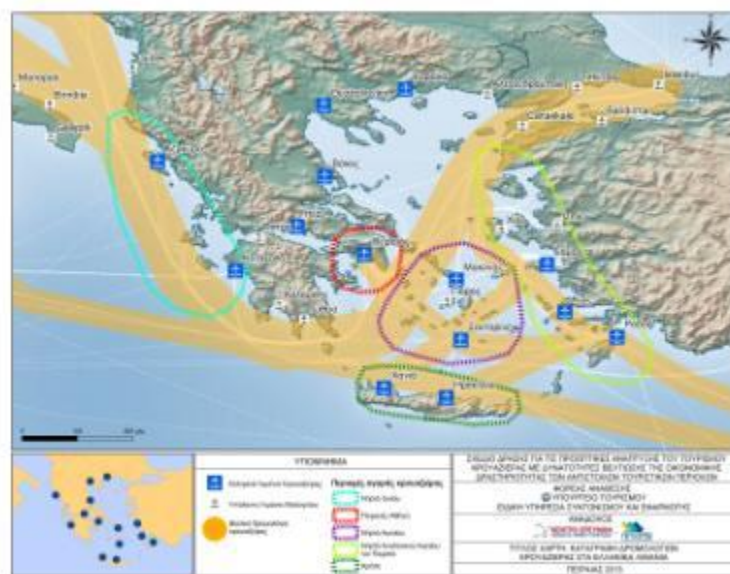


ΕΡΓΟ:
ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ
ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ
ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΠΑΡΑΔΟΤΕΟ ΔΡΑΣΗΣ 4



Εκπονήθηκε από την Ένωση Νομικών Προσώπων:



Για λογαριασμό:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ | ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ
ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2013

Περιεχόμενα

Εισαγωγή τεύχους Δράσης 4	3
---------------------------------	---

Κεφάλαιο 1. Προσδιορισμός κριτηρίων, τα οποία μπορούν να χαρακτηρίσουν ένα λιμενικό έργο (λιμένες προσέγγισης ports of call) ως σημαντικό στοιχείο τουριστικής ανάπτυξης (έργο σημαία) καθώς και για ανάπτυξη τερματικών λιμανιών	5
---	---

1.1 Θεωρία των Εμπλεκόμενων Φορέων (Stakeholder Theory)	5
1.2 Ανάλυση Κόστους Ωφέλειας (Cost Benefit Analysis)	7
1.3 Μελέτη Οικονομικών Επιπτώσεων (Economic Impact Studies)	8
1.4 Θεωρία παιγνίων με τη λύση της Shapely Value	9
1.5 Αναλυτική Ιεραρχική Προσέγγιση	10
1.6 Συμπερασματικές παρατηρήσεις	10
1.7 Μέθοδος επιλογής 2 λιμένων αφετηρίας/εκκίνησης (Home port)	12

Κεφάλαιο 2. Προσδιορισμός των 3 λιμένων που θα προταθούν για κατασκευή λιμενικών έργων (λιμένες προσέγγισης ports of call), καθώς και των 2 (εκτός Πειραιά) και για ανάπτυξη τερματικών λιμανιών	16
--	----

Κεφάλαιο 3. Διερεύνηση δυνατότητας ένταξης μεγάλων επενδυτικών σχεδίων για την δημιουργία υποδομών ανάπτυξης τουρισμού κρουαζιέρας, στο σύστημα Fast – Track ...	19
--	----

3.1 Το θεσμικό πλαίσιο για την επιτάχυνση των επενδύσεων	19
3.2 Το θεσμικό πλαίσιο και η πρακτική των συμφωνιών παραχώρησης λιμενικών εγκαταστάσεων	25
3.3 Η εθνική πολιτική για την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών θαλάσσιου τουρισμού και της κρουαζιέρας	32

Εισαγωγή τεύχους Δράσης 4

Το παρόν τεύχος αποτελεί το δεύτερο παραδοτέο του έργου «**ΣΧΕΔΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ**» το οποίο έχει ανατεθεί έπειτα από διαγωνιστική διαδικασία στην Ένωση Προσώπων «ΚΕΝΤΡΟ ΕΡΕΥΝΩΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ – ΝΙΜΕΡΤΙΣ ΕΠΕ», δια της Ειδικής Υπηρεσίας Συντονισμού και Διαχείρισης του Υπουργείου Τουρισμού.

Με βάση το χρονοδιάγραμμα και τη Σύμβαση του έργου, κατά τη φάση αυτή περιλαμβάνεται η Δράση 4 και συγκεκριμένα αφορά:

- στην «Περιγραφή σκοπιμότητας και γενική προδιαγραφή για επιλογή, δημιουργία ή κατασκευή νέων υποδομών σε τρεις (3) λιμένες προσέγγισης (ports of call), τα οποία θα αποτελέσουν εμβληματικά έργα – σημαία για την τουριστική ανάπτυξη. Στο ίδιο πλαίσιο θα προδιαγραφούν και οι δυνατότητες ανάπτυξης δύο (2) τερματικών λιμένων (home ports) εκτός του λιμένα Πειραιά. Στο πλαίσιο αυτό θα διερευνηθεί και η δυνατότητα ένταξης μεγάλων επενδυτικών σχεδίων για την δημιουργία υποδομών ανάπτυξης τουρισμού κρουαζιέρας, στο σύστημα Fast – Track»

Πιο αναλυτικά, το πλαίσιο της τέταρτης δράσης, ο Ανάδοχος έχει αναλάβει:

- τον **προσδιορισμό κριτηρίων** τα οποία μπορούν να χαρακτηρίσουν ένα λιμενικό έργο (λιμένες προσέγγισης ports of call), ως σημαντικό στοιχείο τουριστικής ανάπτυξης (έργο σημαία) καθώς και για ανάπτυξη τερματικών λιμανιών
- τον **προσδιορισμό των 3 λιμένων** που θα προταθούν για κατασκευή λιμενικών έργων (λιμένες προσέγγισης ports of call), καθώς και των 2 (εκτός Πειραιά) και για ανάπτυξη τερματικών λιμανιών
- τη **διερεύνηση δυνατότητας ένταξης** μεγάλων επενδυτικών σχεδίων για την δημιουργία υποδομών ανάπτυξης τουρισμού κρουαζιέρας, στο σύστημα Fast – Track

ΔΡΑΣΗ 4

Στόχος Δράσης:

Περιγραφή σκοπιμότητας και γενική προδιαγραφή για επιλογή, δημιουργία ή κατασκευή νέων υποδομών σε τρεις (3) λιμένες προσέγγισης (ports of call), τα οποία θα αποτελέσουν εμβληματικά έργα – σημαία για την τουριστική ανάπτυξη. Στο ίδιο πλαίσιο θα προδιαγραφούν και οι δυνατότητες ανάπτυξης δύο (2) τερματικών λιμένων (home ports) εκτός του λιμένα Πειραιά. Στο πλαίσιο αυτό θα διερευνηθεί και η δυνατότητα ένταξης μεγάλων επενδυτικών σχεδίων για την δημιουργία υποδομών ανάπτυξης τουρισμού κρουαζιέρας, στο σύστημα Fast – Track

Κεφάλαιο 1. Προσδιορισμός κριτηρίων, τα οποία μπορούν να χαρακτηρίσουν ένα λιμενικό έργο (λιμένες προσέγγισης ports of call) ως σημαντικό στοιχείο τουριστικής ανάπτυξης (έργο σημαία) καθώς και για ανάπτυξη τερματικών λιμανιών

Η επιλογή της κατάλληλης ερευνητικής μεθόδου για την αποτύπωση των ωφελειών, που παράγονται από την παροχή λιμενικών υπηρεσιών κρουαζιέρας, καθώς και για την κατανομή τους, είναι αποτέλεσμα της αναλυτικής διερεύνησης ενός συνόλου μεθόδων, οι οποίες θα μπορούσαν δυνητικά να εφαρμοσθούν για την εξαγωγή συμπερασμάτων. Στο παρόν Πακέτο Εργασίας γίνεται μία διερεύνηση της καταλληλότερης μεθόδου για τον προσδιορισμό των κριτηρίων επιλογής των σημαντικότερων λιμένων προς ανάπτυξη. Οι μέθοδοι που θα εξεταστούν είναι η Θεωρία των Εμπλεκόμενων Φορέων (Stake Holder Theory), η Ανάλυση Κόστους Ωφέλειας (Cost Benefit Analysis), η Μελέτη Οικονομικών Επιπτώσεων (Economic Impact Studies) με τη χρήση πινάκων Εισροών-Εκροών, η Θεωρία παιγνίων με τη λύση της Shapely Value και τέλος η Αναλυτική Ιεραρχική Προσέγγιση.

1.1 Θεωρία των Εμπλεκόμενων Φορέων (Stakeholder Theory)

Η Θεωρία των Εμπλεκόμενων Φορέων, που αναπτύχθηκε από τον R. Edward Freeman στο βιβλίο του Strategic Management: A Stakeholder Approach, προσφέρει μια μέθοδο λήψης αποφάσεων που λαμβάνει υπόψη τις απόψεις και τα συμφέροντα των σημαντικών εμπλεκόμενων ομάδων συμφέροντος ή μεμονωμένων εμπλεκόμενων. Στην περίπτωση της οικονομίας της κρουαζιέρας, ως σημαντικοί εμπλεκόμενοι (δρώντες) είναι:

- Οι εφοπλιστές σκαφών κρουαζιέρας
- Επιχειρήσεις και γραφεία πώλησης του προϊόντος «κρουαζιέρα»
- Οι λιμένες κρουαζιέρας (εμπορικές επιχειρήσεις του ιδιωτικού δικαίου και δημοτικά ή κρατικά λιμενικά ταμεία) και η ένωση αυτών (π.χ. ΕΛΙΜΕ)
- Το Υπουργείο Τουρισμού και άλλοι τουριστικοί οργανισμοί (π.χ. ΕΟΤ)
- Οι ενώσεις επιχειρήσεων κρουαζιέρας και τουρισμού (π.χ. Ένωση Εφοπλιστών Κρουαζιέρας, ΣΕΤΕ)
- Οι τοπικές και περιφερειακές αρχές περιοχών με λιμένες κρουαζιέρας
- Τοπικές οικονομικές ενώσεις (π.χ. επιμελητήρια, εμπορικοί σύλλογοι, ενώσεις ξενοδόχων, μεταφορείς κ.α.)

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Τοπικοί πολιτιστικοί και τουριστικοί οργανισμοί (π.χ. Μουσεία, αρχαιολογικοί χώροι, θέατρα, γραφεία ενημέρωσης επισκεπτών, ξεναγοί κ.α.)
- Συνδικαλιστικοί φορείς (π.χ. ενώσεις εργαζομένων στην κρουαζιέρα)
- Τοπικοί μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί (π.χ. πολιτιστικοί σύλλογοι, περιβαλλοντικές ενώσεις κ.ά.)
- Άλλοι

Μια τοπική στρατηγική ανάπτυξης της κρουαζιέρας οφείλει να λαμβάνει υπόψη τα επί μέρους συμφέροντα όλων των παραπάνω εμπλεκόμενων. Για παράδειγμα, εάν μια τοπική αρχή (π.χ. Δήμος) επιθυμεί να αναπτύξει την οικονομία της κρουαζιέρας, πρέπει να ενσωματώνει και να εναρμονίζει στη στρατηγική της τα συμφέροντα των εμπλεκόμενων.

