



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

Τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης

Διπλωματική Εργασία

**Τεχνοοικονομική Μελέτη Βελτίωσης Τουριστικού Λιμένα:
η περίπτωση της Σητείας**



**Engineering Economic Planning Analysis for a Tourist Port:
the case of Sitia**

Ζερβάκης Νικόλαος

Επιβλέπων Καθηγητής: Μουστάκης Βασίλειος

Χανιά, 2015

Ευχαριστίες

Οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον καθηγητή μου κ. Βασίλη Μουστάκη για την καθοδήγησή του και την εμπιστοσύνη που μου έδειξε δίνοντας μου την εργασία αυτή, καθώς και στην κα. Μαρία Μπακατσάκη για την βοήθεια της.

Επίσης θερμές ευχαριστίες στον κ. Θεόδωρο Πετρουλάκη, πρόεδρο του Λιμενικού Ταμείου Σητείας, για την άριστη συνεργασία και την προθυμότητα του να ανταποκριθεί σε ό,τι ζητήθηκε.

Τέλος θέλω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την στήριξη και την υπομονή τους.

Περίληψη

Η παρούσα Διπλωματική εργασία έχει ως θέμα την κατάστρωση ενός τεχνοοικονομικού σχεδίου με στόχο την βελτίωση του Τουριστικού Λιμένα της πόλης της Σητείας. Αρχικά δίνεται έμφαση σε έννοιες οι οποίες είναι στενά συνδεδεμένες με το θεσμό των Τουριστικών Λιμένων, όπως η Τουριστική Βιομηχανία και η Ναυσιπλοΐα Αναψυχής. Στη συνέχεια γίνεται μια πιο αναλυτική περιγραφή τους, δίνοντας μας στατιστικά στοιχεία, τόσο σε διεθνές όσο και σε τοπικό επίπεδο, τα οποία μας καθοδηγούν στις σωστές στρατηγικές αποφάσεις όσων αφορά την επένδυση. Όπως όλες οι επενδύσεις, έτσι και αυτή στον Τουριστικό Λιμένα της Σητείας, διέπεται από κάποιους κανόνες όσων αφορά το νομοθετικό πλαίσιο και τις προδιαγραφές που την διέπουν. Για να πραγματοποιηθεί λοιπόν η επένδυση αυτή με βάση τους παραπάνω κανόνες, στο κυρίως μέρος της εργασίας παραθέτεται πλήρως ενημερωμένο το πλαίσιο που καθορίζει την κάθε δραστηριότητα εντός των μονάδων αυτών. Επιπλέον παρουσιάζονται πολλά αναπτυξιακά εργαλεία που προσφέρει το Κράτος για το σκοπό αυτό και τα οποία αξίζει να εκμεταλλευτεί κανείς. Ακόμη γίνεται μια λεπτομερής ανάλυση στην οργάνωση και λειτουργία της Μαρίνας στην Γλυφάδα Αττικής, ως πρότυπο για την επένδυση στη Σητεία. Έπειτα γίνεται μια παρουσίαση του Τουριστικού Λιμένα Σητείας με βάση το υπάρχον καθεστώς. Εφόσον μελετήθηκαν τα παραπάνω μας δίνεται η δυνατότητα να τα εφαρμόσουμε στην πράξη στον Τουριστικό Λιμένα Σητείας. Παρουσιάζεται λοιπόν η μελέτη υλοποίησης τεχνικής επένδυσης στο χώρο αυτό με στόχο την βελτίωση των υποδομών, καθώς και η οικονομική ανάλυσή της, η οποία περιλαμβάνει την ακριβή κοστολόγηση του έργου και την μελέτη βιωσιμότητάς του με βάση πιθανά σενάρια. Τέλος με βάση την ανάλυση αυτή καταλήγει σε χρήσιμα συμπεράσματα για την επένδυση.

Abstract

This Thesis is on the framing of a techno-economic project aimed at improving the Tourist Port of Sitia town. Initially the emphasis is given on concepts that are closely connected with the institution of Tourist Ports, as the tourism industry and the Recreational Boating. Next comes a more detailed description, giving us statistics, both internationally and locally, which guide us in the right strategic decisions those of investment. Like any investment, this one in the Tourist Port of Sitia, governed by some rules those concerning the legislative framework and standards to govern. So to effect the investment is based on the rules above, the main body of work is set forth fully updated framework that defines all activities within these units. Additionally presented many development tools offered by the State for this purpose and which deserves to exploit it. Also is made a detailed analysis of the organization and operation of the Marina in Glyfada Attica, as a model for investing in Sitia. Following is a presentation of the Tourist Port Sitia based on the existing regime. If studied our above is given the opportunity to apply them in practice in the Tourist Port Sitia. It occurs then study the implementation of technical investment in this area in order to improve infrastructure, and economic analysis, which includes the accurate costing of the project and study sustainability based on possible scenarios. Finally, based on the analysis results ends in useful conclusions for the investment.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2014 - συνοπτική απεικόνιση βασικών μεγεθών	2
Πίνακας 2 Ποσοστιαία κατανομή ξενοδοχειακών κλινών σε περιφερειακή διάσταση, 2012.....	2
Πίνακας 3 Παραλίες Δήμου Σητείας, βραβευμένες με Γαλάζια Σημαία (2015)	5
Πίνακας 4 Κίνηση Επιβατών Εσωτερικού.....	6
Πίνακας 5 Κίνηση Επιβατών Εξωτερικού	7
Πίνακας 6 Ανάλυση SWOT Τουρισμού για την περιοχή της Σητείας	9
Πίνακας 7 Κατηγοριοποίηση Ναυτικού Τουρισμού.....	10
Πίνακας 8 Επίδραση στην τοπική οικονομία από επένδυση σε μαρίνα	17
Πίνακας 9 Μαρίνες σε λειτουργία, Ιανουάριος 2010	20
Πίνακας 10 Μαρίνες υπό κατασκευή	21
Πίνακας 11 Μαρίνες Βραβευμένες με Γαλάζια Σημαία 2015	22
Πίνακας 12 Μαρίνες σε λειτουργία	35
Πίνακας 13 Τιμολόγιο Ελλιμενισμού Θερινής Περιόδου για Σκάφη αναψυχής και ναυταθλητισμού γενικά (A1)	39
Πίνακας 14 Τιμολόγιο Ελλιμενισμού Θερινής Περιόδου για Σκάφη αναψυχής ιδιωτικής Χρήσης (B1)	40
Πίνακας 15 Τέλη Υδροδότησης Κατηγορίας Α.....	41
Πίνακας 16 Τέλη Υδροδότησης Κατηγορίας Β.....	41
Πίνακας 17 Τέλη Ηλεκτροδότησης για Σκάφη ανεξαρτήτως κατηγορίας	41
Πίνακας 18 Τέλη Χρήσης Ράμπας ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών	42
Πίνακας 19 Χρέωση ετήσιων τελών ελλιμενισμού με πρυμνοδέτηση.....	45
Πίνακας 20 Τέλη λοιπών υπηρεσιών	48
Πίνακας 21 Θέση Κατασκευής Πλωτής Προβλήτας.....	51
Πίνακας 22 Αναλυτικό Κόστος Επένδυσης.....	52
Πίνακας 23 Δείκτες Ετήσιας Πληρότητας Πλωτής Προβλήτας.....	53
Πίνακας 24 Εσωτερική Κατανομή Σκαφών	54
Πίνακας 25 Ετήσια Έσοδα Ελλιμενισμού για τα 5 πρώτα έτη λειτουργίας.	54
Πίνακας 26 Κόστος Συντήρησης	55
Πίνακας 27 Ανταποδοτικά Τέλη.....	55
Πίνακας 28 Συνολικό Κόστος Λειτουργίας.....	56
Πίνακας 29 Ταμειακές Ροές (1/2)	58
Πίνακας 30 Ταμειακές Ροές (2/2)	59
Πίνακας 31 Υπολογισμός Δείκτη EBA για τα διάφορα Σενάρια	60

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Ευχαριστίες	i
Περίληψη	ii
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	iv
1. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	1
1.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ	1
1.2 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΣΗΤΕΙΑΣ	3
1.3 ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (NAUTICAL TOURISM)	9
1.3.1 ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING)	11
2. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ	19
2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	19
2.1.1 ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ	22
2.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	22
2.2.1 ΠΡΟ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟ Ν.2160/93	23
2.2.2 ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΙΣΧΥ ΤΟΥ Ν. 2160/93	24
2.2.3 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	25
2.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	26
2.3.1 ΜΑΡΙΝΕΣ	26
2.3.2 ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ	27
2.3.3 ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ	27
2.3.4 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΥΠΑΡΧΟΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΕ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ	28
2.4 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ	28
2.4.1 ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	28
2.4.2 ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΟΣ	29
2.4.3 ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ	30
2.5 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	31
2.5.1 ΕΙΔΙΚΟ ΧΩΤΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ	31
2.5.2 Ν.3299/2004 ΚΙΝΗΤΡΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	33
2.5.3 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΡΗΤΗΣ	33
2.6 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	34

2.6.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	34
2.6.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ	35
2.6.3 Ο ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΗΤΕΙΑΣ	43
3. ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ ΣΗΤΕΙΑΣ	49
3.1 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	50
3.2 ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	50
3.3 ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	52
3.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	53
3.4.1 ΠΛΑΝΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ	53
3.4.2 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩΝ	54
3.4.3 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΞΟΔΩΝ.....	55
3.5 ΜΕΛΕΤΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	56
3.5.1 ΣΕΝΑΡΙΑ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	56
3.5.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	57
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	61

1.ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

1.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Η Κρήτη ως τουριστικός προορισμός, αποτελούσε πάντα μια δημοφιλή επιλογή και διαχρονικά συγκαταλέγεται ανάμεσα στους κορυφαίους ελληνικούς προορισμούς.

Ως νησιωτική περιφέρεια, χαρακτηρίζεται από μια τεράστια ποικιλομορφία, συνδυάζοντας αρμονικά τις φυσικές περιοχές (δάση, ημιφυσικές εκτάσεις, καλλιέργειες), το θαλάσσιο στοιχείο, τις τεχνητές περιοχές (αστικά κέντρα, εμπορικές ζώνες, δίκτυο συγκοινωνιών), τα οποία σε συνδυασμό με την σημαντική παράδοση και κληρονομιά, την ιστορία και τον πολιτισμό, την καταστούν κατάλληλη να υποστηρίξει πολλές διαφορετικές μορφές τουρισμού. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων εναλλακτικών μορφών αποτελούν ο αρχαιολογικός τουρισμός, ο αγροτουρισμός, ο αθλητικός τουρισμός, ο γαστρονομικός τουρισμός, ο θρησκευτικός τουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός, ο συνεδριακός τουρισμός και ο οικολογικός τουρισμός.

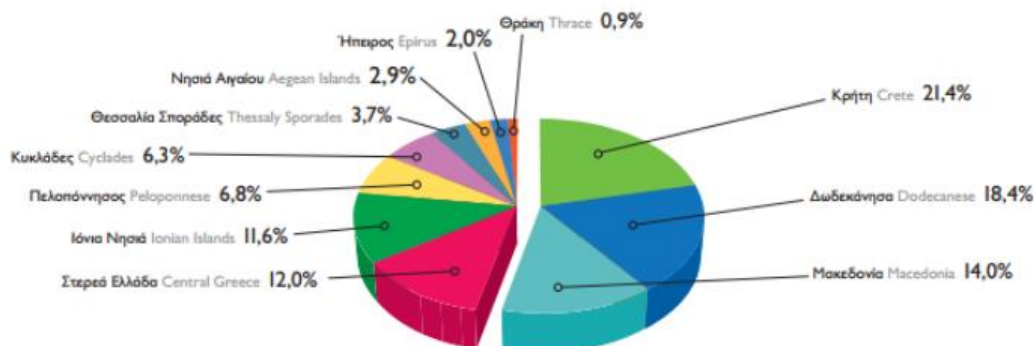
Για την Κρήτη ο τουρισμός ως προϊόν διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην διαμόρφωση της τοπικής οικονομίας. Σύμφωνα με μελέτη του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ, 2013), ο τουρισμός συμβάλει σε ποσοστό 48% στη διαμόρφωση του ΑΕΠ της Περιφέρειας στο έτος 2014. (Πίνακας 1.1). Το ΑΕΠ μετρά την συνολική οικονομική δραστηριότητα εντός της περιφέρειας (Ευρωπαϊκή Ένωση, 2014).

Πίνακας 1 Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2014 - συνοπτική απεικόνιση βασικών μεγεθών

Περιφέρεια	% κατανομή διανυκτερεύσεων Ξενοδοχείων 2013	αναλογία άμεσης τουριστικής δαπάνης 2013 - σε € εκ.	ΑΕΠ Περιφέρειας 2012 - σε € εκ.	συμβολή τουρισμού στο ΑΕΠ Περιφέρειας με στοιχεία 2012	κατά κεφαλήν ΑΕΠ - σε €
Κρήτη	28,7%	4.372	9.067	48%	14.398
Ν. Αιγαίο	24,7%	3.767	6.240	60%	18.064
Ιόνια Νησιά	11,0%	1.680	3.402	49%	16.100
Κεντ. Μακεδονία	10,7%	1.626	26.109	6%	13.645
Αττική	9,2%	1.403	94.964	1%	24.099
Πελοπόννησος	3,2%	481	8.241	6%	13.870
Θεσσαλία	2,6%	394	9.505	4%	12.757
& Θράκη	2,4%	369	7.653	5%	12.270
Β. Αιγαίο	2,1%	325	2.784	12%	13.394
Δυτ. Ελλάδα	2,1%	317	9.150	3%	13.431
Στερεά Ελλάδα	1,7%	257	8.543	3%	15.075
Ήπειρος	1,2%	185	4.242	4%	12.207
Δυτ. Μακεδονία	0,5%	69	4.304	2%	15.050
Σύνολο Χώρας	100,0%	15.242	194.204	8%	17.507

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ΤrE - Επεξεργασία: SETE Intelligence

Στην Κρήτη επίσης εντοπίζεται το μεγαλύτερο ποσοστό ξενοδοχειακών κλινών σε ολόκληρη τη χώρα. (Πίνακας 1.2) Στο ποσοστό αυτό δεν συνυπολογίζονται τα καταλύματα και ενοικιαζόμενα δωμάτια, ο αριθμός των οποίων είναι αρκετά υψηλός, αυξάνοντας έτσι την τουριστική δυναμική του νησιού ακόμη περισσότερο.

Πίνακας 2 Ποσοστιαία κατανομή ξενοδοχειακών κλινών σε περιφερειακή διάσταση, 2012

Πηγή: SETE Επεξεργασία στοιχείων Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος

Βάση ερευνών το σύνολο των επισκεπτών στο νησί έχει σημειώσει άνοδο σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία. Αξίζει να τονιστεί πως παρά την ύφεση της οικονομίας την τελευταία πενταετία, το σύνολο τουριστών το οποίο επισκέπτεται την Κρήτη για διακοπές παραμένει σταθερό, παρουσιάζοντας αυξητικές τάσεις.

Σύμφωνα με το Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ, 2013), το έτος 2013 η Κρήτη ως τουριστικός προορισμός συγκέντρωσε το 20,1% των

συνολικών επισκεπτών της χώρας, με τις δαπάνες αυτών να υπολογίζονται στα 2,9 δις ευρώ, που αντιστοιχεί στο 24,7% των συνολικών δαπανών. Στην ίδια έρευνα η Κρήτη καταλαμβάνει το δεύτερο υψηλότερο ποσοστό όσον αφορά τις συνολικές δαπάνες ανά επίσκεψη καθώς και τις ημερήσιες δαπάνες κάθε επισκέπτη.

Από την ανάλυση των παραπάνω στοιχείων, προκύπτει πως η τουριστική δραστηριότητα διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της κρητικής οικονομίας. Ωστόσο η ύφεση της εγχώριας οικονομίας σε συνδυασμό με το συνεχώς αυξανόμενο διεθνή ανταγωνισμό, καθιστά αναγκαία την αξιοποίηση όλων των τουριστικά εκμεταλλεύσιμων πόρων, τη δημιουργία επενδύσεων, καθώς και τον εκσυγχρονισμό των ήδη υπαρχόντων εγκαταστάσεων.

1.2 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΣΗΤΕΙΑΣ

Η Σητεία είναι η ανατολικότερη πόλη της Κρήτης και ανήκει στο νομό Λασιθίου. Ο Δήμος Σητείας σύμφωνα με την απογραφή του 2011 αριθμεί 18.318 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2011) και αποτελείται από τις περιοχές της Σητείας, Ιτάνου, Λεύκης και Μακρυγιαλού.



Εικόνα 1 Δημοτικά Διαμερίσματα Δήμου Σητείας

Η πρόσβαση στη Σητεία μπορεί να πραγματοποιηθεί οδικός, ακτοπλοϊκός και αεροπορικώς. Το οδικό δίκτυο που την συνδέει με τον Άγιο Νικόλαο και την

υπόλοιπη Κρήτη, υστερεί σε προδιαγραφές και έτσι καθιστά την διαδρομή ιδιαίτερα κουραστική και χρονοβόρα. Σε εξέλιξη βρίσκονται έργα με στόχο την βελτίωση των υποδομών αυτών, τα οποία όμως είναι τοπικού χαρακτήρα και δεν αναμένεται να αλλάξουν ιδιαίτερα την εικόνα του οδικού δικτύου. Η ακτοπλοϊκή σύνδεση της περιοχής, περιλαμβάνει εβδομαδιαία δρομολόγια προς τον Πειραιά και την υπόλοιπη νησιωτική Ελλάδα. Επίσης είναι δυνατή η φιλοξενία κρουαζιερόπλοιων από το λιμάνι Σητείας, καθώς και ιδιωτικών σκαφών αναψυχής στον τουριστικό λιμένα της περιοχής. Ο αερολιμένας της πόλης λειτουργεί από το 1984 και βρίσκεται σε απόσταση 1 χιλιομέτρου. Το μήκος του διαδρόμου ανέρχεται στα 2.700μ.και πραγματοποιούνται σε αυτό, εκτός από τα προβλεπόμενα δρομολόγια, πτήσεις Charter και ιδιωτικών αεροπλάνων. Μέσα στο 2015 έγιναν τα εγκαίνια του νέου αεροσταθμού, εμβαδού 10.000 τμ, καταστρώντας έτσι το έργο αυτό ως το σημαντικότερο του νομού και παράλληλα στρατηγικής σημασίας για την ανάπτυξη της ανατολικής Κρήτης.

