γενικότερο πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης σε δύο είδη περιοχών:
 - Σε περιοχή ήδη αναπτυγμένη τουριστικά.
 - Σε περιοχή λιγότερο ή καθόλου αναπτυγμένη τουριστικά.
- Μαρίνα ενταγμένη σε ένα γενικότερο πλαίσιο σχεδιασμού για την επανοργάνωση και την αλλαγή χρήσεων γης παραλιακής ζώνης αστικού περιβάλλοντος (Μακρής και Παπαπαύλου, 1995).

Οι τουριστικοί λιμένες μπορούν να χωρίζονται σε διάφορες κατηγορίες. Δυο από αυτές τις κατηγορίες στηρίζονται στην τοποθεσία τους και στον τύπο της ιδιοκτησίας τους. Στις διαφοροποιήσεις αυτές μπορούν να προστεθούν το μέγεθος, η εμβέλεια πλεύσης των σκαφών, η γενική ποιότητα των χερσαίων δραστηριοτήτων και η ποιότητα υπηρεσιών που σχετίζονται με τα σκάφη και τις ιδιοκτησίες. Με βάση τις γενικές αρχές σχεδιασμού, οι λειτουργίες, το σχήμα και το μέγεθος των τουριστικών λιμένων ποικίλουν, ανάλογα με τους παράγοντες που προαναφέρθηκαν, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτήσεων που έχουν σήμερα οι ιδιοκτήτες σκαφών. Καμία μορφή ανάπτυξης δεν μπορεί να επιτύχει εάν δεν σχεδιάζεται με γνώμονα την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των ιδιοκτητών και την εκπλήρωση των απαιτήσεών τους.

Στην περίπτωση των τουριστικών λιμένων, μπορούν να γίνουν πολλοί συνδυασμοί των χρήσεων και των εξυπηρετήσεων τους. Ξέχωρα από τις ειδικές λειτουργίες που έχει ένας τουριστικός λιμένας με σκοπό την εξυπηρέτηση των ειδικών ιστιοπλοϊκών αναγκών, υπάρχουν και διάφορα άλλα είδη εξυπηρετήσεων τα οποία ταυτόχρονα μπορούν και διαχωρίζουν τους τουριστικούς λιμένες σε κατηγορίες. Οι βασικότερες κατηγοριοποιήσεις παρουσιάζονται παρακάτω, παραθέτοντας παραδείγματα από το διεθνές περιβάλλον:

❖ **Οι Μαρίνες σαν βάση Ξενοδοχειακών Επεκτάσεων.** Οι μαρίνες αυτού του τύπου είναι οι δημοφιλέστερες στην Αμερική και αποτελούνται από αυτές που ανήκουν στο δημόσιο αλλά και αυτές που ανήκουν στον ιδιωτικό τομέα. Οι μαρίνες του τύπου αυτού στηρίζουν μέρος της ανάπτυξής τους, στην πρωτοβουλία των ιδιοκτητών των ξενοδοχείων. Για παράδειγμα, στη Βρετανία η ξενοδοχειακή μονάδα “Forte’s & Co. Ltd” αναμίχθηκε με τη μεγαλύτερη μαρίνα της χώρας “Chi Chester Yacht Basin” με σκοπό την προσέλκυση υψηλότερης στάθμης πελατειακού δυναμικού (βλ. παράρτημα, εικόνα 5).

❖ **Οι Μαρίνες σαν επίκεντρο ανάπτυξης κατοικημένων περιοχών.** Το πιο σημαντικό παράδειγμα αυτής της κατηγορίας είναι η “Marina City” στην Αμερική (βλ. παράρτημα, εικόνα 4). Η περιοχή αυτή κατακλύζεται από πανύψηλα πολυτελή κτίρια, στον οποίων τη βάση χωροθετείται μια από τις μεγαλύτερες μαρίνες της Αμερικής. Η μαρίνα της περιοχής Brighton που αναπτύσσεται στη νότια ακτή της Αγγλίας είναι το πρώτο σημαντικό παράδειγμα της κατηγορίας αυτής στη Βρετανία. Μεγάλο ποσοστό των

ιδιοκτητών των κατοικιών της μαρίνας του Brighton ανήκουν στους ιδιοκτήτες των σκαφών που ελλιμενίζονται σε αυτήν.

❖ **Οι Μαρίνες σαν υπηρεσίες που προσφέρουν άνεση μέσα σε ένα συνολικό σχέδιο αναγέννησης.** Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται τα περισσότερα Αμερικανικά Εθνικά Πάρκα. Ένα παράδειγμα που ανήκει στην Βρετανία είναι το “Lee Valley Regional Park Scheme”.

❖ **Οι Μαρίνες σαν υποδομές διατήρησης ιστορικών κτιρίων.** Το “Mystic Sea Port” στο νησί Rhode της Αμερικής είναι το πιο σημαντικό παράδειγμα αυτής της κατηγορίας. Η μαρίνα που έχει αναπτυχθεί στο παλιό αυτό λιμάνι του Rhode κατάφερε να αναδείξει την ευρύτερη περιοχή, χωρίς να καταστρέψει τα παλιά ιστορικά κτίρια της περιοχής.

❖ **Οι Μαρίνες σαν χώρος κατασκευής νέων σκαφών.** Το καλύτερο παράδειγμα αυτής της κατηγορίας είναι αυτό του “Fairey Marina Boat Park”. Στη μαρίνα αυτή, η εταιρεία “Fairey” που βρίσκεται δίπλα, κατασκευάζει νέα σκάφη τα οποία στη συνέχεια καθελκύει με ειδικά καρότσια ή ανασύρει αποθηκεύοντας τα σε ειδικούς χώρους.

❖ **Οι Μαρίνες σαν βάση οικονομικής ενίσχυσης.** Η κυβέρνηση της Μάλτας σε μια προσπάθεια να αυξήσει τα οικονομικά της επένδυσε στον τομέα του τουρισμού. Έτσι, αποφάσισε να εκμεταλλευτεί πλήρως ένα από τα φυσικά προνόμια του νησιού, τα λιμάνια. Μετέτρεψε λοιπόν, το λιμάνι του “Marsamxshett” σε μαρίνα, με την ίδια την κυβέρνηση να ελέγχει τα οικονομικά όλων των εργασιών της μαρίνας και να μοιράζεται με τους ιδιώτες όλες τις άλλες εξυπηρετήσεις που θα προσέφερε η συγκεκριμένη μαρίνα. Στην Αμερική, ένα παρόμοιο παράδειγμα είναι αυτό του “Musk Ingham Watershed Conservancy District”. Η διαμόρφωση της περιοχής αυτής είχε σαν αποτέλεσμα την δημιουργία μιας έκτασης 14.160 στρεμμάτων που περιλαμβάνει πολλές μαρίνες.

❖ **Οι Μαρίνες σαν χώρος επισκευής σκαφών.** Ένα παράδειγμα της περίπτωσης αυτής είναι η “Thos. Knutson Ship Yard” στην περιοχή Long Island της Νέας Υόρκης. Το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της μαρίνας προέρχεται από τις επισκευές των σκαφών. Στην Αγγλία ένα τέτοιο παράδειγμα είναι αυτό της “Lymington Marina and Gosport”.

❖ **Οι Μαρίνες σαν κλαμπ και επικεφαλής οργανισμών.** Οι μαρίνες αυτού του τύπου λειτουργούν σαν πηγή ενέργειας για την ευρύτερη περιοχή στην



οποία χωροθετούνται. Οι περιοχές αυτές συνήθως χαρακτηρίζονται σαν κέντρα ανάπτυξης δραστηριοτήτων που αφορούν οτιδήποτε έχει σχέση με τα σκάφη αναψυχής. Ένα εξαιρετικό παράδειγμα αυτής της κατηγορίας είναι αυτό της “Lee Valley” στο βορειοανατολικό Λονδίνο.

❖ **Οι Μαρίνες με επίκεντρο την παραγωγή καυσίμων.** Οι μεγάλες εταιρείες καυσίμων εντάσσονται στις μαρίνες και υποβοηθούν στην ανάπτυξη τους. Παράδειγμα της κατηγορίας αυτής είναι η “Pier 66” στη Φλόριντα της Αμερικής που αναπτύχθηκε χάρη στην εταιρεία πετρελαιοειδών “Phillips Petroleum Company”.

❖ **Οι Μαρίνες σαν βασικό στοιχείο ενός νέου είδους ανάπτυξης πόλεων.** Στην περιοχή “Thamesmead” μια «νέα πόλη» δημιουργήθηκε ανάμεσα στις “Woolwich” και “Erith” με τη χωροθέτηση μιας μαρίνας δυναμικότητας 500 – 600 σκαφών που μετά από ένα στρατηγικό σχέδιο τοποθετήθηκε ανάμεσα στο ποτάμι και το κέντρο της πόλης (Adie D., 1984).

3.3 ΟΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.

Οι διαφόρων ειδών χερσαίες παροχές που μπορούν να προσφέρουν οι τουριστικοί λιμένες έχουν σαν σκοπό την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής, με κυρίαρχα θέματα κάλυψης την συντήρηση, τον ανεφοδιασμό και την φύλαξή τους. Επιπλέον όμως στόχο έχουν και την εξυπηρέτηση των ιδιοκτητών τους με την δημιουργία ομίλων, καταστημάτων και κέντρων πληροφόρησης.

Μερικές από τις ειδικές χερσαίες εξυπηρετήσεις των τουριστικών λιμένων είναι οι παρακάτω:

1. Οι χώροι στάθμευσης. Η κάλυψη μέρους της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα από χώρους στάθμευσης δεν είναι και ότι καλύτερο για την εικόνα του τουριστικού λιμένα. Εντούτοις είναι μια υπηρεσία απαραίτητη, για τα σκάφη κυρίως που καταφθάνουν στη μαρίνα οδικώς. Οι χώροι στάθμευσης είναι προτιμότερο να χωροθετούνται στο πίσω μέρος από το κυρίως σώμα του τουριστικού λιμένα για αισθητικούς λόγους αλλά και για λόγους ασφαλείας (βλ. παράρτημα, εικόνα 10). Μερικές φορές οι χώροι στάθμευσης χρησιμεύουν για την εναπόθεση κατά τους χειμερινούς μήνες, των σκαφών που χρησιμεύουν για

αθλητικούς σκοπούς. Όσο λιγότερα αυτοκίνητα και περισσότερα σκάφη βρίσκονται στους χώρους στάθμευσης τόσο πιο πολύ ενισχύεται η οικονομική βάση της μαρίνας.

Το μέγεθος των χώρων στάθμευσης καθορίζεται κυρίως από τον αριθμό των θέσεων ελλιμενισμού των σκαφών. Επωφελές, μπορεί να αποβεί το γεγονός της ύπαρξης περισσότερων του ενός πάρκινγκ σε μια μαρίνα. Οι απαιτήσεις των τοπικών αρχών διαφέρουν όσο αφορά τους χώρους στάθμευσης. Γενικώς, δεν υπάρχουν κάποιοι κανόνες που θα πρέπει να ακολουθούνται κατά γράμμα για το σχεδιασμό και την χωροθέτηση των πάρκινγκ.

2. Τα τρέιλερ μεταφοράς των σκαφών. Τα τρέιλερ μεταφοράς θα πρέπει να βρίσκονται πλάι στους χώρους στάθμευσης, σε ξεχωριστή τοποθεσία και θα πρέπει να έχουν άμεση πρόσβαση με τον προβλήτα της μαρίνας.

3. Ο χώρος επισκευής και κατασκευής σκαφών. Οι δύο αυτές υπηρεσίες μπορούν να είναι μέρος του κυρίως σώματος της μαρίνας, αλλά μπορούν να λειτουργήσουν και ανεξάρτητα, τελείως αποκομμένες από τη μαρίνα, αλλά δίπλα της. Ο χώρος επισκευής των σκαφών είναι πάντοτε πολύ μικρότερος από αυτόν της κατασκευής των σκαφών. Ιδιαίτερα ο χώρος της κατασκευής των σκαφών πρέπει να έχει άμεση πρόσβαση στο δρόμο για τον ευκολότερο ανεφοδιασμό των υλικών κατασκευής, χωρίς αυτά να είναι απαραίτητο να περνούν μέσα από την κυρίως ζώνη της μαρίνας.

4. Κέντρο υπηρεσιών και πληροφοριών. Σε αυτή την περίπτωση απαιτείται ένας ξεχωριστός χώρος, ο οποίος θα στεγάζει το κέντρο πληροφοριών της μαρίνας. Μια ιδανική κατάσταση για το κέντρο πληροφοριών είναι να βρίσκεται στην κύρια είσοδο της μαρίνας, παρέχοντας όλες εκείνες τις απαραίτητες πληροφορίες για τον επισκέπτη και να συνδέεται άμεσα με τον προβλήτα της μαρίνας. Το κέντρο, θα είναι υπεύθυνο για την παροχή πληροφοριών σε καθημερινή βάση, σχετικών με την επάρκεια των θέσεων ελλιμενισμού, τις καιρικές συνθήκες, τις θέσεις πάρκινγκ των αυτοκινήτων και των σκαφών, την επάρκεια σε καύσιμα κ.τ.λ. Επίσης, θα πρέπει να περιλαμβάνει τις βασικές ανέσεις για το προσωπικό εργασίας, ένα μικρό δημόσιο χώρο, γραφεία κ.α.

5. Τα καταστήματα. Το μέγεθος και ο αριθμός των καταστημάτων καθορίζεται από τη διάρκεια της περιόδου λειτουργίας της μαρίνας και από τον αριθμό των θέσεων ελλιμενισμού των σκαφών. Στο ζήτημα των καταστημάτων επικρατεί μια τάση που προέρχεται από την Αμερική και η οποία υπαγορεύει

την χωροθέτηση καταστημάτων που πωλούν είδη σχετικά με τον εξοπλισμό των σκαφών και ειδικό ρουχισμό για τους ιστιοπλόους. Τα καταστήματα βρίσκονται συνήθως στην είσοδο της μαρίνας δίπλα στο κέντρο πληροφοριών και τους χώρους στάθμευσης.

6. Οι όμιλοι. Η πλειοψηφία των μαρινών διαθέτει κάποιου είδους όμιλων. Ακόμα και αν οι σταθερές δραστηριότητες που προσφέρει ένας όμιλος, βρίσκονται διάσπαρτες σε κάποιο άλλο κτίριο της μαρίνας, εξακολουθεί αυτό να υπάρχει στις περισσότερες. Η συνήθης θέση ενός ομίλου είναι μπροστά από τον προβλήτα της μαρίνας χωρίς να είναι απομακρυσμένος από το ξενοδοχείο, τα καταστήματα και τους χώρους στάθμευσης. Το κτίριο του ομίλου συνήθως είναι διώροφο, με μπαλκόνια και διαμορφωμένη ταράτσα. Η κυρίως είσοδος πρέπει να είναι από την πλευρά του δρόμου (αυτό κυρίως θα πρέπει να ισχύει για τις μεγάλες μαρίνες) και να χωρίζεται από την είσοδο για την επισκευή σκαφών. Ο λόγος που γίνεται αυτό είναι διότι θα πρέπει να διασφαλίζεται ξεχωριστή είσοδος για τα οχήματα και ξεχωριστή είσοδος για τους επισκέπτες (Adie D., 1984). Υπάρχουν διάφορα είδη ομίλων. Μερικά από αυτά είναι τα εξής:

Πίνακας 3.3.1: Κατηγορίες και Ιδιότητες των Ομίλων

Κατηγορία Ομίλου	Χαρακτηριστικές Ιδιότητες
1. Όμιλος Νεότητας.	Ιστιοπλοΐα γενικής μορφής. Ιδιωτικός όμιλος ιστιοπλοΐας. Οργανισμός νεότητας. Όμιλος ιστιοπλοΐας ελεγχόμενος από τις τοπικές αρχές. Τάξη ειδικών ιστιοπλόων.
2. Όμιλος Ιστιοπλοΐας.	Ιδιωτικός (γενικής μορφής). Ιδιωτικός (ειδικής μορφής). Τύπος σκαφών. Ελεγχόμενος από τις τοπικές αρχές.
3. Περί Κρουαζιέρας.	Δεν υπάρχουν αγώνες. Τάξη εκπαίδευσης ή ειδική κατηγορία.
4. Όμιλος Κοινωνικότητας.	Διεθνούς φήμης.
5. Όμιλος Αγώνων και Προπόνησης.	Από τους μικρούς ομίλους σε αυτούς Ολυμπιακού επιπέδου.
6. Όμιλος τύπου Ξενοδοχείου.	Προσφερόμενες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, ιδίως για τα σκάφη αναψυχής.
7. Όμιλος ειδικών σπορ.	Κανόε – Καγιάκ σε συνδυασμό με την ιστιοπλοΐα.

Πηγή: Adie D., 1984

Ο τύπος του ομίλου (βλ. παράρτημα, εικόνα 9), συνήθως επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό το συνολικό σχεδιασμό της μαρίνας. Μερικές από τις κατηγορίες των ομίλων του πίνακα πιθανόν να μην χρειάζονται ειδικό κτίριο στέγασης. Σε γενικές γραμμές πάντως, οι κατηγορίες αυτές καλύπτουν το σύνολο των αναγκών των επισκεπτών μιας μαρίνας. Σημαντικές όμως είναι και οι εξυπηρετήσεις που προσφέρουν οι όμιλοι. Η κατηγοριοποίηση αυτών, είναι η εξής:

Πίνακας 3.3.2: Κατηγοριοποίηση των εξυπηρετήσεων των ομίλων

Είδος εξυπηρετήσεων.	Παροχές.
1. Βασικές.	Δωμάτιο συγκέντρωσης. Ντους. Χώρος στάθμευσης. Δωμάτιο ντυσίματος. Θυρίδες φύλαξης πολύτιμων αντικειμένων.
2. Επιθυμητές.	Σνακ μπαρ. Δωμάτιο πλυσίματος σκαφών. Ποικιλία κουζίνας. Μπαρ ειδικής άδειας.
3. Κατηγορία “de luxe”.	Σνακ μπαρ. Εστιατόρια. Βιβλιοθήκη. Γήπεδο τένις. Πισίνα. Χώρος παιδικού παιχνιδιού. Γραφείο μάνατζερ. Ειδικές ηλιοροφές.
4. Εξειδικευμένες.	Γυμναστήριο. Γραφείο προπονητή. Γραφείο ειδικών σπορ. Υπηρεσίες έντυπου και ηλεκτρονικού τύπου.

Πηγή: Adie D., 1984

Από τις κατηγορίες ομίλων που προαναφέραμε, στην Ελλάδα υπάρχουν οι Ιστιοπλοϊκοί Όμιλοι και οι Όμιλοι Αγώνων ή Ναυτικοί Όμιλοι. Το σύνολο των καταγεγραμμένων ομίλων παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3.3.3: Λίστα Ομίλων

ΟΜΙΛΟΣ	ΠΟΛΗ
Ι.Ο.ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Ι.Ο.ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Ν.Ο.ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Ν.Α.ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ
Ν.Ο.ΠΑΛΑΙΟΥ ΦΑΛΗΡΟΥ	Π.ΦΑΛΗΡΟ
Ν.Ο.ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

N.A.O.ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΚΕΡΚΥΡΑ
N.O.ΚΑΛΑΜΑΚΙΟΥ	ΚΑΛΑΜΑΚΙ
N.O.T.ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	ΚΑΛΛΙΘΕΑ
Π.Ο.Ι.Α.Θ.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ
A.N.O.ΓΛΥΦΑΔΑΣ	ΓΛΥΦΑΔΑ
N.O.ΑΝΔΡΟΥ	ΑΝΔΡΟΣ
N.O.ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ"ΠΟΣΕΙΔΩΝ"	ΚΑΛΑΜΑΤΑ
N.O.ΣΥΡΟΥ	ΣΥΡΟΣ
N.O.ΚΑΒΑΛΑΣ	ΚΑΒΑΛΑ
N.A.O.ΒΟΥΛΑΣ	ΒΟΥΛΑ
A.N.O.ΖΑΚΥΝΘΟΥ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ
Ι.Ο.ΠΑΤΡΩΝ	ΠΑΤΡΑ
N.O.ΧΑΝΙΩΝ	ΚΡΗΤΗ
N.O.N.Κ.ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	ΕΛΛΗΝΙΚΟ
N.A.O.ΜΑΤΙ ΑΤΤΙΚΗΣ	ΜΑΤΙ ΑΤΤΙΚΗΣ
Ι.Ο.Α.ΘΑΛΛΑΣΣΗΣ	Π.ΦΑΛΗΡΟ
Ι.Ο.ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ "ΔΕΗ"	ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΔΕΛΤΑ
N.O.ΚΙΑΤΟΥ	ΚΙΑΤΟ
N.O.ΑΓΙΟΙ ΑΠΟΣΤΟΛΟΙ	ΚΑΛΑΜΟΣ
N.O.ΑΘΗΝΩΝ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ
N.A.Σ.Κ.ΑΙΟΛΟΣ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ
Σ.Ε.Α.Ν.Α.Τ.ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	ΚΑΛΛΙΘΕΑ
N.A.O.ΛΑΜΙΑΣ	ΛΑΜΙΑ
ΑΛΚΥΩΝ Ν.Ο.ΡΑΦΗΝΑΣ	ΡΑΦΗΝΑ
Ι.Ο.Β.Α.ΘΑΛΑΣΣΗΣ	ΒΟΛΟΣ
N.A.O.ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ	ΛΑΥΡΙΟ
N.O.ΠΟΡΤΟ ΛΑΓΟ	ΠΟΡΤΟ ΛΑΓΟΣ
Ι.Ο.Α.Θ.ΑΡΤΕΜΙΔΟΣ	ΛΙΜΕΝΙΣΚΟΣ ΑΡΤΕΜΙΔΑΣ
N.O.ΔΕΛΦΙΝΑΡΙΟ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ
N.O.ΡΑΧΩΝ	ΦΘΟΙΩΤΙΔΑ
A.O.ΙΘΑΚΗΣ "Η ΠΡΟΟΔΟΣ"	ΙΘΑΚΗ
Ι.Ο.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	ΚΡΗΤΗ
N.O.ΑΙΓΙΟΥ "Ο ΠΟΣΕΙΔΩΝ"	ΑΙΓΙΟ
A.Σ.Ι.Α.Θ. ΡΟΔΟΥ	ΡΟΔΟΣ
N.O.ΕΙΡΗΝΗΣ ΚΑΙ ΦΙΛΙΑΣ	N. ΦΑΛΗΡΟ
N.O.ΝΑΥΠΑΚΤΟΥ	ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ
A.Ε.ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Σ.Ι.Π - Ο.Τ.Ε.	ΠΕΙΡΑΙΑΣ
N.A.O.ΕΙΡΗΝΗΣ & ΦΙΛΙΑΣ	ΑΘΗΝΑ
N.O.ΓΑΛΑΞΕΙΔΙΟΥ	ΓΑΛΑΞΕΙΔΙ
Ι.Ν.Ο.ΑΙΓΙΟΥ	ΑΙΓΙΟ
N.O.ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΥ	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ
Ι.Ο.ΑΙΓΑΙΟΥ	ΠΟΡΤΟ ΡΑΦΤΗ
Ι.Ο.ΧΑΝΙΩΝ	ΚΡΗΤΗ
N.Ι.Ο.ΝΑΥΠΛΙΟΥ	ΝΑΥΠΛΙΟ
Ι.Ο.ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΑΙΟΛΟΣ	ΚΡΗΤΗ
Ι.Ο.ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΚΕΡΚΥΡΑ
Δ.Ο.Ι.Α.Θ.	ΜΥΤΙΛΗΝΗ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΑΜΦΙΘΕΑΣ	Π.ΦΑΛΗΡΟ
Ν.Ο.ΜΕΘΑΝΩΝ ΝΗΡΗΣ	ΜΕΘΑΝΑ
Ν.Ο. ΣΑΜΟΥ	ΣΑΜΟΣ
Ο.Θ.Α.ΚΑΒΑΛΑΣ	ΚΑΒΑΛΑ
Ι.Ο.ΧΑΛΚΙΔΟΣ	ΧΑΛΚΙΔΑ
ΑΤΤΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΜΙΛΟΣ ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑΣ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ	Π. ΦΑΛΗΡΟ
Ν.Ο. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ-ΘΡΑΚΗΣ	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Πηγή: www.forthnet.directory.gr

Η γεωγραφική κατανομή των ομίλων που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα παρουσιάζεται στο παρακάτω διάγραμμα:

Διάγραμμα 3.3.1



Όπως παρατηρούμε και από το διάγραμμα, έχουμε υπερσυγκέντρωση των ομίλων στην Αττική σε ποσοστό 44%, ενώ ακολουθεί η Στερεά Ελλάδα η οποία συγκεντρώνει το 13%.

3.3.1 ΛΙΣΤΑ ΠΑΡΟΧΩΝ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ ΕΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Οι παροχές και οι διαφόρων ειδών εξυπηρετήσεις ενός τουριστικού λιμένα μπορούν να διαχωριστούν σε ποικίλες κατηγορίες ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Έτσι, μπορούν να ενταχθούν στις παροχές που αφορούν

κοινωνικές δραστηριότητες, υπηρεσίες και πληροφορίες, εξειδικευμένες δραστηριότητες, υπηρεσίες σχετικές με τις προβλήτες, γενικές υπηρεσίες, υπηρεσίες σκαφών, μεταφορών, ασφάλειας και αθλητικών δραστηριοτήτων. Η παρακάτω σχηματική διάταξη μας βοηθά να ομαδοποιήσουμε όλες αυτές τις παροχές:

○ **Κοινωνικές Δραστηριότητες**

Όμιλοι (όλων των τύπων), λέσχη ιδιοκτητών σκαφών, μπαρ, εστιατόρια, γραφεία, δωμάτια συγκέντρωσης, αναγνωστήρια, βιβλιοθήκη περί ναυτικών θεμάτων, πίνακας καιρικών συνθηκών, τηλεόραση, χώρος παιχνιδιού, πισίνα.

○ **Υπηρεσίες και Πληροφορίες**

Γραφείο μαρίνας, κέντρο πληροφοριών, υπηρεσίες αποθήκευσης, μηχανήμα ανάληψης χρημάτων, ταχυδρομείο, κέντρο πληροφόρησης επισκεπτών.

○ **Εξειδικευμένες Δραστηριότητες**

Γραφείο λιμενάρχη, ακτοφύλακας, σταθμός μετεωρολογικής υπηρεσίας, ραντάρ, αστυνομία, σταθμός ασφαλείας.

○ **Παροχές Προβλήτας**

Παροχές καυσίμων, υποδομές φωτισμού, τηλέφωνο, κάδους σκουπιδιών, ταχυδρομικά κουτιά, ντους.

○ **Γενικές Υπηρεσίες**

Παροχή νερού, αερίου, ηλεκτρικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις, σύστημα ασφαλείας κεντρικά ελεγχόμενο.

○ **Υπηρεσίες Σκαφών**

Υπηρεσίες επισκευής και κατασκευής σκαφών, κατάστημα ανταλλακτικών, υπηρεσία ενοικίασης και πώλησης μεταχειρισμένων σκαφών, υπηρεσίες ασφάλισης σκαφών, υπηρεσία καταδύσεων, σταθμός καυσίμων.

○ **Αθλητικές Δραστηριότητες**

Καταδύσεις, κολύμπι, ιστιοπλοϊκή εκπαίδευση, γήπεδα τένις και σκουός, ψάρεμα, πλήρης εξοπλισμός για κανό, θαλάσσιο σκι και σερφ.

○ **Υπηρεσίες Μεταφορών**

Χώροι στάθμευσης, τρέιλερ, μεταφορά από και προς την πόλη, ποδήλατα, δίκυκλα, οργάνωση μικρών ταξιδιών με σκάφη αναψυχής.

○ **Υπηρεσίες Ασφαλείας**

Υπηρεσίες πρώτων βοηθειών και κατά της πυρκαγιάς, εξοπλισμός για τους ναυαγοσώστες, φωτισμός στο κανάλι εισόδου και εξόδου των σκαφών για την αποφυγή συγκρούσεων, εξοπλισμός αντιολίσθησης, γενικό σύστημα ασφαλείας.

○ **Ποικιλία Υπηρεσιών**

Περιοχή για πικ – νικ, πισίνα, υπαίθριοι χώροι για περπάτημα και ξεκούραση, κήποι.

3.4 ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.

Με κοινή απόφαση των Υπουργών Ανάπτυξης και Εμπορικής Ναυτιλίας θεσπίζεται ο **Γενικός Κανονισμός Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων**. Ο Κανονισμός αυτός έχει εφαρμογή σε όλους τους τουριστικούς λιμένες, στις ζώνες αγκυροβολίου, στα καταφύγια τουριστικών σκαφών και στους λιμένες των ξενοδοχειακών μονάδων ανεξάρτητα από το φορέα διαχείρισης αυτών (δημόσιο ή ιδιωτικό) και από το χρόνο έναρξης της λειτουργίας τους.

Με τον Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων ρυθμίζονται τα θέματα λειτουργίας και ασφάλειας των λιμένων όπως:

- ❖ Τα μέτρα ασφαλείας και προστασίας από πυρκαγιά, ρύπανση και κάθε είδους κίνδυνο εντός της ζώνης του λιμένα.
- ❖ Η προστασία του περιβάλλοντος, η καθαριότητα και η ευταξία του λιμένα.
- ❖ Οι πέραν της καταβολής της αξίας των τιμολογίων υποχρεώσεις και ευθύνες των ιδιοκτητών των ελλιμενιζομένων σκαφών και όσων κάνουν χρήση των εξυπηρετήσεων του τουριστικού λιμένα.
- ❖ Ο είσπλους και έκπλους των σκαφών, η αγκυροβολία, η πρυμνοδέτηση ή η πλαγιοδέτηση αυτών, καθώς και η κατάληψη θέσης και η παραμονή αυτών στον τουριστικό λιμένα.
- ❖ Η κίνηση φορτηγών και επιβατηγών αυτοκινήτων καθώς και λουπιών τροχοφόρων εντός του τουριστικού λιμένα.
- ❖ Οι παρεχόμενες ευκολίες και εξυπηρετήσεις των σκαφών.
- ❖ Κάθε άλλο θέμα σχετικό με την ασφάλεια, προστασία και την ελεύθερη λειτουργία των τουριστικών λιμένων.

Με αποφάσεις του Υπουργού Ανάπτυξης που εκδίδονται μετά από γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης, εγκρίνονται οι **Ειδικοί Κανονισμοί** για κάθε λιμένα. Οι κανονισμοί αυτοί, ρυθμίζουν τους ειδικούς όρους λειτουργίας και εκμετάλλευσης κάθε τουριστικού λιμένα και ιδίως τα εξής θέματα:

- ❖ Την οργάνωση της διοίκησης, τη στελέχωση και τις ειδικές συνθήκες λειτουργίας του τουριστικού λιμένα.
- ❖ Το σαφή προσδιορισμό των ορίων της ζώνης (χερσαίας και θαλάσσιας) του λιμένα.
- ❖ Το μέγεθος (ελάχιστο – μέγιστο) κατά μονάδα και τον αριθμό κατά κατηγορία σκάφους, καθώς και το συνολικό αριθμό των σκαφών που μπορούν να ελλιμενιστούν.
- ❖ Τον τρόπο διάθεσης των θέσεων ελλιμενισμού των σκαφών στο λιμένα και το σύστημα αγκυροβολίας τους.
- ❖ Τις παρεχόμενες υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις.
- ❖ Τα μέτρα ασφαλείας και προστασίας των σκαφών και των χρηστών του λιμένα.
- ❖ Κάθε άλλο θέμα σχετικό με την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία του λιμένα.

