



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΚΑΙ  
ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ  
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ-MANAGEMENT  
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (MBA - TOURISM MANAGEMENT)

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΜΥΚΟΝΟΥ.



Του ΚΟΥΣΑΘΑΝΑ ΙΩΑΝΝΗ ΜΕΓΑ

ΑΕΜ:ΔΕΜΤ/0813

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΜΙΧΑΛΗΣ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗΣ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2018

## ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη «Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού» με τίτλο:

«ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΕΜΜΕΣΟΧΩΡΑ:  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΜΥΚΟΝΟΥ.....»

έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου»

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή

Ονοματεπώνυμο

Κουσεθανιάς Ιωάννης - Μείρις



*Στη μνήμη των παππούδων μου  
του θείου μου Σπύρου  
και του καθηγητή μου Μανώλη*

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Αισθάνομαι την ανάγκη να εκφράσω τις ειλικρινείς μου ευχαριστίες σ' όλους όσους συνέβαλαν είτε έμπρακτα είτε ηθικά στην εκπόνηση και παράδοση της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

Ευχαριστώ, καταρχάς, τους συμφοιτητές και φίλους Αντρέα και Μίλτο όλα αυτά τα χρόνια για την ηθική τους συμπαράσταση.

Special thanks and big respect στον πατέρα και τον αδερφό μου για την συνεχή στήριξή τους και την καταλυτική τους βοήθεια στην έρευνα και συγγραφή της διπλωματικής εργασίας.

Τέλος, μεγάλο ευχαριστώ στον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Σφακιανάκη Μιχαήλ και στον αείμνηστο καθηγητή Κονδύλη Εμμανουήλ για την αμέριστη βοήθειά και συμπαράσταση τους, την υπομονή που επέδειξαν και την πολύτιμη καθοδήγησή τους.

*“Αν δεν δεις την Ιερουσαλήμ,  
την Αγία Πετρούπολη  
και τη Χώρα της Μυκόνου  
δεν ξέρεις πως είναι μια ωραία πόλη.”*

*Νίκος Καζαντζάκης*

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	5
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	10
ABSTRACT.....	11
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι.....	20
Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	20
1.1 “Ακτινογραφία” ελληνικού τουρισμού.....	20
1.2 Η συμβολή του τουρισμού σε μακροοικονομικά μεγέθη.....	28
1.3 Βασικά Μεγέθη Ελληνικού Τουρισμού.....	30
1.4 Προοπτικές Ελληνικού Τουρισμού.....	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ.....	40
Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	40
2.1 Τουριστική φέρουσα ικανότητα και βιώσιμος τουρισμός.....	40
2.2 Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του τουρισμού.....	43
2.3 Ο τουρισμός και η μόλυνση του περιβάλλοντος.....	47
2.4 Περιβάλλον και ανταγωνιστικότητα των τουριστικών προορισμών.....	50
2.5 Περιβαλλοντική αντίληψη και τουρισμός.....	54
2.6 Λύση περιβαλλοντικών επιπτώσεων οφειλόμενων στον τουρισμό.....	56
2.6.1 Ανανεώσιμες πηγες ενέργειας.....	57
2.6.2 “Πράσινα” ή οικολογικά ξενοδοχεία.....	58
2.6.3 Ανακύκλωση και βιολογικός καθαρισμός λυμάτων.....	59
2.6.4 Ίδρυση κρατικού φορέα εκτίμησης τουριστικής φέρουσας ικανότητας.....	59
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ.....	65
Ο ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΥΚΟΝΟΥ.....	65
3.1 Παρουσίαση της νήσου “Μύκονος”.....	65
3.2 Ιστορία της Μυκόνου.....	67
3.3 Ιστορική αναδρομή στην πορεία του τουρισμού της Μυκόνου.....	70
3.4 Παρουσίαση του τουριστικού προϊόντος της Μυκόνου.....	73
3.4.1 Οι Υποδομές.....	73
3.4.2 Το περιβάλλον.....	74
3.4.3 Οι υπηρεσίες και τα αγαθά.....	76

3.4.4 Το ανθρώπινο δυναμικό .....	78
3.4.5 Πολιτισμική κληρονομιά .....	79
3.5 Ο χαρακτήρας του τουριστικού προϊόντος της Μυκόνου .....	83
3.6 Το προφίλ του επισκέπτη της Μυκόνου .....	85
3.7 Η Μύκονος ως τουριστικός προορισμός πολυτελείας .....	86
3.8 “Ακτινογραφία” οικονομικής δραστηριότητας .....	88
3.8.1 Επιχειρήσεις ανά κλάδο .....	89
3.8.2 Καταλύματα και χώροι εστίασης .....	91
3.8.3 Οι επενδύσεις στο νησί της Μυκόνου .....	92
3.8.4 Ξενοδοχειακός τομέας .....	93
3.9 Τουριστική κίνηση .....	100
3.9.1 Αφίξεις κρουαζιέρας .....	102
3.9.2 Αεροπορικές αφίξεις .....	103
3.9.3 Ακτοπλοϊκές αφίξεις .....	106
3.9.4 Σύνολο αφίξεων .....	108
3.9.5 Προσέγγιση Τουριστικής Κίνησης .....	110
3.10 Οικιστική εξέλιξη .....	113
3.11 Επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης στο περιβάλλον .....	120
3.12 Τουριστική Φέρουσα Ικανότητα (ΤΦΙ) .....	123
3.12.1 Περιορισμοί ΤΦΙ Μυκόνου .....	124
3.12.2 Παρουσίαση έρευνας ΤΦΙ κατά Παρπαΐρη .....	128
3.13 Ανάλυση SWOT του τουριστικού προϊόντος της Μυκόνου .....	132
3.14 Στρατηγική για την αναζωογόνηση του τουριστικού προορισμού της Μυκόνου .....	136
3.14.1.1 Προβλήματα συγκοινωνίας .....	138
3.14.1.2 Λύσεις που προτείνονται .....	141
3.14.2 Πρόβλημα διαχείρισης αποβλήτων .....	142
3.14.3 Προβλήματα υγείας, ασφάλειας και πολιτιστικής αναβάθμισης .....	146
3.14.4 Προτάσεις περαιτέρω ανάπτυξης .....	148
ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV .....	152
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΙΜΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ 2019 .....	152
4.1 Πρόβλεψη αφίξεων κρουαζιέρας .....	155
4.1.1 ACF PACF .....	156



4.1.2 Difference ACF PACF .....	158
4.1.3 Time Series Model ARIMA (0,0,0) .....	162
4.2 Πρόβλεψη αεροπορικών αφίξεων .....	166
4.2.1 ACF PACF .....	167
4.2.2 Difference ACF PACF .....	170
4.2.3 Time Series Model ARIMA (1,1,0) .....	173
4.3 Πρόβλεψη ακτοπλοϊκών αφίξεων πλοίων γραμμής .....	178
4.3.1 ACF PACF .....	179
4.3.2 Difference ACF PACF .....	181
4.3.3 Time Series Model ARIMA (0,1,0) .....	185
4.4 Πρόβλεψη συνόλου αφίξεων .....	189
4.4.1 ACF PACF .....	190
4.4.2 Difference ACF PACF .....	193
4.4.3 Time Series Model ARIMA (0,1,0) .....	197
4.5 Πρόβλεψη της εκτίμησης ‘καθαράς’ τουριστικής άφιξης .....	201
4.5.1 ACF PACF .....	202
4.5.2 Difference ACF PACF .....	205
4.5.3 Time Series Model ARIMA (0,1,0) .....	209
ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV .....	214
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....	214
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	218

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο τουρισμός αποτελεί το βασικό πυλώνα ανάπτυξης της εθνικής οικονομίας της χώρας μας. Ειδικά στα χρόνια της κρίσης απέδειξε τη συμβολή και τη φερεγγυότητα της προσφοράς του στην οικονομία της. Η συμβολή της τουριστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα είναι σημαντική τόσο σε όρους ανάπτυξης όσο και σε ότι αφορά τα μακροοικονομικά μεγέθη. Ωστόσο, η ανεξέλεγκτη τουριστική ανάπτυξη δε συμβαδίζει συνήθως με την προστασία του περιβάλλοντος ιδίως σε τουριστικές περιοχές οι οποίες δέχονται μεγάλο όγκο τουριστικής κίνησης. Σε εκείνη την περίπτωση θεωρείται χρήσιμο να υπάρχει ένα σχέδιο τουριστικής ανάπτυξης και να προωθείται έντονα η αειφόρος βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη. Η Μύκονος αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα τουριστικής ανάπτυξης και επηρεασμού του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος της. Σκοπός, λοιπόν, της μελέτης είναι να δώσει στον αναγνώστη μια σφαιρική άποψη του τουριστικού προορισμού της Μυκόνου. Στα πλαίσια αυτά συγκεντρώθηκαν και αναλύθηκαν στοιχεία από διαφορετικούς φορείς της χώρας τα οποία τεκμηριώνουν την ύπαρξη και το εύρος της τουριστικής ανάπτυξης, διαπιστώθηκαν περιβαλλοντικά και άλλου είδους προβλήματα και προτάθηκαν λύσεις γι' αυτά, έγιναν εκτιμήσεις τουριστικής κίνησης, φυσικής τουριστικής φέρουσας ικανότητας και δυναμικότητας φιλοξενίας. Επιπλέον “ακτινογραφείται” η επιχειρηματική δραστηριότητα του νησιού, παρουσιάζεται η οικιστική εξέλιξη, πραγματοποιείται ανάλυση SWOT και προτείνονται μοντέλα για την πιο εύρωστη λειτουργία του. Τέλος έγιναν προβλέψεις βασικών μεγεθών τουριστικής ανάπτυξης.

**Λέξεις κλειδιά:** Τουρισμός, Τουριστική Ανάπτυξη, Βιώσιμος Τουρισμός, Αειφόρος τουριστική ανάπτυξη, Μύκονος, Περιβαλλοντική προστασία

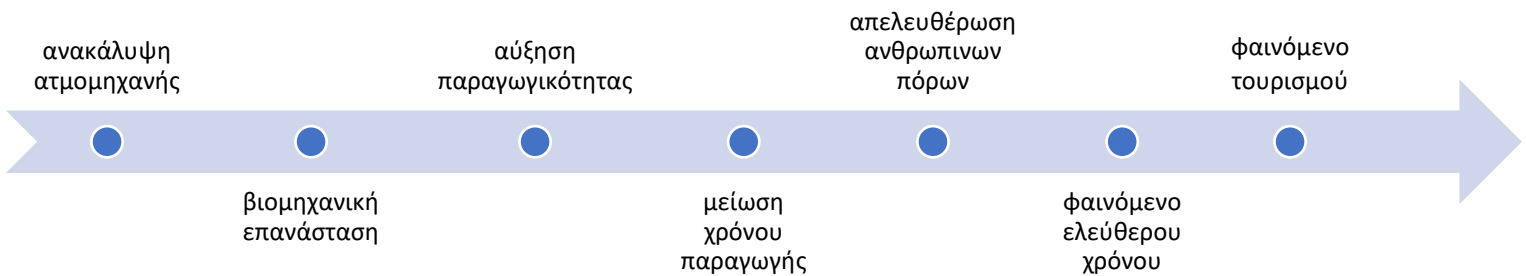
## **ABSTRACT**

Tourism is the main pillar of our national economic growth. Especially during the economic crisis, tourism contributed steadily to the Greek volatile economy. The contribution of the tourism industry in Greece is significant both in terms of growth and in terms of the country's macroeconomic figures. However, uncontrolled tourism development does not usually go hand in hand with protecting the environment, especially in tourist areas that are heavily tourist-driven. In that case, having a tourism development plan and strongly promoting sustainable tourism development is useful. Mykonos is a representative sample of tourism development in which the natural and built environment has been affected. Hence, the objective of the research is to give the reader an overall view of Mykonos as a tourist destination. To that extent, data was collected and analyzed from different institutions/entities in the country. The data demonstrates the existence and breadth of tourism growth. Environmental and other problems were taken into consideration and possible solutions were proposed. The tourism arrivals and the carrying and accommodation capacity were estimated too. Furthermore, the business activity of the island and the town planning growth have been analyzed, a SWOT analysis has been conducted and sustainability models have been proposed. Finally, forecast models have been devised of tourism development.

**Keywords:** Tourism, Tourism Development, Sustainable Tourism, Sustainable Tourism Development, Mykonos, Environmental Protection

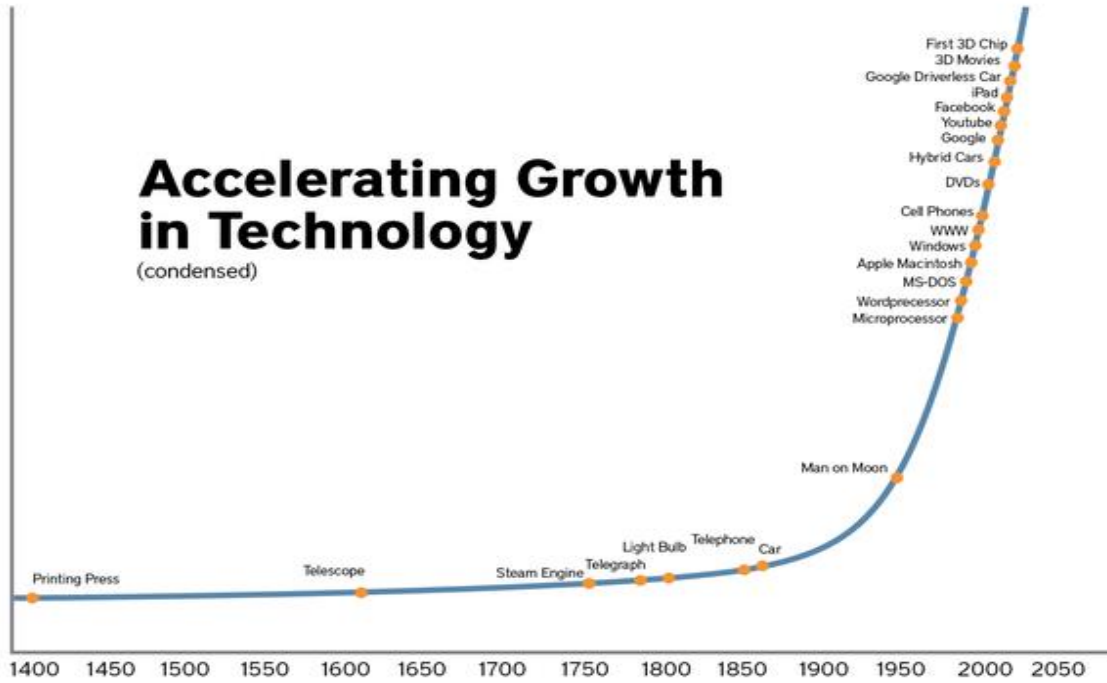
## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ιστορία είναι αλληλουχία γεγονότων. Έτσι και το φαινόμενο του τουρισμού όπως το γνωρίζουμε σήμερα εμφανίστηκε κάτω από συγκεκριμένη ιστορική αλληλουχία το 19ο αιώνα. Κύριος συντελεστής της δημιουργίας του τουριστικού φαινομένου είναι η βιομηχανική επανάσταση και οι αλλαγές στις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες που απορρέουν από αυτήν. Η ανακάλυψη της ατμομηχανής (χρησιμοποιείται ο όρος ανακάλυψη και όχι εφεύρεση διότι η εφεύρεση ανήκει στον Έρωνα τον Αλεξανδρινό και χρονολογείται τον πρώτο αιώνα π.Χ. ή μ.Χ.) και η εφαρμογή της σε διάφορους τομείς της βιομηχανίας και της συγκοινωνίας αποτέλεσε το εναρκτήριο λάκτισμα της εμφάνισης του φαινομένου του ελεύθερου χρόνου έκφραση του οποίου είναι και ο τουρισμός. Η έλευση της βιομηχανικής επανάστασης έφερε υψηλή παραγωγικότητα, μείωση χρόνου παραγωγής, απελευθέρωση ανθρωπίνων πόρων, μείωση κόστους προϊόντων και αύξηση εισοδήματος. Κατά συνέπεια έχουμε δημιουργία ελεύθερου χρόνου, υψηλότερο πραγματικό εισόδημα και μείωση χρόνου ταξιδιού κατάλληλες συνθήκες για την εμφάνιση του τουριστικού φαινομένου.



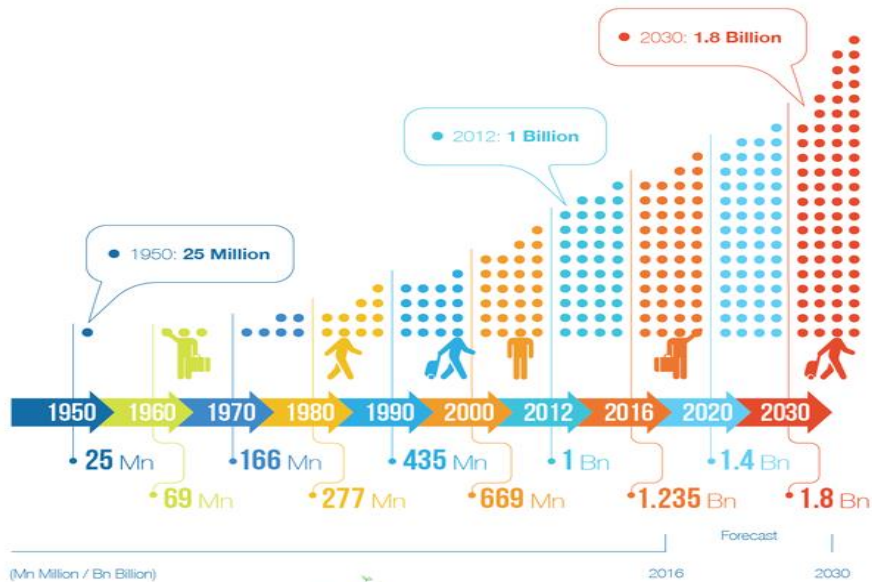
*γράφημα 1 Ιστορικά γεγονότα και τα συνεπακόλουθα τους οδηγώντας στο φαινόμενο του τουρισμού*

Γίνεται, λοιπόν, εύκολα αντιληπτό ότι η ανάπτυξη της τεχνολογίας όπως σ' όλους τους τομείς της ανθρωπότητας διαδραματίζει κυρίαρχο ρόλο στην εδραίωση και εξέλιξη του τουριστικού φαινομένου. Τα παρακάτω δύο διαγράμματα παρουσιάζουν τις εξελίξεις των δυο φαινομένων διαπιστώνοντας αβίαστα την απόλυτη συνάφεια στην εξέλιξη τους. Συμπεραίνουμε ότι όσο η τεχνολογία και οι εφαρμογές αυτής στην κοινωνία προοδεύουν δημιουργώντας τις συνθήκες, οι οποίες προωθούν τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, την αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα ωρών εργασίας, τόσο ο τουρισμός θα συνεχίζει να αναπτύσσεται.



γράφημα 2 Εξέλιξη τεχνολογίας

### INTERNATIONAL TOURIST ARRIVALS 1950 - 2030



Source: © Highlights 2017 - World Tourism Organization (UNWTO), July 2017

γράφημα 3 Εξέλιξη τουριστικού φαινομένου βάση αφίξεων

Ο παράγοντας της τεχνολογίας επηρεάζει εν γένει το φαινόμενο του τουρισμού. Άλλοι παράγοντες οι οποίοι κυριαρχούν στην τουριστική ανάπτυξη ενός προορισμού είναι:

- το ευρύτερο γεωπολιτικό περιβάλλον,
- το φυσικό και δομημένο περιβάλλον,
- η πολιτιστική κληρονομιά,
- η ποιότητα του ανθρωπίνου δυναμικού,
- η ποιότητα των υπηρεσιών και των υποδομών,
- η σχέση ποιότητας τιμής του τουριστικού προϊόντος και
- η φιλοξενία των κατοίκων του προορισμού αυτού.

Η Ελλάδα ως ανεπτυγμένη χώρα με πλούσια πολιτιστική κληρονομιά βρίσκεται μεταξύ των δημοφιλών τουριστικών προορισμών. Γεωγραφικά η θέση της είναι σε στρατηγικό σημείο, η πρόσβαση στη χώρα μας θεωρείται εύκολη, ενώ το μεσογειακό της κλίμα την κάνει ιδιαίτερα θελκτική προς επίσκεψη καθόλη τη διάρκεια του χρόνου. Στην Ελλάδα θα συναντήσει κανείς βραχώδεις και ορεινές εκτάσεις και ένα απέραντο μήκος ακτογραμμών με καθαρά νερά και ηλιόλουστες ημέρες το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου. Η Ελλάδα στηρίζει σημαντικά την οικονομία της στην τουριστική βιομηχανία, με την προώθηση του τριπτύχου «Ηλιος-Άμμος-Θάλασσα». Λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της η Ελλάδα αποτελεί ένα ελκυστικό πόλο έλξης εκατομμυρίων τουριστών, οι οποίοι αρέσκονται στην αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου τους, με δυνατότητα ανάπτυξης και άλλων μορφών τουρισμού. Ο τουρισμός στη χώρα μας φαίνεται να έχει περαιτέρω δυνατότητες ανάπτυξης.

Μακροχρόνιοι στόχοι τουριστικής πολιτικής θα πρέπει να είναι:

- η μείωση της φορολογίας προκειμένου να επιτευχθεί μεγαλύτερη ανταγωνιστικότητα,
- η ευκολότερη προσβασιμότητα από όλα τα σημεία του πλανήτη. Αυτό στην πράξη σημαίνει κατασκευή διεθνών αερολιμένων σ' όλα τα νησιά που δραστηριοποιούνται στον τομέα του τουρισμού, αλλά και σ' αυτά που έχουν τη δυναμική να αναπτύξουν· και τρεις επιπλέον αερολιμένες στην ηπειρωτική χώρα, στο διαμέρισμα Θεσσαλίας στο νομό Ιωαννίνων και στο νομό Αχαΐας,

- η δημιουργία ενός αποτελεσματικού εργαλείου προώθησης των τουριστικών προορισμών παγκοσμίως και
- Η εναρμόνιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος αλλά και των υποδομών κάθε προορισμού με την ικανότητα φιλοξενίας του, λαμβάνοντας υπόψιν φιλικές προς το περιβάλλον πολιτικές.

Ο τουρισμός αποτελεί μία ιδιαίτερα αναπτυσσόμενη βιομηχανία σε ολόκληρο τον κόσμο και είναι ιδιαίτερα δημοφιλής στην Ευρώπη, η οποία διαθέτει αναρίθμητους χώρους πολιτιστικής, ιστορικής και φυσικής σημασίας. Με την τουριστική βιομηχανία να αναπτύσσεται ραγδαία κατά τις τελευταίες δεκαετίες, τίθενται ουσιαστικά ερωτήματα αναφορικά με την κατανόηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων οι οποίες προκύπτουν από τη διάδοση αυτού του φαινομένου που έχει οικονομικές και πολιτισμικές διαστάσεις. Πρέπει να διευκρινιστεί ότι η τουριστική δραστηριότητα σε αντίθεση με τις δραστηριότητες του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα σπανίως προκαλεί σοβαρή φθορά στο περιβάλλον, η οποία τις περισσότερες φορές είναι αναστρέψιμη ή ακόμα και προβλέψιμη. Εξάλλου η τουριστική ανάπτυξη σε αντίθεση με τη βιομηχανική ή άλλες πρωτογενείς παραγωγικές δραστηριότητες μπορεί να συμπορευθεί με τη βελτίωση του περιβάλλοντος.

Ωστόσο, η έντονη και αλόγιστη τουριστική δραστηριότητα έχει άμεση επίπτωση στο φυσικό περιβάλλον, ιδίως στις περιοχές όπου παρατηρείται αλματώδης ανάπτυξη του φαινομένου του τουρισμού. Η τουριστική βιομηχανία έχει άμεση και στενή σχέση με το φυσικό περιβάλλον με αποτέλεσμα να είναι αναγκαία η διαχείριση του περιβάλλοντος προς όφελος της κοινωνίας και κατ' επέκταση του τουρισμού. Η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί μείζον θέμα ενδιαφέροντος το οποίο δεν έχει απαραίτητα οικονομικές διαστάσεις αλλά ανάγεται και σ' ένα ηθικό ζήτημα. Τα ανάλογα μέτρα που μπορούν να ληφθούν από τις αρμόδιες τοπικές κοινότητες και τις αντίστοιχες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην τουριστική βιομηχανία είναι λύσεις οι οποίες συνήθως αφορούν την αντιμετώπιση βραχυπρόθεσμων ζητημάτων.

Προκειμένου να κατανοηθεί πλήρως ο τρόπος ελέγχου των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της τουριστικής βιομηχανίας, πρέπει πρώτα να γίνει αντιληπτή η έκταση του συνόλου του οικοσυστήματος στο οποίο λαμβάνουν χώρα οι τουριστικές δραστηριότητες. Έχουν πραγματοποιηθεί αρκετές έρευνες οι οποίες αφορούν τις κοινωνικές, τις οικονομικές και τις

περιβαλλοντικές επιπτώσεις της παρουσίας των τουριστών στις ανεπτυγμένες και στις αναπτυσσόμενες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της φιλοξενίας και της ποιότητας ζωής (Andereck, 2009)<sup>1</sup>, του άγχους που ασκείται στους ντόπιους (Ap, 1990)<sup>2</sup>, των κοινωνικό-πολιτιστικών αλλαγών εξαιτίας του φαινομένου της παγκοσμιοποίησης (Doğan, 1989)<sup>3</sup>, της εξισορρόπησης των πόρων (Crater, 1987)<sup>4</sup>, της ρύπανσης των υδάτων και της υπερβολικής χρήσης της τουριστικής βιομηχανίας (Gössling, et al., 2012)<sup>5</sup> και της απώλειας των οικοτόπων και των πόρων από την αποψίλωση η οποία προκλήθηκε για την ανάπτυξη υποδομών για τον τουρισμό (Sechambo, 2001)<sup>6</sup>. Όλα τα παραπάνω ζητήματα έχουν εξεταστεί από την παγκόσμια ερευνητική κοινότητα, αλλά δεν υπήρξαν διευκρινίσεις σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι τουρίστες αισθάνονται ότι επηρεάζουν τον τουριστικό προορισμό ή πόσο σοβαρές είναι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που λαμβάνουν χώρα.



γράφημα 4 Συμβολή τουρισμού παγκοσμίως

<sup>1</sup> Andereck, K., 2009. Tourist perceptions of environmentally friendly innovations. *Innovations for Sustainable Tourism*, pp. 1-5

<sup>2</sup> Ap, J., 1990. Residents' perceptions research on the social impacts of tourism. *Research Notes and Reports*, pp. 610-616

<sup>3</sup> Doğan, H., 1989. Forms of adjustment: Sociocultural impacts of tourism. *Annals of Tourism Research*, Τόμος 16, pp. 216-236

<sup>4</sup> Crater, E., 1987. Tourism in least developed countries. *Annals of Tourism Research*, Τόμος 14, pp. 202-226

<sup>5</sup> Gössling, S. και συν., 2012. Tourism and water use: Supply, demand, and security. *An International Review of Tourism Management*, Τόμος 33, pp. 1-15

<sup>6</sup> Sechambo, F., 2001. Land use by people living around protected areas: The case of lake Manyara National Park. *UTAFITI*, Τόμος 4, pp. 105-116



Η συνεισφορά του τουρισμού όμως, όπως φαίνεται και από το παραπάνω γράφημα είναι υπέρμετρη για την παγκόσμια οικονομία. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (UNWTO) ο κλάδος του τουρισμού συνεισφέρει το 10% του παγκοσμίου ακαθάριστου προϊόντος, δημιουργεί μια στις δέκα θέσεις εργασίας ξεπερνώντας σε αξία τα 1,4 τρισεκατομμύρια δολάρια ετησίως στις εξαγωγές το οποίο αντιστοιχεί στο 7% του συνόλου των εξαγωγών και στο 30% των εξαγωγίμων υπηρεσιών.

Τουρισμό, λοιπόν, ορίζουμε ένα παγκόσμιο κοινωνικοοικονομικό φαινόμενο, η πιο σημαντική οικονομική δραστηριότητα για πολλές περιοχές, κάτι που αφορά το σύνολο σχεδόν των κοινωνιών των ανεπτυγμένων χωρών καθώς ικανοποιεί την ανάγκη για "απόδραση" από την καθημερινότητα, την επιθυμία για επαφή με τη φύση, την περιέργεια για άλλους τόπους και πολιτισμούς, την ανάγκη για ξεκούραση, διασκέδαση και αναψυχή (ΚΟΚΚΩΣΗΣ, 1995).

Ο πρώτος ορισμός δόθηκε το 1942 από τους Hunziker και Krapf και ήταν ο ακόλουθος:

*“Τουρισμός είναι το σύνολο των σχέσεων και φαινομένων που προκύπτουν από το ταξίδι προς έναν τόπο και την παραμονή ξένων στον τόπο αυτό, εφόσον η παραμονή δεν έχει τον χαρακτήρα της μόνιμης εγκατάστασης και συνεπώς δεν ασκείται κάποια δραστηριότητα για την εξασφάλιση εισοδήματος.”* (Krapf, 1942)

Τον Ιούνιο του 1991 στο διεθνές συνέδριο στατιστικής στην Οτάβα του Καναδά με περισσότερους από 250 συμμετέχοντες από 90 χώρες ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO) ενέκρινε τον ακόλουθο ορισμό :

*“Ο τουρισμός αποτελεί τις δραστηριότητες των ανθρώπων που ταξιδεύουν και διαμένουν σε μέρη έξω από το συνηθισμένο τους περιβάλλον για όχι παραπάνω από ένα συνεχόμενο χρόνο για λόγους αναψυχής, επαγγελματικούς και άλλους”.* (UNWTO, 1991)

Στα πλαίσια συγγραφής της παρούσας μελέτης εξετάζεται εμπειριστατωμένα ο τουριστικός προορισμός της Μυκόνου, αναλύεται το τουριστικό προϊόν και “ακτινογραφείται” η επιχειρηματικότητα του νησιού, παρουσιάζονται αναλύονται μεγέθη τουριστικής ανάπτυξης και επιχειρούνται προβλέψεις γι’ αυτά, εκτίθενται περιβαλλοντικά και αλλού είδους προβλήματα που ανακύπτουν από την τουριστική ανάπτυξη και προτείνονται λύσεις. Η Μύκονος αποτελεί έναν τουριστικό προορισμό διεθνούς φήμης, η οποία συγκεντρώνει πλήθος κόσμου ετησίως. Είναι

ιδιαιτέρως δημοφιλής για τις φυσικές ομορφιές της, τις όμορφες παραλίες της, την ιστορία, τον πολιτισμό της και την έντονη νυχτερινή ζωή της. Ένας τουρίστας στη Μύκονο θα μπορέσει να δαπανήσει τον ελεύθερο χρόνο των διακοπών του απολαμβάνοντας τις υψηλής ποιότητας τουριστικές υπηρεσίες σε ένα ειδυλλιακό αρχιτεκτονικό και φυσικό τοπίο, μοναδικό στο κόσμο. Παρά τον κοσμοπολίτικο χαρακτήρα της, ένας επισκέπτης μπορεί να επιλέξει τις ήρεμες διακοπές της χαλάρωσης χωρίς να τον ενοχλήσει κανείς.

Η παρούσα μελέτη αποτελείται από 5 διακριτά κεφάλαια:

- Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οικονομικά στοιχεία του ελληνικού τουρισμού και η συμβολή του στα μακροοικονομικά μεγέθη της χώρας
- Στο δεύτερο πραγματοποιείται βιβλιογραφική προσέγγιση της σχέσης περιβάλλοντος-τουρισμού
- Στο τρίτο παρουσιάζεται το αντικείμενο της μελέτης
- Στο τέταρτο επιχειρούνται προβλέψεις τιμών αφίξεων για το 2019 και
- Στο πέμπτο τα συμπεράσματα του συνόλου της εργασίας

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

Andereck, K., 2009. Tourist perceptions of environmentally friendly innovations. *Innovations for Sustainable Tourism*, pp. 1-5

Ap, J., 1990. Residents' perceptions research on the social impacts of tourism. *Research Notes and Reports*, pp. 610-616

Crater, E., 1987. Tourism in least developed countries. *Annals of Tourism Research*, Τόμος 14, pp. 202-226

Doğan, H., 1989. Forms of adjustment: Sociocultural impacts of tourism. *Annals of Tourism Research*, Τόμος 16, pp. 216-236

Gössling, S. και συν., 2012. Tourism and water use: Supply, demand, and security. *An International Review. Tourism Management*, Τόμος 33, pp. 1-15

Hunziker, Walter; Krapf, Kurt (1942). *Grundriss der Allgemeinen Fremdenverkehrslehre* [Outline of the general teaching of tourism]. *Seminars für Fremdenverkehr und Verkehrspolitik an der Handels-Hochschule St. Gallen*

Sechambo, F., 2001. Land use by people living around protected areas: The case of lake Manyara National Park. *UTAFITI*, Τόμος 4, pp. 105-116

Stock, R., 2013. *Africa south of the Sahara*. New York, NY: Guilford Pres

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

## Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

### 1.1 “Ακτινογραφία” ελληνικού τουρισμού

Η τουριστική βιομηχανία είναι ο σημαντικότερος οικονομικός κλάδος του ιδιωτικού τομέα από πλευράς συμβολής στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, αφενός γιατί η συντριπτική παραγωγή των εσοδών του είναι αποτέλεσμα εισόδου πρόσθετου χρήματος στην εθνική οικονομία (συναλλάγμα) και αφετέρου γιατί απασχολεί μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων και εργαζομένων, (συγκριτικά με άλλους οικονομικούς κλάδους) το οποίο συνεισφέρει στην γρήγορη κυκλοφοριακή ταχύτητα του χρήματος και κατά συνέπεια στη δημιουργία νέου. Σύμφωνα με την συντηρητική εκτίμηση του IOBE (Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών) ο πολλαπλασιαστής του τουριστικού κλάδου ανέρχεται σε 2,2 μονάδες. Αυτό σημαίνει πρακτικά ότι για κάθε 1 ευρώ συναλλάγματος παράγεται τουλάχιστον 1,2 ευρώ επιπλέον για την εθνική οικονομία. Είναι ο τομέας εκείνος ο οποίος προσελκύει επενδύσεις, συμβάλλει στην απασχόληση με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και μέσω αυτών μπορεί να επέλθει η ανάκαμψη και άλλων επιχειρηματικών κλάδων. Η τουριστική βιομηχανία της Ελλάδας κατά το 2013 παρουσίασε μία εντυπωσιακή ανάκαμψη σε σχέση με το σύνολο της ελληνικής οικονομίας, συμβάλλοντας στην ανοδική πορεία της, μετά την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης. Οι εντυπωσιακές επιδόσεις της τουριστικής βιομηχανίας συνεχίστηκαν και για τα έτη 2014 και 2015 (SETE, 2016)<sup>7</sup>.