Η Θεωρία των Εμπλεκόμενων Φορέων προσφέρει μια ασφαλή μέθοδο για την τοπική ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Μέσω των συνεργιών και της συνεχούς διαβούλευσης μεταξύ των εμπλεκόμενων είναι δυνατόν να εκπονηθεί μια συνεργατική στρατηγική τοπικής ανάπτυξης της κρουαζιέρας, αποφεύγοντας τριβές και συγκρούσεις αλλά και επενδύσεις που ενδεχομένως να μην επιθυμεί η αγορά. Για την επιλογή όμως σε εθνική κλίμακα λιμένων προς περαιτέρω επενδύσεις και ανάπτυξη (ports of call ή homeports) προσφέρει μικρή βοήθεια. Και αυτό επειδή οι εμπλεκόμενοι σε εθνική κλίμακα είναι κυρίως τα Υπουργεία και οι εθνικοί οργανισμοί, οι επιχειρήσεις του κλάδου και οι εθνικής εμβέλειας ενώσεις επιχειρήσεων και οργανισμών. Από τα επίσημα κείμενα των κρατικών φορέων (π.χ. Στρατηγική Ανάπτυξης Λιμένων, Σχέδιο Ειδικού Χωροταξικού για τον Τουρισμό) και από τις τοποθετήσεις και διαβουλεύσεις με εκπροσώπους του κλάδου προέκυψαν ορισμένα συμπεράσματα όπως:

- Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων και δημιουργία πυλών εισόδου επιβατών κρουαζιέρας (home ports) με σύγχρονες εγκαταστάσεις κατά προτεραιότητα σε αναπτυγμένες, αναπτυσσόμενες και μητροπολιτικές περιοχές που διαθέτουν αεροδρόμια διεθνών συνδέσεων.
- Δημιουργία εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας (ports of call) σε λιμάνια που έχουν ήδη δυνατότητα ή μπορούν να αποκτήσουν τη δυνατότητα να εξυπηρετούν μεγάλα κρουαζιερόπλοια και βρίσκονται σε περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος. Κατά προτεραιότητα οι περιοχές αυτές είναι: Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Κατάκολο, Ρόδος, Βόλος, Καβάλα, Κως, Πάτμος, Μύκονος, Σαντορίνη, Καλαμάτα, Κέρκυρα, Κρήτη.
- Ειδικά για την περίπτωση της Αττικής, διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας στον Πειραιά, στην ευρύτερη περιοχή του Φαληρικού Όρμου και στο Λαύριο
- Καθίσταται επιτακτική πλέον η ανάγκη, τουλάχιστον για τους μεγάλους λιμένες, κατασκευής κτιριολογικά σύγχρονων επιβατικών σταθμών, για την

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

εξυπηρέτηση επιβατών εσωτερικού (ακτοπλοΐας) και εξωτερικού (κρουαζιέρας, ζώνες Schenghen και μη) με υπερυψωμένους κλιματιζόμενους διαδρόμους (Gangways) για την επιβίβαση/αποβίβαση επιβατών σε υπερυψωμένο επίπεδο και δεν παρεμποδίζεται ταυτόχρονα η διακίνηση (είσοδος/έξοδος) των αυτοκινήτων από/προς τα πλοία

1.2 Ανάλυση Κόστους Ωφέλειας (Cost Benefit Analysis)

Η Ανάλυση Κόστους-Οφέλους είναι ένα χρήσιμο εργαλείο αξιολόγησης επενδυτικών σχεδίων του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα. Πρόκειται για μια τεχνική λεπτομερούς καταγραφής των αναμενόμενων στοιχείων κόστους μιας επένδυσης και των αναμενόμενων ωφελειών αυτής, που συγκρίνει το συνολικό κόστος με τα συνολικά οφέλη. Όσο περισσότερο υπερисχύουν τα οφέλη του κόστους, τόσο συμφερότερη είναι η επιλογή της επένδυσης. Η εν λόγω μέθοδος βοηθά τους φορείς λήψης αποφάσεων να επιλέξουν μεταξύ εναλλακτικών επενδυτικών σχεδίων, επειδή μπορεί να συγκρίνει τα στοιχεία κόστους και οφέλους περισσότερων εναλλακτικών επενδυτικών σχεδίων.

Η εν λόγω μέθοδος προσφέρεται για τη συγκριτική αξιολόγηση επενδυτικών σχεδίων σε λιμένες κρουαζιέρας. Για παράδειγμα, μπορεί να υποστηρίξει την απόφαση των εθνικών ή περιφερειακών αρχών διαχείρισης των δημοσίων επενδύσεων ή των συγχρηματοδοτούμενων έργων στην επιλογή μιας λιμενικής επένδυσης για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας τόσο μεταξύ εναλλακτικών λιμενικών επενδυτικών σχεδίων στον ίδιο λιμένα (π.χ. επέκταση του προβλήτα για την υποδοχή μεγάλων κρουαζιερόπλοιων ή επέκταση του επιβατικού σταθμού;), όσο και μεταξύ λιμένων που επιθυμούν ένα όμοιο έργο (π.χ. κατασκευή επιβατικού σταθμού στη Σάμο ή στη Μυτιλήνη;).

Η Ανάλυση Κόστους-Οφέλους λιμενικών έργων για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας θα πρέπει να υπολογίζει το σύνολο των κοινωνικοοικονομικών και λοιπών ωφελειών, καθώς και κάθε είδος κόστους (π.χ. χρηματοοικονομικό, περιβαλλοντικό, κοινωνικό).

Τα σημαντικότερα μέρη της Ανάλυσης Κόστους Οφέλους ενός λιμενικού έργου κρουαζιέρας είναι τα εξής:

- Καθορισμός της διάρκειας ζωής του έργου (περίοδος ανάλυσης)
- Καταγραφή όλων των αναμενόμενων σχετικών μεγεθών κόστους και των οφελών του προς επένδυση έργου
- Κατάρτιση των ταμειακών ροών σε παρούσες αξίες
- Υπολογισμός της Καθαρής Παρούσας Αξίας

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

- Αξιολόγηση των εναλλακτικών επιλογών και η εκλογή του προτιμώμενου έργου

Στην περίπτωση ενός λιμενικού έργου για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας τα κόστη και οφέλη εξαρτώνται από το είδος του έργου.

Σε γενικές γραμμές, στις κατηγορίες κόστους που πρέπει να εκτιμηθούν συμπεριλαμβάνονται:

- Το συνολικό ύψος της επένδυσης
- Κόστη για το θαλάσσιο ή/και παράκτιο περιβάλλον
- Τυχόν εναλλακτικά κόστη (π.χ. διαφεύγοντα έσοδα) από τη μη χρήση των εγκαταστάσεων από άλλα σκάφη

Στα αναμενόμενα οφέλη μιας λιμενικής επένδυσης για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας θα μπορούσαν να εκτιμηθούν:

- Τα έσοδα από τέλη ελλιμενισμού περισσότερων κρουαζιερόπλοιων
- Τα έσοδα από εφοδιασμό και υπηρεσίες προς τα πρόσθετα κρουαζιερόπλοια
- Τα έσοδα από τις δαπάνες του προσωπικού των κρουαζιερόπλοιων
- Τα έσοδα από τις καταναλωτικές δαπάνες των τουριστών που αποβιβάζονται στην ξηρά
- Έσοδα μουσείων, αρχαιολογικών και άλλων αξιοθέατων
- Έσοδα από τυχόν χορήγηση Βίζας και εκτελωνισμό αγαθών
- Έσοδα από αεροπορικά εισιτήρια και ξενοδοχεία στην περίπτωση των Homeports
- Έσοδα τοπικών μεταφορικών επιχειρήσεων (π.χ. λεμβούχοι, λεωφορειούχοι, ταξί, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, μηχανών, ποδηλάτων)
- Κ.α.

1.3 Μελέτη Οικονομικών Επιπτώσεων (Economic Impact Studies)

Η Ανάλυση Οικονομικών Επιπτώσεων εκτιμά τις επιδράσεις ενός προγράμματος ή έργου στην οικονομία μιας συγκεκριμένης περιοχής. Η περιοχή μπορεί να είναι μια μικρή χωρική ενότητα, (π.χ. μια συνοικία), μια πόλη, μια περιφερειακή ενότητα, μια περιφέρεια, μια χώρα κλπ. Οι εκτιμώμενες οικονομικές επιπτώσεις αναφέρονται συνήθως σε μακρο-μεγέθη, όπως είναι οι επιπτώσεις στην οικονομική μεγέθυνση (εκροή ή ακαθάριστη αξία), την απασχόληση, τα εισοδήματα, τα δημόσια έσοδα από τέλη και φόρους κ.α. Κατά την εκ των προτέρων αξιολόγηση των οικονομικών επιπτώσεων γίνεται σύγκριση της αναμενόμενης εξέλιξης χωρίς την επένδυση

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

(έργο) και εκτίμηση της εξέλιξης με διενέργεια της επένδυσης. Μετά το πέρας του έργου και την έναρξη λειτουργίας του είναι δυνατή η εκ των υστέρων αξιολόγηση. Κατά κανόνα για την πρόβλεψη των επιπτώσεων χρησιμοποιούνται τοπικοί και περιφερειακοί πολλαπλασιαστές με τη βοήθεια πινάκων εισροών-εκροών.

Η ανάλυση Οικονομικών Επιπτώσεων είναι ευρύτερη της ανάλυσης κόστους οφέλους, δεδομένου ότι αναφέρεται στις επιπτώσεις του συνόλου της τοπικής οικονομίας καθώς και λόγω των διατοπικών και διαπεριφερειακών πολλαπλασιαστών και σε άλλες περιοχές, εκτός της περιοχής κατασκευής του έργου. Επίσης, αναφέρεται στις επιπτώσεις στο σύνολο της οικονομίας (άμεσες και έμμεσες), ενώ η ανάλυση κόστους οφέλους αναφέρεται κυρίως στο φορέα διεξαγωγής της επένδυσης ή ακόμη και στους άμεσα εμπλεκόμενους.

1.4 Θεωρία παιγνίων με τη λύση της Shapely Value

Η Θεωρία Παιγνίων είναι μια μέθοδος της στρατηγικής λήψης αποφάσεων. Πιο συγκεκριμένα, πρόκειται για τη μελέτη των μαθηματικών μοντέλων της σύγκρουσης και της συνεργασίας μεταξύ ορθολογικών φορέων λήψης αποφάσεων. Η Θεωρία Παιγνίων χρησιμοποιείται κυρίως στα οικονομικά, τις πολιτικές επιστήμες και την ψυχολογία, καθώς και σε επιστήμες, όπως η λογική και η βιολογία. Το προς διερεύνηση θέμα αντιμετωπίζεται καταρχάς ως παιχνίδι μηδενικού αθροίσματος, δηλαδή υποτίθεται ότι τα κέρδη ενός ατόμου (ομάδας) είναι ακριβώς ίσα με τις καθαρές ζημίες ενός άλλου συμμετέχοντος (συμμετέχοντες). Σήμερα, όμως, η Θεωρία Παιγνίων εφαρμόζεται στη διερεύνηση ενός ευρέως φάσματος των σχέσεων συμπεριφοράς.

Η Θεωρία Παιγνίων είναι μια σημαντική μέθοδος που χρησιμοποιείται στη μαθηματική οικονομία και τις επιχειρήσεις για την μοντελοποίηση ανταγωνιστικών συμπεριφορών αλληλεπίδρασης παραγόντων. Οι εφαρμογές της περιλαμβάνουν ένα ευρύ φάσμα των οικονομικών φαινομένων και προσεγγίσεις, όπως είναι οι πλειστηριασμοί, διαπραγματεύσεις, συγχωνεύσεις & εξαγορές επιχειρήσεων, δίκαιη κατανομή κερδών και εισοδημάτων, δυοπώλια, ολιγοπώλια, σχηματισμό κοινωνικών δικτύων, οικονομικά της συμπεριφοράς, βιομηχανική οργάνωση, πολιτική οικονομία κ.α.

Στη θεωρία παιγνίων, η Αξία (Value) Shapley, ονομάστηκε έτσι προς τιμή του Lloyd Shapley, ο οποίος την εισήγαγε το 1953, είναι ένα σχέδιο λύσης σε συνεργατικά παίγνια. Για κάθε συνεργατικό παίγνιο η μέθοδος αυτή προσδιορίζει μια μοναδική διανομή μεταξύ των παικτών ενός συνολικού πλεονάσματος που δημιουργείται από το συνασπισμό όλων των παικτών. Η βασική υπόθεση είναι ότι ένας συνασπισμός παικτών συνεργάζεται και αποκτά ένα ορισμένο συνολικό όφελος από την εν λόγω συνεργασία. Δεδομένου ότι κάποιοι παίκτες μπορούν να συνεισφέρουν περισσότερο στο συνασπισμό από άλλους ή μπορεί να έχουν διαφορετική

διαπραγματευτική δύναμη, τίθεται το ερώτημα σχετικά με την τελική διανομή του πλεονάσματος που δημιουργείται μεταξύ των παικτών από ένα συγκεκριμένο παιχνίδι. Η μέθοδος της Αξίας Sharpley παρέχει μια πιθανή απάντηση στο ερώτημα αυτό.

Από τη παραπάνω σύντομη παράθεση γίνεται αντιληπτό ότι η εν λόγω μέθοδος δεν δύναται να εφαρμοστεί στην περίπτωση επιλογής λιμένων. Απλώς, σημειώνεται ότι η ιδέα της συνεργασίας μεταξύ παικτών (λιμενικών και τοπικών αρχών) για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, μπορεί να έχει οφέλη για όλους.

