

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ



Κέντρο Στήριξης Επιχειρηματικότητας Δήμου Πειραιά



Περιεχόμενα

1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	3
1.1	Γενικά στοιχεία Κλάδου	3
1.2	Η Προστιθέμενη Αξία των Μαρίνων	4
1.3	Θεσμικό Πλαίσιο Κλάδου.....	4
2	ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΖΗΤΗΣΗ.....	6
2.1	Στοιχεία εισερχόμενου Τουρισμού στην Ελλάδα	6
3	Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ	8
3.1	Υφιστάμενη Υποδομή	8
4	ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΛΑΔΟΥ	9
5	Η ΑΓΟΡΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	11
6	ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	12
6.1	Μαρίνες και Αγκυροβόλια στην Ευρώπη.....	12
7	ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	14
7.1	Είσοδος Νέων Ανταγωνιστών.....	14
7.2	Κίνδυνοι από Υποκατάστατα Προϊόντα – Υπηρεσίες.....	14
7.3	Διαπραγματευτική Δύναμη Προμηθευτών – Συνεργατών	14
7.4	Διαπραγματευτική Δύναμη Αγοραστών	15
7.5	Ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου	15
8	ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT	16

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Γενικά στοιχεία Κλάδου

Δεδομένης της γεωφυσικής ιδιαιτερότητας της χώρας μας (ακτογραμμή 16.000 χλμ., 3.000 βραχονησίδες, 130 χιλ. τετρ. χλμ. προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές), η οποία συνίσταται στην ύπαρξη εκτεταμένου νησιωτικού χώρου (427 νησιά), οι **Ελληνικοί λιμένες** γενικότερα διαδραματίζουν ένα εξαιρετικά σημαντικό ρόλο στη διασφάλιση των συνδέσεων και την επίτευξη της συνοχής του εθνικού χώρου. Παράλληλα, συμβάλουν καθοριστικά στην κοινωνική, οικονομική και τουριστική ανάπτυξη της χώρας.

Η είσοδος –τα τελευταία κυρίως χρόνια – του ιδιωτικού τομέα στον κλάδο των μαρίνων, μέσω της παραχώρησης της διαχείρισής τους από το δημόσιο, βελτίωσε σημαντικά το επίπεδο των προσφερόμενων υπηρεσιών ελλιμενισμού, δημιουργώντας νέες προοπτικές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Ωστόσο, αν και στη λίστα των επενδύσεων που έχουν πραγματοποιηθεί περιλαμβάνονται αρκετά έργα ανάπλασης και εκσυγχρονισμού, η ανάγκη δημιουργίας νέων θέσεων ελλιμενισμού αλλά και βελτίωσης των υφιστάμενων σε ολόκληρη τη χώρα, καθίσταται επιτακτική περισσότερο από ποτέ άλλοτε.

Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, στην Ελλάδα είναι καταγεγραμμένοι **σήμερα 59 χρωροθετημένοι τουριστικοί λιμένες – μαρίνες**.

Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, 3.000 περίπου σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στους ελληνικούς λιμένες. Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με την κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη.

Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Τέτοια λιμάνια έχουν δημιουργηθεί στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στην Αίγινα, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλονιά, στη Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στο Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο και αλλού.

Σε μια καλά οργανωμένη μαρίνα πέραν των θέσεων ελλιμενισμού, των σταθερών και πλωτών προβλητών παρέχεται πλήθος άλλων υπηρεσιών όπως: χώρος διαχείμασης και parking σκαφών, ηλεκτρικό ρεύμα, νερό, σταθμός ανεφοδιασμού σε καύσιμα, γερανοί (travel lifts) και τρέηλερς, γλύστρα, σκάφος συνοδείας, καταδυτικές υπηρεσίες, parking αυτοκινήτων, υπηρεσίες ασφαλείας, σταθμός διάσωσης και πυροσβεστικός σταθμός, πύργος ελέγχου, γραφείο υποδοχής, λιμενικό φυλάκιο και τελωνείο, ξενώνας, ταχυδρομικές υπηρεσίες, κέντρο πληροφόρησης, φύλαξη αποσκευών, εστιατόριο και καφετέρια, εμπορικά καταστήματα και super market, παιδική χαρά, πισίνα, αθλητικές εγκαταστάσεις και συνεδριακό κέντρο, μηχανήμα ATM, υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων και σκαφών, ναυτιλιακό και τουριστικό πρακτορείο, υδατοδρόμιο, σταθμός επιθεώρησης σωστικών μέσων, χώροι υγιεινής και λουτρά, πλυντήρια και στεγνωτήριο, ιατρικές βοήθειες, υπηρεσίες wifi internet και τηλεφωνικού κέντρου, επικοινωνίας VHF, δορυφορική τηλεόραση, συσκευές φόρτισης συσσωρευτών, υπηρεσίες παραλαβής και διαχείρισης αποβλήτων, περισυλλογή και ανακύκλωση απορριμμάτων, ακόμη και σταθμός αντιμετώπισης θαλάσσιας ρύπανσης. Επίσης, σε μια μαρίνα είναι δυνατόν να παρέχεται ένα ευρύ φάσμα τεχνικών υπηρεσιών όπως καθαρισμοί σκαφών, υφαλοχρωματισμοί, επισκευές και συντηρήσεις. Σημειώνεται ότι όλα τα θέματα που άπτονται της λειτουργίας ενός τουριστικού λιμένα, αναφέρονται με σαφήνεια στον Κανονισμό Λειτουργίας του Λιμένα, για τον οποίο οφείλει να ενημερώνεται το πλήρωμα και οι επιβάτες του σκάφους.

1.2 Η Προστιθέμενη Αξία των Μαρίνων

Θετική είναι η συμβολή της λειτουργίας των μαρίνων στην οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον της χώρας μας, μέσω της προστιθέμενης αξίας τους.