Ο τουρισμός, σε αντίθεση με τις περισσότερες μεταποιητικές δραστηριότητες ή τις δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα, αποτελεί οριζόντια δραστηριότητα και όχι κάθετη. Δηλαδή, ο τουρισμός αποτελεί μια δραστηριότητα που οριοθετείται από την πλευρά της ζήτησης προϊόντων και υπηρεσιών ενώ οι μεταποιητικές δραστηριότητες ή δραστηριότητες του πρωτογενούς τομέα αποτελούν δραστηριότητες παραγωγής και προσφοράς προϊόντων. Για παράδειγμα, ο μεταλλουργικός κλάδος συγκροτείται από τις εταιρείες παραγωγής προϊόντων μετάλλου και ο κλάδος των σιτηρών από τις αγροτικές επιχειρήσεις που παράγουν σιτηρά. Αντίθετα, η δραστηριότητα του τουρισμού επιδρά σε πολλούς κλάδους της οικονομίας, όπως

---

<sup>7</sup> SETE, 2016. Ελληνικός Τουρισμός - Εξελίξεις - Προοπτικές, Αθήνα: INSETE

μεταφορές (π.χ. ταξίδι με αεροπλάνο και transfer με λεωφορείο), διαμονής (σε ξενοδοχείο ή αλλού), εστίασης (σε εστιατόρια ή bar εντός ή εκτός του χώρου διαμονής), διασκέδασης (περιλαμβανομένων των επισκέψεων σε αξιοθέατα) και κατανάλωσης σε καταστήματα. Έτσι ο τουρισμός αποτελεί μια δραστηριότητα που –ούτως ή άλλως- αφορά πολλά και διάφορα μέρη του κοινωνικού και παραγωγικού ιστού μιας (SETE, 2015).

Είναι γνωστό και θα καταδείξουμε και παρακάτω ότι ο τουρισμός συμβάλλει σε εξαιρετικά μεγάλο βαθμό στη διαμόρφωση του ΑΕΠ της χώρας. Επιπλέον, λόγω της διασποράς των τουριστικών προορισμών ανά τη χώρα, ο τουρισμός στην Ελλάδα έχει και καταλυτικό ρόλο στην διασπορά του εθνικού εισοδήματος στις περιφέρειες της χώρας. Από την άλλη πλευρά, λόγω και της πρωτοκαθεδρίας του τουρισμού «Ήλιος & Θάλασσα», ο τουρισμός αποτελεί εποχιακή δραστηριότητα με επακόλουθο την επιβάρυνση φυσικών και ανθρωπογενών πόρων τους μήνες αιχμής και αχρηστίας τους τους χειμερινούς μήνες. Επιπλέον, η εποχιακή δραστηριότητα αναγκαστικά οδηγεί και στην εποχιακή απασχόληση με επακόλουθο την μη απασχόληση των εργαζομένων στον τουριστικό τομέα για μεγάλες χρονικές περιόδους, με αποτέλεσμα την αστάθεια του εισοδήματός τους αλλά και σημαντικές επιπτώσεις στην κοινωνική δραστηριότητα στις τουριστικές (SETE, 2015).

Τα δεδομένα που παρατίθενται παρακάτω, αποδεικνύουν την σημαντικότητα του ελληνικού τουρισμού στην οικονομία και πως είναι διαμορφωμένος ο ‘‘χάρτης’’ του τουριστικού προϊόντος της χώρας. Ειδικότερα για το έτος 2016, παρατηρούμε τη συμμετοχή του τουρισμού στο ΑΕΠ και στην απασχόληση της χώρας να διαμορφώνεται στο 18,6% και 23,4% αντίστοιχα. Αυτό οφείλεται στις 24,8 εκατομμύρια διεθνείς τουριστικές αφίξεις οι οποίες με τη σειρά τους απέδωσαν 12,8 δισεκατομμύρια τουριστικές εισπράξεις. Παραδοσιακές χώρες προέλευσης είναι η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιταλία, η Γαλλία και οι χώρες της βαλκανικής. Είναι εμφανής η εποχικότητα του ελληνικού τουρισμού αφού κατά τους μήνες Ιούνιο μέχρι Σεπτέμβριο έχουμε το 68% των διεθνών αφίξεων και το 77% των τουριστικών εισπράξεων. Το σύνολο των διανυκτερεύσεων του ξενοδοχειακού τομέα διαμορφώνεται στις 193.418.750 παρατηρώντας μια αύξηση 19% από το έτος 2006 η οποία στο ενδιάμεσο συνοδεύεται από μια σαφή πτώση κατά τα έτη 2008 έως 2012.

Η μέση διάρκεια παραμονής διαμορφώνεται στις 7 διανυκτερεύσεις και ο αριθμός των κλινών του ξενοδοχειακού τομέα της χώρας στις 788.553.

# 1 ΒΑΣΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ GREEK TOURISM BASIC FIGURES

Συμμετοχή στο ΑΕΠ  
Contribution to GDP

18,6%



Συμμετοχή στην Απασχόληση  
Contribution to Employment

23,4%



Θέσεις Εργασίας  
Jobs

860.315



Πηγή: WTTC  
Source: WTTC

Διεθνείς Ταξιδιωτικές Εισπράξεις  
International Tourism Receipts

12.755€

Μέση κατά Κεφαλή Δαπάνη  
Average per Capita Tourism Expenditure

514€

Δεν περιλαμβάνονται έσοδα κρουαζιέρας



Συγκέντρωση Προσφοράς Ξενοδοχείων  
Concentration of Hotels Supply

70%

των κλινών σε Κρήτη, Νότιο Αιγαίο, Κεντρική Μακεδονία, Ιόνιο  
of beds in Crete, South Aegean, Central Macedonia, Ionian Islands



Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις  
International Tourist Arrivals

24.799.346

εκατ./mil.

Δεν περιλαμβάνονται αφίξεις κρουαζιέρας



Ξενοδοχειακό Δυναμικό  
Hotel Capacity

9.730 Ξενοδοχεία  
Hotels

788.553 Κλίνες  
Beds



|| Πηγή: Ταμπέλα της Ελλάδος, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence  
infographic 1 Βασικά μεγέθη ελληνικού τουρισμού

|| Πηγή: Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence

## ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ INCOMING TOURISM

### 2 Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις, Διεθνείς Ταξιδιωτικές Εισπράξεις και Μέση κατά Κεφαλή Δαπάνη, 2016 Intl Tourist Arrivals, International Tourism Receipts and Average per Capita Tourism Expenditure, 2016

	Σύνολο Total	Μεταβολή 2016/2015 Change 2016/2015
Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις* International Tourist Arrivals*	24.799.346	5,1%
Διεθνείς Ταξιδιωτικές Εισπράξεις* International Tourism Receipts*	12.755	-6,8%
Μέση κατά Κεφαλή Δαπάνη* Average per Capita Tourism Expenditure*	514 €	-11,3%
Μέση Δαπάνη ανά Διανυκτέρευση* Average per Capita Tourism Expenditure*	67 €	-9,50%

\* Δεν περιλαμβάνονται οι αφίξεις και τα έσοδα από κρουαζιέρα  
\* Cruise arrivals and receipts are not included

### 3 Ελλάδα & Ανταγωνιστές - Δείκτης Ανταγωνιστικότητας Τουριστικού Κλάδου Greece & Competitors - Travel & Tourism Competitiveness Index



Πηγή: Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence  
Source: World Economic Forum, processing SETE Intelligence

### 4 Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις σε Ελλάδα και Ανταγωνιστές, 2016 International Tourist Arrivals in Greece and Competitors, 2016

	Αφίξεις (εκατ.) Arrivals (mil.)	Μεταβολή 2016/2015 Change 2016/2015
Ισπανία Spain	75,6	10,4%
Τουρκία* Turkey*	25,3	-30,1%
Ελλάδα Greece	24,8	5,1%
Κροατία Croatia	13,8	8,8%
Αίγυπτος Egypt	5,4	-41,9%
Κύπρος Cyprus	3,2	19,8%

Πηγή: Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού, Τράπεζα της Ελλάδος, Υπουργείο Πολιτισμού και Τουρισμού της Τουρκίας, CAPMAS, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence  
Source: UNWTO, Bank of Greece, Republic Of Turkey Ministry Of Culture and Tourism, CAPMAS, processing SETE Intelligence

infographic 2 Εισερχόμενος τουρισμός, δείκτης ανταγωνιστικότητας και διεθνείς τουριστικές αφίξεις

## 5

### Μερίδιο των 5 Κυριότερων Διαχρονικών Αγορών Προέλευσης στο Σύνολο των Διεθνών Τουριστικών Αφίξεων, 2016 & 2015

#### Market Share of the Top 5 Origin Markets in International Tourist Arrivals, 2016 & 2015

	Αφίξεις ανά Χώρα Προέλευσης Arrivals by Country of Origin		Μεταβολή 2016/2015 Change 2016/2015
	2016	2015	
Γερμανία Germany	3.138.735	2.810.350	11,7%
Ηνωμένο Βασίλειο United Kingdom	2.894.655	2.397.169	20,8%
Ιταλία Italy	1.386.902	1.355.327	2,3%
Γαλλία France	1.313.536	1.522.100	-13,7%
Ρωσία Russia	595.482	512.789	16,1%
<b>Σύνολο 5 Αγορών Total of 5 Markets</b>	<b>9.329.310</b>	<b>8.597.735</b>	<b>8,5%</b>

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence  
Source: Bank of Greece, processing SETE Intelligence

## 6

### Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις ανά Χώρα Προέλευσης, 2016

#### International Tourist Arrivals by Country of Origin, 2016

	2016	Μεταβολή Change 2016/2015
Γερμανία Germany	3.138.735	11,7%
Ηνωμένο Βασίλειο United Kingdom	2.894.655	20,8%
Βουλγαρία Bulgaria	2.522.804	32,7%
ΠΓΔΜ FYROM	1.721.115	-43,1%
Ιταλία Italy	1.386.902	2,3%
Γαλλία France	1.313.536	-13,7%
Ρουμανία Romania	1.026.110	89,9%
Τουρκία Turkey	889.762	-22,8%
ΗΠΑ USA	778.628	3,8%
Ολλανδία Netherlands	770.690	20,6%
Πολωνία Poland	734.963	-2,6%
Αλβανία Albania	722.347	47,0%
Σερβία Serbia	721.844	-0,8%
Κύπρος Cyprus	651.980	38,7%
Ρωσία Russia	595.482	16,1%

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence  
Source: Hellenic Statistical Authority, processing SETE Intelligence

infographic 3 Μερίδιο διαχρονικών αγορών προσέλευσης και διεθνείς αφίξεις ανά χώρα προσέλευσης



# 7

## Εποχικότητα Διεθνών Τουριστικών Αφίξεων, 2016 Seasonality of International Tourist Arrivals, 2016

	Αφίξεις Arrivals	Έσοδα Revenues
Ιανουάριος January	2,3%	1,2%
Φεβρουάριος February	1,7%	1,0%
Μάρτιος March	2,5%	1,7%
Απρίλιος April	3,6%	3,3%
Μάιος May	7,9%	8,2%
Ιούνιος June	12,0%	14,0%
<b>Ιούλιος July</b>	<b>18,8%</b>	<b>21,9%</b>
<b>Αύγουστος August</b>	<b>20,5%</b>	<b>23,7%</b>
Σεπτέμβριος September	16,7%	17,0%
Οκτώβριος October	8,8%	7,6%
Νοέμβριος November	2,9%	1,6%
Δεκέμβριος December	2,3%	1,5%

Αφίξεις Arrivals  
**56%**  
Έσοδα Revenues  
**63%**



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence  
Source: Bank of Greece, processing SETE Intelligence

# 8

## Τα 10 Ελληνικά Αεροδρόμια με τις Περισσότερες Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις, 2016 Top 10 Greek Airports in International Tourist Arrivals, 2016

- 1 Αθήνα Athens  
4.526.035
- 2 Ηράκλειο Heraklion  
2.885.154
- 3 Ρόδος Rhodes  
2.091.066
- 4 Θεσσαλονίκη Thessaloniki  
1.724.599
- 5 Κέρκυρα Corfu  
1.243.718



- 6 Χανιά Chania  
1.048.872
- 7 Κως Kos  
861.668
- 8 Ζάκυνθος Zakynthos  
676.069
- 9 Σαντορίνη Santorini  
404.677
- 10 Μύκονος Mykonos  
298.915

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) - Επεξεργασία: SETE Intelligence  
Τα στοιχεία υπόκεινται σε αλλαγές λόγω δημοσίευσης πιο πρόσφατων στοιχείων από τις πηγές.  
Source: Civil Aviation Authority (CAA) and Athens International Airport (AIA) - Processing: SETE Intelligence  
Data are subject to changes

infographic 4 Εποχικότητα και διεθνείς αφίξεις στα 10 αεροδρόμια με τις περισσότερες αφίξεις

## 9 Κατανομή Διεθνών Ταξιδιωτικών Εισπράξεων ανά Χώρα Προέλευσης, 2016 Breakdown of International Tourism Receipts by Country of Origin, 2016

Χώρα Country	Εισπράξεις Revenues
Γερμανία Germany	16,60%
Ηνωμένο Βασίλειο United Kingdom	15,25%
Γαλλία France	6,97%
ΗΠΑ USA	5,71%
Ιταλία Italy	5,66%
Ολλανδία Netherlands	3,77%
Ρωσία Russia	3,42%
Ρουμανία Romania	3,07%
Ελβετία Switzerland	2,60%
Βέλγιο Belgium	2,50%
Λοιπά Other	34,14%

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence  
Source: Bank of Greece, processing SETE Intelligence

\* Δεν περιλαμβάνονται οι αφίξεις και τα εισοδήματα από κρουαζιέρα  
\* Cruise arrivals and receipts are not included

## 10 Διανυκτερεύσεις Μη Κατοίκων στην Ελλάδα, 2006-2016 Non-Residents' Overnight Stays in Greece, 2006-2016

Έτος Year	Σύνολο Διανυκτερεύσεων Total of Overnight Stays
2006	162.165.173
2007	161.235.200
2008	152.596.091
2009	141.443.690
2010	140.175.727
2011	150.978.226
2012	142.416.876
2013	162.917.996
2014	186.927.498
2015	188.011.991
2016	193.418.750

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence  
Source: Bank of Greece, processing SETE Intelligence

## 11 Οι 10 Κυριότερες Χώρες Προέλευσης Βάσει της Μέσης Διάρκειας Παραμονής ανά Ταξίδι Μη Κατοίκων στην Ελλάδα, 2016 Top 10 Countries of Origin in Non-Residents' Average Duration of Stay in Greece, 2016

Χώρα Country	Διάρκεια παραμονής Duration of stay
Αυστραλία Australia	12,4
Καναδάς Canada	12,3
Γερμανία Germany	10,5
ΗΠΑ USA	10,5
Ρωσία Russia	10,2
Κύπρος Cyprus	9,8
Ολλανδία Netherlands	9,6
Βέλγιο Belgium	9,2
Ισπανία Spain	9,2
Ηνωμένο Βασίλειο United Kingdom	9,2

Μέση Διάρκεια Παραμονής  
Average Duration of Stay

6,9



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence  
Source: Bank of Greece, processing SETE Intelligence

infographic 5 Κατανομή διεθνών ταξιδιωτικών εισπράξεων, διανυκτερεύσεις και μέση διάρκεια παραμονής ανά χώρα προέλευσης

# 12

## Κατανομή Ξενοδοχειακών Κλινών ανά κατηγορία και ανά Περιφέρεια Distribution of Hotel Beds per class and per Region

Περιφέρεια Regional Unit	5*	4*	3*	2*	1*
Ανατ. Μακεδονία και Θράκη Eastern Macedonia and Thrace	1,5%	1,9%	3,2%	3,4%	4,2%
Αττική Attica	9,2%	7,5%	6,6%	7,2%	7,5%
Βόρειο Αιγαίο North Aegean	1,2%	1,4%	4,4%	3,9%	2,4%
Δυτική Ελλάδα Western Greece	2,3%	2,1%	3,2%	2,4%	1,1%
Δυτική Μακεδονία Western Macedonia	0,1%	0,4%	2,0%	0,6%	0,3%
Ήπειρος Epirus	1,3%	2,0%	2,9%	2,2%	1,8%
Θεσσαλία Thessaly	1,9%	3,3%	4,0%	4,5%	5,5%
Ιόνια νησιά Ionian Islands	6,8%	10,6%	14,8%	14,7%	5,6%
Κεντρική Μακεδονία Central Macedonia	12,7%	7,7%	11,4%	8,9%	32,0%
Κρήτη Crete	27,9%	24,3%	17,3%	19,8%	19,6%
Νότιο Αιγαίο South Aegean	29,7%	32,0%	20,3%	21,5%	12,4%
Πελοπόννησος Peloponnese	4,5%	3,9%	6,0%	5,0%	3,4%
Στερεά Ελλάδα Central Greece	1,1%	2,8%	3,9%	5,9%	4,2%

Πηγή: Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence  
Source: Hellenic Chamber of Hotels, processing SETE Intelligence

# 13

## Αριθμός Ξενοδοχειακών Κλινών, 2016 Hotel Beds, 2016

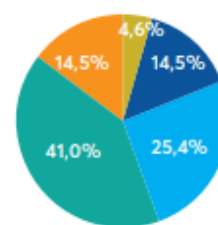
Κατηγορία Category	Κλίνες Beds
5*	137.210
4*	203.203
3*	185.560
2*	210.365
1*	52.215
<b>Σύνολο Total</b>	<b>788.553</b>

Πηγή: Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος, επεξεργασία στοιχείων SETE Intelligence  
Source: Hellenic Chamber of Hotels, processing SETE Intelligence

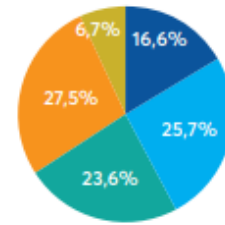
# 14

## Ποσοστιαία Κατανομή Ξενοδοχειακών Μονάδων, Δωματίων, Κλινών ανά Κατηγορία, 2016 Percentage Distribution of Hotel Units, Rooms, Beds, by Category, 2016

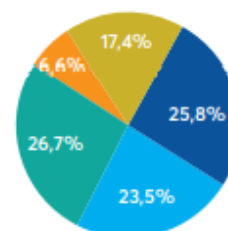
Μονάδες Units



Δωμάτια Rooms



Κλίνες Beds



infographic 6 Κατανομή και καταγραφή ξενοδοχειακών κλινών και ποσοστιαία διάκριση ανά κατηγορία

Στο δείκτη ανταγωνιστικότητας η Ελλάδα καταλαμβάνει την 24<sup>η</sup> θέση. Αυτό οφείλεται εν πολλοίς στην υψηλή φορολόγηση τόσο στην άμεση όσο και στην έμμεση φορολογία. Τα κέρδη που προκύπτουν από την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας, αντισταθμίζονται από την πολύ υψηλή φορολογία. Οι φορολογικές επιβαρύνσεις της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας έχουν οδηγήσει στην απώλεια ενός ποσοστού ανταγωνιστικότητας το οποίο είναι υψηλότερο από το 10%. Πραγματοποιώντας μία συγκριτική αξιολόγηση στο φορολογικό πλαίσιο των τουριστικών επιχειρήσεων μεταξύ συγκεκριμένων ευρωπαϊκών χωρών, παρατηρείται ότι η Ελλάδα λαμβάνει τη χαμηλότερη βαθμολογία. Την πρώτη θέση διεκδικεί η Κύπρος με συνολική βαθμολογία 84 μονάδων και με μικρή διαφορά ακολουθεί η Κροατία με 81 μονάδες. Έπεται η Τουρκία με 69 μονάδες και στη συνέχεια η Ισπανία με 60 μονάδες, ενώ η Ελλάδα κατέχει την 5<sup>η</sup> θέση με 42 μονάδες (SETE, 2016).

ΧΩΡΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ
ΚΥΠΡΟΣ	84
ΚΡΟΑΤΙΑ	81
ΤΟΥΡΚΙΑ	69
ΙΣΠΑΝΙΑ	60
ΕΛΛΑΔΑ	42

**Πίνακας 1: Ανταγωνιστικότητα φορολογικού πλαισίου τουριστικών επιχειρήσεων έναντι άλλων χωρών**

## 1.2 Η συμβολή του τουρισμού σε μακροοικονομικά μεγέθη

Η άμεση συμβολή της τουριστικής βιομηχανίας στο ΑΕΠ της Ελλάδας εκτιμήθηκε στο 9,6% του ΑΕΠ για το 2015, έναντι των χαμηλότερων ποσοστών 9,3% και 8,3% για τα έτη 2014 και 2013 αντίστοιχα. Ωστόσο, οι επενδύσεις στην τουριστική βιομηχανία και ο εσωτερικός τουρισμός βρίσκονται ακόμη σε χαμηλά επίπεδα εξαιτίας της παρατεταμένης ύφεσης και της αβεβαιότητας έναντι της εθνικής οικονομίας. Ο τουριστικός πολλαπλασιαστής ο οποίος μπορεί να προσδιορίσει την άμεση και την έμμεση επίπτωση της τουριστικής βιομηχανίας στο ΑΕΠ εκτιμήθηκε σε 2,2 μονάδες από το IOBE (Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών) και σε 2,65 μονάδες από το ΚΕΠΕ (Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών). Κατά τα τελευταία χρόνια ο πολλαπλασιαστής προσεγγίζει υψηλά επίπεδα λόγω της πρόσθετης ζήτησης, η οποία αυξάνεται λόγω της ανάπτυξης του εισερχομένου τουρισμού. Η έμμεση συμβολή του ελληνικού τουρισμού

στο ΑΕΠ ξεπέρασε το 21% για το 2015, ενώ οι προβλέψεις που έχουν πραγματοποιηθεί αναφέρουν ότι η συμβολή στο ΑΕΠ το 2021 θα αγγίξει το 23% (SETE, 2016).

Αναφορικά με τη συμβολή της τουριστικής βιομηχανίας στην αύξηση του ΑΕΠ για το χρονικό διάστημα 2013-2015, η επίπτωση για το έτος 2015 στο ΑΕΠ της χώρας ήταν +1,01 ποσοστιαίες μονάδες, ενώ το 2014 ήταν +1,75 ποσοστιαίες μονάδες. Τα στοιχεία αυτά προκύπτουν με τη χρήση του χαμηλότερου από τους δύο διαθέσιμους πολλαπλασιαστές, δηλαδή με πολλαπλασιαστή 2,2. Με γνώμονα την αύξηση των εισπράξεων από τον εισερχόμενο τουρισμό, η συμβολή του στη μεταβολή του ΑΕΠ της Ελλάδας διαμορφώθηκε στις 0,41 ποσοστιαίες μονάδες για το 2015, εφόσον είχε προηγηθεί μία συμβολή ίση με 0,69 ποσοστιαίες μονάδες για το 2014 και 0,89 ποσοστιαίες μονάδες για το 2013. Επιπλέον, σύμφωνα με τη μεταβολή της προστιθέμενης αξίας στους τομείς του εμπορίου, των μεταφορών, της εστίασης και της φιλοξενίας η επίπτωση της τουριστικής βιομηχανίας στη μεταβολή του ΑΕΠ ήταν υψηλότερη από τις 0,31 ποσοστιαίες μονάδες για το 2015, 1,45 μονάδες για το 2014 και 0,03 μονάδες για το 2013.

Η συνολική συμβολή της τουριστικής βιομηχανίας στον τομέα της εγχώριας απασχόλησης εκτιμήθηκε στο 18,9% για το 2015 έναντι του 14,9% του 2010 (SETE, 2016).

Όσον αφορά την συμβολή των βασικών κλάδων της οικονομίας στην αύξηση της απασχόλησης στην περίοδο 2013-2015 σημειώνονται τα ακόλουθα:

1. Από το Δελτίο του Συστήματος ΕΡΓΑΝΗ για τον Απρίλιο του 2015 προκύπτει ότι τον μήνα Απρίλιο σημειώθηκε καθαρή αύξηση της απασχόλησης (προσλήψεις – απολύσεις – οικειοθελείς αποχωρήσεις) κατά 46,1 χιλ. άτομα στα καταλύματα, κατά 18,9 χιλ. άτομα στην εστίαση, κατά 8,5 χιλ. στο λιανικό εμπόριο, κατά 2,5 χιλ. στο χονδρικό εμπόριο και κατά 2,28 χιλ. στα ταξιδιωτικά πρακτορεία, όταν η συνολική καθαρή αύξηση της απασχόλησης τον Απρίλιο 2016 διαμορφώθηκε στο υψηλό των 90,6 χιλ. (SETE, 2016).
2. Σύμφωνα με στοιχεία του SETE Intelligence, που βασίζονται στα «Μηνιαία Στοιχεία Απασχόλησης» που ανακοινώνει σε μηνιαία βάση το ΙΚΑ- ΕΤΑΜ, η αύξηση του αριθμού των ασφαλισμένων μεταξύ 2012 και 2015 στον τουρισμό είναι πολλαπλάσια (37% -67% ανάλογα με τον μήνα) αυτής των υπολοίπων κλάδων (2% -9%). Ως εκ τούτου, μεταξύ Αυγούστου 2012 και 2015, η αύξηση του αριθμού των

ασφαλισμένων στον τουρισμό (80.000) ισούται με σχεδόν το 90% της αύξησης όλων των υπολοίπων κλάδων της (93.000) (SETE, 2016).

3. Τέλος, σε όρους απασχόλησης ο δυναμισμός του τουρισμού καθίσταται ακόμα πιο εμφανής αφού η συνολική απασχόληση μεταξύ 2012 και 2015 αυξήθηκε 20%-59% ανάλογα με τον μήνα, έναντι αύξησης 2% έως 9% για τους υπόλοιπους κλάδους. Επίσης, το πρώτο οκτάμηνο του 2015 η απασχόληση στον τουρισμό ήταν αυξημένη κατά 43% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα το 2012, έναντι 6% στους υπόλοιπους κλάδους (SETE, 2016).

### **1.3 Βασικά Μεγέθη Ελληνικού Τουρισμού**

Η Ελλάδα αποτελεί ένα σημαντικό τουριστικό προορισμό με αρκετά συγκριτικά πλεονεκτήματα τα οποία την έχουν κατατάξει σε ένα διεθνή ανταγωνιστή. Η ικανοποίηση που αντλούν οι τουρίστες από την παροχή υπηρεσιών των τουριστικών επιχειρήσεων, είναι σημαντικά υψηλότερη από την αντίστοιχη των διεθνών τουριστικών προορισμών που ανταγωνίζονται την Ελλάδα. Ωστόσο, ο τουρισμός της Ελλάδας έρχεται αντιμέτωπος με προβλήματα ζωτικής σημασίας σε ορισμένους προορισμούς κυρίως στα αεροδρόμια της περιφέρειας, στους λιμένες και σε μέρος του οδικού δικτύου της.

Ο τουρισμός είναι ένας οικονομικός τομέας αρκετά ευμετάβλητος στις γεωπολιτικές διακυμάνσεις. Οι εντάσεις των σχέσεων μεταξύ της Ρωσίας και της Τουρκίας αλλά και οι αλλαγές του γεωπολιτικού περιβάλλοντος της Ανατολικής Μεσογείου είχαν θετικές επιπτώσεις στον ελληνικό τουρισμό ενισχύοντας την κίνηση προς τη χώρα μας. Ωστόσο, αυτή η αυξημένη κίνηση αντισταθμίστηκε από τη μεταναστευτική κρίση του 2015 και σε ορισμένες περιοχές της Ελλάδας συνεχίζει να επηρεάζει την τουριστική κίνηση αρνητικά (SETE, 2016).

Στον παρακάτω πίνακα παρατηρείται η συνεχής ανάπτυξη του κλάδου του τουρισμού για τα έτη 2010-2016. Αυτό είναι εμφανές αφού στα κύρια μεγέθη των αφίξεων, εσόδων, διανυκτερεύσεων και δαπάνης/διανυκτέρευση παρατηρείται αυξητική τάση. Πιο συγκεκριμένα για τις αφίξεις παρατηρείται αύξηση 66% από 10 εκατομμύρια στα 25 εκατομμύρια, για τα έσοδα αύξηση 51% από τα 9,6 δις στα 14,5 δις και για τις διανυκτερεύσεις αύξηση 39% από τα 140 εκατομμύρια στα 195 εκατομμύρια συγκρίνοντας τα έτη 2010 2016. Μοναδική παραφωνία στην

συνεχή αυξητική τάση των μεγεθών του τουρισμού είναι το έτος 2012 όπου παρατηρείται μια μικρή πτώση 5% στις αφίξεις και στα έσοδα και 6,6% στις διανυκτερεύσεις σε σχέση με το 2011. Για την δαπάνη/διανυκτέρευση παρατηρείται αυξητική τάση από 68,6 € το 2010 σε 74,6 € το 2016 σημειώνοντας αύξηση 10% και μόνο κατά το έτος του 2014 έχουμε μείωση 2,7 € από το προηγούμενη του 2013. Δυο μεγέθη βαίνουν μειούμενα, οι διανυκτερεύσεις/ταξίδι από τις 9,3 το 2010 στις 7,8 το 2016 και η δαπάνη/ταξίδι από 640,4 € στα 581,9 € για τα ίδια έτη. Βέβαια η μείωση της τουριστικής δαπάνης/ταξίδι οφείλεται στο ότι οι τουρίστες πραγματοποιούν διακοπές μικρότερης διάρκειας και όχι στη μείωση της δαπάνης ημερησίως. Η αύξηση των αφίξεων όπως και των εσόδων του εισερχόμενου και του εσωτερικού τουρισμού στη χώρα προσδιορίζεται κυρίως από τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και την αύξηση του ρυθμού προσφοράς ανταγωνιστικών τουριστικών υπηρεσιών (SETE, 2016).

	Αφίξεις (χιλιάδες)	Έσοδα Εκ. €	Διανυκτερεύσεις (χιλιάδες)	Δαπάνη / ταξίδι (€)	Διανυκτερεύσεις/ ταξίδι	Δαπάνη/ Διανυκτέρευση(€)
<b>2010</b>	15.008	9.611	140.176	640,4	9,3	68,6
<b>2011</b>	16.427	10.505	150.978	639,5	9,2	69,6
<b>2012</b>	15.518	10.025	140.919	646	9,1	71,1
<b>2013</b>	17.917	11.707	160.251	653,4	8,9	73,1
<b>2014</b>	22.034	13.005	184.789	590,2	8,4	70,4
<b>2015</b>	23.600	13.679	185.027	579,6	7,8	73,9

2016	25.005	14.550	195.000	581,9	7,8	74,6
------	--------	--------	---------	-------	-----	------

**Πίνακας 2: Συγκεντρωτικά στοιχεία αφίξεων, δαπανών & διανυκτερεύσεων (συμπεριλαμβανομένης κρουαζιέρας)**

Η αναπτυξιακή πορεία του ελληνικού τουρισμού για το χρονικό διάστημα 2013-2016, οφείλεται κατά κύριο λόγο στις ευνοϊκές συνθήκες που επικρατούσαν στις χώρες προέλευσης των τουριστών, στις γεωπολιτικές εξελίξεις που συνέβησαν σε ορισμένες ανταγωνίστριες χώρες, αλλά και στη βελτίωση της εικόνας της Ελλάδος ως μίας ασφαλούς χώρας. Ωστόσο, όπως έχει ήδη επισημανθεί ένας πολύ αρνητικός παράγοντας στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας είναι η υψηλή φορολογική επιβάρυνση τόσο μέσω της άμεσης όσο και μέσω της έμμεσης φορολογίας (SETE, 2016).

Ο κύκλος εργασιών της τουριστικής βιομηχανίας παρουσίασε μία ανάκαμψη της τάξεως του 4,9% το 2013 έναντι του 11,8% το 2014 και του 3,5% του 2015 παρά το γεγονός ότι ο δείκτης του κύκλου εργασιών παρουσίαζε μία πτώση της τάξεως του 8% το τέταρτο τρίμηνο του 2015. Το 2012 ήταν μία πολύ κακή χρονιά για την ελληνική τουριστική βιομηχανία εξαιτίας των υπονομευτικών κινητοποιήσεων που συνέβησαν στο εσωτερικό της χώρας και την δυσφήμιζαν στο εξωτερικό.

Ο δείκτης του κύκλου εργασιών των τουριστικών γραφείων σημείωσε μία σημαντική ανάκαμψη κατά 11,3% για το 2013, 6,9% για το 2014 και μείωση 3,9% για το 2015. Η μείωση του τελευταίου έτους οφείλεται στην καθοδική πορεία του δείκτη στο τρίτο τρίμηνο, η οποία ήταν ίση με το 11%, και στη μείωση της τάξεως του 16,1% στο τέταρτο τρίμηνο του 2015 εξαιτίας της επιβολής των capital controls (SETE, 2016).

Πιο αναλυτικά, για το 2013 παρατηρήθηκαν τα εξής στον ελληνικό τουρισμό (SETE, 2016):

- Αύξηση στις αφίξεις των τουριστών στην χώρα οι οποίοι δεν κατοικούν μόνιμα σε αυτή κατά 15,5%.
- Αύξηση κατά 13,5% στις αφίξεις των μη κατοίκων στη χώρα σε ξενοδοχεία και σε κάθε είδους καταλύματα.



- Αύξηση κατά 13% στις διανυκτερεύσεις των μη-κατοίκων σε ξενοδοχεία και σε κάθε είδους καταλύματα.
- Αύξηση στις διανυκτερεύσεις των κατοίκων της Ελλάδας σε ξενοδοχειακές μονάδες αλλά και σε καταλύματα κάθε είδους κατά 5,5% και 3,1% αντίστοιχα μετά την πτώση του εσωτερικού τουρισμού το χρονικό διάστημα 2010-2012.
- Αύξηση των εσόδων του εισερχόμενου τουρισμού κατά 16,4%.
- Αύξηση του κύκλου εργασιών των κλάδων της εστίασης και της φιλοξενίας κατά 4,9%.
- Αύξηση των αεροπορικών μεταφορών κατά 3,9% και μία αύξηση του κλάδου των ταξιδιωτικών γραφείων κατά 11,3% μετά την καθοδική πορεία της χρονικής περιόδου 2010-2012.

Η αναπτυξιακή πορεία της τουριστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα συνεχίστηκε επίσης κατά το 2014, επηρεάζοντας το συντελεστή ανάκαμψης της ελληνικής οικονομίας, αφού η αύξηση του ΑΕΠ λόγω του τουρισμού ήταν ίση με το 0,7% και η απασχόληση αυξήθηκε κατά 0,55% (SETE, 2016). Πιο συγκεκριμένα, για το 2014 παρατηρήθηκαν τα εξής (SETE, 2016):

- Αύξηση των μη κατοίκων στη χώρα κατά 23%.
- Οριακή ανάκαμψη του εσωτερικού τουρισμού.
- Αύξηση των εσόδων του εισερχόμενου τουρισμού κατά 10,2%.
- Αύξηση του κύκλου εργασιών του τομέα της εστίασης και της φιλοξενίας κατά 11,8%.
- Αύξηση του κύκλου εργασιών των αεροπορικών μεταφορών κατά 7,1% και του κλάδου των τουριστικών γραφείων κατά 6,5%.