1.5 Αναλυτική Ιεραρχική Προσέγγιση

Η Αναλυτική Ιεραρχική Προσέγγιση είναι μια δομημένη τεχνική για την οργάνωση και ανάλυση πολύπλοκων αποφάσεων. Τυγχάνει ιδιαίτερης εφαρμογής σε ομαδικές αποφάσεις στα πεδία της διακυβέρνησης, των επιχειρήσεων, της υγείας και της εκπαίδευσης, βοηθώντας την επιλογή εκείνης της απόφασης που ταιριάζει περισσότερο στον προς επίτευξη στόχο ή στο προς επίλυση πρόβλημα. Οι χρήστες της προσέγγισης αυτής αποσυνθέτουν ένα πρόβλημα σε μια ιεραρχία επί μέρους προβλημάτων, κάθε ένα από τα οποία μπορεί να αναλυθεί ανεξάρτητα από το άλλο. Εν συνεχεία αξιολογούνται τα επί μέρους στοιχεία της ιεραρχίας εκ των κάτω προς τα άνω στη βάση της ανθρώπινης κρίσης. Οι αξιολογήσεις λαμβάνουν αριθμητικές αξίες ώστε να είναι συγκρίσιμες μεταξύ τους. Στο τέλος προκύπτουν αριθμητικές προτεραιότητες για κάθε μία από τις εναλλακτικές αποφάσεις.

Η μέθοδος αυτή έχει το πλεονέκτημα ότι επιτρέπει την αξιολόγηση στοιχείων λήψης αποφάσεων που δεν μπορούν να ποσοτικοποιηθούν ή να συγκριθούν μεταξύ τους, ή όταν στην ομάδα λήψης αποφάσεων συμμετέχουν άτομα με πολύ διαφορετικές ειδικότητες.

Η μέθοδος μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τη λήψη αποφάσεων σχετικά με την ιεράρχηση των λιμενικών έργων για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας, όσο και για την επιλογή των λιμένων προς ενίσχυση στη βάση ιεραρχημένων κριτηρίων.

1.6 Συμπερασματικές παρατηρήσεις

Τα στάδια της διαδικασίας λήψης αποφάσεων είναι κατά τον Simon η **αναγνώριση του προβλήματος**, η **ανάπτυξη και αξιολόγηση των εναλλακτικών σχεδίων δράσης** και η **επιλογή του καλύτερου** από αυτά. Όταν είναι δομημένα και τα τρία στάδια της διαδικασίας αυτής, δηλαδή, όταν μπορούν να προδιαγραφούν διαδικασίες και κανόνες αποφάσεων ή αλγόριθμοι για την αναγνώριση του προβλήματος, τον

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

σχεδιασμό (ανάπτυξη και αξιολόγηση) των εναλλακτικών σχεδίων δράσης και την επιλογή του «καλύτερου» από αυτά, τότε το πρόβλημα θεωρείται **δομημένο**. Αντίθετα, ένα πρόβλημα θεωρείται **αδόμητο**, όταν δεν είναι δομημένο κανένα από τα τρία στάδια της διαδικασίας λήψης των αποφάσεων.

Στα αδόμητα προβλήματα συνήθως **δεν υπάρχουν προκαθορισμένες διαδικασίες** για διάφορους λόγους, οι σπουδαιότεροι από τους οποίους είναι οι εξής:

- Α) Ο λήπτης της απόφασης ενδέχεται να μην μπορεί να κατανοήσει πλήρως τη διαδικασία λήψης της απόφασης.
- Β) Η διαδικασία λήψης της απόφασης να είναι αρκετά ευμετάβλητη, ώστε να μην είναι δυνατό να προσδιοριστεί ικανοποιητικά εκ των προτέρων.
- Γ) Το πρόβλημα να εμφανίζεται όχι συχνά αλλά σπάνια με αποτέλεσμα το κόστος προετοιμασίας της αντίστοιχης διαδικασίας να είναι απαγορευτικό, ακόμα και στην περίπτωση που το πρόβλημα μπορεί να προγραμματιστεί/δομηθεί σε ικανοποιητικό βαθμό.

Στις αδόμητες αποφάσεις συνήθως δεν χρησιμοποιούνται μαθηματικά μοντέλα για την επίλυση του αντίστοιχου προβλήματος, αλλά εμπειρικοί κανόνες που βασίζονται στην **εμπειρία**, την **κρίση** και τη **διαίσθηση** των **διευθυντικών στελεχών** και στη **γνώμη των ειδικών**.

Μια ενδιάμεση κατάσταση είναι εκείνη των **ημιδομημένων** προβλημάτων, δηλαδή προβλήματα ούτε πλήρως δομημένα, ούτε αδόμητα, στα οποία μία ή δύο φάσεις της διαδικασίας λήψης αποφάσεων είναι αδόμητες. Το πρόβλημα της επιλογής των τριών λιμένων για την κατασκευή λιμενικών έργων καθώς και των δύο (εκτός Πειραιά) για την ανάπτυξη τερματικών λιμανιών είναι πρόβλημα ημιδομημένο, όχι μόνο για όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως, αλλά και για δύο άλλους σημαντικούς λόγους:

- Α) Τα κριτήρια που παρουσιάζονται παρακάτω για την αξιολόγηση των λιμανιών επιλέγονται, κατηγοριοποιούνται και σταθμίζονται υποκειμενικά. Επίσης, υποκειμενική είναι και η αξιολόγηση των λιμανιών με βάση τα εν λόγω κριτήρια, όπως και η ερμηνεία των αποτελεσμάτων.
- Β) Το εξεταζόμενο πρόβλημα αποτελεί μέρος ενός πολύ μεγαλύτερου και σημαντικότερου προβλήματος που αφορά στη γεωστρατηγική θέση της χώρας και σχετίζεται με την εθνική στρατηγική για τον τουρισμό, την ενέργεια, την ασφάλεια κ.ά.

Αυτό σημαίνει ότι, για την αξιολόγηση των λιμανιών και την επιλογή των τριών για την κατασκευή λιμενικών έργων και των δύο για την ανάπτυξη τερματικών λιμένων, η χρησιμοποίηση ενός σύνθετου μοντέλου ανάλυσης που περιορίζει τα μειονεκτήματα των επιμέρους μεθόδων βοηθάει σημαντικά στην επιλογή της καταλληλότερης «τριάδας» και «δυάδας» λιμένων αντίστοιχα. Πιο συγκεκριμένα, μετά από ενδελεχή ανάλυση του προβλήματος αποφασίστηκε να χρησιμοποιηθεί η μέθοδος Δελφών σε συνδυασμό με μια από τις πλέον αξιόλογες πολυκριτηριακές μεθόδους, τη γνωστή μέθοδο Αναλυτικής Ιεράρχησης.

1.7 Μέθοδος επιλογής 2 λιμένων αφετηρίας/εκκίνησης (Home port)

Η συνδυαστική εφαρμογή της Δελφικής και της Ιεραρχικής μεθόδου για την επιλογή των δύο (2) λιμένων εκκίνησης/τερματισμού (Home port) θα βασισθεί:

Α. Στους βασικούς παράγοντες (κριτήρια) που προέκυψαν από σχετικές έρευνες καθώς και από την ανάλυση που προηγήθηκε στις προηγούμενες ενότητες. Δεδομένου ότι πολλοί παράγοντες είναι κοινοί για όλα τα λιμάνια (π.χ. πολιτική σταθερότητα, πολιτική για το Cabotage) ή εμφανίζουν σημαντικό βαθμό σύγκλισης (π.χ. υπηρεσίες προς πλοία, κόστος υπηρεσιών σε πλοία και επιβάτες, τέλη, υπηρεσίες ασφάλειας, ύπαρξη τοπικής αγοράς), τα κριτήρια που θα χρησιμοποιηθούν για λόγους απλότητας θα περιορίζονται σε εκείνα που είναι απολύτως απαραίτητα για την επιλογή ενός λιμένα ως home port. Επίσης, θα ληφθούν υπόψη κριτήρια, όπως είναι η τουριστική και χωροταξική πολιτική, οι τοπικές στρατηγικές, οι απόψεις των εμπλεκόμενων φορέων και οι προοπτικές ανάπτυξης της σχετικής αγοράς, σύμφωνα με τα συμπεράσματα της ανάλυσης που προηγήθηκε. Ειδικότερα, τα βασικά κριτήρια επιλογής που θα χρησιμοποιηθούν είναι τα εξής:

- Η ύπαρξη ενός μεγάλου διεθνούς αεροδρομίου με σημαντικό αριθμό άμεσων διεθνών πτήσεων.
- Η δυνατότητα πρόσβασης στο λιμάνι εκκίνησης/τερματισμού με Ι.Χ. αυτοκίνητο, λεωφορείο ή τρένο.
- Η δυναμικότητα πρόσδεσης-αγκυροβόλησης σημαντικού αριθμού μεγάλων κρουαζιερόπλοιων ή η δυνατότητα επέκτασης του λιμένα.
- Οι υφιστάμενες υποδομές εξυπηρέτησης και διαχείρισης επιβατών.
- Η τουριστική ελκυστικότητα της ευρύτερης περιοχής και η ύπαρξη τουριστικών σημείων για επίσκεψη και αγορές
- Η εθνική στρατηγική (τουριστική και χωροταξική) για την ανάπτυξη λιμένων κρουαζιέρας.

- Η άποψη των εμπλεκόμενων και ιδίως των αγορών για τις δυνατότητες ανάπτυξης του συγκεκριμένου λιμένα
- Η θέση του λιμένα σε υφιστάμενες ή αναδυόμενες γραμμές κρουαζιέρας.
- Η ύπαρξη τοπικής στρατηγικής για την ανάπτυξη του Home porting καθώς και προγράμματος ώριμων επενδύσεων.

Ομοίως, για την επιλογή τριών (3) λιμένων ενδιαμέσου προορισμού θα χρησιμοποιηθούν τα έξης κριτήρια:

- Θέση του λιμένα στην εθνική αγορά κρουαζιέρας.
- Τουριστική ελκυστικότητα της περιοχής.
- Προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης της κρουαζιέρας.
- Ανάγκη για επενδύσεις σε υποδομές κρουαζιέρας.
- Εθνική στρατηγική (τουριστική και χωροταξική) για την ανάπτυξη λιμένων κρουαζιέρας
- Άποψη των εμπλεκόμενων και ιδίως των αγορών για τις δυνατότητες ανάπτυξης του συγκεκριμένου λιμένα και για την ανάγκη επενδύσεων σε υποδομές.
- Η ύπαρξη τοπικής στρατηγικής και προγράμματος ώριμων επενδύσεων.

Β. Στη βαθμολόγηση των επί μέρους παραγόντων (κριτηρίων) για κάθε λιμάνι ξεχωριστά. Δηλαδή στο βαθμό που κάθε επί μέρους λιμένας ανταποκρίνεται στην ύπαρξη (ποσοτική και ποιοτική) ενός εκάστου κριτηρίου.

Σύμφωνα με την ανάλυση και τις μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν στις προηγούμενες ενότητες της παρούσας έρευνας, η κλίμακα βαθμολογίας των επιμέρους κριτηρίων έχει ως εξής:

5 = πολύ υψηλή ανταπόκριση στο κριτήριο

4 = υψηλή ανταπόκριση στο κριτήριο

3 = μεσαία ανταπόκριση στο κριτήριο

2 = χαμηλή ανταπόκριση στο κριτήριο

1 = πολύ χαμηλή ανταπόκριση στο κριτήριο

0 = καμία ανταπόκριση στο κριτήριο

Γ. Στη βαρύτητα κάθε παράγοντα, δεδομένου ότι η σημασία κάθε παράγοντα αποκλίνει. Ο συντελεστής βαρύτητας προσδιορίζεται από την ομάδα έργου στη βάση της ανάλυσης που προηγήθηκε ή/και βασίζεται σε προηγούμενες σχετικές μελέτες όπως η μελέτη «The Potential of Piraeus as a Major Mediterranean Cruise Home-Port: A Selection Criteria Analysis» των Lekakou/Pallis/Vaggelas.

Για λόγους απλότητας, οι συντελεστές βαρύτητας λαμβάνουν τις εξής τιμές:

- 5 = πολύ υψηλή βαρύτητα
- 4 = υψηλή βαρύτητα
- 3 = μεσαία βαρύτητα
- 2 = χαμηλή βαρύτητα
- 1 = πολύ χαμηλή βαρύτητα

Ειδικότερα, η βαθμολογία κάθε επιμέρους κριτηρίου σταθμίζεται με τις τιμές των συντελεστών βαρύτητας σύμφωνα με τους παρακάτω πίνακες.

