

ΑΤΕΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ
ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ
ΜΑΡΙΝΩΝ ΚΑΙ
ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ
ΚΑΤΑΦΥΓΙΩΝ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ

Μπελίδης Αθανάσιος

ΝΤΑΜΠΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

1.1 ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	ΣΕΛ.04
1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	ΣΕΛ.07
1.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	ΣΕΛ.09
1.4 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	ΣΕΛ.12
1.4.1 ΕΙΔΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	ΣΕΛ.12

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

2.1 ΜΑΡΙΝΕΣ.....	ΣΕΛ.19
2.2 ΤΡΟΠΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ.....	ΣΕΛ.20
2.3 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	ΣΕΛ.24
2.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	ΣΕΛ.31
2.4.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	ΣΕΛ.33
2.5 Ο ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	ΣΕΛ.41

2.5.1 MONACO.....	ΣΕΛ.44
--------------------------	---------------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ – ΜΑΡΙΝΑ ΤΟΥ ΦΛΟΙΣΒΟΥ

3.1 Η ΕΤΑΙΡΙΑ.....	ΣΕΛ.45
3.1.1 ΟΡΑΜΑ.....	ΣΕΛ.46
3.1.2 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ.....	ΣΕΛ.46
3.2 Ο ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ.....	ΣΕΛ.47
3.3 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	ΣΕΛ.48
3.3.1 ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	ΣΕΛ.51
3.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	ΣΕΛ.52
3.5 PHOTO GALLERY.....	ΣΕΛ.53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ

4.1 ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΕΣ – ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ	ΣΕΛ.55
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΣΕΛ.63
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	ΣΕΛ.67
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ - ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	ΣΕΛ.70

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην δύσκολη περίοδο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης , ο θαλάσσιος τουρισμός είναι από τις ελάχιστες βιομηχανίες διεθνώς, που παρουσίασε ανάπτυξη. Σήμερα η ανάπτυξη των λιμένων αναψυχής συμβαδίζει με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και του τουρισμού γενικότερα, δεδομένου ότι οι μαρίνες δεν αντιμετωπίζονται πια ανεξάρτητα και μόνο για τον ελλιμενισμό των σκαφών. (διάφορες εκθέσεις, μουσικές συναυλίες κλπ, διεξάγονται συχνά στους χώρους των μαρίνων.) Οι κρουαζιέρες είναι ο υποτομέας τουρισμού που παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό ανάπτυξης ενώ στην ευρωπαϊκή αγορά μεγάλο μερίδιο καταλαμβάνει η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση. Οι μαρίνες της Ελλάδας χρήζουν σημαντικών αναβαθμίσεων λόγω της ανεπάρκειας χώρου στις ήδη υπάρχουσες , και των ελλειψών υποδομών εξυπηρέτησης, προκειμένου να ανταποκριθούν στον αυξανόμενο αριθμό ιστιοπλοϊκών σκαφών και θαλαμηγών, ενώ παράλληλα αποτελούν εξαιρετικές επενδυτικές ευκαιρίες. Επιπλέον, απαιτείται η κατασκευή νέων καθώς η χώρα μας καλείται να φιλοξενήσει ακόμα περισσότερα σκάφη και τους ιδιοκτήτες τους.

ABSTRACT

In the difficult period of the global economic crisis, maritime tourism is one of the few industries internationally, that presented growth. Today the development of marinas in line with the development of marine tourism and tourism in general, since the marines are not treated independently anymore and only for the mooring of vessels. (various exhibitions, concerts, etc., are often conducted on the premises of marinas.) Cruises are the tourism subsector with the highest growth rate while the European market occupies a large share of private water tour. The marinas in Greece require significant upgrades because of insufficient space in existing ones, and the missing service infrastructure to accommodate the rising number of sailboats and yachts, while they represent excellent investment opportunities. In addition, construction of new are required as our country is invited to host even more ships and their owners.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ

1.1 ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Πάντοτε η θάλασσα υπήρξε πολιτισμικός διάδρομος και γι αυτό το λόγο οι πολιτισμοί αναπτύχθηκαν σε παράκτιες περιοχές και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο που θεωρείται το λίκνο του πολιτισμού.

Η Μεσόγειος είναι η δεύτερη επιλογή προορισμού για θαλάσσια αναψυχή κι έχει όλες τις δυνατότητες να γίνει η νέα «Καραϊβική». Στην χώρα μας, λόγω των ιδιαίτερων γεωγραφικών και κλιματικών συνθηκών, το cruising & yachting , είναι οι κύριες μορφές θαλάσσιου τουρισμού που μπορούν να αναπτυχθούν. Παρά τις ελλείψεις σε υποδομές και τις όποιες συνθήκες παροχής υπηρεσιών προς τους επισκέπτες, τα ελληνικά νησιά κι οι παράκτιες περιοχές , αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς κι οι ελληνικοί λιμένες συγκεντρώνουν το επιχειρηματικό ενδιαφέρον εταιρειών του κλάδου.

Ειδικότερα η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους πιο αγαπημένους τουριστικούς προορισμούς στον κόσμο και φυσικό παράδεισο για τους λάτρεις του υγρού στοιχείου. Με παραλίες που το συνολικό τους μήκος ξεπερνά τα 15,000 χιλιόμετρα και περισσότερα από 6,000 μεγάλα και μικρότερα νησιά, η Ελλάδα προσφέρει στους λάτρεις της αμέτρητες ευκαιρίες απόλαυσης των καταγάλανων νερών, τη μοναδική ομορφιά της ελληνικής φύσης, και τα φημισμένα πολιτισμικά και ιστορικά αξιοθέατα.(www.investingreece.gr).

Σήμερα, στην Ελλάδα υπάρχουν 19 μαρίνες με 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Πολλές από αυτές έχουν βραβευτεί από το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Γαλάζιας Σημαίας. Πρόσφατα, ο ΕΟΤ και κάποιες από τις 13 Περιφέρειες της χώρας έχουν ξεκινήσει την υλοποίηση προγράμματος στην κατεύθυνση δημιουργίας στα ελληνικά παράλια ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολίων και σχετικών υπηρεσιών. Το πρόγραμμα αυτό βρίσκεται κοντά στην ολοκλήρωσή του. Νέες σύγχρονες μαρίνες, λιμάνια σε ξενοδοχεία και αγκυροβόλια που παρέχουν ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών, ήδη είναι σε λειτουργία ή είναι στη διαδικασία έναρξης της λειτουργίας τους, προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες των τουριστών.

Το σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού σκαφών όλων των κατηγοριών που έχουν χωροθετηθεί σε πανελλαδικό επίπεδο με εξαίρεση τα εμπορικά λιμάνια, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκους ναυταθλητικών ομίλων, ανέρχεται σε 19.269 θέσεις και οι οποίες αντιστοιχούν σε 128 λιμένες. Οι εν λειτουργία τουριστικοί λιμένες, αγκυροβόλια και καταφύγια είναι 55 με το σύνολο των θέσεων ελλιμενισμού να ανέρχεται σε 10.015. Κατά κατηγορία, οι τουριστικοί λιμένες (μαρίνες) συγκεντρώνουν το 80,7% του συνόλου των εν λειτουργία θέσεων. Η αυξημένη ζήτηση για επιπλέον χώρους, ποικίλες υπηρεσίες και εγκαταστάσεις δημιουργεί ευκαιρίες που απαιτούν πείρα, ειδικές γνώσεις και ισχυρές συνεργασίες. (ICAP, Μελέτη για σκάφη Αναψυχής, Ιούνιος 2009)

Καθώς η ζήτηση για υπηρεσίες επαγγελματικών μαρίνων αυξάνεται, ομοίως διευρύνονται και οι ευκαιρίες για επενδύσεις στον συγκεκριμένο τουριστικό κλάδο. Η τουριστική βιομηχανία της Ελλάδας αποτελεί το 18% του ΑΕΠ, απασχολεί περισσότερους από 700,000 εργαζόμενους και φιλοξενεί εκατομμύρια επισκέπτες κάθε χρόνο, που αναμένεται να αυξηθούν σε 20 εκατομμύρια μέχρι το 2010, από 17 εκατομμύρια το 2008.

Η νομοθεσία για τις Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) αποτελεί μια ελκυστική πλατφόρμα για τις ανάγκες επέκτασης των μαρίνων, μέσω ανάπτυξης της κρατικής ακίνητης περιουσίας. Το ευνοϊκό περιβάλλον ανάπτυξης μαρίνων οδηγεί σε επεκτεινόμενη αγορά και αυξανόμενη ζήτηση για μόνιμες θέσεις ελλιμενισμού και νέες αναβαθμισμένες εγκαταστάσεις σε πολλά σημεία της Ελλάδας.

Το μέγεθος της αγοράς (σε αξία) των ελληνικών τουριστικών λιμένων ήταν 30 εκατομμύρια Ευρώ το 2008 και παρουσίασε μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 4% κατά την περίοδο 2005-2008.

Μαρίνες σε λειτουργία, Ιανουάριος 2010

ΟΝΟΜΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Άγιος Νικόλαος, Λασιθί, Κρήτη	250	ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ
ΑΛΙΜΟΣ	Άλιμος, Αττική	950	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΑΡΕΤΣΟΥ	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκη	300	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	Βουλιαγμένη, Αττική	115	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΒΟΥΝΑΚΙ	Βουνάκι, Αιτωλοκαρνανία	70	STACHTIARIS - ACHEIMASTOS S.A.
ΓΛΥΦΑΔΑ	Γλυφάδα, Αττική	780	ΔΗΜΟΤΙΚΗ

ΓΟΥΒΙΑ	Κέρκυρα, Κέρκυρα	850	I.K.G.
ΖΕΑ	Πειραιάς, Αττική	650	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	Καλαμάτα, Μεσσηνία	300	PRIVATE - ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΙΣ S.A.
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟΝ)	Άκτιο, Αιτωλοκαρνανία	136	ΝΑΦΙΓΟΠΛΑΣΤΙΚΙ S.A.
ΚΩΣ	Κώς, Δωδεκάνησα	250	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	Μανδράκι, Δωδεκάνησα	115	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΜΕΘΑΝΑ	Μέθανα, Αττική	70	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΕΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	Άγιος Ιωάννης, Κορινθία	220	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΜΑΡΙΝΑ	Ελληνικό, Αττική	685	OLYMPIC MARINE S.A.
ΠΑΤΡΑ	Πάτρα, Αχαΐα	450	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
PORTO KARRAS	Porto Carras, Χαλκιδική	175	PORTO CARRAS SA
PORTO SANI	Σάνη, Χαλκιδική	100	SANI S.A.
ΦΑΛΗΡΟ	Νέο Φάληρο, Πειραιάς	130	ΜΑΡΙΝΑ ΦΑΛΗΡΟΥ Α.Ε.
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	Αθήνα, Αττική	249	LAMDA Flisvos Marina S.A.

Πηγή: ΕΟΤ (2010)

Μαρίνες υπό κατασκευή

ΜΑΡΙΝΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΑΧΙΛΙ	ΣΚΥΡΟΣ	150
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ, ΡΕΘΥΜΝΟ	112
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ, ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	190
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	150
ΙΚΑΡΙΑ	ΛΕΥΚΑΔΑ, ΙΚΑΡΙΑ	250
ΙΤΕΑ	ΙΤΕΑ, ΦΩΚΙΔΑ	146
ΘΑΣΟΣ	ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ, ΘΑΣΟΣ	280
ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΑ	81
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	ΚΑΤΑΚΟΛΟ, ΗΛΕΙΑ	235
ΚΥΛΛΗΝΗ	ΚΥΛΛΗΝΗ, ΗΛΕΙΑ	150
ΛΕΥΚΑΔΑ	ΛΕΥΚΑΔΑ	482
ΜΑΛΙΑ	ΜΑΛΙΑ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ	300
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΛΕΣΒΟΣ	200
ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ, ΧΑΝΙΑ	140
ΠΙΔΑΛΙ	ΠΙΔΑΛΙ, ΣΥΡΟΣ	254
ΠΟΡΤΟ ΓΟΥΒΕΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	72

ΠΡΕΒΕΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΑ	261
ΠΥΛΟΣ	ΠΥΛΟΣ	
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ (ΣΑΜΟΣ)	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ	
ΡΟΔΟΣ	ΣΦΑΓΕΙΑ, ΡΟΔΟΣ	500
ΤΟΥΡΛΟΣ	ΤΟΥΡΛΟΣ, ΜΥΚΟΝΟΣ	
ΧΙΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΛΟ, ΧΙΟΣ	274

Πηγή: ΕΟΤ (2010)

1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Στη διακήρυξη της Μανίλα για τον παγκόσμιο τουρισμό το 1980, αναφέρεται ότι «η εφαρμογή κοινωνικών πολιτικών θα οδηγούσαν στο να δικαιούνται οι εργάτες ορισμένες μέρες τον χρόνο για διακοπές χωρίς να υπάρχει κάποια μείωση στο μισθό τους. Το παραπάνω είναι η αναγνώριση της ξεκούρασης και της αναψυχής ως βασικό ανθρώπινο δικαίωμα και έγινε παράγοντας κοινωνικής ισορροπίας και βελτίωσης του ατόμου. Ο Ning Wang στην έρευνα που έκανε περί της αυθεντικότητας στην τουριστική εμπειρία αναφέρει ότι «Αυθεντική εμπειρία είναι εκείνη στην οποία το άτομο νιώθει ότι έρχεται σε επαφή τόσο με έναν πραγματικό κόσμο όσο και με τον πραγματικό του εαυτό». Το άτομο, συνεχίζει, νιώθει ελεύθερο να εκφραστεί, με τρόπο που δεν το κάνει υπό κανονικές συνθήκες, γιατί συμμετέχει σε μη συνηθισμένες δραστηριότητες, απελευθερωμένο από τους περιορισμούς της καθημερινότητάς του. Το ταξίδι προσφέρει το σκηνικό στο οποίο οι άνθρωποι ανακαλύπτουν εναλλακτικούς τρόπους να λειτουργήσουν στον κόσμο. Μέρος του ταξιδιού είναι να ζήσει κανείς εναλλακτικά και να γνωρίσει νέες πτυχές του εαυτού του. (Ning Wang, 1999)

Η απόδοση ορισμού στην έννοια του τουρισμού αποτελούσε για τους περισσότερους αναλυτές – μελετητές ένα ενδιαφέρον και σύνθετο θέμα συζήτησης. Παρακάτω γίνεται μία ανάλυση των ορισμών του τουρισμού σύμφωνα με διαφορετικές προσεγγίσεις ως προς το περιεχόμενό τους.

Εννοιολογικοί Ορισμοί

Ένας από τους παλαιότερους ορισμούς του τουρισμού είναι ο παρακάτω:

«Τουρισμός είναι το σύνολο των σχέσεων και των φαινομένων που προκύπτουν από το ταξίδι των μη μόνιμων κατοίκων, υπό τη προϋπόθεση πως δεν οδηγεί σε μόνιμη διαμονή και δεν συνδέεται με μόνιμη ή προσωρινή επικερδή δραστηριότητα» (Hutziker & Krapf 1942). Ακολούθησαν και άλλες βελτιωμένες εκδοχές, από τις οποίες διακρίνεται η προσπάθεια των Bukhart & Medlik σύμφωνα με την οποία, ο τουρισμός διαθέτει 5 χαρακτηριστικά:

- Είναι ένα αμάλγαμα φαινομένων και αλληλεπιδράσεων και όχι ένα απλό προϊόν.

- Αυτά τα φαινόμενα και οι αλληλεπιδράσεις, προκύπτουν από τη μετακίνηση των ανθρώπων (δυναμικό στοιχείο) και τη διαμονή τους (στατικό στοιχείο).
- Το ταξίδι – μετακίνηση και η διαμονή δεν έχουν σχέση με τη μόνιμη κατοικία και το καθημερινό πρόγραμμα.
- Η μετακίνηση στους προορισμούς έχει προσωρινό και βραχυπρόθεσμο χαρακτήρα.
- Ο λόγος επίσκεψης σε τουριστικούς προορισμούς δεν αφορά στην εξασφάλιση μόνιμης εργασίας.

(Bukhart & Medlik 1974)

Στο άκουσμα του θαλάσσιου τουρισμού θα ήταν δυνατό να συμπεριληφθεί κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές δηλαδή όλο το φάσμα των τουριστικών δραστηριοτήτων. Θαλάσσιος όμως, ή ναυτικός τουρισμός είναι ο τουρισμός του οποίου ο προορισμός είναι η ανοικτή θάλασσα, οι θαλάσσιες περιηγήσεις – οι κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια ή άλλα σκάφη καθώς και ναυταθλητικές δραστηριότητες όπως ιστιοπλοΐα με σκάφη αναψυχής θαλαμηγούς ή τουριστικά σκάφη τουρισμός (Ρ. Καλοκάρδου,1991).

Λειτουργικοί ή τεχνικοί ορισμοί

Η ανάγκη για την διατύπωση κάποιων τεχνικών ορισμών ή αλλιώς πιο λειτουργικών ορισμών ξεκίνησε για να βοηθήσουν οι ερευνητές και να έχουν έναν πιο ορθολογικό κώδικα επικοινωνίας, αλλά και μεγαλύτερη ακρίβεια στα πλαίσια της στατιστικής ανάλυσης.

Ο τουρισμός είναι χωρίς αμφιβολία , μία από τις πιο σημαντικές δυνάμεις που διαμορφώνουν τον κόσμο μας (Cohen & Kennedy, 2000). Ο όρος Τουρισμός περιλαμβάνει την προσωρινή μετακίνηση και διαμονή ενός ατόμου εκτός του μόνιμου τόπου κατοικίας για αναψυχή ή εργασία προσφέροντας τη δυνατότητα αλληλεπίδρασης με άλλα άτομα (W.T.O., 1981).

Ένας πολύ γνωστός τεχνικός ορισμός που δημιούργησε τις βάσεις για μελλοντικές συζητήσεις ανήκει στα Ηνωμένα Έθνη κατά το συνέδριο του για το «Ταξίδι και τον Τουρισμό» που έλαβε χώρα το 1963 στη Ρώμη.

Ο ορισμός αφορούσε στην έννοια του επισκέπτη:

Ο όρος «επισκέπτης» περιγράφει κάθε άτομο που επισκέπτεται μία χώρα, εκτός αυτής που διαμένει μόνιμα, για οποιονδήποτε λόγο εκτός της παρατεταμένης απασχόλησης»

Η έννοια «τουρίστες», αφορά στους προσωρινούς επισκέπτες που διαμένουν στη χώρα που επισκέπτονται για επαγγελματικούς, εκπαιδευτικούς ή παραθεριστικούς σκοπούς, για παραπάνω από 24 ώρες».

Η έννοια «εκδρομείς», περιλαμβάνει τους προσωρινούς επισκέπτες που διαμένουν λιγότερο από 24 ώρες, περιλαμβάνοντας και τους ταξιδιώτες κρουαζιερών. Τα σημεία τελικά του ορισμού που οδήγησαν σε περαιτέρω αναλύσεις αφορούσαν στις «24 ώρες». Θεωρήθηκε πως ο όρος «διανυκτέρευση» ανταποκρίνεται περισσότερο στην πραγματικότητα. Το 2001, με την υιοθέτηση Ενδεδειγμένου Μεθοδολογικού Πλαισίου του Δορυφόρου Τουριστικού Λογαριασμού της Στατιστικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών, γίνεται μία ουσιαστική προσέγγιση του τουρισμού.

Ο τουρισμός ορίζεται ως το σύνολο των δραστηριοτήτων των ανθρώπων που ταξιδεύουν εκτός του συνήθους περιβάλλοντος, όχι για παραπάνω από έναν συνεχή χρόνο, με παραθεριστικούς, επαγγελματικούς ή/και άλλους σκοπούς που δεν αφορούν στην εξάσκηση της οποιασδήποτε δραστηριότητας μόνιμου χαρακτήρα, για παρατεταμένο χρονικό διάστημα, π.χ. μόνιμη εργασία. (Δορυφόρου Τουριστικού Λογαριασμού της Στατιστικής Επιτροπής των Η.Ε (2001)

Σε αντίθεση με τους μελετητές που προσπαθούν να προσεγγίσουν τον τουρισμό ως επιστήμη, υπάρχουν και άλλοι μελετητές στην βιβλιογραφία που δεν αποδέχονται τον τουρισμό ως επιστήμη, χαρακτηρίζοντας τον μάλιστα, ως μία αφηρημένη έννοια που απλά απαρτίζεται από προγράμματα και δραστηριότητες (Τσάρτας, 1991) .

1.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός δεν αποτελεί μόνο μία εννοιολογική προσέγγιση, αλλά αποτελεί μία πραγματικότητα, βασισμένη σε σύνθετες οικονομικές αναλύσεις με παράγοντες οικονομικούς παράγοντες που σχετίζονται τόσο με το κέρδος, όσο και με την διοίκηση, ανάπτυξη τεχνολογιών, αλλά καινοτομιών, γεγονός που καθιστά τον τουρισμό ως μία βιομηχανία. (Joy Standeven, and others, 1999).

Το τουριστικό προϊόν

Στα πλαίσια της οικονομικής προσέγγισης του τουρισμού, δεν μπορούμε να μην σταθούμε στην έννοια τουριστικό «προϊόν» αφού αποτελεί σύνθεση υπηρεσιών και αγαθών. Για να γίνει περισσότερο

κατανοητό θα αναφερθούμε στα παραδείγματα του Vanhove Norbert (2005) σχετικά με το τουριστικό προϊόν.

- το δωμάτιο του ξενοδοχείου αποτελεί για το ξενοδόχο υλικό «προϊόν», ενώ
- η αεροπορική εταιρία αντλεί τα έσοδα της από τη διάθεση αεροπορικών θέσεων και
- το εστιατόριο από την προσφορά γευμάτων.

Ο τουρίστας από την δική του οπτική γωνία αγοράζει ως προϊόν τις «διακοπές».

Κάποια από τα στοιχεία που συνθέτουν το τουριστικό «προϊόν» - διακοπές για τον καταναλωτή - τουρίστα είναι η προσβασιμότητα στον τόπο προορισμού, οι υποδομές του αλλά και άυλα στοιχεία όπως η φιλικότητα, το κλίμα κ.α.

Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να τονιστεί ότι το τουριστικό προϊόν, όπως και όλα τα βιομηχανικά προϊόντα για να μπορέσει να σταθεί στην αγορά και να γίνει γνωστό και προσίτο από τον καταναλωτή, θα πρέπει να αναλυθεί αρχικά η συμπεριφορά του καταναλωτή και συγκεκριμένα η ικανοποίησή του σε σχέση με τα τουριστικά προϊόντα και επιπλέον σε αυτήν την ανάλυση να προστεθεί το marketing στον τουριστικό τομέα με εξειδίκευση στο ξενοδοχειακό κομμάτι αυτού.

Σύμφωνα με τους Geoffrey Wall and others (2006), ο τουρισμός ξεχωρίζει από τα άλλα τμήματα της οικονομίας και συγκεκριμένα από τα τμήματα των υπηρεσιών διότι έχει κάποια βασικά γνωρίσματα που τον κάνουν να ξεχωρίζει. Οι Geoffrey Wall and others (2006), ξεχώρισαν αυτά τα σημεία και τα απεικόνισαν ως εξής:

- Ο τουρισμός είναι μία υπηρεσία με εξαγωγικό χαρακτήρα ή αν το διατυπώναμε διαφορετικά θα αναφερόμασταν σε αυτόν ως έναν αόρατο εξαγωγικό τομέα:

Λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή φύση του, ένα μέρος των εσόδων του προέρχεται από επισκέπτες του εξωτερικού, καθιστώντας τον τουρισμό άμεσα συσχετισμένο με τις εξαγωγές.

