



ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
« ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ »
ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Τίτλος εργασίας: «Οι Τουριστικοί Λιμένες και η σημασία τους στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας»



Επιβλέπων καθηγητής: Κομισόπουλος Φαίδων

Φοιτητής: ΣΚΟΥΡΤΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

A.M : 20019

ΑΘΗΝΑ ΙΟΥΛΙΟΣ 2023

Μέλη Εξεταστικής Επιτροπής

Η μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία εξετάστηκε επιτυχώς από την κάτωθι Εξεταστική Επιτροπή:

A/α	ΟΝΟΜΑ κ ΕΠΩΝΥΜΟ	ΨΗΦΙΑΚΗ ΥΠΟΓΡΑΦΗ
1	Φαίδων Κομισόπουλος	
2	Νικόλαος Τσότσολας	
3	Θεοδώρα Γιαντσή	

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο/η κάτωθι υπογεγραμμένος/η Σκούρτης Ιωάννης του Νικολάου, με αριθμό μητρώου dIm-20019 φοιτητής/τρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Οργάνωση, Λειτουργία, Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων» του Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Ο/Η Δηλών/ούσα



Αφιερωμένη στον εκλιπόντα πατέρα μου.

Σε ευχαριστώ για όλα! Καλό ταξίδι!

Ευχαριστίες

Με την εν λόγω διπλωματική μου έρευνα, ολοκληρώνεται ο κύκλος φοίτησής μου στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών « Οργάνωση Λειτουργία Ανάπτυξη και Διοίκηση Λιμένων», του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής. Ήταν ένα ευχάριστο και πλούσιο ταξίδι σε γνώσεις και ανθρώπους και αποκόμισα μία σημαντική εμπειρία για την μετέπειτα πορεία της ζωής μου.

Θα ήθελα να εκφράσω θερμά τις ευχαριστίες μου στους διδάσκοντες καθηγητές και συνεργάτες αυτού του προγράμματος, η συμβολή των οποίων υπήρξε ιδιαίτερα εποικοδομητική και καθοριστική για τις γνώσεις που αποκόμισα στη διάρκεια της φοίτησής μου.

Ευχαριστώ θερμά τον καθηγητή κ. Κομισόπουλο, ως επιβλέποντα της διπλωματικής μου εργασίας, για την ουσιαστική καθοδήγηση και συμβολή του στην ολοκλήρωση της έρευνας μου, δίνοντάς μου τη δυνατότητα να συνεργαστώ μαζί του, με την άμεση ανταπόκρισή του, τις συμβουλές τις παρατηρήσεις, τη συνεχή ενθάρρυνση και το αμέριστο ενδιαφέρον του.

Τέλος αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την στήριξη και την υπομονή που μου παρείχε καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου.

Περίληψη

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση του ρόλου των τουριστικών λιμένων και η συνεισφορά τους στην ανάπτυξη της Ελληνικής οικονομίας. Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται συνοπτικά η εικόνα του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα σήμερα, όπως επίσης και οι συνθήκες που διαμόρφωσαν την αναπτυξιακή του πολιτική μέχρι σήμερα. Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζεται η έννοια του θαλάσσιου τουρισμού, στο οποίο εντοπίζουμε τόσο τις θετικές όσο και τις αρνητικές επιπτώσεις από αυτή τη μορφή δραστηριότητας του τουρισμού. Επιπλέον διερευνούμε την πορεία του νομοθετικού πλαισίου και τον χωροταξικό σχεδιασμό για τη λειτουργία των τουριστικών λιμένων, εστιάζοντας ιδιαίτερα στο τουρισμό κρουαζιέρας, συγκρίνοντάς τον με τις χώρες της Μεσογείου. Στο επόμενο κεφάλαιο αναλύουμε την έννοια της κρουαζιέρας και του κλάδου του τουρισμού κρουαζιέρας. Επίσης αναλύουμε τις δυνατότητες, καθώς και την στρατηγική που πρέπει να ακολουθήσει η Ελλάδα προκειμένου να αναδειχθεί η σημασία των τουριστικών λιμένων στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Στο πέμπτο κεφάλαιο σύμφωνα με την έρευνα και τα στοιχεία που καταφέραμε να συγκεντρώσουμε, παρουσιάζουμε μία συνοπτική μελέτη για τη δημιουργία μαρίνας στη Νέα Μάκρη. Τέλος βγάζουμε τα συμπεράσματά μας και διατυπώνουμε προτάσεις που θα συμβάλλουν στην περαιτέρω ενίσχυση και ανάπτυξη του δικτύου τουριστικών λιμένων, και του τουρισμού κρουαζιέρας, καθώς επίσης και τους περιορισμούς με προτάσεις για περαιτέρω έρευνες.

Λέξεις κλειδιά: Θαλάσσιος τουρισμός, επιπτώσεις, τουριστικός λιμένας, κρουαζιέρα, τουρισμός κρουαζιέρας.

Abstract

The object of this paper is to investigate the role of tourist ports and their contribution to the development of the Greek economy. In the first chapter, the image of marine tourism in Greece today is briefly presented, as well as the conditions that shaped its development policy until today. In the second chapter, the concept of marine tourism is examined, in which we identify both the positive and negative effects of this form of tourism activity. In addition, we investigate the course of the legislative framework and spatial planning for the operation of tourist ports, focusing particularly on cruise tourism, comparing it with the Mediterranean countries. In the next chapter we analyze the concept of cruise and cruise tourism industry. We also explore the possibilities, as well as the strategy, that Greece must follow in order to highlight the importance of tourist ports in the development of the Greek economy.

In the fifth chapter, according to the research and the data we collected, we present a brief study about the creation of a marina in Nea Makri. Finally, we draw our conclusions and make proposals that will contribute to the further strengthening and development of the tourist port network and cruise tourism, as well as highlight the limits with eventual proposals for further research.

Key words: Maritime tourism, impacts, tourist port, cruise, cruise tourism.

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ.....	10
1. Εισαγωγή.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ.....	13
ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	13
2.1. Γενικά. Η έννοια του θαλάσσιου τουρισμού.....	13
2.2. Τουριστικός Λιμένας. Ιστορική αναδρομή – Η εξελικτική πορεία του νομοθετικού πλαισίου για τη λειτουργία των τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα.....	18
2.2.1. Τουριστικός Λιμένας.....	18
2.3. Ιστορική αναδρομή των τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα.....	21
2.4. Η χωροθέτηση λειτουργίας των τουριστικών λιμένων σύμφωνα με τον Ν.2160/1993.....	22
2.5. Οι μεταγενέστερες θεσμικές μεταβολές της περιόδου 2012-2020.....	23
2.6. Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας χωροθέτησης των τουριστικών λιμένων σύμφωνα με τον νόμο 4582/2018.....	25
2.7. Το δίκτυο τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα και τύποι τουριστικών λιμένων.....	27
2.8. Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη για τον Τουρισμό των Τουριστικών Λιμένων στην Ελλάδα.....	28
2.9. Η Διαχείριση των Τουριστικών Λιμένων και το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου.....	36
2.10. Ο κλάδος των τουριστικών λιμένων στη Μεσόγειο.....	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ.....	43
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	43
3.1. Γενικά – Μία πρώτη προσέγγιση.....	43
3.2. Οι κατηγορίες των σκαφών αναψυχής.....	47
3.3. Η έννοια και ο κλάδος της κρουαζιέρας.....	53
3.4. Ο Κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και η διαμόρφωση στρατηγικής ανάπτυξης των Τουριστικών Λιμένων.....	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ.....	59

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΑΡΙΝΩΝ : Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ	
ΜΑΚΡΗΣ	59
4.1. Γενικά – Η περιοχή της Νέας Μάκρης.....	59
4.2. Το ανάγλυφο της περιοχής Ν. Μάκρης.....	59
4.3. Σχεδιασμός Μαρίνας στην περιοχή Νέας Μάκρης - Μαραθώνα.....	60
4.3.1. Σκοπιμότητα του έργου.....	60
4.3.2. Οι υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή της Νέας Μάκρης.....	61
4.3.3. Το Αλιευτικό καταφύγιο της Νέας Μάκρης	62
4.3.4. Αλιευτικό καταφύγιο Μαραθώνα (Αγίου Παντελεήμονα)	63
4.3.5. Ναυτικός αθλητικός Όμιλος Ματιού	64
4.4. Χωροθέτηση μαρίνας	64
4.5. Περιγραφή έργων μαρίνας στη Νέα Μάκρη	66
4.5.1. Περιγραφή της κατασκευής Χερσαίων υποδομών εντός της θαλάσσιας ζώνης.....	68
4.5.2 Λιμενικές υποδομές.....	69
4.5.3 Επιπλέον εξοπλισμός για την λειτουργικότητα της μαρίνας	70
4.5.4 Κατηγοριοποίηση προβλεπόμενων παρεχόμενων υπηρεσιών του λιμένα	71
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ	72
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	72
5.1. Περιορισμοί και προτάσεις για μελλοντική Έρευνα	74

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

1. Εισαγωγή

Η Ελλάδα αποτελούσε και αποτελεί λόγω της γεωγραφικής της θέσης ένα ιδιαίτερα ελκυστικό προορισμό για θαλάσσιο τουρισμό. Οι τρεις κύριες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού είναι: η κρουαζιέρα, ο ιδιωτικός θαλάσσιος τουρισμός – yachting και η ακτοπλοϊκή ναυτιλία αναψυχής¹.

Αν και έχει εξέλθει από τις αρνητικές επιπτώσεις των μνημονίων εν τούτοις η ελληνική οικονομία δεν έχει δημιουργήσει ακόμη εκείνο το αναπτυξιακό μοντέλο που θα της επιτρέψει να οδηγηθεί σε μία μακροπρόθεσμη βιώσιμη ανάπτυξη. Αναμφισβήτητα, η πανδημία του κορωνοϊού (Covid-19) είναι ένα από τα πιο σημαντικά γεγονότα του 21ου αιώνα και εκ του αποτελέσματος είχε τρομερές επιπτώσεις στον τουρισμό² παγκοσμίως αλλά και στον τουρισμό της Ελλάδας.

Η επίλυση του προβλήματος για ανάπτυξη του τουρισμού και κατ' επέκταση της συνολικής οικονομίας γίνεται ακόμη δυσκολότερη, λόγω της πρόσφατης ενεργειακής κρίσης και των ιδιαίτερα πρωτοφανών παγκόσμιων οικονομικών συνθηκών που επικρατούν με βασική αιτία τον πόλεμο στην Ουκρανία και την στασιμότητα της διαχειριστικής αλυσίδας παγκοσμίως. Διανύουμε μία περίοδο με χαρακτηριστικά παρόμοια της δεκαετίας του 1970 με διαφορετική ένταση. Το φαινόμενο του στασιμοπληθωρισμού³ έχει κάνει την εμφάνισή του το τελευταίο έτος δυσκολεύοντας ακόμη περισσότερο την βιώσιμη διαδικασία ανάπτυξης των οικονομιών της Ε.Ε. Βέβαια η χώρα μας λόγω της προϋπάρχουσας οικονομικής της θέσης αντιμετωπίζει ακόμη δυσκολότερες συνθήκες. Στην παρούσα εργασία εξετάζουμε τους τουριστικούς λιμένες στα πλαίσια του θαλάσσιου τουρισμού εστιάζοντας ιδιαίτερα

¹Diakomihalis N. Mihail, (2007), "Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects", Journal Transportation Economics, Vol.21, 419-455, Elsevier, Holland.

²Zenker S., and Kock F., (2020), "The coronavirus pandemic - A critical discussion of a tourism research agenda", Tourism Management, Vol. 81, Elsevier, London.

³Στασιμοπληθωρισμός είναι γενικότερα η βραδεία ανάπτυξη ή η μείωση της παραγωγής, σε συνδυασμό με αύξηση του πληθωρισμού. Η αύξηση του πληθωρισμού έχει σαν αποτέλεσμα την μείωση της αγοραστικής δύναμης των καταναλωτών, οδηγώντας σε μείωση της ζήτησης που με τη σειρά της οδηγεί σε μείωση των κερδών των επιχειρήσεων με τελική συνέπεια την αύξηση της ανεργίας λόγω απολύσεων.

από τη δεκαετία του 1990 μέχρι σήμερα, το πλαίσιο λειτουργίας τους και τη συμβολή τους στην ανόρθωση της εθνικής οικονομίας. Η χώρα μας θα πρέπει να δώσει έμφαση στην αξιοποίηση των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων⁴ καθώς επίσης και στον τομέα των εξαγωγών και των επενδύσεων ώστε να επιστρέψει σύντομα σε ανοδική αναπτυξιακή πορεία σε όλα τα επίπεδα της οικονομικής δραστηριότητας και απασχόλησης⁵. Από αυτή την άποψη είναι ιδιαίτερα σημαντικές οι μελέτες για το αναπτυξιακό δυναμικό και τον αντίκτυπο που έχουν στο τομέα του Τουρισμού⁶ και της Ναυτιλίας⁷.

Με δεδομένη τη δυναμική του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού και την ιδιαίτερη σημασία του στην εθνική οικονομία αναζητούνται συνεχώς οι κατάλληλες θεσμικές και κανονιστικές παρεμβάσεις, ώστε να αναπτυχθούν ακόμη περισσότερο οι τουριστικοί λιμένες.

Εξετάζουμε τις συνθήκες που διαμόρφωσαν την ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα, όπως επίσης και το θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο κυρίως από τη δεκαετία του 1990 και μετά, μέχρι σήμερα, που έπαιξε και παίζει σημαντικό ρόλο σε αυτή τη δυναμική διαδικασία ανάπτυξης του τουριστικού προϊόντος στη χώρα μας.

Αν και το ελληνικό κράτος αναγνώρισε έγκαιρα τη σημασία της διαμόρφωσης ενός δικτύου τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων με επαρκή χωρητικότητα⁸ και ποιοτικά χαρακτηριστικά ως ουσιώδη προϋπόθεση για την προσέλκυση ιδιόκτητων σκαφών αναψυχής, αλλά και ως το απαραίτητο συμπληρωματικό στοιχείο για την ανάπτυξη των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν πρόσθετες οικονομικές ωφέλειες, εν τούτοις απαιτούνται πολύ περισσότερα βήματα και συνέπεια για την υλοποίηση των παραπάνω δράσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη τις εξελίξεις στο ευρύτερο περιβάλλον, δηλαδή τη δυναμική ανάπτυξη του παγκόσμιου στόλου σκαφών αναψυχής τουλάχιστον μέχρι το 2019, που έχουμε την εμφάνιση της πανδημίας COVID-19 αλλά και το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου, όπου βρίσκεται και η χώρα μας, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια αυξάνεται συνεχώς (καθώς οι κύριες

⁴Κοκκώσης Χ., (2001), “Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον”, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

⁵ Ανδριώτης Κ. (2005), “Τουριστική Ανάπτυξη και Σχεδιασμός”, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.

⁶Βλέπε περισσότερα, (2019), “Ελλάδα: Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη 2030”, Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων.

⁷ Γαλάθρη Δ., (2017), “Ελληνική Ναυτιλία και Ανάπτυξη”, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Γεωγραφίας.

⁸Βλέπε αναλυτικότερα, Ν.4582/2018, Άρθρο 35, “Διοίκηση – διαχείριση-εκμετάλλευση και χωροθέτηση τουριστικών λιμένων”, σε αντικατάσταση της παραγράφου 4 του άρθρου 30 του Ν.2160/1993.

ανταγωνίστριες χώρες, όπως π.χ. Γαλλία, Ιταλία, Κροατία, Κύπρος, Τουρκία, Αλβανία δίνουν ιδιαίτερη σημασία σε εγκαταστάσεις υποδομών για τουριστικούς λιμένες, η χώρα μας υποχρεούται εκ των πραγμάτων να δημιουργήσει τις κατάλληλες συνθήκες, ώστε με εναρμονισμένες επενδυτικές πολιτικές, τόσο δημόσιες όσο και ιδιωτικές να μπει δυναμικά στη διαδικασία ανάπτυξης τουριστικών λιμένων ανά την επικράτεια. Απαιτείται επιλογή των κατάλληλων στρατηγικών και συντονισμός μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών για να μπορέσει να διαμορφώσει ένα ανταγωνιστικό τουριστικό προϊόν, με άμεσα πρόσθετα οφέλη τόσο στον τομέα της απασχόλησης όσο και στην εθνική οικονομία.

Με βάση τα παραπάνω στην παρούσα μελέτη εξετάζεται η δυνατότητα δημιουργίας Μαρίνας στην ευρύτερη περιοχή της Ν. Μάκρης Αττικής, όπως επίσης και οι συνθήκες που επικρατούν στον λιμένα της Ν. Μάκρης, με στόχο την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και την τόνωση της απασχόλησης σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο στην ευρύτερη περιοχή. Ειδικότερα εξετάζονται οι παράγοντες και τα κριτήρια που μπορούν να δώσουν την ώθηση στην εθνική οικονομία μέσω της κατασκευής Μαρίνας στην περιοχή της Ν. Μάκρης.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής έρευνας, είναι να αναδείξει την αξία και την σημασία των τουριστικών λιμένων στην ανάπτυξη του τουρισμού και κατ' επέκταση στην εθνική οικονομία, μέσα σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον μεταξύ των χωρών της Νότιας Ευρώπης και ιδιαίτερα των χωρών της Μεσογείου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

2.1. Γενικά. Η έννοια του θαλάσσιου τουρισμού

Ο σύγχρονος τουρισμός περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό ήδη υπαρχόντων και νέων προορισμών που συνδέονται στενά με την οικονομική ανάπτυξη. Αυτά τα δυναμικά χαρακτηριστικά που παρουσιάζουν οι τουριστικοί προορισμοί έχουν μετατρέψει τον τουρισμό σε βασικό μοχλό για την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη⁹.

Οι χώρες ενθαρρύνονται να επενδύσουν στον τουρισμό λόγω των προφανών οικονομικών πλεονεκτημάτων του - ιδιαίτερα των κερδών σε συνάλλαγμα, της συμβολής στην απασχόληση και την ανάπτυξη των υποδομών, όπως είναι τα δίκτυα μεταφορών¹⁰. Η ανάλυση κόστους-οφέλους της τουριστικής ανάπτυξης τείνει να επικεντρώνεται σε αυτά τα θετικά αποτελέσματα, ενώ θα έπρεπε να δίνεται παράλληλα προσοχή στο κοινωνικό και περιβαλλοντικό κόστος που απορρέει από αυτή. Η ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας θα πρέπει να βασίζεται στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα δηλαδή στη διατήρηση της κοινωνικοπολιτιστικής κληρονομιάς και στη διατήρηση των φυσικών πόρων¹¹. Σίγουρα οι τουριστικές πολιτικές και οι στρατηγικές διαχείρισης για βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού δύσκολα θα μπορούσαν να αντιμετωπίσουν την εξισορρόπηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών ανησυχιών¹². Ουσιαστικά η ανάπτυξη του

⁹Manzoor F., Wei I., Asif M., Zia ul Haq M., and Hafiz ur R., (2019), "The Contribution of Sustainable Tourism to Economic Growth and Employment in Pakistan", Journal of Environmental and Public Health, National Center for Biotechnology Information, Switzerland.

¹⁰ Sharpley R., And Telfer J. D., (2014), "Tourism and Development: Concepts and Issues", Book, 2nd Edition, Channel View Publications, Bristol, UK.

¹¹Baloch B. Q., Shah N.S., Iqbal N., Sheeraz M., Asadullah M., and Mahar S., Khan U. A., (2022), "Impact of tourism development upon environmental sustainability: a suggested framework for sustainable ecotourism", Environmental Science and Pollution Research, Springer Nature, Switzerland.

¹² Hogne Ø., Fredman P., Sandell K., and Sæþórsdóttir A. D., Tyrväinen L., and Søndergaard J., F., (2018), "Tourism, nature and sustainability A review of policy instruments in the Nordic countries", Nordic Council of Ministers, Denmark.

τουρισμού ήταν και είναι ανοδική ώστε κάποιιοι να ισχυρίζονται ήδη εδώ και 30 χρόνια ότι αποτελεί τη μεγαλύτερη βιομηχανία στον κόσμο¹³.

Ο τομέας έχει μετατραπεί σε σημαντικό παράγοντα στις διεθνείς επιχειρήσεις και ταυτόχρονα, έγινε σημαντική πηγή εισοδήματος για αρκετές αναπτυσσόμενες χώρες. Ο αυξημένος ανταγωνισμός και η διαφοροποίηση μεταξύ των διαφόρων τουριστικών προορισμών οδήγησαν στην ακόμη μεγαλύτερη ανάπτυξη του τουρισμού¹⁴.

Με τον όρο «θαλάσσιος τουρισμός» συνήθως αναφερόμαστε σε εκείνη την ειδική μορφή τουρισμού στην οποία η θάλασσα είναι το κύριο κριτήριο διάκρισης, δηλαδή υπάρχει αισθητή διαφορά σε σχέση στον μαζικό - παραθεριστικό τουρισμό αλλά και με όλες τις άλλες ειδικές - εναλλακτικές μορφές τουρισμού (χειμερινός, θρησκευτικός, συνεδριακός τουρισμός κ.λπ.)¹⁵.

Το να βρούμε ένα κατάλληλο ενιαίο ορισμό για τον θαλάσσιο τουρισμό που να περιλαμβάνει τον ιστιοπλοϊκό τουρισμό, ναυτικά ψυχαγωγικά αθλήματα, και άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες στη θάλασσα ή σε υδάτινα περιβάλλοντα είναι δύσκολο έργο καθώς υπάρχουν πολλοί συνδυασμοί λέξεων που αναφέρονται σε αυτό το είδος τουρισμού.

Σύμφωνα με τον Orams¹⁶ θαλάσσιος τουρισμός είναι εκείνες οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες που περιλαμβάνουν ένα ταξίδι μακριά από τον τόπο διαμονής με εστίαση στο θαλάσσιο περιβάλλον. Θαλάσσιες δραστηριότητες μεταξύ άλλων θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε τις καταδύσεις, την κολύμβηση με αναπνευστήρα, την ιστιοσανίδα, το ψάρεμα, την παρακολούθηση θαλάσσιων θηλαστικών και θαλάσσιων πτηνών, τη βιομηχανία κρουαζιέρας αλλά και αρκετές παραθαλάσσιες δραστηριότητες, όπως είναι το θαλάσσιο καγιάκ, οι επισκέψεις σε παραθαλάσσια χωριά και ψαράδικους φάρους, σε Ναυτικά μουσεία, η ιστιοπλοΐα, και άλλες θαλάσσιες εκδηλώσεις.

Διερευνώντας τη βιβλιογραφία διαπιστώνουμε ότι η έννοια του θαλάσσιου τουρισμού εξακολουθεί να παραμένει και σήμερα ένα σύνθετο ζήτημα λόγω του

¹³Jenner P., and Smith C., (1992), "The tourism industry and the environment", Special Report, Publisher Economist Intelligence Unit, London, UK.

¹⁴Shahzad Syed Jaward H., Shahbaz M., Ferrer R., and Kumar Ravinesh R., (2017), "Tourism-led growth hypothesis in the top ten tourist destinations: New evidence using the quantile-on-quantile approach", Tourism Management, Vol.60, pp: 223-232, Publisher Elsevier, California.

¹⁵ Miller I. Marc, (1986), "Travel, Tourism and Marine Affairs", Journal Coastal Zone Management, Vol. 14(1-2), pp: 1-19, Published by Informa UK (Taylor & Francis).

¹⁶ Orams M. (1999), "Marine Tourism: Development, Impacts and Management", 1st Edition, Published by Routledge Taylor & Francis Group, London.

πολυλειτουργικού χαρακτήρα των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα και τη ναυτιλία¹⁷.

Επιχειρήσεις και δραστηριότητες αποτελούν τη λεγόμενη βιομηχανία του θαλάσσιου τουρισμού¹⁸. Εκείνοι που συνδέονται άμεσα με τον θαλάσσιο τουρισμό περιλαμβάνουν μικρές επιχειρήσεις για ένα άτομο, όπως χειριστές ναυλωμένων σκαφών ψαρέματος, ξεναγούς με θαλάσσιο καγιάκ και εκπαιδευτές καταδύσεων. Συγκαταλέγονται επίσης μετρίου μεγέθους ιδιωτικές εταιρείες, όπως επιχειρήσεις κρουαζιέρας φαλαινών και ναυλωμένων γιοτ και μεγάλες, πολυεθνικές εταιρείες όπως είναι οι εταιρείες κρουαζιερόπλοιων. Υπάρχει όμως ένας ακόμη μεγαλύτερος αριθμός επιχειρήσεων και φορέων που συνδέονται έμμεσα με τον θαλάσσιο τουρισμό. Ορισμένες από αυτές τις κατηγορίες επιχειρήσεων αποτελούν τα καταστήματα συντήρησης σκαφών, τα παράκτια θέρετρα, τα καταστήματα πλήρωσης δεξαμενών κατάδυσης, τα γραφεία ενοικίασης windsurfer, οι προμηθευτές αλιευτικού εξοπλισμού, οι υπηρεσίες νησιωτικών πορθμείων, οι συλλέκτες αναμνηστικών κ.α. Όπως προαναφέραμε το κράτος μέσω της εκάστοτε κυβέρνησης και την άσκηση της πολιτικής της διαδραματίζει επίσης σημαντικό ρόλο στη διαχείριση και την εξέλιξη του θαλάσσιου τουρισμού. Μερικές υπηρεσίες για τη διαχείριση εκ μέρους του κράτους περιλαμβάνουν για παράδειγμα τις αρχές διαχείρισης θαλάσσιων πάρκων, τις υπηρεσίες εποπτείας και ελέγχου της αλιείας, τους διάφορους κρατικούς φορείς για την προώθηση του τουριστικού μάρκετινγκ, τις αρχές επιβολής του νομοθετικού πλαισίου και τους αρμόδιους κρατικούς φορείς για την θαλάσσια ασφάλεια. Επιπλέον στον θαλάσσιο τουρισμό περιλαμβάνονται και δραστηριότητες από μη κερδοσκοπικές φορείς που επίσης συμβάλλουν σημαντικά στον θαλάσσιο τουρισμό. Τέτοιες δραστηριότητες είναι τα κλαμπ για καταδύσεις, σερφινγκ, ιστιοπλοΐα, ιστιοσανίδα και ψάρεμα. Θα ήταν παράλειψη να μην συμπεριλάβουμε και τις περιβαλλοντικές ομάδες που με την ευαισθησία τους για το θαλάσσιο περιβάλλον ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για τον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού.¹⁹

¹⁷Deskovic, Z. "Marina Development in Yugoslavia", (1989). Available online: www.scopus.com (accessed on 4 April 2020).

¹⁸Spinelli R. and Benevolo C., (2022), "Towards a new body of marine tourism research: A scoping literature review of nautical tourism", *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, Editor Elsevier.

¹⁹ Orams B. Mark, (1996), "Using Interpretation to Manage Nature-based Tourism", *Journal of Sustainable Tourism*, Vol. 4, Issue 2, Taylor & Francis.

Η συνολική αξία της βιομηχανίας του θαλάσσιου τουρισμού²⁰ δεν έχει εκτιμηθεί. Παρόλα αυτά δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι ο ετήσιος κύκλος εργασιών είναι ιδιαίτερα μεγάλος και επομένως αποτελεί σημαντική επιχειρηματική δραστηριότητα στην οικονομία. Χωρίς αμφιβολία στις νησιωτικές και παράκτιες κοινότητες, ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί την πιο σημαντική οικονομική δραστηριότητα²¹.

Από την άλλη η βιομηχανία του θαλάσσιου τουρισμού προσφέρει μια υποχρησιμοποιούμενη ροή εσόδων για τη διατήρηση της θάλασσας, η οποία όμως θα μπορούσε να διασφαλίσει μία φιλόδοξη πολιτική για μια δίκαιη και βιώσιμη γαλάζια οικονομία²².

Η οριοθέτηση αυστηρά της τουριστικής βιομηχανίας είναι δύσκολη λόγω του ότι εμπλέκονται πολλοί φορείς, όπως είναι οι τουριστικοί πράκτορες, εταιρείες κρουαζιέρας, κυβερνητικοί παράγοντες, αθλητικοί σύλλογοι, τοπικές επιχειρήσεις και επιχειρηματίες, περιβαλλοντικές ενώσεις, και άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες με άμεση ή έμμεση σχέση με τον θαλάσσιο τουρισμό.

Αυτό κατά κύριο λόγο οφείλεται στο γεγονός ότι ο περισσότερος παγκόσμιος πληθυσμός κατοικεί κατά μήκος της ακτής²³. Ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της μεγαλύτερης βιομηχανίας στον κόσμο²⁴. Για τα περισσότερα νησιωτικά και παράκτια κράτη αποτελεί τον πρωταρχικό στόχο της τουριστικής τους βιομηχανίας²⁵. Με αυτή την έννοια ο θαλάσσιος τουρισμός για τα παραπάνω κράτη είναι η μόνη μορφή τουρισμού. Όμως σε αρκετές άλλες περιπτώσεις, αποτελεί απλά ένα απαραίτητο κομμάτι της τουριστικής βιομηχανίας²⁶.

²⁰Booth H., Mourato S. and Milner-Gulland E., (2022), “Investigating acceptance of marine tourism levies, to cover the opportunity costs of conservation for coastal communities”, *Journal of Ecological Economics*, Vol. 201, 107578, Elsevier, London.

²¹ Miller L. Marc, and Auyong Jan, (1991), “Coastal zone tourism: A potent force affecting environment and society”, *Journal of Marine Policy*, Vol. 15, Issue 2, Elsevier, Australia.

²²Booth H., Mourato S. and Milner-Gulland E., (2022), “Investigating acceptance of marine tourism levies, to cover the opportunity costs of conservation for coastal communities”, *Journal of Ecological Economics*, Vol. 201, 107578, Publisher Elsevier, London.

²³Miller L. Marc, and Auyong Jan, (1991), “Coastal zone tourism: A potent force affecting environment and society”, *Journal of Marine Policy*, Vol. 15, Issue 2, Pages 75-99Publisher Elsevier, Australia.

²⁴Hall C. Michael, (2001), “Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?”, *Journal of Ocean & Coastal Management*, Vol. 44, Issues 9-10, Pages 601-618, Elsevier, London.

²⁵ Miller L. Marc, and Auyong Jan, (1991), “Coastal zone tourism: A potent force affecting environment and society”, *Journal of Marine Policy*, Vol. 15, Issue 2, Pages 75-99Publisher Elsevier, Australia.

²⁶Orams, M., (1999), “Marine Tourism: Development, Impacts and Management”, Book, Routledge: London, UK.