Το φυσικό περιβάλλον της περιοχής αποτελεί βασικό κίνητρο για την επίσκεψη των τουριστών στη Σητεία, συνδυάζοντας αρμονικά τη θάλασσα, το βουνό, την πλούσια χλωρίδα και πανίδα και τις φυσικές ομορφιές. Οι παραλίες της περιοχής, χαρακτηρίζονται από την καθαρότητα των νερών και την ήπια ανθρώπινη παρέμβαση. Πιο γνωστές είναι το Βάι, η παραλία του Μακρυγιαλού, η Ερημούπολη και η παραλία της Κάτω Ζάκρου. Το Βάι μάλιστα, όπου βρίσκεται και το ομώνυμο φοινικόδασος, αποτελεί έναν από τους δημοφιλέστερους προορισμούς, με το 11,43% των συνολικών τουριστών του νησιού να το επισκέπτονται. (ΕΡΓΑ.Σ.Υ.Α, Ποιοτική Έρευνα Τουρισμού για την Κρήτη) Χαρακτηριστικό παράδειγμα της ποιότητας των παραλιών, αποτελεί το γεγονός ότι 10 από αυτές βραβεύτηκαν με Γαλάζια Σημαία στο 2015 (Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης, 2015), με κριτήρια την καθαρότητα των νερών, την περιβαλλοντική διαχείριση και τις υπηρεσίες και εγκαταστάσεις ασφάλειας και πρώτων βοηθειών.

Πίνακας 3 Παραλίες Δήμου Σητείας, βραβευμένες με Γαλάζια Σημαία (2015)

Σητεία 1 / Γαλλικό
Σητεία 2 / Πετράς
Βάι / Φοινικόδασος
Κουρεμένος
Χιόνα
Κάτω Ζάκρος
Βουρλιά
Λιμανάκι
Ανάληψη
Μακρυγιαλός / Λαγκούφα

Εκτός από τις παραλίες της περιοχής, ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να μεταβεί σε πληθώρα άλλων προορισμών γνωστών για το φυσικό τους κάλλος, όπως είναι ο καταρράκτης του Ρίχτη, το φαράγγι των Νεκρών στην Κάτω Ζάκρο, καθώς και σε φημισμένους προορισμούς του νομού Λασιθίου που είναι σε κοντινή απόσταση, όπως η Σπιναλόγκα και η νήσος Χρυσή.

Επιπλέον, πόλος έλξης επισκεπτών στην περιοχή της Σητείας αποτελούν τα αξιοθέατα. Η Μονή Τοπλού είναι ένα από αυτά, με το 15,80% των τουριστών του νομού να την επισκέπτονται. (ΕΡΓΑ.Σ.Υ.Α, Ποιοτική Έρευνα Τουρισμού για την Κρήτη) Επίσης υπάρχει μεγάλος αριθμός χώρων αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, οι περισσότεροι με ευρήματα του Μινωικού πολιτισμού, με πιο γνωστό το Μινωικό ανάκτορο της Κάτω Ζάκρου.

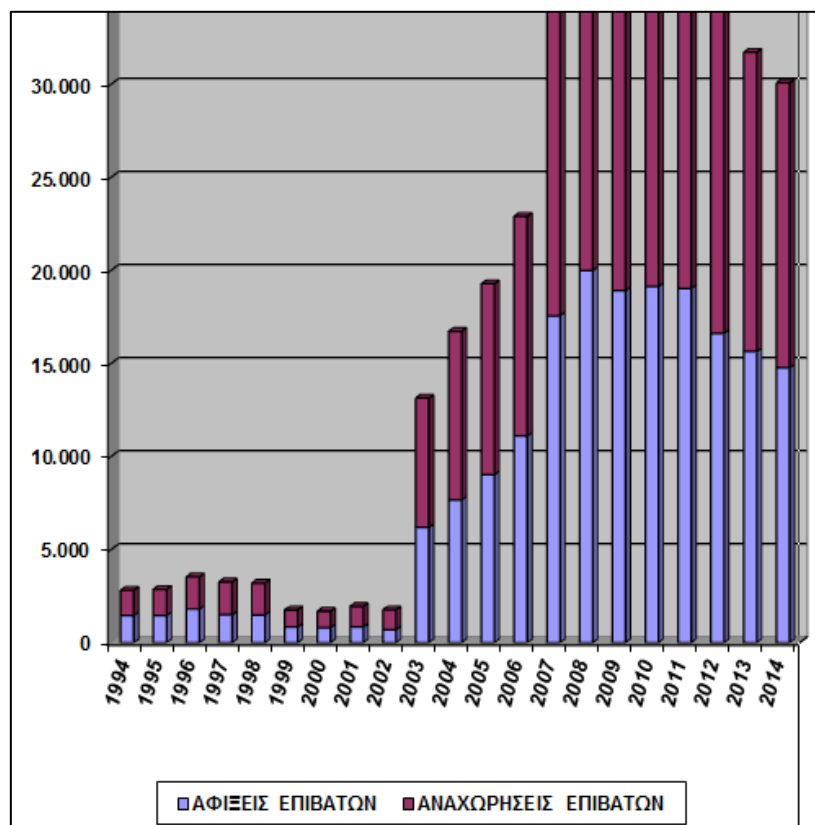
Τα παραπάνω σε συνδυασμό με στοιχεία όπως η έντονη νυχτερινή ζωή και η φημισμένη τοπική παραδοσιακή κουζίνα, κάνουν την περιοχή της Σητείας κατάλληλο μέρος για να επισκεφτεί κανείς, καλύπτοντας τις απαιτήσεις για διάφορες εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

Ως προς το κομμάτι των τουριστικών υποδομών, η περιοχή αντιμετωπίζει προβλήματα καθώς ο αριθμός τους δεν επαρκεί. Οι πιο οργανωμένες ξενοδοχειακές μονάδες βρίσκονται στην περιοχή του Μακρυγιαλού, ενώ αυτές που βρίσκονται στην πόλη της Σητείας και στην περιοχή του Ιτάνου, δεν επαρκούν για να καλύψουν τη

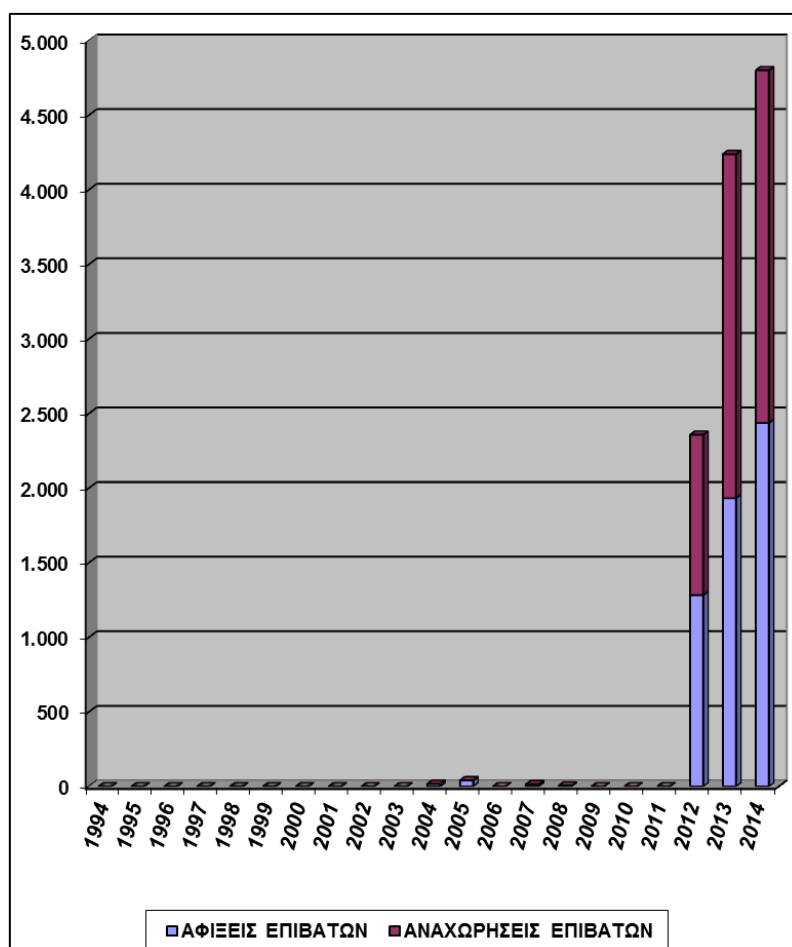
ζήτηση. Σε αντίθεση με την έλλειψη μεγάλων τουριστικών μονάδων, στην περιοχή λειτουργεί ικανοποιητικός αριθμός μικρών παραδοσιακών καταλυμάτων. Στα πλαίσια της ανάπτυξης της περιοχής στον τομέα αυτό, σε εξέλιξη βρίσκεται η κατασκευή δύο μεγάλων τουριστικών μονάδων, η οποία όμως λόγω γραφειοκρατικών προβλημάτων καθυστερεί.

Ο τουρισμός στη περιοχή από το 2008 και μετά παρουσιάζει σημαντική αύξηση παρά την οικονομική κρίση, ιδιαίτερα την περίοδο 2012-2015 με την εξυπηρέτηση πτήσεων charter από το αεροδρόμιο της Σητείας. (Πίνακες 4 & 5)

Πίνακας 4 Κίνηση Επιβατών Εσωτερικού



Πίνακας 5 Κίνηση Επιβατών Εξωτερικού



Οι επισκέπτες της περιοχής της Σητείας διακρίνονται σε Έλληνες και αλλοδαπούς. Σύμφωνα με έρευνα του Πολυτεχνείου Κρήτης, με βάση την εθνικότητά τους, οι επισκέπτες της περιοχής διακρίνονται σε Γάλλους (29,06%), Βρετανούς (19,69%), Γερμανούς (14,53%), Ιταλούς (8,44%) και άλλων εθνικοτήτων (5,78%). Το ηλικιακό τους προφίλ περιλαμβάνει άτομα όλων των ηλικιών, με τον αριθμό των ατόμων ηλικίας 25-30 αι 45-60, να είναι υψηλός και πάνω από τον αντίστοιχο μέσο όρο του νησιού. Ως προς το μορφωτικό επίπεδο, ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό είναι πως οι επισκέπτες της ευρύτερης περιοχής, έχουν ανώτερη/ανώτατη εκπαίδευση σε ποσοστό 58,83%, αριθμός που είναι πάνω από το μέσο όρο της Κρήτης με 50,31%. Επιπλέον αναφέρεται πως η πλειοψηφία τους έχει εισόδημα που κυμαίνεται μεταξύ 15.000€ και 30.000€. Η μέση διάρκεια παραμονής τους ορίζεται στις 10 ημέρες και η μέση ατομική δαπάνη κατά τη διάρκεια της παραμονής τους υπολογίζεται στα 484,27±33,40€, έναντι του μέσου όρου για το νησί της Κρήτης που είναι τα 477,12±11,93€.

Από όλα τα παραπάνω στοιχεία συμπεραίνει κανείς ότι η περιοχή της Σητείας, έχει όλες τις προοπτικές για ανάπτυξη στον τουριστικό τομέα, καθώς συναντάται το πλούσιο φυσικό περιβάλλον, η παράδοση και τα αξιοθέατα. Προϋπόθεση για την επίτευξη της ανάπτυξης αυτής αποτελεί η βελτίωση των υπάρχοντων υποδομών με έμφαση στο οδικό δίκτυο και η δημιουργία ελκυστικών τουριστικών μονάδων.

Τα παραπάνω συμπεράσματα μπορούν να γίνουν ευκολότερα κατανοητά με μια ανάλυση **SWOT**. Η ανάλυση SWOT είναι μία γενική τεχνική σχεδιασμού και οργάνωσης ενός συνεκτικού πλαισίου λήψης αποφάσεων, που μπορεί να αφορά ένα θεσμό, μια επιχείρηση, μια γεωγραφική περιοχή, μια δημόσια πολιτική κτλ. Η τεχνική αυτή είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη και χρησιμοποιείται πάνω από 50 χρόνια ως εργαλείο προγραμματισμού δράσεων από επιχειρήσεις και οργανισμούς, με εφαρμογή στα πεδία του επιχειρησιακού σχεδιασμού, του στρατηγικού σχεδιασμού και του αστικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού. Η ανάλυση οργανώνεται με τέτοιο τρόπο ώστε να έχουμε ταυτόχρονα μια εσωτερική ανάλυση του προβλήματος μελετώντας τα *πλεονεκτήματα (Strengths)* και τα *μειονεκτήματα (Weaknesses)*, και παράλληλα μια ανάλυση των εξωτερικών επιδράσεων ως προς τις *ευκαιρίες (Opportunities)* και τις *απειλές (Threats)*. Στόχοι της ανάλυσης SWOT είναι η συλλογή βασικών συμπερασμάτων της ανάλυσης του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος και η σύνθεση συμπερασμάτων έτσι ώστε ο φορέας να αποκτήσει ολοκληρωμένη εικόνα και να διαμορφώσει τις βασικές του προτάσεις.

Με βάση λοιπόν τον ορισμό της SWOT ανάλυσης και τα στοιχεία για τον τουρισμό στην περιοχή της Σητείας, προβαίνουμε στην παρακάτω παρουσίαση της ανάλυσης με στόχο την αποτελεσματικότερη παράθεση των στοιχείων και την βοήθεια στην εξαγωγή συμπερασμάτων.

Πίνακας 6 Ανάλυση SWOT Τουρισμού για την περιοχή της Σητείας

	ΘΕΤΙΚΑ	ΑΡΝΗΤΙΚΑ
Εσωτερικοί Παράγοντες	ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ <ul style="list-style-type: none"> • Πλούσιο Φυσικό Περιβάλλον • Πληθώρα Αξιοθέατων • Παράδοση/Τοπικά Προϊόντα • Σύγχρονο Αεροδρόμιο • Υψηλό Μορφωτικό Επίπεδο Επισκεπτών • Υψηλή Μέση Ατομική Δαπάνη Επισκεπτών 	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ <ul style="list-style-type: none"> • Κακό Οδικό Δίκτυο • Έλλειψη σε Ξενοδοχειακές Μονάδες • Έλλειψη σε Επενδύσεις σχετικές με Τουρισμό • Τοπικές Αντιδράσεις σε Επενδύσεις • Έλλειψη Συνεννόησης σε Επίπεδο Νομού
Εξωτερικοί Παράγοντες	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ <ul style="list-style-type: none"> • Περαιτέρω ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού (εναλλακτικός, χειμερινός – επιμήκυνση τουριστικής περιόδου) • Ολοκλήρωση Έργων Υποδομής • Δημιουργία δύο νέων Ξενοδοχειακών Μονάδων • Ανάπτυξη Εξωσρέφειας • Αξιοποίηση Ευρωπαϊκών Προγραμμάτων 	ΑΠΕΙΛΕΣ <ul style="list-style-type: none"> • Οικονομική Κρίση • Υψηλή Αναταγωνιστικότητα • Συνεχής Ανάδειξη νέων Τουριστικών Προορισμών

1.3 ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (NAUTICAL TOURISM)

Ο ναυτικός τουρισμός (nautical tourism), είναι μια υποκατηγορία της γενικής έννοιας του τουρισμού και αποτελεί καθοριστικό κομμάτι του. Οι τρεις βασικοί πυλώνες πάνω στους οποίους στηρίζεται ο ναυτικός τουρισμός είναι οι τουριστικοί λιμένες-μαρίνες (the marina), η ναύλωση (charters) και η κρουαζιέρα (cruise industry). Ανάλογα σε ποιόν από τους τρεις παραπάνω τομείς απευθύνεται το τουριστικό προϊόν, συναντούμε και διαφορετικές προσεγγίσεις του όρου του ναυτικού τουρισμού. Ο όρος θαλάσσιος τουρισμός (maritime tourism), τονίζει την θαλάσσια συνιστώσα του ναυτικού τουρισμού, με έμφαση σε δραστηριότητες όπως τη ναυτιλία, το ψάρεμα, οι καταδύσεις, τα θαλάσσια σπορ κ.α. Η ναυσιπλοΐα αναψυχής (yachting), εστιάζει περισσότερο στη θαλαμηγό ως σύμβολο πολυτέλειας και καταξίωσης, παρά ως ένα μέσο ναυτιλίας. Ο τουρισμός κρουαζιέρας (cruise tourism), χρησιμοποιεί το κρουαζιερόπλοιο ως πολυτελές μέσο μεταφοράς για την πραγματοποίηση all-inclusive διακοπών.

Με βάση τα προηγούμενα συμπεραίνουμε ότι ο ναυτικός τουρισμός είναι ένα πολύπλευρο και πολυσύνθετο φαινόμενο. Ένας ορισμός που τον καλύπτει με σαφήνεια και πληρότητα, είναι ο ακόλουθος (Lukoníć, T. & Gržetić, Z):

“Ναυτικός τουρισμός είναι ένα σύνολο πολύ-λειτουργικών δραστηριοτήτων και σχέσεων, που συμβαίνουν από τους τουρίστες-πλήρωμα μέσα και έξω από τα όρια των

τουριστικών λιμένων και με την χρήση σκαφών και άλλων αντικειμένων συναφών με ναυτικές και τουριστικές δραστηριότητες, με σκοπό την αναψυχή, τον αθλητισμό, την ψυχαγωγία ή άλλες ανάγκες.”

Έχοντας δώσει ένα πιο σαφή ορισμό της έννοιας του ναυτικού τουρισμού, μας δίνετε η δυνατότητα μιας πιο λεπτομερούς ανάλυσης της κατηγοριοποίησής του σε τουριστικούς λιμένες-μαρίνες, στη ναύλωση και στις κρουαζιέρες.

Πίνακας 7 Κατηγοριοποίηση Ναυτικού Τουρισμού

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ					
ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΕΣ	ΚΥΡΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ			ΕΠΙΠΛΕΟΝ	
<ul style="list-style-type: none"> Καταδύσεις Σέρφ Ψάρεμα Ράφτινγκ Κωπηλασία Εξερευνήσεις 	Τουριστικοί Λιμένες	Ναύλωση	Κρουαζιέρα		
	Αγκυροβόλια Προβλήτες Μαρίνες (Κατηγορίες) Μαρίνες Ξηράς	Μηχανοκίνητα σκάφη αναψυχής (με πλοίαρχο, βοηθητική βάρκα) Ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής (με πλοίαρχο, βοηθητική βάρκα)	Κρουαζιέρες: Κρουαζιέρες Παγκόσμιας Κλίμακας Τοπικές Κρουαζιέρες Παραδοσιακές Κρουαζιέρες Μονοήμερες Κρουαζιέρες	Λιμάνια Κρουαζιέρας α) Μεγάλα Λιμάνια Κρουαζιέρας (μέλη της “Med-Cruise”) β) Λιμάνια για τοπικά-παραδοσιακά σκάφη	Ναυπηγική μεγάλων και μικρών σκαφών Παραγωγή εξοπλισμού για ναυτικό τουρισμό Υπηρεσίες πλοιάρχων Υπηρεσίες πληροφοριών Σχολές Ιστιοπλοΐα Κέντρα Έρευνας Λοιπές Υπηρεσίες

πηγή: T. Luković, επεξεργασία N.Zervakis

Οι τουριστικοί λιμένες-μαρίνες, αποτελούν ένα σημαντικό κομμάτι της κάθε οικονομίας, ασχέτων αν μια χώρα έχει πρόσβαση σε θάλασσα ή όχι. Το υγρό στοιχείο και οι δραστηριότητες που σχετίζονται με αυτό απαρτίζουν ένα δομικό χαρακτηριστικό του τουρισμού και έτσι εκτός από τις θάλασσες, μαρίνες συναντάμε σε λίμνες, ποτάμια, κανάλια κ.α. Περαιτέρω ανάλυση ως προς τους τουριστικούς λιμένες καθίσταται δύσκολη λόγω της έλλειψης ενός ενιαίου φορέα δήλωσης τους. Παρόλα αυτά από μεμονωμένες μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί, κοινό συμπέρασμα είναι η μεγάλη σημασία και ο καθοριστικός ρόλος τους στις οικονομίες.