Η θετική συμβολή της τουριστικής βιομηχανίας και η αποτροπή της ύφεσης μέσω της αύξησης της απασχόλησης, συνεχίστηκε και το 2015 όπου παρατηρήθηκε μία σημαντική αύξηση (SETE, 2016):

- Στις αφίξεις των μη-κατοίκων στη χώρα κατά 7,6%.
- Στα έσοδα του εισερχόμενου τουρισμού κατά 5,5%.
- Στον κύκλο εργασιών των τομέων της εστίασης και της φιλοξενίας κατά 3,1%.
- Στον κύκλο εργασιών των αεροπορικών μεταφορών κατά 9,7%, αν και ο κύκλος εργασιών του τομέα των ταξιδιωτικών γραφείων μειώθηκε κατά 3,9% κυρίως λόγω της επιβολής των capital controls.

Ταυτόχρονα παρατηρήθηκε μία αύξηση των αφίξεων των τουριστών από τις κοινές χώρες προέλευσής τους όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Η μεγαλύτερη αύξηση των τουριστικών αφίξεων παρατηρήθηκε από τις Η.Π.Α. για το 2015, ενώ η μικρότερη από τη Γαλλία η οποία ήταν ίση με το 4%. Η τελευταία αυτή αύξηση ήταν δυσανάλογη συγκριτικά με το 27% του προηγούμενου έτους, όπου η μικρότερη αύξηση αφίξεων προήλθε από τη Γερμανία η οποία ήταν ίση με το 8,5%.

	2015	2014
<b>Γερμανία</b>	14,3%	8,5%
<b>Ηνωμένο Βασίλειο</b>	14,7%	13,2%
<b>Γαλλία</b>	4%	27%
<b>Ιταλία</b>	21,3%	15,9%
<b>Η.Π.Α.</b>	26,8%	26,9%

**Πίνακας 3: Μεταβολές αφίξεων τουριστών από τις παραδοσιακές χώρες προέλευσης (SETE, 2016)**

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται στοιχεία για τις αφίξεις των μη κατοίκων στην Ελλάδα για το χρονικό διάστημα από το 2008 έως το 2015 ανά τρίμηνο. Η αύξηση των αφίξεων υπήρξε εντυπωσιακή για το χρονικό διάστημα μεταξύ του 2013 και του 2015 αγγίζοντας τα 23,6 εκατομμύρια για το 2015, ενώ το 2012 ήταν 15,2 εκατομμύρια. Η αύξηση αυτή προήλθε κυρίως από τις χώρες που απαρτίζουν τις παραδοσιακές αγορές όπως είναι το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, η Ιταλία, η Γαλλία, οι Η.Π.Α. καθώς και άλλες χώρες του G-20. Επίσης, σημαντική ήταν η συμβολή στον αριθμό των αφίξεων και από τις γειτονικές αγορές της Βουλγαρίας, της Σερβίας και της Τουρκίας (SETE, 2016). Είναι εμφανής η διαφορά του τρίτου τριμήνου σε σχέση με τα υπόλοιπα τρία καθώς ο αριθμός των αφίξεων κατά το τρίμηνο υποσκελίζει αθροιστικά τα υπόλοιπα τρία διαπιστώνοντας την εποχικότητα του ελληνικού τουρισμού.

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1 <sup>ο</sup> τρίμηνο	1,242.1	1,035.2	980.4	1108.4	978.6	1,023.4	1,186.9	1,728.4
2 <sup>ο</sup> τρίμηνο	4,243.5	3,885	3,674.8	4,195.8	3,849.2	4,397.5	5,077.1	5,837.3
3 <sup>ο</sup> τρίμηνο	8,136.4	7,784.8	8,238.1	8,925.7	8,655.2	10,113.1	12,722.9	13,051.7
4 <sup>ο</sup> τρίμηνο	2,316.8	2,209.5	2,114.2	2,197.4	2,034.6	2,385.7	3,046.5	2,982

**Πίνακας 4: Αφίξεις μη κατοίκων στην Ελλάδα (SETE, 2016)**

Η ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού σύμφωνα με το SETE (2016) για το 2015 οφειλόταν κατά κύριο λόγο:

- Στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας.
- Στη διαμόρφωση της συναλλαγματικής ισοτιμίας του ευρώ σε χαμηλό επίπεδο σε σύγκριση με νομίσματα γειτονικών χωρών εξαιρώντας το ρωσικό νόμισμα και το τουρκικό.
- Στην αλλαγή του μείγματος μάρκετινγκ του ελληνικού τουριστικού προϊόντος και στη στροφή προς τις ολιγοήμερες διακοπές με τη μείωση της δαπάνης ανά πραγματοποιούμενο ταξίδι και όχι ανά διανυκτέρευση.

- Στην ανάπτυξη των χωρών προέλευσης, η οποία δημιουργήθηκε από την πολιτική των αρνητικών ή των μηδενικών επιτοκίων και την αύξηση της ρευστότητας από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και την Τράπεζα της Αγγλίας.
- Στην καθιέρωση της Ελλάδας ως ένας ασφαλής τουριστικός προορισμός και της απουσίας εμφάνισης τρομοκρατικών επιθέσεων.
- Στη βελτίωση των υποδομών, των μεταφορικών υπηρεσιών και στην ανάπτυξη του τομέα της επικοινωνίας.
- Στην αναβάθμιση των ξενοδοχειακών επιχειρήσεων και των επιχειρήσεων εστίασης παρά την παρατεταμένη ύφεση της ελληνικής οικονομίας.
- Στην ανάδειξη του τουριστικού τομέα σε ένα τομέα εξαγωγών για την ελληνική οικονομία.

Στον αντίποδα υπήρξαν ορισμένοι παράγοντες οι οποίοι επιβάρυναν τον ελληνικό τουρισμό κατά το 2015 και αυτοί σύμφωνα με το SETE (2016) ήταν:

- Η εκτροπή της ελληνικής οικονομίας από την πραγματοποίηση του Προγράμματος της Δημοσιονομικής Προσαρμογής και των αντίστοιχων Διαρθρωτικών Μεταρρυθμίσεων.
- Η άρνηση της συνεργασίας με τους δανειστές της ελληνικής οικονομίας, γεγονός το οποίο οδήγησε στην αναστολή λειτουργίας των ελληνικών τραπεζών και στην επιβολή των capital controls.
- Η επιβολή επώδυνων δημοσιονομικών μέτρων μεταξύ των οποίων ήταν και η αύξηση του φορολογικού συντελεστή του ΦΠΑ στην τουριστική βιομηχανία.
- Η ένταση του φαινομένου της μεταναστευτικής κρίσης και της κακής διαχείρισής της.
- Η ύφεση της ρωσικής οικονομίας και η διολίσθηση του ρωσικού νομίσματος έναντι του ευρώ.

Η τουριστική ανάπτυξη του 2016 επηρεάστηκε θετικά από τους ίδιους παράγοντες που είχε επηρεαστεί και το 2015 ή το χρονικό διάστημα 2013-2014 με τη διαφορά ότι για το 2016 βελτιώθηκε η κατάσταση στη Ρωσία με αποτέλεσμα να αυξηθούν οι αφίξεις από αυτήν τη χώρα. Επίσης, η ικανοποιητική πορεία των οικονομιών της Κεντρικής Ευρώπης και των χωρών των Βαλκανίων (Ρουμανία, Βουλγαρία, Πολωνία και Τσεχία) αποτέλεσαν τους λόγους εμφάνισης νέων αγορών στην ελληνική τουριστική βιομηχανία. Ένα χαρακτηριστικό στοιχείο της τουριστικής ανάπτυξης της Ελλάδας για το 2016 ήταν η θεώρηση της χώρας ως ασφαλούς

προορισμού συγκριτικά με τις ανταγωνίστριες χώρες όπου υπήρχε έξαρση της τρομοκρατίας. Επιπλέον, το τέλος του 2015 βρήκε τη χώρα να έχει εκπληρώσει ορισμένα από τα προαπαιτούμενα του 3<sup>ου</sup> Μνημονίου που είχε υπογράψει, με αποτέλεσμα να βελτιωθεί η εικόνα της οικονομίας στο εξωτερικό και να μην υπονομεύεται η διεθνής αξιοπιστία της υπό την απειλή του Grexit. Από την άλλη πλευρά, τροχοπέδη της τουριστικής ανάπτυξης είναι τα μέτρα που ψηφίστηκαν για την ελληνική οικονομία το 2015 τα οποία είχαν ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση του τουρισμού με μέτρα ύψους 5,4 δισεκατομμύρια ευρώ και οδήγησαν στην αύξηση της φορολογικής επιβάρυνσης των νοικοκυριών αλλά και των επιχειρήσεων, την αύξηση των ασφαλιστικών εισφορών καθώς και το σχεδιασμό επιβολής ενός τέλους στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις ανά διανυκτέρευση (SETE, 2016).

Είναι απαραίτητη επίσης η αναφορά στην ιδιωτικοποίηση και διαχείριση ορισμένων περιφερειακών αεροδρομίων της Ελλάδος από τη Fraport Greece, στα οποία συμπεριλαμβάνεται και ο αερολιμένας Μυκόνου. Αυτή η νέα εξέλιξη πρόκειται να αλλάξει την κατάσταση του τομέα των εναέριων μεταφορών, καθώς στη χώρα έχουν αρχίσει να εμφανίζονται αεροπορικές εταιρείες με πτήσεις χαμηλού κόστους ή αεροπορικές εταιρείες του εξωτερικού οι οποίες ανταγωνίζονται τις ημεδαπές αεροπορικές εταιρείες στις πτήσεις του εσωτερικού σε μία προσπάθεια να επωφεληθούν από την αυξημένη τουριστική κίνηση. Οι συγκεκριμένες στρατηγικές κινήσεις, απέφεραν για το 2016 μία αύξηση των αεροπορικών θέσεων για τις πτήσεις του εσωτερικού προς τα περιφερειακά αεροδρόμια, η οποία ήταν ίση με το 46%, ένα ποσοστό το οποίο ισοδυναμεί με 1,11 εκατομμύρια θέσεις. Αυτό το στοιχείο είναι ικανό να αποτυπώσει το βαθμό του ανταγωνισμού των αεροπορικών εταιρειών της Ελλάδας και ταυτόχρονα υποδηλώνει τις δυνατότητες μεταφοράς που έχουν πλέον οι τουρίστες, ιδίως αναφορικά με τις πτήσεις χαμηλού κόστους. Οι αεροπορικές αφίξεις στην Ελλάδα αυξήθηκαν κατά 8,2% στο πρώτο τρίμηνο του 2016, μετά την αύξηση της τάξεως του 29,4% του πρώτου τριμήνου του 2015 και του 20,6% του πρώτου τριμήνου του 2014 (SETE, 2016).

## **1.4 Προοπτικές Ελληνικού Τουρισμού**

Η τουριστική επιχειρηματικότητα αναπτύσσεται με εξαιρετικά γρήγορους ρυθμούς τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα. Ο τουρισμός διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική

ανάπτυξη της χώρας. Οι ελληνικές τουριστικές επιχειρήσεις έχουν γνωρίσει ιδιαίτερη ανάπτυξη, ενώ έχουν συμβεί συγχωνεύσεις ή εξαγορές κολοσσών με διεθνή εμβέλεια. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την περαιτέρω επαγγελματική εξέλιξη του κλάδου ενώ το ανθρώπινο δυναμικό των τουριστικών επιχειρήσεων αρχίζει να αναβαθμίζεται ακολουθώντας τις ανάγκες της τουριστικής βιομηχανίας και συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Σύμφωνα με έρευνα που έχει πραγματοποιηθεί η Ελλάδα κατέχει την 45<sup>η</sup> θέση μεταξύ 141 χωρών αναφορικά με το βαθμό στον οποίο αναπτύσσεται το ανθρώπινο δυναμικό της, το οποίο στελεχώνει τις τουριστικές επιχειρήσεις και το βαθμό ανταπόκρισης και ευελιξίας της αποδοτικότητας της αγοράς εργασίας. Στην ίδια έρευνα η Ισπανία κατέκτησε την 34<sup>η</sup> θέση συγκεντρώνοντας μία συνολική βαθμολογία ίση με 4.87 μονάδες, ενώ η Ελλάδα είχε συγκεντρώσει 4.75 μονάδες και η Ιταλία είχε κατακτήσει την 75<sup>η</sup> θέση με 4.45 μονάδες (SETE, 2016).

Οι μεταρρυθμίσεις της αγοράς εργασίας στην Ελλάδα το χρονικό διάστημα μεταξύ του 2010 και του 2014, συνέβαλλαν στην απελευθέρωση παραγωγικών πόρων από κλάδους όπου δεν παράγονταν εμπορεύσιμα προϊόντα ή υπηρεσίες, διευκολύνοντας έτσι τη λειτουργία δυναμικών βιομηχανιών όπως εκείνης του τουρισμού. Η ευρεία χρήση του διαδικτύου στις προσφερόμενες τουριστικές υπηρεσίες στην Ελλάδα άλλαξε τον τρόπο με τον οποίο συνδέονται σε παγκόσμιο επίπεδο οι τουρίστες με τις επιχειρήσεις. Σύμφωνα με έρευνα που έχει πραγματοποιηθεί σε 141 χώρες, η Ελλάδα κατείχε την 49<sup>η</sup> θέση αναφορικά με τη χρήση της τεχνολογίας της πληροφορίας και της επικοινωνίας, ενώ στην 47<sup>η</sup> θέση βρισκόταν η Βουλγαρία, στην 68<sup>η</sup> θέση η Τουρκία, ενώ η Κύπρος κατείχε την 50<sup>η</sup> θέση. Ο εκσυγχρονισμός στην παροχή των τουριστικών υπηρεσιών στην Ελλάδα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης του ελληνικού τουριστικού προϊόντος (SETE, 2016).

Η τόνωση της τουριστικής κίνησης στην Ελλάδα ήταν το αποτέλεσμα των γεωπολιτικών αλλαγών που συνέβησαν στην Ανατολική Μεσόγειο αλλά και της κρίσης μεταξύ της Ρωσίας και της Τουρκίας. Ωστόσο, το φαινόμενο της μεταναστευτικής κρίσης χρήζει άμεσης αντιμετώπισης και ανθρωπιστικής διαχείρισης, ώστε να ανακάμψει η ανοδική πορεία της τουριστικής βιομηχανίας στην περιοχή του Ανατολικού Αιγαίου (Λέσβος, Σάμος, Χίος) και στα νησιά Κως, Μεγίστη και Λέρος όπου φιλοξενούνται περίπου 8,5 χιλιάδες μετανάστες (SETE, 2016).

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

SETE, 2014 2015 2016. Ελληνικός Τουρισμός - Εξελίξεις - Προοπτικές, Αθήνα: INSETE

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

### Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

#### 2.1 Τουριστική φέρουσα ικανότητα και βιώσιμος τουρισμός

Η έννοια της οικονομικής ανάπτυξης περιγράφει όλες εκείνες τις διαδικασίες όπου το πραγματικό ΑΕΠ μιας Χώρας και το κατά κεφαλήν της εισόδημα αυξάνεται κατά τη διάρκεια μιας χρονικής περιόδου. Σημαντικό ρόλο παίζουν οι οικονομικοί δείκτες, η αύξηση των παραγωγικών μονάδων και των υπηρεσιών καθώς και η βελτίωση των υποδομών και των εγκαταστάσεων, ικανών ώστε να συντηρήσουν την παραγωγική αύξηση. Εκτός από τα παραπάνω εμπεριέχεται σ' αυτή η έννοια της κοινωνικής ευμάρειας περιλαμβάνοντας τις αλλαγές που συμβαίνουν – κοινωνικές, πολιτιστικές, πολιτικές και οικονομικές που συνεισφέρουν στην υλική πρόοδο και σχετίζεται με την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού, τη μείωση των δεικτών ανισότητας καθώς και δομικών αλλαγών που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής ενός πληθυσμού.

Σύμφωνα με τα ανωτέρω τουριστική ανάπτυξη σ' έναν προορισμό λογίζεται αν υφίσταται οικονομική ανάπτυξη και προκειμένου να επιτευχθεί χρήζει δομικών επεμβάσεων δημοσίου και ιδιωτικού χαρακτήρα το περιβάλλον του εκάστοτε προορισμού. Το κατά πόσο θα διαταράξουν αυτές, το εγγύς περιβάλλον εξαρτάται από την πολιτική που θα ακολουθηθεί.

Η σχέση τουριστικής ανάπτυξης περιβάλλοντος και του κατά πόσο είναι ισορροπημένη μπορεί να διαπιστωθεί να ελεγχθεί και να διαμορφωθεί χρησιμοποιώντας το εργαλείο της τουριστικής φέρουσας ικανότητας (ΤΦΙ) ενός προορισμού. Η φέρουσα ικανότητα σ' έναν τουριστικό προορισμό αποτελεί ένα βασικό εργαλείο για τον προσδιορισμό της βιωσιμότητάς του.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (UNWTO) η Τουριστική Φέρουσα Ικανότητα (ΤΦΙ) ορίζεται ως:

*“Ο μέγιστος δυνατός αριθμός ατόμων που μπορεί να φιλοξενήσει ταυτοχρόνως ένας τουριστικός προορισμός, χωρίς να προκαλείται καταστροφή του φυσικού, οικονομικού, κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος αλλά και μη αποδεκτή μείωση στην ποιότητα της ικανοποίησης των επισκεπτών.”*  
(UNWTO, 2017)



Η ΤΦΙ διακρίνεται σε:

- **Φυσική**, η οποία καθορίζει τους περιορισμούς που θέτει η ίδια η περιοχή όπως είναι:
  - Η έκταση του προορισμού
  - Η ακτογραμμή προς εκμετάλλευση (στην περίπτωση που αφορά νησί ή παραθαλάσσια περιοχή)
  - Η δυνατότητα φιλοξενίας που παρέχουν οι υποδομές
- **Οικολογική**, η οποία καθορίζει τους περιορισμούς της αναγκαιότητας διατήρησης φυσικών πόρων και βασικών λειτουργιών των οικοσυστημάτων.
- **Οικονομική**, η οποία αφορά στη διατήρηση μιας ισορροπημένης οικονομίας και την ‘‘αντοχή’’ που επιδεικνύει ο προορισμός. Συνήθης κίνδυνος είναι η συνεχής αλλαγή χρήσεων γης προς όφελος του τουρισμού και η ποιότητα και ο αριθμός του εργατικού δυναμικού.
- **Κοινωνική**, η οποία αφορά τον αριθμό των επισκεπτών που μπορεί να δεχθεί ένας προορισμός χωρίς να αλλοιωθεί η κοινωνική ταυτότητα και να ενοχληθούν οι κάτοικοι.
- **Ψυχολογική**, η οποία αφορά το βαθμό ανοχής των τουριστών στο συνωστισμό και στα επακόλουθα του.

Μπορούν να γίνουν τέσσερις διακρίσεις όσον αφορά το χαρακτήρα της τουριστικής ανάπτυξης σε σχέση με την ευρεία έννοια της περιβαλλοντικής διαχείρισης

- Ελεύθερη ανάπτυξη χωρίς περιορισμούς, το οποίο σημαίνει υπέρβαση των ορίων της ΤΦΙ.
- Εντατική τουριστική ανάπτυξη με περιορισμούς, το οποίο σημαίνει ότι θέτονται κανόνες και όρια κυρίως στην φυσική, οικολογική και οικονομική ή σε κάποιες από αυτές τις διακρίσεις της ΤΦΙ αγνοώντας οι υπόλοιπες.
- Περιορισμένη ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, το οποίο σημαίνει θέτονται κανόνες και όρια όλων των διακρίσεων της ΤΦΙ.
- Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη η οποία είναι η εναρμόνιση όλων των περιορισμών της ΤΦΙ με μακρόπνοο αναπτυξιακό χαρακτήρα πλήρους σχεδιασμένου από την πολιτεία.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (UNWTO) ως βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη η βιώσιμος τουρισμός ορίζεται:

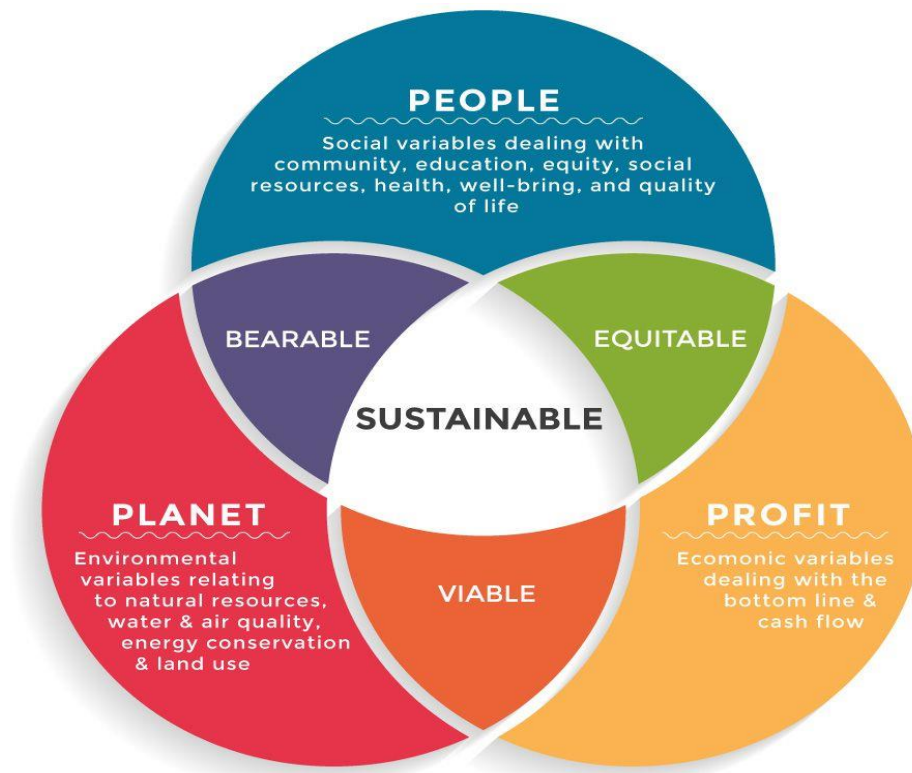
*“Ο τουρισμός που λαμβάνει πλήρως υπόψη του τις τρέχουσες και μελλοντικές του οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ανταποκρινόμενος στις ανάγκες των επισκεπτών, του κλάδου, του περιβάλλοντος και των τοπικών κοινοτήτων.” (UNWTO, 2017)*

Οι αρχές βιωσιμότητας αναφέρονται στις περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικό-πολιτιστικές πτυχές της ανάπτυξης του τουρισμού, και πρέπει να επιτευχθεί μια κατάλληλη ισορροπία ανάμεσα σε αυτές τις τρεις διαστάσεις για να εξασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητά του.

Έτσι, ο βιώσιμος τουρισμός θα πρέπει:

- Να κάνει βέλτιστη χρήση των περιβαλλοντικών πόρων που αποτελούν καίριο στοιχείο για την ανάπτυξη του τουρισμού, διατηρώντας τις απαραίτητες οικολογικές διαδικασίες και βοηθώντας στη διατήρηση της φυσικής κληρονομιάς και της βιοποικιλότητας.
- Να σεβαστεί την κοινωνικό-πολιτιστική αυθεντικότητα των τοπικών κοινοτήτων, να διατηρήσει ζωντανή την πολιτιστική κληρονομιά και τις παραδοσιακές αξίες τους και να συμβάλει στη διαπολιτισμική κατανόηση.
- Να εξασφαλίζει βιώσιμες, μακροπρόθεσμες οικονομικές δραστηριότητες, παρέχοντας κοινωνικό-οικονομικά οφέλη σε όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς, που κατανέμονται δίκαια, συμπεριλαμβανομένης της σταθερής απασχόλησης και των ευκαιριών για εισόδημα και κοινωνικές υπηρεσίες στις τοπικές κοινότητες συμβάλλοντας στην αντιμετώπιση της φτώχειας.

Η επίτευξη βιώσιμου τουρισμού είναι μία συνεχής διαδικασία και απαιτεί συνεχή παρακολούθηση των επιπτώσεων και την εισαγωγή των απαραίτητων προληπτικών και / ή διορθωτικών μέτρων όταν είναι απαραίτητο. Ο βιώσιμος τουρισμός θα πρέπει επίσης να διατηρεί υψηλό επίπεδο ικανοποίησης των τουριστών και να εξασφαλίζει μια σημαντική εμπειρία για αυτούς, αυξάνοντας την ευαισθητοποίησή τους για θέματα βιωσιμότητας και προωθώντας βιώσιμες πρακτικές τουρισμού σε αυτούς.



γράφημα 2 Προϋποθέσεις βιώσιμου τουρισμού

## 2.2 Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του τουρισμού

Αν και ο τουρισμός μπορεί να θεωρηθεί ως ένας ταχέως αναπτυσσόμενος τομέας, πρέπει να διαχειρίζεται με αυστηρό τρόπο από τους ιθύνοντες, ώστε να υπάρξουν σημαντικά οφέλη για την τοπική κοινωνία (Hall, 1995)<sup>8</sup>. Ιδιαίτερα στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες, ο τουρισμός μπορεί να έχει πολύ μεγαλύτερες αρνητικές επιπτώσεις από ό,τι στις αναπτυγμένες λόγω της πολύ ευαίσθητης ισορροπίας μεταξύ των κατοίκων των περιοχών υποδοχής, των τουριστών και των διαθέσιμων πόρων που υπάρχουν σε αυτές τις περιοχές (Crater, 1987), ένα φαινόμενο το οποίο είναι ιδιαίτερα εμφανές σε τομείς του μαζικού τουρισμού (Mbaiwa, 2005)<sup>9</sup>. Ο τουρισμός στις λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες τείνει να επικεντρώνεται σε δραστηριότητες οι οποίες βασίζονται

<sup>8</sup> Hall, C., 1995. Introduction to tourism in Australia: Impacts, planning and development. London: Longman

<sup>9</sup> Mbaiwa, J., 2005. Enclave tourism and its socio-economic impacts in the Okavango Delta, Botswana. Tourism Management, Τόμος 26, pp. 157-172

στο φυσικό περιβάλλον. Με ένα ελκυστικό και παρθένο περιβάλλον, ως το κύριο πλεονέκτημα της τουριστικής βιομηχανίας, υπάρχει μία αυξανόμενη ανάγκη για την προώθηση της προστασίας των φυσικών πόρων στις χώρες αυτές (Pearce, 1985)<sup>10</sup>. Είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι έχουν πραγματοποιηθεί αρκετές μελέτες για την εφαρμογή πολιτικών σε τουριστικές περιοχές με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος και τη διαχείριση των επιπτώσεων των επισκεπτών σ' αυτές (Pearce, 1985), (Jamal & Robinson, 2009)<sup>11</sup>.

Παρά το γεγονός ότι οι πολιτιστικές δραστηριότητες και οι χώροι επισκεψιμότητας αποτελούν μερικά από τα σημεία που προσδιορίζουν έναν τουριστικό προορισμό, ωστόσο οι περισσότερες τουριστικές περιοχές τείνουν να αναπτύσσονται εξαιτίας του περιβάλλοντός τους. Οι μεταβολές στον τομέα του τουρισμού έχουν δεχτεί αρκετές προκλήσεις, τις οποίες καλούνται να αντιμετωπίσουν οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής και οι τοπικές κοινότητες για τη δημιουργία βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης (Sechambo, 2001). Αρκετοί τουριστικοί προορισμοί αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα αναφορικά με την εξισορρόπηση των αναγκών τους για τη διατήρηση του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα του, λόγω του τουρισμού και των αναγκών των τοπικών κοινοτήτων.

Είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι υπάρχει ένα αυξανόμενο ενδιαφέρον για τη σχέση μεταξύ τουρισμού και περιβάλλοντος, και ιδιαίτερα για την ανησυχία ότι η περιβαλλοντική υποβάθμιση λόγω υπερβολικής χρήσης των φυσικών πόρων, της αλλαγής του κλίματος και της ρύπανσης δημιουργούν προβλήματα στον τουριστικό τομέα. Ο τύπος των περιβαλλοντικών επιπτώσεων εξαρτάται σημαντικά τόσο από τη θέση όσο και από την τοποθεσία ενός προορισμού (Priskin, 2003)<sup>12</sup>. Ορισμένα από τα προβλήματα αυτά περιλαμβάνουν την υπερκατανάλωση των φυσικών πόρων, όπως του νερού και της ενέργειας, την υποβάθμιση του εδάφους, τη ρύπανση από την αυξημένη παραγωγή απορριμμάτων και την επακόλουθη ρύπανση των υδάτων, του αέρα, την ηχορύπανση, την διατάραξη της άγριας πανίδας συμπεριλαμβανομένης της μετανάστευσης των ζώων και των δραστηριοτήτων θήρευσης ή αλίευσής τους (Nelson, 2003).

---

<sup>10</sup> Pearce, P., 1985. A systematic comparison of travel-related roles. *Human Relations*, 11(38), pp. 100-110

<sup>11</sup> Jamal, T. & Robinson, M., 2009. *The SAGE handbook of tourism studies*. London: SAGE

<sup>12</sup> Priskin, J., 2003. Tourist perceptions of degradation caused by coastal nature-based recreation. *Environmental Management*, 32(2), pp. 189-204

Η υπερκατανάλωση των διαθέσιμων πόρων αφορά σε ένα φαινόμενο το οποίο θεωρείται σχεδόν δεδομένο στις ανεπτυγμένες χώρες. Σε πολλές περιπτώσεις, αυτό που μπορεί να θεωρηθεί ως υπερβολική χρήση από ορισμένους, θεωρείται φυσιολογικό από άλλους χρήστες. Τελευταία όμως υπάρχει μια τάση κυρίως στις αναπτυγμένες χώρες να στραφούν ολοένα και περισσότερο προς το μοντέλο της βιώσιμης ανάπτυξης μέσω της ανακύκλωσης πρώτων υλών και με τη χρήση φιλικότερων προς το περιβάλλον πρακτικών και υλικών. Η υπερκατανάλωση των φυσικών πόρων από τους τουρίστες μπορεί επίσης να παρατηρηθεί έμμεσα, από τη χρήση της γης για την κάλυψη της ανάγκης της τροφής, την παραγωγή και την ανάπτυξη δομικών έργων και υποδομών, την ανέγερση ξενοδοχειακών μονάδων και τουριστικών εγκαταστάσεων όπως κατασκηνώσεων, εστιατορίων και καταστημάτων. Παρά το γεγονός ότι αυτή η μορφή τουριστικής ανάπτυξης έχει τη δυνατότητα να δημιουργήσει πολλές θετικές επιπτώσεις στον τουριστικό προορισμό, ταυτόχρονα κάνει χρήση των πόρων του τοπικού πληθυσμού, της άγριας φύσης και του περιβάλλοντος (Mbaiwa, 2005). Μέσω αυτής της ανάπτυξης μπορεί να επέλθει μία αύξηση στην κατανάλωση ενέργειας από τις τουριστικές εγκαταστάσεις, από τον τομέα των μεταφορών και την κατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων και υποδομών. Επιπλέον, όλες αυτές οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται για την ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας έχουν σημαντική επίπτωση όχι μόνο στη χρήση ενέργειας, αλλά και σε άλλες μορφές ατμοσφαιρικής ρύπανσης, δημιουργώντας ακόμη μεγαλύτερες μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον (Katircioglu, 2014)<sup>13</sup>.

Κάποιες άλλες επιπτώσεις που προέρχονται από την ανάπτυξη των υποδομών και τη βελτίωση της εικόνας των τουριστικών προορισμών περιλαμβάνουν την αποψίλωση και την απώλεια σημαντικού μέρους της βλάστησης των βιοτόπων. Μία μείωση στον αριθμό των δέντρων δημιουργεί μία αισθητή μείωση του αριθμού των ζώων της άγριας πανίδας λόγω απώλειας των βιοτόπων, της αύξησης των εκπομπών αερίων διοξειδίου του άνθρακα, της ύδρευσης και παράλληλα μπορεί να δημιουργήσει μία αύξηση της διάβρωσης και της υποβάθμισης του εδάφους (Brockington, et al., 2008), (Nelson, 2013)<sup>14</sup>.

---

<sup>13</sup> Katircioglu, S. T., 2014. Testing the tourism-induced EKC hypothesis: The case of Singapore. *Economic Modelling*, Τόμος 41, pp. 383-391

<sup>14</sup> Nelson, V., 2013. *An introduction to the geography of tourism*. Lanham, MD: Rowman & Littlefield

Το πρόβλημα της διάβρωσης του εδάφους είναι ιδιαίτερα εμφανές στις παράκτιες περιοχές, και συγκεκριμένα κατά μήκος των παραλιών όπου καταστρέφεται η φυσική εικόνα των περιοχών και παράλληλα όλοι οι παράκτιοι υγρότοποι και οι αμμόλοφοι δημιουργώντας ένα ευάλωτο οικοσύστημα. Επιπρόσθετα, με τη δημιουργία δρόμων και άλλων μορφών υποδομών καθώς και με την επέκταση των οικισμών γύρω από προστατευόμενες περιοχές, πολλά ζώα επηρεάζονται αρνητικά από το γεγονός αυτό με αποτέλεσμα να αφανίζονται ή να μετακινούνται σε άλλες περιοχές. Μία προστατευόμενη περιοχή είναι μία γεωγραφικά καθορισμένη περιοχή, η οποία ρυθμίζεται και διαχειρίζεται από τις αρμόδιες αρχές για την επίτευξη συγκεκριμένων στόχων διατήρησης του περιβάλλοντος (Nelson, 2013).

Οι τουρίστες σε αρκετές περιπτώσεις δεν είναι σε θέση να αντιληφθούν τη βαρύτητα των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Για παράδειγμα ένας τουρίστας μπορεί να δει εύκολα τα απορρίμματα στο δρόμο και να σκεφτεί ότι είναι το αποτέλεσμα κάποιας κακής διαχείρισης των αρμόδιων αρχών ή κάποιας βλάβης, αλλά να μην είναι σε θέση να κατανοήσει τις επιπτώσεις των απορριμμάτων στο φυσικό περιβάλλον ή της ηχορύπανσης στη φύση. Οι μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες σε τουριστικά θέρετρα παράγουν σημαντικές ποσότητες στερεών και υγρών αποβλήτων σε περιοχές όπου συνήθως δε λειτουργούν με ορθό τρόπο τα συστήματα διαχείρισης των αποβλήτων (Mbaiwa, 2005). Η ατμοσφαιρική ρύπανση είναι τεράστιας ανησυχίας στο τοπικό και στο παγκόσμιο φυσικό περιβάλλον λόγω των εκπομπών του διοξειδίου του άνθρακα και των επιπτώσεων στην αλλαγή του κλίματος. Οι τουρίστες συμβάλλουν σε αυτές τις εκπομπές μέσω της χρήσης των μέσων μεταφοράς στη συνολική διάρκεια του ταξιδιού τους. Αυτό επιφέρει περισσότερη ατμοσφαιρική ρύπανση επηρεάζοντας την υγεία και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της εκάστοτε τουριστικής περιοχής (Nelson, 2013). Επίσης, η αυξημένη χρήση των μέσων μεταφοράς εκτός από τη μόλυνση των υδάτων και του αέρα προκαλεί ηχορύπανση, η οποία έχει σημαντικό αντίκτυπο στους κατοίκους των περιοχών υποδοχής των τουριστών αλλά και στο φυσικό περιβάλλον. Ο θόρυβος που δημιουργείται από την κατασκευή και την ανάπτυξη των έργων υποδομής, καθώς και ο θόρυβος των κινητήρων των οχημάτων, είναι ικανοί να διαταράξουν τη φύση και σε ορισμένες περιπτώσεις να μειώσουν τον αριθμό των ζώων που κατοικούν σε αυτές (Mbaiwa, 2005).

