

Σύνοψη

της Μελέτης-Εμπειρογνωμοσύνης με τίτλο

*«Υφιστάμενη κατάσταση και προοπτικές του Ναυτικού Τουρισμού -
Προτάσεις πολιτικής»*

(ΥΠΟΕΡΓΟ 8 - ΚΩΔΙΚΟΣ ΟΠΣ ΠΡΑΞΗΣ: MIS 485414)

Αναθέτουσα Αρχή

Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων

Ανάδοχος

Μωυσιάδη Θεοδούλη

Νοέμβριος 2015



Ευρωπαϊκή Ένωση

Ευρωπαϊκό Κοινωνικό

Ταμείο



ΣΥΝΟΨΗ

Στη συγκεκριμένη μελέτη προσεγγίζεται αναλυτικά ο κλάδος του ναυτικού τουρισμού και ειδικότερα του yachting στην Ελλάδα και διεθνώς και διερευνώνται τα προβλήματα που αντιμετωπίζει και οι δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης του στη χώρα μας.

Η αγορά σκαφών αναψυχής στην Ευρώπη γνώρισε την μεγαλύτερη ανάπτυξη την πενταετία 2004-2009, ακριβώς το διάστημα πριν την κρίση όταν η ζήτηση για τα ευρωπαϊκά σκάφη μεγάλου μεγέθους ήταν υψηλή και ο ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης του κλάδου έφθανε το 6%. Στη συνέχεια η παγκόσμια οικονομική κρίση επηρέασε αρνητικά και την βιομηχανία σκαφών αναψυχής η οποία παρουσίασε μείωση των πωλήσεων της τάξης του 30% το διάστημα 2009-2010.

Με βάση τα στοιχεία του 2014 η αγορά σκαφών αναψυχής κινείται ανοδικά τόσο στην Αμερική όσο και στην Ιταλία, τη Γαλλία, την Αγγλία και την Αυστραλία.

Παράλληλα με την αμερικάνικη αγορά σκαφών, τόσο η Γερμανία όσο και η Αγγλία παρουσίασαν ικανοποιητική εγχώρια ζήτηση, ενώ τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης εμφανίστηκαν και στην Ισπανία και την Ιταλία. Αντίθετη είναι η εικόνα στις χώρες της Λατινικής Αμερικής, της Μέσης Ανατολής, την Ρωσία και την Κίνα.

Η χρήση σκαφών αναψυχής παραμένει μία δημοφιλής δραστηριότητα συγκεντρώνοντας το 2014 περίπου 87,3 εκατ. φίλους στην Αμερική, 13,2 εκατ. στον Καναδά, 9 εκατ. στην Γαλλία, 3,5 εκατ. στην Αγγλία, και 2,5 εκατ. στην Σουηδία.

Σε παγκόσμιο επίπεδο η βιομηχανία σκαφών αποτελείται από 100.000 επιχειρήσεις κυρίως μικρού και μεσαίου μεγέθους, απασχολεί 1 εκατ. απασχολούμενους, εξυπηρετείται από 25.000 μαρίνες και πραγματοποιεί τζίρο πάνω από 40 δις ευρώ (ICOMIA 2014). Στα προαναφερόμενα μεγέθη δεν περιλαμβάνονται οι έμμεσα συνδεδεμένες με τον κλάδο επιχειρήσεις και οι θέσεις εργασίας σε αυτές.

Ειδικότερα η αμερικάνικη αγορά σκαφών αναψυχής κατέγραψε θετικούς ρυθμούς ανάπτυξης το 2014 και αυξήθηκαν οι πωλήσεις σκαφών, εξοπλισμού και μηχανών. Η αξία των πωλήσεων και στους τρεις τομείς έφθασε τα 16,6 εκατ. δολ, σημειώνοντας άνοδο 13%.

Στην Ευρώπη ο κλάδος έχει ξεκινήσει το 2014 να εμφανίζει ανοδικές τάσεις και η απασχόληση στις επιχειρήσεις ναυπήγησης, μηχανών, εξοπλισμού, και σχετικών

υπηρεσιών ανέρχεται σε 199.660 άτομα.