Υπάρχουν διάφοροι λόγοι για τους οποίους θα πρέπει να διαχωρίσουμε τον θαλάσσιο τουρισμό από τους άλλους τύπους τουρισμού. Ένας λόγος είναι το γεγονός ότι ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελείται από διαφορετικά χαρακτηριστικά σε σχέση με τα άλλα είδη τουρισμού. Για παράδειγμα, εμφανίζεται σε ένα περιβάλλον στο οποίο δεν ζούμε και στο οποίο εξαρτόμαστε από εξοπλισμό για να επιβιώσουμε. Άλλος λόγος είναι ότι ο ρυθμός ανάπτυξής του είναι ταχύτερος συγκρινόμενος με το σύνολο των άλλων ειδών τουρισμού της τουριστικής βιομηχανίας. Ένας επιπλέον λόγος είναι και το γεγονός ότι έχει αρνητικές επιπτώσεις και απαιτεί ειδικές ενέργειες και πρωτοβουλίες διαχείρισης²⁷.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελώντας ένα μεγάλο μέρος του τουρισμού, παρουσιάζει ταχεία ανάπτυξη, όμως όπως και τα άλλα είδη τουρισμού δημιουργεί πολλά προβλήματα. Σίγουρα και με βάση την ανάλυση που έγινε μέχρι στιγμής οι επιπτώσεις του θαλάσσιου τουρισμού σε πολλές περιπτώσεις δεν είναι γενικότερα ευεργετικές.²⁸ Η διάκριση μεταξύ θετικών και αρνητικών επιπτώσεων του θαλάσσιου τουρισμού δεν είναι ευδιάκριτη. Στην περίπτωση που μία τουριστική επιχείρηση είναι μικρή οι θετικές επιπτώσεις είναι πολύ μεγαλύτερες από τις αρνητικές, ο πόρος μεγάλος συνεπώς και η δαπάνη του θαλάσσιου πόρου είναι ελάχιστη. Αντίθετα τα οφέλη από τον θαλάσσιο τουρισμό είναι σχετικά μεγάλα. Όσον αφορά γενικότερα η λειτουργία του θαλάσσιου τουρισμού με βάση και τη συνολική έρευνα μέχρι σήμερα θεωρείται συνολικά επωφελής.

Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει ομοιότητες, αλλά και διαφορές από την ευρύτερη τουριστική βιομηχανία. Όπως συμβαίνει με τον τουρισμό γενικά, ο τουρισμός που βασίζεται στη θάλασσα είναι ιδιαίτερα δημοφιλής.²⁹ Υπάρχουν πολλές δραστηριότητες που σχετίζονται με τον θαλάσσιο τουρισμό, όπως για παράδειγμα, καταδύσεις, σέρφινγκ, ψάρεμα, ιστιοπλοΐα, θαλάσσιο σκι, θαλάσσιο καγιάκ, ιστιοσανίδα. Με αυτή την έννοια θα μπορούσαμε να υποστηρίξουμε ότι ο θαλάσσιος τουρισμός «βασίζεται στη φύση». Όμως έχουμε και άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες που είναι αμφίβολο ότι βασίζονται στη φύση. Ένα τέτοιο παράδειγμα, έχουμε σε πολλά κρουαζιερόπλοια, όπου οι επισκέπτες-επιβάτες κάνουν τις διακοπές τους σε

²⁷Forsyth T., (1997), "Environmental Responsibility and Business Regulation: the case of sustainable tourism", *The Geographical Journal*, Vol. 163, No 3, pp.270-280, Published By: The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers).

²⁸Orams, M., (1999), "Marine Tourism: Development, Impacts and Management;", Book, Routledge: London, UK.

²⁹ Miller L. Marc. , (1993), "The rise of coastal and marine tourism", *Journal Ocean & Coast Management*, Vol. 20, Issue 3, Editor Elsevier.

πλωτές πόλεις, οπότε η επαφή με την φύση είναι πολύ μικρή. Επομένως είναι δύσκολο να προσδιορίσουμε με ακρίβεια τα χαρακτηριστικά του θαλάσσιου τουρισμού και τι ακριβώς περιλαμβάνει.³⁰

Στη σημερινή εποχή ο τουρισμός που σχετίζεται με τη θάλασσα και τις θαλάσσιες δραστηριότητες γίνεται όλο και πιο δημοφιλής και περιστρέφεται γύρω από μια σειρά δραστηριότητες αναψυχής, θαλάσσια σπορ, ναυτικές ή άλλες θαλάσσιες δραστηριότητες³¹.

Τέλος για πολλές παράκτιες περιοχές, ο θαλάσσιος και παράκτιος τουρισμός αποτελεί ζωτική σημασία για την εθνική τους οικονομία. Ωστόσο, οι πρόσφατοι ταξιδιωτικοί περιορισμοί που επιβλήθηκαν λόγω της πανδημίας COVID-19 τη διετία 2019-2021 περιόρισαν τη ροή ξένων τουριστών σε αυτές τις περιοχές. Βέβαια με δεδομένο ότι το 2022 οι περιορισμοί έχουν χαλαρώσει, οι παράκτιες περιοχές στοχεύουν στην επανεκκίνηση αυτής της τουριστικής αγοράς ανάλογη με την περίοδο προ του 2019³².

2.2. Τουριστικός Λιμένας. Ιστορική αναδρομή – Η εξελικτική πορεία του νομοθετικού πλαισίου για τη λειτουργία των τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα

2.2.1. Τουριστικός Λιμένας

Με την ανάπτυξη των επιχειρήσεων κρουαζιέρας, τα λιμάνια κρουαζιέρας αποκτούν μεγαλύτερη σημασία. Η επιλογή των προορισμών εξαρτάται σε κάποιο βαθμό από την κατάσταση του λιμένα κρουαζιέρας που πρέπει να επισκεφθούν³³. Το λιμάνι είναι ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας του χρονοδιαγράμματος και για τη δυνατότητα συνεχούς αποεπιβίβασης και μεταφοράς επιβατών σε επόμενα ταξίδια ή/και ημερήσιες εκδρομές. Από τη στιγμή που τα χαρακτηριστικά της αγοράς οδηγούν σε γραμμές κρουαζιέρας που εκφράζουν ενδιαφέρον για καθιερωμένους ή δυνητικούς προορισμούς και το επιτρέπουν οι οικονομικές και γεωπολιτικές

³⁰ Vazquez M. M., Rosa, Milan G., Juan, and Valenciano De Pablo Jaime, (2021), “Analysis and Trends of Global Research on Nautical, Maritime and Marine Tourism, Journal of Marine Science and Engineering, Vol. 9, Issue 1, Editor MDPI.

³¹ Vazquez M. M., Rosa, Milan G., Juan, and Valenciano De Pablo Jaime, (2021), “Analysis and Trends of Global Research on Nautical, Maritime and Marine Tourism”, Journal of Marine Science and Engineering, Vol. 9, Issue 1, Editor MDPI.

³² Deely J., Hynes St, and Cawley M., (2022), “Overseas visitor demand for marine and coastal tourism”, Journal of Marine Police, Volume 143, Elsevier.

³³ Kudra S., Kushwah S., Kudra N., Nabobo-Baba U., Alam M. and Alam A. M., (2022), “ Tourist experience at port and town: assessing cruiser satisfaction during self-organized onshore excursions at Lautoka Port, Fiji, in 2018–2019”, Journal of Heliyon, Vol.8, Issues 5., Elsevier.

συνθήκες, η ικανότητα ενός προορισμού βασίζεται στα χαρακτηριστικά του λιμανιού και της ακτής. Οι αναγκαίες λιμενικές υποδομές και οι κατάλληλες παράλληλα εγκαταστάσεις που συνοδεύουν ένα λιμάνι, ο σωστός προγραμματισμός για να αποφεύγονται προβλήματα συμφόρησης, η απαραίτητη αναδιοργάνωση των υποδομών και των διεργασιών και ο αποτελεσματικός σχεδιασμός των λιμενικών υπηρεσιών, θα καταστήσουν τον λιμένα ελκυστικό προορισμό μιας διαδρομής³⁴.

Οι υπηρεσίες που προσφέρει ένας λιμένας έχουν θετικές επιδράσεις στην τοπική οικονομία. Με δεδομένο ότι τα έξοδα των επιβατών και των εργαζομένων στα πλοία κρουαζιέρας μπορεί να διαχέονται στις πόλεις-λιμάνια ή σε εγγύς τουριστικούς προορισμούς, προσελκύει τους αρμόδιους φορείς και τις τοπικές κοινότητες να στρέψουν το ενδιαφέρον τους για αύξηση των επιβατών κρουαζιέρας.

Η κοινωνική ολοκλήρωση των λιμένων παράλληλα με τις συνδεδεμένες πόλεις-λιμένες συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Οι δραστηριότητες κρουαζιέρας αποτελούν μέρος της ατζέντας των λιμενικών αρχών και άλλων φορέων διαχείρισης λιμένων σε μια προσπάθεια σύνδεσης του λιμένα με ορατά οφέλη για τις τοπικές οικονομίες³⁵.

Η ανταγωνιστικότητα μεταξύ των λιμένων κρουαζιέρας προσελκύει το ενδιαφέρον για ακόμη περισσότερες δραστηριότητες που συνδέονται με την κρουαζιέρα. Οι εταιρείες κρουαζιέρας αναζητούν διαρκώς στην προσπάθειά τους να αυξήσουν τα δρομολόγια τους, νέους προορισμούς τουριστικών λιμένων, για να προσελκύσουν νέους ταξιδιώτες που ενδιαφέρονται για τουρισμό κρουαζιέρας. Παράγοντες που επηρεάζουν σημαντικά τον τουρισμό κρουαζιέρας μεταξύ άλλων είναι η διοργάνωση εκδρομών στην ξηρά, η κατάσταση των εγκαταστάσεων και των υποδομών του λιμένα, δηλαδή αν υπάρχουν δυνατότητες πρόσβασης για ελλιμενισμό, η ασφάλεια των αποσκευών, διάφορες άλλες θαλάσσιες υπηρεσίες η γειτνίαση με σημεία υψηλού τουριστικού ενδιαφέροντος κ.α

Η έρευνα για τον τουρισμό κρουαζιέρας παραμένει αρκετά κατακερματισμένη³⁶ και βασίζεται σε μελέτες οικονομικών επιπτώσεων που έχουν εκπονηθεί για τους ενδιαφερόμενους του κλάδου³⁷.

³⁴ Pallis Th., (2015), “Cruise Shipping and Urban Development State of the Art of the Industry and Cruise Ports “, International Transport Forum at the OECD, Discussion Paper No.14.

³⁵ Xumao L., Chengjing W. and Cesar D., (2020), “Globalization and Regionalization: Empirical Evidence from Itinerary Structure and Port Organization of World Cruise of Cunard”, Journal of Sustainability, Vol.12, Issue 19, Open Access MDPI.

³⁶ Yui-yip Lau and Tsz Leung Yip, (2020), “The Asia cruise tourism industry: Current trend and future outlook”, The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 36, Issue 4, pp 202-213, Elsevier.

Η επιτυχία ενός λιμανιού κρουαζιέρας βασίζεται σε πέντε διαφορετικούς παράγοντες προκειμένου να καταφέρει να γίνει ένας επιλεγμένος προορισμός που προσελκύει κλήσεις και φιλοξενεί μετακινήσεις επιβατών κρουαζιέρας. Πρώτον, ο βαθμός στον οποίο το λιμάνι είναι καλά τοποθετημένο για ενσωμάτωση σε δημοφιλή δρομολόγια, με άλλα λόγια η τοποθεσία του λιμανιού. Ενώ οι εταιρείες κρουαζιέρας ενδιαφέρονται να προσφέρουν ορισμένους προορισμούς, η συμπερίληψη λιμανιών στα δρομολόγια καθορίζεται από την ελκυστικότητα ενός λιμανιού. Ένας δεύτερος παράγοντας είναι η τουριστική ελκυστικότητα του προορισμού/περιοχής. Αυτό καθορίζεται κυρίως από τα χαρακτηριστικά της περιοχής (κλίμα, κοινωνικά/πολιτιστικά ή/και φυσικούς παράγοντες, ή εγγύτητα σε τουριστικά αξιοθέατα), με τη λιμενική βιομηχανία και τα ενδιαφερόμενα μέρη να έχουν μόνο δευτερεύουσα επιρροή, δηλαδή την αναβάθμιση της «φιλικότητας προς τον τουρισμό» μέσω της διαθεσιμότητας πληροφοριών και πολυγλωσσίας. Ο τρίτος παράγοντας είναι η προσβασιμότητα του προορισμού/περιοχής. Η εγγύτητα του λιμανιού στο αεροδρόμιο που διαθέτει αεροπορικές μεταφορές στις αγορές πηγών, τον σιδηροδρομικό σταθμό με καλές συνδέσεις και τους αυτοκινητόδρομους που εξυπηρετούν την όλο και πιο δημοφιλή ιδέα οδήγησης και κρουαζιέρας, μπορεί να καθορίσει τις δυνατότητες το λιμάνι για να φιλοξενήσει την κυκλοφορία ή απλώς τη διέλευση. Ο τέταρτος παράγοντας είναι οι λιμενικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες προσφορά, με διαφορετικούς τύπους διευκολύνσεων που αναμένονται από τα λιμάνια διέλευσης και ανακύκλωσης.

Ο πέμπτος παράγοντα επιτυχίας είναι οι αμοιβές των εργαζομένων. Ειδικότερα για τον πέμπτο παράγοντα σχετικά πρόσφατη μελέτη ολιστικής προσέγγισης αναδεικνύει τη διαφορά που υπάρχει μεταξύ των ανώτερων υπαλλήλων και των κατώτερων(μη αξιωματικών), και εξετάζει τους παράγοντες των διαστάσεων της ποιότητας της εργασίας που θα πρέπει να βελτιωθούν ώστε να επιτευχθεί το αναμενόμενο αποτέλεσμα³⁸. Αν κάνουμε μία σύγκριση παρατηρούμε ότι οι δύο τελευταίοι παράγοντες μπορούν πιο εύκολα να προσαρμοστούν σε αντίθεση με τους άλλους παράγοντες επιτυχίας, που δεν είναι εύκολα διαχειρίσιμοι. Σε κάθε περίπτωση η αδυναμία για παράδειγμα της τοποθεσίας ενός λιμένα, ή η ελκυστικότητα και

³⁷Maria João Lopes & Dianne Dredge, (2018), "Cruise Tourism Shore Excursions: Value for Destinations?", *Journal of Tourism Planning & Development*, Volume 15, Issue 18, Taylor & Francis.

³⁸Montes A. Antonio, Radic A. and Arjona-Fuentes M.J, (2021), " Job quality and work engagement in the cruise industry" *Asia Pacific Journal of Tourism Research* Vol. 26(5) pp: 469-487, Published by Taylor & Francis.

προσβασιμότητα σε σχέση με κάποιο άλλον λιμένα δεν μπορεί να οδηγήσει σε επιτυχία παρόλο που μπορεί να υπάρχουν επαρκείς λιμενικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες.

Επομένως για αποτελεσματικό τουρισμό κρουαζιέρας είναι απαραίτητη η εξέταση της γεωγραφικής εγγύτητας σε συνδυασμό με άλλα λιμάνια κρουαζιέρας³⁹. Η γεωγραφική θέση συνδεδεμένη με το χρόνο και την ταχύτητα των δρομολογίων αποτελεί παράγοντα ουσιώδους σημασίας προκειμένου να συμβάλλει στην ανάπτυξη ενός λιμένα κρουαζιέρας.

2.3. Ιστορική αναδρομή των τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ουσιαστικά και κατ' επέκταση και των τουριστικών λιμένων, ξεκίνησε με τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.)⁴⁰ Η προσπάθεια αυτή ξεκίνησε το 1960. Το έτος αυτό μέσω του Ε.Ο.Τ. ξεκινούν οι διαδικασίες για την κατασκευή και τη λειτουργία σταθμών εξυπηρέτησης ανεφοδιασμού των σκαφών αναψυχής σε 85 σημεία της Ελλάδας. Επιπλέον την ίδια περίοδο έχουμε και άλλη δράση, πάλι με φορέα υλοποίησης τον Ε.Ο.Τ. Συγκεκριμένα ξεκίνησε και η κατασκευή Μαρινών⁴¹ για τον ελλιμενισμό και την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής. Αξιοσημείωτο είναι ότι κατά την περίοδο αυτή ο τουριστικός λιμένας αντιμετωπιζόταν ως ένα λιμενικό έργο. Δηλαδή δεν υπήρχε διάκριση ανάμεσα στους εμπορικούς ή επιβατικούς λιμένες και επομένως δεν καθιστούσε εμφανή την ανάγκη ώστε να υπάρχουν χερσαίες εγκαταστάσεις για τη διαχείριση και διοίκηση του τουριστικού λιμένος. Ειδικότερα για να χαρακτηριστεί ένας λιμένας “Μαρίνα” η απόφαση λαμβανόταν από το Υπουργείο Τουρισμού, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Μερικά παραδείγματα αυτής της περιόδου αποτελούν, η Μαρίνα Βουλιαγμένης, η Μαρίνα Ζέας, η Δημοτική Μαρίνα Μεθάνων, η Δημοτική Μαρίνα Γλυφάδας, η Olympic Marine στο Λαύριο κ.α. Ουσιαστικά η ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων ξεκίνησε στην Ελλάδα με τον Ν.2160/1993. Αν και έγιναν ορισμένες θεσμικές παρεμβάσεις από τότε μέχρι σήμερα,

³⁹Pallis, A.A. and Arapi K.P. (2016). “A Multi-Port Cruise Region: Dynamics and Hierarchies in the Med.” *Tourismos*, 16(2), 162-181. Proceedings of the IAME 2015 Annual Conference, Kuala Lumpur, Malaysia.

⁴⁰Ο Ε.Ο.Τ. ιδρύθηκε αρχικά το 1929, με σκοπό την ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα. Βλέπε περισσότερα στην ιστοσελίδα: <http://www.gnto.gov.gr>, Ιστορική Αναδρομή Ε.Ο.Τ.

⁴¹Βλέπε περισσότερα, Καλαντζή Π., (2004) , “ Οι Μαρίνες στην Ελλάδα”, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιστημονικών Υπηρεσιών.

δεν έχουν επιτευχθεί τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Παρακάτω θα εξετάσουμε ανά περιόδους αυτές τις θεσμικές παρεμβάσεις.

Είναι σημαντικό να σημειώσουμε ότι κάθε νέα υποδομή για τουριστικό λιμένα θα πρέπει να τηρεί τα κριτήρια αειφορίας που στοχεύουν στη διασφάλιση της ακεραιότητας των ακτών ,στην ποιότητα νερού, δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στο νερό εντός των λιμανιών⁴².

Η συλλογή δεδομένων είναι συχνά δύσκολη και πολύπλοκη διαδικασία καθώς απαιτεί πολυάριθμες προσαρμογές στη βάση των διαφορετικών μεθόδων και εργαλείων συλλογής πληροφοριών που χρησιμοποιούνται, στις διαφορετικές προσεγγίσεις που υφίστανται σε κάθε χώρα σχετικά με τον ορισμό του τουριστικού λιμένα, αλλά και την αξιοπιστία των διάφορων πηγών δεδομένων που υφίστανται την τελευταία δεκαετία, η ζήτηση για νέα λιμάνια κρουαζιέρας έχει ξεπεράσει τη ζήτηση για πρώην δημοφιλείς τοποθεσίες. Αυτή η τάση έχει αυξήσει τη σημασία των λιμανιών και ενεργεί ως καθοριστικός παράγοντας των δρομολογίων κρουαζιέρας.⁴³

2.4. Η χωροθέτηση λειτουργίας των τουριστικών λιμένων σύμφωνα με τον Ν.2160/1993

Έχουμε φθάσει στο 2023, και ο κατευθυντήριο νόμος για τη δημιουργία τουριστικών λιμένων και τουριστικών εγκαταστάσεων εξακολουθεί να είναι ο Ν. 2160/1993.Βάσει αυτού εφαρμόζεται το πλαίσιο για τη δημιουργία των τριών κατηγοριών λιμενικών εγκαταστάσεων (Μαρίνες, Καταφύγια, Αγκυροβόλια).Όλες οι κυβερνήσεις από το 1993 μέχρι σήμερα, έχουν βάση αυτό το νομοθετικό πλαίσιο προκειμένου να καταστήσουν εφικτό ένα βιώσιμο δίκτυο τουριστικών λιμένων όσον αφορά τις δυνητικές εγκαταστάσεις, την ικανοποιητική ποιότητα υπηρεσιών, με την όσο το δυνατό καλύτερη και ισόρροπη γεωγραφική κάλυψη σε όλη την επικράτεια. Με αυτή την έννοια οι υποδομές τουριστικών λιμένων αποτελούν τα απαραίτητα αναπτυξιακά εργαλεία για την περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα του τουρισμού⁴⁴.

⁴² Enrico Ivaldi, Guido Bonatti, and Riccardo Soliani, 2016. “The Construction of a Synthetic Index Comparing Multidimensional Well-Being in the European Union”, *Social Indicators Research: An International and Interdisciplinary Journal for Quality-of-Life Measurement*, Springer, vol. 125(2), pages 397-430, January.

⁴³ Pallis, A.A. and Arapi K.P. (2016). “A Multi-Port Cruise Region: Dynamics and Hierarchies in the Med.” *Tourismos*, 16(2), 162-181. Proceedings of the IAME 2015 Annual Conference, Kuala Lumpur, Malaysia.

⁴⁴ Lousada S., and Castanho R. A., (2022), “The Role of Ports in Tourism: Porto Santo Harbour “, *Journal Water*, Vol. 14/ Issue 19, Licensee MDPI, Basel, Switzerland.

Σύμφωνα με το άρθρο 29 «ο τουριστικός λιμένας προορίζεται κατά κύριο λόγο για να/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού⁴⁵».

Αν και έχουν περάσει αρκετά χρόνια από την εφαρμογή του Ν.2160/1993 δεν έχουμε τα προσδοκώμενα αποτελέσματα παρόλες τις προσπάθειες και τις πρωτοβουλίες των τοπικών αρχών, αλλά και γενικότερα των τοπικών κοινωνιών να εκμεταλλευτούν τις ευνοϊκές διατάξεις του Ν. 2160/1993, αλλά και τις παρεμβάσεις που ακολούθησαν για τη διαμόρφωση ενός ειδικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού, τα αποτελέσματα μέχρι σήμερα δεν φαίνεται να έχουν αποδώσει τα αναμενόμενα στη διαμόρφωση και τη λειτουργία του δικτύου τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων. Παρά την πληθώρα χωροθετημένων εγκαταστάσεων, μέχρι σήμερα έχει κατασκευαστεί και λειτουργεί μόνο το 22,02% του χωροθετημένου δικτύου -ή το 30,9% των θέσεων ελλιμενισμού- με βάση τις προβλέψεις του Ν. 2160/1993.

2.5. Οι μεταγενέστερες θεσμικές μεταβολές της περιόδου 2012-2020

Σύμφωνα με τον Ν. 4070/2012 το άρθρο 29 του 2160/1993 αντικαταστάθηκε ως εξής: Τουριστικός λιμένας σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για να/και υποστηρίζει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού⁴⁶.

Οι τουριστικοί λιμένες διακρίνονται σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια:

- Μαρίνα είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους⁴⁷.
- Καταφύγιο είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτηριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ. με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.

⁴⁵ Όπως αυτό έχει τροποποιηθεί με το άρθρο 39 του Ν. 3105/03 (ΦΕΚ29Α), το άρθρο 49 του Ν. 3220/04 (ΦΕΚ15Α), το άρθρο 156 του Ν. 4070/12 (ΦΕΚ82Α) και το άρθρο 8 του Ν. 4276/14 (ΦΕΚ155Α).

⁴⁶ Άρθρο 156 του Ν. 4070/2012 “Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσιών Έργων και άλλες διατάξεις”.

⁴⁷ Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2016), μία μαρίνα μπορεί να παρέχει καύσιμα και γλυκό νερό, ή ακόμη μπορεί να προσφέρει στους πελάτες της ένα ολοκληρωμένο χερσαίο συγκρότημα πολυτελών ανέσεων, όπως σουίτες ξενοδοχείων, ρεστοράν, καταστήματα για ψώνια, πέρα από τις απαραίτητες της υπηρεσίες για επισκευή, συντήρηση των σκαφών.

- Αγκυροβόλιο είναι ο τουριστικός λιμένας που δημιουργείται εντός προστατευμένου όρμου, εντός λιμνών και ποταμών, με ελαφρύ εξοπλισμό, ο οποίος δεν προκαλεί οριστική αλλοίωση του περιβάλλοντος με περιορισμένο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού και βασικές εγκαταστάσεις.

Κατά αυτή την περίοδο είχαμε μία επιπλέον αλλαγή σύμφωνα με τον Ν. 4276/2014⁴⁸. Συγκεκριμένα αντικαταστάθηκε ο ορισμός του καταφυγίου με τον παρακάτω: Καταφύγιο είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριολογικές υποδομές εμβαδού μέχρι 300 τ.μ. και με ελάχιστες παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, διαδικτύου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαίτησης και υγιεινής.

Τόσο τα «καταφύγια», όσο και τα «αγκυροβόλια» σκαφών αναψυχής μπορούν να υλοποιούνται με πλωτές προβλήτες και πλωτούς κυματοθραύστες. Επειδή δε είναι λιμενικές εγκαταστάσεις που χρησιμοποιούνται κυρίως για την προσωρινή παραμονή - ελλιμενισμό των σκαφών χωροθετούνται κυρίως σε δημοφιλείς προορισμούς, ή σε ζώνες ναυσιπλοΐας σκαφών αναψυχής.

Επίσης ο αρχικός Ν.2160/1993, επέτρεπε τη δυνατότητα δημιουργίας τουριστικών λιμένων από ξενοδοχειακές μονάδες, στον αιγιαλό και την παραλία που βρισκόταν προ των εγκαταστάσεών τους, για την εξυπηρέτηση των πελατών τους⁴⁹.

Αξιοσημείωτο γεγονός αποτελεί ο Ν.4070/2012⁵⁰, ο οποίος κατήργησε τη δυνατότητα δημιουργίας τουριστικών λιμένων από τις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις στον αιγιαλό και την παραλία που βρίσκεται προ των εγκαταστάσεών τους με σκοπό την εξυπηρέτηση των πελατών τους. Επομένως ο αριθμός ξενοδοχειακών λιμένων μέχρι σήμερα παραμένει σταθερός⁵¹.

⁴⁸Ν. 4276/2014 (ΦΕΚ 155Α/30-7-2014): “Απλούστευση διαδικασιών λειτουργίας τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών υποδομών, ειδικές μορφές τουρισμού και άλλες διατάξεις”.

⁴⁹ Συγκεκριμένα στο άρθρο 35: “Λιμένες ξενοδοχειακών μονάδων του Ν. 2160/93 (ΦΕΚ 118Α): «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις”.

⁵⁰Βλέπε ειδικότερα από τον νόμο, Κεφάλαιο Γ’ “ Τροποποίηση της νομοθεσίας για τη δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων και λοιπές διατάξεις. Περιλαμβάνονται οι αλλαγές στα άρθρα 31, 32, 33, 34, 35 του Ν. 2160/1993 με τα άρθρα 156-163.

⁵¹ Βλέπε περισσότερα στο άρθρο 167: Καταργούμενες διατάξεις του Ν. 4070/12 : “Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις”.

2.6. Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό της λειτουργίας χωροθέτησης των τουριστικών λιμένων σύμφωνα με τον νόμο 4582/2018⁵²

Ο νεότερος Ν. 4582/2018 για τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις τουριστικών λιμένων και τη χωροθέτησή τους προβλέπει τα εξής:

α) Για τη χωροθέτηση, την ανάκληση χωροθέτησης, την τροποποίηση, τη συμπλήρωση, την έγκριση των χρήσεων γης και των όρων και περιορισμών δόμησης του τουριστικού λιμένα ή τη μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, καθώς και για τη νομιμοποίηση υφιστάμενων εγκαταστάσεων και λιμενικών έργων απαιτείται η γνώμη της Επιτροπής Τουριστικών Λιμένων. Πριν από την έναρξη της διαδικασίας χωροθέτησης, τροποποίησης, συμπλήρωσης του τουριστικού λιμένα ή τη μετατροπή υπάρχοντος λιμένα σε τουριστικό, καθώς και για τη νομιμοποίηση υφιστάμενων εγκαταστάσεων και λιμενικών έργων της παραγράφου 4β του άρθρου 31 απαιτείται να έχουν καθοριστεί οι οριογραμμές αιγιαλού και παραλίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 8 του Ν. 2971/2001⁵³».

β) Για τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις, τη χρήση και την εκμετάλλευσή τους:

Η χρήση και η εκμετάλλευση των παραπάνω τουριστικών λιμένων⁵⁴, καθώς και των τουριστικών λιμένων που έχουν χωροθετηθεί ή δημιουργηθεί με πρωτοβουλία του Δημοσίου ή του ΕΟΤ και εφόσον δεν έχουν αναδειχθεί φορείς διαχείρισης και δεν εμπίπτουν στις διατάξεις της 218/2012 (Β' 2322) απόφασης της Διυπουργικής Επιτροπής Αναδιαρθρώσεων και Αποκρατικοποιήσεων, μπορεί να παραχωρείται, ύστερα από σύμβαση παραχώρησης στην οποία καθορίζεται και το αντάλλαγμα, σύμφωνα με την παράγραφο 7 του άρθρου 31, σε ΟΤΑ Α' ή Β' βαθμού ή σε εταιρεία στην οποία μετέχει ο ΟΤΑ, ο οποίος υποβάλλει σχετικό αίτημα και αναλαμβάνει τη δέσμευση εκτέλεσης όλων των αναγκαίων για τη λειτουργία του τουριστικού λιμένα έργων είτε ο ίδιος είτε η εταιρεία, χωρίς να είναι κύριος ή επικαρπωτής παράκτιου ακινήτου στη χερσαία ζώνη⁵⁵».

⁵²Βλέπε σχετικά Άρθρο35, «Διοίκηση-διαχείριση-εκμετάλλευση και χωροθέτηση τουριστικών λιμένων», αντικατάσταση της παρ. 4 του άρθρου 30 του Ν. 2160/1993.

⁵³Από το 2001 μέχρι σήμερα, πολλά άρθρα του Ν.297/2001 έχουν αλλάξει. Τελευταίος σχετικό νόμος είναι ο 4688/2020 που αφορά στις ειδικές μορφές τουρισμού και στην τουριστική ανάπτυξη.

⁵⁴Βλέπε σχετικά Άρθρο35, «Διοίκηση-διαχείριση-εκμετάλλευση και χωροθέτηση τουριστικών λιμένων», αντικατάσταση της παρ. 5 του άρθρου 30 του Ν. 2160/1993.