Παρόλο που ο τουρισμός μπορεί να δημιουργήσει περιβαλλοντικά προβλήματα, παράλληλα συμβάλλει στην προώθηση και στη διατήρηση των φυσικών αξιοθέατων των τουριστικών

προορισμών, προκειμένου να προωθηθεί η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη (Nelson, 2013). Ο βιώσιμος τουρισμός και οι άλλες μορφές του όπως ο οικολογικός τουρισμός και ο πράσινος τουρισμός έχουν αρχίσει να προωθούνται κατά τις τελευταίες 2 δεκαετίες, κυρίως λόγω της αλλαγής της κοινωνίας και της στροφής της σε έναν πιο φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο ζωής. Η ζήτηση για μία τουριστική βιομηχανία που διαθέτει την ικανότητα να βοηθά το περιβάλλον, την τοπική κοινότητα και τους ταξιδιώτες μπορεί να συμβεί σε οποιοδήποτε μέρος του κόσμου. Εάν ο τουρισμός παρέχεται και διαχειρίζεται με το σωστό τρόπο, έχει τη δυνατότητα να αποτελέσει μία βιομηχανία με ανανεώσιμο χαρακτήρα, όπου η ακεραιότητα των πόρων θα διατηρείται ή και θα βελτιώνεται (Mbaiwa, 2005).

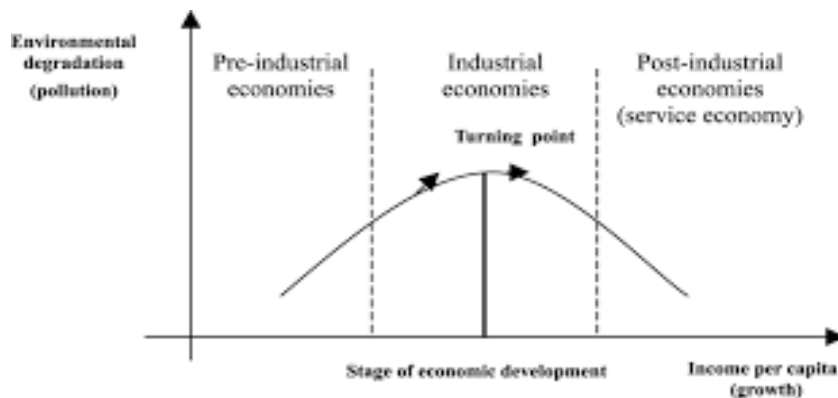
### **2.3 Ο τουρισμός και η μόλυνση του περιβάλλοντος**

Ο οικονομικός αντίκτυπος της τουριστικής βιομηχανίας είναι αξιοσημείωτος, αν και υπάρχει ένα σημαντικό κενό όσον αφορά τις περιβαλλοντικές της επιπτώσεις. Παραδείγματος χάριν, εξετάζοντας την μακροπρόθεσμη ισορροπία της τουριστικής ανάπτυξης και του περιβάλλοντος, ο Katircioglu (2014) αποκάλυψε ότι η αυξημένη χρήση των ενεργειακών πόρων που οφείλεται στις τουριστικές αφίξεις συμβάλει όχι μόνο στην οικονομική ανάπτυξη μίας περιοχής, αλλά ταυτόχρονα και στη ρύπανση της. Επ' αυτού ο Katircioglu et al. (2014)<sup>15</sup>, πραγματοποίησε μία έρευνα στην Κύπρο σχετικά με τον εντοπισμό μίας πιθανής μακροχρόνιας σχέσης μεταξύ του τουρισμού, της χρήσης ενέργειας και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνάς διαπιστώθηκε ότι υπάρχει μία αιτιατή σχέση στην οποία ο τουρισμός έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και αυξάνει την κατανάλωση ενέργειας.

---

<sup>15</sup> Katircioglu, S. T., Feridun, M. & Kilinc, C., 2014. Estimating tourism-induced energy consumption and CO2 emissions: The case of Cyprus. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, Τόμος 29, pp. 634-640

Χρησιμοποιώντας τα στοιχεία ευρωπαϊκών χωρών, οι Arbulú et al. (2015)<sup>16</sup> μέσω της περιβαλλοντικής καμπύλης Kuznets απέδειξαν ότι υπάρχει μία σημαντική σχέση μεταξύ της τουριστικής βιομηχανίας και της δημιουργίας μεγάλου όγκου αποβλήτων. Η καμπύλη Kuznets θεωρεί ότι υπάρχει αναλογική σχέση της υποβάθμισης του περιβάλλοντος με το κατά κεφαλήν εισόδημα μέχρι ένα σημείο και μετά από αυτό η σχέση γίνεται αντιστρόφως ανάλογη (γράφημα 2). Υποθέτει ότι χώρες με χαμηλό εισόδημα έχουν την τάση να υποβαθμίζουν το περιβάλλον περισσότερο απ' ό,τι χώρες με υψηλό εισόδημα. Χρησιμοποιώντας δεδομένα σε μορφή panel από επιλεγμένες χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας, οι Sherafatian-Jahromi et al. (2017)<sup>17</sup> επιβεβαίωσαν την καμπύλη Kuznets και την παρουσία σημαντικών επιπτώσεων της τουριστικής βιομηχανίας στη ρύπανση του περιβάλλοντος.



γράφημα 2 Περιβαλλοντική καμπύλη Kuznets

Η εξέταση του αντίκτυπου τόσο του εγχώριου όσο και του ξένου τουρισμού στην εκπομπή ρύπων στην Ισπανία μεταξύ 1995 και 2007, εξετάστηκε από τους Cadarso, et al. (2015)<sup>18</sup>. Η έρευνά τους κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η τουριστική βιομηχανία αποτελεί βασικό παράγοντα που συνεισφέρει στην αύξηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 100% στην εξεταζόμενη περίοδο λόγω της αυξημένης εξάρτησης της Ισπανίας για εισαγωγή πετρελαίου και της αυξανόμενης κίνησης των διεθνών αεροπορικών εταιριών στον τουρισμό. Από τη βιβλιογραφία υποστηρίζεται ότι ο τουρισμός και η ρύπανση έχουν μία σχέση ανατροφοδότησης.

<sup>16</sup> Arbulú, I., Lozano, J. & Rey-Maqueira, J., 2015. Tourism and solid waste generation in Europe: A panel data assessment of the Environmental Kuznets Curve. *Waste Management*, Τόμος 46, pp. 628-636

<sup>17</sup> Sherafatian-Jahromi, R., Othman, M. S., Law, S. H. & Ismail, N. W., 2017. Tourism and CO2 emissions nexus in Southeast Asia: New evidence from panel estimation. *Environment, Development and Sustainability*, Τόμος 19, pp. 1407-1423

<sup>18</sup> Cadarso, M. Á. και συν., 2015. Quantifying Spanish tourism's carbon footprint: The contributions of residents and visitors: A longitudinal study. *Journal of Sustainable Tourism*, Τόμος 23, pp. 922-946



Επομένως, το επίπεδο της ρύπανσης ενός τουριστικού προορισμού μπορεί να επηρεάσει τις αφίξεις τουριστών σε αυτόν. Πλέον όμως η τεχνολογία μας δίνει τα μέσα ώστε να αντιμετωπίσουμε τις αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού στο περιβάλλον.

Οι ισχυροί κανονισμοί και οι κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση των εκπομπών ρύπων διοξειδίου του άνθρακα αναφορικά με την τουριστική βιομηχανία στα πλαίσια μίας πράσινης οικονομίας ενδέχεται να αποτρέψουν την αλόγιστη εκμετάλλευση του περιβάλλοντος (Fayyaz, et al., 2018)<sup>19</sup>. Τόσο οι αναπτυσσόμενες όσο και οι ανεπτυγμένες χώρες επικεντρώνονται στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα χωρίς να επηρεάζουν τη βιώσιμη ανάπτυξη. Επιπλέον, η χρήση των μέτρων ενεργειακής απόδοσης και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας θα μπορούσαν να βελτιώσουν την περιβαλλοντική κατάσταση. Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα των ανεπτυγμένων και των αναπτυσσόμενων χωρών από διάφορες περιοχές επικυρώθηκε η σχέση μεταξύ των εκπομπών ρύπων διοξειδίου του άνθρακα και της τουριστικής βιομηχανίας (Zaman, et al., 2016)<sup>20</sup>. Οι Tiwari et al. (2013)<sup>21</sup> ανέλυσαν τη δυναμική της σχέσης μεταξύ της τουριστικής βιομηχανίας, της κατανάλωσης ενέργειας και της κλιματικής αλλαγής για τις χώρες του ΟΟΣΑ<sup>22</sup> κατά την περίοδο 1995-2005.

Ο υπολογισμός των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από την τουριστική βιομηχανία διερευνήθηκε από τους Wu et al. (2015) οι οποίοι διαπίστωσαν ότι οι συνολικές εκπομπές ρύπων είχαν αυξηθεί σε διάφορες περιοχές της Κίνας κατά την περίοδο από το 2009 έως το 2011. Η εξέταση της οικολογικής αποτελεσματικότητας του τουρισμού για 53 κινέζικες πόλεις από τους Liu et al. (2017) κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πλειοψηφία των πόλεων εξακολουθεί να έχει σημαντικό περιθώριο βελτίωσής. Τέλος, οι Qiu et al. (2017)<sup>23</sup> προσπάθησαν να διερευνήσουν τη σύνδεση μεταξύ της τουριστικής βιομηχανίας και της μόλυνσης του περιβάλλοντος,

---

<sup>19</sup> Fayyaz, A. και συν., 2018. Tourism and Environmental Pollution: Evidence from the One Belt One Road Provinces of Western China. *Sustainability*, 10(3520), pp. 122

<sup>20</sup> Zaman, K., Shahbaz, M., Loganathan, N. & Raza, S. A., 2016. Tourism development, energy consumption and Environmental Kuznets Curve: Trivariate analysis in the panel of developed and developing countries. *Tourism Management*, Τόμος 54, pp. 275-283

<sup>21</sup> Tiwari, A. K., Ozturk, I. & Aruna, M., 2013. Tourism, Energy Consumption and Climate Change in OECD Countries. *International Journal of Energy Economics Policy*, Τόμος 3, pp. 247-261

<sup>22</sup> Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης

<sup>23</sup> Qiu, X., Fang, Y., Yang, X. & Zhu, F., 2017. Tourism eco-efficiency measurement, characteristics, and its influence factors in China. *Sustainability*, Τόμος 1634

διαπιστώνοντας ότι ο τουρισμός ήταν σημαντικός παράγοντας εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα και ότι το επίπεδο εκπομπών συνεχώς αυξανόταν.

## 2.4 Περιβάλλον και ανταγωνιστικότητα των τουριστικών προορισμών

Οι τουριστικές δραστηριότητες και η προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν ένα σημαντικό πλεονέκτημα για την προσέλκυση επισκεπτών σε έναν τουριστικό προορισμό (Kulcsar, 2009)<sup>24</sup>, (Lo, et al., 2013). Όπως αναφέραμε στην αρχή του κεφαλαίου, η τουριστική φέρουσα ικανότητα αναφέρεται στο μέγιστο αριθμό επισκεπτών που μπορούν να προσεγγίσουν έναν τουριστικό προορισμό χωρίς ταυτόχρονα να μειώσουν την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος και την ικανοποίησή τους (Nghì, et al., 2007)<sup>25</sup>. Οι Mathew (2009)<sup>26</sup>, Dwyer (2001)<sup>27</sup>, Mihalic (2000) επιβεβαίωσαν ότι αποτελεί σημαντικό πυλώνα και βασικό παράγοντα για την επίτευξη ανταγωνιστικότητάς του προορισμού. Οι τουριστικές υποδομές και η φέρουσα ικανότητα του προορισμού μπορούν να προσδιορίσουν την ταυτότητα του στο πεδίο των παροχών (Mo, et al., 1993)<sup>28</sup>.

Ως τουριστικές υποδομές ορίζουμε το σύνολο των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών που αποτελούν την υλική και οργανωτική βάση για την ανάπτυξη του τουρισμού. Αποτελείται από βασικές υπηρεσίες, οδικό δίκτυο, μεταφορές, διαμονή, γαστρονομία, υπηρεσίες για πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες, δίκτυο καταστημάτων, υπηρεσίες τουριστικής προστασίας και άλλα.

Είναι συνδεδεμένα στοιχεία που επιτρέπουν την έλευση, τη διαμονή και την ευχαρίστηση του προορισμού από τους τουρίστες και οι οποίες είναι:

---

<sup>24</sup> Kulcsar, N., 2009. Rural tourism in Hungary: The key of competitiveness. Proceedings of FIKUSZ '09 Symposium for Young Researchers, pp. 121-127

<sup>25</sup> Nghì, T. και συν., 2007. Tourism carrying capacity assessment for Phong Nhake Bang and Dong Hoi, Quang Binh Province. VNU Journal of Science, Earth Sciences, Τόμος 23, pp. 80-87

<sup>26</sup> Mathew, V., 2009. Sustainable tourism: A case of destination competitiveness in South Asia. South Asian Journal of Tourism and Heritage, 2(1), pp. 83-89

<sup>27</sup> Dwyer, L., 2001. Destination Competitiveness: Determinants and Indicators. Unpublished Report

<sup>28</sup> Mo, C., Howard, D. R. & Havitz, M. E., 1993. Testing an international tourist role typology. Annals of Tourism Research, Τόμος 20, pp. 319-335

- Βασικές υπηρεσίες: ύδρευση, αποχέτευση, ηλεκτρισμός, τηλεπικοινωνίες, συλλογή αποβλήτων, υγεία και υγιεινή, ασφάλεια και προστασία.
- Οδικό δίκτυο: αυτοκινητόδρομοι, πεζοδρόμοι και μονοπάτια.
- Μεταφορές: αεροδρόμια, θαλάσσια λιμάνια, ποτάμια, σιδηροδρομικά δίκτυα, λεωφορεία, ταξί.
- Διαμονή: ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια, διαμερίσματα, κατασκηνώσεις.
- Γαστρονομία: εστιατόρια, καταστήματα γρήγορου φαγητού, ταβέρνες, καφετέριες.
- Υπηρεσίες για πολιτιστικές δραστηριότητες: τέχνη και διασκέδαση, μουσεία, φυσικά καταφύγια, ζωολογικούς κήπους, αρχαιολογικούς χώρους.
- Υπηρεσίες αθλητικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων: ενοικίαση αθλητικών και ψυχαγωγικών ειδών, τυχρών παιχνιδιών, πάρκα αναψυχής, γήπεδα γκολφ, αθλητικά γήπεδα, καταδύσεις, σκι.
- Άλλες υπηρεσίες: τουριστικές πληροφορίες, ενοικίαση εξοπλισμού και οχημάτων, τραπεζικές υπηρεσίες.
- Δίκτυο καταστημάτων.
- Υπηρεσίες ασφαλείας / τουριστική προστασία.

Οι εμπορικοί φορείς, όπως ξενοδοχεία ή εστιατόρια, δημιουργούν και λειτουργούν υποδομές για την εξυπηρέτηση των πελατών τους (τουρίστες). Οι δημόσιοι φορείς αναπτύσσουν υποδομές όχι μόνο για την εξυπηρέτηση των τουριστών, αλλά κυρίως για τη δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την ανάπτυξη της περιοχής, εξυπηρετώντας ολόκληρη την κοινωνία (συμπεριλαμβανομένων των τουριστών).

Σύμφωνα με τους Murphy et al. (2000)<sup>29</sup> οι τουριστικές υποδομές συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη της ποιότητας του τουριστικού προορισμού αλλά και στην ανταγωνιστικότητά του (Tozser, 2010)<sup>30</sup>. Οι Dwyer & Kim (2003)<sup>31</sup> υποστήριξαν επίσης ότι οι τουριστικές υποδομές αποτελούν τον επόμενο σημαντικότερο παράγοντα της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού

<sup>29</sup> Murphy, P., Pritchard, M. & Smith, B., 2000. The destination product and its impact on traveller perceptions. *Tourism Management*, Τόμος 21, pp. 43-52

<sup>30</sup> Tozser, A., 2010. *Competitive tourism destination: Developing a new model of tourism competitiveness* (Unpublished Doctoral thesis), Miskolc: University of Miskolc, Faculty of Economic

<sup>31</sup> Dwyer, L. & Kim, C., 2003. Destination competitiveness: Determinants and indicators. *Current Issues in Tourism*, 6(5), pp. 369-414

προορισμού, μετά από το περιβάλλον (Khadaroo & Seetanah, 2008)<sup>32</sup>. Επιπλέον η ανάπτυξη τουριστικών υποδομών συμβάλλει στο οικονομικό όφελος των τοπικών κοινωνιών και στη βιώσιμη ανάπτυξη των προορισμών (Deery, et al., 2012)<sup>33</sup>. Οι βελτιωμένες τουριστικές υποδομές αυξάνουν την προσβασιμότητα και κάνουν την προσέγγιση του προορισμού ευκολότερη (Su & Wall, 2009)<sup>34</sup>, γεγονός το οποίο οδηγεί στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του (Hsueh & Yeh, 2014)<sup>35</sup>. Επισημαίνεται ότι η αποτελεσματικότητα των τουριστικών υποδομών για έναν προορισμό αποτελεί το θεμελιώδες πλεονέκτημα που προσελκύει περισσότερους επισκέπτες σε ένα τουριστικό προορισμό (Mazilu & Stancioiu, 2009)<sup>36</sup>, (Moric, 2013)<sup>37</sup>. Οι τουριστικές υποδομές και η προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν ένα σημαντικό πλεονέκτημα για την προσέλκυση επισκεπτών σε έναν τουριστικό προορισμό (Kulcsar, 2009)<sup>38</sup>, (Lo, et al., 2013)<sup>39</sup>.

Οι επισκέπτες πολύ συχνά επιλέγουν τον τουριστικό προορισμό που τους ικανοποιεί με γνώμονα τα προβλήματα ρύπανσης που παρουσιάζει αυτός. Για παράδειγμα, αναζητούν προορισμούς όπου δεν υπάρχει ρύπανση των υδάτων ή της ατμόσφαιρας ή ο προορισμός δεν έχει γνωρίσει κάποια περιβαλλοντική καταστροφή στο παρελθόν και ως εκ τούτου μπορούν να απολαύσουν το περιβάλλον και να χαλαρώσουν (Miller, 2006)<sup>40</sup>, (Goodwin, 2008)<sup>41</sup>. Επιπλέον, ο Mihalic (2000)<sup>42</sup> σημείωσε ότι για να επιτευχθεί η ανταγωνιστικότητα ενός τουριστικού προορισμού, οι πρακτικές διατήρησης του περιβάλλοντος διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στη

---

<sup>32</sup> Khadaroo, J. & Seetanah, B., 2008. The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management*, Τόμος 29, pp. 831-840

<sup>33</sup> Deery, M., Jago, B. L. & Fredline, L., 2012. Rethinking social impacts of tourism research: A new research agenda. *Tourism Management*, Τόμος 33, pp. 64-73

<sup>34</sup> Su, M. M. & Wall, G., 2009. The Qing-Tibet railway and Tibetan tourism: Travelers perspectives. *Tourism Management*, Τόμος 30, pp. 650-657

<sup>35</sup> Hsueh, Y. H. & Yeh, H. M., 2014. Mapping spatial relationships among travel nodes for tourism development. *International Journal of Current Research and Academic Review*, 2(2), pp. 199-211

<sup>36</sup> Mazilu, M. & Stancioiu, F., 2009. Tourist destination competitiveness: Between desirable and imperative. *Geography Series*, Τόμος 12, pp. 176-188

<sup>37</sup> Moric, I., 2013. Clusters as a factor of rural tourism competitiveness: Montenegro experiences. *Business Systems Research*, 4(2), pp. 94-107

<sup>38</sup> Kulcsar, N., 2009. Rural tourism in Hungary: The key of competitiveness. *Proceedings of FIKUSZ '09 Symposium for Young Researchers*, pp. 121-127

<sup>39</sup> Lo, M. C., Songan, P., Mohamad, A. A. & Yeo, A. W., 2013. Rural tourism and destination image: Community perception in tourism planning. *The Macrotheme Review*, 2(1), pp. 102-118

<sup>40</sup> Miller, M. A. L., 2006. Paradise Sold, Paradise Lost: Jamaica's Environment and culture in the tourism marketplace. In *Baver and Lynch*, pp. 35-43

<sup>41</sup> Goodwin, J. J. D., 2008. Sustainable tourism development in the Caribbean Island Nation States. *Michigan Journal of Public Affairs*, Τόμος 5, pp. 1-16

<sup>42</sup> Mihalic, T., 2000. Environmental management of a tourist destination: A factor of tourism competitiveness. *Tourism Management*, Τόμος 21, pp. 65-78

επιβίωση του. Ως εκ τούτου, για να παραμείνει ένας τουριστικός προορισμός ανταγωνιστικός, είναι σημαντική η διατήρηση των φυσικών και των ενεργειακών πόρων (Angelkova, et al., 2012)<sup>43</sup>. Η ποιότητα του περιβάλλοντος αναφέρεται και στην ποιότητα των φυσικών αξιοθέατων, που αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την προσέλκυση τουριστών σε έναν προορισμό (Mihalic, 2000). Οι εμπειρικές μελέτες έχουν αποδείξει ότι η ποιότητα του περιβάλλοντος διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στην επίτευξη της ανταγωνιστικότητας ενός τουριστικού προορισμού (Gooroochurn & Sugiyarto, 2005)<sup>44</sup>, (Royo-Vela, 2009)<sup>45</sup>, (Park & Yoon, 2009)<sup>46</sup>. Στη μελέτη του ο Moric (2013) τόνισε ότι η εικόνα ενός τουριστικού προορισμού και η ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος μπορούν να αυξήσουν την ελκυστικότητα των προορισμών. Έτσι, ένας ανταγωνιστικός τουριστικός προορισμός πρέπει να διαθέτει όχι μόνο όμορφα τοπία αλλά και ένα περιβάλλον χωρίς προβλήματα μόλυνσης για να προσελκύει τους τουρίστες (Cai & Li, 2009)<sup>47</sup>, (Pesonen, 2012)<sup>48</sup>.

Ως προς την υιοθέτηση περιβαλλοντικών πρακτικών με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος η στήριξη της τοπικής κοινωνίας στην προώθηση του μοντέλου της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης είναι ζωτικής σημασίας στη συμβολή ανταγωνιστικότητας του προορισμού (Sekhar, 2003)<sup>49</sup>, (Manyara & Jones, 2007)<sup>50</sup>, (Zhang & Lei, 2012)<sup>51</sup>. Στην πραγματικότητα, η στήριξη της τοπικής κοινωνίας υπό τη μορφή της συμμετοχής και της εμπλοκής της στη διατήρηση της ποιότητας του περιβάλλοντος είναι ένας κρίσιμος σύνδεσμος για την ανάπτυξη ενός ανταγωνιστικού και βιώσιμου τουριστικού προορισμού (Chee-Hua, et al., 2016

---

<sup>43</sup> Angelkova, T., Koteski, C., Jakovlev, Z. & Mitrevska, E., 2012. Sustainability and competitiveness of tourism. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Τόμος 44, pp. 221-227

<sup>44</sup> Gooroochurn, N. & Sugiyarto, G., 2005. Competitiveness indicators in the travel tourism industry. *Tourism Economics*, 11(1), pp. 25-43

<sup>45</sup> Royo-Vela, M., 2009. Rural-cultural excursion conceptualization: A local tourism marketing management model based on tourist destination image measurement. *Tourism Management*, 30(3), pp. 419-428

<sup>46</sup> Park, D. B. & Yoon, Y. S., 2009. Segmentation by motivation in rural tourism: A Korean case study. *Tourism Management*, Τόμος 30, pp. 99-108

<sup>47</sup> Cai, L. & Li, M., 2009. Distance-segmented rural tourists. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 26(8), pp. 751-761

<sup>48</sup> Pesonen, J. A., 2012. Segmentation of rural tourists: Combining push and pull motivations. *Tourism and Hospitality Management*, 18(1), pp. 69-82

<sup>49</sup> Sekhar, N. U., 2003. Local people's attitudes towards conservation and wildlife tourism around Sariska Reserve, India. *Journal of Environmental Management*, Τόμος 69, pp. 339-347

<sup>50</sup> Manyara, G. & Jones, E., 2007. Community-based tourism enterprises development in Kenya: An exploration of their potential as avenues of poverty reduction. *Journal of Sustainable Tourism*, 15(6), pp. 628-644

<sup>51</sup> Zhang, H. & Lei, S. L., 2012. A structural model of residents' intention to participate in ecotourism, the Case of a wetland community. *Tourism Management*, Τόμος 33, pp. 916-925

)<sup>52</sup>. Παρά το γεγονός ότι ορισμένοι τουρίστες μπορούν να παραμείνουν σε έναν τουριστικό προορισμό για μεγάλο χρονικό διάστημα, ελάχιστοι είναι εκείνοι οι οποίοι ενδέχεται να συμβάλλουν στη διατήρηση της εικόνας του. Συνεπώς, η τοπική κοινωνία πρέπει να συμμετέχει στη διατήρηση του περιβάλλοντος του τουριστικού προορισμού και των περιβαλλοντικών πόρων του (Fernando & W., 2012)<sup>53</sup>. Έρευνες των Stronza & Gordillo (2008)<sup>54</sup> και Lo et al. (2013)<sup>55</sup> απέδειξαν ότι η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας και η υποστήριξή της για τη διατήρηση της ποιότητας του περιβάλλοντος του τουριστικού προορισμού δημιουργούν τις κατάλληλες συνθήκες επιβίωσης και ανάπτυξης του. Οι μελέτες των Saarinen (2006)<sup>56</sup> και Okech (2011)<sup>57</sup> αποκάλυψαν ότι η βιωσιμότητα του τουρισμού συνδέεται με το επίπεδο της συμμετοχής των τοπικών κοινωνιών στη διαδικασία της τουριστικής ανάπτυξης. Η ανάμειξη τους στον έλεγχο του αριθμού των επισκεπτών είναι απαραίτητη για να εξασφαλιστεί ότι ο αριθμός τους δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέγιστο όριο, ώστε να μην επηρεάζεται ο τρόπος ζωής των κατοίκων της περιοχής υποδοχής των επισκεπτών και η ικανοποίησή τους (Huh & Vogt, 2008)<sup>58</sup>, (Nunkoo & Ramkissoon, 2010)<sup>59</sup>

## 2.5 Περιβαλλοντική αντίληψη και τουρισμός

Η αντίληψη για το περιβάλλον σχετικά με την επίπτωση σ' αυτό της τουριστικής βιομηχανίας έχουν μελετηθεί από τη δεκαετία του 1970. Αυτές οι έρευνες σχετικά με τον τουρισμό και την περιβαλλοντική αντίληψη των τουριστών περιλαμβάνουν αναλύσεις σχετικά με τις αντιλήψεις της περιοχής υποδοχής, οι οποίες διερευνούν τις αλληλεπιδράσεις των ντόπιων με τους τουρίστες, τις

---

<sup>52</sup> Chee-Hua, C., May-Chiun, L., Vikneswaran, N. & Songan, P., 2016. Examining the effects of environmentl components on tourism destination competitiveness: The moderating impact of community support. *Asian Academy of Management Journal*, 21(1), pp. 75-104

<sup>53</sup> Fernando, I. N. & W., L., 2012. New conceptual model on cluster competitiveness: A new paradigm for tourism?. *International Journal of Business and Management*, 7(9), pp. 75-84

<sup>54</sup> Stronza, A. & Gordillo, J., 2008. Community views of ecotourism. *Annals of Tourism Research*, 35(2), pp. 448-468

<sup>55</sup> Lo, M. C., Songan, P., Mohamad, A. A. & Yeo, A. W., 2013. Rural tourism and destination image: Community perception in tourism planning. *The Macrotheme Review*, 2(1), pp. 102-118

<sup>56</sup> Saarinen, J., 2006. Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 33(4), pp. 1121-1140

<sup>57</sup> Okech, R. N., 2011. Ecotourism development and challenges: A Kenyan experience. *Tourism Analytics*, 16(1), pp. 19-29

<sup>58</sup> Huh, C. & Vogt, C. A., 2008. Changes in residents' attitudes toward tourism over time: A cohort analytical approach. *Journal of Travel Research*, 46(4), pp. 446-455

<sup>59</sup> Nunkoo, R. & Ramkissoon, H., 2010. Modelling community support for a proposed integrated resort project. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(2), pp. 257-27

αντιδράσεις τους στην καθημερινότητά τους και την επιβάρυνση που προκαλεί η διαμονή των τουριστών στο περιβάλλον του εκάστοτε προορισμού (Lepp, et al., 2011)<sup>60</sup>.

Από τα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα, υπήρξε μία αυξανόμενη ανησυχία και ευαισθητοποίηση σε περιβαλλοντικά ζητήματα σε σχέση με την ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας. Ως εκ τούτου, η τελευταία έχει αρχίσει να λαμβάνει συνεχή ενημέρωση σχετικά με τις επιπτώσεις των δραστηριοτήτων της (Mitchell & Faal, 2007)<sup>61</sup>, οδηγώντας στην εύρεση λύσεων όπως είναι ο οικοτουρισμός, ο αειφόρος τουρισμός, ο τουρισμός βασισμένος στη φύση και άλλες φιλικές προς το περιβάλλον τεχνικές ταξιδιών. Η δημοτικότητα των περιβαλλοντικών ζητημάτων οδήγησε επίσης στην περεταίρω έρευνα σχετικά με τα περιβαλλοντικά προβλήματα που προκαλούνται από τον τουρισμό και τον τρόπο με τον οποίο οι τουρίστες αντιλαμβάνονται τις επιπτώσεις που δημιουργούν (Andereck, 2009).

Ο τρόπος με τον οποίο ένα άτομο αντιλαμβάνεται την περιβαλλοντική ποιότητα σε έναν προορισμό έχει αποδειχθεί ότι σχετίζεται άμεσα με την κοινωνικό-οικονομική του κατάσταση, τους πολιτιστικούς δεσμούς και τις εμπειρίες του παρελθόντος (Renn, et al., 1992)<sup>62</sup>. Μελέτες έχουν δείξει ότι οι τουρίστες γνωρίζουν σε κάποιο βαθμό τις επιπτώσεις των ταξιδιών τους στο φυσικό περιβάλλον αν και έχει αποδειχθεί ότι οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που γνωρίζουν είναι πολύ μικρότερες από τις πραγματικές που προκαλούν γύρω τους. Συνήθως, αυτή η συνειδητοποίηση προέρχεται μόνο από οπτικές ενδείξεις όπως είναι τα απορρίμματα και άλλες σοβαρές μορφές ρύπανσης (Hillery, et al., 2001). Αυτό τείνει να γίνει ένα σημαντικό ζήτημα ειδικά σε περιοχές όπου ο τοπικός πληθυσμός και η άγρια φύση εξαρτώνται σημαντικά από το περιβάλλον στο οποίο ταξιδεύουν οι τουρίστες. Για να αντιμετωπιστεί αυτό το χάσμα μεταξύ της περιβαλλοντικής αντίληψης των τουριστών και της πραγματικότητας των επιπτώσεων που δημιουργούν απαιτείται η εκπαίδευση των επισκεπτών σύμφωνα με τον Buckley (2001)<sup>63</sup>. Με την εξέλιξη του οικοτουρισμού και άλλων εναλλακτικών μορφών βιώσιμου τουρισμού έχει

---

<sup>60</sup> Lepp, A., Gibson, H. & Lane, C., 2011. Image and perceived risk: A study of Uganda and its official tourism website. *Tourism Management*, 32(3), pp. 675-684

<sup>61</sup> Mitchell, J. & Faal, J., 2007. Holiday package tourism and the poor in the Gambia. *Development Southern Africa*, 24(3), pp. 445-464

<sup>62</sup> Renn, O. και συν., 1992. The social amplification of risk: Theoretical foundations and empirical applications. *Social Issues*, 48(4), pp. 137-160

<sup>63</sup> Buckley, R., 2001. Environmental impacts. In D. Weaver (Ed.), *The encyclopedia of ecotourism* (pp. 379-394). New York, NY: CAB International

παρουσιαστεί η ανάγκη για μία επικαιροποιημένη αξιολόγηση των περιβαλλοντικών αντιλήψεων των τουριστών ώστε να συνειδητοποιηθούν οι επιπτώσεις των τουριστικών δραστηριοτήτων τους στο περιβάλλον σε συνδυασμό με τις κοινωνικές και τις οικονομικές επιπτώσεις. Πολλές από τις τελευταίες μελέτες για τον τουρισμό και την περιβαλλοντική αντίληψη των τουριστών είχαν πραγματοποιηθεί στις αρχές της δεκαετίας του 2000. Από τότε, υπήρξε σημαντική αύξηση της κοινωνικής γνώσης και της κατανόησης των περιβαλλοντικών προβλημάτων. Η τουριστική βιομηχανία διαθέτοντας μία περισσότερο σύγχρονη εικόνα για την κατανόηση των αντιλήψεων των τουριστών και της στάσης τους έναντι του περιβάλλοντος, μπορεί να δώσει καλύτερη πληροφόρηση σχετικά με τις αλλαγές στην εκπαίδευση και στη διαχείριση της τουριστικής ανάπτυξης ώστε να επέλθει κάποια πρόοδος στα περιβαλλοντικά ζητήματα. Αυτή η κατανόηση περί αντιλήψεων και στάσης των τουριστών απέναντι στο περιβάλλον θα δημιουργήσει κατάλληλες συνθήκες για την προώθηση του μοντέλου βιώσιμου τουρισμού ώστε να βελτιωθεί το φυσικό περιβάλλον από τις στρεβλώσεις των επιπτώσεων της τουριστικής βιομηχανίας (Hillery, et al., 2001).