- Ο τουρισμός απαιτεί συμπληρωματικά αγαθά και υπηρεσίες:

Η ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας προϋποθέτει την κατασκευή ή τη βελτίωση υποδομών και την παροχή ορισμένων υπηρεσιών που σχετίζονται με την μεγιστοποίηση της ικανοποίησης του καταναλωτή.

- Ο τουρισμός υπόκειται σε απρόβλεπτες εξωγενείς επιρροές:

Ενδεικτικοί παράγοντες είναι, οι πολιτικές συνθήκες, ή η συναλλαγματική ισοτιμία και άλλοι παράγοντες όπως μία φυσική καταστροφή.

Στο σύστημα Εθνικών Λογαριασμών ο τουρισμός και γενικά αυτό που ονομάσαμε τουριστικό προϊόν δεν αποτυπώνεται σε ένα μεμονωμένο κλάδο, καθώς συνδέεται με ένα ευρύ φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων για την παραγωγή αγαθών και υπηρεσιών που καταναλώνονται από τους επισκέπτες μιας περιοχής. Προκειμένου επομένως, να αναλυθεί η επίδραση του στην οικονομία είναι αναγκαίος ο προσδιορισμός των οικονομικών δραστηριοτήτων (κλάδων) που συμμετέχουν στην παραγωγή-διάθεση αγαθών και υπηρεσιών που συνθέτουν την τουριστική δαπάνη (κατανάλωση).

Σύμφωνα με στοιχεία του Ιδρύματος Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), οι κυριότερες κατηγορίες που σχετίζονται με το τουριστικό προϊόν και αποτελούν πεδίο κατανάλωσης από τον τουρίστα είναι:

- Τα καταλύματα
- Προϊόντα Λιανικού Εμπορίου

Οποιοδήποτε προϊόν καταναλώνουμε εμείς σαν ντόπιοι σε έναν τόπο, τα ίδια ακριβώς αποτελούν και στοιχείο κατανάλωσης και από ένα τουρίστα (πχ είδη supermarket κλπ)

- Διατροφή
- Μεταφορές
- Πολιτιστικές και Ψυχαγωγικές Δραστηριότητες
- Τουριστικά Πρακτορεία

ΠΗΓΗ : ΙΟΒΕ (2012)

1.4 ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια ειδική μορφή τουρισμού, με ιδιαίτερη σημασία για την Ελλάδα, καθώς επίσης και με τεράστια περιθώρια ανάπτυξης. Στην έννοια του θαλάσσιου τουρισμού εντάσσεται κάθε είδους ανθρώπινη δραστηριότητα που έχει ως πεδίο δράσης το θαλάσσιο χώρο και ως σκοπό την αναψυχή και την πολιτισμική επικοινωνία. Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια από τις δυναμικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού και περιλαμβάνει ένα πλήθος δραστηριοτήτων αναψυχής (Μυλωνόπουλος, 2005).

Με τον όρο θαλάσσιος τουρισμός αναφερόμαστε συνήθως στην ειδική μορφή τουρισμού που η θάλασσα αποτελεί το κριτήριο διάκρισης του και ταυτόχρονα την ειδοποιό διαφορά σε σχέση με τις άλλες ειδικές & εναλλακτικές μορφές τουρισμού. (ICAP, 2000).

1.4.1 ΕΙΔΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αναφέρεται στο σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο χώρο και στις ακτές μιας περιοχής υποδοχής τουριστών. Συνήθως, ως θαλάσσιος τουρισμός νοούνται οι κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια καθώς και οι θαλάσσιες περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής (ιστιοπλοϊκά, μηχανοκίνητα σκάφη, θαλαμηγοί κλπ.). Στην κατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού εντάσσεται όμως και ένα μεγάλο εύρος άλλων δραστηριοτήτων, όπως θαλάσσιες αθλητικές δραστηριότητες, το υποβρύχιο ψάρεμα, οι καταδύσεις («καταδυτικός τουρισμός») κ.ά.

Η Ελλάδα με τα 15.000 χλμ των ακτών, το πλήθος των νησιών της, τις προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο της, έχει ένα σαφές και αναμφισβήτητο συγκριτικό πλεονέκτημα στο θαλάσσιο τουρισμό. Ως αποτέλεσμα, ο θαλάσσιος τουρισμός έχει αρχίσει να αναπτύσσεται στη χώρα μας από τη 10ετία του 1960, με συνεχώς αυξητικούς ρυθμούς εξέλιξης. Βασικές υπηρεσίες και υποδομές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι η διαθεσιμότητα καταλυμάτων, εστιατορίων, καφετεριών, ενοικιαζομένων θαλάσσιων σπορ κλπ., σε παραθαλάσσιες η κοντινές περιοχές.

Επίσης, λόγω της μαζικότητας του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η ευκολία και η ποιότητα της πρόσβασης (λιμάνια, αεροδρόμια, ποιότητα οδικού δικτύου κ.α.) (Λεκάκου, 2009).

Σε ένα πλήθος δραστηριοτήτων μπορεί να συναντήσει κανείς στην ελληνική επικράτεια και πλήθος βελτιωτικών έργων υποδομής για προσέλκυση νέων και περισσότερων τουριστών από άλλες χώρες.

Προβλήματα δημιουργούνται από τις περιβαλλοντικές προεκτάσεις του σχετίζονται με τον εφοδιασμό, τα απόβλητα, τις συνθήκες ελλειμνισμού, τις απαραίτητες υποδομές και τα κατάλληλα προστατευτικά μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται για την λειτουργία του θαλάσσιου τουρισμού.

Στα πλαίσια της παρούσας ανάλυσης απεικονίζονται σύντομα και περιεκτικά οι μορφές θαλάσσιου τουρισμού που μπορεί κανείς να απολαύσει και σχετίζεται με τις υποδομές και τις φυσικές ομορφιές κάθε τόπου.

ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο Παράκτιος Τουρισμός βασίζεται σε ένα μοναδικό συνδυασμό πόρων που βρίσκονται στα όρια χερσαίου και θαλάσσιου περιβάλλοντος: ήλιος, παραλίες, εκπληκτικά τοπία, πλούσια βιοποικιλότητα (πουλιά, φάλαινες, κοράλλια κ.λπ.), θαλασσινή τροφή και καλές υποδομές μεταφορών. Βάσει αυτών των πόρων, έχουν αναπτυχθεί ποικίλες κερδοφόρες υπηρεσίες σε πολλούς παράκτιους προορισμούς όπως πλαζ, καταδύσεις, ταξίδια με σκάφη, εκδρομές για παρακολούθηση πουλιών, εστιατόρια ή ακόμη και ιατρικές εγκαταστάσεις (Ναυτικό Επιμελητήριο, 1990). Στα μέσα του 20ου αιώνα, ο παράκτιος τουρισμός στην Ευρώπη πήρε τη μορφή του μαζικού τουρισμού και κατέστη προσιτός σχεδόν για τον οποιονδήποτε. Σήμερα, το 63% των Ευρωπαίων που κάνουν διακοπές προτιμούν παράκτιες περιοχές (Ashcroft, 2006). Ο τομέας του παράκτιου τουρισμού στην Ευρώπη γίνεται ολοένα και περισσότερο ανταγωνιστικός, καθώς οι τουρίστες αναζητούν περισσότερη ποιότητα με τη χαμηλότερη δυνατή τιμή. Οι σημερινοί τουρίστες δεν επιθυμούν μόνο ήλιο, θάλασσα και αμμουδιές, κάτι που συνέβαινε δύο δεκαετίες πριν. Οι τουρίστες σήμερα απαιτούν μια μεγάλη ποικιλία δραστηριοτήτων αναψυχής και εμπειριών, όπου περιλαμβάνονται, για παράδειγμα, τα σπορ, η μαγειρική, ο πολιτισμός και οι φυσικοί πόλοι έλξης (Λαλούμης 1999). Παράλληλα, όμως, αυξάνεται το άγχος για την τοπική κοινωνία που ζει στους παραδοσιακούς τουριστικούς προορισμούς, καθώς θα πρέπει να διαφυλαχθεί η ταυτότητά της, το φυσικό περιβάλλον και η φυσική, ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά από τυχόν αρνητικές επιδράσεις.

Ο Παράκτιος τουρισμός διακρίνεται σε:

- Τουρισμό παραλίας και

- Τουρισμό όρμου

Ο Τουρισμός παραλίας περιλαμβάνει το περπάτημα στην παραλία, την ηλιοθεραπεία και τα παιχνίδια στην άμμο(ρακέτες, βόλεϊ κ. λ. π). Επιπρόσθετα περιλαμβάνονται υπηρεσίες ναυαγοσώστη υπηρεσίες εστίασης, αποδυτήρια, χώρους υγιεινής, εκμίσθωση θαλάσσιων μέσων αναψυχής. Ο Τουρισμός παραλίας περιλαμβάνει, επίσης, ψάρεμα από την ακτή, παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών και υδρόβιων εν γένει οργανισμών και φυσικά την απόλαυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ο Τουρισμός όρμου έχει να κάνει με την κολύμβηση, το «σέρφινγκ», την ιστιοσανίδα, το θαλάσσιο σκι και αλεξίπτωτο, όπως και με τα κάθε λογής μηχανοκίνητα μέσα θαλάσσιας αναψυχής.

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ – ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ

Όταν μιλάμε για αλιευτικό τουρισμό εννοούμε τη φιλοξενία ατόμων - τα οποία δεν ανήκουν στο πλήρωμα του σκάφους - σε επαγγελματικά αλιευτικά σκάφη με σκοπό την αναψυχή, την επίδειξη αλιευτικών μεθόδων, τη σίτιση και γενικά την παροχή τουριστικών υπηρεσιών που συνδέονται με την αλιεία. Βασικά στοιχεία που πλαισιώνουν τον αλιευτικό τουρισμό αποτελούν η εκτίμηση και η απόλαυση του παράκτιου θαλάσσιου και χερσαίου φυσικού περιβάλλοντος και των πολιτιστικών αξιών μιας περιοχής. Η υπεραλίευση και η συνεπακόλουθη συρρίκνωση του εισοδήματος των επαγγελματιών αλιέων - κυρίως της παράκτιας αλιείας μικρής κλίμακας - και η ανάγκη τους για αναζήτηση ενός συμπληρωματικού εισοδήματος, μέσα από μια δραστηριότητα η οποία θα τους επέτρεπε να παραμείνουν στη θάλασσα, ήταν η αιτία για να δημιουργηθεί ο αλιευτικός τουρισμός (Δρ. *I. Καστρίτση-Καθαρίου*<http://www.fishportal.gr>). Ο αλιευτικός τουρισμός αποτελεί μια προσπάθεια αρμονικής συνύπαρξης των αλιέων και του φυσικού περιβάλλοντος μέσα από την ανάδειξη και προστασία των φυσικών, ιστορικών, πολιτιστικών και παραδοσιακών αξιών μιας περιοχής. Στην ανάπτυξη του αλιευτικού τουρισμού δόθηκε σημαντική ώθηση από την ανάγκη των ανθρώπων να έρθουν πιο κοντά στη φύση και να ζήσουν την εμπειρία μιας ημέρας στο καΐκι ενός ψαρά.

Είναι αξιοσημείωτο ότι τα οφέλη - οικονομικά και κοινωνικά -, που προέκυψαν από την εφαρμογή προγραμμάτων αλιευτικού τουρισμού εκεί όπου υπήρξε προσεκτικός σχεδιασμός, ολιστική προσέγγιση και λήφθηκαν υπόψη η αναγκαιότητα παραμονής των αλιέων στο φυσικό χώρο εργασίας τους και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, ήταν πολλά και σημαντικά και επιτευχθήκαν χωρίς πολλές δυσκολίες και χρόνο. Η μακρόχρονη υλοποίηση προγραμμάτων αλιευτικού τουρισμού, κυρίως στην Ιταλία, όπου οι προσπάθειες ξεκίνησαν από τα μέσα της δεκαετίας του '80, έθεσε τους αλιείς που

ενεπλάκησαν στη δραστηριότητα αυτή οριστικά εκτός της αβεβαιότητας, για εξασφάλιση του καθημερινού τους εισοδήματος και ώθησε νέους ανθρώπους να ασχοληθούν με την αλιεία. Οι αλιείς είδαν τα εισοδήματά τους να αυξάνονται σημαντικά, χωρίς πια οι ίδιοι να κουράζονται όπως πριν και

χωρίς να είναι απαραίτητο να χρησιμοποιούν πολλά αλιευτικά εργαλεία. Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, η δημιουργία θαλάσσιων προστατευμένων περιοχών και καταφυγίων ψαριών έχει ιδιαίτερη σημασία για τους επισκέπτες σε αλιευτικά σκάφη.

Ένα άλλο πολύ σημαντικό αποτέλεσμα από τη διασφάλιση συμπληρωματικού εισοδήματος από τους αλιείς μέσω του αλιευτικού τουρισμού είναι η μείωση της αλιευτικής προσπάθειας και η συνεπακόλουθη αύξηση των θαλάσσιων πόρων. Ταυτόχρονα με τα οφέλη που προκύπτουν άμεσα για τους επαγγελματίες αλιείς, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις, εφόσον η φιλοξενία επισκεπτών στα σκάφη προϋποθέτει την παρουσία 2 και 3 ατόμων που εργάζονται ως πλήρωμα. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι το όφελος για την αλιεία μεγιστοποιείται στην περίπτωση που είναι δυνατόν να συνδυαστούν όλες οι προσφερόμενες υπηρεσίες.

Για τη διεξαγωγή του αλιευτικού τουρισμού χρησιμοποιείται ένα ευρύ φάσμα αλιευτικών εργαλείων όπως δίκτυα, παραγάδια, συρτές, καθετές, καλάμια, ιχθυοπαγίδες και οκταποδιέρες, ενώ υπάρχουν εξειδικευμένοι τρόποι αλιείας για μεγάλα πελαγικά ψάρια, για βυθόβια ψάρια, κεφαλόποδα και πολλά άλλα είδη. Τα αλιευτικά καταφύγια αποτελούν μια τεχνητή κατασκευή που σκοπό έχει την εξυπηρέτηση ένα είδος τουρισμού που δίνει την δυνατότητα στον τουρίστα να βρει τον εναλλακτικό τουρισμό της αλιείας θελκτικό προς τα θέλω του. Η κατασκευή αλιευτικών καταφυγίων είναι αναγκαία για την ορθολογική διαχείριση του αλιευτικού πλούτου, αλλά και τον ίδιων των ψαράδων για ποιότητα και υγιεινή του τελικού αποτελέσματος στον καταναλωτή, αλλά και επιπρόσθετα το αλιευτικό καταφύγιο είναι και αυτό που δώσει την ανάλογη ασφάλεια στα ίδια τα αλιευτικά σκάφη και την σιγουριά στον ιδιοκτήτη ψαρά τους.

- **ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ** Η διαφύλαξη, η προβολή, η ανάδειξη της ναυτικής κληρονομιάς γίνεται μέσα από αρκετούς τρόπους και συγκεκριμένα μέσα από Ναυτικά Μουσεία(στα οποία περιλαμβάνονται και δραστηριότητες όπως είναι ο τηλεχειρισμός αντιγράφων σκαφών, απογευματινές διαλέξεις, χειρισμός περισκοπίου υποβρύχιου κ.λπ.). Επιπρόσθετα θα μπορούσε κανείς να απολαύσει θεματικά Ναυτικά Μουσεία, Πλοία-Μουσεία, Λιμάνια-Μουσεία, τα οποία είναι στην πραγματικότητα χώροι ναυτικού πολιτισμού με εκπαιδευτικές δραστηριότητες που αφορούν την γνωριμία με την ναυτική ιστορία του τόπου κ.α. Στους τρόπους αυτούς θα μπορούσαν να συγκαταλέγονται και μουσεία ναυπηγικής τέχνης (υπάρχει στο Πέραμα και το κοινό έρχεται σε επαφή με παραδοσιακές πρακτικές ναυπηγικής τέχνης καθώς επίσης και με αναπαραστάσεις ναυτικών γεγονότων και θαλάσσιες πολιτιστικές διαδρομές).

Παράδειγμα θαλάσσιου πολιτιστικού τουρισμού αποτελεί το ναυτικό μουσείο της Ελλάδας.

Η ιδέα της ίδρυσης Ναυτικού Μουσείου διατυπώθηκε για πρώτη φορά από τον πλοίαρχο του Π.Ν. Γεράσιμο Ζωχίο το 1867 όταν υπηρετούσε στο Υπουργείο Ναυτικών ως Γενικός Γραμματέας. Ωστόσο, η ιδέα του έμελλε να υλοποιηθεί ως ιδιωτική πρωτοβουλία, 82 χρόνια μετά. Στις 7 Απριλίου του 1949 μία ομάδα έγκριτων πολιτών του Πειραιά μαζί με αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού, έχοντας ως κοινό δεσμό την αγάπη για τη θάλασσα και τα πλοία, συγκεντρώθηκε στο γραφείο του τότε υπουργού Ναυτικών Γεράσιμου Βασιλειάδη και υπέγραψε την ιδρυτική πράξη του σωματείου με την επωνυμία «Εταιρεία Ναυτικού Μουσείου και περισυλλογής κειμηλίων των κατά θάλασσα αγώνων του Έθνους». Ήταν η γέννηση του Ναυτικού Μουσείου Ελλάδος. (hmmuseum.gr)

- **ΑΘΛΗΤΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

Οι αγώνες στην θάλασσα προσελκύουν, λοιπόν, τουρίστες. Παρότι είναι πολλών ειδών (μηχανοκίνητων σκαφών, κολύμβησης, ψαρέματος κ.λπ.) η χαρακτηριστικότερη θαλάσσια αθλητική δραστηριότητα θεωρείται η **ρεγκάτα**. Οι ιστιοπλοϊκοί αγώνες ξεκίνησαν από τον 14^ο αιώνα στην Βενετία, έγιναν δημοφιλείς στην Αγγλία του 18^{ου} αιώνα και σήμερα γίνονται παντού (Μυλωνόπουλος - Μοίρα :Θαλάσσιος Τουρισμός). Στην Ελλάδα η πιο ονομαστή ρεγκάτα είναι το **«ράλι Αιγαίου»** που διεξάγεται από το 1999 στο Κεντρικό και Ανατολικό Αιγαίο, διαρκεί δέκα ημέρες, γίνεται στα τέλη Αυγούστου-αρχές Σεπτεμβρίου. Ο αθλητικός τουρισμός παρουσιάζει πραγματικά τεράστιο ενδιαφέρον και προσελκύει το ενδιαφέρον τουριστών τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό με ενδιαφέρον για αγώνες και θέαμα στα κύματα, και δραστηριότητες όπως:

- ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ
- ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΙ
- SURFING
- WINDSURFING
- ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΑΛΕΞΙΠΤΩΤΟ
- ΚΑΝΟ ΚΑΙ ΚΑΓΙΑΚ ΘΑΛΑΣΣΗΣ κ.α.

- **YACHTING**

Το γιώτινγκ (yachting) είναι μια πολύ δημοφιλής δραστηριότητα όχι μόνο μεταξύ των Ελλήνων αλλά και ανάμεσα στους ξένους επισκέπτες της χώρας.

Yacht ή κότερο είναι ένα ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο σκάφος αναψυχής και yachting είναι το ταξίδι αναψυχής, το οποίο όταν διαρκεί μια ημέρα είναι εκδρομή αναψυχής και όταν διαρκεί περισσότερο είναι τουρισμός αναψυχής. (Σφακιανάκης, 2000).

Με τον όρο γιώτινγκ είναι διεθνώς γνωστή η θαλάσσια δραστηριότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής. Το γιώτινγκ βασίζεται στο θαλαμηγό σκάφος που παρέχει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης στον τουρίστα, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές.

Το yachting και τα σκάφη αναψυχής στοχεύουν στον ελεύθερο χρόνο και το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών. Από όλες τις αθλητικές δραστηριότητες το yachting απαιτεί τα περισσότερα έξοδα. Το γεγονός ότι τα έξοδα για την απόκτηση σκαφών αναψυχής είναι αρκετά υψηλά, έχει κάνει τους ασχολούμενους με το marketing του κλάδου να τα διαφημίζουν σαν μακρόχρονη επένδυση, με δεδομένο ότι οι δαπάνες για διακοπές αυξάνουν συνεχώς στις πιο πολλές χώρες. (Ρ. Καλοκάρδου, 1991)

Θα μπορούσαμε να διακρίνουμε το γιώτινγκ με ιδιόκτητο σκάφος και σε γιώτινγκ με επαγγελματικό όπου έχουμε ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα και ναύλωση σκάφους με πλήρωμα (μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα/ιστιοφόρα). Οι «φλοτίλλες» είναι μια μορφή ναύλωσης η οποία ανήκει στην ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα, μια λιγότερο τολμηρή εκδοχή της ναύλωσης αυτού του είδους.

«Επαγγελματικό σκάφος αναψυχής», χαρακτηρίζεται το σκάφος, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει χώρους ενδιαιτήσης, πέραν αυτών του πληρώματος, και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση. Επίσης το σκάφος πρέπει να έχει συνολικό μήκος άνω των 7 μέτρων (Νόμος 2743/1999).

«Ιδιωτικό σκάφος αναψυχής», Το πλοίο αναψυχής που δεν είναι επαγγελματικό σύμφωνα με τις διατάξεις του παραπάνω νόμου. Δηλαδή, απαγορεύεται η εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με καταβολή ναύλου από ιδιωτικά πλοία αναψυχής με ελληνική σημαία. Επίσης απαγορεύεται η διαφήμιση, σε οποιαδήποτε χώρα και κατά οποιονδήποτε τρόπο(www.sailingboats.gr).

- **ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ**

Κρουαζιέρα σημαίνει ένα ταξίδι αναψυχής με ένα ειδικό επιβατηγό πλοίο, που ονομάζεται κρουαζιερόπλοιο. Το κρουαζιερόπλοιο στην πραγματικότητα είναι ένα πλωτό ξενοδοχείο που έχει τη δυνατότητα να προσφέρει όλα τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που προσφέρει ένα κανονικό ξενοδοχείο.