⁵⁵Σχετική με τα παραπάνω είναι η εγκύκλιος με Αριθ. 01/2019 που περιλαμβάνει κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την προστασία αιγιαλού, παραλίας, θάλασσας και ζώνης λιμένα από αυθαίρετες επεμβάσεις-καταλήψεις - έλεγχοι και ενέργειες στελεχών Λιμενικών Αρχών.

γ) Για εγκαταστάσεις που βρίσκονται στη ζώνη διαχείρισης υπάρχοντος εμπορικού λιμένα⁵⁶:

Σε περίπτωση χωροθέτησης τουριστικού λιμένα εντός ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα, η Επιτροπή πριν γνωμοδοτήσει, διαβιβάζει τον σχετικό φάκελο στη Γενική Γραμματεία Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, προκειμένου να γνωμοδοτήσει μέσα σε ένα δίμηνο το αργότερο από τη λήψη του φακέλου, αν, από τον υπό χωροθέτηση τουριστικό λιμένα παρακωλύεται η λειτουργία του εμπορικού λιμένα ή η κατασκευή προγραμματισμένων έργων επέκτασής του ή παραβλάπτεται η ασφάλειά του ή των υπαρχουσών εγκαταστάσεών του. Αν παρέλθει άπρακτη η ανωτέρω προθεσμία τεκμαίρεται ότι, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής έχει γνωμοδοτήσει θετικά.

Χωροθέτηση τουριστικού λιμένα εντός ζώνης υφιστάμενου εμπορικού λιμένα, ύστερα από τήρηση της των προϋποθέσεων και των σχετικών διαδικασιών, που αφορούν στην πρώτη περίπτωση μπορεί να γίνει με πρωτοβουλία του οικείου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα.

Αν ο φορέας σύμφωνα με την τρίτη περίπτωση δεν αναλάβει πρωτοβουλία και η χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα κρίνεται σκόπιμη για λόγους δημόσιου συμφέροντος, είναι δυνατή η ανάληψη της σχετικής πρωτοβουλίας από τον Υπουργό Τουρισμού με σκοπό τη χωροθέτηση του τουριστικού λιμένα».

Σύμφωνα με τον παραπάνω νόμο και συγκεκριμένα στο άρθρο 36 προβλέπεται η δημιουργία τουριστικών λιμένων με τον εξής τίτλο: «Δημιουργία τουριστικών λιμένων διαδικασία – πρωτοβουλία -εκμετάλλευση⁵⁷». Συγκεκριμένα:

- Δίνεται επιπλέον η δυνατότητα στο ελληνικό Δημόσιο να παραχωρήσει κατόπιν σχετικής σύμβασης σε Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) Α' και Β' βαθμού, εκτός των 16 μαρινών που έχουν χωροθετηθεί με τον Ν. 2160/1993 και τους λοιπούς τουριστικούς λιμένες που έχουν πάρει έγκριση από το ίδιο το Δημόσιο.

⁵⁶ Βλέπε σχετικά άρθρο 36 του Ν. 2160/1993.

⁵⁷ Αιτιολογική Έκθεση - Νόμος 4582/2018 «Θεματικός τουρισμός – Ειδικές μορφές τουρισμού – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου στον τομέα του τουρισμού και της τουριστικής εκπαίδευσης – Στήριξη τουριστικής επιχειρηματικότητας και άλλες διατάξεις».

2.7. Το δίκτυο τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα και τύποι τουριστικών λιμένων

Ο κλάδος των τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα και ευρύτερα παγκοσμίως συνεισφέρει ουσιαστικά στην μεγέθυνση της οικονομικής ανάπτυξης τόσο σε τοπικό, και περιφερειακό επίπεδο αλλά ακόμα και σε εθνικό επίπεδο, με την παροχή υπηρεσιών προς τα σκάφη να είναι το κύριο στοιχείο του θαλάσσιου τουρισμού.⁵⁸

Αν ρίξουμε μία ματιά τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο θα διαπιστώσουμε ότι δεν υπάρχουν κοινά δεδομένα σχετικά με το πλήθος των τουριστικών λιμένων, τα ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά τους, τη χωρητικότητά τους και τις διάφορες υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις τους, αφού δεν υπάρχει φορέας που αναλαμβάνει την συγκέντρωση των δεδομένων με έναν ενιαίο τρόπο (WTTC)⁵⁹. Αυτό διότι η συλλογή δεδομένων είναι μία πολύπλοκη και δύσκολη διαδικασία εφόσον απαιτεί πολυάριθμες προσαρμογές στη βάση των διαφορετικών μεθόδων και εργαλείων συλλογής πληροφοριών που χρησιμοποιούνται, στις διαφορετικές προσεγγίσεις που υφίστανται σε κάθε χώρα σχετικά με τον ορισμό του τουριστικού λιμένα, αλλά και την αξιοπιστία των διάφορων πηγών δεδομένων που υφίστανται⁶⁰.

Οι τουριστικοί λιμένες σύμφωνα με το ισχύον νομοθετικό πλαίσιο διακρίνονται σε μαρίνες, καταφύγια και αγκυροβόλια διαμορφώνοντας εγκαταστάσεις τριών ταχυτήτων από την πλευρά των απαραίτητων υποδομών και παρεχόμενων υπηρεσιών. Στο άρθρο 30 στην παρ. 5 σύμφωνα με τον Ν.2160/1993 καθορίζονται οι εγκεκριμένες θέσεις και περιοχές, για χωροθέτηση, στα όρια της χερσαίας ζώνης, τις προσχώσεις, τους όρους χρήσεις γης, και τέλος τους περιορισμούς δόμησης για την κατασκευή των τουριστικών λιμένων. Στον πίνακα 1 παρουσιάζουμε τους τουριστικούς λιμένες σύμφωνα με τον Ν.2160/1993.

Πίνακας 1.

Οι Τουριστικοί Λιμένες στην Ελλάδα βάσει του Ν. 2160/1993

⁵⁸ Garrod, B. and Gossling S., (2007). "New Frontiers in Marine Tourism-Diving Experiences, Sustainability and Management", Publisher Elsevier.

⁵⁹World Travel and Tourism Council, (2021). Το WTTC διεξάγει έρευνες περισσότερο από 30 χρόνια σχετικά με τον οικονομικό αντίκτυπο, την παροχή υπηρεσιών, και τις μεθόδους και πληροφορίες των Ταξιδιών και Τουρισμού, σε 185 χώρες για να ευαισθητοποιήσει τη σημασία του τομέα Ταξιδιών και Τουρισμού ως ένας από τους σημαντικότερους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας παγκοσμίως.

⁶⁰ADAC (2021). "Marinas". Διαθέσιμο στο: <https://skipper.adac.de/en/marinas/>.

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

2.8. Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη για τον Τουρισμό των Τουριστικών Λιμένων στην Ελλάδα

Το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό(ΕΠΧΣΑΑΤ 2013) προέβλεπε σχετικές τροποποιήσεις από αυτό του 2009, ώστε να καταλήξει σε πληρέστερα ολοκληρωμένο δίκτυο τουριστικών λιμένων.

Με βάση λοιπόν το τελευταίο ΕΠΧΣΑΑΤ, 154 είναι οι τουριστικές χωροθετημένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Σε αυτό το δίκτυο περιλαμβάνονται οι τουριστικές μαρίνες, τα τουριστικά αγκυροβόλια, τα καταφύγια και οι λιμενικές ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις. Ο αριθμός των χωροθετημένων λιμενικών εγκαταστάσεων ανά κατηγορία περιλαμβάνει, 59 τουριστικούς λιμένες και μαρίνες, 84 αγκυροβόλια και καταφύγια μαζί και 11 λιμενικές εγκαταστάσεις ξενοδοχείων.

Στην ενότητα χωροταξία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής έχει τη δυνατότητα κάποιος να δει πώς χωροθετούνται οι τουριστικοί λιμένες⁶¹. Με δεδομένο ότι το ότι το Συμβούλιο της Επικρατείας με δύο διαφορετικές αποφάσεις ακύρωσε όπως προαναφέραμε τα ΕΠΧΣΑΑΤ⁶² και μέχρι στιγμής δεν έχει καταρτιστεί το νέο σχέδιο για την χωροθέτηση τουριστικών λιμένων, παρουσιάζουμε

⁶¹Πάλλης, Α., Τζαννάτος, Ε., Κλαδάκη, Ε., Κονταξή, Χ., Στυλιάδης, Θ. (2016),“Προοπτικές συγχώνευσης δημοτικών, διαδημοτικών και κρατικών λιμενικών ταμείων”, Πανεπιστήμιο Αιγαίου Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών Εργαστήριο Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων. Μελέτη για τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.).

⁶² Την 1.3.2017 δημοσιεύθηκε η απόφαση 519/2017 του Συμβουλίου της Επικρατείας στην αίτηση ακυρώσεως διαφόρων κοινωνικών και περιβαλλοντικών φορέων κατά του πρώτου Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό.

στον επόμενο πίνακα 2 τον αριθμό των χωροθετημένων τουριστικών λιμένων ανά περιφέρεια με βάση το τελευταίο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον Τουρισμό.

Είναι σημαντικό να λάβουμε υπόψη μας την σημαντική εμπειρία από άλλες ευρωπαϊκές χώρες στον χωροταξικό σχεδιασμό. Αυτή η ενέργεια θα αποτελέσει σημαντική εισροή στο Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον τουρισμό. Προς τούτο απαιτούνται να ληφθούν όλες οι αναγκαίες δράσεις τόσο σε θεσμικό επίπεδο όσο και σε επενδυτικό επίπεδο, για ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας. Οι θεσμικές ρυθμίσεις θα πρέπει να δίνουν τη δυνατότητα στην ισότιμη πρόσβαση όλων των εμπλεκόμενων φορέων, ώστε να αποφευχθούν οι στρεβλώσεις και η μη αποδοτική χρήση των πόρων.

Πίνακας 2.

Η Γεωγραφική κατανομή των τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων στην Ελλάδα⁶³ ανά κατηγορία.

Περιφέρεια	Μαρίνες	Κατοφύγια και αγκυροβόλια	Λιμένες ξηνοδοκασικών μονάδων
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ	2	2	-
ΑΤΤΙΚΗΣ	9	6	-
ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	4	7	-
ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	8	6	1
ΗΠΕΙΡΟΥ	1	1	-
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	1	2	-
ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	5	14	-
ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	5	7	-
ΚΡΗΤΗΣ	8	6	7
ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	5	17	2
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	7	8	-
ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	4	8	1
ΣΥΝΟΛΟ	59	84	11

Πηγή: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού για τον Τουρισμό(2013).

Με βάση τον παραπάνω πίνακα η Περιφέρεια του Νοτίου Αιγαίου βρίσκεται στην πρώτη θέση με αριθμό συνολικών τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων 24.Η Περιφέρεια της Κρήτης έρχεται στη δεύτερη θέση διαθέτοντας συνολικά 21 λιμενικές

⁶³Με βάση το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό, 2013.

εγκαταστάσεις. Η Περιφέρεια των Ιονίων Νήσων ακολουθεί με δύο λιγότερες τουριστικές εγκαταστάσεις. Σημαντική έλλειψη καταγράφεται στην Περιφέρεια της Ηπείρου όπου έχουμε μόνο δύο τουριστικές λιμενικές εγκαταστάσεις.

Σύμφωνα με την καταγραφή του Υπουργείου Τουρισμού, (2020), συνολικά έχουμε: τουριστικούς λιμένες/μαρίνες πενήντα επτά, τουριστικά καταφύγια και τουριστικά αγκυροβόλια ογδόντα πέντε και τέλος έντεκα λιμένες ξενοδοχειακών μονάδων.

Παρόλα τα εμπόδια και τους ανασταλτικούς παράγοντες λόγω ακύρωσης των Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό τόσο του 2009 όσο και του 2013, έχουμε την έγκριση και εφαρμογή των νέων Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων. Τα Χωροταξικά Περιφερειακά Πλαίσια σε συνδυασμό με επιμέρους διατάξεις των αναπτυξιακών νόμων έδωσαν τη δυνατότητα ώθησης των επενδύσεων για τη χωροθέτηση και κατασκευή τουριστικών λιμένων. Σύμφωνα με το Υπουργείο Τουρισμού εγκρίθηκαν ορισμένες επενδύσεις για τη δημιουργία τουριστικών λιμένων.⁶⁴

Το Υπουργείο Τουρισμού⁶⁵ μέχρι στιγμής έχει εγκρίνει τη χωροθέτηση ανά περιφέρεια 168 συνολικά τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων, εκ των οποίων 62 αφορούν τους τουριστικούς λιμένες-μαρίνες, 22 τουριστικά αγκυροβόλια, 72 τουριστικά καταφύγια και 12 ξενοδοχειακές λιμενικές εγκαταστάσεις.

Στον πίνακα 3 παρακάτω φαίνεται η χωροθέτηση των λιμενικών εγκαταστάσεων ανά κατηγορία και ανά περιφέρεια.

Πίνακας 3.

Οι Τουριστικές λιμενικές εγκαταστάσεις ανά την επικράτεια

⁶⁴Μέχρι στιγμής υπάρχει η Εθνική Χωρική Στρατηγική σύμφωνα με τον Ν. 4759/2020 που αναφέρεται στις βασικές αρχές πολιτικής για την ανάπτυξη και τον σχεδιασμό του χώρου και επίσης στις διάφορες πολιτικές που πρέπει να υπάρχει συντονισμός για τις χωρικές συνέπειες όσον αφορά την εθνική θαλάσσια χωρική στρατηγική και τις υποδιαιρέσεις του θαλάσσιου χώρου.

⁶⁵Στην ιστοσελίδα του Υπουργείου Τουρισμού (2021) παρουσιάζεται η κατανομή των θέσεων.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	Μαρίνες	Καταφύγια	Αγκυροβόλια	Ξενοδοχειακοί Λιμένες	ΣΥΝΟΛΟ
Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	2	3			5
Αττικής	10	5	1		16
Βορείου Αιγαίου	4	5	2		11
Δυτικής Ελλάδας	9	5	1	1	16
Ηπείρου	2	3			5
Θεσσαλίας	1	1	1		3
Ιονίων Νήσων	5	10	5	1	21
Κεντρικής Μακεδονίας	4	12			16
Κρήτης	9	2	3	7	21
Νοτίου Αιγαίου	6	12	7	2	27
Πελοποννήσου	7	5	2		14
Στερεάς Ελλάδας	3	9		1	13
ΣΥΝΟΛΟ	62	72	22	12	168

Πηγή: Υπουργείο Τουρισμού – Γενική Γραμματεία Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης(2021)

Παρατηρούμε ότι σε αριθμό μαρινών πρώτη είναι η Περιφέρεια Αττικής, στη συνέχεια η Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και τέλος τρίτη η Περιφέρεια Κρήτης. Τώρα σε σχέση με τον αριθμό τουριστικών καταφυγίων και αγκυροβολίων παρατηρούμε ότι η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου περιλαμβάνει τον μεγαλύτερο αριθμό, συγκεκριμένα 27 εγκαταστάσεις), επόμενη στη σειρά είναι η Περιφέρεια Ιονίου με 21 εγκαταστάσεις τουριστικών αγκυροβολίων και καταφυγίων και τέλος με 16 συνολικά εγκαταστάσεις βρίσκονται οι Περιφέρειες Αττικής, της Δυτικής Ελλάδας, και της Κεντρικής Μακεδονίας.

Στη συνέχεια βρίσκονται οι υπόλοιπες περιφέρειες με μικρό σχετικά αριθμό λιμενικών υποδομών. Πρέπει να επισημάνουμε ότι εκτός από τις κύριες τουριστικές λιμενικές εγκαταστάσεις που καταγράψαμε, έχουμε και άλλες βοηθητικές λιμενικές εγκαταστάσεις τις λεγόμενες μεικτής χρήσης εγκαταστάσεις οι οποίες κυρίως χρησιμοποιούνται για να ελλιμενίζονται τα σκάφη αναψυχής.

Όσον αφορά τους λιμένες στη χώρα μας οι περισσότεροι κατατάσσονται στους λιμένες μεικτής χρήσης. Οι περισσότεροι από αυτούς βρίσκονται υπό την εποπτεία των Υπουργείων Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και Εσωτερικών. Η διαχείρισή τους γίνεται από τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και επομένως είναι δύσκολο να εντοπιστούν λιμένες που έχουν επιπλέον και τουριστική χρήση. Παρατηρούμε επιπλέον ότι σε αρκετούς Οργανισμούς Λιμένων ενώ οι εγκαταστάσεις τους χαρακτηρίζονται αλιευτικά καταφύγια παράλληλα

χρησιμοποιούνται για να ελλιμενίζονται και σκάφη αναψυχής. Χαρακτηριστικά παραδείγματα συναντάμε στην περίπτωση του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου.

Αν και οι χωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες ανέρχονται σε 168, το ποσοστό που βρίσκονται σε λειτουργία ανέρχεται σε 22% πράγμα που σημαίνει ότι λειτουργούν μόνο 37 λιμένες τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων. Εκ των πραγμάτων τα αποτελέσματα υλοποίησης του χωροθετημένου δικτύου είναι πενιχρά. Ακόμη παρόλες τις δημόσιες ή ιδιωτικές πρωτοβουλίες των φορέων διαχείρισης λιμένων δεν μπορούν να ολοκληρωθούν οι σχεδιασμοί για την κατασκευή και λειτουργία εγκαταστάσεων τουριστικών λιμένων. Ενώ έχει γίνει η χωροθέτηση για αρκετούς τουριστικούς λιμένες εντούτοις δεν έχουν ξεκινήσει οι διαδικασίες κατασκευής και υλοποίησης τους. Ένας καλός σχεδιασμός και προγραμματισμός μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων στη βάση ορισμένων κριτηρίων θα μπορούσε να αποφέρει κάποια αποτελέσματα στη χωροθέτηση και λειτουργία των τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων. Στον πίνακα 4 παρουσιάζονται οι λιμενικές τουριστικές εγκαταστάσεις ανά περιφέρεια που ήδη λειτουργούν.

Πίνακας 4.

Τουριστικές λιμενικές εγκαταστάσεις σε λειτουργία ανά την επικράτεια

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	Μαρίνες	Καταφύγια	Αγκυροβόλια	Ξενοδοχειακοί Λιμένες	ΣΥΝΟΛΟ
Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης					
Αττικής	7				7
Βορείου Αιγαίου	2				2
Δυτικής Ελλάδας	4				4
Ηπείρου					
Θεσσαλίας					
Ιονίων Νήσων	1				1
Κεντρικής Μακεδονίας	3	3			6
Κρήτης	3			7	10
Νοτίου Αιγαίου	3			1	4
Πελοποννήσου					
Στερεάς Ελλάδας		2		1	3
ΣΥΝΟΛΟ	23	5		9	37

Στοιχεία από: Υπουργείο Τουρισμού – Γενική Γραμματεία Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης

Από πηγές του Υπουργείου Τουρισμού (2021), προκύπτει ότι οι θέσεις ελλιμενισμού για τους 168 τουριστικούς χωροθετημένους λιμένες, οι θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής ανέρχονται συνολικά σε 25.712. Όπως φαίνεται στον πίνακα 2.10 οι μαρίνες διαθέτουν τις περισσότερες θέσεις, ενώ ελάχιστες είναι συγκριτικά οι θέσεις ελλιμενισμού για τα αγκυροβόλια και τα καταφύγια. Παρακάτω στον πίνακα 5 φαίνονται οι θέσεις ελλιμενισμού ανά είδος τουριστικού λιμένα.

Παρατηρούμε ότι περιφέρειες με ιδιαίτερο τουριστικό ενδιαφέρον αν και έχουν μεγάλη δυναμικότητα η χωροθέτησή τους είναι αναλογικά μικρή. Αυτό συμβαίνει στις περιφέρειες Στερεάς Ελλάδας με 910 θέσεις, Θεσσαλίας με 530 θέσεις και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης με 764 θέσεις. Στην πρώτη θέση βρίσκεται η Περιφέρεια Αττικής με συνολικές θέσεις δυναμικότητας ελλιμενισμού 5017.

Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία η μέση χωρητικότητα θέσεων ελλιμενισμού ανέρχεται σε 135 θέσεις.

Πίνακας 5.

Θέσεις ελλιμενισμού και είδος τουριστικού λιμένα ανά την επικράτεια

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	Μαρίνες	Καταφύγια	Αγκυροβόλια	Ξενοδοχειακοί λιμένες	ΣΥΝΟΛΟ
Αττικής	4.572	410	35		5.017
Ιονίου	2.229	796	340	57	3.422
Δυτικής Ελλάδας	2.162	443	97	25	2.727
Κρήτης	2.175	117	154	201	2.647
Νοτίου Αιγαίου	1.520	742	300	47	2.609
Πελοποννήσου	1.912	387	117		2.416
Κεντρικής Μακεδονίας	1.215	1.039			2.254
Βορείου Αιγαίου	997	304	92		1.393
Ηπείρου	637	386			1.023
Στερεάς Ελλάδας	399	479		32	910
Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	580	184			764
Θεσσαλίας	350	100	80		530
ΣΥΝΟΛΟ	18.748	5.387	1.215	362	25.712

Στοιχεία από: Υπουργείο Τουρισμού, Γενική Γραμματεία Πολιτικής και Τουριστικής Ανάπτυξης (2021).

Την μεγαλύτερη χωρητικότητα έχουν οι μαρίνες με μέση χωρητικότητα 298 θέσεις ελλιμενισμού, ακολουθούν τα καταφύγια με μέση χωρητικότητα ελλιμενισμού 75 θέσεις, τα αγκυροβόλια με μέση χωρητικότητα 55 θέσεις και οι ξενοδοχειακοί λιμένες με 30 θέσεις ελλιμενισμού αρκετά χαμηλότερες σε σχέση με τις άλλες κατηγορίες ελλιμενισμού, που αντικειμενικά ανήκουν στις ξενοδοχειακές μονάδες.

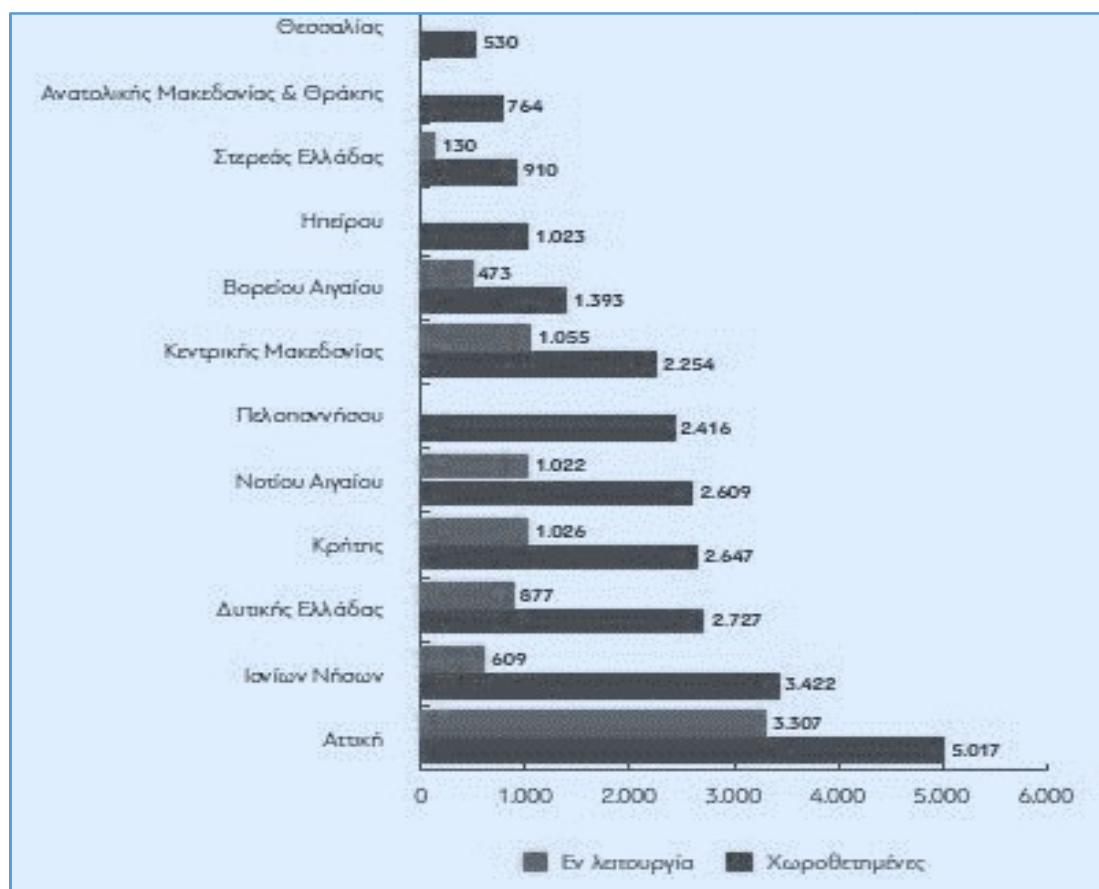
Η χωρική κατανομή των χωροθετημένων ελλιμενισμού παράλληλα με τον αριθμό των θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής που είναι σε λειτουργία παρουσιάζεται στο κατωτέρω διάγραμμα 1.

Στο σύνολο των χωροθετημένων θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής (27.512), λιγότερο από το 1/3 συγκεκριμένα 8500 θέσεις ελλιμενισμού είναι λειτουργικό.

Μελετώντας προσεκτικά το διάγραμμα παρατηρούμε ότι η Περιφέρεια Αττικής συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό χωροθετημένων θέσεων ελλιμενισμού που είναι σε λειτουργία 66%.

Διάγραμμα 1.

Κατανομή χωροθετημένων θέσεων ελλιμενισμού και η λειτουργικότητά τους ανά περιφέρεια σε όλη την Ελλάδα.



Πηγή: Σύμφωνα με μελέτη του Υπουργείου Τουρισμού για την εκμετάλλευση δικτύου Μαρινών από το ΤΑΙΠΕΔ (2019)

Αντίστοιχα στη δεύτερη θέση κατατάσσεται η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας με ποσοστό θέσεων ελλιμενισμού σε λειτουργία (46,8%). Στην επόμενη θέση έχουμε την Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου με ποσοστό 39,2% και τέταρτη η Περιφέρεια Κρήτης με ποσοστό 38,8%. Όσο παράδοξο και αν φαίνεται η Περιφέρεια Πελοποννήσου, η Περιφέρεια Ηπείρου, η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και η Περιφέρεια Θεσσαλίας δεν έχουν καμία θέση ελλιμενισμού σε λειτουργία.

2.9. Η Διαχείριση των Τουριστικών Λιμένων και το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου

Το 2012 έγινε ως γνωστόν η μεταφορά των λιμενικών εγκαταστάσεων του Δημοσίου στο «Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου» (ΤΑΙΠΕΔ).⁶⁶ Αρχικά μέσω σύμβασης παραχώρησης μεταβιβάστηκε σε τρίτους κάθε δικαίωμα διαχείρισης, διοίκησης χρήσης και εκμετάλλευσης των τουριστικών λιμένων της Ζακύνθου του Κατακόλου, της Χίου και της Μυκόνου.

Νέα έγκριση έχουμε το 2016⁶⁷ οπότε και εγκρίθηκε νέο επιχειρησιακό πρόγραμμα της εταιρείας ΤΑΙΠΕΔ⁶⁸ ΑΕ που αφορούσε τις μαρίνες. Η μέθοδος αξιοποίησης που επιλέχτηκε είχε ως βάση την 40ετή παραχώρηση ορισμένου αριθμού οργανισμών λιμένων και ένα αριθμό μαρινών. Συγκεκριμένα της μαρίνας Χίου, Αλίμου και της Πύλου⁶⁹. Αν και υποβλήθηκε Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων φθάσαμε στο 2018 και ο διαγωνισμός δυστυχώς ήταν άγονος.

Με νέα απόφαση την 94/19115⁷⁰ της ΤΑΙΠΕΔ ΑΕ το έτος 2019 εγκρίθηκε νέο αναθεωρημένο επιχειρησιακό πρόγραμμα για μακροχρόνια παραχώρηση που περιείχε πρόσθετο αριθμό μαρινών, συνολικά οκτώ. Συγκεκριμένα τις μαρίνες Ζακύνθου, Αλίμου, Αργοστολίου, Χίου, Ιτέας, Μυκόνου, Μανδρακίου Ρόδου και Αρετσού Θεσσαλονίκης.

Παρακάτω στον πίνακα 6 παρουσιάζουμε τις μαρίνες/τουριστικούς λιμένες που έχουν ενταχθεί στην ΤΑΙΠΕΔ με βάση το αναθεωρημένο Επιχειρησιακό πρόγραμμα της για το 2019.

⁶⁶Αριθμ. απόφ. 218/2012/12 (ΦΕΚ 2322B/13-8-2012): «Μεταφορά στην εταιρεία “Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου” περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου κατά τις διατάξεις του Ν.3986/2011 (ΦΕΚ Α΄ 152)” όπως ισχύει με την αριθμ. απόφ. 237/5.7.2013/13 (ΦΕΚ 1668 Β/5-7-2013): «Τροποποίηση και συμπλήρωση της υπ’ αριθ. 218/2012 (Β΄ 2322) απόφασης και μεταφορά στην ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία “Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΑΕ” περιουσιακών στοιχείων του Δημοσίου κατά τις διατάξεις του Ν. 3986/2011 (ΦΕΚ Α΄ 152)».

⁶⁷ Αριθ. 33/2016 (ΦΕΚ 1472B/25-05-2016) «Έγκριση Επιχειρησιακού Προγράμματος Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου ΤΑΙΠΕΔ ΑΕ».

⁶⁸ Το ΤΑΙΠΕΔ εξετάζει τον τρόπο αξιοποίησης (πώληση ή υποπαραχώρηση της δραστηριότητας) του Λιμένα Λαυρίου, προετοιμάζει πρόσκληση ενδιαφέροντος για τον Λιμένα Βόλου, ενώ σημειώνεται ότι είναι σε εξέλιξη οι διαδικασίες για λιμένα-μαρίνα Κερκύρας και ετοιμάζεται η διαδικασία για τη Λευκίμμη. Για τον λιμένα της Αλεξανδρούπολης σημειώνεται ότι ολοκληρώνονται προσεχώς τα συμβατικά κείμενα και εντός του β’ τριμήνου θα δοθούν οι δεσμευτικές προσφορές. Για τον λιμένα του Ηρακλείου αναμένονται δεσμευτικές προσφορές στο τελευταίο τρίμηνο του 2022.

⁶⁹Με το από 14.12.2018 προεδρικό διάταγμα (ΦΕΚ 329/Α.Α.Π./31.12.2018) εγκρίθηκε ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας Πύλου, ο οποίος προβλέπει, την εξυπηρέτηση του θαλασσίου τουρισμού με σκάφη αναψυχής και τη διαμόρφωση ενός σύγχρονου και ποιοτικού πόλου τουρισμού, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

⁷⁰Αριθ. 94/2019 (ΦΕΚ461B/15-02-2019) «Έγκριση του από 20 Δεκεμβρίου 2018 αναθεωρημένου επιχειρησιακού προγράμματος αξιοποίησης (Asset Development Plan - ADP) της ΤΑΙΠΕΔ ΑΕ».