3.5 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΣΚΑΛΕΣ.

Η Σκάλα, είναι πρακτικά μια μικρή μαρίνα με περιορισμένες ανέσεις, η οποία δεν έχει απαραίτητα δημιουργηθεί από την αρχή. Συχνά έχει δημιουργηθεί σε ένα τμήμα υπάρχοντος εμπορικού, αλιευτικού ή ιστορικού λιμένα. Προσφέρει πολιτιστικό και τουριστικό ενδιαφέρον, λόγω της γειτνιάσεως με αρχαιότητες, χώρους φεστιβάλ, ψαρότοπους καθώς και ένα περιβάλλον χαλαρώσεως και αναψυχής.

Εκτός από κάψιμα, μια Σκάλα προσφέρει, τουλάχιστον, καλά εξοπλισμένες θέσεις παραβολής, ένα κέντρο διοικήσεως και υποδοχής, δυνατότητα για μικρές επισκευές σκαφών και αγορά ναυτιλιακών ειδών, μερικά καταστήματα τροφίμων, εγγυημένη αποκομιδή σκουπιδιών κ.λ.π.

Η βέλτιστη απόσταση μεταξύ δύο θέσεων “Σκάλας” μπορεί να είναι 20 – 30 ναυτικά μίλια, πράγμα που επιτρέπει στους ιδιοκτήτες των σκαφών αναψυχής να διανύσουν την παραπάνω απόσταση σε περίπου μια ημέρα (Ρογκάν Α., 1995).

3.6 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΤΩΝ ΜΑΡΙΝΩΝ ΑΠΟ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

Τα λιμάνια παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές ως προς τις μαρίνες τόσο από μορφολογική όσο και από χωρική άποψη. Τα λιμάνια, είναι αυτά που δημιουργούνται πρώτα σε μια περιοχή και συνήθως είναι η ίδια η μορφολογία του χώρου που τα καθορίζει. Οι μαρίνες πριν χωροθετηθούν σχεδιάζονται λεπτομερώς, ενώ τα λιμάνια σχεδιάζονται κατόπιν της δημιουργίας τους. Η περιοχές γύρω από τα λιμάνια αναπτύσσονται ταυτόχρονα με αυτά, ενώ οι μαρίνες ενδέχεται να δημιουργηθούν σε ήδη αναπτυγμένη περιοχή.

Μια ακόμη σημαντική διαφορά είναι ότι οι τουριστικοί λιμένες ενδέχεται να μπορούν να αναπτυχθούν τελείως αποκομμένοι από το χερσαίο τμήμα μιας προβλήτας. Δηλαδή, υπάρχει η περίπτωση το κυρίως σώμα της μαρίνας να μην είναι ενσωματωμένο με την προβλήτα αλλά να συνδέεται με αυτό με ένα είδος πλωτής οδού.

Πρέπει ακόμη να σημειώσουμε ότι σε ένα τουριστικό λιμένα καθορίζονται επακριβώς οι θέσεις στις οποίες σταθμεύουν τα σκάφη με ειδικές διαχωριστικές γραμμές. Σε ένα λιμάνι οι θέσεις που σταθμεύουν τα πλοία δεν διαχωρίζονται.

Στις περισσότερες περιπτώσεις, η έκταση που καταλαμβάνει ένα λιμάνι είναι πολύ μεγαλύτερη από αυτή που καταλαμβάνει ένας τουριστικός λιμένας, αφού τα πλοία είναι σαφώς πιο ογκώδη από τα σκάφη αναψυχής.

Τέλος, η οριογραμμή των λιμανιών είναι ανοικτή και συνήθως ευθεία, ενώ αντίθετα η οριογραμμή των τουριστικών λιμένων μπορεί να είναι κήλη και κλειστή.

3.7 ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ.

Τα καταφύγια τουριστικών σκαφών (βλ. παράρτημα, εικόνα 1), στην Ελλάδα ανέρχονται σε 27. Αποτελούν ένα είδος τουριστικών λιμένων πολύ μικρότερης κλίμακας που έχουν όμως τη δυνατότητα να φιλοξενήσουν σε μεγάλο ποσοστό κυρίως αλιευτικά σκάφη μικρού μεγέθους. Επισήμως πρόκειται για μικρούς λιμένες που σκοπό έχουν να φιλοξενήσουν αλιευτικά σκάφη. Στην πράξη όμως χρησιμοποιούνται και ως ειδικοί τύποι τουριστικών λιμένων για την αγκυροβολία τουριστικών σκαφών αναψυχής. Η θαλάσσια περιοχή, η ονομασία του λιμένα, η δυναμικότητα και η πληρότητα όσο αφορά την υποδομή, καταγράφονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3.7.1: ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ

Α/Α	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ	ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ (PILAR – ΡΕΥΜΑ – ΝΕΡΟ)
1.	ΚΥΘΗΡΑ	ΚΑΨΑΛΙ	30	ΠΛΗΡΗΣ
2.	ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ	ΑΓ. ΕΥΦΗΜΙΑ	53	ΠΛΗΡΗΣ
3.	ΙΘΑΚΗ	ΤΣΙΡΙΜΠΗ, ΒΑΘΗ ΙΘΑΚΗΣ	43	ΠΛΗΡΗΣ
4.	ΛΕΣΒΟΣ	ΜΟΥΝΔΡΟΣ ΛΗΜΝΟΥ	47	ΠΛΗΡΗΣ
5.	ΣΑΜΟΣ	ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ	30	ΠΛΗΡΗΣ
6.	ΑΜΟΡΓΟΣ	ΚΑΤΑΠΟΛΑ ΑΜΟΡΓΟΥ	30	ΠΛΗΡΗΣ

7.	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	80	ΠΛΗΡΗΣ
8.	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΤΣΟΥΤΣΟΥΡΑΣ	90	ΠΛΗΡΗΣ
9.	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΕΛΗΟΣ ΝΕΟΥ ΚΛΗΜΑΤΟΣ	80	ΠΛΗΡΗΣ
10.	ΒΟΝΙΤΣΑ	ΒΟΝΙΤΣΑ	97	ΠΛΗΡΗΣ
11.	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΜΠΕΝΙΤΣΕΣ	88	ΠΛΗΡΗΣ
12.	ΛΕΥΚΑΔΑ	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	74	ΠΛΗΡΗΣ
13.	ΜΕΓΑΝΗΣΙ	ΒΑΘΥ ΜΕΓΑΝΗΣΙΟΥ	60	ΠΛΗΡΗΣ
14.	ΚΑΦΑΛΟΝΙΑ	ΛΕΓΑΤΑ ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ	84	ΠΛΗΡΗΣ
15.	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	ΑΓ. ΠΕΛΑΓΙΑ ΣΒΟΡΩΝΑΤΩΝ	72	ΠΛΗΡΗΣ
16.	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	ΣΚΑΛΑ	90	ΠΛΗΡΗΣ
17.	ΛΕΣΒΟΣ	ΠΛΩΜΑΡΙ	62	ΠΛΗΡΗΣ
18.	ΛΗΜΝΟΣ	ΠΟΥΡΝΙΑΣ	24	ΠΛΗΡΗΣ
19.	ΝΑΞΟΣ	ΧΩΡΑ	90	ΠΛΗΡΗΣ
20.	ΠΑΡΟΣ	ΝΑΟΥΣΑ	64	ΠΛΗΡΗΣ
21.	ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	ΣΚΑΛΑ	40	ΠΛΗΡΗΣ
22.	ΛΕΡΟΣ	ΛΑΚΚΙ ΛΕΡΟΥ	30	ΠΛΗΡΗΣ
23.	ΤΕΜΕΝΙΑ	ΛΑΚΚΙ ΛΕΡΟΥ	60	ΠΛΗΡΗΣ
24.	ΝΙΣΥΡΟΣ	ΠΑΛΟΙ	60	ΠΛΗΡΗΣ
25.	ΤΗΛΟΣ	ΛΕΙΒΑΔΙΑ	35	ΠΛΗΡΗΣ
26.	ΚΑΡΠΑΘΟΣ	ΠΗΓΑΔΙΑ	60	ΠΛΗΡΗΣ
27.	ΓΑΥΔΟΣ	ΓΑΥΔΟΣ	90	ΠΛΗΡΗΣ

Πηγή: Υ.Ε.Ν.

Τα εικοσιεπτά (27) αυτά καταφύγια τουριστικών σκαφών έχουν ελάχιστη δυναμικότητα ελλιμενισμού τα 24 σκάφη, μέγιστη δυναμικότητα τα 97 σκάφη, ενώ πληρούν τα βασικά στοιχεία υποδομών που είναι η παροχή νερού και ρεύματος (βλ. παράρτημα, εικόνα 7).

3.8 ΔΙΟΙΚΗΣΗ, ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η διοίκηση, η διαχείριση, η εκμετάλλευση και ο έλεγχος των τουριστικών λιμένων ανήκει στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Οι διάφορες αρμοδιότητες ανατίθενται στη **Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων** και στη **Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού**, που συνιστώνται με το Άρθρο 37 του νόμου περί δημιουργίας και λειτουργίας τουριστικών λιμένων στο Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας και στον Ε.Ο.Τ. αντίστοιχα. Σύμφωνα με το Άρθρο 30 του ίδιου νόμου και με απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης συγκροτείται

δεκατριμελής «**Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων**». Η επιτροπή αποτελείται από τα εξής μέλη:

1. Το Γενικό Γραμματέα Τουρισμού του Υπουργείου Ανάπτυξης.
2. Τον προϊστάμενο της Διεύθυνσης Θαλάσσιου Τουρισμού και Τουριστικών Λιμένων της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού του Υπουργείου Ανάπτυξης.
3. Δύο (2) εκπροσώπους του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (έναν από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής και έναν από την Διεύθυνση Λιμενικής Αστυνομίας).
4. Δύο (2) εκπροσώπους του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών (έναν από τη Γενική Διεύθυνση Ιδιωτικών Επενδύσεων της Γενικής Γραμματείας Επενδύσεων και Ανάπτυξης και έναν από τη Διεύθυνση Δημόσιας Περιουσίας).
5. Τρεις (3) εκπροσώπους του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (έναν από την Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος, έναν από τη Διεύθυνση Χωροταξίας και έναν από τη Διεύθυνση Λιμενικών Έργων και Έργων Αεροδρομίων).
6. Έναν (1) εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας (από το Γ.Ε.Ν. / Διεύθυνση Α2).
7. Έναν (1) εκπρόσωπο από τη Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού του Υπουργείου Ανάπτυξης και
8. Έναν (1) εκπρόσωπο από τον Ε.Ο.Τ. (από τη Διεύθυνση Τουριστικών Εγκαταστάσεων).

Πρόεδρος της επιτροπής ορίζεται ο Γενικός Γραμματέας Τουρισμού του Υπουργείου Ανάπτυξης, αναπληρούμενος από τον Γενικό Διευθυντή Τουριστικής Πολιτικής του ίδιου Υπουργείου. Με την ίδια απόφαση του Υπουργού Ανάπτυξης ορίζονται οι αναπληρωτές των μελών και ο γραμματέας της επιτροπής με τον αναπληρωτή του.

3.9 ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.

Τα σκάφη αναψυχής είναι αυτά που χρησιμοποιούνται για τον τουρισμό αναψυχής. Οι βασικές κατηγορίες είναι τα ιστιοπλοϊκά σκάφη, τα μηχανοκίνητα και οι θαλαμηγοί. Στην παράγραφο που ακολουθεί καταγράφονται οι κατηγορίες των σκαφών αναψυχής καθώς και ο Κανονισμός της Ε.Ε. που τα αφορά.

3.9.1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.

Σημαντική αναφορά θα πρέπει να γίνει και στα **Σκάφη Αναψυχής** τα οποία χρησιμοποιούνται για τον θαλάσσιο τουρισμό αναψυχής. Η **Κοινοτική Οδηγία 94/25** της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει σαν σκοπό την προσέγγιση νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που σχετίζονται με τα σκάφη αναψυχής.

Συγκεκριμένα, το Πρώτο Άρθρο της Οδηγίας αναφέρει ότι:

1. Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται στα σκάφη αναψυχής, στα ημιτελή σκάφη αναψυχής, και σε συστατικά μέρη που αναφέρονται στο παράρτημα II, τόσο ως μεμονωμένα τεμάχια όσο και μετά την εγκατάστασή τους.
2. Ως σκάφος αναψυχής νοείται κάθε σκάφος παντός τύπου, ανεξαρτήτως συστήματος προώσεως, με μήκος κύτους από 2,5 έως 24 μέτρα, μετρούμενο σύμφωνα με το κατάλληλο εναρμονισμένο πρότυπο, το οποίο προορίζεται για αθλητισμό και αναψυχή. Το γεγονός ότι ένα σκάφος μπορεί να χρησιμοποιηθεί και προς ναύλωση ή για εκπαίδευση σε πλώες αναψυχής δεν το εξαιρεί από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας, εφόσον το σκάφος διατίθεται στην αγορά για σκοπούς αναψυχής.

Το Δεύτερο Άρθρο αναφέρει ότι:

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι τα προϊόντα που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 μπορούν να διατίθενται στην αγορά και να τίθενται σε λειτουργία σύμφωνα με το σκοπό για τον οποίο προορίζονται μόνο εφόσον δεν θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και την υγεία προσώπων, πραγμάτων ή το περιβάλλον, όταν έχουν κατασκευαστεί και συντηρούνται όπως πρέπει.

2. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν εμποδίζουν τα κράτη μέλη να θεσπίζουν, τηρώντας δεόντως τη συνθήκη, διατάξεις που αφορούν τη ναυσιπλοΐα σε ορισμένα ύδατα και αποβλέπουν στην προστασία του περιβάλλοντος, και της διαμόρφωσης των πλωτών οδών και στην ασφαλή έπ' αυτών ναυσιπλοΐα, υπό τον όρο ότι αυτό δεν απαιτεί μετατροπές σκαφών σύμφωνων με την παρούσα οδηγία.

Οι βασικές κατηγορίες των σκαφών αναψυχής που καθορίζει η Οδηγία είναι οι ακόλουθες:

- ❖ **Ποντοπόρα:** Σκάφη εν γένει αυτοδύναμα σχεδιασμένα για παρατεταμένα ταξίδια όπου μπορούν να επικρατούν συνθήκες ανέμου ισχύος άνω των 8 μποφόρ και κύματος χαρακτηριστικού ύψους άνω των 4 μέτρων.
- ❖ **Ανοικτού Πελάγους:** Σκάφη σχεδιασμένα για ταξίδια ανοικτού πελάγους όπου μπορούν να εμφανιστούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως και 8 μποφόρ και κύματος χαρακτηριστικού ύψους έως και 4 μέτρων.
- ❖ **Ακτοπλοϊκά:** Σκάφη σχεδιασμένα για ταξίδια σε παράκτια ύδατα, μεγάλους κόλπους, εκβολές ποταμών, λίμνες και ποτάμια όπου μπορούν να εμφανιστούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως και 6 μποφόρ και κύματος χαρακτηριστικού ύψους έως και 2 μέτρων.
- ❖ **Προφυλαγμένων Υδάτων:** Σκάφη σχεδιασμένα για ταξίδια σε μικρές λίμνες, ποτάμια και διώρυγες όπου μπορούν να εμφανιστούν συνθήκες ανέμου ισχύος έως και 4 μποφόρ και κύματος χαρακτηριστικού ύψους έως και 0.5 μέτρου.

Τα σκάφη κάθε επιμέρους κατηγορίας θα πρέπει να είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αντιμετωπίζουν τις προαναφερόμενες παραμέτρους και να διατηρούν καλή πλοϊμότητα.

Τα ακόλουθα είδη σκαφών εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής της παρούσας οδηγίας:

- Τα αποκλειστικώς αγωνιστικά σκάφη, συμπεριλαμβανομένων των αγωνιστικών και εκπαιδευτικών σκαφών κωπηλασίας, εφόσον επισημαίνονται ως αποκλειστικώς αγωνιστικά από τον κατασκευαστή.

- Τα κανό και καγιάκ, γόνδολες και ποδήλατα σκάφη.
- Οι ιστιοσανίδες.
- Οι ιστιοσανίδες με κινητήρα, σκάφη ενός ατόμου και άλλα παρεμφερή σκάφη.
- Τα πρωτότυπα και τα μεμονωμένα ομοιώματα ιστορικών σκαφών σχεδιασμένων πριν από το 1950 που κατασκευάστηκαν, βασικά, με τα αρχικά υλικά και επισημαίνονται ως ομοιώματα από τον κατασκευαστή τους.
- Τα πειραματικά σκάφη εφόσον δεν διατίθενται ακολούθως στην κοινοτική αγορά.
- Τα σκάφη κατασκευαζόμενα για προσωπική χρήση, εφόσον εν συνεχεία δεν διατίθενται στην κοινοτική αγορά επί πέντε έτη.
- Τα σκάφη που προορίζονται ειδικά να επανδρωθούν με πλήρωμα και να μεταφέρουν επιβάτες για εμπορικούς σκοπούς, με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, και ιδίως των οριζομένων στην οδηγία 82/714/ΕΟΚ περί θεσπίσεως τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας ασχέτως αριθμού επιβατών (2).
- Τα καταδύόμενα σκάφη.
- Τα αερολισθαίνοντα οχήματα.
- Τα υδροπτέρυγα.
- Τα εισαχθέντα από τρίτες χώρες μεταχειρισμένα σκάφη, ναυπηγηθέντα πριν από την ημερομηνία του άρθρου 13 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο.

Το περιεχόμενο της πολύ σημαντικής Οδηγίας 94/25 συνοψίζεται σε **επτά βασικά σημεία**, τα οποία αναφέρονται παρακάτω:

1. Η οδηγία εφαρμόζεται στα σκάφη όλων των τύπων, που χρησιμοποιούνται για σκοπούς αθλήσεως και αναψυχής και των οποίων το μήκος κύτους κυμαίνεται μεταξύ 2,5 και 24 μέτρων, καθώς και στα κατασκευαστικά στοιχεία και στοιχεία εξοπλισμού τους που αναφέρονται σε παράρτημα. Τα εν λόγω σκάφη πρέπει να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις ασφαλείας, υγείας, προστασίας του περιβάλλοντος και των καταναλωτών που αναφέρονται σε παράρτημα.
2. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν όλα τα ενδεικνυόμενα μέτρα, ώστε τα σκάφη αναψυχής να μπορούν να διατίθενται στην αγορά ή να τίθενται σε λειτουργία για χρήση σύμφωνη προς τον προορισμό

τους, μόνον εφόσον δεν εκθέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια και την υγεία των προσώπων, τα αγαθά και το περιβάλλον. Τα κράτη μέλη, επίσης, δεν δύνανται να απαγορεύουν, να περιορίζουν ή να παρεμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά ή τη χρήση στην επικράτειά τους των σκαφών αναψυχής που πληρούν τις διατάξεις της οδηγίας, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών συμμόρφωσης για τις διάφορες κατηγορίες σκαφών, και που φέρουν σήμανση "CE" συμμόρφωσης.

3. Τα κράτη μέλη θεωρούν ότι τα σκάφη αναψυχής είναι κατά τεκμήριο σύμφωνα προς τις βασικές απαιτήσεις της οδηγίας, εφόσον ανταποκρίνονται στα αντίστοιχα εθνικά πρότυπα που έχουν θεσπιστεί σύμφωνα με τα εναρμονισμένα πρότυπα της Κοινότητας. Όταν ένα κράτος μέλος κρίνει ότι τα εναρμονισμένα πρότυπα δεν πληρούν απόλυτα τις βασικές απαιτήσεις της πρότασης, συγκαλεί τη μόνιμη επιτροπή που έχει συσταθεί βάσει της οδηγίας 83/189/ΕΟΚ του Συμβουλίου, αιτιολογώντας την απόφασή του. Το ίδιο δικαίωμα διατηρεί και η Επιτροπή.
4. Πριν από την παραγωγή και την εμπορία τους, τα σκάφη αναψυχής πρέπει να υποβάλλονται σε μία από τις διαδικασίες (που παρατίθενται σε παράρτημα) για την εκτίμηση της συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της οδηγίας, ανάλογα με το μήκος του κύτους τους και τα χαρακτηριστικά της παραγωγής τους.
5. Το σήμα "CE", που προσδιορίζεται στο παράρτημα, τοποθετείται είτε από τον κατασκευαστή είτε από τον εντολοδόχο του που είναι εγκατεστημένος στην Κοινότητα. Δηλώνει ότι το σκάφος και τα συστατικά μέρη του ανταποκρίνονται στις βασικές απαιτήσεις και στις διαδικασίες αξιολόγησης που καθορίζονται στην οδηγία. Η τοποθέτηση άλλων σημάτων στα σκάφη και στα συστατικά μέρη τους επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι δεν καθιστούν λιγότερο ευδιάκριτη και ευανάγνωστη τη σήμανση "CE".
6. Όταν τα εν λόγω προϊόντα αποτελούν αντικείμενο άλλων οδηγιών που αφορούν άλλες πτυχές και προβλέπουν την

τοποθέτηση σήματος "CE" το σήμα αυτό δηλώνει ότι τα προαναφερθέντα προϊόντα ανταποκρίνονται και στις διατάξεις των άλλων αυτών οδηγιών.

7. Προσωρινό καθεστώς που επιτρέπει τη διάθεση στην αγορά και τη θέση σε λειτουργία των σκαφών αναψυχής και των συστατικών μερών τους που έχουν κατασκευαστεί σύμφωνα με τις εθνικές ρυθμίσεις που ίσχυαν την ημερομηνία της έκδοσης της παρούσας οδηγίας.

3.10 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.

Ο σχεδιασμός των τουριστικών λιμένων αποτελεί μια πολύπλοκη διαδικασία η οποία περιλαμβάνει πολλές παραμέτρους που σχετίζονται με τεχνικά και φυσικά χαρακτηριστικά. Το κύριο μέλημα των υπεύθυνων του σχεδιασμού θα πρέπει να είναι η όσο το δυνατόν ομαλότερη ένταξη ενός τέτοιου έργου στο περιβάλλον.

Όπως έχει αποδειχθεί από παραδείγματα μαρινών του εξωτερικού, η ένταξη τέτοιου τύπου λιμένων έχει συμβάλει στην ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες χωροθετούνται. Ένας άρτια οργανωμένος και σχεδιασμένος λιμένας έχει τη δυνατότητα να προσφέρει στην περιοχή που βρίσκεται πολλαπλές ευκαιρίες ανάπτυξης καθώς προσελκύει μεγάλο αριθμό τουριστών από διάφορα άλλα μέρη γεγονός που αυτόματα μεταφράζεται σε εισροή εισοδημάτων για τους κατοίκους της περιοχής.

Εκτός των άλλων, οι τουριστικοί λιμένες μπορούν να λειτουργήσουν σαν βάσεις επεκτάσεων των ξενοδοχειακών μονάδων μιας πόλης. Το φαινόμενο αυτό είναι ευρέως διαδεδομένο στις Ηνωμένες Πολιτείες και έχει θεαματικά αποτελέσματα ως προς την προσέλκυση υψηλής οικονομικής στάθμης πελατειακού δυναμικού. Για το σκοπό αυτό, πολλές ξενοδοχειακές μονάδες αναμειγνύονται με τουριστικούς λιμένες και δημιουργούν επιχειρηματικά σχήματα μεγάλης εμβέλειας. Ο συνδυασμός ξενοδοχειακών μονάδων και τουριστικών λιμένων θα μπορούσε να λειτουργήσει με πολύ καλές προοπτικές στην Ελλάδα, λόγω του πλήθους των νησιών που διαθέτει και των αυξημένων

τουριστικών εισροών τους καλοκαιρινούς μήνες. Από το γεγονός αυτό, τα ελληνικά νησιά θα μπορούσαν να καρπωθούν τεράστια οφέλη ως προς την εισροή εισοδήματος και κατ' επέκταση θα μπορούσαν να αναπτυχθούν με γρηγορότερους ρυθμούς.

Για να συμβούν όμως όλα τα παραπάνω, θα πρέπει οι τουριστικοί λιμένες να διαθέτουν ένα ικανοποιητικό αριθμό εξυπηρετήσεων που θα καλύπτει τις ανάγκες ακόμα και των πιο απαιτητικών τουριστών. Δεν νοείται ολοκληρωμένος τουριστικός λιμένας χωρίς την επάρκεια χερσαίων εξυπηρετήσεων. Δηλαδή, χωρίς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και σκαφών, χώρους επισκευής σκαφών, κέντρα υπηρεσιών και πληροφοριών, καταστήματα και ομίλους. Σημαντικές υπηρεσίες είναι ακόμα αυτές που σχετίζονται με τις κοινωνικές δραστηριότητες, τις παροχές προβλήτας τις υπηρεσίες ασφάλειας και τις υπηρεσίες μεταφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

4.1 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ – ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ.

Η Ελλάδα είναι μια ναυτιλιακή υπερδύναμη, της οποίας η συνολική δραστηριότητα συνεισφέρει στη μεγέθυνση του διακινούμενου όγκου μεταφορών στη θάλασσα. Αν και με μεγάλο στόλο, η ίδια λόγω των μικρών μεγεθών της στην παγκόσμια αγορά, έδωσε ελάχιστη σημασία στις υποδομές για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Υπήρξε πάντοτε προσανατολισμένη κυρίως στις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της (flag – state) και λιγότερο στις πολιτικές παροχής λιμενικών υπηρεσιών (port – state).

Με δεδομένο των τριπλασιασμό των όγκων των θαλάσσιων μεταφορών παγκοσμίως στα επόμενα δέκα χρόνια, τις γεωπολιτικές αλλαγές στην ανατολική Ευρώπη και τις Βαλκανικές χώρες, το γκρέμισμα των «βόρειων» εμπορικών συνόρων της χώρας και τα νέα δεδομένα στην ναυτιλιακή πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ελλάδα, παράλληλα με τις πολιτικές ενίσχυσης του στόλου της, δεν μπορεί παρά να στραφεί πλέον στον σχεδιασμό και την άσκηση μιας συγκεκριμένης λιμενικής πολιτικής. Κεντρικός στόχος της πολιτικής αυτής, θα πρέπει να είναι η ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και η αύξηση της συμμετοχής των λιμανιών της Ελλάδας στο παγκόσμιο μερίδιο των θαλάσσιων μεταφορών (Ανωμερίτης Γ., 2002).

Οι **Λιμενικές Εγκαταστάσεις** αποτελούν πλέον ένα σύνθετο σύνολο παραγωγικών διαδικασιών. Στην εποχή της ελεύθερης διακίνησης αγαθών, προσώπων, κεφαλαίων και υπηρεσιών δεν μπορούν παρά να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα της ανταγωνιστικής λιμενικής βιομηχανίας. Φυσικά για κάθε κράτος, βασικοί στόχοι δεν μπορεί παρά να είναι η ισόρροπη ανάπτυξη, η κοινωνική συνοχή και η κατά το δυνατό μεγαλύτερη συμμετοχή στις υπηρεσίες των θαλάσσιων μεταφορών. Οι συνδυασμένες μεταφορές ενισχύουν τις περιφερειακές πολιτικές και τις διαρθρωτικές δράσεις. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν πλέον εξελιχθεί σε έναν από τους πιο παραγωγικούς τομείς

της οικονομίας, αφού χρησιμοποιούνται για την μεταφορά τουριστών, αγροτικών προϊόντων και καυσίμων.

Σημαντικό κομμάτι της εθνικής λιμενικής πολιτικής αποτελεί και το ζήτημα της βελτίωσης των λιμενικών υποδομών της χώρας μας. Πολλά από τα λιμάνια της Ελλάδας, όπως η Ηγουμενίτσα, η Αλεξανδρούπολη και η Πάτρα αποτελούν τις πύλες της χώρας μας για την έξοδο προς τις ευρωπαϊκές ή και άλλες αγορές και έτσι το ζήτημα της βελτίωσης των λιμενικών υποδομών γίνεται ολοένα και πιο επιτακτικό.

Οι ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις επενδύουν μεγάλα ποσά για την αγορά και κατασκευή νεότευκτων πλοίων με σκοπό να ελέγξουν όσο το δυνατό μεγαλύτερο κομμάτι της αγοράς, παρόλα αυτά όμως δεν μπορούν να προσεγγίσουν τα λιμάνια πολλών νησιών του Αιγαίου αφού τα έργα υποδομής είναι ανεπαρκή. Επιπλέον, υπάρχουν εμφανή προβλήματα και δυσλειτουργίες στη διοίκηση και στη διαχείριση των λιμένων με επιπτώσεις στην καλή συντήρησή τους, στη διατήρησή της λειτουργικότητάς τους, στην έλλειψη δυνατοτήτων και προοπτικών για την εισαγωγή νέων μεθόδων και τεχνολογιών διαχείρισης. Όλα τα παραπάνω προκύπτουν σαν απόρροια ενός θολού καθεστώτος στο οποίο υπάγονται τα λιμάνια της χώρας. Η υπαγωγή τους στην αρμοδιότητα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης έχει κυρωθεί με Προεδρικό Διάταγμα προκειμένου οι Νομαρχίες να μπορούν να κάνουν έναν ενιαίο σχεδιασμό για τις περιοχές αρμοδιότητάς τους. Κάποια λιμάνια όμως εξαιρετικής σημασίας (Πειραιάς, Πάτρα, Θεσσαλονίκη, Ηγουμενίτσα, Αλεξανδρούπολη) για την ανάπτυξη της χώρας παραμένουν υπό την εποπτεία του Υ.Ε.Ν. (Ντίνη, 1999).

Βάσει όλων των παραπάνω η Ελλάδα καλείται να χαράξει μια συγκροτημένη λιμενική πολιτική προς το 2010 λαμβάνοντας υπ' όψη τα δεδομένα της ηπειρωτικής και κυρίως της νησιωτικής Ελλάδας, τους νέους όγκους του διεθνούς εμπορίου, τις νέες τεχνολογίες και την πληροφορική στο χώρο της παροχής λιμενικών υπηρεσιών. Η **πολυτροπικότητα (multimodal)** στις μεταφορές, δηλαδή οι συνδυασμένες μεταφορές χερσαίων και θαλάσσιων φορτίων, οι υπηρεσίες των logistics, οι νέες μέθοδοι φορτοεκφόρτωσης και οι εξελίξεις στην πληροφορική αποτελούν ένα μέρος του μίγματος των διαδικασιών μεταφορών. Η σημαντική ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών δεν αφήνουν περιθώρια, σε μια γεωγραφική περιοχή όπως είναι η Ελλάδα, μη συμμετοχής της στο παγκόσμιο εμπορικό γίγνεσθαι (Ανωμερίτης Γ., 2002).

