

12 θέσεις για έναν θαλάσσιο χωρικό σχεδιασμό με αναπτυξιακό πρόσημο

Η Ελλάδα είναι η χώρα με την 9η μεγαλύτερη ακτογραμμή παγκοσμίως (15.147 χλμ.) και με περίπου 6.000 νησιά και βραχονησίδες. Σήμερα στην παράκτια ζώνη της χώρας συγκεντρώνονται σχεδόν το 80% των βιομηχανικών δραστηριοτήτων, το 90% του τουρισμού και της αναψυχής, το 35% της αγροτικής γης, καθώς και ένα σημαντικό τμήμα των βασικών υποδομών (λιμάνια, αεροδρόμια, οδικά δίκτυα, ηλεκτρικό δίκτυο, τηλεπικοινωνίες). Κι όμως, παρά το σημαντικό θαλάσσιο πλούτο, 197 χρόνια μετά την ίδρυση του σύγχρονου Ελληνικού κράτους, η χώρα μας δεν διαθέτει ακόμη εθνικό χωρικό σχεδιασμό για τη θαλάσσια ανάπτυξη. Μεταφορές, αλιεία, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και υποθαλάσσια ενεργειακά δίκτυα, υδατοκαλλιέργειες, βιοτεχνολογία, τουριστικές, ναυπηγικές και εξορυκτικές δραστηριότητες, κυκλική οικονομία, αναζητούν ένα σταθερό και λειτουργικό πλαίσιο θαλάσσιου χωρικού σχεδιασμού για να αναπτυχθούν και να προσφέρουν νέες θέσεις εργασίας.

Όμως, όπως και σε πολλά άλλα ζητήματα, η Ευρωπαϊκή κανονιστική πραγματικότητα είναι τελικά αυτή που μας υποχρεώνει να καλύψουμε και αυτό το σημαντικό κενό στο ρυθμιστικό περιβάλλον. Ελλάδα, Βουλγαρία και Φινλανδία είναι οι μόνες χώρες της ΕΕ που δεν έχουν ενσωματώσει ακόμη την [Οδηγία 2014/89/ΕΕ](#) για τη θέσπιση πλαισίου για το Θαλάσσιο Χωρικό Σχεδιασμό (ΘΧΣ). Το πρόστιμο ύψους €31.416 την ημέρα που επίκειται όσο καθυστερούμε να θεσπίσουμε σχετική νομοθεσία, δεσμεύει τη χώρα μας να αντιμετωπίσει με πίεση χρόνου μια σημαντική και μακροχρόνια εκκρεμότητα για την οικονομική ανάπτυξη των κλάδων με θαλάσσια και παράκτια δραστηριότητα.

Ο νέος θαλάσσιος χωρικός σχεδιασμός θα πρέπει να βρει τη σωστή ισορροπία μεταξύ της βιωσιμότητας του θαλάσσιου οικοσυστήματος της χώρας μας και των σημαντικών επενδύσεων που μπορούν να γίνουν σε θάλασσα και ακτές. Για το σκοπό αυτό σκιαγραφούμε 5 πεδία με σημαντικές και ανεκμετάλλετες επενδυτικές ευκαιρίες που πρέπει να ενταχθούν οργανικά στο ΘΧΣ.

Για αυτό και στην παρούσα χρονική στιγμή, όπου η χώρα ξαναβρίσκεται σταδιακά στο επίκεντρο του επενδυτικού ενδιαφέροντος, η πολιτεία πρέπει να θέσει τις βάσεις για ένα αποτελεσματικό ΘΧΣ χωρίς επικαλύψεις και συγκρούσεις με τα υφιστάμενα επίπεδα (ειδικά χωροταξικά βιομηχανίας, τουρισμού, ΑΠΕ). **Γι' αυτό προκρίνουμε ως πιο πρόσφορη λύση την θεσμοθέτηση ενός Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τη θαλάσσια δραστηριότητα, έναντι πολλών περιφερειακών σχεδίων που προκρίνει η κυβερνηση, και απεριπλοκή από ρυθμίσεις που αφορούν στις παράκτιες περιοχές όπου θα πρέπει να ακολουθείται ο χερσαίος σχεδιασμός.** Έτσι θα υπάρξει συνοχή και συντονισμός αντί για αντικρουόμενες χωροταξικές προσεγγίσεις μεταξύ των διαφόρων επιπέδων. Μια τέτοια κατεύθυνση εγγυάται μεγαλύτερη ασφάλεια δικαίου και μπορεί να απελευθερώσει την αναπτυξιακή δυναμική, εκπέμποντας το σωστό μήνυμα στους επενδυτές.

Ο ανταγωνισμός που επικρατεί για τις διαφορετικές εγκαταστάσεις, δραστηριότητες και κλάδους οικονομικής ανάπτυξης, επιβάλλει μια αποτελεσματική και ολοκληρωμένη διαχείριση, ώστε αφενός να αποφευχθούν οι πιθανές συγκρούσεις και αφετέρου να δημιουργηθούν συνέργειες μεταξύ διαφορετικών και όχι πάντα συγκρουόμενων δραστηριοτήτων. Γι' αυτό και για τον ΣΕΒ ο νέος Νόμος για τη θαλάσσια χωροταξία που αναμένουμε να κατατεθεί τις προσεχείς ημέρες ενσωματώνοντας τη σχετική Οδηγία δεν πρέπει να επιτρέψει την αναπαραγωγή των προβλημάτων του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού.

Δεν πρέπει να λησμονούμε ότι ο σύγχρονος ΘΧΣ παρέχει τη δυνατότητα να χωροθετούνται επάλληλα χρήσεις διαφορετικού χαρακτήρα, καθώς ο σχεδιασμός μπορεί να συντελείται ταυτόχρονα και στις τρεις διαστάσεις του θαλάσσιου χώρου, δηλαδή το βυθό, τη στήλη ύδατος και την επιφάνεια, και να επιτρέπει την αξιοποίηση της ίδιας θαλάσσιας περιοχής για την ανάπτυξη περισσότερων της μίας χρήσεων.

Κατανώντας τις αυξημένες δυσκολίες αλλά και τις υπάρχουσες τεκμηριωμένες επισημονικά διαφορετικές προσεγγίσεις στο σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου, ο ΣΕΒ παραθέτει 12 συγκεκριμένες προτάσεις με στόχο την ομαλή μετάβαση προς έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό στον θαλάσσιο χώρο για την ενίσχυση της ανάπτυξης και την προσέλκυση επενδύσεων.

Το παρόν συντάχθηκε από τον Τομέα Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος και Ρυθμιστικών Πολιτικών του ΣΕΒ, αξιοποιώντας στοιχεία που παράχθηκαν στο πλαίσιο του έργου «Μηχανισμός παρακολούθησης των αλλαγών και υποστήριξης των δράσεων ανάπτυξης και προσαρμοστικότητας της βιομηχανίας», το οποίο συγχρηματοδοτείται από την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) μέσω του ΕΠ «Αναγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία».

Τομέας Μακροοικονομικής Ανάλυσης και Ευρωπαϊκής Πολιτικής

Μιχάλης Μασουράκης
Chief Economist

E: mmassourakis@sev.org.gr
T: +30 211 500 6104

Μιχάλης Μητσόπουλος
Senior Advisor

E: mmtsopoulos@sev.org.gr
T: +30 211 500 6157

Θανάσης Πρίντσιπας
Associate Advisor

E: printsipas@sev.org.gr
T: +30 211 500 6176

Οι απόψεις στην παρούσα έκθεση είναι των συγγραφέων και όχι απαραίτητα του ΣΕΒ. Ο ΣΕΒ δεν φέρει καμία ευθύνη για την ακρίβεια ή την πληρότητα των πληροφοριών που περιλαμβάνει η έκθεση.



Εισαγωγή

Η υποχρέωση ενσωμάτωσης της [Οδηγίας 2014/89/ΕΕ](#) για τη θέσπιση πλαισίου για το Θαλάσσιο Χωρικό Σχεδιασμό (ΘΧΣ) δεσμεύει τη χώρα μας να αντιμετωπίσει μια σημαντική και μακροχρόνια εκκρεμότητα για την οικονομική ανάπτυξη των κλάδων με θαλάσσια και παράκτια δραστηριότητα. Για την ελληνική οικονομία, η ρύθμιση και οι χρήσεις του θαλάσσιου χώρου αποκτούν ακόμη μεγαλύτερη σπουδαιότητα, καθώς συνδέονται ευθέως με την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα σημαντικών κλάδων. Ενδεικτικά σημειώνουμε ότι, **η εκμετάλλευση ενεργειακών πόρων** έχει αναγνωρισθεί ως ένα από τα σημαντικότερα περιουσιακά στοιχεία της χώρας, **η διέλευση υποβρύχιων καλωδίων και αγωγών** συνδέεται με την ενεργειακή επάρκεια όχι μόνο της χώρας αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), **η χρήση του αιγιαλού και της παραλίας** αποτελεί αναγκαίο εργαλείο για την ολοκλήρωση της παραγωγικής διαδικασίας και αποτελεί **απαραίτητη υποδομή για την παραγωγή και διακίνηση** πρώτων υλών καυσίμων και τελικών προϊόντων, **ο κλάδος των υδατοκαλλιεργειών** εξακολουθεί να παραμένει ένας από τους πλέον εξαγωγικούς τομείς της οικονομίας, ενώ και η ανάπτυξη του τουρισμού εξαρτάται σημαντικά από την προστασία των ελληνικών θαλασσών. Στο πλαίσιο αυτό, **η θαλάσσια χωροταξία** αποτελεί ένα κρίσιμο ζήτημα, άρρηκτα συνδεδεμένο με την οργάνωση και ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου χώρου, **με αδιαμφισβήτητες επιδράσεις στην απασχόληση και τις επενδυτικές ευκαιρίες για τη χώρα**, τόσο στο πλαίσιο της στρατηγικής για την [«Γαλάζια Ανάπτυξη»](#) της ΕΕ όσο και της νέας εθνικής αναπτυξιακής στρατηγικής που βρίσκεται υπό εκπόνηση («Εθνική Στρατηγική Ανάπτυξης 2021»).

Για τον ΣΕΒ, **ο νέος Νόμος για τη θαλάσσια χωροταξία, που αναμένουμε να κατατεθεί** ενσωματώνοντας την Οδηγία, **πρέπει να δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της θαλάσσιας και παράκτιας οικονομίας και να διασφαλίσει ότι δεν θα αναπαραχθούν τα προβλήματα του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού**. Το ενδιαφέρον αλλά και οι ανησυχίες όλων των εμπλεκόμενων εντείνεται, καθώς το τελικό πλαίσιο θα αποτελέσει τη βάση σχεδιασμού και οργάνωσης του συνόλου των θαλάσσιων δραστηριοτήτων. Εύλογα συνεπώς, ανακύπτουν τα παρακάτω ερωτήματα: Ποιες οικονομικές δραστηριότητες επηρεάζει ο ΘΧΣ; Πως θα μπορέσουν να αποφευχθούν οι παθογένειες του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού; Θα αρθούν τα εμπόδια για επενδύσεις στη θάλασσα; Θα λυθούν τα υφιστάμενα και χρονίζοντα προβλήματα αδειοδότησης στην παράκτια ζώνη για πολλές μεγάλες βιομηχανίες που χρησιμοποιούν επιλιμένες εγκαταστάσεις; Θα ενθαρρυνθεί η μεγέθυνση της θαλάσσιας και παράκτιας οικονομίας;

Η εμπειρία από την έως τώρα τομεακή οργάνωση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων στον ελληνικό χώρο (π.χ. Ειδικά Χωροταξικά Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας-ΑΠΕ, Υδατοκαλλιεργειών, Τουρισμού, Βιομηχανίας), καθώς και τα παραδείγματα άλλων κρατών-μελών της ΕΕ που έχουν ήδη θεσμοθετήσει θαλάσσια χωροταξικά σχέδια, αναδεικνύουν τα κρίσιμα ζητήματα που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη από την πολιτεία, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του συγκεκριμένου σχεδιασμού.

Ο ΘΧΣ αφορά στο σχεδιασμό του χρόνου και του τόπου άσκησης ανθρώπινων δραστηριοτήτων στη θάλασσα, προκειμένου να διασφαλίζεται η αποτελεσματικότητα και η βιωσιμότητά τους στο μέγιστο δυνατό βαθμό. **Αυτό που ίσως διαφοροποιεί το ΘΧΣ από τον χερσαίο**, παρέχοντας μια μεγαλύτερη ευελιξία στο σχεδιασμό, **είναι η δυνατότητα που παρέχεται να χωροθετούνται επάλληλα διαφορετικές χρήσεις συμβατού χαρακτήρα λαμβάνοντας υπόψη τις τρεις διαστάσεις του θαλάσσιου χώρου**, δηλαδή το βυθό, τη στήλη ύδατος και την επιφάνεια.



Υπενθυμίζεται ότι, έως σήμερα, η ρύθμιση του θαλάσσιου χώρου γίνεται μέσω τομεακών προσεγγίσεων σχεδιασμού, οι οποίες ωστόσο είτε παρουσιάζουν σημαντικές καθυστερήσεις, είτε σημαντικά προβλήματα διαχείρισης και αδειοδότησης, είτε ακυρώνονται από το ΣΤΕ (ενδεικτικά: η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέσω των - νέων - περιοχών Natura, τα Θαλάσσια Πάρκα του Ν. 1650/1986, οι Περιοχές Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών του ΕΠΧΣΑΑ Υδατοκαλλιεργειών και η χωροθέτηση μαρίνων του ακυρωθέντος ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού).

Η ενσωμάτωση της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης θαλάσσια πολιτικής, η οποία θα δίνει τη δυνατότητα να αξιοποιηθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του Ελληνικού θαλάσσιου χώρου.

Η κλίμακα και η ποικιλομορφία των ελληνικών θαλασσών επιβάλλει μία διαφοροποιημένη, σε σχέση με το παρελθόν, προσέγγιση χωρικού σχεδιασμού και το ενδεχόμενο υιοθέτησης των όσων διατυπώνονται στο Σχέδιο Νόμου¹ που τέθηκε σε διαβούλευση ενάμιση χρόνο πριν χωρίς να έχει λάβει υπόψη τις ενστάσεις και τους προβληματισμούς όσων συμμετείχαν σε αυτή αναμένεται να δημιουργήσει **σημαντικά προβλήματα όχι μόνο στην επιχειρηματικότητα και την αναπτυξιακή προοπτική της οικονομίας αλλά και στο ίδιο το περιβάλλον.**

Δ1. Η Οδηγία 2014/89/ΕΕ για τη θέσπιση πλαισίου για το Θαλάσσιο Χωρικό Σχεδιασμό

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η αυξανόμενη και ασυντόνιστη χρήση των παράκτιων και θαλάσσιων ζωνών οδηγεί σε ανταγωνισμό για τον θαλάσσιο και παράκτιο χώρο και σε μια αναποτελεσματική και μη βιώσιμη χρήση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων. Οι αβεβαιότητες και η **έλλειψη προβλεψιμότητας** σχετικά με την κατάλληλη πρόσβαση στον θαλάσσιο χώρο δημιούργησαν **αρνητικό κλίμα για τους επενδυτές** και το ενδεχόμενο της απώλειας θέσεων εργασίας.

Στο πλαίσιο αυτό τον Ιούλιο 2014, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενέκριναν την Οδηγία 2014/89/ΕΕ σχετικά με τη δημιουργία ενός κοινού πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό στην Ευρώπη. Με τον τρόπο αυτό, αν και κάθε χώρα της ΕΕ θα είναι ελεύθερη να σχεδιάζει τις θαλάσσιες δραστηριότητές της, εξασφαλίζεται, χάρη στον καθορισμό ελάχιστων κοινών απαιτήσεων η συνοχή του σχεδιασμού σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, όσον αφορά τις κοινές θάλασσες. Η Οδηγία προβλεπόταν να ενσωματωθεί έως το τέλος του 2016 και η **αδυναμία της χώρας μας να προχωρήσει στη θέσπιση της σχετικής εθνικής νομοθεσίας έχει εγείρει ζήτημα επιβολής σχετικού προστίμου² (ύψους €31.416 την ημέρα).**

Το αρμόδιο Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας έθεσε σε διαβούλευση σχετικό Σχέδιο Νόμου για το ΘΧΣ μόλις τον Νοέμβριο του 2016. Ωστόσο, **σήμερα, 15 μήνες από την ολοκλήρωση της διαβούλευσης, δεν έχουν ολοκληρωθεί οι σχετικές διαδικασίες**, παρά την κινητοποίηση και συμμετοχή (με εκτενή και αιτιολογημένα υπομνήματα) επιστημονικών οργανώσεων και άλλων φορέων (μεταξύ των οποίων και ο ΣΕΒ).

¹ Το κείμενο του Σχεδίου Νόμου και τα σχόλια επί της διαβούλευσης είναι διαθέσιμα [εδώ](#)

² Δελτίο Τύπου Ευρωπαϊκής Επιτροπής «[Ευρωπαϊκή ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική: Η Επιτροπή αποφασίζει να παραπέμψει τη Βουλγαρία, τη Φινλανδία και την Ελλάδα στο Δικαστήριο](#)», 7 Δεκεμβρίου 2017.