Ειδικότερα, σημαντική είναι η συνεισφορά του κλάδου στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, καθώς σύμφωνα με μελέτη του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, για κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού δημιουργούνται 4,4 άμεσες θέσεις εργασίας και άλλες 100 έμμεσες εντός και στην ευρύτερη περιοχή λειτουργίας της μαρίνας (επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται γενικότερα με το yachting) οι οποίες ξεπερνούν τις 200 εάν συνυπολογισθούν και τα πληρώματα των σκαφών.

Σημαντική είναι η συνεισφορά του κλάδου και στην οικονομία, μέσω της κατανάλωσης αγαθών και υπηρεσιών μεγάλο μέρος της οποίας φέρνει συνάλλαγμα που εισρέει από τα ξένα σκάφη αναψυχής. Το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας (ICOMIA) εκτιμά ότι για κάθε ένα ευρώ που δαπανάται για ελλιμενισμό σε μια μαρίνα, δαπανώνται αντίστοιχα από €5 έως €10 ανάλογα με το μέγεθος του σκάφους και τις λειτουργικές του ανάγκες (καύσιμα, προμήθειες, συντήρηση, διασκέδαση κλπ.). Επίσης, σημαντική είναι η συγκέντρωση εσόδων για το δημόσιο από τα μισθώματα που καταβάλουν σε αυτό οι μαρίνες και τα διάφορα τέλη που επιβαρύνουν τα σκάφη αναψυχής. Τέλος, σημαντική είναι η συνεισφορά του κλάδου στις τοπικές κοινωνίες μέσω της υπεύθυνης και ποιοτικής διαχείρισης μιας μαρίνας, αλλά και της αναβάθμισης του παραλιακού μετώπου της Αθήνας μέσω της κατασκευής σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων με περιβαλλοντικούς όρους.

1.3 Θεσμικό Πλαίσιο Κλάδου

«Τουριστικός λιμένας» σκαφών αναψυχής είναι ο χερσαίος και θαλάσσιος χώρος που προορίζεται κατά κύριο λόγο για να υποστηρίξει λειτουργικά τον ελλιμενισμό σκαφών αναψυχής και ναυταθλητισμού.

Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία οι τουριστικοί λιμένες χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:

Μαρίνες	Καταφύγια	Αγκυροβόλια
<ul style="list-style-type: none"> Είναι ο τουριστικός λιμένας που διαθέτει χερσαίες και θαλάσσιες εγκαταστάσεις και υποδομές προδιαγραφών που ορίζονται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, όπως προβλέπεται στην παρ. 3 του άρθρου 31 του Ν.2160/1993, για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής και των χρηστών τους. 	<ul style="list-style-type: none"> Είναι ο τουριστικός λιμένας με βασικές κτιριοδομικές υποδομές τουλάχιστον 100 τ.μ. με παροχές και εξυπηρετήσεις ύδατος, ρεύματος, τηλεφώνου, καυσίμων, περισυλλογής καταλοίπων και απορριμμάτων, πυρόσβεσης, ενδιαιτήσης και υγιεινής. 	<ul style="list-style-type: none"> 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.

Η 4η κατηγορία είναι οι Ξενοδοχειακοί Λιμένες οι οποίοι καταργήθηκαν με το **Ν.4070/2012**.

Την πρωτοβουλία για τη δημιουργία των τουριστικών λιμένων μπορεί να έχει:

- Το Υπουργείο Τουρισμού και
- Οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου.

Η υποβολή αιτήματος Χωροθέτησης προς τη Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων του Υπουργείου θα πρέπει να συνοδεύεται από μία σειρά μελετών και δικαιολογητικών που περιγράφονται στα άρθρα 31 και 34 του Ν.2160/1993, όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν. Σύμφωνα με την Υπουργική Απόφαση 11214/2012 (ΦΕΚ 2339/Β/21.08.2012), για τη δημιουργία και χωροθέτηση ενός τουριστικού λιμένα καθορίζονται οι ελάχιστες απαιτήσεις που πρέπει να πληρούνται ανά κατηγορία λιμένα.

Με το άρθρο 30 παρ. 2 του Ν.2160/1993 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει έχει θεσμοθετηθεί ενδεκαμελής Επιτροπή Τουριστικών Λιμένων, (Ε.Τ.Λ. τροποποίηση της σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 34 του Ν.4014/2011, ΦΕΚ 209/Α/21.09.2011) η οποία συγκροτείται με απόφαση του Υπουργού Τουρισμού. Στην Επιτροπή, μετέχουν εκπρόσωποι όλων των Υπουργείων που εμπλέκονται σε θέματα αξιοποίησης – προστασίας της παράκτιας ζώνης.

Η Απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων εκδίδεται βάσει των διατάξεων του Ν.4014/2011 και την Υπουργική Απόφαση 1958/2012 (ΦΕΚ 21/Β/13.01.2012) «Κατάταξη δημόσιων και ιδιωτικών έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες και υποκατηγορίες σύμφωνα με το Άρθρο 1 παρ. 4 του Ν.4014/2011 (ΦΕΚ 209/Α/21.09.2011)» όπως τροποποιήθηκαν και ισχύουν.

Μετά την έκδοση άδειας λειτουργίας ο φορέας διαχείρισης υποβάλλει στο Υπουργείο Τουρισμού Ειδικό Κανονισμό Λειτουργίας του τουριστικού λιμένα, ο οποίος ρυθμίζει τους ειδικούς όρους λειτουργίας και εκμετάλλευσής του. Οι γενικοί όροι λειτουργίας του λιμένα προβλέπονται από το Γενικό Κανονισμό Λειτουργίας Τουριστικών Λιμένων (Κ.Υ.Α. Τ/9803/2003 - ΦΕΚ 1323/Β/05.09.2003, όπως τροποποιήθηκε και ισχύει).

2 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΖΗΤΗΣΗ

Η ζήτηση εν γένει τουριστικών υπηρεσιών στην Ελλάδα, επηρεάζεται σε κάθε περίοδο από τους ακόλουθους παράγοντες:

- από τις οικονομικές εξελίξεις στις χώρες προέλευσης των τουριστών,
- από το οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον στην Ελλάδα και ιδιαίτερα από την «εικόνα» της χώρας στο εξωτερικό,
- από τη διεθνή ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος
- από τις διάφορες γεωπολιτικές εξελίξεις και διεθνή γεγονότα.