## **2.6 Λύση περιβαλλοντικών επιπτώσεων οφειλόμενων στον τουρισμό**

Η λύση στην επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τον τουρισμό και της παραγωγής αρνητικών συνέπειων του σε τοπικό επίπεδο έρχεται από τη χρήση της κατάλληλης τεχνολογίας σε συνδυασμό με την καλλιέργεια περιβαλλοντικής συνειδήσεως των τουριστών και εν γένει των κοινωνιών. Προτείνονται τρεις δράσεις προκειμένου να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός:

- Διάδοση χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας
- Δημιουργία κίνητρων κατασκευής των λεγόμενων “πράσινων” ή οικολογικών ξενοδοχείων
- Επιβολή μοντέλου αποτελεσματικής ανακύκλωσης και διεύρυνση χρήσης βιολογικών καθαρισμών
- Ίδρυση κρατικού φορέα εκτίμησης φέρουσας ικανότητας ανά τουριστικό προορισμό



### 2.6.1 Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας

Η χώρα μας διαθέτει πολλά πλεονεκτήματα για την εφαρμογή και διάδοση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Αξιοποίηση των δυνάμεων της χώρας ήλιος άνεμος θάλασσα για την παραγωγή ενέργειας μικρής ή μεγάλης κλίμακας θεωρείται επιβεβλημένη. Η ηλιοφάνεια, η υψηλής έντασης άνεμοι και η θαλάσσια επικράτεια των 505.572 χλμ<sup>2</sup> παρέχουν τη δυναμική για την αξιοποίηση ηλιακής, αιολικής και κυματικής ενέργειας. Αρνητικά της χρήσης τους είναι:

- ο σχετικά χαμηλός συντελεστής ενεργειακής απόδοσης της τάξεως του 30% περίπου (ανάλογα με τον τύπο της ανανεώσιμης πηγής) ενώ ο αντίστοιχος της καύσης ορυκτών φτάνει το 45% και
- η δυσανάλογη δέσμευσή εδάφους σε σχέση με την παραγωγή ενέργειας.

Αντιστάθμισμα του δευτέρου αρνητικού στοιχείου είναι η χρήση μέρους των ακατοίκητων νησίδων της Χώρας και η θαλάσσια επικράτεια της καθώς και ο συνδυασμός παραπάνω του ενός είδους ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στον ίδιο χώρο.

Δίδεται ως παράδειγμα το υπεράκτιο αιολικό πάρκο στις Κάτω Χώρες Geremi:

- Επένδυση ύψους 2,8 δις ευρώ
- Δέσμευση περιοχής 68 χλμ<sup>2</sup>
- Παραγωγική ικανότητα 600MW και 2,6 TWh ετησίως καλύπτοντάς τις ενεργειακές ανάγκες 1,500,000 πολιτών για τα επόμενα 15 χρόνια
- 150 ανεμογεννήτριες



*Εικόνα 1: Παράκτιο αιολικό πάρκο geremi*

### 2.6.2 “Πράσινα” ή οικολογικά ξενοδοχεία

Τα πράσινα ξενοδοχεία εφαρμόζουν όλες τις διαδικασίες εξοικονόμησης ενέργειας, μείωσης ρύπων και κατανάλωσης οικολογικών προϊόντων. Τα χαρακτηριστικά που πρέπει να διέπουν ένα ξενοδοχείο για να χαρακτηριστεί πράσινο είναι:

- Να διαθέτει μια σειρά από “πράσινα χαρακτηριστικά”, όπως π.χ. ένα λαχανόκηπο στην ταράτσα.
- Στο spa του ξενοδοχείου οι θεραπείες θα πρέπει να γίνονται από φυσικά προϊόντα και η πισίνα να φιλτράρεται με φυσικό τρόπο.
- Το σύστημα εξαερισμού πρέπει να επιτυγχάνεται με ανάκτηση θερμότητας.
- Στην καθαριότητα πρέπει να χρησιμοποιούνται μη τοξικά καθαριστικά και απορρυπαντικά πλυντηρίου.
- Να χρησιμοποιούνται 100% οργανικό βαμβάκι, σεντόνια, πετσέτες και στρώματα.
- Να υπάρχουν κάδοι ανακύκλωσης στους διαδρόμους του ξενοδοχείου.
- Να εγκατασταθεί σύστημα διακοπής της παροχής ηλεκτρικού ρεύματος με την απομάκρυνση του κλειδιού (ή κάρτας) από συγκεκριμένη υποδοχή στα δωμάτια.
- Να τοποθετηθούν αυτόματοι διακόπτες φωτισμού (με φωτοκύτταρο ή χρονοδιακόπτη) στους εξωτερικούς χώρους των εγκαταστάσεων.



Εικόνα 2: ξενοδοχείο Park royal Σιγκαπούρη

### 2.6.3 Ανακύκλωση και βιολογικός καθαρισμός λυμάτων

Το 2010 η Ελλάδα βρισκόταν στη τελευταία θέση στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως προς την ανακύκλωση. Κύριοι λόγοι είναι η απουσία ενός αποτελεσματικού μοντέλου διαχείρισης απορριμμάτων και ανακυκλώσιμων υλικών, η έλλειψη κίνητρων συμμετοχής σε πρόγραμμα ανακύκλωσης και ίσως η μειωμένη περιβαλλοντική συνείδηση των πολιτών. Τα οφέλη της δράσης αυτής είναι πολλά με κύρια την μείωση κατανάλωσης πρώτων υλών, τη μείωση του όγκου των απορριμμάτων και τη μείωση της ατμοσφαιρικής και εδαφικής ρύπανσης. Θεωρείται αυτονόητο ότι όλη η επικράτεια της Χώρας διαθέτει το απαραίτητο δυναμικό βιολογικού καθαρισμού λυμάτων. Σε περίπτωση που δεν ισχύει το παραπάνω ο έλεγχος και η μεριμνά της πολιτείας για την παροχή των κατάλληλων εγκαταστάσεων κρίνεται απαραίτητος.

### 2.6.4 Ίδρυση κρατικού φορέα εκτίμησης τουριστικής φέρουσας ικανότητας

Η τουριστική φέρουσα ικανότητα είναι ένα εργαλείο το οποίο εκτιμάει το αριθμό των τουριστών που μπορεί να δεχθεί ένας προορισμός χωρίς να αποτελέσει πρόβλημα για τη βιωσιμότητα του. Για το λόγο αυτό θεωρείται αναγκαία η ίδρυση ενός τέτοιου οργανισμού ο οποίος θα θέτει περιορισμούς τουριστικής ανάπτυξης, θα μεριμνά για την κατασκευή υποδομών, θα προτείνει σχέδιο βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και γενικότερα θα είναι σε θέση να τιθασεύει και να ελέγχει την κατά περιοχή τουριστική ανάπτυξη.

## BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

- Lepp, A., Gibson, H. & Lane, C., 2011. Image and perceived risk: A study of Uganda and its official tourism website. *Tourism Management*, 32(3), pp. 675-684
- Mitchell, J. & Faal, J., 2007. Holiday package tourism and the poor in the Gambia. *Development Southern Africa*, 24(3), pp. 445-464
- Renn, O. και συν., 1992. The social amplification of risk: Theoretical foundations and empirical applications. *Social Issues*, 48(4), pp. 137-160
- Buckley, R., 2001. Environmental impacts. In D. Weaver (Ed.), *The encyclopedia of ecotourism* (pp. 379-394). New York, NY: CAB International
- Saarinen, J., 2006. Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 33(4), pp. 1121-1140
- Okech, R. N., 2011. Ecotourism development and challenges: A Kenyan experience. *Tourism Analytics*, 16(1), pp. 19-29
- Huh, C. & Vogt, C. A., 2008. Changes in residents' attitudes toward tourism over time: A cohort analytical approach. *Journal of Travel Research*, 46(4), pp. 446-455
- Nunkoo, R. & Ramkissoon, H., 2010. Modelling community support for a proposed integrated resort project. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(2), pp. 257-277
- Chee-Hua, C., May-Chiun, L., Vikneswaran, N. & Songan, P., 2016 . Examining the effects of environmental components on tourism destination competitiveness: The moderating impact of community support. *Asian Academy of Management Journal*, 21(1), pp. 75-104
- Muganda, M., Sirima, A. & Ezra, P. M., 2013. The role of local communities in tourism development: Grassroots perspectives from Tanzania. *Journal of Human Ecological*, 41(1), pp. 53-66
- Chandralal, K. P. L., 2010. Impacts of tourism and community attitude towards tourism: A case study in Sri Lanka. *South Asian Journal of Tourism and Heritage*, 3(2), pp. 41-49
- Sekhar, N. U., 2003. Local people's attitudes towards conservation and wildlife tourism around Sariska Reserve, India. *Journal of Environmental Management*, Τόμος 69, pp. 339-347
- Manyara, G. & Jones, E., 2007. Community-based tourism enterprises development in Kenya: An exploration of their potential as avenues of poverty reduction. *Journal of Sustainable Tourism*, 15(6), pp. 628-644
- Zhang, H. & Lei, S. L., 2012. A structural model of residents' intention to participate in ecotourism, the Case of a wetland community. *Tourism Management*, Τόμος 33, pp. 916-925

- Fernando, I. N. & W., L., 2012. New conceptual model on cluster competitiveness: A new paradigm for tourism?. *International Journal of Business and Management*, 7(9), pp. 75-84
- Stronza, A. & Gordillo, J., 2008. Community views of ecotourism. *Annals of Tourism Research*, 35(2), pp. 448-468
- Lo, M. C., Songan, P., Mohamad, A. A. & Yeo, A. W., 2013. Rural tourism and destination image: Community perception in tourism planning. *The Macrotheme Review*, 2(1), pp. 102-118
- Hankinson, G., 2004. The brand images of tourism destinations: a study of the saliency of organic images. *Journal of Product and Brand Management*, 13(1), pp. 614
- Aref, F. & Gill, S. S., 2009. Rural tourism development through rural cooperatives. *Nature and Science*, 7(10), pp. 68-73
- Deery, M., Jago, B. L. & Fredline, L., 2012. Rethinking social impacts of tourism research: A new research agenda. *Tourism Management*, Τόμος 33, pp. 64-73
- Nghi, T. και συν., 2007. Tourism carrying capacity assessment for Phong Nhake Bang and Dong Hoi, Quang Binh Province. *VNU Journal of Science, Earth Sciences*, Τόμος 23, pp. 80-87
- Mathew, V., 2009. Sustainable tourism: A case of destination competitiveness in South Asia. *South Asian Journal of Tourism and Heritage*, 2(1), pp. 83-89
- Dwyer, L., 2001. Destination Competitiveness: Determinants and Indicators. Unpublished Report
- Gooroochurn, N. & Sugiyarto, G., 2005. Competitiveness indicators in the travel tourism industry. *Tourism Economics*, 11(1), pp. 25-43
- Royo-Vela, M., 2009. Rural-cultural excursion conceptualization: A local tourism marketing management model based on tourist destination image measurement. *Tourism Management*, 30(3), pp. 419-428
- Park, D. B. & Yoon, Y. S., 2009. Segmentation by motivation in rural tourism: A Korean case study. *Tourism Management*, Τόμος 30, pp. 99-108
- Cai, L. & Li, M., 2009. Distance-segmented rural tourists. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 26(8), pp. 751-761
- Pesonen, J. A., 2012. Segmentation of rural tourists: Combining push and pull motivations. *Tourism and Hospitality Management*, 18(1), pp. 69-82
- Angelkova, T., Koteski, C., Jakovlev, Z. & Mitrevska, E., 2012. Sustainability and competitiveness of tourism. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Τόμος 44, pp. 221-227
- Mo, C., Howard, D. R. & Havitz, M. E., 1993. Testing an international tourist role typology. *Annals of Tourism Research*, Τόμος 20, pp. 319-335

- Murphy, P., Pritchard, M. & Smith, B., 2000. The destination product and its impact on traveller perceptions. *Tourism Management*, Τόμος 21, pp. 43-52
- Tozser, A., 2010. Competitive tourism destination: Developing a new model of tourism competitiveness (Unpublished Doctoral thesis), Miskolc: University of Miskolc, Faculty of Economic
- Dwyer, L. & Kim, C., 2003. Destination competitiveness: Determinants and indicators. *Current Issues in Tourism*, 6(5), pp. 369-414
- Khadaroo, J. & Seetanah, B., 2008. The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management*, Τόμος 29, pp. 831-840
- Su, M. M. & Wall, G., 2009. The Qing-Tibet railway and Tibetan tourism: Travelers perspectives. *Tourism Management*, Τόμος 30, pp. 650-657
- Hsueh, Y. H. & Yeh, H. M., 2014. Mapping spatial relationships among travel nodes for tourism development. *International Journal of Current Research and Academic Review*, 2(2), pp. 199-211
- Mazilu, M. & Stancioiu, F., 2009. Tourist destination competitiveness: Between desirable and imperative. *Geography Series*, Τόμος 12, pp. 176-188
- Moric, I., 2013. Clusters as a factor of rural tourism competitiveness: Montenegro experiences. *Business Systems Research*, 4(2), pp. 94-107
- Qiu, X., Fang, Y., Yang, X. & Zhu, F., 2017. Tourism eco-efficiency measurement, characteristics, and its influence factors in China. *Sustainability*, Τόμος 1634
- Jin, C., Cheng, J., Xu, J. & Huang, Z., 2018. Self-driving tourism induced carbon emission flows and its determinants in well-developed regions: A case study of Jiangsu Province, China. *Journal of Cleaner Production*, Τόμος 186, pp. 191-202
- Kulcsar, N., 2009. Rural tourism in Hungary: The key of competitiveness. *Proceedings of FIKUSZ '09 Symposium for Young Researchers*, pp. 121-127
- Lo, M. C., Songan, P., Mohamad, A. A. & Yeo, A. W., 2013. Rural tourism and destination image: Community perception in tourism planning. *The Macrotheme Review*, 2(1), pp. 102-118
- Miller, M. A. L., 2006. Paradise Sold, Paradise Lost: Jamaica's Environment and culture in the tourism marketplace. In *Baver and Lynch*, pp. 35-43
- Goodwin, J. J. D., 2008. Sustainable tourism development in the Caribbean Island Nation States. *Michigan Journal of Public Affairs*, Τόμος 5, pp. 1-16
- Mihalic, T., 2000. Environmental management of a tourist destination: A factor of tourism competitiveness. *Tourism Management*, Τόμος 21, pp. 65-78

Tiwari, A. K., Ozturk, I. & Aruna, M., 2013. Tourism, Energy Consumption and Climate Change in OECD Countries. *International Journal of Energy Economics Policy*, Τόμος 3, pp. 247-261  
Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης

Ozturk, I., 2016. The relationships among tourism development, energy demand, and growth factors in developed and developing countries. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, Τόμος 23, pp. 122-131

Fayyaz, A. και συν., 2018. Tourism and Environmental Pollution: Evidence from the One Belt One Road Provinces of Western China. *Sustainability* , 10(3520), pp. 122

Pablo-Romero, M. d. P., Pozo-Barajas, R. & Sánchez-Rivas, J., 2017. Relationships between tourism and hospitality sector electricity consumption in Spanish Provinces (1999–2013). *Sustainability* , 9(480)

Zaman, K., Shahbaz, M., Loganathan, N. & Raza, S. A., 2016. Tourism development, energy consumption and Environmental Kuznets Curve: Trivariate analysis in the panel of developed and developing countries. *Tourism Management*, Τόμος 54, pp. 275-283

Sherafatian-Jahromi, R., Othman, M. S., Law, S. H. & Ismail, N. W., 2017. Tourism and CO2 emissions nexus in Southeast Asia: New evidence from panel estimation. *Environment, Development and Sustainability*, Τόμος 19, pp. 1407-1423

Katircioglu, S. T., Feridun, M. & Kilinc, C., 2014. Estimating tourism-induced energy consumption and CO2 emissions: The case of Cyprus. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, Τόμος 29, pp. 634-640

Ng, T. H., Lye, C. T. & Lim, Y. S., 2016. A decomposition analysis of CO2 emissions: Evidence from Malaysia's tourism industry. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, Τόμος 4509, pp. 1-12

Arbulú, I., Lozano, J. & Rey-Maqueira, J., 2015. Tourism and solid waste generation in Europe: A panel data assessment of the Environmental Kuznets Curve. *Waste Management*, Τόμος 46, pp. 628-636

Cadarso, M. Á. και συν., 2015. Quantifying Spanish tourism's carbon footprint: The contributions of residents and visitors: A longitudinal study. *Journal of Sustainable Tourism*, Τόμος 23, pp. 922-946

Nelson, V., 2013. *An introduction to the geography of tourism*. Lanham, MD: Rowman & Littlefield  
Katircioglu, S. T., 2014. Testing the tourism-induced EKC hypothesis: The case of Singapore. *Economic Modelling*, Τόμος 41, pp. 383-391  
Hall, C., 1995. *Introduction to tourism in Australia: Impacts, planning and development*. London: Longman

Mbaiwa, J., 2005. Enclave tourism and its socio-economic impacts in the Okavango Delta, Botswana. *Tourism Management*, Τόμος 26, pp. 157-172

Pearce, P., 1985. A systematic comparison of travel-related roles. *Human Relations*, 11(38), pp. 100-110

Jamal, T. & Robinson, M., 2009. *The SAGE handbook of tourism studies*. London: SAGE

«Ανανεώσιμες πηγες ενέργειας» (2019) *Wikipedia*. Διαθέσιμο στο <https://bit.ly/3d0ed9N> (Πρόσβαση: 15 Σεπτεμβρίου 2019).

«Αιολικό πάρκο Geremi» (2019) Διαθέσιμο στο <http://worldenergynews.gr/index.php?id=7848> (Πρόσβαση: 15 Σεπτεμβρίου 2019).

«Πράσινα ξενοδοχεία» (2019) Διαθέσιμο στο <https://bit.ly/2XWgOx2> (Πρόσβαση: 15 Σεπτεμβρίου 2019).



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

### Ο ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΥΚΟΝΟΥ

#### 3.1 Παρουσίαση της νήσου “Μύκονος”

Το νησί της Μυκόνου ανήκει στο σύμπλεγμα νήσων Κυκλάδων στο Αιγαίο Πέλαγος. Η πρωτεύουσά του είναι η Χώρα, η οποία βρίσκεται στη δυτική πλευρά του νησιού. Σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ο πληθυσμός της Μυκόνου ανέρχεται στους 10.134, ενώ η έκταση του νησιού είναι 105,18 τετραγωνικά χιλιόμετρα και το μήκος των ακτών του ισούται με 89 χιλιόμετρα. Εκτός από το Δήμο της Μυκόνου, στο νησί υπάρχει και η κοινότητα της Άνω Μεράς. Η αρχιτεκτονική του νησιού είναι πολύ ιδιαίτερη καθώς αποτελείται από ένα πανέμορφο γυμνό βραχώδες τοπίο, ενώ το κλίμα του είναι εύκρατο και υγιεινό καθόλη τη διάρκεια του έτους. Η Χώρα Μυκόνου βρίσκεται πλησίον της Δήλου, του νησιού του Απόλλωνα και του υπαίθριου αρχαιολογικού χώρου του (Mykonosinformation.com, 2018)<sup>64</sup>.

Η Μύκονος αποτελεί το πρώτο ελληνικό νησί το οποίο γνώρισε τουριστική ανάπτυξη από τη δεκαετία του 1960. Η νυχτερινή ζωή της Μυκόνου έχει χαρακτηριστεί ως η πιο ενεργή και ζωντανή σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, ενώ τα πιο δημοφιλή σημεία είναι ο δρόμος “Ματογιάννη” και η Μικρή Βενετία, η οποία πήρε την ονομασία εξαιτίας της ομοιότητάς της με τη Βενετία της Ιταλίας (Mykonosinformation.com, 2018).

Οι πιο γνωστές παραλίες του νησιού είναι:

Ο Άγιος Σώστης, Το Αγράρι, Η Αγία Άννα, Το Καλό Λιβάδι, Η Λια, Η Ελιά, Ο Ορνός, Ο Πανόρμος, Ο Φωκός, Η Παράγκα, Το Paradise (Καλαμοπόδι), Το Super Paradise (Πλιντρί), Ο Άγιος Στέφανος, Η Φτελιά, Η Ψαρού.

Η Μύκονος είναι ένα νησί με πετρώδες έδαφος και έντονο φαινόμενο ανυδρίας, αλλά το υπέδαφος της παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Η γη που καλλιεργείται είναι μικρής έκτασης αλλά παρόλα αυτά διαθέτει μία πλούσια χλωρίδα στην οποία ευδοκιμούν περισσότερα από 1.100

---

<sup>64</sup> Mykonosinformation.com, 2018. The Best Mykonos Travel Guide.... [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.mykonosinformation.com/> [Πρόσβαση 20 May 2018]

είδη φυτών. Τα στοιχεία που κάνουν ξεχωριστή τη Μύκονο είναι το φυσικό της τοπίο και ο έντονα αιγαιοπελαγίτικος χαρακτήρας της. Θεωρείται διάσημη ενώ της αποδίδεται και ο χαρακτηρισμός της κοσμοπολίτισσας του Αιγαίου, και αποτελεί έναν τουριστικό προορισμό διεθνούς φήμης. Σχεδόν σε όλο το νησί η τουριστική βιομηχανία είναι ανεπτυγμένη, ενώ παράλληλα διαθέτει αρκετά σύγχρονες τουριστικές υποδομές με αποτέλεσμα να ικανοποιείται ο κάθε επισκέπτης. Η Χώρα της Μυκόνου διαθέτει τα χαρακτηριστικά λευκά σπίτια με μπλε και κόκκινα παραθυρόφυλλα και ξύλινα κάγκελα σε έντονα χρώματα στα μπαλκόνια τους. Τα σοκάκια της Χώρας είναι πλακόστρωτα και ασβεστωμένα, ενώ στο νησί υπάρχουν αρκετοί ανεμόμυλοι οι οποίοι ενσωματώνονται ευχάριστα με το σύνολο του τοπίου. Το Ματογιάννη είναι ο πιο εμπορικός δρόμος της Χώρας Μυκόνου όπου λειτουργούν καταστήματα με επώνυμα προϊόντα και στα στενά μπορεί κανείς να βρει καταστήματα αναψυχής και ψυχαγωγίας. Η παραλιακή οδός της Μυκόνου ονομάζεται Γιαλός, η οποία είναι γραφική καθόλη τη διάρκεια του έτους καθώς εκεί μπορεί να συναντήσει κανείς παραδοσιακά καφενεία αλλά και αρκετές βάρκες στο παλιό λιμάνι (Mykonosinformation.com, 2018).



Εικόνα 3: Ανεμόμυλοι, Μύκονος

### 3.2 Ιστορία της Μυκόνου

Σύμφωνα με την ελληνική μυθολογία όταν ο Ηρακλής εξόντωσε τους Γίγαντες μετά τη Γιγαντομαχία, τους έθαψε στο υπέδαφος του νησιού και για το λόγο αυτό διαθέτει αυτό το σχήμα. Ωστόσο, ένας άλλος μύθος αναφέρει ότι το νησί συνδέεται με το διάδοχο του βασιλιά της Δήλου και το γιο του Απόλλωνα και της Ροϊούς, που ήταν απόγονος του θεού Διονύσου. Το νησί αποικήθηκε αρχικά από τους Αιγυπτίους, Ικάριους, Φοινικές και Μινωίτες, κατόπιν από τους Ίωνες υπό την καθοδήγηση του Ιπποκλέους του Νήλου και πατέρα του Φοβίου ή Φορβίου (WIKIPEDIA, 2017). Στον όρμο της Φτελιάς, στη βόρεια ακτή του νησιού, πάνω σε χαμηλό λόφο έχει εντοπιστεί οικισμός της νεολιθικής εποχής. Τα παλαιότερα κτίσματα χρονολογήθηκαν στο 5.000 π.Χ., η θέση κατοικήθηκε για μερικούς αιώνες και εγκαταλείφθηκε στα μέσα της πέμπτης χιλιετίας π.Χ., περίπου την ίδια περίοδο που εγκαταλείφθηκε ο οικισμός στη νησίδα Σαλιάγκο Αντιπάρου. Κατά τους ιστορικούς χρόνους η Μύκονος αναφέρεται σπάνια. Από τον Ηρόδοτο (ΣΤ΄118) αναφέρεται ως ορμητήριο του Πέρσου Δάτιδος το 490 π.Χ (WIKIPEDIA, 2017).

Στην περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας η Μύκονος πέρασε στα χέρια των Ρωμαίων και των Βυζαντινών, ενώ μετά τη Σταυροφορία το 1204 μ.Χ. το νησί παραχωρήθηκε στα αδέρφια της οικογένειας Γκίζι ή Γκύζη, στον Ανδρέα και στον Ιερεμία. Η Μύκονος το 1292 λεηλατήθηκε από τους Καταλανούς και έπειτα παραχωρήθηκε στους Ενετούς από τον τελευταίο απόγονο της οικογένειας Γκύζη που κατείχε το νησί (WIKIPEDIA, 2017).

Το 1537 το νησί καταστράφηκε από τον Μπαρμπαρόσα ο οποίος ήταν ναύαρχος του Σουλτάνου του Σουλεϊμάν του Μεγαλοπρεπούς και έπειτα ακολούθησε η τουρκοκρατία (Municipality of Mykonos, 2018)<sup>65</sup>. Το 1615 ιδρύθηκε η τοπική αυτοδιοίκηση η οποία αποκαλούνταν «Το Κοινό των Μυκονίων», μετά την ψηφοφορία μεταξύ των αρχόντων και των γερόντων του νησιού. Κατά την επανάσταση του Ορλώφ η Μύκονος καταλαμβάνεται από τους Ρώσους και την περίοδο 1770-1774 υπήρχε ρωσοκρατία όπου κατά το διάστημα αυτό κατασκευάστηκε το κτίριο που στεγάζει το σημερινό Δημαρχείο της Μυκόνου από τον έπαρχο του Αιγαίου Voïnovich. Στο τέλος του 18<sup>ου</sup> αιώνα αποδείχθηκε ότι οι κάτοικοι του νησιού ήταν πολύ καλοί ναυτικοί και έμποροι, ενώ αρκετοί από αυτούς πριν ασχοληθούν με το εμπόριο και τη

---

<sup>65</sup> Municipality of Mykonos, 2018. Το νησί. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://mykonos.gr/> [Πρόσβαση 20 May 2018]

ναυτιλία είχαν περάσει από το στάδιο των πειρατών. Σε αυτό το διάστημα το νησί συγκέντρωνε υψηλά κέρδη με αποτέλεσμα να τροφοδοτεί αρκετά λιμάνια και παράλληλα την ίδια περίοδο χτίστηκαν τα περισσότερα αρχοντικά αλλά και οι εκκλησίες.

Στην Επανάσταση του 1821 η Μύκονος επισήμως έστειλε ως ενίσχυση 2 πλοία ως εξοπλισμό, όμως πολλοί από τους άντρες της επάνδρωναν το πλήρωμα των πλοίων της Μαντώ Μαυρογένους. Το 1822 ο Καπουδάν Πασάς με Τούρκους και Αλγερινούς στο πλήρωμα του προσπάθησε να αποβιβαστεί στη Μύκονο όμως οι γενναίοι Μυκονιάτες αντιστάθηκαν και τελικώς επικράτησαν. Η ίδρυση του ελληνικού κράτους βρήκε τη Μύκονο με μία νέα και δυναμική αστική τάξη, αλλά στο πέρας του 19<sup>ου</sup> αιώνα αποδυναμώθηκε η οικονομική δύναμη του νησιού λόγω της ανάπτυξης των ατμοπλοίων. Το 1887 μετά το ναυάγιο του αγγλικού ατμόπλοιου VOLTA στα βόρεια παράλια του νησιού, αποφασίστηκε η κατασκευή του φάρου στη θέση «Βαρβούλακας» (σήμερα Αρμενιστής). Ο μηχανισμός του βραβεύτηκε από τη διεθνή έκθεση Παρισίων, λειτούργησε μέχρι το 1983 και από τότε εκτίθεται στο ναυτικό μουσείο Μυκόνου. Αρκετοί ήταν οι κάτοικοι της Μυκόνου που είχαν μεταναστεύσει στις Η.Π.Α. αλλά και στη Νότια Ρωσία, ενώ η οικονομία της άρχισε να ακμάζει μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οπότε και τοποθετείται η ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας της (Municipality of Mykonos, 2018).



Εικόνα 4: Μύκονος, δεκαετία του '50



Εικόνα 5: Jacky Onassis, Μύκονος

### 3.3 Ιστορική αναδρομή στην πορεία του τουρισμού της Μυκόνου

Πριν από κάποια χρόνια η Μύκονος ήταν γνωστή σε Έλληνες και ξένους ως ο ενδιάμεσος σταθμός στο ταξίδι τους, κυρίως για τη Δήλο. Οι λιγστοί του κάτοικοι ζούσαν δουλεύοντας στη γη και τη θάλασσα φτωχικά περιορισμένα και απλά. Το καλοκαίρι άλλαζε λίγο ο ρυθμός στο νησί, όταν έφταναν οι ταξιδιώτες για τη Δήλο. Οι λίγοι Έλληνες και ξένοι παραθεριστές μαζί με τους ξενιτεμένους Μυκονιάτες που είχαν ανάγκη να βρίσκονται στο νησί έστω για λίγες μέρες, του έδιναν μια ζωντάνια αλλιώςτική. Όλοι αυτοί δεν γινόταν να μην δουν τη γραφικότητα και τη γοητεία της μυκονιάτικης πολιτείας και του μυκονιάτικου τοπίου. Έπειτα κάποιοι καλλιτέχνες και “κοσμικοί” πέρασαν απ’ το νησί, έζησαν αλησμόνητες μέρες ησυχίας και ξενοιασιάς και την ερωτεύτηκαν. Αστραπιαία στις άκρες της υψηλίου επικράτησε το μυστικό ότι σε κάποιο ονειρεμένο νησί του Αιγαίου μπορούσε ο καθένας να αποκτήσει μια γραφική φιλόξενη και ήσυχη γωνιά για να χαίρεται τα καλοκαίρια του μονός, ή με την συντροφιά του.

Το ταξίδι προς την τουριστική καταξίωση ξεκινάει στα τέλη της δεκαετίας του 1940 όπου ανακαλύπτεται από την αθηναϊκή αστική νεολαία. Το 1947 ο Κωνσταντίνος Μητσοτάκης με την μετέπειτα σύζυγο του Μαρίκα Γιανούκου είναι από τους πρώτους επισκέπτες του νησιού.

Ακολουθεί Ζάχος Χατζηφωτίου, όπου θα μετατραπεί σε θαμώνα του νησιού, Αριστοτέλης Ωνάσης, Μαρία Κάλλας, Σταύρος Νιάρχος. Το 1954 το βασιλικό ζεύγος Παύλος και Φρειδερίκη διοργανώνει μια κρουαζιέρα για γαλαζοαίματους στα ελληνικά νησιά και η Μύκονος είναι το νησί που κερδίζει τις εντυπώσεις με τον ευρωπαϊκό τύπο να εκθειάζει την γραφικότητα και φυσική ομορφιά του. Ένα χρόνο αργότερα ένας ψαράς μαζεύει ένα βαριά τραυματισμένο πελεκάνο από τη θάλασσα, τον περιθάλλει και τον ονομάζει Πέτρο. Την δεκαετία του '60 Μελίνα Μερκούρη, Marlon Brando, Grace Kelly, Richard Barton και Jacky Onassis γίνονται οι καλύτεροι διαφημιστές του νησιού. Το 1971 ο Αριστοτέλης Ωνάσης κάνει την κίνηση ματ η οποία αλλάζει δια πάντως την τουριστική ιστορία του νησιού, αφού η Ολυμπιακή αεροπορία κατασκευάζει και λειτουργεί για πρώτη φορά το αεροδρόμιο της Μυκόνου ενώ έχει ήδη προηγηθεί η κατασκευή του ελικοδρομίου. Έκτοτε η ιδέα για την περιοχή άλλαξε με αποτέλεσμα από ένα άσημο αιγαιοπελαγίτικο νησί να μετατραπεί στο νησί και της ελίτ της εποχής.

Τη δεκαετία του '70 εδραιώνεται ως προορισμός διεθνών "jet setters" μεταξύ των οποίων είναι Salvador Dali, Mick Jagger, Gianfranco Ferre, Liz Taylor, Barbra Streisand, Yves Saint Laurent, Thirery Mugler, Jacquelin Bisset, Yoko Ono, Valentino, Rita Hayworth, η πριγκίπισσα Soraya, ο σάχης της Περσίας. Τις επόμενες δεκαετίες θα ακολουθήσουν αναρίθμητες διασημότητες με τον George Bush να έρχεται σχεδόν κάθε καλοκαίρι. Με την πάροδο των ετών και εφόσον ο τουρισμός βρισκόταν στην ακμή του, ξεκίνησε η ανοικοδόμηση αρκετών ξενοδοχειακών μονάδων με πρώτο το ξενοδοχείο Λητώ το 1953 και η λειτουργία καταστημάτων εστίασης με ορόσημα της λειτουργίας των bar Remezzo, Pierro's και Cavo Paradisso. Ο αριθμός των επισκεπτών που κατέφθαναν στη Μύκονο είχε ξεκινήσει από μερικές εκατοντάδες για να καταλήξει σε χιλιάδες κόσμου. Με αυτόν τον τρόπο η Μύκονος άρχισε να διαδίδει τη φήμη της στο εξωτερικό και να προσελκύει ένα αυξημένο αριθμό τουριστών μεταξύ των ετών που ακολουθούσαν (Χαλάτση, 2018).

Η ανοδική τουριστική πορεία της Μυκόνου συνεχίστηκε για αρκετά χρόνια μέχρι το 2008, οπότε και εκδηλώθηκε η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση, η οποία επηρέασε δραματικά την οικονομία της χώρας μας. Πολλά ελληνικά νησιά παρατήρησαν να μειώνεται ο αριθμός των επισκεπτών, ενώ σε αρκετές περιπτώσεις είχε περιοριστεί και η διάρκεια της τουριστικής περιόδου εξαιτίας της χαμηλής επισκεψιμότητας. Η Μύκονος αν και γνώρισε τις επιπτώσεις της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης, η επιρροή στον τουρισμό της ήταν ελάχιστη. Παρά την οικονομική

κρίση, ο τουρισμός της Μυκόνου είτε είχε παραμείνει σταθερός είτε συνέχισε να αυξάνεται αλλά με πολύ πιο αργούς ρυθμούς. Το 2015 η επιβολή των capital controls δεν επηρέασε τόσο την αριθμό των αφίξεων όσο τις επιχειρήσεις του νησιού αφού υπήρχε αδυναμία εκτέλεσης συναλλαγών με το εξωτερικό.

Κατά τα τελευταία έτη στη Μύκονο παρατηρείται η ανοικοδόμηση αρκετών νέων κτιριακών εγκαταστάσεων όπου πρόκειται να φιλοξενηθούν ξενοδοχεία ή ενοικιαζόμενα διαμερίσματα και δωμάτια, δημιουργούνται εμπορικά καταστήματα αλλά και νέοι χώροι αναψυχής και εστίασης. Ανάλογη είναι και η εξέλιξη των μετακινήσεων εντός του νησιού με τις αλλαγές στον τομέα των μέσων μαζικής μεταφοράς και της αντικατάστασης “του στόλου” τους με άνετα και σύγχρονα λεωφορεία. Επιπλέον, στη Μύκονο οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης οχημάτων είναι δωρεάν με αποτέλεσμα κάθε οικισμός να έχει επιλύσει και αυτό το πρόβλημα. Με ευθύνη του Δήμου Μυκόνου πραγματοποιούνται αρκετά προγράμματα για τη βελτίωση και τη διευκόλυνση της καθημερινότητας του νησιού με τα συνεχή προγράμματα αναπλάσεων δημοτικών χώρων και διαπλάτυνσης των δημοσίων οδών. Το χρόνιο πρόβλημα της λειψυδρίας του νησιού έχει αντιμετωπιστεί με την προμήθεια και την άμεση εγκατάσταση μονάδων αφαλάτωσης του θαλασσινού νερού, αποφέροντας 22.000 κυβικά νερού σε ημερήσια βάση (Χαλάτση, 2018) και με την κατασκευή των δύο τεχνητών λιμνοδεξαμενών.