Πίνακας 6. Μαρίνες και Επιχειρησιακό πρόγραμμα ΤΑΙΠΕΔ ΑΕ (2019)

Μαρίνα (τουριστικός λιμένας)	Χαρακτηριστικά	Κατάσταση (2019)	Επόμενα βήματα σύμφωνα με το επιχειρησιακό πρόγραμμα ΤΑΙΠΕΔ 2019
1. Μαρίνα Χίου	<ul style="list-style-type: none"> Μαρίνα 180 θέσεων για σκάφη μέχρι και 25 μέτρα σε μήκος βόρεια της πόλης της Χίου. Χερσαία ζώνη έκτασης 350 στρεμμάτων με δυνατότητα συνολικής δόμησης 6.900 τ.μ. χρήσεων τουρισμού-αναψυκής. 	<ul style="list-style-type: none"> Τρεις (3) ενδιαφερόμενοι κατέθεσαν αιδήςωση ενδιαφέροντος και κατόπιν οικιακής απόφασης του Δ.Σ. της 01/03/2018 προκρίνονται ολοι στη Β' φάση του διαγωνισμού όπου και κατατέθηκε μια δεσμευτική προσφορά στις 26/11/2018. Το Δ.Σ. της 06/12/2018 ζητησε βελτιωμένη προσφορά την οποία και κατακύρωσε το Δ.Σ. της 20/12/2018. 	
2. Μαρίνα Αλιέμου	<ul style="list-style-type: none"> Μαρίνα 1.246 θέσεων για σκάφη μέχρι και 45 μέτρα σε μήκος στο νότιο παράλιο μώλο των Αθηνών με εξαιρετικά χαρακτηριστικά. Χερσαία ζώνη έκτασης 210 στρεμμάτων με δυνατότητα συνολικής δόμησης 18.520 τ.μ. χρήσεων τουρισμού-αναψυκής. 	<ul style="list-style-type: none"> Δέκα (10) ενδιαφερόμενοι κατέθεσαν αιδήςωση ενδιαφέροντος. Το Δ.Σ. στη συνεδρίαση της 16.05.2018, ανέδειξε τα οικονομικά σχέδια που θα συμμετάσχουν στη Β' φάση του διαγωνισμού. 	14/02/2019: Υποβολή δεσμευτικών προσφορών.
3. Μαρίνα Θεσσαλονίκης (Αρτσιού)	Μαρίνα με χερσαία ζώνη έκτασης 76 στρεμμάτων στην περιοχή της Καλαμαριάς Θεσσαλονίκης. Για την αξιοποίηση της μαρίνας το ΤΑΙΠΕΔ θα ακινοτήσει νέο ακέδιο χωροθέτησης.	<ul style="list-style-type: none"> Διαδικασία ωρίμανσης. Έγκριση στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων - Η1 2019. 	Σχεδιασμός αναλυτικού χρονοδιαγράμματος.

4. Λιμένας/μαρίνα Μυκόνου	Νέος λιμένας Τούρλου Μυκόνου.	Στο ΤΑΙΠΕΔ όσα περιέλαβε όλος ο λιμένας με τρεις διακριτές δραστηριότητες (οιβιστική ναυαλία, κρουαζιέρα και μαρίνα). Το ΤΑΙΠΕΔ προσέλαβε εξειδικευμένα συμβούλα προπαρασκευαστικά, προκειμένου να εξετάσει τον βέλτιστο τρόπο παραχώρησης είτε ως σύνολο, είτε ως παραχώρηση κάθε μίας δραστηριότητας ξεχωριστά.	Η διαδικασία επιλογής και πρόσκλησης συμβούλων για τον διαγωνισμό αξιοποίησης των δραστηριοτήτων μαρίνας και κρουαζιέρας (1 ^ο εξάμηνο 2019).
5. Μαρίνα Αργολαίου	Μαρίνα με κεντρική ζώνη έκτασης 50 στρεμμάτων περίπου και δυνατότητα ελλιμενισμού περίπου 175 ακαφών. Συνολική δομημένη επιφάνεια 3.300 τ.μ. χρήσεων τουρισμού-αναψυχής.	Ολοκληρώθηκε η επιλογή του τεχνικού, νομικού και χρηματοοικονομικού συμβούλου και το ΤΑΙΠΕΔ υπέγραψε συμβάσεις μαζί τους τον Ιούνιο 2018.	Απόφαση του Δ.Σ. του ΤΑΙΠΕΔ για την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.
6. Μαρίνα Ζακύνθου	Μαρίνα με κεντρική ζώνη έκτασης 31 στρεμμάτων περίπου με δυνατότητα ελλιμενισμού περίπου 275 ακαφών.	Ολοκληρώθηκε η επιλογή του τεχνικού, νομικού και χρηματοοικονομικού συμβούλου και το ΤΑΙΠΕΔ υπέγραψε συμβάσεις μαζί τους τον Ιούνιο 2018.	Απόφαση του Δ.Σ. του ΤΑΙΠΕΔ για την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.
7. Μαρίνα Ίτακος	Μαρίνα με κεντρική ζώνη έκτασης 25 στρεμμάτων περίπου με δυνατότητα ελλιμενισμού περίπου 142 ακαφών.	Ολοκληρώθηκε η επιλογή του τεχνικού, νομικού και χρηματοοικονομικού συμβούλου και το ΤΑΙΠΕΔ υπέγραψε συμβάσεις μαζί τους τον Ιούνιο 2018.	Απόφαση του Δ.Σ. του ΤΑΙΠΕΔ για την πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος.
8. Μαρίνα Μανδρακίου-Ρόδος	Μαρίνα με κεντρική ζώνη έκτασης 12,7 στρεμμάτων περίπου και δυνατότητα ελλιμενισμού περίπου 175 ακαφών.	Αναμένεται η διαδικασία επιλογής και πρόσκλησης συμβούλων για τον διαγωνισμό αξιοποίησης της μαρίνας μέσα στο 1 ^ο Εξάμηνο του 2019.	

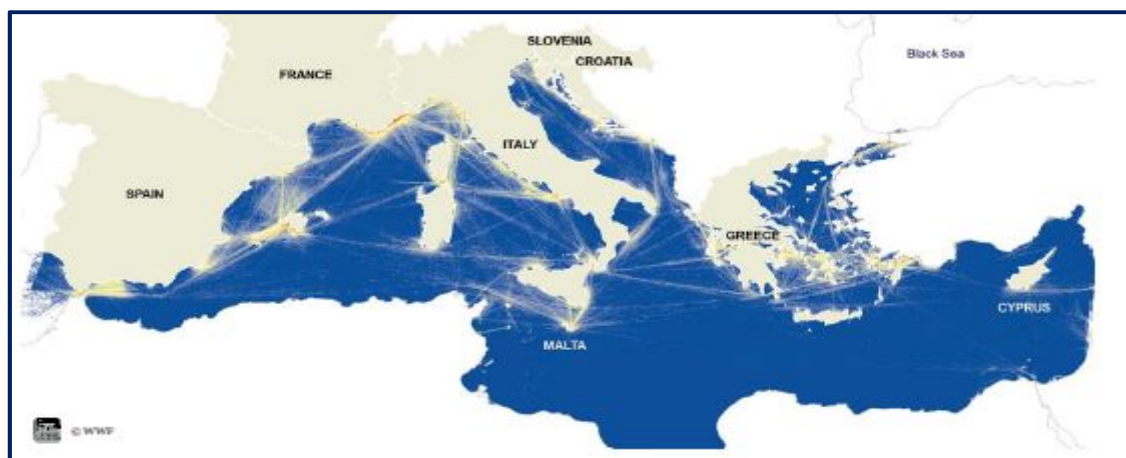
Μέχρι σήμερα μόνο για τον τουριστικό λιμένα της Χίου και της μαρίνας Αλίμου έχει περατωθεί η διαδικασία. Οι διαδικασίες είναι σε εξέλιξη για τις υπόλοιπες μαρίνες/τουριστικούς λιμένες.

2.10.Ο κλάδος των τουριστικών λιμένων στη Μεσόγειο

Η μεσογειακός θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας ιδιαίτερα ελκυστικός προορισμός για τα σκάφη αναψυχής, αφού πλαισιώνεται από πλούσιο ιστορικό και πολιτιστικό δυναμικό, με μία εκτεταμένη ακτογραμμή που εντοπίζεται κυρίως στα βόρεια παράλια της Μεσογείου. Διαθέτει επίσης ιδιαίτερα καλό κλίμα που διευκολύνει την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου αποφέροντας ακόμη περισσότερα έσοδα. Χαρακτηριστικό είναι ακόμη το γεγονός ότι πολλές χώρες που βρίσκονται στη Μεσόγειο απαρτίζονται και από νησιά. Αυτό δίνει τη δυνατότητα στα σκάφη αναψυχής να εκτελούν πολλαπλές διαδρομές σε μικρά χρονικά διαστήματα πλου (island hopping⁷¹), αν το επιθυμούν οι επιβάτες του σκάφους.

Ιδιαίτερα δημοφιλείς περιοχές της Μεσογείου που επιλέγουν περισσότερο τα σκάφη αναψυχής βρίσκονται στις ακτές μεταξύ Βαρκελώνης και της Καρθαγένης στην Ισπανία, στη Γαλλική Ριβιέρα (Νότιο Γαλλία), στην Νάπολη και τη Βενετία της Ιταλίας, στο νησί της Μάλτας, στις Δαλματικές ακτές της Κροατίας, και στην Ελλάδα στην περιοχή των Ιονίων Νήσων, στα νησιά των Κυκλάδων και στα Δωδεκάνησα. Στην παρακάτω εικόνα φαίνονται οι σημαντικότερες περιοχές διέλευσης σκαφών αναψυχής στη θάλασσα της Μεσογείου.

Χάρτης 1. Πυκνότητα κυκλοφορίας σκαφών αναψυχής στη θάλασσα της Μεσογείου



Πηγή WWF (2016)⁷². Ο Χάρτης αφορά σκάφη με μήκος μεγαλύτερο των 24μ. που διαθέτουν σύστημα αυτόματης αναγνώρισης (AIS)⁷³.

⁷¹Island hopping σημαίνει να πηγαίνεις από το ένα νησί στο άλλο σε μικρό χρονικό διάστημα και να ανακαλύπτεις νέους προορισμούς με υπέροχες εικόνες για όλα για οικονομικές και γρήγορες διακοπές.

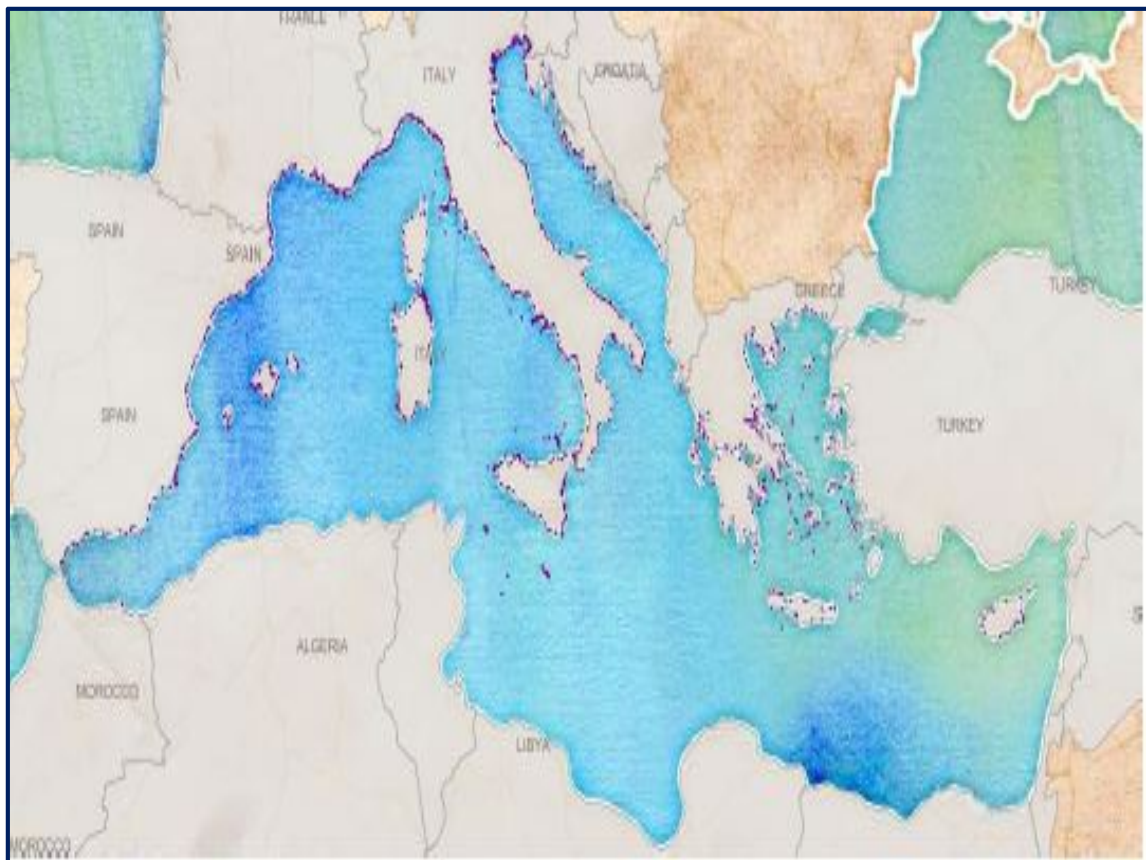
⁷²WWF (2016). Piante C., Ody D., 2015. “ Blue Growth in the Mediterranean Sea: the Challenge of Good Environmental Status.” Med Trends Project. WWF- September, France. 192 pages.

⁷³AIS: Automatic Identification System.

Πρέπει όμως να επισημανθεί ότι τα σκάφη αναψυχής σε ποσοστό 90% που κινούνται στη Μεσόγειο θάλασσα έχουν μήκος μικρότερο των 24 μέτρων.

Ο επόμενος χάρτης συμπεριλαμβάνει τα τουριστικά λιμάνια που υπάρχουν στη Μεσόγειο, χωρίς να περιλαμβάνει μεικτής χρήσης λιμάνια. Κοιτάζοντας προσεκτικά το κομμάτι που αφορά την Ελλάδα βλέπουμε μεγάλο αριθμό τουριστικών λιμένων που όμως περιλαμβάνει τις οργανωμένες μαρίνες αλλά και τα τουριστικά καταφύγια.

Χάρτης 2. Μεσόγειος –Οι τουριστικοί λιμένες



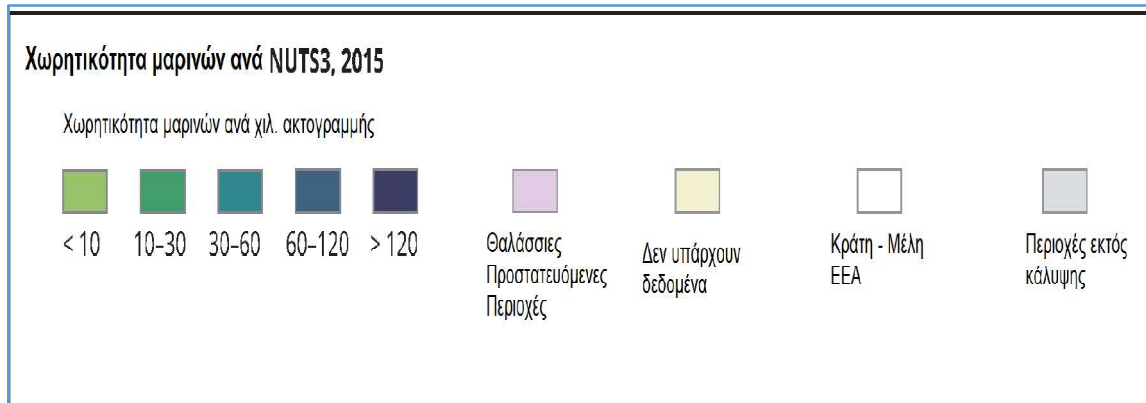
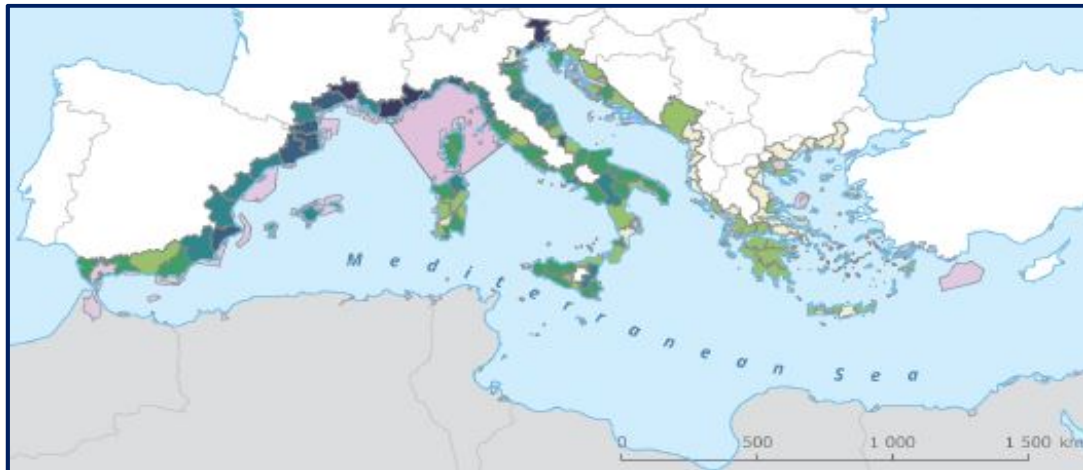
Πηγή: Tools4MSP Geoportal⁷⁴.

Ο επόμενος χάρτης 3 δείχνει τις θέσεις ελλιμενισμού, ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής(NUTS)⁷⁵.

⁷⁴ Η Γεωπλατφόρμα Tools4MSP (πρώην Πύλη ADRIPLAN) είναι μια πύλη ανοιχτού κώδικα που βασίζεται στην κοινότητα και βασίζεται στο GeoNode, ένα διαδικτυακό Σύστημα Διαχείρισης Περιεχομένου (CMS) για την ανάπτυξη συστημάτων γεωχωρικών πληροφοριών (GIS) και για την ανάπτυξη υποδομής χωρικών δεδομένων (SDI).

⁷⁵Nomenclature of Territorial Units for Statistics) είναι γεωκωδική τυποποίηση για την αναφορά των υποδιαίρεσεων των χωρών, ή διαφορετικά κοινή ονοματολογία των εδαφικών στατιστικών μονάδων που χρησιμοποιεί η Ευρωπαϊκή Ένωση για στατιστικούς λόγους.

Χάρτης 3. Θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο στη θάλασσα της Μεσογείου



European Environment Agency (2021)⁷⁶.

Όπως παρατηρούμε από τον Χάρτη 3 στη Γαλλική και την Ιταλική Ριβιέρα και επιπλέον στη Βενετία έχουμε την μεγαλύτερη πυκνότητα ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής. Η πυκνότητα θέσεων ελλιμενισμού στις εν λόγω περιοχές είναι περισσότερες από 120 ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής. Ακολουθεί η Ισπανία όπου οι θέσεις είναι ανάμεσα σε 60 έως 120 ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής.

Όπως φαίνεται στον Χάρτη 3 η Ελλάδα έχει μικρό αριθμό θέσεων ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής με βάση τα υπάρχοντα στοιχεία από όλες τις περιφέρειες της χώρας. Αυτό φαίνεται και στον Πίνακα 7 που παρουσιάζουμε παρακάτω.

Όπως διαπιστώνετε στην πρώτη θέση ανάμεσα στις χώρες της Μεσογείου βρίσκεται η Γαλλία με συνολικές θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής 44,4. Ακολουθεί η Ιταλία με αντίστοιχες θέσεις ελλιμενισμού 24,9 και Τρίτη η Ισπανία με

⁷⁶European Environment Agency (2021). “Marina port moorings per km coastline of NUTS3 regions”. The location of Marine Protected Area is overlaid to show the spatial relation between the regions with high density of moorings and the level of protection by MPAs.

16,5 θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής. Η Ελλάδα αν και διαθέτει τον μεγαλύτερο αριθμό χιλιομέτρων ακτογραμμής βρίσκεται στην τελευταία θέση αναλογικά και με τις θέσεις ελλιμενισμού. Συγκεκριμένα διαθέτει μόλις 0,5 θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής. Βέβαια δεν θα πρέπει να παραλείψουμε το γεγονός ότι σε ορισμένες περιοχές της Ελλάδας, όπως είναι η Αττική, η Κέρκυρα και η Ζάκυνθος, η πυκνότητα των θέσεων ελλιμενισμού είναι πολύ μεγαλύτερη από τον μέσο όρο.

Στην πρώτη θέση με μεγάλη διαφορά αναλογικά με τις θέσεις ελλιμενισμού και τα χιλιόμετρα ακτογραμμής σε όλη την Ευρώπη βρίσκεται η Ολλανδία.

Πίνακας 7. Θέσεις ελλιμενισμού ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής

Χώρα	Θέσεις ελλιμενισμού (α)	Χιλιόμετρα ακτογραμμής (β)	Θέσεις ελλιμενισμού ανά χλμ. Ακτογραμμής (α/β)
Αγγλία	95.000	17.381	5,5
Γαλλία	253.000	5.700	44,4
Εσθονία	2.617	3.794	0,7
Ελλάδα	8.100	15.000	0,5
Ισπανία	130.250	7.880	16,5
Ιταλία	184.000	7.374	24,8
Κροατία	17.067	5.835	2,9
Λετονία	991	498	2
Μάλτα	2.092	253	8,4
Μαυροβούνιο	1.740	294	5,9
Ολλανδία	200.000	400	500
Πολωνία	48.400	770	62,3
Πορτογαλία	12.739	2.830	4,5
Σλοβενία	805	47	17,1
Σουηδία	100.000	48.000	2,1
Φινλανδία	80.900	46.200	1,8

Πηγή: Ίδια επεξεργασία στοιχείων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ

3.1. Γενικά – Μία πρώτη προσέγγιση

Σήμερα η κρουαζιέρα αναψυχής παρουσιάζει μία εντελώς διαφορετική εικόνα από εκείνη που είχαμε 50 χρόνια πίσω, δεκαετία 1970. Δραστηριότητες όπως τα καζίνο, τα προγράμματα για αγορές, διαλέξεις στο λιμάνι εκδρομές στην στεριά και άλλες σύγχρονες υπηρεσίες ήταν ανύπαρκτες και τα την προηγούμενη περίοδο. Ο τομέας έχει εξελιχθεί από ένα πολύ μικρό μέρος της βιομηχανίας θαλάσσιων επιβατών σε μια ολοκληρωμένη και σύνθετη επιχείρηση διακοπών, συμπεριλαμβανομένων όλων των διαφορετικών τομέων της ταξιδιωτικής βιομηχανίας⁷⁷. Είναι γνωστό ότι η βιομηχανία κρουαζιέρας γνωρίζει σημαντική επέκταση τα τελευταία 20 χρόνια.

Η έννοια του τουρισμού κρουαζιέρας θα πρέπει να εξεταστεί δεδομένης της ταχείας ανάπτυξης αυτού του τμήματος ταξιδιών παγκοσμίως⁷⁸.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας ουσιαστικά ξεκινά στις αρχές της δεκαετίας του 1960, που συμπίπτει με την πτώση των ταξιδιών στα υπερωκεάνια πλοία και την εισαγωγή των πρώτων απευθείας αεροπορικών ταξιδιών μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης.

Τις επόμενες δύο δεκαετίες 1970 και 1980 ήταν μια περίοδος μέτριας ανάπτυξης, αυξάνοντας από μισό εκατομμύριο επιβάτες το 1970 σε 1,4 εκατομμύρια επιβάτες το 1980 και 3,8 εκατομμύρια επιβάτες το 1990.

Στη δεκαετία του 1990 αυτού του είδους ο τουρισμός αναψυχής έφτασε στην Ευρώπη, την Ασία και την Ωκεανία και ξεκίνησε μια περίοδο υψηλής ανάπτυξης.

Η Βόρειος Αμερική αντιπροσωπεύει περισσότερο από το 80% του συνόλου της παγκόσμιας αγοράς, αλλά, σύμφωνα με ορισμένους ειδικούς, οι ευρωπαϊκές και ασιατικές αγορές υπόσχονται μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης⁷⁹. Η συμμετοχή του κλάδου της κρουαζιέρας στον διεθνή τουρισμό παγκοσμίως αντιστοιχεί στο 1,6% του συνόλου των τουριστών και στο 1,9% του συνόλου των διανυκτερεύσεων.

⁷⁷ Brida G. Juan and Zapata S., (2010), "Cruise tourism: economic, socio-cultural and Environmental impacts", *Journal of Leisure and Tourist Marketing*, Vol.1. No 3, Taylor & Francis.

⁷⁸ KamHung, ShaWang, Basak D. Guillet and Zhaoping Liu., (2019), "An overview of cruise tourism research through comparison of cruise studies published in English and Chinese", *International Journal of Hospitality Management*", Vol. 77, pp. 207-216, Editor Elsevier.

⁷⁹ KamHung, ShaWang, Basak D. Guillet and Zhaoping Liu., (2019), "An overview of cruise tourism research through comparison of cruise studies published in English and Chinese", *International Journal of Hospitality Management*", Vol. 77, pp. 207-216, Editor Elsevier.

Παρόλο που η σχετική σημασία του στην τουριστική βιομηχανία εξακολουθεί να είναι σχετικά μέτρια, ο τομέας της κρουαζιέρας είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος τομέας στον ταξιδιωτικό κλάδο και έχει επιτύχει να αυξηθεί σχεδόν με διπλάσιο ρυθμό από τον επίγειο τουρισμό. Ο αριθμός των προσφερόμενων θέσεων(που αντιπροσωπεύει το 0,6% της συνολικής προσφοράς κλινών σε ξενοδοχεία και παρόμοια καταλύματα) έχει αυξηθεί περισσότερο από 500% μεταξύ 1980 και 2007. Για πολλούς προορισμούς, ιδιαίτερα μικρά νησιά της Καραϊβικής, οι κρουαζιέρες αποτελούν περισσότερο από το 50% του συνόλου του τουρισμού αφίξεις που παράγουν σημαντικές εισπράξεις μέσω των υπηρεσιών που παρέχονται από το λιμάνι και δαπάνες επιβατών και πληρώματος. Οι κρουαζιέρες είναι προορισμοί από μόνες τους και, με αυτόν τον τρόπο, ο τομέας της κρουαζιέρας βρίσκεται μεταξύ των δέκα κορυφαίων προορισμών τόσο σε αριθμό αφίξεων όσο και σε παραλαβές. Σύμφωνα με έρευνα ο μέσος όρος των εσόδων ανά ταξίδι κρουαζιέρας είναι τόσο υψηλός όσο είναι ο μέσος όρος των εισπράξεων ανά αφίξεις ξένων τουριστών⁸⁰. Αν κοιτάξουμε προσεκτικά την κατανομή των εσόδων από τη βιομηχανία κρουαζιέρας θα διαπιστώσουμε ότι δεν είναι δίκαιη. Η αλήθεια είναι ότι στα περισσότερα λιμάνια οι εισφορές από τη χρήση του λιμανιού ως προορισμού κρουαζιέρας είναι μικρές και εύκολα καταλαβαίνουμε ότι οι πραγματικές θέσεις εργασίας και οι δυνατότητες επιχειρηματικών ευκαιριών για τους κατοίκους της περιοχής είναι λίγες. Οι επιβάτες κρουαζιέρας φαίνεται να ξοδεύουν λιγότερο από το 30% των δαπανών ενός τουρίστα ξηράς. Περίπου το 40% των διανυκτερεύσεων που πωλούνται από τη βιομηχανία κρουαζιέρας είναι στην Καραϊβική, αλλά, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ταξιδιών και Τουρισμού, «η οικονομική συμβολή του τουρισμού κρουαζιέρας στις οικονομίες της Καραϊβικής είναι αναμφισβήτητα αμελητέα⁸¹» Από την άλλη πλευρά, τα περισσότερα κρουαζιερόπλοια είναι νηολογημένα σε χώρες που προσφέρουν μια σημαία ευκαιρίας, όπως είναι ο Παναμάς, οι Μπαχάμες και η Λιβερία.

Ως ξένες εταιρείες, οι γραμμές κρουαζιέρας αποφεύγουν τη φορολογία, την εργατική νομοθεσία, τα περιβαλλοντικά πρότυπα κ.λπ. Οι σημαίες ευκαιρίας⁸² περιορίζουν επίσης τα δικαιώματα των εργαζομένων και χρησιμοποιούνται για την πληρωμή χαμηλών μισθών.

⁸⁰ Kester C.G .John, (2003), “Cruise Tourism”, *Journal of Tourism Economics*, Vol.9. 3 pp337-350.

⁸¹ Klein, R. (2005) *Cruise Ship Squeeze: The New Pirates of the Seven Seas*, Canada: New Society Publisher.

⁸² Putu T. Kawitri Resen, Pradipta A. Devia and Ramadhani Ismar, (2021), “Flags of Convenience in Cruise Tourism: Is It an Opportunity or an Exploitation of Developing Countries;”, *Journal of Social Sciences and Humanities*, Vol. 11, N.1, pp:88-99.

Ουσιαστικός παράγοντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη της βιομηχανίας του τουρισμού κρουαζιέρας είναι ασφαλώς η σταθερή οικονομική παγκόσμια οικονομία. Μέχρι την περίοδο της πανδημίας η ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας εξελίσσεται με γοργούς ρυθμούς. Μπορούμε να πούμε ότι η βιομηχανία κρουαζιέρας αποτελεί κλάδο έντασης κεφαλαίου, διαρθρώνεται από μία τεράστια αλυσίδα εφοδιασμού, συνεισφέρει σημαντικά στην ανάπτυξη και βελτίωση της εικόνας πολλών οικονομιών, και απασχολεί ένα αρκετά μεγάλο εργατικό δυναμικό. Η περίοδος της πανδημίας με τον Covid -19 επιβράδυνε την ανάπτυξη και επιτυχία του κλάδου της κρουαζιέρας⁸³.