Το τουριστικό ταξίδι με ένα κρουαζιερόπλοιο (η κρουαζιέρα) είναι ένα προκαθορισμένο και καλά οργανωμένο ταξίδι που ακολουθεί ένα πρόγραμμα που περιλαμβάνει, το λιμάνι και την ώρα αναχώρησης, τον πλου που θα ακολουθήσει το πλοίο, τα λιμάνια που θα προσεγγίσει, τις ώρες παραμονής εκτός πλοίου, τον πλουν και τον ακριβή χρόνο της επιστροφής. (Μ. Κ. Σφακιανάκης, 2000)

Το 1970 αρχίζει η νέα εποχή της κρουαζιέρας, με πολυτελή κρουαζιερόπλοια. Τα πλοία αυτά παύουν να είναι μέσα μεταφοράς και γίνονται τα ίδια προορισμός διακοπών, συγκεντρώνοντας ταυτόχρονα όλους τους κλάδους του πακέτου τουριστικής προσφοράς επάνω του : κατάλυμα, εστίαση, αναψυχή, ψυχαγωγία, υπηρεσίες, μεταφορά, ενώ η κρουαζιέρα παρέμεινε ένας πολυτελής τρόπος διακοπών. (Ρ. Καλοκάρδου, 1991)

Στην δεκαετία του 1990 ναυπηγούνται πλοία με ικανότητα μεταφοράς περίπου 2000 επιβατών, χαρακτηρίζονται ως «μεγαθήρια», προσχωρούν στην «φιλοσοφία» της «αυτάρκειας - πλήρους εμπειρίας διακοπών», που σημαίνει πολυτέλεια και παροχή υπηρεσιών ξενοδοχείου πολλών «αστέρων». Στην προαναφερόμενη δεκαετία η αγορά της κρουαζιέρας ήταν ένας από τους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας με ταχύτατη ανάπτυξη. Οι Η.Π.Α. πρωτοστατούν και ακολουθεί-με μεγάλη διαφορά-η Ευρώπη. Η ζήτηση για κρουαζιέρα, γενικώς, εξακολουθεί και κατά την παρούσα δεκαετία να είναι έντονα αυξητική. Η ναυπηγική τάση είναι σήμερα να κατασκευάζονται ακόμη μεγαλύτερα και πιο πολυτελή πλοία. Τις υπηρεσίες αυτών των πλοίων κάνουν χρήση, πλέον, άτομα κάθε ηλικίας με τον μέσο όρο διάρκειας της κρουαζιέρας να μειώνεται χρόνο με τον χρόνο.

Σύμφωνα με στοιχεία του 1987 τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια ήταν 47 (Ρ. Καλοκάρδου, 1991,), συνολικού αριθμού επιβατών 10 344 και με απασχολούμενο πλήρωμα 1.303 άτομα. Σήμερα είναι πάνω από 50 που διαθέτουν 35.000 – 40.000, με κύρια πελατεία Αμερικανοί, και έπειτα Γερμανοί και Βρετανοί. Το τουριστικό συνάλλαγμα από κρουαζιέρες είναι πάνω από 7,7% επί του συνολικού εσόδου από τον τουρισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ

2.1 ΜΑΡΙΝΕΣ

Μαρίνα στα Ιταλικά και Ισπανικά σημαίνει ακτή της θάλασσας. Κατ' επέκταση σημαίνει προκυμαία εκφόρτωσης, αποβάθρα (dock) και δεξαμενή επισκευής πλοίων (basin). Στην καθομιλουμένη Μαρίνα σημαίνει ένα περιφραγμένο τύπο λιμανιού, χώρο που διαθέτει αγκυροβόλια για μικρά και μεσαία σκάφη αναψυχής, εγκαταστάσεις επισκευής και συντήρησης αυτών των σκαφών, υπηρεσίες εφοδιασμού και φύλαξης τους και διάφορες άλλες βοηθητικές υπηρεσίες. Σε αντίθεση λοιπόν με τα μεγάλα πλοία και κρουαζιερόπλοια που μπορούν να εξυπηρετηθούν στα λιμάνια του εμπορικού στόλου, τα σκάφη αναψυχής μεσαίου και μικρού μεγέθους (φουσκωτά και yachts) εξυπηρετούνται στις Μαρίνες οι οποίες διαθέτουν ειδική υποδομή ελλιμενισμού και συντήρησης (Σφακιανάκης,2000).

Οι έννοια μαρίνα, στον ρόλο που κατέχει στον θαλάσσιο τουρισμό όπως αυτός αναλύθηκε παραπάνω, λέγεται και το συναντάμε στην βιβλιογραφία και ως **τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής**. Αναζητώντας έναν ορισμό για το πρώτο σημείο αναφοράς της εργασίας, σταθήκαμε στην προσέγγιση που αναφέρεται στις μαρίνες ότι είναι:

ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται, κατά κύριο λόγο, για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόλημα, είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση των διερχόμενων σκαφών. (nautiweb.gr)

Η λειτουργία του τουριστικού λιμένα (μαρίνα) καθορίζεται - με βάση τις διατάξεις του υπ' αριθμόν 2160/93 νόμου - τμήμα ξηράς (χερσαία ζώνη) και θαλάσσης (θαλάσσια ζώνη), στην οποία επιτρέπεται η εκτέλεση λιμενικών έργων και κατασκευή πάσης φύσεως χερσαίων κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων, που απαιτούνται για τη δημιουργία, λειτουργία, την τουριστική ανάπτυξη, την εκμετάλλευση, αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητα του λιμένα.¹

¹ Στοιχεία του συγκεκριμένου νόμου δίνονται στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ της εργασίας.

Η χερσαία ζώνη του τουριστικού λιμένα αποτελείται από:

τον αιγιαλό και τους συνεχόμενους χώρους, που είναι αναγκαίοι για την εκτέλεση των προαναφερόμενων έργων.

Η θαλάσσια ζώνη του τουριστικού λιμένα περιλαμβάνει:

τις λιμενολεκάνες και **τους διαύλους** που ορίζονται από τα εξωτερικά (μόλοι, κυματοθραύστες) και εσωτερικά (κρηπίδες, όρια επιχωματώσεων) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους.

Η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των πεντακοσίων μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης του τουριστικού λιμένα προς την ανοικτή θάλασσα. Η έκταση αυτή ορίζεται από ένα νοητό τόξο κύκλου που γράφεται με κέντρα τα άκρα της χερσαίας ζώνης και ακτίνα πεντακοσίων μέτρων. Εάν η προ του αιγιαλού θαλάσσια ζώνη είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκτασή της και πέρα από τη γραμμή των πεντακοσίων μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους δέκα μέτρων. (Νόμος 2160/93)

2.2 ΤΡΟΠΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Ένας Τουριστικός Λιμένας (Μαρίνα) αποτελεί μια σύνθετη επένδυση, τόσο στα στάδια του σχεδιασμού και της κατασκευής, όσο και στο στάδιο της διαχείρισης, καθώς πρέπει να ληφθούν υπόψη μία σειρά από διάφορες παραμέτρους, μέσω των οποίων εξασφαλίζονται η λειτουργικότητα, η βιωσιμότητα και η κοινωνικοοικονομική αποτελεσματικότητα της επένδυσης.

Παρακάτω θα παρουσιαστεί ο σχεδιασμός και η λειτουργία ενός τουριστικού λιμένα σύμφωνα με στοιχεία που έχουν αναδειχθεί στην βιβλιογραφία και εφαρμόζονται σε διεθνής και ελληνικές πρακτικές.

Η εξασφάλιση της βιωσιμότητας ενός τουριστικού λιμένα, ως αυτοτελούς επιχειρηματικής μονάδας, απαιτεί έναν ορθολογικό σχεδιασμό για την εξυπηρέτηση της χερσαίας ζώνης του, αφού πρώτα επιλυθούν τα ζητήματα της χωροθέτησης.

Στο στάδιο της χωροθέτησης του τουριστικού λιμένα απαιτούνται δύο βασικές παράμετροι:

- τεχνικές παραμέτρους αλλά και
- επιχειρησιακές παράμετροι.

Στο παρακάτω σκέλος της αναζήτησης στοιχείων που μπορεί να σχετίζονται με οικονομικά και επιχειρησιακά στοιχεία της ανάπτυξης των τουριστικών λιμένων σύμφωνα με τον μπορούμε να διακρίνουμε τα εξής χαρακτηριστικά παραμέτρων (Αλεξίου, 2012).

Την περιβαλλοντική βιωσιμότητα,

Την ευκολία πρόσβασης

Την τεχνικοοικονομική καταλληλότητα,

Την ανταγωνιστικότητα,

Την δυνατότητα σύνδεσης με πολλαπλά μέσα μεταφοράς,

Τα πολιτισμικά δεδομένα της περιοχής.

Τις χρήσεις γης της ευρύτερης περιοχής, την κοινωνική αποδοχή του έργου.

Βασική προϋπόθεση για τη λειτουργική χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα αποτελεί η εξασφάλιση της πρόσβασης και η γειτνίαση του με βασικούς κόμβους μεταφορών όπως

- εθνικό οδικό δίκτυο,
- επαρχιακές οδοί,
- σιδηροδρομικό δίκτυο,
- αεροδρόμιο κλπ.

Στις περισσότερες περιπτώσεις σύμφωνα με τις λογικές και τους κανόνες που κυριαρχούν σε διεθνές επίπεδο η μαρίνα θα πρέπει να οριοθετείται σαφώς από άλλες χρήσεις. Αν δεν ενδείκνυται περιφράξεις και κεντρικός έλεγχος εισόδου, απαιτείται τουλάχιστον η ύπαρξη κάποιων ήπιας μορφής διαχωριστικών, όπως πεζόδρομοι, φύτευση, κ.λπ.

Προσπαθώντας να προσεγγίσουμε με τον καλύτερο δυνατό τρόπο την λειτουργία ενός τουριστικού λιμένα καταγράφονται σύμφωνα με διαφορετικές πηγές του διαδικτύου και τις αρθρογραφίας κάποιες λειτουργίες που σε ένα ίδιο οργανόγραμμα προσπαθεί η εργασία να τα παρουσιάσει.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ (ΜΑΡΙΝΑΣ)

Βασική Λειτουργία

Το σημαντικότερο στοιχείο όλων είναι οι θέσεις ελλιμενισμού και εξυπηρητήσεων σκαφών αναψυχής.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ (ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ)

- επισκευές σκαφών
- μηχανουργείο
- ξενοδοχεία
- χώροι αναψυχής και άθλησης

Για να μπορέσει να υπάρχει αποτελεσματική λειτουργία των παραπάνω δεν θα μπορούσε αυτό να επιτευχθεί χωρίς την ύπαρξη σημείων πρόσβασης στον τουριστικό λιμένα.

Τέτοια σημεία πρόσβασης θεωρούνται οδικές αρτηρίες αλλά και χώροι στάθμευσης τόσο αυτοκινήτων, αλλά και οχημάτων για την διαχείριση των σκαφών στη μεταφορά.

Επιπρόσθετα θα μπορούσε κανείς να συμπεριλάβει και υποστηρικτικές λειτουργίες στον περιβάλλοντα χώρο όπως γραφεία πληροφοριών, στάσεις λεωφορείων και γενικών μέσων μεταφοράς, ενώ επιπρόσθετα καταστήματα και καφετέριες θα μπορούσαν να συνθέσουν ένα ιδανικό σκηνικό αναψυχής και ανάπτυξης του τουριστικού προϊόντος.

Τα λεγόμενα «Parking Σκαφών» είναι χώροι στάθμευσης των σκαφών επί μισθώσει που προσφέρουν έναν αριθμό υπηρεσιών στους ιδιοκτήτες. Οι ιδιοκτήτες έχουν το πλεονέκτημα, αφήνοντας το σκάφος τους σε κάποιο parking κοντά στην μαρίνα που επιθυμούν να μην μπαίνουν στη διαδικασία να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις με το σκάφος τους για να το «ρίξουν» στη θάλασσα. Επιπλέον αφήνουν τα σκάφη τους κατά την χειμερινή περίοδο σε ασφαλής ελεγχόμενους χώρους. Κάποιες από τις υπηρεσίες που προσφέρουν τα parking σκαφών είναι:

- Χειμερινή συντήρηση
- Service του σκάφους
- Καθαρισμός του σκάφους
- Τροφοδοσία καυσίμων
- 24ωρη φύλαξη
- Ανέλκυση και καθέλκυση σε γλίστρες

Παρακάτω παρουσιάζονται στοιχεία που συλλέχθηκαν από την ICAP, κλαδική μελέτη σχετικά με τις εγκαταστάσεις θαλάσσιου τουρισμού.

ΕΙΚΟΝΑ: ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

	ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗ		ΧΡΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ
21%	Μόνιμες Θέσεις Ελλιμενισμού	14%	Κόφοι Στάθμευσης Πελατών
20%	Κρηπιδώματα	1%	Κόφοι Στάθμευσης Προσωπικού
4%	Προβλήτες - Μώλοι	0,5%	Περιφράξεις-Εξωτερικοί Πεζόδρομοι
2%	Προβλήτες Καυσίμων	1%	Εσωτερικοί Πεζόδρομοι
3%	Θέσεις Απόθεσης Σκαφών(στη θάλασσα)	16,5%	ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ - ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΙ ΟΔΟΙ
		5%	Καταστήματα Γενικού Εμπορίου
		2,5%	Καταστήματα Ανταλλακτικών Σκαφών
		2,5%	Κτίρια γραφείων διοίκησης, τελωνείου, ιατρείου, κ.λπ.
		1%	Κτίρια Αναψυχής (Marine Club, Club house-καφετερία, εστιατόριο, κ.λπ.)
		2,5%	Υπηρεσίες Εφοδιασμού Σκαφών
		0,5%	Τουριστικά Πρακτορεία
		1%	Γραφεία Πληροφοριών
		15%	ΚΤΙΡΙΑ - ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
		5%	Κλειστοί Κόφοι Επίσκευών
		2,5%	Υπαιθριος Κόφος Επίσκευών (λειτουργία travel lift)
		2,5%	Κόφοι Διαχείρισης Σκαφών
		10%	ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ - ΔΙΑΧΕΙΜΑΣΗ ΣΚΑΦΩΝ
		2,5%	Κόφοι Περιπάτου και αναψυχής
		2%	Διαμόρφωση Κήπων
		4,5%	ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
		4%	ΧΩΡΟΙ ΑΘΛΗΣΗΣ
50%	ΕΥΝΟΔΟ ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗΣ	50%	ΕΥΝΟΔΟ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Πηγή: ICAP (2012)

2.3 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



Πηγή: GoogleMaps, τουριστικός λιμένας της Αρετσούς στη Θεσσαλονίκη.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα ξεκίνησε την δεκαετία του 1960. Οι πρώτες μαρίνες δημιουργήθηκαν το 1963 στην Βουλιαγμένη, το 1966 στην Ζέα και το 1973 στην Αρετσού. Ακόμη κατασκευάστηκαν 65 σταθμοί ανεφοδιασμού θαλαμηγών σε όλη την Ελλάδα για τον εφοδιασμό των τουριστικών πλοίων με καύσιμα, νερό και άλλα εφόδια. Τα έργα αυτά πραγματοποιήθηκαν από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού σε συνεργασία με το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το Υπουργείο Οικονομικών και τον Ν.Ο.Ε., (Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος). Το 1981 άρχισε η εκπόνηση του Σχεδίου Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής (Σ.Ε.ΣΥ.Λ.Α), το οποίο προέβλεπε ένα δίκτυο από 34 μαρίνες, 106 σκάλες και 250 αγκυροβόλια με συνολικά 15.000 θέσεις ελλιμενισμού. Εντούτοις, το σχέδιο αυτό δεν εφαρμόστηκε, ενώ και άλλα προγράμματα δημιουργίας μαρίνων δεν ολοκληρώθηκαν εξαιτίας της έλλειψης των αναγκαίων κονδυλίων. (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Νοέμβριος 2012)

Σύμφωνα με τον Κουτίτας (1987), Οι λιμένες αναψυχής ή μαρίνες – όπως έχει επικρατήσει να αποκαλούνται – προορίζονται για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής, είτε για αγκυροβόληση, είτε για μακροχρόνια ή παροδική χερσαία εναπόθεση, είτε για εξυπηρέτηση και ανεφοδιασμό διερχόμενων σκαφών.

Την αύξηση της «βιομηχανίας» παραθαλάσσιων λιμένων αναψυχής της δεκαετίας του 1960, που οδήγησε στην κατασκευή τεράστιων μαρίνων, ακολούθησε μια περίοδος κριτικής περισυλλογής και ανάλυσης των στατιστικών δεδομένων και των αποτελεσμάτων.

Σήμερα η ανάπτυξη των λιμένων αναψυχής συμβαδίζει με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και του τουρισμού γενικότερα, δεδομένου ότι οι μαρίνες δεν αντιμετωπίζονται πια ανεξάρτητα και μόνο για τον ελλιμενισμό των σκαφών.(διάφορες εκθέσεις, μουσικές συναυλίες κλπ, διεξάγονται συχνά στους χώρους των μαρίνων.)

Σαν ολοκληρωμένα συμπλέγματα, οι σημερινές μαρίνες περιλαμβάνουν εκτός από τις άμεσες διευκολύνσεις – εξυπηρετήσεις ελλιμενισμού σκαφών και χώρους ανέλκυσης σκαφών, εστιατόρια, κέντρα άθλησης, ψυχαγωγία, ξενοδοχειακές μονάδες, συνεδριακούς χώρους, καζίνα κλπ. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η άμεση οδική προσπέλαση και η γειτνίαση με (διεθνές) αεροδρόμιο. Συγκεκριμένα μια τυπική, μεσαίου μεγέθους, μαρίνα διαθέτει:

λιμενοβραχίονα ικανό να προστατέψει το χώρο της μαρίνας από τον κυματισμό της θάλασσας,

- θέσεις ελλιμενισμού και διαχείμασης σκαφών,
- παροχές νερού κα ηλεκτρικού σε κάθε θέση,
- γερανούς ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών,
- συνεργεία συντήρησης και επισκευής σκαφών,
- πρατήριο υγρών καυσίμων και ναυτιλιακών ειδών,
- ευκολίες προσπέλασης με κατάλληλη σήμανση και φωτισμό.

Επίσης διαθέτει, υπηρεσίες φύλαξης χώρου και σκαφών, βοηθητικούς χώρους υποδοχής και θέσεις parking οχημάτων, υπηρεσίες περισυλλογής και απόρριψης απορριμμάτων, πυροσβεστικές υπηρεσίες, και φυσικά εκπαιδευμένο προσωπικό διαχείρισης της μαρίνας και εξυπηρέτησης πελατών.

Η Ελλάδα, σε αντίθεση με το μέγεθος και την ποιότητα των φυσικών πόρων που διαθέτει (ακτές, νησιά, κλίμα) κατάλληλων για θαλάσσιο τουρισμό – yachting, αλλά ακόμα και σε αντίθεση με την ανάπτυξη της

συνολικής τουριστικής υποδομής της, υστέρησε και υστερεί ποσοτικά και ποιοτικά, έναντι όλων των άλλων μεσογειακών χωρών, στην ανάπτυξη του δικτύου λιμένων αναψυχής της. Οι υπάρχουσες λιγιστές μαρίνες είναι ανεπαρκείς και ως προς την κατασκευή αλλά κυρίως ως προς τον εξοπλισμό και τις υπηρεσίες που διαθέτουν.

Σήμερα οι μαρίνες δεν υπερβαίνουν τις 20, με 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, ενώ την ίδια στιγμή προβλέπεται ζήτηση 15.000 θέσεων ελλιμενισμού σε όλη την χώρα. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προκύπτουν από τον ΕΟΤ (2006), οι τουριστικοί λιμένες στην Ελλάδα είναι οι παρακάτω όπως αυτοί αναφέρονται στον παρακάτω πίνακα:

Όνομα	Τοποθεσία	Χωρητικότητα	Διαχείριση
Αγ. Νικόλαος	Άγιος Νικόλαος, Λασιθί	250	Δήμος Αγίου Νικολάου
Άλιμος	Άλιμος, Αττική	950	Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης
Αρετσού	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκη	300	Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης
Κλασπάτρα (Άκτιο)	Άκτιο, Αιτωλοακαρνανία	136	Ιδιώτης – Ναυπηγοπλοαστική Α.Ε.
Κως	Κως, Δωδεκάνησα	250	Δήμος Κω
Φλοισβος	Αθήνα, Αττική	247	Lamda Technol Filinos Marina S.A.
Γλυφάδα	Γλυφάδα, Αττική	780	Δήμος Γλυφάδας
Γουβιά Κέρκυρας	Κέρκυρα, Κέρκυρα	850	Ιδιώτης - Ι.Κ.Ε.
Καλαμάτα	Καλαμάτα, Μεσσηνία	300	Ιδιώτης - Κυριακούλης Α.Ε.
Μανδράκι Ρόδου	Μανδράκι, Δωδεκάνησα	115	Λιμενικό Ταμείο
Μέθανα	Μέθανα, Αττική	70	Δήμος Μεθάνων
Olympic Marine Λαύριο	Ελληνικό, Αττική	685	Ιδιώτης - Olympic Marine S.A.
Πάτρα	Πάτρα, Αχαΐα	450	Λιμενικό Ταμείο
Πόρτο Καρράς	Πόρτο Καρράς, Χαλκιδική	175	Πόρτο Καρράς Α.Ε.
Πόρτο Σάνη	Σάνη, Χαλκιδική	100	Ιδιώτης - Σάνη Α.Ε.
Βουλιαγμένη	Βουλιαγμένη, Αττική	115	Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης
Βουνάκι	Βουνάκι, Αιτωλοακαρνανία	70	Ιδιώτης - Σταχτιάρης - Αχειμαστός Α.Ε.
Ξυλόκαστρο	Άγιος Ιωάννης, Κόρινθος	220	Δήμος Αγίου Ιωάννη
Ζέα	Πειραιάς, Αττική	650	Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης

ΠΗΓΗ :(ΕΟΤ, 2006)

Τα τελευταία χρόνια, ο Ε.Ο.Τ. και ορισμένες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβόλησης και συναφών υπηρεσιών για σκάφη κατά μήκος των ελληνικών ακτών, το οποίο βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό

τρόπο και υπό τις ασφαλέστερες συνθήκες, τις ανάγκες των τουριστών που φθάνουν στην Ελλάδα από τη θάλασσα.

Σύμφωνα με στοιχεία τα οποία είναι διαθέσιμα από ΕΟΤ για το 2007, προκύπτει ο παρακάτω πίνακας με τα στοιχεία σχετικά με τα ιδιωτικά και δημόσια τουριστικά σημεία προορισμού που κοινώς ονομάστηκαν τουριστικοί λιμένες ή μαρίνες.