Είναι κοινή διαπίστωση ότι σήμερα, το υφιστάμενο συνολικό σύστημα μεταφορών στην Ελλάδα δεν υπήρξε προϊόν προγραμματισμένου σχεδιασμού, αλλά αποτέλεσμα σταδιακής και αποσπασματικής εξέλιξης. Στο γεγονός αυτό, συνέβαλε και η μορφολογία του ελληνικού εδάφους, τα πολλά νησιά, η ανισοκατανομή του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων, η εποχικότητα της ζήτησης και η περιφερειακότητα της χώρας σε σχέση με τον ζωτικό οικονομικό της χώρο.

Σήμερα, παρουσιάζεται η ευκαιρία ενός συνολικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη της υποδομής μεταφορών, με χρονικό ορίζοντα εικοσαετίας, καθώς διατίθενται σχετικά μεγάλα κονδύλια για μια τέτοια ανάπτυξη.

Η πολυσχιδής κατάτμηση του ελληνικού ηπειρωτικού χώρου από τους ορεινούς όγκους και η γεωμορφολογία του, καθώς και η ύπαρξη μεγάλου αριθμού κατοικημένων νησιών μικρών και μεγάλων στα ελληνικά πελάγη, είχε σαν αποτέλεσμα να οδηγηθεί η Ελλάδα στην ανάπτυξη ενός μεγάλου αριθμού λιμένων, λιμενίσκων και μαρινών. Ο αριθμός αυτός είναι δυσανάλογος με το μήκος των ακτών της χώρας και με τον πληθυσμό της.

Σήμερα, μέσα στα πλαίσια των ραγδαίων γεωπολιτικών εξελίξεων στην ευρύτερη περιοχή της Ελλάδος, τίθεται σαν βασικός στόχος της **Εθνικής Στρατηγικής** για τις διεθνείς μεταφορές, η ενίσχυση του κομβικού χαρακτήρα που έχει η Ελλάδα χάρη στη γεωγραφική της θέση. Ο στόχος αυτός συνδυάζεται με την κατά το δυνατό μεγαλύτερη προσέλκυση διεθνών διερχόμενων μεταφορικών ροών, οι οποίες διατρέχουν την ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, αναζητώντας ενδιάμεσα σημεία εξυπηρέτησης και υποστήριξης ή ακόμα και ανταπόκρισης με άλλες διαδρομές. Για τον λόγο αυτό επιλέγονται κατάλληλα κομβικά σημεία ή διάδρομοι διέλευσης που προσφέρουν τις αναγκαίες εξυπηρετήσεις και την δυνατότητα των πολλαπλών ανταποκρίσεων, έστω και όταν τα σημεία αυτά προϋποθέτουν κάποιες παρεκκλίσεις από τη συντομότερη κάθε φορά διαδρομή.

Για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές, ο Ελλαδικός χώρος αποτελεί σημείο διέλευσης για τις θαλάσσιες συνδέσεις της Δυτικής Ευρώπης με την Μέση Ανατολή, την Ανατολική και Νότια Αφρική, τη Νότια Ασία, την Άπω Ανατολή και την Αυστραλία. Οι διερχόμενες θαλάσσιες ροές διαμέσου ή κοντά στον Ελλαδικό χώρο, μπορούν και πρέπει να αξιοποιηθούν στο μέγιστο δυνατό βαθμό προκειμένου να συμβάλλουν στην ενίσχυση του κομβικού χαρακτήρα

της χώρας. Προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός θα πρέπει να διασφαλισθούν ιδιαίτερα ευνοϊκές συνθήκες εξυπηρέτησης των πλοίων και των σκαφών που διακινούν τις διερχόμενες ροές, καθώς και η δημιουργία ικανοποιητικών συνθηκών αποθήκευσης / μεταφόρτωσης φορτίων από πλοίο σε πλοίο (Ρογκάν Α. κ.α., 1994).

Η σημαντική ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών, δεν αφήνει περιθώρια σε μια γεωγραφική περιοχή όπως είναι η Ελλάδα, μη συμμετοχής της στο παγκόσμιο εμπορικό γίγνεσθαι. Έτσι για τα επόμενα χρόνια η Ελλάδα έχει ετοιμάσει ένα συνολικό στρατηγικό σχέδιο **Ανάπτυξης Λιμενικών Υπηρεσιών**, το οποίο λαμβάνει υπόψη του τα παρακάτω:

- ❖ Τις νέες τάσεις των Ευρωπαϊκών Λιμενικών Πολιτικών.
- ❖ Τους αναπτυξιακούς στόχους του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.
- ❖ Τις διαπραγματεύσεις στον ΠΟΕ και τον ΙΜΟ στο χώρο των διεθνών μεταφορών.
- ❖ Τις εθνικές πολιτικές για την ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας.

Συνοψίζοντας, παραθέτουμε τους πέντε πιο σημαντικούς στόχους της στρατηγικής που πρόκειται να ακολουθήσει η Ελλάδα τα επόμενα χρόνια, για τους τύπους λιμένων και τις αντίστοιχες λιμενικές υπηρεσίες.

- ❖ **Τις διμερείς ναυτιλιακές σχέσεις** με χώρες οι οποίες εξάγουν σημαντικό όγκο φορτίων.
- ❖ **Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας**, ενόψει και των προκλήσεων ενός συνεχώς ανταγωνιστικότερου διεθνώς περιβάλλοντος.
- ❖ **Τη βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη** λιμένων για την εξυπηρέτηση της κοινωνικής και περιβαλλοντικής ανάγκης.
- ❖ **Την διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής** του νησιωτικού χώρου και του νησιωτικού πληθυσμού.
- ❖ **Την διασφάλιση φορτίων**, τα οποία θα διακινούνται μέσω ελληνικών λιμένων προς τρίτες χώρες.

Μέσα στα πλαίσια αυτά, η ελληνική λιμενική πολιτική βρίσκεται σήμερα στρατηγικά πανέτοιμη για την αντιμετώπιση των παραμέτρων, οι οποίες θα προκύψουν από ένα δυναμικά μεταβαλλόμενο διεθνές περιβάλλον (Ανωμερίτης Γ., 2002).

4.2 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.

Ο σχεδιασμός των τουριστικών λιμένων είναι ένα ιδιαίτερα πολύπλοκο ζήτημα το οποίο περιλαμβάνει πολλών ειδών παραμέτρους. Ο αποτελεσματικός σχεδιασμός τους εξαρτάται από ένα πλήθος παραγόντων που μπορούν να σχετίζονται με το φυσικό περιβάλλον αλλά και με τεχνικά χαρακτηριστικά που αφορούν την κατασκευή τους. Σημαντικό ρόλο από όλα αυτά παίζει η όσο το δυνατό καλύτερη ένταξη ενός τουριστικού λιμένα στο ευρύτερο περιβάλλον. Η διατήρηση του τοπίου και η μη αλλοίωση των φυσικών χαρακτηριστικών του προβάλλει σαν πρωταρχικός στόχος μέσα από το πλάνο του σχεδιασμού. Οι παράγοντες που επηρεάζουν το σχεδιασμό ενός τουριστικού λιμένα μπορούν να διακριθούν σε δύο βασικές κατηγορίες. Η πρώτη, αφορά τους πρωτεύοντες παράγοντες σχεδιασμού, δηλαδή τις τεχνικές προδιαγραφές του τουριστικού λιμένα, ενώ η δεύτερη κατηγορία αφορά τους δευτερεύοντες παράγοντες, δηλαδή τα ζητήματα που σχετίζονται με την ομαλή λειτουργία του τουριστικού λιμένα.

4.2.1 ΠΡΩΤΕΥΟΝΤΕΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.

Σύμφωνα με τον Adie Donald, οι αρχιτέκτονες και οι διαφόρων κατηγοριών μηχανικοί που εμπλέκονται στο σχεδιασμό ενός τουριστικού λιμένα, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους όλες εκείνες τις παραμέτρους που σχετίζονται με τα τεχνικά αλλά και τα φυσικά χαρακτηριστικά του τουριστικού λιμένα. Η επίτευξη ενός άρτια σχεδιασμένου τουριστικού λιμένα, επιτυγχάνεται μέσα από χρονοδιαγράμματα. Τα χρονοδιαγράμματα αυτά, σε πολλές περιπτώσεις πραγματοποιούνται πριν ακόμα επιλεγεί η ακριβής θέση στην οποία πρόκειται να χωροθετηθεί ο τουριστικός λιμένας και αυτό γίνεται για να εξοικονομηθεί χρόνος.

Μερικές από τις βασικότερες παραμέτρους που οι υπεύθυνοι μηχανικοί συμπεριλαμβάνουν στα σχέδιά τους είναι τα παρακάτω:

- **Οι κυματοθραύστες.**

- Οι προσήγεμοι και υπήγεμοι μώλοι.
- Ο βιολογικός καθαρισμός.
- Οι θέσεις παραβολής των σκαφών.

Γεγονός είναι, πως κάθε κατηγορία τουριστικού λιμένα απαιτεί και μια ξεχωριστή προσέγγιση από τους υπεύθυνους μηχανικούς. Οι βασικές αρχές σχεδιασμού μπορεί να είναι κοινές για όλες τις κατηγορίες, όμως πέρα από αυτές, απαιτείται ένας λεπτομερής σχεδιασμός για τις ειδικές εξυπηρετήσεις που κάθε μαρίνα προσφέρει. Η σχεδιαστική προσέγγιση της ομάδας των μηχανικών, θα πρέπει απαραίτητα να συνδέεται με το περιβάλλοντα χώρο. Η χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα σε ένα περιβάλλον που δεν έχει αλλοιωθεί από την ραγδαία ανάπτυξη των αστικών κέντρων, απαιτεί μεγάλη προσοχή, με σεβασμό στη διατήρηση της φύσης και τη χρησιμοποίηση υλικών για την κατασκευή της μαρίνας που δεν θα αλλοιώνουν και δεν θα προσβάλουν το ευρύτερο φυσικό περιβάλλον.

Επίσης, σημαντικό στοιχείο που θα πρέπει να συμπεριληφθεί στις βασικές αρχές σχεδιασμού είναι οι δημόσιες ανάγκες, που δημιουργούν την ζήτηση για ένα τουριστικό λιμένα. Ο παράγοντας αυτός είναι ιδιαίτερα δύσκολο να προσδιοριστεί σαφώς και χρειάζεται μακροχρόνια και λεπτομερή μελέτη. Το ζήτημα που τίθεται εδώ, είναι κατά πόσο κρίνεται αναγκαία η χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα σε μια περιοχή. Στις περισσότερες περιπτώσεις όπως έχει αποδειχθεί, η χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα αναβαθμίζει μια περιοχή. Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις χωροθετήσεων από το διεθνές περιβάλλον όπου δεν προήλθε αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά ακριβώς το αντίθετο (Adie D., 1984).

4.2.2 ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΕΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.

Το μοτίβο που «κρύβεται» πίσω από την ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων έχει επίκεντρο τον σχεδιασμό και τη λειτουργία τους. Μερικές από τις λειτουργίες που προσφέρονται άλλα και διάφορα άλλα ζητήματα, ξεφεύγουν από τον έλεγχο των υπεύθυνων για το σχεδιασμό των τουριστικών λιμένων. Το

θέμα της ιδιοκτησίας, οι συνθήκες ιστιοπλοΐας και ο τύπος του κλίματος που επικρατεί, είναι μερικά από αυτά τα ζητήματα. Μερικοί ακόμα από τους παράγοντες που επηρεάζουν το συνολικό σχεδιασμό των μαρινών, αλλά δρουν δευτερευόντως, είναι:

- Ο αριθμός των θέσεων και το συνολικό μέγεθος του σχεδίου.
- Ο αριθμός και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.
- Ο σχεδιασμός για τα σκάφη και τους ιδιοκτήτες.
- Το επίπεδο των φόρων και των χρεώσεων για τις υπηρεσίες που προσφέρει η μαρίνα.

1. Το ζήτημα του μεγέθους. Θα ήταν σκόπιμο πριν από την έναρξη των εργασιών για την κατασκευή ενός τουριστικού λιμένα, να αναφέρουμε ορισμένα χαρακτηριστικά του μεγέθους που θα τον προσδιορίζει. Γεγονός είναι, πως οι παράκτιες δραστηριότητες θα πρέπει να επαρκούν για την εξυπηρέτηση των σκαφών που θα ελλιμενίζονται στον εκάστοτε τουριστικό λιμένα. Αυτό μπορεί να ακούγεται προφανές, όμως υπάρχουν πάρα πολλές περιπτώσεις όπου οι υποδομές και οι διάφορες υπηρεσίες που βρίσκονται εντός της χερσαίας ζώνης των μαρινών, αδυνατούν να εξυπηρετήσουν τον όγκο των σκαφών και τις απαιτήσεις των ιδιοκτητών τους.

2. Ο αριθμός και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Ο αριθμός και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών ποικίλει από μαρίνα σε μαρίνα. Για παράδειγμα, στις μαρίνες που βρίσκονται στην Αμερική μπορεί να βρει κανείς πληθώρα εξεζητημένων υπηρεσιών, όπως είναι οι πισίνες, τα μπάρμπεκιου, γήπεδα ποδοσφαίρου κ.α. Το ζήτημα που τίθεται σε αυτό το σημείο, είναι ότι οι απαιτήσεις των ιδιοκτητών των σκαφών ποικίλουν από περιοχή σε περιοχή και από μαρίνα σε μαρίνα. Διαφορετικές είναι οι απαιτήσεις αυτών που εκτελούν μια κρουαζιέρα στη Μεσόγειο και διαφορετικές αυτών που χρησιμοποιούν μια μαρίνα με σκοπό την προπόνηση, για αθλητικούς δηλαδή λόγους. Σε κάθε περίπτωση όμως μια καλά εξοπλισμένη μαρίνα θα πρέπει να είναι σε θέση να ικανοποιεί τις ανάγκες και των δύο «πελατών».

Σήμερα, οι μαρίνες που απευθύνονται σε διάφορες κατηγορίες «πελατών» είναι οι επικρατέστερες τώρα, από ότι ήταν στο παρελθόν. Στις περισσότερες

περιπτώσεις δεν απαιτείται να κτιστούν νέα κτίρια για να στεγάσουν τις υπηρεσίες μιας μαρίνας. Τα υπάρχοντα κτίρια στη χερσαία ζώνη της μαρίνας, αναδιαμορφώνονται, αλλάζοντας χρήση έτσι ώστε να είναι ικανά να στεγάσουν τις νέες παρεχόμενες υπηρεσίες. Για το σκοπό αυτό, οι υπεύθυνοι αρχιτέκτονες του σχεδιασμού μιας μαρίνας, προβαίνουν στον λεπτομερή σχεδιασμό των παρακείμενων κτιρίων από κατασκευαστική και οικονομική άποψη, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η διαχρονικότητά τους και η αντοχή τους.

3. Ο σχεδιασμός για τα σκάφη και τους ιδιοκτήτες. Μια μαρίνα θα πρέπει να παρέχει πληροφορίες για τους ανθρώπους και τα σκάφη που την επισκέπτονται. Οι πληροφορίες αυτές επηρεάζουν το συνολικό σχεδιασμό, καθώς καταδεικνύουν τις τάσεις που επικρατούν στην αγορά και ταυτόχρονα επηρεάζουν τον χαρακτήρα της ανάπτυξης των δραστηριοτήτων σε μια μαρίνα. Στις περισσότερες περιπτώσεις τα **στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης** των μαρινών συμπεριλαμβάνουν τέτοιου είδους πληροφορίες. Μερικές από αυτές τις πληροφορίες αναφέρονται παρακάτω:

- Ο μέγιστος αριθμός ελλιμενισμού.
- Η κλίμακα μεγεθών των σκαφών.
- Ο αριθμός των επισκεπτών της μαρίνας.
- Η μέση διάρκεια παραμονής των επισκεπτών.
- Οι υπηρεσίες που ζητούνται.
- Ο αριθμός των μελών του κλαμπ μιας μαρίνας και ο τύπος του κλαμπ.
- Ο αριθμός αυτών που εκτελούν κρουαζιέρες.
- Οι απαιτήσεις που αφορούν τα μικρά παιδιά.
- Ο αριθμός των ξένων σκαφών που επισκέπτονται τη μαρίνα.
- Η μέγιστη χρέωση για τον ελλιμενισμό ενός σκάφους.

Υπάρχει περίπτωση να μην αποβαίνει σε όφελος των οικονομικών απολαβών μιας μαρίνας η πλήρης εξυπηρέτηση όλων των περιπτώσεων. Για παράδειγμα, αν το 95% των σκαφών που ελλιμενίζεται έχει μήκος μικρότερο των 12 μέτρων, μπορεί να μην είναι τόσο οικονομικό να παρέχει η μαρίνα ειδικές υπηρεσίες που αφορούν σκάφη με μήκος μεγαλύτερο των 12 μέτρων. Μια καλή πολιτική που ακολουθείται σε μαρίνες του εξωτερικού, είναι η

δωρεάν παροχή επισκευαστικών υπηρεσιών και παράλληλα υπηρεσιών που θα πρέπει να καταβάλει ο ιδιοκτήτης προσωπικό κόπο (do – it – yourself facilities).

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να λάβουμε υπ' όψη μας τον τύπο των ανθρώπων που ασχολούνται με την ιστιοπλοΐα και επισκέπτονται τακτικά τις μαρίνες. Αρχικά, αυτοί που διαθέτουν πολλά χρήματα, είναι προετοιμασμένοι για δράση και περιπέτεια, ακόμα και να αδιαφορήσουν για το φαγητό που προσφέρει η μαρίνα, προκειμένου να ασχοληθούν με το σκάφος τους όπως κάνουν συνήθως αυτοί που διαθέτουν λιγότερα χρήματα. Μπορούν να αρκεστούν δηλαδή στις βασικές υπηρεσίες που προσφέρει μια μαρίνα χωρίς να ζητήσουν κάτι παραπάνω. Επίσης, ακόμα και αν οι υπηρεσίες που παρέχονται είναι πολύ υψηλού επιπέδου και οι ιδιοκτήτες σκαφών αντέχουν να πληρώσουν, υπάρχει η περίπτωση να μην τις χρησιμοποιήσουν μιας και οι ιστιοπλόοι είναι συνήθως ολιγαρκείς άνθρωποι. Πολύ σημαντικό πλεονέκτημα για μια μαρίνα είναι να έχει ένα **επιτυχημένο όμιλο ιστιοπλόων**. Για πολλούς, η **κοινωνική διάσταση** της ιστιοπλοΐας είναι πολύ σημαντική καθώς έχουν τη δυνατότητα ανταλλαγής απόψεων πάνω στο θέμα της ιστιοπλοΐας και της ανταλλαγής εμπειριών. Ένας επιτυχημένος όμιλος προσφέρει επίσης στους αντιπροσώπους και τους πωλητές σκαφών μια πρώτης τάξεως ευκαιρία για να αντιληφθούν το κλίμα των απαιτήσεων που έχουν οι ιστιοπλόοι και τις τάσεις της αγοράς για το μέλλον.

3. Το επίπεδο των φόρων και των χρεώσεων για τις υπηρεσίες που προσφέρει η μαρίνα. Πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι ο βασικός σκοπός μιας μαρίνας είναι η παροχή υπηρεσιών. Η ποιότητα αυτών των υπηρεσιών και οι ανάλογες χρεώσεις ποικίλουν ανάλογα τη μαρίνα. Σε αρκετές περιπτώσεις, πολλοί ιδιοκτήτες σκαφών αρνούνται να δέσουν το σκάφος τους σε μια συγκεκριμένη μαρίνα καθώς πιστεύουν πως δεν αξίζει τα χρήματα που τους χρεώνει. Σημαντικό ρόλο όμως εξακολουθούν να παίζουν οι κυβερνήσεις, οι οποίες αυξάνουν και τον ανταγωνισμό της κάθε μαρίνας διαμορφώνοντας τις τιμές και δημιουργώντας κατάλληλα πακέτα προσφορών για τους ιδιοκτήτες σκαφών (Adie D., 1984).

4.3 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΤΟΠΟΥ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.

Το αυξανόμενο ενδιαφέρον για τα περιβαλλοντικά ζητήματα απαιτεί σχεδιασμό υψηλού επιπέδου στις περιοχές που προορίζονται για την χωροθέτηση τουριστικών λιμένων. Οποιοσδήποτε φορέας σχεδιασμού (δημόσιος ή ιδιωτικός) ο οποίος δεν λαμβάνει υπόψη του τις παραμέτρους τους περιβάλλοντος και προχωρά σε ένα πρόχειρο σχεδιασμό, το αποτέλεσμα του σχεδιασμού του δεν θα ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της εποχής και πιθανόν στις ανάγκες των ενδιαφερομένων.

Οι υπεύθυνοι σχεδιασμού του ιδιωτικού τομέα, οι τοπικές αρχές και όλοι όσοι εμπλέκονται στο σχεδιασμό ενός τουριστικού λιμένα, πρέπει να έχουν σαν γνώμονα σχεδιασμού και αποφάσεων την διατήρηση της υψηλής αξίας του φυσικού περιβάλλοντος ενώ δεν θα πρέπει να επηρεάζονται από τις διεθνείς τάσεις της εποχής και τα διάφορα τεχνοκρατικά πρότυπα (Adie D., 1984).

4.3.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΤΟΠΙΟ.

Ανεξάρτητα από την τοποθεσία στην οποία σχεδιάζονται οι μαρίνες (θαλάσσιες ή χερσαίες ζώνες), στην πλειοψηφία των περιπτώσεων δεν συνδέονται απόλυτα με το περιβάλλον στο οποίο εντάσσονται. Βέβαιο είναι, πως οι βασικές αρχές σχεδιασμού από τις οποίες αποτελείται ένα project χωροθέτησης ενός τουριστικού λιμένα, επηρεάζονται από τις συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή μελέτης.

Η τοποθεσία μιας νέας μαρίνας σε θαλάσσια ή χερσαία ζώνη αποτελεί μια πρόκληση. Η επιστήμη της αρχιτεκτονικής τοπίου, είναι υπεύθυνη για την «ομαλή ένταξη» του σχεδίου χωροθέτησης της μαρίνας, στο περιβάλλον. Τις περισσότερες φορές αγνοείται το γεγονός ότι η αρχιτεκτονική τοπίου δεν είναι απαραίτητα συνδεδεμένη με τη φύτευση δένδρων, αλλά μπορεί εύκολα να χειριστεί θέματα που έχουν να κάνουν με σκληρές επιφάνειες, αλλαγές επιπέδων και αποτελεσματικής διαμόρφωσης των χώρων μεταξύ των κτιρίων. Η αρχιτεκτονική τοπίου πρέπει να συνδυάζεται με τα κτίρια, τον εξοπλισμό, τα

σκάφη, τα υδάτινα κανάλια και τους χώρους στάθμευσης, με σκοπό να αναπτύσσονται όλα μαζί και το κάθε ένα από μόνο του.

Η σχέση μεταξύ της ανάπτυξης των τουριστικών λιμένων και της προστασίας του περιβάλλοντος παρουσιάζει αυξημένο ενδιαφέρον. Οι τοπικές αρχές βλέπουν με καλύτερο μάτι οποιαδήποτε προσπάθεια γίνεται από τους υπεύθυνους σχεδιασμού μιας μαρίνας για την μικρότερη δυνατή προσπάθεια καταστροφής του περιβάλλοντος (φυσικού ή τεχνητού). Υπάρχουν μερικά πολύ καλά παραδείγματα χωροθέτησης μαρινών όπου η καταστροφή της φύσης και η αλόγιστη χρήση γης ήταν ελάχιστες. Ένα από αυτά είναι και η μαρίνα στο “Emsworth Yacht Harbour” στην οποία, περιοχές εξαιρετικού φυσικού πλούτου έμειναν άθικτες (Adie D., 1984).

4.3.2 ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.

Οι παράμετροι ενός καλού σχεδιασμού είναι απλοί και αλλάζουν ελάχιστα με την πάροδο του χρόνου. Οι ανοικτοί χώροι, τα χρώματα και οι αντιθέσεις είναι από τα βασικά στοιχεία, ο επιτυχημένος σχεδιασμός των οποίων εξαρτάται κυρίως από το κλίμα που επικρατεί στην περιοχή μελέτης. Κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού, ο μελετητής πρέπει να έχει υπόψη του πολλούς παράγοντες συγχρόνως άλλοι από τους οποίους δρουν συναγωνιστικά και άλλοι ανταγωνιστικά. Από όλους τους παράγοντες, αυτός που έχει την μεγαλύτερη σπουδαιότητα είναι η **κλίμακα**. Αν η επιλογή της κλίμακας είναι ορθή, τότε μειώνονται οι πιθανότητες για την αποτυχία του σχεδιασμού.

Η σχέση μεταξύ του τοπίου και του υδάτινου ορίου εναλλάσσεται μεταξύ της τοποθεσίας και του τύπου της μαρίνας στις βασικές αρχές σχεδιασμού της. Ο τύπος χωρικής διαμόρφωσης “built – in” επιτρέπει στο νερό να φαίνεται μέσα από τα δέντρα και τη βλάστηση, δίνοντας μια διαφορετική εικόνα από τον τύπο “off – shore” που προαναφέραμε, στον οποίο η βλάστηση σταματάει πίσω από την χερσαία και θαλάσσια ζώνη (Adie D., 1984).

4.3.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΠΙΟΥ.

Μια ανασκόπηση των κατηγοριών των τοπίων, που σε φυσιολογικές συνθήκες αρμόζουν στα project χωροθέτησης μαρινών, εξετάζονται σε αυτή την παράγραφο. Οι δυνατότητες σχεδιασμού του τοπίου χωρίζονται σε διάφορες κατηγορίες και ο τρόπος διαχωρισμού μοιάζει με αυτόν του διαχωρισμού των κτιρίων. Δηλαδή, ανάλογα με τη λειτουργικότητα, την κλίμακα, το χαρακτήρα του φυσικού περιβάλλοντος κ.α.

Μερικά από τις πιο σημαντικά στοιχεία που χρειάζονται προσοχή, είναι τα ακόλουθα:

Πίνακας 4.3.3.1: ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΠΙΟΥ

1. Κατηγορία κλίματος	Εύκρατο, τροπικό, μεσογειακό.
2. Χαρακτηριστικά κλίματος	Θερμοκρασίες, επικρατέστεροι τύποι ανέμων.
3. Γεωλογία	Τύπος εδάφους, υδρολογικό σύστημα, διάβρωση του εδάφους.
4. Κατηγορίες νερού	Ποτάμια, λίμνες, δεξαμενές, κανάλια.
5. Τύποι νερού	Κυματώδες, θαλασσινό, γλυφό.
6. Χαρακτήρας τοπίου	Μολυσμένο, θορυβώδες.
7. Τοπογραφικά στοιχεία	Υπάρχοντα επίπεδα και προτεινόμενα επίπεδα.
8. Χαρακτηριστικά εδάφους	Περιεκτικότητα σε PH, ποσοστό διάβρωσης
9. Βλάστηση	Εναρμόνιση τύπων βλάστησης στο τοπίο, ζώνες προστασίας.
10. Επικρατούσα κατάσταση	Πιθανότητες σχεδιασμού, κανόνες σχεδιασμού, κλίμακα, εξωτερικοί χώροι, κενοί χώροι.
11. Ζωνοποίηση	Σχεδιάζοντας για τις κατηγορίες τοπίου και για τον περιβάλλοντα χώρο.
12. Λειτουργικότητα	Απαιτήσεις χρηστών.
13. Στοιχεία ρεαλισμού	Αλληλουχία εικόνων και όψεων μέσα από το τοπίο.

Πηγή: Adie D., 1984

Ο υπεύθυνος για το σχεδιασμό του τοπίου, ουσιαστικά δεν επιλέγει ο ίδιος το τοπίο μέσα στο οποίο θα δημιουργηθεί μια μαρίνα. Ο ρόλος του πρέπει να είναι να αναδεικνύει τα πλεονεκτήματα του περιβάλλοντα χώρου και παράλληλα να ελαχιστοποιεί τα μειονεκτήματα. Υπάρχουν περιπτώσεις στις οποίες, ιδιαίτερα ελκυστικά τοπία παρουσιάζουν πολλά προβλήματα και δεν προσφέρονται για την χωροθέτηση μιας μαρίνας, λόγω της υπερευαισθησίας που τους χαρακτηρίζει. Σε χώρες του εξωτερικού όμως, όπως στην Αγγλία, υπάρχουν περιπτώσεις τέτοιων τοπίων στα οποία επιτράπη τελικά η χωροθέτηση μαρινών. Δυο τέτοια παραδείγματα είναι η περιοχή “Windermere” στην Lake District και η περιοχή “Loch Lomond” στη Σκωτία. Η νομοθεσία στην Αγγλία, για την χωροθέτηση μαρινών σε ευαίσθητα τοπία είναι ιδιαίτερος αυστηρή όσο αφορά το ύψος των κτιρίων που πρόκειται να δημιουργηθούν, το είδος των υλικών (που πρέπει να είναι φιλικά προς το περιβάλλον) κ.α. επίσης, τίθεται και το θέμα της διατήρησης του τοπίου σε τέτοιες περιπτώσεις, μετά τη χωροθέτηση μαρίνας, το οποίο είναι και το σημαντικότερο (Adie D., 1984).

4.3.4 ΣΧΕΔΙΑΖΟΝΤΑΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΟΥ ΤΟΠΙΟΥ.

Στις περιπτώσεις μαρινών που χωροθετούνται σε ακτές, παρουσιάζεται έντονη η ανάγκη για την εξεύρεση τρόπων διατήρησης του τοπίου και παράλληλης εκμετάλλευσης του πλεονεκτήματος αυτού. Τα βασικότερα προβλήματα που έχει κάποιος να αντιμετωπίσει σε αυτές τις περιπτώσεις, είναι οι άνεμοι, το αλάτι που προέρχεται από τη θάλασσα και προκαλεί διάβρωση και η αμμουδιά. Ο υπεύθυνος σχεδιασμού παρέχει προστασία τοποθετώντας τα κτίρια πάνω σε λοφίσκους. Στη συνέχεια, δημιουργεί μια σειρά από σκληρά φυτά (δηλαδή φυτά που αντέχουν σε δύσκολες καιρικές συνθήκες) μπροστά από τα κτίρια αυτά και μια δεύτερη σειρά από καλλωπιστικά φυτά ανάμεσά τους. Τα δέντρα, ως ζώνες προστασίας πρέπει να φυτεύονται στη δεξιά πλευρά, κόντρα στους ανέμους που επικρατούν στην περιοχή μελέτης. Αυτές οι ζώνες προστασίας μειώνουν την ένταση των ανέμων σε μια απόσταση έως και δέκα φορές το ύψος των δέντρων.