Λόγω των τεράστιων επιπτώσεων και ζημιών που προκλήθηκαν στον κλάδο της κρουαζιέρας από την πανδημία COVID-19, προτείνεται ότι η βιομηχανία κρουαζιέρας πρέπει να λάβει αποτελεσματικές προληπτικές στρατηγικές έναντι εξαιρετικά μεταδοτικών μολυσματικών ασθενειών, να αναπτύξει αυτές τις στρατηγικές εγκαίρως και να ενισχύσει την ανθεκτικότητα και την πανδημία ικανότητα πρόληψης της βιομηχανίας κρουαζιέρας, για την επίτευξη του στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης της βιομηχανίας κρουαζιέρας.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας εκτιμάται ότι παράγει 18 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως σε δαπάνες επιβατών και είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος κλάδος της ταξιδιωτικής βιομηχανίας τα τελευταία είκοσι χρόνια με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης επιβατών 7,4%. Σύμφωνα με έρευνα ο τουρισμός κρουαζιέρας αντιπροσώπευε μέχρι το 2020 περίπου το 3,5 έως 7 τοις εκατό του παγκόσμιου ΑΕΠ⁸⁴.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας μπορεί να προσφέρει οικονομικά οφέλη στην τοπική οικονομία, αλλά οι επιπτώσεις αυτής της δραστηριότητας δεν είναι καλά κατανοητές και έχουν παραμεληθεί στη βιβλιογραφία οι κοινωνικές, πολιτιστικές, πολιτικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας.

Ωστόσο, η ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας μπορεί να παρεμποδιστεί από τον ανεπαρκή επαγγελματισμό των τουριστικών επιχειρήσεων, την έλλειψη σαφούς

⁸³Li Y. Lin, Chang C. Tsai and Jen Y. Lee, (2022), "A Study on the Trends of the Global Cruise Tourism Industry, Sustainable Development, and the Impacts of the COVID-19 Pandemic", Journal of Sustainability, Vol.14, Issue 11, MDPI.

⁸⁴ Li Y. Lin, Chang C. Tsai and Jen Y. Lee, (2022), "A Study on the Trends of the Global Cruise Tourism Industry, Sustainable Development, and the Impacts of the COVID-19 Pandemic", Journal of Sustainability, Vol.14, Issue 11, MDPI.

ρυθμιστικού πλαισίου για τον τουρισμό, τον κατακερματισμό της προσφοράς στην ξηρά και τον κίνδυνο υποβάθμισης του περιβάλλοντος⁸⁵.

Ο τομέας των σκαφών αναψυχής είναι επίσης ένα σημαντικό τμήμα του θαλάσσιου τουρισμού το οποίο παρουσιάζει αξιοσημείωτη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Εξαίρεση αποτελεί το 2020 όταν η πανδημία της COVID-19 είχε αρνητικές επιπτώσεις στον κλάδο, όμως συγκριτικά με μικρότερη ένταση σε σχέση με άλλους κλάδους του θαλάσσιου τουρισμού όπως είναι για παράδειγμα η κρουαζιέρα, η οποία ουσιαστικά αδρανοποιήθηκε για το μεγαλύτερο τμήμα του 2020 αλλά και τους πρώτους μήνες του 2021. Εξετάζοντας τον κλάδο των σκαφών αναψυχής παγκοσμίως παρατηρούμε ότι οι σημαντικότερες αγορές βρίσκονται στη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη. Την τελευταία πενταετία υψηλότερη ανάπτυξη εμφανίζεται για τις αγορές της Αυστραλίας και της Ασίας στον κλάδο των σκαφών αναψυχής. Αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος σε πολλές ασιατικές χώρες αλλά και στην αύξηση των ατόμων που μπορούν να επενδύσουν ναυλώνοντας σκάφη αναψυχής ή για αγορά.

Οι προοπτικές ανάπτυξης για το μέλλον είναι αρκετά θετικές για τα σκάφη αναψυχής αν λάβουμε βέβαια υπόψη μας και το τέλος της πανδημίας παγκοσμίως του covid-19.

Η επιχειρηματολογία σύμφωνα με την παραπάνω διαπίστωση στηρίζεται στα εξής:

- Στην αύξηση των εταιρειών ναυπήγησης σκαφών αναψυχής και του ανταγωνισμού που δημιουργεί με τελικό αποτέλεσμα την μείωση του κόστους και καλύτερη ποιότητα της παραγωγής.
- Στην αύξηση των πωλήσεων των μεταχειρισμένων σκαφών αναψυχής και επομένως στην αύξηση της δημιουργίας νέων καταναλωτών για το συγκεκριμένο τουριστικό προϊόν.
- Στην αύξηση του διαθέσιμου εισοδήματος και επομένως στην αύξηση της ζήτησης για τουρισμό με σκάφη αναψυχής.
- Στην μεγάλη ποικιλία σκαφών αναψυχής και επομένως στην ικανοποίηση κάθε καταναλωτή ανάλογα με τις επιθυμίες του.
- Στην ασφάλεια των διακοπών, στην συνύπαρξη με λίγα άτομα και κυρίως στο γεγονός ότι μπορεί ελεύθερα ο καταναλωτής να επιλέξει τουριστικό προορισμό.

⁸⁵ Pino G. and Peluso M. Alessandro, (2018), "The development of cruise tourism in emerging destinations", *Tourism and Hospitality Research*, Vol. 18, No. 1, pp. 15-27, SAGE Publishing JSTOR Collection.

Η πανδημία COVID-19 είχε σημαντικές επιπτώσεις για την αγορά σκαφών αναψυχής ιδιαίτερα όσον αφορά τις ναυπηγήσεις και την κατασκευή εξοπλισμών αφού οι κατασκευαστικές εταιρείες και τα ναυπηγεία αντιμετώπισαν ζημιές λόγω αναστολής λειτουργίας, αλλά και πτώσης της ζήτησης. Επομένως το αγοραστικό ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στην αγορά των απολύτως απαραίτητων εξοπλισμών και αναλωσίμων. Η μεγάλη ύφεση παρατηρήθηκε στο πρώτο τρίμηνο του 2020, όταν ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας κήρυξε την COVID-19 πανδημία. Κάτω από αυτές τις συνθήκες η αγορά άρχισε να κερδίζει το χαμένο έδαφος από το δεύτερο τρίμηνο του 2020 κυρίως διότι ο θαλάσσιος τουρισμός με σκάφη αναψυχής θεωρήθηκε ένας ασφαλής τρόπος διακοπών εν μέσω πανδημίας. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στις ΗΠΑ το 2020 ήταν μία από τις καλύτερες χρονιές, από το 2008, το έτος που είχαμε την έντονη οικονομική ύφεση, σχετικά με την πώληση μηχανοκίνητων σκαφών αναψυχής κάθε είδους. Οι πωλήσεις αυξήθηκαν κατά 12% σε σχέση με το 2019, ξεπερνώντας τα 310.000 σκάφη αναψυχής⁸⁶ κάθε μεγέθους.

3.2. Οι κατηγορίες των σκαφών αναψυχής

Οι Μαρίνες ως λιμένες εξυπηρέτησης των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους, είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το γιώτινγκ, δηλαδή τα ταξίδια με ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα σκάφη, το οποίο όταν διαρκεί μία ημέρα είναι εκδρομή αναψυχής και όταν διαρκεί περισσότερο είναι τουρισμός αναψυχής⁸⁷.

Σημαντικός τομέας αποτελεί για τις οικονομίες των χωρών που έχουν αναπτύξει το θαλάσσιο τουρισμό με έμφαση στο yachting είναι και ο τομέας της ναυπήγησης και κατασκευής σκαφών αναψυχής. Στην Ελλάδα έχουμε ανεπτυγμένο θαλάσσιο τουρισμό προσφέροντας τουριστικές υπηρεσίες και διαθέτοντας υποδομές τόσο στο κομμάτι του παράκτιου τουρισμού, όσο και σε αυτό της κρουαζιέρας και των σκαφών αναψυχής. Όμως αν και διαθέτει πλήρως καταρτισμένο έμπυχο δυναμικό, παρόλα αυτά δεν έχει αναπτυχθεί σχεδόν καθόλου ο τομέας της κατασκευής πολυτελών σκαφών⁸⁸.

Με βάση τα χαρακτηριστικά τους για παράδειγμα το μήκος τους, η διαθεσιμότητα μηχανής ή όχι ο τύπος της μηχανής και τέλος το υλικό κατασκευής

⁸⁶National Marine Manufacturers Association, (NMMA), Chicago. Is the nation's leading trade association representing boat, marine engine and accessory manufacturers. Collectively, NMMA members manufacture an estimated 80 percent of marine products used in North America.

⁸⁷ Σφακιανάκης Μ.,(2000), “Εναλλακτικές μορφές τουρισμού”, Εκδόσεις Έλλην.

⁸⁸ Cappato Alberto, (2011), “Cruises and Recreational Boating in the Mediterranean”, Plan bleu.

τους(πολυεστερικό, φουσκωτό, ξύλινο κλπ.)κατατάσσονται σε διάφορες κατηγορίες. Η ύπαρξη ποικίλων παραγόντων κατηγοριοποίησης των σκαφών αναψυχής δεν διευκολύνει τη διαμόρφωση μίας κοινά αποδεκτής κατάταξης και κατά συνέπεια την τήρηση ενιαίων δεδομένων για την αγορά⁸⁹.

Το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων της Θαλάσσιας Βιομηχανίας (International Council of Marine Industry Association (ICOMIA⁹⁰) εντάσσει τα σκάφη αναψυχής στις παρακάτω κατηγορίες:

- Φουσκωτά σκάφη αναψυχής
- Ιστιοφόρα σκάφη αναψυχής
- Με εσωλέμβια μηχανή σκάφη αναψυχής
- Μικρά σκάφη αναψυχής, PWC – Personal Water Craft (π.χ. τζετ σκι, κανό κ.ά.)
- Σκάφη αναψυχής με άκαμπτη καρίνα και εξωλέμβια μηχανή

Η κατηγοριοποίηση της ICOMIA γίνεται με βάση τον τύπο της πρόωσης που φέρει το σκάφος αναψυχής αλλά παράλληλα με το υλικό κατασκευής του.

Η ABA (American Boating Association⁹¹)καταγράφει έξι (6) κύριες κατηγορίες σκαφών αναψυχής:

- Ταχύπλοα σκάφη αναψυχής. Σκάφη με μήκος από 18-26 πόδια (6-8,5 μέτρα περίπου), κινούμενα από εσωλέμβια ή εξωλέμβια μηχανή.
- Σκάφη για θαλάσσια σπορ. Αυτά έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά όπως έχουν και τα ταχύπλοα, τα θαλάσσια σπορ, για παράδειγμα το θαλάσσιο σκι.
- Σκάφη αναψυχής αλιευτικά για τους ερασιτέχνες ψαράδες.

Ιστιοφόρα. Σκάφη με μήκος από 12 πόδια και άνω (μεγαλύτερα από 4 μέτρα), τα οποία μπορούν να κινηθούν με τη χρήση των ιστίων ή/ και με μηχανή.

- Θαλαμηγοί. Σκάφη αναψυχής με μήκος άνω των 24 ποδιών (μεγαλύτερα των οχτώ μέτρων), με χώρους ενδιαιτήσης για τουλάχιστον τέσσερα άτομα.

⁸⁹Γιαντσή Θεοδώρα. και Παρδάλη Α.,(2015), “Θεσμικός εκσυγχρονισμός στον θαλάσσιου Τουρισμό (Yachting) και επιπτώσεις στην μορφή αγοράς”, Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο Τουριστικοί Λιμένες-Μαρίνες (EMΠ), Αθήνα 12-14 Οκτωβρίου 2015.

⁹⁰ Το International Council of Marine Industry Associations - ICOMIA -Διεθνής εμπορική ένωση που της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας η οποία ιδρύθηκε το 1966. Ο ρόλος της ICOMIA είναι να συγκεντρώνει εθνικές ενώσεις ναυτιλιακής βιομηχανίας σε έναν παγκόσμιο οργανισμό και τις εκπροσωπεί σε διεθνές επίπεδο, παρουσιάζοντας μια ισχυρή και ενωμένη φωνή όταν αντιμετωπίζουμε ζητήματα που προκαλούν τη βιομηχανία.

⁹¹Η ABA είναι μέλος και υποστηρικτής του National Safe Boating Council, του National Water Safety Congress και της National Youth Marine Alliance.Ιδρύθηκε το 1997 και προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα στα μέλη της , όπως οικονομική ασφάλιση σκαφών, οικονομική προσιτότητα με τη χρηματοδότηση σκαφών, πρωτοβουλίες για καθαρό περιβάλλον κ.α.

- Σκάφη τα οποία χρησιμοποιούνται σε λίμνες και φέρουν κατασκευή αλουμινίου αλλά με ξύλινο κατάστρωμα (Pontoon boats).

Το νομοθετικό πλαίσιο στη χώρα μας ταξινομεί τα σκάφη σε δύο κύριες κατηγορίες: Στα επαγγελματικά και στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής.

Ένα σκάφος αναψυχής, χαρακτηρίζεται επαγγελματικό όταν α) έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα επιβάτες, β) έχει χώρους ενδιάθεσης, πέραν από αυτούς για το πλήρωμα, με αποκλειστική χρήση την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή την περιήγηση με ολική ναύλωση και γ) Το συνολικό μήκος του σκάφους να είναι πάνω από 7 μέτρα⁹².

Αντίθετα Ιδιωτικό σκάφος αναψυχής αποτελεί εκείνο το σκάφος που δεν είναι επαγγελματικό λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του νόμου που αναφέραμε. Δηλαδή, απαγορεύεται να εκτελεί ταξίδια αναψυχής ή ακόμη και περιήγησης εισπράττοντας ναύλο από ιδιωτικά πλοία αναψυχής που έχουν ελληνική σημαία.

Ο τελευταίος Νόμος 4256/2014⁹³ είναι αναλυτικότερος του προηγούμενου όσον αφορά τις κατηγορίες σκαφών αναψυχής. Συγκεκριμένα:

- Πλοίο αναψυχής θεωρείται κάθε σκάφος με συνολικό μήκος πάνω από επτά μέτρα, ιστιοφόρο ή μηχανοκίνητο, το οποίο μπορεί με βάση τη γενική κατασκευή του να χρησιμοποιηθεί για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.
- Ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής θεωρείται το πλοίο αναψυχής που είναι εξοπλισμένο με επαρκή ιστιοφορία ως κύριο μέσο πρόωσης, έχει τη δυνατότητα να συμπεριλάβει και μηχανή για βοηθητική πρόωση και, εφόσον είναι επαγγελματικό, πληροί επιπλέον τα κριτήρια τα οποία ορίζονται με βάση την σχετική νομοθεσία.
- Μηχανοκίνητο πλοίο αναψυχής είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο διαθέτει μηχανή ως κύριο μέσο πρόωσης και βοηθητικό μέσο πρόωσης, εάν αυτό απαιτείται.
- Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής θεωρείται το πλοίο με μεταφορική ικανότητα μέχρι και σαράντα εννέα επιβάτες, επιπλέον διαθέτει κατάλληλους χώρους ενδιάθεσης ειδικά για επιβάτες, και για την εκμετάλλευση απαιτείται να συναφθεί σύμβαση ολικής ναύλωσης.
- Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής είναι το πλοίο αναψυχής το οποίο δεν είναι επαγγελματικό.

⁹²Βλέπε περισσότερα στον Ν. 2743/199 ΦΕΚ 211/Α/13/10/1999. Ορισμένες διατάξεις του έχουν τροποποιηθεί σύμφωνα με τον τελευταίο νόμο 4926/2022.

⁹³ Βλέπε αναλυτικότερα Ν. 4256/2014 “ Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις”. Έχουν καταργηθεί τα άρθρα 1 έως και 13 , οι παράγραφοι 7 έως 10 του άρθρου 14 και επίσης το άρθρο 15 του παρόντος νόμου από την έναρξη ισχύος του Ν.4926/2022, δηλαδή από την 01/06/2022 σύμφωνα με τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στα άρθρα 17 και 22.

- Μικρό σκάφος θεωρείται κάθε σκάφος συνολικού μήκους έως και επτά (7) μέτρα είτε είναι ιστιοφόρο είτε μηχανοκίνητο .

- Επαγγελματικό τουριστικό ημερόπλοιο είναι ένα μικρό σκάφος ή πλοίο αναψυχής ή το επιβατηγό τουριστικό πλοίο, και το οποίο εκτελεί ημερήσιο προγραμματισμένο θαλάσσιο ταξίδι όπως ορίζει η σχετική νομοθεσία.

Ο τελευταίος νόμος 4926/2022 καθορίζει το θεσμικό πλαίσιο για τα πλοία αναψυχής και τα τουριστικά ημερόπλοια⁹⁴.

Με βάση τα παραπάνω διαφαίνεται ότι δεν υπάρχει ενιαία προσέγγιση όσον αφορά την κατηγοριοποίηση των σκαφών αναψυχής, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται η διαδικασία της καταγραφής, ανάλυσης και τήρησης στοιχείων σε σχέση με την αγορά του γιώτινγκ. Το ζήτημα είναι πιο περίπλοκο στην Ευρωπαϊκή Ένωση και αυτό οφείλεται στο ότι δεν έχουν όλα τα κράτη-μέλη ένα κεντρικό και υποχρεωτικό σύστημα εγγραφής και καταχώρησης των σκαφών αναψυχής και ιδιαίτερα για τα μικρά σε μέγεθος σκάφη. Επομένως είναι αδύνατο να έχουμε μία συνολική καταγραφή των σκαφών αναψυχής που υπάρχουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Από την μια πλευρά το γεγονός ότι δεν υπάρχει μία κοινή αποδεκτή κατηγοριοποίηση των σκαφών αναψυχής, και από την άλλη η ανυπαρξία ενός οργανισμού σε διεθνές επίπεδο που θα είχε σκοπό να συγκεντρώνει σχετικά δεδομένα, αλλά και οι διαφορετικές απαιτήσεις καταγραφής των σκαφών αναψυχής σε επίπεδο χώρας, δυσχεραίνουν στο να γίνει καταγραφή του παγκόσμιου στόλου σκαφών αναψυχής. Σύμφωνα με έρευνα ο τομέας χαρακτηρίζεται από μεγάλη δυσκολία καταγραφής δεδομένων και στατιστικών στοιχείων σε διεθνές επίπεδο ώστε να μπορούμε να έχουμε ακριβή εκτίμηση του πραγματικού μεγέθους του⁹⁵.

Οι προβλέψεις και οι προοπτικές για τη δραστηριότητα των σκαφών αναψυχής είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικές⁹⁶. Σύμφωνα με την EMR (Expert Market Research) η παγκόσμια αγορά ναύλωσης σκαφών αναψυχής ανήλθε σε 15,71 δις. δολάρια το έτος 2021. Η αύξηση του αριθμού των οικογενειών που επιλέγουν ταξίδια αναψυχής, η αυξανόμενη τάση για ηλεκτρονικές κρατήσεις και η μείωση της πολυπλοκότητας για

⁹⁴ Βλέπε σχετικά Ν. 4926/2022 – ΦΕΚ Α 82/20/04/2022 “ Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και άλλες συναφείς διατάξεις.

⁹⁵ Έκτενης ανάλυση του θεωρητικού και εμπειρικού πλαισίου των τριών δραστηριοτήτων του Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ελλάδα και παγκοσμίως περιλαμβάνονται στο: Διακομιχάλης Μ. (2009), “ Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του”, Εκδόσεις Σταμούλη.

⁹⁶ Βλέπε αναλυτικότερα: Allied Market Research (2020).,” Global Yacht Charter Market, Opportunities and Forecast, 2020-2027.

τη διαδικασία ενοικίασης , παράλληλα με της κυβερνητικές πρωτοβουλίες και κίνητρα στήριξης του θαλάσσιου τουρισμού θα δώσουν μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη της βιομηχανίας παγκοσμίως του θαλάσσιου τουρισμού⁹⁷. Συγκεκριμένα για την περίοδο 2022-2027 αναμένεται με ρυθμό ανάπτυξης περίπου 12% ετησίως , να φθάσει τα 31,4 δις. Δολάρια έως το 2027⁹⁸. Οι προβλέψεις έχουν γίνει με βάση την ανάλυση του μοντέλου των πέντε δυνάμεων του Porter μαζί με μία ανάλυση SWOT⁹⁹.

Η ιστοσελίδα fleetmon.com, παρακολουθεί σε παγκόσμιο επίπεδο την κίνηση πλοίων και σκαφών, υπάρχουν συνολικά 257.993 σκάφη αναψυχής όπως φαίνεται και στην παρακάτω Εικόνα .

Χάρτης 4. Στόλος σκαφών αναψυχής παγκοσμίως¹⁰⁰



Πηγή: FleetMon.com

Είναι σημαντικό να καταγράψουμε ότι λόγω του ότι δεν υπάρχει όπως προαναφέραμε ενιαία κατηγοριοποίηση από όλες τις χώρες ο αριθμός των σκαφών αναψυχής

⁹⁷Vazquez M. Rosa-Maria, Garcia M. Juan and Valenciano De Pablo Jaime. , (2021), “Analysis and Trends of Global Research on Nautical, Maritime and Marine Tourism”, Journal of Marine Science and Engineering, Vol. 9, Issue 1, Editor of MDPI, <https://doi.org/10.3390/jmse9010093>.

⁹⁸Η Expert Market Research είναι μια από τις κορυφαίες εταιρείες έρευνας αγοράς και επιχειρηματικής ευφυΐας, που βοηθά τους πελάτες της να παρακολουθούν τα συνεχώς εξελισσόμενα σενάρια αγοράς μέσω των προσαρμοσμένων και κοινοπρακτικών αναφορών της εταιρείας. Συγκεκριμένα προσφέρει υπηρεσίες διαφοροποιημένου φάσματος, όπως ευφυΐα αγοράς, ευφυΐα πελατών, ανταγωνιστική ευφυΐα, ευφυΐα προμηθευτών και εργαζομένων.

⁹⁹ Στην έκθεση περιλαμβάνονται οι βασικοί παράγοντες που καλύπτουν το ανταγωνιστικό τοπίο και τις τελευταίες εξελίξεις, όπως εξαγορές, συγχωνεύσεις, επεκτάσεις χωρητικότητας, και επενδύσεις. Οι κυριότεροι εξ αυτών είναι: η Charter Yachts Australia, η Princess Yachts Limited, η Sailogy A.E, η Yachtico Inc και η Northrop & Johnson Inc.

¹⁰⁰Η FleetMon Ιδρύθηκε το 2007, κατασκεύασε την πρώτη συλλογή δεδομένων δημοσίων σκαφών στον κόσμο, και εξυπηρετεί διάφορους φορείς, ώστε να παρέχουν καλύτερες αναφορές υλικοτεχνικής υποστήριξης. Εξουσιοδοτεί ναυτιλιακές εταιρείες, καπετάνιους και λάτρεις της ναυτιλίας, επιτρέποντάς τους να παρακολουθούν και να αναλύουν την επιχείρησή τους. Έχει πελάτες παγκοσμίως σε 164 χώρες και μισό εκατομμύριο χρήστες.

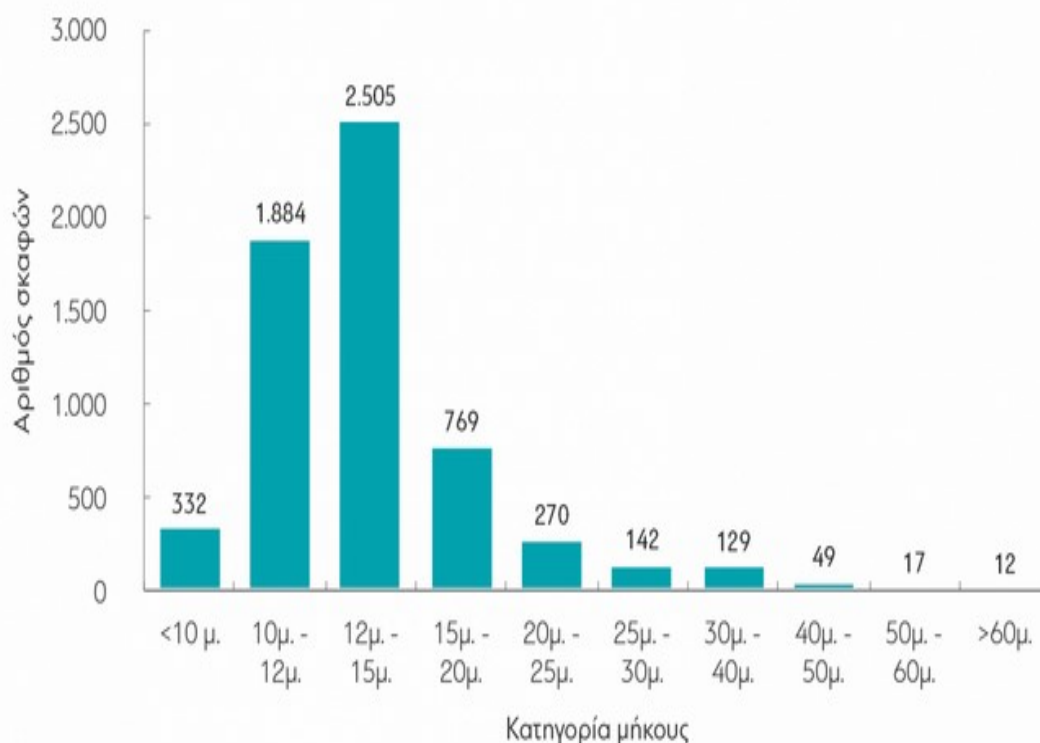
παραμένει άγνωστος. Μία προσέγγιση αναφέρει ότι ο συνολικός αριθμός των σκαφών αναψυχής παγκοσμίως ανέρχεται περίπου σε 30 εκατομμύρια. Από αυτό τον αριθμό περίπου το 90% των σκαφών είναι μικρού μεγέθους, δηλαδή μήκους κάτω από οκτώ μέτρα και μόνο το 1/5 από αυτά βρίσκονται στην Ευρώπη.

Στην Ελλάδα σύμφωνα με στοιχεία για το 2019 βρίσκονται περίπου 170.000 σκάφη αναψυχής όπου μόλις 6.200 ήταν επαγγελματικά. Βέβαια με δεδομένο το ρυθμό ανάπτυξης του κλάδου ο συνολικός αριθμός των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής αυξάνεται. Το μεγάλο ποσοστό της ζήτησης περίπου 80% προέρχεται από αλλοδαπούς τουρίστες. Σημαντικό επίσης για την ανάπτυξη του κλάδου είναι ότι την δεκαετία 2008-2018 οι εταιρείες κατασκευή σκαφών στη χώρα μας σχεδόν διπλασιάστηκαν (από 45 έφθασαν στις 85).

Παρακάτω παρουσιάζουμε ένα διάγραμμα με τα σκάφη αναψυχής αναλογικά με την κατηγορία μήκους τους.

Διάγραμμα 2.

Επαγγελματικά σκάφη αναψυχής ανάλογα με το μήκος τους.



Πηγή: Ένωση Μαρινών Ελλάδας (2019), σύμφωνα με “ Μελέτη για την Ανάπτυξη των Ελληνικών Τουριστικών Λιμένων.”

3.3. Η έννοια και ο κλάδος της κρουαζιέρας

Πολλοί έχουν ασχοληθεί με την έννοια της κρουαζιέρας. Σύμφωνα με μία προσέγγιση κρουαζιέρα είναι ένα ταξίδι αναψυχής με ειδικό επιβατηγό πλοίο, το οποίο καλείται κρουαζιερόπλοιο.¹⁰¹ Τα κρουαζιερόπλοια στην ουσία είναι πλωτά ξενοδοχεία που δίνουν τη δυνατότητα στους τουρίστες-επιβάτες να πραγματοποιούν επισκέψεις και εκδρομές στα διάφορα λιμάνια που προσεγγίζουν¹⁰² και να ανακαλύψουν διαφορετικούς πολιτισμούς.

Κατά μία άλλη προσέγγιση κρουαζιέρα είναι ένα ταξίδι με πλοίο και το οποίο γίνεται για λόγους αναψυχής και ψυχαγωγίας. Σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση ο σκοπός του ταξιδιού αυτού δεν είναι η μεταφορά των επιβατών από ένα λιμάνι σε ένα άλλο λιμάνι αλλά η παροχή ενός πακέτου διακοπών.¹⁰³

Άλλοι θεωρούν ότι κρουαζιέρα είναι ένα οποιοδήποτε ταξίδι αναψυχής έναντι ναύλου, έχοντας κύριο σκοπό τη διαμονή των επιβατών στο πλοίο και την επίσκεψη τους σε διάφορους προορισμούς¹⁰⁴. Άλλοι την θεωρούν ως η δραστηριότητα του ελεύθερου χρόνου των επιβατών που πληρώνουν για ένα δρομολόγιο που περιλαμβάνει μία τουλάχιστον διανυκτέρευση στο πλοίο και άλλες πρόσθετες υπηρεσίες επί του πλοίου¹⁰⁵.

Η κρουαζιέρα αναψυχής συγκρινόμενη με παλαιότερες εποχές εμφανίζει σήμερα μία εντελώς διαφορετική εικόνα. Δραστηριότητες που περιλαμβάνονται στην σημερινή κρουαζιέρα αναψυχής, όπως σπα, καζίνο, προγραμματισμός εκδρομών στην ξηρά, ειδικά προγράμματα για ψώνια δεν υπήρχαν παλαιότερα, για παράδειγμα τη δεκαετία του 1970. Ο κλάδος της κρουαζιέρας άρχισε να αναπτύσσεται ουσιαστικά πριν από 25 χρόνια

Σήμερα ο κλάδος της κρουαζιέρας διαμορφώνεται έτσι ώστε, από ένα πολύ μικρό μέρος της βιομηχανίας θαλάσσιου τουρισμού σε μια ολοκληρωμένη και σύνθετη

¹⁰¹ Σφακιανάκης Κ.Μ., 2000, “Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού”, Εκδόσεις Έλλην, Αθήνα.

¹⁰² Kester G.C. John 2003, “Cruise Tourism”, Journal of Tourism Economics, Volume 9, Issue 3, Sage Publications U.S.A.

¹⁰³ Norman D., Ngair D. and Derrett R. (2001), “Special Interest Tourism”, Pennsylvania State University, Wiley.

¹⁰⁴ Διακομιχάλης Μ., (2006), “Ο Θαλάσσιος τουρισμός: Η εκτίμηση των επιδράσεων του στην ελληνική οικονομία μέσω του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσής του με το εθνικολογιστικό σύστημα”, Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων.

¹⁰⁵ Lekakou M.B., Özer D. and Pallis A.A. (2005). Coastal Shipping between Greece and Turkey: Towards Sustainable Tourism?. International Congress on Maritime Tourism, (proceedings: pp. 176-186), Cezme, Turkey, November.