ΟΝΟΜΑ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Άγιος Νικόλαος, Λασιθίου	250	ΔΗΜΟΣ
ΑΛΙΜΟΣ	Αλιμος, Αττικής	1.060	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΑΡΕΤΣΟΥ	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκης	300	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟ)	Ακτιο, Αιτωλοακαρνανίας	136	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΝΑΥΠΗΓΟΠΛΑΣΤΙΚΗ Α.Ε.
ΚΩΣ	Κως, Δωδεκανήσου	250	ΔΗΜΟΣ
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	Αθήνα, Αττικής	211	Lamda TechnOL Flisvos Marina S.A.
ΓΛΥΦΑΔΑ	Γλυφάδα, Αττικής	780	ΔΗΜΟΣ
ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	Κέρκυρα, Κερκύρας	850	ΙΔΙΩΤΗΣ - Ι.Κ.Ε.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	Καλαμάτα, Μεσσηνίας	300	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ	Μανδράκι, Δωδεκανήσου	115	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΜΕΘΑΝΑ	Μέθανα, Αττικής	70	ΔΗΜΟΣ
OLYMPIC MARINE ΛΑΥΡΙΟ	Ελληνικό, Αττικής	685	ΙΔΙΩΤΗΣ - OLYMPIC MARINE S.A.
ΠΑΤΡΑ	Πάτρα, Αχαΐας	450	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ	Πόρτο Καρράς, Χαλκιδικής	175	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ Α.Ε.
ΠΟΡΤΟ ΣΑΝΗ	Σανή, Χαλκιδικής	100	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΣΑΝΗ Α.Ε.
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	Βουλιαγμένη, Αττικής	115	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΒΟΥΝΑΚΙ	Βουνάκι, Αιτωλοακαρνανίας	70	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΣΤΑΧΤΙΑΡΗΣ - ΑΧΕΙΜΑΣΤΟΣ Α.Ε.
ΕΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	Άγιος Ιωάννης, Κορινθίας	220	ΔΗΜΟΣ
ΖΕΑ	Πειραιάς, Αττικής	650	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΗΓΗ: (ΕΟΤ, 2007)

Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, 3.000 περίπου σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στους ελληνικούς λιμένες. Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με την κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη. Επιπλέον, στους περισσότερους από αυτούς τους λιμένες παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Τέτοια αγκυροβόλια έχουν δημιουργηθεί στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στην Αίγινα, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλονιά, στη Λευκάδα,

στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στο Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο και αλλού.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, έχουν γίνει χωροθετήσεις για άλλους 35 λιμένες αναψυχής και καταφύγια τουριστικών σκαφών (Π.Ε.Α.Κ.Π.Ε.Ι.Θ.Σ.). Αναλυτικά, τα ανωτέρω έργα πρόκειται να κατασκευαστούν:

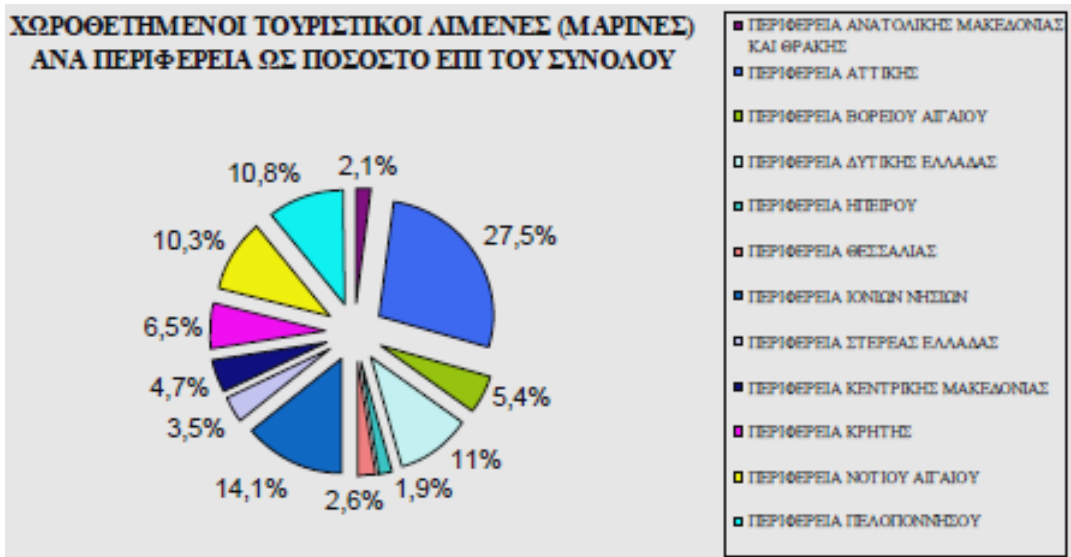
- Στο Νυδρί, Ν. Λευκάδας, δυναμικότητας 73 θέσεων ελλιμενισμού (η επένδυση βρίσκεται σε φάση ωρίμανσης για την ένταξή της στα Π.Ε.Π.).
- Στους Ωρεούς Ευβοίας, δυναμικότητας 30 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στον Πόρο, δυναμικότητας 53 θέσεων ελλιμενισμού (η κατασκευή του έργου έχει ξεκινήσει από τον ΕΟΤ).
- Στον όρμο Φανερωμένης, δήμου Λασιθίου, Ν. Κρήτης, δυναμικότητας 85 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στον όρμο Παναγιάς, δήμου Σιθωνίας, Ν. Χαλκιδικής, δυναμικότητας 100 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στον όρμο Βολισσού, Ν. Χίου, δυναμικότητας 50 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στον Μαραθόκαμπο, Ν. Σάμου, δυναμικότητας 106 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στον λιμένα Fodele VIP Thalasso, όρμου Φόδελε, δήμου Γαζίου, Ν. Ηρακλείου.

Στον Αστακό Αιτωλοακαρνανίας, έμπροσθεν της ξενοδοχειακής εγκατάστασης ιδιοκτησίας Σαμαρά, στη θέση “Σταυρολιμώνας”

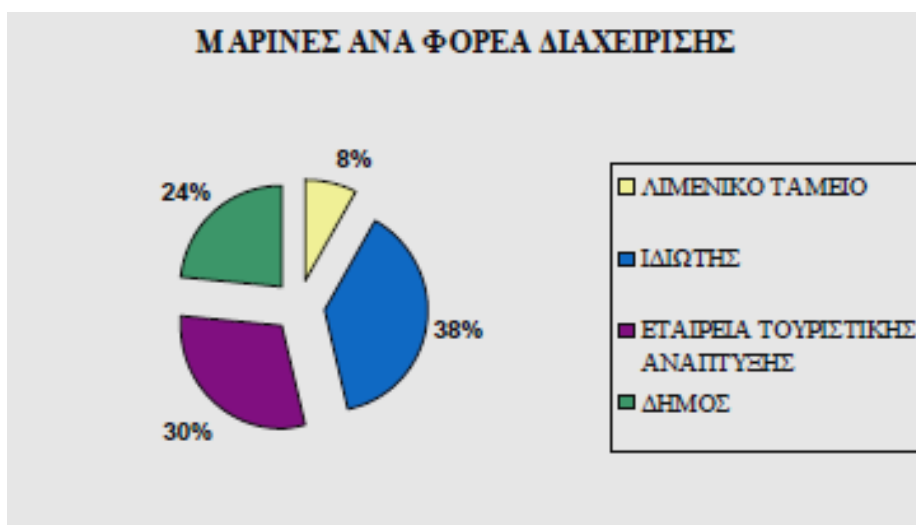
- Στον Αστακό Αιτωλοακαρνανίας, δυναμικότητας θέσεων 97 ελλιμενισμού.
- Στον Άγιο Νικόλαο Κρήτης, έμπροσθεν της ξενοδοχειακής μονάδας Μιραμπέλλο Α.Ε.
- Στον Άγιο Κήρυκο, Ν. Ικαρίας, δυναμικότητας 77 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στο Πεντάνι Κέρκυρας, δυναμικότητας 90 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στο λιμένα Βόλου, δυναμικότητας 99 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στο Καρλόβασι, Σάμου.
- Στο Ηράκλειο Κρήτης, δυναμικότητας 20 θέσεων ελλιμενισμού, σε χώρο ξενοδοχείου.

- Στο Ζέρι Συβότων , Ν. Θεσπρωτίας, δυναμικότητας 88 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στο Βουρκάρι, Ν. Χαλκίδας, δυναμικότητας 93 θέσεων ελλιμενισμού
- Στις Μπενίτσες, Ν. Κέρκυρας.
- Στην περιοχή Λάζαρος Μυκόνου.
- Στην Παλαιοκαστρίτσα, Ν. Κέρκυρας, δυναμικότητας 103 θέσεων ελλιμενισμού (το έργο θα ενταχθεί στο Π.Ε.Π. Ιονίων Νήσων).
- Στην Κύμη, Ν. Ευβοίας, δυναμικότητας 51 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στην Ερέτρια Ευβοίας, δυναμικότητας 58 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στη Σύμη, δυναμικότητας 45 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στη Νικήτη, Δήμου Σιθωνίας, Ν. Χαλκιδικής, δυναμικότητας 100 θέσεων.
- Στη Νετιά Σκάλας Πάτμου, δυναμικότητας 62 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στη Νέα Επίδαυρο, δυναμικότητας 40 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στη Λιναριά Σκύρου, δυναμικότητας 17 θέσεων ελλιμενισμού.
- Στη θέση “Χαντάκια”, Δ.Δ. Ιρίων, δήμου Ασίνης, Ν. Αργολίδας, της εταιρείας Παλαμήδης ΑΕ.
- Στη θέση “Ληστή Σπήλιο”, περιοχή Αμμουδάρας, δήμου Αγ. Νικολάου, Κρήτης.
- Στη Γλύφα, Ν. Ηλείας.
- Στα Λουτρά Αιδηψού, δυναμικότητας 32 θέσεων ελλιμενισμού.
- Εντός ζώνης λιμένα στη Λάκκα Παξών, δυναμικότητας 35 θέσεων ελλιμενισμού.

Σύμφωνα με όσα αναφερθήκαν παραπάνω μπορούμε να κάνουμε καταγραφή με δύο σημαντικούς πίνακες την σύνοψη των όσων καταγράφηκαν:



Στον παραπάνω πίνακα τέλος αναφερόμαστε στην χωροταξική διάταξη των λιμένων ανά περιφέρεια. Το μεγαλύτερο μέρος βρίσκεται στην Αττική και στο Ιόνιο Πέλαγος.



Επιπρόσθετα θα μπορούσε να σχολιάσουμε ότι το μεγαλύτερο μέρος των μαρίνων είναι ιδιωτικές γεγονός που συνυπολογίζεται με τις τελευταίες εξαγγελίες εν μέσω κρίσης για επιπρόσθετη ιδιωτικοποίηση τουριστικών λιμένων.

Χαρακτηριστικό το απόσπασμα:

*Η **συνεργασία** του υπουργείου Τουρισμού και του ΤΑΙΠΕΔ σε συστηματική και μόνιμη βάση, όσον αφορά τους **τουριστικούς λιμένες** της χώρας αποφασίσθηκε κατά τη συνάντηση της κ. Όλγας Κεφαλογιάννη με τον πρόεδρο του Ταμείου.*

Στην ίδια συνάντηση παρουσιάστηκαν οι κατευθύνσεις και προβλεπόμενες ρυθμίσεις του Ειδικού Πλαισίου Χωρικής Οργάνωσης και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, που εφεξής θα ρυθμίζουν την χωροθέτηση και οργάνωση των τουριστικών λιμένων της χώρας.

Ιδιαίτερη αναφορά έγινε στο χρονοδιάγραμμα που περιλαμβάνει ως πρώτη προτεραιότητα την αξιοποίηση των λιμένων με επίκεντρο τον Άλιμο. Τέλος συζητήθηκαν ζητήματα που σχετίζονται με την επιτάχυνση και διευκόλυνση της αδειοδότησης των τουριστικών λιμένων, την οριοθέτηση της χερσαίας ζώνης και άλλα ζητήματα λειτουργικής οργάνωσης.

Πηγή: Voria.gr (14/12/2012).

2.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Τα σκάφη αναψυχής στην Ελλάδα, σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε πρόσφατα η Icar, αυξάνονται ετησίως με ποσοστό 15%, ενώ ταυτόχρονα αυξάνονται και οι ανάγκες για ελλιμενισμό τους. Η Icar επισημαίνει ότι «με τις ισχύουσες συνθήκες και τάσεις της αγοράς, τα πολυεστερικά σκάφη αναμένεται να παρουσιάσουν ρυθμό εξέλιξης της τάξης του 15% ετησίως ή και υψηλότερο, η αγορά φουσκωτών σκαφών προβλέπεται να εμφανίσει άνοδο περίπου 5%, ενώ στα ίδια επίπεδα ή και λίγο υψηλότερα αναμένεται να κινηθεί η αγορά των ιστιοπλοϊκών». Θετικές είναι οι προοπτικές ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα του τομέα των Μαρίνων, που προσφέρει η τρέχουσα οικονομική συγκυρία για τις εταιρείες εκμετάλλευσης χώρων ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών – αλλά και τον ευρύτερο θαλάσσιο τουρισμό – κυρίως λόγω της ολοένα και ισχυρότερης ανάδειξης της Ελλάδος σε διεθνή τουριστικό προορισμό. Τα έσοδα μιας μαρίνας στη θαλάσσια ζώνη προέρχονται από τα τέλη ελλιμενισμού των σκαφών τα οποία εξαρτώνται από το μήκος του σκάφους, τις ημέρες ελλιμενισμού και τον τρόπο πρόσδεσης (πλαγιοδέτηση ή προσόρμιση). Οι διευκολύνσεις της χερσαίας ζώνης είναι οι περισσότερο κερδοφόρες στο πλαίσιο της λειτουργίας ενός τουριστικού λιμένα όπως και απεικονίζονται παρακάτω:

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ (ΑΠΟΔΟΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ)
Ανελκώσεις – καθελκώσεις σκαφών	20%	40%
Διαχείριση σκαφών	10%	27%
Επισκευές και συντήρηση	12%	27%
Πωλήσεις		
<ul style="list-style-type: none"> Καινούρια σκάφη και μηχανές σκαφών 	10%	8%
<ul style="list-style-type: none"> Μεταχειρισμένα σκάφη και μηχανές σκαφών 	8%	9%
<ul style="list-style-type: none"> Ανταλλακτικά σκαφών 	13%	23%
<ul style="list-style-type: none"> Προϊόντα πετρελαίου 	9%	15%
Ενοικιάσεις σκαφών	4%	15%
Αναψυχή – Εφοδιασμός (εσπατόρια, είδη γενικού εμπορίου, κ.λπ.)	14%	15%
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%

Επιπρόσθετα οι δραστηριότητες ανέλκυσης - καθέλκυσης σκαφών, σύμφωνα με διεθνή στοιχεία, αποδίδουν καθαρό κέρδος της τάξης του 40%, ενώ διαμορφώνουν το 20% του κύκλου εργασιών μιας μαρίνας διεθνών προδιαγραφών.

Τα έσοδα για κάθε τουριστικό λιμένα είναι αρκετά εύκολο να προσδιοριστούν αν κρίνει κανείς από το γινόμενο που απαιτείται για τον υπολογισμό των κερδών.

ΕΣΟΔΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ = ΑΦΙΞΕΙΣ * ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ ΔΑΠΑΝΗ

Χαρακτηριστικά μπορούμε να αναφέρουμε πως κατά μέσο όρο η κατά κεφαλή δαπάνη φτάνει τα 60 με 70 ευρώ στο 2ήμερο κατά κεφαλή γεγονός που αν πάρουμε τα επίσημα στοιχεία που αντλήθηκαν από την ιστοσελίδα <http://cruisetool.policyresearch.eu>, θα φανεί ότι για παράδειγμα ο μεγαλύτερος τουριστικός λιμένας της Ευρώπης, αυτός της BARCELONA είχε 1.697.745,00 επιβάτες από αφίξεις το 2009, γεγονός που αν πολλαπλασιαστεί με 65€ κατά κεφαλή δαπάνη προκύπτουν έσοδα για τον τουριστικό λιμένα που ανέρχονται στα 110.353.425€ (<http://cruisetool.policyresearch.eu>)

Οι οικονομικές επιδράσεις ανά περιοχή-λιμένα προσέγγισης, εξαρτώνται κι από το βαθμό στον οποίο τα έξοδα των επισκεπτών τελικά πραγματοποιούνται εντός της παράκτιας περιοχής (σε ακτίνα 15χλμ.). Χαρακτηριστικό παράδειγμα το λιμάνι στα Σιβιτακέϊκα, όπου οι επισκέπτες κατευθύνονται αποκλειστικά

στη Ρώμη . Σε αντίθεση με τη Βαρκελώνη , τη Βενετία όπου οι επισκέπτες παραμένουν και ξοδεύουν μεγαλύτερα ποσά στην γύρω περιοχή , όπου είναι ανεπτυγμένη τουριστικά με αγορά , αξιοθέατα & χώρους εστίασης κι αναψυχής.

Χαρακτηριστικά και σύμφωνα με έρευνα της E.E , Policy Research Corporation Tourist facilities in Ports (Οκτώβριος 2008 με Σεπτέμβριο 2009) στη Βαρκελώνη απορροφούνται σε ποσοστό 100% όλες οι δαπάνες που γίνονται από επιβάτες, πλήρωμα και το «πλοίο» από την τοπική οικονομία – αγορά, ενώ στα Σιβιτακείκα απορροφούνται μόνο οι δαπάνες του πλοίου και καθόλου οι υπόλοιπες (ποσοστό μηδενικό), δεδομένου ότι οι επιβάτες και το πλήρωμα κατευθύνονται άμεσα προς τη Ρώμη.

Στη Βαρκελώνη το μυστικό της επιτυχίας του τερματικού σταθμού κρουαζιερόπλοιων βρίσκεται στον καλό συντονισμό και τη συνεργασία όλων των συναρμόδιων φορέων που εμπλέκονται στη λιμενική λειτουργία και συγκεκριμένα των κρατικών φορέων, της λιμενικής αρχής, της διοίκησης του αεροδρομίου, του τελωνείου, των διάφορων άλλων υπηρεσιών ελέγχου επιβατών και των ιδιωτικών εταιρειών που παρέχουν υπηρεσίες στον τερματικό σταθμό.

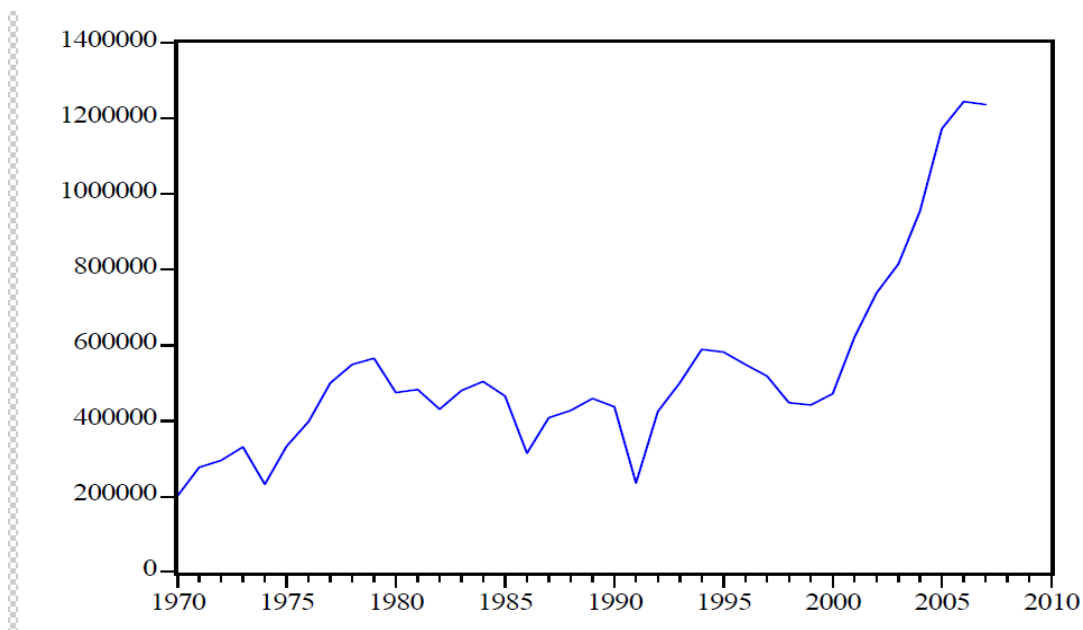
2.4.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Κρουαζιέρα στην Ελλάδα προσφέρει το ίδιο προϊόν με τους ανταγωνιστές της και διεκδικεί μερίδιο από τις ίδιες τουριστικές αγορές. Απευθύνεται κυρίως σε τουρίστες από χώρες της Β.Δ. Ευρώπης, οι οποίες προσπαθούν να προσελκύσουν μαζικό τουρισμό με ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα, το χαμηλό κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Οι δράσεις που προσφέρονται στην χώρα μας εντάσσονται στο σύνολό τους στην κατηγορία των διεθνών δράσεων των τουριστικών λιμένων όπως προαναφέρθηκε και νωρίτερα και πιο συγκεκριμένα των Μεσογειακών. Για έναν μεγάλο αριθμό προγραμμάτων τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν τον κύριο προορισμό , με συμπληρωματικούς προορισμούς τα γειτονικά λιμάνια της Ιταλίας , Τουρκίας , Κύπρου ή Αιγύπτου. Σε άλλα προγράμματα η Ελλάδα αποτελεί συμπληρωματικό προορισμό , με προσέγγιση λίγων ή ακόμα κι ενός λιμανιού .

Στο παρακάτω διάγραμμα δίνεται ο αριθμός των αφίξεων με κρουαζιερόπλοια από το 1970 μέχρι τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία. Μέχρι και το 2000 η κρουαζιέρα στην Ελλάδα δεν ξεπερνούσε τις 600 χιλιάδες αφίξεις. Την τελευταία δεκαετία οι αφίξεις σχεδόν διπλασιάστηκαν, ακολουθώντας τις γενικότερες παγκόσμιες τάσεις.

ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ 1970 - 2010



Πηγή: ΑΤΕΜ “Εξαμηνιαία Έκθεση Ανάλυσης των Τουριστικών Τάσεων”, Τεύχος 4, Ιούλιος 2010

Ο ρυθμός αφίξεων των κρουαζιερών παρουσίασε μέση αύξηση της περιόδου 1970-2007 6,8%. Την τελευταία δεκαετία, όμως, ο ετήσιος μέσος ρυθμός αύξησης ήταν 14,15%, σχεδόν υπερδιπλάσιος του παγκόσμιου ρυθμού αύξησης αυτού του είδους του τουρισμού.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, η κρουαζιέρα αντιστοιχούσε πάνω από το 10% του συνόλου των αλλοδαπών τουριστικών αφίξεων, για να πέσει κάτω από το 4% στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Στην τελευταία δεκαετία η κρουαζιέρα ανακάμπτει δυναμικά φθάνοντας και στο 8% με πολύ μεγάλες προοπτικές για το μέλλον.

Από την παραπάνω εικόνα καταλαβαίνει κανείς ότι από το 2000 και μετά η αγορά και οι προοπτικές είναι μεγαλύτερες και η τάσεις ευνοούν την κατάσταση ανταγωνιστικού λιμένα ή αλιευτικού καταφυγίου ως εναλλακτικό πεδίο προορισμού για ξένους και ντόπιους τουρίστες, λάτρεις του θαλάσσιου τουρισμού.

Στο διάστημα των τελευταίων ετών, επηρεάστηκε πολλές φορές από διάφορες κοινωνικό -πολιτικές συγκυρίες όπως : πόλεμος του Κόλπου , πόλεμος στη Γιουγκοσλαβία , τρομοκρατία – Δίδυμοι Πύργοι ΗΠΑ, οικονομική κρίση.

Παραδοσιακές θεωρούνται οι αγορές της Ισπανίας , Ιταλίας , Βρετανίας , από σκοπιά προσφοράς και ζήτησης. Σημαντική είναι η κίνηση θαλάσσιου τουρισμού που παρατηρείται στις μικρές χώρες , αλλά με γερή υποδομή όπως η Μάλτα κι η Κύπρος.

Σύμφωνα με στοιχεία της καθημερινής (21/01/2011), φαίνεται ότι την πρωτιά σε οικονομικά και τεχνολογικά δεδομένα φαίνεται να την έχει το λιμάνι:

- Πειραιά
- Μυκόνου
- Σαντορίνης
- Ρόδου κ.α.