Η Γαλλία καταλαμβάνει την πρώτη θέση όσον αφορά τον αριθμό των σκαφών αναψυχής που ναυπηγούνται σε αυτήν (40.373 σκάφη, στοιχεία 2014), με την Πολωνία να ακολουθεί με 17.594 σκάφη. Οι επόμενες θέσεις καταλαμβάνονται από την Φινλανδία με 12.017 σκάφη και την Αγγλία με 9.699 σκάφη.

Αναφορικά με τον κύκλο εργασιών στους τομείς της ναυπήγησης, του εξοπλισμού, των μηχανών και των σχετικών με το yachting υπηρεσιών για το 2014 την πρώτη θέση στην Ευρώπη καταλαμβάνει η Αγγλία με 4.046,0 εκατ. ευρώ και ακολουθεί η Γαλλία με 3.859,0 εκατ. ευρώ, η Ισπανία με 3.448,0 εκατ. ευρώ και η Ιταλία με 2.475,4 εκατ. ευρώ.

Τέλος, ο μεγαλύτερος αριθμός των σχετικών επιχειρήσεων συγκεντρώνεται στην Γαλλία (6.630 επιχειρήσεις και 35.407 εργαζόμενοι) και ακολουθεί η Αγγλία με 4.400 επιχειρήσεις και 31.450 εργαζόμενους και η Ολλανδία με 4.200 επιχειρήσεις και 20.300 εργαζόμενους.

Ερχόμενοι στην Ελλάδα διαπιστώνεται ότι η γεωμορφολογία της χώρας μας με την εκτεταμένη ακτογραμμή και τα πολυάριθμα νησιά και οι ευνοϊκές κλιματικές συνθήκες την έχουν καταστήσει έναν από τους ιδεώδεις προορισμούς σε διεθνές επίπεδο για ναυτικό τουρισμό με σκάφη αναψυχής.

Μέχρι και πριν την εκδήλωση της κρίσης το ελληνικό yachting συνεισέφερε το 3,8% από το ποσοστό συμβολής του τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας. Στη συνέχεια όμως οι εξελίξεις ανέστρεψαν την όλη εικόνα: Σύμφωνα με τους εκπροσώπους του κλάδου το ελληνικό επαγγελματικό yachting βρίσκεται τα τελευταία χρόνια σε άσχημη κατάσταση: οι ναυλώσεις του εξωτερικού για σκάφη με πλήρωμα έχουν μειωθεί κατά 50%, ενώ ένα ποσοστό 25% των ελλιμενιζόμενων σκαφών έχουν ήδη αποχωρήσει από την Ελλάδα.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ICOMIA για την Ελλάδα το 2014 λειτουργούν 1150 επιχειρήσεις στον τομέα της ναυπήγησης, εξοπλισμού, μηχανών και παροχής σχετικών με yachting υπηρεσιών με κύκλο εργασιών τα 157 εκ. ευρώ και 9.240 θέσεις εργασίας. Περίπου 2.000 σκάφη ναυπηγήθηκαν το 2014 με τζίρο 310 εκατ. ευρώ ενώ απασχολήθηκαν στην κατασκευή τους περίπου 3.500 άτομα (ICOMIA 2014).

Έχει σημασία να παραθέσουμε ορισμένα συγκριτικά στοιχεία για τον κλάδο μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας η οποία είναι η κύρια ανταγωνίστρια μας. Όπως διαπιστώνεται η Τουρκία έχει αναπτύξει ιδιαίτερα τον τομέα της ναυπήγησης

σκαφών αναψυχής την στιγμή που ο κλάδος στην Ελλάδα βρίσκεται σε μακροχρόνια ύφεση. Με βάση τα στοιχεία του 2014 στην Τουρκία έχουν ναυπηγηθεί 86 ιστιοφόρα και διπλάσιος αριθμός σκαφών των λοιπών τριών κατηγοριών (εσωλέμβια, εξωλέμβια και φουσκωτά), ενώ η αξία των παραγόμενων σκαφών στην Τουρκία ανέρχεται σε 87,9 εκατ. ευρώ έναντι μόλις 23,6 εκατ. ευρώ της Ελλάδας.