Στο νησί της Μυκόνου, η τουριστική βιομηχανία αποτελεί σχεδόν τον αποκλειστικό πυλώνα ανάπτυξης και τόνωσης της οικονομίας της. Κάθε μορφή επιχειρηματικής δραστηριότητας που αναδύεται έχει ως βάση την ενίσχυση της τουριστικής βιομηχανίας. Ο πλούτος της μυκονιάτικης τουριστικής βιομηχανίας στηρίζει την τοπική οικονομία συμβάλλοντας στην ουσιαστική ανάπτυξη ολόκληρου του νησιού. Ένα σημαντικό στοιχείο συμβολής της τουριστικής βιομηχανίας του νησιού είναι ότι στηρίζεται σ’ αυτή ο μόνιμος πληθυσμός της και σύμφωνα με τις απογραφές 1991, 2001, 2011 παρουσιάζει συνεχή αύξηση από 6116 σε 9274 και 10134 (ΕΛΣΤΑΤ, 2017). Η Μύκονος αποτελεί έναν από τους δημοφιλέστερους τουριστικούς προορισμούς σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ για το 2015 παρατηρήθηκε μία αύξηση της τουριστικής κίνησης κατά 20-25% συγκριτικά με το 2014 (Χαλάτση, 2018).



### 3.4 Παρουσίαση του τουριστικού προϊόντος της Μυκόνου

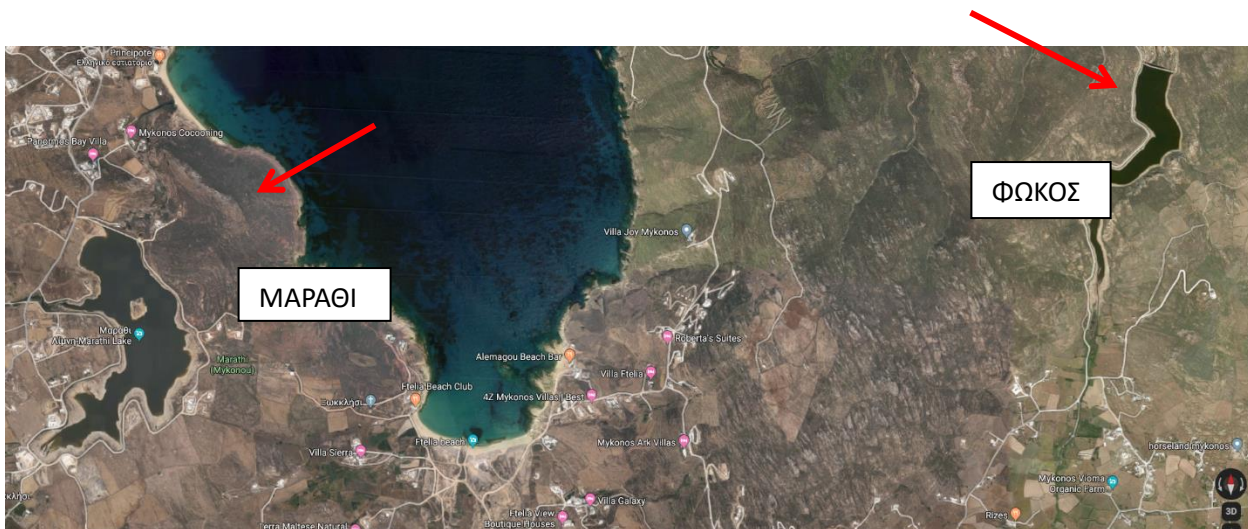
Το τουριστικό προϊόν είναι ένα μείγμα επιμέρους αγαθών και υπηρεσιών φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος. Αποτελεί ένα σύνθετο προϊόν όπου για την παραγωγή και την προσφορά του χρειάζεται η συνεργασία πολλών και διαφορετικών κλάδων της οικονομίας, κυρίως του τριτογενούς τομέα. Κατά συνέπεια, ως τουριστικό προϊόν ορίζουμε την αρμονική σύνθεση αγαθών, υπηρεσιών και αισθήσεων που παρέχει ένας προορισμός και λαμβάνει ο τουρίστας προς απόκλιση εμπειριών.

Κυρίο ρόλο στη σύνθεση του τουριστικού προϊόντος έχουν:

- Οι υποδομές
- Το περιβάλλον
- Οι υπηρεσίες και τα αγαθά
- Το ανθρώπινο δυναμικό
- Η Πολιτισμική κληρονομιά

#### 3.4.1 Οι Υποδομές

Οι υποδομές που πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία 30 χρόνια στη Μύκονο είναι αυτές που διαμορφώσαν το τουριστικό προϊόν της Μυκόνου και του παρέχουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων ανταγωνιστικών τουριστικών προορισμών.



Εικόνα 6: Λιμνοδεξαμενές Μυκόνου, google maps

Οι δυο τεχνητές λιμνοδεξανές των περιοχών Μαραθιού και Φωκού, τα τέσσερα εργοστάσια αφαλάτωσης, τα δυο διωλιστήρια ύδατος έλυσαν το πρόβλημα της λειψυδρίας που ταλανίζει τα περισσότερα νησιά των Κυκλάδων.

Οι δυο μονάδες βιολογικού καθαρισμού και το αποχετευτικό δίκτυο διατήρησαν τις θάλασσες και τον περιβάλλοντα χώρο καθαρό.

Η μετατροπή του χώρου ανεξέλεγκτης διάθεσης αποβλήτων (ΧΑΔΑ) σε χώρο υγειονομικής ταφής απορριμμάτων (ΧΥΤΑ) έλυσε ένα τεράστιο πρόβλημα ρύπανσης ατμοσφαιράς και εδάφους.

Η ανάπτυξη του οδικού δικτύου και ιδιαίτερα η κατασκευή της νέας περιφερειακής οδού αποσυμφόρησε τους παλιούς αγροτικούς δρόμους και δημιούργησε νέα δεδομένα στη δυνατότητα φιλοξενίας τουριστών.

Τα 2 λιμάνια και ο διεθνής αερολιμένας κάνουν την προσέγγιση του νησιού εύκολη και σχετικά γρήγορη από οποιοδήποτε σημείο του πλανήτη.

### 3.4.2 Το περιβάλλον

Ο όρος περιβάλλον αναφέρεται σε οτιδήποτε περιβάλλει ένα αντικείμενο ή υποκείμενο. Στη περίπτωση της Μυκόνου προβάλλεται το περιβάλλον κάτω από δυο σκοπιές το φυσικό και το δομημένο ή ανθρωπογενές. Το φυσικό περιβάλλον περιλαμβάνει όλους τους ζωντανούς οργανισμούς (έμβια ύλη) και την άβια ύλη που βρίσκονται με φυσικό τρόπο στη γη (WIKIPEDIA, 2017). Το δομημένο από την άλλη δημιουργείται μετά από σειρά επεμβάσεων του ανθρώπου στο φυσικό περιβάλλον.

Το φυσικό περιβάλλον περιγράφεται από τις έννοιες του **υπεδάφους**, **εδάφους** και **κλίματος**. Στην περίπτωση της Μυκόνου το νησί χαρακτηρίζεται από άγονο βραχώδες τοπίο με φόντο το φωτεινό μπλε και γαλάζιο της θάλασσας και του ουρανού. Έχει σχήμα ακανόνιστο, έκταση 105,18 km<sup>2</sup> και ακτογραμμή 81,5 km. Το αναλογικά μεγάλο μέγεθος ακτογραμμής σε σχέση με την έκταση του νησιού δημιουργεί την μεγάλης κλίμακας παρουσίασης όρμων και κολπίσκων, πράγμα που στην περίπτωση της τουριστικής ζήτησης λογίζεται ως ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μιας και

το κύριο αγαθό είναι οι παραλίες, οι θάλασσες και τα τοπία του νησιού. Επιπροσθέτως, εξαιρετικά απaráμιλλής ομορφιάς είναι και το ξακουστό ηλιοβασίλεμα της Μυκόνου.



**Εικόνα 7: παραλία Αγίας Άννας, Μύκονος**

Στο υπέδαφος του νησιού τα πετρώματα που συναντώνται είναι όξινα πλουτώνια τα οποία αποτελούνται κυρίως από γρανίτη. Ο γρανίτης σε πολλά σημεία του νησιού δίνει υψηλό βαθμό κατάκλισης και αποσάθρωσης. Από τη διαδικασία αυτή, στη περιοχή που διαμορφώνονται οι παραλίες σχηματίζονται μικροί βράχοι και άμμος.

Στο έδαφος το πάχος επικάλυψης με χώμα είναι 1-2 μετρά, γεγονός που έχει επίπτωση στη χλωρίδα, την πανίδα και τους υδάτινους πόρους του νησιού. Η βλάστηση που απαντάται είναι κυρίως φρύγανα και αυτοφυείς θάμνοι. Οι υδάτινοι πόροι είναι ελάχιστοι. Σημαντικός παράγοντας επιτυχίας του νησιού είναι οι παραλίες του. Η γρανιτική σύσταση των κόκκων της άμμου δεν επιτρέπει την πρόσφυση λιπαρών ουσιών με αποτέλεσμα να μην μετατρέπεται σε λάσπη η άμμος όσο κι αν είναι το πλήθος των λουόμενων.

Το κλίμα του νησιού είναι εύκρατο αντιπροσωπευτικό αιγαιοπελαγίτικο. Ο χειμώνας είναι ήπιος και το καλοκαίρι δροσερό. Κυριά χαρακτηριστικά του κλίματος είναι η επικράτηση βόρειων ανέμων (μελτέμι) και η αυξημένη ηλιοφάνεια.

*‘‘Αν δεν δεις την Ιερουσαλήμ ,την Αγία Πετρούπολη και τη Χώρα Μυκόνου δεν ξέρεις πως είναι μια ωραία πόλη’’* Νίκος Καζαντζάκης.

Το **δομημένο περιβάλλον** απαντάται κυρίως στη Χώρα Μυκόνου. Το γραφικό παλιό λιμάνι, τα δαιδαλώδη πλακόστρωτα σοκάκια, το κτίριο του δήμου Μυκόνου, οι ανεμόμυλοι, η Μικρή Βενετία, η Παραπορτιανή, η αρχιτεκτονική των σπιτιών, οι εκκλησίες, οι περιστεριώνες, οι πεζούλες, ο γιαλός συνθέτουν μία απaráμιλλη ομορφιά αρχιτεκτονική που δεν συναντάται όμοια πουθενά σ’ ολόκληρο τον κόσμο πλην κάποιων άλλων νησιών της Ελλάδος.



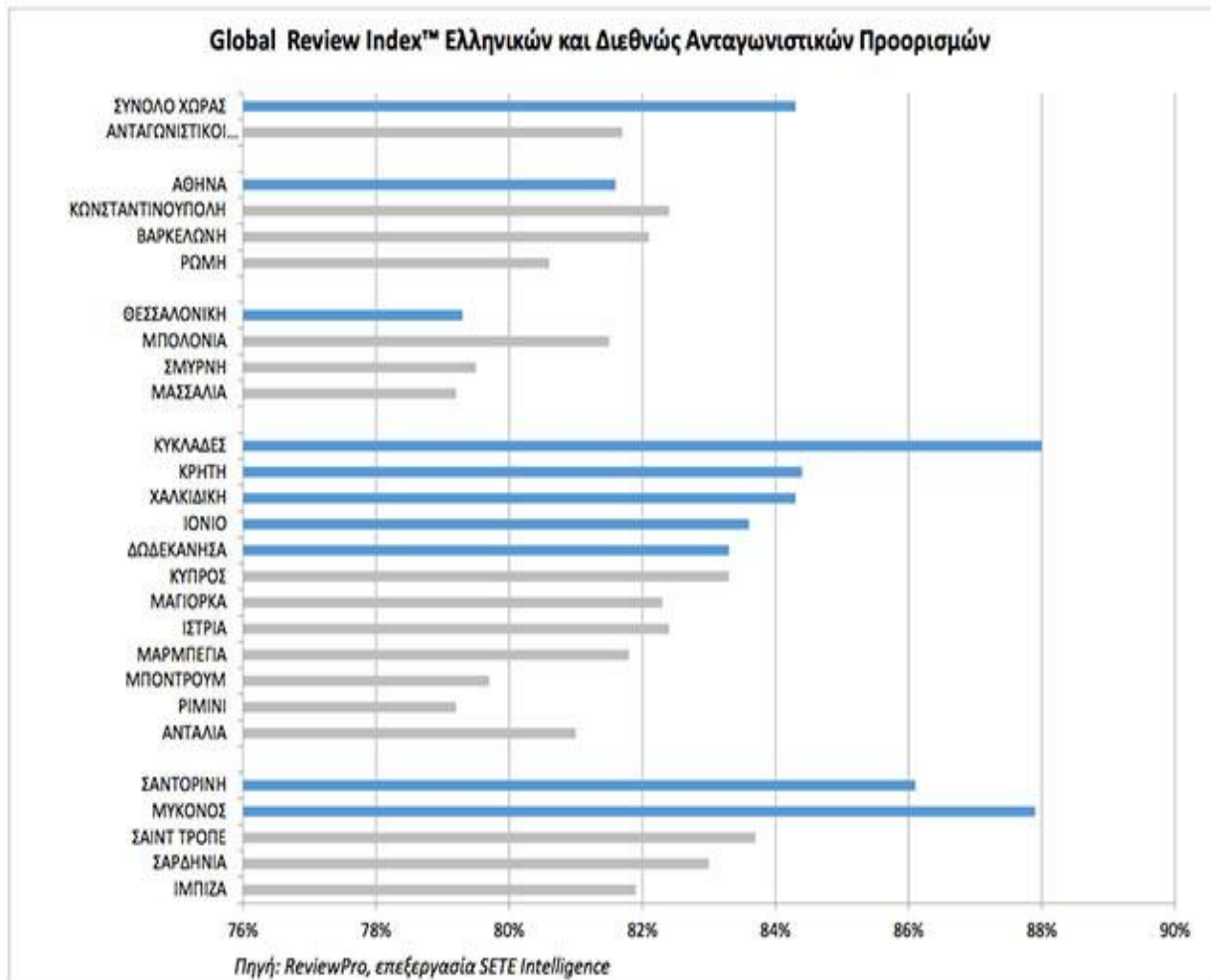
**Εικόνα 8: Μικρή Βενετία, Μύκονος**

### 3.4.3 Οι υπηρεσίες και τα αγαθά

Οι υπηρεσίες και τα αγαθά που προσφέρει ο ιδιωτικός τομέας είναι υψηλής ποιότητας και μεγάλης ποικιλίας σε σχέση με άλλους ανταγωνιστικούς προορισμούς δίνοντας στο τουριστικό προϊόν της Μυκόνου άλλο ένα συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των υπολοίπων. Τα καταλύματα,

οι χώροι εστίασης και διασκέδασης, τα καταστήματα λιανικής και οι ιδιωτικές εταιρίες συγκοινωνίας συνθέτουν ένα μείγμα υπηρεσιών και αγαθών δυσεύρετο σε άλλους τουριστικούς προορισμούς.

Το 2015 πραγματοποιήθηκε έρευνα από το Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) η οποία βασίζεται σε αξιολογήσεις 94.940 πελατών ελληνικών ξενοδοχείων και 455.852 πελατών ανταγωνιστικών προορισμών του εξωτερικού με γνώμονα την ικανοποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Ο γενικός δείκτης ικανοποίησης GRI (Global Review Index) που παρουσιάζεται παρακάτω στο γράφημα δείχνει τη Μύκονο πρώτη σε ποιοτική αξιολόγηση ανάμεσα σε άλλους ανταγωνιστικούς προορισμούς.



Πίνακας 5: Ικανοποίηση πελατών σε τουριστικά μέρη, πηγή: Global Review Index

#### 3.4.4 Το ανθρώπινο δυναμικό

Ως Μυκονιάτης έντεκα γενεών θα ήταν παράλειψη μου να μην αναφερθώ στη γενιά των παππούδων μας. Ίσως ο σημαντικότερος παράγοντας στην τουριστική και οικονομική ανέλιξη του νησιού. Βρισκόμαστε στη μεταπολεμική Ελλάδα της δεκαετίας 1950. Τα πρώτα δειλά τουριστικά κύματα αρχίζουν να καταφθάνουν στη χώρα μας φέρνοντας μαζί τους όλες τις πολιτισμικές επιρροές του εξωτερικού. Η γενιά των Μυκονιατών αυτών κάτω από πολύ αντίξοες συνθήκες, όντας ανοιχτόμυαλη συγκριτικά με κατοίκους άλλων τουριστικών περιοχών, άδραξαν την ευκαιρία που τους παρουσιάστηκε. Σε αντίθεση με άλλους προορισμούς όπου η λέξη “τουρίστας” ήταν σχεδόν “ποινικοποιημένη” οι κάτοικοι της Μυκόνου τον αγκάλιασαν. Το φτωχό και άγονο νησί σταδιακά μετατράπηκε στη “ναυαρχίδα” του ελληνικού τουρισμού ένα παράδειγμα που ακολουθείται και καλό θα ήταν να ακολουθηθεί και από άλλους δήμους, μιας και η χώρα μας βρίθεται από όμορφα και ιστορικής κληρονομιάς τοπία. Η εργατικότητα, το φιλότιμο, η φιλοξενία,

η γενναιοδωρία και το χαμόγελο αποτέλεσαν τα “όπλα” εκείνης της γενιάς. Τα υπόλοιπα αποτελούν ιστορία καθώς η σκυτάλη πέρασε με επιτυχία και στις επόμενες γενιές.



**Εικόνα 9: Μύκονος, 1954**

#### 3.4.5 Πολιτισμική κληρονομιά

Μύκονος χωρίς Δήλο δεν υφίσταται. Η Δήλος είναι ο σημαντικότερος παράγοντας αναγνωρισιμότητας του νησιού της Μυκόνου. Το 1873 ξεκινούν οι πρώτες επίσημες ανασκαφές υπό τον Γάλλο εταίρο της σχολής A. Lebegue και συνεχίστηκαν μέχρι το 1877. Το έργο του συνεχίστηκε από τον Έλληνα αρχαιολόγο Π. Στανατάκη και αργότερα από τον διευθυντή της γαλλικής σχολής Θεόφιλο Ομόλ. Το νησί της Δήλου ήταν ένα από τα σημαντικότερα μέρη του αρχαίου ελληνικού κόσμου, με ναούς να τιμούν τη γενέτειρα των δίδυμων θεών Απόλλωνα και Αρτέμιδα. Η Δήλος ήταν σημαντική σε τρεις διαφορετικές αρχαίες εποχές για τρεις διαφορετικούς

σκοπούς ως θρησκευτικός χώρος, ως θησαυροφυλάκιο της αθηναϊκής συμμαχίας και ως εμπορικό λιμάνι (WIKIPEDIA, 2017).

Στους μουσειακούς χώρους του Δήμου Μυκόνου εντάσσονται:

- Το αρχαιολογικό μουσείο της νήσου Δήλου όπου εκτός των άλλων εκτίθεται μια από τις καλύτερες συλλογές κοσμημάτων στο κόσμο.
- Το ναυτικό μουσείο Αιγαίου το οποίο στοχεύει στη προβολή της ναυτικής ιστορίας της Ελλάδας
- Και το λαογραφικό μουσείο Μυκόνου όπου παραρτήματα του είναι το χαρακτηριστικό “σπίτι της Λένας” το οποίο αντιπροσωπεύει το μέσο μυκονιάτικο σπίτι και “ο Μύλος του Μπόνη” (αγροτικό μουσείο) στον οποίο παρουσιάζονται αγροτικές εγκαταστάσεις και διαδικασίες μεταποίησης παλαιότερων ετών.

Άλλα σημαντικά μνημεία είναι:

- Το μοναστήρι της Παναγίας της Τουρλιανής όπου βρίσκεται η θαυματουργή εικόνα της Παναγίας
- Οι εκκλησίες Μεγάλη Παναγιά, Αγία Κυριακή, Πανάχρα και Παραπορτιανή
- Ο φάρος του Αρμενιστή
- Τα αξιοθέατα της Μικρής Βενετίας, των ανεμόμυλων και το κτίριο που στεγάζεται ο Δήμος Μυκόνου

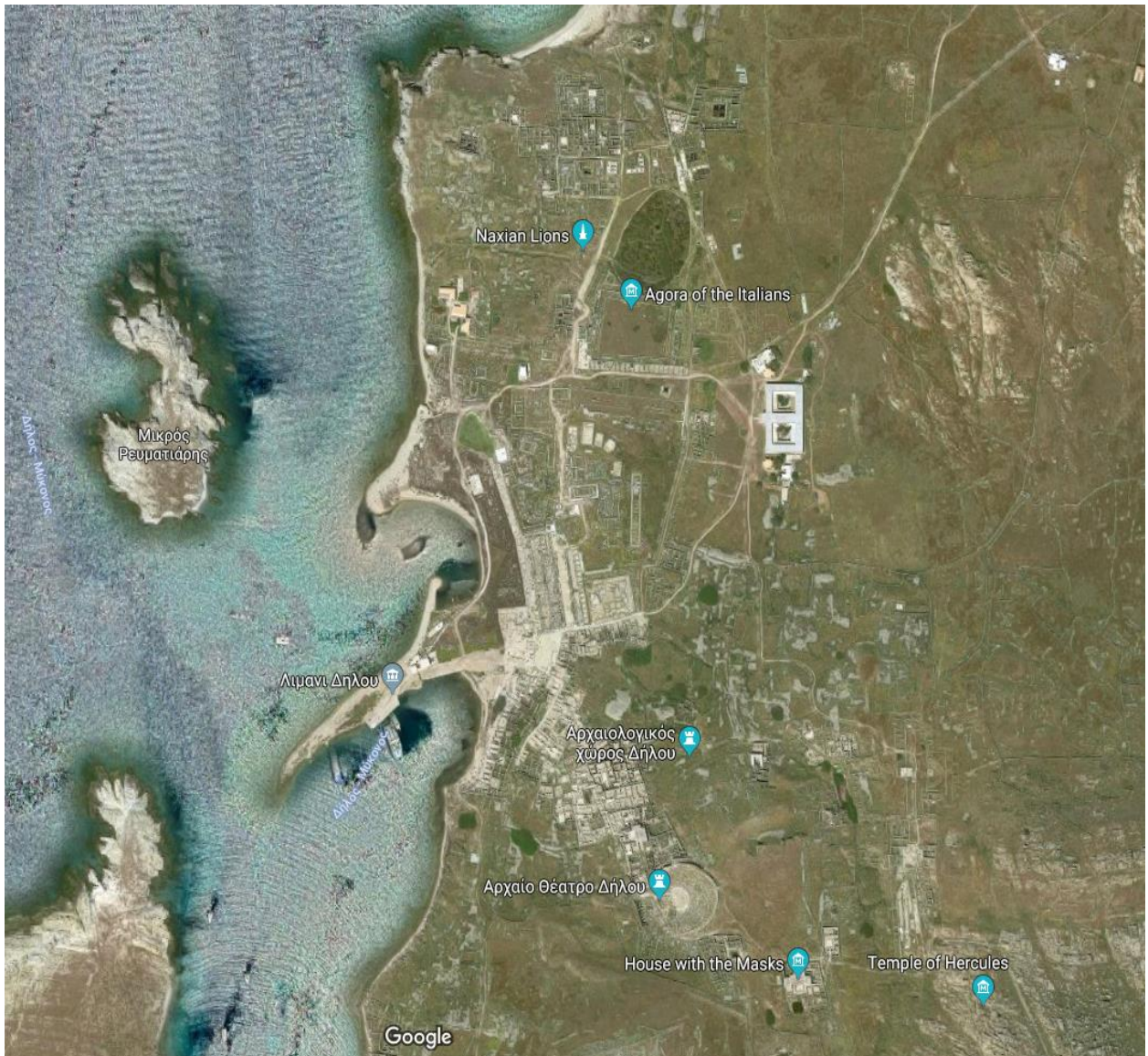




**Εικόνα 10: Εκκλησιά Παραπορτιανή, Μύκονος**



**Εικόνα 11: Παναγία Τουρλιανή, Ανω Μερά, Μύκονος**



**Εικόνα 12: Αρχαιολογικός χώρος νήσου Δήλου, google maps**

### 3.5 Ο χαρακτήρας του τουριστικού προϊόντος της Μυκόνου

Το τουριστικό προϊόν της Μυκόνου χαρακτηρίζεται από εποχικότητα και μαζικότητά. Αυτό το οποίο προσφέρει στους επισκέπτες της είναι ψυχαγωγία, κοινωνικοποίηση, διασκέδαση, χαλάρωση με φόντο τα γαλάζια νερά της, τον επίμονο ήλιο της και το αιγαιοπελαγίτικο περιβάλλον της.

Μύκονος είναι θάλασσα, ουρανός, φως, αναζωογόνηση, φιλοξενία, αρμονία, γοητεία. Η Μύκονος χαρακτηρίζεται από τις αμμουδιές της, τα πεντακάθαρα νερά της, τους ευχάριστους ανθρώπους της, τα σοκάκια της, το λευκό χρώμα των κτιρίων της, τον πολιτισμό αιώνων, τα μελέμια της, την αρμονία της αρχιτεκτονικής της, το παλιό λιμάνι της, τους εντόνους νυχτερινούς ρυθμούς της.

Παλαιότερα τα πλοία δεν προσάραζαν εντός του λιμανιού της αλλά αγκυροβολούσαν εκτός αυτού, ενώ οι επιβάτες μεταφέρονταν στο νησί με βάρκες. Οι περισσότερες από τις παραλίες δεν ήταν γνωστές. Η Μύκονος σε πολύ σύντομο χρονικό διάστημα κατάφερε να πετύχει ότι αρκετά ελληνικά νησιά έχουν πετύχει σε μεγάλο χρονικό διάστημα. Ένα άσημο νησί, το οποίο ελάχιστοι επέλεγαν να επισκεφθούν, εξελίχθηκε σε έναν από τους πιο διάσημους τουριστικούς προορισμούς σε διεθνές επίπεδο (Χαλάτση, 2018)<sup>66</sup>.

Αρκετοί είναι εκείνοι οι οποίοι θεωρούν ότι το νησί αδυνατεί να προσφέρει κάτι άλλο εκτός από πολυτελείς διακοπές. Ωστόσο, η κατάσταση είναι εντελώς διαφορετική καθώς η Μύκονος έχει καταφέρει με την πάροδο των ετών να συνδυάσει εκ διαμέτρου αντίθετα πράγματα. Πιο αναλυτικά, για πολλούς θεωρείται το κοσμοπολίτικο νησί το οποίο προσελκύει κυρίως διάσημους και νεαρούς επισκέπτες, ενώ δεν είναι λίγες οι οικογένειες που επιλέγουν να περάσουν εκεί τις καλοκαιρινές διακοπές τους. Αυτό που αρκετοί δεν γνωρίζουν είναι ότι η Μύκονος αποτελεί έναν προορισμό “δύο ταχυτήτων” με τη μία να ανταποκρίνεται στην ιδέα ότι αποτελεί το νησί της διασκέδασης και την άλλη να αφορά στις ήρεμες διακοπές της χαλάρωσης. Το νησί διακρίνεται για τη θετική αύρα του που κάνει τους επισκέπτες να αισθάνονται ευχάριστα, ενώ παράλληλα

---

<sup>66</sup> Χαλάτση, Π., 2018. Τουριστική Αγορά. [Ηλεκτρονικό] Available at: <http://www.touristik-agora.gr/article.asp?ID=378> [Πρόσβαση 25 Μάιος 2019]

αποτελεί τον πρώτο ελληνικό προορισμό ο οποίος έχει αποδεχτεί τη διαφορετικότητα (Χαλάτση, 2018).

Η Μύκονος αποτελεί ένα νησί μυστηριώδες και ταυτόχρονα ρομαντικό, ενώ βρίσκεται μεταξύ των δημοφιλέστερων τουριστικών προορισμών της Ευρώπης, όπως είναι η Ibiza και το Saint Tropez. Οι επιχειρηματίες της τουριστικής βιομηχανίας καθώς επίσης και το ανθρώπινο δυναμικό που απασχολείται σε αυτήν έχουν κατανοήσει τις δυνάμεις του νησιού με αποτέλεσμα να προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες προσπαθώντας να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις και των πιο δύσκολων επισκεπτών. Είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι στο διάστημα των τελευταίων 30 ετών, στη Μύκονο έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές επενδύσεις σε δημόσιες υποδομές, οι οποίες σε συνδυασμό με ορισμένες ιδιωτικές πρωτοβουλίες (επιδοτούμενα περιφερειακά προγράμματα και πακέτα κοινοτικής στήριξης) είχαν ως αποτέλεσμα τον εκσυγχρονισμό της εικόνας της. Στις υποδομές της Μυκόνου περιλαμβάνονται το λιμάνι του Τούρλου, η νέα περιφερειακή οδός, το αεροδρόμιο, ο ΧΥΤΑ, η περιοχή βιολογικού καθαρισμού, η αναβάθμιση του αποχετευτικού δικτύου, οι δυο τεχνητές λιμνοδεξαμενές και οι μονάδες αφαλάτωσης. Τόσο η αναβάθμιση του λιμανιού όσο και η περιφερειακή οδός έχουν διευκολύνει σε σημαντικό βαθμό τις μετακινήσεις των επισκεπτών μέσω της παράκαμψης του ιστορικού οικισμού. Ολοκληρώνοντας, είναι χρήσιμο να τονισθεί ότι η Μύκονος αναγνωρίζοντας τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα έχει καταφέρει να αναπτυχθεί, ενώ παράλληλα έχει διαφυλάξει την ακεραιότητα του χαρακτήρα της και της αρχιτεκτονικής της (Mykonosinformation.com, 2018).



**Εικόνα 13: Σοκάκι, Χώρα Μυκόνου**

### 3.6 Το προφίλ του επισκέπτη της Μυκόνου

Με την πάροδο των ετών ο τουρισμός στο νησί της Μυκόνου αυξάνεται συνεχώς, καθώς όλο και περισσότεροι είναι εκείνοι οι οποίοι το επιλέγουν για τις καλοκαιρινές διακοπές τους. Μέχρι τα πρώτα χρόνια της κρίσης κυρίαρχη παρουσία είχαν οι Έλληνες επισκέπτες. Από το 2008 και έπειτα οι αφίξεις Ελλήνων τουριστών μειώνονταν στο νησί μέχρι τελικά να αποτελούν ένα μικρό ποσοστό στο σύνολο των επισκεπτών. Το “τέλος” των Ελλήνων τουριστών σηματοδότησε την αρχή των αραβόφωνων επισκεπτών και η Μύκονος άδραξε την ευκαιρία της Μέσης Ανατολής σημειώνοντας επιτυχία στον οικονομικό τομέα. Αύτη τη στιγμή βρισκόμαστε στο ναδίρ αυτής της φάσης και στην αρχή μιας άλλης αυτής των εύρωστων cosmopolitans. Πιστές παραδοσιακές αγορές όλα αυτά τα χρόνια παραμένουν η Ιταλία και η Γερμανία. Άλλες παραδοσιακές αγορές του τουρισμού της Μυκόνου είναι η Ρωσία, η Τουρκία, το Ισραήλ, οι Η.Π.Α., το Ηνωμένο Βασίλειο και τα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα.

Το νησί της Μυκόνου αποτελεί τον αγαπημένο τουριστικό προορισμό εφοπλιστών, διασημοτήτων (ηθοποιών και τραγουδιστών), επιχειρηματιών αλλά και ατόμων ηλικίας μεταξύ των 23-64 ετών. Τόσο το εισοδηματικό όσο και το εκπαιδευτικό επίπεδο των επισκεπτών της Μυκόνου είναι υψηλό, ενώ κατά κύριο λόγο επιλέγουν τη διαμονή τους σε πολυτελή ξενοδοχεία για διάστημα έως και 7 ημερών. Αυτό δε σημαίνει όμως ότι η τουριστική κίνηση έχει μονοδιάστατο χαρακτήρα αφού η πλειοψηφία των επισκεπτών ανήκει στα μεσαία και χαμηλά εισοδήματα. Διακρίσεις δεν υφίστανται στη Μύκονο και όλοι μαζί αποτελούν ένα όμορφο ψηφιδωτό διαφορετικότητας, καλοπέραςης και ελευθέριας. Οι επισκέπτες της Μυκόνου απολαμβάνουν τις παραλίες και τα κρυστάλλινα καθαρά νερά των παραλιών της, ενώ ταυτόχρονα επισκέπτονται τους αρχαιολογικούς χώρους του νησιού και γεύονται την τοπική κουζίνα (Χαλάτση, 2018). Στο νησί μπορεί ο καθένας να αξιοποιήσει το χρόνο του επιλέγοντας τη μορφή των διακοπών που επιθυμεί. Το κόστος ζωής στη Μύκονο θεωρείται υψηλό σε σχέση με τα υπόλοιπα νησιά των Κυκλάδων (με εξαίρεση τη Σαντορίνη) (Nazos, n.d.).

Οι επισκέπτες του νησιού είναι κατά κύριο λόγο ικανοποιημένοι από τις τουριστικές υπηρεσίες που τους προσφέρονται. Αρκετοί από τους επισκέπτες χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Ως εναλλακτική λύση αρκετοί επισκέπτες επιλέγουν την ενοικίαση οχημάτων, εκφράζοντας ορισμένες φορές τις ανησυχίες και τα παράπονά τους αναφορικά με την

κατάσταση του οδικού δικτύου και την επικίνδυνη οδήγηση. Αρκετοί είναι οι επισκέπτες της Μυκόνου οι οποίοι επιλέγουν την αγορά των τοπικών παραδοσιακών προϊόντων όπως είναι η λούζα, τα αμυγδαλωτά, η κοπανιστή και το κρασί τα οποία παρασκευάζονται και συσκευάζονται στο νησί. Η πλειοψηφία των επισκεπτών του νησιού αναφέρει ότι θα ήθελε να επισκεφθεί ξανά στο μέλλον την περιοχή, ενώ σίγουρα θα την συστήσει σε άτομα του οικείου περιβάλλοντός του. Αξίζει να σημειωθεί ότι ένα μεγάλο μέρος των χρημάτων των επισκεπτών στο νησί δαπανώνται σε επιχειρήσεις εστίασης και διασκέδασης (Mykonosinformation.com, 2018).