Η λειτουργία του συστήματος φύτευσης πρέπει να γίνει κατανοητή και να σχετίζεται άμεσα με το συνολικό σχεδιασμό για το τοπίο. Οι ζώνες βλάστησης

και γενικότερα οι φράχτες, στις περιπτώσεις των μαρινών, μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εξής:

- Για την ενοποίηση των κτιρίων μεταξύ τους αλλά και με το περιβάλλοντα χώρο.
- Για την οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης της μαρίνας.
- Για την προσαρμογή διάφορων αλλαγών στο τοπίο.
- Για την προστασία από τον άνεμο, τη σκόνη, τον ήλιο ακόμα και το θόρυβο (ως ηχοπετάσματα).
- Για την διαμόρφωση και το διαχωρισμό περιοχών εντός της χερσαίας ζώνης.
- Για την καθοδήγηση των πεζών εντός της χερσαίας ζώνης.
- Για την δημιουργία ξεχωριστών εικόνων φυσικού κάλους.
- Για τη δημιουργία αντιθέσεων, ιδίως σε περιοχές με πολλά κτίρια.

Η αντιμετώπιση των ισχυρών ανέμων που πιθανόν να πνέουν στην περιοχή μελέτης είναι ίσως ο βασικότερος στόχος που αφορά στο σχεδιασμό του τοπίου. Για το σκοπό αυτό δημιουργούνται κατάλληλα φράγματα αντίθετα στη φορά των ανέμων. Η χρησιμοποίηση δέντρων για το σκοπό αυτό, απαιτεί την ύπαρξη αρκετού ελεύθερου χώρου για την ανάπτυξή τους (Adie D., 1984).

4.4 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΕ ΤΡΟΠΙΚΑ ΚΛΙΜΑΤΑ.

Στην παράγραφο αυτή καταγράφονται οι κυριότεροι παράγοντες που επηρεάζουν το σχεδιασμό των μαρινών σε περιοχές με τροπικό κλίμα. Η Ελλάδα είναι μια χώρα της οποίας το κλίμα χαρακτηρίζεται ως υποτροπικό που τους καλοκαιρινούς μήνες πλησιάζει το κλίμα των τροπικών χωρών. Έτσι κρίνεται σκόπιμο να προχωρήσουμε στην ανάλυση του σχεδιασμού των τουριστικών λιμένων που χωροθετούνται σε τέτοιου τύπου κλίματα. Το ζήτημα του σχεδιασμού μαρινών σε τροπικά κλίματα, είναι ιδιαίτερα περίπλοκο. Οι περιοχές που χαρακτηρίζονται από τροπικά κλίματα είναι περισσότερο ευαίσθητες στις αλλαγές και είναι μεγάλο λάθος να μεταφέρουμε τις βασικές σχεδιαστικές αρχές των τουριστικών λιμένων, που επικρατούν στην Ευρώπη στις χώρες τέτοιων κλιματικών συνθηκών.

1. Κλίμα. Το κλίμα είναι ο βασικότερος παράγοντας που λαμβάνεται υπόψη κατά το σχεδιασμό των τουριστικών λιμένων σε τροπικά κλίματα. Ο όρος «τροπικό» αναφέρεται στο κλίμα του οποίου η θερμοκρασία πλησιάζει ή ξεπερνάει τους 19 βαθμούς Κελσίου. Το τροπικό κλίμα δεν θα πρέπει να συγχέεται με τις συνθήκες καύσωνα που επικρατούν στις θερμές χώρες. Οι συνθήκες που επικρατούν σε περιοχές με τροπικά κλίματα μπορεί να είναι άλλοτε θερμές, ψυχρές, με υγρασία ή ξηρασία. Οι καταλληλότερες τοποθεσίες για την χωροθέτηση μαρινών στις περιοχές αυτές είναι οι παράκτιες. Η μέγιστη θερμοκρασία κατά τη διάρκεια της μέρας και της νύχτας είναι κατά μέσο όρο 6 βαθμούς Κελσίου υψηλότερη από το επίπεδο της θάλασσας στις χώρες κοντά στον Ισημερινό, από ότι στις περιοχές με τροπικό κλίμα. Όμως, κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών υπάρχουν πολύ πιο ζεστές μέρες στις τροπικές περιοχές από τις περιοχές που βρίσκονται κοντά στον Ισημερινό. Η Ελλάδα είναι μια χώρα που πλησιάζει σε μεγάλο ποσοστό τις περιοχές με τροπικό κλίμα, με θερμοκρασίες που τους καλοκαιρινούς μήνες φτάνουν τους 40 βαθμούς Κελσίου.

2. Τοπογραφία. Σε πολλές περιοχές τροπικού κλίματος οι παράκτιες συνθήκες που επικρατούν, αφορούν στην διαμόρφωση της χερσαίας ζώνης των μαρινών, κατά μήκος των ακτών. Το έδαφος των ακτών απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή καθώς έχουν υψηλή περιεκτικότητα σε μαγνήσιο.

3. Διαχείριση τοπίου. Η δημιουργία περιοχών προστασίας στην χερσαία ζώνη της μαρίνας, σε τοποθεσίες τροπικού κλίματος, είναι απαραίτητες. Η καταστροφές της βλάστησης που μπορούν να προκληθούν από το αλάτι, τη σκόνη και τους δυνατούς ανέμους, θα αλλοιώσουν σε μεγάλο ποσοστό το τοπίο. Για το λόγο αυτό, ο σχεδιασμός του τοπίου διαφέρει στις τροπικές ζώνες από τις υπόλοιπες.

4. Επιλογές βλάστησης. Οι κανόνες για την φύτευση σε τροπικά τοπία όπου υπάρχει μαρίνα, ομοιάζουν με αυτούς που ισχύουν και στα υπόλοιπα κλίματα. Η βλάστηση θα πρέπει να αναδεικνύει το γενικότερο τοπίο συμπεριλαμβάνοντας

και το υγρό στοιχείο που είναι έτσι και αλλιώς κυρίαρχο (βλ. παράρτημα, εικόνες 2 και 3) (Adie D., 1984).

4.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.

Οι λιμενικές υποδομές αποτελούν βασικό συστατικό στοιχείο για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μιας χώρας. Συμβάλλουν στην προσέλκυση διεθνών διερχόμενων μεταφορικών ροών και ενισχύουν την ανάπτυξη των περιοχών. Η Ελλάδα είναι μια χώρα η οποία μέχρι σήμερα δεν είχε δώσει ιδιαίτερο βάρος στην κατασκευή νέων λιμενικών υποδομών ή στην βελτίωση των ήδη υπαρχόντων. Ήταν πάντοτε προσανατολισμένη στην διαμόρφωση πολιτικών που σχετίζονται με την ενίσχυση του στόλου της, παραμελώντας την καθιέρωση των πολιτικών που αφορούν την παροχή λιμενικών υπηρεσιών. Την καθυστέρηση στην βελτίωση των λιμενικών υποδομών της Ελλάδας ενίσχυε η μορφολογία του ελληνικού εδάφους, τα πολυάριθμα νησιά και η ανισοκατανομή του πληθυσμού.

Σήμερα, με βάση τις ραγδαίες γεωπολιτικές εξελίξεις που συντελούνται στο διεθνές περιβάλλον, έχει τεθεί από την Ελλάδα σαν βασικός στόχος, η ενίσχυση του κομβικού της χαρακτήρα με την κατάθεση ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδίου βελτίωσης των λιμενικών υποδομών. Έτσι, η Ελλάδα τα επόμενα χρόνια έχει θέσει σαν στόχους την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, την βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των λιμένων της, την διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής του νησιωτικού χώρου και την διασφάλιση των φορτίων που θα κινούνται μέσω των ελληνικών λιμένων προς τρίτες χώρες.

Εντούτοις, αυτό που έχει μεγαλύτερη σημασία για την Ελλάδα, είναι να δοθεί έμφαση στον άρτιο σχεδιασμό των λιμένων (τουριστικών ή μη). Για την επίτευξη του στόχου αυτού πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι βασικοί παράμετροι που σχετίζονται με την κατασκευή ενός λιμένα όπως είναι οι κυματοθραύστες, οι μάλτοι, ο βιολογικός καθαρισμός και οι θέσεις παραβολής των σκαφών. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί πως για κάθε κατηγορία λιμένα απαιτείται και μια ξεχωριστή σχεδιαστική προσέγγιση. Ο σκοπός όμως όλων των σχεδιαστικών προτάσεων, επιβάλλεται να είναι ο ίδιος: η διατήρηση της φύσης και η χρησιμοποίηση υλικών που δεν αλλοιώνουν και δεν

προσβάλλουν το ευρύτερο φυσικό περιβάλλον. Στην πλειοψηφία των χωρών του εξωτερικού, στις οποίες κατασκευάζονται τουριστικοί λιμένες δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην διατήρηση του τοπίου. Την κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να ακολουθήσει και ο σχεδιασμός των τουριστικών λιμένων που χωροθετούνται στην Ελλάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΠΡΟΣΦΟΡΑ & ΖΗΤΗΣΗ

5.1 ΧΩΡΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Η Ελλάδα διαθέτει σήμερα 52 μαρίνες. Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφονται αναλυτικά οι τοποθεσίες στις οποίες βρίσκονται, οι φορείς διαχείρισής τους, η δυναμικότητα της κάθε μιας σε σκάφη και η κατάσταση στην οποία βρίσκεται, δηλαδή αν λειτουργεί, αν βρίσκεται υπό κατασκευή ή αν βρίσκεται υπό δημοπράτηση.

Πίνακας 5.1.1: Λίστα Μαρινών

ΜΑΡΙΝΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ	ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
Άλιμος	Άλιμος	ΕΟΤ	1000	Λειτουργία
Βουλιαγμένη	Βουλιαγμένη	ΕΟΤ	115	Λειτουργία
Γλυφάδα	Γλυφάδα	Δήμος	780	Λειτουργία
Ζέα	Πειραιάς	ΕΟΤ	900	Λειτουργία
Μέθανα	Μέθανα	Δήμος	70	Λειτουργία
Olympic Marine	Λαύριο	Olympic Marine A.E.	685	Λειτουργία
Φλοίσβος	Φλοίσβος Π. Φαλήρου	ΕΟΤ	195	Λειτουργία
Φλοίσβος	Δ' Λιμνολεκάνη	Υπ. Ανάπτυξης	650	Λειτουργία
Πόρτο Ράφτη	Πόρτο Ράφτη	Δήλος Μαρίνες (Βερνίκος)	350	Υπό κατασκευή
Αρετσού	Θεσσαλονίκη	ΕΟΤ	300	Λειτουργία
ΣΑΝΗ	Χαλκιδική	ΣΑΝΗ Α.Ε.	215	Λειτουργία
Πόρτο Καρράς	Χαλκιδική	Τεχν. Ολυμπιακή - Μοχλός	175	Λειτουργία
Καμένα Βούρλα	Καμένα Βούρλα	Δήμος	81	Υπό κατασκευή
Αχίλλι	Σκύρος	ΕΟΤ	150	Θα δημοπρατηθεί
Ιτέα	Ιτέα	Λιμενικό ταμείο	146	Υπό κατασκευή
Βουνάκι	Αιτωλ/νία	Στάχτιαρης - Αχειμαστός Α.Ε.	70	Υπό κατασκευή
Cleopatra	Άκτιο	Ναυπηγοπλευστική ΑΒΕΕ	136	Υπό κατασκευή
Μεσολόγγι	Μεσολόγγι	Λιμενικό Ταμείο	250	Υπό κατασκευή
Ναύπακτος	Ναύπακτος	Λιμενικό Ταμείο	200	Υπό κατασκευή

Γλυφάδα	Πάτρα	Λιμενικό Ταμείο	450	Λειτουργία
Αγιά	Πάτρα	Δήμος	450	Λειτουργία
Κατάκολο	Ηλεία	Λιμενικό Ταμείο	235	Υπό κατασκευή
Κυλλήνη	Ηλεία	Λιμενικό Ταμείο	150	Υπό κατασκευή
Λουτράκι	Λουτράκι	Υπ. Ανάπτυξης	400	Λειτουργία
Βραχάτι	Βραχάτι	Λιμενικό ταμείο	230	Υπό κατασκευή
Ξυλόκαστρο	Ξυλόκαστρο	Δήμος	220	Λειτουργία
Καλαμάτα	Καλαμάτα	Κυριακούλης ΑΕ	250	Λειτουργία
Πύλος	Πύλος	Υπ. Ανάπτυξης	224	Άγονος-Επανάληψη
Γουβιά	Κέρκυρα	Κυριακούλης	800	Λειτουργία
Λευκάδα	Λευκάδα	Κυριακούλης	482	Υπό κατασκευή
Ζάκυνθος	Ζάκυνθος	Υπ.Ανάπτυξης	150	Θα δημοπρατηθεί
Αργοστόλι	Κεφαλληνία	ΚΕΔ	190	Θα δημοπρατηθεί
Μυτιλήνη	Μυτιλήνη	Λιμενικό ταμείο	200	Υπό κατασκευή
Χίος	Καστέλλο Χίου	Βερνίκος-Βίος	274	Υπό κατασκευή
Πυθαγόρειο	Σάμος	Δήλος Μαρίνες	258	Υπό κατασκευή
Ικαρία	Λευκάδα Ικαρίας	Υπ. Ανάπτυξης	250	Θα δημοπρατηθεί
Σύρος	Πηδάλι Σύρου	Λιμενικό ταμείο	254	Υπό κατασκευή
Μύκονος	Αγ. Χαράλαμπος	Υπ. Ανάπτυξης	240	Θα δημοπρατηθεί
Μύκονος	Τούρλος	Υπ. Ανάπτυξης		Υπό κατασκευή
Κως	Κως	Δήμος	258	Λειτουργία
Ρόδος	Μανδράκι	Λιμενικό ταμείο	115	Λειτουργία
Ρόδος	Σφαγεία	Υπ. Ανάπτυξης	500	Θα δημοπρατηθεί
Παλαιόχωρα	Χανιά	Λιμενικό ταμείο	140	Υπό κατασκευή
Ρέθυμνο	Ρέθυμνο	Υπ. Ανάπτυξης	100	Λειτουργία
Αγίας Γαλήνη	Ρέθυμνο	ΕΟΤ	112	Λειτουργία
Ηράκλειο	Ηράκλειο	Υπ. Ανάπτυξης	200	Λειτουργία
Μάλια	Ηράκλειο	ΕΟΤ	300	Υπό κατασκευή
Γούβες	Ηράκλειο	Ζαμπετάκης ΑΕΤΕΜ	72	Υπό κατασκευή
Αγ. Νικόλαος	Αγ. Νικόλαος	Δήμος	253	Υπό κατασκευή
Θάσος	Λιμανάρια Θάσου	Λιμενικό ταμείο	280	Δημοπρατήθηκε
Πρέβεζα	Πρέβεζα	Λιμενικό ταμείο	261	Υπό κατασκευή
Σκιάθος	Σκιάθος	Λιμενικό ταμείο	350	Υπό κατασκευή

Πηγή : Internet (www.business2005.gr)

Το σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού των σκαφών αναψυχής που καλύπτουν οι υπάρχοντες τουριστικοί λιμένες που βρίσκονται σε λειτουργία ανέρχονται σε 6.270, δηλαδή οι διπλάσιες θέσεις από το 1995 όπου ανέρχονταν σε 3.200.

Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζονται τα ποσοστά συγκέντρωσης των μαρινών στην Ελλάδα, ανά περιφέρεια:

Διάγραμμα 5.1.1



Όπως φαίνεται και από το διάγραμμα, το μεγαλύτερο ποσοστό των μαρινών στην Ελλάδα βρίσκεται στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, ακολουθεί η Δυτική Ελλάδα και η Κρήτη, ενώ τα μικρότερα ποσοστά συγκεντρώνουν η Ήπειρος, η Ανατολική Μακεδονία και η Θεσσαλία.

Διάγραμμα 5.1.2



5.1.1 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.

Σύμφωνα με το **Άρθρο 1** του **N.3010 (ΦΕΚ. Α'91 – 25/4/2002)**, καθορίζεται η ορθολογικότερη κατάταξη των έργων και των δραστηριοτήτων ως προς τις επιπτώσεις τους στο περιβάλλον, ώστε στο πλαίσιο της ισόρροπης ανάπτυξης του Εθνικού χώρου να καθίσταται περισσότερο ευχερής και αποτελεσματική η πρόληψη και η αποτροπή της ρύπανσης και της υποβάθμισης του περιβάλλοντος.

Το **Άρθρο 2** του ίδιου Φ.Ε.Κ. ορίζει ότι η παραπάνω απόφαση εφαρμόζεται σε όλα τα έργα και τις δραστηριότητες της πρώτης (Α) και δεύτερης (Β) κατηγορίας του Άρθρου 1 του **N.3010/2002**.

Το **Άρθρο 3** του ίδιου Φ.Ε.Κ. ορίζει ότι τα έργα και οι δραστηριότητες που παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά ως προς την εκτίμηση και αξιολόγηση των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων κατατάσσονται σε δέκα (10) ομάδες κοινές για τις κατηγορίες Α' και Β' του N.3010/2002. Οι ομάδες αυτές είναι οι ακόλουθες:

1. Έργα Οδοποιίας.
2. Υδραυλικά Έργα.
3. **Λιμενικά Έργα.**
4. Συστήματα Υποδομών.
5. Εξορυκτικές και Συναφείς Δραστηριότητες.
6. Τουριστικές Εγκαταστάσεις – Εργασίες Πολεοδομίας.
7. Κτηνοτροφικές και Πτηνοτροφικές Εγκαταστάσεις.
8. Υδατοκαλλιέργειες.
9. Βιομηχανικές Εγκαταστάσεις και Εργασίες Διαρρύθμισης Βιομηχανικών Ζωνών.
10. Ειδικά Έργα.

Το **Άρθρο 4** του ίδιου Φ.Ε.Κ. κατατάσσει τα έργα και τις δραστηριότητες σε κατηγορίες και υποκατηγορίες. Σύμφωνα λοιπόν με το άρθρο αυτό, οι μαρίνες ανήκουν στην Κατηγορία Α' όπως ορίζει ο N.3010/2002 και στις Υποκατηγορίες 1 και 2. Ο αναλυτικότερος διαχωρισμός των Λιμενικών Έργων παρατίθεται παρακάτω:

ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΟΥ Ή ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Α΄	
	ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1 ^η	ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2 ^η
1. Λιμένες εξυπηρέτησης βιομηχανικών εγκαταστάσεων	<p>Α) Λιμένες εξυπηρέτησης βιομηχανικών εγκαταστάσεων όπου μπορούν να προσεγγίσουν σκάφη συνολικής χωρητικότητας (GRT) \geq 10.000 τόνων.</p> <p>Ή</p> <p>Λιμένες εξυπηρέτησης βιομηχανικών εγκαταστάσεων που έστω μια από τις εγκαταστάσεις αυτές εντάσσεται στην υποκατηγορία 1 ανεξαρτήτως χωρητικότητας σκαφών.</p> <p>Β) Λιμένες διακίνησης πετρελαιοειδών με αποθηκευτικούς χώρους \geq 100.000 τόνων.</p> <p>Γ) Λιμένες διακίνησης τοξικών και επικίνδυνων φορτίων.</p>	<p>Α) Λιμένες εξυπηρέτησης βιομηχανικών εγκαταστάσεων όπου μπορούν να προσεγγίσουν σκάφη συνολικής χωρητικότητας (GRT) $<$ 10.000 τόνων.</p> <p>Β) Λιμένες διακίνησης πετρελαιοειδών με αποθηκευτικούς χώρους $<$ 100.000 τόνων.</p>
2. Τερματικοί σταθμοί φορτοεκφόρτωσης πετρελαιοειδών και άλλων υγρών και επικίνδυνων φορτίων.	Το σύνολο	-
3. Λιμένες σκαφών αναψυχής (Μαρίνες)	Αριθμός Θέσεων \geq 300 σκάφη	Αριθμός Θέσεων $<$ 300 σκάφη

4. Αλιευτικά Καταφύγια	<p>Λιμενολεκάνη \geq 5 ha</p> <p>Ή</p> <p>συνολικό μήκος προσήνεμου και υπήνεμου μώλου και εσωτερικών κρηπιδωμάτων \geq 1000m.</p>	<p>Λιμενολεκάνη $<$ 5 ha</p> <p>Ή</p> <p>συνολικό μήκος προσήνεμου και υπήνεμου μώλου και εσωτερικών κρηπιδωμάτων $<$ 1000m.</p>
5. Καταφύγια τουριστικών σκαφών	<p>Αριθμός θέσεων \geq 250 σκάφη ή</p> <p>Λιμενολεκάνη \geq 5 ha ή</p> <p>συνολικό μήκος προσήνεμου και υπήνεμου μώλου και εσωτερικών κρηπιδωμάτων \geq 1000m.</p>	<p>Αριθμός θέσεων $<$ 250 σκάφη ή</p> <p>Λιμενολεκάνη $<$ 5 ha ή</p> <p>συνολικό μήκος προσήνεμου και υπήνεμου μώλου και εσωτερικών κρηπιδωμάτων $<$ 1000m.</p>

6. Ιχθυόσκαλες και συναφείς εγκαταστάσεις	Ιχθυόσκαλες που δέχονται σκάφη συνολικής χωρητικότητας (GRT) \geq 1000 τόνων ή Λιμενολεκάνη \geq 5 ha ή συνολικό μήκος έργων (συμπεριλαμβανομένων μώλων και κρηπιδωμάτων) \geq 1000m.	Ιχθυόσκαλες που δέχονται σκάφη συνολικής χωρητικότητας (GRT) $<$ 1000 τόνων ή Λιμενολεκάνη $<$ 5 ha ή συνολικό μήκος έργων (συμπεριλαμβανομένων μώλων και κρηπιδωμάτων) $<$ 1000m.
--	---	--

Πηγή: Φ.Ε.Κ. αριθμ.1022

Σύμφωνα με την παραπάνω κατηγοριοποίηση οι υπάρχουσες μαρίνες τοποθετούνται στις Υποκατηγορίες 1 και 2 ως εξής:

ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1^η

Olympic Marine

Αγία (Πάτρα)

Άλιμος

Αρετσού

Γλυφάδα

Γλυφάδα (Πάτρα)

Γουβιά (Κέρκυρα)

Ζέα

Αευκάδα

Λουτράκι

Μάλια (Ηράκλειο)

Πόρτο Ράφτη

Ρόδος (Σφαγεία)

Σκιάθος

Φλοίσβος (Δ' Λιμνολεκάνη)

ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2^η

Cleopatra (Ακτιο)

Βουνακι (Αιτωλ/νία)

Αγία Γαλήνη

Αγιος Νικόλαος

Αργοστόλι

Αχίλλι (Σκύρος)

Βουλιαγμένη

Βραχάτι

Γούβες (Ηράκλειο)

Ζάκυνθος

Ηράκλειο

Θάσος

Ικαρία

Ιτέα

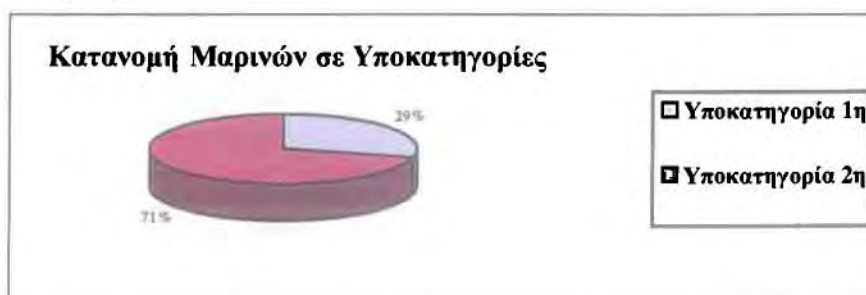
Καλαμάτα

Καμένα Βούρλα

Κατάκολο	Πόρτο Καρράς(Χαλκιδική)
Κυλλήνη	Πρέβεζα
Κως	Πυθαγόρειο
Μέθανα	Πύλος
Μεσολόγγι	Ρέθυμνο
Μύκονος	Ρόδος (Μανδράκι)
Μυτιλήνη	ΣΑΝΗ (Χαλκιδική)
Ναύπακτος	Σύρος
Ξυλόκαστρο	Φλοίσβος (ΠαλαιόΦάληρο)
Παλαιόχωρα (Χανιά)	Χίος

Στο σύνολο των μαρινών στην Ελλάδα η ποσοστιαία κατηγοριοποίηση είναι η ακόλουθη:

Διάγραμμα 5.1.1.1



Στην κατηγορία των Λιμενικών Έργων εντάσσονται και οι Μεμονωμένοι Προβλήτες οι οποίες αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι στην κατασκευή των μαρινών. Οι προβλήτες διαφοροποιούνται ως προς τις μαρίνες στο επίπεδο της κατηγοριοποίησης καθώς διαμορφώνονται σε δύο υποκατηγορίες για την πρώτη κατηγορία (Α) και σε δύο υποκατηγορίες για την δεύτερη κατηγορία (Β) που ορίζει ο Ν.3010/2002. Έτσι, όπως ορίζει το Άρθρο 4 του υπ αριθμόν 1022 Φ.Ε.Κ. ο αναλυτικός διαχωρισμός των προβλητών είναι ο παρακάτω:

ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΟΥ Ή ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΡΩΤΗ		ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΕΥΤΕΡΗ	
	ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1 ^η	ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2 ^η	ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3 ^η	ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4 ^η
7. Μεμονωμένοι Προβλήτες				
7.1 Θαλάσσιοι Προβλήτες	-	Με μήκος $\geq 50\text{m}$ συνολικά ή εμβαδού $\geq 500\text{ m}^2$ συνολικά	Με μήκος μεταξύ 50-20 m συνολικά και εμβαδού 500-200 m^2 συνολικά	Με μήκος μέχρι 20m συνολικά ή εμβαδού $< 200\text{ m}^2$ συνολικά καθώς και ξύλινες προβλήτες ανεξαρτήτως μήκους
7.2 Επί μετώπου γλυκών ή υφάλμυρων υδάτων	Με μήκος $\geq 100\text{m}$ συνολικά ή εμβαδού $\geq 500\text{ m}^2$ συνολικά	Με μήκος $< 50\text{m}$ συνολικά και εμβαδού $< 500\text{ m}^2$ συνολικά	Ξύλινες Προβλήτες	-
7.3 Ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών	-	-	Το σύνολο	-
8. Ολοκληρωμένες εγκαταστάσεις ανέλκυσης, καθέλκυσης και συντήρησης ή διαχείμασης σκαφών (χερσαίες και θαλάσσιες)	Συνολική χερσαία έκταση $\geq 10.000\text{ m}^2$	Συνολική χερσαία έκταση $< 10.000\text{ m}^2$	-	-

5.1.2 ΟΙ ΖΩΝΕΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (Ζ.Ν.Α.).

Σύμφωνα με τη Μελέτη του Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής, η Ελλάδα διαιρέθηκε σε οκτώ (8) Υποσυστήματα ή Ζώνες Ναυσιπλοΐας. Τα Υποσυστήματα αυτά θεωρήθηκαν ότι πληρούν τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία μαρινών, σκαλών και αλιευτικών καταφυγίων.

Η μελέτη για την δημιουργία των Ζωνών Ναυσιπλοΐας χωρίστηκε αρχικά σε δύο φάσεις Α και Β. Η πρώτη φάση (Α) αφορούσε την επιλογή εικοσιεπτά (27) θέσεων κατάλληλων για τη χωροθέτηση μαρινών σε ολόκληρη την Ελλάδα και πραγματοποιήθηκε το 1982. Η δεύτερη φάση (Β) ανάπτυξης των Ζ.Ν.Α. στην Ελλάδα αναφορικά με τις τέσσερις (4) Ζ.Ν. (Ιόνιο Πέλαγος, Ανατολικό Αιγαίο – Δωδεκάνησα, Νήσος Κρήτη και Κορινθιακός – Σαρωνικός – Αργολικός

Κόλπος) ολοκληρώθηκε τον Απρίλιο του 1991, με καθυστέρηση δηλαδή δέκα περίπου χρόνων. Κατά τη διάρκεια εκπόνησης της (B) Φάσης ο Ε.Ο.Τ ενέκρινε να χρησιμοποιείται ο όρος “Λιμένας Αναψυχής” και να διακρίνονται διάφορα μεγέθη, ανάλογα με το δυναμικό “C” του Λιμένα, π.χ. $C > 500$ ή $C = 150 - 500$ κ.λ.π.

Σε αυτή τη περίπτωση, το δυναμικό “C” αποτελεί το σύνολο όλων των θέσεων παραβολής και περιλαμβάνει τα σκάφη αναψυχής που βρίσκονται στις θαλάσσιες λεκάνες και αυτά που βρίσκονται στην ξηρά (dry stored) (Α. Ρογκάν, 1995).

Από το 1992 όμως μέχρι και σήμερα, ο αριθμός των μαρινών αυξήθηκε. Στον πίνακα που ακολουθεί καταγράφεται κατά θαλάσσια Ζώνη Ναυσιπλοΐας ο αριθμός των μαρινών, των αλιευτικών καταφυγίων και των σκαλών, καθώς και ο αντίστοιχος αριθμός των θέσεων που διαθέτουν για τον ελλιμενισμό των σκαφών:

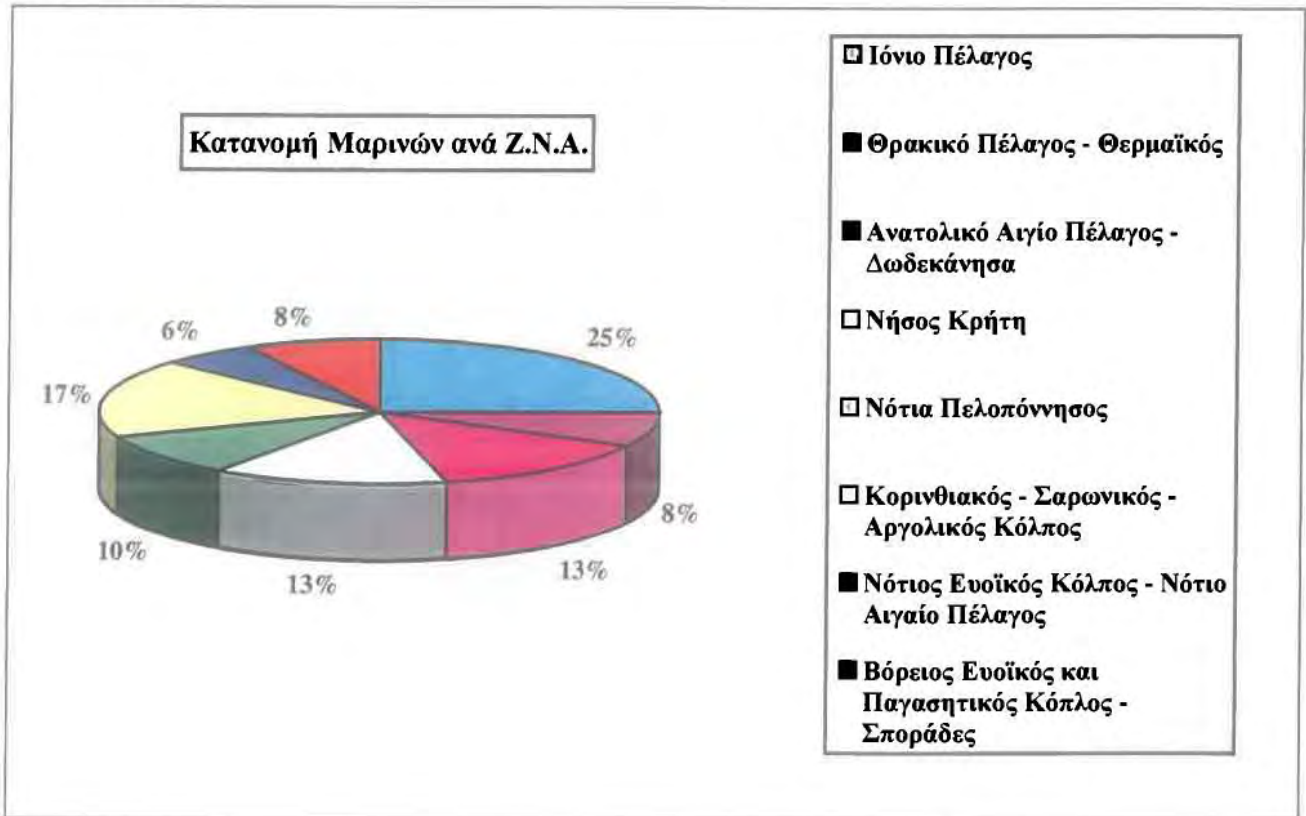
Πίνακας 5.1.2.1: Καταγραφή των Λιμένων και της Δυναμικότητάς τους ανά Ζ.Ν.Α.