Η αναγκαιότητα του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού

Γιατί όμως είναι αναγκαίο να αποκτήσουμε ΘΧΣ; Και τι θα κερδίσει η επιχειρηματικότητα αλλά και η πολιτεία από ένα ακόμη πλέγμα ρυθμίσεων για ένα σχεδιασμό που μέχρι να ολοκληρωθεί το πιθανότερο να έχει ξεπεραστεί από την πραγματικότητα, ενώ είναι εξίσου πιθανό να μην εφαρμοστεί ποτέ στην πράξη, όπως δυστυχώς συμβαίνει σε σημαντικό βαθμό με το χερσαίο χωρικό σχεδιασμό;

Ο ανταγωνισμός που επικρατεί στο θαλάσσιο, όπως και στο χερσαίο χώρο, όσον αφορά στις διαφορετικές εγκαταστάσεις, δραστηριότητες και κλάδους οικονομικής ανάπτυξης, επιβάλλει μια αποτελεσματική και ολοκληρωμένη διαχείριση, ώστε αφενός να αποφευχθούν οι πιθανές συγκρούσεις και αφετέρου να δημιουργηθούν συνέργειες μεταξύ των διάφορων δραστηριοτήτων.

Για τον ΣΕΒ **ο χωρικός σχεδιασμός** - τόσο ο θαλάσσιος όσο και ο χερσαίος - και η υλοποίησή του πρέπει να παρέχουν την **αναγκαία ασφάλεια δικαίου στους ξένους και εγχώριους επενδυτές** για να εγκατασταθούν στο ελληνικό έδαφος ([Special Report ΣΕΒ «Η χωροταξία ως προϋπόθεση ανάπτυξης»](#)). Ιδίως για μια οικονομία όπως η δική μας όπου απαιτείται η πραγματοποίηση επενδύσεων άνω των €100 δισ. Τα επόμενα χρόνια για την αποκατάσταση της αναπτυξιακής δυναμικής με βιώσιμο τρόπο, η διασφάλιση της αναγκαίας προβλεψιμότητας και η απελευθέρωση των ρυθμιστικών ανασχέσεων στο θαλάσσιο και παράκτιο χώρο αποτελούν μονόδρομο. Συνεπώς, αν συνυπολογιστεί τόσο η υφιστάμενη όσο κυρίως δυναμική οικονομική δραστηριότητα που απορρέει από τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο της χώρας, η ενσωμάτωση του ΘΧΣ στην υφιστάμενη χωροταξική στρατηγική και η θέσπιση κατευθύνσεων χωροταξικής οργάνωσης καθίσταται ακόμη πιο επιβεβλημένη. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ελληνική ακτογραμμή εκτείνεται σε περισσότερα από 15.000 χλμ. (περίπου το 1/3 της Μεσογείου και το 1/4 της ΕΕ) και σύμφωνα με την μελέτη του ΟΟΣΑ³, στις παράκτιες ζώνες⁴ της Ελλάδας υφίστανται μεγάλες αναπτυξιακές ευκαιρίες, αλλά και πιέσεις. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στη «στενή» παράκτια ζώνη της χώρας (δηλαδή βάθους μέχρι 2 χλμ.) συγκεντρώνεται το 33% του πληθυσμού, ενώ στην «ευρύτερη» παράκτια ζώνη (δηλαδή βάθους μέχρι 50 χλμ.) συγκεντρώνεται το 85% του πληθυσμού. 9 από τα 15 μεγαλύτερα αστικά κέντρα και 12 από τις 13 Περιφέρειες της χώρας είναι παράκτιες, όπως και οι μισοί σχεδόν Δήμοι. Τέλος, στην παράκτια ζώνη της χώρας συγκεντρώνονται σχεδόν το 80% των βιομηχανικών δραστηριοτήτων, το 90% του τουρισμού και της αναψυχής, το 35% της αγροτικής γης, καθώς και ένα σημαντικό τμήμα των βασικών υποδομών (λιμάνια, αεροδρόμια, οδικά δίκτυα, ηλεκτρικό δίκτυο, τηλεπικοινωνίες).

Για τον ΣΕΒ, όπως έχει επισημανθεί και στο παρελθόν, **η ανάπτυξη και η υποστήριξη της θαλάσσιας επιχειρηματικότητας κατέχει κομβικό ρόλο στη μεγέθυνση της ελληνικής οικονομίας και την ταχύτερη οικονομική ανάκαμψη**. Ο ελληνικός χώρος και οι θάλασσες ειδικότερα παρουσιάζουν μοναδικά συγκριτικά πλεονεκτήματα που παραμένουν αναξιοποίητα, με αποτέλεσμα όχι μόνο την απώλεια σημαντικών επενδύσεων και θέσεων εργασίας (πολλών εκ των οποίων ιδιαίτερα καινοτόμες), αλλά και την υπονόμευση της βιώσιμης ανάπτυξης. Για αυτό και στην παρούσα χρονική στιγμή, όπου η χώρα βρίσκεται στο επενδυτικό επίκεντρο, η πολιτεία πρέπει να θέσει τις βάσεις για ένα αποτελεσματικό ΘΧΣ ικανό να «ξεκλειδώσει» την αναπτυξιακή προοπτική που σχετίζεται με τον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο.

³ OECD Environmental Performance Reviews: Greece 2009 (<http://dx.doi.org/10.1787/9789264061330-en>)

⁴ Για την Eurostat και τον ΟΟΣΑ, τα όρια της παράκτιας ζώνης εκτείνονται σε βάθος 50 χλμ. από την ακτή και μέχρι την ισοβαθή των 50 μ.



Και αυτό γιατί ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός διασφαλίζει⁵:

- α) τον **περιορισμό των συγκρούσεων** μεταξύ των διάφορων δραστηριοτήτων και τομέων παραγωγής (π.χ. βιομηχανία, υδατοκαλλιέργειες, τουρισμός), καθώς και δημιουργία συνεργειών για την επίτευξη οικονομιών κλίμακας,
- β) την **ενθάρρυνση και προσέλκυση των επενδύσεων** μέσω της διασφάλισης προβλεψιμότητας, διαφάνειας και σαφέστερων κανόνων (ιδίως για καινοτόμα επενδυτικά σχέδια που δεν υπάρχει θεσμικό πλαίσιο, π.χ. κυματική ενέργεια),
- γ) τον **καλύτερο συντονισμό μεταξύ διοικητικών δομών**, αλλά και των κρατών, μέσω της εφαρμογής ενιαίου μηχανισμού για την ισόρροπη ανάπτυξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων,
- δ) την **εγκαθίδρυση συστηματικής διασυνοριακής συνεργασίας** μεταξύ κρατών-μελών της ΕΕ, όσον αφορά στα καλώδια, τους αγωγούς, τις θαλάσσιες οδούς, τις αιολικές εγκαταστάσεις κ.λπ. Σημειώνεται ότι ιδίως για τη χώρα μας η διασφάλιση συνεργασίας με τα όμορα παράκτια κράτη αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία, και
- ε) την **ενίσχυση της προστασίας του περιβάλλοντος** μέσω της έγκαιρης εκτίμησης του αντικτύπου και των δυνατοτήτων πολλαπλής χρήσης του χώρου.

Η υλοποίηση του ΘΧΣ συμβάλλει στον καλύτερο συντονισμό και στην αποτελεσματικότητα του κρατικού μηχανισμού κατά τη χάραξη αναπτυξιακής πολιτικής και τη λήψη αποφάσεων, ενώ μειώνει διοικητικές και λειτουργικές δαπάνες και βελτιώνει το επενδυτικό κλίμα.

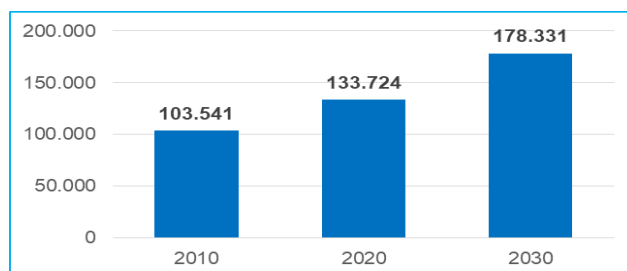
Η κατανόηση της οικονομικής δυναμικής και των ευκαιριών που απορρέουν από τις δραστηριότητες που πραγματοποιούνται στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο αποδεικνύουν εύληπτα γιατί ο θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός μπορεί να αποτελέσει “game changer” της ελληνικής αναπτυξιακής στρατηγικής και δεν πρέπει να υποβιβάζεται.

Το προφίλ της θαλάσσιας δραστηριότητας στην Ελλάδα

Σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία (ΑΠΑ) των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων **συνολικά στην ΕΕ** ανήλθε το 2010 σε €103,5 δισ. και εκτιμάται ότι έως το 2030 θα αυξηθεί σε €178,3 δισ., δηλαδή υπολογίζεται ότι θα εμφανίσει ένα μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης της τάξης του 20,8% (**Δ2**).

Δ2. Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία των θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων στην ΕΕ, σε εκ. €

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning", 2011



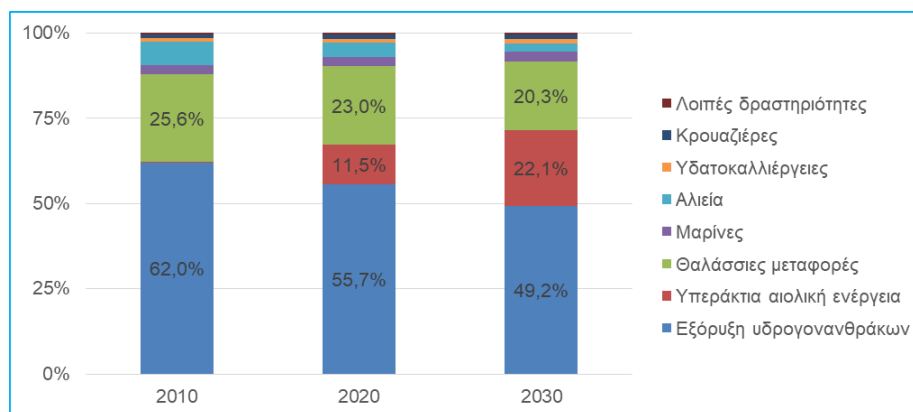
⁵ Ενδεικτικά: [European Commission, "Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning" 2011](#), ["Study on maritime clusters in the Mediterranean and the Black Sea" 2014](#), ["Impact Assessment accompanying the document establishing a framework for maritime spatial planning and integrated coastal management" 2013](#),



Η οικονομική δραστηριότητα με τη μεγαλύτερη ανάπτυξη εκτιμάται ότι θα είναι η υπεράκτια αιολική ενέργεια, καθώς η αξία της θα αυξηθεί από €238 εκ. το 2010 (μερίδιο 0,2%) σε €39,5 δισ. το 2030 (μερίδιο 22,1%). Διαχρονικά, τη μεγαλύτερη συμμετοχή στη θαλάσσια οικονομία διατηρεί η εξόρυξη υδρογονανθράκων, η οποία παρά τη συνεχή μείωση του μεριδίου της σε μια αυξανόμενη αγορά, εκτιμάται ότι θα αυξηθεί κατά €23,6 δισ. το διάστημα 2010-2030 (**Δ3**).

Δ3. Διάρθρωση θαλάσσιων οικονομικών δραστηριοτήτων στην ΕΕ, σε ΑΠΑ

Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, "Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning", 2011



Στην Ελλάδα, οι σημαντικότερες θαλάσσιες οικονομικές δραστηριότητες που έχουν αναπτυχθεί περιλαμβάνουν τις πλωτές μεταφορές, την αλιεία, την υδατοκαλλιέργεια και τις κρουαζιέρες.

Οι σημερινές δραστηριότητες αιχμής του ελληνικού θαλάσσιου χώρου είναι οι πλωτές μεταφορές, η αλιεία, οι υδατοκαλλιέργειες και η κρουαζιέρα.

Πλωτές μεταφορές

Ο κλάδος των πλωτών μεταφορών απαρτίζεται από δύο μεγάλες κατηγορίες θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών⁶: επιβατών (τουριστών και μη) και εμπορευμάτων.

Η συνολική συμμετοχή στο ΑΕΠ της χώρας ανέρχεται σε 2,7% για το 2016, ποσοστό υψηλότερο από τα άλλα κράτη-μέλη της ΕΕ με ηγετική θέση στον κλάδο (**Δ4**). Η ΑΠΑ στην Ελλάδα υπολογίζεται σε €4,1 δισ. το 2016, έχοντας απωλέσει €6 δισ. περίπου από το 2008 (**Δ5**). Σημειώνεται ότι το ίδιο διάστημα η συνολική ΑΠΑ των πλωτών μεταφορών στην ΕΕ 28 διαμορφώνεται σε €36,3 δισ. από €41,3 δισ.

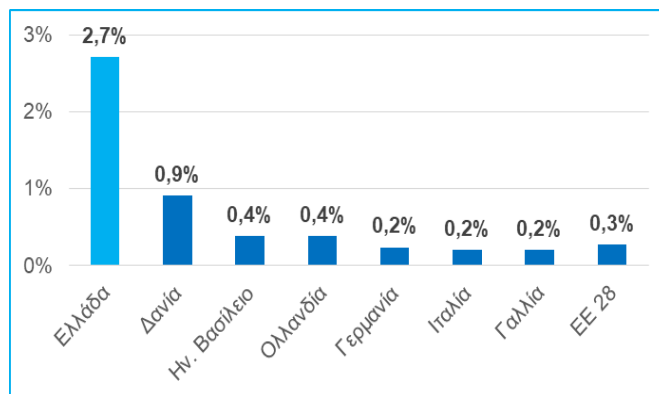
Στην Ελλάδα απασχολούνται 30,4 χιλ. εργαζόμενοι στον κλάδο των πλωτών μεταφορών και δραστηριοποιούνται 2,5 χιλ. περίπου επιχειρήσεις, ενώ τα αντίστοιχα μεγέθη για την ΕΕ 28 είναι 256 χιλ. και 21,5 χιλ.

⁶ Σημειώνεται ότι στο ΣΤΑΚΟΔ 50 «Πλωτές Μεταφορές» περιλαμβάνονται και οι μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών.



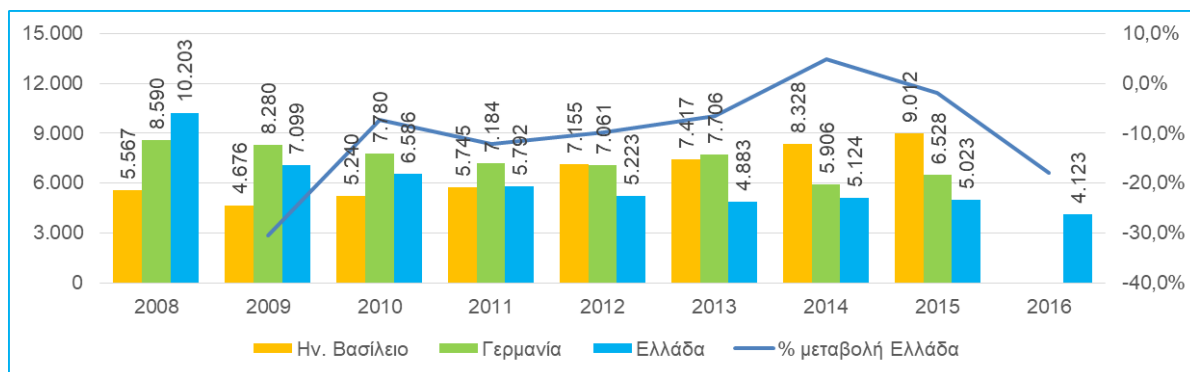
Δ4. Συμμετοχή πλωτών μεταφορών στο ΑΕΠ σε επιλεγμένες χώρες της ΕΕ 28 (2016)

Πηγή: Eurostat, Σημ.: Τα στοιχεία για Ην. Βασίλειο, Γερμανία, Ιταλία και Γαλλία αφορούν στο 2015.



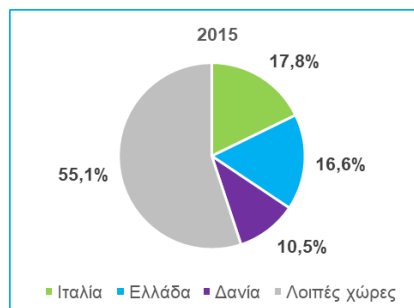
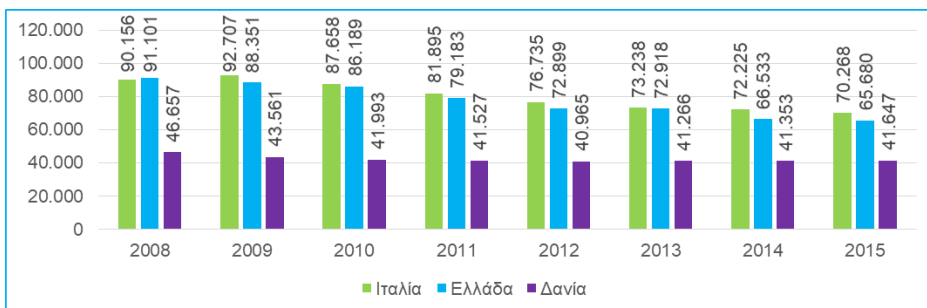
Δ5. Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία πλωτών μεταφορών των τριών πρώτων χωρών στην ΕΕ 28, σε εκ. € (2008-2016)

Πηγή: Eurostat, Σημ.: Μη διαθέσιμα στοιχεία για το 2016 για Ην. Βασίλειο και Γερμανία.