Επίσης στην Τουρκία λειτουργούν 1550 επιχειρήσεις στους τομείς της ναυπήγησης, μηχανών, εξοπλισμού και συναφών με το yachting υπηρεσιών οι οποίες απασχολούν 11.100 εργαζομένους, και με κύκλο εργασιών 499 εκατ. ευρώ.

Οι αιτίες της μη ικανοποιητικής ανάπτυξης και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο κλάδος στην Ελλάδα συνοπτικά αποδίδονται:

- στην μη εφαρμογή μέχρι σήμερα σημαντικών ρυθμίσεων του Ν. 4256/14, όπως π.χ. το Ηλεκτρονικό Μητρώο σκαφών και η μη εφαρμογή από τους ναυλωτές ξένων σκαφών του άρθρου 3 το οποίο αναφέρει σε ποιες κατηγορίες σκαφών αναψυχής επιτρέπεται η εκτέλεση ναύλωσης σύμβασης στην οποία ο τόπος παράδοσης και επαναπαράδοσης βρίσκεται στην ελληνική επικράτεια.
- στην μη ενοποίηση των κανονισμών στην Μεσόγειο που αφορούν τις θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές, την ασφάλεια των σκαφών, καθώς και τις τελωνειακές και φορολογικές επιβαρύνσεις.
- στις έντονες προσπάθειες μέσω και της προσφοράς σημαντικών κινήτρων από τις γειτονικές χώρες για προσέλκυση σκαφών για μόνιμο ελλιμενισμό (δουλευστικά πακέτα προσφορών από τις γειτονικές μαρίνες και αναβαθμισμένες υπηρεσίες).
- στην ελλιπή κατάρτιση του προσωπικού σε διάφορα μικρά και απομακρυσμένα τουριστικά λιμάνια με αποτέλεσμα την παροχή υποβαθμισμένων υπηρεσιών.
- στη συνεχή μεταβολή του φορολογικού πλαισίου του κλάδου και στα νέα φορολογικά μέτρα με αποτέλεσμα πολλά σκάφη αναψυχής αλλοδαπών συμφερόντων να ναυλώνονται παράνομα.

Όπως αναφέρει ο πρόεδρος της Ε.Π.Ε.Σ.Τ «..τα υπό ευρωπαϊκή σημαία επαγγελματικά σκάφη εκτελούν ναυλώσεις χωρίς να είναι εγγεγραμμένα στο Ηλεκτρονικό Μητρώο, όπως προβλέπει ο Νόμος, τα δε σκάφη με τριτοκοσμική σημαία οργιάζουν σε ναυλώσεις στα πελάγη μας. Το αποτέλεσμα είναι ότι δεν εισπράττουμε ΦΠΑ ναύλωσης, φόρους, δεν γίνονται ναυλοσύμφωνα, δεν

πληρώνουν NAT, δεν έχουν οργανικές συνθέσεις πληρωμάτων όπως προβλέπει το Υπουργείο Ναυτιλίας, τα ελληνικής σημαίας επαγγελματικά σκάφη παραμένουν δεμένα και η ανεργία των ελλήνων ναυτικών μεγαλώνει».

Αναμφίβολα η περαιτέρω ανάπτυξη του yachting στην Ελλάδα θα επιφέρει ενίσχυση της παραγωγικής βάσης της χώρας, αναβάθμιση του παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος, αξιοποίηση των υφιστάμενων λιμενικών έργων και των τοπικών πλουτοπαραγωγικών πόρων και αύξηση της απασχόλησης. Εκτός από τις άμεσες θέσεις εργασίας δημιουργείται απασχόληση και συμπαρασύρονται ανοδικά και άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες άμεσα συνδεδεμένες με τον κλάδο (π.χ. μονάδες κατασκευής σκαφών, ναυπηγεία). Περίπου 3.200 έλληνες ναυτικοί απασχολούνται στα ελληνικά τουριστικά πλοία ναυτολογημένοι στο NAT, ενώ η ναυπηγική ζώνη του Περάματος λειτουργεί κατά 90% με τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη.