Η βιομηχανία την ναυλώσεων, ως υποκατηγορία του ναυτικού τουρισμού, είναι στενά συνδεδεμένη με τους τουριστικούς λιμένες και δεν θα υπήρχε χωρίς αυτούς. Εκτός από τις βασικές παροχές που περιλαμβάνουν ενοικίαση σκαφών, η βιομηχανία αυτή έχει εμπλουτίσει τις προσφερόμενες υπηρεσίες της σε σχέση με τα σκάφη, με ποιο συνηθισμένη την ενοικίαση πλοιάρχων και εξειδικευμένου προσωπικού. Μάλιστα εκτιμάται ότι μια στις πέντε ενοικιάσεις σκαφών περιλαμβάνει και πρόσληψη πλοιάρχου. (European Cruise Council) Η ναύλωση θεωρείται ο λιγότερο οικονομικά ανεπτυγμένος κλάδος του ναυτικού τουρισμού, καθώς περιλαμβάνει μεγάλη αβεβαιότητα και ρίσκο, λόγω της δομής και των μεθόδων που χρησιμοποιούνται.

Στον αντίποδα η κρουαζιέρα είναι η οικονομικά περισσότερο ανεπτυγμένη βιομηχανία, όχι μόνο σε σχέση με τις υπόλοιπες του ναυτικού τουρισμού, αλλά και σε σύγκριση με άλλες βιομηχανίες. Αυτό το είδος τουρισμού προσφέρει μια μεγάλη ποικιλία τόσο στα πλοία τα οποία διαθέτει, με 300 μεγάλα διεθνή κρουαζιερόπλοια, έναν αυξανόμενο αριθμό μικρότερων (μέχρι 200 επιβάτες) και πάνω από 10.000 τοπικά παραδοσιακά πλοία, καθώς και στις προσφερόμενες υπηρεσίες που περιλαμβάνουν ταξίδια που διαρκούν από μια έως πολλές ημέρες. Με περίπου 21.7 εκατ. επιβάτες σε κρουαζιέρες, 37 εκατ. ευρώ έσοδα το 2014 και πάνω από 400 χιλιάδες άμεσα και έμμεσα εργαζόμενους, αποτελεί μια από τις πιο σημαντικές βιομηχανίες στην παγκόσμια και ευρωπαϊκή οικονομία.

1.3.1 ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ (YACHTING)

Η ναυσιπλοΐα αναψυχής (yachting), αποτελεί τμήμα του ναυτικού τουρισμού, που επηρεάζεται άμεσα τόσο από τον τομέα των τουριστικών λιμένων, όσο και από αυτόν της ναύλωσης.

Με τον όρο ναυσιπλοΐα αναψυχής (yachting) αναφερόμαστε στη θαλάσσια δραστηριότητα κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής. Το yachting βασίζεται στο θαλαμηγό σκάφος που παρέχει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές (Μυλωνόπουλος Δ., Μοίρα Π., 2005)

Το κομμάτι της κοινωνίας στο οποίο απευθύνεται, αποτελείται κυρίως από ιδιώτες μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής τάξης. Κοινό γνώρισμα όλων αυτών είναι

η συμπάθειά τους στο υγρό στοιχείο, το οποίο απολαμβάνουν επιδιδόμενοι σε αυτού του είδους τον τουρισμό.

Οι δραστηριότητες του yachting διακρίνονται σε:

- **Flotilla:** αφορά στην οργάνωση ενός στολίσκου 7-8 μικρών σκαφών των 6 ατόμων με έναν αρχηγό τα οποία επισκέπτονται συγκεκριμένα μέρη.
- **Bareboat:** είναι τα σκάφη που δεν διαθέτουν πλήρωμα. Ο ενοικιαστής έχει δίπλωμα skipper και μπορεί να κυβερνήσει μόνος του το σκάφος.
- **Crewed Boats:** είναι επανδρωμένα πλοία (Βελισσαρίου Ε., 2000).

Τα σκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται, διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με το μέγεθος, τα χαρακτηριστικά τους, τις απαιτήσεις του ιδιοκτήτη κ.α. Με βάση το μέγεθος τους διακρίνονται σε: (Στοιχεία Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος)

Σκάφη Βοηθητικά: στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται τα σκάφη που προορίζονται για βοηθητική χρήση εξυπηρετώντας τις ανάγκες των μεγαλύτερων σκαφών (σκάφη «υπηρέτες»). Τα βοηθητικά αυτά σκάφη αποτελούν συνήθως μέρος του βασικού εξοπλισμού του σκάφους που εξυπηρετούν και μπορεί να είναι από μικρά φουσκωτά μέχρι εξάμετρα ή και παραπάνω με μηχανές μεγάλης ισχύος.

Σκάφη από 2,5μ. έως 3,8μ.: στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται τα σκάφη που προορίζονται για το αγοραστικό κοινό που έρχεται για πρώτη φορά σε επαφή με το “υγρό στοιχείο” και με δυνατότητες μικρών παράκτιων ταξιδιών. Στην προκειμένη περίπτωση το σκάφος πρέπει να είναι ευκολόχρηστο και να μπορεί να μεταφερθεί και να φυλαχτεί εύκολα και γρήγορα. Μπορεί να είναι κατασκευασμένο από διάφορα υλικά, όπως για παράδειγμα, φουσκωτά πολυεστερικά ακόμη και μεταλλικά (από κράμα αλουμινίου), όταν πρόκειται για χρήση σε ήρεμα νερά όπως για παράδειγμα σε λίμνες. Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας έχουν μεταφορική ικανότητα τριών ατόμων και είναι εφοδιασμένα με εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος.

Σκάφη από 3,8μ. έως 5μ.: στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα σκάφη των οποίων ο ιδιοκτήτης έχει αυξημένες απαιτήσεις σχετικά με τη διάνυση μεγαλύτερων αποστάσεων, τη μεταφορά περισσότερων ατόμων καθώς και την πραγματοποίηση θαλάσσιων σπορ. Το μήκος των σκαφών αυτών απαιτεί μεγαλύτερες ιπποδυνάμεις κινητήρων.

Σκάφη από 5μ. έως 8μ.: στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται τα σκάφη των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι ιδιαίτερα απαιτητικοί, τόσο από άποψη χρήσης όσο και από άποψη εξοπλισμού του σκάφους. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν κάτω από το πιλοτήριο μικρή καμπίνα η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως αποθηκευτικός και, όχι μόνον, χώρος. Για την πρόωσή τους μπορούν να χρησιμοποιηθούν εξωλέμβιοι ή έσω-εξωλέμβιοι κινητήρες μεγάλης ισχύος, ενώ το υλικό κατασκευής τους είναι πολυεστερικό ή ακόμη και φουσκωτό. Πρόκειται για μια κατηγορία σκαφών αρκετά δημοφιλή στη χώρα μας.

Σκάφη από 8μ. έως 15μ.: στην κατηγορία αυτή διατίθενται σκάφη με μεγαλύτερες ανέσεις στα οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοσδήποτε τύπος κινητήρα. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν υπερκατασκευή με σχετικά άνετους εσωτερικούς χώρους που περιλαμβάνουν καμπίνες, σαλονάκι, κουζίνα και λουτρό /w.c. Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούν έσω-εξωλέμβιους ή εσωλέμβιους κινητήρες με προτίμηση σε αυτούς του πετρελαίου για οικονομικότερη κατανάλωση.

Σκάφη άνω των 15μ.: στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται οι μεγάλες θαλαμηγοί. Πρόκειται για σκάφη τα οποία πέρα από τους μεγάλους χώρους που διαθέτουν, έχουν πολύ καλές επιδόσεις πλεύσης και αυτονομίας αφού είναι εξοπλισμένα με μεγάλες δεξαμενές καυσίμων και νερού.

Τέλος, η κατηγοριοποίηση των θαλαμηγών ολοκληρώνεται με την καθιερωμένη διεθνώς ορολογία των *super yachts* για σκάφη με μήκος μέχρι 30 μέτρα και των *mega yachts* για σκάφη με μήκος επάνω από 30 μέτρα.

Με βάση το μέσο πρόωσης τους τα σκάφη αναψυχής χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες. Στα μηχανοκίνητα (motor yachts) και στα ιστιοφόρα (sailing yachts).

Μηχανοκίνητα είναι τα σκάφη τα οποία ως μέσω πρόωσης χρησιμοποιούν μηχανές και χωρίζονται σε:

Φουσκωτά Σκάφη: Η ασφάλεια που προσφέρουν λόγω του χαμηλού κέντρου βάρους τους και της άνωσης των αεροθαλάμων, αλλά και το χαμηλό κόστος χρήσης-συντήρησής τους τα κάνουν πολύ δημοφιλή στην κατηγορία τους. Τα μειονεκτήματα

τους είναι το υψηλό κόστος αγοράς τους (10%-20% ακριβότερα σε σχέση με άλλα) και οι περιορισμένοι χώροι τους λόγω του όγκου που καταλαμβάνουν τα μπαλόνια.

Ταχύπλοα ανοιχτά – Πολυεστερικά: Έχουν χαμηλό κόστος αγοράς και συντήρησης σε σχέση με τα αντίστοιχα φουσκωτά. Διαθέτουν άνετους χώρους επαρκής για θαλάσσια αναψυχή και ψάρεμα. Είναι λιγότερο ασφαλή σε σχέση με τα φουσκωτά και έχουν μεγαλύτερο βάρος κάτι που καθιστά δύσκολη την ρυμούλκηση και μετάφορα τους.

Ταχύπλοα “καμπινάτα”: Μπορούν άνετα να χρησιμοποιηθούν για πολυήμερες εκδρομές και διαμονή εντός του σκάφους αφού πέραν της άνεσης του χώρου διαθέτουν παροχές όπως τουαλέτα, ζεστό – κρύο νερό, ψυγείο κλπ. Μεγάλο τους μειονέκτημα είναι το κόστος συντήρησής τους αφού για την σωστή λειτουργία των εξαρτημάτων τους απαιτούνται αρκετά χρήματα. Ακόμη, το μήκος τους καθιστά δύσκολη την ρυμούλκησή τους και το βάρος τους επηρεάζει την πλεύση.

Ερασιτεχνικά Ψαράδικα Σκάφη: Διαθέτουν μεγάλους ανοιχτούς χώρους στην κουβέρτα (deck) κατάλληλους για ψάρεμα αλλά και για όσους θέλουν ελευθερία κινήσεων. Έχουν χαμηλό κέντρο βάρους και είναι σχεδιασμένα για χρήση στην ανοιχτή θάλασσα. Δεν έχουν τις ανέσεις των “καμπινάτων” σκαφών και ρυμουλκούνται δύσκολα λόγω αυξημένου βάρους.

Ως ιστιοφόρα ορίζονται αυτά τα οποία κινούνται με ιστία δηλαδή με πανιά και διαθέτουν βοηθητική μηχανή. Τα κύρια χαρακτηριστικά όλων των ιστιοφόρων σκαφών αναψυχής είναι το μεγάλο πλάτος και το μεγάλο βύθισμα. Τα περισσότερα σύγχρονα ιστιοπλοϊκά έχουν ένα μόνο κατάρτι με δύο τριγωνικά πανιά. Εκτός από τα μονοκάταρτά (sloops) υπάρχουν και τρεις τύποι δικάταρτων ιστιοπλοϊκών: α) το γιολ (yawl), που είναι ο πιο αποδοτικός τύπος για ιστιοπλοΐα, β) η γολέτα (ketch), που χρησιμοποιείται κυρίως σε ιστιοπλοϊκά αναψυχής και η σκούνα (schooner), που απαντάται σε σκάφη με σχετικά μεγάλο μέγεθος. Τα ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες ανάλογα με το σχήμα που έχει το κύριο ιστίο τους: α) σχήμα τετράπλευρου επίδρομου (gaffsail), β) σχήμα ωτοειδές (gunter), γ) σχήμα βερμούδας (bermudan).

Τα κύρια χαρακτηριστικά όλων των ιστιοπλοϊκών σκαφών αναψυχής είναι το μεγάλο πλάτος και το μεγάλο βύθισμα. Τα περισσότερα σύγχρονα ιστιοπλοϊκά έχουν

ένα μόνο κατάρτι με δύο τριγωνικά πανιά. Τα ιστιοφόρα όπως και τα μηχανοκίνητα σκάφη ταξινομούνται ανάλογα με το μέγεθός τους.

Στην **πρώτη κατηγορία** κατατάσσονται τα μικρά ιστιοπλοϊκά με μήκος από μέχρι 8 έως δέκα περίπου μέτρα. Τα σκάφη αυτά είναι μικρά, ευέλικτα και απευθύνονται στο αγοραστικό κοινό που επιθυμεί να πραγματοποιήσει μικρά κοντινά ταξίδια με μικρό αριθμό πληρώματος και χωρίς πολλές ανέσεις. Τα σκάφη αυτά διαθέτουν συνήθως δύο κρεβάτια και περιορισμένους χώρους.

Στη **δεύτερη κατηγορία** υπάγονται τα μεσαία σκάφη το μήκος των οποίων κυμαίνεται από δέκα έως δεκατρία περίπου μέτρα και απευθύνονται στο κοινό που ενδιαφέρεται για την αγορά ή ενοικίαση ενός σκάφους που να μπορεί να φιλοξενήσει άνετα τέσσερα άτομα. Διαθέτουν τρεις ή ακόμη και τέσσερις καμπίνες, λουτρό/ w.c. ένα μικρό καθιστικό και αντίστοιχη κουζίνα.

Στην **τρίτη κατηγορία** κατατάσσονται τα μεγάλα ιστιοπλοϊκά σκάφη με μήκος από 13 έως 15 μέτρα και μπορούν να φιλοξενήσουν στους μεγάλους τους χώρους έως έξι άτομα με άνεση. Διαθέτουν μεγάλα καταστρώματα και είναι κατάλληλα για μεγάλα ταξίδια ενώ διαθέτουν και μεγάλη αυτονομία.

Από εκεί και πέρα όπως συμβαίνει και στο χώρο των μηχανοκινήτων, υπάρχουν ακόμη μεγαλύτερα σκάφη με σαφώς πιο αναβαθμισμένους χώρους διαβίωσης, πολλούς αυτοματισμούς στους χειρισμούς των ιστίων και του σκάφους και απευθύνονται φυσικά σε μεγαλύτερο πλήρωμα.

Περαιτέρω κατηγοριοποίησή τους μπορεί να πραγματοποιηθεί ανάλογα με:

- Το σχήμα τους και τον αριθμό των πανιών τους
 - Την τοποθεσία και τον αριθμό των καταρτιών τους
- (Στοιχεία Ναυτικού Επιμελητηρίου της Ελλάδος)

Στην Ελλάδα ο κλάδος της ναυσιπλοΐας αναψυχής (yachting), εμφανίστηκε την δεκαετία του 1960 με την δημιουργία των πρώτων μαρινών στη Βουλιαγμένη και Ζέα και άρχισε την ανάπτυξή του κυρίως με βάση το θεσμικό πλαίσιο του επαγγελματικού σκάφους με τον νόμο 438 του 1976 και τις μετέπειτα τροποποιήσεις του. Αναπτύχθηκε με πολλούς κυρίως αλλοδαπούς πελάτες, μέχρι την υψηλή περίοδο, το 2007, που εκτιμάται ότι τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη ήταν μεταξύ

4.000 – 4.500 και διακινούνται από περισσότερα από 100 ναυλομεσιτικά γραφεία. Όλα αυτά έως και το 2008 όπου με την εμφάνιση της οικονομικής κρίσης η οποία επηρέασε τον κλάδο, σταδιακά ο μεγαλύτερος αριθμός σκαφών αναψυχής τα οποία έδρευαν στην Ελλάδα μετακινήθηκε σε γειτονικές χώρες όπως η Τουρκία και η Κροατία.

Στην Ελλάδα ο κλάδος της ναυσιπλοΐας αναψυχής αυτή τη στιγμή βρίσκεται σε ύφεση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα το ότι η μέση αναλογία κατοχής σκαφών αναψυχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι ένα (1) σκάφος ανά εκατόν εξήντα τέσσερις (164) κατοίκους ενώ στην Ελλάδα η αναλογία είναι ένα (1) σκάφος ανά 621 κατοίκους. (Στοιχεία Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος) Επίσης, δημοσίευμα της Εφημερίδας *Επενδυτής* για το επαγγελματικό τουριστικό σκάφος τον Δεκέμβριο του 2012, ανέφερε ότι οι ναύλοι σε σχέση με προηγούμενα έτη είχαν μειωθεί άνω του 50% και ήταν στο 30% η ανεργία στα σκάφη με μόνιμο πλήρωμα.

Οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου στην Ελλάδα είναι αρκετές. Ως Μεσογειακή χώρα έχει σαφές πλεονέκτημα καθώς, η Μεσόγειος αποτελεί καλύτερο τόπο για ναυσιπλοΐα αναψυχής (yachting) λόγω καιρικών συνθηκών και φυσικού περιβάλλοντος. Επίσης η κατάλληλη φυσική υποδομή που περιλαμβάνει 16.500 χιλιόμετρα ακτογραμμή και περισσότερα από 3000 επισκέψιμα νησιά, συμβάλει καθοριστικά. Βασική προϋπόθεση για την επίτευξη της ανάπτυξης του κλάδου αποτελεί η αναβάθμιση των υφιστάμενων υποδομών, καθώς και η δημιουργία σύγχρονων, με βάση τις διεθνείς προδιαγραφές. Στις υποδομές αυτές περιλαμβάνονται λιμάνια, μαρίνες και καταφύγια, σε κοντινές μεταξύ τους αποστάσεις για την εξασφάλιση διανυκτέρευσης σε καθημερινή βάση, τα οποία θα παρέχουν εκτός από ασφαλές καταφύγιο, όλες τις απαραίτητες χερσαίες υποδομές όπως εγκαταστάσεις εφοδιασμού, παροχές νερού και ηλεκτρικού ρεύματος, σύνδεση στο internet κ.α. Ως βασικό εργαλείο επίτευξης των παραπάνω, μπορεί να αξιοποιηθεί το αναπτυξιακό πλαίσιο της περιόδου 2014-2020 (ΕΣΠΑ), μέσω του οποίου μπορούν να διατεθούν αρκετά χρήματα για την υποστήριξη του κλάδου.