Σε επίπεδο αποβιβασθέντων και επιβιβασθέντων επιβατών ακτοπλοΐας, παρατηρείται πτωτική τάση συνολικά στην ΕΕ, με την Ελλάδα - η οποία καταλαμβάνει τη 2^η θέση - να μην αποτελεί εξαίρεση. Τα τελευταία έτη (2012-2015) η καθοδική πορεία του αριθμού επιβατών της χώρας έχει «συγκρατηθεί» σχετικά, κυρίως χάρη στη συμβολή του τουριστικού ρεύματος (Δ6).

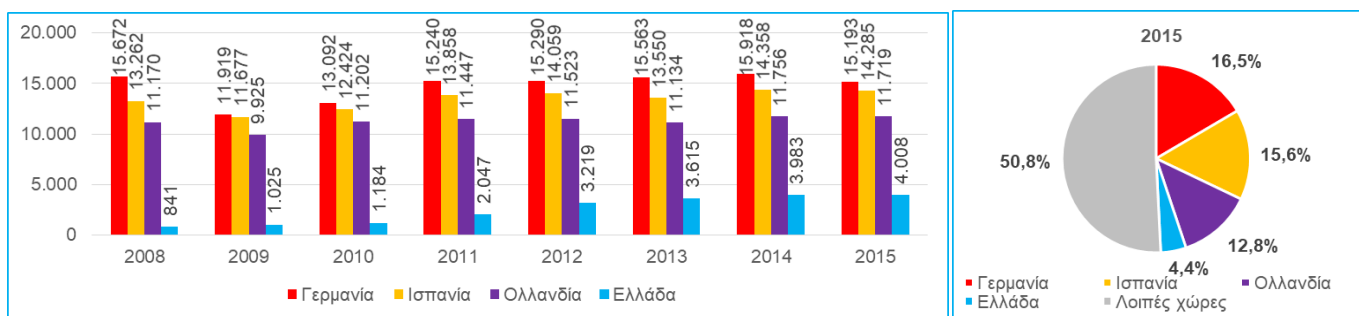
Δ6. Αποβιβασθέντες και επιβιβασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας, σε χιλ., στις τρεις πρώτες χώρες στην ΕΕ 28 (2008-2015) και μερίδια ανά χώρα (2015), Πηγή: Eurostat





Σε αντίθεση με την επιβατική κίνηση, ο όγκος των εκφορτωθέντων και φορτωθέντων εμπορευμάτων στην Ελλάδα παρουσιάζει σημαντική αύξηση την περίοδο 2008-2015, από 0,8 χιλ. σε 4 χιλ. TEUs (**Δ7**). Η αύξηση αυτή αποδίδεται σχεδόν εξ ολοκλήρου στις κινήσεις από τον Πειραιά, ο οποίος πλέον είναι ο 8^{ος} μεγαλύτερος λιμένας στην ΕΕ βάσει όγκου εμπορευμάτων.

Δ7. Εκφορτωθέντα και φορτωθέντα εμπορεύματα, σε TEU, στις τρεις πρώτες χώρες στην ΕΕ 28 και την Ελλάδα (2008-2015) και μερίδια ανά χώρα (2015), Πηγή: Eurostat

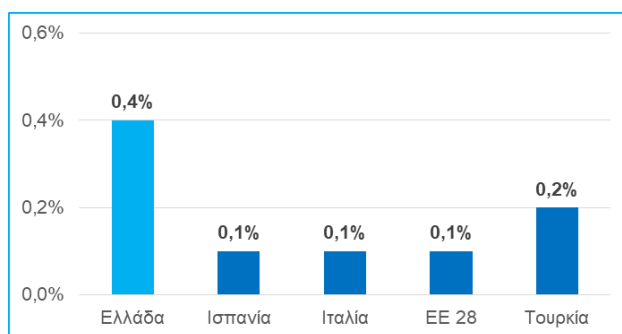


Αλιεία και υδατοκαλλιέργειες

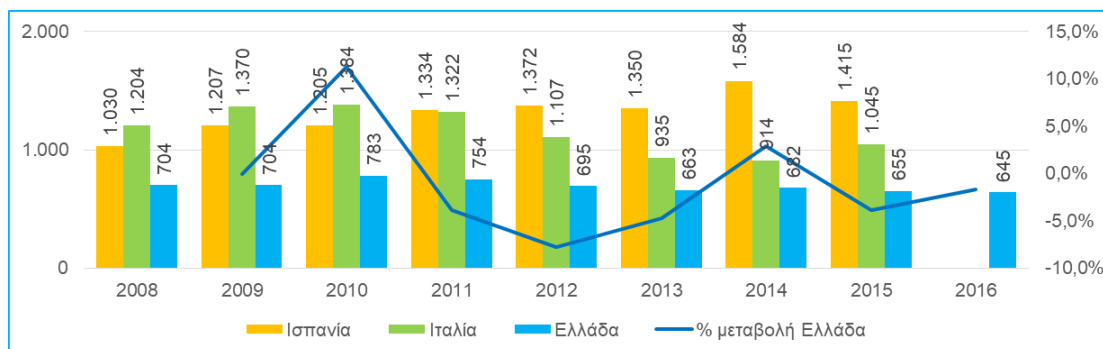
Ο κλάδος της αλιείας και των υδατοκαλλιεργειών συμμετέχει σταθερά με 0,4% στο ΑΕΠ της χώρας τα τελευταία έτη, ποσοστό υψηλότερο από τα άλλα κράτη-μέλη της ΕΕ αλλά και την Τουρκία, που παρουσιάζουν αξιόλογη δραστηριότητα στον κλάδο (**Δ8**). Η ΑΠΑ ανέρχεται σε €645 εκ. το 2016, «χάνοντας» €60 εκ. από το 2008 (**Δ9**) Σημειώνεται ότι το ίδιο διάστημα η συνολική ΑΠΑ στην ΕΕ 28 διαμορφώνεται σε €6,8 δισ. από €5,9 δισ.

Δ8. Συμμετοχή αλιείας και υδατοκαλλιέργειας στο ΑΕΠ (2015)

Πηγή: Eurostat, Σημ.: Τα στοιχεία για την Τουρκία αφορούν στο 2012.



Δ9. Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία αλιείας και υδατοκαλλιέργειας των τριών πρώτων χωρών στην ΕΕ28, σε εκ. € (2008-2016), Πηγή: Eurostat, Σημ.: Μη διαθέσιμα στοιχεία για το 2016 για Ιταλία και Ισπανία.



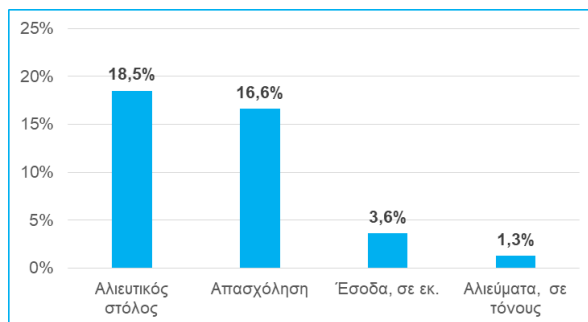


Ειδικότερα, στην **αλιεία** η Ελλάδα καταλαμβάνει μια πρωτιά που, δυστυχώς, δεν έχει αντίκρισμα: κατέχει το μεγαλύτερο αλιευτικό στόλο στην ΕΕ σε σκάφη, αλλά δυσανάλογα μικρό μερίδιο στα συνολικά έσοδα του κλάδου και στα αλιεύματα σε τόνους (**Δ10**).

Δ10. Βασικά μεγέθη αλιείας στην Ελλάδα και την ΕΕ (2015)

Πηγή: Ευρ. Επιτροπή, “The 2017 Annual Economic Report on the EU Fishing Fleet”, Σημ.: Τα στοιχεία για τα έσοδα αφορούν στο 2014.

	Ελλάδα	ΕΕ
Αλιευτικός στόλος	15.624	84.420
Απασχόληση	25.407	152.720
Έσοδα, σε εκ.	271	7.519
Αλιεύματα, σε τόνους	64.431	5.144.219

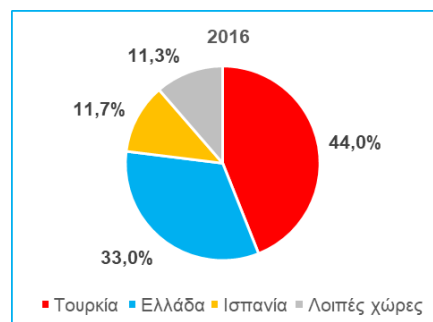
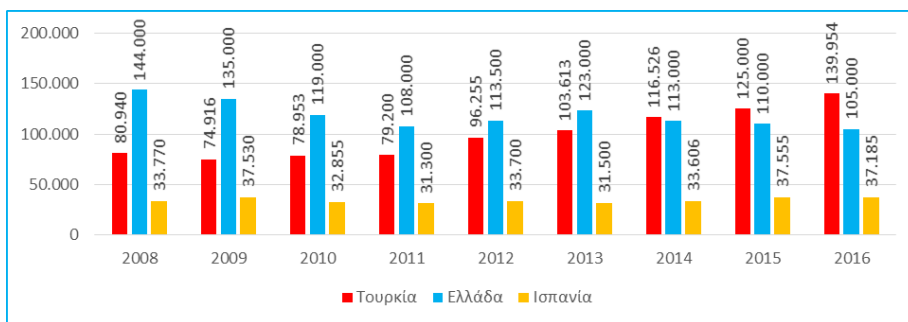


Η πλειονότητα του στόλου έχει μικρή χωρητικότητα και ισχύ μηχανών, υψηλό μέσο όρο ηλικίας και αποτελείται κυρίως από σκάφη μικρής παράκτιας αλιείας. Στον κλάδο απασχολούνται 25,4 χιλ. εργαζόμενοι σε 12,6 χιλ. επιχειρήσεις που έχουν 15,6 χιλ. σκάφη. Με άλλα λόγια, απασχολούνται 2 άτομα ανά επιχείρηση και το 81% των επιχειρήσεων κατέχει ένα μόνο σκάφος. Τα κυριότερα είδη που αλιεύονται είναι: γαύρος, τσιπούρα, σαρδέλες και μπακαλιάρος.

Οι ως άνω παράμετροι συνεπάγονται αυξημένες απαιτήσεις και υψηλό διοικητικό κόστος, λόγω της εκτεταμένης διασποράς των σκαφών στην παράκτια και νησιωτική περιοχή της χώρας, και εξηγούν σε ένα βαθμό τη χαμηλή απόδοση του κλάδου.

Όσον αφορά στην **υδατοκαλλιέργεια**⁷, η εγχώρια παραγωγή επικεντρώνεται κατά συντριπτική πλειοψηφία σε δύο μεσογειακά είδη, την τσιπούρα και το λαβράκι. Η Ελλάδα κατέχει διαχρονικά την πρώτη θέση σε επίπεδο ΕΕ και τη δεύτερη πλέον θέση στον κόσμο⁸, καθώς από το 2014 και έπειτα έχει χάσει τη θέση της από την Τουρκία, κυρίως λόγω των οικονομικών προβλημάτων των ελληνικών επιχειρήσεων⁹ αλλά και των σημαντικών κρατικών ενισχύσεων και επενδύσεων της γειτονικής χώρας. Είναι ενδεικτικό ότι την περίοδο 2008-2016 η παραγωγή σε τόνους των δύο ειδών αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό 7,1% στην Τουρκία, ενώ στην Ελλάδα μειώθηκε με ρυθμό 3,9% (**Δ11**).

Δ11. Παραγωγή λαβρακίου και τσιπούρας, σε τόνους, στις τρεις πρώτες χώρες (2008-2016) και μερίδια ανά χώρα (2016), Πηγή: FEAP



⁷ Ο όρος υδατοκαλλιέργεια αναφέρεται στη διαδικασία παραγωγής, η οποία εμπεριέχει την καλλιέργεια ή την εκτροφή υδρόβιων οργανισμών με τη χρήση τεχνικών που σχεδιάστηκαν για να αυξήσουν την παραγωγή, πέραν της φυσικής τους ικανότητας στο φυσικό τους περιβάλλον. Η υδατοκαλλιέργεια περιλαμβάνει τη θαλάσσια υδατοκαλλιέργεια (ιχθυοκαλλιέργεια και οστρακοκαλλιέργεια) και την υδατοκαλλιέργεια γλυκών υδάτων.

⁸ Η τσιπούρα και το λαβράκι αποτελούν μεσογειακά είδη και δεν υφίστανται μονάδες ιχθυοκαλλιέργειας εκτός Μεσογείου.

⁹ Βασικό χαρακτηριστικό στον κλάδο είναι ο υψηλός δανεισμός (και λόγω των υψηλών αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης λόγω έκτασης του παραγωγικού κύκλου σε περισσότερο από ένα έτος). Τα τελευταία έτη οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις στην Ελλάδα δεν αξιοποιούν πλήρως την παραγωγική δυνατότητα των μονάδων τους, λόγω οικονομικών προβλημάτων.



Πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό του κλάδου είναι η υψηλή εξωστρέφεια, καθώς το 80%, κατά μέσο όρο, της παραγωγής εξάγεται διαχρονικά, με κύριους προορισμούς τις Ιταλία, Ισπανία και Γαλλία. Η αξία των εξαγωγών ξεπερνά τα €450 εκ. τα τελευταία έτη, με αποτέλεσμα τα ψάρια ιχθυοκαλλιέργειας να αποτελούν ένα από τα κυριότερα εξαγόμενα προϊόντα της χώρας (1^η θέση σε αγροδιατροφικά προϊόντα).

Με βάση στοιχεία του Συνδέσμου Ελληνικών Θαλασσοκαλλιεργειών (ΣΕΘ) για το 2015, στην Ελλάδα υφίστανται 336 μονάδες θαλάσσιας ιχθυοκαλλιέργειας (κυρίως τσιπούρα και λαβράκι), 585 μονάδες οστρακοκαλλιέργειας (κυρίως μύδια), 85 μονάδες εσωτερικών υδάτων (κυρίως πέστροφα) και 29 ιχθυογεννητικοί σταθμοί (κυρίως τσιπούρα και λαβράκι). Η άμεση και έμμεση απασχόληση στον κλάδο υπολογίζεται σε 12.000 άτομα, ενώ η συνολική αξία της υδατοκαλλιέργειας σε €616 εκ. Ειδικά στην παραγωγή τσιπούρας και λαβρακίου δραστηριοποιούνται 63 επιχειρήσεις.

Η Ελλάδα κατέχει διαχρονικά την πρώτη θέση σε επίπεδο ΕΕ και τη δεύτερη θέση στον κόσμο στην παραγωγή τσιπούρας και λαβρακίου, επιδεικνύοντας υψηλή εξωστρέφεια (πάνω από €450 εκ).

Η ιχθυοκαλλιέργεια στην Ελλάδα, μπορεί μεν να έχει αποδυναμωθεί σημαντικά τα τελευταία έτη, ωστόσο παραμένει ένας παραγωγικός τομέας με αξιόλογες προοπτικές, καθώς η υψηλή τεχνογνωσία, οι ευνοϊκές κλιματικές συνθήκες και η μορφολογία των νερών εξακολουθούν να παραμένουν δυνατά του σημεία. Ωστόσο, υφίστανται δύο βασικές προϋποθέσεις προκειμένου ο κλάδος να είναι σε θέση να εκπληρώσει την αναπτυξιακή δυναμική του: α) η ομαλή ολοκλήρωση της διαδικασίας αναδιάρθρωσης των μεγαλύτερων επιχειρήσεων του κλάδου και β) η επίλυση των προβλημάτων χωροθέτησης των παραγωγικών εγκαταστάσεων. Σήμερα, παρά τις σχετικές προβλέψεις και τα διαθέσιμα θεσμοθετημένα εργαλεία σχεδιασμού, δεν έχει οριοθετηθεί καμία Περιοχή Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών (ΠΟΑΥ) σύμφωνα με τις - από το 2011 - προβλέψεις του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, βάσει των οποίων θα θέτονταν συγκεκριμένα κριτήρια χωροθέτησης και λειτουργίας των μονάδων. Αντί αυτού, τα συναρμόδια Υπουργεία Περιβάλλοντος και Ενέργειας και Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων αναλώνονται στην παραγωγή νομοθετημάτων και ρυθμίσεων που: α) συντηρούν και ενισχύουν το υφιστάμενο καθεστώς της άναρχης ανάπτυξης της συγκεκριμένης δραστηριότητας και β) έρχονται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του Ειδικού Πλαισίου.