Η απουσία στρατηγικού σχεδιασμού, η αδυναμία καθορισμού ξεκάθαρων στόχων και συνεννόησης όλων των άμεσα εμπλεκόμενων (πολιτικής ηγεσίας και επαγγελματικών φορέων) συνιστούν τα βασικά μέχρι σήμερα εμπόδια που χαρακτηρίζουν τον τομέα του yachting. Επομένως η συγκρότηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπτυξης του τομέα, με συμμετοχή όλων των συναρμόδιων φορέων (Υπουργείο Τουρισμού, Υπουργείο Ναυτιλίας, φορείς του θαλάσσιου τουρισμού), το οποίο θα συνεκτιμά τις ασκούμενες πολιτικές στην Ε.Ε. είναι το πρώτο βήμα που απαιτείται. Ένα στρατηγικό σχέδιο για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, θα προσδιορίσει την πορεία που πρέπει να ακολουθηθεί, καθορίζοντας βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους. Η παραγωγή πολιτικών προς αυτή την κατεύθυνση μπορεί να διαμορφώσει τελικά μία ολοκληρωμένη αναπτυξιακή παρέμβαση στον τομέα με χαρακτηριστικά βιωσιμότητας και μπορεί να μετατρέψει τη χώρα μας σε κέντρο του παγκόσμιου yachting

Η αποτελεσματική αξιοποίηση των διαθέσιμων ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών μέσων, του ΕΣΠΑ, του ιδιωτικού επενδυτικού κεφαλαίου και των Σ.Δ.Ι.Τ. μπορούν να διαμορφώσουν το απαιτούμενο ευνοϊκό περιβάλλον για τις στοχευμένες εθνικές δράσεις για την αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών οι οποίες είναι αναγκαίες για την διαχείριση του ανταγωνισμού (Τουρκία - Κροατία - Ιταλία) και την αντιμετώπιση της συνεχούς υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Για πολλά χρόνια το μεγάλο πρόβλημα του ελληνικού ναυτικού τουρισμού ήταν οι συγκριτικά λίγες οργανωμένες και ποιοτικές θέσεις ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης

των τουριστικών σκαφών. Σήμερα βέβαια και ως αποτέλεσμα της κρίσης που περνά ο τομέας οι θέσεις ελλιμενισμού περισσεύουν, χωρίς βέβαια αυτό να σημαίνει ότι έχουν βελτιωθεί και ποιοτικά οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τις μαρίνες (από τις υπάρχουσες μαρίνες μόνο δώδεκα προσφέρουν υπηρεσίες επιπέδου, εκ των οποίων οι έξι βρίσκονται στην περιοχή της Αττικής). Επομένως χρειάζονται να γίνουν ενέργειες στην κατεύθυνση βελτίωσης των υπηρεσιών ελλιμενισμού, αναβάθμισης των υποδομών και βελτίωσης της διαφημιστικής προώθησης των ελληνικών μαρινών. Σκόπιμο επίσης θα ήταν να δοθεί βάση στην απόκτηση Γαλάζιας Σημαίας από μαρίνες και παραλίες ώστε να προβληθεί η Ελλάδα και να αναδειχθεί ξανά ο θαλάσσιος πολιτισμός της χώρας.

Όσον αφορά τώρα τον αριθμό των θέσεων ελλιμενισμού στο Νότιο Αιγαίο όπου είναι ο «παράδεισος» του yachting για όλη την Μεσόγειο, διαπιστώνεται ότι υπάρχουν πολύ λίγες κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις και αυτές μόνο στα μεγαλύτερα νησιά, ενώ είναι πλήρης η απουσία οποιασδήποτε οργανωμένης υποδομής στα μικρότερα. Το γεγονός αυτό εξαναγκάζει τα σκάφη σε περιορισμένες περιηγήσεις και αρόδου αγκυροβολία στους όρμους των νησιών, ενώ δυστυχώς είναι πλέον προβληματική και επικίνδυνη η άναρχη πρόσδεση των σκαφών σε δημοφιλείς προορισμούς.