Με την ανάπτυξη του κλάδου τα οφέλη θα είναι πολλά, με άμεσες και έμμεσες συνέπειες. Από τη μελέτη της Ισπανικής Ένωσης Τουριστικών Λιμένων που διεξήχθη το 2010, προκύπτει ότι κάθε τουρίστας που ξοδεύει 100 ευρώ σε μία μαρίνα ξοδεύει επί πλέον 450 ευρώ στην τοπική οικονομία. Ένας απλός τουρίστας στις Βαλεαρίδες

νήσους ξοδεύει 59,50 ευρώ την ημέρα, ενώ ένας τουρίστας με σκάφος αναψυχής ξοδεύει 111,5 ευρώ την ημέρα. Επίσης στην Ισπανία εκτιμάται ότι κάθε 1 ευρώ άμεσων επενδύσεων σε μαρίνα δημιουργεί 1,5 ευρώ άμεσης οικονομικής δραστηριότητας στη μαρίνα και 6,84 ευρώ έμμεσης οικονομικής δραστηριότητας στην τοπική οικονομία (Χατζημανωλάκη, 2011). Σημαντικές συνέπειες παρατηρούνται και στον τομέα της απασχόλησης. Σύμφωνα με τον Oscar Siches, διευθυντή και συνιδιοκτήτη της μαρίνας Pantalan del Mediterraneo στη Μαγιόρκα και μέλος του ICOMIA Marinas Group, στην Βαρκελώνη για κάθε 100 νέες θέσεις σκαφών σε μαρίνες δημιουργούνται 4,4 νέες θέσεις εργασίας στη μαρίνα και 100 θέσεις εργασίας σε υποστηρικτικούς για το yachting κλάδους της τοπικής οικονομίας. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε παράδειγμα επένδυσης σε μαρίνα στην Κροατία. Μετά τον πόλεμο στη σχεδόν εγκαταλειμμένη περιοχή της Rogoznica κατασκευάστηκαν τα πρώτα έργα (1996). Επανεπενδύοντας μόνο τα έσοδά της αναπτύχθηκε με γοργούς ρυθμούς. Στρατηγικά η μαρίνα έχει επικεντρωθεί στην ελίτ της παγκόσμιας ζήτησης. Στον παρακάτω πίνακα 9.1 παρουσιάζεται η επίδραση στην τοπική οικονομία ύστερα από 10 χρόνια λειτουργίας της επένδυσης στη μαρίνα.

Πίνακας 8 Επίδραση στην τοπική οικονομία από επένδυση σε μαρίνα

ΔΕΙΚΤΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΠΕΝΔΥΣΗ	10 ΧΡΟΝΙΑ ΜΕΤΑ
Τοπικός πληθυσμός	350	Άνω των 2000
Μέση ηλικία πληθυσμού	70	40
Αριθμός απασχολούμενων	30	
Αριθμός επιχειρήσεων	10	100
Τιμή γης ανά μ ²	10-20 ευρώ	150-300 ευρώ
Αριθμός εστιατορίων	1	8
Αριθμός καφέ	2	15
Αριθμός καταστημάτων	2	9
Αριθμός τραπεζών	0	2
Αριθμός ιατρείων	0	4
Δημοτικά Σχολεία	0	2

πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος», (2012),

Έρευνα για την ανάπτυξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία

Το Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ (μονίμου) Πληρώματος (ΣΙΤΕΣΑΠ) εκτιμά ότι με κατάλληλες στρατηγικές κινήσεις το 2020, τέλος της επόμενης αναπτυξιακής προγραμματικής περιόδου, η Ελλάδα πρέπει να έχει τις διπλάσιες τουλάχιστον υποδομές, (μαρίνες και άλλα αγκυροβόλια) και αντίστοιχα τουλάχιστον διπλάσιες θέσεις ελλιμενισμού.

Επίσης προτείνει η πολιτεία να προβεί σε κατάλληλες νομοθετικές και φορολογικές ρυθμίσεις, η οποίες προβλέπετε να επιφέρουν ανάπτυξη του στόλου σε

περίπου 7.000 σκάφη, από 2.500 που είναι σήμερα, αλλά λαμβάνοντας υπόψη ότι ήτανε στα μισά περίπου το 2007, πριν την κρίση και τα αντικίνητρα. Ο μέσος ναύλος μπορεί να ανέβει σε επίπεδο €700, από περίπου €200 που είναι σήμερα για τα σκάφη μέχρι 20 μέτρα, ενώ το 2007 ήταν στα €500 περίπου, με δεδομένο ότι θα υλοποιηθεί πρόγραμμα προβολής των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας.

Εάν χρησιμοποιήσουμε την ένδειξη των Ισπανών για την ημερήσια δαπάνη του yachting τουρίστα €111,50 / ημέρα, το όφελος για την Ελλάδα προς το 2020, με τις προηγούμενες εκτιμήσεις, θα ήταν σημαντικό.

Τέλος καταλήγει σε ένα πραγματικά εντυπωσιακό παράδειγμα ως προς τις προοπτικές εισροών από την δραστηριότητα του γιώτινγκ: με μέσο όρο 6 επιβάτες σε κάθε σκάφος επί 170 ημέρες ναύλωσης επί 7.000 σκάφη έχουμε ένα σύνολο άνω των 7 εκατομμυρίων ημερών διαμονής στην Ελλάδα επί €111,50 = €780.500.000. Στο ποσό αυτό πρέπει να προστεθούν και οι ναύλοι δηλαδή 7000 σκάφη X 170 ημέρες X μέσος όρος €700 ημερήσιος ναύλος = €833.000.000. Δηλαδή πρακτικά ο κλάδος μπορεί να συνεισφέρει περισσότερο από 1,5 Δις Ευρώ ετησίως, στα τουριστικά έσοδα (Λουτριώτης Π.)

Εν κατακλείδι αξίζει να σημειωθεί πως μια ανάπτυξη στον τομέα της ναυσιπλοΐας αναψυχής, εκτός από το μεγάλο αριθμό εσόδων που προέρχονται από τον κλάδο αυτόν καθαυτόν, συντελεί στην δημιουργία περαιτέρω εσόδων από την παράλληλη ανάπτυξη τομέων στενά συνδεδεμένων σε αυτόν, όπως του ναυπηγοκατασκευαστικού και της δημιουργίας ιδιωτικών επιχειρήσεων σχετικών με το yachting.

2. ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Ως Τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής (Μαρίνα), ορίζεται 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. Σύμφωνα με τα επικρατούντα στη Δυτική Ευρώπη (Αγγλία, Ιταλία, Ισπανία), μαρίνα χαρακτηρίζεται μία λιμενική εγκατάσταση εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής με εκτεταμένες θαλάσσιες και χερσαίες εγκαταστάσεις (καταστήματα, χώρους εστίασης, ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, θέσεις διαχείμασης κ.λπ.) και μια σειρά υπηρεσιών όπως ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, τηλέφωνο, καύσιμα, αποκομιδή απορριμμάτων και αποβλήτων. Πολλές φορές ο όρος "Μαρίνα" (Τουριστικός Λιμένας) χρησιμοποιείται λανθασμένα για το χαρακτηρισμό των λιμενικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν γενικώς σκάφη αναψυχής ή αλιευτικά, ανεξάρτητα του μεγέθους των εγκαταστάσεων και των παρεχόμενων εξυπηρετήσεων.

Στον ελληνικό χώρο λειτουργούν σήμερα 20 μαρίνες οι οποίες διαθέτουν συνολικά 6.791 θέσεις ελλιμενισμού. (Πίνακας 9) 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 αγκυροβολίας και συναφών υπηρεσιών για σκάφη, κατά μήκος των ελληνικών ακτών, πρόγραμμα που 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. (Πίνακας 10) 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, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη. Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη.

Πίνακας 9 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	NAFFIGOPLASTIKI S.A.
ΚΩΣ	Κώς, Δωδεκάνησα	250	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	Μανδράκι, Δωδεκάνησα	115	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΜΕΘΑΝΑ	Μέθανα, Αττική	70	ΔΗΜΟΤΙΚΗ
ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	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

Πίνακας 10 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

Οι τουριστικοί λιμένες αποτελούν έργα μείζονος σημασίας για την τοπική κοινωνία. Για την σταθερή ανάπτυξη τέτοιων έργων χρειάζεται η συνεργασία και αλληλεπίδραση τόσο της κοινωνίας, όσο και των φορέων διαχείρισης, της πολιτείας αλλά και των χρηστών των υπηρεσιών των λιμένων. Η σχέση αυτή απεικονίζεται παραστατικά στο παρακάτω σχήμα.



πηγή: Τ. Λυκονιά, επεξεργασία Ν.Ζερβάκης

2.1.1 ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ

Το πρόγραμμα αυτό βραβεύει, κάθε χρόνο, μαρίνες, που εκπληρώνουν αυστηρά κριτήρια με βάση την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών καθώς και την περιβαλλοντολογική διαχείριση των λιμένων. Με βάση τα κριτήρια αυτά, για το έτος 2015, επιλέχθηκαν 9 ελληνικές μαρίνες οι οποίες βραβεύτηκαν με τη Γαλάζια σημαία. (Πίνακας 11)

Πίνακας 11 Μαρίνες Βραβευμένες με Γαλάζια Σημαία 2015

Πόρτο Καρράς	Χαλκιδική
Σάνη	Χαλκιδική
Olympic Marine	Αττική
Φλοίσβου	Αττική
Λευκάδας	Λευκάδα
Γουβιών	Κέρκυρα
Αγίου Νικολάου	Λασιθί
Κω	Κω
Λέρου	Λέρο

2.2 ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η χωροθέτηση, αδειοδότηση και λειτουργία των τουριστικών λιμένων κάθε μορφής διέπεται από τα παρακάτω νομοθετήματα και διατάξεις:

- Ν.2160/93 (ΦΕΚ 118/Α/19.7.1993) «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις», Κεφάλαιο Γ' «Δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων», άρθρα 29 έως 37.
- Ν.2636/98 (ΦΕΚ 29/Α/27.8.1998). Με το άρθρο 27 τροποποιήθηκαν τα άρθρα 6, 30, 31 και 34 του Ν.2160/93 (αφορούν στην αδειοδότηση ραμπών μικρών σκαφών και στη δημιουργία ζωνών αγκυροβολίου και καταφυγίων τουριστικών σκαφών).
- Ν.3105/03 (ΦΕΚ 29/Α/10.2.2003) «Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις». Άρθρο 38 «Ρυθμίσεις

θεμάτων τουριστικών λιμένων» και άρθρο 52, παρ. 6 (αφορά θέματα επιδοτήσεων τουριστικών λιμένων).

2.2.1 ΠΡΟ ΤΗΣ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟ Ν.2160/93

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. 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.

2.2.2 ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΙΣΧΥ ΤΟΥ Ν. 2160/93

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

- τι είναι "Τουριστικός Λιμένας" και ποιοί οι διάφοροι τύποι Τ.Λ.
- ποιά είναι τα συστατικά στοιχεία (τμήματα) ενός Τ.Λ.
- ποιές θαλάσσιες και χερσαίες εγκαταστάσεις πρέπει να υπάρχουν κατ' ελάχιστον σε ένα Τ.Λ. και ποιές μπορούν να δημιουργηθούν προαιρετικά
- ποιά είναι η διαδικασία για την χωροθέτηση και στη συνέχεια χορήγησης αδείας κατασκευής και λειτουργίας ενός Τ.Λ.
- τι είναι "Φορέας Διαχείρισης" ενός Τ.Λ. και με ποιές διαδικασίες παραχωρείται η διαχείριση και εκμετάλλευση ενός Τ.Λ. σε αυτόν.

Η μεγάλη καινοτομία του Ν.2160/93 ήταν η δημιουργία της τότε Γραμματείας Στήριξης Τουριστικών Λιμένων (σήμερα Δ/ση Τουριστικών Λιμένων) και της Διεύθυνσης Θαλάσσιου Τουρισμού στο τότε Υπουργείο Ανάπτυξης (σήμερα Υπουργείο Οικονομίας Ανάπτυξης και Τουρισμού), στην οποία ανατέθηκαν οι αρμοδιότητες για την διοίκηση, διαχείριση, εκμετάλλευση και έλεγχο των Τ.Λ.

Για την χωροθέτηση, την έγκριση των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης Τ.Λ. ή για την μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό απαιτείται η γνώμη της λεγόμενης "Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων". Η Επιτροπή αυτή αρχικά ήταν εννεαμελής, στη συνέχεια είχε δεκατρία μέλη (άρθρο 38 του Ν.3105/03) και σήμερα εκ νέου είναι εννεαμελής (άρθρο 8 του Ν.3270/04) και συγκροτείται από τους εξής:

- τον Γενικό Γραμματέα Τουρισμού του Υπουργείου Οικονομίας Ανάπτυξης και Τουρισμού, ως Πρόεδρο

- τον Προϊστάμενο της Διεύθυνσης Τουριστικών Λιμένων της Γενικής Γραμματείας Τουρισμού του Υπουργείου Οικονομίας Ανάπτυξης και Τουρισμού
- έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας
- έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Οικονομικών
- έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Πολιτισμού-Τουρισμού
- έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων
- έναν εκπρόσωπο του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας (Γ.Ε.Ν.)
- έναν εκπρόσωπο του Ε.Ο.Σ.
- έναν πτυχιούχο Α.Ε.Ι.

Η λειτουργία της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων, ως ενός ενιαίου οργάνου, στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι όλων των συναρμοδίων Υπηρεσιών που γνωμοδοτούν για την έγκριση μίας πρότασης Τ.Λ., έχει σαν αποτέλεσμα την επίσπευση των διαδικασιών χωροθέτησης και αδειοδότησης ενός Τ.Λ. που τελικά αποβαίνει προς όφελος των ίδιων των έργων. Σε αυτό συμβάλλει και ο καθορισμός, από τον Ν.2160/93, αυστηρών προθεσμιών για την εξέταση και απάντηση στα σχετικά αιτήματα των ενδιαφερομένων φορέων, ανεξάρτητα από το εάν πρόκειται περί φορέων του δημοσίου τομέα ή περί ιδιωτών επενδυτών.

2.2.3 ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Η κατασκευή τουριστικών λιμένων διέπεται από συγκεκριμένες προδιαγραφές οι οποίες αφορούν στις εγκαταστάσεις και τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Οι προδιαγραφές αυτές καθορίζονται στην παράγραφο 5α του άρθρου 31 του Ν. 2160/1993 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις». Σύμφωνα με αυτές, οι απαιτήσεις είναι:

- Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του τουριστικού λιμένα συμπεριλαμβανομένων του λιμενικού σταθμού, τελωνείου και άλλων συναφών αρχών
- Θέσεις πρόσδεσης σκαφών του λιμενικού σώματος και άλλων αρχών
- Ιατρείο.
- Σταθμό ανεφοδιασμού σκαφών.

- Εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών.
- Δίκτυο παροχής νερού και ηλεκτρικού ρεύματος.
- Παροχές τηλεφωνικών γραμμών,
- Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων και επεξεργασίας αυτών.
- Χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκών σκαφών αναψυχής.
- Συγκροτήματα αποχωρητηρίων και ντους.
- Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα.
- Εγκαταστάσεις αποθηκών.
- Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

2.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Παρακάτω αναφέρονται οι κατηγορίες τουριστικών λιμένων, σύμφωνα με τον Ν. 2160/93 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 118/Α΄/19.7.1993) , όπως τροποποιήθηκε με τον Ν. 2636/98. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται στις εξής κατηγορίες: α) Μαρίνες β) Καταφύγια γ) Αγκυροβόλια δ) Ξενοδοχειακοί Λιμένες (καταργήθηκαν με το Ν.4070/2012).

2.3.1 ΜΑΡΙΝΕΣ

«Μαρίνα» είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους.

Πρόκειται για εγκατάσταση εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής που περιλαμβάνει, κατ' ελάχιστον - σύμφωνα πάντα με το Νόμο - τα ακόλουθα:

- Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του Τ.Λ., περιλαμβανομένων λιμενικού σταθμού, τελωνείου και λοιπών συναφών υπηρεσιών.
- Ιατρείο.
- Σταθμό ανεφοδιασμού των σκαφών με καύσιμα.
- Εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών.

- Δίκτυα παροχής νερού και ηλεκτρικού ρεύματος.
- Παροχές τηλεφωνικών γραμμών.
- Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων και επεξεργασίας αυτών.
- Χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκών σκαφών αναψυχής.
- Συγκροτήματα τουαλετών και ντους.
- Συστήματα ασφαλείας της ζώνης του ΤΑ
- Εγκαταστάσεις αποθηκών
- Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης.

Ο Μαρίνες μπορούν να δημιουργηθούν με πρωτοβουλία οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου. Το φυσικό ή νομικό πρόσωπο πρέπει απαραίτητα να είναι κύριος ή επικαρπωτής του παράκτιου ακινήτου μπροστά από το οποίο ενδιαφέρεται να κατασκευάσει την Μαρίνα.

2.3.2 ΚΑΤΑΦΥΓΙΑ

Η έννοια του "Καταφυγίου Τουριστικών Σκαφών" ορίζεται στο άρθρο 34 του Ν.2160/93, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 27 του Ν.2636/98. Μπορεί να δημιουργηθεί με πρωτοβουλία οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου. «Καταφύγιο» είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ. με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής. Το καταφύγιο τουριστικών σκαφών αποτελεί είδος Τ.Λ. Η χερσαία ζώνη του μπορεί να περιλαμβάνει αιγιαλό, παραλία, τμήμα χερσαίας ζώνης, λιμένα και ενδεχόμενες προσχώσεις που έχουν καταγραφεί ως δημόσιο κτήμα.

2.3.3 ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

Προστατευμένοι όρμοι μπορούν να παραχωρηθούν για τη δημιουργία ζωνών αγκυροβολίου, σύμφωνα με το άρθρο 34 του Ν. 2160/93, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2636/98. Στις ζώνες αυτές προβλέπεται ελαφρύς εξοπλισμός για την εξυπηρέτηση των σκαφών (παροχές νερού, καυσίμων, περισυλλογή απορριμμάτων

κ.λπ.), όχι όμως και η κατασκευή μόνιμων εγκαταστάσεων που μπορεί να επιφέρουν οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος.