Κρουαζιέρα

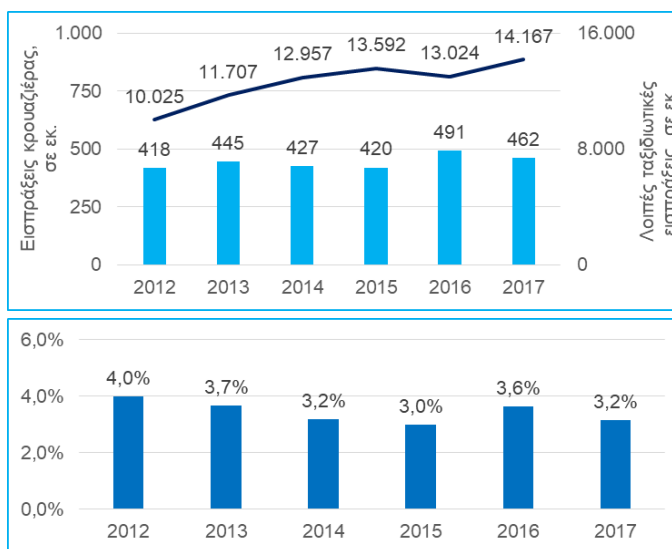
Η συμμετοχή του κλάδου της κρουαζιέρας στις συνολικές τουριστικές εισπράξεις μπορεί για την ώρα να είναι μικρή (κυρίως ως απόρροια των παλαιότερων πολιτικών καμποτάζ¹⁰ που πλέον έχουν αρθεί), ωστόσο υπό προϋποθέσεις θα μπορούσε να αναπτυχθεί περαιτέρω ώστε οι Ελληνικοί λιμένες να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο, με άμεσα οικονομικά οφέλη. Σήμερα, η Ελλάδα αποτελεί την 4η σημαντικότερη δύναμη στην κρουαζιέρα στη Μεσόγειο, χάρη στα δυνατά της σημεία, όπως η ευνοϊκή γεωγραφική θέση, η εκτεταμένη ακτογραμμή, το μεγάλο πλήθος νησιών, οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες, αλλά και τη σημαντική πολιτιστική κληρονομιά.

¹⁰ Καμποτάζ (cabotage) είναι το καθεστώς παραχώρησης του προνομίου εκτέλεσης κρουαζιέρας εντός της επικρατείας αποκλειστικά σε πλοία που φέρουν την εθνική σημαία.



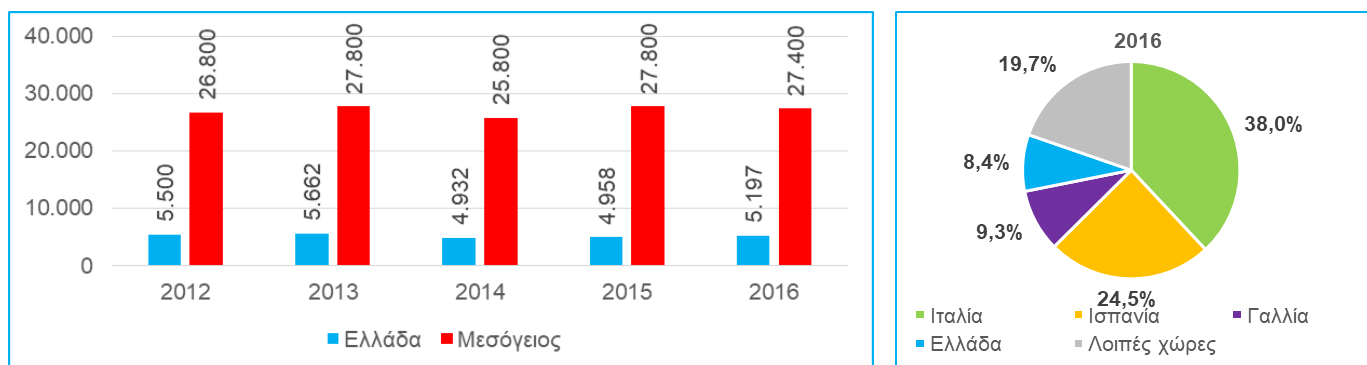
Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, οι συνολικές εισπράξεις κρουαζιέρας ανέρχονται σε €462,1 εκ. το 2017, παρουσιάζοντας συνεχείς αυξομειώσεις κατά την περίοδο 2012-2017, τη στιγμή που οι λοιπές τουριστικές εισπράξεις ακολουθούν συνεχή ανοδική πορεία, με εξαίρεση το 2016. Έτσι, η συνεισφορά των εισπράξεων κρουαζιέρας στις συνολικές τουριστικές εισπράξεις περιορίζεται σε 3,2% το 2017 από 4% το 2012 (**Δ12**).

Δ12. Εισπράξεις κρουαζιέρας και λοιπές ταξιδιωτικές στην Ελλάδα (2012-2017), Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος



Το 2016 οι κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας ανήλθαν σε 5,2 εκ., σημειώνοντας αύξηση κατά 4,8% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, παραμένοντας ωστόσο χαμηλότερες από ότι το 2012 και 2013 (**Δ13**). Την ίδια στιγμή οι συνολικές κινήσεις στη Μεσόγειο κινούνται σε σχετικά σταθερά πλαίσια (27 εκ. περίπου). Οι βασικοί ανταγωνιστές της Ελλάδας είναι οι Ιταλία, Ισπανία και Γαλλία, με το μερίδιό μας να ανέρχεται σε 8,4% το 2016.

Δ13. Κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας, σε χιλ., στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο (2012-2016) και μερίδια ανά χώρα (2016), Πηγή: διαNEΟσις, «Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα», Οκτώβριος 2017



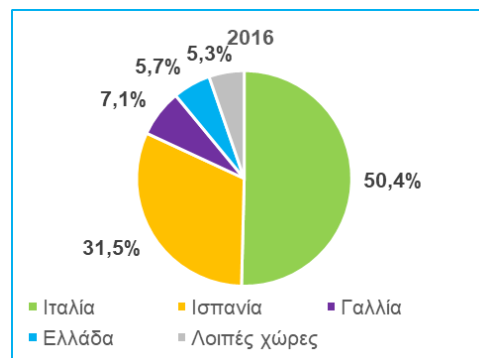
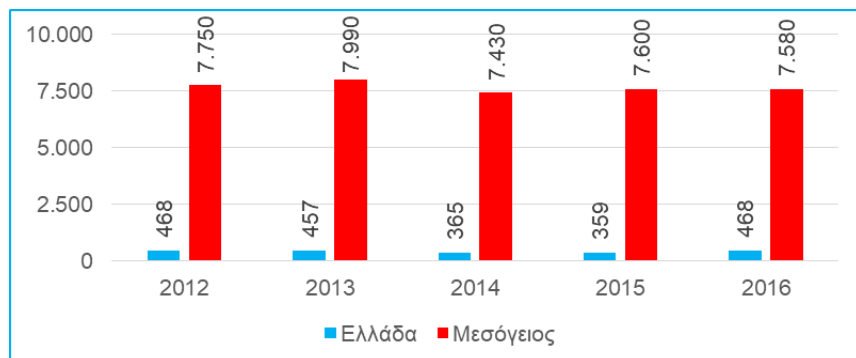
Σχετικά με τις κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες αφετηρίας¹¹, τα στοιχεία αποτυπώνουν την περιορισμένη δυναμική στην Ελλάδα, καθώς το 2016 ανήλθαν σε μόλις 468 χιλ. (**Δ14**), μερίδιο 9% των συνολικών κινήσεων. Είναι ενδεικτικό ότι συνολικά για τις χώρες της Μεσογείου το αντίστοιχο ποσοστό

¹¹ Λιμένες αφετηρίας (home-port): όταν ένα κρουαζιερόπλοιο χρησιμοποιεί τις λιμενικές εγκαταστάσεις για υπηρεσίες αφετηρίας και τερματισμού κρουαζιέρας. Στην Ελλάδα, λιμένες αφετηρίας είναι της Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Πειραιά, Λαυρίου, Ρόδου και Ηρακλείου.

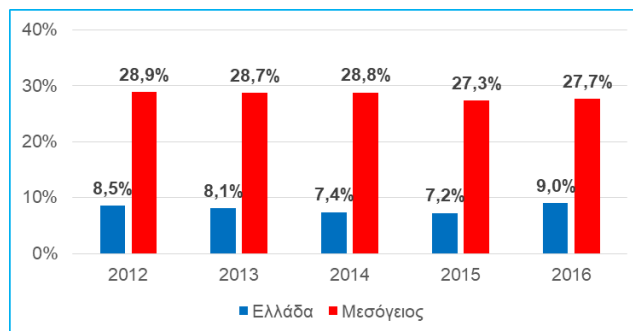


είναι τριπλάσιο (**Δ15**). Αυτό το στοιχείο αποτελεί και ένα εκ των σημαντικότερων μειονεκτημάτων του κλάδου κρουαζιέρας στη χώρα, καθώς είναι γεγονός ότι όταν οι λιμένες χρησιμοποιούνται για υπηρεσίες αφετηρίας και τερματισμού κρουαζιέρας, τότε τα οφέλη που προκύπτουν, για τον λιμένα, την τοπική κοινωνία και την ευρύτερη οικονομία, πολλαπλασιάζονται. Επομένως και η κύρια στόχευση για τη μεγέθυνση του κλάδου θα πρέπει να είναι προς αυτή την κατεύθυνση.

Δ14. Κινήσεις επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες αφετηρίας, σε χιλ., στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο (2012-2016) και μερίδια ανά χώρα (2016), Πηγή: διαΝΕΟσις, «Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα», Οκτώβριος 2017



Δ15. Συμμετοχή κινήσεων επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες αφετηρίας στο σύνολο των κινήσεων στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο (2012-2016), Πηγή: διαΝΕΟσις, «Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα», Οκτώβριος 2017



Ευκαιρίες ανάπτυξης από τη θαλάσσια επιχειρηματικότητα

Εντούτοις, η προστιθέμενη αξία στην αναπτυξιακή δυναμική της ελληνικής οικονομίας από την παράκτια και θαλάσσια δραστηριότητα δεν έχει ακόμη κεφαλαιοποιηθεί πλήρως. Ρυθμιστικές και άλλες αγκυλώσεις εξακολουθούν είτε να ματαιώνουν επενδυτικά έργα (π.χ. υδατοδρόμια, θαλάσσια αιολικά πάρκα κ.ά.) είτε να τα αποκλείουν εξαρχής από τον επενδυτικό σχεδιασμό τους. Στο πλαίσιο αυτό, η άμεση θεσμοθέτηση ενός Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τη θαλάσσια δραστηριότητα θα μπορούσε να απελευθερώσει την αναπτυξιακή δυναμική, εκπέμποντας το σωστό μήνυμα στους επενδυτές.

Τα παραδείγματα που ακολουθούν περιγράφουν συνοπτικά ορισμένες μόνο από τις πολλές ευκαιρίες ανάπτυξης της θαλάσσιας οικονομίας.

Επενδυτική περιοχή: Έρευνα και η εξόρυξη υδρογονανθράκων

Η ενέργεια και συγκεκριμένα η έρευνα και εξόρυξη των υδρογονανθράκων (πρόσφατα ψηφίστηκε από τη Βουλή η παραχώρηση του δικαιώματος έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων σε θαλάσσια



περιοχή του Ιονίου, ΦΕΚ 47/Α/15-03-2018) βρίσκονται σε υψηλή προτεραιότητα όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά παγκοσμίως. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, υπάρχει έντονη κινητοποίηση στις χώρες της Β. Θάλασσας, καθώς βρίσκονται σε εξέλιξη σημαντικά έργα έρευνας και εξόρυξης, τα οποία στην πλειονότητά τους εντάσσονται στο πλαίσιο αντίστοιχων θαλάσσιων χωροταξικών σχεδιασμών.

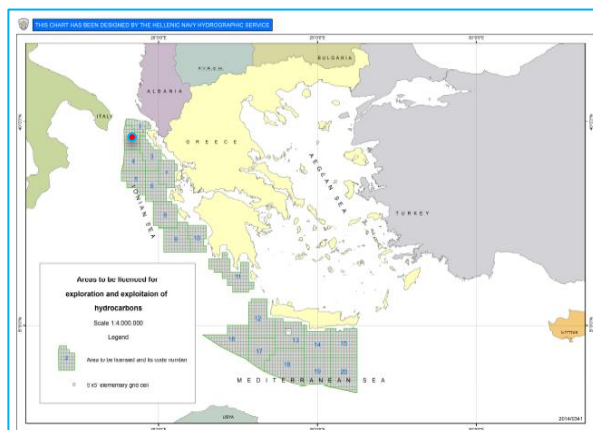
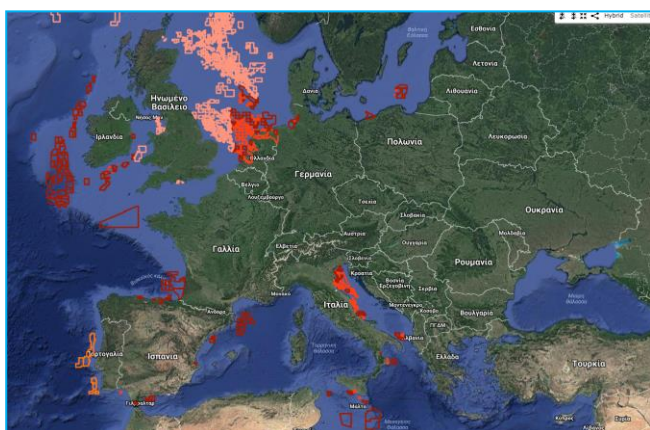
Η αξία της εξόρυξης υδρογονανθράκων (σε όρους προστιθέμενης αξίας) υπολογίζεται σε €64,2 δισ. το 2010 στην ΕΕ ενώ ως το 2030 αναμένεται να αυξηθεί σε €87,8 δισ.. Δηλαδή να επιδείξει μέσο ετήσιο ρυθμό 1,6%.

Η ενσωμάτωση του συγκεκριμένου τομέα σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο σχεδιασμού αναμένεται να δημιουργήσει ευνοϊκότερες συνθήκες ανταγωνισμού, ενημέρωσης και προσέλκυσης επενδυτών, καθώς η πρόσφατη εμπειρία (προκήρυξη σε Ιόνιο Πέλαγος) ανέδειξε τα προβλήματα της σχετικά χαμηλής προσέλευσης, αλλά και κυρίως των κοινωνικών αντιδράσεων.

Ο ολοκληρωμένος ΘΧΣ, λαμβάνοντας μέριμνα για την ισόρροπη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων, διασφαλίζει την πραγματοποίηση τέτοιων κεφαλαιώδους σημασίας επενδυτικών έργων, περιορίζοντας ταυτόχρονα τους περιβαλλοντικούς κινδύνους και κάμπτοντας τις κοινωνικές ενστάσεις που αποτελούν αίτιο ματαίωσης των επενδύσεων.

Δ16. Οι θαλάσσιες περιοχές έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων σε Ευρώπη (υφιστάμενες) (α) και Ελλάδα (υφιστάμενες και προγραμματιζόμενες) (β)

Πηγή: (α) [The European Marine Observation and Data Network \(EMODnet\)](#), (β) [ΦΕΚ 47/Α/15-03-2018](#)



Επενδυτική περιοχή: Μεταφορά ενεργειακών πόρων (αγωγοί πετρελαίου, φυσικού αερίου και υποθαλάσσια καλώδια)

Μόλις στα μέσα Μαρτίου υλοποιήθηκε η πρώτη φάση ηλεκτρικής διασύνδεσης των Κυκλάδων με το ηπειρωτικό δίκτυο. Ένα έργο που παρουσίασε εξαιρετικά μεγάλες δυσκολίες υλοποίησης, κυρίως λόγω γραφειοκρατικών διαδικασιών και καθυστερήσεων (χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι προέκυψε ως ad hoc σχεδιασμός), παρόλο που θα έπρεπε να έχει αποτελέσει βασική προτεραιότητα, καθώς εκτιμάται ότι με την ολοκλήρωσή του μπορεί να συμβάλει στην εξοικονόμηση πόρων ύψους €3 δισ. σε βάθος 20-ετίας. Παρόμοιες συνδέσεις αναμένονται για τα νησιά του Β. Αιγαίου και την Κρήτη, γι' αυτό και είναι σημαντικό ο σχεδιασμός ηλεκτρικής διασύνδεσης να συμπεριληφθεί σε ένα ολοκληρωμένο σχεδιασμό, με βάση τα όσα θα όφειλε να προβλέπει ο ΘΧΣ.