Στόχος επομένως, παρά τις δυσκολίες που υπάρχουν στην ελληνική οικονομία, θα πρέπει να παραμένει η αναβάθμιση και επέκταση του δικτύου Τουριστικών Λιμένων και η ένταξη του σε θαλάσσιες διαδρομές. Κάθε λιμένας από αυτούς θα αποτελεί ξεχωριστό προορισμό με δική του ταυτότητα και ιδιαίτερα τοπικά χαρακτηριστικά, που θα μπορεί να ενταχθεί σε ένα ολοκληρωμένο τουριστικό προϊόν υψηλών ποιοτικών προδιαγραφών. Η κατάλληλη διάταξη μαρινών, καταφυγίων και αγκυροβολίων στα νησιά θα προσελκύσει πληθώρα σκαφών αναψυχής τους καλοκαιρινούς μήνες, αλλά και αγωνιστικά σκάφη κατά τη δύσκολη χειμερινή περίοδο. Η διάδραση με την τοπική κοινότητα αποτελεί ζωτικό παράγοντα για την επιτυχία μιας τέτοιας προσέγγισης. Από τις μέσες τιμές για την ταχύτητα και τον ημερήσιο χρόνο πλεύσης και τις συνθήκες ναυσιπλοΐας μιας περιοχής μπορούν να εκτιμηθούν οι ανάγκες σε καταφύγια – αγκυροβόλια για διερχόμενα σκάφη αναψυχής. Προτείνεται επομένως να απλοποιηθεί περαιτέρω η διαδικασία αδειοδότησης για την κατασκευή και διαχείριση αντίστοιχων έργων από ιδιώτες.

Αναγκαία εξακολουθεί να είναι και η διασπορά λιμενικών εγκαταστάσεων μικρού κόστους σε απομακρυσμένους προορισμούς και συγκεκριμένα η διευκόλυνση της

χωροθέτησης και λειτουργίας καταφυγίων και αγκυροβολίων με βασικές εγκαταστάσεις εντεταγμένες στο φυσικό περιβάλλον κάθε τόπου, που θα εμπλουτίσουν το τοπικό δίκτυο των τουριστικών λιμένων. Η λειτουργία τους θα αποφέρει σημαντικά έσοδα από τα εκατοντάδες σκάφη που διαπλέουν τις ελληνικές θάλασσες και θα βάλει τάξη στη άναρχη προσόρμιση τους. Ταυτόχρονα θα αποτελέσουν αναμφισβήτητα και μοχλό ανάπτυξης των πιο απομακρυσμένων νησιών και νησίδων.

Για την εξυπηρέτηση της προαναφερόμενης οπτικής προτείνεται να υλοποιηθούν τα αποτελέσματα των σχετικών μελετών σχετικά με τη δημιουργία δικτύων τουριστικών λιμένων και καταφυγίων τουριστικών σκαφών ανά Λιμενικό Ταμείο μέσω Σ.Δ.Ι.Τ.. Όπως επίσης και η δημιουργία συμπράξεων δικτύων Λιμενικών Ταμείων ανά Περιφέρεια, ή Περιφερειακή Ενότητα.

Επίσης κρίνεται σκόπιμο να επιδιωχθεί η δημιουργία ενός *sea-cluster* (π.χ. *Αιγαίο*), συγκροτούμενου από τα παραπάνω δίκτυα θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και από ερευνητικούς, βιομηχανικούς, επιχειρηματικούς φορείς με ενδιαφέρον για τον τομέα και στόχο την ένταξη των νησιωτικών και παράκτιων ζωνών της Ελλάδας στις περιοχές θαλάσσιου τουρισμού με διεθνή προβολή, ώστε να επιτευχθεί υψηλού επιπέδου ανάπτυξη στα πεδία της επιχειρηματικότητας, της έρευνας και της καινοτομίας.