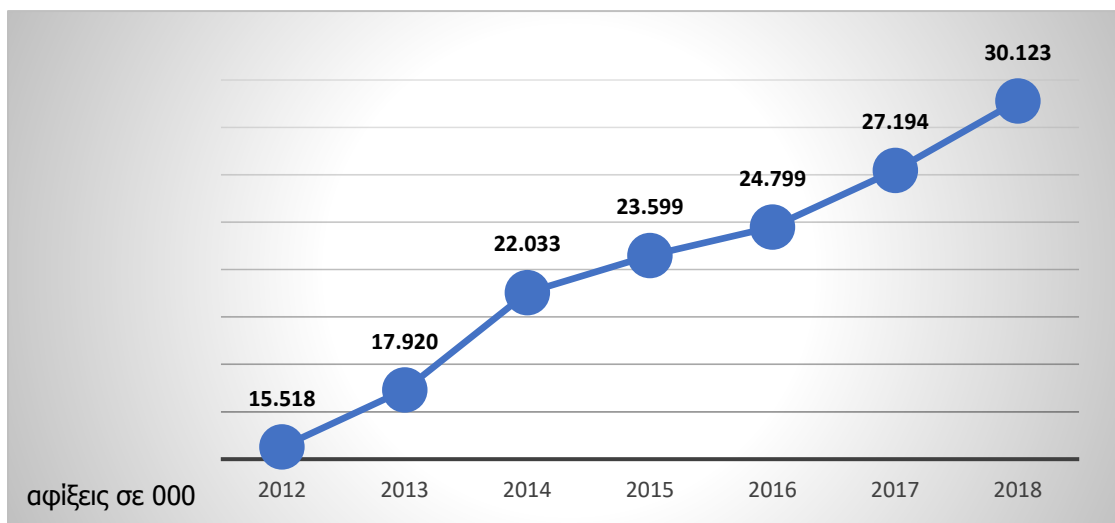
Ειδικά σε ό,τι αφορά τη ζήτηση για τις υπηρεσίες των τουριστικών λιμένων, ο βασικός παράγοντας που την επηρεάζει είναι ο θαλάσσιος τουρισμός και ειδικότερα ο τουρισμός των σκαφών αναψυχής (yachting) και οι κρουαζιέρες. Ωστόσο, θέσεις ελλιμενισμού στους κατά τόπους τουριστικούς λιμένες της χώρας ζητούνται και από τον υφιστάμενο στόλο των σκαφών εκείνων που κυκλοφορούν στις ελληνικές θάλασσες.

2.1 Στοιχεία εισερχόμενου Τουρισμού στην Ελλάδα

Το **2018** αφίχθηκαν στην Ελλάδα περίπου **30,1 εκατ. τουρίστες** (χωρίς τις κρουαζιέρες) έναντι 27,2 εκατ. το 2017, σημειώνοντας αύξηση κατά 10,8% τη συγκεκριμένη περίοδο. Σε σχέση με το 2019, εκτιμάται ότι οι συνολικές αφίξεις (χωρίς τις κρουαζιέρες) ξεπέρασαν τους 31 εκατ. τουρίστες.

Η ανοδική αυτή πορεία της τουριστικής κίνησης προς την Ελλάδα τα τελευταία έτη, είναι συνδυασμός διαφόρων παραγόντων όπως, η θεώρηση της Ελλάδας ως ασφαλής τουριστικός προορισμός, η ανάκαμψη των οικονομιών των χωρών προέλευσης των ξένων τουριστών στη χώρα μας, η βελτίωση των υποδομών και ειδικότερα η αναβάθμιση του ξενοδοχειακού δυναμικού της χώρας, η συστηματική διαφήμιση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος στο εξωτερικό κλπ.

Αφίξεις μη κατοίκων στην Ελλάδα (2012-2018)



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

Η πλειοψηφία των αλλοδαπών τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα μας επιλέγει το αεροπλάνο ως μέσο μεταφοράς. Συγκεκριμένα, το 2018 το 67,7% των τουριστών που έφθασαν στην Ελλάδα ταξίδεψαν αεροπορικώς.

Οι δύο **σημαντικότερες αγορές** για το ελληνικό τουριστικό προϊόν κατά τα τελευταία χρόνια είναι η **Γερμανία και η Βρετανία**. Συγκεκριμένα, το 2018 στη χώρα μας αφίχθηκαν 4,4 εκατ. Γερμανοί και 2,9 εκατ. Βρετανοί τουρίστες, καταλαμβάνοντας από κοινού μερίδιο περίπου 24% επί του συνόλου των αφίξεων. Οι χώρες της Ε.Ε. κάλυψαν την πλειοψηφία (μερίδιο 71%) των συνολικών αφίξεων το 2018.

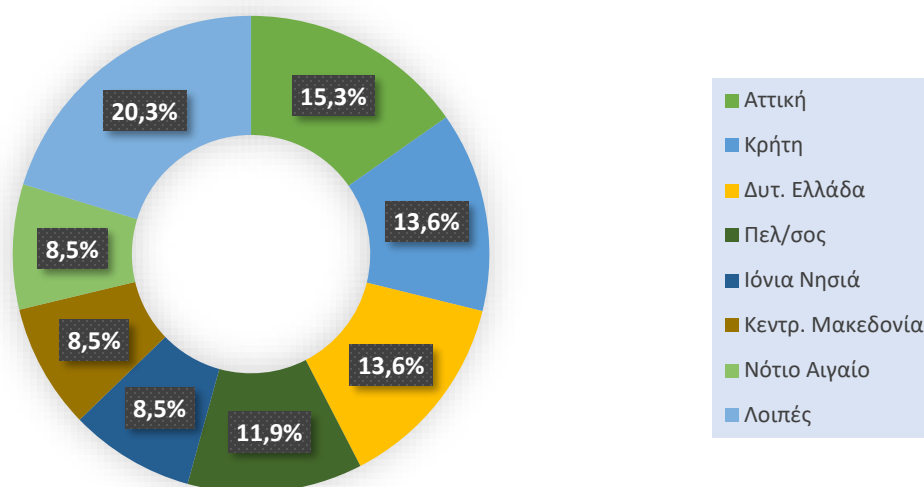
Αναφορικά με την εξέλιξη των τουριστικών εσόδων, το 2018 ανήλθαν στο ύψος των **€16,1 δισ.** σημειώνοντας αύξηση 10% σε σχέση με το προηγούμενο έτος.