επιχείρηση διακοπών, περιλαμβάνοντας όλους τους τομείς που χαρακτηρίζουν την ταξιδιωτική βιομηχανία

Ο τομέας της κρουαζιέρας θεωρείται σήμερα ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος κλάδος τουρισμού παγκοσμίως. Από την πλευρά των οικονομολόγων εξετάζεται η μέτρηση της συνολικής ζήτησης, της προσφοράς και του συνολικού παραγόμενου προϊόντος του κλάδου. Κατά μία έννοια η μέτρηση της συνολικής ζήτησης γίνεται με βάση τον συνολικό αριθμό των επιβατών κρουαζιέρας.¹⁰⁶

Συγκριτικά ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί ένα μικρό κομμάτι από το συνολικό παραγόμενο τουριστικό προϊόν. Κοπές κρουαζιέρας αποτελούν ένα σχετικά μικρό κλάσμα στο σύνολο του τουριστικού τομέα. Ο κλάδος της κρουαζιέρας ξεπρόβαλε σαν αποτέλεσμα των εξελίξεων στην τεχνολογία των μεταφορών επιβατών. Κατά δεύτερο λόγο και στην μείωση της επιβατικής ναυτιλίας. Σε αυτό το πλαίσιο δραστηριότητας το σημαντικότερο είναι οι ρυθμοί αύξησης επιβατών και χωρητικότητας του τουρισμού κρουαζιέρας σταδιακά να εξισορροπούνται.¹⁰⁷

Οι τάσεις της αγοράς και παράλληλα η χαλαρή ρύθμιση της διεθνούς ναυτιλίας έδωσε και δίνει την ευχέρεια στις επιχειρήσεις του κλάδου της κρουαζιέρας να ασκούν διάφορες μορφές αγοράς και πολιτικής δύναμης με αποτέλεσμα από την μία πλευρά να αυξάνουν τα έσοδα και τα κέρδη, και από την άλλη να δημιουργούν ένα εύκαμπτο πλαίσιο για τη δραστηριότητά τους.¹⁰⁸

Με εξαίρεση την περίοδο της πανδημίας όπως προαναφέραμε ο κλάδος της κρουαζιέρας αναπτύσσεται παγκοσμίως αρκετά γρήγορους ρυθμούς και επιπλέον παρατηρείται ότι ορισμένες γραμμές κρουαζιέρας λόγω καλύτερης οργάνωσης και συνθηκών είναι περισσότερο αποτελεσματικές συγκρινόμενες με άλλες¹⁰⁹.

Οι εξελίξεις για τον τουρισμό κρουαζιέρας είναι σημαντικές και σύμφωνα με στοιχεία της CLIA και της FCCA για το 2019η περιοχή της Καραϊβικής είναι ο περισσότερο προτιμώμενος προορισμός παγκοσμίως έχοντας ποσοστό 70% όσον αφορά τη ζήτηση

¹⁰⁶Bull A., (1996), “ The economics of cruising: an application to the short ocean cruise market”, Journal of Tourism Studies, Volume 7 Issue 2, pp 28-35, Copyright Agency James Cook University, School of Business.

¹⁰⁷Papathanassis, A. (2020), "The growth and development of the cruise sector: a perspective article", Tourism Review, Vol. 75 No. 1, pp. 130-135., Emerald Publishing Limited.

¹⁰⁸ Clancy M., (2017), “Power and Profits in the Global Cruise Industry “, In book: Cruise Ship Tourism Chapter 2, pp. 43-56, CAB International.

¹⁰⁹ Pino G., and Peluso M.A. (2018), “The development of cruise tourism in emerging destinations”, Tourism and Hospitality Research, Vol. 18, No. 1, pp. 15-27, Sage Publications, Ltd.

διεθνών κρουαζιέρων, ενώ παράλληλα καταλαμβάνει το 40% όλων των δρομολογίων παγκοσμίως της ζήτησης.¹¹⁰

Η περιοχή της Μεσογείου¹¹¹, βρίσκεται στην τρίτη θέση με σημαντικές πόλεις εύκολα προσβάσιμες και που αποτελούν ελκυστικούς προορισμούς λόγω της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς που διαθέτουν.¹¹²

3.4. Ο Κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα και η διαμόρφωση στρατηγικής ανάπτυξης των Τουριστικών Λιμένων

Η χώρα μας βρίσκεται σε νέες προκλήσεις όσον αφορά τον κλάδο της κρουαζιέρας. Πολλές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη χώρα στον συγκεκριμένο κλάδο παρουσιάζουν ενθαρρυντικά μηνύματα για την αύξηση του τουρισμού κρουαζιέρας για το 2023 στα επίπεδα του 2019.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί μια μορφή θαλάσσιου τουρισμού ιδιαίτερα σημαντική για την χώρα μας και έχει έρθει στο προσκήνιο την τελευταία δεκαετία τόσο για την συνεχή ανάπτυξη του όσο και για τις θετικές οικονομικές επιδράσεις που επιφέρει στους προορισμούς, στα λιμάνια σταθμούς- των κρουαζιερόπλοιων. Η διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση για κρουαζιέρες οφείλεται κυρίως στα πλεονεκτήματα τα οποία προσφέρουν οι εταιρείες κρουαζιέρας στους καταναλωτές αλλά και στην αναβάθμιση των υποδομών στις πόλεις-λιμάνια για την προσέγγιση κρουαζιερόπλοιων. Επιπλέον οι δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας προσφέρουν σημαντικό οικονομικό κίνητρο για την ανάπτυξη του τοπικού τουρισμού¹¹³.

Λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της κρουαζιέρας ο ανταγωνισμό μεταξύ προορισμών για τις χώρες της Μεσογείου είναι μεγάλος και επηρεάζει την χώρα μας όσο και αν μπορεί μία άλλη χώρα να απέχει χιλιάδες ναυτικά μίλια. Ένα τέτοιο χαρακτηριστικό

¹¹⁰ Σύμφωνα με στοιχεία της CLIA (International Association of Cruise Lines). Είναι ένας Οργανισμός που ασχολείται με τις πολιτικές και τις πρακτικές που πρέπει να ακολουθούν οι εμπλεκόμενοι στη βιομηχανία κρουαζιέρας ώστε να εξασφαλίζεται ένα υγιές, ασφαλές και βιώσιμο περιβάλλον. Αντιπροσωπεύει περίπου το 95% της παγκόσμιας χωρητικότητας θαλάσσιας κρουαζιέρας.

Η FCCA (Florida Caribbean Cruise Association) αντίστοιχα είναι ένας εμπορικός μη κερδοσκοπικός οργανισμός και σκοπός της είναι να δίνει μέσα από διάλογο με τους ενδιαφερόμενους φορείς, προτάσεις για τα λιμάνια, την ασφάλεια, στα θέματα της βιομηχανίας κρουαζιέρας και την τουριστική ανάπτυξη. Συνεργάζεται με εκπροσώπους του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για την βελτίωση της εμπειρίας των επιβατών στον κλάδο της κρουαζιέρας.

¹¹¹ Gui, L.; Russo, A.P., (2011), "Cruise ports: A strategic nexus between regions and global lines— Evidence from the Mediterranean", *Maritime. Policy Management* 38, pp:129–150.

¹¹² Castillo-Manzano, Fageda, X. and Laxe, F. G., (2014), "An analysis of the determinants of cruise traffic: An empirical application to the Spanish port system", *Transp. Res. Μέρος E Logist.*, pp: 115–125.

¹¹³ Kasimati E., Dionysopoulou P., and Doulgeraki C., (2019), "Cruise industry in Greece: Possibilities and prospects", *Journal of Economy* Volume: 1 Issue: 2, 87 - 97.

παράδειγμα είναι η περίπτωση της Ισπανίας που η προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού επισκεπτών για τη χώρα αυτή επηρεάζει άμεσα τις επιδόσεις του κλάδου της κρουαζιέρας σε όλες τις άλλες χώρες της Μεσογείου και φυσικά και την Ελλάδα¹¹⁴.

Η Ελλάδα, αν και έχει τεράστιες δυνατότητες στον κλάδο αυτό, εντούτοις καταλαμβάνει παγκοσμίως ένα μικρό μερίδιο στην αγορά κρουαζιέρας. Αυτό οφείλεται κυρίως στην έλλειψη των κατάλληλων υποδομών, πολιτικών και πρακτικών που ακολουθούνται στον τομέα της κρουαζιέρας.

Θα λέγαμε ότι οι κρουαζιέρες είναι προορισμοί από μόνες τους. Με αυτή την έννοια, ο τομέας της κρουαζιέρας καταλαμβάνει μία θέση ανάμεσα στους δέκα κορυφαίους προορισμούς τόσο σε αριθμό αφίξεων όσο και σε παραλαβές. Συγκρίνοντας τον μέσο όρο των εσόδων ανά ταξίδι κρουαζιέρας παρατηρούμε ότι είναι σχεδόν ίδιος με τον μέσο όρο των εισπράξεων ανά αφίξεις διεθνών τουριστών. Όμως τα έσοδα από τον τουρισμό της βιομηχανίας της κρουαζιέρας δεν κατανέμονται δίκαια. Αυτό για διάφορους λόγους. Για παράδειγμα τα περισσότερα λιμάνια έχουν λίγα έσοδα από τη χρήση του λιμανιού ως προορισμού κρουαζιέρας. Επιπλέον ο τουρισμός κρουαζιέρας¹¹⁵ δεν δημιουργεί πολλές θέσεις εργασίας και οι επιχειρηματικές ευκαιρίες στους κατοίκους της περιοχής αποφέρουν ελάχιστα έσοδα. Τέλος αναλογικά οι δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας είναι λιγότερες τουλάχιστον κατά 30% σε σχέση με τις δαπάνες ενός τουρίστα ξηράς¹¹⁶.

Αξιολογώντας την κατάσταση της Ελλάδας στον κλάδο της κρουαζιέρας διακρίνουμε ότι παρουσιάζει μία πληθώρα χαρακτηριστικών που θα μπορούσαν να προσελκύσουν μεγαλύτερο αριθμό τουριστών δίνοντας έτσι καλύτερη προοπτική σε αυτόν τον ιδιαίτερο τομέα του τουρισμού.

Από άποψη επιβατικής κίνησης η Ελλάδα βρίσκεται σε ένα υψηλό επίπεδο στην Μεσόγειο και ειδικότερα στην Ανατολική Μεσόγειο. Ο λιμένας του Πειραιά με βάση την επιβατική κίνηση αποτελεί ίσως τον σημαντικότερο σταθμό κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο.¹¹⁷ Διαθέτει όμως και αρκετά άλλα λιμάνια που διαθέτουν φυσική ομορφιά, εκλεκτή κουζίνα, μακρά παράδοση και ιστορία που μπορούν και

¹¹⁴ Andriotis, K. and Agiomirgianakis, G. (2010), "Cruise visitors' experience in a Mediterranean port of call", *International Journal of Tourism Research*, Vol. 12, No. 4, pp. 390-404.

¹¹⁵ Papadopoulou, G. Sambracos, E. and Xesfingi, S. (2017). "Influential factors of passengers expenditures during a cruise trip: The case of the Greek islands", *South-Eastern Europe Journal of Economics*, 1, 15-31.

¹¹⁶ Papadopoulou G., (2020), "An Overview of the Cruise Industry in Greece from 2010-2019", *SPOUDAI, Journal of Economics and Business*, Vol. 70 (2020), Issue 1-2, pp. 39-57.

¹¹⁷ The Association of Mediterranean Cruise Ports – MedCruise (2016), "Cruise activities in Med Cruise ports: Statistics 2016", A MedCruise Report.

προσελκύουν ένα ικανοποιητικό αριθμό επισκεπτών κρουαζιέρας. Κάποια από αυτά είναι η Κέρκυρα, το Κατάκολο, η Μύκονος η Σαντορίνη, η Πάτρα, τα Χανιά κλπ. Οι επισκέπτες της κρουαζιέρας μπορούν επισκεφθούν αρχαιολογικού χώρους με μοναδική αρχαιολογική και πολιτισμική αξία, όπως είναι η Ακρόπολη, το Καλλιμάρμαρο, οι Μυκήνες, η Αρχαία Ολυμπία κ.α. Ένα θετικό στοιχείο για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι επίσης οι κλιματολογικές ευχάριστες συνθήκες που επικρατούν στο μεγαλύτερο διάστημα του έτους. Ακόμη οι τουρίστες κρουαζιέρας έχουν την ευκαιρία να γευτούν τοπικά παραδοσιακά προϊόντα, μεγάλη ποικιλία κρασιών κλπ. Εξίσου ελκυστικό στοιχείο για τον τουρισμό κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι οι μικρές αποστάσεις μεταξύ των τουριστικών προορισμών τόσο με τη θάλασσα, όσο και με το ηπειρωτικό τμήμα δίνοντας την ευκαιρία στους τουρίστες να γνωρίσουν ακόμη περισσότερους προορισμούς. Τώρα έχουμε και κάποια αρνητικά στοιχεία. Για παράδειγμα υστερούμε στις λιμενικές υποδομές, καθιστώντας με αυτό τον τρόπο δύσκολη σε πολλές περιπτώσεις την προσέγγιση των κρουαζιερόπλοιων. Οι κτιριακές υποδομές είναι επίσης ανεπαρκείς για την εξυπηρέτηση και τον έλεγχο των επιβατών και πολλές φορές δεν δίνονται οι κατάλληλες ενημερωτικές πληροφορίες για τα τουριστικά αξιοθέατα, τα ιστορικά μνημεία και τους άλλους τουριστικούς προορισμούς με σημαντικό ενδιαφέρον. Τα υψηλά λιμενικά κόστη σε σύγκριση και με τα άλλα ανταγωνιστικά λιμάνια της Μεσογείου, λειτουργούν ως αντικίνητρο για τους τουρίστες που θέλουν να πραγματοποιήσουν αυτή την εναλλακτική μορφή τουρισμού.

Η διαφαινόμενη τάση στο τομέα της κρουαζιέρας παρόλα τα προβλήματα, παρουσιάζει πλήθος ευκαιριών για την ανάπτυξη του κλάδου αυτού τόσο σε τοπικό και περιφερειακό, όσο και σε εθνικό επίπεδο.¹¹⁸ Το ήπιο κλίμα κατά τους χειμερινούς μήνες, θα μπορούσε σε συνδυασμό με άλλες εναλλακτικές μορφές τουρισμού όπως για παράδειγμα, θρησκευτικό, γαστρονομικό κτλ. Να δώσει ακόμη μεγαλύτερη ώθηση στην ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας. Μία ακόμη ευκαιρία μπορεί να αποτελέσει το χαμηλότερο κόστος των συμμετεχόντων επισκεπτών και ο μικρότερος αριθμός επισκεπτών για χειμερινή κρουαζιέρα. Αυτό που χρειάζεται ιδιαίτερος είναι συντονισμός και στόχευση των ενεργειών και διαδικασιών που απαιτούνται μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων. Η υιοθέτηση ενός θεσμικού πλαισίου δράσης σταθερού

¹¹⁸Anagnostopoulos L., Kourentis L., Papadakis A., and Mouchtouri A. V., (2022), "Re-Starting the Cruise Sector during the COVID-19 Pandemic in Greece: Assessing Effectiveness of Port Contingency Planning", *International Journal of Environmental Research and Public Health*, MDPI.

και ευέλικτου, χωρίς να δημιουργεί γραφειοκρατικά προβλήματα θα μπορούσε επίσης να δώσει αξιόλογα και σημαντικά οφέλη για την ανάπτυξη συνολικά της εθνικής οικονομίας. Η κατάλληλη προσαρμογή όλων των παραπάνω και η υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών θα μπορούσε να ενισχύσει περαιτέρω την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προορισμών, έναντι των άλλων προορισμών, ιδιαίτερα της Μεσογείου.

Παρακάτω παρουσιάζονται συγκεντρωτικά στοιχεία κρουαζιέρας στο σύνολο των ελληνικών λιμανιών.

Πίνακας 8.Συγκεντρωτικά στοιχεία κρουαζιέρας για τα Ελληνικά λιμάνια¹¹⁹

CRUISE STATISTICS - GREEK PORTS (TOTAL)									
	DESTINATIONS	2022		2021		2020		2019	
		Arrival c/s	Arrival passengers	Arrival c/s	Arrival passengers	Arrival c/s	Arrival passengers	Arrival c/s	Arrival passengers
1	SANTORINI	686	826.602	191	104.074	3	131	592	980.771
2	MYKONOS	608	685.918	252	201.821	17	914	550	787.490
3	PIRAEUS *	511	632.642	379	303.665	76	16.640	622	1.098.091
4	CORFU	392	527.609	200	234.699	13	10.448	420	767.673
5	RHODES	381	370.343	195	130.516	14	8.334	258	308.194
6	HERAKLION	227	304.257	118	119.930	24	19.998	204	307.043
7	PYRGOS-KATAKOLO	198	250.793	126	123.509	10	7.589	199	413.716
8	CHANIA	121	179.681	76	45.619	10	105	132	265.956
9	KEFALONIA-ITHACA	132	145.373	33	28.291	1	617	133	259.261
10	PATMOS	214	98.530	81	21.804	6	468	156	112.721
11	LAVRIO	86	94.948	22	15.735	0	0	0	0
12	THESSALONIKI	61	36.670	17	11.777	1	28	6	4.865
13	VOLOS	45	36.464	21	7.949	2	70	22	12.574
14	NAFLPIO	112	28.651	76	13.676	0	0	88	34.704
15	ZAKYNTHOS	26	20.168	5	2.335	2	105	20	17.226
16	AGIOS NIKOLAOS (CRETE)	40	15.785	42	18.512	0	0	37	32.500
17	SYROS	75	15.257	28	3.833	8	323	82	26.748
18	MILOS	49	14.209	42	7.909	0	0	38	23.641
19	KAVALA	35	13.315	3	938	1	45	7	2.699
20	KOS	42	8.257	4	757	1	60	19	5.150
21	MONEMVASIA	66	7.432	36	3.715	0	0	55	10.107
22	GYTHEIO	35	7.378	13	1.741	0	0	19	9.674
23	SKIATHOS	27	7.143	3	170	2	72	8	1.716
24	PAROS	62	6.830	16	2.579	3	255	27	4.871
25	HYDRA	54	6.775	17	2.174	3	327	37	4.947
26	LIMNOS	27	5.551	2	200	1	26	8	2.035
27	SPETSES	35	4.937	7	1.296	0	0	15	4.683
28	SYMI	31	4.514	4	574	2	106	22	9.386
29	IGOUMENITSA	11	4.323	2	558	1	102	5	1.053
30	LESVOS	14	3.676	3	2.449	0	0	7	3.180
31	ITEA	38	3.599	9	443	3	162	45	5.168
32	PYLOS	23	3.092	3	80	0	0	9	1.619
33	PARGA	13	1.348	1	97	0	0	11	1.084
34	SAMOS	9	1.246	0	0	0	0	42	9.674
35	SIFNOS	18	1.168	3	285	0	0	7	1.610
36	KALAMATA	13	1.115	10	3.058	0	0	11	9.288
37	FOLEGANDROS	10	1.109	5	625	3	327	2	229
38	SKOPELOS	9	905	2	113	2	250	5	1.139
39	NAXOS	6	886	0	0	1	26	16	1.293
40	KYTHERA	12	788	1	26	0	0	3	500
41	PATRA	13	685	8	337	0	0	2	1.219
42	RETHYMNO	14	669	8	446	0	0	24	1.769
43	KALYMNOS	13	504	0	0	0	0	1	47
44	CHIOS	10	389	0	0	0	0	5	2.328
45	TINOS	9	296	0	0	0	0	1	64
46	ASTYPALAI	1	46	0	0	0	0	4	1.512
47	ANDROS	0	0	0	0	0	0	1	458
48	IOS	0	0	0	0	0	0	2	708
	TOTAL:	4.614	4.381.876	2.064	1.418.315	210	67.528	3.979	5.552.384

¹¹⁹<https://www.greekcruise.gr>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΑΡΙΝΩΝ : Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΜΑΚΡΗΣ

4.1. Γενικά – Η περιοχή της Νέας Μάκρης

Η ανάπτυξη των μαρινών είτε στις θάλασσες, είτε στα ποτάμια , είτε στις λίμνες, είτε τέλος σε διάφορα κανάλια μπορεί να γίνει με δύο τρόπους: Πρώτον με κρατική δημοτική επένδυση και δεύτερον με ιδιωτική επένδυση. Αυτές οι δύο μορφές επένδυσης για την ανάπτυξη μαρινών από άποψη κριτηρίων επιχειρηματικότητας είναι προδήλως σημαντικές για την οικονομική ανάπτυξη κάθε εθνικής οικονομίας όσο και για την ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο¹²⁰.

Η Νέα Μάκρη βρίσκεται στην πλευρά της βορειοανατολικής Αττικής και ανήκει διοικητικά στο δήμο Μαραθώνα. Ο πληθυσμός της σύμφωνα με την απογραφή του 2011, ανερχόταν σε 33423 κατοίκους. Οι πρώτοι κάτοικοί της ήταν μικρασιάτες πρόσφυγες από την Μάκρη της Μικράς Ασίας. Έδρα του ομώνυμου δήμου είναι ο Μαραθώνας. Είναι ένας ιστορικός δήμος παγκόσμια γνωστός, αφού εκεί έγινε η περίφημη μάχη του Μαραθώνα το 490 Π.Χ. με τους Πέρσες και τους Αθηναίους.

Στον Μαραθώνα υπάρχουν δύο αγκυροβόλια για αλιευτικά σκάφη Το αγκυροβόλιο της Νέας Μάκρης και το αγκυροβόλιο του Αγίου Παντελεήμονα. Λόγω της θέσης και του πόλου έλξης για τουρισμό έχουν διατεθεί σημαντικά ποσά για τις υποδομές μεταφορών και συγκεκριμένα για την σύνδεση οδικώς με το Διεθνές αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, και με τον άξονα που οδηγεί στο κέντρο της Αθήνας.

4.2. Το ανάγλυφο της περιοχής Ν. Μάκρης

Στο πεδινό τμήμα της Νέας Μάκρης παρατηρείται μεγάλη οικιστική ανάπτυξη ενώ υπάρχουν επίσης και πολλές εξοχικές κατοικίες. Όσον αφορά ευρύτερα το ανάγλυφο της περιοχής της Ν. Μάκρης, έχει ρέματα με μικρές λεκάνες απορροής. Από τις απολήξεις του όρους της Πεντέλης έχουμε χειμάρρους οι οποίοι το χειμώνα πλημμυρίζουν και καταλήγουν στη θάλασσα, ενώ αντίθετα το καλοκαίρι δεν υπάρχει ροή. Γνωστά ρέματα στην περιοχή είναι το ρέμα Ξυλοκέριζα που η αρχή του

¹²⁰ Tihomir L., Piplica D., Hruška D., (2021), “Comparative performance analysis of the marina and charter service industries in Croatia”, Scientific Journal of Maritime Research 35, pp: 318-326.

βρίσκεται στο μοναστήρι της Αγ. Παρασκευής, το ρέμα του Αγ. Ανδρέα που διαπερνά τις γνωστές κατασκηνώσεις του Αγ. Ανδρέα, το ρέμα Βουτζά, το Λυκόρεμα, των Εφημεριδοπωλών και το ρέμα Ροκφέλλερ.

Τώρα όσον αφορά την ακτή της Ν. Μάκρης εμφανίζει μεγάλου εύρους αμμουδιές στο βόρειο τμήμα ενώ στο νότιο τμήμα της έχει βραχώδεις σχετικά μικρές παραλίες. Αξιοσημείωτα να αναφέρουμε ότι κάποια σημεία από τις ακτές έχουν υποστεί σημαντικές διαβρώσεις των παραλιών, λόγω των επεκτάσεων που έγιναν ανά διαστήματα των λιμανιών στη Ν. Μάκρη και Μάτι χωρίς όμως να έχουν γίνει προηγουμένως οι αναγκαίες μελέτες.

4.3. Σχεδιασμός Μαρίνας στην περιοχή Νέας Μάκρης - Μαραθώνα

4.3.1. Σκοπιμότητα του έργου

Η περιοχή της Νέας Μάκρης ευρισκόμενη στο βορειοανατολικό άκρο της περιφέρειας Αττικής, έχει δυνατότητες να γίνει ένας βασικός τουριστικός προορισμός τόσο Ελλήνων όσο και ξένων τουριστών. Η προσεκτική ολική αναμόρφωση της περιοχής με σεβασμό στο περιβάλλον θα μπορούσε να οδηγήσει σε μία αειφόρο ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην συγκεκριμένη περιοχή¹²¹.

Μία ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην περιοχή αυτή θα έχει θετικές επιπτώσεις στην τοπική ανάπτυξη¹²², αφού θα υποβοηθούσε την ξενοδοχειακή πληρότητα, θα δημιουργούσε νέες θέσεις εργασίας και θα οδηγούσε στην σημαντική βελτίωση της ζωής των κατοίκων¹²³.

Η Νέα Μάκρη δεν έχει τις απαραίτητες υποδομές που χρειάζονται ώστε να ξεκινήσει η διαδικασία για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Από την άλλη πλευρά η πρωτοβουλία για τον σχεδιασμό μιας μαρίνας στην περιοχή θα καλύψει τη γενικότερη ανάγκη για θέσεις ελλιμενισμού που παρατηρείται στο βορειοανατολικό άκρο της περιφέρειας Αττικής.

Η δημιουργία της μαρίνας στην περιοχή Μαραθώνα-Νέας Μακρής, θα καλύψει την ζήτηση στη συγκεκριμένη περιοχή με οφέλη, τόσο σε τοπικό όσο και σε εθνικό

¹²¹Vázquez Rosa María Martínez, Jaime de Pablo Valenciano, and Juan Milán-García, (2022), “Impact Analysis of Marinas on Nautical Tourism in Andalusia”, Journal of Marine Science and Engineering, MDPI.

¹²²Pardali A., Sakellariadou F., (2000), “Economic and environmental impacts from the operation of Marinas, the Greek case”, Marine Engineering and Ports. Southampton: WIT PRESS.

¹²³Kovačić, M., Favro, S. & Mezak, V. (2016). “Construction of Nautical Tourism Ports as an Incentive to Local Development”, Journal of Environmental Engineering & Management.

επίπεδο. Συγκεκριμένα η δημιουργία της μαρίνας θα πρέπει να στοχεύει στα παρακάτω:

-να καλύψει τη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού και ταυτόχρονα να προσφέρει υψηλής ποιοτικής στάθμης υπηρεσίες.

-να παρακολουθεί και να ανταποκρίνεται στις εξελίξεις τις διεθνούς τουριστικής αγοράς, ώστε να μπορεί να καλύψει την ανάγκη για περισσότερο ποιοτικά και περισσότερα σύνθετα προϊόντα.

-να αξιοποιήσει το συγκριτικό πλεονέκτημα που διαθέτει η θέση της και που είναι απαραίτητο για δραστηριότητες θαλάσσιου τουρισμού.

-και να συγκρατήσει και να αξιοποιήσει την τοπική αγορά εργασίας, δηλαδή το τοπικό ανθρώπινο δυναμικό.

Οι ομάδες - στόχοι που απευθύνεται για να παρέχει τις υπηρεσίες η μαρίνα της Νέας Μάκρης, είναι οι ιδιοκτήτες τουριστικών σκαφών, τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη(κρουαζιέρας), οι επαγγελματίες που ασχολούνται με την συντήρηση και την επισκευή των τουριστικών σκαφών και ο τοπικός πληθυσμός.

Απαραίτητη προϋπόθεση, αλλά και βασικός στόχος για τον επιτυχή σχεδιασμό της σύγχρονης μαρίνας με υψηλό επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών στο τουριστικό κοινό, αποτελεί ο σεβασμός στο φυσικό περιβάλλον της περιοχής για να δημιουργηθούν μακροχρόνιες συνθήκες βιώσιμης ανάπτυξης¹²⁴.

4.3.2.Οι υπάρχουσες λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή της Νέας Μάκρης

Παρουσιάζουμε συνοπτικά τα υπάρχοντα λιμάνια και αγκυροβόλια που διαθέτει η περιοχή καθώς επίσης και τις δυνατότητες ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής σε αυτή.

Οι ζώνες αγκυροβολίων που διαθέτει ο όρμος του Μαραθώνα είναι οι εξής:

Ζώνη στην περιοχή Ματιού που υπάγεται στον Ναυτικό αθλητικό όμιλο

Ζώνη στην περιοχή Νέας Μακρής που υπάγεται στο Ναυτικό αθλητικό όμιλο ενώ διαθέτει και αλιευτικό καταφύγιο

Τέλος η Ζώνη στην περιοχή Μαραθώνα όπου βρίσκεται αλιευτικό καταφύγιο σκαφών.

¹²⁴Chen J., Balomenou C., Nijkamp P., Poulaki P., and Lagos D., (2016): ‘‘The sustainability of yachting tourism: A case study on Greece’’, 56th Congress of the European Regional Science Association: "Cities & Regions: Smart, Sustainable, Inclusive?", Austria (ERSA).

4.3.3. Το Αλιευτικό καταφύγιο της Νέας Μάκρης

Το αλιευτικό καταφύγιο της Νέας Μακρής βρίσκεται στα δυτικά παράλια του κόλπου Πεταλίων και καταλαμβάνει τμήμα του όρμου Μαραθώνα. Ο θαλάσσιος πυθμένας είναι αμμώδης έχει ήπια κλίση αφού η ισοβαθής των 5μ απαντάται σε απόσταση 60μ από την ακτή. Στο αλιευτικό καταφύγιο μπορούν να ελλιμενιστούν 70 περίπου αλιευτικά σκάφη και να παρέχονται υπηρεσίες ανεφοδιασμού σε καύσιμα. Η θέση του είναι πάνω στην παραλιακή ζώνη, όπου υπάρχουν καταστήματα εστίασης, ταβέρνες και μερικά ακόμη άλλα καταστήματα. Φιλοξενεί επίσης τον ναυτικό αθλητικό όμιλο Νέας Μάκρης.

Παρακάτω παρουσιάζονται δύο αεροφωτογραφίες από τον αλιευτικό λιμένα.



Αλιευτικός λιμένας Νέας Μάκρης



Αλιευτικός λιμένας Νέας Μάκρης

4.3.4. Αλιευτικό καταφύγιο Μαραθώνα (Αγίου Παντελεήμονα)

Το αλιευτικό καταφύγιο του Αγίου Παντελεήμονα στον Μαραθώνα, έχει μικρή χωρητικότητα και μπορεί να φιλοξενήσει 30 αλιευτικά σκάφη και ένα παράλιο μέρος που είναι διαμορφωμένο για ανέλκυση και καθέλκυση μικρών σκαφών. Επίσης στον ευρύτερο χώρο υπάρχουν και ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης σκαφών. Η έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού και το γεγονός ότι γειτνιάζει με το περιβαλλοντικό πάρκο του Σχοινιά συγκαταλέγονται στους αρνητικούς παράγοντες της συγκεκριμένης περιοχής.