Ο τουρισμός αποτελεί ένα οικονομικό φαινόμενο το οποίο οδηγεί την χώρα υποδοχής των τουριστών σε ανάπτυξη κατά ένα τρόπο, αλλά και της αποδίδει κάποια σημαντικά οικονομικά οφέλη σε εξατομικευμένες περιπτώσεις που όλες μαζί μπορούν να συνθέσουν ένα τοπίο ανάπτυξης για την χώρα και την τοπική οικονομία.

Τα σημεία που ξεχωρίζουν οι Geoffrey Wall et.al. (2006) που γνωρίζουν οικονομικά οφέλη είναι κάποια από τα παρακάτω:

Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (Α.Ε.Π.)

Ο τουρισμός είναι ένα στοιχείο που μπορεί να αυξήσει το ΑΕΠ μιας χώρας μέσω των δαπανών που γίνονται στην χώρα προορισμού. Αυτό το στοιχείο μπορεί να δώσει ώθηση τόσο στις άμεσες δαπάνες, όσο και στις έμμεσες δαπάνες που μπορεί να σχετίζονται με το τουριστικό προϊόν. Οι δαπάνες αυτές έχουν να κάνουν με τα χρήματα που θα ξοδέψει ένας τουρίστας για κατανάλωση τόσο σε φαγητά, όσο και σε διασκέδαση, αλλά επίσης και στο ξενοδοχειακό κομμάτι για δαπάνες στον χώρο της εστίασης. Στις έμμεσες περιπτώσεις το κράτος κερδίζει από το ΦΠΑ το οποίο μπορεί να συνεισφέρει η μεγαλύτερη κίνηση του τουριστικού κλάδου, αλλά και μέσω του τραπεζικού συστήματος.

Μπορεί εύκολα να διαπιστωθεί η οικονομική σημασία του τουρισμού σε ένα τουριστικό προορισμό, παρατηρώντας τα ποσοστά του ΑΕΠ που αφορά σε υπηρεσίες και αγαθά του τουριστικού κλάδου. Σύμφωνα με την έκθεση του Ιδρύματος Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) η συνεισφορά του τουρισμού για την Ελλάδα το 2010 έφτασε στο 15,1% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας.

Αναλυτικά το σχετικό σχήμα από την μελέτη του IOBE (2012):

Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν



Πηγή: IOBE (2012)

Σε ένα άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα που αναφέρεται στην έρευνα των Geoffrey Wall et.al. (2006), τα νησιά της Καραϊβικής πλησιάζουν από τον τουρισμό κάθε χρόνο το 40% συνεισφοράς τους στο ΑΕΠ της χώρας, ποσοστό που σημαίνει ότι είναι η σημαντικότερη «βιομηχανία» για την χώρα ο τουριστικός κλάδος.

Απασχόληση

Όπως είναι εύκολα αντιληπτό και λογικό επόμενο της εισροής στην χώρα και κατ' επέκταση μιας τοπικής κοινωνίας πλήθος τουριστών, οδηγεί από μόνο του αυτό το γεγονός στην αύξηση της απασχόλησης. Δύο είναι οι τρόποι αύξησης της απασχόλησης σύμφωνα με τους Geoffrey Wall et.al. (2006), είτε άμεση αύξηση της, είτε έμμεση. Στην πρώτη περίπτωση Ο τουρισμός δημιουργεί θέσεις ως αποτέλεσμα της επίσκεψης των τουριστών, οι οποίες στηρίζουν την τουριστική δραστηριότητα, π.χ. τουριστικά επαγγέλματα σε ένα ξενοδοχείο, σε ένα εστιατόριο, σε νυχτερινό μαγαζί κλπ. Στην δεύτερη περίπτωση της έμμεσης απασχόλησης μπορεί να είναι οι θέσεις που δημιουργούνται στο πλαίσιο της τουριστικής προσφοράς που δεν υποστηρίζουν άμεσα και αποκλειστικά την τουριστική δραστηριότητα. Π.χ. ταξί, φαρμακεία ή τα καταστήματα ψιλικών σε μία τουριστική περιοχή. Εκτός όλων αυτών η δημιουργία νέων επιχειρήσεων έχει οφέλη και στην απασχόληση με την δημιουργία θέσεων εργασίας που θα έλειπαν αν οι επιχειρηματικότητα λόγω τουρισμού δεν υπήρχε, είτε για την χώρα ολόκληρη, είτε για την τοπική κοινωνία.

Σύμφωνα με την έκθεση του IOBE (2012), η απασχόληση στην Ελλάδα λόγω του τουρισμού για το 2010 είχε τα εξής χαρακτηριστικά:

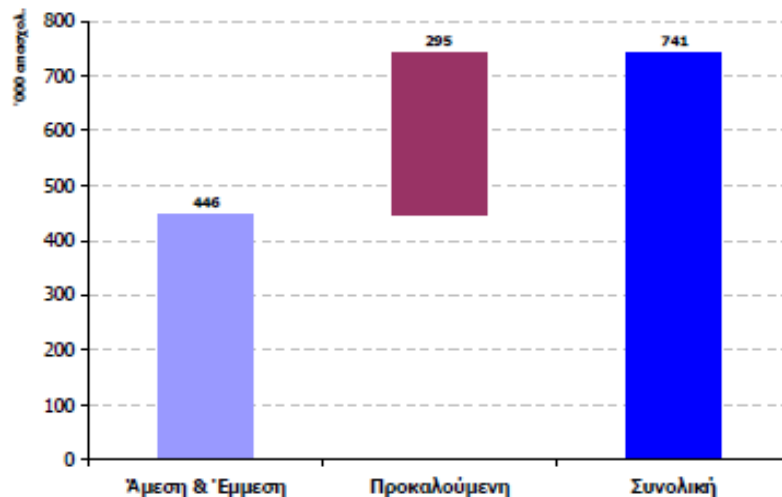
Απασχόληση

446 χιλ. θέσεις Άμεσης και Έμμεσης Απασχόλησης
741 χιλ. θέσεις εργασίας υποστηρίζονται από την ανάπτυξη
του τουρισμού στην Ελλάδα

Πηγή: IOBE 2012

Τα παραπάνω στοιχεία μπορούν να απεικονιστούν και γραφικά σε ένα διάγραμμα το οποίο πήραμε από την ίδια μελέτη και δείχνει πραγματικά το μέγεθος της απασχόλησης που οφείλεται αποκλειστικά στον τουριστικό τομέα της χώρας μας, που αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματά μας σαν χώρα και θα πρέπει με το κατάλληλο τουριστικό marketing να το αυξήσουμε στα επόμενα χρόνια συνυπολογίζοντας ότι εν μέσω οικονομικής κρίσης σε διεθνές επίπεδο, η κάθε χώρα θα βασιστεί στα δυνατά της σημεία σαν οικονομία.

Διαγραμματικά.



Πηγή: IOBE (2012)

Με βάση τα στοιχεία του ΕΟΤ και της Ένωσης Μαρίνων Ελλάδος οι θέσεις ελλιμενισμού στις μαρίνες της Αττικής είναι 4.075 με 178 εργαζομένους σε αυτές. Η αναλογία είναι 4,36 εργαζόμενοι για κάθε 100 θέσεις μαρίνων. Εάν η αναλογία είναι ίδια και για την υπόλοιπη Ελλάδα τότε οι 8.924 θέσεις ελλιμενισμού σε μαρίνες παράγουν 389 άμεσες θέσεις εργασίας στις μαρίνες.

Στο μεταξύ, πρόσφατη έρευνα του πανεπιστημίου Πειραιά που έχει στην κατοχή του ναυτικό επιμελητήριο Ελλάδος, δείχνει ότι στη Βαρκελώνη για 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνα, δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας και 100 σε υποστηρικτικούς κλάδους της τοπικής οικονομίας.

Σύμφωνα με στοιχεία της ίδιας μελέτης, στην Αττική υπάρχουν 2621 σκάφη αναψυχής με 3.063 άμεσες θέσεις εργασίας, δηλαδή περίπου 1,17 άμεσες θέσεις εργασίας ανά σκάφος. Αν υποτεθεί ότι η κατανομή των σκαφών αναψυχής είναι ίδια με αυτή της Αττικής για όλα τα σκάφη που είναι καταγεγραμμένα στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, τότε υπάρχουν $17.700 \times 1,17 = 20.532$ άμεσες θέσεις εργασίας. Αυτή τη στιγμή στον κλάδο, από άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας, απασχολούνται περίπου κατά μέσο όρο 40.000 άτομα. (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2012)

ΜΑΡΙΝΑ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ*	ΑΜΕΣΕΣ ΘΕΣΕΙΣ**	ΕΜΜΕΣΕΣ ΘΕΣΕΙΣ**
ΑΛΙΜΟΣ	1080	47	1080
ΖΕΑ	620	27	620
ΓΛΥΦΑΔΑ	810	35	810
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	303	13	303
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	115	5	115
ΦΑΛΗΡΟ	130	6	130
ΣΟΥΝΙΟ	680	30	680
ΑΓΙΟΣ ΚΟΣΜΑΣ	337	15	337
ΓΟΥΒΙΑ	1235	54	1235
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ	100	4	100
ΛΕΥΚΑΔΑ	620	27	620
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	250	11	250
ΣΑΝΗ	215	9	215
ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ	315	14	315
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	242	9	242
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	222	9	222
ΚΩΣ	250	11	250
ΣΑΜΟΣ	260	11	260
ΛΕΡΟΣ	220	9	220
ΜΕΘΑΝΑ	70	3	70
ΡΟΔΟΣ	600	26	600
ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	250	11	250
ΣΥΝΟΛΟ	8924	397	8924

Υποδομές

Το στοιχείο των υποδομών είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ανάπτυξης – οφέλους που μπορεί να έχει μία χώρα η οποία σέβεται ότι ο τουρισμός αποτελεί βασικό στοιχείο της οικονομίας της και προσπαθεί να τονώσει κάθε χρόνο και περισσότερο το «προϊόν» της. Σε αυτήν την ανάλυση έχει συνεισφέρει στην διεθνή βιβλιογραφία ο Jafar Jafari (2003), ο οποίος έθεσε τα εξής στοιχεία:

Με στόχο την αναψυχή του επισκέπτη, πραγματοποιούνται οι απαραίτητες επενδύσεις στους τόπους υποδοχής των τουριστών. Στα έργα αυτά εντάσσονται:

- Η βελτίωση της προσβασιμότητας, των μέσων μεταφοράς, των μαζικών μέσων συγκοινωνίας, και του οδικού δικτύου .
- Η βελτίωση του δικτύου επικοινωνίας και η έμφαση σε σύγχρονα μέσα που οι τουρίστες κάνουν συστηματική χρήση, πχ Διαδίκτυο.
- Η κατασκευή έργων που συμβάλλουν στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου, πχ νοσοκομεία.

Αν σκεφτούμε ότι πρέπει να αναφερθούμε σε συγκεκριμένα παραδείγματα στην Ελλάδα, η μόνη υποδομή την οποία η Ελλάδα εκμεταλλεύεται θα λέγαμε πως είναι η ανεξάντλητη φυσική ομορφιά των περιοχών της που από μόνη της προσπαθεί να κεντρίσει το ενδιαφέρον των τουριστών για την Ελλάδα. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός και η έκφραση, ότι η Ελλάδα έχει ήλιο, θάλασσα λένε οι τουρίστες και ποτέ σχεδόν δεν έρχεται στο μυαλό μας κάτι που να σχετίζεται με την εκμετάλλευσή τους με κάποιες σημαντικές υποδομές για να τα προωθήσεις και πιο όμορφα στο εξωτερικό.

Φορολογικά Έσοδα

Κύριος παράγοντας στην άσκηση της δημοσιονομικής πολιτικής αποτελεί η ακολουθούμενη φορολογική πολιτική. Το κράτος αντλεί έσοδα από πολλές κατηγορίες φόρων σε φυσικά, αλλά και νομικά πρόσωπα, όπως ο φόρος εισοδήματος, οι φόροι κατανάλωσης, αλλά και οι φόροι που επιβάλλονται στα διάφορα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας.

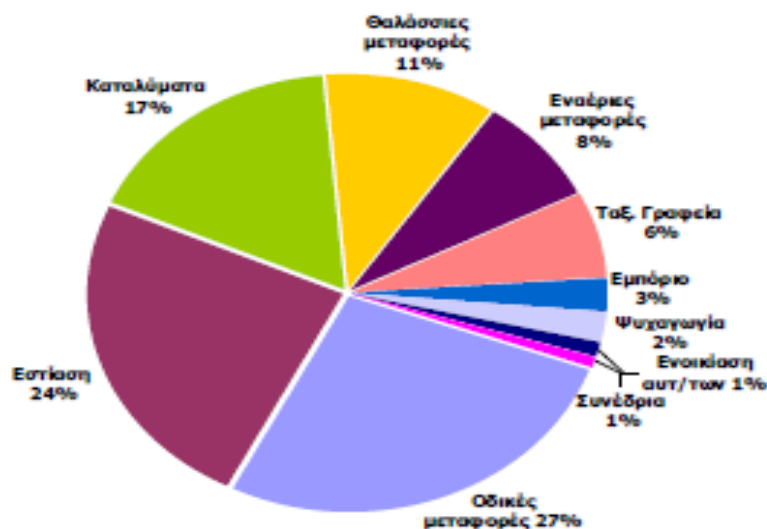
Στο κομμάτι αυτό μπορούμε να αποτυπώσουμε τους φόρους που μπορεί να εκμεταλλευτεί το κράτος από τον τουρισμό που δεν είναι και λίγοι και συμβάλουν σίγουρα στα έσοδα του ίδιου του κράτους από τον τουρισμό, έσοδα τα οποία σε θεωρητικό αλλά και πρακτικό επίπεδο μπορεί να δαπανήσει μέσω του προϋπολογισμού του σε επενδύσεις και προβολή που να σχετίζονται με τον τουρισμό για να αποφέρει την επόμενη χρονιά ο τουρισμός μεγαλύτερα έσοδα, αλλά και σε άλλους ελλειμματικούς τομείς της εγχώριας οικονομίας που στόχο θα έχουν την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου της κοινωνίας.

Οι φόροι αυτοί σχετίζονται με την έμμεση φορολογία:

- ΦΠΑ,
- φόροι και δασμοί επί των προϊόντων που εισάγονται και
- Ειδικός Φόρος Κατανάλωσης

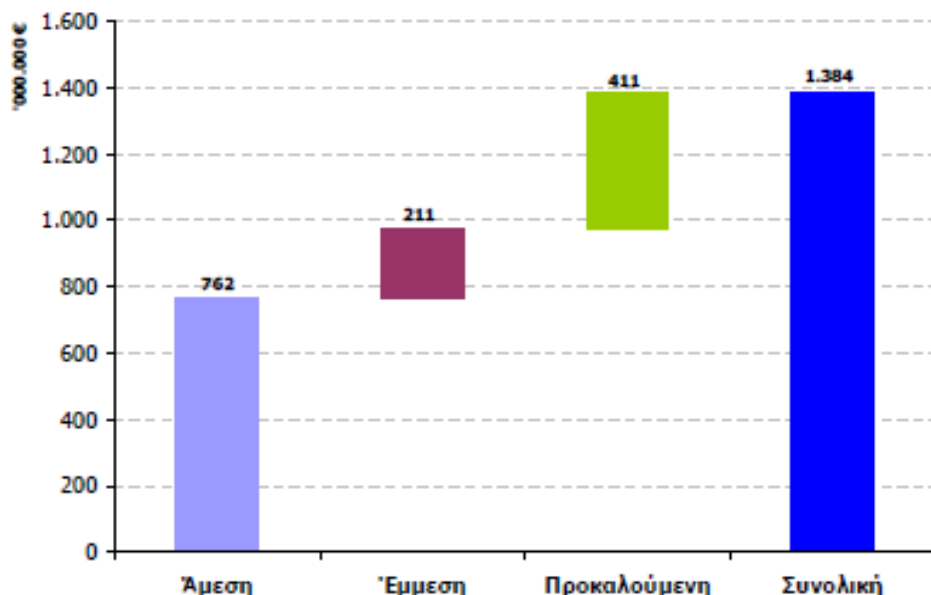
που καταβάλλουν οι επιχειρήσεις κάθε κλάδου για την αγορά προϊόντων και υπηρεσιών που αποτελούν τις εισροές στην παραγωγική τους διαδικασία. Φόροι επί των υπηρεσιών που προσφέρουν οι τουριστικές επιχειρήσεις στους πελάτες τους, όπως για παράδειγμα ο ΦΠΑ που καταβάλλεται από τον καταναλωτή για τη διαμονή του σε ένα ξενοδοχειακό κατάλυμα.

Για την περίπτωση της Ελλάδας σύμφωνα με την έκθεση του IOBE (2012), η επίδραση από την φορολογία στα κρατικά έσοδα είχε την παρακάτω μορφή:



Πηγή: IOBE (2012)

Η επίδραση στην έμμεση φορολογία από την τουριστική δαπάνη εκτιμάται για το 2010 σε 733 εκατ. ευρώ. Το μεγαλύτερο μέρος της συνεισφοράς αυτής προέρχεται από τον κλάδο των μεταφορών (Θαλάσσιες, Αεροπορικές, Οδικές), γεγονός που σχετίζεται με την πληρωμή του Ειδικού Φόρου Κατανάλωσης (ΕΦΚ) στα καύσιμα που χρησιμοποιούν οι επιχειρήσεις των κλάδων αυτών για τη δραστηριότητά τους. Αντίστοιχα, σημαντική είναι η συμβολή στην έμμεση φορολογία από την Εστίαση (24%) και τον κλάδο παροχής καταλύματος



Πηγή: IOBE (2012)

2.5 Ο ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Χώρα	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	ΜΑΡΙΝΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙ ΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟ Υ ΣΕ	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜ ΟΥ ΑΝΑ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙ Ο
			ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ	
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	731.000	1.750	80.500	9
ΣΟΥΗΔΙΑ	753.000	1.000	200.000	4
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	55.000	28	7.845	7
ΠΟΛΩΝΙΑ	51.170	290	-	-
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	280.000	1.200	18.800	16
ΝΟΡΒΗΓΙΑ	692.000	300	-	-
ΚΡΟΑΤΙΑ	105.000	123	13.878	8
ΙΤΑΛΙΑ	400.000	105	128.042	3
ΙΡΛΑΝΔΙΑ	25.067	34	3.900	6
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	441.530	2.647	-	-
ΓΑΛΛΙΑ	752.935	376	224.000	3
ΒΡΕΤΑΝΙΑ	463.019	500	225.000	2
ΕΛΛΑΔΑ	17.700	22	1.732	-

(πηγή: ICOMIA)

	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΠΕΡΙΜΕΤΡΟΣ ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΩΝ	Μ.Ο. ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ/km ΑΚΤΟΓΡΑΜΜΗΣ
ΕΛΛΑΔΑ	8.924	16.040	0,5
ΓΑΛΛΙΑ	226.000	6.316	35,8
ΚΡΟΑΤΙΑ	13.416	8.032	1,7
ΙΤΑΛΙΑ	130.000	9.532	13,6
ΙΣΠΑΝΙΑ	130.555	6.882	18,9
ΤΟΥΡΚΙΑ	8.659	9.827	0,9
ΜΑΛΤΑ	1.108	196,8	5,6
ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΟ	837	293,5	2,9
ΣΛΟΒΕΝΙΑ	1.475	1.381	1,1
ΣΥΝΟΛΟ	520.974	58.500,3	8,9

(Πηγή: <http://el.wikipedia.org>, <http://www.cluster-maritime.fr/article.php?lang=Uk&id=21>, <http://www.worldwidemarinasales.com/en/news/6.html?PHPSESSID=38853ae39b5114552a1e2ad0ca5810c2>, <http://www.charterworld.com/news/tag/myba>)

Όπως βλέπουμε στον παραπάνω πίνακα οι θέσεις ελλιμενισμού ανά Km ακτογραμμής είναι 0,5 για την Ελλάδα. Ο μέσος όρος των χωρών της Μεσογείου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και Τουρκίας είναι 8,9. Η Ελλάδα παρουσιάζει τον χαμηλότερο μέσο όρο θέσεων ελλιμενισμού από όλες τις χώρες. Εάν είχε τον μέσο όρο θα έπρεπε να είχε 142.000 θέσεις ελλιμενισμού (8,9 μ.ο x 16.040km) με συνέπεια 142.000 έμμεσες θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της οικονομίας.

Ο Ευρωπαϊκός χάρτης των τουριστικών λιμένων στην Ευρώπη βασίζεται κυρίως στις Κρουαζιέρες. Η αποδοτικότητα και η κερδοφορία τους εξαρτάται κατά 60% από τις αφίξεις μεγάλων κρουαζιερόπλοιων και την τουριστική προσέγγιση πλήθος τουριστών που επενδύουν στον εναλλακτικό αυτό τουρισμό.

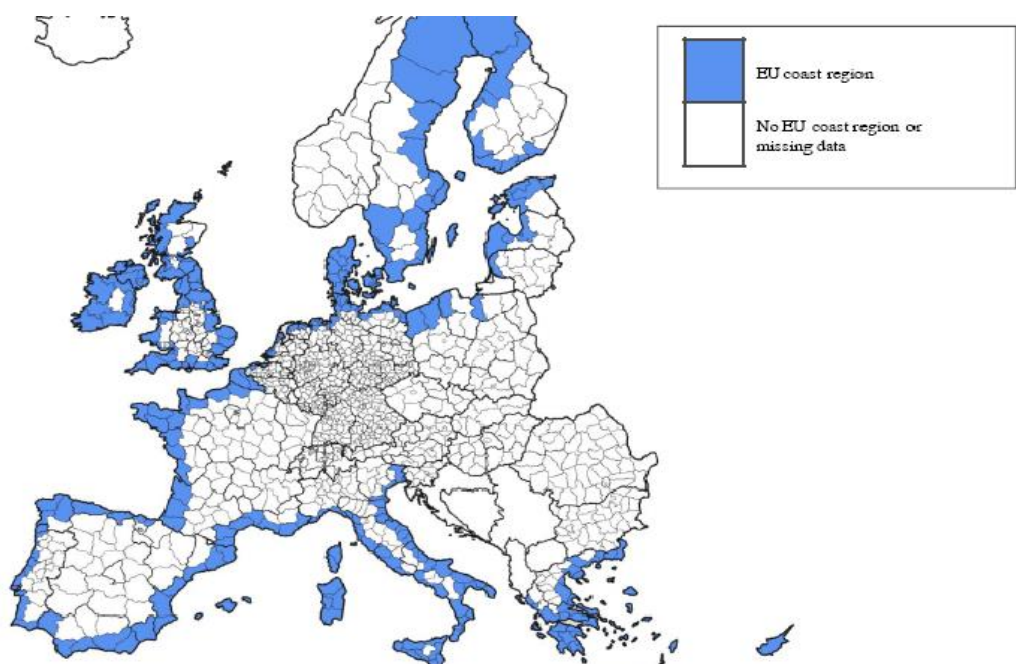
Τα προγράμματα κρουαζιέρας (2010) στη Μεσόγειο, διακρίνονται κυρίως σε αυτά της Ανατολικής & Δυτικής Μεσογείου, όπου υπάρχει πολλαπλή δυνατότητα επιλογής προορισμών.