Πίνακας: Βαρύτητα κριτηρίων για την επιλογή των Home Ports

ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ
Η ύπαρξη ενός μεγάλου διεθνούς αεροδρομίου με σημαντικό αριθμό άμεσων διεθνών πτήσεων.	5
Η δυνατότητα πρόσβασης στο λιμάνι εκκίνησης/τερματισμού με Ι.Χ. αυτοκίνητο, λεωφορείο ή τρένο.	4
Η δυναμικότητα πρόσδεσης-αγκυροβόλησης σημαντικού αριθμού μεγάλων κρουαζιερόπλοιων ή η δυνατότητα επέκτασης του λιμένα.	5
Οι υφιστάμενες υποδομές εξυπηρέτησης και διαχείρισης επιβατών.	4
Η τουριστική ελκυστικότητα της ευρύτερης περιοχής και η ύπαρξη τουριστικών σημείων για επίσκεψη και αγορές	4
Η εθνική στρατηγική (τουριστική και χωροταξική) για την ανάπτυξη λιμένων κρουαζιέρας.	3
Η άποψη των εμπλεκόμενων και ιδίως των αγορών για τις δυνατότητες ανάπτυξης του συγκεκριμένου λιμένα	5

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Η θέση του λιμένα σε υφιστάμενες ή αναδυόμενες γραμμές κρουαζιέρας.	5
Η ύπαρξη τοπικής στρατηγικής για την ανάπτυξη του Home porting καθώς και προγράμματος ώριμων επενδύσεων.	3

Πίνακας: Βαρύτητα κριτηρίων για την επιλογή των Ports of Call

ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΒΑΡΥΤΗΤΑΣ
Θέση του λιμένα στην εθνική αγορά κρουαζιέρας	5
Τουριστική ελκυστικότητα της περιοχής	5
Προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης της κρουαζιέρας.	4
Ανάγκη για επενδύσεις σε υποδομές κρουαζιέρας.	5
Εθνική στρατηγική (τουριστική και χωροταξική) για την ανάπτυξη λιμένων κρουαζιέρας	3
Άποψη των εμπλεκόμενων και ιδίως των αγορών για τις δυνατότητες ανάπτυξης του συγκεκριμένου λιμένα και για την ανάγκη επενδύσεων σε υποδομές	5
Η ύπαρξη τοπικής στρατηγικής και προγράμματος ώριμων επενδύσεων	3

Κεφάλαιο 2. Προσδιορισμός των 3 λιμένων που θα προταθούν για κατασκευή λιμενικών έργων (λιμένες προσέγγισης ports of call), καθώς και των 2 (εκτός Πειραιά) και για ανάπτυξη τερματικών λιμανιών

Με βάση τα αποτελέσματα του Π.Ε.20 της Δράσης θα γίνει η επιλογή και η τεκμηρίωση των λιμανιών που θα επιλεγούν για τις δύο κατηγορίες και ειδικότερα:

- Λιμένες προσέγγισης portsofcall
- Τερματικοί Λιμένες

Στην παρούσα ενότητα εφαρμόζεται η μεθοδολογία της προηγούμενης ενότητας. Από τους παρακάτω πίνακες προκρίνονται οι 3 λιμένες ενδιαμέσου προορισμού και οι 2 λιμένες αφετηρίας/τερματισμού και είναι οι εξής:

I. Λιμένες προορισμού (Port of call)

1. Σαντορίνη
2. Ρόδος
3. Κατάκολο

II. Λιμένες αφετηρίας /τερματισμού (Home port)

1. Ηράκλειο
2. Θεσσαλονίκη

ΠΙΝΑΚΑΣ: ΕΠΙΛΟΓΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ/ΤΕΡΜΑΤΙΣΜΟΥ (HOME PORT) ΣΤΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ																			
ΛΙΜΕΝΕΣ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ																	Συνολικό σκορ	
	Η ύπαρξη ενός μεγάλου διεθνούς αεροδρομίου με σημαντικό αριθμό άμεσων διεθνών πτήσεων.		Η δυνατότητα πρόσβασης στο λιμάνι εκκίνησης/τερματι σμού με Ι.Χ. αυτοκίνητο, λεωφορείο ή τρένο.		Η δυναμικότητα πρόσδεσης- αγκυροβόλησης σημαντικού αριθμού μεγάλων κρουαζιερόπλοιων ή η δυνατότητα επέκτασης του λιμένα.		Οι υφιστάμενες υποδομές εξυπηρέτησης και διαχείρισης επιβατών.		Η τουριστική ελκυστικότητα της ευρύτερης περιοχής και η ύπαρξη τουριστικών σημείων για επίσκεψη και αγορές		Η εθνική στρατηγική (τουριστική και χωροταξική) για την ανάπτυξη λιμένων κρουαζιέρας.		Η άποψη των εμπλεκόμενων και ιδίως των αγορών για τις δυνατότητες ανάπτυξης του συγκεκριμένου λιμένα		Η θέση του λιμένα σε υφιστάμενες ή αναδυόμενες γραμμές κρουαζιέρας		Η ύπαρξη τοπικής στρατηγικής για την ανάπτυξη του Home porting καθώς και προγράμματος ώριμων επενδύσεων.		
	Βαθμός κριτηρίου	βαρύ τητα	Βαθμός κριτηρίου	βαρύτ ητα	Βαθμός κριτηρίου	βαρύτ ητα	Βαθμός κριτηρίου	βαρύτ ητα	Βαθμός κριτηρίου	βαρ ύτητ α	Βαθμός κριτηρίου	βαρ ύτητ α	Βαθμός κριτηρίου	βαρ ύτητ α	Βαθμός κριτηρίου	βαρ ύτητ α	Βαθμός κριτηρίου	βαρ ύτητ α	
Θες/νίκη	5	5	5	4	4	5	3	4	5	4	5	3	4	5	3	5	4	3	159
Κέρκυρα	3	5	0	4	4	5	4	4	5	4	5	3	5	5	4	4	4	3	139
Κατάκολο	1	5	2	4	4	5	3	4	5	4	5	3	5	5	4	4	3	3	130
Ηράκλειο	4	5	0	4	5	5	5	4	5	4	5	3	5	5	5	4	5	3	160
Χανιά	3	5	0	4	3	5	3	4	4	4	4	3	4	5	4	4	4	3	122
Σαντορίνη	3	5	0	4	3	5	1	4	5	4	5	3	5	5	5	4	3	3	123
Μύκονος	3	5	0	4	4	5	4	4	5	4	5	3	5	5	5	4	3	3	140
Σάμος	3	5	0	4	3	5	3	4	3	4	3	3	3	5	4	4	3	3	103
Ρόδος	4	5	0	4	4	5	3	4	5	4	5	3	5	5	4	4	3	3	137
Κως	3	5	0	4	4	5	3	4	4	4	4	3	4	5	4	4	4	3	132
Καβάλα	4	5	3	4	3	5	3	4	3	4	3	3	3	5	3	4	3	3	110
Βόλος	3	5	3	4	3	5	3	4	3	4	3	3	3	5	3	4	3	3	108
Ιτέα	1	5	2	4	2	5	2	4	4	4	2	3	3	5	2	4	1	3	79

ΠΙΝΑΚΑΣ: ΕΠΙΛΟΓΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΝΔΙΑΜΕΣΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ (PORT OF CALL) ΣΤΗ ΒΑΣΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ															
ΛΙΜΕΝΕΣ	ΚΡΙΤΗΡΙΑ														Συνολικ ό σκορ
	Θέση του λιμένα στην εθνική αγορά κρουαζιέρας		Τουριστική ελκυστικότητα της περιοχής		Προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης της κρουαζιέρας		Ανάγκη για επενδύσεις σε υποδομές κρουαζιέρας.		Εθνική στρατηγική (τουριστική και χωροταξική) για την ανάπτυξη λιμένων κρουαζιέρας		Άποψη των εμπλεκόμενων και ιδίως των αγορών για την ανάγκη επενδύσεων σε υποδομές		Η ύπαρξη τοπικής στρατηγικής και προγράμματος ώριμων επενδύσεων		
	Βαθμός κριτηρίου	βαρύτ ητα	Βαθμός κριτηρίου	βαρύτ ητα	Βαθμός κριτηρίου	βαρύτ ητα	Βαθμός κριτηρίου	βαρ ύτητ α	Βαθμός κριτηρίου	βαρύτ ητα	Βαθμός κριτηρίου	βαρύτ ητα	Βαθμός κριτηρίου	βαρ ύτητ α	
Θες/νίκη	2	5	5	5	4	4	5	5	5	3	4	5	4	3	123
Κέρκυρα	5	5	5	5	5	4	3	5	5	3	3	5	4	3	127
Κατάκολο	5	5	5	5	5	4	4	5	5	3	4	5	3	3	134
Ηράκλειο	4	5	5	5	5	4	3	5	5	3	3	5	5	3	125
Χανιά	3	5	4	5	4	4	4	5	4	3	4	5	4	3	123
Σαντορίνη	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	5	5	4	3	147
Μύκονος	5	5	5	5	5	4	3	5	5	3	3	5	3	3	124
Σάμος	2	5	3	5	3	4	5	5	3	3	4	5	4	3	107
Ρόδος	5	5	5	5	5	4	4	5	5	3	4	5	3	3	137
Κως	3	5	4	5	4	4	3	5	4	3	3	5	4	3	105
Καβάλα	2	5	3	5	3	4	4	5	3	3	4	5	4	3	98
Βόλος	2	5	3	5	3	4	4	5	3	3	4	5	3	3	95
Ιτέα	1	5	4	5	3	4	5	5	2	3	5	5	1	3	86

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Κεφάλαιο 3. Διερεύνηση δυνατότητας ένταξης μεγάλων επενδυτικών σχεδίων για την δημιουργία υποδομών ανάπτυξης τουρισμού κρουαζιέρας, στο σύστημα Fast – Track

Το fast track λειτουργεί ως εργαλείο επιτάχυνσης και διαφανοποίησης των διαδικασιών υλοποίησης στρατηγικών επενδύσεων, είτε αυτές προέρχονται αμιγώς από τον ιδιωτικό τομέα (μία ιδιωτική επένδυση σε ιδιωτικό χώρο/ακίνητο, όπως μία ξενοδοχειακή/τουριστική μονάδα, μία βιομηχανία, κλπ) είτε αυτές προέρχονται μέσω συνεργασίας δημοσίου/ιδιωτικού τομέα (μία ιδιωτική επένδυση σε δημόσιο χώρο/ακίνητο, όπως το Ελληνικό, η ανάπτυξη τουριστικών/άλλων ακινήτων της ΚΕΔ, ΕΤΑ, ένα αεροδρόμιο, κλπ).

Στρατηγική επένδυση για τους σκοπούς του fast track αποτελεί μία επένδυση, η οποία έχει τα ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά που προβλέπει ο νόμος. Σημειώνεται ότι τα χαρακτηριστικά αυτά πέραν των ποσοτικών κριτηρίων (προϋπολογισμού, κλπ) περιλαμβάνουν και μία σειρά «στρατηγικών» κριτηρίων (όπως η προώθηση της καινοτομίας, η προστασία του περιβάλλοντος, η πράσινη ανάπτυξη, κλπ) τα οποία αποτελούν κομβικά σημεία του αναπτυξιακού μοντέλου της Κυβέρνησης.

Με βάση τα παραπάνω αλλά και τις γενικότερες κατευθύνσεις και οδηγίες για το fast track θα διερευνηθεί η δυνατότητα ένταξης μεγάλων επενδυτικών σχεδίων για την δημιουργία υποδομών ανάπτυξης τουρισμού κρουαζιέρας.

3.1 Το θεσμικό πλαίσιο για την επιτάχυνση των επενδύσεων

Με αφορμή την οικονομική κρίση της χώρας μας και προκειμένου να αντιμετωπιστεί η υπερβολική γραφειοκρατία και η αδιαφάνεια, η Ελληνική Βουλή ψήφισε το ν. 3894/2010 για την Επιτάχυνση και Διαδικασία Υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν. 3894/10, όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του ν. 4072/2012, μια παραγωγική επένδυση προκειμένου να χαρακτηριστεί ως στρατηγική θα πρέπει:

- Να αφορά ιδίως στην κατασκευή, ανακατασκευή, επέκταση ή στον εκσυγχρονισμό υποδομών και δικτύων σε μια σειρά από τομείς μεταξύ των οποίων στις μεταφορές και στον τουρισμό,
- το συνολικό κόστος της επένδυσης να είναι πάνω από 100 εκ. ευρώ,

- το συνολικό κόστος της επένδυσης να είναι πάνω από 40 εκ. ευρώ και ταυτόχρονα από την επένδυση δημιουργούνται τουλάχιστον 120 νέες θέσεις εργασίας ή
- από την επένδυση δημιουργούνται κατά βιώσιμο τρόπο τουλάχιστον 150 νέες θέσεις εργασίας.