3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

3.1 Υφιστάμενη Υποδομή

Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, ολόκληρη η χώρα διαθέτει συνολικά 154 χωροθετημένους λιμένες. Ο μεγαλύτερος αριθμός (62) ανήκει στα Καταφύγια τουριστικών σκαφών (μερίδιο 40,3%), ενώ οι Τουριστικοί Λιμένες - Μαρίνες ανέρχονται σε 59 (μερίδιο 38,3%). Ειδικά σε ό,τι αφορά τους Τουριστικούς Λιμένες, οι περισσότεροι εξ'αυτών βρίσκονται συγκεντρωμένοι στην περιφέρεια Αττικής και ακολουθούν η περιφέρεια της Κρήτης και της Δυτικής Ελλάδος.

Γεωγραφική κατανομή χωροθετημένων τουριστικών λιμένων - μαρίνων



Ο κλάδος των τουριστικών λιμένων εκπροσωπείται από την Ένωση Μαρίνων Ελλάδας (ΕΜΑΕ). Η ΕΜΑΕ ιδρύθηκε το 2010 με σκοπό την εκπροσώπηση, αναβάθμιση και προώθηση των τουριστικών λιμένων και των εγκαταστάσεων των μαρίνων σε όλη τη χώρα. Τα μέλη της ΕΜΑΕ είναι σήμερα 21 μαρίνες και καλύπτουν το 77% περίπου των οργανωμένων θέσεων ελλιμενισμού της χώρας. Κύρια αποστολή της ΕΜΑΕ είναι η αλλαγή και η βελτίωση του εθνικού πλαισίου ανάπτυξης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των τουριστικών λιμένων (www.greek-marinas.gr, Μαρίνα Φλοίσβου, Τ.210-9871000).

Σήμερα σε ολόκληρη τη χώρα λειτουργούν 24 ιδιωτικοί τουριστικοί λιμένες (μαρίνες) συνολικής δυναμικότητας 8.471 θέσεων ελλιμενισμού. Οι περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού βρίσκονται στο νομό Αττικής, καταλαμβάνοντας μερίδιο 37,7%.

Ιδιωτικοί τουριστικοί λιμένες στην Ελλάδα		
Περιφέρεια	Αριθμός	Θέσεις ελλιμενισμού
Αττική	7	3.189
Ιόνια Νησιά - Πελοπόννησος	7	2.811
Αιγαίο - Δωδεκάνησα - Κρήτη	6	1.609
Βόρεια Ελλάδα	4	862
Σύνολο	24	8.471

Πηγή: ΚΣΕ

4 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΛΑΔΟΥ

Στα πλαίσια της έρευνας του κλάδου από το ΚΣΕ καταρτίστηκε ομαδοποιημένος ισολογισμός με βάση αντιπροσωπευτικό δείγμα **16 επιχειρήσεων** για τις οποίες υπάρχουν διαθέσιμα δημοσιευμένα οικονομικά στοιχεία για την 5ετία 2014-2018 και για τις οποίες και για τις οποίες η εκμετάλλευση τουριστικών λιμένων αποτελεί την κύρια δραστηριότητά τους. Από την ανάλυση του ομαδοποιημένου ισολογισμού προκύπτουν τα εξής:

Το σύνολο **ενεργητικού** των εταιρειών του δείγματος ανήλθε στο ποσό των €148,2 εκατ. το 2018 καταγράφοντας σωρευτική μείωση 0,8% την εξεταζόμενη 5ετία. Τα ίδια κεφάλαια ανήλθαν το 2018 στο ύψος των €47,2 εκατ. εμφανίζοντας σωρευτική μείωση 9,9% την 5ετία 2014-2018.

Οι **μεσομακροπρόθεσμες υποχρεώσεις** και προβλέψεις διαμορφώθηκαν σε €56,6 εκατ. το 2018 εμφανίζοντας σωρευτική αύξηση 24,3% την τελευταία 5ετία, ενώ οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις ανήλθαν στο ποσό των €44,4 εκατ. και κατέγραψαν σωρευτική μείωση 13,8% την ίδια περίοδο.

Οι συνολικές **πωλήσεις** των 16 εταιρειών του δείγματος διαμορφώθηκαν σε €49,8 εκατ. το 2018 και κινήθηκαν ανοδικά την περίοδο 2014-2018 καταγράφοντας σωρευτική αύξηση 27%. Η μεγαλύτερη μάλιστα ποσοστιαία αύξηση σημειώθηκε την περίοδο 2018/17 (9,5%).

Ανοδικά επίσης κινήθηκε τόσο το **μικτό κέρδος** όσο και το **λειτουργικό αποτέλεσμα**, ενώ σε σχέση με το καθαρό αποτέλεσμα, μετά από δύο έτη με ζημίες (2014-2015), κέρδη προ φόρου καταγράφονται από το 2016 το ύψος μάλιστα των οποίων αυξήθηκε θεαματικά το 2018 σε σχέση με το 2017 λόγω της σημαντικής αύξησης του λειτουργικού αποτελέσματος. Τέλος, τα κέρδη EBITDA επίσης διευρύνθηκαν σημαντικά (κατά 150,5%) την εξεταζόμενη 5ετία.

Επί συνόλου 16 εταιρειών, το 2018 κέρδη κατέγραψαν 12 εταιρείες έναντι τεσσάρων (4) που κατέγραψαν ζημίες.