Οι κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο περιλαμβάνουν επισκέψεις στα ελληνικά νησιά , ανατολική Ιταλία , Τουρκία, Κροατία και τα λιμάνια της Μαύρης Θάλασσας, μεταφέρουν τον επιβάτη σε μέρη όπως η Βενετία, Αθήνα, Κωνσταντινούπολη και τα ελληνικά νησιά. Προσφέρουν στους επιβάτες επισκέψεις σε χώρους πολιτισμού με πλούσια ιστορία και σε υπέροχες παραλίες για εξερεύνηση. Η θερινή περίοδος είναι η πολυσύχναστη εποχή του χρόνου. Ωστόσο, ορισμένες γραμμές όπως της Royal Caribbean και η Costa , προσφέρουν κρουαζιέρες στην Ανατολική Μεσόγειο όλο το χρόνο. Το πρόγραμμα κρουαζιέρας

κυμαίνεται συνήθως από 1 με 2 διανυκτερεύσεις έως και δύο εβδομάδες. Μπορεί επίσης να προγραμματιστεί οποιαδήποτε εποχή του χρόνου και να σχεδιαστεί μακροπρόθεσμα με προσεκτική επιλογή προορισμών, διαθέσιμων πακέτων και σύγχρονων προσφορών, είτε on-line ή μέσω ταξιδιωτικού πράκτορα. Παρέχεται δυνατότητα ενοικίασης ιδιωτικού ξεναγού, προκειμένου να ανακαλύψει κανείς περισσότερα για την ιστορία και τον πολιτισμό μέσα από μια σύντομη επίσκεψη. Στον παρακάτω χάρτη όπως αυτός αντλήθηκε από τον Research Policy Cooperation, εμφανίζονται τα παράκτια μέρη της Ευρώπης και επιπρόσθετα μέρη στα οποία υπάρχουν τερματικά και τουριστικοί λιμένες



Πηγή: Research Policy Cooperation



Πηγή: Research Policy Cooperation

Ενδεικτικά μπορούν να αναφερθούν βασικοί λιμένες – μαρίνες που υπάρχουν στην Ευρώπη και αξιοποιούν τα παράκτια μέρη τους έχοντας ανάπτυξη στις περιοχές τους και επιπρόσθετα οικονομική ευημερία.

Αξίζει να αναφερθούμε σε ορισμένους ευρωπαϊκούς προορισμούς που αποτελούν παράδειγμα για πολλές δημόσιες και ιδιωτικές μαρίνες.

2.5.1 MONACO

Η Μαρίνα του Μονακο αποτελεί ένα κόσμημα της νότιας Ευρώπης. Επισκεπτόμενος κανείς το site monacomarine.com, θα διαπιστώσει πως μπορεί ένας ιδιωτικός τουριστικός λιμένας να αποτελέσει πηγή ανάπτυξης, εσόδων και παράλληλα πόλο έλξης για χιλιάδες ίσως και εκατομμύρια τουρίστες όλο το χρόνο.

Στο Μονακο υπάρχει η εξής δομή όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα και αποτελείται σε γενικές γραμμές από 6 διαφορετικά σημεία με διαφορετικά χαρακτηριστικά για να προσελκύει τουρίστες και σκάφη.



Πηγή: monacomarine.com

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα οικονομικά μεγέθη των διάσημων μεσογειακών προορισμών κρουαζιέρας ,όπου το μερίδιο τους στην αγορά αυξήθηκε από 34 το 12,9% το 2006 σε 18,2% το 2009. Εξάλλου ένα ζητούμενο από την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι κι η μεγιστοποίηση των μεγεθών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ-ΜΑΡΙΝΑ ΦΛΟΙΣΒΟΥ

3.1 Η ΕΤΑΙΡΙΑ

Η Μαρίνα του Φλοίσβου όπως ονομάζεται και είναι διαδομένη με αυτό όνομα ανήκει στην εταιρία LAMDA Flisvos Marina S.A.

Η **LAMDA Flisvos Marina S.A. (LFM)** ιδρύθηκε το 2002 με σκοπό την ανάπλαση και ανάπτυξη της Μαρίνας Φλοίσβου ώστε να προσφέρει εγκαταστάσεις και υπηρεσίες υψηλής ποιότητας για σκάφη αναψυχής και μεγάλες θαλαμηγούς απ' όλον τον κόσμο.

Για πρώτη φορά στην Ελλάδα, μια ανώτερης κλίμακας μαρίνα λειτουργεί σύμφωνα με τις υψηλότερες διεθνείς προδιαγραφές, εξυπηρετώντας τις ιδιαίτερες ανάγκες των μεγάλων σκαφών αναψυχής.

Σήμερα, στην Μαρίνα Φλοίσβου έχει ολοκληρωθεί η δημιουργία εγκαταστάσεων σε έκταση 3.800 τ.μ. που περιλαμβάνει χρήσεις αναψυχής (αναψυκτήρια / εστιατόρια) και εμπορικές χρήσεις. Σε ένα ελκυστικό περιβάλλον δίπλα στη θάλασσα οι ιδιοκτήτες των σκαφών αλλά και οι κάτοικοι της πόλης, απολαμβάνουν μια σειρά από εμπορικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες.

Η εταιρεία LAMDA Flisvos Marina αποτελεί κοινοπραξία των εταιριών LAMDA Flisvos Holding A.E (LFH) (77,23%) και της Εταιρείας Τουριστικής Ανάπτυξης (ETA) (22,77%). Το 2002 με την παραχώρηση 40 χρόνων κατόπιν διαγωνισμού, η **LAMDA Flisvos Marina** ανέλαβε να αναπτύξει, αναβαθμίσει και να διαχειριστεί τη Μαρίνα του Φλοίσβου.



Πηγή: <http://www.flisvosmarina.com>

3.1.1 ΟΡΑΜΑ

Όραμα της εταιρείας μας είναι η καθιέρωση της **Μαρinas Φλοίσβου** ως ο ιδανικότερος προορισμός για σκάφη αναψυχής και πολυτελείς θαλαμηγούς στην Ανατολική Μεσόγειο, καθώς και η ανάδειξη των χώρων αναψυχής, εστίασης και εμπορικών καταστημάτων, ως σημείο συνάντησης για κάθε απαιτητικό επισκέπτη.

Δέσμευσή μας είναι η παροχή υπηρεσιών ποιότητας σε ένα χώρο υψηλών προδιαγραφών, με ασφάλεια και σεβασμό στο περιβάλλον.

3.1.2 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Πολιτική και στόχος της LAMDA Flisvos Marina είναι να παρέχει στους πελάτες της υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και να ανταποκρίνεται όσο το δυνατόν καλύτερα στις ανάγκες τους, με τρόπο αποδοτικό και προσέγγιση φιλική προς το περιβάλλον.

Η Εταιρεία είναι ευαισθητοποιημένη όσον αφορά στο κοινό ενδιαφέρον σχετικά με τον θαλάσσιο τουρισμό και τις επενέργειές του στο περιβάλλον και κρίνει ότι η ασφάλεια εν πλω ή στο χερσαίο τμήμα, η πρόληψη ατυχημάτων, η αποφυγή απώλειας ανθρώπινης ζωής και η αποφυγή ζημιάς στο περιβάλλον είναι απόλυτες προϋποθέσεις της ποιότητας και γι' αυτό και θα τους δοθεί μέγιστη προτεραιότητα.

Με στόχο την συνεχή βελτίωση, την ανάπτυξη των λειτουργιών της και την ικανοποίηση των πελατών της, η Εταιρεία έχει σχεδιάσει και εφαρμόζει ένα δυναμικό, περιεκτικό Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας, Ασφάλειας & Περιβάλλοντος και δεσμεύεται:

- Στην βέλτιστη ανταπόκριση στα δεδομένα και τις απαιτήσεις των πελατών, σε επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών, μέσα από τον σαφή και συνεχή προσδιορισμό των αναγκών τους
- Στη διαρκή αναβάθμιση και βελτίωση του επιπέδου ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, μέσα από προγραμματισμένους και συνεχείς απολογισμούς
- Στην επικέντρωση στις διεργασίες και όχι απλά στις διαδικασίες
- Στη συνεχή αξιοποίηση του συστήματος, έτσι ώστε τα στοιχεία που συλλέγονται να αξιοποιούνται διαρκώς μέσω δεικτών
- Στη πλήρη συμμόρφωση με τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς που διέπουν τις δραστηριότητές της
- Στην ενθάρρυνση για την αναβάθμιση των εργαζομένων, την εκπαίδευσή τους σε θέματα ποιότητας, ασφάλειας και περιβάλλοντος με στόχο την πλήρη ετοιμότητά τους και την άμεση ανταπόκρισή τους σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης

3.2 Ο ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Μόλις 6 χλμ. από το κέντρο της Αθήνας - μια πόλη που συνδυάζει μοναδικά το αρχαίο με το σύγχρονο - η Μαρίνα Φλοίσβου προσφέρει στους πελάτες της εύκολη πρόσβαση σε πολλά πολιτιστικά δρώμενα και τρόπους ψυχαγωγίας που προσφέρει η πρωτεύουσα. Ο περιφερειακός της Αθήνας και το εκτενές και μοντέρνο δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών επιτρέπει εύκολη και άνετη μετάβαση στο Αρχαιολογικό Μουσείο, καθώς και περιηγήσεις στην Ακρόπολη, σε ιστορικά μέρη, μνημεία και μουσεία.

Η Μαρίνα Φλοίσβου παρέχει μια ποικιλία δυνατοτήτων απόλαυσης και χαλάρωσης, ενώ οι φανατικοί της άθλησης μπορούν να χαρούν το τρέξιμο, το περπάτημα και την ποδηλασία σε ένα ήρεμο και φιλόξενο περιβάλλον.

Τέλος, η Μαρίνα Φλοίσβου είναι η ιδανική αφετηρία για τους ταξιδιώτες που λατρεύουν τη θάλασσα και είναι έτοιμοι να εξερευνήσουν περισσότερα από 3,000 Ελληνικά νησιά, πολλά από τα οποία απέχουν ελάχιστα.

Η πρόσβαση στην Μαρίνα του Φλοίσβου μπορεί να γίνει με πολλούς τρόπους και είναι κάτι ιδιαίτερα σημαντικό για τον τουρίστα:

- Αυτοκίνητο
- Λεοφωρείο

- Ταξί
- Τραμ
- Μετρο αλλά και
- Τρένο

Όπως αναφέρθηκε προηγούμενα είναι ιδιαίτερα σημαντικό το στοιχείο της πρόσβασης στον λιμένα.

3.3 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Λιμενικές και Χερσαίες εγκαταστάσεις

Ένα πρόγραμμα επένδυσης μεγάλης κλίμακας για την ολοκληρωτική ανάπλαση και αναβάθμιση όλων των λιμενικών και χερσαίων υποδομών ολοκληρώθηκε το Φεβρουάριο του 2010.

Η Μαρίνα Φλοίσβου μετατράπηκε σε μία διεθνή μαρίνα υψηλών προδιαγραφών, σχεδιασμένη αποκλειστικά να φροντίζει για τις ανάγκες ελλιμενισμού των πελατών με μεγάλες πολυτελείς θαλαμηγούς και ποντοπόρα σκάφη.

Λιμενικές Εγκαταστάσεις

Η δημιουργία νέας εισόδου του λιμένα επιτρέπει την ασφαλή είσοδο και έξοδο μικρών και μεγάλων σκαφών, ακόμη και σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Ο δυτικός προσανατολισμός της και το ολοκληρωμένο τμήμα του βόρειου προλιμένα βοήθησε δραστικά στη μείωση της ανάκλασης των κυματισμών, ενός φαινομένου επικίνδυνου για τα ελλιμενιζόμενα σκάφη.

Στη μαρίνα ολοκληρώθηκαν 303 θέσεις ελλιμενισμού πρυμοδέτησης, από 15μ. έως 70+μ. Μία από τις σημαντικότερες αναβαθμίσεις στις υποδομές της Μαρίνας, αποτελεί η ολοκλήρωση της προστασίας του νότιου μόλου (προσήνεμου). Με αυτό το έργο η Μαρίνα εξασφάλισε την προστασία και ασφάλεια των σκαφών από θαλάσσια κύματα που έπλητταν τη μαρίνα σε περιπτώσεις ισχυρών νότιων ανέμων.

Χερσαίες Εγκαταστάσεις

Σε σύνολο 56,000 τ.μ. χερσαίας ζώνης κατασκευάστηκαν έξι (6) χαμηλού ύψους κτίρια συνολικής επιφάνειας 3,800 τ.μ., τα οποία φιλοξενούν 34 καταστήματα και γραφεία.

Κατασκευάστηκε, επίσης, πύργος ελέγχου στο βόρειο άκρο της Μαρίνας ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής είσοδος και έξοδος των σκαφών στο λιμένα, καθώς και η κίνηση των σκαφών μέσα σε αυτόν.

Η ανάπλαση του πάρκου της Μαρίνας έγινε με επιμελή αναμόρφωση και νέα φύτευση 1.000 περίπου δέντρων, καθώς και 3,500 τ.μ. νέου χλοοτάπητα. Στους χώρους περιπάτου φυτεύτηκαν 50 επιπλέον δέντρα.

Το κτίριο του Διοικητηρίου της Μαρίνας, εκτός από τα γραφεία Υποδοχής Πελατών, φιλοξενεί και το Λιμεναρχείο του Φλοίσβου.

Δύο κύριοι χώροι στάθμευσης, χωρητικότητας άνω των 320 οχημάτων, δημιουργήθηκαν για την αποκλειστική εξυπηρέτηση των επισκεπτών.

Ασφάλεια Λιμένα

Στη Μαρίνα Φλοίσβου λαμβάνεται κάθε απαραίτητο μέτρο πρόληψης ώστε να δημιουργηθούν ασφαλείς συνθήκες ελλιμενισμού και να εξασφαλιστεί η προστασία των θαλαμηγών:

- Σύγχρονος εξοπλισμός πυρανίχνευσης και πυρασφάλειας
- Εκπαιδευμένο προσωπικό ικανό να χειριστεί καταστάσεις έκτακτης ανάγκης
- Παροχή άμεσης βοήθειας με ειδικό σκάφος πολλαπλών χρήσεων (πυρόσβεση από θάλασσα, ώθηση, ρυμούλκηση μεγάλων σκαφών).
- Λύσεις υποστήριξης σε περίπτωση βλάβης εξοπλισμού
- Σχέδια έκτακτης ανάγκης

Ασφάλεια

Η θέση ελλιμενισμού έχει πολλά κοινά χαρακτηριστικά με μία ιδιωτική κατοικία και πρέπει να παρέχει την ίδια δυνατότητα ασφάλειας και χαλάρωσης. Κεφαλαιοποιώντας τη σύγχρονη υποδομή που αναπτύχθηκε για τη φιλοξενία των VIP επισκεπτών κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, τα μέτρα ασφάλειας της Μαρίνας Φλοίσβου περιλαμβάνουν:

- Φράχτη ασφαλείας
- Έλεγχο με ηλεκτρονικό σύστημα καμερών
- Ελεγχόμενη είσοδο οχημάτων

- Σημείο εισόδου - εξόδου για όλα τα οχήματα και τους πεζούς
- 24 ώρες υπηρεσίες φύλαξης και περιπολία με όχημα
- Άμεση πρόσβαση στις Λιμενικές Αρχές, οι οποίες φιλοξενούνται στις εγκαταστάσεις της Μαρίνας, εντός του κτιρίου Διοίκησης
- Πύργο ελέγχου

Επέκταση της Δυνατότητας Φιλοξενίας μας

Η αναζήτηση της σωστής θέσης ελλιμενισμού είναι συχνά η πιο σημαντική ανησυχία για τους ιδιοκτήτες μεγάλων πολυτελών σκαφών. Η ολοκλήρωση της κατασκευής νέων προβλητών αύξησε την παρούσα ικανότητα της Μαρίνας Φλοίσβου αγγίζοντας τις 303 θέσεις ελλιμενισμού. Περισσότερες από τις μισές αυτές θέσεις ελλιμενισμού έχουν σχεδιασθεί ώστε να φιλοξενήσουν θαλαμηγούς μεγαλύτερες των 30 μέτρων σε μήκος. Εκτός του ότι αποτελεί προορισμό παγκοσμίου επιπέδου για σκάφη όλων των ειδών, η Μαρίνα Φλοίσβου έχει δημιουργήσει ένα νέο εμπορικό και ψυχαγωγικό συγκρότημα 3,800 τ.μ.

Εξατομικευμένες και Αξιόπιστες Υπηρεσίες

Είμαστε αφοσιωμένοι στην ικανοποίηση των πελατών και περήφανοι για τον επαγγελματισμό μας και τη ζεστή φιλοξενία μας. Όλο το προσωπικό της Μαρίνας έχει επιλεγθεί προσεκτικά και εκπαιδευτεί ώστε να παρέχει στους πελάτες τις υπηρεσίες που αξίζουν με φροντίδα, εχεμύθεια και επαγγελματισμό. Τα υψηλά πρότυπα διατηρούνται πάντα με τη βοήθεια της συνεχούς εκπαίδευσης όλων των υπαλλήλων της Μαρίνας.

Για την παροχή όλων των παρεχόμενων υπηρεσιών επισυνάπτεται με την εργασία ο τιμοκατάλογος της Μαρίνας του Φλοίσβου.

PRICE LIST 01.02.13

A. ANNUAL MOORING FEES

Annual Fee results from the boat's area (Length overall*Beam) with the rates from table below:

Loa (m)	Rate (€ per sq.m)	Loa (m)	Rate (€ per sq.m)
up to 15	175,04	31	150,06
16	167,96	32	150,85
17	162,48	33	151,70
18	158,23	34	152,68
19	154,99	35	153,06
20	152,55	36	156,07
21	150,66	37	154,16
22	149,32	38	152,32
23	148,77	39	150,53
24	147,49	40	148,77
25	147,39	41	147,12
26	147,49	42	145,48
27	147,77	43	143,90
28	148,18	44	142,37
29	148,69	more than 44	146,45
30	149,35		

Special Terms

- Boats having Loa less than 15m are charged for Loa 15m (min. charge)
- Boats having Beam less than 4m are charged for Beam 4m (min. charge)
- For boats of a Loa of more than 15m and a ratio of Loa/Bm<4, the Loa is considered to be equal to 4 x Bm
- For boats of a Loa of more than 15m and a ratio of Loa/Bm>6, the Bm is considered to be equal to Loa/6.
- Vessels berthing alongside are charged at +100% normal (berthing by stern) rates
- Marina berthing charges are on calendar basis.

B. MOORING FEES FOR TRANSIT BOATS

For a berthing period of less than 90 days, the daily rate is equal to 1/365 of above annual rates with a surcharge of + 80%.

C. MARINA SERVICES RATES

- Water supply: €5,00 per cu.m.
- Power supply: €0,21 per kwh
- Conn./disconnection of power and water supply: €21,01 monthly
- Phone service: €16,80
- Phone service: upon request
- Wi-Fi up to 8Mbps: FREE OF CHARGE
- Parking at berth: FREE OF CHARGE
- Other services 24/7 (premises' security, assistance by boat, waste management, maintenance): €1,25 per sq.m. monthly

Prices do not include V.A.T (23%).

Valid from 11/06/08(FEK 1075)

Πηγή: http://www.flisvosmarina.com/el-gr/Images/Content/Timokatalogos/flisvosmarina_pricelist-2013.aspx/

3.3.1 ΕΠΙΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Οι επιπρόσθετες υπηρεσίες για πολλούς από τους τουρίστες και γενικά επισκέπτες της Μαρίνας μπορεί να αποτελούν σημαντικότατο παράγοντα για την ικανοποίηση και βελτιστοποίηση της παρεχόμενης υπηρεσίας.

Για τον λόγο αυτό επιπλέον υπηρεσίες εμπορικού κέντρου, που περιλαμβάνει:

Εστιατόρια / Καφέ

Καταστήματα

Υπηρεσίες προς τα Σκάφη Αναψυχής κ.α.

3.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η συνεχιζόμενη οικονομική κρίση αποτέλεσε την κύρια αιτία μείωσης του κύκλου εργασιών της Εταιρείας. Η μείωση συνίσταται κυρίως στην κατά 17% απώλεια εσόδων ελλειμνισμού μόνιμων σκαφών το 2012 καθώς τα σκάφη αυτά επέλεξαν προορισμούς εκτός Ελλάδας ή τη γειτονική μαρίνα του Αγ. Κοσμά η οποία εφαρμόζει αθέμιτες πρακτικές ανταγωνισμού.

Σημειώνεται ότι η εταιρεία προέβη σε διαιτησία με την εκμισθώτρια εταιρεία ΕΤΑΔ Α.Ε. με σκοπό τη μείωση του ετησίου ανταλλάγματος των δικαιωμάτων εκμετάλλευσης της μαρίνας για τα έτη 2011 και εφεξής. Σύμφωνα με την απόφαση της Διαιτησίας, το Σεπτέμβριο 2012, το ετήσιο συνολικό ανάλλαγμα μειώθηκε σε 6.000.000 ευρώ για τα έτη 2012 έως και 2015.

Με βάση τις εκτιμώμενες μελλοντικές ταμειακές ροές και στο υφιστάμενο επίπεδο των εν ισχύ συμβατικών λειτουργικών μισθώσεων, οι μέτοχοι της εταιρείας θα μεριμνήσουν για την αύξηση μετοχικού κεφαλαίου εντός του 2013 ώστε να διαθέτει επαρκείς πόρους για την ομαλή λειτουργία της και τη συνέχιση εκπλήρωσης των συμβατικών της υποχρεώσεων.

Ο στόχος της διαχείρισης είναι να περιοριστούν οι απώλειες του κύκλου εργασιών και να μειωθούν οι λειτουργικές δαπάνες με περικοπές της τάξεως 16% και με περαιτέρω εξέταση δυνατότητας νέας διαιτησίας για τη μείωση του ανταλλάγματος λόγω της συνεχιζόμενης υφιστάμενης οικονομικής κρίσης.

Σύμφωνα με τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Αναφοράς τα βασικά οικονομικά μεγέθη για την Εταιρεία τη χρήση του 2012 έχουν ως ακολούθως:

Μείωση σε ποσοστό 12,58% σημείωσε ο κύκλος εργασιών της Εταιρείας, ο οποίος ανήλθε σε € 10.018.614 έναντι € 11.461.001 την αντίστοιχη περίοδο του 2011.

Τα αποτελέσματα εκμετάλλευσης της περιόδου διαμορφώθηκαν σε ζημίες € 12.900.113 έναντι ζημιών € 1.126.361 την αντίστοιχη περσινή περίοδο, ενώ τα αποτελέσματα μετά φόρων διαμορφώθηκαν σε ζημίες € 13.688.810 έναντι ζημιών € 1.958.487 το 2011.

3.5 PHOTO GALLERY

Παρουσιάζονται στην ενότητα αυτή ενδεικτικά κάποιες εικόνες του εξεταζόμενου μέρους.

ΕΙΚΟΝΑ 1.



ΕΙΚΟΝΑ 2.



ΕΙΚΟΝΑ 3.