ΖΝ	ΟΝΟΜΑ	ΜΑΡΙΝΕΣ		ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ		ΣΚΑΛΕΣ	
		Αριθμός	Θέσεις	Αριθμός	Θέσεις	Αριθμός	Θέσεις
1	Ιόνιο Πέλαγος	13	3.824	36	3.000	14	456
2	Θρακικό Πέλαγος – Θερμαϊκός	4	970	31	1.543	11	778
3	Ανατολικό Αιγαίο Πέλαγος - Δωδεκάνησα	7	1.855	30	897	22	886
4	Νήσος Κρήτη	7	1.177	21	657	13	934
5	Νότια Πελοπόννησος	5	1.324	17	559	9	225
6	Κορινθιακός – Σαρωνικός – Αργολικός Κόλπος	9	4.745	25	785	8	200
7	Νότιος Ευβοϊκός Κόλπος – Νότιο Αιγαίο Πέλαγος	3	494	59	990	18	697
8	Βόρειος Ευβοϊκός και Παγασητικός Κόλπος – Σποράδες	4	727	29	546	11	741
	ΣΥΝΟΛΟ	52	15.116	248	9.967	106	4.917

Πηγή: Ρογκάν, 1995

Στο διάγραμμα που ακολουθεί, απεικονίζονται τα ποσοστά συγκέντρωσης των μαρινών στην Ελλάδα, ανά Ζώνη Ναυσιπλοΐας:

Διάγραμμα 5.1.2.1



5.2 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.

Στα πλαίσια της ανάγκης που υπάρχει για τη χωροθέτηση λιμένων αναψυχής, ο Ε.Ο.Τ. ανέθεσε στην τότε έδρα των Λιμενικών Έργων του Ε.Μ.Π. τον σχεδιασμό σε Α' Φάση, ενός Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (ΣΕΣΥΛΑ). Η μελέτη αυτή έχει αρχίσει σήμερα να υλοποιείται σταδιακά.

Σε Β' Φάση στα μέσα του 1990, ο Ε.Ο.Τ. όρισε μια ομάδα εργασίας με αντικείμενο την διερεύνηση της εφικτότητας της δημιουργίας λιμένων αναψυχής, την αυτοψία των θέσεων για την επαλήθευση των στοιχείων, την διερεύνηση προβλημάτων και τέλος την παρουσίαση των προτάσεων στα Νομαρχιακά Συμβούλια.

Η εργασία της ομάδας, γνωστή ως **ΣΕΣΥΑΑ Β'**, ολοκληρώθηκε για 4 Υποσυστήματα Ναυσιπλοΐας Αναψυχής:

1. **Ιονίου Πελάγους.**
2. **Ανατολικού Αιγαίου – Δωδεκανήσων.**
3. **Κρήτης.**
4. **Σαρωνικού – Κορινθιακού – Αργολικού Κόλπων.**

Οι μελέτες που πραγματοποιήθηκαν διατυπώνουν συγκεκριμένες προτάσεις βάση χωροταξικών, πολεοδομικών, συγκοινωνιακών, οικονομικών, μετεωρολογικών, οικιστικών και τεχνικών κριτηρίων για τη βελτίωση των εγκαταστάσεων.

Η ομάδα μελέτης του εργαστηρίου αξιολόγησε τις περιοχές, οι οποίες κρίθηκαν κατάλληλες για την ανάπτυξη ενός από τα παρακάτω:

- ❖ **Λιμένα Εγκατάστασης Σκαφών Αναψυχής (Λ.Ε.Σ.Α.)**
- ❖ **Λιμένα Σκαφών Αναψυχής – Μαρίνα (ΛΙ.ΣΑ.)**
- ❖ **Ζώνης Σκαφών Αναψυχής σε Υφιστάμενη Λιμενική Εγκατάσταση (ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε.)**
- ❖ **Αγκυροβολίου Σκαφών Αναψυχής (Α.Σ.Α.)**

Για την επιλογή των περιοχών ΛΙ.ΣΑ. και ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε. ακολουθήθηκε η εξής διαδικασία διαδοχικών προσεγγίσεων, υπό τη μορφή των διαδοχικών βημάτων :

- Επελέγησαν αρχικά για διερεύνηση οι 601 απογραφείσες θέσεις λιμενικών εγκαταστάσεων.
- Για κάθε μια από τις θέσεις αυτές, εξειδικευμένοι μηχανικοί διατύπωσαν τις απόψεις τους και τις προτάσεις τους.
- Ελήφθησαν υπόψη οι προτάσεις που είχαν διατυπωθεί από το Σ.Ε.Σ.Υ.Λ.Α. του 1982, στο οποίο είχαν απογραφεί 163 θέσεις λιμενικών εγκαταστάσεων συνολικά (οι σημερινές καταγεγραμμένες είναι 601) και είχαν προταθεί 133 θέσεις από τις 163 για τη χωροθέτηση μαρινών και σκαλών.
- Ελήφθη υπόψη η τότε διαμορφωθείσα κατάσταση με την κατασκευή, χωροθέτηση και έγκριση ΛΙ.Σ.Α.
- Για κάθε μια από τις κατ' αρχήν επιλεγείσες 600 θέσεις, ελήφθη υπόψη ο

αριθμός των σκαφών που προσδένονται σε αυτές, όπως είχε αναφερθεί από τις τοπικές Λιμενικές Αρχές για το 1998, στοιχείο το οποίο δείχνει την αναπτυσσόμενη δυναμική.

- Για κάθε θέση καταγράφηκε ποιοτικά η παρατηρούμενη κυκλοφορία σκαφών αναψυχής όπως αναφέρεται για την Ζ.Ν.Α στην οποία ανήκει. Επίσης καταγράφηκε ποιοτικά η τάση εξέλιξης στο μέλλον της κυκλοφορίας αυτής (κριτήρια τάσεων αγοράς).

Το Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής, όταν ολοκληρωθεί, θα είναι σε θέση να προσφέρει τη δυνατότητα ναυσιπλοΐας αναψυχής, είτε με ιδιόκτητα, είτε με νοικιασμένα σκάφη για μια περίοδο 10 – 15 ημερών. Η λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου, με την ποικιλία των ακτών, των νήσων και την συνεχή εναλλαγή πολιτισμικών περιοχών είναι η καταλληλότερη για τον τύπο αυτό του ναυτικού τουρισμού.

Για την ενεργοποίηση του συστήματος των λιμένων αναψυχής είναι απαραίτητη η απλοποίηση των διαδικασιών εγκρίσεως των προτάσεων, η δυνατότητα ιδιωτικοποίησης μεγάλων μονάδων και η διαχείριση μικρότερων μονάδων, εκτός από τον Ε.Ο.Τ. και από τους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Η ένταξη των λιμένων αναψυχής σε ένα ενιαίο δίκτυο τηλεματικής, σε εθνικό επίπεδο, ή / και υπερεθνικό, θα επιτρέψει την περαιτέρω ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού, διότι με τον τρόπο αυτό θα είναι δυνατή η ενημέρωση των γιωτμεν εκ των προτέρων για τον εξοπλισμό και τις παρεχόμενες εξυπηρετήσεις σε κάθε λιμένα, για την ύπαρξη ή μη θέσεων ελλιμενισμού και, ενδεχομένως, κλεισίματος θέσεων, αλλά και η ενημέρωση για τα αξιοθέατα και τις εκδηλώσεις στην ευρύτερη ενδοχώρα του λιμένα (Ρογκάν κ.α., 1994).

5.2.1 ΟΡΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Σύμφωνα με τις παραγράφους 4,5 και 6 του Άρθρου 30 του Νόμου περί Δημιουργίας και Λειτουργίας των Τουριστικών Λιμένων που εξέδωσε

πρόσφατα το Τεχνικό Ινστιτούτο Ελλάδας καθορίζονται οι **όροι χωροθέτησης** των τουριστικών λιμένων. Συγκεκριμένα:

Σύμφωνα με την **παράγραφο 4**, για τη χωροθέτηση, την έγκριση των χρήσεων γης, των όρων και των περιορισμών δόμησης του τουριστικού λιμένα ή την μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, απαιτείται η γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. Η Επιτροπή, στα πλαίσια άσκησης αρμοδιοτήτων της, μπορεί να διενεργεί αυτοψίες, καθώς και να ζητεί πληροφορίες, τεχνικά ή άλλα στοιχεία από την διεύθυνση τεχνικών υπηρεσιών της οικείας, εκ του τόπου του τουριστικού λιμένα, νομαρχίας. Η χωροθέτηση, η έγκριση των χρήσεων γης, των όρων και των περιορισμών δόμησης κατά τη διαδικασία του παρόντος νόμου δεν απαιτείται εάν η θέση δημιουργίας του τουριστικού λιμένα έχει νομίμως εγκριθεί με βάση άλλες διατάξεις πριν από την ισχύ του παρόντος νόμου.

Σύμφωνα με την **παράγραφο 5** του ίδιου νόμου εγκρίνονται τα όρια της χερσαίας ζώνης, οι προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης για τις ακόλουθες θέσεις και περιοχές χωροθέτησης των τουριστικών λιμένων:

1. **ΑΡΕΤΣΟΥ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ.**
2. **ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ.**
3. **ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ** (βλ. παράρτημα, εικόνα 13).
4. **ΧΙΟΣ.**
5. **ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ** (βλ. παράρτημα, εικόνα 14).
6. **ΑΓΥΙΑ ΠΑΤΡΑΣ.**
7. **ΠΥΛΟΣ ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ.**
8. **ΡΟΔΟΣ.**
9. **ΚΩΣ.**
10. **ΛΟΥΤΡΑΚΙ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ.**
11. **ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ.**
12. **ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΡΗΤΗΣ** (βλ. παράρτημα, εικόνα 12).
13. **ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ.**
14. **ΖΑΚΥΝΘΟΣ.**
15. **Ο εμπορικός τουριστικός λιμένας ΤΟΥΡΛΟΥ ΜΥΚΟΝΟΥ.**

Σε περίπτωση κατά την οποία στη χερσαία ζώνη ενός χωροθετημένου τουριστικού λιμένα προτείνεται η εγκατάσταση επιχείρησης καζίνο, κατά τις διατάξεις του ν. 2206/1994 (Φ.Ε.Κ. 62 Α') η παραχώρηση της χρήσης και της εκμετάλλευσης του τουριστικού λιμένα, συμπεριλαμβανομένης και της χερσαίας ζώνης, διενεργείται από την Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων.

Επιπλέον, η χρήση και η εκμετάλλευση των παραπάνω τουριστικών λιμένων μπορεί να παραχωρείται με σύμβαση, σύμφωνα με το Άρθρο 31 παράγραφος 7 του νόμου που προαναφέρθηκε, σε Ο.Τ.Α. Α' ή Β' βαθμού ή σε εταιρεία στην οποία θα συμμετέχει ο Ο.Τ.Α., εφόσον ο ίδιος θα είναι **κύριος ή επικαρπωτής** παράκτιου ακινήτου που έχει περιληφθεί στη χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα ή συνέρχεται με αυτήν και αναλαμβάνει την υποχρέωση εκτέλεσης όλων των αναγκαίων για τη λειτουργία του λιμένα έργων, είτε ο ίδιος είτε η εταιρεία.

Σύμφωνα με την **παράγραφο 6**, σε περίπτωση χωροθέτησης τουριστικού λιμένα εντός της ζώνης **υφιστάμενου εμπορικού λιμένα**, η Επιτροπή, πριν από την έκδοση της απόφασης της, διαβιβάζει το σχετικό φάκελο στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προκειμένου να γνωμοδοτήσει εντός διμήνου το αργότερο από της λήψεως του φακέλου αν εκ του υπό χωροθέτηση τουριστικού λιμένα παρακωλύεται η λειτουργία του εμπορικού λιμένα ή κατασκευή προγραμματισμένων έργων επέκτασης αυτού ή παραβλάπεται η ασφάλειά του ή των υπαρχουσών εγκαταστάσεων αυτού. Αν παρέλθει η παραπάνω προθεσμία χωρίς κάποιο αποτέλεσμα τότε το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας σημαίνει ότι έχει απαντήσει θετικά.

Η **διαδικασία χωροθέτησης** των τουριστικών λιμένων προσδιορίζεται από το **Άρθρο 31** του νόμου περί Δημιουργίας και Λειτουργίας των Τουριστικών Λιμένων. Συγκεκριμένα, για τη χωροθέτηση και δημιουργία ενός τουριστικού λιμένα (μαρίνα) απαιτείται να υποβληθούν από τον ενδιαφερόμενο τα παρακάτω έγγραφα:

- **Γενικό Τοπογραφικό Διάγραμμα κλίμακας 1:10.000** ή απόκομμα χάρτη στο οποίο να απεικονίζονται η ακριβής θέση του έργου, καθώς και οι χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής.
- **Τοπογραφικό Διάγραμμα κλίμακας 1:1.000 ή 1:2.000** στο οποίο θα φαίνονται η αιτούμενη ζώνη του λιμένα, τα όρια της ιδιοκτησίας, η τυχόν καθορισμένη

οριογραμμή του αιγιαλού και της παραλίας και του τυχόν παλαιού αιγιαλού και η πρόταση καθορισμού των νέων οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας.

- **Σχέδιο Γενικής Διάταξης κλίμακας 1:500 ή 1:1.000** των προτεινόμενων έργων και κατασκευών, στο οποίο θα φαίνονται τα στοιχεία της προηγούμενης περίπτωσης, η έκταση των προτεινόμενων προσχώσεων στο θαλάσσιο χώρο, η οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης, οι προτεινόμενες χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, η έκταση περίφραξης κ.λ.π. Ο συντελεστής δόμησης δεν θα υπερβαίνει το 0.4 στο σύνολο της χερσαίας ζώνης ενώ τα κτίρια μπορούν να ανεγείρονται μέχρι τη γραμμή της παραλίας.
- **Ερωτηματολόγιο του Πίνακα 3** του άρθρου 16 της Υ.Α. 69269/5387/90 (Φ.Ε.Κ. 678 Β').
- **Έκθεση γενικής περιγραφής των προτεινόμενων λιμενικών έργων**, που απαιτούνται για τη δημιουργία του λιμένα, καθώς και των προτεινόμενων χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης και των βασικών έργων υποδομής για τη λειτουργία, εκμετάλλευση και οικονομική βιωσιμότητα αυτών.
- **Προβλεπόμενο ύψος επένδυσης.**
- **Τίτλοι κυριότητας** ή δικαιώματα επικαρπίας ή συμβολαιογραφικό προσύμφωνο της παράκτιας έκτασης.

Κατά παρέκκλιση από τις διατάξεις του α.ν. 2344/1940 (Φ.Ε.Κ. 154 Α') επιτρέπεται να συντάσσεται από την Επιτροπή η σχετική έκθεση εξαιρετικά και μόνο στις περιπτώσεις όπου απαιτείται να γίνει προσωρινός καθορισμός των οριογραμμών αιγιαλού και παραλίας για τις ανάγκες σύνταξης του τοπογραφικού διαγράμματος της δεύτερης περίπτωσης ανωτέρω.

Η έκθεση μαζί με το τοπογραφικό διάγραμμα εγκρίνονται με απόφαση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης. Η Γραμματεία ελέγχει την πληρότητα των υποβαλλόμενων δικαιολογητικών στον οικείο δήμο ή κοινότητα προκειμένου να εκφέρει άποψη εντός δεκαπέντε (15) ημερών από τη λήψη του σχετικού φακέλου περί της σκοπιμότητας δημιουργίας του νέου τουριστικού λιμένα και εισηγείται στην Επιτροπή. Σε περίπτωση κατά την οποία ο δήμος ή κοινότητα δεν απαντήσει εντός των δεκαπέντε (15) ημερών τεκμαίρεται έλλειψη αντίρρησης για την χωροθέτηση του νέου τουριστικού λιμένα.

Σε περίπτωση χωροθέτησης νέου τουριστικού λιμένα με πρωτοβουλία της Γραμματείας απαιτούνται τα δικαιολογητικά που έχουμε ήδη αναφέρει. Μετά τη χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα η εκτέλεση όλων των έργων που

απαιτούνται για τη δημιουργία, τη λειτουργία, την εκμετάλλευση και την οικονομική βιωσιμότητα αυτού μπορεί να παραχωρείται σε επιχείρηση (δημόσια ή ιδιωτική) ή σε όμιλο επιχειρήσεων (δημόσιων ή ιδιωτικών).

5.3 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ – ΧΩΡΙΚΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΕΙΣ.

Σύμφωνα με τον Adie Donald, υπάρχουν πολλών ειδών τύποι χωρικών διαμορφώσεων στις οποίες χωροθετούνται οι τουριστικοί λιμένες. Είναι αδύνατο να αναλύσουμε όλους αυτούς τους τύπους και να προτείνουμε τις κατάλληλες λύσεις για τα προβλήματα που δημιουργούνται. Εντούτοις, υπάρχουν τέσσερις βασικοί τύποι χωρικών διαμορφώσεων με βάση τα διεθνή πρότυπα:

1. Ο τύπος “off – shore”.
2. Ο τύπος “semi – recessed”.
3. Ο τύπος “built – in”.
4. Ο τύπος “land – locked”.

Όλοι οι τύποι συναντώνται σε παράκτιες περιοχές. Ο τύπος “off – shore” είναι λιγότερο διαδεδομένος εξαιτίας των επικίνδυνων μέσων ναυπήγησης των σκαφών αναψυχής. Ο τύπος “built – in” είναι περισσότερο διαδεδομένος, καθώς επιτρέπει την μέγιστη δυνατή έκταση νερού και θάλασσας. Όλοι οι τύποι πάντως θα πρέπει να μελετώνται πάντα σε σχέση με τα τοπογραφικά δεδομένα της περιοχής όπου επιλέγεται για την χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα. Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο σχεδιασμό ενός τουριστικού λιμένα:

Η φυσική φόρμα. Η μορφή ενός τουριστικού λιμένα θα πρέπει να εκτιμάται από πολλές οπτικές γωνίες. Στην εκτίμηση αυτή, πρέπει να περιλαμβάνονται ψηλά κτίρια (ξενοδοχεία κ.α.) τα οποία θα πρέπει να προσαρμόζονται στο τοπίο χωρίς να το αλλοιώνουν εξωτερικά. Το ζήτημα αυτό όμως, αποτελεί σημαντικό πρόβλημα καθώς είναι πολύ δύσκολο να ενσωματώσεις ένα ογκώδες κτίριο μέσα

σε ένα απόλυτα φυσικό περιβάλλον. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι ο χώρος αποθήκευσης των σκαφών αναψυχής, ο οποίος θα πρέπει συνήθως να έχει διαστάσεις περίπου 21·33 x 30·48 m (70 x 100 ft) στο πλάτος και 12·19 – 15·24 m (40 – 50 ft) στο ύψος. Στην περίπτωση αυτή λοιπόν επιστρατεύονται πολλών ειδών μέσα για την πλήρη ενσωμάτωση του κτιρίου στο γενικότερο περιβάλλον έτσι ώστε να μην αλλοιώνει τη φυσική φόρμα του τουριστικού λιμένα.

Ο αρχιτέκτονας που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό του τουριστικού λιμένα έχει τη δυνατότητα να δημιουργήσει πολλές φόρμες σχεδιασμού με βάση το υγρό στοιχείο. Οι φόρμες αυτές μπορεί να είναι άλλοτε αποδεκτές και άλλοτε όχι. Η οικονομία των κτιρίων που θα προκύψουν από το σχεδιασμό αυτό, απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή, όμως με τις επικρατούσες αξίες γης, οι μορφές αυτές σχεδιασμού ίσως είναι εφικτότερες σε σχέση με τις παραδοσιακές μορφές σχεδιασμού. Ακόμα και ασυνήθιστες σχεδιαστικές προτάσεις για ένα τουριστικό λιμένα, όπως είναι οι πέργκολες, οι προσθήκη ηλιοροφών κ.α. μπορεί να γίνουν απαραίτητες.

Οι ανάγκες αυτών που χρησιμοποιούν μια μαρίνα είναι πολύπλοκες. Σε κάθε περίπτωση μια μαρίνα θα πρέπει να προβάλλει τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις. Οι χρήστες μιας μαρίνας που επιθυμούν ένα είδος ιστιοπλοΐας σε στυλ κρουαζιέρας, απαιτούν πανοραμική θέα και όχι ένα τοπίο κλειστό. Ο συνδυασμός της θαλάσσιας και της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα θα πρέπει να προσφέρει τη δυνατότητα αυτή.

Η ποιότητα του νερού. Το μόνο ίσως βασικό στοιχείο που είναι κοινό σε όλους ανεξαρτήτως τους τύπους των λιμένων, είναι το νερό. Το νερό έχει μια σημαντική διαβάθμιση χαρακτηριστικών για ένα τουριστικό λιμένα. Σε μαρίνες που βρίσκονται χωροθετημένες σε απροστάτευτες παράκτιες περιοχές, οι κυματοθραύστες αντιμετωπίζουν τα πελώρια κύματα και δεν υπάρχει λόγος για τον οποίο ο σχεδιαστής της μαρίνας θα πρέπει με κάποιο τρόπο να εμποδίσει το φυσικό αυτό φαινόμενο, μιας και προσθέτει μια διαφορετική αισθητική στη συνολική εικόνα μιας μαρίνας.

Τα ήρεμα νερά μιας μαρίνας έχουν το πλεονέκτημα της αντανάκλασης διάφορων εικόνων και χρωμάτων προσδίδοντας με τον τρόπο αυτό μια ξεχωριστή απεικόνιση του όλου τοπίου. Οι πόλεις που «ζουν» πλάι στη θάλασσα έχουν ένα

πολύ σημαντικό πλεονέκτημα έναντι αυτών που βρίσκονται σε αμιγώς χερσαία περιοχή (Adie D., 1984).

5.4 ΧΩΡΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ.

Οι χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες στην Ελλάδα που είναι εξοπλισμένοι με την στοιχειώδη χερσαία υποδομή ανέρχονται σε 51. Η επίσημη ονομασία του λιμένα, η θαλάσσια περιοχή στην οποία βρίσκονται, καθώς και η δυναμικότητά τους, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, καταγράφονται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί:

**Πίνακας 5.4.1: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ
& ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΧΩΡΟΘΕΤΗΜΕΝΟΥΣ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ**

Α/Α	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ	ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ
1.	ΑΛΙΜΟΣ	ΑΛΙΜΟΣ	1000	ΠΛΗΡΗΣ
2.	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	115	ΠΛΗΡΗΣ
3.	ΖΕΑ	ΖΕΑ ΠΕΙΡΑΙΑ	900	ΠΛΗΡΗΣ
4.	ΓΛΥΦΑΔΑ	ΓΛΥΦΑΔΑ	780	ΠΛΗΡΗΣ
5.	ΜΕΘΑΝΑ	ΜΕΘΑΝΑ	70	ΠΛΗΡΗΣ
6.	ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ ΣΙΘΩΝΙΑΣ	175	ΠΛΗΡΗΣ
7.	ΠΑΤΡΑ	ΓΛΥΦΑΔΑ ΠΑΤΡΩΝ	450	ΠΛΗΡΗΣ
8.	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	ΕΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	220	ΠΛΗΡΗΣ
9.	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	250	ΠΛΗΡΗΣ
10.	ΡΟΔΟΣ	ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ	115	ΠΛΗΡΗΣ
11.	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΜΑΛΙΑ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	300	ΠΛΗΡΗΣ
12.	ΦΛΟΙΣΒΟΣ	ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟΥ	650	ΠΛΗΡΗΣ
13.	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΑΡΕΤΣΟΥ ΘΕΣ/ΚΗΣ	300	ΠΛΗΡΗΣ
14.	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	ΛΟΥΤΡΑΚΙ	400	ΠΛΗΡΗΣ
15.	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	150	ΠΛΗΡΗΣ
16.	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΑΓ. ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ	240	ΠΛΗΡΗΣ
17.	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΤΟΥΡΛΟΣ ΜΥΚΟΝΟΥ	240	ΠΛΗΡΗΣ

18.	ΡΟΔΟΣ	ΣΦΑΓΕΙΑ ΡΟΔΟΥ	500	ΠΛΗΡΗΣ
19.	ΡΕΘΥΜΝΟ	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΜΠΕ ΡΕΘΥΜΝΟΥ	100	ΠΛΗΡΗΣ
20.	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	200	ΠΛΗΡΗΣ
21.	ΠΑΤΡΑ	ΑΓΥΙΑ ΠΑΤΡΩΝ	450	ΠΛΗΡΗΣ
22.	ΠΥΛΟΣ	ΠΥΛΟΣ	224	ΠΛΗΡΗΣ
23.	ΚΕΡΚΥΡΑ	ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	800	ΠΛΗΡΗΣ
24.	ΧΙΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΟ ΧΙΟΥ	274	ΠΛΗΡΗΣ
25.	ΣΑΜΟΣ	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ ΣΑΜΟΥ	258	ΠΛΗΡΗΣ
26.	ΚΩΣ	ΚΩΣ	258	ΠΛΗΡΗΣ
27.	ΛΑΣΙΘΙ	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	253	ΠΛΗΡΗΣ
28.	ΘΑΣΟΣ	ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ ΘΑΣΟΥ	280	ΠΛΗΡΗΣ
29.	ΠΡΕΒΕΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΑ	261	ΠΛΗΡΗΣ
30.	ΣΚΥΡΟΣ	ΑΧΙΛΛΙ	150	ΠΛΗΡΗΣ
31.	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	190	ΠΛΗΡΗΣ
32.	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	200	ΠΛΗΡΗΣ
33.	ΙΚΑΡΙΑ	ΛΕΥΚΑΔΑ	250	ΠΛΗΡΗΣ
34.	ΡΕΘΥΜΝΟ	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	112	ΠΛΗΡΗΣ
35.	ΛΑΥΡΙΟ	OLYMPIC MARINE	285	ΠΛΗΡΗΣ
36.	ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ	ΣΑΝΗ	215	ΠΛΗΡΗΣ
37.	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΣΚΙΑΘΟΣ	350	ΠΛΗΡΗΣ
38.	ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	81	ΠΛΗΡΗΣ
39.	ΙΤΕΑ	ΙΤΕΑ	146	ΠΛΗΡΗΣ
40.	ΠΑΛΛΙΡΟΣ	VOUNAKI BEACH	70	ΠΛΗΡΗΣ
41.	ΑΚΤΙΟ	CLEOPATRA	88	ΠΛΗΡΗΣ
42.	ΑΜΦΙΛΟΧΙΑ	ΑΜΦΙΛΟΧΙΑ	140	ΠΛΗΡΗΣ
43.	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ	250	ΠΛΗΡΗΣ
44.	ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ	ΓΡΙΜΠΟΒΟ	200	ΠΛΗΡΗΣ
45.	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	235	ΠΛΗΡΗΣ
46.	ΚΥΛΛΗΝΗ	ΚΥΛΛΗΝΗ	150	ΠΛΗΡΗΣ
47.	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	110	ΠΛΗΡΗΣ
48.	ΛΕΥΚΑΔΑ	ΑΛΥΚΕΣ	482	ΠΛΗΡΗΣ
49.	ΣΥΡΟΣ	ΠΗΔΑΛΙ	254	ΠΛΗΡΗΣ
50.	ΧΑΝΙΑ	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ	140	ΠΛΗΡΗΣ
51.	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΓΟΥΒΕΣ	72	ΠΛΗΡΗΣ

Πηγή: Υ.Ε.Ν

5.5 ΜΗ ΧΩΡΟΘΕΤΗΜΕΝΟΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ.