Συνεπώς, καταρχήν στις στρατηγικές επενδύσεις δύνανται να ενταχθούν μεγάλα επενδυτικά σχέδια στην κατασκευή κλπ. υποδομών κρουαζιέρας.

Οι ως άνω στρατηγικές επενδύσεις μεταξύ άλλων μπορούν να πραγματοποιούνται από το δημόσιο, από ιδιώτες, αλλά και από συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (σύμφωνα με το Ν. 3389/2005), είτε με συμβάσεις μικτής μορφής.

Αρμόδιο όργανο για την ένταξη επενδυτικών προτάσεων στις διαδικασίες fast track είναι η Διυπουργική Επιτροπή Στρατηγικών Επενδύσεων (Δ.Ε.Σ.Ε.). Η ΔΕΣΕ εξετάζει για κάθε προτεινόμενη επένδυση την εκπλήρωση ορισμένων κριτηρίων όπως είναι:

- Η βιωσιμότητα της προτεινόμενης επένδυσης και η φερεγγυότητα του επενδυτή.
- Η μεταφορά γνώσης και τεχνογνωσίας.
- Η προβλεπόμενη αύξηση της απασχόλησης
- Η περιφερειακή ή κατά τόπους ανάπτυξη της χώρας.
- Η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας της εθνικής οικονομίας
- Η υιοθέτηση καινοτομίας και υψηλής τεχνολογίας.
- Η αύξηση της εξαγωγικής δραστηριότητας.
- Η προστασία του περιβάλλοντος και η εξοικονόμηση ενέργειας.

Πέρα από τις Στρατηγικές Επενδύσεις, σύμφωνα με τον ίδιο νόμο (3894/2010), προβλέπεται και η επιτάχυνση των διαδικασιών και άλλων επενδύσεων. Έτσι, η κρατική εταιρεία «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.» («Invest in Greece S.A.») αναλαμβάνει την επιτάχυνση των διαδικασιών, ειδικότερα επενδύσεων ύψους άνω των δεκαπέντε εκατομμυρίων ευρώ ή εφόσον το πενήντα τοις εκατό της ίδιας συμμετοχής προέρχεται από κεφάλαια εξωτερικού. Η «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.» παρακολουθεί την εξέλιξη αυτών των επενδύσεων και προβαίνει στις απαραίτητες ενέργειες για την επιτάχυνσή τους. Έτσι, παραλαμβάνει το φάκελο της επένδυσης, ελέγχει την πληρότητά του, φροντίζει για τη συμπλήρωση των

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

αναγκαίων δικαιολογητικών από τον επενδυτή και τα αποστέλλει στους κατά περίπτωση αρμόδιους φορείς, οι οποίοι υποχρεούνται να προβαίνουν ταχέως στις επιβαλλόμενες για το σκοπό αυτόν ενέργειές τους. Οι φορείς αυτοί υποχρεούνται επίσης να παρέχουν στην εταιρεία έγγραφη ενημέρωση κάθε μήνα για το στάδιο, στο οποίο βρίσκονται οι σχετικές διαδικασίες, καθώς και για τους λόγους της καθυστέρησης ή της αδυναμίας παροχής των αδειών ή και των εγκρίσεων.

Η «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.»:

- Δέχεται τις αιτήσεις για την ένταξη των επενδύσεων στη Διαδικασία Στρατηγικών Επενδύσεων.
- Ελέγχει το επιχειρησιακό σχέδιο, τις συνέπειες στην ελληνική οικονομία και αξιολογεί την πλήρωση των κριτηρίων για το χαρακτηρισμό της επένδυσης ως Στρατηγικής.
- Αναζητά συμπληρωματικά στοιχεία από τους επενδυτές στο πλαίσιο της παροχής υπηρεσιών των προηγούμενων παραγράφων.
- Εισηγείται στη Διυπουργική Επιτροπή Στρατηγικών Επενδύσεων (Δ.Ε.Σ.Ε.) δια του αρμοδίου Υπουργού σχετικά με την ένταξη των επενδύσεων στη Διαδικασία Στρατηγικών Επενδύσεων ή τη διακοπή της διαδικασίας ένταξης μιας επένδυσης στην κατηγορία των Στρατηγικών Επενδύσεων.
- Λειτουργεί ως υπηρεσία μίας στάσης (one-stop shop) λαμβάνοντας την ανέκκλητη εντολή από τους επενδυτές προκειμένου να προβεί σε όλες τις νόμιμες ενέργειες για την εμπρόθεσμη διεκπεραίωση των διαδικασιών έκδοσης των απαραίτητων αδειών προκειμένου να υλοποιηθούν οι επενδύσεις που έχουν ενταχθεί στη Διαδικασία, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.
- Ενημερώνει τη Διυπουργική Επιτροπή Στρατηγικών Επενδύσεων για συγκεκριμένες περιπτώσεις καθυστερήσεων ή δυσχερειών, για τους λόγους στους οποίους αυτές οφείλονται, καθώς και προτείνει λύσεις για την αντιμετώπισή τους.
- Μπορεί να παρακολουθεί, να αξιολογεί και να ενημερώνει τη Διυπουργική Επιτροπή Στρατηγικών Επενδύσεων για την πορεία υλοποίησης στρατηγικών επενδύσεων μετά το στάδιο υπαγωγής, κατόπιν σχετικής απόφασης της Επιτροπής.
- Υποβάλλει ετήσια έκθεση προόδου στη Βουλή των Ελλήνων των υπαχθεισών στρατηγικών επενδύσεων στη διαδικασία του ν. 3894/2010.

Λόγω των ιδιαίτερα χρονοβόρων διαδικασιών για την έγκριση περιβαλλοντικών όρων, το άρθρο 6 του ν. 3894/2010, υτο οποίο τροποποιήθηκε με το άρθρο 2 του ν. 4072/2012, με σκοπό την επιτάχυνση των επενδύσεων, προβλέπει τα εξής:

- Η προηγούμενη έγκριση περιβαλλοντικών όρων, που είναι απαραίτητη για την πραγματοποίηση των στρατηγικών επενδύσεων, χορηγείται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, κατά παρέκκλιση κάθε άλλης διάταξης. Για το σκοπό αυτόν, υποβάλλεται σχετική αίτηση, που συνοδεύεται από τα κατά το νόμο απαιτούμενα δικαιολογητικά, στην αρμόδια για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων υπηρεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής.
- Μετά την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων της στρατηγικής επένδυσης δεν απαιτείται η έκδοση γνωμοδοτήσεων υπηρεσιών και φορέων που έχουν ήδη γνωμοδοτήσει κατά τη διαδικασία της περιβαλλοντικής αδειοδότησης.

Για τη διευκόλυνση των Στρατηγικών Επενδύσεων δύνανται να υπάρξουν πολεοδομικές παρεκκλίσεις υπέρ της επένδυσης σχετικά με τις αποστάσεις των κτιρίων από τα όρια του οικοπέδου, καθώς και τις αποστάσεις μεταξύ των κτιρίων και άλλων εγκαταστάσεων, το συντελεστή δόμησης, το συντελεστή κατ' όγκο εκμετάλλευσης, την κάλυψη και το ύψος. Παράλληλα, σύμφωνα με το άρθρο 8 του ν. 3894/2010, για την πραγματοποίηση στρατηγικών επενδύσεων επιτρέπεται η παραχώρηση στον κύριο του έργου του δικαιώματος χρήσης αιγιαλού, παραλίας, συνεχόμενου ή παρακείμενου θαλάσσιου χώρου ή του πυθμένα μετά από αίτηση της «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.». . Τα ακίνητα που δημιουργούνται από τη μετατόπιση προς τη θάλασσα του ορίου του αιγιαλού, λόγω κατασκευής ή επέκτασης των έργων ή προσχώσεων, καταγράφονται ως δημόσια κτήματα και περιέρχονται στην ιδιοκτησία του Ελληνικού Δημοσίου και μπορεί να παραχωρούνται κατά χρήση ή να εκμισθώνονται στον κύριο του έργου των στρατηγικών επενδύσεων.

Ένας άλλος παράγοντας που καθυστερεί σημαντικά τις επενδύσεις είναι οι απαλλοτριώσεις. Για την επίσπευση των διαδικασιών των αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, τοπ άρθρο 10 του ν. 3894/2010 επιτρέπει την αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων ή η σύσταση εμπραγμάτων δικαιωμάτων επ' αυτών για την εξυπηρέτηση των Στρατηγικών Επενδύσεων και των βοηθητικών και συνοδών έργων τους. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η πρόβλεψη του νόμου ότι η απαλλοτρίωση μπορεί να συντελείται και πριν από την προκήρυξη του έργου που εντάσσεται στη στρατηγική επένδυση. Στο ίδιο άρθρο υπάρχουν αναλυτικές ρυθμίσεις για την επίσπευση των διαδικασιών αναγκαστικής απαλλοτρίωσης, με σκοπό την ενθάρρυνση και επιτάχυνση των στρατηγικών επενδύσεων.

Οι ιδιώτες επενδυτές που ζητούν την ένταξη της επενδυτικής πρότασής τους στη Διαδικασία Στρατηγικών Επενδύσεων υποχρεούνται να υποβάλουν αίτηση που συνοδεύεται από πλήρη φάκελο, που περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία (άρθρο 10, ν. 3894/2010):

- Επιχειρησιακό σχέδιο (business plan) της επένδυσης.
- Ανάλυση των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων της επένδυσης στην ελληνική οικονομία σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα.
- Ανέκκλητη εντολή και πληρεξουσιότητα προς την «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.» να προβεί σε όλες τις νόμιμες ενέργειες για τον έλεγχο ή/και διασταύρωση των στοιχείων του φακέλου της επενδυτικής πρότασης, τη λήψη των αδειών που απαιτούνται για την υπαγωγή της επενδυτικής πρότασης στη Διαδικασία Στρατηγικών Επενδύσεων και για την πραγματοποίηση της επένδυσης κ.α.

Δημόσιες Στρατηγικές Επενδύσεις είναι δυνατό να ενταχθούν στη διαδικασία των Στρατηγικών Επενδύσεων με απόφαση της ΔΕΣΕ. Οι Δημόσιες Στρατηγικές Επενδύσεις ανατίθενται σε άλλους επενδυτές μέσω διεθνών ανοικτών διαγωνισμών σε μία φάση, χωρίς προεπιλογή. Σε ειδικές περιπτώσεις, η Δ.Ε.Σ.Ε. μπορεί να αποφασίσει την ανάθεση μέσω Διαδικασίας Διεθνούς Κλειστού Διαγωνισμού, Διαδικασίας Ανταγωνιστικού Διαλόγου ή με διακρατική συμφωνία. Η διενέργεια των διαγωνιστικών διαδικασιών των Δημόσιων Στρατηγικών Επενδύσεων του ν. 3894/2010 και του ν. 4072/2012 ανατίθεται στην εταιρεία «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.». Η «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.» προετοιμάζει το φάκελο δημοπράτησης της επένδυσης, που περιλαμβάνει τη διακήρυξη, το σχέδιο της σύμβασης ανάθεσης και κάθε άλλο αναγκαίο τεύχος δημοπράτησης. Οι ανατιθέμενες σε άλλους επενδυτές Δημόσιες Στρατηγικές Επενδύσεις δύνανται να υλοποιηθούν με ιδιωτική χρηματοδότηση ή συγχρηματοδότηση, με συνεργασία ή σύμπραξη μεταξύ του Δημοσίου και ιδιωτών, είτε με σύμβαση παραχώρησης ή μακροχρόνιας μίσθωσης.