Ομαδοποιημένος Ισολογισμός των επιχειρήσεων του κλάδου (2014-2018, σε €)					
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ	2014	2015	2016	2017	2018
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	104.299.097	105.393.164	105.019.774	104.013.703	103.801.243
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	272.824	301.224	321.946	337.833	365.878
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	27.030.765	26.570.771	28.945.429	23.657.289	24.846.818
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	17.779.829	17.926.549	18.925.944	22.791.051	19.156.349
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	149.382.511	150.191.707	153.213.093	150.799.876	148.170.290
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	52.350.274	54.225.276	54.078.712	50.168.110	47.176.637
ΜΕΣΟ-ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	45.554.245	39.676.652	39.320.315	55.454.589	56.611.801
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	51.477.994	56.289.780	59.814.066	45.177.177	44.381.851
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	149.382.511	150.191.707	153.213.093	150.799.876	148.170.290
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	39.225.345	41.835.012	43.525.160	45.496.904	49.825.753
ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	33.919.744	33.354.566	33.828.886	34.904.415	34.943.577
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	5.305.599	8.480.446	9.696.272	10.592.487	14.882.176

Στοιχεία Κλάδου Τουριστικών Λιμένων

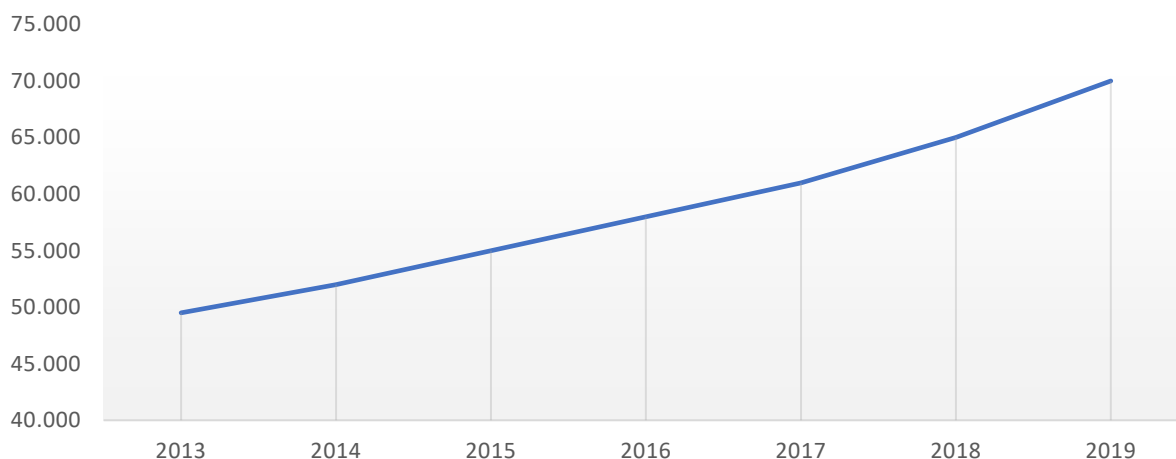
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	-2.739.023	-177.585	3.032.350	872.882	5.427.424
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	-2.924.143	-271.854	2.961.355	815.041	4.900.992
ΕΒΙΤΔΑ	4.738.033	8.170.170	10.474.224	7.431.793	11.867.015

5 Η ΑΓΟΡΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Μετά από μια περίοδο μείωσης (2011-2012), το μέγεθος της αγοράς τουριστικών λιμένων κινήθηκε ανοδικά κατά την περίοδο 2013-2019, με μέσο ετήσιο ρυθμό 6%. Η μείωση που προηγήθηκε στο μέγεθος αγοράς των τουριστικών λιμένων τα προηγούμενα έτη, σύμφωνα και με παράγοντες του κλάδου, ήταν αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης και της αποχώρησης από τις ελληνικές μαρίνες ενός μεγάλου αριθμού σκαφών (πωλήθηκαν σε ξένους ιδιοκτήτες), με αποτέλεσμα να μειωθούν οι πληρότητές τους και κατ' επέκταση και τα έσοδά τους. Ειδικότερα, το 2019 το μέγεθος της εν λόγω αγοράς ότι παρουσίασε αύξηση 7,7% σε σχέση με το 2018. Σύμφωνα με έρευνα του ΚΣΕ, από ένα δείγμα τουριστικών λιμένων συνολικής δυναμικότητας περίπου 1.300 θέσεων ελλιμενισμού (στην Αττική αλλά και εκτός αυτής), προκύπτει αύξηση του μέσου αριθμού ελλιμενισμένων σκαφών κατά 4% περίπου το 2019 σε σχέση με το 2018 και αύξηση της μέσης ετήσιας πληρότητας κατά 2,5% περίπου την ίδια περίοδο.

Όσον αφορά τη **γεωγραφική διάρθρωση του μεγέθους αγοράς** των τουριστικών λιμένων για το 2018, καθώς οι περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού βρίσκονται στην Αττική, το **54%** της συνολικής αγοράς προέρχεται από τις μαρίνες της **Αττικής** και ακολουθούν οι μαρίνες του **Ιονίου** και της **Πελοποννήσου** με μερίδιο **21%**.

Εξέλιξη συνολικού μεγέθους αγοράς (2013-2019)



6 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

6.1 Μαρίνες και Αγκυροβόλια στην Ευρώπη

Σε διεθνές επίπεδο, ο κλάδος εκπροσωπείται από τον ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations / www.icomia.com). Ο ICOMIA ιδρύθηκε το 1965 και έχει ως στόχο την ενσωμάτωση όλων των εθνικών συνδέσμων που σχετίζονται με τον κλάδο των σκαφών αναψυχής, σε παγκόσμιο επίπεδο, με σκοπό την αντιπροσώπευσή τους σε διεθνές επίπεδο. Ειδικότερα, διοργανώνει για τα μέλη του συνέδρια, προτείνει λύσεις σε καίρια ζητήματα, αντιπροσωπεύει τα μέλη του στους επίσημους φορείς και τις αρχές και τα ενημερώνει για όλες τις εξελίξεις που συντελούνται στον κλάδο, για την ισχύουσα νομοθεσία και τις τάσεις που επικρατούν.