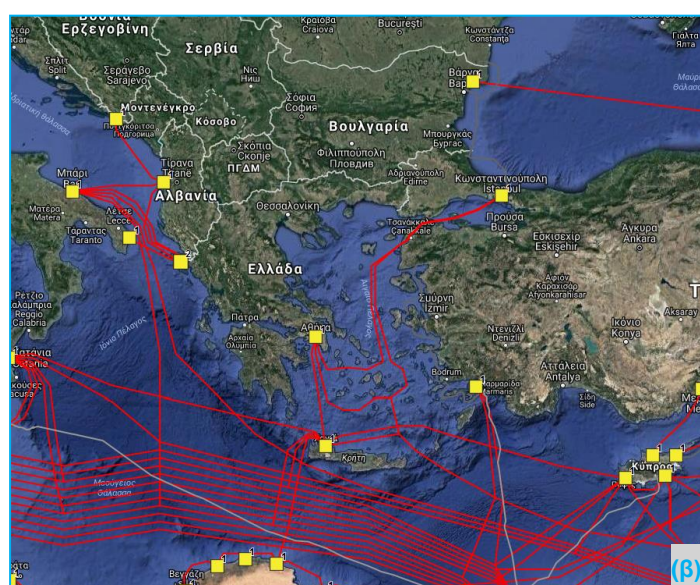
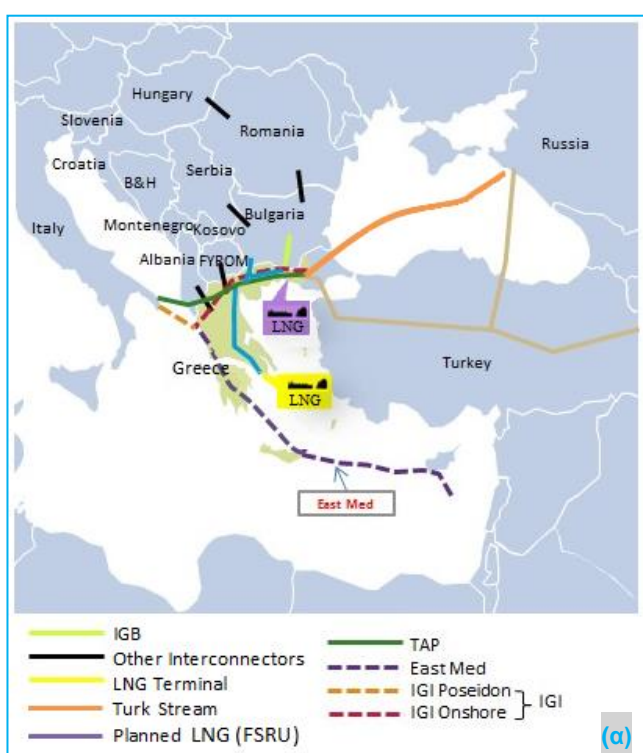
Αντίστοιχης οικονομικής, αλλά και γεωπολιτικής, σημασίας είναι και το έργο EuroAsia Interconnector¹² για την ηλεκτρική διασύνδεση Κύπρου, Ισραήλ και Ελλάδας (μέσω της Κρήτης), το οποίο προβλέπεται να ενώσει με υποθαλάσσιο καλώδιο συνολικού μήκους 1518 χιλιομέτρων τα ηλεκτρικά συστήματα των τριών χωρών.

Αντίστοιχα ο αγωγός EastMed¹³ για το φυσικό αέριο εντάχθηκε στον Κατάλογο των Έργων Κοινού Ενδιαφέροντος (Projects of Common Interest - PCIs) της ΕΕ το 2013, ωστόσο μέχρι σήμερα φαίνεται πως υπάρχουν σημαντικές καθυστερήσεις στον συγκεκριμένο σχεδιασμό.

Δ17. Μεταφορά ενεργειακών πόρων μέσω αγωγών (υφιστάμενη και σχεδιαζόμενη) (α) και υποθαλάσσιων καλωδίων (υφιστάμενα) στον θαλάσσιο χώρο (β).

Πηγή: (α) [ΔΕΠΑ Διασυνδετήριος Αγωγός Eastern Mediterranean Pipeline](#) (East Med)

(β) [The European Marine Observation and Data Network](#) (EMODnet)



Επενδυτική περιοχή: Αιολική και η παλιρροϊκή ενέργεια

Τα τελευταία έτη έχει σημειωθεί ραγδαία τεχνολογική πρόοδος ως προς την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων για την εκμετάλλευση της αιολικής και παλιρροϊκής ενέργειας από την θάλασσα. Οι εγκαταστάσεις ανεμογεννητριών στο θαλάσσιο χώρο φαίνεται ότι πλέον μπορούν να χωροθετηθούν σε ολοένα και πιο βαθιά ύδατα, γεγονός που τις καθιστά μια όλο και περισσότερο προτιμητέα επιλογή. Στη χώρα μας πρόσφατα, μάλιστα υλοποιούνται σημαντικά βήματα για την υποστήριξη της ελληνικής καινοτομίας και επιχειρηματικότητας σε θέματα θαλάσσιων ΑΠΕ, στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού έργου [MED- Interreg PELAGOS](#).

¹² Η γραμμή διασύνδεσης Euro-Asia θα έχει μήκος 1.518 χλμ. (Ισραήλ-Κύπρος 310 χλμ., Κρήτη 879 χλμ. και Κρήτη-Αττική 329 χλμ). Το χαμηλότερο υποθαλάσσιο σημείο θα είναι 3.000 μέτρα κάτω από τη στάθμη της θάλασσας. Για περισσότερες λεπτομέρειες πιάστε [εδώ](#).

¹³ Αφορά στην απευθείας μεταφορά φυσικού αερίου από τα κοιτάσματα της Λεβαντίνης στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Φυσικού Αερίου μέσω της Ελλάδας.



Παρόλο που το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης για τις ΑΠΕ ορίζει τα κριτήρια χωροθέτησης αιολικών μονάδων στο θαλάσσιο χώρο¹⁴, ενώ και ο Νόμος 3851/2010 για τις ΑΠΕ εμπεριέχει σχετικές ρυθμίσεις, τα υπεράκτια αιολικά πάρκα στην Ελλάδα εξακολουθούν να είναι ανύπαρκτα (ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η ματαιώση σχεδιαζόμενης επένδυσης δημιουργίας θαλάσσιου αιολικού πάρκου στη Λήμνο).

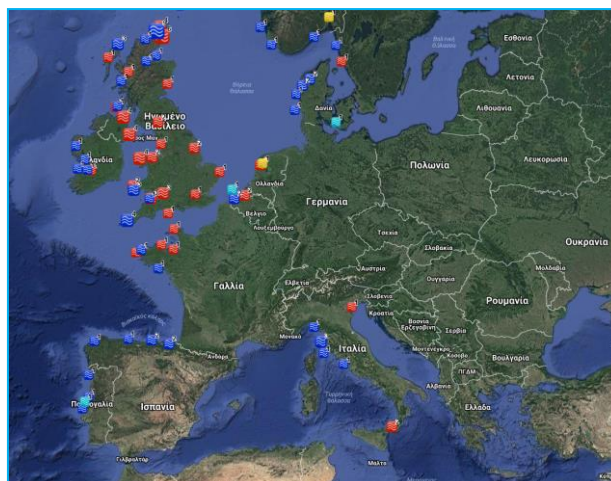
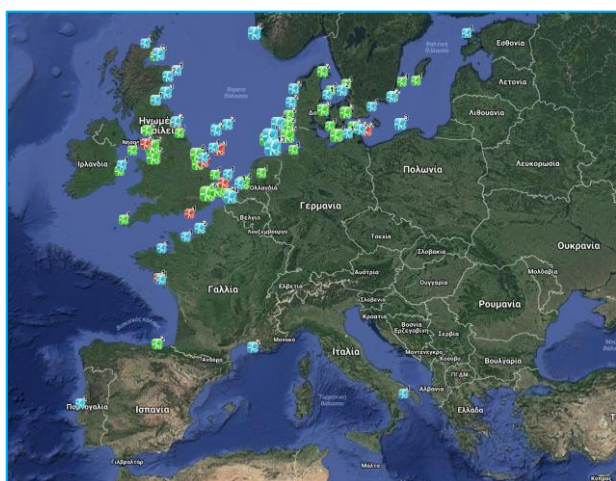
Η ύπαρξη ΘΧΣ που θα προέβλεπε τη συγκεκριμένη δραστηριότητα, σε ευθυγράμμιση με τις ήδη υφιστάμενες προβλέψεις του Ειδικού Χωροταξικού για τις ΑΠΕ, θα θεμελιώνει την αναπτυξιακή κατεύθυνση της χώρας σε αυτή τη δραστηριότητα και θα συνέβαλε στην πραγματοποίηση επενδύσεων στον κλάδο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι σύμφωνα με στοιχεία της [WindEurope](#), η συνολική ισχύς των θαλάσσιων αιολικών πάρκων στην Ευρώπη ανέρχεται σε 15,8 GW το 2017 (με μερίδιο 9,4% στη συνολική ισχύ της αιολικής ενέργειας το 2017). Το τελευταίο έτος αναπτύχθηκαν 560 νέες τουρμπίνες σε 17 θαλάσσια αιολικά πάρκα, προσθέτοντας συνολικά 3,1 GW σε ισχύ. Εκτιμάται ότι έως το 2020 η συνολική ισχύς θα αυξηθεί σε 25 GW, δεικνύοντας την αναπτυξιακή προοπτική του κλάδου. Οι χώρες που έχουν αναπτύξει κυρίως την εν λόγω δραστηριότητα είναι το Ην. Βασίλειο και η Γερμανία, όπου αυτή τη στιγμή βρίσκονται σε εξέλιξη 11 επενδυτικά έργα ενώ μόνο για το 2018 οι επενδύσεις για τα θαλάσσια αιολικά πάρκα θα ανέλθουν σε €9 δισ.

Αντίστοιχα, οι τεχνολογίες της κυματικής ενέργειας δεν έχουν βρει μέχρι σήμερα εφαρμογή στην Ελλάδα, παρόλο που τέτοιες εγκαταστάσεις λειτουργούν από τη δεκαετία του 1990 σε πολλές χώρες, ανάμεσά τους η Αυστραλία, η Βρετανία, η Πορτογαλία και οι ΗΠΑ. Η ενσωμάτωση προβλέψεων στο ΘΧΣ για τέτοιες δραστηριότητες, ακόμη και αν δεν υπάρχει σχετική ζήτηση, θα δημιουργούσε τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη έρευνας και καινοτόμων τέτοιων εφαρμογών στην πράξη.

Δ18. (α) Η εκμετάλλευση της υπεράκτιας αιολικής ενέργειας στην ΕΕ και (β) η εκμετάλλευση της παλιρροϊκής ενέργειας (υφιστάμενη και προγραμματιζόμενη) στην ΕΕ

Πηγή: (α) και (β) [The European Marine Observation and Data Network \(EMODnet\)](#)



¹⁴ Άρθρο 10 του [Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τις Α.Π.Ε.](#) (ΦΕΚ 2464/Β/2008).



Επενδυτική περιοχή: Υδατοδρόμια

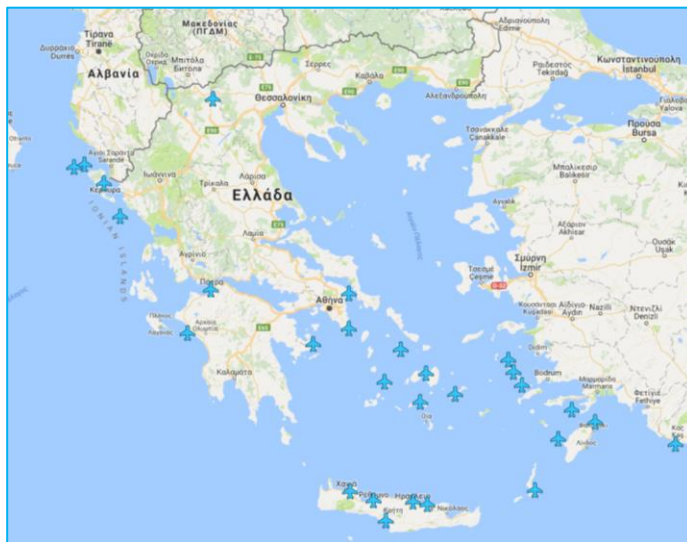
Το επενδυτικό ενδιαφέρον για την λειτουργία και εκμετάλλευση υδατοδρομίων στην Ελλάδα εξακολουθεί να παραμένει ζωντανό, παρά τις παρατεταμένες δυσκολίες στην αδειοδότησή τους. Η γεωγραφική μορφολογία, η εκτεταμένη ακτογραμμή, ο πολυνησιωτικός χαρακτήρας και το ευνοϊκό κλίμα συνθέτουν τις ιδιαίτερες ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξή τους. Ωστόσο, όσο το θεσμικό πλαίσιο¹⁵ που τα διέπει παραμένει ασαφές και δεν αποτελεί μέρος ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού, αποτυγχάνοντας να δημιουργήσει ένα ρυθμιστικό περιβάλλον ευνοϊκό για το επιχειρείν, τόσο το ενδιαφέρον θα παραμένει – κυριολεκτικά – στα χαρτιά.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της αγοράς, υπολογίζεται ότι οι επενδύσεις για την ανάπτυξη του δικτύου υδατοδρομίων στη χώρας θα μπορούσαν να ανέλθουν σε €250 εκ. και να αναπτυχθούν περισσότερα από 50 υδατοδρόμια. Ωστόσο, την παρούσα στιγμή η διαδικασία αδειοδότησης είναι προβληματική, με μεγάλες καθυστερήσεις και ανασφάλεια δικαίου για τους επενδυτές, με αποτέλεσμα να έχουν αδειοδοτηθεί μόνο τρία υδατοδρόμια (Κέρκυρας, Πάτρας, Παζών), ενώ προς το Υπουργείο έχουν υποβληθεί τουλάχιστον 25 αιτήσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων είχε θέσει σε [διαβούλευση σχετικό Σχέδιο Νόμου](#), υπό τον τίτλο «Ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών», τον Αύγουστο του 2016, ωστόσο αυτό ουδέποτε ψηφίστηκε. Κατά συνέπεια, η καθυστέρηση διαμόρφωσης του αναγκαίου θεσμικού πλαισίου και τα ζητήματα χωροθέτησης και αδειοδοτήσεων που έχουν προκύψει περιπλέκουν οποιαδήποτε επένδυση, με αποτέλεσμα να χάνονται σημαντικοί οικονομικοί πόροι και θέσεις εργασίας.

Δ19. Το δίκτυο της πρώτης φάσης σχεδιασμού των Υδατοδρομίων της Ελληνικά Υδατοδρόμια

Πηγή: [Water Airports](#)



Επενδυτική περιοχή: Μαρίνες και η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση

Η εκπόνηση ΘΧΣ που θα εξασφάλιζε την αρμονική συνύπαρξη όλων των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου, αίροντας τις συγκρούσεις μεταξύ ανταγωνιστικών αλλά όχι κατ' ανάγκη ασύμβατων χρήσεων (π.χ. επιλιμένες εγκαταστάσεις για βιομηχανικές, επιβατικές και λοιπές χρήσεις και μαρίνες), συνέβαλε στην περαιτέρω ανάπτυξη της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης και τη χάραξη θαλάσσιων διαδρομών.

¹⁵ Αναφερόμαστε στο Ν. 4146/2013, Κεφάλαιο Ε' «Ίδρυση, Λειτουργία και Εκμετάλλευση Αεροδρομίων Επί Υδάτινων Επιφανειών».



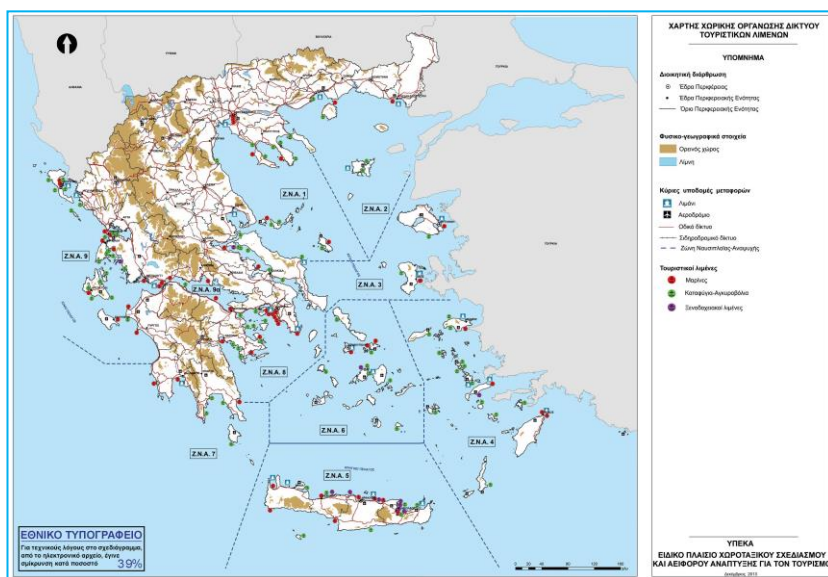
Ο τομέας της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης (yachting) που αποτελεί μέρος του τουριστικού προϊόντος της χώρας και συνεχώς αναπτύσσεται, κινδυνεύει, καθώς ειδικότερα ζητήματα που σχετίζονται και με την ασφαλή λειτουργία και διαχείριση των σκαφών και τις υποδομές (μαρίνες, τουριστικά καταφύγια) είναι ανοικτά εδώ και πολλά έτη. Οι επιδράσεις στην οικονομία από το συγκεκριμένο κλάδο, σύμφωνα με το Διεθνές Συμβούλιο Ενώσεων της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας (International Council of Marine Industry Associations-ICOMIA) είναι πολύ μεγάλες. Ειδικότερα, για κάθε ένα ευρώ που δαπανάται για τον ελλιμενισμό ενός σκάφους σε μία μαρίνα αντιστοιχεί ένας πολλαπλασιαστής 5 έως 12 (ανάλογα με το μέγεθος και τον τύπο του σκάφους) για δαπάνες σε καύσιμα, τροφοδοσία, προμήθειες, επισκευές, συντήρηση, μισθοδοσία, φόρους και άλλες ανάγκες ή υποχρεώσεις του σκάφους. Επιπλέον, υπολογίζεται ότι σε κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού σε μία μαρίνα αντιστοιχούν 4,4 άμεσες θέσεις εργασίας και άλλες 100 θέσεις σε υποστηρικτικούς τομείς του yachting και στην τοπική κοινωνία (π.χ. Ισπανίας). Συνεπώς, για μία αγορά των €50 εκ. - τάξη μεγέθους των εσόδων των ελληνικών μαρινών - εκτιμάται ότι τουλάχιστον €300 εκ. διαχέονται στην οικονομία συνολικά.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με τα στοιχεία του 2016 από την Ένωση Μαρινών Ελλάδας, το 25% των θέσεων στις μαρίνες της Αττικής είναι άδειες λόγω μειωμένης ζήτησης και υπάρχουν σοβαρά θεσμικά εμπόδια που υποβαθμίζουν την ανταγωνιστικότητα των τουριστικών λιμένων στην Ελλάδα.