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ

4.1 ΙΧΘΥΟΣΚΑΛΕΣ – ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ

Σύμφωνα με τη σχετική ελληνική νομοθεσία (Ν. 4457/65 αρθ.1, παρ.1) ως **ιχθυόσκαλα** χαρακτηρίζεται το σύνολο των πάσης φύσεως λιμενικών εγκαταστάσεων (προβλήτες, κρηπιδώματα, κτίρια, μηχανολογικές εγκαταστάσεις (ψυγεία) καθώς και με τον συναφή προς αυτά συγκεκριμένο χώρο της χερσαίας ζώνης των λιμένων που αποσκοπούν και μόνο στην εξυπηρέτηση της αλιευτικής δραστηριότητας (διακίνησης αλιευμάτων), στο λιμένα που βρίσκεται ή που κατασκευάζεται η ιχθυόσκαλα.

Η δημιουργία τέτοιων χώρων κατέσται αναγκαία προκειμένου να διασφαλιστεί καλύτερα αφενός η ανάπτυξη υγιούς ιχθυεμπορίου, η μείωση του κόστους της αλιευτικής παραγωγής, η καλή συντήρηση, διακίνηση και χονδρική διάθεση των αλιευμάτων κ.λπ., παράλληλα με τον έλεγχο αυτών, καθώς επίσης και ο συγκεκριμένος χώρος ελλιμενισμού των αλιευτικών σκαφών μεγάλης αλιευτικής περιοχής.

Ιχθυόσκαλες υφίστανται σε όλους τους μεγάλους λιμένες όπως στη Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Βόλο, Πάτρα κ.λπ. Στον Πειραιά ιχθυόσκαλα υφίσταται στη περιοχή του λιμένα Κερασινίου όπου και αρχίζει η ημερήσια διάθεση τις πρώτες πρωινές ώρες.

- Ο τρόπος λειτουργίας τους πρωτορυθμίστηκε με το Β.Δ. 939/65, όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα, και που είναι περίπου ο αντίστοιχος των κεντρικών λαχαναγορών.

Σε λιμένες περιορισμένης αλιευτικής δραστηριότητας ή σε μικρούς λιμένες, λεγόμενοι "αλιευτικά καταφύγια", η διακίνηση και διάθεση των αλιευμάτων γίνεται στους προβλήτες των εγκαταστάσεων αυτών που πολλές φορές χαρακτηρίζονται τοπικές "ιχθυόσκαλες" χωρίς όμως τη βαρύτητα της οργάνωσης που προβλέπει η κείμενη νομοθεσία για επίσημο χαρακτηρισμό. Σ' αυτούς τους χώρους πολλές φορές η διάθεση αλιευμάτων γίνεται και απ' ευθείας από τους αλιείς, από τα σκάφη τους.(<http://el.wikipedia.org>)

Στην Ελληνική επικράτεια τα ιχθυρά τιμολογούνται και διακινούνται από τις Ιχθυόσκαλες οι οποίες βρίσκονται στις ακόλουθες περιοχές:

- Αλεξανδρούπολη
- Θεσσαλονίκη
- Καβάλα
- Κάλυμνος
- Μεσολόγγι
- Πάτρα
- Πειραιάς
- Πρέβεζα
- Χανιά
- Χαλκίδα
- Χίος

Οι δημόσιες ιχθυόσκαλες εποπτεύονται από την [ΕΤΑΝΑΛ Α.Ε. - ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ](#)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο υπερψήφισε την πρόταση για το πρόγραμμα χρηματοδότησης της αλιείας για τη περίοδο 2014-2020, στο πλαίσιο της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής (ΚΑΛΠ), κι ενέκρινε το κονδύλιο των 6.5 δις ευρώ για την εφαρμογή της Θαλάσσιας Στρατηγικής και της Αλιευτικής Πολιτικής. «Στο πλαίσιο της μέχρι τώρα Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής είχαν υιοθετηθεί άστοχες πολιτικές και σπαταλήθηκαν δημόσιοι πόροι που τελικώς οδήγησαν σε υπεραλίευση και καταστροφικές μορφές αλιείας. Χρηματοδοτήθηκε, επίσης, η καταστροφή παραδοσιακών σκαφών και η κατασκευή πολλών μαρινών για τουριστικά σκάφη που χαρακτηρίστηκαν αλιευτικά καταφύγια. Βλέποντας τα αποτελέσματα των χρηματοδοτήσεων από το Ταμείο για την Αλιεία διαπιστώνει κάποιος ότι το μεγαλύτερο ποσοστό χρηματοδοτήσεων πήγε σε καταστροφές σκαφών και σε ενισχύσεις για την ιχθυοκαλλιέργεια, την ίδια στιγμή που το θαλάσσιο περιβάλλον και οι παράκτιοι ψαράδες υποφέρουν».

«Οι λάθος πολιτικές και πρακτικές για την αλιεία – σε συνδυασμό και με άλλες αιτίες, όπως πιέσεις στην παράκτια ζώνη και στις θαλάσσιες περιοχές, έλλειψη θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού καθώς και εντεινόμενη κλιματική αλλαγή – έχουν οδηγήσει σε δραματική μείωση του θαλάσσιου πλούτου και των ψαριών καθώς και σε οριακή επιβίωση για την πλειοψηφία των επαγγελματιών ψαράδων, ιδιαίτερα των παράκτιων.

Στα θετικά της ψηφοφορίας είναι ότι υπερψηφίστηκαν οι Πράσινες τροπολογίες για ενίσχυση της έρευνας για την κατάσταση των ιχθυο-αποθεμάτων σε επίπεδο αλιευτικής λεκάνης καθώς και της

διαφάνειας, των ελέγχων και της εποπτείας από την ΕΕ των κονδυλίων, ώστε να αποτρέπεται η σπατάλη τους, συνηθισμένη πρακτική μέχρι σήμερα. Επίσης, απορρίφθηκαν επικίνδυνες τροπολογίες σε ότι αφορά στη δυνατότητα επιδοτήσεων για κατασκευή νέων σκαφών και ανανέωση του αλιευτικού στόλου, με

δεδομένο ότι συνήθως από αυτές τις ενισχύσεις επωφελούνται κυρίως όχι οι παραδοσιακοί ψαράδες αλλά αυτοί που μπορούν να διαθέσουν εκατοντάδες χιλιάδες ή εκατομμύρια ευρώ για μεγάλα σκάφη, βιομηχανικής συνήθως αλιείας, όπως έχει αποδειχθεί. Πολλά τέτοια παραδείγματα έχουν καταγραφεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Από την άλλη, όμως, υπερψηφίστηκαν και αμφιλεγόμενες τροπολογίες που αφορούν ενισχύσεις για αντικατάσταση των μηχανών και επιδοτήσεις νέων αλιέων για αγορά σκαφών. Από παρόμοιες ρυθμίσεις σπάνια επωφελούνται οι χιλιάδες μικροί ψαράδες, αν και πολλοί βρίσκονται στα όρια επιβίωσης. Είναι υπαρκτός, έτσι, ο κίνδυνος αύξησης της αλιευτικής ικανότητας στην ΕΕ την ίδια στιγμή που έχουμε δραματική μείωση των ψαριών και είναι όλο και πιο δύσκολη η επιβίωση των ήδη υπάρχοντων ψαράδων.

Αντιθέτως, χρήσιμη θα ήταν η ενίσχυση της εκπαίδευσης νέων ψαράδων, ακόμα και πάνω σε ένα σκάφος παλιότερου, έμπειρου ψαρά, η ενίσχυση των ψαράδων σε συμπληρωματικούς, ως προς την αλιεία, ρόλους όπως η δημιουργία θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, η αποκατάσταση και φύλαξη του θαλάσσιου πλούτου, η παρακολούθηση της κλιματικής αλλαγής καθώς και η προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.

Ας ελπίσουμε ότι οι άστοχες πολιτικές θα διορθωθούν πριν το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας (ΕΤΘΑ) πάρει την οριστική του μορφή μετά τη διαβούλευση με το Συμβούλιο. Αυτό που κρατάμε ως δέσμευση είναι ότι το Ευρωκοινοβούλιο ζητά πλέον πιο αυστηρά μέτρα και κυρώσεις για να εξασφαλιστεί ότι τα Κράτη Μέλη αλλά και όλοι οι αλιείς τηρούν τους κανόνες της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής προς όφελος του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των ίδιων των ψαράδων»,

Η υπεραλίευση των ιχθυοαποθεμάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση ανέρχεται στο 75% σε σύγκριση με το 25% του παγκόσμιου μέσου όρου πρέπει να αντιμετωπιστεί ώστε να δημιουργηθούν μεγαλύτερα αποθέματα και συνεπώς μακροπρόθεσμα μεγαλύτερες δυνατότητες αλίευσης και αύξηση του εισοδήματος των αλιέων. Έτσι θα πρέπει να προσδιοριστούν σε τοπικό επίπεδο οι μέγιστες ποσότητες που μπορούν να αλιεύονται στα πλαίσια της αειφορίας.

Ειδικά για την Ελλάδα και για την περιοχή μας πρέπει να αναφερθεί η μεγάλη αθροιστική επίδραση που έχει ο τομέας της ερασιτεχνικής αλιείας με 300.000 και πλέον άδειες ερασιτεχνών αλιέων ενώ το σύνολο των επαγγελματιών αλιέων, παράκτιας και μέσης αλιείας, δεν ξεπερνά τους 17.000, με φθίνουσα πορεία. Προκύπτει ότι πρέπει να εξειδικευτούν μέτρα αποτελεσματικού ελέγχου των ερασιτεχνών που σε

αρκετές περιπτώσεις ψαρεύουν παράνομα με δίχτυα και παραγάδια υπερβαίνοντας κατά πολύ την νόμιμη ποσότητα των ψαριών που επιτρέπεται. Τα παραπάνω ισχύουν και για τους κατόχους ψαροντούφεκου που σε μεγάλο ποσοστό στερούνται άδειας αλιείας και πιάνουν ψάρια (μεγάλα κυρίως

όπως ροφούς, στείρες, συναγρίδες) τα οποία μεταπωλούν.

Άμεση ανάγκη είναι η αντιμετώπιση του προβλήματος της απόρριψης αλιευμάτων που λόγω μεγέθους ή χαμηλής εμπορικής αξίας πετάγονται πίσω στη θάλασσα. Πρέπει να μπει τέλος στην πρακτική αυτή με την χρήση πιο επιλεκτικών αλιευτικών εργαλείων και τον περιορισμό πρόσβασης σε περιοχές συνάθροισης ιχθυοπληθυσμών (κοντά σε αλιευτικά καταφύγια ή σε τεχνητούς υφάλους). Ειδικά για την περίπτωση των αλιευτικών καταφυγίων πρέπει να προωθηθεί γρηγορότερα η δημιουργία τους σε περιοχές της περιφέρειας, όπως η Κυπαρισσία, αφού έχουν προηγηθεί εμπεριστατωμένες μελέτες σε ό,τι αφορά στην ορθότητα του χωροταξικού σχεδιασμού τους.

Επιβάλλεται η « ελληνοποίηση» της νέας Κ.Αλ.Π. μέσω αξιοποίησης της περιφερειοποίησης, δηλαδή απομάκρυνσης της διαχείρισης από τις Βρυξέλλες και διασφάλισης ότι κάθε περιοχή θα έχει ουσιαστικά τους δικούς της κανόνες αλίευσης ιχθύων και αυτόνομη διαχείριση προσαρμοσμένη στα δεδομένα της.

Στα παραπάνω πλαίσια και ειδικά για την περιοχή μας αναφέρθηκε ότι:

Παρουσιάζεται υποστελέχωση των κρατικών υπηρεσιών αλιείας και έλλειψη προσωπικού του Λιμενικού Σώματος με αποτέλεσμα οι έλεγχοι από τις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές να είναι ελλιπέστατοι. Για τον περιορισμό της υπεραλίευσης πρέπει να τεθούν αυστηρότεροι όροι χορήγησης ερασιτεχνικών αδειών αλιείας και να δοθούν περισσότερα θαλάσσια μέσα στο Λιμενικό για να είναι πιο αποτελεσματικό αλλά και να στελεχωθούν οι υπηρεσίες αλιείας για την αποτελεσματική άσκηση συνολικής πολιτικής στο κομμάτι αυτό του πρωτογενούς τομέα.

Θα πρέπει να ελεγχθεί η αλιεία στα διεθνή ύδατα του Ιονίου και του Αιγαίου. Το Ελληνικό Κράτος σε συγκεκριμένες κρίσιμες για το ιχθυοαπόθεμα περιόδους απαγορεύει την αλιεία στα Ελληνικά σκάφη, το ίδιο όμως διάστημα αλλοδαποί αλιείς όπως Τούρκοι και Αιγύπτιοι αλιεύουν στα διεθνή ύδατα του Αιγαίου δημιουργώντας αθέμιτο ανταγωνισμό και προκαλώντας τεράστια ζημιά στους ιχθυοπληθυσμούς και την αναπαραγωγή συγκεκριμένων ειδών ιχθύων. Στα πλαίσια αυτά θα πρέπει να αναζητηθεί λύση όπως η καθολική απαγόρευση αλιείας στα διεθνή ύδατα σε περιόδους αναπαραγωγής αλλά και ο έλεγχος της αλιείας στα διεθνή ύδατα του Ιονίου από Ιταλούς αλιείς.

Πρέπει να προχωρήσει η ίδρυση των νομοθετημένων Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών ώστε σε συνδυασμό με τα κίνητρα που θα δοθούν από το ΕΤΘΑ ο κλάδος να γίνει ανταγωνιστικότερος, διατηρώντας την υψηλή ποιότητα των προϊόντων του και την εξαγωγική του δυναμική.

Ήταν μια φορά κι έναν καιρό ένας πανέμορφος κόλπος γεμάτος ζωή, ιστορία, πολιτισμό. Πανάρχαιες και πασίγνωστες πόλεις γεννήθηκαν, άνθισαν και χάθηκαν στα παράλια του, ο ομφαλός της γης, οι Δελφοί, τον γειτονεύουν.

Για χιλιάδες χρόνια πηγή ζωής και πλούτου, εύκολο θαλάσσιο πέρασμα και αποθήκη ζωικών πρωτεϊνών της καλύτερης ποιότητας. Όσο οι άνθρωποι τον σέβονταν όσο έξυπνα συζούσαν μαζί του, αυτός τους αντάμειβε κατά πως έπρεπε. Πλουσιοπάροχα..

Ήρθαν όμως χρόνια δύσκολα, η ντροπή και η φρόνηση έκρυψαν τα μάτια τους κι έφυγαν απόμεινε η ύβρις και η «ανάπτυξις» ο άλλοτε πάμπλουτος Κορινθιακός Κόλπος κατάντησε φτωχός, με φθίνουσα βιοποικιλότητα και ζωικά αποθέματα, με βάνουσα πληγωμένες τις ακτές του, μολυσμένος και βαριά άρρωστος από άφθονες ανθρώπινες δραστηριότητες.

Τα προβλήματά του πολλά και οι «ανθρωποκεντρικοί» λύσεις που θα μπορούσαμε να καταρτίσουμε, πρωτεύουσα κατά την γνώμη μας θέση κατέχει το πρόβλημα της υπεραλίευσης του Κόλπου και η συνεπακόλουθη βάνουση καταστροφή της βιοποικιλότητας που τον διακρίνει, (τον διέκρινε;). Και σ' αυτό ειδικά το πρόβλημα, η μοναδική απάντηση, μετά από πολύ σκέψη και μελέτη, που μπορούσαμε να δώσουμε ήταν η δημιουργία Θαλασσιών Καταφυγίων.

Απαραίτητο για την κατανόηση αυτής της αδήρητης ανάγκης είναι η ανάλυση, σαν εισαγωγή, δύο συναφών ερωτήσεων: 1. Πώς παρουσιάζεται σήμερα η επαγγελματική αλιεία στην Ελλάδα, πώς και από ποιους εξασκείται.

2. Τι είναι υπεραλίευση, πώς εφαρμόζεται πρακτικά, τι προβλέπει ο κανονισμός 1967/2000 ΕΕ και εθνικό δίκαιο.

Η Επαγγελματική αλιεία στην χώρα μας.

Α) Συμμετέχει με ποσοστό περίπου 0,8% στο Α.Ε.Π. με παραγωγή το 1994 119.000 τόνους.

Β) Συμμετέχει με ποσοστό 1,2% στην εθνική απασχόληση.

Γ) Περίπου 31.000 άτομα (περίπου 1% πληθυσμού) ασχολούνται επαγγελματικά.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του υπουργείου:

A) Οι μηχανότρατες απασχολούν 6 άτομα, κυρίως Αιγύπτιους ολιγόμηνων συμβάσεων.

B) Τα γρι-γρι απασχολούν 9 άτομα

Γ) Οι παράκτιοι 1-2 άτομα

Δ) Οι πεζότρατες 3 άτομα

Αλιευτικά Σκάφη, σύμφωνα με την απογραφή του 1995 μ.Χ. υπάρχουν 18.583 στην Ελλάδα. Από αυτά:

A) 92% είναι παράκτιος αλιεία και μικρότερα των 12 μ.

B) 2,3 είναι με δίκτυα - παραγάδια και μεγαλύτερα των 12 μ.

Γ) 1,6 είναι γρι - γρι.

Δ) 1,7% είναι μηχανότρατες

E) 0,2% υπερπόντιας αλιείας.

Στ') ο αλιευτικός μας στόλος είναι ο μεγαλύτερος αριθμητικά στην Ευρώπη.

Z) είναι ο 10^{ος} σε χωρητικότητα

H) είναι, όμως ο γηραιότερος.

Τι εννοούμε όμως λέγοντας ΥΠΕΡΑΛΙΕΥΣΗ;

Μιλάμε για υπέρ αλίευση για τα αποθέματα που αλιεύονται πέρα από το όριο βιωσιμότητας ή για αποθέματα που έχουν ήδη εξαντληθεί. Ας σκεφτούμε την παγκόσμια αλιευτική βιομηχανία και τους πρωτοφανείς ρυθμούς με τους οποίους αποδεκατίζει τους πληθυσμούς των ψαριών. Έχει όμως αποκαλυφθεί και η τεράστια φονική δύναμη της σύγχρονης αλιευτικής τεχνολογίας. Το σκοτεινό «δίχτυ» των διεθνών εταιρειών που αποκομίζουν τεράστια κέρδη από το εμπόριο, την κακή και αποτελεσματική διαχείριση των αλιευτικών πεδίων και ΕΠΙΣΗΣ την αδιαφορία των καταναλωτών για ψάρια που επιλέγουν να αγοράσουν. Πρέπει να εξετάσουμε τις πραγματικές απώλειες, σε σύγκριση με τα πενιχρά κέρδη... Διότι: Στην Ελλάδα, για 200 π.χ. τόνους ψάρια ετήσια παραγωγή α) Μια μηχανότρατα (απασχολώντας 6 άτομα) έχει απορριπτόμενα αλιεύματα 40%-70% .

Για τους ίδιους τόνους χρειάζονται 40 παράκτια αλιευτικά με 80-12- απασχολούμενα άτομα, έχοντας απορριπτόμενα αλιεύματα 5% -10%.

Μετά λύπης διαπιστώνουμε ότι το επάγγελμα του ψαρά μηχανότρατας έχει καταντήσει «βάνουσο». Πώς αλλιώς να χαρακτηρίσεις την πάγια τακτική και θεωρούνται ανυπολόγιστοι αριθμοί ψαριών και άλλων θαλασσιών πλασμάτων «Παρεμπύπτοντα Αλιεύματα» και να πετιούνται πίσω στη θάλασσα ως «Απορριπτόμενα» αφού έχουν βρει φριχτό θάνατο από ασφυξία στα δίχτυα.

Πρέπει όμως να γνωρίζουμε ότι:

- 1) Η απόρριψη μη εμπορεύσιμων αλιευμάτων αποτελεί την απόδειξη της σπατάλης και των ζημιών που προκαλεί η υπεραλίευση.
- 2) Η υπερβολική αλιευτική προσπάθεια καταλήγει σε υψηλά επίπεδα «παρεπιπτόντων» αλιευμάτων.
- 3) Το υψηλό επίπεδο απόρριψης οφείλεται στην ΑΠΙΣΧΝΑΝΣΗ των αποθεμάτων και στην παρουσία σε μεγαλύτερη αναλογία, ΙΧΘΥΔΙΩΝ παρά ενηλίκων ατόμων.
- 4) Η απόρριψη μειώνει την αποτελεσματικότητα των μέτρων διατήρησης των πόρων που λαμβάνονται από την Κοινή αλιευτική πολιτική.

Και 5) επειδή οι απορρίψεις δεν καταγράφονται ούτε μετρώνται, δεν ξέρουμε το πραγματικό αντίκτυπο της αλιείας στα συγκεκριμένα είδη.

Εάν προσθέσουμε σε αυτό ότι σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος του 2002 α) το 65% -70% των εμπορικών ψαριών στην χώρα μας υπεραλιεύεται και β) έχουμε ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΠΑΡΚΩΝ στοιχείων για το 65% -83% των ψαριών στην Μεσόγειο γενικά και στην Ελλάδα ειδικότερα.

Τότε πρέπει να αρχίσουμε να ανησυχούμε σοβαρά και ίσως να πάρουμε ορισμένα ΑΜΕΣΑ, ΔΡΑΣΤΙΚΑ ΜΕΤΡΑ.

Με την χρήση καταστροφικών αλιευτικών εργαλείων και μεθόδων (μηχανότρατες, βιντζότρατες, γρι-γρι ημέρας, μεγάλης έκτασης ερασιτεχνική αλιεία, ανυπαρξία ελέγχων) οδηγούνται στην καταστροφή. Ο βυθός, ο γόνος, και γενικά η βιοποικιλότητα. Η χρήση καταστροφικών μεθόδων εκμετάλλευσης δεν έχει θέση σε μια βιώσιμη προοπτική (σκέφτομαι τα συρόμενα εργαλεία). Ιδίως που αυτή την στιγμή εξακολουθούν να έχουν το δικαίωμα (με παράνομο νόμο του κράτους μας) να πλησιάζουν τις ακτές στο ένα μίλι.

Εάν βιωσιμότητα είναι να παραδώσουμε μια περιοχή στις επόμενες γενιές με όλους τους φυσικούς πόρους σε ακμή, στην προκειμένη περίπτωση, ένα δίκτυο θαλασσίων καταφυγίων στον Κορινθιακό, τόσο για τα ιχθυοαποθέματα όσο και για την βιοποικιλότητα, είναι ΟΡΟΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ.