Τέλος, για την επίσπευση της αδειοδοτικής διαδικασίας, το άρθρο 22 του ν. 3894/2010 σε συνδυασμό με το άρθρο 2 του ν. 4072/2012 προβλέπει την χορήγηση των αδειών για την εκτέλεση των έργων εκδίδονται μέσα σε προθεσμία 45 ημερών. Η προθεσμία αρχίζει από την υποβολή σχετικής αίτησης από την «Επενδύστε στην Ελλάδα Α.Ε.» στην αρμόδια υπηρεσία. Μετά την παρέλευση της προθεσμίας αυτής τεκμαίρεται ότι η άδεια που έχει ζητηθεί έχει δοθεί σύμφωνα με τη σχετική αίτηση. Η άπρακτη παρέλευση της ανωτέρω προθεσμίας των σαράντα πέντε (45) ημερολογιακών ημερών αποτελεί πειθαρχικό παράπτωμα που καταλογίζεται τόσο στον αρμόδιο υπάλληλο όσο και στον προϊστάμενο της εκάστοτε αδειοδοτικής υπηρεσίας.

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Για την επίσπευση και απλοποίηση των διαδικασιών κατασκευής λιμενικών έργων και άλλων λιμενικών παρεμβάσεων, το άρθρο 210 του ν. 4072/2012 συμπληρώνει τις διατάξεις του άρθρου 18 του ν. 2971/2001 με τα εξής:

- Επισκευές - επεμβάσεις τοπικού χαρακτήρα και εργασίες συντήρησης σε υφιστάμενους λιμένες και λιμενικές εγκαταστάσεις εκτελούνται σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις, κατόπιν απόφασης του Γενικού Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2 του άρθρου 18 του ν. 2971/2001 (που προέβλεπε μια πολύπλοκη και χρονοβόρα διαδικασία με την εμπλοκή της περιφέρειας, του ΥΠΕΚΑ, του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του ΓΕΝ), μετά από υποβολή σχετικού αιτήματος του φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης, εφόσον (α) αποσκοπούν στη συντήρηση υπάρχοντος εξοπλισμού ή στην αποκατάσταση φθορών, ζημιών ή βλαβών που προκαλούνται από συνήθη χρήση κατά την εκτέλεση θεμελιωδών δραστηριοτήτων του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης ή και από έκτακτες καταστάσεις, (β) ο προϋπολογισμός δαπάνης δημοπράτησής τους δεν υπερβαίνει το ποσό των 100.000,00 ευρώ πλέον δαπάνης Φ.Π.Α. και δ) συνδέονται άρρηκτα με την ομαλή και ασφαλή λειτουργία του λιμένα ή της λιμενικής εγκατάστασης.
- Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, κατά παρέκκλιση της παραγράφου 2, υλοποιούνται επίσης σε υφιστάμενους λιμένες ή λιμενικές εγκαταστάσεις οι κάτωθι επεμβάσεις / αναβαθμίσεις τοπικού χαρακτήρα, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις: (α) Εξοπλισμός και εργασίες που αποσκοπούν στη δημιουργία υποτυπωδών, μικρής έκτασης εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση των διακινούμενων επιβατών και εργαζομένων, όπως ψύκτες νερού, σκιάδια, χημικές τουαλέτες, Α.Τ.Μ. Τραπεζών, μηχανήματα αυτόματης έκδοσης εισιτηρίων, εξοπλισμός και σήμανση για τη διακίνηση πεζών και οχημάτων κ.λπ. (β) Η εγκατάσταση συστημάτων ασφαλείας με στόχο τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα περί Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων ISPS (International Ship and Port Facility Security), του ν. 3622/2007 (Α'284), της Συνθήκης Schengen, του Κανονισμού (ΕΚ) 725/2004, της Ευρωπαϊκής Οδηγίας 2005/65 για τη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων, των λιμενικών εγκαταστάσεων και των λιμένων από σκόπιμες παράνομες ενέργειες και των μελετών Σχεδίου Ασφάλειας Λιμενικής Εγκατάστασης (Σ.Α.Λ.Ε.) που έχουν εκπονηθεί με βάση τη μελέτη Αξιολόγησης Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Α.Λ.Ε.), όπως κινητές περιφράξεις, εγκατάσταση φυλακίων ελέγχου, τοποθέτηση καμερών παρακολούθησης επί στύλων, προστατευτικές μπάρες και άλλες ήσσονος σημασίας παρεμβάσεις, με τις οποίες δεν τροποποιούνται ή αλλοιώνονται τα υφιστάμενα γεωμετρικά χαρακτηριστικά

των λιμένων ή των λιμενικών εγκαταστάσεων και δεν παρακωλύεται η λειτουργία τους.

Ο Ν. 3908/2011 για την Ενίσχυση ιδιωτικών επενδύσεων για την Οικονομική Ανάπτυξη, την Επιχειρηματικότητα και την Περιφερειακή Συνοχή (λεγ. Αναπτυξιακός ή Επενδυτικός Νόμος) και οι τροποποιήσεις του με τους νόμους 4072/2012, 4146/2013 και 4155/2013 δεν εντάσσει στο καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων, μεταξύ άλλων:

- Επενδυτικά σχέδια δημόσιων επιχειρήσεων και οργανισμών, καθώς και των θυγατρικών εταιρειών τους, στο μετοχικό κεφάλαιο των οποίων συμμετέχουν οι δημόσιοι αυτοί φορείς με ποσοστό μεγαλύτερο του 49%. Επίσης, επενδυτικά σχέδια εταιρειών, στις οποίες συμμετέχει το Δημόσιο ή νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) ή οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α.) α' και β' βαθμού με ποσοστό μεγαλύτερο του 49% του μετοχικού τους κεφαλαίου, ή λαμβάνουν τακτική ή έκτακτη επιχορήγηση από τους φορείς αυτούς που υπερβαίνει το 50% των ετήσιων εσόδων τους. Συνεπώς, λόγω του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των ελληνικών λιμένων, δεν μπορούν να υπαχθούν λιμενικά και άλλα έργα κρουαζιέρας.
- Επενδυτικά σχέδια που πραγματοποιούνται με πρωτοβουλία και για λογαριασμό του Δημοσίου από ιδιώτη, βάσει σχετικής σύμβασης εκτέλεσης έργου, παραχώρησης ή παροχής υπηρεσιών. Συνεπώς, ακόμη και εάν υπάρξει συμφωνία παραχώρησης λιμενικών εγκαταστάσεων για τη κρουαζιέρα, δεν μπορεί να υπάρξει επενδυτική ενίσχυση από τον αναπτυξιακό νόμο.

3.2 Το θεσμικό πλαίσιο και η πρακτική των συμφωνιών παραχώρησης λιμενικών εγκαταστάσεων

Η αξιοποίηση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας στον τομέα της οικονομίας της κρουαζιέρας και η αντιμετώπιση του αυξανόμενου διεθνούς ανταγωνισμού προϋποθέτει, μεταξύ άλλων την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών και των συμπληρωματικών υποδομών κρουαζιέρας (π.χ. τερματικών επιβατικών σταθμών) σε όλα τα λιμάνια της χώρας. Με δεδομένη την κατάσταση των δημοσίων οικονομικών της χώρας καθώς και τους περιορισμένους πόρους του νέου ΕΣΠΑ, αλλά και τα εμπόδια που θέτει το Κοινοτικό δίκαιο περί κρατικών ενισχύσεων, η μόνη διέξοδος είναι η αξιοποίηση των Συμπράξεων Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) και ειδικά η μέθοδος της παραχώρησης.

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Πρόκειται για μια μέθοδο ΣΔΙΤ που εφαρμόζεται από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα και αναφέρεται στην παραχώρηση ενός έργου /και παροχής μιας υπηρεσίας σε ιδιώτες έναντι ανταλλάγματος για το δημόσιο. Στο πεδίο της κρουαζιέρας, σε πολλές χώρες (π.χ. χώρες Καραϊβικής, Τουρκία, Ιταλία, Ισπανία) ιδιωτικές εταιρείες, κυρίως οι μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας, αναλαμβάνουν την κατασκευή υποδομών κρουαζιέρας (π.χ. προβλήτες, άλλα λιμενικά έργα, επιβατικούς σταθμούς, παρκινγκ, εμπορικά καταστήματα, χώρους αναψυχής, θεματικά πάρκα κ.α.) και αναλαμβάνουν τη διαχείριση του λιμένα και των υποδομών κρουαζιέρας, παράλληλα με την παροχή υπηρεσιών σε πλοία και επιβάτες, για ένα χρονικό διάστημα (π.χ. 30 έτη), καταβάλλοντας στο δημόσιο το ανάλογο τίμημα (π.χ. ποσοστό εισπράξεων ή κερδών, πάγιο μίσθωμα κ.α.).

Γενικά, οι συμβάσεις παραχώρησης συνδέονται με πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Στα πλεονεκτήματα της παραχώρησης λιμενικών εγκαταστάσεων κρουαζιέρας συμπεριλαμβάνονται:

- Η προσέλκυση και αξιοποίηση ιδιωτικών κεφαλαίων. Χωρίς τη συνδρομή των ιδιωτών στις αναγκαίες επενδύσεις των έργων υποδομής κρουαζιέρας και με δεδομένη τη δημοσιονομική κατάσταση της χώρας είναι βέβαιο ότι οι αναγκαίες επενδύσεις δεν πρόκειται να διενεργηθούν, με αρνητικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη του κλάδου.
- Επίσπευση του χρόνου κατασκευής του έργου/ων. Ο ιδιώτης ανάδοχος έχει ισχυρό κίνητρο να περατώσει τάχιστα το έργο, προκειμένου να εκκινήσει η είσπραξη των εσόδων από την εκμετάλλευση της επένδυσης.
- Η εισαγωγή και μεταφορά τεχνογνωσίας. Η κατασκευή και λειτουργία των έργων υποδομής κρουαζιέρας απαιτεί συγκεκριμένη τεχνογνωσία και εξειδίκευση, την οποία ενδέχεται να μην διαθέτει το Δημόσιο. Από την άλλη πλευρά, οι ιδιώτες που αναλαμβάνουν τέτοια εξειδικευμένα έργα απαιτείται να διαθέτουν υψηλή εξειδίκευση για να είναι ανταγωνιστικοί.
- Η αύξηση αποτελεσματικότητας του έργου και η μείωση του επενδυτικού κόστους σε σχέση με την παραδοσιακή δημόσια σύμβαση έργου. Ο ιδιώτης επενδυτής επιδιώκει την ελαχιστοποίηση του κόστους της επένδυσης, ενώ στην περίπτωση του δημοσίου, η πρακτική, δείχνει πως αυτό δεν επιτυγχάνεται συχνά.
- Η αύξηση των δημοσίων εσόδων και εισφορών. Ο παραχωρησιούχος υπάγεται στη φορολογία φυσικών και νομικών προσώπων, ευθύνεται αστικά έναντι των τρίτων και υποχρεούται να καταβάλει το οφειλόμενο αντίτιμο στις δημόσιες επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας (ΟΤΕ, ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ, κλπ.) και στα ασφαλιστικά ταμεία, κάτι που δεν γίνεται πάντοτε στην περίπτωση δημόσιων επιχειρήσεων.

- Η μείωση των δαπανών του κράτους για προσωπικό. Το προσωπικό του παραχωρησιούχου είναι ιδιωτικό προσωπικό και ως εκ τούτου το Δημόσιο δεν επιβαρύνεται με τους μισθούς του και δεν έχει ευθύνη για τις ζημιολογικές πράξεις του.
- Η αύξηση του κύκλου εργασιών του λιμένα. Οι εταιρίες που αναλαμβάνουν την εκμετάλλευση λιμένων κρουαζιέρας, κατά κανόνα, είναι οι μεγάλες εταιρίες του κλάδου και κατά συνέπεια είναι σε θέση να προσελκύσουν περισσότερα κρουαζιερόπλοια και επιβάτες.
- Η συμβολή στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής. Μέσω των επενδύσεων και της ανάπτυξης του λιμένα καθώς και μέσω της αύξησης του κύκλου εργασιών που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με το παραχωρούμενο έργο, δημιουργούνται περισσότερες άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας και τονώνεται η τοπική αγορά αγαθών και υπηρεσιών.