Όπως έχει αναφερθεί η Μύκονος διαθέτει ένα δικό της ιδιαίτερο χαρακτήρα ο οποίος περιλαμβάνει το σεβασμό στη διαφορετικότητα. Οι Μυκονιάτες αντιλαμβανόμενοι την περιθωριοποίηση των ομοφυλοφίλων ατόμων, προώθησαν το σεβασμό στη διαφορετικότητα με αποτέλεσμα η Μύκονος να αποτελεί το νησί το οποίο σέβεται τις σεξουαλικές επιλογές των ανθρώπων. Οι ομοφυλόφιλοι ανά τον κόσμο νιώθουν άνετα και διασκεδάζουν χωρίς να τους ενδιαφέρουν τα “αδιάκριτα” βλέμματα. Για το λόγο αυτό επισκέπτονται σωρευτικά τα πολυτελή θέρετρα και τα ξενοδοχεία τα οποία αναφέρουν ότι είναι φιλικά προς τους ομοφυλόφιλους ή τα ξενοδοχεία τα οποία είναι για ομοφυλόφιλους (Λεμονιά, 2013)<sup>67</sup>.

### **3.7 Η Μύκονος ως τουριστικός προορισμός πολυτελείας**

Αρχικά η δυσμενής οικονομική συγκυρία της παγκόσμιας οικονομίας φαινόταν να είναι επιφανειακή, ωστόσο τα προβλήματα αρκετών χωρών άρχισαν να παίρνουν σημαντικές διαστάσεις με αποτέλεσμα να εμφανιστούν αρκετοί “σκόπελοι”. Τα προβλήματα διαφόρων χωρών μεταδόθηκαν μεταξύ τους με τη μορφή ντόμινο με αποτέλεσμα κάποια στιγμή να φανούν και στην εθνική οικονομία. Οι μισθοί του ανθρωπίνου δυναμικού μειωνόταν αισθητά, αρκετές επιχειρήσεις σταματούσαν τη λειτουργία τους, ενώ άνθρωποι μπορεί να έβλεπαν την περιουσία τους να κατάσχετα καθώς αδυνατούσαν να ανταποκριθούν στις δανειακές απαιτήσεις των τραπεζών. Στην Ελλάδα σημαντική σανίδα σωτηρίας ήταν η τουριστική βιομηχανία, καθώς ένας μεγάλος αριθμός επισκεπτών κατέφθανε στη χώρα για τις καλοκαιρινές διακοπές του. Μεταξύ των δημοφιλέστερων

---

<sup>67</sup> Λεμονιά, Μ., 2013. Μύκονος 2013: Χρυσές μπίζνες με το τρίτο φύλο. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.protothema.gr/stories/article/296788/mukonos-2013hruses-biznes-me-to-trito-fulo/> [Πρόσβαση 20 Μάιος 2019]

τουριστικών προορισμών της Ελλάδας βρίσκεται η Αθήνα, η Κρήτη, η Μύκονος και η Σαντορίνη. Η οικονομική κρίση δεν ήταν ικανή να επηρεάσει τον τουρισμό πολυτελείας των επισκεπτών που τον επέλεξαν μετά την εκδήλωση της οικονομικής κρίσης (newsbeast, 2017)<sup>68</sup>. Το προφίλ των ατόμων που επιλέγουν τον τουρισμό πολυτελείας είναι το εξής (newsbeast, 2017):

- Άτομα τα οποία ανήκουν στη λεγόμενη γενιά Generation X και έχουν ηλικία από 36 έως 55 ετών.
- Άτομα τα οποία στις διακοπές τους αναζητούν τη χαλάρωση, την επαφή με τον πολιτισμό και τη φύση της περιοχής επίσκεψής τους και αρέσκονται στη γευσιγνωσία.
- Άτομα τα οποία είναι διατεθειμένα να ξοδέψουν ένα ποσό μεταξύ των 5.000€ έως 10.000€.

Η συγκεκριμένη κατηγορία ταξιδιωτών επιλέγει να επισκεφθεί συνήθως τους εξής προορισμούς: τις Η.Π.Α, το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιταλία, τη Γαλλία και την Ελλάδα, ενώ επισκέπτονται κατά κύριο λόγο τα εξής μέρη: τις Μπαχάμες, τις Μαλδίβες, την Ibiza, το Saint Tropez και τη Μύκονο. Παρά το γεγονός ότι η Μύκονος είναι ένα αρκετά μικρό νησί, σε σύντομο χρονικό διάστημα κατάφερε να συγκαταλέγεται μεταξύ των διασημότερων πολυτελών τουριστικών προορισμών. Κάθε χρόνο στη Μύκονο φιλοξενούνται ορισμένες από τις πιο διάσημες προσωπικότητες δαπανώντας υπέρογκα ποσά στην ελληνική τουριστική βιομηχανία. Η Ελλάδα στηρίζει την οικονομία της στην τουριστική βιομηχανία και χωρίς αμφιβολία η Μύκονος διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο σε αυτό. Όπως έχει ήδη σημειωθεί, η φήμη της Μυκόνου οφείλεται στην αρχιτεκτονική της, στον πολιτισμό της, στην ιστορία της στην απλότητα της, στην φιλοξενία των κατοίκων της, στις παραλίες της, στην διασκέδαση και στην ποιότητα των υπηρεσιών της. Tom Hanks, Harrison Ford, Lady Gaga, Shakira, Michael Douglas, Giorgio Armani, Jean Paul Gaultier είναι ορισμένοι από τους επώνυμους επισκέπτες του νησιού συνήθως αδιαλείπτως για πολλά συναπτά έτη.

Οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης σε αντίθεση με την ηπειρωτική Ελλάδα δεν είναι εμφανής στη νησιωτική χώρα και ιδιαίτερα στα νησιά της Μυκόνου και της Σαντορίνης, όπου οι επιχειρηματίες τις περισσότερες φορές αναφέρουν ότι δεν αντιμετωπίζουν οικονομικά

---

<sup>68</sup> newsbeast, 2017. Το οικονομικό θαύμα του «πριγκιπάτου» της Μυκόνου. [Ηλεκτρονικό] Available at: <https://www.newsbeast.gr/weekend/arthro/2816376/to-ikonomikothavma-touprigkipatou-tis-mikonou> [Πρόσβαση 20 Μάιος 2019]

προβλήματα. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί η αγορά να φαίνεται υποτονική ή να κινείται με σταθερούς ρυθμούς, ωστόσο κανείς δεν μπορεί να αρνηθεί ότι τα κέρδη δεν είναι υψηλά για τα δεδομένα της σημερινής εποχής. Συγκεκριμένα στη Μύκονο, όπου κατά τους μήνες της θερινής περιόδου το νησί ασφυκτιά από τουρισμό, η κατανάλωση προϊόντων βρίσκεται σε πολύ υψηλά επίπεδα γεγονός το οποίο αποφέρει με τη σειρά του κέρδη στους τοπικούς επιχειρηματίες, στο εργατικό δυναμικό, στις εταιρίες (και στο εργατικό δυναμικό αυτών) που βρίσκονται εκτός Μυκόνου και συναλλάσσονται με το νησί και τέλος στο κράτος μέσω της φορολογίας. Στο νησί της Μυκόνου οι τιμές δεν διαφέρουν από περιοχή σε περιοχή αλλά αυτό που τις διαφοροποιεί είναι η ποιότητα των προϊόντων και των υπηρεσιών (Χαλάτση, 2018).



Εικόνα 14: Giorgio Armani, ιδιοκτήτης του ομώνυμου παγκόσμιου fashion brand, Μύκονος

### 3.8 “Ακτινογραφία” οικονομικής δραστηριότητας

Στην ενότητα αυτή εξετάζονται και αναλύονται δεδομένα ανά κλάδο για τον αριθμό των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στη Μύκονο την περίοδο 2010-2018. Επίσης, εξετάζονται ξεχωριστά τα δεδομένα των καταλυμάτων, των χώρων εστίασης, του ξενοδοχειακού τομέα και των επενδύσεων. Παρουσιάζονται έρευνες της Aegean property και του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ). Τέλος, παρουσιάζεται μια εκτίμηση του δυναμικού των κλινών της Μυκόνου.



### 3.8.1 Επιχειρήσεις ανά κλάδο

Προκειμένου να παρουσιαστούν τα παρακάτω χρειάστηκε ο συνδυασμός δυο πηγών δεδομένων, του επιμελητηρίου Κυκλάδων (ΕΚ) και του ξενοδοχειακού επιμελητηρίου Ελλάδος (ΞΕΕ).

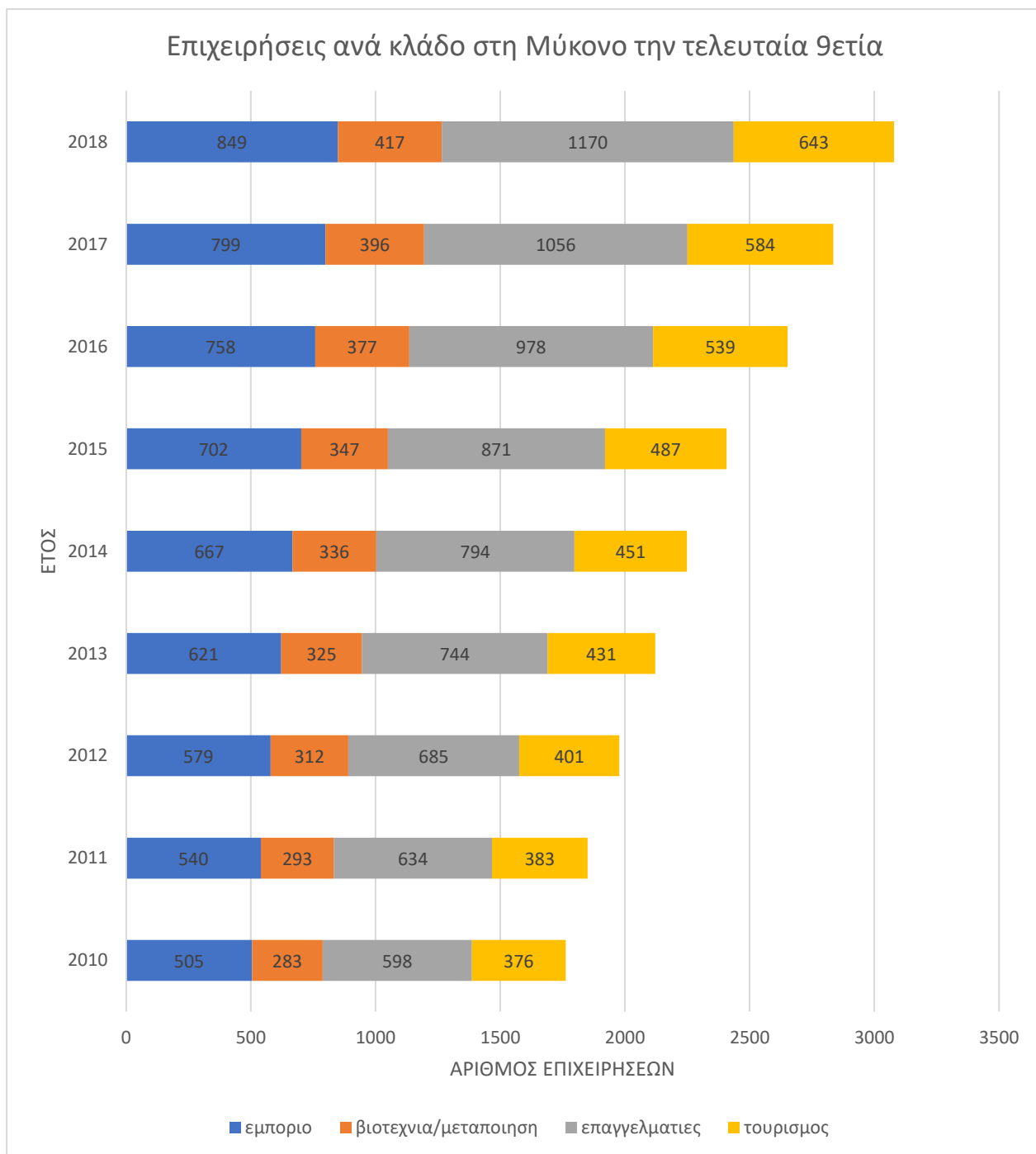
Οι επιχειρήσεις στον παρακάτω πίνακα και γράφημα χωρίζονται ανά κλάδο σύμφωνα με τη διάκριση του επιμελητηρίου Κυκλάδων.

Έτος	Εμπόριο	Βιοτεχνία/Μεταποίηση	Επαγγελματίες	Τουρισμός	Σύνολο
2010	505	283	598	376	1762
2011	540	293	634	383	1850
2012	579	312	685	401	1977
2013	621	325	744	431	2121
2014	667	336	794	451	2248
2015	702	347	871	487	2407
2016	758	377	978	539	2652
2017	799	396	1056	584	2835
2018	849	417	1170	643	3079

Πίνακας 6: Αριθμός επιχειρήσεων ανά κλάδο, πηγή ΕΚ, ΞΕΕ



Εικόνα 15: Χώρα Μυκόνου



**Γράφημα 3: Επιχειρήσεις ανά κλάδο στη Μύκονο την τελευταία 9ετία**

Είναι πασιφανές απ’ τα παραπάνω δεδομένα ότι το νησί της Μυκόνου τα τελευταία 9 χρόνια βρίσκεται σε συνεχή οικονομική ανάπτυξη. Το σύνολο των επιχειρήσεων από 1762 το 2010 έφτασε σε 8 χρόνια να είναι 3079 παρουσιάζοντας μια αύξηση 75%. Μεγαλύτερη αύξηση παρουσίασε ο κλάδος των ελεύθερων επαγγελματιών όπου σχεδόν διπλασιάστηκαν από 598 σε

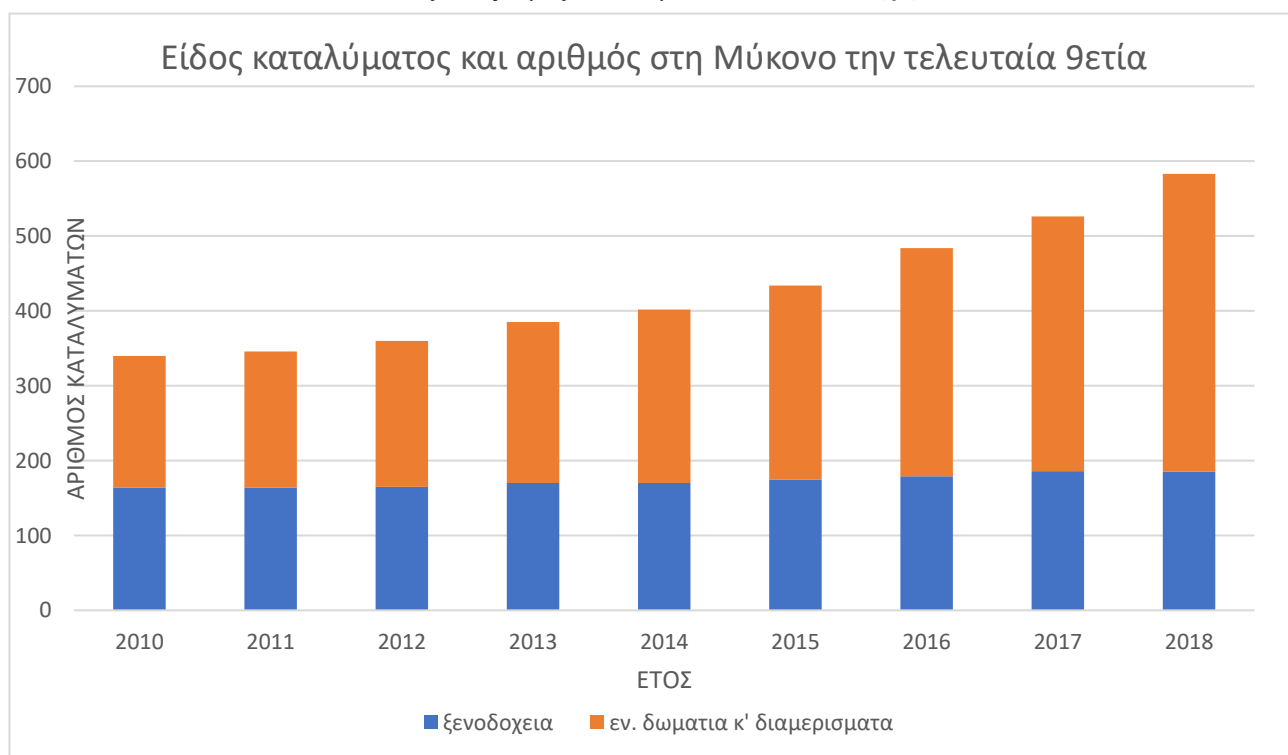
1170. Δεύτερος, σε ποσοστιαία αύξηση έρχεται ο κλάδος του τουρισμού με 71%, τρίτος του εμπορίου με 68% και τελευταίος της βιοτεχνίας/μεταποίησης με 47%.

### 3.8.2 Καταλύματα και χώροι εστίασης

Παρακάτω παρουσιάζονται τα στοιχεία δυο νευραλγικών κλάδων για τον τουριστικό τομέα, αυτών των καταλυμάτων και των χώρων εστίασης. Τα καταλύματα διακρίνονται περαιτέρω σε ξενοδοχεία και ενοικιαζόμενα δωμάτια/διαμερίσματα.

Έτος	Ξενοδοχεία	Εν. δωμάτια και διαμερίσματα	Σύνολο καταλυμάτων	Χώροι εστίασης
2010	164	176	340	178
2011	164	182	346	188
2012	165	195	360	207
2013	170	215	385	227
2014	170	232	402	241
2015	175	259	434	266
2016	179	305	484	294
2017	186	340	526	321
2018	185	398	583	349

Πίνακας 7: Αριθμός καταλυμάτων ανά τύπο, πηγή ΕΚ,ΞΕΕ



Γράφημα 4: Είδος καταλύματος και αριθμός στη Μύκονο την τελευταία 9ετία



**Γράφημα 5: Αριθμός Χώρων Εστίασης την τελευταία 9ετία**

Συγκρίνοντας το αρχικό και τελικό έτος του δείγματος, είναι εμφανές ότι ο κλάδος των ξενοδοχείων είχε μια μικρή ποσοτική αύξηση της τάξεως των 21 ξενοδοχείων ενώ τα ενοικιαζόμενα δωμάτια αυξήθηκαν από 176 σε 398 σημειώνοντας ιλιγγιώδη αύξηση της τάξεως του 126%. Στο σύνολο τους τα καταλύματα παρουσίασαν αύξηση 71% από 340 σε 583. Αξιοσημείωτη είναι η σύγκριση των δυο τιμών, όπου ενώ το 2010 ήταν περίπου ίδιος το 2018 ο κλάδος των ενοικιαζόμενων δωματίων είναι υπερδιπλάσιος αυτού των ξενοδοχείων. Όσον αφορά τον κλάδο των χώρων εστίασης παρατηρείται ο σχεδόν διπλασιασμός της τιμής από 178 το 2010 σε 349 το 2018.

### 3.8.3 Οι επενδύσεις στο νησί της Μυκόνου

Το “Νησί των Ανέμων” είναι δημοφιλές στους διεθνείς επενδυτές καθώς αρκετοί είναι εκείνοι οι οποίοι, παρά την οικονομική κρίση, προχωρούν σε αγορές στο νησί τονώνοντας με αυτόν τον τρόπο την αγορά ακινήτων και συνολικά την οικονομία του νησιού περιορίζοντας την πτώση των τιμών. Στην Μύκονο έχουν ανοίξει υποκαταστήματα διεθνείς οίκοι και εστιατόρια με αποτέλεσμα

να την έχουν μετατρέψει σε έναν ακόμη πιο ελκυστικό προορισμό προς επίσκεψη (e-mykonos, 2017)<sup>69</sup>.

Η αναγνώριση της Μυκόνου διεθνώς την έχει βοηθήσει ώστε να είναι ανθεκτική αναφορικά με την οικονομία της και τις προκλήσεις που δέχεται, με αποτέλεσμα να προσελκύει ακόμη περισσότερες ξένες επενδύσεις. Η Μύκονος προσφέρει ταυτόχρονα ένα συνδυασμό μεταξύ της παράδοσης και της αίγλης με αποτέλεσμα να έχει μετατραπεί στον πρώτο προορισμό στον οποίο οι διεθνείς επενδυτές αναζητούν ακίνητα εντός της Ελλάδας. Παρά το γεγονός ότι η ελληνική αγορά ακινήτων έχει δεχθεί σκληρά χτυπήματα λόγω της οικονομικής κρίσης, με τις τιμές να γνωρίζουν μία πτώση ίση με το 43% για το 2008, η Μύκονος έχει καταφέρει να διατηρήσει μία ανοδική πορεία στις τιμές των ακινήτων της. Σύμφωνα με την έκθεση της Algean property για την αγορά και την απόδοση των θερινών κατοικιών στη Μεσόγειο η Μύκονος παρέχει τις υψηλότερες αποδόσεις με ποσοστό 8,5% ακολουθούμενη από τη Σαντορίνη την Πάρο, την Τυνήσια με ποσοστό 6%, τη Σκιάθο με 5,9% τη Ρόδο και το Πόρτο Χέλι με 5,3%, Δαλματία, Ελούντα, Χαλκιδική και Χανιά κλείνουν τη δεκάδα με ποσοστό 5% περίπου. Σύμφωνα με την ίδια έκθεση η τιμή πώλησης ανά τετραγωνικό για το 2018 ανέβηκε σε σχέση με πέρυσι κατά 500€ φτάνοντας τα 6,500€ (Ηγουμενίδη, 2018). Ωστόσο, η οικονομική κρίση έχει πλήξει την κτηματαγορά της Μυκόνου, κυρίως παροδικά, καθώς οι τιμές των ακινήτων βρίσκονται περίπου 30% χαμηλότερα το 2012 από τις τιμές του 2008. Η κατακόρυφη πτώση δεν αποδίδεται απόλυτα στην οικονομική κρίση αλλά στο γεγονός ότι η αγορά της Μυκόνου είχε υπερτιμηθεί και αυτό διορθώθηκε με την πάροδο των ετών. Το ενδιαφέρον των επενδυτών με καταγωγή από τη Μέση Ανατολή αυξήθηκε το 2016 κατά ένα ποσοστό ίσο με το 50% (e-mykonos, 2017).

#### 3.8.4 Ξενοδοχειακός τομέας

Ακολουθεί μια τομή στον ξενοδοχειακό τομέα παρουσιάζοντας δεδομένα ανά κατηγορία αστέρων, έτους, συνόλου δωματίων και κλινών, επισκεψιμότητας και μέσων τιμών. Στον παρακάτω πίνακα το πρώτο νούμερο αναφέρεται στο πλήθος των ξενοδοχείων, το δεύτερο στον αριθμό των δωματίων και το τρίτο στον αριθμό των κλινών. Η τελευταία σειρά του πίνακα

---

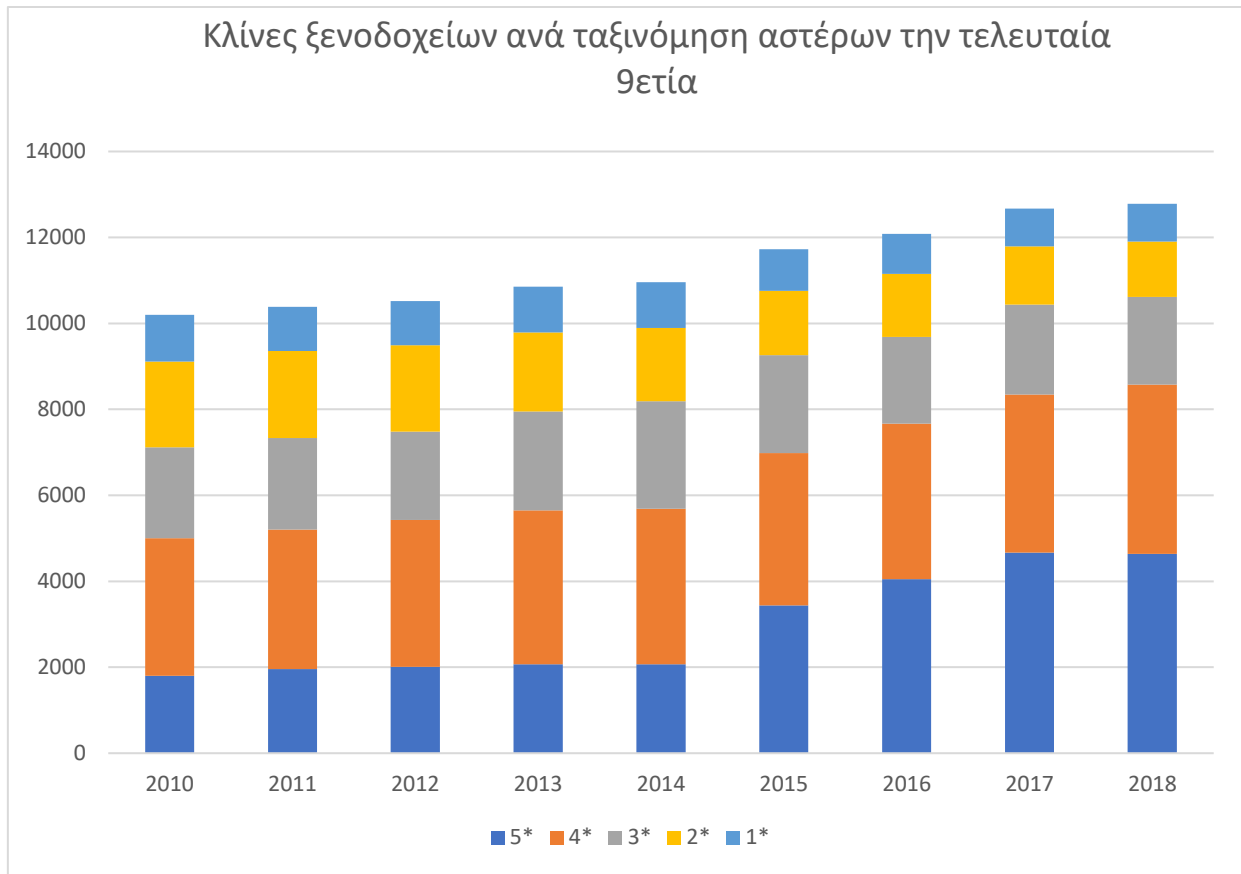
<sup>69</sup> e-mykonos, 2017. Μύκονος: Η πιο ανθεκτική αγορά ακινήτων σε διεθνές επίπεδο. [Ηλεκτρονικό] Available at: [www.emykonos.gr/mykonos-agora-akiniton/](http://www.emykonos.gr/mykonos-agora-akiniton/) [Πρόσβαση 20 Μάιος 2019]

παρουσιάζει το σύνολο ξενοδοχείων, δωματίων και κλινών του νομού Κυκλάδων το 2018, προκειμένου να γίνει αντιπαραβολή των δεδομένων με αυτά της Μυκόνου.

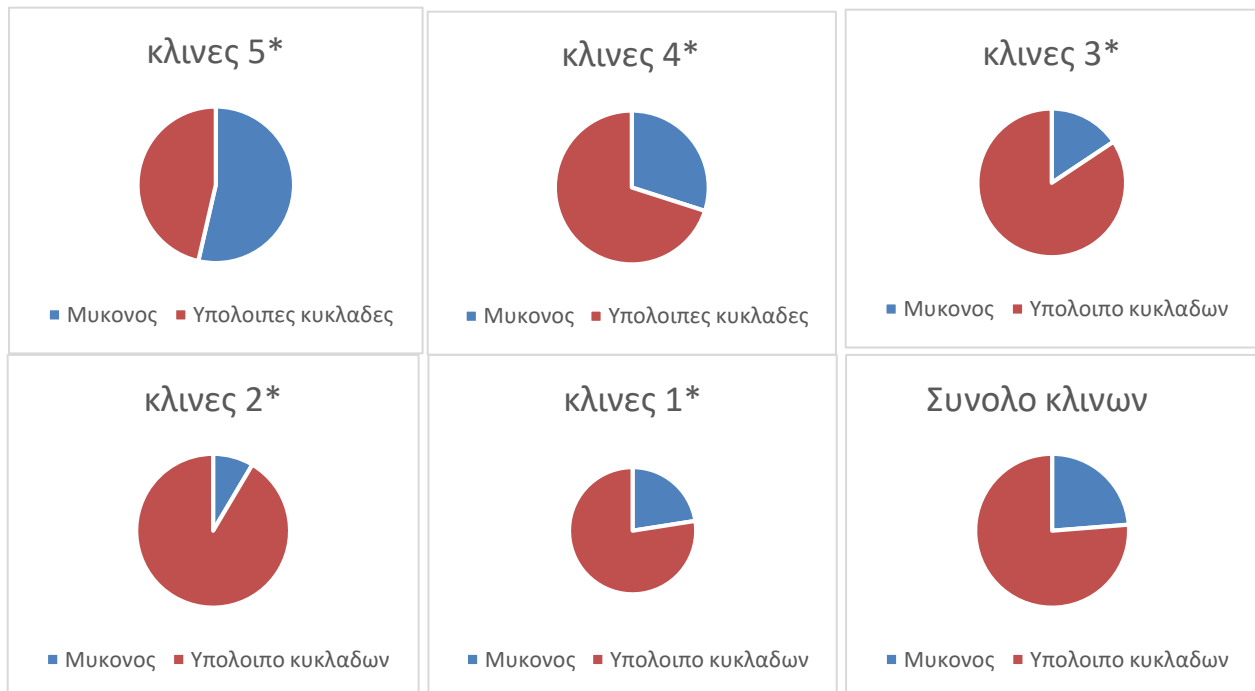
#### 3.8.4.1 Κλίνες Ανά Κατηγορία Αστέρων

	5 αστέρων	4 αστέρων	3 αστέρων	2 αστέρων	1 αστέρι	Σύνολο
<b>2010</b>	11	44	30	39	40	164
	899	1625	1082	1015	557	5178
	1800	3199	2119	1992	1091	10201
<b>2011</b>	12	46	28	41	37	164
	973	1647	1088	1023	517	5248
	1959	3245	2128	2026	1028	10386
<b>2012</b>	12	48	27	41	37	165
	996	1730	1054	1007	517	5304
	2013	3415	2055	2008	1028	10519
<b>2013</b>	12	51	30	39	38	170
	1023	1823	1166	928	534	5474
	2070	3583	2295	1839	1065	10852
<b>2014</b>	12	51	34	35	38	170
	1023	1828	1260	861	534	5506
	2070	3614	2503	1710	1065	10962
<b>2015</b>	27	51	30	32	35	175
	1701	1772	1150	755	483	5861
	3440	3543	2281	1493	967	11724
<b>2016</b>	33	52	29	31	34	179
	2009	1788	1008	741	465	6011
	4046	3620	2019	1466	931	12082
<b>2017</b>	42	51	31	30	33	186
	2290	1811	1045	686	440	6272
	4667	3681	2087	1356	879	12670
<b>2018</b>	42	53	30	28	32	185
	2289	1939	1019	652	440	6339
	4641	3932	2046	1288	879	12786
<b>2018 Σύνολο νομού Κυκλάδων</b>	97	202	252	375	137	1063
	4292	4748	6592	7785	1985	25402
	8659	13134	13067	15097	3902	53859

Πίνακας 8: Αριθμός κλινών ανά ταξινόμηση ξενοδοχείου σε αστέρια



**Γράφημα 6: Κλίνες ξενοδοχείων ανά ταξινόμηση αστέρων την τελευταία 9ετία**



**Γράφημα 7: Ποσοστό κλινών ανά τύπο αστέρων στη Μύκονο έναντι του συνόλου των κλινών στις Κυκλάδες**

Αναλύοντας τα παραπάνω παρατηρούμε μια στροφή του προορισμού της Μυκόνου σε ποιοτικότερη παροχή υπηρεσιών, διακρίνοντας απότομη αύξηση των 5\* συγκροτημάτων το 2015 από 12 σε 27 με τις αντίστοιχες κλίνες από 2070 σε 3440. Τελικά, η τιμή κλείνει το 2018 με 158% αύξηση στις κλίνες και τετραπλασιασμό των 5\* ξενοδοχείων. Επίσης παρατηρείται μια αύξηση 23% στις κλίνες των 4\* μια σχετική σταθερότητα των 3\* και τέλος μειώσεις στις κλίνες 2\* και 1\* 35% και 19% αντίστοιχα. Στο σύνολο τους έχουμε μια αύξηση κλινών 25%.

Αξιοσημείωτα είναι και τα ευρήματα που προκύπτουν από τη σύγκριση του ξενοδοχειακού δυναμικού της Μυκόνου με το σύνολο των υπολοίπων νησιών των Κυκλάδων. Παρατηρείται ότι η Μύκονος διαθέτει παραπάνω από τις μισές κλίνες 5\* ξενοδοχείων το 1/3 4\* και στο σύνολο τους περίπου το 1/4.

#### *3.8.4.2 Επισκεψιμότητα*

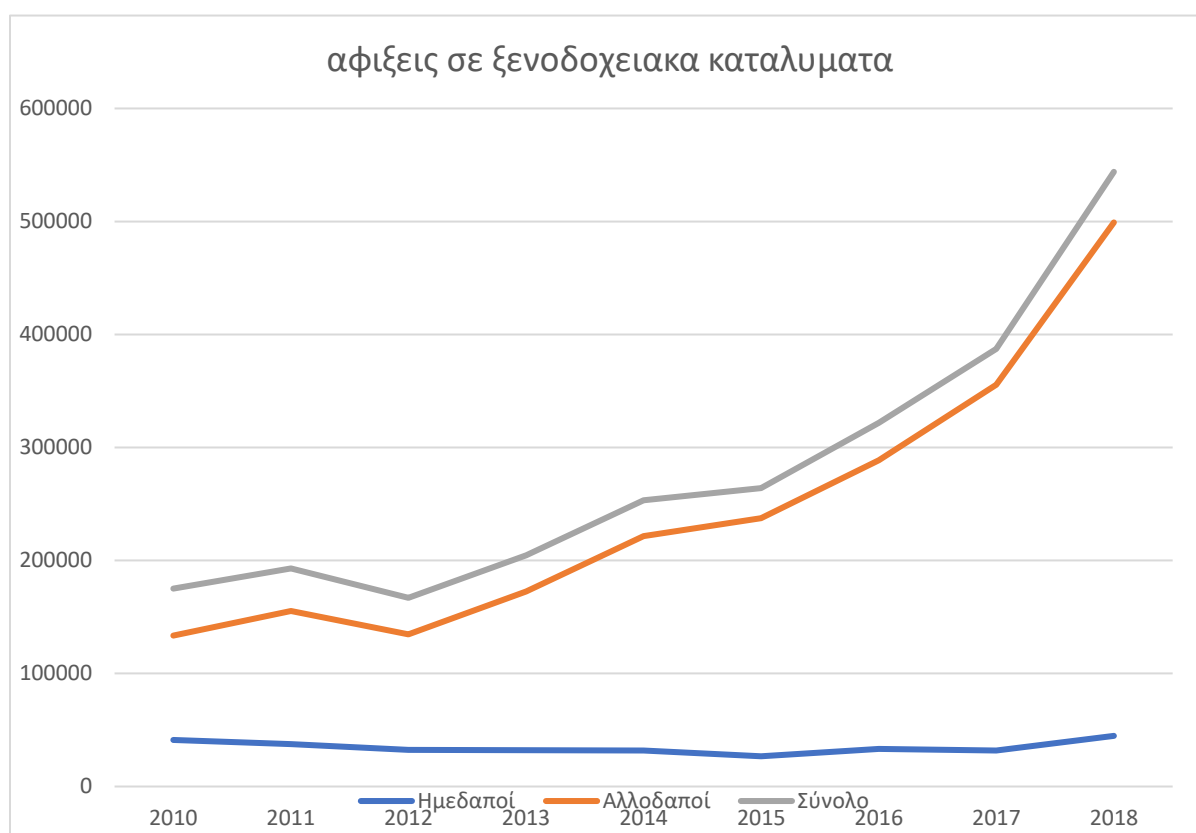
Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας αναφορικά με τις αφίξεις σε ξενοδοχειακά καταλύματα (εκτός από κάμπινγκ) στη Μύκονο.