2.3.4 ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΥΠΑΡΧΟΝΤΟΣ ΛΙΜΕΝΑ ΣΕ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ

Υφιστάμενοι λιμένες μπορούν να μετατραπούν σε τουριστικούς, εφαρμοζομένων των διατάξεων του άρθρου 31 του Ν.2160/93.

2.4 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

2.4.1 ΕΘΝΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΛΙΜΕΝΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Από τα μέσα της δεκαετίας του 70, ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ) άρχισε τον προγραμματισμό και την κατασκευή λιμενικών εγκαταστάσεων αποκλειστικά για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής. Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου στην Ελλάδα, που είχε ως αποτέλεσμα την απόκτηση σημαντικού αριθμού σκαφών αναψυχής, κυρίως από Έλληνες, αλλά και η γενικότερη προσπάθεια ανάπτυξης του τουρισμού στην Ελλάδα και προσέλκυσης αλλοδαπών τουριστών υψηλού εισοδηματικού επιπέδου προκάλεσε την ανάγκη για κατασκευή κατάλληλων λιμενικών εγκαταστάσεων, είτε για τη μόνιμη παραμονή των σκαφών είτε για την εξυπηρέτηση των διερχομένων.

Στην περίοδο 1981 - 82, η τότε Έδρα Λιμενικών Έργων του Ε.Μ.Π. εκπόνησε για λογαριασμό του ΕΟΤ το "Σχέδιο Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής" (ΣΕΣΥΛΑ). Πρόκειται ουσιαστικά για την πρώτη προσπάθεια χωροταξικού σχεδιασμού λιμένων αναψυχής, που έγινε με βάση πολλαπλά κριτήρια (κοινωνικοοικονομικά, γεωγραφικά, πολιτισμικά, γεωμορφολογικά, λειτουργικά, συγκοινωνιακά, τουριστικά κ.λπ.). Το ΣΕΣΥΛΑ προέβλεπε τη διαίρεση του ελλαδικού θαλάσσιου χώρου σε οκτώ Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής και τη δημιουργία συνολικά 380 εγκαταστάσεων υποδοχής και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής. Από τις εγκαταστάσεις αυτές 26 ήταν "Μαρίνες", 106 "Σκάλες" και 248 "Καταφύγια". Ο διαχωρισμός στις παραπάνω τρεις κατηγορίες έγινε με βάση το δυναμικό της λιμενικής εγκατάστασης και τις παρεχόμενες εξυπηρετήσεις.

Το Συμβούλιο της Επικρατείας (Ε' Τμήμα), με το υπ' αριθμ. 668/95 πρακτικό του, καθόρισε τις προϋποθέσεις για τη νόμιμη ίδρυση Τ.Λ. στη χώρα. Σύμφωνα με αυτές, νόμιμος θεωρείται ένας Τ.Λ. μόνον εάν προβλέπεται στο συνολικό σχεδιασμό

ενός εθνικού δικτύου Τ.Λ. και κατά συνέπεια "... η ίδρυση τουριστικών λιμένων εκτός του σχεδιασμού τούτου και δη επ' ευκαιρία ή τη απλή αιτήσει ενδιαφερομένου δεν είναι νόμιμος".

Για να καλυφθεί αυτό, η έλλειψη συνολικού σχεδιασμού ενός δικτύου Τ.Λ σε εθνικό επίπεδο, συντάχθηκε την περίοδο 2000-2001 από ιδιωτική εταιρία μελετών το «Εθνικό Σύστημα Λιμένων Αναψυχής» (Ε.ΣΥ.Λ.Α), στο οποίο καταγράφηκαν οι ανάγκες της Χώρας σε εγκαταστάσεις ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης σκαφών αναψυχής, ελήφθη υπόψη η υφιστάμενη υποδομή και έγιναν προτάσεις για τις αναγκαίες νέες λιμενικές εγκαταστάσεις. Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή, επελέγησαν 7 περιοχές δημιουργίας «Λιμένων Σκαφών Αναψυχής» (ΛΙ.Σ.Α) και 220 θέσεις διαμόρφωσης «Ζωνών Αναψυχής εντός υφιστάμενων λιμενικών εγκαταστάσεων» (ΖΩ.Σ.Α.Υ.Λ.Ε), που κάλυπταν όλους τους νομούς της Χώρας.

2.4.2 ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΟΣ

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς διέπεται από τις διατάξεις του Ν. 2971/2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 285/19.12.2001).

Οι Τ.Λ. που λειτουργούν σήμερα στη χώρα ανήκουν, ως επί το πλείστον, στον ΕΟΤ. Ορισμένοι από αυτούς τους Τ.Λ. έχουν χαρακτηριστεί ως "Τουριστικά Δημόσια Κτήματα" και επομένως έχουν περιέλθει στην περιουσία του ΕΟΤ. Για ορισμένους όμως Τ.Λ. το ιδιοκτησιακό καθεστώς είναι ακόμα συγκεχυμένο, δεδομένου ότι σχετικό σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος για χαρακτηρισμό συγκεκριμένων Τ.Λ. (αποπερατωθέντων ή υπό κατασκευή) ως "Τουριστικών Δημόσιων Κτημάτων" απορρίφθηκε από το Σ.τ.Ε. λόγω έλλειψης ενιαίου εθνικού σχεδιασμού δικτύου Τ.Λ. (πρακτικό 668/95-βλ. παραγρ. 3.1). Οι λιμένες αυτοί έχουν κατασκευαστεί είτε σε εκτάσεις χαρακτηρισμένες ως Δημόσια Κτήματα είτε στον αιγιαλό ύστερα από σχετικές άδειες.

Αμιγώς ιδιωτικοί Τ.Λ. είναι αυτοί της Olympic Marine στο Λαύριο Αττικής, του Porto Carras και του Suni στη Χαλκιδική. Μία μορφή λιμένα αναψυχής υπάρχει και στο Ξενοδοχειακό Συγκρότημα Porto Hydra στην Ερμιόνη, αν και ουδέποτε πήρε χαρακτήρα οργανωμένης Μαρίνας. Μετά το 1995, αλλά ειδικότερα τα τελευταία 5-6 χρόνια, δημόσιες μαρίνες (του Ε.Ο.Τ. ή άλλες) παραχωρήθηκαν σε ιδιώτες επενδυτές, μέσα από σχετικές διαγωνιστικές διαδικασίες. Ενδεικτικά αναφέρονται αυτές των

Γουβών Κέρκυρας, Λευκάδας, Καλαμάτας, Αγ. Νικολάου Κρήτης, Ζέας Πειραιά, Φλοίσβου Αττικής, μαρίνα στο Σ.Ε.Φ, Σύρου, Πρέβεζας, Αργοστολίου, Ζακύνθου, κλπ. Ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη διαγωνισμοί για την παραχώρηση της νέας μαρίνας μέσα στον λιμένα Κέρκυρας (για mega και gigayachts) σε συνδυασμό με το καταφύγιο τουριστικών σκαφών στη θέση «Σπηλιά» της Κέρκυρας, της νέας μαρίνας Ηρακλείου Κρήτης κ.α.

Σε φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ανήκουν οι Τ.Λ. Μεθάνων Τροιζηνίας και Γλυφάδας Αττικής.

2.4.3 ΦΟΡΕΑΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ

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

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

Αλλά και στους υπόλοιπους υφιστάμενους λιμένες αναψυχής (Μέθανα, Α',Β',Γ'και Δ' Μαρίνες Γλυφάδας, Porto Carras, Olympic Marine κ.ά.) η κατάσταση αναφορικά με τη διαχείριση είναι η ίδια. Ο Κύριος του Έργου ή ο ιδιοκτήτης ορίζει ένα άτομο ως Διευθυντή, που συνήθως, όχι όμως πάντοτε, ασχολείται αποκλειστικά με το λιμένα αναψυχής.

Τέλος, κάποια Λιμενικά Ταμεία διαχειρίζονται ορισμένους Τ.Λ., καθώς αυτοί είναι κατασκευασμένοι μέσα στη Ζώνη Λιμένα, η χρήση και διαχείριση των οποίων ανήκει, βάσει του Α.Ν.2344/40, στις αρμοδιότητες των Λιμενικών Ταμείων.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι μέχρι σήμερα οι υφιστάμενοι λιμένες απλώς "διευθύνονται", δεν υπάρχει δηλαδή μία ολοκληρωμένη διαδικασία "διαχείρισης" αυτών ως αυτοτελών και σύγχρονων επιχειρηματικών μονάδων.

2.5 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

2.5.1 ΕΙΔΙΚΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

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

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

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

- Πύκνωση του δικτύου τουριστικών λιμένων (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια) λαμβάνοντας υπόψη Τις θέσεις των ήδη χωροθετημένων τουριστικών λιμένων και Την οργάνωση του θαλάσσιου χώρου σε Ζώνες Ναυσιπλοΐας Αναψυχής βάσει γεωγραφικών χαρακτηριστικών, μετεωρολογικών συνθηκών, προτιμώμενων ιστιοπλοϊκών διαδρομών κ.λ.π
- Την εξασφάλιση συνθηκών ικανοποιητικής εξυπηρέτησης και ανεφοδιασμού των τουριστικών σκαφών μέσω ορθολογικής διασποράς τουριστικών λιμενικών υποδομών με στόχο τη διαμόρφωση δικτύου σε ενδεικτικές αποστάσεις 30 ν.μ. μεταξύ μαρίνων και 15 ν.μ. μεταξύ μαρίνων και καταφυγίων ή αγκυροβολίων
- τη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού, όπως διαμορφώνεται στο χρόνο.
- τα γεωμορφολογικά και περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά, τα ανεμολογικά και κυματικά στοιχεία, τις χρήσεις γης
- Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των λιμενικών υποδομών (μαρίνες, αγκυροβόλια, καταφύγια), με κύριες κατευθύνσεις: α) Ολοκληρωμένες και επαρκείς υπηρεσίες στους ελλιμενιζόμενους (καύσιμα, νερό, ηλεκτρικό

ρεύμα, χώροι υγιεινής, συλλογή και διαχείριση απόβλητων, τεχνική υποστήριξη, κ.λπ.). β) Σχεδιασμός, ανάπτυξη και λειτουργία, με βάση τα χαρακτηριστικά των κύριων ομάδων στόχου (τύποι σκαφών και μέγεθος, διακύμανση της εποχικότητας και διαφοροποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των επισκεπτών ανά εποχή, μακροχρόνιος ελλειμνισμός, κ.λπ.). γ) Εφαρμογή διαδικτυακής ενημέρωσης, πληροφόρησης, κράτησης, παροχή υπηρεσιών διαδικτύου στις λιμενικές υποδομές, εφαρμογή ηλεκτρονικών έξυπνων συναλλαγών (διακίνηση εγγράφων, καταβολή τελών και άλλες χρήσεις) δ) Εφαρμογή εξοπλισμού και μεθόδου διαχείρισης φιλικών προς το περιβάλλον.

- Ενσωμάτωση – ένταξη των λιμένων στον ευρύτερο σχεδιασμό για την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου και της γειτονικής ενδοχώρας, με στόχο την ανάπτυξη συναφών – συγγενών δράσεων σε θεματικές ενότητες.
- Αξιοποίηση τουριστικών λιμένων που έχουν παραμείνει ημιτελείς και ολοκλήρωση των απαιτούμενων υποδομών για άμεση ένταξή τους στο υφιστάμενο δίκτυο
- Ενθάρρυνση δημιουργίας τουριστικών λιμένων με διάνοιξη εσωτερικών λιμενολεκάνων ή/και διαμόρφωση προστατευτικών νησίδων
- Αναβάθμιση αργούντων και σχολαζόντων κρηπιδωμάτων με προσθήκη των απαιτούμενων υποδομών και ένταξή τους στο δίκτυο τουριστικών λιμένων.
- Συνδυασμός της λειτουργίας επιλεγμένων τουριστικών λιμένων με κατά περίπτωση συναφείς χρήσεις, όπως ενδεικτικός ναυταθλητισμός, υδατοδρόμια, σταθμοί θαλάσσιων «ταξί», ημερόπλοια κ.λπ.
- Ανάπτυξη «περιβαλλοντικών υποδομών» (ενέργεια, διαχείριση απορριμμάτων κ.λπ.).
- Ανάπτυξη και λειτουργία ενιαίου συστήματος ηλεκτρονικής ενημέρωσης για διαθεσιμότητα θέσης, κόστος κ.λπ. σε όλες τις κατηγορίες τουριστικών λιμένων.

2.5.2 Ν.3299/2004 ΚΙΝΗΤΡΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Με βάση τον Αναπτυξιακό Νόμο 3299/94, όπως ισχύει, ο Νομός Λασιθίου εντάσσεται στην περιοχή κινήτρων Γ'. Σύμφωνα με το άρθρο 4 (υπαγόμενα επενδυτικά σχέδια), περίπτωση (χι): Παρέχονται κίνητρα ενίσχυσης για την ίδρυση, επέκταση, εκσυγχρονισμό τουριστικών λιμένων σκαφών αναψυχής (μαρίνες) για επενδυτικά σχέδια που γίνονται με πρωτοβουλία οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου ιδιωτικού δικαίου. Συγκεκριμένα οι παραπάνω επενδύσεις κατατάσσονται στην Κατηγορία για την οποία προβλέπεται: επιχορήγηση ή και επιδότηση χρηματοδοτικής μίσθωσης ή επιδότηση του κόστους της δημιουργούμενης απασχόληση ποσοστού 40%.

2.5.3 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΚΡΗΤΗΣ

Το «Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Χωρικής Ενότητας Κρήτης Νήσων Αιγαίου 2007-2013», είναι ένα από τα 5 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα τα οποία μαζί με τα 8 Τομεακά και τα 12 Προγράμματα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας συγκροτούν το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) για την περίοδο 2007-2013

Στη παράγραφο 5.2 « Διατύπωση και Ιεράρχηση Αναγκών και Στόχων σε επίπεδο Χωρικής Ενότητας Κρήτης – Νήσων Αιγαίου» αναφέρει: Αν. 15: *Εμπλουτισμός τουριστικού προϊόντος, αξιοποίηση πολιτισμικών πόρων, μείωση της εποχικότητας. Προώθηση ειδικών μορφών τουρισμού με χρήση των συγκριτικών φυσικών πλεονεκτημάτων κάθε περιοχής. Η παραπάνω ανάγκη ταξινομείται ως ανάγκη για την επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας, καθώς αναγκαία προϋπόθεση για την επίτευξή τους αποτελεί η αναβάθμιση και διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος της Χωρικής Ενότητας, η προβολή της ως ασφαλούς και ελκυστικού προορισμού (Γενικός Στόχος 3) καθώς και η βελτίωση της παραγωγικότητάς της (Γενικός Στόχος 2).*

Επιπλέον στη παράγραφο 3.2.2. « Εξειδίκευση των γενικών στρατηγικών επιλογών του ΠΕΠ Κρήτης – Νήσων Αιγαίου», Περιφέρεια Κρήτης αναφέρει ότι ένα απ' τα μεγαλύτερα περιθώρια αξιοποίησης ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που εκτιμάται ότι υπάρχουν είναι στον τουρισμό. Συγκεκριμένα: *Στον τομέα του*

τουρισμού, η διασφάλιση κρίσιμου βιώσιμου μεγέθους και δικτύωσης αποτελεί προϋπόθεση για την περεταίρω ανάπτυξή του. Ταυτόχρονα προωθείται με επιτυχία το άνοιγμα νέων αγορών στον τομέα του τουρισμού. Επιπλέον, προϋποθέσεις ανάπτυξης του τουριστικού τομέα είναι η δημιουργία τουριστικών προϊόντων που απευθύνονται σε ειδικές κατηγορίες καταναλωτών (ειδικές μορφές τουρισμού), ο σαφής προσδιορισμός του επιδιωκόμενου ρόλου της Περιφέρειας στο ενιαίο Ευρωπαϊκό και ευρύτερο Μεσογειακό χώρο.

2.6 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

2.6.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

Στην Ελλάδα σήμερα λειτουργούν 20 μαρίνες, 6.791 θέσεων ελλιμενισμού συνολικά (Πίνακας 12) (Παπάζογλου, 2012). Επιπλέον υπάρχουν 55 χωροθετημένοι Τουριστικοί Λιμένες και 80 τουριστικά καταφύγια. 11.100 είναι οι θέσεις ελλιμενισμού στην Ελλάδα. Οι καταγεγραμμένες υπηρεσίες που παρέχονται σε μαρίνες και καταφύγια τουριστικών σκαφών είναι:

- Εγκαταστάσεις για τη διοίκηση του τουριστικού λιμένα, συμπεριλαμβανομένων του λιμενικού σταθμού, τελωνείου και άλλων συναφών αρχών.
- Θέσεις πρόσδεσης σκαφών του λιμενικού σώματος και άλλων αρχών.
- Ιατρικό κέντρο.
- Σταθμός ανεφοδιασμού σκαφών.
- Εγκαταστάσεις τεχνικής εξυπηρέτησης σκαφών.
- Δίκτυο παροχής νερού και ηλεκτρικού ρεύματος.
- Παροχές τηλεφωνικών γραμμών,
- Εγκαταστάσεις υποδοχής λυμάτων και επεξεργασίας αυτών.
- Χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων και ρυμουλκών σκαφών αναψυχής.
- Συγκροτήματα αποχωρητηρίων και ντους
- Συστήματα ασφάλειας της ζώνης του τουριστικού λιμένα.
- Εγκαταστάσεις αποθηκών.
- Καταστήματα διάθεσης ειδών πρώτης ανάγκης
- Φαρμακείο
- Γερανός (travel lift)

- Χώροι διαχείμασης σκαφών
- Πλυντήρια

Πίνακας 12 Μαρίνες σε λειτουργία

ΜΑΡΙΝΕΣ ΕΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ			
α/α	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
1	ΑΛΙΜΟΣ	Άλιμος, Αττικής	1100
2	ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	Κέρκυρα, Κερκύρας	960
3	ΓΛΥΦΑΔΑ	Γλυφάδα, Αττικής	780
4	OLYMPIC MARINE ΛΑΥΡΙΟ*	Ελληνικό, Αττικής	685
5	ΖΕΑ*	Πειραιάς, Αττικής	650
6	ΛΕΥΚΑΔΑ*	Λευκάδα	620
7	ΠΑΤΡΑ	Πάτρα, Αχαΐας	450
8	ΑΡΕΤΣΟΥ	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκης	300
9	ΣΑΜΟΥ	Σάμος	260
10	ΑΓ.ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Άγιος Νικόλαος, Λασιθίου	250
11	ΚΩΣ*	Κως, Δωδεκανήσου	250
12	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	Καλαμάτα, Μεσσηνίας	250
13	ΦΑΛΗΡΟΥ(ΣΕΦ)	Νέο Φάληρο	232
14	ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ*	Άγιος Ιωάννης, Κορινθίας	220
15	ΠΟΡΤΟ ΣΑΝΗ*	Χαλκιδική	211
16	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ*	Χαλκιδική	175
17	ΡΕΘΥΜΝΟΥ	Ρέθυμνο	173
18	ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ	Μανδράκι, Δωδεκανήσου	120
19	ΛΕΡΟΥ	Λέρος, Δωδεκανήσου	120
20	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	Βουλιαγμένη, Αττικής	113
21	ΦΛΟΙΣΒΟΣ*	Παλαιό Φάληρο, Αθήνα	112
22	ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ(ΑΚΤΙΟ)	Άκτιο, Αιτωλοακαρνανίας	100
23	ΚΥΘΝΟΣ	Κύθνος, Κυκλάδων	80
24	ΒΟΥΝΑΚΙ	Βουνάκι, Αιτωλοακαρνανίας	70
25	ΜΕΘΑΝΑ	Μέθανα, Αττικής	70
27	ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	Μυτιλήνη	272
28	ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ	Μεσολόγγι	100
	Σύνολο		8.723

2.6.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΜΑΡΙΝΑΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Η Μαρίνα της Γλυφάδας βρίσκεται στις εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά και κατασκευάστηκε τη δεκαετία του 1960. Η κατασκευή έγινε από τον Δήμο Γλυφάδας ο οποίος την διαχειρίζεται μέχρι και σήμερα. Η δυνατότητα ελλιμενισμού σκαφών κυμαίνεται στον αριθμό των 1.050.