Σύμφωνα με τον ICOMIA, σήμερα σε ολόκληρη την Ευρώπη λειτουργούν περίπου 4.500 μαρίνες οι οποίες διαθέτουν συνολικά 1.750 χιλ. θέσεις ελλιμενισμού παρέχοντας τις υπηρεσίες τους σε περίπου 6 εκατ. σκάφη όλων των μεγεθών. Μόνον στην περιοχή της Μεσογείου λειτουργούν πάνω από 1.200 μαρίνες.

Μετά την Αμερική η οποία παρουσιάζει την πιο ανεπτυγμένη τουριστική θαλάσσια βιομηχανία, ακολουθούν οι παράκτιες περιοχές της Μεσογείου. Ειδικότερα, η **Γαλλία** εμφανίζεται να έχει το μεγαλύτερο αριθμό αγκυροβολίων στην Ευρώπη με αναλογία 32 αγκυροβόλια ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής και ακολουθούν η **Ισπανία** και η **Ιταλία** με αναλογία 18,9 αγκυροβόλια ανά χιλιόμετρο ακτογραμμής και 18 αντίστοιχα.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται αυξανόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των χωρών της Μεσογείου στον θαλάσσιο τουρισμό, με τη «λεκάνη» της Μεσογείου να χωρίζεται σε δύο «πόλους» και ειδικότερα στη δυτική ακτή (Γαλλία, Ισπανία και Ιταλία, Μάλτα) και στην ανατολική ακτή (Ελλάδα, Κροατία, Κύπρος και Τουρκία). Αναφορικά δε με τον αριθμό των σκαφών, οι σημαντικότερες ευρωπαϊκές χώρες είναι οι Σουηδία, Γαλλία, Φινλανδία, Νορβηγία, Βρετανία, Γερμανία και Ιταλία όπου η ανάπτυξη του τουριστικού σκάφους είναι στενά συνδεδεμένη με την ακμάζουσα ναυπηγική βιομηχανία.

Αποτελεί γεγονός ότι, η υφιστάμενη ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού σε πολλές περιπτώσεις υπερβαίνει αρκετά της προσφοράς, με αποτέλεσμα αρκετά σκάφη να ελλιμενίζονται σε εμπορικά – επιβατικά λιμάνια, σε αλιευτικά καταφύγια αλλά και σε λιμενίσκους ναυαθλητικών ομίλων. Η άνοδος που παρατηρείται τα τελευταία κυρίως χρόνια στον θαλάσσιο τουρισμό στην βορειοανατολική λεκάνη της Μεσογείου και στο νότιο άξονά της (Κροατία, Μαυροβούνιο, Ελλάδα, Τουρκία, Κύπρος, Ισραήλ κλπ.), έχει επιτείνει την ανάγκη για κατασκευή νέων σύγχρονων θέσεων ελλιμενισμού σκαφών και κατ' επέκταση για την κατασκευή νέων σύγχρονων και με σεβασμό στο περιβάλλον μαρίνων.

Σύμφωνα με παράγοντες της αγοράς, ο αριθμός των διεθνών παραγγελιών για mega yachts και superyachts με μήκος μεγαλύτερο των 60 μέτρων, εμφανίζει ανοδική τάση τα τελευταία χρόνια. Αντίθετα, σταθερή εμφανίζεται η ζήτηση για σκάφη αναψυχής με μήκος από 30 έως 45 μέτρα και καθοδική για σκάφη από 25 έως 27 μέτρα. Κατά συνέπεια, υπάρχει τάση αύξησης της ζήτησης για μεγάλες θέσεις ελλιμενισμού.

Τη δυνατότητα να φιλοξενήσει πέραν των 4.000 σκαφών θα έχει η **Κύπρος** τα επόμενα χρόνια, αφού ολοκληρωθούν οι διαδικασίες και τα έργα κατασκευής των προωθούμενων μαρίνων Αγίας Νάπας, Παραλιμνίου και Πάφου, όπως και η ανάπτυξη της υφιστάμενης μαρίνας Λάρνακας. Πρόκειται για έργα, τα οποία προωθούνται με στόχο την αναβάθμιση της τουριστικής υποδομής της Κύπρου και τη βελτίωση του ναυτικού τουρισμού στο νησί, γενικότερα. Αξίζει να σημειωθεί ότι σήμερα, με τη λειτουργία των υφιστάμενων μαρίνων Λεμεσού, Λάρνακας και της ιδιωτικής μαρίνας του ξενοδοχείου St. Raphael στη

Λεμεσό, η Κύπρος έχει τη δυνατότητα φιλοξενίας περίπου 1.600 σκαφών. Το Φεβρουάριο του 2020 αναμένεται να ξεκινήσει τη λειτουργία της η μαρίνα της Αγίας Νάπας.

Ενδιαφέρουσα είναι η περίπτωση της Τουρκίας η οποία από τα τέλη της 10ετίας του 1970 κινητοποιείται συστηματικά στο χώρο των μαρίνων, με αποτέλεσμα σήμερα να διαθέτει 36 τουριστικούς λιμένες στα τουρκικά παράλια και τη Β. Κύπρο, συνολικής δυναμικότητας άνω των 25.000 θέσεων. Οι περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού της χώρας βρίσκονται συγκεντρωμένες στην περιοχή της Κωνσταντινούπολης, της Μαρμαρίδας, της Σμύρνης και της Αττάλειας με σύγχρονες υποδομές. Σημαντική παρουσία έχει ο πολυσχιδής όμιλος Dogus ο οποίος διαχειρίζεται ένα δίκτυο αποτελούμενο από δέκα (10) συνολικά μαρίνες (D-Marina) συνολικής δυναμικότητας 8.270 θέσεων ελλιμενισμού στην Τουρκία, την Κροατία αλλά και την Ελλάδα.

Στην **Κροατία** σήμερα λειτουργούν 56 μαρίνες οι οποίες διαθέτουν συνολικά 16.000 θέσεις ελλιμενισμού και 8.500 θέσεις διαχείμασης στη στεριά. Ισχυρή παρουσία στον κλάδο έχει ο κρατικών συμφερόντων όμιλος μαρινών ACI ο οποίος και διαχειρίζεται συνολικά 21 μαρίνες σε ολόκληρη τη χώρα.