Ως κυριότερα μειονεκτήματα της εφαρμογής της μεθόδου παραχώρησης αναφέρονται τα ακόλουθα:

- Η πιθανότητα επιβολής υψηλών τελών στους χρήστες της υποδομής και η αύξηση των τιμών των υπηρεσιών προς τα πλοία και τους επιβάτες.
- Η ενδεχόμενη μείωση των φορολογικών εσόδων του Κράτους, λόγω των φορολογικών απαλλαγών που συχνά συνδέονται με τα έργα παραχώρησης (π.χ. η παραχώρηση των προβλητών 2 και 3 του ΣΕΜΠΟΕ στον Πειραιά από τον ΟΛΠ στην COSCO).
- Η μικρή συμμετοχή του κράτους στα κέρδη του έργου και η αποκόμιση υπερβολικών κερδών από τον παραχωρησιούχο. Η αποκόμιση υπερκέρδους από τον ανάδοχο οφείλεται κυρίως στην εσφαλμένη εκτίμηση, εκ μέρους του Δημοσίου, της αξίας της παραχώρησης και στην υποεκτίμηση των προβλεπομένων εσόδων.
- Η δημιουργία τοπικού μονοπωλίου και ο αποκλεισμός στην πρόσβαση των υπηρεσιών των ανταγωνιστών. Αυτό μπορεί να συμβεί, σε περίπτωση που η εταιρεία εκμετάλλευσης περιορίζει ή αποκλείει την πρόσβαση πλοίων άλλων εταιρειών, είτε τους επιβάλλει υψηλότερα τέλη και κόστη υπηρεσιών από ότι στα δικά της πλοία.
- Η αδυναμία αξιοποίησης του ελεύθερου ανταγωνισμού. Οι εταιρίες κρουαζιέρας που μπορούν να καλύψουν τις προϋποθέσεις συμμετοχής στις διαγωνιστικές διαδικασίες είναι λίγες. Τα τεχνικά προσόντα και τα οικονομικά κριτήρια που επιβάλλουν οι αναθέτουσες αρχές είναι συνήθως τέτοια που μόνο οι μεγάλες εταιρίες έχουν τη δυνατότητα να ανταποκριθούν σε αυτά. Έτσι, μπορεί να προκύψει ένα είδος ολιγοπωλιακού καθεστώτος και δεν διασφαλίζεται η έννοια του ελεύθερου ανταγωνισμού, τόσο κατά τους διαγωνισμούς, με αποτέλεσμα τη μείωση των εσόδων του κράτους, όσο και

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

κατά τη λειτουργία των λιμένων παραχώρησης, με αποτέλεσμα υψηλές τιμές για τους χρήστες.

Όσον αφορά στο θεσμικό πλαίσιο των συμβάσεων παραχώρησης, θα πρέπει καταρχάς να αναφερθεί ότι ως ένα βαθμό πρόκειται για ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο σχετικών νομικών κειμένων του Ευρωπαϊκού Δικαίου. Ειδικότερα, η σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων εισήλθε στην ορολογία του κοινοτικού δικαίου μετά από τροποποίηση της οδηγίας για τα δημόσια έργα 71/305/ΕΟΚ. Το ελληνικό δίκαιο την υιοθέτησε με την ενσωμάτωση του αντίστοιχου κοινοτικού δικαίου. Η πρώτη αναφορά και ρύθμιση της σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων στην ελληνική νομοθεσία έγινε αρχικά με το π.δ. 23/1993 «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας για τα δημόσια έργα προς τις διατάξεις των οδηγιών 71/304, 71/305, 78/669, 89/440 και 89/665 της ΕΟΚ», που ενσωμάτωσε το κοινοτικό δίκαιο των δημοσίων συμβάσεων δημοσίων έργων. Σύμφωνα με το π.δ. 23/1993, «συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων» είναι συμβάσεις δημοσίων έργων στις οποίες το σύνολο ή μέρος της αποζημίωσης του αναδόχου για την εκτέλεση των έργων συνίσταται στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου από αυτόν, είτε στο δικαίωμα αυτό σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής. Ανάδοχος παραχώρησης, σύμφωνα με το ίδιο προεδρικό διάταγμα, είναι η επιχείρηση ή οι επιχειρήσεις ή όμιλος επιχειρήσεων στους οποίους ανατίθεται με σύμβαση παραχώρησης η εκτέλεση του έργου.

Έως την ενσωμάτωση στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2004/18, η έννοια της σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων οριζόταν με το π.δ. 334/2000 «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας για τα δημόσια έργα προς τις διατάξεις της οδηγίας 93/37/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε για τις συμβάσεις παραχώρησης δημοσίων έργων». Με τη ρύθμιση αυτή, η έννοια της σύμβασης παραχώρησης δημοσίων έργων δεν τροποποιείται σε σχέση με το προγενέστερο π.δ. 23/1993 και μπορεί να θεωρηθεί ότι η ρύθμιση έχει επιβεβαιωτικό χαρακτήρα. Με το Προεδρικό Διάταγμα 60/2007 «Προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας στις διατάξεις της Οδηγίας 2004/18/ΕΚ «περί συντονισμού των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων έργων, προμηθειών και υπηρεσιών», όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2005/51/ΕΚ της Επιτροπής και την Οδηγία 2005/75/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 16ης Νοεμβρίου 2005», εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία με την οδηγία 2004/18 περί συντονισμού της διαδικασίας συνάψεως δημοσίων συμβάσεων έργων και προμηθειών. Στο π.δ. ορίζονται οι «Δημόσιες συμβάσεις έργων» ως δημόσιες συμβάσεις που έχουν ως αντικείμενο είτε την εκτέλεση, είτε συγχρόνως τη μελέτη και την εκτέλεση έργου.

Η «Σύμβαση παραχώρησης δημοσίων έργων» ορίζεται ως μια ειδικότερη περίπτωση της σύμβασης δημοσίων έργων, δηλαδή μια σύμβαση η οποία παρουσιάζει τα ίδια

χαρακτηριστικά με μια δημόσια σύμβαση έργων, εκτός από το γεγονός ότι το εργολαβικό αντάλλαγμα συνίσταται είτε αποκλειστικά στο δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου, είτε στο δικαίωμα αυτό, σε συνδυασμό με καταβολή αμοιβής». Οι παραπάνω ορισμοί είναι ίδιοι με αυτούς της οδηγίας 2004/18.

Η πρακτική που έχει ακολουθηθεί μέχρι σήμερα σε όλα τα μεγάλα έργα που υλοποιήθηκαν μέσω σύμβασης παραχώρησης στη χώρα μας, είναι η επικύρωση της σύμβασης παραχώρησης από τη Βουλή με νόμο, μετά την υπογραφή της από τα αντισυμβαλλόμενα μέρη. Η πρακτική αυτή υπαγορεύτηκε πρωτίστως από την ανάγκη διασφάλισης των συναλλακτικών σχέσεων, καθώς οι συμβάσεις παραχώρησης επηρεάζουν δικαιώματα και δημιουργούν υποχρεώσεις για τρίτα μέρη εκτός της σύμβασης, όπως για παράδειγμα τους χρήστες των έργων που είναι υποχρεωμένοι να συμμορφώνονται με τους όρους και τους κανόνες που τίθενται στη σύμβαση παραχώρησης αναφορικά με την καταβολή τελών χρήσης στον ανάδοχο. Συνεπώς, η κύρωση της σύμβασης από τη Βουλή αποσκοπεί στο να κατοχυρωθεί το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου από τον Παραχωρησιούχο και να τεθούν οι κανόνες δικαίου που διέπουν τη λειτουργία του έργου (ύψος τελών, τρόπος καταβολής, κλπ).

Παράλληλα, η κύρωση των συμβάσεων από τη Βουλή χρησιμοποιήθηκε ώστε να εισαχθούν παρεκκλίσεις από την κείμενη νομοθεσία, ώστε να διευκολυνθεί και να επιταχυνθεί η υλοποίηση των έργων (π.χ. επίσπευση χορηγήσεως αδειών, απαλλοτριώσεις, περιβαλλοντικά ζητήματα, φορολογικές ελαφρύνσεις, κλπ.). Η πρακτική της κύρωσης των συμβάσεων από τη Βουλή αποδείχθηκε αποτελεσματική ως προς την επίλυση νομικών προβλημάτων που ανέκυψαν κατά την ανάθεση και υλοποίηση των έργων. Ωστόσο, έχει και τις αρνητικές της πλευρές αφού δημιούργησε προβλήματα τόσο νομικής φύσης (π.χ. η τροποποίηση των συμβάσεων απαιτεί κύρωση από τη Βουλή εκ νέου) όσο και πρακτικής (π.χ. σημαντικές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση των διαδικασιών ανάθεσης).

Με στόχο την ευρεία αξιοποίηση του θεσμού υλοποίησης δημοσίων υποδομών και παροχής δημοσίων υπηρεσιών με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, αλλά και την επέκταση του θεσμού και σε έργα μικρότερης κλίμακας, η ελληνική κυβέρνηση προώθησε προς ψήφιση στη Βουλή, το 2005, το Νόμο 3389 «Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα» (ΦΕΚ Α' 232), ο οποίος εισήγαγε για πρώτη φορά ένα ολοκληρωμένο θεσμικό και νομικό πλαίσιο υλοποίησης έργων ΣΔΙΤ στην Ελλάδα. Επισημαίνεται, ότι ο θεσμός της παραχώρησης εκμετάλλευσης αποτελεί υποσύνολο του εννοιολογικά ευρύτερου θεσμού των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), οι οποίες αναφέρονται σε ένα ευρύ φάσμα μορφών συνεργασίας του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα που αποσκοπούν στην εξασφάλιση της χρηματοδότησης, της κατασκευής, της ανακαίνισης, της διαχείρισης, της συντήρησης μιας υποδομής ή στην παροχή μιας υπηρεσίας.

Ο Ν. 3389/2005, αφ' ενός μεν συστηματοποίησε τις διατάξεις που αποτέλεσαν τη βάση για την εκτέλεση έργων με το σύστημα της παραχώρησης και αφ' ετέρου εισήγαγε νέες διατάξεις για να καλύψει και άλλες μορφές συμπράξεων πέραν της παραχώρησης εκμετάλλευσης όπως η υλοποίηση από ιδιώτες έργων και υπηρεσιών κοινωνικού χαρακτήρα (π.χ. σχολεία, νοσοκομεία, δημόσια κτίρια και άλλα), το κόστος των οποίων δεν καλύπτεται από επιβάρυνση των τελικών χρηστών αλλά μελλοντικά, απευθείας από το δημόσιο σε ετήσια βάση.

Ειδικότερα, με τον Ν. 3389:

- Ορίζονται οι δημόσιοι φορείς που μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις σύμπραξης με ιδιωτικούς φορείς σε τομείς αρμοδιότητας και δραστηριότητάς τους.
- Προσδιορίζεται το ελάχιστο περιεχόμενο των συμβάσεων σύμπραξης με αναλυτική περιγραφή των δικαιωμάτων και των υποχρεώσεων των αντισυμβαλλομένων σε σχέση με το αντικείμενό τους.
- Ορίζονται τα νομικά θέματα που διέπουν αυτές τις συμπράξεις, όπως είναι η εκχώρηση απαιτήσεων, το κύρος των εμπράγματων ασφαλειών, οι εταιρικοί μετασχηματισμοί, τα φορολογικά ζητήματα και η επίλυση διαφορών (διαιτησία).
- Ρυθμίζονται θέματα χρηματοδότησης και συμμετοχής των δημοσίων φορέων στη σύμπραξη, διαδικασιών είσπραξης συμβατικών ανταλλαγμάτων, έκδοσης αδειών, προστασίας του περιβάλλοντος, αντιμετώπισης περιπτώσεων αρχαιολογικών ευρημάτων, απαλλοτριώσεων, εμπλοκής δημοσίων υπηρεσιών και ΔΕΚΟ.

Για τα έργα που υλοποιούνται μέσω του νόμου 3389/2005 δεν απαιτείται η κύρωση της σύμβασης σύμπραξης από τη Βουλή.

Το μεγαλύτερο έργο παραχώρησης λιμενικών υποδομών στη χώρα μας αποτελεί η σύμβαση παραχώρησης μεταξύ της ΟΛΠ ΑΕ και τη εταιρείας ειδικού σκοπού που ίδρυσε η COSCO στην Ελλάδα. Η σύμβαση αυτή, η οποία μπορεί να αποτελέσει οδηγό και για συμβάσεις παραχώρησης λιμένων κρουαζιέρας, έχει ως βασικά της στοιχεία τα εξής:

- Πρόκειται για σύμβαση παραχώρησης προβλητών και χερσαίων εγκαταστάσεων και έγινε μετά από ανοικτό διεθνή πλειοδοτικό διαγωνισμό με κριτήριο κατακύρωσης την υψηλότερη προσφορά για την παραχώρηση των προβλητών κλπ.