Τη διαχείριση της Μαρίνας έχει αναλάβει το Τμήμα Διαχείρισης Μαρίνας Γλυφάδας που υπάγεται στον Οργανισμό Δήμου Γλυφάδας και περιλαμβάνει:

- το Γραφείο Προϊστάμενου
- το Γραφείο Εξυπηρέτησης Κοινού που στελεχώνεται από 2 διοικητικούς υπαλλήλους
- και 4 φυλάκια που απασχολούν 15 φύλακες

Οι αρμοδιότητες του προσωπικού κατανέμονται ως εξής:

- ο Προϊστάμενος είναι υπεύθυνος για την ομαλή λειτουργία της Μαρίνας, τις Δημόσιες σχέσεις, την επικοινωνία και συνεργασία με τους αρμόδιους φορείς και τα θέματα του προσωπικού.
- Οι διοικητικοί υπάλληλοι αναλαμβάνουν την εξυπηρέτηση των πελατών, τον έλεγχο των εγγράφων των σκαφών και τον χειρισμό Πληροφοριακών Συστημάτων για την παρακολούθηση της λειτουργίας της Μαρίνας.
- Τέλος οι φύλακες είναι υπεύθυνοι για την τήρηση των κανόνων ασφαλείας στο χώρο της μαρίνας, την προστασία περιουσιακών αντικειμένων και την αντιμετώπιση περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης.

Η Μαρίνα αποτελείται από τέσσερεις μικρές θαλάσσιες λεκάνες με χωρητικότητα 140, 160, 270 και 260 αντίστοιχα και μπορεί να φιλοξενήσει όλους τους τύπους σκαφών έως 35μ. Εκτός από τις υπηρεσίες ελλιμενισμού, στον χώρο υπάρχουν διαθέσιμες και πρόσθετες υπηρεσίες όπως:

- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος
- Παροχή νερού
- Υπηρεσίες ανεφοδιασμού
- Φωτισμός
- Ασφάλεια
- Υπηρεσίες Καθαριότητας
- Τηλεπικοινωνίες

Από τις προβλεπόμενες εγκαταστάσεις, από την Μαρίνα λείπουν οι υπηρεσίες αποθήκευσης για τους πελάτες.

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις που υπάρχουν στη Μαρίνα περιλαμβάνουν το Γραφείο Διοίκησης, τα Φυλάκια και τους χώρους υγιεινής, ενώ με τη σύνδεση της με

την πόλη, δίνεται η δυνατότητα στους πελάτες σε πρόσβαση σε περαιτέρω υπηρεσίες, όπως τράπεζες, εστίαση, καταστήματα κ.α.

Επιπλέον στο χώρο της Μαρίνας δίδεται η δυνατότητα για επισκευές σκαφών. Η επισκευές αυτές ορίζεται από το Λιμεναρχείο να πραγματοποιούνται σε μικρή έκταση και να μην υπερβαίνουν αυτής. Με την ύπαρξη γλίστρας η οποία βρίσκεται στη Δ' Λεκάνη της Μαρίνας, είναι δυνατή η διαδικασία ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών. Προϋπόθεση για τη χρησιμοποίηση της υπηρεσίας αυτής είναι η απόκτηση σχετικής άδειας από το Λιμεναρχείο και καταβολή του αντίστοιχο αντίτιμου για την χρήση της υπηρεσίας.

Με τη συμφωνία χρήσης των υπηρεσιών της Μαρίνας οι πελάτες οφείλουν να συμμορφώνονται με μια σειρά όρων συμβατών με τον Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων όπως:

- Την απαγόρευση χρησιμοποίησης των θέσεων αγκυροβόλησης από τρίτους.
- Την απαγόρευση οποιασδήποτε ιδιοκατασκευής στο χώρο της Μαρίνας χωρίς πρώτα την σύμφωνη γνώμη και άδεια του Δήμου και της "Λιμενικής Αρχής.
- Απαγορεύεται η ρήψη αντικειμένων εντός του θαλάσσιου και χερσαίου χώρου τα οποία μπορεί να προκαλέσουν ρύπανση π.χ. απόβλητα, απορρίμματα, πετρελαιοειδή κ.α.
- Το πλήρωμα των σκαφών οφείλει να πραγματοποιεί την εξαγωγή των απορριμμάτων τους σε καλά ασφαλισμένους σάκους και κατά τις μέρες και ώρες τις οποίες η Υπηρεσία Καθαριότητας πραγματοποιεί την αποκομιδή.

Η μη συμμόρφωση και μη τήρηση των κανόνων αυτών συνεπάγεται με την επιβολή προστίμων σύμφωνα με τις διατάξεις της Λιμενικής Αρχής.

Η Μαρίνα η οποία όπως προαναφέρθηκε ανήκει και διαχειρίζεται από τον Δήμο, αποτελεί και την μεγαλύτερη πηγή εσόδων του, με τα ετήσια έσοδα να ανέρχονται σε 1,5 εκατ € και τα έξοδα σε 450.000€. Τα έσοδα προέρχονται κυρίως από τα τέλη ελλιμενισμού και την χρήση των υπολοίπων υπηρεσιών και τα έξοδα αφορούν αμοιβές προσωπικού, κάλυψη παγίων εξόδων και υποχρεώσεων, συντήρηση του λιμένα και προμήθεια εξοπλισμού.

Τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για τη διαμόρφωση των τελών ελλιμενισμού, περιλαμβάνουν το μήκος του εκάστοτε σκάφους, την εποχή κατά την οποία ελλιμενίζεται, καθώς και τον χρόνο παραμονής του στις εγκαταστάσεις της Μαρίνας. Αναλυτικά για τον υπολογισμό των τελών λαμβάνονται υπόψη:

- **Περίοδος:** Θερινή περίοδος ορίζεται από 1 Απριλίου έως 30 Οκτωβρίου και Χειμερινά από 1 Νοεμβρίου έως και 30 Μαρτίου.
- **Μήκος και Κατηγορία του Σκάφους**
- **Τρόπος ελλιμενισμού:** Εφόσον τα σκάφη ελλιμενίζονται με πλαγιοδέτηση, τα τέλη ελλιμενισμού είναι προσαυξημένα κατά 100% σε σχέση με τα αντίστοιχα της πρυμοδέτησης.
- **Τεχνολογική Κατασκευή Σκάφους:** Σκάφη με περισσότερες της μιας γάστρες ή άλλες τεχνολογίες που αλλάζουν τη συμβατική σχέση μήκους και πλάτους, υποχρεούνται σε καταβολή τελών αυξημένων κατά 60% σε σχέση με τα κανονικά. Ως συμβατικά ορίζονται τα σκάφη στα οποία ο λόγος μέγιστου πλάτους προς το μέγιστο μήκος είναι μεταξύ του 0,30 και 0,38.

Για τον υπολογισμό των τελών τα σκάφη χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

Κατηγορία σκαφών Α (Ιδιωτικής Χρήσης) και περιλαμβάνει τα σκάφη αναψυχής και ναυταθλητισμού, μήκους 3 μέτρων και πάνω, όπως αυτά ορίζονται από το Ν. 438/76 και τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη τα οποία υπακούν στο Ν. 438/76 (ΦΕΚ 256/Α/76) και έχουν αναγνωριστεί ως τέτοια από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Κατηγορία σκαφών Β (Λέμβοι), η οποία περιλαμβάνει σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, εγγεγραμμένα στα μητρώα ελληνικών λεμβολογίων, στα οποία περιλαμβάνονται οι λέμβοι ερασιτεχνικής αλιείας. Επίσης στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται λέμβοι αναψυχής επαγγελματικής χρήσης, εκτός των λέμβων επαγγελματικής αλιείας.

Τα τιμολόγια που ισχύουν σήμερα έχουν διαμορφωθεί με βάση την αριθμό Τ/1774/27.4.98 Υπουργικής Απόφασης περί «Αναπροσαρμογής των τιμολογίων ελλιμενισμού της Μαρίνας Γλυφάδας» και παρουσιάζονται παρακάτω:

Α. Θερινή Περίοδος

Κατηγορία σκαφών Α

(Α1) Σκάφη αναψυχής και ναυταθλητισμού γενικά

Πίνακας 13 Τιμολόγιο Ελλιμενισμού Θερινής Περιόδου για Σκάφη αναψυχής και ναυταθλητισμού γενικά (Α1)

Μέγεθος Σκαφών (σε μέτρα)	Μηνιαία Τέλη (για πρυμνοδέτηση)	Μέγεθος Σκαφών (σε μέτρα)	Μηνιαία Τέλη (για πρυμνοδέτηση)
3	25,53 €	15	295,82 €
4	31,69 €	16	338,08 €
5	50,77 €	17	380,34 €
6	73,95 €	18	422,60 €
7	103,60 €	19	464,86 €
8	135,29 €	20	507,12 €
9	169,04 €	21	549,38 €
10	190,17 €	22	591,64 €
11	211,30 €	23	633,90 €
12	232,43 €	24	676,16 €
13	253,56 €	25	718,42 €
14	295,82 €	26 και άνω	για κάθε επιπλέον μέτρο 82,17€

(Α2) Επαγγελματικά σκάφη

Ισχύει το τιμολόγιο της κατηγορίας (Α1) μειωμένο κατά 20%.

Κατηγορία σκαφών Β (Λέμβοι)

(B1) Σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης

Πίνακας 14 Τιμολόγιο Ελλιμενισμού Θερινής Περιόδου για Σκάφη αναψυχής ιδιωτικής Χρήσης (B1)

Μέγεθος Σκαφών (σε μέτρα)	Μηνιαία Τέλη (για πρυμνοδέτηση)
3	8,80 €
4	11,74 €
5	14,67 €
6	17,61 €
7 και άνω	επιπλέον για κάθε μέτρο 4,40 €

(B2) Λέμβοι αναψυχής επαγγελματικής χρήσης

Ισχύει το τιμολόγιο της κατηγορίας (B1), μειωμένο κατά 20%.

Β. Χειμερινή περίοδος:

Κατηγορία σκαφών Α

Και για τις δυο υποκατηγορίες (A1) και (A2), ισχύουν τα τιμολόγια της θερινής περιόδου μειωμένα κατά 30%.

Κατηγορία σκαφών Β

Και για τις δυο υποκατηγορίες (B1) και (B2), ισχύουν τα ίδια τιμολόγια με της θερινής περιόδου.

Για τη διαχείριση των σκαφών, ο ιδιοκτήτης έχει την υποχρέωση να καταβάλει το 50% των αντίστοιχων τελών για τις πρώτες 40 ημέρες. Στη συνέχεια και για όσο χρονικό διάστημα το σκάφος παραμένει στην ξηρά τα αντίστοιχα τέλη ορίζονται κανονικά σύμφωνα με το ισχύον τιμολόγιο.

Τα τέλη των λοιπών παρεχόμενων υπηρεσιών ορίζονται πάγια για τα διάφορα μήκη σκαφών και παρουσιάζονται παρακάτω:

Υδροδότηση:

Κατηγορία σκαφών Α

Πίνακας 15 Τέλη Υδροδότησης Κατηγορίας Α

Μέγεθος σκαφών σε μέτρα μήκους	Πάγια Ετήσια Τέλη	
Από 3 μέτρα μέχρι και 7 μέτρα	20 M3	επί (x) την τρέχουσα τιμή
Από 8 μέτρα μέχρι και 10 μέτρα	50 M3	
Από 11 μέτρα μέχρι και 15 μέτρα	100 M3	
Από 16 μέτρα μέχρι και 20 μέτρα	150 M3	χρέωσης
Από 21 μέτρα μέχρι και 25 μέτρα	250 M3	από την
Από 26 μέτρα και άνω	500 M3	ΕΥΔΑΠ

Κατηγορία σκαφών Β

Πίνακας 16 Τέλη Υδροδότησης Κατηγορίας Β

Μέγεθος σκαφών σε μέτρα μήκους	Πάγια Ετήσια Τέλη
Από 3 μέτρα μέχρι και 6 μέτρα	10 M3 επί (x) την τρέχουσα τιμή χρέωσης από την ΕΥΔΑΠ
Από 7 μέτρα και άνω	20 M3 >>

Ηλεκτροδότηση:

Πίνακας 17 Τέλη Ηλεκτροδότησης για Σκάφη ανεξαρτήτως κατηγορίας

Μέγεθος Σκαφών σε μέτρα μήκους	Πάγια ετήσια τέλη (για καταναλωτές)	
Από 6 μέτρα μέχρι και 10 μέτρα	500 KWH	επί (x) την τρέχουσα τιμή χρέωσης από την ΔΕΗ
Από 11 μέτρα μέχρι και 13 μέτρα	1500 KWH	
Από 14 μέτρα μέχρι και 16 μέτρα	3000 KWH	
Από 17 μέτρα μέχρι και 19 μέτρα	4000 KWH	
Από 20 μέτρα μέχρι και 22 μέτρα	5000 KWH	
Από 23 μέτρα μέχρι και 25 μέτρα	6000 KWH	
Από 26 μέτρα και άνω	10000 KWH ανά KWH	

Χρήση ράμπας ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών

Πίνακας 18 Τέλη Χρήσης Ράμπας ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών

Μέγεθος Σκαφών (σε μέτρα μήκους)	Είσοδος (σε ευρώ)	Έξοδος (σε ευρώ)
Από - μέτρα μέχρι 2 μέτρα	2,93 €	2,93 €
Από 3 μέτρα μέχρι 4 μέτρα	5,87 €	5,87 €
Από 5 μέτρα μέχρι 6 μέτρα	8,80 €	8,80 €
Από 7 μέτρα μέχρι 8 μέτρα	11,74 €	11,74 €
Από 9 μέτρα μέχρι 10 μέτρα	14,67 €	14,67 €
Από 11 μέτρα μέχρι 12 μέτρα	29,35 €	29,35 €
Από 13 μέτρα μέχρι 15 μέτρα	44,02 €	44,02 €
Από 16 μέτρα μέχρι 20 μέτρα	58,69 €	58,69 €
Από 21 μέτρα μέχρι 25 μέτρα	73,37 €	73,37 €
Από 26 μέτρα μέχρι 30 μέτρα	88,04 €	88,04 €
Από 31 μέτρα και άνω	146,74 €	146,74 €

Ειδικό τέλος Καθαριότητας:

Σύμφωνα με απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Γλυφάδας, τα σκάφη όλων των κατηγοριών καταβάλλουν τέλος παροχής υπηρεσιών καθαριότητας που ορίζεται σε 3€ ανά μέτρο το χρόνο.

2.6.3 Ο ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΣΗΤΕΙΑΣ

Ο Τουριστικός Λιμένας της πόλης της Σητείας έχει κατασκευαστεί και ανήκει στην Δήμο της Σητείας.

Ως φορέας διαχείρισης του Τουριστικού Λιμένα έχει οριστεί το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σητείας με βάση το ΦΕΚ 910/15.04.2013

Δεν υπάρχει μόνιμο προσωπικό το οποίο να υπηρετεί. Η εξυπηρέτηση της ζήτησης γίνεται από υπαλλήλους του Δήμου Σητείας με την εκτέλεση παράλληλων καθηκόντων.

Οι εγκαταστάσεις οι οποίες αποτελούν τον τουριστικό λιμένα περιλαμβάνουν:

- Χώρο ελλιμενισμού σκαφών
- Κτίριο Τελωνίου
- Κτίριο Λιμεναρχείου
- Ράμπα ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών
- Χώρο επισκευής/διαχείμασης σκαφών
- Συγκροτήματα αποχωρητηρίων
- Υποτυπώδης εγκαταστάσεις απόθεσης λημμάτων

Παρατηρείται ότι ο τουριστικός λιμένας υπολείπεται βασικών εγκαταστάσεων όπως είναι:

- Κτήριο Διοίκησης Τουριστικού Λιμένα
- Ιατρικό Κέντρο
- Σταθμός Ανεφοδιασμού
- Συστήματα Ασφάλειας
- Αποθήκες
- Γερανό



Εικόνα 2 Ο Τουριστικός Λιμένας Σητείας

Οι πρόσθετες υπηρεσίες του Τουριστικού Λιμένα περιλαμβάνουν:

- Παροχή Νερού
- Παροχή Ηλεκτρικού Ρεύματος
- Πρόσβαση στο Διαδίκτυο
- Ανέλκυση/Καθέλκυση
- Αποκομιδή Απορριμμάτων

Στο λιμένα της Σητείας ελλιμενίζονται πάνω από εκατό (100) επαγγελματικά σκάφη διαφόρων διαστάσεων και εκατό πενήντα (150) περίπου ερασιτεχνικά σε μόνιμο αγκυροβόλιο αλλά και φουσκωτά τα οποία δεν έχουν μόνιμο αγκυροβόλιο. Εκτός από τα μόνιμα σκάφη επισκέπτονται το λιμένα της Σητείας και άλλα σκάφη από τα γύρω νησιά του Νομού Δωδεκανήσου, Κυκλάδων, από την υπόλοιπη Κρήτη, καθώς και από άλλες περιοχές της Μεσογείου. Σε αριθμό τα σκάφη αυτά (αλιευτικά, μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα) φτάνουν τα εκατό (100) ετησίως.