Αεροφωτογραφία 1. Άγιος Παντελεήμονας Μαραθώνα



Αεροφωτογραφία 2. Άγιος Παντελεήμονας Μαραθώνα

4.3.5. Ναυτικός αθλητικός Όμιλος Ματιού

Το αλιευτικό καταφύγιο-ναυτικός αθλητικός όμιλος Ματιού είναι συνυφασμένο με τη δραστηριότητα του Ναυτικού Ομίλου. Λόγω της θέσης ο κολπίσκος στο Μάτι έχει ένα ιδανικό βοριά που δίνει τη δυνατότητα για προπονήσεις αγώνων ιστιοπλοΐας, αγώνων ιστιοσανίδας και καλοκαιρινών εκδηλώσεων σχεδόν όλο το χρόνο. Μέχρι 30 αλιευτικά σκάφη μπορούν να ελλιμενιστούν στον συγκεκριμένο αλιευτικό καταφύγιο. Αρνητικούς παράγοντες στην περιοχή αποτελούν το πρόβλημα με τη δασική υπηρεσία που εμποδίζει και την ένταξη στο σχέδιο πόλεως της ευρύτερης περιοχής. Ένα ακόμη πρόβλημα είναι η έλλειψη αποχετευτικού συστήματος.



Αεροφωτογραφία3. Αθλητικός Ναυτικός Όμιλος Ματιού

4.4. Χωροθέτηση μαρίνας

Όσον αφορά τη χωροθέτηση για την επιλογή της θέσης της μαρίνας στον κόλπο Μαραθώνα πρέπει να ληφθούν υπόψη κάποια κριτήρια.

Συγκεκριμένα:

Όσον αφορά τον τύπο μαρίνας: Μέσα στα σχέδια για την τουριστική ανάπτυξη στην περιοχή με το δεδομένο ότι δεν είναι ανεπτυγμένη τουριστικά η κατασκευή της μαρίνας θα συμβάλλει αρκετά στην οικονομικοκοινωνική ανάπτυξη της περιοχής.

Δεν έχει ανταγωνισμό η περιοχή του κόλπου του Μαραθώνα, αφού δεν υπάρχουν άλλες μαρίνες σε αυτή την περιοχή. Υπάρχει μία μαρίνα στην περιοχή του Λαυρίου. μαρίνα στην περιοχή του Λαυρίου:

Τα χαρακτηριστικά της υπό εξέταση περιοχής για την χωροθέτηση της μαρίνας παρουσιάζουν ορισμένα πλεονεκτήματα στην περιοχή της Νέας Μάκρης, σε σύγκριση με τις άλλες περιοχές του κόλπου.

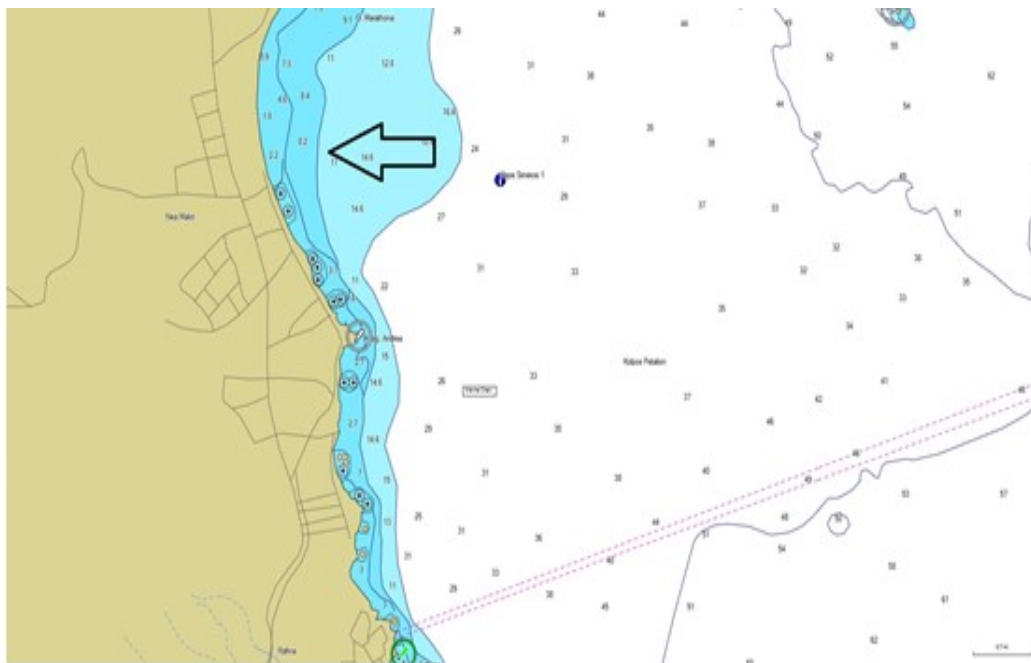
Η περιοχή της Νέας Μάκρης, έχει εξαιρετική οδική σύνδεση τόσο με το διεθνές αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος αφού βρίσκεται σε μικρή σχετικά απόσταση από αυτό , μόλις 32km όσο και με το ότι στην περιοχή υπάρχει ο κύριος οδικός άξονας της λεωφόρου Μαραθώνος που ενώνει το βόρειο και το ανατολικό τμήμα της περιφέρειας του νομού Αττικής.

Λόγω του ότι δεν υπάρχει κάποια αλλαγή των χρήσεων γης στην συγκεκριμένη περιοχή η δυνατότητα σχεδιασμού και κατασκευής των έργων της μαρίνας, πιο εύκολη, αναλογικά με τις άλλες δύο περιοχές στις οποίες δεν υπάρχει εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο και αποτελούν προστατευόμενο φυσικό περιβάλλον. Ασφαλώς βέβαια θα πρέπει να συνεκτιμηθούν οι επιπτώσεις πάνω στο φυσικό περιβάλλον λόγω της δημιουργίας της μαρίνας στην εν λόγω περιοχή. Για την συγκεκριμένη δράση προκειμένου να γίνει η έγκριση χωροθέτησης της μαρίνας απαιτείται συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο για έγκριση περιβαλλοντικών όρων τύπου Β' (ΚΥΑ 69269/90) όπου γίνεται μια προεκτίμηση των επιπτώσεων του έργου.

Υπάρχει σχέδιο για την ανάπλαση της παραλιακής ζώνης στο οποίο μεταξύ άλλων περιλαμβάνεται η διαπλάτυνση της Λεωφόρου Ποσειδώνος, η διαμόρφωση του παραλιακού πεζόδρομου έως τον Νηρέα, με δενδροφυτεύσεις και δημιουργία λωρίδας δρόμου για ποδηλάτες. Επιπλέον εξετάζεται η δυνατότητα πεζοδρόμησης του αυτοκινητόδρομου από την καφετέρια Ναυτίλος μέχρι την ψαροταβέρνα Αύρα. Η δημιουργία χώρων στάθμευσης και η διάνοιξη νέων κάθετων δρόμων για καλύτερη διασύνδεση με την παραλία περιλαμβάνονται επίσης μέσα στα μελλοντικά σχέδια.

Από την έρευνα που πραγματοποιήσαμε τεχνικά στοιχεία, όπως βυθομετρική αποτύπωση δεν κατέστη δυνατό να περιέλθουν στην κατοχή μας και έτσι γίνονται κάποιες εκτιμήσεις από τον χάρτη που παραθέτουμε πιο κάτω στον οποίο απεικονίζονται οι ισοβαθείς καμπύλες που είναι απαραίτητες για να καθορισθεί η διάσταση των σκαφών αναψυχής που θα ελλιμενίζονται και θα εξυπηρετούνται από την μαρίνα.

Παρουσιάζονται στοιχεία από έρευνα σχετικά με την εδαφολογική και γεωλογική μελέτη τόσο του χερσαίου όσο και του θαλάσσιου τμήματος της υπό κατασκευής μαρίνας ανεμολόγια και στοιχεία κυματισμών.



Χάρτης - Αεροφωτογραφία 4. Βυθομετρική και Εδαφολογική καταγραφή στην περιοχή της Νέας Μάκρης¹²⁵.

4.5. Περιγραφή έργων μαρίνας στη Νέα Μάκρη

Το μακρόπνοο σχέδιο είναι η επένδυση για την κατασκευή της μαρίνας να γίνει κατά κύριο λόγο με ιδιωτικά κεφάλαια στα πρότυπα της μαρίνας Φλοίσβου. Η δυναμικότητα της μαρίνας προβλέπει τον ελλιμενισμό περίπου 300 σκαφών και το μέγιστο επιτρεπόμενο μήκος για τα yachts να μην ξεπερνά τα 50 μέτρα. Η προβλεπόμενη κατανομή των σκαφών αναψυχής ανά κατηγορία έχει ως εξής:

Σκάφη αναψυχής από 25-50 μέτρα θέσεις 5, για σκάφη αναψυχής μήκους από 20-25 μέτρα 35 θέσεις, σκάφη αναψυχής με μήκος από 15 μέχρι 20 μέτρα 60 θέσεις, σκάφη με μήκος από 12 μέχρι 15 μέτρα 70 θέσεις, σκάφη με μήκος από 10 μέχρι 12 μέτρα 35 θέσεις, για σκάφη από 8 μέχρι 10 μέτρα 60 θέσεις ελλιμενισμού και για σκάφη

¹²⁵Σύμφωνα με:

https://www.google.com/url?sa=i&url=http%3A%2F%2Fwww.paraktiopsarema.gr%2Fforum2%2Fshowthread.php%3Ft%3D903&psig=AOvVaw0W_11PCDC4U3Euo8R_hC_e&ust=1607957643455000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwi6nL6Sm8vtAhWJkqQKH7I2CKIQr4kDegUIARDnAQ

αναψυχής μικρότερα των 8 μέτρων 35 θέσεις ελλιμενισμού. Επίσης ο σχεδιασμός περιλαμβάνει και την κατασκευή 28 πολυτελών κατοικιών που θα διαθέτουν κήπο και πισίνα ιδιωτική και ανέγερση καταστημάτων διαφόρων κατηγοριών. Τέλος προβλέπεται και η δημιουργία ελικοδρομίου με πύργο ελέγχου για την εξυπηρέτηση των τουριστών των σκαφών αναψυχής.

Στις παρακάτω αεροφωτογραφίες φαίνεται σε σχεδιάγραμμα η πρόταση μας για τη δημιουργία της μαρίνας.



Αεροφωτογραφία 5.



Αεροφωτογραφία 6.

4.5.1. Περιγραφή της κατασκευής Χερσαίων υποδομών εντός της θαλάσσιας ζώνης

Προτείνεται η κατασκευή των παρακάτω κτιριακών εγκαταστάσεων:

Ένα κτίριο για τη διοίκηση συνολικού εμβαδού 300m² που θα περιλαμβάνει: τα κεντρικά γραφεία της διοίκησης, την αίθουσα για συνεδριάσεις, τις οικονομικές υπηρεσίες, και χώρο υποδοχής.

Κατασκευή κτιρίου για τις λιμενικές αρχές και για λιμενικά φυλάκια

Αποθήκες για διάφορες χρήσεις

WC/ντους και για ειδικές κατηγορίες ατόμων (ΑΜΕΑ)

Χώρος για υπηρεσίες ιντερνέτ και αίθουσα υπηρεσιών πρόγνωσης του καιρού

ΑΤΜ για την εξυπηρέτηση τραπεζικών υπηρεσιών

Ταχυδρομείο με δυνατότητες παροχής συνδυασμένων υπηρεσιών

Μονάδα ιατρικής φροντίδας

Δραστηριότητες αναψυχής που θα περιλαμβάνουν, υπηρεσίες εστίασης (εστιατόρια, ταβέρνες), καφετέριες, μπαρ, κέντρα νυχτερινής διασκέδασης κλπ.

Εγκαταστάσεις για εμπορικές δραστηριότητες όπως: παραδοσιακά παντοπωλεία και μικρά σούπερ μάρκετ, καταστήματα μαναβικής, καθαριστήρια ρούχων, καταστήματα με ναυτιλιακή είδη και αξεσουάρ (εξοπλισμό) για σκάφη αναψυχής, τουριστικά καταστήματα για την ανάδειξη της τοπικής και παραδοσιακής τέχνης, γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων, τουριστικά και ναυτιλιακά πρακτορεία για την εξυπηρέτηση όλων των ενδιαφερομένων, και διάφορα άλλα καταστήματα για επιμέρους δραστηριότητες.

Οι προτεινόμενες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες για τη διοίκηση και τη διαχείριση της μαρίνας έχουν τη δυνατότητα να προσφέρουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα για την συγκεκριμένη υπό κατασκευή μαρίνα στο Βορειοανατολικό άκρο της Αττικής έναντι των άλλων μαρίνων.

Υπάρχει δυνατότητα να κατασκευαστούν και λειτουργικές εγκαταστάσεις στις χερσαίες εκτάσεις που βρίσκονται εντός της θαλάσσιας ζώνη. Τέτοιες εγκαταστάσεις θα περιλαμβάνουν τεχνικές υπηρεσίες για επισκευή και συντήρηση των σκαφών αναψυχής, υπηρεσίες για τον καθαρισμό των σκαφών,

επισκευαστική ζώνη των σκαφών αναψυχής, που παρέχει ένα ευρύ φάσμα τεχνικών υπηρεσιών όπως καθαρισμοί σκαφών, συστήματα βαφής για τα ύφαλα των σκαφών, εξειδικευμένες υπηρεσίες για την επισκευή μηχανών με κατάλληλα διαγνωστικά

μηχανήματα, όπως επίσης και την χειμερινή συντήρηση των μηχανών των σκαφών αναψυχής.

Απαραίτητες είναι και οι εγκαταστάσεις τροφοδοσίας καυσίμων, οι εγκαταστάσεις πυροπροστασίας για ασφάλεια της μαρίνας. Τέλος η κατασκευή βιολογικής μονάδας για τη διαχείριση των αποβλήτων των σκαφών αναψυχής και των αλιευτικών σκαφών.

Στους εξωτερικούς χώρους προβλέπεται η δημιουργία με σωστό σχεδιασμό χώρου στάθμευσης, δυναμικότητας 200 θέσεων για την εξυπηρέτηση των τουριστών – επισκεπτών, αλλά και των εργαζομένων στις υπηρεσίες της μαρίνας. Επιπλέον προβλέπεται να γίνει δενδροφύτευση σε όλο τον χώρο που περιβάλλει την μαρίνα.

4.5.2 Λιμενικές υποδομές

Όσον αφορά τις λιμενικές υποδομές έχουμε να σημειώσουμε τα κάτωθι: Το άνοιγμα της μαρίνας είναι 90 μέτρα και η είσοδος της μαρίνας βρίσκεται σε νότια κατεύθυνση.

Το βάθος της θάλασσας στο σημείο που πρόκειται να γίνει η μαρίνα φτάνει περί τα 8 μέτρα. Το συνολικό εμβαδόν της θαλάσσιας ζώνης όπου πρόκειται να γίνουν τα έργα για την κατασκευή της μαρίνας φθάνει τα 359000m². Τα λιμενικά έργα σύμφωνα με την πρότασή μας είναι τα παρακάτω:

Προβλήτα για την πρόσδεση των σκαφών από την πρύμνη (πρυμνοδέτηση) κατά την προσόρμιση (την είσοδο στην μαρίνα) των σκαφών αναψυχής.

Κατασκευή προστατευτικών κρηπιδωμάτων με τοποθέτηση προστατευτικής πλάκας από σκυρόδεμα στον πόδα των κρηπιδωμάτων

Κατασκευή από τσιμέντο στενόμακρης λωρίδας(μόλου) για το δέσιμο των σκαφών αναψυχής

Κατασκευή ράμπας (κεκλιμένου επιπέδου) για την ασφαλή ανέλκυση και καθέλκυση μικρών σκαφών αναψυχής

Κατασκευή νηοδόχου με ιμάντες ανάλογου μεγέθους για την ανέλκυση, καθέλκυση και μεταφορά σκαφών με γερανό που κινείται πάνω σε ρόδες τον λεγόμενο travel lift ώστε να τακαριστεί και να κάτσει το σκάφος αναψυχής πάνω σε ειδικές βάσεις στο χερσαίο μέρος της μαρίνας.

Δίκτυα και παροχές όπως δίκτυο πυρόσβεσης και παροχή κατάλληλου χώρου για ανέλκυση και καθέλκυση των σκαφών αναψυχής

Κατάλληλες προσχώσεις για τη διαμόρφωση της απαιτούμενης χερσαίας ζώνης σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προβλέπει ο Ν. 2160/93.

Εξοπλισμός ναυσιπλοΐας και πρόβλεψη διαδικασιών πρόσδεσης των σκαφών.

4.5.3 Αναγκαίος εξοπλισμός για την λειτουργικότητα της μαρίνας¹²⁶

Η μαρίνα για να μπορέσει να είναι λειτουργεί, θα πρέπει να διαθέτει κάποιον εξοπλισμό και κάποια δίκτυα υποδομής ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί το κοινό. Τα στοιχεία αυτά είναι:

Εξοπλισμός καθαριότητας και υγιεινής, καθώς ώστε να αποφεύγονται προβλήματα ρύπανσης και να αναβαθμίζεται το περιβαλλοντικό περιβάλλον της μαρίνας είναι ο μόνος εξοπλισμός που με την παρουσία του να συμβάλλει στο έργο της περιβαλλοντικής αναβάθμισης της μαρίνας. Με αυτή τη διαδικασία θα γίνεται συλλογή των στερεών αποβλήτων και καθαρισμός και παράλληλα ασφαλής απομάκρυνση των υγρών καταλοίπων από κάθε μορφής εγκαταστάσεις.

Ο εξοπλισμός πυρόσβεσης, η παρουσία του οποίου αναφέρθηκε και παραπάνω θα συμβάλλει στην ασφαλή λειτουργία του λιμένα και στην αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών πυρκαγιάς. Θα περιλαμβάνει, πυροσβεστικές φωλιές, πυροσβεστικούς κρουνοί, ειδικά συστήματα πυρόσβεσης με συστήματα αυτόματης ανίχνευσης για την κατάσβεση της πυρκαγιάς στο αρχικό της στάδιο(καταιονητήρες) και πλωτά πυροσβεστικά πλοιάρια που θα έχουν ρόλο εκτός από την κατάσβεση πυρκαγιών, επιπλέον στην έρευνα και διάσωση. Το λιμενικό πυροσβεστικό δίκτυο θα πρέπει να καλύπτει όλη τη χωρική έκταση της μαρίνας.

Δίκτυο ηλεκτρικού ρεύματος 220 & 380V (από 16 έως 125 αμπέρ), με κιτία ρευματοδότησης (pillars) σε όλη την έκταση της μαρίνας καθώς θα πρέπει να υπάρχει παροχή ηλεκτρικού ρεύματος σε όλες τις θέσεις παραβολής / πρυμνοδέτησης της μαρίνας.

Κινητή μονάδα αναρρόφησης λυμάτων από σκάφη αναψυχής.

Συστήματα άμεσης τροφοδοσίας νερού, και ακόμη συστήματα τηλεφώνου με ενσύρματο και ασύρματο δίκτυο και γραμμής ISDN που θα καλύπτει όλη την μαρίνα.

Για την ασφάλεια της μαρίνας από κακόβουλες ενέργειες ολόκληρο το συγκρότημα θα πρέπει να είναι περιφραγμένο. Η φύλαξη του χώρου σε εικοσιτετράωρη βάση θα

¹²⁶Pardali A., Miliaraki M., (2006), Marinas as Poles for Sustainable Local Tourist Development, Archive of Economic History, XVIII, PP.10-26.

ανατεθεί σε ιδιωτική φορέα. Επιβάλλεται και η εγκατάσταση κλειστού συστήματος παρακολούθησης με ηλεκτρονικές κάμερες σε όλη την έκταση των εγκαταστάσεων της μαρίνας.

Προβλέπεται επίσης ειδική σήμανση και πινακίδες που θα τοποθετηθούν στον περικλειστο χώρο της μαρίνας.

Τέλος κατάλληλο ηλεκτροπαραγωγικό ζεύγος ισχύος 250 KWA ώστε να καλυφθούν τυχόν έκτακτες ανάγκες του συγκροτήματος σε περιπτώσεις διακοπής ρεύματος.

4.5.4 Κατηγοριοποίηση προβλεπόμενων παρεχόμενων υπηρεσιών του λιμένα¹²⁷

Οι υπηρεσίες που προβλέπεται να διαθέτει ο λιμένας είναι οι παρακάτω:

Υπηρεσίες κατάλληλες για την τεχνική υποστήριξη

Υπηρεσίες τροφοδοσίας

Υπηρεσίες για την ανέλκυση και καθέλκυση των σκαφών αναψυχής

Υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης των σκαφών αναψυχής

Υπηρεσίες εξυπηρέτησης των τουριστών και ιδιαίτερα πληροφορίες για τις δυνατότητες επίσκεψης των τουριστών κρουαζιέρας και των ιδιωτών με σκάφη αναψυχής, στον αρχαιολογικό χώρο του Μαραθώνα.

Υπηρεσίες ψυχαγωγίας και ενημέρωσης των ενδιαφερομένων καθώς επίσης και των επισκεπτών του λιμένα.

Υπηρεσία που θα έχει ως καθήκον την πρόληψη και τον έλεγχο των αρνητικών επιπτώσεων¹²⁸ στο περιβάλλον θαλάσσιο και μη από τον τουρισμό των σκαφών αναψυχής. Όλες οι προβλεπόμενες κατασκευές, λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες για την κατασκευή της μαρίνας θα συμβάλλουν στην τοπική, περιφερειακή, εθνική και ευρωπαϊκή οικονομία¹²⁹.

¹²⁷Sevinc F., Güzel T., (2018), ‘‘Sustainable Yacht Tourism Practices’’, Management & Marketing XV (1):61-76.

¹²⁸ Andrade M., Costa P. J., and Morales J. E., (2021), ‘‘Challenges for European Tourist-City-Ports: Strategies for a Sustainable Coexistence in the Cruise Post-COVID Context’’, Land, 10,126 MDPI.

¹²⁹Kizielewicz J., and Luković T., (2013), ‘‘The Phenomenon of the Marina Development to Support the European Model of Economic Development’’, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο κλάδος του τουριστικού προϊόντος της κρουαζιέρας είναι ένας από τους πιο δυναμικούς και ταχέως αναπτυσσόμενους κλάδους στην περιοχή της Μεσογείου και κατ' επέκταση της Ελλάδας. Η ανοδική πορεία του τουρισμού κρουαζιέρας την τελευταία δεκαετία με εξαίρεση την περίοδο της πανδημίας 2019-2021 παρουσίασε σημαντική άνοδο και αναμένεται στην αμέσως επόμενη περίοδο να αναπτυχθεί με μεγαλύτερο ρυθμό.

Η Ελλάδα ως νησιωτική και παράκτια χώρα κατέχοντας και την πρώτη θέση ακτογραμμής στην περιοχή της Μεσογείου χρειάζεται να αποκτήσει μία λιμενική υποδομή η οποία να είναι συνεχής και διαχρονική. Είναι απολύτως αναγκαίο τόσο από κοινωνική όσο και από οικονομική άποψη η διασυνδεσιμότητα όλων των νησιών και ιδιαίτερα των απομονωμένων με την ηπειρωτική χώρα. Οι δημοφιλείς παράκτιες πόλεις, αλλά και τα δημοφιλή τουριστικά νησιά είναι απαραίτητο να διαθέτουν σύγχρονες λιμενικές υποδομές με μαρίνες που θα εξυπηρετούν τον τουρισμό κρουαζιέρας, αλλά και τα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής.

Η μακροπρόθεσμη τουριστική ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα για να έχει διάρκεια και περαιτέρω προοπτικές ανάπτυξης πρέπει να δίνει προτεραιότητα στην σωστή κατανομή εισροών και εκροών για την παραγωγή του τουριστικού προϊόντος και της υπηρεσίας. Η κρατική παρέμβαση είναι ιδιαίτερα σημαντική και παράλληλα με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, θα διευκολύνει όλες τις απαιτούμενες ενέργειες διαδικασίες που είναι απαραίτητες για την προώθηση ομαλή λειτουργία και ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας.

Τα στοιχεία για τη χώρα μας είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικά λόγω των ελκυστικών προορισμών από άποψη θέσης και κλίματος που προσφέρουν οι ελληνικές παράκτιες περιοχές, όσο και της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς που συνυπάρχει με αυτές.

Οι μελλοντικές προκλήσεις δεν μπορεί να περιμένουν. Οι πρόσφατες αυξανόμενες τάσεις στον παγκόσμιο τουρισμό κρουαζιέρας, δημιουργούν αυξανόμενες ανάγκες για σύγχρονες μαρίνες και από αυτή την άποψη η κατασκευή μαρίνας στην περιοχή της Νέας Μάκρης θα έχει πολλαπλά οφέλη για την οικονομία της περιοχής τόσο σε τοπικό επίπεδο, όσο και σε εθνικό. Η ιστορικότητα της περιοχής, και η πολιτιστική

της κληρονομιά, παράλληλα με την κατασκευή της μαρίνας για σκάφη αναψυχής και κρουαζιερόπλοια απαιτούν ένα στρατηγικό σχεδιασμό για αειφόρο αποτελεσματική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα με σημαντικά οφέλη στην τοπική και την εθνική οικονομία.

Ο τουρισμός όπως και ο τουρισμός κρουαζιέρας στη χώρα μας μπορεί να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο λόγω και του συγκριτικού πλεονεκτήματος των νησιών μας, αλλά και του πλήθους των παράκτιων ακτών που διαθέτει. Αποτελεί την εναλλακτική λύση για την υποκατάσταση των εισαγωγών με την ανάπτυξη της βιομηχανίας τουρισμού, λόγω ακριβώς αυτού του συγκριτικού πλεονεκτήματος. Η βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών είναι ένα από τα σημαντικότερα οφέλη που θα επιφέρει ο τουρισμός κρουαζιέρας λόγω των τουριστικών λιμένων στην εθνική μας οικονομία.

Η τουριστική ανάπτυξη των λιμένων σύμφωνα με έρευνες έχει δείξει ότι είναι συνδεδεμένη σε μεγάλο βαθμό και με τις συνθήκες ανάπτυξης των υπολοίπων τομέων της οικονομίας. Επομένως εύκολα μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η κατασκευή ενός λιμένα απαιτεί να συντρέχουν κατάλληλες αναπτυξιακές συνθήκες στο σύνολο της οικονομίας μιας χώρας.

Ο τουρισμός κρουαζιέρας εκτός του άμεσου οικονομικού οφέλους για τον τουριστικό λιμένα, δίνει τη δυνατότητα της προώθησης του τουριστικών αξιοθέατων μεταξύ των κρουαζιερόπλοιων διαφόρων εθνικοτήτων των κρουαζιερόπλοιων, αφού θα μπορούν να επιστρέψουν μέσω άλλων μέσων μεταφοράς ως χερσαίοι τουρίστες.

Η δυνατότητα οργάνωσης διεξαγωγής παραδοσιακών εκδηλώσεων τόσο υποδοχής όσο και αποχώρησης από τον τουριστικό λιμένα των κρουαζιερόπλοιων σύμφωνα με τις εμπειρικές μελέτες δείχνει ότι αποτελεί ένα ακόμη θετικό στοιχείο για την ικανοποίηση των τουριστών αυτής της μορφής θαλάσσιου τουρισμού, επομένως και για την μαρίνα της Νέας Μάκρης.

Πολλές φορές δημιουργούνται δυσάρεστες εντυπώσεις και εμπειρίες λόγω της μη διαθεσιμότητας υπηρεσιών μετακίνησης μεταξύ του τουριστικού λιμένα και της πόλης. Επιπλέον έλλειψη των κατάλληλων πληροφοριών και πινακίδων, καθοδήγησης και ασφάλειας των επισκεπτών δηλαδή έλλειψη συνδεσιμότητας και προσβασιμότητας στην πόλη, δημιουργεί εμπόδια στην ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας. Προς αποφυγή δυσάρεστων καταστάσεων και αποτελεσμάτων η συνεργασία και ο συντονισμός των διαφόρων φορέων (τοπικών τουριστικών διαχειριστών, τοπικών επιχειρηματιών, αλλά και φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης και ευρύτερα κυβερνητικών παραγόντων) για δωρεάν μετακινήσεις και εύκολη

πρόσβαση στα τουριστικά αξιοθέατα της περιοχής, και οι διευκολύνσεις στους τουρίστες κρουαζιέρας, όπως για παράδειγμα να υπάρχει χρόνος ικανός για ψώνια στις τοπικές αγορές, θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην αποτίμηση του τουριστικού προϊόντος και υπηρεσίας.

Από μελέτες και αντίστοιχες έρευνες για τον τουρισμό της κρουαζιέρας προκύπτει ότι τα κρουαζιερόπλοια που πραγματοποιούν αυτοοργανωμένα ταξίδια είναι πιο ευάλωτα από εκείνα τα κρουαζιερόπλοια που επιλέγουν προγραμματισμένα ταξίδια και περιηγήσεις. Παραπληροφόρηση και κακές πρακτικές τόσο σε σχέση με το λιμάνι όσο και με την συνδεσιμότητα στην πόλη, είναι πολύ πιθανό να οδηγήσουν σε δυσαρέσκεια και επομένως όχι ικανοποιητικά αποτελέσματα.

Η επανασύσταση των τουριστικών γραφείων του Ε.Ο.Τ. στις χώρες του εξωτερικού θα συνέβαλλε επίσης στην ανάδειξη των τουριστικών προορισμών στην Ελλάδα με ότι οφέλη αυτό συνεπάγεται.

Η θέσπιση κινήτρων για επενδύσεις ο σωστός σχεδιασμός και προγραμματισμός και η από κοινού ανάληψη πρωτοβουλιών για τον εκσυγχρονισμό ή την κατασκευή νέων τουριστικών λιμένων και μαρινών θα συμβάλλει αποφασιστικά στην αύξηση του τουριστικού προϊόντος στη χώρα μας.

Τέλος αυτό που χρειάζεται είναι η ανάπτυξη ενός βιώσιμου μοντέλου τουριστικής κινητικότητας, ανάπτυξης διασυνδεσιμότητας και διαλειτουργικότητας του δικτύου των τουριστικών λιμένων για να δημιουργηθούν ικανές προοπτικές για το μέλλον με μακροπρόθεσμα και βιώσιμα οφέλη στην Ελληνική οικονομία..

5.1. Περιορισμοί και Προτάσεις για μελλοντική Έρευνα

Όπως προκύπτει από την έρευνα που πραγματοποιήθηκε, αλλά και από σχετικές έρευνες, η συλλογή δεδομένων είναι μία αρκετά δύσκολη και πολύπλοκη διαδικασία. Ένας από τους περιορισμούς αυτής της έρευνας είναι η πολυπλοκότητα της εύρεσης ενός συμφωνημένου ορισμού των κύριων όρων που διέπουν αυτή την έρευνα. Αυτό διότι δεν υπάρχει ενιαία αποδοχή της έννοιας του τουριστικού λιμένα μεταξύ των χωρών παγκοσμίως, αλλά και μεταξύ των χωρών της Ε.Ε., επομένως δεν είναι δυνατή η συγκέντρωση στατιστικών στοιχείων με κοινή αναφορά.