- Με την 13.2.2002 Σύμβαση παραχώρησης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της ΟΛΠ ΑΕ στη βάση του άρθρου 35 του ν. 2932/2001 και κυρώθηκε με τον ν. 3654/2008, στην ΟΛΠ ΑΕ παραχωρήθηκε το αποκλειστικό δικαίωμα χρήσης, εκμετάλλευσης των γηπέδων, κτηρίων και εγκαταστάσεων χερσαίας Λιμενικής Ζώνης του Λιμένα Πειραιά. Το παραχωρούμενο δικαίωμα, δυνάμει της ως άνω Σύμβασης όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, περιλαμβάνει τη δυνατότητα περαιτέρω παραχώρησης αυτού ή μέρους του προς τρίτους, σχετικώς προς τους σκοπούς οι οποίοι σχετίζονται με την παροχή λιμενικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, εντός του χρόνου ισχύος της ανωτέρω σύμβασης.
- Η εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου που αφορά στην παραχώρηση της εκμετάλλευσης χώρων λιμένων σε φυσικά πρόσωπα ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, έναντι συμμετοχής του ιδιωτικού κεφαλαίου στην κατασκευή έργων λιμενικής υποδομής και τη λιμενική λειτουργία στο πλαίσιο της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής, εποπτεύεται από τη Γενική Γραμματεία Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής, η οποία έχει το δικαίωμα να ελέγχει τις σχετικές συμβάσεις παραχώρησης (άρθρο 18, παρ. 7 του ν. 2932/2001). Με τη σύμβαση ΟΛΠ – COSCO παραχωρείται από την ΟΛΠ ΑΕ στην ΑΕΑΣ ο χώρος εγκατάστασης του Νέου ΣΕΜΠΟ και ειδικότερα το δικαίωμα αποκλειστικής χρήσης και εκμετάλλευσης αυτού του χώρου, έναντι ανταλλάγματος. Η ΑΕΑΣ αναλαμβάνει την υποχρέωση να εκτελέσει έργα αναβάθμισης του προβλήτα, να κατασκευάσει νέες κτιριακές εγκαταστάσεις κ.α.
- Κατά τη διάρκεια παραχώρησης η ΑΕΑΣ (COSCO) βαρύνεται με σειρά υποχρεώσεων όπως:
 - Της εξασφάλιση διακίνησης φορτίων η οποία να αντιστοιχεί σε συγκεκριμένο ποσοστό της εκάστοτε εγγυημένης δυναμικότητας του λιμένα.
 - Τη λήψη μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας του παραχωρούμενου χώρου.
 - Την εξασφάλιση της ίσης πρόσβασης και δίκαιης μεταχείρισης όλων των χρηστών.
 - Την πλήρη λειτουργική ικανότητα για την εξυπηρέτηση των χρηστών.
 - Τη συνεχή συντήρηση και επισκευή των βλαβών και των ζημιών του συνόλου της υποδομής, της ανωδομής και του εξοπλισμού του σταθμού.
 - Η διάρκεια της σύμβασης είναι 30 έτη με δυνατότητα παράτασης.
 - Η σύμβαση πρέπει να κυρωθεί από τη Βουλή.

- ο Θεσπίζονται μια σειρά από φορολογικές απαλλαγές καθώς η δυνατότητα υπαγωγής των επενδύσεων της ΑΕΑΣ στο καθεστώς του π..δ. 2687/1953 περί προστασία κεφαλαίων του εξωτερικού τα οποία τοποθετούνται σε παραγωγικές επενδύσεις στη χώρα.

Συμπερασματικά, το ισχύον θεσμικό πλαίσιο, όπως δείχνει και το παράδειγμα του ΟΛΠ, προσφέρει δυνατότητες παραχώρησης λιμενικών και άλλων εγκαταστάσεων και στον κλάδο της κρουαζιέρας.

3.3 Η εθνική πολιτική για την ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών θαλάσσιου τουρισμού και της κρουαζιέρας

Για την πληρότητα της έρευνας και ανάλυσης των αναγκαίων νομοθετικών και λοιπών θεσμικών αλλαγών για τη διευκόλυνση και προώθηση των επενδύσεων που αφορούν ειδικότερα τους λιμένες που φιλοξενούν δραστηριότητες και λειτουργίες ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων, κρίθηκε σκόπιμο από την ομάδα μελέτης, η κωδικοποίηση και μελέτη της νομοθεσίας που σχετίζεται με τη χρήση και αξιοποίηση των λιμένων αυτών. Στο τμήμα, λοιπόν, της παρούσας δράσης και αφού παρουσιάσθηκε, αναλύθηκε και αποκωδικοποιήθηκε η νομοθεσία που αφορά την προώθηση των στρατηγικών επενδύσεων, αλλά και οι μορφές αξιοποίησης των λιμένων, η ομάδα μελέτης κατέγραψε την κύρια νομοθεσία που αφορά τους τουριστικούς λιμένες, αλλά και το πλαίσιο καθορισμού και αξιοποίησης της Ζώνης Λιμένα και της Χερσαίας Λιμενικής Ζώνης, επιχειρώντας με τον τρόπο αυτό να αναδειχθεί το πλήρες πλαίσιο που διέπει των χωροταξικό, επιχειρησιακό και νομικό καθεστώς συνολικής λειτουργίας των λιμένων.

Το ως άνω σκεπτικό και βασική υπόθεση εργασίας της ομάδας μελέτης, επιβεβαίωσε τα στοιχεία που συγκέντρωσε και επεξεργάστηκε η ομάδα μελέτης σε προηγούμενα στάδιο της έρευνας της και τα οποία αφορούσαν: 1) τον υβριδικό χαρακτήρα των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας, όπου σε πολλές περιπτώσεις λιμένας λειτουργεί εξυπηρετώντας λειτουργία τουριστικού, εμπορευματικού και επιβατικού λιμένα, ενώ παράλληλα αξιοποιείται η υφιστάμενη υποδομή για να δεχθεί πρόσδεση και εν γένει προσέγγιση πλοίων κρουαζιέρας, 2) τη μη κωδικοποιημένη νομοθεσία και τις εξαντλητικές ρυθμίσεις που αφορούν την αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης λιμένα και μέχρι πρότινος δημιουργούσαν ένα ασαφές πλαίσιο εναλλακτικής αξιοποίησης ή φιλοξενίας - διαφορετικών προς τις συνήθεις χρήσεις ενός λιμένα – χρήσεων γης για αναψυχή ή εμπορική αξιοποίηση σχολάζουσας περιουσίας εντός του λιμένα για τις ανάγκες της κρουαζιέρας (π.χ. εμπορική μίσθωση ή αξιοποίηση παλαιών εγκαταστάσεων προς εξυπηρέτηση επιβατών και πληρωμάτων κρουαζιερόπλοιων κλπ).

ΕΝΩΣΗ ΝΟΜΙΚΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ:

Παρακάτω παρατίθενται τα βασικά θεσμικά κείμενα (Νόμοι και Εγκύκλιοι) που αφορούν το θαλάσσιο τουρισμό και τους τουριστικούς λιμένες ειδικότερα. Επισημαίνεται ότι αν και ο θαλάσσιος τουρισμός από επιστημονικής σκοπιάς αναφέρεται ως ειδική μορφή τουρισμού, εμφανώς διακριτή σε σχέση με τον τουρισμό κρουαζιέρας, εντούτοις για την περίπτωση της Ελλάδας και λόγω της διασποράς λιμένων (ειδικά στα νησιά Αιγαίου και Ιονίου που παρουσιάζουν αυξημένη κίνηση μικρών και μεγάλων ιδιωτικών σκαφών ή/ και πλοίων) και της ύπαρξης πολυάριθμων τουριστικών προορισμών (που αποτελούν ή δύναται να αποτελέσουν μέρος ολοκληρωμένων τουριστικών πακέτων), η παράλληλη αξιοποίηση των λιμενικών υποδομών στη λογική του υβριδικού λιμανιού, ενδεχομένως να συμβάλλει συμπληρωματικά και καθοριστικά στην ανάπτυξη και των δύο μορφών. Η ομάδα μελέτης κρίνει ότι το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο που αφορά τους τουριστικούς λιμένες δύναται να εμπλουτισθεί και να συμπληρωθεί σε 2 επίπεδα: αρχικώς, στο σκέλος που αφορά τη λιμενική υποδομή να προβλέπονται διατάξεις που να μην εξαιρούν την προοπτική παράλληλης αξιοποίησης των λιμένων αυτών εφόσον τεχνικά και οικονομικά είναι εφικτή και έπειτα, στο σκέλος που αφορά την αξιοποίηση της χερσαίας ζώνης λιμένα ή εν γένει τη ζώνη λιμένα, να δίδεται η δυνατότητα διευκόλυνσης των αλλαγών χρήσεων γης, ώστε να προωθούνται οι παράλληλες επενδύσεις σε υποστηρικτικές και συμπληρωματικές υποδομές και λειτουργίες για της κρουαζιέρα.

Σχετικά με τους τουριστικούς λιμένες, το πλαίσιο που διέπει τη χωροθέτηση, ορισμού τους και λειτουργία τους, περιλαμβάνει το Νόμο 2160/1993 «Ρυθμίσεις για τον Τουρισμό και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α' 118/19-7-1993), όπου ειδικότερα στο Κεφάλαιο Γ' περί «Δημιουργίας και Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων» και συγκεκριμένα στα άρθρα από 29 έως 37, ο οποίος προσδιορίζει την έννοια του τουριστικού λιμένα, αλλά και τις κατηγορίες αυτού του είδους των λιμένων, όπου ειδικότερα σε ότι αφορά την παρούσα έρευνα αξίζει να αναφερθεί η πρόβλεψη του «αγκυροβολίου» (βλ. παρ.1, άρθρου 29 του εν λόγω Νόμου), το οποίο δυνητικά θα μπορούσε να αναφέρεται ότι θα αφορά (εφόσον τεχνικο-οικονομικά είναι εφικτό) και πρόσδεση κατάλληλου μεγέθους κρουαζιερόπλοια, ειδικά στην περίπτωση που το αγκυροβόλιο τοποθετείται σε φυσικό ή τεχνικό όρμο και δύναται να εξυπηρετήσει τα πλοία αυτά. Ο 2160/1993, επικαιροποιήθηκε και συμπληρώθηκε σε μεγάλο βαθμό μέσα από τον Νόμο 4070 /2012 «Ρυθμίσεις Ηλεκτρονικών Επικοινωνιών, Μεταφορών, Δημοσίων Έργων και άλλες διατάξεις» (Α' 82/10.04.2012), όπου στο Μέρος Ε περί «Απλοποίησης και διευκόλυνσης τουριστικών επενδύσεων και λοιπές διατάξεις» στο Κεφάλαιο Γ γίνεται εκτενής παράθεση των τροποποιούμενων διατάξεων, όπου από το άρθρο 156 έως και το 164 εισάγονται σειρά τροποποιήσεων προς την πλευρά ρύθμισης ζητημάτων χωροταξικών και λειτουργικών ρυθμίσεων. Προσφάτως, με το Νόμο 4179/2013 για την «Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον

τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις» (Α' 175/ 8-8-2013), μέσα από το ΚΕΦΑΛΑΙΟ Β' ΡΥΘΜΙΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ και ειδικότερα τα άρθρα 9,10 και 11 ρυθμίστηκαν ζητήματα που αφορούν τη λειτουργική τακτοποίηση τουριστικών λιμένων, τη χωροθέτηση τουριστικών λιμένων και τη ρύθμιση θεμάτων τουριστικών λιμένων, χωρίς ωστόσο να γίνεται καμία αναφορά στη συσχέτιση των λιμένων κρουαζιέρας με τους τουριστικούς λιμένες.

Σχετικά με την οριοθέτηση και το σχεδιασμό των λιμένων (Χερσαία Ζώνη Λιμένα κ.α.), το βασικό πλαίσιο που διέπει το σχεδιασμό και οργάνωση της ειδικής αυτής κατηγορίας χώρου, προκύπτει μέσα από το Νόμο 2971/2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις» (Α' 285/19.12.2001) και παρέχονται ουσιαστικές κατευθύνσεις μέσα από την εγκύκλιο 8321.6/01/12/ 12-3-2012 της Διεύθυνσης Ο.Λ.Ε.Λ. του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας σχετικά με «Οδηγίες για την εκμετάλλευση της Ζώνης Λιμένα στα πλαίσια της παραχώρησης του ιδιαίτερου δικαιώματος χρήσης των χώρων αυτής».