Παράλληλα απαιτούνται συνδυασμένες ενέργειες από πλευράς πολιτείας και ιδιωτικού τομέα που θα περιλαμβάνουν τα εξής

1. Πιστοποιημένη κατάρτιση των απασχολούμενων στα σκάφη, αλλά και mentoring επιχειρηματιών του τομέα (ιδιοκτήτες σκαφών, διαχειριστές λιμένων). Καθορισμός των καθηκόντων του πληρώματος των σκαφών.
2. Δημιουργία ψηφιακών δεδομένων για τις υπηρεσίες που προσφέρει κάθε τουριστικός λιμένας με on-line ενημέρωση: λ.χ. τη διαθεσιμότητα θέσεων, τις κλιματολογικές συνθήκες, παροχές δικτύων, κ.λπ. για την αξιοποίησή τους από εφαρμογές σε έξυπνα κινητά (Apps).
3. Οριστικοποίηση του θεσμικού πλαισίου για κάθε κατηγορία σκάφους.
4. Διατήρηση της «Φιλικής» Σημαίας για τα ιδιωτικά και επαγγελματικά σκάφη αναψυχή.
5. Ενίσχυση των επαγγελματικών σκαφών μέσω του Αναπτυξιακού Νόμου και του ΕΣΠΑ και στήριξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα-σκάφη και κάθε είδους υποστηρικτικών

επιχειρήσεων (φορολογικά κίνητρα, χρηματοδοτήσεις κλπ).

6. Ευρεία και συντονισμένη δημοσιότητα για αναστροφή του αρνητικού κλίματος και στοχευμένη διαφήμιση του yachting, μέσω εξειδικευμένων δράσεων που θα αξιοποιούν και όλα τα σύγχρονα εργαλεία του διαδικτύου (κοινωνικά δίκτυα, πλατφόρμες). Οι δράσεις μπορούν να αφορούν τόσο τον λιμένα-προορισμό, όσο και τις συνέργιες όλων των εναλλακτικών μορφών τουρισμού της ενδοχώρας κάθε λιμένα – μνημεία & μουσεία, δρώμενα, φυσικά αξιοθέατα, την σύνδεση με την τοπική αγροτική και αλιευτική παραγωγή (γαστρονομία).
7. Άμεση εφαρμογή του Ηλεκτρονικού Μητρώου, καθώς η μη λειτουργία του στερεί την χώρα από εκατομμύρια ευρώ. Αν υπήρχε Ηλεκτρονικό Μητρώο κάθε σκάφος με οποιαδήποτε σημαία πλέει στα ελληνικά χωρικά ύδατα θα έπρεπε να ανακοινώνεται (τι σκάφος είναι, τι μεταφέρει, -ιδιώτες, ναυλωτές-, τι σημαία έχει και πόσο χρόνο θα παραμείνει στην Ελλάδα). Είναι ενδεικτικό το παράδειγμα της Κροατίας η οποία εισπράττει για κάθε σκάφος το οποίο εισέρχεται στα κροατικά χωρικά ύδατα είτε ιδιωτικό είτε επαγγελματικό για μία εβδομάδα παραμονής 700 ευρώ και προμηθεύει το σκάφος με ειδικό σήμα.

Αναφορικά με το ΕΣΠΑ 2014-2020 δίνεται η δυνατότητα να συγκροτηθεί μια διοικητική δομή που θα διοχετεύσει πόρους από Επιχειρησιακά Προγράμματα για την υλοποίηση των αναγκαίων παρεμβάσεων και θα τις συντονίσει. Η δομή είναι αυτή της Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης (ΟΧΕ) που προβλέπεται στο άρθρο 36 του Γενικού Κανονισμού του ΕΣΠΑ. Προτείνεται επομένως η δημιουργία μίας ή περισσοτέρων ΟΧΕ σε συνεργασία με τις αντίστοιχες περιφέρειες:

- ΟΧΕ θαλάσσιου τουρισμού **Αιγαίου**-περιλαμβάνει τις περιφέρειες Ν. Αιγαίου, Αττικής και Βορείου Αιγαίου (σε δεύτερη φάση μπορούν να προστεθούν και οι υπόλοιπες 5 περιφέρειες που έχουν πρόσβαση στο Αιγαίο).
- ΟΧΕ θαλάσσιου τουρισμού **Ιονίου** – περιλαμβάνει τις περιφέρειες Ιονίων Νήσων, Ηπείρου και Δυτικής Ελλάδας (σε δεύτερη φάση μπορεί να προστεθεί και η περιφέρεια Πελοποννήσου).