Πολύ κοντά στη Μεσόγειο βρίσκονται τα **Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα** τα οποία και φιλοδοξούν να αναπτύξουν τη δική τους ριβιέρα για super yachts. Σήμερα η χώρα διαθέτει 35 μαρίνες και περίπου 6.000 σημεία πρόσδεσης, λειτουργώντας ως σημείο transit για super yachts.

Ο θαλάσσιος τουρισμός έχει αρχίζει να αναγνωρίζεται ως πολύ βασικός παράγοντας ανάπτυξης και για τη Ρωσία, η οποία πλέον έχει ξεκινήσει προσπάθειες να προαγάγει όλες εκείνες τις παραμέτρους που σχετίζονται με τα σκάφη αναψυχής.

7 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

7.1 Είσοδος Νέων Ανταγωνιστών

Τουριστικοί λιμένες μπορούν να δημιουργηθούν από οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, εφόσον όμως πληρούνται (βάσει θεσμικού πλαισίου) ορισμένες προϋποθέσεις που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος, το οικονομικό υπόβαθρο της περιοχής, τη συμβατότητα με τον ευρύτερο χωροταξικό σχεδιασμό κλπ.

Από τεχνοοικονομικής σκοπιάς, η είσοδος στον κλάδο δεν είναι εύκολη υπόθεση. Η κατασκευή και η λειτουργία ενός τουριστικού λιμένα απαιτεί σημαντικές επενδύσεις και ενέχει δυσκολίες. Απαιτείται προσεχτικός σχεδιασμός ως προς τη σκοπιμότητα και τη βιωσιμότητα της επένδυσης, εξεύρεση των απαιτούμενων κεφαλαίων, επιλογή της κατάλληλης τοποθεσίας, προβολή και διαφήμιση κυρίως στο εξωτερικό και στελέχωση με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό. Σημαντικό μέρος της επένδυσης στον συγκεκριμένο κλάδο αφορά το κόστος της γης το οποίο στις τουριστικά ανεπτυγμένες παράκτιες περιοχές της χώρας είναι ιδιαίτερα υψηλό.

Επιπλέον, η πολυπλοκότητα των επενδύσεων για τη δημιουργία μαρίνων σε συνδυασμό με το υψηλό κατασκευαστικό κόστος, η εμπλοκή με τη γραφειοκρατία και η ενδεχόμενη καθυστέρηση στις διαδικασίες έγκρισης των επενδύσεων, πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη από τον υποψήφιο επενδυτή.

7.2 Κίνδυνοι από Υποκατάστατα Προϊόντα – Υπηρεσίες

Ένα σκάφος που δεν επιθυμεί να καταφύγει σε κάποιο χωροθετημένο τουριστικό λιμένα, ή σε κάποιο αγκυροβόλιο – τουριστικό καταφύγιο, έχει ως εναλλακτική λύση την προσέγγιση είτε σε κάποιο επιβατικό - εμπορικό λιμάνι, είτε ακόμη σε κάποιο αλιευτικό καταφύγιο ακόμη και σε λιμενίσκους ναυταθλητικών ομίλων. Τούτο βέβαια συμβαίνει πάντοτε στις θαλάσσιες εκείνες περιοχές όπου η υφιστάμενη προσφορά αδυνατεί να καλύψει την ζήτηση. Ωστόσο, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να συγκριθεί το εύρος και το επίπεδο των υπηρεσιών που παρέχονται σε έναν χωροθετημένο τουριστικό λιμένα σε σχέση με την εξυπηρέτηση σε οποιοδήποτε επιβατικό - εμπορικό λιμάνι.

Επιπλέον, κίνδυνος υποκατάστατων υφίσταται πάντοτε για τις λιμενικές εγκαταστάσεις οι οποίες βρίσκονται αρκετά κοντά στα παράλια της Τουρκίας (Λέσβος, Χίος, Σάμος, Κως και Ρόδος), με αποτέλεσμα τη διαφυγή ιδιαίτερα κατά τη θερινή περίοδο, μέρους της δυνητικής πελατείας των ελληνικών τουριστικών λιμένων προς τις αντίστοιχες εγκαταστάσεις της γειτονικής μας χώρας.

7.3 Διαπραγματευτική Δύναμη Προμηθευτών – Συνεργατών

Όσο μεγαλύτερο είναι το εύρος των υπηρεσιών που παρέχονται σε έναν τουριστικό λιμένα (μαρίνα) τόσο μεγαλύτερος είναι και ο αριθμός των προμηθευτών - συνεργατών αυτής. Προμηθευτές υγρών καυσίμων, έμποροι τροφίμων, ποτών και διαφόρων χρηστικών και ναυτιλιακών ειδών είναι μερικές κατηγορίες επαγγελματιών που δύναται να έχουν συνεργασία με μια καλά οργανωμένη μαρίνα. Επιπλέον, μια μεγάλη ακόμη ομάδα επαγγελματιών διαφόρων κατηγοριών καλείται να προσφέρει συνήθως τις υπηρεσίες της σε μια μαρίνα. Πρόκειται για τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι ιδιωτικές εταιρείες ασφαλείας – φύλαξης, εταιρείες που προσφέρουν καταδυτικές υπηρεσίες, τουριστικές επιχειρήσεις (γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων και σκαφών, τουριστικά γραφεία), χειριστές γερανών και βαρέων εν γένει μηχανημάτων, συνεργεία παροχής

τεχνικών υπηρεσιών προς σκάφη, συνεργεία καθαριότητας και αποκομιδής απορριμμάτων, ακόμη τραπεζικές και ιατρικές υπηρεσίες. Σε κάθε περίπτωση πάντως, η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών - συνεργατών είναι ανάλογη των αναγκών και του μεγέθους της μαρίνας με την οποία καλούνται να συνεργαστούν.