Η ποσοτική έρευνα για τις αρνητικές επιπτώσεις από τον τουρισμό κρουαζιέρας τόσο στο θαλάσσιο όσο και στο χερσαίο περιβάλλον είναι ελλιπέστατη. Ο σαφής καθορισμός των παραγόντων που δυνητικά προκαλούν προβλήματα είναι σημαντικός

για την περαιτέρω προοπτική ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας. Επομένως μία έρευνα ποσοτικής ανάλυσης των αρνητικών επιπτώσεων του τουρισμού σκαφών αναψυχής και κρουαζιέρας θα έδινε τη δυνατότητα διατύπωσης συγκεκριμένων προτάσεων για την εξάλειψη των αρνητικών αυτών επιπτώσεων.

Τέλος μία έρευνα ευρείας κλίμακας για την συγκέντρωση ποσοτικών στοιχείων τόσο για την συμπεριφορά όσο και την ικανοποίηση των τουριστών κρουαζιέρας θα συνέβαλε θετικά στις μελλοντικές συμπεριφορικές προθέσεις και επομένως στις προοπτικές ανάπτυξης της συγκεκριμένης μορφής θαλάσσιου τουρισμού. Σε αυτή την περίπτωση η σύνδεση του τουρισμού κρουαζιέρας με άλλες μορφές τουρισμού, όπως θρησκευτικός τουρισμός, αγροτουρισμός, τουρισμός περιπέτειας, κλπ., θα προσέδιδε ένα επιπλέον ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για τη χώρα μας ως τουριστικό προορισμό, ανάμεσα στα λιμάνια των άλλων χωρών της Μεσογείου.

Η απόκτηση σημαντικών γνώσεων για τον τουρισμό κρουαζιέρας και η ανάπτυξη των τουριστικών λιμένων σίγουρα θα προσφέρει νέους ορίζοντες για μελλοντικές κατευθύνσεις έρευνας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ξενόγλωσση

ABA (American Boating Association). ABA is a proud member and supporter of the National Safe Boating Council, The National Water Safety Congress, and the National Youth Marine Alliance.

ADAC (2021). “*Marinas*”. Διαθέσιμο στο: <https://skipper.adac.de/en/marinas/>.

Allied Market Research (2020), “*Global Yacht Charter Market, Opportunities and Forecast, 2020-2027*”.

Anagnostopoulos L., Kourentis L., Papadakis A., and Mouchtouri A. V., (2022), “*Re-Starting the Cruise Sector during the COVID-19 Pandemic in Greece: Assessing Effectiveness of Port Contingency Planning*”, International Journal of Environmental Research and Public Health, MDPI.

Ana Lucia Rodrigues da Silva (2021), “*An overview of the impact of COVID-19 on the cruise industry with considerations for Florida*”, Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, Volume 10, Elsevier.

Andrade M., Costa P. J., and Morales J. E., (2021), “*Challenges for European Tourist-City-Ports: Strategies for a Sustainable Coexistence in the Cruise Post-COVID Context*”, Land, 10,126 MDPI.

Andriotis, K., and Agiomirgianakis, G. (2010), “*Cruise visitors’ experience in a Mediterranean port of call*”, International Journal of Tourism Research, Vol. 12, No. 4, pp: 390.404.

Artal-Tur A., Villena-Navarro M. and Alama-Sabater, L. (2018). “*The relationship between cultural tourist behaviour and destination sustainability*”, Anatolia, Vol. 29, No. 2, pp. 237-251

Association of Mediterranean Cruise Ports – Med Cruise (2016), “*Cruise activities in Med Cruise ports: Statistics 2016*”, A Med Cruise Report.

Baloch B. Q., Shah N.S., Iqbal N., Sheeraz M., Asadullah M., and Mahar S., Khan U. A., (2022), “*Impact of tourism development upon environmental sustainability: a suggested framework for sustainable ecotourism*”, Environmental Science and Pollution Research, Springer Nature, Switzerland.

Beatriz Perea-Medina, Carlos Rosa-Jiménez, and Andrade-Maria R., (2019), “*Potential of public transport in regionalization of main cruise destinations in Mediterranean*”, Tourism Management, Volume 74, pp: 382-391, Elsevier.

Benson, D., Bugg, and Whitehead, R., G., (1994), *“Transport and Logistics”*, N.Y.

Booth H., Mourato S. and Milner-Gulland E., (2022), *“Investigating acceptance of marine tourism levies, to cover the opportunity costs of conservation for coastal communities”*, Journal of Ecological Economics, Vol. 201, 107578, Publisher Elsevier, London.

Brida G. Juan and Zapata S., (2010), *“Cruise tourism: economic, socio-cultural and Environmental impacts”*, Journal of Leisure and Tourist Marketing, Vol.1. No 3, Taylor & Francis.

Bull A., (1996), *“The economics of cruising: an application to the short ocean cruise market”*, Journal of Tourism Studies, Volume 7 Issue 2, pp 28-35, Copyright Agency James Cook University, School of Business.

Cappato Alberto, (2011), *“Cruises and Recreational Boating in the Mediterranean”*, Plan bleu. Istituto Internazionale delle Comunicazioni, Genoa - Italy) Final Draft.

Castillo-Manzano, Fageda, X. and Laxe, F. G., (2014), *“An analysis of the determinants of cruise traffic: An empirical application to the Spanish port system”*, Transp. Res. Part E Logist. , pp: 115–125.

Chase G. and Alon I., (2002), *“Evaluating the Economic Impact of Cruise Tourism: A Case Study of Barbados”*, International Journal of Tourism and Hospitality Research Volume 13, 2002 - Issue 1, Taylor & Francis, London.

Chen J., Balomenou C., Nijkamp P., Poulaki P., and Lagos D., (2016): *“The sustainability of yachting tourism: A case study on Greece”*, 56th Congress of the

Clancy M., (2017), *“Power and Profits in the Global Cruise Industry”*, In book: Cruise Ship Tourism Chapter 2, pp. 43-56, CAB International.

CLIA (International Association of Cruise Lines) (2019), *“Is the world's largest cruise industry trade association, providing a unified voice and leading authority of the global cruise community”*.

Cooper, J., Browhen, M., and Peters, M., (1995), *“European Logistics”*, Oxford U.K.

Deely J., Hynes St, and Cawley M., (2022), *“Overseas visitor demand for marine and coastal tourism”*, Journal of Marine Police, Volume 143, Elsevier.

Dekker, T., (1993), *“Logistics and Transport”*, ISL, Bremen.

Deskovic, Z., (1989). *“Marina Development in Yugoslavia”*, Available online: www.scopus.com

Diakomihalis N. Mihail, (2007), *“Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects”*, Journal Transportation Economics, Vol.21, 419-455, Elsevier, Holland.

Enrico Ivaldi, Guido Bonatti, and Riccardo Soliani, 2016. *“The Construction of a Synthetic Index Comparing Multidimensional Well-Being in the European Union”*, Social Indicators Research: An International and Interdisciplinary Journal for Quality-of-Life Measurement, Springer, vol. 125(2), pages 397-430, January.

European Environment Agency. *Is an agency of the European Union that delivers knowledge and data to support Europe's environment and climate goals*. European Regional Science Association: "Cities & Regions: Smart, Sustainable, Inclusive", Austria (ERSA).

Expert Market Research (EMR), (2023). According to a new report by EMR titled *“Global Yacht Charter Market Report and Forecast 2022-2027”*, the market reached a value of nearly USD 15.71 billion in 2021. The global yacht charter industry is further expected to grow at a CAGR of 12.20 % between 2022 and 2027 to reach USD 31.32 billion by 2027.

FCCA (Florida Caribbean Cruise Association). *The Florida-Caribbean Cruise Association (FCCA) is a not-for-profit trade organization composed of 23 Member Lines operating nearly 200 vessels in Floridian, Caribbean and Latin American waters*. Created in 1972, the FCCA's mandate is to provide a forum for discussion on cruise operations, tourism development, ports, tour operations, safety, security and other cruise industry issues.

Ferrante M., CantisDe S. and Shoal N. (2018), *“A general framework for collecting and analysing the tracking data of cruise passengers at the destination”*, Current Issues in Tourism, Vol. 21, No. 12, pp. 1426-1451.

Forsyth T., (1997), *“Environmental Responsibility and Business Regulation: the case of sustainable tourism”*, The Geographical Journal, Vol. 163, No 3, pp.270-280, Published By: The Royal Geographical Society with the Institute of British Geographers.

Gabriel J. Brida, Riaño , E., and Aguirre Z. Sandra, (2011), *“Residents' attitudes and perceptions towards cruise tourism development: A case study of Cartagena de Indians (Colombia)”*, Journal of Tourism and Hospitality Research, Volume 11, No 3 pp.181-196, Sage Publications U.S.A.

Gabriel J. Brida, and Aguirre Z. Santra (2010), *“Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts”*, International Journal of Leisure and Tourism Marketing, Vol. 1, No3, Inderscience Enterprises Ltd.

Garrod, B. and Gossling S., (2007), *“New Frontiers in Marine Tourism-Diving Experiences, Sustainability and Management”*, Publisher Elsevier.

Gross S., and Luck M., (2012), *“Cruise Line Strategies for Keeping Afloat”*, In book: *The Business and Management of Ocean Cruises*. (pp. 63-78)Chapter: 5Publisher: CABI Editors: Michael Vogel, Alexis Papathanassis, Ben Wolber.

Gui L.; and Russo, A.P., (2011), *“Cruise ports: A strategic nexus between regions and global lines—Evidence from the Mediterranean”*, *Maritime. Policy Management* 38, pp: 129–150.

Hall C. Michael, (2001), *“Trends in ocean and coastal tourism: the end of the last frontier?”*, *Journal of Ocean & Coastal Management*, Vol. 44, Issues 9-10, Pages 601-618, Elsevier, London.

Hogne Ø., Fredman P., Sandell K., and Sæþórsdóttir A. D., Tyrväinen L., and Søndergaard J., F., (2018), *“Tourism, nature and sustainability A review of policy instruments in the Nordic countries”*, Nordic Council of Ministers, Denmark.

Hojnika J., Biloslavo R., Cicero L., and Cagnina M.R., (2020), *“Sustainability indicators for the yachting industry: Empirical conceptualization”*, *Journal of Cleaner Production*, Volume 249.

International Council of Marine Industry Associations - *ICOMIA is the international trade association representing the global marine industry since 1966*. ICOMIA brings together national marine industry associations in one global organization and represents them at an international level, presenting a strong and united voice when dealing with issues challenging the industry.

Jenner P., and Smith C., (1992), *“The tourism industry and the environment”*, Special Report, Publisher Economist Intelligence Unit, London, UK.

KamHung, ShaWang, Basak D. Guillet and Zhaoping Liu., (2019), *“An overview of cruise tourism research through comparison of cruise studies published in English and Chinese”*, *International Journal of Hospitality Management*”, Vol. 77, pp. 207-216, Editor Elsevier.

Kasimati E., Dionysopoulou P., and Doulgeraki C., (2019), *“Cruise industry in Greece: Possibilities and prospects”*, *Journal of Economi* Volume: 1 Issue: 2, 87 - 97.

Kester G.C. John 2003, *“Cruise Tourism”*, *Journal of Tourism Economics*, Volume 9, Issue 3, pp: 337-350, Sage Publications U.S.A.

Kester G.C. John (2003), *“Trends in International Tourism Flows, 1990–2000”*, *Journal of Tourism Economics*, Volume 8, Issue 3, Sage Publications U.S.A.

- Kizielewicz J., and Luković T., (2013), *“The Phenomenon of the Marina Development to Support the European Model of Economic Development”*, International Journal on Marine Navigations and Safety of Sea Transportations, Vol. 7 N.3, Semantic Scholar.
- Kovačić, M., Favro, S., & Mezak, V. (2016). *“Construction of Nautical Tourism Ports as an Incentive to Local Development”*, Journal of Environmental Engineering & Management.
- Klein R., (2005) *“Cruise Ship Squeeze: The New Pirates of the Seven Seas”*, Canada: New Society Publisher.
- Kudra S., Kushwah S., Kudra N., Nabobo-Baba U., Alam M. and Alam A. M., (2022), *“ Tourist experience at port and town: assessing cruiser satisfaction during self-organized onshore excursions at Lautoka Port, Fiji, in 2018–2019”*, Journal of Heliyon, Vol.8, Issues 5., Elsevier.
- Lekakou M., and Tannatos E., (2001), *“Cruising and sailing, A new tourist product for Ioniansea in Greece”*, University of Piraeus 2001.
- Lekakou M.B., Özer D. and Pallis A.A. (2005). *“Coastal Shipping between Greece and Turkey: Towards Sustainable Tourism?”* International Congress on Maritime Tourism, (proceedings: pp. 176-186), Cezme, Turkey, November.
- Li Y. Lin, Chang C. Tsai and Jen Y. Lee, (2022), *“A Study on the Trends of the Global Cruise Tourism Industry, Sustainable Development, and the Impacts of the COVID-19 Pandemic”*, Journal of Sustainability, Vol.14, Issue 11, MDPI.
- Lousada S., and Castanho R. A., (2022), *“The Role of Ports in Tourism: Porto Santo Harbour”*, Journal Water, Vol. 14/ Issue 19, Licensee MDPI, Basel, Switzerland.
- Manzoor F., Wei I., Asif M., Zia ul Haq M., and Hafiz ur R., (2019), *“The Contribution of Sustainable Tourism to Economic Growth and Employment in Pakistan”*, Journal of Environmental and Public Health, National Center for Biotechnology Information, Switzerland.
- Maria João Lopes and Dianne Dredge, (2018), *“Cruise Tourism Shore Excursions: Value for Destinations?”* , Journal of Tourism Planning & Development, Volume 15, Issue 18, Taylor & Francis.
- Marksel M., Tominc P., and Bozicnik S., (2016), *“Cruise passengers’ expenditures: The case of port of Koper”*, Journal of Tourism Economics, Volume 23, Issue 4, Sage Publications U.S.A.

Miller I. Marc, (1986), *“Travel, Tourism and Marine Affairs”*, Journal Coastal Zone Management, Vol. 14(1-2), pp: 1-19, Published by Informa UK, Taylor & Francis.

Miller L. Marc, and Auyong Jan, (1991), *“Coastal zone tourism: A potent force affecting environment and society”*, Journal of Marine Policy, Vol. 15, Issue 2, Pages 75-99, Publisher Elsevier, Australia.

Miller L. Marc. , (1993), *“The rise of coastal and marine tourism”*, Journal Ocean & Coast Management, Vol. 20, Issue 3, Editor Elsevier.

Montes A. Antonio, Radic A. and Arjona-Fuentes M.J, (2021), *“ Job quality and work engagement in the cruise industry”* Asia Pacific Journal of Tourism Research Vol. 26(5) pp: 469-487, Published by Taylor & Francis.

National Marine Manufacturers Association, (NMMA), Chicago. *Is the nation’s leading trade association representing boat, marine engine and accessory manufacturers. Collectively, NMMA members manufacture an estimated 80 percent of marine products used in North America.*

Nomenclature of Territorial Units for Statistics) European Environment Agency (2021). *“Marina port moorings per km coastline of NUTS3 regions”*, The location of Marine Protected Area is overlaid to show the spatial relation between the regions with high density of moorings and the level of protection by MPAs.

Norman D., Ngaire D. and Derrett R. (2001), *“Special Interest Tourism”*, Pennsylvania State University, Wiley.

Orams B. Mark, (1996), *“Using Interpretation to Manage Nature-based Tourism”*, Journal of Sustainable Tourism, Vol. 4, Issue 2, Taylor & Francis.

Orams M. (1999), *“Marine Tourism: Development, Impacts and Management”*, 1st Edition, Published by Routledge Taylor & Francis Group, London.

Pallis Th., (2015), *“Cruise Shipping and Urban Development State of the Art of the Industry and Cruise Ports”*, International Transport Forum at the OECD, Discussion Paper No.14.

Pallis, A.A. and Arapi K.P., (2016). *“A Multi-Port Cruise Region: Dynamics and Hierarchies in the Med.”* Tourismos, 16(2), 162-181. Proceedings of the IAME 2015 Annual Conference, Kuala Lumpur, Malaysia.

Papadopoulou G., (2020), *“An Overview of the Cruise Industry in Greece from 2010-2019”*, SPOUDAI, Journal of Economics and Business, Vol. 70 (2020), Issue 1-2, pp. 39-57.

- Papadopoulou, G. Sambracos, E. and Xesfingi, S. (2017). *“Influential factors of passengers expenditures during a cruise trip: The case of the Greek islands”*, South-Eastern Europe Journal of Economics, 1, 15-31.
- Papathanassis, A. (2020), *“The growth and development of the cruise sector: a perspective article”*, Tourism Review, Vol. 75 No. 1, pp. 130-135., Emerald Publishing Limited.
- Pardali A., and Miliaraki M., (2006), *“Marinas as Poles for Sustainable Local Tourist Development”*, Archive of Economic History, XVIII, PP: 10-26.
- Pardali A., Sakellariadou F., (2000), *“Economic and environmental impacts from the operation of marinas: the Greek case”*, Marine Engineering and Ports. Southampton: Wit Press.
- Piante C., Ody D., 2015. *“Blue Growth in the Mediterranean Sea: the Challenge of Good Environmental Status”*, Med Trends Project. WWF- September, France. 192 pages.
- Pino G., and Peluso M.A. (2018), *“The development of cruise tourism in emerging destinations”*, Tourism and Hospitality Research, Vol. 18, No. 1, pp. 15-27, Sage Publications, Ltd.
- Putu T., Kawitri Resen, Pradipta A. Devia and Ramadhani Ismar, (2021), *“Flags of Convenience in Cruise Tourism: Is It an Opportunity or an Exploitation of Developing Countries;”*Journal of Social Sciences and Humanities, Vol. 11, N.1, pp:88-99.
- Sakul K, Shailendra S., K., Nakul K., Unaisi N.,-B., Mumtaz A., and Afsar M., Alam, (2022), *“Tourist experience at port and town: assessing cruiser satisfaction during self-organized onshore excursions at Lautoka Port, Fiji, in 2018–2019”*, Journal of Heliyon 8(3):e09426.
- Scott L., and Sherie B., (2016), *“Cruise line efficiency: An analysis of seven cruise lines operational efficiency”*, Journal of Tourism Economics, Volume 22, Issue 5, Sage Publications U.S.A.
- Sevinc F., Güzel T., (2018), *“Sustainable Yacht Tourism Practices”*, Management & Marketing XV (1):61-76.
- Shahzad Syed Jaward H., Shahbaz M., Ferrer R., and Kumar Ravinesh R., (2017), *“Tourism-led growth hypothesis in the top ten tourist destinations: New evidence using the quantile-on-quantile approach”*, Tourism Management, Vol.60, pp: 223-232, Publisher Elsevier, California.

Sharpley R., And Telfer J. D., (2014), *“Tourism and Development: Concepts and Issues”*, Book, 2nd Edition, Channel View Publications, Bristol, UK.

Spinelli R. and Benevolo C., (2022), *“Towards a new body of marine tourism research: A scoping literature review of nautical tourism”*, Journal of Outdoor Recreation and Tourism, Editor Elsevier.

Stuchtey, R.W., (1990), *“The economics of Land / Sea Logistics.”*, ISL, Bremen.

The Tools4MSP GeoPlatform (formerly the ADRIPLAN Portal) is a community-based, open source portal based on GeoNode, a web-based Content Management System (CMS) for developing Geospatial Information Systems (GIS) and Spatial Data Infrastructure (SDI). It includes over 600 geospatial datasets, organized into the following categories: coastal defense and sand mining, energy, environmental protection, environment and ecosystem, fisheries and aquaculture, maritime transport and tourism, miscellaneous.

Tihomir L., Piplica D., Hruška D., (2021), *“Comparative performance analysis of the marina and charter service industries in Croatia”*, Scientific Journal of Maritime Research 35, pp: 318-326.

Vazquez M. Rosa-Maria, Garcia M. Juan and Valenciano De Pablo Jaime. , (2021), *“Analysis and Trends of Global Research on Nautical, Maritime and Marine Tourism”*, Journal of Marine Science and Engineering, Vol. 9, Issue 1, Editor of MDPI, <https://doi.org/10.3390/jmse9010093>.

Vázquez Rosa María Martínez, Valenciano De Pablo Jaime, and Juan Milán-García, (2022), *“Impact Analysis of Marinas on Nautical Tourism in Andalusia”*, Journal of Marine Science and Engineering, MDPI.

World Travel and Tourism Council, (2022). Our mission is to maximise the inclusive and sustainable growth potential of the Travel & Tourism sector by partnering with governments, destinations, communities, and other stakeholders to drive economic development, create jobs, reduce poverty and foster peace, security, and understanding in our world.

Xumao L., Chengjing W. and Cesar D., (2020), *“Globalization and Regionalization: Empirical Evidence from Itinerary Structure and Port Organization of World Cruise of Cunard”*, Journal of Sustainability, Vol.12, Issue 19, Open Access MDPI.

Yui-yip Lau and Tsz Leung Yip, (2020), *“The Asia cruise tourism industry: Current trend and future outlook”*, The Asian Journal of Shipping and Logistics, Volume 36, Issue 4, pp 202-213, Elsevier.

Zenker S., and Kock F., (2020), “*The coronavirus pandemic - A critical discussion of a tourism research agenda*”, *Tourism Management*, Vol. 81, Elsevier, London.

Ελληνική

Ανδριώτης Κ. (2005), “*Τουριστική Ανάπτυξη και Σχεδιασμός*”, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.

Βαγγέλας Κ. Γ., και Πάλλης Α. Θ.(2021), “*Διαμόρφωση στρατηγικής ανάπτυξης τουριστικών λιμένων*”, διαΝΕΟσις, οργανισμός έρευνας και ανάπτυξης.

Γαλάθρη Δ., (2017), “*Ελληνική Ναυτιλία και Ανάπτυξη*”, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Γεωγραφίας.

Γιαντσή Θεοδώρα. και Παρδάλη Α.,(2015), “*Θεσμικός εκσυγχρονισμός στον θαλάσσιου Τουρισμό (Yachting) και επιπτώσεις στην μορφή αγοράς*”, Πρώτο Πανελλήνιο Συνέδριο Τουριστικοί Λιμένες,- Μαρίνες (ΕΜΠ), Αθήνα 12-14 Οκτωβρίου 2015.

Διακομιχάλης Μ., (2006), “*Ο Θαλάσσιος τουρισμός: Η εκτίμηση των επιδράσεων του στην ελληνική οικονομία μέσω του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσής του με το εθνικολογιστικό σύστημα*”, Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων.

Διακομιχάλης Μ. (2009), “*Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*”, Εκδόσεις Σταμούλη.

Ε.Ο.Τ. Ιδρύθηκε αρχικά το 1929, με σκοπό την ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα. Βλέπε περισσότερα στην ιστοσελίδα: <http://www.gnto.gov.gr>, Ιστορική Αναδρομή Ε.Ο.Τ.

Καλαντζή Π., (2004) , “*Οι Μαρίνες στην Ελλάδα*”, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιστημονικών Υπηρεσιών.

Κοκκώσης Χ., (2001), “*Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον*”, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.

Κωνσταντίνου Ν., (2007),“*Οργάνωση και Διαχείριση των Τουριστικών Λιμένων Σκαφών Αναψυχής: Οι περιπτώσεις του Δήμου Γλυφάδας και Αλίμου*”, Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Λουτριώτης Π.,(2014), “*Η σημασία του τουριστικού σκάφους αναψυχής γιώτινγκ 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.

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας,(2016), “ *Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία*”.

Πάλλης, Α., Τζαννάτος, Ε., Κλαδάκη, Ε., Κονταξή, Χ., και Στυλιάδης, Θ. (2016). “*Προοπτικές συγχώνευσης δημοτικών, διαδημοτικών και κρατικών λιμενικών ταμείων.*”, Πανεπιστήμιο Αιγαίου Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών Εργαστήριο Διοίκησης Ναυτιλιακών και Λιμενικών Επιχειρήσεων. Μελέτη για τη Ρυθμιστική Αρχή Λιμένων (Ρ.Α.Λ.).

Σδουκόπουλος Ε.,(2017),“*Ο Τομέας της κρουαζιέρας στην Ελλάδα: Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές ανάπτυξης*” , Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet, Εθνικό και Καποδιστριακό πανεπιστήμιο Αθηνών.

Σκάγιαννης Π., Ραλλιάς Μ., και Αθανασόπουλος Κ., (2017), “*Οι προοπτικές και οι προκλήσεις της κρουαζιέρας για τον τοπικό χώρο στην Ελλάδα*”, Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής, & Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Σφακιανάκης Μ.,(2000), “ *Εναλλακτικές μορφές τουρισμού*” , Εκδόσεις Έλλην, Αθήνα.

Τσάρτας Π., και Λύτρας Π., (2017), “ *Τουρισμός, Τουριστική Ανάπτυξη: Συμβολές Ελληνικών Επιστημόνων*”, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Υπουργείο Ανάπτυξης και Επενδύσεων, (2019), “ *Ελλάδα: Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη και Δίκαιη Ανάπτυξη 2030*”,.

Νομοθεσία

Απόφαση 33, ΦΕΚ 1472 Β/25-05-2016, “*Έγκριση Επιχειρησιακού Προγράμματος Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου Τ.Α.Ι.ΠΕ.Δ. Α.Ε*”.

Απόφαση 519/2017 του Συμβουλίου Επικρατείας, “*Στην αίτηση ακυρώσεως διαφόρων κοινωνικών και περιβαλλοντικών φορέων κατά του πρώτου Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*”.

Εγκύκλιος ΔΛΑ 01/2019, “*Κωδικοποίηση νομοθεσίας για την προστασία αιγιαλού, παραλίας, θάλασσας και ζώνης λιμένα από αυθαίρετες επεμβάσεις-καταλήψεις –έλεγχος και ενέργειες στελεχών Λιμενικών Αρχών*”.

Υπουργείο Τουρισμού (2021), “*Σχέδιο Τομεακού Προγράμματος Ανάπτυξης Τουρισμού 2021-2025*”.

ΦΕΚ Α-118/19-7-1993,(Ν. 2160/1993), “Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις”.

ΦΕΚ Α-118/19-7-1993,(Ν. 2160/1993),“Τροποποίηση της νομοθεσίας για τη δημιουργία και λειτουργία τουριστικών λιμένων και λοιπές διατάξεις”. Περιλαμβάνονται οι αλλαγές στα άρθρα 31, 32, 33, 34, 35.

ΦΕΚ Α' 211/13-10-1999, (Ν.2743/1999), “Πλοία αναψυχής και άλλες διατάξεις”. Κωδικοποιημένος με τον Ν. 4926/2022.

ΦΕΚ Α-285/19-12-2001,(Νόμος 2971/2001) “Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις”.

ΦΕΚ Α' 145/27.06.01, (Ν.2932/2001), “Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές-σύσταση γενικής γραμματείας λιμένων και λιμενικής πολιτικής-μετατροπή λιμενικών ταμείων σε ανώνυμες εταιρείες και άλλες διατάξεις”.

ΦΕΚ Α' 314/31.12.03, (Π.Δ.344/2003), “Εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές σε συμμόρφωση προς τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92 του Συμβουλίου”.

ΦΕΚ 29/Α' 10.2.2003, (Ν. 3105/2003), “Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις”.

ΦΕΚ Α-15/28-1-2004, (Ν. 3220/2004), “Μέτρα αναπτυξιακής και κοινωνικής πολιτικής-αντικειμενικοποίηση του φορολογικού ελέγχου και άλλες διατάξεις”.

ΦΕΚ 230/Α/24-10-2006, (Ν. 3498/2006), “Ανάπτυξη ιαματικού τουρισμού και λοιπές διατάξεις”.

ΦΕΚ Α' 148/03.09.10, (Ν.3872/2010), “Εκτέλεση περιηγητικών πλοών από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις”.

ΦΕΚΑ-152/01-07-2011,(Ν.3986/2011),“Επείγοντα Μέτρα ΕφαρμογήςΜεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015”

Κωδικοποιημένος με τον Ν. 5039/2023.

ΦΕΚ Α' 82/10-04-2012 (Ν.4070/2012), Άρθρο 156 του “Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών , Μεταφορών, Δημοσιών Έργων και άλλες διατάξεις”.

ΦΕΚ.3155/Β/12-12-2013,“Κοινή Υπουργική Απόφαση με Αριθ.67659 με την οποία τροποποιείται το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό» που ίσχυσε από τον Ιούνιο του 2009”.

ΦΕΚ155Α/30-7-2014,(Ν.4276/2014),“Απλούστευση διαδικασιών λειτουργίας τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών υποδομών, ειδικές μορφές τουρισμού και άλλες διατάξεις”.

ΦΕΚ Α' 92/14-04-2014, (Ν.4256/2014), *“Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις”*. Τροποποίηση ορισμένων άρθρων με βάση τον Ν.4926/2022.

ΦΕΚ Α' 208/11-12-2018, (Ν. 4582/2018), *“Θεματικός τουρισμός – Ειδικές μορφές τουρισμού – Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου στον τομέα του τουρισμού και της τουριστικής εκπαίδευσης – Στήριξη τουριστικής επιχειρηματικότητας και άλλες διατάξεις”*. Κωδικοποιημένος με τον Ν. 5039/2023.

ΦΕΚ 329/Α.Α.Π./31.12.2018. Με το από 14.12.2018 προεδρικό διάταγμα εγκρίθηκε ο γενικός σχεδιασμός της μαρίνας Πύλου, ο οποίος προβλέπει την εξυπηρέτηση του θαλάσσιου τουρισμού με σκάφη αναψυχής και τη διαμόρφωση ενός σύγχρονου και ποιοτικού πόλου τουρισμού, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

ΦΕΚ 101/Α/24-5-2020, (Ν. 4688/2020), *“Ειδικές μορφές τουρισμού, διατάξεις για την τουριστική ανάπτυξη και άλλες διατάξεις”*.

ΦΕΚ Α' 245/09.12.2020, (Ν. 4759/2020), *“Εκσυγχρονισμός της Χωροταξικής και Πολεοδομικής Νομοθεσίας και άλλες διατάξεις”*. Αναφέρεται στις βασικές αρχές πολιτικής για την ανάπτυξη και τον σχεδιασμό του χώρου και επίσης στις διάφορες πολιτικές που πρέπει να υπάρχει συντονισμός για τις χωρικές συνέπειες όσον αφορά την εθνική θαλάσσια χωρική στρατηγική και τις υποδιαιρέσεις του θαλάσσιου χώρου.

ΦΕΚ 82/Α/20-4-2022, (Ν. 4926/2022), *“Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις”*.