Στην ΟΧΕ μπορούν να συμμετέχουν οι προαναφερόμενες περιφέρειες, το Υπ. Τουρισμού, ο ΕΟΤ (για τον συντονισμό της προβολής), η ΕΤΑΔ, τα άλλα ΝΠΔΔ (λ.χ. Λιμενικά Ταμεία), ενώ θα μπορούν να συμμετέχουν και συναρμόδιοι φορείς του ιδιωτικού τομέα όπως η Ένωση Μαρινών Ελλάδας, η ΕΠΕΣΤ, ο ΣΙΤΕΣΑΠ κ.α.

Ειδικότερα η ΟΧΕ θα μπορούσε να μεριμνήσει ώστε να προχωρήσει :

- Η αξιοποίηση των τουλάχιστον 25 ανεκμετάλλετων υφιστάμενων ημιτελών ή

μη λειτουργικών λιμενικών υποδομών, μέσω ανάδειξης φορέων διαχείρισης, ώστε να γίνουν λειτουργικοί, βιώσιμοι, και να αποδίδουν έσοδα στην τοπική οικονομία (Μάλια, Αχίλι Σκύρου, Μπενίτσες Κέρκυρας, Τριζόνια, Θάσου, Ν. Ηρακλείσα, Καστέλλο Χίου, Ικαρία, Βολισσός Χίου, Σκιάθος, Σκόπελος, Ουρανούπολης, Πηγαδάκι Χαλκιδικής, Αγ. Νικόλαος Κρητης, Αγ. Γαλήνη Ρεθύμνου, Παλαιόχωρα Χανίων, Γαυδος, Ηράκλειο, Σκάλα Πάτμου, Μπατσί, Σύρος, Κάλυμνος, Πύλος, Ιτέα, Βουρκάρι κ.ά.)

- Η μετατροπή υφιστάμενων λιμενικών υποδομών που έχουν πρωτεύουσα τουριστική χρήση ή βρίσκονται σε προσφιλείς ναυτικές διαδρομές, σε τουριστικές λιμενικές υποδομές, ώστε να ενσωματωθούν στο δίκτυο των τουριστικών λιμένων που διαχειρίζεται το Υπουργείο Τουρισμού (Χάλκη, Ενετικό λιμάνι Ναυπάκτου).
- Η αλλαγή της κατηγορίας τουριστικών λιμένων (αναβάθμιση σε μαρίνες για Mega-Yachts, ή υποβίβαση σε καταφύγια τουριστικών σκαφών) ανάλογα με τις ανάγκες προσαρμογής της τουριστικής αγοράς – ζήτησης, σε τοπικό επίπεδο και ανάλογα με το επιθυμητό πρότυπο τουρισμού yachting που θα επιλεγεί (Καμένα Βούρλα, Λευκάδα, Κέρκυρα κ.ά.)
- Ο εμπλουτισμός των τουριστικών λιμένων, με συγγενείς δραστηριότητες – χρήσεις του θαλάσσιου τουρισμού, όπως τα υδατοδρόμια, οι σταθμοί θαλάσσιων «ταξί», οι κρουαζιέρες ημέρας, τα θαλάσσια θεματικά πάρκα, ο καταδυτικός τουρισμός, κ.ά.
- Οι αναπλάσεις των παραλιακών μετώπων που θα προκύψουν με την ανάδειξη κάθε αγκυροβολίου – σημειώνεται εδώ η δυνατότητα που δίνουν οι ΟΧΕ για την ένταξη στα ΠΕΠ παρόμοιων έργων, κάτι που είναι δύσκολο για έργα τέτοιου τύπου εκτός ΟΧΕ, δηλαδή εκτός ολοκληρωμένων παρεμβάσεων.
- Η ρύθμιση της χρήσης των αλιευτικών καταφυγίων και από σκάφη αναψυχής, ανάλογα με την διαθεσιμότητα θέσεων στις τουριστικές περιόδους αιχμής.
- Συμπερασματικά η δημιουργία Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης - ΟΧΕ για το Yachting στην Ελλάδα θα ανοίξει νέους ορίζοντες σε αυτή την μορφή τουρισμού αξιοποιώντας ανεκμετάλλευτο δυναμικό υποδομών, που με συγκριτικά λίγους πόρους μπορεί να δημιουργήσει σημαντική προστιθέμενη αξία για τις τοπικές οικονομίες και πολλές νέες θέσεις εργασίας, να επιμηκύνει την τουριστική περίοδο και να συμβάλλει ουσιαστικά στην αύξηση της τουριστικής δαπάνης ανά επισκέπτη.