Το ICOMIA εκτιμά ότι για κάθε ένα ευρώ ελλιμενισμού σε μία μαρίνα, δαπανώνται αντίστοιχα 5 έως 10 ευρώ σε συντήρηση, προμήθειες και άλλες συμπληρωματικές δραστηριότητες. Συνεπώς, για μία αγορά των €50 εκ. - τάξη μεγέθους των εσόδων των ελληνικών μαρινών - εκτιμάται ότι τουλάχιστον €300 εκ. διαχέονται στην οικονομία συνολικά.

Δ20. Το δίκτυο (υφιστάμενο και προτεινόμενο) μαρινών, καταφυγιών-αγκυροβολιών και ξενοδοχειακών λιμένων σύμφωνα με το προ-ισχύον ΕΠΠΧΣΑΑ Τουρισμού

Πηγή: ΦΕΚ 3155/Β/12-12-2013





Προκλήσεις για το σχεδιασμό και ανοικτά ζητήματα

Σήμερα, αρκετές από τις παραπάνω δραστηριότητες αντιμετωπίζονται σε επίπεδο πολιτικής ως μεμονωμένες και αποσπασματικές διεργασίες αναπτυξιακού και χωρικού προγραμματισμού που πραγματοποιούνται μεν στον θαλάσσιο χώρο, αλλά δεν διαπνέονται από κάποια συνεκτική στρατηγική. Δηλαδή, δεν υφίσταται η αναγκαία συνεκτίμηση των επιπτώσεων αλλά και των ευκαιριών που απορρέουν από αυτές και κατ' επέκταση δεν υφίσταται ο μεταξύ τους συντονισμός. Γι' αυτό και τόσο η θαλάσσια όσο και η παράκτια οικονομική δραστηριότητα αντιμετωπίζουν προβλήματα:

- α) σημαντικών καθυστερήσεων κατά την αδειοδοτική διαδικασία και την υλοποίηση**, με αποτέλεσμα συχνά να ματαιώνονται επενδυτικά έργα (ενδεικτικά: η θεσμοθέτηση των Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιέργειών, η αδειοδότηση των υδατοδρομίων, η λειτουργία των καταδυτικών πάρκων, η έρευνα για τους υδρογονάνθρακες κοκ),
- β) χαμηλού επενδυτικού ενδιαφέροντος** λόγω της αβεβαιότητας που τους διέπει και του ελλείμματος ασφάλειας δικαίου, ιδίως στις περιπτώσεις όπου δεν είναι απολύτως ξεκάθαρο ότι προβλέπονται σε κάποιο θεσμοθετημένο χωρικό σχέδιο (ό,τι δεν προβλέπεται απαγορεύεται),
- γ) συγκρούσεων λόγω αδυναμίας συντονισμού και συνεργειών** μεταξύ των δραστηριοτήτων, παρόλο που από τη φύση του ο θαλάσσιος σχεδιασμός επιτρέπει την επάλληλη χωροθέτηση χρήσεων συμβατού χαρακτήρα,
- δ) αδυναμίας απορρόφησης ευρωπαϊκών χρηματοδοτήσεων** (χαρακτηριστικό παράδειγμα η μικρή απορρόφηση των χρηματοδοτήσεων από το ΕΠΑΛΘ), και
- ε) χαμηλής βιωσιμότητας**, καθώς δεν εντάσσονται σε ένα μακροχρόνιο σχεδιασμό και δεν υπάρχουν οι κατευθύνσεις για επενδύσεις σε νέους τομείς-κλειδιά με σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης.

Αν και ο χώρος της θάλασσας αποτελεί προέκταση της στεριάς, στην πράξη ο ΘΧΣ, η μεθοδολογία και ο τρόπος προσέγγισής του, διαφέρει σε αρκετά σημεία από τον χερσαίο χωροταξικό σχεδιασμό¹⁶. Ουσιώδης διαφοροποίηση αποτελεί η δυνατότητα να χωροθετούνται επάλληλα χρήσεις διαφορετικού χαρακτήρα, καθώς ο σχεδιασμός μπορεί να συντελείται ταυτόχρονα και στις τρεις διαστάσεις του θαλάσσιου χώρου (πολυδιάστατος σχεδιασμός), το βυθό, τη στήλη ύδατος και την επιφάνεια, παρέχοντας τη δυνατότητα αξιοποίησης της ίδιας θαλάσσιας περιοχής για την ανάπτυξη περισσότερων της μιας χρήσης.

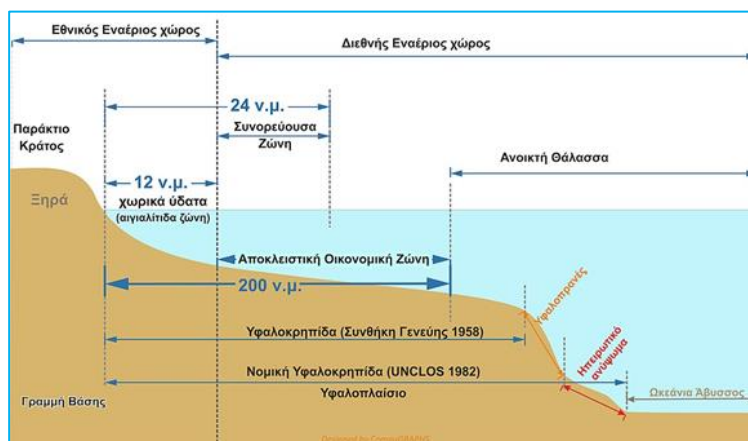
Ο ΘΧΣ μπορεί να συντελείται ταυτόχρονα και στις τρεις διαστάσεις του θαλάσσιου χώρου (πολυδιάστατος σχεδιασμός), το βυθό, τη στήλη ύδατος και την επιφάνεια, παρέχοντας τη δυνατότητα αξιοποίησης της ίδιας θαλάσσιας περιοχής για την ανάπτυξη περισσότερων της μιας χρήσης.

¹⁶ Παπαγεωργίου, Μ. (2016), [Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Θαλάσσιες Χρήσεις: Εενοιολογικά και Θεωρητικά Ζητήματα](#), Αειχώρος, 23, σσ. 41-63.



Δ21. Η Θαλάσσιες ζώνες σύμφωνα με τη Σύμβαση για το δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS)

Πηγή: wikimedia.org



Δ22. Ζητήματα χωροταξικής ρύθμισης της παράκτιας ζώνης

Η χωροταξική ρύθμιση της παράκτιας ζώνης της Ελλάδας εισάγεται για πρώτη φορά στη δημόσια συζήτηση με συνολικό τρόπο το 2009, όταν δημοσιεύτηκε σχέδιο νόμου για ένα [Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά](#). Ωστόσο, ο συγκεκριμένος σχεδιασμός δεν θεσμοθετήθηκε. Βασικό σημείο προβληματισμού αποτελεί το γεγονός ότι **δεν υπάρχει ένας κοινά αποδεκτός ορισμός για τον προσδιορισμό των ορίων της παράκτιας ζώνης**¹⁷. Στην Ελλάδα μέχρι σήμερα, δεν υπάρχει καθορισμός επί του εδάφους των ορίων της παράκτιας ζώνης, γεγονός που αποτελεί σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα στην εφαρμογή ενός χωρικού σχεδιασμού εστιασμένου στη συγκεκριμένη κατηγορία χώρου.

Σε επίπεδο ΕΕ για την χωρική ρύθμιση της παράκτιας ζώνης προτείνεται μία διακριτή από των ΘΧΣ διαδικασία, αυτή της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ), η οποία εισάγεται με επίσημο τρόπο το 2009 με το αντίστοιχο πρωτόκολλο¹⁸. Έκτοτε δημοσιεύτηκε το 2013 Πρόταση Οδηγίας για τον ΘΧΣ και την ΟΔΠΖ, αλλά έναν χρόνο μετά διαπιστώθηκε ότι μόνον ο ΘΧΣ θα μπορούσε να προχωρήσει, καθώς η ΟΔΠΖ προϋπέθετε ειδικότερες θεσμικές παρεμβάσεις στο εσωτερικό των χωρών για τις οποίες δεν υπήρχε ξεκάθαρη αρμοδιότητα. Η συμβιβαστική λύση των διεργασιών αυτών σε επίπεδο ΕΕ αποτέλεσε η [Οδηγία 2014/89/ΕΕ](#) για τον ΘΧΣ.

Στην Ελλάδα, η χωροταξική οργάνωση και ρύθμιση του παράκτιου χώρου για το μεν χερσαίο τμήμα είναι αντικείμενο όλων των επιπέδων του συστήματος χωρικού σχεδιασμού, όπως αυτό ισχύει με τον Ν. 4477/2016 «Χωρικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη», για το δε θαλάσσιο τμήμα ακολουθείται μία τομεακή προσέγγιση σχεδιασμού με βάση τις προβλέψεις του ίδιου νόμου. Ειδικότερα, στο άρθρο 5 ορίζεται ότι τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια (ΕΧΠ) μπορούν να προσδιορίζουν στρατηγικές κατευθύνσεις σε εθνικό επίπεδο, μεταξύ άλλων, για τη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση περιοχών του εθνικού χώρου που έχουν ιδιαίτερη σημασία από χωροταξική, περιβαλλοντική, αναπτυξιακή ή κοινωνική άποψη, όπως ιδίως οι παράκτιες, θαλάσσιες, νησιωτικές, ορεινές και προβληματικές περιοχές. Στις περιπτώσεις αυτές με μεγάλη ευστοχία ο νομοθέτης αναγνωρίζει ως διακριτές κατηγορίες χώρου τις θαλάσσιες, τις ορεινές, τις παράκτιες και τις προβληματικές περιοχές για τις οποίες ορίζεται ότι αρμόδιο επίπεδο σχεδιασμού είναι ο Στρατηγικός Χωρικός Σχεδιασμός και ειδικότερα τα ΕΧΠ του άρθρου 5.

¹⁷ Σύμφωνα με την Παγκόσμια Τράπεζα και την ευρωπαϊκή νομοθεσία ορίζεται ως η επιφάνεια επί της οποίας συναντιούνται και αλληλοεπιδρούν η γη με τη θάλασσα. Εκτείνεται μέχρι το σημείο στο οποίο μηδενίζονται ή ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις από την αλληλεπίδραση των βιοτικών και αβιοτικών συνιστωσών με τις ανθρώπινες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες. Τα όρια της παράκτιας ζώνης, όπως γίνεται κατανοητό, διαφέρουν πολύ σε κάθε κράτος.

¹⁸ [Protocol on Integrated Coastal Zone Management in the Mediterranean](#)



Στην Ελλάδα υπολογίζεται ότι το 80% των βιομηχανικών δραστηριοτήτων χωροθετείται σε μία ζώνη 50 χλμ. από την ακτή και το 85% του πληθυσμού ζει σε απόσταση μικρότερη από 45 λεπτά με το αυτοκίνητο από την ακτή.

Έτσι παρόλο που το ζήτημα της ρύθμισης του παράκτιου χώρου είναι κομβικό, εντούτοις πρέπει να αναγνωρίζουμε ότι το υφιστάμενο θεσμικό και διοικητικό πλαίσιο προβάλλει μία σειρά από σημαντικά θέματα που δυσχεραίνουν, αν όχι αποκλείουν, την εφαρμογή ενός διακριτού σχεδιασμού για την παράκτια ζώνη. Ειδικότερα:

1^{ον} Η οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης δεν έχει πραγματοποιηθεί. Επίσης, σημαντικές καθυστερήσεις παρουσιάζει και η χάραξη αιγιαλού και παραλίας για ένα μεγάλο ποσοστό της ελληνικής ακτογραμμής, παρά τις εξαγγελίες που γίνονται συχνά σε πολιτικό επίπεδο (μόλις το 12% της ελληνικής ακτογραμμής διαθέτει τοπογραφική οριοθέτηση).

2^{ον} Οι ακτές και ο ευρύτερος χώρος στερούνται σημαντικών μηχανισμών παρακολούθησης και ελέγχου, αλλά και γνώσης (διαθεσιμότητα αλλά και πρόσβαση στα θαλάσσια δεδομένα). Ο όποιος επιθυμούμενος σχεδιασμός για τον παράκτιο χώρο στερείται σημαντικών στοιχείων ανάλυσης και η παρακολούθηση των παράκτιων διεργασιών και δυναμικής είναι εξαιρετικά περιορισμένη.

3^{ον} Ο συντονισμός μεταξύ των διάφορων διοικητικών επιπέδων είναι ελλιπής (χαρακτηριστικά, άμεση αρμοδιότητα για διακριτά χωρικά ζητήματα του παράκτιου χώρου έχουν τέσσερα Υπουργεία), ενώ υπάρχουν και θεσμικά εμπόδια για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού στην παράκτια ζώνη.

4^{ον} Η εμπλοκή των διαφόρων φορέων και ενδιαφερόμενων μερών είναι περιορισμένη και θεσμικά μη κατοχυρωμένη. Ειδικότερα, φαίνεται πως δεν πληρούνται βασικές προϋποθέσεις που τίθενται στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου της ΟΔΠΖ.

5^{ον} Ο χερσαίος χωρικός σχεδιασμός δεν έχει ολοκληρωθεί. Χωρίς θεσμοθετημένες χρήσεις γης στο σύνολο των παράκτιων δήμων, το εγχείρημα της ΟΔΠΖ θα θεωρείται νομικά παρακινδυνευμένο.

Όσο δεν υφίσταται ένας ολοκληρωμένος Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, τόσο οι θαλάσσιες δραστηριότητες θα εξακολουθούν να αναπτύσσονται μεμονωμένα και αποσπασματικά, στερώντας τους τη δυνατότητα να αξιοποιήσουν την αναπτυξιακή τους δυναμική.

Η απόπειρα ΘΧΣ με αφορμή την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ

Το Σχέδιο Νόμου για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό¹⁹, όπως προαναφέρθηκε, τέθηκε σε διαβούλευση τον Νοέμβριο του 2016, με συνοπτικούς χρόνους διαβούλευσης καθώς η προθεσμία που όριζε η ΕΕ για μεταφορά στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ είχε ήδη παρέλθει. Σήμερα, δεκαπέντε

¹⁹ Το κείμενο του Σχεδίου Νόμου και τα σχόλια επί της διαβούλευσης είναι διαθέσιμα [εδώ](#).



μήνες μετά, το πλαίσιο παραμένει ανεφάρμοστο και ο οριζόμενος από την ΕΕ σχεδιασμός δεν δρομολογείται με αποτέλεσμα η χώρα να βρίσκεται σήμερα αντιμέτωπη με πολύ υψηλά πρόστιμα. Που οφείλεται όμως αυτή η καθυστέρηση;

Βασικό σημείο τριβής και προβληματισμού στο δημόσιο διάλογο αποτελεί η επιλογή του επισπεύδοντος Υπουργείου να συμπεριλάβει στο αντικείμενο του σχεδιασμού και την παράκτια ζώνη, παρά τις αντίθετες προβλέψεις της Οδηγίας, την οποία η Ελλάδα κλήθηκε από το 2014 να ενσωματώσει. Το γεγονός αυτό, αναμένεται να δημιουργήσει σοβαρά νομικά κωλύματα, καθώς η παράκτια ζώνη, όπως αναλύθηκε, είναι έννοια δυναμική, και στην Ελλάδα (εκτός του ότι δεν έχει οριοθετηθεί) το χερσαίο τμήμα της ρυθμίζεται ήδη από τις προβλέψεις των Σχεδίων του Ν. 4447/2016.

Συνεπώς, οι διατάξεις του Σχεδίου Νόμου, εφόσον υιοθετηθούν, αναμένεται να επιφέρουν μία σημαντική αλλαγή στο σύστημα Χωρικού Σχεδιασμού της χώρας, η οποία δεν μπορεί να υποστηριχθεί ούτε θεσμικά ούτε πρακτικά για τους λόγους που έχουν ήδη παρατεθεί. **Η θεσμοθέτηση ενός παράλληλου πλαισίου σχεδιασμού για την θάλασσα στο μόνο που θα συνέβαλε είναι να επιβαρυνθεί ακόμη περισσότερο ένα μάλλον αργό και δυσλειτουργικό σύστημα χωροθέτησης**, χωρίς να διασφαλίζεται περαιτέρω το δημόσιο συμφέρον.