Εκτός από τους επίσημα χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες στην Ελλάδα, υπάρχουν ογδόντα (80) ακόμα μικρότεροι λιμενίσκοι δυναμικότητας 2 έως 150 σκαφών, που βρίσκονται διάσπαρτοι στη χώρα. Η υφιστάμενη λιμενική υποδομή ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των σκαφών αναψυχής σε μη χωροθετημένους τουριστικούς λιμένες καταγράφεται παρακάτω:

Πίνακας 5.5.1: ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ & ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΕ ΜΗ ΧΩΡΟΘΕΤΗΜΕΝΟΥΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

A/A	ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΡΧΗ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ ΛΙΜΕΝΑ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΠΟΔΟΜΗΣ (PILAR – ΗΛ. ΡΕΥΜΑ – ΝΕΡΟ Κ.Α.Π.)
1.	ΑΙΓΙΝΑΣ	ΑΙΓΙΝΑ	ΑΙΓΙΝΑΣ	20	ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ
2.	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	ΝΕΑΣ ΠΕΡΑΜΟΥ	150	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
3.	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ	ΠΑΧΗ	70	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
4.	ΛΑΥΡΙΟΥ	ΛΑΥΡΙΟ	ΛΑΥΡΙΟΥ	80	PILAR (ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ)
5.	ΛΑΥΡΙΟΥ	ΚΕΑΣ	ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ	12	(2) PILAR
6.	ΒΟΛΟΥ	ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΥ	ΒΟΛΟΥ	126	ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ
7.	ΣΚΙΑΘΟΥ	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΝΟΤΙΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	20	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
8.	ΣΚΙΑΘΟΥ	ΣΚΙΑΘΟΣ	ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΣ ΛΙΜ	50	PILARS (ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ)
9.	ΣΚΟΠΕΛΟΥ	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	ΣΚΟΠΕΛΟΥ	70	ΝΕΡΟ
10.	ΑΝΔΡΟΥ	ΑΝΔΡΟΥ	ΧΩΡΑ	16	ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ
11.	ΑΝΔΡΟΥ	ΑΝΔΡΟΥ	ΓΑΥΡΙΟΥ	11	10 PILARS (ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ)
12.	ΑΝΔΡΟΥ	ΑΝΔΡΟΥ	ΜΠΑΤΣΙΟΥ	20	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
13.	ΑΝΔΡΟΥ	ΑΝΔΡΟΥ	ΚΟΡΘΙΟΥ	6	ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ
14.	ΜΥΚΟΝΟΥ	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ	5	ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ
15.	ΤΗΝΟΥ	ΤΗΝΟΣ	ΤΗΝΟΥ	15-20	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
16.	ΣΥΡΟΥ	ΣΥΡΟΥ	ΘΕΣΗ Β	30	PILARS (ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ)
17.	ΝΑΞΟΥ	ΝΑΞΟΥ	ΠΡΟΛΙΜΕΝΑΣ	88	PILARS (ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ)

18.	ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ	Ν. ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ	25	ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ
19.	ΚΑΡΥΣΤΟΥ	Ν. ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΚΑΡΥΣΤΟΥ	4	ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ
20.	ΚΑΡΥΣΤΟΥ	Ν. ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΜΑΡΜΑΡΙΟΥ	4	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
21.	ΚΥΜΗΣ	Ν. ΕΥΒΟΙΑ	ΚΥΜΗ	5	ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ
22.	ΑΙΔΙΨΟΥ	Β. ΕΥΒΟΙΚΟΣ	ΛΙΜΝΗ	42	ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ
23.	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	ΙΟΝΙΟ	ΠΛΑΤΑΡΙΑΣ	70	ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ
24.	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	ΙΟΝΙΟ	ΣΥΒΟΤΩΝ	100	ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ
25.	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ	ΙΟΝΙΟ	ΣΑΓΙΑΔΑΣ	15	ΡΕΥΜΑ
26.	ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	ΙΟΝΙΟ	ΑΣΤΑΚΟΥ	15	ΝΕΡΟ – ΚΑΥΣΙΜΑ
27.	ΠΡΕΒΕΖΑΣ	ΠΑΡΓΑΣ	ΠΑΡΓΑ	25	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
28.	ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ	ΠΟΡΤΟΧΕΛΙΟΥ	ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ	150	ΝΕΡΟ – ΚΑΥΣΙΜΑ
29.	ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ	ΠΟΡΤΟΧΕΛΙΟΥ	ΕΡΜΙΟΝΗ	30	ΝΕΡΟ – ΚΑΥΣΙΜΑ
30.	ΠΟΡΤΟΧΕΛΙ	ΠΟΡΤΟΧΕΛΙΟΥ	ΜΑΝΔΡΑΚΙΑ	60	ΝΕΡΟ – ΚΑΥΣΙΜΑ
31.	ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ	ΚΥΘΗΡΑ	ΑΓ. ΠΕΛΑΓΙΑΣ	2	ΟΧΙ ΔΙΕΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
32.	ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ	ΚΥΘΗΡΑ	ΠΛΑΤΕΙΑΣ	2	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
33.	ΝΕΑΠΟΛΗ ΒΟΙΩΝ	ΚΥΘΗΡΑ	ΔΙΑΚΟΦΤΟΥ	7	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
34.	ΣΠΕΤΣΩΝ	ΣΠΕΤΣΕΣ	ΝΤΑΠΙΑ	11	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
35.	ΣΠΕΤΣΩΝ	ΣΠΕΤΣΕΣ	ΜΠΑΛΤΙΖΑ	8	ΚΑΥΣΙΜΑ
36.	ΥΔΡΑΣ	ΥΔΡΑΣ	ΥΔΡΑ	30	ΝΕΡΟ
37.	ΙΣΘΜΙΑΣ	ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	ΑΡΧ. ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	10	ΝΕΡΟ
38.	ΧΑΝΙΩΝ	ΚΡΗΤΗΣ	ΧΑΝΙΩΝ	100	PILARS
39.	ΧΑΝΙΩΝ	ΚΡΗΤΗΣ	ΠΑΛΛΙΟΧΩΡΑΣ	140	PILARS
40.	ΚΩ	ΚΩΣ	ΜΑΝΔΡΑΚΙΟΥ	42	PILARS (ΝΕΡΟ – ΡΕΥΜΑ)
41.	ΚΩ	ΚΩΣ	ΚΕΦΑΛΟΥ	20	-
42.	ΚΩ	ΚΩΣ	ΚΑΡΔΑΜΑΙΝΑΣ	17	ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ
43.	ΚΩ	ΚΩΣ	ΜΑΣΤΙΧΑΡΙΟΥ	5	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
44.	ΚΩ	ΚΩΣ	ΝΙΣΥΡΟΥ	20	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
45.	ΛΕΡΟΥ	ΛΕΡΟΣ	ΛΑΚΚΙΟΥ	30	ΟΧΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
46.	ΠΑΤΜΟΥ	ΠΑΤΜΟΣ	ΣΚΑΛΑ	100	ΟΧΙ ΔΙΕΚΟΛΥΝΣΕΙΣ
47.	ΛΕΥΚΑΔΑ	ΙΟΝΙΟ	ΛΕΥΚΑΔΑ	120	ΝΕΡΟ
48.	ΛΕΥΚΑΔΑ	ΙΟΝΙΟ	ΛΥΓΙΑ	40	ΝΕΡΟ
49.	ΛΕΥΚΑΔΑ	ΙΟΝΙΟ	ΝΙΚΙΑΝΑ	20	ΝΕΡΟ
50.	ΛΕΥΚΑΔΑ	ΙΟΝΙΟ	ΠΕΡΙΓΙΑΛΙ	20	ΝΕΡΟ
51.	ΛΕΥΚΑΔΑ	ΙΟΝΙΟ	ΝΥΔΡΙ	85	ΝΕΡΟ
52.	ΛΕΥΚΑΔΑ	ΙΟΝΙΟ	ΒΛΥΧΟΣ	50	ΝΕΡΟ

Όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα, ποσοστό 24% των μη χωροθετημένων τουριστικών λιμένων παρέχουν μόνο νερό, ενώ το 23% δεν παρέχουν καμία από τις στοιχειώδεις διευκολύνσεις στα σκάφη αναψυχής και στους ιδιοκτήτες τους.

Διάγραμμα 5.5.1



5.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Όσο αφορά την Ελλάδα, οι πολιτικές που εφαρμόζονται για τις θαλάσσιες μεταφορές εντός των χωρικών της υδάτων, είναι αυτές που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση. Παρ' όλα αυτά όμως, το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά τους τουριστικούς λιμένες μέχρι πρόσφατα ήταν ιδιαίτερα φτωχό. Δεν υπήρχαν νόμοι που να καθορίζουν τη λειτουργία των λιμένων αυτών, τη διοίκηση, τη διαχείριση και την εκμετάλλευσή τους. Με τον πρόσφατο Νόμο «περί Δημιουργίας και Λειτουργίας των Τουριστικών Λιμένων» καθορίζονται οι Ζώνες του τουριστικού λιμένα, διευκρινίζεται η πλήρης διαδικασία χωροθέτησης του λιμένα, οι κανονισμοί λειτουργίας του και οι ελάχιστες εξυπηρετήσεις που θα πρέπει να παρέχει.

Με τον επίσης πρόσφατο νόμο 3010/2002, καθορίζονται οι κατηγορίες των λιμενικών έργων, μέσα στις οποίες εντάσσονται και οι τουριστικοί λιμένες. Ίσως η σημαντικότερη νομοθετική ρύθμιση είναι η καθιέρωση των Ζωνών

Ναυσιπλοΐας Αναψυχής. Με την καθιέρωση αυτή, η Ελλάδα διαιρέθηκε σε οκτώ (8) Υποσυστήματα. Τα Υποσυστήματα αυτά θεωρήθηκαν ότι πληρούν τις προϋποθέσεις για τη δημιουργία μαρινών, σκαλών και αλιευτικών καταφυγίων.

Εντούτοις, παρά τις προσπάθειες της Ελλάδας για βελτίωση των νομοθετικών ρυθμίσεων περί των τουριστικών λιμένων χρειάζονται να γίνουν ακόμα πολλές βελτιώσεις. Αυτό που προέχει όμως είναι, η πολιτεία να δώσει περισσότερα χρήματα για την βελτίωση των υπαρχόντων λιμενικών υποδομών, έτσι ώστε να πλησιάσουν όσο το δυνατό περισσότερο τα διεθνή πρότυπα των τουριστικών λιμένων. Αυτό όμως για να πραγματοποιηθεί, απαιτεί τον απαραίτητο χρόνο καθώς και την πρόσληψη μηχανικών που ειδικεύονται στο συγκεκριμένο σχεδιασμό.

Είναι σαφές, πως μια ολοκληρωμένη λιμενική πολιτική για να είναι αποτελεσματική πρέπει να σχεδιάζεται με βάση τις διαμορφούμενες συνθήκες του διεθνούς περιβάλλοντος και να δομείται με μια σειρά κανονισμών και νόμων στο πνεύμα της εποχής. Δεν νοείται ανάπτυξη χωρίς τον προσδιορισμό σαφών στόχων και τη χρησιμοποίηση κατάλληλων μέσων για την επίτευξή τους. Ήδη στην Ελλάδα μετά από πολλά χρόνια, άρχισαν να μπαίνουν οι βάσεις για μια λιμενική πολιτική αξιώσεων που θα βοηθήσει τη χώρα να αναπτυχθεί με γρήγορους ρυθμούς και να αυξήσει τους πόρους της που της είναι αναγκαίοι για την περαιτέρω εξέλιξή της και σε άλλους τομείς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

ΔΟΜΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

6.1 ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – YACHTING.

Ως Ναυτικός Τουρισμός μπορεί να θεωρηθεί το σύνολο των δραστηριοτήτων που συνδέονται με τις **θαλάσσιες περιηγήσεις** και τον **ναυταθλητισμό**. Η ανάπτυξη του ναυτικού τουρισμού συνδέεται με τους διάφορους τύπους σκαφών (ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα, μεγέθη θαλαμηγών), τους χώρους ελλιμενισμού τους σε συγκεκριμένες θέσεις (τουριστικοί λιμένες) και μια σειρά υπηρεσιών – εξυπηρετήσεων που παρέχονται σε αυτούς (φύλαξη, καθαρισμός κ.λ.π.).

Ο ναυτικός τουρισμός διεξάγεται μέσω δύο βασικών δραστηριοτήτων:

- ο **Του Yachting.**
- ο **Της Οργάνωσης Κρουαζιέρας.**

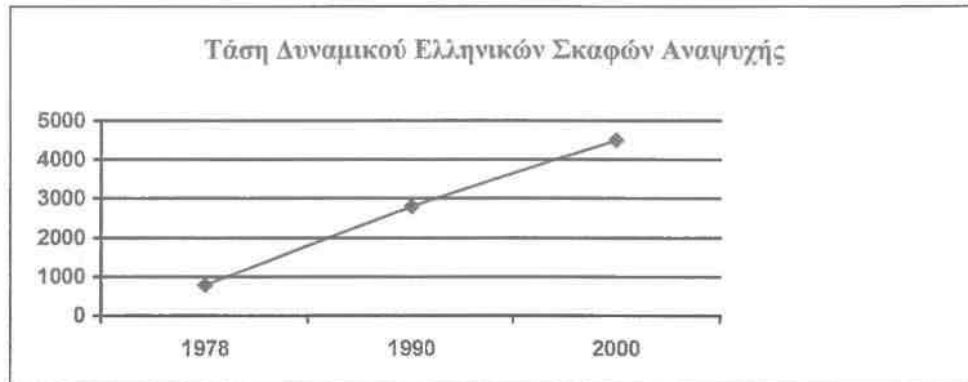
Ο ναυτικός τουρισμός με τη μορφή της κρουαζιέρας και του yachting αποτελεί περίπτωση τουρισμού **υψηλής στάθμης**, με την έννοια των εισοδημάτων που αποδίδονται σε αυτόν ως αποτέλεσμα των δαπανών που απαιτεί η διεξαγωγή του. Η Ελλάδα λόγω των κλιματιστικών και των φυσικών συνθηκών της διαθέτει αναμφισβήτητο πλεονέκτημα για την ανάπτυξη μορφών ναυτικού τουρισμού. Ήδη αντιπροσωπεύει το **5% της αγοράς του ναυτικού τουρισμού της Μεσογείου** (Τσαλίκη, 1995).

6.2 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ YACHTING.

Η αγορά του yachting είναι μια σχετικά σύγχρονη αγορά στην Ελλάδα. Εξελίχθηκε σημαντικά μετά το 1970. Η Ελλάδα ήταν η πρώτη χώρα που έθεσε το νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία εταιρειών εκμετάλλευσης σκαφών αναψυχής. Η αγορά αυτή, ξεκίνησε με 25 μόλις σκάφη που αρχικά ύψωσαν την ελληνική σημαία. Το 1978 υπήρχαν 790 σκάφη (ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα μεγαλύτερα

των 6 μέτρων), ενώ το 1990 ξεπέρασαν τα 2.800, εκ των οποίων τα 2.300 (ποσοστό 80%) δεν διέθεταν πλήρωμα. Σήμερα, η Ελλάδα κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό αριθμώντας 4.500 σκάφη περίπου, πραγματοποιώντας παράλληλα 30.000 ναυλώσεις ετησίως από περίπου 80 εταιρείες με μέση διάρκεια ναύλωσης τις 9 ημέρες. Η πορεία αύξησης του δυναμικού των ελληνικών σκαφών αναψυχής καταγράφεται στο παρακάτω διάγραμμα:

Διάγραμμα 6.2.1



Οι δύο κύριες κατηγορίες σκαφών είναι τα **ιστιοπλοϊκά (sail boats)** και τα **μηχανοκίνητα (motor boats)**. Τα αμιγώς ιστιοπλοϊκά αποτελούν το 90% του επαγγελματικού στόλου αναψυχής και από αυτά τα άνευ πληρώματος (bare boats) είναι 9 στα 10 σκάφη. Το υπόλοιπο 10% του συνόλου περιλαμβάνει μηχανοκίνητα και ιστιοφόρα-μηχανοκίνητα.

Ένα φαινόμενο ιδιαίτερα δημοφιλές στη Μεσόγειο είναι η ιστιοπλοΐα σε σχηματισμό **στολίσκου (flotilla sailing)**, το οποίο αποτελεί μια παραλλαγή του συστήματος ναύλωσης “γυμνού” πλοίου. Αναφέρεται στην ομαδική (μέχρι 12 σκάφη) κίνηση των ιστιοπλοϊκών σκαφών με καθοδήγηση επαγγελματιών κυβερνητών. Στα μηχανοκίνητα σκάφη, απαντώνται συχνά μετασκευασμένα αλιευτικά σκάφη και καΐκια που είναι περισσότερο ευρύχωρα, φθηνότερα και πιο αξιόπλοα (Λεκάκου και Τζαννάτος, 2001).

Η ζήτηση σκαφών αναψυχής έχει αλλοδαπή προέλευση σε ποσοστό περίπου 95%. Οι Ευρωπαίοι (ειδικότερα, οι Γερμανοί και οι Γάλλοι) προτιμούν τα ιστιοπλοϊκά, ενώ οι Αμερικανοί τα μηχανοκίνητα. Από μελέτες που έχουν διεξαχθεί προκύπτει ότι οι πληθυσμιακές ομάδες που ασκούν το ναυτικό θαλάσσιο τουρισμό είναι αυτές των ανώτερων εισοδημάτων σε ποσοστό 85% και προέρχονται από τις ανεπτυγμένες χώρες της Ευρώπης και της Αμερικής και

ιδιαίτερος από την Γαλλία. Άλλες χώρες προορισμού είναι αυτές της Καραϊβικής, της Βαλτικής, της Μεσογείου και του Ατλαντικού.

Τα ειδικά χαρακτηριστικά της αγοράς του yachting επικεντρώνονται σε δύο κυρίως σημεία:

- ❖ Το yachting αποτελεί μια δραστηριότητα η οποία ασκείται κυρίως με ιδιότητα σκάφη.
- ❖ Εμφανίζεται κατά τα τελευταία χρόνια σημαντική αύξηση της Ευρωπαϊκής αγοράς.

Η ανάπτυξη της αγοράς του yachting στην Ελλάδα συναντά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Τα πλεονεκτήματα του Ελληνικού χώρου είναι τα εξαιρετικά φυσικά του χαρακτηριστικά και κυρίως οι κλιματολογικές συνθήκες. Η Ελλάδα διαθέτει μια εξαιρετική ποικιλία στο φυσικό της περιβάλλον και μια πληθώρα αρχαιολογικών χώρων που την καθιστούν σε έναν από τους κυρίαρχους προορισμούς για τους τουρίστες. Επίσης οι κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν κατά τους θερινούς μήνες είναι οι ιδανικές για την πραγματοποίηση του ναυτικού τουρισμού.

Από την άλλη, τα μειονεκτήματα που καλείται να αντιμετωπίσει η αγορά του yachting είναι αρκετά σημαντικά. Πρώτο και κυριότερο μειονέκτημα είναι η ελλιπής οργάνωση των υποδομών που σχετίζονται με τον ναυτικό τουρισμό. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την έλλειψη στρατηγικής για την συστηματική ανάπτυξη του κλάδου, δεν τον διευκολύνουν να αντιμετωπίσει των οξύ ανταγωνισμό των υπόλοιπων μεσογειακών χωρών. Η έλλειψη των εγκαταστάσεων συνοδεύεται επίσης και από την έλλειψη κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού και οργάνωσης των αντίστοιχων υπηρεσιών, όσο και της αναγκαίας προβολής και προώθησης του κλάδου (Τσαλίκη, 1995).

6.2.1 Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΙΚΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ.

Παρά τη μεγάλη ναυτική παράδοση της χώρας μας, τα τελευταία χρόνια η ναυπηγική μας βιομηχανία στο χώρο των σκαφών αναψυχής και κυρίως στο χώρο των ιστιοπλοϊκών σκαφών αναψυχής κινείται στα όρια της ανυπαρξίας.

Από την ελληνική και τη διεθνή πραγματικότητα, είναι πλέον προφανές πως τα περισσότερα ναυπηγεία στηρίζουν τις πωλήσεις τους σε ένα **δίκτυο brokers**, οι οποίοι ασχολούνται με τις ναυλώσεις των σκαφών. Από ένα σημείο και πέρα η ποιότητα κατασκευής των σκαφών που προορίζονται για επαγγελματική χρήση, ως κριτήριο επιλογής πέρασε σε δεύτερη μοίρα, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι τα επαγγελματικά σκάφη δεν είναι ποιοτικά. Το κριτήριο όμως που καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την επιλογή του σκάφους, είναι η αξιοπιστία της εταιρείας και κυρίως η ικανότητα του broker να εγγυηθεί κάποια ναύλα ετησίως ενώ δευτερεύοντα ρόλο παίζει η αξιοπιστία του ναυπηγείου.

Η ραχοκοκαλιά του πλαισίου οργάνωσης της αγοράς του yachting στην Ελλάδα όπως ήδη είπαμε, είναι τα **Ναυλομεσιτικά Γραφεία**. Τα γραφεία του τύπου αυτού αναλαμβάνουν την ενοικίαση και την πώληση σκαφών αναψυχής. Στην Ελλάδα, τα περισσότερα ναυλομεσιτικά γραφεία λειτουργούν αυτόνομα, εντούτοις όμως υπάρχουν και γραφεία τα οποία συνεργάζονται με όμοιά τους σε διάφορες χώρες του κόσμου και κυρίως στην Ευρώπη (Τσαλίκη, 1995).

Είναι όμως χρήσιμο να προχωρήσουμε στην περιγραφή του τρόπου λειτουργίας μιας ναυλομεσιτικής εταιρείας για να δούμε τον τρόπο με τον οποίο διαθέτει τα σκάφη αναψυχής στο κοινό, τους συνεργάτες της και τις προσφορές που πραγματοποιεί με σκοπό να προσελκύσει το ενδιαφέρον των πελατών.

Ένα από τα μεγαλύτερα ναυλομεσιτικά γραφεία που δραστηριοποιούνται στην ελληνική αγορά είναι η εταιρεία **Ocean Yachts**. Σκοπός της εταιρείας αυτής είναι να υποστηρίξει τις ναυλώσεις των επαγγελματικών σκαφών, αλλά και τους ιδιοκτήτες τους σε επίπεδο συντήρησης. Ανώτερος σκοπός της, σύμφωνα με το προφίλ της εταιρείας, είναι η παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών. Όπως συμβαίνει με τις περισσότερες εταιρείες, μέσα από την ιστοσελίδα τους στο διαδίκτυο πληροφορούν τους υποψήφιους πελάτες για τα εξής:

- ❖ Τον αριθμό και τον τύπο των σκαφών που διαθέτουν.
- ❖ Τις τιμές, που διαμορφώνονται ανάλογα με τον τύπο του σκάφους και την περίοδο ενοικίασης.
- ❖ Τα διαμορφούμενα πακέτα διακοπών που παρέχουν με την ενοικίαση ενός σκάφους.
- ❖ Τις κλιματολογικές συνθήκες.

- ❖ Τις πρόσθετες υπηρεσίες που σχετίζονται με την συντήρηση των σκαφών αναψυχής και τις προμήθειες.

Ο υποψήφιος πελάτης έχει τη δυνατότητα μέσω της ιστοσελίδας κάθε ναυλομεσιτικού γραφείου να δει την ποικιλία των σκαφών που διατίθενται, καθώς και μια σειρά από τεχνικές πληροφορίες που αφορούν τα σκάφη. Ειδικότερα, οι πληροφορίες αυτές αφορούν τα παρακάτω:

1. **Μοντέλο Σκάφους:** Αναφέρεται η ονομασία ή ο κωδικός του μοντέλου όπως δίδεται από τον κατασκευαστή.
2. **Τύπος Σκάφους:** Ο χαρακτηρισμός του μοντέλου, ανάλογα με τη χρήση ή τη διαμόρφωση του.
3. **Ολικό Μήκος:** Η απόσταση από το ακρότατο πρωραίο, ως το ακρότατο πρυμναίο σημείο του σκάφους.
4. **Μέγιστο Πλάτος:** Συμπίπτει με το μέγιστο πλάτος της γάστρας του σκάφους.
5. **Μέγιστο Βύθισμα:** Αντιστοιχεί στο μέγιστο εκτόπισμα του σκάφους.
6. **Εκτόπισμα / Βάρος:** Στοιχεία για την φόρτωση του σκάφους μπορείτε να πάρετε απευθείας από τον κατασκευαστή ή αντιπρόσωπο.
7. **Είδος Κινητήρα:** ΕΞ: εξωλέμβιος, ΕΣ: εσωλέμβιος, ΕΣ-ΕΞ: έσω-εξωλέμβιος.
8. **Ιπποδύναμη:** MIN: ελάχιστη, MAX: μέγιστη, ΣΥΝ: συνιστώμενη.
9. **Standard Κινητήρες:** Αναφέρεται, εφόσον το σκάφος δίδεται με τέτοιους.
10. **Αριθμός Επιβαινόντων / Άτομα:** Ο μέγιστος επιτρεπόμενος αριθμός μεταφερομένων ατόμων.
11. **Κινητήρας Βοηθητικός:** Αναφέρεται τύπος και ιπποδύναμη.
12. **Ιστιοφορία:** Η μέγιστη επιφάνεια των ιστίων του σκάφους.
13. **Είδος Καρίνας:** Π: πνευστή, R-W: ξύλινη, R-FRP: πολυεστερική, R-K: κέβλαρ.
14. **Διαστάσεις:** ΕΞΩΤ: μέγιστες εξωτερικές, ΕΣΩΤ: μέγιστες εσωτερικές, ΜχΠ: μήκος χ πλάτος.
15. **Διάμετρος Αεροθαλάμων:** Στην περίπτωση αεροθαλάμων με μη σταθερή διάμετρο, αναφέρεται η μέγιστη διάμετρος.

16. **Αριθμός Αεροθαλάμων:** Ο αριθμός των στεγανών στα οποία χωρίζεται ο συνολικός τους όγκος.
17. **Υλικό Αεροθαλάμων:** Το υλικό κατασκευής των αεροθαλάμων όπως ακριβώς δίδεται από τον κατασκευαστή ή τον αντιπρόσωπο.
18. **Αριθμός Κυλίνδρων:** V: κύλινδροι σε διάταξη υπό γωνία ανά δύο.
19. **Χρόνοι Καύσης:** 2-X: δίχρονη, 4-X: τετράχρονη.
20. **Κυβισμός:** Ο συνολικός όγκος εμβολισμού της μηχανής.
21. **Ισχύς Άξονα:** Μετρούμενη στον ελικοφόρο πριν από την προπέλα.
22. **Rpm Max:** Ο μέγιστος αριθμός στροφών ανά λεπτό της μηχανής.
23. **Εκκίνηση:** X: χειροκίνητη, E: ηλεκτρική.
24. **Κατανάλωση:** Σε λίτρα /ώρα όπως δίδεται από τον κατασκευαστή.
25. **Τιμή άνευ ΦΠΑ:** Όταν η τιμή δίδεται σε ξένο νόμισμα και όχι σε ευρώ, τότε το σύμβολο του νομίσματος σημειώνεται απευθείας δίπλα στο ποσό.
+: ελάχιστη τιμή.
26. **Έλικες:** Αναφέρεται το υλικό κατασκευής τους καθώς και ο αριθμός πτερυγίων.

Ενδεικτικά παραθέτουμε τον πίνακα με τις τιμές ενοικίασης των σκαφών που ισχύουν για τη χρονιά 2003. Στον πίνακα αυτό, εκτός από τις τιμές ενοικίασης αναγράφονται το έτος κατασκευής του σκάφους, οι καμπίνες που διαθέτει, οι περίοδοι επιθυμητής ενοικίασης (A, B, C) και η τιμή του σκάφους με την παροχή πλοίαρχου. Οι περίοδοι ενοικίασης είναι οι εξής:

A: Από 26/7 έως 13/9

B: Από 3/5 έως 26/7 και από 13/9 έως 11/10

C: Μέχρι 3/5-και-μετά τις 11/10

Πίνακας 6.2.1.1: Ενδεικτικές Τιμές Ενοικίασης Σκαφών κατά το έτος 2003

Τύπος Σκάφους	Περίοδος Κατασκευή	LOA	Pax	CAB	WC	A	B	C	Security deposit
Ocean star 56.1/3 cab	2002-2003	16.55	6+2	3+1	5+1	14.350*	13.615*	12.880*	πλοίαρχος μόνο
Ocean star 56.1/5 cab	2002-2003	16.55	10+2	4+1	4+1	9.000	8.000	6.500	2.100
Ocean star 56.1. /6cab	2001-2003	16.55	12+1	5+1	5+1	9.100	8.000	6.500	2.100
Ocean star 51.2/5 cab	2001-2003	15.45	10+1	4+1	4+1	5.780	5.350	3.800	2.100
Ocean star 51.2/3 cab	2001-2003	15.45	6+1	3+1	3+1	6.100*	5.600*	4.000*	2.100
Ocean star 51.1	1999-2000	15.45	11	5	5	5.350	5.000	3.500	2.100

Ocean star 495	1997-1999	14.95	11	5	5	4.300	4.000	2.800	1.600
Ocean star 48.1	2003	14.25	10	4	2	4.000	3.800	3.500	1.600
Ocean star 46.1	2000	14.10	10	4	2	3.500	3.300	2.350	1.600

Πηγή: www.ocean-yachts.gr

Εκτός από τις τιμές που αναγράφονται στον πίνακα, η συγκεκριμένη εταιρεία αλλά και πολλές άλλες πραγματοποιούν προσφορές με σκοπό να προσελκύσουν ακόμα περισσότερους πελάτες. Έτσι, η εταιρεία παρουσιάζει τον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 6.2.1.2: Πίνακας Εκπτώσεων και Προσφορών.

5% έκπτωση στους επαναλαμβανόμενους πελάτες στα ocean yachts
 έκπτωση κράτησης 10% πρόωρη ισχύει μέχρι 01/02/2003
 μέγιστη έκπτωση 15%
 10% για 3 εβδομάδες
 Για 4 εβδομάδες ή * περισσότερες κατόπιν αιτήσεως
 * ο πλοίαρχος & το πλήρωμα δεν πρέπει να χρεώσουν

Η συγκεκριμένη εταιρεία εκτός από τις εκπτώσεις που πραγματοποιεί ανάλογα με την περίοδο και την διάρκεια ενοικίασης του σκάφους, πραγματοποιεί και μια σειρά από προσφορές που σχετίζονται με την διάρκεια ενοικίασης και με τις επιπλέον παροχές που πιθανώς να επιθυμεί ο πελάτης. Οι εταιρείες του τύπου αυτού προχωρούν στην διαμόρφωση τέτοιων πακέτων με σκοπό την προσέλκυση των οικονομικά πιο αδύνατων πελατών. Με τον τρόπο αυτό, ο πελάτης έχει τις εξής δυνατότητες:

- ❖ Να επιλέξει μέσα από μια μεγάλη ποικιλία το σκάφος που επιθυμεί (αναλόγως των ατόμων).
- ❖ Να επιλέξει μέσα από τα προσφερόμενα πακέτα διακοπών το καταλληλότερο (αυτό δηλαδή που τον συμφέρει περισσότερο).

Ένα δείγμα των προσφορών που πραγματοποιούνται από την εταιρεία Ocean Yachts, παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 6.2.1.3: Πίνακας Πακέτων Περιηγήσεων

Λιγότερο από μιας εβδομάδας charter

Σαββατοκύριακο (Παρασκευή 16:00 - η Κυριακή 18:00): 50% της τιμής της εβδομάδας.

3 ή 4 ημέρες : 65% της τιμής εβδομάδας.

5 ή 6 ημέρες: ανάλογος υπολογισμός βασισμένος στην τιμή της εβδομάδας.

Μια Διαδρομή

Αθήνα - Δωδεκάνησα	590 €
Αθήνα - Ιόνια Νησιά	730 €
Αθήνα - Κυκλάδες	300 €
Ιόνιο	300 €
Δωδεκάνησα	300 €

Επιλογές

Πλοίαρχος: ΕΥΡΩ 120 ανά ημέρα (συν τα τρόφιμα)

Υπηρέτρια: ΕΥΡΩ 90 ανά ημέρα (συν τα τρόφιμα)

Αυτόματος πιλότος: ΕΥΡΩ 125 την εβδομάδα

Τέλος του charter: Για 4 καμπίνες ΕΥΡΩ 100 ,για 5 καμπίνες ΕΥΡΩ 120

Μεταφορά από / προς τη βάση: Το κόστος εξαρτάται από τον προορισμό.

Παροχές: Κατάλογος διαθέσιμος κατόπιν αιτήσεως.

Πηγή: www.ocean-vachts.gr

Παρατηρούμε λοιπόν, πως ο υποψήφιος πελάτης έχει τη δυνατότητα να επιλέξει μια από τις προτεινόμενες διαδρομές εντός της Ελλάδας με όποιες επιπλέον παροχές επιθυμεί (πλοίαρχο, υπηρέτρια, αυτόματο πιλότο κ.λ.π.) και να διαμορφώσει αυτός το πακέτο των διακοπών του. Αν ένα ζευγάρι αποφασίσει να ενοικιάσει μόνο του ένα ιστιοπλοϊκό μεσαιού τύπου με δύο καμπίνες για μία εβδομάδα, θα ξοδέψει περίπου 1030 Ευρώ, ενώ αν μια παρέα οκτώ ατόμων ενοικιάσει ένα σκάφος κατασκευής έτους 1999 τεσσάρων καμπίνων θα δαπανήσει συνολικά για μία εβδομάδα περίπου 2060 Ευρώ και το κατά κεφαλήν κόστος θα είναι αρκετά χαμηλό, φθάνοντας περίπου τα 40 Ευρώ ανά ημέρα, όσο περίπου θα πλήρωνε για να ενοικιάσει ένα δωμάτιο σε ένα μέτριο ξενοδοχείο. Το κόστος διαμορφώνεται κάθε φορά ανάλογα με τον αριθμό των καμπίνων, τους χώρους που διαθέτει, τη χρονολογία κατασκευής του και φυσικά από την κατάσταση στην οποία βρίσκεται το σκάφος.