Τέλος, θα πρέπει να επανεξετασθεί ο τομέας της φορολόγησης τόσο των ιδιωτικών όσο και των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Δυστυχώς η φορολογική πολιτική που ακολουθείται επηρεάζει αρνητικά την ανάπτυξη του κλάδου, καθιστώντας την χώρα μη ανταγωνιστική, παρά τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα σε σχέση με τις γείτονες χώρες. Η φορολογική μεταχείριση του κλάδου είναι ακριβώς αντίθετη των ωφελειών που έχει η ελληνική οικονομία από αυτόν σε θέσεις εργασίας και στο ΑΕΠ.

Όσον αφορά τα ιδιωτικά σκάφη η επιβολή έκτακτων μέτρων (έκτακτη εισφορά, ειδικός φόρος & προσφάτως φόρος πολυτελείας) και οι συνεχόμενες αυξήσεις των τεκμηρίων διαβίωσης καθιστούν την πλοιοκτησία αποτρεπτική. Τα μεγαλύτερα προβλήματα αντιμετωπίζουν τα μεγάλα σκάφη που δημιουργούν τις περισσότερες θέσεις εργασίας και την μεγαλύτερη συμμετοχή του τομέα στο ΑΕΠ. Χιλιάδες ιδιοκτήτες σπεύδουν να κάνουν χρήση της φορολογικής «ακινήσιας» καταθέτοντας στα κατά τόπους λιμεναρχεία τις «Άδειες Πλόων» των σκαφών τους, ώστε να τον γλιτώσουν τους πολλαπλούς φόρους. Έχει επομένως ιδιαίτερη σημασία να διαμορφωθεί ένα φορολογικό πλαίσιο που θα ενθαρρύνει τους ιδιοκτήτες να διατηρούν και να χρησιμοποιούν τα σκάφη τους δώδεκα μήνες στη χώρα μας, προκειμένου να δημιουργείται συνεχής οικονομική δραστηριότητα.

Όσον αφορά δε τα επαγγελματικά σκάφη η συνεχής μεταβολή του φορολογικού καθεστώτος δημιουργεί σύγχυση & αβεβαιότητα στις επιχειρήσεις του κλάδου με όπι αυτό συνεπάγεται στην ομαλή λειτουργία τους. Χρειάζεται επομένως ένα σταθερό και αναπτυξιακό φορολογικό πλαίσιο με μακροχρόνιο ορίζοντα που θα στηρίζει και δεν θα καταστρέφει τον τομέα του yachting στην Ελλάδα, μία χώρα με τόσο μακρά ναυτική παράδοση.

Και βέβαια απαραίτητο συστατικό της προσπάθειας ανάπτυξης του ναυτικού τουρισμού είναι η ολοκληρωμένη πολιτική χωρικής οργάνωσης του. Δυστυχώς, μέχρι το 2009 όποτε και δημοσιεύθηκε το πρώτο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό, δεν υπήρχε επίσημα θεσμοθετημένο Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης του Τουρισμού και ιδιαίτερα του Θαλάσσιου Τουρισμού. Μάλιστα το πλέον πρόσφατο Ειδικό Χωροταξικό πλαίσιο (3155/2013) ακυρώθηκε πρόσφατα για διαδικαστικούς λόγους από το ΣΤΕ με αποτέλεσμα να τεθεί εκ νέου σε ισχύ το παλαιό (ΦΕΚ 1138/2009) για το οποίο υπάρχει πρόθεση να αναθεωρηθεί εκ νέου.