Βασική επιδίωξη της ΕΕ μέσω της Οδηγίας, όπως ρητά διατυπώνεται και στη σχετική έκθεση επιπτώσεων, είναι «...να εξασφαλιστεί η βέλτιστη κατανομή του θαλάσσιου χώρου μεταξύ των ενδιαφερομένων και η συντονισμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών για να διευκολυνθεί η ανάπτυξη συνδρομικά ασκούμενων δραστηριοτήτων, ώστε να αξιοποιείται πλήρως το δυναμικό τους. Έχει αποδειχθεί ότι υπό αυτές τις προϋποθέσεις θα μειωθούν οι δαπάνες αναγνωριστικής έρευνας, συναλλαγών, διοικητικών και λειτουργικών δαπανών, καθώς και ότι θα αυξηθεί η ασφάλεια δικαίου, ιδίως για τις ΜΜΕ»²⁰.

Εξάλλου, η ενσωμάτωση του σχεδιασμού της Παράκτιας Ζώνης στο πλαίσιο του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού αποτελεί μία λογική που εγκαταλείφθηκε και από την ίδια την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και για το λόγο αυτό, πλέον, η διαδικασία της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης προβλέπεται ως διακριτή διαδικασία. Η τελευταία, από την έως τώρα εμπειρία, χαρακτηρίζεται ως μία σύνθετη διαδικασία σχεδιασμού, που για να εφαρμοστεί απαιτεί ένα ώριμο και ολοκληρωμένο σχεδιασμό (θεσμοθετημένες χρήσεις στο σύνολο της έκτασης, επιστημονική εκτίμηση όλων των αλληλεπιδράσεων ξηράς-θάλασσας κ.ο.κ.), τα οποία η Ελλάδα σε καμία περίπτωση δεν διαθέτει.

Το ζήτημα συνεπώς δεν είναι να αναζητούμε διαρκώς τον ιδανικό και πολλές φορές ουτοπικό σχεδιασμό, αλλά να γίνει η εκκίνηση των βασικών και αυτονόητων χωρικών ρυθμίσεων για την οργάνωση και βιώσιμη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου χώρου.

Για τον ΣΕΒ **ο νέος νόμος για τη θάλασσα χωροταξία πρέπει** να δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της θαλάσσιας και παράκτιας οικονομίας και **να διασφαλίσει ότι δεν θα αναπαραχθούν τα προβλήματα του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού στις επενδύσεις**. Η γαλάζια επιχειρηματικότητα αποτελεί άλλωστε ένα πεδίο με δυνατότητα να συμβάλει σημαντικά στο νέο αναπτυξιακό μοντέλο της χώρας.

Στο πλαίσιο αυτό, θα πρέπει να επιλυθούν άμεσα τα παρακάτω ζητήματα, τα οποία αν και δικαιολογημένα απασχολούν για περισσότερο από ένα χρόνο το επισπεύδον Υπουργείο, εντούτοις δεν πρέπει να αποτελέσουν ανάσχεση ούτε στην ενσωμάτωση της Οδηγίας ούτε στη διαμόρφωση του πλαισίου και των εργαλείων για το ΘΧΣ σε ορθές βάσεις. Ειδικότερα με το Σχέδιο Νόμου, όπως τέθηκε στη διαβούλευση:

²⁰ "Impact Assessment accompanying the document establishing a framework for maritime spatial planning and integrated coastal management" 2013, Διαθέσιμο [εδώ](#).



- α) Παρακάμπτεται το προσφάτως αναθεωρημένο σύστημα χωρικού σχεδιασμού και δεν προσδιορίζεται η ιεραρχία και η συσχέτιση με τα υφιστάμενα ή και νέα χωρικά σχέδια. Στην περίπτωση αυτή είναι εύλογο να προκύψουν ερωτήματα όπως ποια θα είναι η σχέση του ΘΧΣ με τον υφιστάμενο τομεακό σχεδιασμό (π.χ. ΕΠΧΣΑΑ Υδατοκαλλιεργειών, ΕΠΧΣΑΑ Τουρισμού κ.ο.κ.).
- β) Δεν περιγράφεται ένα βασικό πλαίσιο εφαρμογής (για παράδειγμα, σε άλλες χώρες προβλέπεται ένα σύστημα παροχών ή αδειοδότησης ανάλογα με τις ζώνες χρήσεων, αποκλεισμού κ.ο.κ.).
- γ) Περιπλέκεται ακόμη περισσότερο το θεσμικό πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού καθώς ορίζει διακριτή Εθνική Χωρική Στρατηγική για τον Θαλάσσιο Χώρο, τη στιγμή που στον Ν. 4447/2016 προβλέπεται μία ενιαία Εθνική Χωρική Στρατηγική, που περιλαμβάνει και τον θαλάσσιο χώρο.
- δ) Έρχεται σε αντίφαση με το Ν. 4447/2016 ορίζοντας ότι τα Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια τοποθετούνται στο επίπεδο των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων. Ειδικότερα, τόσο στον Ν. 4447/2016, όσο και στον προγενέστερο (Ν. 4269/2014), καθορίζεται ότι αντικείμενο σχεδιασμού των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων αποτελούν ιδίως οι παράκτιες, θαλάσσιες, νησιωτικές περιοχές, οι ορεινές και προβληματικές περιοχές κ.ο.κ.
- ε) Δεν προβλέπονται σαφείς διαδικασίες συμμετοχικού σχεδιασμού, όπως ορίζεται σύμφωνα με το ευρωπαϊκό πλαίσιο και τις καλές πρακτικές. Ο ΘΧΣ (τόσο η Στρατηγική όσο και τα Σχέδια), επειδή ακριβώς εμπεριέχει κατευθύνσεις για πολλές δραστηριότητες, θα πρέπει να εκπονείται σε συνεργασία με τα συναρμόδια Υπουργεία, ρυθμιστικές αρχές και παραγωγικούς και λοιπούς φορείς. Αυτές οι διαδικασίες θα πρέπει να προβλέπονται και να ορίζονται σαφώς στο θεσμικό πλαίσιο.

Ο καθορισμός χρήσεων γης στο χερσαίο τμήμα της παράκτιας ζώνης κατά την εκπόνηση του ΘΧΣ, όπως ορίζεται στο Σχέδιο Νόμου, αναμένεται να δημιουργήσει σημαντικά θεσμικά και σχεδιαστικά κωλύματα, υπονομεύοντας ταυτόχρονα τη υποχρεωτική συμμόρφωση με την Οδηγία.

Δ23. Θέσεις του ΣΕΒ επί του νομοσχεδίου συνοπτικά

Ο Νόμος για τον ΘΧΣ θα πρέπει να κινείται στο πνεύμα της Οδηγίας και να μην καταστρατηγεί το προσφάτως αναθεωρημένο Σύστημα Χωρικού Σχεδιασμού της χώρας. Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται:

1. Εκπόνηση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού αποκλειστικά στις θαλάσσιες περιοχές και απεμπλοκή από ρυθμίσεις που αφορούν στις παράκτιες περιοχές.
2. Θέσπιση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού στο επίπεδο των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων, αντί για το Περιφερειακό Επίπεδο.
3. Άμεση ενεργοποίηση του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας για την κατάρτιση της Εθνικής Χωρικής Στρατηγικής και την ενσωμάτωση του θαλάσσιου χώρου σε αυτή.



Ο νέος Νόμος για τη θαλάσσια χωροταξία πρέπει να δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της θαλάσσιας και παράκτιας οικονομίας και να διασφαλίσει ότι δεν θα αναπαραχθούν τα προβλήματα του χερσαίου χωρικού σχεδιασμού.

Τι μας διδάσκει η ευρωπαϊκή και διεθνής εμπειρία;

Η διαμόρφωση μίας αναπτυξιακής στρατηγικής για τους θαλάσσιους πόρους, βασική προϋπόθεση της οποίας αποτελεί η χωρική οργάνωση των δραστηριοτήτων (δηλαδή ο ΘΧΣ), είναι απότοκος μιας συνεχώς εξελισσόμενης προβληματικής για τη θαλάσσια ανάπτυξη, η αφετηρία της οποίας τοποθετείται πολύ πριν την ενσωμάτωσή της στις πολιτικές της ΕΕ²¹. **Ο ΘΧΣ μπορεί να θεωρηθεί ότι ξεκίνησε γύρω στο 1980** στην Αυστραλία, όμως πολύ νωρίτερα, ήδη από το 1960, ο ΟΗΕ (UNCLOS²²) και η αυτόνομη Διακυβερνητική Ωκεανογραφική Επιτροπή της UNESCO (Intergovernmental Oceanographic Commission of UNESCO/ IOC-UNESCO) παράγουν σημαντική γνώση, η οποία θα διαμορφώσει τις μετέπειτα πολιτικές των πλέον πρωτοπόρων κρατών. Η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ το 1994 (UNCLOS) και σήμερα αποτελεί το παγκόσμιο αναγνωρισμένο καθεστώς που ασχολείται με το δίκαιο της θάλασσας. **Κεντρική ιδέα της Σύμβασης UNCLOS είναι ότι τα προβλήματα του θαλάσσιου χώρου είναι αλληλένδετα και θα πρέπει να αντιμετωπίζονται συνολικά.** Ακολούθησαν οι ΗΠΑ, ο Καναδάς, το Βέλγιο και το Ηνωμένο Βασίλειο. Το 2006 η Νορβηγία προώθησε Λευκή Βίβλο για ένα ολοκληρωμένο σχέδιο διαχείρισης για το νορβηγικό μέρος της θάλασσας του Barents και για το θαλάσσιο χώρο στα νησιά Lofoten, η Γερμανία το 2007 συνέταξε θαλάσσια χωροταξικά σχέδια πολλαπλής χρήσης για τις γερμανικές αποκλειστικές οικονομικές ζώνες της Βόρειας και της Βαλτικής Θάλασσας, ενώ προς την ίδια κατεύθυνση κινούνται η Ολλανδία και η Σουηδία.

Ο ΘΧΣ αποτελεί συνεπώς μια σχετικά πρόσφατη διεργασία, η οποία εκτός από το να δώσει λύση στα ενδεχομένως συσσωρευμένα προβλήματα υποβάθμισης του θαλάσσιου και παράκτιου οικοσυστήματος, **ευελπιστεί να αντιμετωπίσει** αποτελεσματικά και όλα εκείνα τα σύγχρονα ζητήματα που άπτονται της **σύγκρουσης των πολλαπλών δραστηριοτήτων που πλέον αναπτύσσονται στη θάλασσα**, αλλά και τον κίνδυνο υπέρβασης της φέρουσας ικανότητας των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, λόγω της εντατικής ανάπτυξης των διάφορων δραστηριοτήτων²³.

Η ΕΕ τα τελευταία 10 χρόνια αυξάνει το ενδιαφέρον της για τις πολιτικές γύρω από τη θαλάσσια δραστηριότητα, το θαλάσσιο περιβάλλον και ειδικά τον ΘΧΣ, αναλαμβάνοντας σχετικές πρωτοβουλίες και αυτή τη στιγμή, στις περισσότερες χώρες, βρίσκεται σε εξέλιξη σχεδιασμός είτε εθνικού είτε τοπικού επιπέδου για τη θαλάσσια χωροταξία. Στον πίνακα (**Δ24**) αποτυπώνεται η πορεία υλοποίησης του ΘΧΣ στην ΕΕ, με τις **Ελλάδα, Βουλγαρία και Φινλανδία** να μην έχουν ακόμα προχωρήσει με την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ και να είναι **αντιμέτωπες με χρηματικές κυρώσεις από το**

²¹ Τα πρώτα βήματα γίνονται το 2007 με την εισαγωγή της Μπλε Βίβλου για τη Γαλάζια Ανάπτυξη και το 2014 με την υιοθέτηση της Οδηγίας 2014/89/ΕΥ για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό

²² Περισσότερες πληροφορίες για τη Σύμβαση UNCLOS πιέστε **εδώ**.

²³ Ehler, C. και Douvere, F. (2009), "[Marine Spatial Planning: A step by step approach toward ecosystem-based management](#)". IOC Manual and Guides No 53.



Ευρωπαϊκό Δικαστήριο. Τα βασικά συμπεράσματα που προκύπτουν είναι:

1^{ον} Οι περισσότερες χώρες εκπονούν ΘΧΣ στην εθνική κλίμακα, ενώ ακόμη και αυτές που εκπονούν σχεδιασμό σε κλίμακα μικρότερης της εθνικής, φαίνεται πως έχουν σε εξέλιξη ή έχουν θεσμοθετήσει ΘΧΣ και για τον εθνικό χώρο (σε αντίθεση με την στρατηγική που φαίνεται να υιοθετείται στη χώρα μας όπου ο ΘΧΣ εντάσσεται στο περιφερειακό επίπεδο).

2^{ον} Χώρες με σημαντική παράδοση στο χωρικό σχεδιασμό χρειάστηκαν κατά μέσο όρο μία 5ετία προκειμένου να θεσμοθετήσουν θαλάσσια χωροταξικά σχέδια (π.χ. Ολλανδία). Συνεπώς, ο ορίζοντας της τριετίας για την Ελλάδα (ως το 2021) είναι ένα αρκετά φιλόδοξο χρονοδιάγραμμα καθώς ο θαλάσσιος, όπως άλλωστε και ο χερσαίος σχεδιασμός, απαιτούν πολυεπίπεδη διαβούλευση και κυρίως δεδομένα.

3^{ον} οι περισσότερες χώρες υιοθετούν και στον ΘΧΣ εργαλεία δυναμικού και ευέλικτου σχεδιασμού, δηλαδή αναθεωρούν και συμπληρώνουν γρήγορα το θεσμικό τους πλαίσιο καθώς διαθέτουν μηχανισμούς παρακολούθησης των μεταβολών του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος.

Δ24. Η πορεία υλοποίησης του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού σε χώρες της ΕΕ.
Πηγή: European MSP Platform (www.msp-platform.eu/) και Marine Spatial Planning Programme IOC-UNESCO (<http://msp.ioc-unesco.org>).
Επεξεργασία στοιχείων από ΣΕΒ.

Χώρα	Εθνικού Επιπέδου	Περιφερειακού / Τοπικού Επιπέδου	Νομικό Πλαίσιο /Ενσωμάτωση Οδηγίας 2014/89/ΕΕ
Ελλάδα			
Βουλγαρία			
Φινλανδία			
Ιταλία			2016
Ρουμανία			2016
Κροατία			2017
Ισπανία			2010,2012, 2017
Ιρλανδία			2016
Λιθουανία			2011, 2013
Λετονία			2012
Δανία			2016
Πορτογαλία			2015
Σουηδία			2015
Πολωνία			2015, 2017
Κύπρος			2017
Εσθονία		2012	2015
Γαλλία		2006, 2007	2016
Ολλανδία	2016		2009, 2016
Μάλτα	2015		2015, 2016
Βέλγιο	2014		2012, 2014
Γερμανία	2004	2005,2015,2016	2004, 2017
Υπόμνημα	Υπαρξη	Σε εξέλιξη	Απουσία

Τόσο ο χερσαίος όσο και ο ΘΧΣ αναπτύσσονται σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον (μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις είναι πιθανό αυτός να μεταβάλλεται ακόμη και μέσα στη διάρκεια του ίδιου έτους,) γι' αυτό και **πάγιο αίτημα της επιχειρηματικότητας αποτελεί η ενσωμάτωση οργανικών μηχανισμών παρακολούθησης και ανατροφοδότησης ώστε να προωθούνται άμεσα οι αναγκαίες προσαρμογές σε όλα τα επίπεδα σχεδιασμού.** Οι ραγδαίες



τεχνολογικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές μεταβολές ασκούν πλέον ισχυρές πιέσεις και στο χωρικό σχεδιασμό με αποτέλεσμα αυτός να είναι αναγκαίο να καταστεί περισσότερο δυναμικός, ώστε να μπορεί να εξελίσσεται ενσωματώνοντας τις ανάγκες της κοινωνίας και της οικονομίας στο χώρο.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι χώρες όπως η Δανία, παρόλο που δεν έχουν θεσμοθετημένο ΘΧΣ, έχουν **τομεακά σχέδια** για την ενέργεια, τις υποδομές, την αλιεία, την προστασία της φύσης, τα οποία και αναγνωρίζουν ως τη **βασική εισροή για να διαμορφωθεί ο ΘΧΣ**. Ομοίως η Ολλανδία, μετά την κατάρτιση της στρατηγικής για το θαλάσσιο χώρο με ορίζοντα 2021, θέτει σε κείμενο πολιτικής τη [Χωρική Ατζέντα της Θάλασσας με ορίζοντα το 2050](#) όπου ορίζει με πολύ συγκεκριμένο τρόπο πως εναρμονίζεται ο ΘΧΣ με τα τομεακά σχέδια, αποκλείοντας εξ αρχής τα ενδεχόμενα αλληλοεπικαλύψεων και συγκρούσεων.