Το σημαντικότερο κομμάτι των πρόσφορων που παρέχουν αυτού του τύπου

τα γραφεία, είναι τα **Ειδικά Πακέτα Περιηγήσεων**. Τα τουριστικά αυτά πακέτα είναι οργανωμένα ταξίδια σύμφωνα με ένα λεπτομερές πρόγραμμα, τα οποία περιλαμβάνουν ένα λιγότερο ή περισσότερο ευρύ πεδίο τουριστικών υπηρεσιών, προσφερόμενο σε μια σταθερή τιμή, καθορισμένη εκ των προτέρων. Τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι τα εξής:

- ❖ Είναι κατασκευασμένο εκ των προτέρων με όλες του τις λεπτομέρειες (διαδρομές, τουριστικά καταλύματα, εκδρομές) ή μερικώς (παραμονή) από ένα ναυλομεσιτικό γραφείο σε μια συνολική τιμή, η οποία καλύπτει στο *minimum* την ενοικίαση σκάφους και στο *maximum* την μεταφορά, τις δαπάνες του σκάφους και της διατροφής, τις δαπάνες αναψυχής ή όλες τις άλλες διευκολύνσεις που παρέχονται στον πελάτη.
- ❖ Προσφέρεται στο κοινό από τον μεσίτη με την βοήθεια της κατάλληλης προβολής και διαφήμισης (καταλόγων, διαφημιστικών φυλλαδίων).
- ❖ Είναι πληρωμένο εξ ολοκλήρου πριν την έναρξη του ταξιδιού.

Η ενιαία τιμή του τουριστικού πακέτου εξοφλείται πριν την έναρξη του ταξιδιού, γεγονός που απαλλάσσει τον πελάτη από το να κατανείμει το συνολικό του κόστος μεταξύ των διαφόρων συνθετικών του στοιχείων. Ωστόσο, η τιμή αποτελεί το σημαντικότερο στοιχείο, το οποίο αντιπροσωπεύει ταυτόχρονα και το μεγαλύτερο πλεονέκτημα των ναυλομεσιτικών γραφείων έναντι του μεμονωμένου καταναλωτή, διότι αυτοί αγοράζουν μεγάλες ποσότητες των επιμέρους προϊόντων με αρκετά μειωμένες τιμές. Το γεγονός αυτό οφείλεται στη μαζική παραγωγή του τουριστικού πακέτου (οικονομίες κλίμακας) και στην μεγάλη διαπραγματευτική ισχύ των γραφείων έναντι μεμονωμένων παραγωγών (Βαρβαρέσος, 1997).

Η εταιρεία Ocean Yachts ακολουθώντας την παραπάνω πρακτική οργάνωσε πέντε (5) ειδικά πακέτα περιηγήσεων για ισάριθμες περιοχές: Τις Σποράδες, τα Δωδεκάνησα, τις Κυκλάδες, τον Σαρωνικό και την Ανατολική Πελοπόννησο και τέλος τα Ιόνια Νησιά.

Ενδεικτικός των περιηγήσεων στις Σποράδες, είναι ο παρακάτω πίνακας, όπου παρουσιάζονται οι σταθμοί της διαδρομής που πρόκειται να ακολουθηθεί ανά ημέρα:

Πίνακας 6.2.1.4: Πίνακας Περιήγησης στις Σποράδες.

1η ΕΒΔΟΜΑΔΑ	
Σάββατο: Έλεγχος στην μαρίνα της Σκιάθου - στις 17:00	Τετάρτη: Πατητήρι (Αλόνησος)
Κυριακή: Σκόπελος	Πέμπτη: Κουκουναριές (Σκιάθος)
Δευτέρα: Λιναριά (Σκύρος)	Παρασκευή: Σκιάθος
Τρίτη: Παίγνιο (Κ. Παναγιά)	Σάββατο: Έλεγχος - έξω 9:00
2η ΕΒΔΟΜΑΔΑ	
Σάββατο: Έλεγχος στην μαρίνα της Σκιάθου - στις 17:00	Κυριακή: Ζαγορά (Βόλος)
Κυριακή: Σκόπελος	Δευτέρα: Τρίκερι (Βόλος)
Δευτέρα: Πατητήρι (Αλόνησος)	Τρίτη: Όροι (Εύβοια)
Τρίτη: Λιναριά (Σκύρος)	Τετάρτη: Γλυφά (Βόλος)
Τετάρτη: Παίγνιο (Κ. Παναγιά)	Πέμπτη: Κουκουναριές (Σκιάθος)
Πέμπτη: Πόρτο Κουφό (Χαλκιδική)	Παρασκευή: Σκιάθος
Παρασκευή: Καλλιθέα (Χαλκιδική)	Σάββατο: Έλεγχος - έξω 9:00
Σάββατο: Πόρτο Καρράς (Χαλκιδική)	

Πηγή: www.ocean-vachts.gr

Οι προτεινόμενες ιστιοπλοϊκές διαδρομές προσφέρουν επαρκή διείσδυση στο χώρο του Αιγαίου με άνεση χρόνου, αφού παρουσιάζει πολλαπλές προσεγγίσεις νησιών και ανεξαρτήτως των συνθηκών ανέμου, ο μέσος όρος ημερήσιας κίνησης του σκάφους κυμαίνεται μεταξύ 2.30 και 3.30 ώρες . Οι διαδρομές συνδυάζουν τα στοιχεία πρόκλησης προς τις ικανότητες του έμπειρου ιστιοπλόου με αυτά του σεβασμού προς τις αδυναμίες του άπειρου και εξελισσόμενου. Προφανώς, τα σημεία ιστιοπλοϊκής προσέγγισης θα μπορούσαν να είναι ακόμη περισσότερα αλλά ιδιαίτερη βαρύτητα στην επιλογή τους είχε ο συνδυασμός:

- ❖ Ασφαλούς προσέγγισης και (έστω) βραχυχρόνιας παραμονής των σκαφών.
- ❖ Εξυπηρέτησης (από την άποψη της τροφοδοσίας) των σκαφών ή / και των επιβαινόντων και

❖ Η προσβασιμότητα σε χώρους φυσικού κάλλους και πολιτισμικού ενδιαφέροντος από την άποψη της προσέγγισης του τοπικού τρόπου ζωής (φαγητό, διασκέδαση, έθιμα, κ.λ.π.) όσο και από αυτή της επίσκεψης ιστορικών χώρων και μνημείων (Λεκάκου και Τζαννάτος, 2001).

Η εταιρεία εκτός από τον σχεδιασμό των ειδικών πακέτων περιηγήσεων και την ενοικίαση σκαφών παρέχει επιπλέον ένα πλήθος άλλων υπηρεσιών που σχετίζονται με τα ζητήματα της ασφάλειας κατά την πλεύση, με την επικοινωνία, την ασφάλιση, τις πιθανές επισκευές που θα απαιτηθούν κ.α. Συγκεκριμένα:

- ❖ Αναλαμβάνει την μεταφορά από και προς την μαρίνα με μικρό ή μεγάλο λεωφορείο ή ακόμα και λιμουζίνα.
- ❖ Παρέχει επικοινωνία μέσω κυψελοειδών ή δορυφορικών τηλεφώνων.
- ❖ Παρέχει δωμάτια για την διαμονή των πελατών πριν ή / και μετά από την περιήγηση.
- ❖ Έχει την δυνατότητα να προσχεδιάσει την περιήγηση των πελατών σε αρχαιολογικούς χώρους με ή χωρίς ξεναγό.
- ❖ Σε συνεργασία με γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων μπορεί να παρέχει στους πελάτες οποιοδήποτε μεταφορικό μέσο.
- ❖ Για πιο εξεζητημένες περιπτώσεις έχει τη δυνατότητα να παρέχει ελικόπτερο και ιδιωτικό αεροσκάφος, διαδικασία που είναι όμως αρκετά χρονοβόρα.

6.2.2 ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.

Οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα πλησιάζουν τις 80. Οι σημαντικότερες από αυτές είναι οι παρακάτω:

1. Blue Aegean Yachting.
2. Classic Sailing.
3. Easy Sailing.
4. Katsaris Yachts.
5. Kekeris Yachts.
6. NOΠ Yachts.

7. Ocean Yachts.
8. Odysseus Yachting Holidays.
9. Sal Yachts.
10. Seascope.
11. Status Yachting.
12. Tifys Yachting.
13. Vernicos Yachts.
14. Αργολίς.
15. Ίστιον.
16. Access Maritime Corp.
17. AD Sailing.
18. Aegean Tourism Recreation L.t.d.
19. Aegean Yachting.
20. Aegeus Yachts.
21. Aeolos Charters.
22. Alfaeuroyachting.
23. Almi Yachts.
24. Andros Yachting.
25. Anemos Yachting.
26. Apollo Yachts.
27. Apollonia Yachts.
28. Athens Yachts.
29. Azure International.
30. Batis S.A. Yachting and Tourism.
31. Blue World.
32. Elite Yachts Charters.
33. Elite Yachting.
34. Etm Yachts.
35. Farinola Yacht Chartering.
36. Fyly Yachting.
37. GM Yachting.
38. Golden Sails.
39. Hellenic Charters.
40. Ionian Cruises.

41. Kiriacoulis Mediterranean.
42. MG Yachts L.t.d.
43. Nafsica Yachting.
44. Nava Yachts.
45. Ocean Blue.
46. Polco Yachts E.Π.Ε.
47. Salonica Yachting.
48. Stars Yachting.
49. Tsirigotis Yachts.
50. World Expeditions.
51. Yachting Greece.
52. Αίολος.
53. Αφρουδάκης Yachting.
54. Κοντογιάννης Yachts.
55. Κουτσουκέλης Yachting.
56. Μέανδρος.
57. Alkyon Sailing.
58. Dolphin Yacht

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, οι ναυλομεσιτικές εταιρείες ακολουθούν τη φιλοσοφία των **tour – operators**. Η λειτουργία και η παραγωγική δραστηριότητά τους εντάσσεται στα πλαίσια μιας πολιτικής εμπορευματοποίησης του τουριστικού προϊόντος, η οποία αποσκοπεί στο να πληροφορήσει, να συμβουλέψει και να κατευθύνει τον υποψήφιο ταξιδιώτη πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του (Βαρβαρέσος, 1997).

Η ραγδαία συγκέντρωση της ζήτησης στην Ευρώπη συμπιέζει τις τιμές και την κερδοφορία της τουριστικής βιομηχανίας των ανταγωνιστικών προορισμών της Μεσογείου. Χρειάζεται η καλλιέργεια μίας νέας επιχειρηματικής αντίληψης με στόχο την υιοθέτηση ενός κοινά αποδεκτού κώδικα σχέσεων μεταξύ των ναυλομεσιτικών γραφείων. Η Ελλάδα έχει θέσει την ανάγκη αυτή προς τα όργανα της Ε.Ε., προβάλλοντας όχι μόνο την ανάγκη προστασίας των ΜΜΕ του Τομέα, αλλά σε τελευταία ανάλυση και του πελάτη.

Η ελληνική τουριστική προσφορά σήμερα, υστερεί σε διαπραγματευτική ισχύ απέναντι σε αυτούς, που ελέγχουν την ευρωπαϊκή ζήτηση. Μέσω του προγράμματος ενίσχυσης των τουριστικών ΜΜΕ όλων των κλάδων, χρηματοδοτούνται δράσεις συνεργασίας, συνένωσης, συγχωνεύσεων ή και απλών κοινοπραξιών επιχειρήσεων στο επίπεδο των κρατήσεων και του μάρκετινγκ, ή ακόμη και στο επίπεδο της πραγματοποίησης οικονομιών κλίμακας σε προμήθειες και εξοπλισμούς.

Από τα μέτρα του Ε.Π. Κοινωνία της Πληροφορίας ενισχύεται η είσοδος όλων των τουριστικών επιχειρήσεων στην ψηφιακή οικονομία, ώστε να υιοθετήσουν τις μορφές του ηλεκτρονικού επιχειρείν. Σημαντικό εργαλείο στη βελτίωση της θέσης των ελληνικών επιχειρήσεων θα είναι η αναβάθμιση των υπηρεσιών τους (κτιριακοί εξοπλισμοί, οργάνωση, μάρκετινγκ), αλλά και η ποιοτική αναβάθμιση του συνόλου των υπηρεσιών της τουριστικής αλυσίδας και ιδιαίτερα των δημόσιων υποδομών (αεροδρόμια, οδικό δίκτυο, λιμάνια, δημόσιες παροχές).

Καθώς ο τουρισμός περιλαμβάνει και ανταγωνιστικές διαδικασίες, απαιτείται για όσους αναμειγνύονται ή θα επιθυμούσαν να αναμειχθούν με τις διάφορες μορφές του να έχουν πλήρη γνώση για το πώς λειτουργεί (για παράδειγμα, τις αρχές προσφοράς και ζήτησης), πως συνδέεται με άλλους παραγωγικούς τομείς και πως η έντασή του μπορεί να επιδράσει στο τοπικό φυσικό περιβάλλον.

Συγχρόνως, μέσω των προγραμμάτων κατάρτισης, θα επιδιωχθεί η ενημέρωσή των επιχειρηματιών για τις σύγχρονες εξελίξεις στη ζήτηση και προσφορά και τις δυνατότητες διεκδίκησης βελτιωμένης θέσης στις διεθνείς αγορές τους ή διείσδυσης σε νέες.

6.3 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΙΜΩΝ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ YACHTING.

Σύμφωνα με έρευνα της αγοράς ιστιοπλοϊκών σκαφών προκύπτει ότι, για τα προτεινόμενα ιστιοπλοϊκά σκάφη μεταφορικής ικανότητας από 6 μέχρι 12 ατόμων, το εβδομαδιαίο κόστος ναύλωσης του “γυμνού” σκάφους κατά την περίοδο Μαΐου – Οκτωβρίου κυμαίνεται μεταξύ 1.000 Ευρώ και 3.500 Ευρώ, αντίστοιχα. Επομένως, στα πλαίσια της ομαδικής ναύλωσης του ιστιοπλοϊκού

σκάφους το εβδομαδιαίο κόστος (ανάλογα με τον αριθμό των ατόμων) κυμαίνεται μεταξύ 150 Ευρώ και 300 Ευρώ για τα μικρά και τα μεγάλα σκάφη, αντίστοιχα.

Οι περισσότερες εταιρείες διαφοροποιούν την τιμολογιακή πολιτική τους ανάλογα με την περίοδο που αυτό ενοικιάζεται, τον τύπο του σκάφους και την παλαιότητά του. Επίσης παρέχουν εκπτώσεις που μπορεί να φθάσουν ως και το 35% της αξίας που αναγράφεται στον εκάστοτε τιμοκατάλογο. Στο ναύλο περιλαμβάνεται η προμήθεια, καθώς και η δαπάνη αναλογούντων φόρων και ασφαλιστρών. Η ναυλώτρια ομάδα που δεν διαθέτει πτυχίο ναυτικής ικανότητας (κυβερνήτη) επιβαρύνεται με το επιπλέον κόστος για την πρόσληψη κυβερνήτη στολίσκου που φθάνει τα 580 Ευρώ την εβδομάδα, ενώ επιπρόσθετες είναι και οι δαπάνες καυσίμου και τροφοδοσίας καθώς και άλλες μικρότερες δαπάνες όπως της ενοικίασης εξωλέμβιας βοηθητικής μηχανής, συσκευής αυτόματου πιλότου, κ.ά.

Προτού αποπλεύσει το σκάφος, τις περισσότερες φορές θα πρέπει να καταβληθεί από τους πελάτες ένα ποσοστό 40% επί του ποσού της ναύλωσης καθώς και ένα ποσό εγγύησης για ζημιές που πιθανόν να γίνουν στο σκάφος κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Η εγγύηση αυτή κυμαίνεται συνήθως από 500 Ευρώ έως 1500 Ευρώ. Ζημιές άνω του ποσού αυτού καλύπτονται από την ασφάλεια του σκάφους. Έτσι, όταν το σκάφος επιστρέψει στη βάση του, γίνεται έλεγχος για να διαπιστωθεί αν υπάρχει κάποιο πρόβλημα από υπαιτιότητα του πελάτη. Το κόστος της ενδεχόμενης ζημιάς αφαιρείται από το ποσό που καταβλήθηκε αρχικά ως εγγύηση και το υπόλοιπο επιστρέφεται.

Το συνολικό κόστος του προτεινόμενου τουριστικού προγράμματος συνδυασμένης θαλάσσιας περιήγησης κυμαίνεται μεταξύ 200 και 300 Ευρώ ανά άτομο και ημέρα και συνεπώς κρίνεται αρκετά ελκυστικό για την ποιοτική τουριστική αγορά της Β. Ευρώπης. Επιπρόσθετα, η προώθηση εμπορικών συνεργασιών μεταξύ των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων στις επιμέρους αγορές κρουαζιεροπλοΐας και ιστιοπλοΐας, στα πλαίσια αντίστοιχων συνεργασιών όπως αυτών στα προγράμματα τύπου **“Fly & Cruise”** και **“Cruise & Stay”**, εκτιμάται ότι θα έχει θετικές επιπτώσεις ως προς την ποιότητα και το κόστος του προτεινόμενου τουριστικού προϊόντος.

6.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.

Η θάλασσα είναι η πηγή της ζωής και συνεπώς σε ότι αφορά τον άνθρωπο είναι και η πιο ελκυστική πρόταση στην ανάγκη αναζωογόνησής του. Η πιστή απόδοση του όρου “θαλάσσιος τουρισμός αναψυχής” μας παραπέμπει στην αναζήτηση της αμεσότερης και διαρκέστερης επαφής του περιηγητή με τη θάλασσα.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αναψυχής τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας κερδίζει όλο και περισσότερους Έλληνες καθώς το ποσοστό εκείνων που προτιμούν να κάνουν διακοπές με σκάφος αναψυχής και κυρίως με ιστιοπλοϊκό αυξάνεται σταθερά χρόνο με το χρόνο.

Η συμβολή των υποδομών και των μέσων της ναυτιλίας είναι αποφασιστική και περιλαμβάνει από τη μια πλευρά τα λιμάνια, τις μαρίνες, τα καταφύγια σκαφών, τους θαλάσσιους δρόμους και από την άλλη τα ίδια τα σκάφη, σαν ένα ολοκληρωμένο σύστημα πλήρως ενταγμένο στις δραστηριότητες της κρουαζιεροπλοΐας, της ακτοπλοΐας και της αναψυχής. Με τη συμμετοχή της ναυτιλίας, ο θαλάσσιος τουρισμός αποκτά το πραγματικό του περιεχόμενο και εκφράζεται με τη θαλάσσια περιήγηση, αφού παρέχει στον περιηγητή την επιλογή να βιώσει πολλές από τις προσδοκώμενες εμπειρίες του μέσα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Σε αντίθετη περίπτωση, τόσο η προσέγγιση της παράκτιας ζώνης με άλλα μεταφορικά συστήματα (χερσαία ή εναέρια) όσο και η εγκατάσταση σε παράκτια καταλύματα, αποδυναμώνουν την αμεσότητα του περιηγητή με τη θάλασσα και μειώνουν τη διάρκεια επαφής του με αυτή (Λεκάκου και Τζαννάτος, 1998).

Το προτεινόμενο τουριστικό προϊόν είναι καινοτομικό, αφού αποτελεί μια νέα εναλλακτική λύση στην προώθηση του “ενεργητικού” τουρισμού με σεβασμό στο περιβάλλον που το φιλοξενεί. Η καινοτομία αυτή, ανοίγει το δρόμο για την επιδιωκόμενη ανάπτυξη της θαλάσσιας περιήγησης, του θαλάσσιου τουρισμού και του ποιοτικού τουρισμού γενικότερα.

Πιο συγκεκριμένα, το προτεινόμενο τουριστικό προϊόν είναι ρεαλιστικό και βασίζεται κυρίως στη διαφαινόμενη ελκυστικότητά του. Κριτήριο αποτέλεσε η αποδοχή του από τους παραγωγούς των υπηρεσιών (εταιρείες διαχείρισης κρουαζιερόπλοιων ή εταιρείες διαχείρισης σκαφών αναψυχής) και τους πράκτορες ταξιδιών. Προαπαιτούμενο όμως για την υλοποίηση, αποτελεί η υιοθέτηση της ιδέας από τους τοπικούς πληθυσμούς.

Η βασική σύλληψη δεν σχετίζεται με την κατασκευή λιμενικών ή τουριστικών υποδομών, αλλά με μικρού μεγέθους παρεμβάσεις που αφορούν τις χρήσεις και αποσκοπούν στην ανάδειξη όλων των τοπικών παραγόντων έλξης. Οι εταιρείες διαχείρισης των θαλάσσιων μέσων (ναυλομεσιτικά γραφεία) έκριναν την βασική ιδέα ως θετική με δεδομένο ότι δημιουργεί ένα νέο διαφοροποιημένο προϊόν που παρέχει την δυνατότητα δημιουργίας μιας νέας αγοράς. Οι διαχειριστές σκαφών αναψυχής τόνισαν το γεγονός ότι η ιστιοπλοΐα με στολίσκο στα συγκεκριμένα νησιωτικά συμπλέγματα δημιουργεί μια νέα τοπική αγορά, κυρίως μακριά από τον κορεσμένο Αργοσαρωνικό. Οι Δήμαρχοι της Ίου, της Θήρας και των Λειψών εξέφρασαν θετικές απόψεις, εκτιμώντας ότι οι υπάρχουσες υποδομές είναι αρκετές για την πραγματοποίηση των προβλεπόμενων διαδρομών, ο δε αριθμός των επισκεπτών είναι δυνατόν να εξυπηρετηθεί από τις υπάρχουσες τουριστικές υπηρεσίες.

Για την Ελλάδα, η ανάπτυξη του ποιοτικού τουρισμού αποτελεί μόνιμη αναζήτηση και ο χώρος του Αιγαίου Πελάγους λόγω θέσης, κλιματολογικών συνθηκών, παράκτιας μορφολογίας και κατανομής της νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας, φυσικού κάλλους, πολιτισμικού ενδιαφέροντος, υποδομών και μέσων αποδεικνύεται ιδιαίτερα ευνοϊκός για την υλοποίηση των προτεινόμενων προγραμμάτων συνδυασμένης θαλάσσιας περιήγησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ****Προβλήματα και Προκλήσεις**

Στη διάρκεια των προηγούμενων δεκαετιών ο τουρισμός στην Ελλάδα, από μία περιορισμένης εμβέλειας δραστηριότητα που προσέλκυε λίγους και με ειδικά ενδιαφέροντα περιηγητές, μετεξελίχθηκε και αναδείχθηκε σε μια μεγάλη εθνική βιομηχανία, που συνεισφέρει σημαντικά στην οικονομία, την απασχόληση, την ευημερία, στην προβολή της χώρας μας προς τα έξω και την διαμόρφωση της διεθνούς κοινής γνώμης για αυτήν. Ειδικότερα, τα τελευταία χρόνια η Ελλάδα διαδραματίζει εξαιρετικά σημαντικό ρόλο όσο αφορά τον θαλάσσιο και το ναυτικό τουρισμό. Η γεωγραφική θέση της χώρας, η μορφολογία του εδάφους, τα κλιματολογικά της χαρακτηριστικά και ο αρχαιολογικός της πλούτος την έχουν κατατάξει ανάμεσα στις επικρατέστερες χώρες στον παγκόσμιο τουρισμό.

Εντούτοις όμως, τα πλεονεκτήματα αυτά η Ελλάδα φαίνεται πως δεν τα έχει εκμεταλλευτεί πλήρως με σκοπό την ανάπτυξή της. Στο γεγονός αυτό, έχουν συμβάλει πολλοί παράγοντες, όπως είναι η κρατική ολιγωρία, η βραδέως φθίνουσα ανταγωνιστικότητα και οι δυσμενείς συνθήκες που επικρατούν την τελευταία περίοδο στο διεθνές περιβάλλον. Την καθυστέρηση στην ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα, εντείνουν μια σειρά από γεγονότα όπως είναι:

- ❖ Η έλλειψη τουριστικών υποδομών (ξενοδοχειακών καταλυμάτων, λιμενικών έργων, χερσαίων υποδομών κ.λ.π.).
- ❖ Η σχετικά χαμηλή ποιότητα των προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών.
- ❖ Η ουσιαστική αποχή της χώρας από την προβολή και την διαφήμιση του τουριστικού προϊόντος.
- ❖ Η ανεπαρκής οικονομική ενίσχυση που δίνεται από την πολιτεία.

Η νέα εποχή έχει πολύ περισσότερες απαιτήσεις και πολύ περισσότερες προκλήσεις. Οι ποιοτικές απαιτήσεις τόσο του θαλάσσιου τουρισμού όσο και των μεμονωμένων, ειδικών ενδιαφερόντων επισκεπτών έχουν αυξηθεί, ενώ ταυτόχρονα

έχει αυξηθεί πολύ ο ανταγωνισμός ακόμα και από τουριστικούς προορισμούς που βρίσκονται σε πολύ μακρινές τοποθεσίες, ακόμη και σε άλλες ηπείρους.

Απέναντι στις νέες προκλήσεις και τις νέες απαιτήσεις, η Ελλάδα θα πρέπει να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν. Επιβάλλεται να εφαρμόσει μία πολιτική η οποία να εκτείνεται σε όλη τη χώρα, να σέβεται τον πολιτισμό και το περιβάλλον και να ενισχύει την οικονομική ανάπτυξη με έναν τρόπο βιώσιμο, ο οποίος αντέχει στις αξίες της, στην αισθητική της και στον χρόνο. Μια πολιτική που θα χαρακτηρίζεται από την **πολυμορφία**, την **ποιότητα** και τη **βιωσιμότητα** του τουριστικού προϊόντος. Με γνώμονα την ανάπτυξη του τουρισμού σε μία ανταγωνιστική προοπτική υψηλής ποιότητας, οι στόχοι της τουριστικής πολιτικής και τα μέτρα που θα εφαρμοστούν έως το έτος 2006 θα πρέπει να είναι:

- **Η ποιοτική και αισθητική αναβάθμιση των γενικών και των τουριστικών υποδομών.**
- **Η αύξηση της ζήτησης του τουριστικού προϊόντος σε όλες τις περιφέρειες.**
- **Η ανάπτυξη νέων τουριστικών προϊόντων υψηλών προδιαγραφών.**
- **Η άρτια εκπαίδευση και κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού στα νέα επαγγέλματα.**
- **Η εισαγωγή των νέων τεχνολογιών στα ναυλομεσιτικά γραφεία.**
- **Η προώθηση τουριστικών αγκυροβολίων, που αρμόζουν περισσότερο στις ανάγκες του αλλοδαπού θαλάσσιου τουρισμού και έχουν μικρό ή και μηδενικό περιβαλλοντικό κόστος.**
- **Ο εκσυγχρονισμός του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, ώστε οι ιδιωτικές επενδύσεις σε τουριστικούς λιμένες να ενθαρρυνθούν περαιτέρω και να αρθούν τα κάθε μορφής αντικίνητρα.**

Κατά το διάστημα 2000 - 2006 , στο πλαίσιο του Γ΄ ΚΠΣ , διατίθενται για τον τουρισμό συνολικοί πόροι 2.054.292.002,93€ εκ των οποίων το ήμισυ θα είναι ιδιωτική συμμετοχή. Πρόκειται για μείζονα συνολική παρέμβαση στον ελληνικό τουρισμό η οποία, αν αξιοποιηθεί σωστά, θα ενισχύσει σημαντικά τις προοπτικές του ελληνικού τουρισμού.

Ο ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός πρέπει να εξελιχθεί σταδιακά και χωρίς κλυδωνισμούς από μαζικό σε επιλεκτικό και πολυμορφικό, προσανατολισμένο στις απαιτήσεις και τα ενδιαφέροντα του καταναλωτή, έτσι ώστε να περιοριστεί η δυνατότητα υποκατάστασης της Ελλάδας από άλλους μεσογειακούς προορισμούς, με την ανάδειξη της μοναδικότητας των πόρων της. Η εξέλιξη αυτή δεν συνεπάγεται καθόλου τον περιορισμό του οργανωμένου τουρισμού, αλλά την ποιοτική βελτίωσή του. Πρόκειται για μια συντονισμένη προσπάθεια για την ποιοτική αναβάθμιση, τη βελτίωση της εισοδηματικής διαστρωμάτωσης και τη χρονική επέκταση της τουριστικής ζήτησης προς την χώρα μας. Προς τον σκοπό αυτό, χρειάζεται να επιδιώξουμε τα εξής:

- ❖ Αύξηση της ζήτησης, ιδιαίτερα από τις υπερπόντιες αγορές και φυσικά από την Δυτική και Ανατολική Ευρώπη.
- ❖ Προσέλκυση ζήτησης ανώτερων εισοδηματικών στρωμάτων. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με προσπάθεια ποιοτικής αναβάθμισης, εμπλουτισμού και διαφοροποίησης της τουριστικής προσφοράς, ώστε να ανταποκρίνεται στις υψηλές απαιτήσεις της ζήτησης. Ακόμα, χρειάζεται σταθερός προσανατολισμός του μάρκετινγκ του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού προς τις αντίστοιχες εισοδηματικές ομάδες και χώρες.
- ❖ Προσέλκυση οργανωμένου τουρισμού από χώρες υψηλής οικονομικής ανάπτυξης (π.χ. χώρες ΝΑ Ασίας), για τις οποίες απαιτείται η διαμόρφωση πακέτου με «εθνικές προδιαγραφές» όπως ιδιαιτερότητες διατροφής, οργάνωσης, θρησκευτικών συνηθειών, κλπ.
- ❖ Διαμόρφωση εμπλουτισμένων τουριστικών προϊόντων τα οποία θα συνεχίζουν μεν να αξιοποιούν το πρότυπο «ήλιος-θάλασσα», αλλά με παράλληλη ένταξη του πολιτιστικού αποθέματος και των άλλων συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας
- ❖ Βελτίωση των θεματικών αγορών (αγορές-θύλακες), όπως ο συνεδριακός τουρισμός, αθλητικός, τουρισμός υγείας, οικοτουρισμός κ.λ.π.