Τα τέλη ελλιμενισμού στον Τουριστικό Λιμένα Σητείας διαμορφώνονται Σύμφωνα με το αριθ. 2032/25-07-2014 ΦΕΚ τεύχος Β' «Αναπροσδιορισμός δικαιωμάτων Λιμενικών Ταμείων και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων» την αριθ. 8122.1/29/2014 ΚΥΑ υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου επανακαθορίζει τα υπέρ των Λιμενικών Ταμείων και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων ανταποδοτικά δικαιώματα προσόρμισης, παραβολής, πρυμνοδέτησης και τα ειδικά τέλη ελλιμενισμού, των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, των μικρών σκαφών, των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων,

καθώς και των παραδοσιακών πλοίων, όπως ορίζονται στο Ν. 4256/2014 «τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις» (Α'92) ως ακολούθως:

Α. Τέλη Προσόρμισης:

Για τα πλοία/σκάφη τα τέλη προσόρμισης είναι μηδενικά.

Β. Τέλη Πρυμνοδέτησης:

Πίνακας 19 Χρέωση ετήσιων τελών ελλιμενισμού με πρυμνοδέτηση

-Μικρών σκαφών (του Ν.4256/2014):	
ΜΗΚΟΣ	Ευρώ
0-7Μ.	11,00 € ανά μέτρο
-Επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων (του Ν.4256/2014), ανεξαρτήτως μήκους:	
ΜΗΚΟΣ	ΕΥΡΩ
Ανεξαρτήτως μήκους	30,00 € ανά μέτρο
-Επαγγελματικών πλοίων αναψυχής (του Ν.4256/2014):	
ΜΗΚΟΣ	ΕΥΡΩ
7,01 και άνω	73,00 € ανά μέτρο
-Ιδιωτικών πλοίων αναψυχής (του Ν. 4256/2014):	
ΜΗΚΟΣ	ΕΥΡΩ
7,01 – 10μ	150,00 € ανά μέτρο
10,01 -15μ	170,00 € ανά μέτρο
15,01 και άνω	200,00 € ανά μέτρο
-Παραδοσιακά πλοία (του Ν. 4256/2014)	
ΜΗΚΟΣ	ΕΥΡΩ
Ανεξαρτήτως μήκους	30,00 € ανά μέτρο

Το ημερήσιο τέλος του ελλιμενισμού με πρυμνοδέτηση, προκύπτει από τις τιμές των ανωτέρων πινάκων πολλαπλασιαζόμενες επί το μήκος του πλοίου και διαιρούμενες με τον ετήσιο αριθμό ημερών 365. Ο αριθμός που προκύπτει στρογγυλοποιείται στο πλησιέστερο δεύτερο δεκαδικό ψηφίο.

Γ. Τέλη Προβολής:

Τα τέλη ελλιμενισμού με παραβολή των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής, των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής, των μικρών σκαφών, των επαγγελματικών τουριστικών ημερόπλοιων, καθώς και των παραδοσιακών πλοίων, προκύπτουν με την προσαύξηση κατά 25% του αντίστοιχου τέλους ελλιμενισμού με πρυμνοδέτηση.

Δ. Ειδικά Τέλη Ελλιμενισμού:

Τα σκάφη/πλοία της παρούσας απόφασης, τα οποία ελλιμενίζονται μόνιμα σε λιμένες που παρέχουν λιμενικές διευκολύνσεις (ρεύμα, νερό, κλπ) και τα οποία τελούν σε κατάσταση ακινησίας λόγω βλάβης, επιθεώρησης, κατάσχεσης, απαγόρευσης απόπλου, κλπ, για χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο του ενός έτους, οφείλουν ειδικά τέλη ελλιμενισμού, ως ακολούθως:

- Επαγγελματικά πλοία αναψυχής, ιδιωτικά πλοία αναψυχής, επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια και παραδοσιακά πλοία, ετησίως 280,00 €.
- Μικρά σκάφη, ετησίως 70,00 €.

Τα ειδικά αυτά τέλη ελλιμενισμού καταβάλλονται εφάπαξ ετησίως και το αργότερο μέχρι 1η Μαρτίου εκάστου έτους.

Ε. Εκπτώσεις επί των Τελών Ελλιμενισμού:

Α. Τα τέλη πρυμνοδέτησης και τα τέλη παραβολής, εάν καταβληθούν προκαταβολικά, παρέχεται έκπτωση:

- 20% εάν προκαταβληθούν για ένα μήνα.
- 30% εάν προκαταβληθούν για ένα εξάμηνο
- 40% εάν προκαταβληθούν για ένα έτος

Β. Ναυταθλητικά σκάφη, καθώς και τα σκάφη/πλοία της παρούσας απόφασης, που συμμετέχουν σε ναυταθλητικούς αγώνες, απαλλάσσονται των καθοριζόμενων με την παρούσα απόφαση τελών προσόρμισης, παραβολής και πρυμνοδέτησης, κατά τη διάρκεια των αγώνων αυτών, σύμφωνα με βεβαίωση του οικείου Λιμενικού ταμείου/ Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου, η οποία κοινοποιείται στην οικεία Λιμενική Αρχή.

Γ) Τα παραδοσιακά πλοία, τα οποία χρησιμοποιούνται ως μουσειακοί χώροι ελεύθερης πρόσβασης για το κοινό, απαλλάσσονται πληρωμής τελών προσόρμισης, πρυμνοδέτησης –παραβολής.

ΣΤ. Τα τέλη που προκύπτουν σύμφωνα με τα ανωτέρω, επιβαρύνονται με ΦΠΑ 23%.

Τέλη λοιπών υπηρεσιών:

Χρεώσεις επιπλέον υπηρεσιών (παροχή νερού, ηλεκτρικού ρεύματος) γίνονται με βάση τα ισχύοντα τιμολόγια του παρόχου.

Ο καθορισμός ανταλλάγματος παραχώρησης ιδιαίτερου δικαιώματος χρήσης χώρου Χερσαίας Ζώνη λιμένα Σητείας και αιγιαλού για ανάπτυξη τραπέζοκαθισμάτων - τοποθέτηση ομπρελών – ξαπλώστρων και καθορισμός τέλους υδροδότησης και τέλους ηλεκτροδότησης από 01-01-2014 και εφεξής καθορίστηκε με την αριθ. 103/2013 απόφαση του Δ.Σ ως εξής:

- Α΄ Ζώνη: 16,00 €
- Β΄ Ζώνη: 15,20 €
- Γ΄ Ζώνη: 14,40 €
- Δ΄ Ζώνη: 13,60 €

πλέον κρατήσεων 3,6 χαρτοσήμου και 3% ΕΚΟΕΜΝ

Για την παραχώρησης ιδιαίτερου δικαιώματος χρήσης αιγιαλού χερσαίας ζώνης λιμένα Σητείας έτους το οικονομικό ανάλλαγμα έχει καθορισθεί σε 8,00 € ανά τ.μ από το έτος 2014 και εφεξής.

Για τις παρακάτω χρήσεις έχει καθορισθεί από το 2013 και εφεξής το οικονομικό αντάλλαγμα ως εξής:

Πίνακας 20 Τέλη λοιπών υπηρεσιών

ΕΙΔΟΣ ΧΡΗΣΗΣ	ΠΟΣΟΝ/ m2
Περίπτερα	50,00 € / ετησίως
Εκδοτήρια εισιτηρίων	50,00 € /ετησίως
Ενοικίασης αυτοκινήτων	60,00 €/ετησίως
Τουριστικά ειδή	50,00 €/ετησίως
Μικροπωλητές καλλιτέχνες	300,00 €/ετησίως
Διαφημιστικές πινακίδες (ιδιοχρησία)	150,00 €/ετησίως
Διαφημιστικές πινακίδες (εκμετάλλευση)	350,00 €/ετησίως
Κοντέινερ	30,00 €/ετησίως
Πλωτές εξέδρες	65,00 €/ετησίως
A.T.M. τραπεζών	205,00 €/ μηνιαίως
Λούνα παρκ, τσίρκο κ.λ.π	5,00 € /μηνιαίως
Εκθέσεις κ.λ.π. υπαίθριες εκδηλώσεις	1,00 € /ημερησίως
Οικοδομικά υλικά	1,00 € /ημερησίως
Τέλος φορτοεκφόρτωσης	0,15 € /τόνο

3. ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑ ΣΗΤΕΙΑΣ

Στα παραπάνω κεφάλαια έγινε αναλυτική περιγραφή της κατάστασης που επικρατεί σήμερα στη χώρα μας, όσον αφορά τους Τουριστικούς Λιμένες, το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την λειτουργία τους και τα χαρακτηριστικά που πρέπει να έχουν ώστε να παρέχουν αξιοπρεπείς υπηρεσίες προς αυτούς που τους χρησιμοποιούν. Επίσης έγινε μια περιγραφή των συνθηκών στον Τουριστικό Λιμένα Σητείας. Εξετάζοντας κανείς τις υποδομές που υπάρχουν, παρατηρεί την έλλειψη βασικών, κάτι που συντελεί στην υποβάθμιση του Λιμένα. Χαρακτηριστικές υποδομές που λείπουν είναι:

- Κτήριο Διοίκησης με την απασχόληση μονίμου προσωπικού που να έχει ως αρμοδιότητες τα θέματα του Τουριστικού Λιμένα
- Πλωτές Εξέδρες
- Χώρος στέγασης Ιατρείου
- Αποθήκες
- Χώρος αναψυχής/εστίασης
- Κλειστός χώρος διαχείμασης και επισκευής σκαφών
- Σταθμός ανεφοδιασμού των σκαφών
- Γερανός
- Σύστημα ασφαλείας

Το βέλτιστο σενάριο για την περιοχή, θα ήταν μια ολοκληρωμένη μελέτη η οποία θα περιελάμβανε την κατασκευή όλων των παραπάνω υποδομών, ώστε να αναδειχθεί το Τουριστικός Λιμένας της Σητείας σε Μαρίνα με όλες τις απαραίτητες προδιαγραφές. Ένα τέτοιο εγχείρημα για να υλοποιηθεί, καταλαβαίνει κανείς ότι χρειάζεται οικονομικούς πόρους της τάξεως εκατομμυρίων ευρώ. Δεδομένης όμως της οικονομικής κρίσης και την αδυναμίας απορρόφησης επενδυτικών προγραμμάτων, τα οικονομικά του Δήμου Σητείας και του Λιμενικού Ταμείου Σητείας δεν είναι σε θέση να υλοποιήσουν μια τέτοια επένδυση στην παρούσα χρονική περίοδο. Υπάρχει όμως η δυνατότητα για τεχνικές επενδύσεις μικρότερου προϋπολογισμού στο χώρο του Τουριστικού Λιμένα, η οποίες είναι σε θέση να τον αναβαθμίσουν.

Σε συνεργασία με το Λιμενικό Ταμείο Σητείας, τέθηκε το θέμα της κατασκευής μια πλωτής εξέδρας στο χώρο του Τουριστικού Λιμένα, με στόχο την αύξηση των υπαρχόντων θέσεων ελλιμενισμού και την παροχή καλύτερης εξυπηρέτησης προς τους χρήστες. Επίσης ως ζητούμενο τέθηκε η βιωσιμότητα της επένδυσης αυτής. Ένα έργο σαν και αυτό, δύναται να χρηματοδοτηθεί μέσω του Ταμείου του Λιμενικού Ταμείου Σητείας, το οποίο το καθιστά άμεσα εκτελέσιμο, χωρίς γραφειοκρατικές καθυστερήσεις, σε περίπτωση απόφασης υλοποίησής του.

3.1 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Στο Κεφάλαιο 1 έγινε αναλυτική αναφορά στον τουρισμό στην περιοχή της Σητείας. Τα συμπεράσματα τα οποία προέκυψαν, μας δείχνουν πως παρά το πλεονέκτημα του φυσικού περιβάλλοντος, ο τόπος υστερεί σε θέματα υποδομών όσων αφορά τον Τουρισμό. Για το λόγο αυτό, μια τέτοια επένδυση θα συντελούσε θετικά στην ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή, αυξάνοντας τον αριθμό των επισκεπτών οι οποίοι θα έχουν τη δυνατότητα να προσέλθουν στη Σητεία μέσω σκαφών. Επιπλέον μια επένδυση τέτοιου είδους θεωρείται αναγκαία στα πλαίσια της ανταγωνιστικότητας του θαλάσσιου τουρισμού, τόσο εντός όσο και εκτός συνόρων, με στόχο να η Σητεία σαν προορισμός να μην μείνει πίσω. Τέλος το γεγονός ότι η χρηματοδότηση θα προέλθει από Ίδια Κεφάλαια, επισπεύδοντας έτσι κατά πολύ το χρόνο ολοκλήρωσης και δίνοντας τη δυνατότητα η επένδυση να αρχίσει να επιστρέφει χρήματα μέσω των τελών ελλιμενισμού, την καθιστούν απαραίτητη.

3.2 ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Η επένδυση αφορά στην κατασκευή μίας πλωτής προβλήτας πρυμνοδέτησης εντός του Τουριστικού Λιμένα Σητείας. Η ακριβής θέση της πλωτής προβλήτας μέσα στον Λιμένα φαίνεται στον Πίνακα 21. Επιλέχθηκε ώστε η προβλήτα να απέχει από το ανατολικό κρηπίδωμα απόσταση τέτοια ώστε να επιτρέπει τους ελιγμούς των σκαφών ανάμεσα σε αυτήν και το κρηπίδωμα, χωρίς τον κίνδυνο ατυχήματος. Επιπλέον η θέση αυτή προβλέπει στο μέλλον και τη δημιουργία περισσότερων όμοιων προβλητών παράλληλα στην υπό κατασκευή, χωρίς πρόβλημα χώρου.

Πίνακας 21 Θέση Κατασκευής Πλωτής Προβλήτας



Η πλωτή προβλήτα θα έχει συνολικά μήκος 50μ, πλάτος 2,4μ και θα είναι χωρητικότητας 20 θέσεων για σκάφη, με την προϋπόθεση ότι πρυμνοδετούν.

Το υλικό κατασκευής της θα είναι οπλισμένο σκυρόδεμα τύπου 1024-10 STD με μέγιστη άνωση 450 χλγ/μ^2) και θα αποτελείται από πέντε επιμέρους τμήματα των 10μ τα οποία θα ενωθούν μεταξύ τους.

Επιπλέον στην κατασκευή περιλαμβάνονται δέστρες αλουμινίου, σωλήνες για παροχές ρεύματος και νερού καθώς και τα φρεάτια παροχών.

Για την εξυπηρέτηση των σκαφών θα τοποθετηθούν κατά μήκος της προβλήτας, οι παροχές νερού και ηλεκτρικού ρεύματος (pillars). Κάθε pillar μπορεί να εξυπηρετήσει μέχρι και 4 σκάφη, συνεπώς θα χρειαστούν 7 pillar συνολικά.

Για την πρόσβαση στην πλωτή προβλήτα θα τοποθετηθεί γέφυρα κατασκευασμένη από αλουμίνιο μήκους 5μ και πλάτους 1,50μ .

Επιπλέον θα χρειαστεί να γίνει μια μελέτη αγκύρωσης και η προμήθεια υλικών για την αγκύρωση που περιλαμβάνουν Αλυσίδα γαλβανισμένη εν θερμώ, τύπου "Ο" dIN 764, δακτυλίδια αγκύστρωσης και έρματα από σκυρόδεμα.

Το τελικό στάδιο αφορά την μεταφορά όλων των υλικών στον τόπο κατασκευής και τις εργασίες τοποθέτησης της πλωτής προβλήτας και των pillars.

3.3 ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Ο παρακάτω πίνακας παραθέτει αναλυτικά τα επιμέρους κόστη της επένδυσης:

Πίνακας 22 Αναλυτικό Κόστος Επένδυσης

Περιγραφή	Μονάδα Μέτρησης	Ποσότητα	Τιμή Μονάδος	Ποσό €
Σώμα από σκυρόδεμα 1024-10 STD 10m x 2.4m (12 tn)	τεμ.	5	9.500,00	47.500,00
Συνδετήρες Τύπου W 200	τεμ.	8	450,00	3.600,00
Δέστρες Αλουμινίου	τεμ.	20	80,00	1.600,00
Σωλήνες για παροχές ρεύματος και νερού	μ.	150	3,00	450,00
Φρεάτια Παροχών	τεμ.	10	100,00	1.000,00
Γέφυρα Αλουμινίου Pillars	τεμ.	1	3.500,00	3.500,00
Αλυσίδα Αγκύρωσης	τεμ.	5	1.500,00	7.500,00
Δαχτυλίδια Αγκύρωσης	χλγ.	6.500	2,00	13.000,00
Έρματα από Σκυρόδεμα	τεμ.	1	2.500,00	2.500,00
Έρματα από Σκυρόδεμα	τεμ.	8	600,00	4.800,00
Μεταφορά Υλικών	τεμ.	1	18.500,00	18.500,00
Εκφόρτωση με Γερανό	τεμ.	1	2.500,00	2.500,00
Μελέτη Αγκύρωσης για μήκος 50μ	τεμ.	1	5.000,00	5.000,00
Εργασίες Τοποθέτησης	τεμ.	1	18.000,00	18.000,00

Αθροίζοντας τα παραπάνω επιμέρους κόστη, προκύπτει το συνολικό άθροισμα της επένδυσης το οποίο ανέρχεται στις **129.450,00€**. Οι παραπάνω τιμές περιλαμβάνουν Φ.Π.Α 23%.

3.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Η οικονομική αξιολόγηση της επένδυσης θα στηριχθεί στα εξής:

- Δημιουργία σχεδίου εκμετάλλευσης του Τουριστικού Λιμένα με υπολογισμό των δεικτών πληρότητας σε βάθος πενταετίας, σύμφωνα με τα τωρινά δεδομένα και τις προβλέψεις της αγοράς για την περιοχή.
- Υπολογισμό των εσόδων και εξόδων από την λειτουργία της πλωτής προβλήτας
- Δημιουργία διαφόρων σεναρίων βιωσιμότητας με βάση τα έσοδα
- Τέλος, για όλους τους συνδυασμούς των παραπάνω σεναρίων, υπολογίστηκαν οι λογαριασμοί εκμετάλλευσης, οι ταμειακές ροές και ο Εσωτερικός Βαθμός Απόδοσης (EBA) της επένδυσης για ορίζοντα 10 ετών.

3.4.1 ΠΛΑΝΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

Δεδομένης της ισχύουσας σταθερής τιμολογιακής πολιτικής που διέπει τον Τουριστικό Λιμένα Σητείας, το πλάνο εκμετάλλευσης θα επικεντρωθεί στην προβλεπόμενη πληρότητα της πλωτής προβλήτας σε ένα διάστημα 5 ετών.