7.4 Διαπραγματευτική Δύναμη Αγοραστών

Πελάτες των τουριστικών λιμένων είναι επαγγελματίες αλλά και ιδιώτες. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν τα σκάφη που εκτελούν προγραμματισμένες κρουαζιέρες, καθώς και επαγγελματικά σκάφη που λειτουργούν με ναυλώσεις. Τα επαγγελματικά σκάφη, τα μέλη των διαφόρων clubs και συλλόγων, έχουν διαπραγματευτική δύναμη καθώς απολαμβάνουν δικαίωμα έκπτωσης επί του ισχύοντος τιμοκαταλόγου, σε αντίθεση με τα ιδιωτικά σκάφη και κυρίως τα μεγάλα (super yachts) τα οποία συνήθως επιβαρύνονται με υψηλότερες συγκριτικά τιμές.

7.5 Ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου

Έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου υφίσταται στις θαλάσσιες εκείνες περιοχές που παρατηρείται συγκέντρωση τουριστικών λιμένων, όπως για παράδειγμα στην περιοχή της Αττικής. Η έλλειψη ελεύθερων θέσεων ελλιμενισμού ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, καθιστά τον ανταγωνισμό οξύτερο, ενώ έντονος είναι επίσης ο ανταγωνισμός στην θαλάσσια περιοχή του ανατολικού Αιγαίου μεταξύ ελληνικών και τουρκικών επιχειρήσεων.

8 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS)	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (WEAKNESS)
<ul style="list-style-type: none"> • Η Ελλάδα, χώρα με έντονη ναυτική παράδοση, με ήπιες καιρικές συνθήκες, μεγάλο μήκος ακτογραμμής, πλήθος νησιών, καθαρές και ασφαλείς για τους ναυτιλλομένους θάλασσες. • Κλάδος που προσελκύει τουρίστες υψηλού εισοδηματικού επιπέδου συμβάλλοντας καθοριστικά στην οικονομία μέσω της προστιθέμενης αξίας. • Αρκετά βελτιωμένη τα τελευταία χρόνια η γενικότερη λιμενική υποδομή. • Στον κλάδο δραστηριοποιούνται οργανωμένες εταιρείες με μακρά παράδοση στο θαλάσσιο τουρισμό. 	<ul style="list-style-type: none"> • Τα χρόνια διαρθρωτικά προβλήματα του ελληνικού τουρισμού γενικότερα (εποχικότητα, γεωγραφική συγκέντρωση, ελλείψεις σε υποστηρικτικές υποδομές, εξάρτηση των ελληνικών τουριστικών επιχειρήσεων από τους διεθνείς τουριστικούς οργανισμούς κλπ). • Οι ελλείψεις σε θέματα υποδομών και οργάνωσης του θαλάσσιου τουρισμού (π.χ. έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού εν γένει, αλλά και για mega yachts). • Η γραφειοκρατία και η χρονοβόρα διαδικασία αδειοδοτήσεων νέων επενδύσεων με αρκετούς τους εμπλεκόμενους φορείς. • Οι συνθήκες αθέμιτου ανταγωνισμού από λιμενικά ταμεία, πλωτές εξέδρες και ναύδετα. • Οι περιορισμοί στη ναύλωση επαγγελματικών σκαφών με ξένη σημαία. • Η έλλειψη εθνικής στρατηγικής εξωστρέφειας και προβολής του θαλάσσιου τουρισμού - yachting εντός και εκτός συνόρων. • Νομοθετικά κενά και αδιέξοδα σε σχέση με τα εγκαταλελειμμένα σκάφη και τα ναυάγια.
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (OPPORTUNITIES)	ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS)
<ul style="list-style-type: none"> • Αναξιοποίητος παραμένει μεγάλος αριθμός φυσικών και προστατευόμενων κοιλίσκων σε διάφορα ελληνικά νησιά. • Η αναβάθμιση του παραλιακού μετώπου της Αττικής. • Ο εξορθολογισμός του θεσμικού πλαισίου ίδρυσης και λειτουργίας των τουριστικών λιμένων. • Η δημιουργία ενός οργανωμένου δικτύου μαρίνων και τουριστικών καταφυγίων (δίκτυο «Μητροπολιτικών Μαρίνων» με «δορυφορικά» αγκυροβόλια). • Η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών διαχείρισης μαρίνων. • Η ανάπτυξη των υδατοδρομίων και η συνεργασία τους με τις μαρίνες. • Ο εκσυγχρονισμός των κανόνων ανταγωνισμού με απόδοση κινήτρων για την προσέλκυση ξένων σκαφών αναψυχής και κεφαλαίων για αγορά σκάφους (χρηματοδοτική μίσθωση σκαφών, πρόγραμμα «χρυσή βίζα» για μακροχρόνιες συμβάσεις ελλιμενισμού). • Η παροχή κινήτρων για την αύξηση των μόνιμα ελλιμενιζόμενων σκαφών στη χώρα μας. • Η αναδιάρθρωση του συστήματος λειτουργίας και εποπτείας των Λιμενικών και Δημοτικών Λιμενικών Ταμείων σε εθνικό επίπεδο. • Η εφαρμογή μοντέλου ανάδειξης οικολογικών μαρίνων. 	<ul style="list-style-type: none"> • Τα φορολογικά μέτρα της πολιτείας αναφορικά με τα σκάφη αναψυχής (επαγγελματικά και ιδιωτικά). • Ο έντονος ανταγωνισμός από τις γειτονικές μας κυρίως ανταγωνίστριες χώρες (Τουρκία, Κροατία) στο θαλάσσιο τουρισμό. • Οι ελληνοτουρκικές σχέσεις. • Το προσφυγικό – μεταναστευτικό.

Στοιχεία Κλάδου Τουριστικών Λιμένων

<ul style="list-style-type: none">• Η επιτάχυνση της διαδικασίας των ιδιωτικοποιήσεων των τουριστικών λιμένων της χώρας και μείωση της γραφειοκρατίας.• Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών μαρίνων μέσω της μείωσης της υπερφορολόγησης.• Η εφαρμογή εθνικού σχεδίου ανάπτυξης και προβολής του κλάδου αλλά και του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού γενικότερα.	
--	--