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, η προβολή και η διαφήμιση του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα είναι ελλιπής και επιδέχεται ενίσχυση. Οι κύριες κατευθύνσεις της επικοινωνιακής πολιτικής και διαφήμισης πρέπει να είναι η ανάδειξη της ιδιαιτερότητας και συνθετότητας του ελληνικού τουριστικού

προϊόντος. Γενικός στόχος, είναι η αύξηση της «ανταγωνιστικότητας» της Ελλάδας στις διεθνείς τουριστικές αγορές. Η προβολή περιλαμβάνει μία σειρά από ενημερωτικές αναφορές σε διάφορες παραμέτρους όπως:

➤ **Στο πεδίο του προϊόντος:**

- Σημαντικές βελτιώσεις στις υποδομές και στην ποιότητα του προσφερόμενου προϊόντος.
- Προστασία φυσικών και πολιτιστικών πόρων.

➤ **Στο πεδίο της πολιτικής marketing:**

- Δημιουργία μίας σαφούς «τοποθέτησης» (positioning) της χώρας, διακριτής από αυτή των ανταγωνιστών της, σε συνδυασμό με ένα σαφές ελκυστικό προφίλ του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.
- Επλεκτική στρατηγικής για τις ομάδες, τους στόχους και τις αγορές.

Η διαφημιστική προβολή θα πρέπει να συνίσταται στα εξής:

- ❖ Στις ενέργειες έμμεσης διαφήμισης σε συνεργασία με Tour Operators στην αγορά των ΗΠΑ και του Καναδά.
- ❖ Στην ενίσχυση των διαφημιστικών προγραμμάτων των Νομαρχιακών Επιτροπών Τουριστικής Προβολής.
- ❖ Στη συμμετοχή σε άνω των 75 τουριστικών εκθέσεων διεθνώς.
- ❖ Σε πρόσθετες ενέργειες έμμεσης διαφήμισης, όπως ενίσχυση της πραγματοποίησης διεθνών συνεδρίων και άλλων εκδηλώσεων και λοιπές δράσεις δημοσίων σχέσεων.

Τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης έδωσαν νέα ώθηση στον θαλάσσιο τουρισμό και ενίσχυσαν τις δυνατότητές του. Συγκεκριμένα, με το Β' ΚΠΣ χρηματοδοτήθηκαν και ολοκληρώνονται μία σειρά από έργα τουριστικής υποδομής τα οποία αναβαθμίζουν και εμπλουτίζουν το ελληνικό τουριστικό προϊόν. Με το Γ' ΚΠΣ (Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητας του Υπουργείου

Ανάπτυξης και τα Π.Ε.Π) προβλέπεται η προώθηση εγκαταστάσεων ειδικής θαλάσσιας τουριστικής υποδομής ως **ιδιωτικών επενδύσεων**, ενισχυμένων μέσω του αναπτυξιακού νόμου. Προβλέπεται επίσης, η **προώθηση τουριστικών αγκυροβολίων**, υποδομών και προγραμμάτων εναλλακτικού τουρισμού (πολιτιστικού, οικολογικού, ορεινού) ως δημόσιων επενδύσεων.

Οι προγραμματισμένες σημαντικές επενδύσεις σε θαλάσσιες τουριστικές εγκαταστάσεις θα εμπλουτίσουν το τουριστικό προϊόν, αναβαθμίζοντας ποιοτικά την προσφορά και θα προσφέρουν ευρύτερες δυνατότητες προσέλκυσης του τουριστικού ρεύματος, γεγονός που θα επιτρέψει την αντιμετώπιση των ανταγωνιστριών χωρών από βελτιωμένη θέση.

Εκτός όμως από τα θέματα που έχουν να κάνουν με τις τουριστικές επενδύσεις, η πολιτεία θα πρέπει να προωθήσει και μια άλλη σειρά από μέτρα σχετικά με τον θαλάσσιο τουρισμό και τις λιμενικές υποδομές, όπως είναι:

- **Η αντιπροσώπευση των συναρμόδιων κρατικών φορέων και των θεσμικών φορέων του Τουρισμού στις διαδικασίες αδειοδότησης και ελέγχου της λειτουργίας των Τουριστικών Λιμένων.**
- **Η απλοποίηση του νομικού πλαισίου, των διαδικασιών αδειοδότησης και προώθησης των ιδιωτικών επενδύσεων.**
- **Ο καθορισμός των τελών ελλιμενισμού των Τουριστικών Λιμένων και των κανονισμών λειτουργίας τους, βάσει ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων κατ' εφαρμογή αποφάσεων του ΣτΕ.**

Πολιτικές για τον Θαλάσσιο Τουρισμό

Στο θέμα των πολιτικών που σχετίζονται με τον θαλάσσιο τουρισμό εξαιρετική συμβολή έχει η Ευρωπαϊκή Ένωση. Με την θεσμοθέτηση ειδικών κανόνων και ρυθμίσεων κατάφερε να συντονίσει τις διάφορες πολιτικές των κρατών – μελών με σκοπό την ομαλή λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών στην ενδοχώρα της Ε.Ε. Ένα δείγμα των ζητημάτων που προωθεί, είναι και τα παρακάτω:

- Την ενσωμάτωση της έννοιας των θαλάσσιων λεωφόρων στη μελλοντική αναθεώρηση των διευρωπαϊκών δικτύων.
- Τη δημιουργία του προγράμματος (Marco Polo) με στόχο τη στήριξη της διατροπικότητας των μεταφορών.
- Την ενθάρρυνση της τυποποίησης των μονάδων φόρτωσης.
- Την βελτίωση της κατάστασης των ποτάμιων μεταφορών.
- Την επιστροφή πλοίων σε κοινοτικές σημαίες.
- Την απλούστευση του ρυθμιστικού πλαισίου για τις θαλάσσιες μεταφορές.
- Την ανάπτυξη των απαραίτητων υποδομών για τη δημιουργία θαλάσσιων οδών ταχείας κυκλοφορίας.

- Τη δημιουργία ρυθμιστικού πλαισίου για τον έλεγχο της ασφάλειας των επιβατών.
- Την εξάλειψη κινδύνων από τρομοκρατικές επιθέσεις.
- Την ενίσχυση των κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα.
- Την ενίσχυση των ελέγχων της ασφάλειας στη θάλασσα.

Για την ανάπτυξη της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, την οποία η χώρα μας επίμονα στήριξε, τόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όσο και το Συμβούλιο της Ε.Ε. έλαβαν θετική θέση, αφού κοινός στόχος είναι η μετατόπιση του διακινούμενου μεταφορικού έργου από τις χερσαίες προς τις θαλάσσιες μεταφορές, προς όφελος του περιβάλλοντος, των καταναλωτών, της απασχόλησης των ναυτικών και της ναυτιλιακής βιομηχανίας γενικότερα. Η Ελλάδα, ως μεσογειακή χώρα όχι μόνο στήριξε, αλλά και πρότεινε βασικές αλλαγές στο αρχικό κείμενο, οι οποίες έγιναν δεκτές. Οι βασικές προτάσεις της Ελλάδας είναι οι εξής:

- ❖ Η αναγκαιότητα επακριβούς οριοθέτησης του ευρύτατου ορισμού για τη Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων (π.χ. όσα δεν διασχίζουν τον ωκεανό).
- ❖ Η εννοιολογική οριοθέτηση της Ναυτιλίας Μικρών Αποστάσεων, η οποία περιλαμβάνει μια πληθώρα διαφοροποιημένων δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, οι οποίες εξ' ορισμού δεν έχουν ομοιογενή χαρακτήρα.
- ❖ Η αναγκαιότητα ακριβούς διευκρίνισης του είδους και της έκτασης των

προτεινόμενων ενισχύσεων για τη δημιουργία πειραματικών γραμμών για πλοία roll – on και roll – off όχι μόνο ενδοκοινοτικά, αλλά και μεταξύ τρίτων γειτονικών χωρών.

Είναι γνωστό, ότι για όλα τα θέματα των θαλασσιών μεταφορών, των λιμένων και γενικότερα της ναυτιλίας η χώρα μας συμμετέχει ενεργά στους Διεθνείς Οργανισμούς, οι οποίοι συντείνουν στην ανάπτυξη του εμπορίου δια θαλάσσης. Στα πλαίσια των θεμάτων τα οποία έχουν ιδιαίτερη σημασία και για τα λιμάνια της χώρας μας μπορούν να ενταχθούν:

- ❖ Το θαλάσσιο περιβάλλον και η προστασία του.
- ❖ Η διεθνής τρομοκρατία.
- ❖ Η ασφάλεια των λιμένων και της ναυσιπλοΐας.
- ❖ Οι τελωνειακές διαδικασίες στα λιμάνια.
- ❖ Η χρήση λιμενικών υπηρεσιών ποιότητας.
- ❖ Η κίνηση των φορτίων.

Σημαντικό κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού αποτελεί ο τομέας της Κρουαζιεροπλοΐας. Όπως προκύπτει από τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία, η κρουαζιεροπλοΐα είναι από τους κλάδους που παρουσιάζουν ραγδαία ανάπτυξη, στο ελληνικό αλλά και στο διεθνές περιβάλλον, συνεπώς θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στα μέτρα που θα βελτιώσουν τον κλάδο αυτό.

Τα κρουαζιερόπλοια αντιμετωπίζουν δυσκολία λόγω όγκου, στην προσβασιμότητα σε περιορισμένους χώρους, όπως είναι οι τουριστικοί λιμένες. Ένα τέτοιο εγχείρημα θα είχε υψηλό και κοινωνικό κόστος καθώς απαιτούνται μεγάλα τεχνικά έργα, μεγάλο λειτουργικό κόστος και κίνδυνοι από την έκθεση μικρών περιοχών σε μεγάλο αριθμό επισκεπτών. Από την άλλη πλευρά ένα ιστιοπλοϊκό πακέτο διακοπών περιορίζεται ως προς τη χωρική εμβέλειά του, αφού σε διαφορετική περίπτωση απειλείται η ασφάλεια των τουριστών. Ο καλύτερος τρόπος είναι ο συνδυασμός της κρουαζιεροπλοΐας με την ιστιοπλοΐα.

Για να υπάρξει περαιτέρω ανάπτυξη από τον τομέα της κρουαζιεροπλοΐας στην Ελλάδα, θα πρέπει να αποσυμφορηθούν οι περιοχές που συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο κομμάτι του, όπως η περιοχή του Αργοσαρωνικού, οι Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα. Θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερο βάρος στις νησιωτικές περιοχές που έχουν το δυναμικό αλλά ταυτόχρονα και την ανάγκη περαιτέρω ανάπτυξης. Για την επίτευξη του στόχου αυτού επιβάλλεται η βελτίωση των λιμενικών υποδομών των νησιών αυτών, έτσι ώστε αποκτήσουν τη δυνατότητα να φιλοξενούν στους κόλπους τους τα κρουαζιερόπλοια.

Σχεδιασμός Τουριστικών Λιμένων

Ο σχεδιασμός των τουριστικών λιμένων βασίζεται σε ένα συνολικό στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης, το οποίο περιλαμβάνει τον καθορισμό, αφενός των τεχνικών προδιαγραφών του τουριστικού λιμένα και αφετέρου το σχεδιασμό των φυσικών του χαρακτηριστικών.

Τα βασικότερα στοιχεία του σχεδιασμού διαχωρίζονται σε πρωτεύοντα και σε δευτερεύοντα. Τα πρωτεύοντα χαρακτηριστικά είναι:

- ο Οι κυματοθραύστες.
- ο Οι προσήνεμοι και υπήνεμοι μώλοι.
- ο Ο βιολογικός καθαρισμός.
- ο Οι θέσεις παραβολής των σκαφών.

Τα δευτερεύοντα στοιχεία του συνολικού σχεδίου ανάπτυξης έχουν να κάνουν με τα εξής:

- ο Τον αριθμό των θέσεων και το συνολικό μέγεθος του σχεδίου.
- ο Τον αριθμό και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών.
- ο Τον σχεδιασμό για τα σκάφη και τους ιδιοκτήτες.
- ο Το επίπεδο των φόρων και των χρεώσεων για τις υπηρεσίες που προσφέρει η μαρίνα.

Ένας από τους βασικότερους στόχους κατά τη διάρκεια της εκπόνησης ενός σχεδίου χωροθέτησης τουριστικού λιμένα, θα πρέπει να είναι η διατήρηση του τοπίου της περιοχής στην οποία πρόκειται να χωροθετηθεί. Ο στόχος αυτός είναι αρκετά δύσκολο να επιτευχθεί, καθώς υπάρχουν ισχυροί ανασταλτικοί

παράγοντες, όπως είναι οι καιρικές συνθήκες της περιοχής μελέτης. Επιπλέον, ο σχεδιασμός για κάθε τουριστικό λιμένα διαφέρει ανάλογα με την κατηγορία του. Τα βασικά χαρακτηριστικά του σχεδιασμού (τεχνικές προδιαγραφές) μπορεί να μην αλλάζουν, αλλάζουν όμως άλλοι παράμετροι που σχετίζονται με τον υπό διαμόρφωση περιβάλλοντα χώρο της μαρίνας. Κεντρικός στόχος όμως όλων των σχεδιαστικών προσεγγίσεων, όπως έχουμε ήδη αναφέρει, πρέπει να είναι η **διατήρηση και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος**.

Η Αγορά του Ναυτικού Τουρισμού

Η αγορά του ναυτικού θαλάσσιου τουρισμού αναψυχής στην Ελλάδα, είναι μια από τις πιο ανεπτυγμένες αγορές τα τελευταία χρόνια. Η αγορά αυτή στηρίζεται στην οργάνωση και τη λειτουργία των ναυλομεσιτικών γραφείων, των γραφείων δηλαδή που αναλαμβάνουν την εννοικίαση σκαφών αναψυχής και την διαμόρφωση ειδικών πακέτων περιηγήσεων σε νησιά του Αιγαίου. Τα ναυλομεσιτικά γραφεία που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά της αγοράς του yachting οφείλουν να εκσυγχρονίζονται και να προσαρμόζονται στις απαιτήσεις της εποχής. Ήδη, το 90% των γραφείων αυτών έχουν δικιά τους σελίδα στο Διαδίκτυο και έχουν ενταχθεί πλήρως στην Κοινωνία της Πληροφορίας. Με βασικό στόχο την αύξηση των εσόδων τους τα ναυλομεσιτικά γραφεία προχωρούν στο σχεδιασμό στρατηγικών, μια εκ των οποίων είναι και η **Στρατηγική της Εξειδίκευσης**. Η συγκεκριμένη στρατηγική αναμένεται να αποτελέσει την κυριότερη λύση έναντι του αυξανόμενου ανταγωνισμού μεταξύ των ναυλομεσιτικών γραφείων. Περιλαμβάνει το συσχετισμό με τις παρακάτω μεταβλητές:

1. Τα τμήματα της αγοράς (τουρισμός νέων, τουρισμός μεσαίων ή υψηλών στελεχών κ.λ.π.).
2. Τον προορισμό (Μεσόγειος, Καραϊβική, Δυτική Ευρώπη, Αφρική κ.λ.π.)
3. Την κατηγορία του σκάφους.
4. Το θέμα (τουρισμός αναψυχής, συνδυασμός αναψυχής και περιήγησης)

Η στρατηγική της εξειδίκευσης, η οποία αποσκοπεί στο να ικανοποιήσει κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο ένα συγκεκριμένο τμήμα της αγοράς, συχνά θεωρείται ως μια επιλογή των μεσιτών η οποία ουσιαστικά δεν τους προστατεύει από τους πιθανούς κινδύνους. Έτσι μια πολιτική κρίση, π.χ. στη γεωγραφικά περιορισμένη ζώνη υποδοχής στην οποία εξειδικεύεται μεσίτης, μπορεί να δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στην ομαλή λειτουργία του.

Τα συνηθέστερα κριτήρια πάνω στα οποία πρέπει να βασίζεται η επιλογή της εξειδίκευσης εκ μέρους των ναυλομεσιτικών γραφείων, είναι τα ακόλουθα:

► Η καθιέρωση ενός μεσιτικού γραφείου ως γενικού προϋποθέτει ότι επιταχύνει χαμηλές τιμές για τις προτεινόμενες υπηρεσίες του, προσφέρει ελκυστικά προϊόντα και επηρεάζει ένα σημαντικό κομμάτι της αγοράς. Αυτό συνεπάγεται με την πραγματοποίηση υψηλών εσόδων. Το εξειδικευμένο ναυλομεσιτικό γραφείο, λόγω του μικρού μεγέθους στην αγορά, δεν μπορεί να επιτύχει ελκυστικές τιμές. Το συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών του ανάγεται στη **διαφοροποίηση** του προϊόντος του.

► Η προσφορά ελκυστικών προϊόντων προϋποθέτει, εκτός από το χαμηλό επίπεδο τιμών, οι οποίες καθορίζονται μετά από μια σειρά διαπραγματεύσεων και τέλεια γνώση των μεθόδων διαχείρισης (ανάλυση του κόστους, κάλυψη του ρίσκου από τις συναλλαγματικές ισοτιμίες κ.λ.π.). Συνήθως, η πλειοψηφία των εργαζομένων σε αυτού του τύπου τα γραφεία είναι εμπειρικοί, καλοί διαχειριστές και λιγότερο τεχνοκράτες. Ως εκ τούτου, πολλοί μεσίτες προτιμούν τη δημιουργία εξειδικευμένων τουριστικών προϊόντων που απευθύνονται σε συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς, αποφεύγοντας κατ' αυτό τον τρόπο ένα πολυπληθές προσωπικό που να προϋποθέτει τη τέλεια γνώση των μεθόδων διαχείρισης, ώστε να επιτευχθούν οι χαμηλότερες κατά το δυνατόν τιμές.

► Το κύριο βάρος στην προσφορά ελκυστικών προϊόντων εκ μέρους των εξειδικευμένων μεσιτών ανάγεται στην ποιότητα των προσφερόμενων αγαθών και υπηρεσιών και όχι στη τιμή τους. Η αστάθεια και οι ταχύτατες

μεταβολές στις κύριες τουριστικές αγορές επηρεάζουν σημαντικά τους εξειδικευμένους μεσίτες και επιβάλλουν τη στρατηγική της εξειδίκευσης ως μια υγιή επιλογή έναντι του ανταγωνισμού.

Τέλος, θα πρέπει να αναφερθεί ότι γύρω από την αγορά του yachting δραστηριοποιείται ένα πλήθος ειδικοτήτων και απασχολούνται πολλοί εργαζόμενοι. Από τους υπεύθυνους των ναυλομεσιτικών γραφείων έως τους ανθρώπους που τροφοδοτούν τις μαρίνες με καύσιμα, η αγορά του yachting περιλαμβάνει τις πιο εξειδικευμένες ειδικότητες από οποιαδήποτε άλλη αγορά. Όπως προκύπτει από τις πρόσφατες μελέτες, η αγορά αυτή ξεκίνησε δυναμικά και συνεχίζει με γρήγορους ρυθμούς να αναπτύσσεται. Ολοένα και περισσότερες ειδικότητες εμπλέκονται στο κλάδο του ναυτικού τουρισμού αναψυχής, αυξάνοντας με τον τρόπο αυτό ακόμα περισσότερο τις δυνατότητες εξέλιξης που ήδη έχει.

Όλα τα παραπάνω, συνοψίζονται στους δύο πίνακες που ακολουθούν και στους οποίους καταγράφονται τα γενικά χαρακτηριστικά του ναυτικού θαλάσσιου τουρισμού – yachting και τα γενικά χαρακτηριστικά που σχετίζονται με τις υποδομές του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα.

ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΜΟΡΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ – ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - YACHTING

ΜΟΡΦΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΕΣ ΟΜΑΔΕΣ	ΕΙΔΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΓΟΡΑΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	ΤΑΣΕΙΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣ
ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (yachting)	Ανώτερα εισοδήματα	Δραστηριότητα που ασκείται κυρίως με ιδιότητα σκάφη	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ Φυσικά χαρακτηριστικά Κλιματολογικές συνθήκες	Νησιά του Νοτίου Αιγίου σε συνδυασμό με επισκέψεις ανά τα Τουρκικά παράλια.	Ναυλομεσιτικά γραφεία	0.65 % του συνολικού τουριστικού συναλλάγματος	Συνδυασμός yachting με πολλαπλές τουριστικές δραστηριότητες στην ξηρά.
	Ανεπτυγμένες χώρες Ευρώπης και Αμερικής. Ιδιαίτερα Η.Π.Α. και Γαλλία	Σημαντική αύξηση της Ευρωπαϊκής αγοράς κατά τα τελευταία χρόνια	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ Ελλιπής οργάνωση των υποδομών (μαρίνες) Ισχυρός ανταγωνισμός κυρίως από τη Γαλλία Αναχρονιστικό θεσμικό πλαίσιο που δεν περιλαμβάνει σύγχρονες εξελίξεις στην αγορά (νέα μεγέθη κ.λ.π.)		ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ Ν. 438/76 Απόφαση 51347/87 ΥΕΝ Νόμος περί Δημιουργίας και Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων.	ισχυρες συνδέσεις με ναυπηγ/στικές δραστηριότητες (110 Ελληνικές μονάδες κατασκευής με δυνατότητα παραγωγής 6000 σκαφών ετησίως, απασχολούν περίπου 20.000 εργαζόμενους)	
ΔΙΑΠΛΟΚΗ ΜΕ ΑΛΛΕΣ ΜΟΡΦΕΣ Αθλητικός τουρισμός – θαλάσσια σπορ.	ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ Ατλαντικός Καραϊβική Βαλτική Μεσόγειος					Εμπλουτισμός της τουριστικής προσφοράς. Υποβοήθηση της πληρότητας των ξενοδοχείων.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ Από την ανάπτυξη των ναυπηγ/στικών δραστηριοτήτων στην Τουρκία

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγγελής Γ.** (2003): «Η Εικόνα του Εσωτερικού Τουρισμού». Περιοδικό Ανάπτυξη. Ιούνιος.
- Ανδρεάδης Σ.** (2003): Απόσπασμα από ομιλία στην ανοιχτή συνεδρίαση του ΣΕΤΕ της 11^{ης} Τακτικής Γενικής Συνέλευσης. Απρίλιος.
- Ανωμερίτης Γ.** (2002): «Στρατηγική για μια Εθνική Λιμενική Πολιτική». Πειραιάς: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Σεπτέμβριος.
- Βαρβαρέσος Σ.** (1997): «Τουρισμός – Οικονομικές Προσεγγίσεις». Αθήνα: Άνοδος.
- Βουτσαδάκης Μ.** (2003): «Οι εκτιμήσεις για το 2003». Περιοδικό Ανάπτυξη. Ιούνιος.
- Γιαμάκος Σ.** (1995): «Πυρήνες Θαλάσσιου Τουρισμού. Σημεία Αναφοράς Αστικού Τοπίου και Κοινωνικής Συνάθροισης». Στο: Λουκίσσας Φ.(Επιμ.) *Θαλάσσιος Τουρισμός – Ανάπτυξη Προοπτικές*. Βόλος: ΤΕΕ και Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Γιαννόπουλος Γ.** (1998): «Θαλάσσιες Μεταφορές». Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.
- Εθνικό Συμβούλιο Τουρισμού (Ε.Σ.Τ.)** (2003): «Απολογισμός του Ελληνικού Τουρισμού τη χρονιά 2002 και Προοπτικές του έτους 2003». Αθήνα: Υπουργείο Ανάπτυξης. Φεβρουάριος.
- Κοντοκόλιας Χ.** (2003): «Οι Καθοριστικοί Παράγοντες των Εξελίξεων». Περιοδικό Ανάπτυξη. Ιούνιος.
- Κούτσικος Π.** (2003): «Οι Προοπτικές του Ελληνικού Τουρισμού – Ο Τουρισμός απαιτεί συνολική και συλλογική προσπάθεια». Περιοδικό Ανάπτυξη. Ιούνιος.

- Λεκάκου και Τζαννάτος** (2001): «Ένα Ολοκληρωμένο Προϊόν Θαλάσσιας Περιήγησης για το Αιγαίο Πέλαγος». www.portnet.gr (1/8/2003).
- Λεοντίδου Α.** (2003): «Η ανάπτυξη των δυο ταχυτήτων». *Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία – 10 Αυγούστου*.
- Μακρής Δ. και Παπαπαύλου Σ.** (1995): «Αρχές Χωροθέτησης και Σχεδιασμού Λιμένων Αναψυχής: Αναφορά Στον Κόλπο Της Ιερισσού Χαλκιδικής». Στο: Λουκίσσας Φ.(Επιμ.) *Θαλάσσιος Τουρισμός – Ανάπτυξη Προοπτικές*. Βόλος: ΤΕΕ και Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Ντίνη Θ.** (1999): «Προβλήματα και Προοπτικές της Ελληνικής Ακτοπλοΐας». Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης – Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης – Τμήμα Γενικής Διοίκησης. Οκτώβριος.
- Ρογκάν Α.** (1995): «Η Ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Λιμένων στην Ελλάδα». Στο: Λουκίσσας Φ.(Επιμ.) *Θαλάσσιος Τουρισμός – Ανάπτυξη Προοπτικές*. Βόλος: ΤΕΕ και Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Ρογκάν Α. και Συνεργάτες Ε.Π.Ε., ΔΡΟΜΟΣ Αστική Εταιρεία Μελετών** (1994): «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής – Σύνοψη – Ελλάδα 2010». Αθήνα: ΥΠ.ΕΘ.Ο.
- Σπιλάνης Γ.** (2003): «Η διπλή όψη του τουρισμού». *Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία – 10 Αυγούστου*.
- Τεχνικό Ινστιτούτο Ελλάδας** (2003): «Νομολογία Τουριστικών Εγκαταστάσεων – Τόμος Γ'2». Τεύχος 293. Ιούνιος.

Τσαλίκη Τ. (1995): «Μαζικός Τουρισμός, Ειδικές, Νέες και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού». Στο: Λουκίσσας Φ.(Επιμ.) *Θαλάσσιος Τουρισμός – Ανάπτυξη Προοπτικές*. Βόλος: ΤΕΕ και Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

ΦΕΚ. Α'91 – 25/4/2002: Νόμος υπ' αριθ. 3010: «Εναρμόνιση του Ν. 1650/1986 με τις Οδηγίες 97/11 Ε.Ε. και 96/61 Ε.Ε., διαδικασία οριοθέτησης και ρυθμίσεις θεμάτων για τα υδατορέματα και άλλες διατάξεις».

ΦΕΚ. Α'91 – 5/8/2002: Αριθ. Η.Π.: 15393/2332: «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν.1650/1986» όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 1 του Ν.3010/2002 «Εναρμόνιση του Ν. 1650/1986 με τις Οδηγίες 97/11 Ε.Ε. και 96/61 Ε.Ε. κ.ά. (Α'91)».

Adie Donald (1984): «Marinas: A Working Guide to their Development and Design». The Architectural Press LTD: London. Third Edition.

ΠΗΓΕΣ INTERNET

www.business2005.gr (8/3/2003)

www.eot.gr (24/5/2003)

www.europa.eu.nt (11/6/2003)

www.eu2003.gr (19/6/2003)

www.icap.gr (12/6/2003)

www.naftemporiki.gr (11/6/2003)

www.nee.gr (10/6/2003)

www.olp.gr (12/6/2003)

www.tee.gr (1/6/2003)

www.traveldailynews.gr (12/6/2003)

www.vernicos.gr (12/6/2003)

www.vachtbank.gr (31/8/2003)

www.vachting.gr (31/8/2003)

www.sunvachting.gr (31/8/2003)

Εικόνα 7



Εικόνα 8



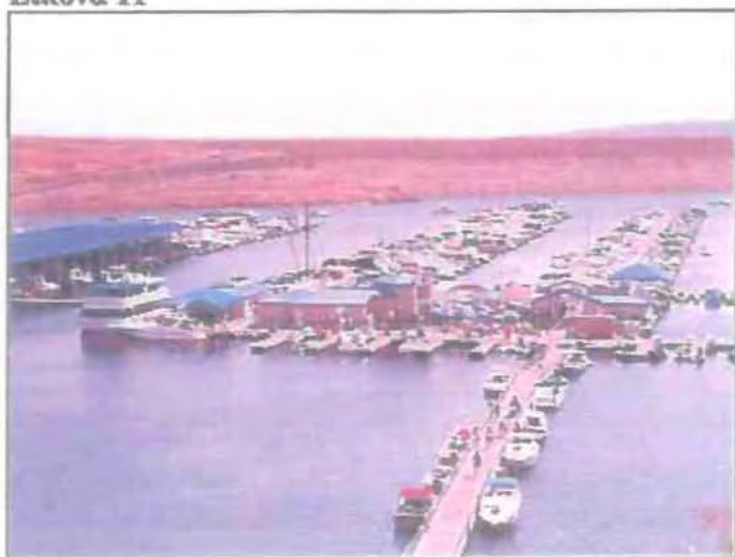
Εικόνα 9



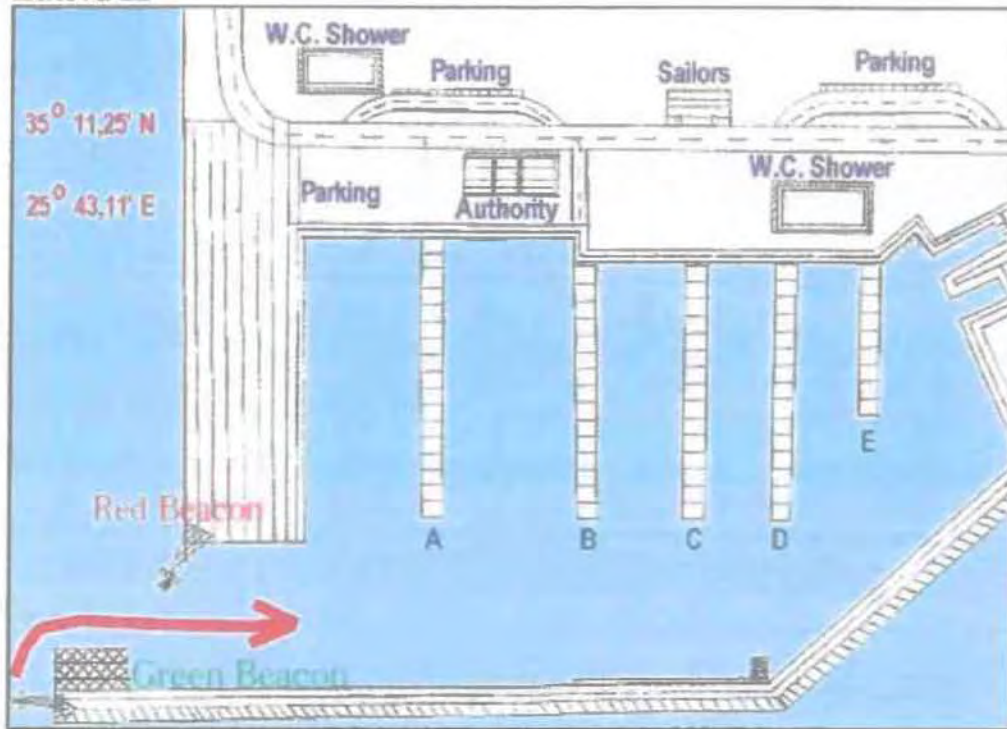
Εικόνα 10



Εικόνα 11



Εικόνα 12



Εικόνα 13





Εικόνα 14