Η Ελλάδα θα μπορούσε να αντλήσει πολύτιμα στοιχεία για την υλοποίηση του συγκεκριμένου σχεδιασμού από αυτές τις χώρες, καθώς τα προβλήματα είναι κοινά. Η ευρωπαϊκή εμπειρία δείχνει ότι τέτοιου είδους **ζητήματα είναι πολύ σημαντικά για την εξασφάλιση συνεργειών αλλά και της συνεκτικότητας των διαφόρων επιπέδων του σχεδιασμού και θα πρέπει να ορίζονται σαφώς στο θεσμικό πλαίσιο.**

Η Ελλάδα, η Φιλανδία και η Βουλγαρία είναι οι μόνες χώρες της ΕΕ 28 που δεν έχουν ενσωματώσει την Οδηγία για τον ΘΧΣ. Επιπλέον, παρά το ότι η πλειονότητα των κρατών-μελών εκπονεί ανάλογο σχεδιασμό στο εθνικό επίπεδο, η Ελλάδα επιλέγει σύμφωνα με το Σχεδίου Νόμου το Περιφερειακό, σε αντίθεση με τις προβλέψεις του Ν. 4447/2016.

Προτάσεις του ΣΕΒ

Η ενσωμάτωση της σχετικής ευρωπαϊκής Οδηγίας από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας σηματοδοτεί για τον ΣΕΒ μια σημαντική αλλαγή κατεύθυνσης για την αξιοποίηση του θαλάσσιου πλούτου και τη βιώσιμη ανάπτυξη, μέσω της επίσπευσης της διαδικασίας του ΘΧΣ. **Κατανοώντας τις αυξημένες δυσκολίες αλλά και τις υπάρχουσες τεκμηριωμένες επιστημονικά διαφορετικές προσεγγίσεις στο σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου**, προτείνονται οι ακόλουθες ενέργειες. Κεντρικός στόχος είναι η ομαλή μετάβαση προς έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό στον θαλάσσιο χώρο για την ενίσχυση της ανάπτυξης και την προσέλκυση επενδύσεων. Ειδικότερα:

1. **Εκκίνηση του σχεδιασμού για την Εθνική Χωρική Στρατηγική κατά τις προβλέψεις του Ν. 4447/2016 και ενσωμάτωση του θαλάσσιου χώρου στο σχεδιασμό της.** Η Εθνική Χωρική Στρατηγική, η οποία προβλέπεται στο Ν. 4447/2016 με τη φιλοδοξία να αναβαθμίσει και εκσυγχρονίσει το υφιστάμενο Εθνικό Χωροταξικό Σχεδιασμό, αφορά στη βιώσιμη ανάπτυξη του εθνικού χώρου, παρέχοντας τις βασικές κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης, τους αναπτυξιακούς άξονες και τις δράσεις μέσω των οποίων θα υλοποιηθεί το επιθυμούμενο πρότυπο ανάπτυξης. Για πρώτη φορά δίνει τη δυνατότητα να ενσωματωθεί ο θαλάσσιος χώρος και για αυτό αποτελεί αδήριτη ανάγκη να εκκινήσει το συντομότερο δυνατόν, προκειμένου να υπάρξουν άμεσα κατευθύνσεις οργάνωσης και ανάπτυξης στη βάση ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού.



2. **Άμεση ενεργοποίηση του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξίας.** Το γεγονός ότι μέχρι σήμερα δεν έχει ενεργοποιηθεί το Συμβούλιο σύμφωνα με τον Ν. 4447/2016, το αρμόδιο θεσμικό όργανο κοινωνικού διαλόγου και διαβούλευσης, πλήττει καίρια όχι μόνο τις εν εξελίξει διεργασίες, αλλά και την ουσία του σχεδιασμού.
3. **Ένταξη του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού στο επίπεδο των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων, αντί για το Περιφερειακό Επίπεδο.** Στο σύστημα χωρικού σχεδιασμού του Ν. 4447/2016²⁴ προβλέπεται Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο - μεταξύ άλλων κατηγοριών - ιδίως για τον θαλάσσιο χώρο. Διαφορετικής φύσης σχεδιασμοί (π.χ. Περιφερειακό επίπεδο), εκτός του ότι προκαλούν νομική αβεβαιότητα καθώς δεν προβλέπονται στο Νόμο, προϋποθέτουν βαθιά γνώση του θαλάσσιου χώρου και ώριμα συστήματα σχεδιασμού, τα οποία δεν διαθέτουμε.
4. **Εκπόνηση του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού αποκλειστικά στις θαλάσσιες περιοχές και απεμπλοκή από ρυθμίσεις που αφορούν στις παράκτιες περιοχές.** Η ένταξη των παράκτιων ζωνών²⁵ στο αντικείμενο σχεδιασμού και ρύθμισης του ΘΧΣ αναμένεται να επιφέρει ανάσχεση στο θαλάσσιο σχεδιασμό, καθώς ζητήματα όπως η οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης, του αιγιαλού και της παραλίας παραμένουν ανοικτά εδώ και χρόνια. Εκτός των άλλων, οι παράκτιες περιοχές ρυθμίζονται ήδη (ανεπαρκώς και ανεπιτυχώς) από άλλα επίπεδα σχεδιασμού και συνεπώς δημιουργούνται σοβαρά νομικά ζητήματα από την εισαγωγή ενός ακόμη πλαισίου σχεδιασμού. Τέλος, οι προβλέψεις για σχεδιασμό και στην παράκτια ζώνη έρχονται σε πλήρη αντίθεση με το κείμενο της Οδηγίας 2014/89/ΕΕ.
5. **Αξιοποίηση συνεργειών του ΘΧΣ με τον θεσμοθετημένο τομεακό χωρικό σχεδιασμό στην κατεύθυνση της εξισορρόπησης και βελτίωσης του συντονισμού.** Ο ΘΧΣ πρέπει να εξισορροπήσει τους υφιστάμενους τομεακούς σχεδιασμούς (π.χ. ΕΠΧΣΑΑ Υδατοκαλλιέργειών, Τουρισμού και ΑΠΕ) και όχι να τους αγνοήσει, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην αποσαφήνιση, απλοποίηση και επομένως στην ενίσχυση της αποτελεσματικότητά τους. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να προβλεφθεί με σαφή τρόπο η σχέση και η ιεραρχία των ΘΧΣ στο σύστημα χωρικού σχεδιασμού της Ελλάδας.
6. **Προσδιορισμός των διαθέσιμων εργαλείων σχεδιασμού του Θαλάσσιου Χώρου.** Οποιοδήποτε θεσμικό πλαίσιο για τον ΘΧΣ είναι απαραίτητο να περιλαμβάνει και προσδιορίζει τα σχεδιαστικά εργαλεία με βάση τα οποία θα υλοποιηθεί. Το υφιστάμενο Σχέδιο Νόμου δεν κινείται προς αυτήν την κατεύθυνση. Εμπειρία μπορεί να αντληθεί από άλλες ευρωπαϊκές χώρες: ενδεικτικά, στην Ολλανδία προβλέφθηκε ο «χάρτης ευκαιριών», ένα εργαλείο για την εφαρμογή του ΘΧΣ, μέσω του οποίου υποδεικνύονται πιθανές περιοχές αδειοδότησης δραστηριοτήτων.
7. **Ολοκλήρωση της ψηφιοποίησης των θεσμικών γραμμών, των ζωνών και των δεδομένων του θαλάσσιου χώρου σε ενιαία βάση δεδομένων.** Η ψηφιοποίηση των δεδομένων, αξιοποιώντας τις διαθέσιμες τεχνολογικές λύσεις, θα συμβάλει στην απλούστευση και επιτάχυνση των διοικητικών διαδικασιών, στην ενίσχυση της διαφάνειας, αλλά και στη διευκόλυνση των αρμόδιων φορέων, οι

²⁴ Βλ. άρθρα 3 και 5 Ν. 4447/2016 στα οποία αναφέρεται ρητώς ότι ο θαλάσσιος, νησιωτικός και παράκτιος χώρος εντάσσεται στην Εθνική Χωρική Στρατηγική και ότι αντικείμενο σχεδιασμού των Ειδικών Χωροταξικών Πλαισίων μπορούν να αποτελούν ιδίως οι παράκτιες, θαλάσσιες, νησιωτικές περιοχές, οι ορεινές και προβληματικές περιοχές κοκ.

²⁵ Ο ΘΧΣ, όπως αναφέρεται και στην Οδηγία, κατά την εκπόνησή του θεωρείται σκόπιμο να «λαμβάνει υπόψη τις αλληλεπιδράσεις στεριάς θάλασσας». Ενδεχομένως να θεωρείται σκόπιμο να είναι σε θέση να αξιολογεί και να κατηγοριοποιεί τη «διάδραση», ωστόσο κάτι τέτοιο θα πρέπει να γίνεται με σκοπό όχι την κανονιστική επίλυση των ζητημάτων, αλλά τον εντοπισμό και την παροχή κατευθύνσεων στο πλαίσιο του αρμόδιου (και κατάλληλου) σχεδιασμού με απώτερο στόχο την εξασφάλιση της συνεκτικότητας του χώρου.



οποίοι συχνά δαπανούν μεγάλα χρηματικά ποσά και πολύτιμο χρόνο για δεδομένα που ήδη υπάρχουν, λόγω άγνοιας ή ελλιπούς συντονισμού. Σημειώνεται δε ότι, είναι απολύτως αναγκαία η ολοκλήρωση της ψηφιοποίησης των θεσμικών γραμμών, πληροφοριών, όρων και χρήσεων γης σε ενιαία βάση δεδομένων, η οποία να αποτελεί σημείο αναφοράς για όλες τις αρμόδιες υπηρεσίες.

8. **Ενσωμάτωση της διάστασης της κλιματικής αλλαγής στον ΘΧΣ.** Παρόλο που η χώρα έχει υποστηρίξει το σύνολο των διεθνών και ευρωπαϊκών αποφάσεων για την προστασία του κλίματος, εντούτοις, στην πράξη αποτυγχάνει να τις ενσωματώσει στο ΘΧΣ.
9. **Δημιουργία πολυθεματικού “cluster” θαλάσσιας επιχειρηματικότητας.** Προτείνεται η δημιουργία ενός πολυθεματικού “cluster” που θα στοχεύει στην ανάπτυξη συνεργατικών σχηματισμών καινοτομίας, δίνοντας έμφαση στην εξασφάλιση της συμπληρωματικότητας και της διασύνδεσης μεταξύ θαλάσσιων και χερσαίων δραστηριοτήτων, στη λογική των δικτύων αξίας (value networks). Εμπειρία μπορεί να αντληθεί από πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα και ειδικότερα από το “cluster” της ναυτιλίας της χώρας.
10. **Ενίσχυση της έρευνας στο θαλάσσιο περιβάλλον.** Ο αποτελεσματικός σχεδιασμός και διαχείριση απαιτούν έγκυρα και αξιόπιστα επιστημονικά δεδομένα και πληροφορίες που σήμερα απουσιάζουν. Είναι απαραίτητο να ενισχυθούν οι πόροι για την έρευνα στο θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς η ανάπτυξη των σχετικών δραστηριοτήτων θα συμβάλει στην ανάπτυξη μίας νέας οικονομίας με σημαντικά στοιχεία καινοτομίας.
11. **Πρόβλεψη διαδικασιών πολυεπίπεδης διακυβέρνησης.** Η διεθνής εμπειρία δεικνύει ότι τέτοιου τύπου σχεδιασμοί, ακριβώς επειδή εμπεριέχουν κατευθύνσεις για πολλές δραστηριότητες, πρέπει να εκπονούνται με την ενεργό συμμετοχή όλων των συναρμόδιων Υπουργείων, ρυθμιστικών αρχών και παραγωγικών και λοιπών φορέων.
12. **Ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας σε θέματα θαλάσσιου σχεδιασμού.** Στο ΘΧΣ πρέπει να προβλεφθούν συντονισμένες ενέργειες διασυνοριακής συνεργασίας, σε διμερή ή πολυμερή βάση, έτσι ώστε ο σχεδιασμός να λαμβάνει υπόψη τις εξελίξεις και τους αντίστοιχους σχεδιασμούς των γειτονικών χωρών.

Το παρόν συντάχθηκε από τον Τομέα Επιχειρηματικού Περιβάλλοντος και Ρυθμιστικών Πολιτικών του ΣΕΒ, αξιοποιώντας στοιχεία που παράχθηκαν στο πλαίσιο του έργου «Μηχανισμός παρακολούθησης των αλλαγών και υποστήριξης των δράσεων ανάπτυξης και προσαρμοστικότητας της βιομηχανίας», το οποίο συγχρηματοδοτείται από την Ελλάδα και την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) μέσω του ΕΠ «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία».



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο

ΕΠΑνεΚ 2014-2020
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ



Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Οικονομικά μεγέθη μελών ΣΕΒ

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ
€368 δισ.
67% συνόλου*



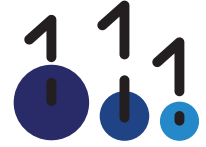
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ
€60 δισ.
51% συνόλου*



ΠΩΛΗΣΕΙΣ
€62 δισ.
43% συνόλου*



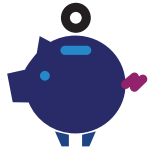
ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ ΚΕΡΔΗ
€2,4 δισ. **
30% συνόλου**



ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ
190.000
11% συνόλου ασφαλισμένων στο ΙΚΑ



ΜΙΣΘΟΙ
€4,8 δισ.
20% συνόλου***



ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ
€2,1 δισ.
20% συνόλου***



ΦΟΡΟΣ ΕΠΙ ΚΕΡΔΩΝ
€0,8 δισ.
29% συνόλου****



*20.500 δημοσιευμένοι ισολογισμοί χρήσης 2015 που περιλαμβάνονται στη βάση της ICAP

**σύνολο κερδών κερδοφόρων επιχειρήσεων

***% επί του συνόλου τακτικών αποδοχών (χωρίς bonus και υπερωρίες)/ασφαλιστικών εισφορών ασφαλισμένων στο ΙΚΑ

****% επί του συνόλου εσόδων από φόρο εισοδήματος νομικών προσώπων

Όραμα

Οραματιζόμαστε την Ελλάδα ως τη χώρα, που κάθε πολίτης του κόσμου θα θέλει και θα μπορεί να επισκεφθεί, να ζήσει και να επενδύσει.

Οραματιζόμαστε μια ανοιχτή, κοινωνικά υπεύθυνη και οικονομικά φιλελεύθερη χώρα-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που προτάσσει την ισχυρή ανάπτυξη ως παράγοντα κοινωνικής συνοχής. Θέλουμε μια Ελλάδα δυναμικό κέντρο της ευρωπαϊκής περιφέρειας, με στέρεους θεσμούς, ελκυστικό κοινωνικό και οικονομικό περιβάλλον, που προάγει τις εξαγωγές, την καινοτόμο επιχειρηματικότητα, την παραγωγή και τις ποιοτικές υπηρεσίες, τη βιώσιμη ανάπτυξη, τη γνώση, τη συνοχή, τις ίσες ευκαιρίες και το κράτος δικαίου.

Αποστολή

Ηγεσία & Γνώση

Ο ΣΕΒ διαδραματίζει ηγετικό ρόλο στον μετασχηματισμό της Ελλάδας σε μια παραγωγική, εξωστρεφή και ανταγωνιστική οικονομία, ως ανεξάρτητος και υπεύθυνος εκπρόσωπος της ιδιωτικής οικονομίας.

Κοινωνικός Εταίρος

Ο ΣΕΒ, ως κοινωνικός εταίρος που πιστεύει στη λειτουργία των θεσμών, προωθεί στα αρμόδια όργανα της Πολιτείας και της Ε.Ε. τις απόψεις και θέσεις της επιχειρηματικής κοινότητας.

Ισχυρός Εκπρόσωπος

Ο ΣΕΒ διαμορφώνει θέσεις, αναλύσεις και προτάσεις πολιτικής για την οικονομία, τη βιομηχανία, την καινοτομία, την απασχόληση, την παιδεία και τις εργασιακές δεξιότητες, τον κοινωνικό διάλογο, τη βιώσιμη ανάπτυξη, την εταιρική υπευθυνότητα.

Φορέας Δικτύωσης

Ο ΣΕΒ δικτυώνει τα μέλη του μεταξύ τους & με τα κέντρα αποφάσεων (εγχώρια και διεθνή), με στόχο τη δημιουργία προστιθέμενης αξίας.



Σύγχρονες Επιχειρήσεις, Σύγχρονη Ελλάδα

ΣΕΒ σύνδεσμος επιχειρήσεων και βιομηχανιών

Ξενοφώντος 5, 105 57 Αθήνα
T: 211 5006 000
F: 210 3222 929
E: info@sev.org.gr
www.sev.org.gr

SEV Hellenic Federation of Enterprises

168, Avenue de Cortenbergh
B-1000 Bruxelles
T: +32 (0) 2 662 26 85
E: kdiamantouros@sev.org.gr

ΑΚΟΛΟΥΘΗΣΤΕ ΜΑΣ
ΣΤΑ ΜΕΣΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ
ΔΙΚΤΥΩΣΗΣ