Με τον Ευρωπαϊκό κανονισμό 1967/2006 για την αλιεία στην Μεσόγειο, ζητήθηκε και από την Ελλάδα να προχωρήσει στον καθαρισμό θαλασσίων περιοχών που θα προστατεύονται από την αλιεία καθώς και τα ενδεχόμενα διαχείρισης που πρόκειται να εφαρμοσθούν σε αυτές, ένα ενδεχόμενο δε είναι και το κλείσιμο περιοχών στις αλιευτικές δραστηριότητες.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Ελλάδα, με 16.000 km ακτών, περισσότερα από 6.000 νησιά και 130.000 km² προστατευμένες θάλασσες, αλλά και λόγω κλίματος και εναλλαγής τοπίου, αναμφισβήτητα διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού, έχοντας παράλληλα και ναυτική παράδοση αιώνων. Ήδη διεκδικεί το 5% της τουριστικής αγοράς θαλάσσιου τουρισμού της Μεσογείου, με δυνατότητες σημαντικής αύξησης του ποσοστού αυτού. Από πλευράς τουριστικού συναλλάγματος ο θαλάσσιος τουρισμός αποφέρει ποσοστό 7% περίπου του τουριστικού συναλλάγματος από το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων της χώρας. Η σημασία ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού έχει από καιρό επισημανθεί από πλευράς κυβερνητικής πολιτικής, με σκοπό την αξιοποίηση του συγκριτικού πλεονεκτήματος της χώρας, την κάλυψη ενός σημαντικού τομέα μιας συνεχώς αυξανόμενης ζήτησης και την προσέλκυση υψηλής εισοδηματικής στάθμης τουριστών, πέρα από την αύξηση των συναλλαγματικών εσόδων γενικότερα.

Η προσπάθεια, μεταβολής του σημερινού τουριστικού προτύπου εντάσσεται στα πλαίσια μιας πολιτικής που αποβλέπει στην αντιμετώπιση των ενδογενών προβλημάτων του μαζικού τουρισμού, στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας και στη γενικότερη συμβολή του κλάδου στην εθνική οικονομία, μέσω της προώθησης νέων – εναλλακτικών μορφών τουρισμού, που συντελούν κυρίως στην άμβλυνση της εποχικότητας και φυσικά στην αύξηση του συναλλάγματος.

Η σημερινή κατάσταση του τουρισμού στην Ελλάδα κυριαρχείται από τον εισερχόμενο μαζικό τουρισμό, δηλαδή τον παραθαλάσσιο τουρισμό θερινών διακοπών που αναπτύχθηκε με κινητήρια δύναμη την ιδιωτική πρωτοβουλία. Κρατικές παρεμβάσεις για την αναπροσαρμογή του τουριστικού προτύπου έγιναν τα τελευταία χρόνια με τον προγραμματισμό και την υλοποίηση υποδομής για την ανάπτυξη του θαλάσσιου, θεραπευτικού(υγείας, ιαματικό), και χιονοδρομικού τουρισμού και με την προσπάθεια δημιουργίας θεσμικού πλαισίου για την ανάπτυξη και άλλων νέων μορφών τουρισμού.

Από πλευράς προοπτικών ανάπτυξης παρατηρείται ότι η κίνηση υπέρ των νέων μορφών τουρισμού άρχισε στην Ευρώπη στα μέσα της δεκαετίας του 1970 σαν αντίδραση στις αρνητικές επιπτώσεις του μαζικού τουρισμού, με σκοπό τη μεταβολή του ισχύοντος τουριστικού προτύπου. Πράγματι, διεθνώς παρατηρείται τάση διαφοροποίησης ζήτησης – προσφοράς προς νέες μορφές και προς πολλαπλές δραστηριότητες μέσα στα πλαίσια του μαζικού οργανωμένου τουρισμού που ήδη αναπροσαρμόζεται.

Η μεταβολή του προτύπου του μαζικού τουρισμού μπορεί να επιτευχθεί με σταδιακή αναδιάρθρωση της τουριστικής προσφοράς της χώρας. Ο λόγος είναι ότι ο ελληνικός τουρισμός οικοδομήθηκε σύμφωνα με την αλλοδαπή μαζική ζήτηση. Επομένως οποιαδήποτε άμεση μεταβολή που θα επέφερε σοβαρούς κοινωνικοοικονομικούς κραδασμούς στα βασικά χαρακτηριστικά του κλάδου είναι ανέφικτη και ανεπιθύμητη. Αντίθετα, η παρακολούθηση των τάσεων της ζήτησης προς νέες μορφές και ειδικές πελατείες και η σταδιακή προσαρμογή σε αυτές είναι δυνατό να επιφέρει μεσοπρόθεσμα την επιθυμητή αναδιάρθρωση του τουριστικού προτύπου.

Ο αριθμός των μαρίνων στην Ελλάδα είναι αρκετά μικρός. Η κατάσταση των μαρίνων δεν είναι καθόλου θετική. Τα κυριότερα προβλήματα είναι η έλλειψη ικανοποιητικού αριθμού μαρίνων, η ανεπάρκεια χώρου στις υπάρχουσες μαρίνες, καθώς και οι ελλειπείς υποδομές εξυπηρέτησης. Υπάρχουν μόλις 19 μαρίνες έναντι 320 στην Ισπανία και 261 στην Ιταλία.

Πρέπει να δημιουργηθούν περισσότερες και πιο οργανωμένες μαρίνες αφού ο ΕΟΤ συντηρείται από τις εισπράξεις των μαρίνων που ήδη υπάρχουν.

Για παράδειγμα, θα μπορούσε να φτιαχτεί μία μαρίνα σκαφών αναψυχής στο πρόσωπο του λιμανιού της Θεσσαλονίκης προς το κέντρο της πόλης.

Ο θαλάσσιος τουρισμός απαιτεί υποδομές υψηλού επιπέδου προκειμένου να ικανοποιήσει τη ζήτηση. Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού απαιτεί έργα υποδομής.

Οι υποδομές περιλαμβάνουν τη διάθεση κρουαζιερόπλοιων, την ύπαρξη επαρκούς αριθμού πλοίων αναψυχής, καθώς και σημαντικές υποδομές ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης των πλοίων.

Για την αναβάθμιση του θαλάσσιου τουριστικού προϊόντος στην Ελλάδα απαιτείται βελτίωση και οργάνωση των δομών της εκπαίδευσης και κατάρτισης και προγράμματα εκπαίδευσης σε θέματα θαλάσσιου τουρισμού που θα συνδυάζουν τους τομείς της ναυτιλίας και του τουρισμού σε διαφορετικά επίπεδα ώστε οι εκπαιδευόμενοι να ανταποκρίνονται στις υψηλές απαιτήσεις του τουριστικού αυτού προϊόντος. Στα προγράμματα θαλάσσιας τουριστικής εκπαίδευσης κύριος άξονας πρέπει να είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος για μια βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.

Η Ελλάδα πρέπει να παραδειγματιστεί από άλλες χώρες, οι οποίες ενθαρρύνονται να επενδύσουν στο θαλάσσιο τουρισμό λόγω των αποδεδειγμένων οικονομικών ωφελειών- ιδίως των εισροών συναλλάγματος, της αύξησης της απασχόλησης και της δημιουργίας αναπτυξιακών υποδομών.

Το marketing μπορεί να συμβάλλει τόσο στην γνωστοποίηση του τουριστικού προϊόντος (διακοπές) στους υποψήφιους τουρίστες όσο και στην ανάλυση της συμπεριφοράς τους και συγκεκριμένα την ικανοποίησή τους σε σχέση με τα τουριστικά προϊόντα.

Πρέπει να αλλάξει η δομή του ακτοπλοϊκού συστήματος. Πρέπει να γίνει εκ νέου ο σχεδιασμός του δικτύου. Ο νέος σχεδιασμός πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις νέες συνθήκες σε ορισμένα νησιά-π.χ. τη δημιουργία αεροδρομίου καθώς και την έντονη, πρόσφατη, τουριστική τους ανάπτυξη.

Η κατάργηση του cabotage είναι μια μοναδική ευκαιρία για την Ελλάδα να καθιερώσει μια πολιτική που να την καθιστά πιο ελκυστική από τις άλλες μεσογειακές χώρες ώστε να συγκεντρώσει τον ναυτικό τουρισμό της Ευρώπης και συνεπώς τους τουρίστες υψηλών εισοδημάτων.

Πρέπει να ενθαρρύνονται οι Έλληνες να αγοράζουν σκάφη, μικρά, μεγάλα, φουσκωτά, ιστιοπλοϊκά, ψαράδικα, θαλαμηγούς για πολλούς και ευνόητους λόγους που έχουν σχέση με τη νησιωτική μας παράδοση και τον έντονο ανταγωνισμό από τις γειτονικές μας χώρες, ο οποίος θα αυξάνεται όλο και περισσότερο.

Η Ελλάδα πρέπει να επενδύσει σε ένα μοντέλο που θα εμπλουτίσει το τουριστικό προϊόν, θα βελτιώσει την ανταγωνιστικότητά του και θα διευρύνει την τουριστική περίοδο αμβλύνοντας ουσιαστικά την εποχικότητα.

Η ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού, όπως ο θαλάσσιος, πρέπει να αποτελέσει προτεραιότητα για την Ελλάδα, για να μπορέσει να βελτιώσει την ανταγωνιστικότητα, να αναβαθμίσει και να παγιώσει μία υψηλή θέση στην παγκόσμια αγορά.

Οι τιμές των εισιτηρίων των πλοίων θα πρέπει να μειωθούν και τα δρομολόγια για τα νησιά της Ελλάδας να αυξηθούν.

Ο ΦΠΑ και τα τέλη ελλιμενισμού πρέπει να μειωθούν καθώς αυτό θα ανακουφίσει τους ιδιοκτήτες σκαφών και θα υπάρχουν πλέον περιθώρια άνθισης του θαλάσσιου τουρισμού. Η Ισπανία μείωσε τον ΦΠΑ στα σκάφη ώστε να είναι ο χαμηλότερος στην Ευρώπη, για να προσελκύσει σκάφη στις δικές της τέλει οργανωμένες μαρίνες.

Οι Έλληνες θα πρέπει να λαμβάνουν κάθε χρόνο μέρος στο Διεθνές Ναυτικό Σαλόνι, που είναι ένας κορυφαίος θεσμός και προσφέρεται η ευκαιρία στους εκθέτες για διεθνείς συναντήσεις, εμπορικές συναλλαγές και ενημέρωση για τις εξελίξεις στον κλάδο.

Για τον ελλιμενισμό των σκαφών αναψυχής απαιτούνται ειδικές λιμενικές εγκαταστάσεις που χαρακτηρίζουν το λιμενικό χώρο ως μαρίνα. Μεγαλύτερες απαιτήσεις σε λιμενικά έργα έχει ο ελλιμενισμός των κρουαζιερόπλοιων.

Ως προς το yachting κρίνονται αναγκαία να λάβουμε υπ' όψη τα εξής:

1. Η παρακολούθηση των σύγχρονων εξελίξεων και τάσεων της ζήτησης και η έγκαιρη προσαρμογή της προσφοράς
2. Ο εκσυγχρονισμός του στόλου και η αύξηση των επενδυτικών εξόδων επάνδρωσης των πληρωμάτων.
Η βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών.
3. Η προσπάθεια επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου.
4. Η εντατική διαφήμιση του κλάδου στο εξωτερικό και η οργάνωση ειδικών πακέτων διαφοροποιημένης και εμπλουτισμένης με πολλαπλές δραστηριότητες προσφοράς (π.χ. καταδύσεις)
Τέλος, τα μέτρα που θα πρέπει να ληφθούν για τα κρουαζιερόπλοια είναι:
 1. Προστασία από τον ξένο ανταγωνισμό με προστατευτικά μέτρα και κίνητρα.
 2. Χρηματοπιστωτικά μέτρα για επισκευές, μετασκευές και εκσυγχρονισμό των πλοίων.
 3. Συστηματική προβολή του κλάδου του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού στο εξωτερικό και ιδιαίτερα στην αμερικάνικη αγορά.
 4. Ναυτική εκπαίδευση.
 5. Οργάνωση κατάλληλης και επαρκούς εκπαιδευτικής υποδομής για την κατάρτιση ναυτικών.

Οι ελληνικές θάλασσες, και ιδιαίτερα το Αιγαίο, θεωρούνται από τους ωραιότερους προορισμούς στον κόσμο για κρουαζιέρα. Οι Έλληνες έχουν σημαντική εμπειρία και παράδοση στην πλοιοκτησία και είναι πρωτοπόροι σ' όλο τον κόσμο, ιδιαίτερα σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού. Τα προβλήματα στη σημερινή εποχή δεν αντιμετωπίζονται με θαύματα, ούτε με προστατευτισμό. Για την αντιμετώπισή τους απαιτείται συστηματική δουλειά, προγραμματισμός και συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων μερών, της πολιτικής ηγεσίας, των συνδικάτων, των επιχειρηματιών.

Απαιτείται γνώση των συνθηκών του ανταγωνισμού, των επιμέρους συμφερόντων που αναπτύσσονται, των στρατηγικών οικονομικών στόχων που έχει η κάθε χώρα. Απαιτείται καθαρό μυαλό χωρίς ιδεολογικές προκαταλήψεις, τιμιότητα στα κίνητρα και τους στόχους. Δυστυχώς, στον τόπο μας έχουμε μείνει πάρα πολύ πίσω σε όλα αυτά και, παρόλο που ο ΣΕΤΕ με υπομονή και επιμονή επισημαίνει συνέχεια την ανάγκη στρατηγικής, δεν υπάρχει συνείδηση του πόσο πίσω είμαστε και των τεράστιων προβλημάτων που δημιουργεί το ανοργάνωτο, το τυχαίο, το ημιτελές, καθώς και η έλλειψη μεθοδικής εργασίας, γνώσης και συνεργασίας. Η βασική ευθύνη στη σημερινή εποχή ανήκει στην πολιτική ηγεσία, η οποία πρέπει να χαράζει στρατηγική, να καθορίζει στόχους και πολιτικές, να εκπαιδεύει και να κάνει τις αναγκαίες ρήξεις, με θάρρος και όραμα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Τσάρτας Π.(1991), Τουρισμός και αγροτική πολυδραστηριότητα. Μελέτη για τα χαρακτηριστικά της Απασχόλησης, ΕΚΚΕ, Αθήνα

Σφακιανάκης Κων. Μανώλης «Εναλλακτικές μορφές τουρισμού», Εκδόσεις ΕΛΛΗΝ, Αθήνα 2000.

ICAP, Μελέτη για σκάφη Αναψυχής, Ιούνιος 2009

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 1990. Συμπόσιο με θέμα «Προβλήματα, Διεθνείς Εξελίξεις και Στρατηγική περί των τουριστικών θαλαμηγών»,

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2012 "Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία "

Λαλούμης ., 1999. «Ξενοδοχειακή Ψυχαγωγία και Άθληση», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα

Καλοκάρδου Ρ.«Χρονομεριστική Μίσθωση» Μελέτη ΕΤΒΑ 1991.

Μυλωνόπουλος Δ. , Μοίρα Π. 2005 **«Θαλάσσιος Τουρισμός»**

Καλοκάρδου Ρ.«Θαλάσσιος τουρισμός» Μελέτη ΕΤΒΑ 1991. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο – Έδρα Λιμενικών έργων – Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (1981), Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής – ΕΟΤ: Τεχνική Έκθεση, Αθήνα

Ηγουμενάκης Ν., Κραβαρίτης Κ., Λύτρας Π., «Εισαγωγή στον τουρισμό», Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 1998.

ΕΟΤ, Σχέδιο Νόμου τουριστικής νομοθεσίας, 1991.

ΕΟΤ, Σχέδιο Νόμου τουριστικής νομοθεσίας, 1988.

ΕΟΤ, Πεπραγμένα επιτροπών χρονομεριστικής μίσθωσης, Αθήνα 1983 – 1986.

Καλοκάρδου Ρ.«Θαλάσσιος τουρισμός» Μελέτη ΕΤΒΑ1991

Δορυφόρου Τουριστικού Λογαριασμού της Στατιστικής Επιτροπής των Η.Ε (2001)

IOBE 2012 Η Επιχειρηματικότητα στην Ελλάδα 2011-2012: Η Εξέλιξη των Δεικτών της Επιχειρηματικότητας στη Διάρκεια της Κρίσης»

Ashcroft C., 2006 Overview of the global cruise industry .In the European Cruise Council Review Book On Line ανάκτηση από: <http://www.europeancruisecouncil.com>

Cohen, R., & Kennedy, P., 2000 Global sociology. Houndsmills, Basingstoke, UK: Macmillan Press,

Fennell D.A. 1999. "Ecotourism: An introduction" Ed. Routledge, London, N. York

Geoffrey Wall 2006 NEW Tourism: Change, Impacts and Opportunities

Hunziker, Walter; Krapf, Kurt (1942). *Grundriß der allgemeinen Fremdenverkehrslehre* [Outline of the general theory of tourism]. Seminars für Fremdenverkehr und Verkehrspolitik an der Handels-Hochschule St. Gallen 1. Zurich:

ICAP , (2000) , Εγκαταστάσεις θαλάσσιου τουρισμού , Κλαδική μελέτη.

ICAP, (2009) Κλαδική μελέτη θαλάσσιος τουρισμός , εκτιμήσεις αγοράς , ανάκτηση από <http://www.icaplim180509>

Lekakou B. Maria , Pallis A. Athanasios and Vaggelas K. George (2009), "Is this a home-port? an analysis of the cruise industry's selection criteria" / International Association of Maritime Economists (IAME) Conference , Denmark, Copenhagen, June 2009.

Marketing Plans, Journal of travel Research, spring 1982.

Miller M.L. Auyong J. 1991:80-99 , "Coastal zone tourism : a potent force affecting environment and society" , Marine policy , 15 (2) .

G.P.Wild(International) BREIA "Ανάλυση της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας" στοιχεία 2009.

Wild P. ,Dearing J. ,(2000) , "Development and prospects of cruising in Europe: , Maritime Policy and Management 2000, 27/4 : 213-315.

Wang, Ning, 1999.Rethinking authenticity in tourism experience. Annals of Tourism Research 26(2): 349-370. Pergamon,

W.T.O., Technical Handbook on the Collection and Presentation of Domestic and International Tourism Statistics, 1981

Burkart, Medlik (1974) Tourism

Vanhove Norbert (2005), The Economics of Tourism Destinations

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

«www.gnto.gr» (E.O.T.)

www.nautiweb.gr

www.icap.gr

<http://el.wikipedia.org>

WWW.hmmuseum.gr

ΡΟΔΙΑΚΗ <http://w.w.w.rodiki.gr>

<http://www.flisvosmarina.com>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Προ της ισχύος του Ν.2160/93 η αδειοδότηση για την κατασκευή ενός Τουριστικού Λιμένα (στη συνέχεια "Τ.Λ.") γινόταν με βάση την κείμενη νομοθεσία που αφορούσε τα κάθε είδους λιμενικά έργα. Η άδεια κατασκευής των έργων και η παραχώρηση χρήσης αιγιαλού και παραλίας εκδίδονταν από τους οικείους Νομάρχες. Ο Τ.Λ. αντιμετωπιζόταν ως ένα λιμενικό έργο χωρίς να γίνεται διάκριση από τους καθαρά εμπορικούς ή επιβατικούς λιμένες και χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ανάγκη για χερσαίες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης και στη συνέχεια η ανάγκη για διοίκηση και διαχείριση του λιμένα. Η σχετική νομοθεσία περιλαμβάνει τα εξής:

- Εγκύκλιο Δ.3399/873/ΠΟΛ/26.7.83 του Υπουργείου Οικονομικών για " Παραχώρηση απλής χρήσης αιγιαλού και παραλίας προς εκτέλεση έργων".
- Εγκύκλιο 2894/17,8.83 του Υπουργείου Δημοσίων Έργων σχετικά με" Αρμοδιότητες σε θέματα μελετών Λιμενικών Έργων".
- Ν. 1650/86 "Για την προστασία του περιβάλλοντος".
- ΚΥΑ 69269/5387/90 "Κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες ,περιεχόμενο Μ.Π.Ε. και Ε.Π.Μ. κ.λπ.".
- ΚΥΑ 75308/5512/90 "Καθορισμός τρόπου ενημέρωσης των πολιτών και φορέων εκπροσώπησης τους για το περιεχόμενο της Μ.Π.Ε. κ.λπ.".
- Ν.Δ.438/76 "Περί θαλασσίου τουρισμού".

Σχετική ήταν επίσης και η νομοθεσία για την επιδότηση κατασκευής Μαρίνων (Ν.1892/90, όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια με το Ν. 2234/94 και το Ν. 2601/98) από τη Διεύθυνση Ιδιωτικών Επενδύσεων του ΥΠ.ΕΘ.Ο.

Ο Γενικός Κανονισμός Λειτουργίας των Τουριστικών Λιμένων καθορίζεται από το ΦΕΚ (1323/Β'/16-9-2003).

Τέλος, ο χαρακτηρισμός ενός λιμένα ως "Μαρίνας" γινόταν με τριμερή Υπουργική Απόφαση των Υπουργών ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Εμπορικής Ναυτιλίας και Τουρισμού, οπότε οι λιμένες αυτοί είχαν το δικαίωμα να εισπράττουν τέλη ελλιμενισμού.

Η δημιουργία και λειτουργία Τουριστικών Λιμένων στη χώρα μας διέπεται από τις διατάξεις του Ν. 2160/93, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 5 του Ν.2206/94 και το άρθρο 27 του Ν.2636/98 και ισχύει σήμερα. Ο Ν. 2160/93 (Κεφάλαιο Γ', άρθρα 29 έως και 37) επέφερε ριζικές αλλαγές στη διαδικασία χωροθέτησης, αδειοδότησης και παραχώρησης προς εκμετάλλευση των Τ.Λ. Σύμφωνα με τις διατάξεις του Νόμου αυτού καθορίστηκαν:

- το τι είναι "Τουριστικός Λιμένας" και ποιοι οι διάφοροι τύποι Τ.Λ.
- ποια είναι τα συστατικά στοιχεία (τμήματα) ενός Τ.Λ.
- ποιες θαλάσσιες και χερσαίες εγκαταστάσεις πρέπει να υπάρχουν κατ' ελάχιστον σε ένα Τ.Λ. και ποιες μπορούν να δημιουργηθούν προαιρετικά
- ποια είναι η διαδικασία για τη χωροθέτηση και στη συνέχεια χορήγηση αδεία κατασκευής και λειτουργίας ενός Τ. Λ.
- το τι είναι "Φορέας Διαχείρισης" και με ποιες διαδικασίες παραχωρείται η διαχείριση και εκμετάλλευση ενός Τ.Λ. σε αυτόν.

Η μεγάλη καινοτομία του Ν.2160/93 ήταν η δημιουργία της Διυπουργικής Επιτροπής στο Υπουργείο Ανάπτυξης, στην οποία ανατέθηκαν οι αρμοδιότητες για την έγκριση ή απόρριψη αιτήσεων δημιουργίας ΤΛ, καθώς και για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και έλεγχο Τ.Λ. Η Διυπουργική Επιτροπή (9 μέλη) υποστηρίζεται από τη Γραμματεία Στήριξης Τουριστικών Λιμένων (Γ.Σ.Τ.Λ.). και αποτελείται από:

- τον Ειδικό Γραμματέα του Υπουργείου Ανάπτυξης, ως Πρόεδρο,
- τον Προϊστάμενο της Γ.Σ.Τ.Λ.,
- έναν εκπρόσωπο από κάθε ένα των Υπουργείων Εθνικής Άμυνας (Γ.Ε.Ν.), Εμπορικής Ναυτιλίας, Πολιτισμού, ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Οικονομικών,
- έναν εκπρόσωπο του ΕΟΤ (Διεύθυνση Θαλάσσιου Τουρισμού) και,
- έναν πτυχιούχο Α.Ε.Ι. (συνήθως προέρχεται από τον ΕΟΤ).