Η διαμόρφωση των δεικτών βασίζεται στην αξιολόγηση των εγκαταστάσεων του συγκεκριμένου τουριστικού λιμένα, σε συνδυασμό με την έλλειψη αντίστοιχων εγκαταστάσεων στην Κρήτη και τα ειδικά την θερινή περίοδο όπου οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις αδυνατούν να καλύψουν τη ζήτηση. Επιπλέον καθοριστικό ρόλο παίζει η στρατηγική τοποθεσία του Λιμένα Σητείας, καθώς είναι ο ανατολικότερος στην Κρήτη και ο πρώτος που συναντάει κανείς ερχόμενος από το Καρπάθιο Πέλαγος. Επίσης σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της πληρότητας για την πενταετία, παίζουν οι προβλέψεις ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι Δείκτες Ετήσιας Πληρότητας της Πλωτής Προβλήτας σε διάστημα πέντε ετών.

Πίνακας 23 Δείκτες Ετήσιας Πληρότητας Πλωτής Προβλήτας

	1 ^ο Έτος	2 ^ο Έτος	3 ^ο Έτος	4 ^ο Έτος	5 ^ο Έτος
Πληρότητα	30%	40%	50%	60%	70%

Στη συνέχεια γίνεται κατανομή των σκαφών στην Πλωτή Προβλήτα με βάση τον τύπο τους. Ορίζεται ότι η Πλωτή Προβλήτα θα χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τα **επαγγελματικά πλοία αναψυχής** του Ν.4256/2014 και τα **ιδιωτικά πλοία αναψυχής** του Ν.4256/2014, όπως αυτά ορίστηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο.

Πίνακας 24 Εσωτερική Κατανομή Σκαφών

Κατηγορία	Μήκος	Ποσοστό
επαγγελματικά πλοία αναψυχής Ν.4256/2014	7,01 και άνω	20%
	7,01 – 10μ	40%
	10,01 -15μ	30%
ιδιωτικά πλοία αναψυχής Ν.4256/2014	15,01 και άνω	10%

3.4.2 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩΝ

Τα έσοδα για την Πλωτή Προβλήτα προέρχονται από τον ελλιμενισμό των σκαφών. Για τον υπολογισμό των εσόδων ελλιμενισμού λαμβάνονται υπόψη η πληρότητα, η εσωτερική κατανομή σκαφών και η τιμολογιακή πολιτική του Τουριστικού Λιμένα. Με βάση πρακτικά συμπεράσματα, για τα επαγγελματικά πλοία αναψυχής του Ν.4256/2014, ορίζεται μέσο μήκος 10μ. Για τα ιδιωτικά πλοία αναψυχής του Ν.4256/2014 7,01μ-10μ το μέσο μήκος ορίζεται στα 8μ. Αντίστοιχα για τα 10,01μ-15μ ορίζεται στα 12μ και για τα σκάφη 15,01μ και άνω στα 17μ.

Πίνακας 25 Ετήσια Έσοδα Ελλιμενισμού για τα 5 πρώτα έτη λειτουργίας.

	1° Έτος	2° Έτος	3° Έτος	4° Έτος	5° Έτος
Έσοδα	10.610,00	12.540,00	15.780,00	19.020,00	20.950,00

3.4.3 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΞΟΔΩΝ

Λόγο της φύσης της επένδυσης τα έξοδα περιορίζονται αποκλειστικά στο κόστος συντήρησης της Πλωτής Προβλήτας και τα Ανταποδοτικά Τέλη προς τον Δήμο.

Κόστος συντήρησης : Το ετήσιο κόστος συντήρησης των κτιριακών και λιμενικών εγκαταστάσεων καθώς και του εξοπλισμού (προμήθεια υλικών, ανταλλακτικών), υπολογίζεται ως ποσοστό του πραγματικού συνολικού κόστους κατασκευής. Το ποσοστό λαμβάνεται ως 0,2%. (Δούνιας και Μουστάκης, 2008)

Πίνακας 26 Κόστος Συντήρησης

	1 ^ο Έτος	2 ^ο Έτος	3 ^ο Έτος	4 ^ο Έτος	5 ^ο Έτος
Αξία Παγίων	129.450,00	129.450,00	129.450,00	129.450,00	129.450,00
Ποσοστό					
κόστους επί	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%
Παγίων					
Σύνολο	260,00	260,00	260,00	260,00	260,00

Με βάση το Ν.2160/1993 « Ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις », άρθρο 36, παρ 3, *Ο φορέας διαχείρισης τουριστικού λιμένα θα καταβάλλει ετησίως στο δήμο ή την κοινότητα, στην περιφέρεια του οποίου βρίσκεται ο τουριστικός λιμένας, ανταποδοτικά τέλη, φόρους και δικαιώματα για τις παρεχόμενες προς αυτόν υπηρεσίες. Το άθροισμα των πιο πάνω τελών, φόρων και δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένου του τέλους ακίνητης περιουσίας, δεν μπορεί να υπερβαίνει το 1% των ετήσιων ακαθάριστων εισπράξεων του φορέα διαχείρισης τουριστικού λιμένα. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τις παραπάνω επιβαρύνσεις.*

Πίνακας 27 Ανταποδοτικά Τέλη

	1 ^ο Έτος	2 ^ο Έτος	3 ^ο Έτος	4 ^ο Έτος	5 ^ο Έτος
Συνολικά Έσοδα	10.610,00	12.540,00	15.780,00	19.020,00	20.950,00
Ποσοστό					
επιβαρύνσεων επί	1%	1%	1%	1%	1%
εσόδων					
Σύνολο	106,00	125,00	158,00	190,00	210,00

Το συνολικό κόστος λειτουργίας της Πλωτής Προβλήτας φαίνεται παρακάτω:

Πίνακας 28 Συνολικό Κόστος Λειτουργίας

	1 ^ο Έτος	2 ^ο Έτος	3 ^ο Έτος	4 ^ο Έτος	5 ^ο Έτος
Κόστος Συντήρησης	260,00	260,00	260,00	260,00	260,00
Ανταποδοτικά Τέλη	106,00	125,00	158,00	190,00	210,00
Σύνολο	366,00	385,00	418,00	450,00	470,00

3.5 ΜΕΛΕΤΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

3.5.1 ΣΕΝΑΡΙΑ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Η βιωσιμότητα της επένδυσης αξιολογήθηκε ως προς τέσσερα βασικά σενάρια:

Ως προς **το Κόστος Επένδυσης**:

- Βασικό
- Αυξημένο κατά 10%
- Αυξημένο κατά 20%

Ως προς **τα Έσοδα**:

- Βασικό
- Έσοδα -20%
- Έσοδα -30%

Ως προς **τα Έξοδα**:

- Βασικά
- Έξοδα +20%
- Έξοδα +30%

3.5.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Εφόσον έχει ήδη πραγματοποιηθεί ο υπολογισμός των εσόδων και των εξόδων, θα γίνει υπολογισμός των Ταμειακών Ροών για ένα ορίζοντα εικοσαετίας και στη συνέχεια θα γίνει υπολογισμός του Εσωτερικού Βαθμού Απόδοσης (I.R.R) για τα σενάρια που παρουσιάστηκαν παραπάνω.

Ο Εσωτερικός συντελεστής Απόδοσης, παρουσιάζει το ποσοστό (%) της απόδοσης ως μεταβλητή απόφασης. Ο Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης, είναι η τιμή του επιτοκίου i , για την οποία η εξίσωση της Καθαρής Παρούσας Αξίας (N.P.W) ενός χρονοδιαγράμματος μηδενίζεται:

$$NPV = \sum_{t=0}^n \frac{(T1_t - T2_t)}{(1+r)^t} = 0$$

T1: Ταμειακή Εισροή

T2: Ταμειακή Εκροή

r: προεξοφλητικό επιτόκιο

Μια λύση ικανοποιεί οικονομικά το πρόβλημα εφόσον ο Εσωτερικός συντελεστής Απόδοσης είναι μεγαλύτερος ή ίσος με το κόστος ευκαιρίας κεφαλαίου r^* . Στην περίπτωσή μας το κόστος ευκαιρίας κεφαλαίου r^* , ορίζεται ως το ποσοστό το οποίο θέλει να κερδίζει ο επενδυτής και στην περίπτωσή μας είναι 4%.

Άρα η επένδυση είναι αποδεκτή αν ο Εσωτερικός συντελεστής Απόδοσης είναι μεγαλύτερος ή ίσος του 4%.

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι Ταμειακές Ροές.

Πίνακας 29 Ταμειακές Ροές (1/2)

	Έτη										
	0	1 ^ο	2 ^ο	3 ^ο	4 ^ο	5 ^ο	6 ^ο	7 ^ο	8 ^ο	9 ^ο	10 ^ο
Εισροές											
Βασικό Σενάριο	0	10.244,00	12.155,00	15.362,00	18.570,00	20.480,00	20.480,00	20.480,00	20.480,00	20.480,00	20.480,00
Έσοδα -20%	0	8.122,00	9.647,00	12.206,00	14.766,00	16.290,00	16.290,00	16.290,00	16.290,00	16.290,00	16.290,00
Έσοδα -30%	0	7.061,00	8.393,00	10.628,00	12.864,00	14.195,00	14.195,00	14.195,00	14.195,00	14.195,00	14.195,00
Έσοδα +20%	0	10.170,00	12.078,00	15.278,00	18.480,00	20.386,00	20.386,00	20.386,00	20.386,00	20.386,00	20.386,00
Έσοδα +30%	0	10.134,00	12.040,00	15.236,00	18.435,00	20.339,00	20.339,00	20.339,00	20.339,00	20.339,00	20.339,00
Εκροές											
Βασικό Σενάριο	129.450,00										
Κόστος Επένδυσης +10%	142.395,00										
Κόστος Επένδυσης +20%	155.340,00										

Πίνακας 30 Ταμειακές Ροές (2/2)

	Έτη										
	0	11°	12°	13°	14°	15°	16°	17°	18°	19°	20o
Εισροές											
Βασικό Σενάριο		10.244, 00	12.155, 00	15.362, 00	18.570, 00	20.480, 00	20.480, 00	20.480, 00	20.480, 00	20.480, 00	20.480, 00
Έσοδα - 20%		16.290, 00	16.290, 00	16.290, 00	16.290, 00	16.290, 00	16.290, 00	16.290, 00	16.290, 00	16.290, 00	16.290, 00
Έσοδα - 30%		14.195, 00	14.195, 00	14.195, 00	14.195, 00	14.195, 00	14.195, 00	14.195, 00	14.195, 00	14.195, 00	14.195, 00
Έξοδα +20%		20.386, 00	20.386, 00	20.386, 00	20.386, 00	20.386, 00	20.386, 00	20.386, 00	20.386, 00	20.386, 00	20.386, 00
Έξοδα +30%		20.339, 00	20.339, 00	20.339, 00	20.339, 00	20.339, 00	20.339, 00	20.339, 00	20.339, 00	20.339, 00	20.339, 00
Εκροές											
Βασικό Σενάριο											
Κόστος Επένδυ σης +10%											
Κόστος Επένδυ σης +20%											

Με βάση τις ταμειακές ροές ο πίνακας για τον υπολογισμό του δείκτη ΕΒΑ είναι οι παρακάτω. Οι υπολογισμοί έχουν γίνει για διάρκεια ζωής επένδυσης 20 χρόνων και με προέκταση των ροών μετά το 5ο έτος με ποσοστό μηδενικής αύξησης.

Πίνακας 31 Υπολογισμός Δείκτη EBA για τα διάφορα Σενάρια

Σενάρια	Κόστος Επένδυσης	IRR
Βασικό Σενάριο	Βασικό	12%
	Αύξηση 10%	11%
	Αύξηση 20%	10%
Έσοδα -20%	Βασικό	9%
	Αύξηση 10%	8%
	Αύξηση 20%	7%
Έσοδα -30%	Βασικό	7%
	Αύξηση 10%	6%
	Αύξηση 20%	5%
Έξοδα +20%	Βασικό	12%
	Αύξηση 10%	11%
	Αύξηση 20%	10%
Έξοδα +30%	Βασικό	12%
	Αύξηση 10%	11%
	Αύξηση 20%	10%

Απ την παραπάνω αξιολόγηση συμπεραίνουμε τα εξής:

- Σε όλα τα σενάρια το EBA > 4% συνεπώς η επένδυση είναι βιώσιμη σε όλα τα πιθανά σενάρια.
- Τα χειρότερα αποτελέσματα εμφανίζονται στις περιπτώσεις όπου μειώνονται τα έσοδα κατά 20% και 30%.
- Η αύξηση των εξόδων δεν επηρεάζει την βιωσιμότητα της επένδυσης.
- Προτείνεται στο Δήμο Σητείας και το Λιμενικό Ταμείο να προχωρήσουν στην δημιουργία της επένδυσης, δίνοντας έμφαση στον τομέα της προώθησής και στη διαφήμιση του Τουριστικού Λιμένα με στόχο την προσέλκυση περισσότερων σκαφών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αντωνόπουλος Χ., (2009), *Οδηγός Διαδικασιών Ωρίμανσης Έργων Τουριστικών Λιμένων*, Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων, (https://www.mou.gr/elibrary/04_odigos_touristikoi_limenes_total_fin.pdf , τελευταία πρόσβαση στις 21/9/2015)

Βελισσαρίου Ε. (2000), Διοίκηση Τουρισμού και Τουριστικών Επιχειρήσεων, τόμος Δ, Μανάτζμεντ ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο (ΕΑΠ)

Δούνιας Γ., Μουστάκης Β., 2008, *Μεθοδολογίες Λήψης Οικονομοτεχνικών Αποφάσεων*. 2η Έκδοση, Χίος, Εκδόσεις Πυξίδα, ISBN 978-960-86696-2-8.

Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης, 2015, *Γαλάζιες Σημαίες 2015 - Βραβευμένες ακτές και μαρίνες*, (<http://eepf.gr/en/blueflags-2015-greek-beaches-marinas> , τελευταία πρόσβαση 2/10/2015)

ΕΛΣΤΑΤ, Ανακοίνωση των αποτελεσμάτων της Απογραφής Πληθυσμού-Κατοικιών 2011 για το Μόνιμο Πληθυσμό της Χώρας, (http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/General/A1602_SAM01_DT_DC_00_2011_02_F_GR.pdf , τελευταία πρόσβαση 1/10/2015)

«Εργαστήριο Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Συστημάτων Υποστήριξης Αποφάσεων Πολυτεχνείου Κρήτης (ΕΡΓΑ.Σ.Υ.Α)», Ποιοτική Έρευνα Τουρισμού για την Κρήτη.

Ευρωπαϊκή Ένωση, Φεβρουάριος 2014, «ΑΕΠ σε περιφερειακό επίπεδο», (http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/GDP_at_regional_level/el, τελευταία πρόσβαση στις 1/9/2015)

Εφημερίδα Επενδυτής, 23.12.2012 - Ένθετο «Οικονομία» με τίτλο «Βούλιαξε το Γιώτινγκ»

Ίγκος Α., (2015), *Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2014 – συνοπτική απεικόνιση βασικών μεγεθών*, (http://sete.gr/media/3004/simasia_tourismou_sete_intelligence_report.pdf, τελευταία πρόσβαση στις 1/9/2015)

Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ), 2013, *Εξελίζεις στον Τουρισμό και την Ελληνική Ξενοδοχεία 2013* (<http://www.grhotels.gr/GR/BussinessInfo/News/Lists/List/Attachments/507/%CE%95%CE%BE%CE%B5%CE%BB%CE%AF%CE%BE%CE%B5%CE%B9%CF%82%20%CF%83%CF%84%CE%BF%CE%BD%20%CE%A4%CE%BF%CF%85%CF%>

[81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%202013.pdf](#) τελευταία πρόσβαση στις 1/9/2015)

Κωνσταντίνου Ν., (2007), Εργασία με τίτλο: Οργάνωση και Διαχείριση των Τουριστικών Λιμένων Σκαφών Αναψυχής: Οι περιπτώσεις του Δήμου Γλυφάδας και Αλίμου, Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης, (http://www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies_esta/T1/028/10041.pdf τελευταία πρόσβαση στις 3/9/2015)

Λουτριώτης Π., *Η σημασία του τουριστικού σκάφους αναψυχής γιότινγκ για την ενίσχυση των τοπικών οικονομιών και για την ανάπτυξη ποιοτικού τουρισμού στην Ελλάδα, Αντιμετωπίζοντας με επιτυχία την εποχικότητα στον τουρισμό. Από τη θεωρία στην πράξη*, 10ο Συνέδριο IMIC 2014, Αθήνα 26-27 Φεβρουαρίου 2014, (http://imic2014.conferences.gr/wp-content/uploads/IMIC_2014_LOUTRIOTIS_P.pdf τελευταία πρόσβαση στις 3/9/2015)

Μοίρα Π. , Μυλωνόπουλος Δ. *Η Κρουαζιέρα ως Τουριστική Υπηρεσία. Κοινωνιολογική Προσέγγιση*, Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων, Τ.Ε.Ι. Πειραιά (http://e-jst.teiath.gr/issue_2_2006/moira.pdf , τελευταία πρόσβαση 1/9/2015)

Μουστάκης Β. (2013), «Πρακτικός Οδηγός Οικονομικής Ανάλυσης», ISBN:978-960-418-402-6, Εκδόσεις Τζιόλα

«Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος», (2012), Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία , (http://www.nee.gr/downloads/184study_on_yachting.pdf, τελευταία πρόσβαση στις 4/9/2015)

Παπακώστας Ι., (2007), Εργασία με τίτλο: Τουριστικοί Λιμένες Αναψυχής, Χωροθέτηση-Αδειοδότηση-Διαχείριση, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (<http://invenio.lib.auth.gr/record/101666/files/gri-2008-1300.pdf?version=1> ,τελευταία πρόσβαση στις 3/9/2015)

Παπάζογλου Ν., (2012), Διπλωματική Εργασία με τίτλο: Οικονομοτεχνική μελέτη για τη δημιουργία Μαρίνας στη περιοχή Κουμ Καπί, Πολυτεχνείο Κρήτης, (<http://artemis.library.tuc.gr/DT2013-0131/DT2013-0131.pdf> τελευταία πρόσβαση στις 27/8/2015)

«Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ)», (2013), *Ελληνικός Τουρισμός: Στοιχεία & Αριθμοί, Greek Tourism: Facts & Figures*, (http://sete.gr/fileuploads/tourism_Facts_Figures/FACTS%20%20FIGURES%202013.pdf, τελευταία πρόσβαση στις 3/9/2015)

Statista.com, *Revenue of the cruise industry worldwide from 2008 to 2015* (<http://www.statista.com/statistics/204572/revenue-of-the-cruise-line-industry-worldwide-since-2008/> , τελευταία πρόσβαση στις 21/9/2015)

Tihomir Luković (2012). Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe, Visions for Global Tourism Industry - Creating and Sustaining Competitive Strategies, Dr. Murat Kasimoglu (Ed.), ISBN:978-953-51-0520-6, InTech, Available from: (<http://www.intechopen.com/books/visions-for-global-tourismindustry-creating-and-sustaining-competitive-strategies/nautical-tourism-in-the-function-of-the-economicdevelopment-of-europe>)