Τα στοιχεία είναι αποκαλυπτικά. Παρακολουθούμε μία συνεχή αύξηση των ξένων αφίξεων από το 2012 και μετά και σχεδόν τον τετραπλασιασμό αυτών από το 2010 έως το 2018 σημειώνοντας 375% αύξηση. Το μοναδικό έτος που διακόπτει την ανοδική πορεία είναι το 2012. Για τους Έλληνες επισκέπτες βλέπουμε σταδιακή μείωση με την πάροδο των ετών φτάνοντας τη χαμηλότερη τιμή τους το 2015 με 26,764 ξενοδοχειακές αφίξεις, αναστρεφόμενη τα επόμενα τρία έτη. Αυτή η απότομη αύξηση εξηγείται καθώς συμπίπτει χρονικά με την “αραβική άνοιξη” και τις τρομοκρατικές επιθέσεις στην Τουρκία οι οποίες οδήγησαν στην αναζήτηση νέων τουριστικών προορισμών εκτός των ισλαμικών χωρών και με την ολοκλήρωση και επέκταση έργων πνοής στο νησί κατά την τριετία 2009-2012 καθώς και την εντατικοποίηση προωθητικών ενεργειών στο εξωτερικό κατά την ίδια χρονική περίοδο.



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>ημεδαποί</b>	41,561	37,540	32,346	32,048	31,768	26,764	33,208	31,768	44,801
<b>αλλοδαποί</b>	133,570	155,422	134,620	172,518	221,653	237,373	288,717	355,542	499,148
<b>σύνολο</b>	175,131	192,962	166,966	204,566	253,421	264,167	321,950	387,310	543,949

**Πίνακας 9: Αφίξεις σε ξενοδοχειακά καταλύματα εκτός από κάμπινγκ (Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, 2019)**



γράφημα 8 αφίξεις σε ξενοδοχειακά καταλύματα

### 3.8.4.3 Σύγκριση Τιμών Ξενοδοχείων Ανταγωνιστικών Περιοχών

Τιμές ξενοδοχείων Μύκονου, Σαντορίνης και ανταγωνιστικών «premium» προορισμών, Ιούλιος 2018



**Γράφημα 9: Τιμές ξενοδοχείων ανά τύπο αστέρων στη Μύκονο και σε ανταγωνιστικά νησιά, πηγή Trivago**

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε τις τιμές δωμάτων των ξενοδοχειακών μονάδων όπως διαμορφώθηκαν το μήνα Ιούλιο για τα έτη 2017 και 2018 σε τέσσερις δημοφιλείς προορισμούς, Μύκονο, Σαντορίνη, Ibiza, Σαρδηνία. Τα δεδομένα αντλήθηκαν από την γνωστή διαδικτυακή μηχανή αναζήτησης trivago.com και αναλυθήκαν από το Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ). Παρατηρούμε ότι η Μύκονος στις τρεις από τις τέσσερις κατηγορίες έχει τις υψηλότερες τιμές σε σχέση με τους ανταγωνιστές της. Συγκεκριμένα οι τιμές στα 5\* ξενοδοχεία κυμάνθηκαν για το έτος 2018 στα 705€ σημειώνοντας μια μικρή πτώση από την προηγούμενη χρονιά, οι τιμές των 4\* παρέμειναν σταθερές στα 357€, των 3\* σημείωσαν αύξηση από 257€ σε 268€ και των 1\* 2\* πτώση από τα 188€ στα 177€.

#### 3.8.4.4 Εκτίμηση κλινών

Αναζητήθηκαν παρόμοια στοιχεία και για τη περίπτωση των Ενοικιαζόμενων Δωματίων και Διαμερισμάτων Μυκόνου στον ΕΟΤ (Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού) στο Υπουργείο Τουρισμού και στην ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία) χωρίς αποτέλεσμα (κανείς από τους παραπάνω φορείς δεν διέθετε τα αναζητηθέντα).

Για το λόγο αυτό κατέφυγα στο σωματείο ενοικιαζόμενων δωματίων και διαμερισμάτων Μυκόνου το οποίο μου παρέδωσε στοιχεία 181 εγγεγραμμένων μελών με το μέσο ορό κλινών στο 24,8. Προκειμένου να έχουμε μια ακριβή προσέγγιση θα προστεθούν αντίστοιχα στοιχεία των πολυτελών και απλών κατοικιών (βίλες και σπίτια) που διαπραγματεύονται μέσω των διαδικτυακών πλατφορμών booking.com και Airbnb.com.

Οπότε εφαρμόζοντας τους αντίστοιχους μέσους όρους στο πλήθος των αντίστοιχων καταλυμάτων έχουμε

$$ΕΚΕΔ=398*24,8=9740$$

$$ΕΚΒ=346*7=2422$$

$$ΕΣ=132*3=397$$

Και τελικά,

$$ΚΜ=ΚΕ+ΕΚΕΔ+ΕΚΒ+ΕΣ=12786+9740+2422+397=25.345$$

Όπου

ΚΕ οι κλίνες ξενοδοχείων

ΕΚΕΔ η εκτίμηση κλινών ενοικιαζόμενων δωματίων/διαμερισμάτων

ΕΚΒ η εκτίμηση κλινών για τις βίλες

ΕΣ η εκτίμηση κλινών των σπιτιών

ΚΜ το τελικό αποτέλεσμα για τη δυναμικότητα φιλοξενίας του νησιού

$$\text{Οπότε } ΚΜ=25.345$$



Εικόνα 16: ξενοδοχείο Mykonos Blue, Μύκονος

### 3.9 Τουριστική κίνηση

Πριν παρατεθούν τα στοιχεία θα πρέπει να γίνει ένας ποιοτικός διαχωρισμός μεταξύ του επισκέπτη και του ταξιδιώτη. Ο επισκέπτης είναι αυτός ο οποίος μεταβαίνει σ' έναν προορισμό με σκοπό την ψυχαγωγία (leisure). Ο ταξιδιώτης αποτελεί μια ευρύτερη έννοια (η οποία εμπεριέχει και την έννοια του επισκέπτη) αλλά η διαμονή του σ' έναν προορισμό συνδέεται και με άλλες ασχολίες πλην της ψυχαγωγίας (εργασία, εντοπιότητα). Ο διαχωρισμός αυτός είναι απαραίτητος ώστε να μην βγουν λάθος συμπεράσματα ως προς το εύρος των αφίξεων καθώς ο ταξιδιώτης μπορεί να μετρηθεί παραπάνω από μια φορά στις αφίξεις ενώ ο επισκέπτης μια. Ανεπιφύλακτα

αποτυπώνουν μετρήσιμο μέγεθος τουριστικής ανάπτυξης. Στα πλαίσια της μελέτης όμως θα γίνει και μια εκτίμηση καθαρού ποσού τουριστικής άφιξης.

Η Μύκονος διαθέτει δυο πύλες εισόδου, το λιμάνι και το αεροδρόμιο. Κατά συνέπεια η τουριστική κίνηση είναι είτε αεροπορική είτε ακτοπλοϊκή. Περαιτέρω, η ακτοπλοϊκή κίνηση χωρίζεται στα πλοία της γραμμής και στα πλοία της κρουαζιέρας.

Παρακάτω παρατίθενται και αναλύονται τα δεδομένα των αφίξεων των τελευταίων εννέα ετών, περίοδος 2010-2018.



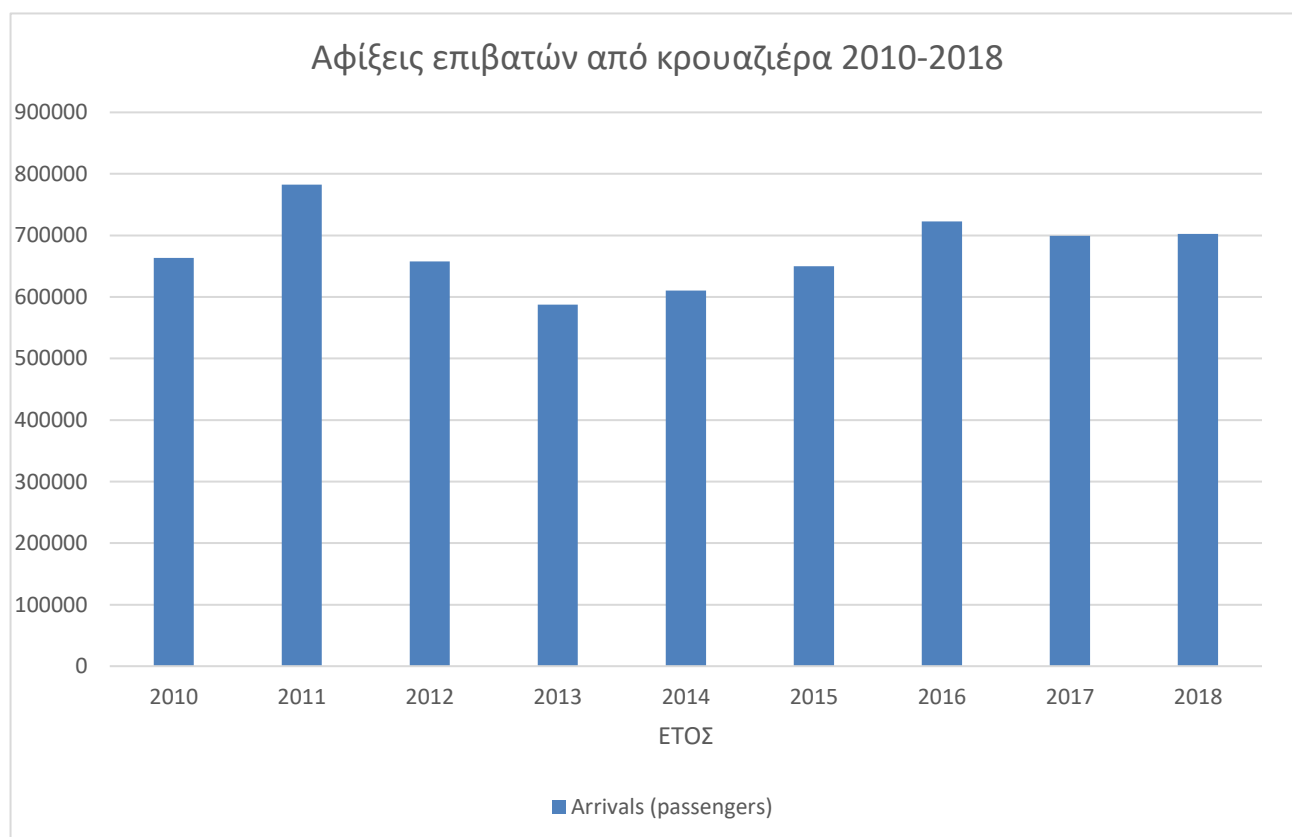
Εικόνα 17: Νέο Λιμάνι Μυκόνου, google earth

### 3.9.1 Αφίξεις κρουαζιέρας

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Vessels</b>	594	684	585	485	441	600	596	501	484
<b>Passengers</b>	663.371	782.365	657.511	587.501	610.207	649.914	722.517	699.304	702.256

**Πίνακας 10: Αριθμός αφίξεων τουριστών και κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι Μυκόνου**

Η κρουαζιέρα για τη Μύκονο αποτελεί τον έναν από τους τρεις κυρίους πυλώνες τουριστικής κίνησης. Ο επισκέπτης κρουαζιέρας μπορεί να μην έχει την ίδια δυναμική λόγω του χρόνου παραμονής του με τον επισκέπτη που διαμένει στον προορισμό, αναμφισβήτητα όμως βοηθάει την τοπική οικονομία. Επίσης δημιουργούνται οι προϋποθέσεις ώστε στο μέλλον ανάλογα με τη αίσθηση που του αφήνει ο εκάστοτε προορισμός να επανέλθει ως επισκέπτης διαμονής.



**Γράφημα 10: Αφίξεις επιβατών από κρουαζιέρα 2010-2018, πηγή Ένωση Λιμένων Ελλάδος, ΕΛΙΜΕ**

Εξετάζοντας τα στοιχεία παρατηρούμε την υψηλότερη τιμή να εμφανίζεται το 2011 με 782.365 επισκέπτες και τη χαμηλότερη κάνοντας μια “βουτιά” μετά από 2 χρόνια το 2013 με 587.501, χάνοντας το ¼ των επισκεπτών. Οι χρονιές 2012 και 2013 ήταν πτωτικές και από το 2014 και για τα επόμενα 3 χρόνια ακολουθήθηκε μια αυξητική πορεία φτάνοντας το 2016 τους 722.517

επισκέπτες. Στην συνέχεια ακολουθήσαν 2 χρόνια σχετικής σταθερότητας της τιμής. Ο μέσος όρος των τελευταίων 9 ετών είναι 675.000 επισκέπτες και απ' ότι φαίνεται δεν υπάρχει μεγάλη διακύμανση τιμών σε σχέση με τις αεροπορικές και τις ακτοπλοϊκές αφίξεις που θα εξετάσουμε παρακάτω. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι η κρουαζιέρα απευθύνεται σ' ένα “πακέτο” προορισμών ταυτόχρονα και προκειμένου να έχουμε σημαντική απόκλιση τιμών (κάτω από φυσιολογικές συνθήκες) θα πρέπει και οι υπόλοιποι “συγγενείς” προορισμοί να προκαλούν ανάλογη αύξηση τουριστικού ενδιαφέροντος. Ένας άλλος λόγος φυσικά είναι και οι κατά τόπους υποδομές που φιλοξενούν τα κρουαζιερόπλοια και το κατά πόσον διευκολύνουν την προσέγγιση αυτών. Αυτό κατ' επέκταση δημιουργεί ένα πλαφόν στη φιλοξενία των κρουαζιερόπλοιων.

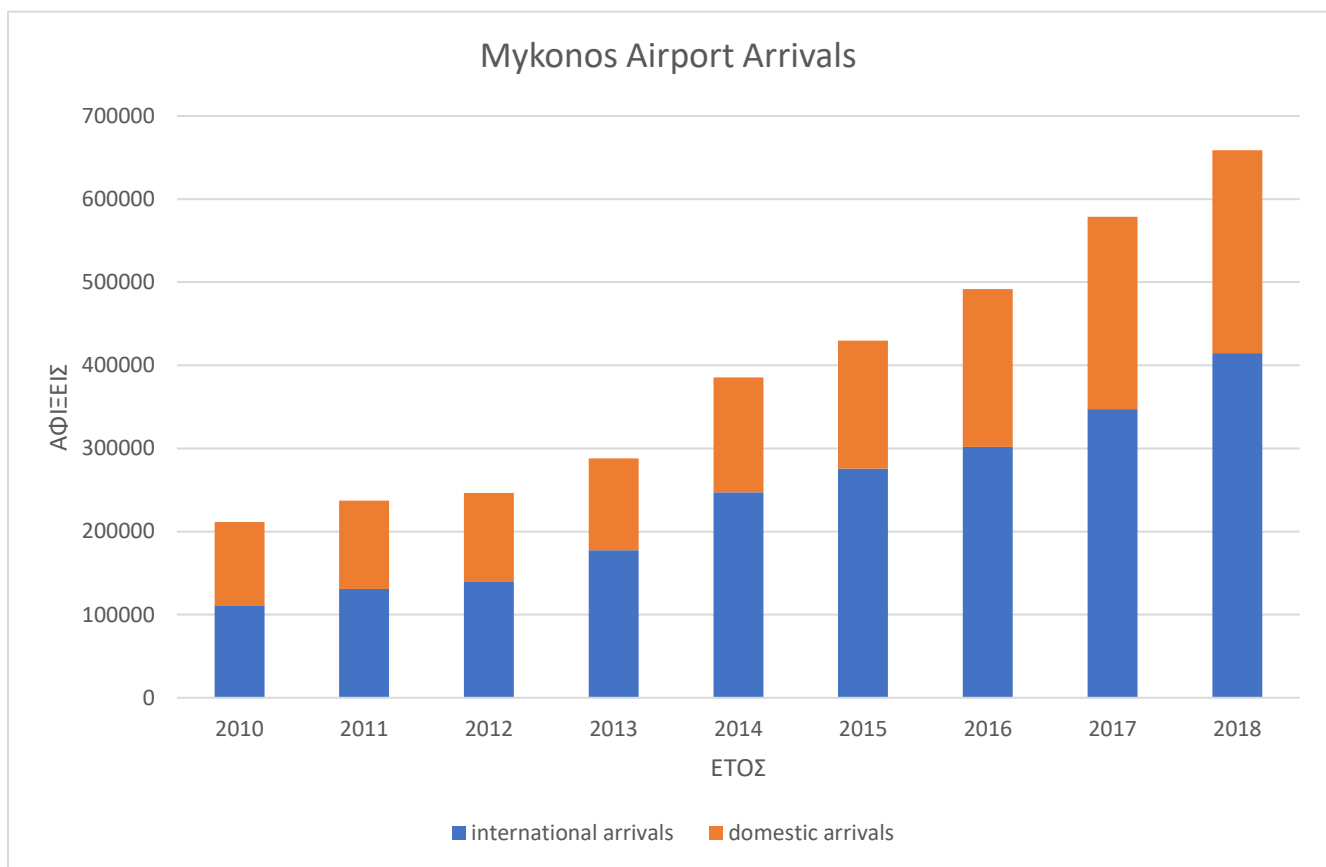
### 3.9.2 Αεροπορικές αφίξεις



Εικόνα 18: Αερολιμένας Μυκόνου, google earth

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>International flight arrivals</b>	111.136	130.974	140.131	177.540	247.126	275.812	301.842	347.225	414.511
<b>Domestic Flight arrivals</b>	100.219	106.298	106.254	110.430	138.529	153.963	189.963	231.635	244.428
<b>Total</b>	211.355	237.272	246.385	287.970	385.655	429.775	491.805	578.860	658.939

**Πίνακας 11: Αριθμός επιβατών από πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού στον αερολιμένα Μυκόνου, πηγή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, ΥΠΑ**



**Γράφημα 11: Αριθμός επιβατών από πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού στον αερολιμένα Μυκόνου**

Η υψηλότερη ποσοστιαία μεταβολή από τις τρεις μεταβλητές που εξετάζουμε σημειώνεται σ' αυτή των αεροπορικών αφίξεων. Καταρχάς έχουμε διαχωρίσει τις αφίξεις σε εσωτερικού και εξωτερικού. Η διάκριση έχει σημασία ως προς τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που μπορούμε να εξάγουμε από αυτό το στατιστικό στοιχείο. Επίσης, θα μας χρησιμεύσει αργότερα στην εκτίμηση περί τουριστικής κίνησης.



Παρατηρούμε μια γραμμική αύξηση που εξελίσσεται την περίοδο 2010-2018, με τις αφίξεις εξωτερικού σχεδόν να τετραπλασιάζονται και του εσωτερικού να διπλασιάζονται ενώ στο σύνολο παρατηρούμε ένα τριπλασιασμό.

Αυτή η τουριστική “έκρηξη” εξηγείται εν μέρει με τις αναταραχές που συνέβησαν από το 2010 και μετά στην “παγκόσμια σκακιέρα” αποκλείοντας παραδοσιακούς τουριστικούς προορισμούς-ανταγωνιστριών της χώρας μας. Η Αραβική άνοιξη (18 Δεκεμβρίου 2010), ο πόλεμος στη Συρία (Μάρτιος 2011), ο ISIS , οι τρομοκρατικές ενέργειες σε Τουρκία, Γαλλία, Τυνησία αποδεικνύουν το γεγονός ότι ο τουρισμός είναι πολύ ευπαθής στις παγκόσμιες κρίσεις.

Στη διάρκεια αυτών των 9 ετών η Μύκονος προσαρμόστηκε στα νέα δεδομένα της τουριστικής αγοράς προσθέτοντας απευθείας πτήσεις στοχευμένες στις αγορές της Ευρώπης και της Μέσης Ανατολής (Ιταλία, Ισπανία, Γαλλία, Μεγάλη Βρετανία, Ελβετία, Αίγυπτος, Λίβανος, Η.Α.Ε, Σαουδική Αραβία, Ισραήλ, Κύπρος, Ρωσία). Από τις αρχές του 2017 ο αερολιμένας Μυκόνου άλλαξε καθεστώς καθώς ήταν μέσα στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας που εξαγοράστηκαν από τη Fraport Greece. Από το ίδιο έτος το αεροδρόμιο άρχισε να λειτουργεί 24



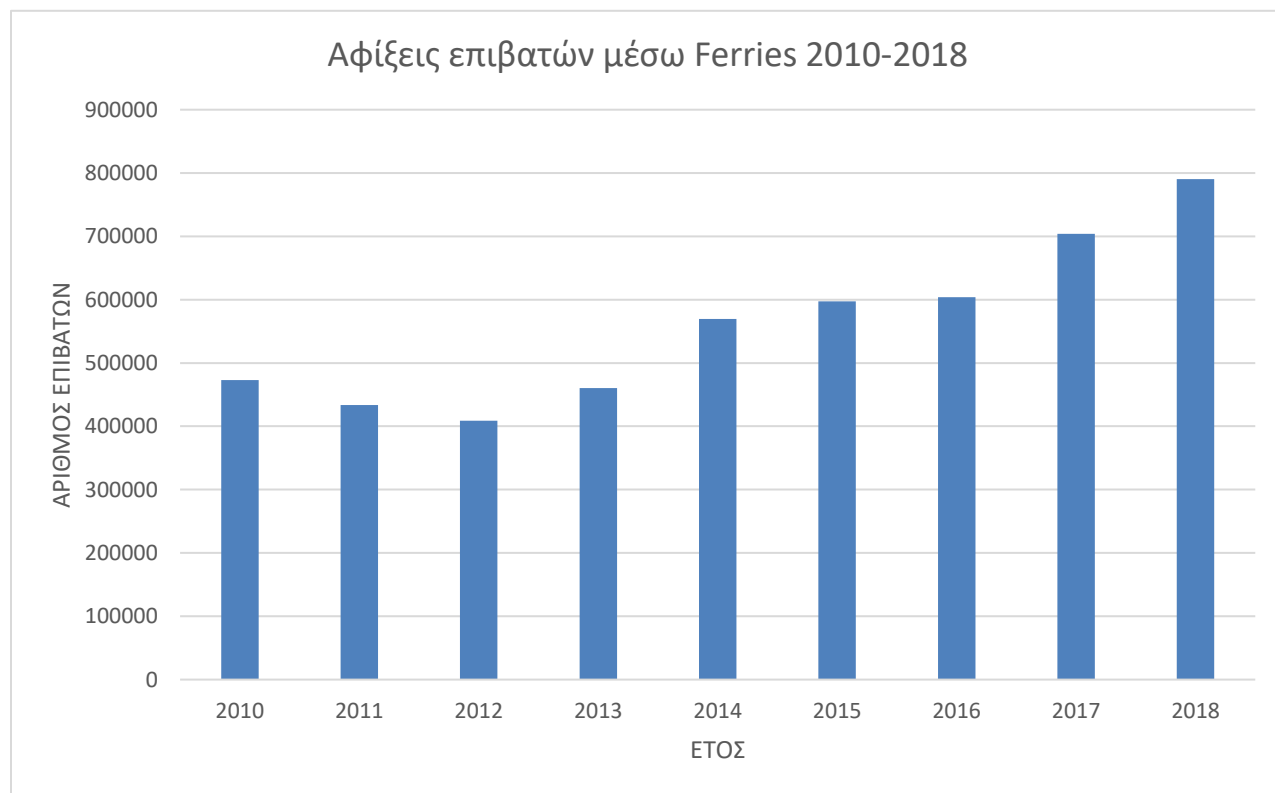
Εικόνα 19 Μακέτα Αερολιμένα Μυκόνου μετά την ανάπλαση

ώρες το 24ωρο συμβάλλοντας και αυτό με τη σειρά του στην αύξηση των τουριστικών ροών. Κατά τα τελευταία τέσσερα έτη παρουσιάζεται συχνά το φαινόμενο των καθυστερήσεων πτήσεων λόγω του κυκλοφοριακού αεροπλάνων (air traffic) που δημιουργείται στο αεροδρόμιο, φτάνοντας στο κόκκινο της λειτουργίας του τις ώρες αιχμής. Για το λόγο αυτό ήδη έχει ξεκινήσει η ανάπλαση του αερολιμένα με σκοπό σε βάθος εξασφάλισης να εξυπηρετεί 2 εκατομμύρια επιβατών ετησίως.

### 3.9.3 Ακτοπλοϊκές αφίξεις

Ship arrivals per trimester	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>A</b>	32.073	27.257	28.649	28.786	28.960	32.433	34.771	34.934	46.469
<b>B</b>	153.219	126.227	102.197	130.255	175.276	209.384	171.337	221.345	254.029
<b>Γ</b>	253.686	252.048	241.134	268.967	317.625	314.521	346.244	379.879	409.743
<b>Δ</b>	33.862	28.085	36.862	32.585	47.641	41.022	51.690	67.769	79.909
<b>TOTAL</b>	472.840	433.617	408.842	460.593	569.502	597.360	604.042	703.927	790.150

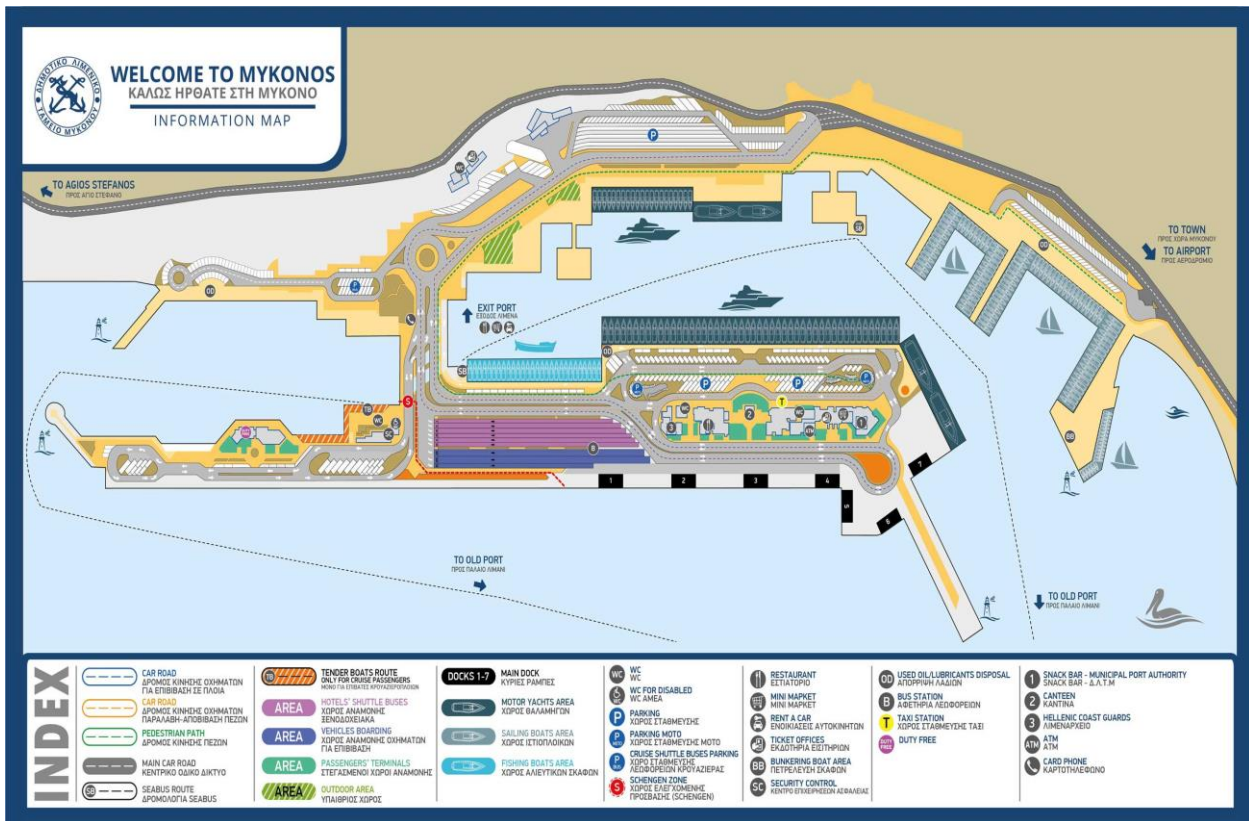
Πίνακας 12: Αριθμός αφίξεων επιβατών από ferries πηγή Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία, ΕΛΣΤΑΤ



Γράφημα 12: Αριθμός αφίξεων επιβατών πλοίων γραμμής

Τέλος, έχουμε τις αποβιβάσεις ταξιδιωτών μέσω των πλοίων της γραμμής (ferries). Όλα πλέον εξυπηρετούνται στο Νέο Λιμάνι. Δύο είναι οι κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές που συνδέουν τη Μύκονο με την ηπειρωτική Ελλάδα, αυτή της Ραφήνας Μυκόνου και αυτή του Πειραιά Μυκόνου (με ενδιάμεσους σταθμούς). Τέσσερις είναι οι κυριότερες ναυτιλιακές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο νησί, Sea Jets, Blue Star Ferries, Fast Ferries και Golden Star Ferries.

Παρατηρώντας τα στατιστικά στοιχεία βλέπουμε ότι από το 2010 μέχρι 2012 έχουμε μια πτώση της τάξεως του 13,5% για να αρχίσει από το 2013 και μετά η συνεχόμενη άνοδος η οποία και καταλήγει στο σχεδόν διπλασιασμό της τιμής από τη χαμηλότερη που εμφανίζεται το 2012 με 408.842 ταξιδιώτες. Τη μεγαλύτερη ποσοστιαία μεταβολή από πλευράς τρίμηνων παρατηρούμε ότι την έχει το Δ' τρίμηνο μια αύξηση της τάξεως του 135%. Τέλος, το άθροισμα των Β' και Γ' τριμήνων τα οποία είναι η καλοκαιρινή περίοδος παρουσιάζουν αύξηση της τάξεως του 63% από το 2010 στο 2018.

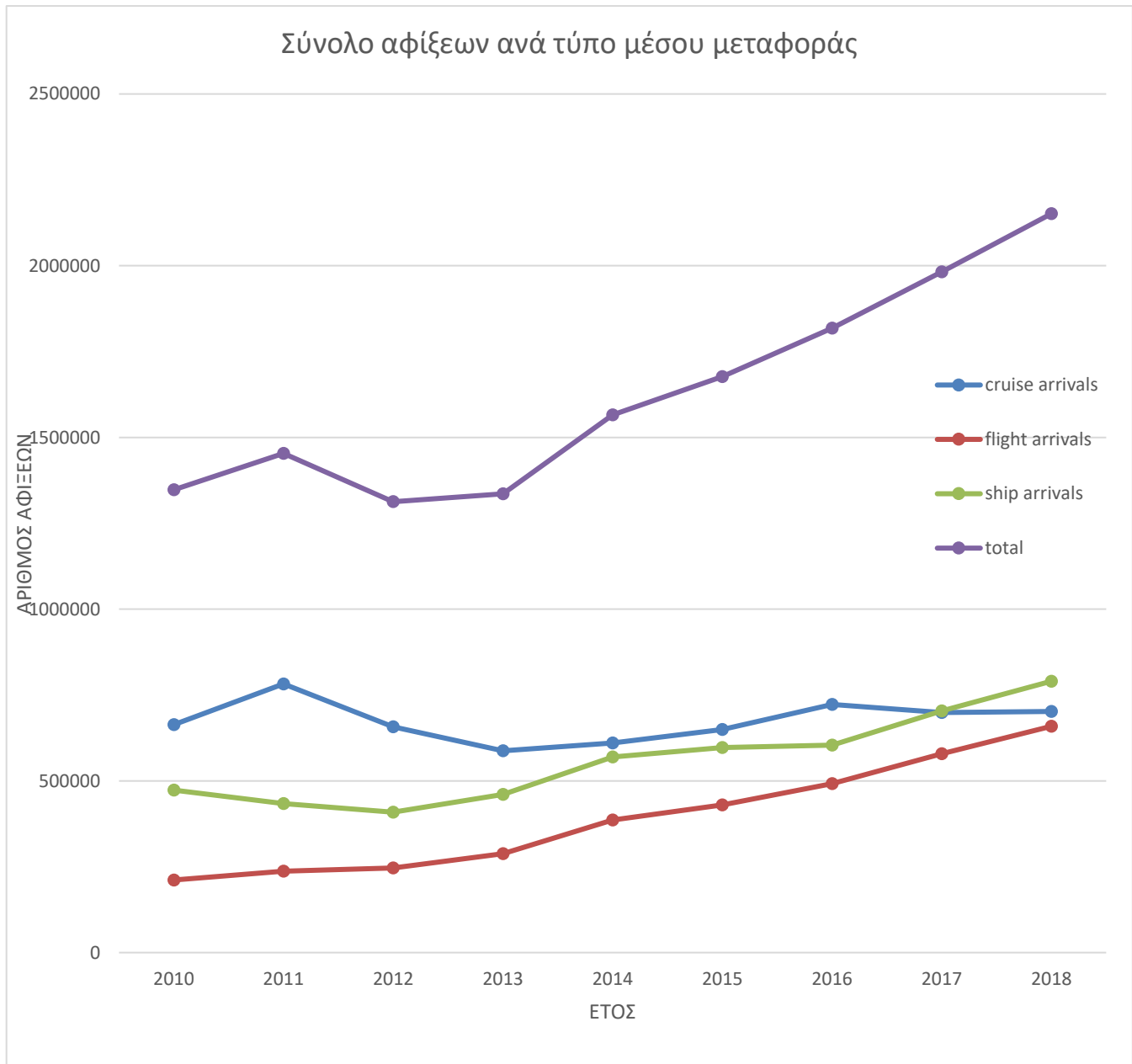


Εικόνα 20: Νέο Λιμάνι Μυκόνου, χάρτης

### 3.9.4 Σύνολο αφίξεων

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	1347566	1453254	1312738	1336064	1565364	1677049	1818364	1982091	2151345

**Πίνακας 13: Σύνολο αφίξεων**



**Γράφημα 13: Σύνολο αφίξεων ανά τύπο μέσου μεταφοράς**

Το παραπάνω διάγραμμα απεικονίζει το άθροισμα των τριών ταξιδιωτικών ροών δίνοντας μας μια σαφή εικόνα για τα επίπεδα του τουρισμού και της τουριστικής ανάπτυξης της Μυκόνου. Όπως παρατηρούμε οι αεροπορικές αφίξεις παραμένουν μονίμως τρίτες κάτω από τις άλλες δυο ροές με αυξητική τάση ελαχιστοποιώντας με την πάροδο του χρόνου την απόσταση που τις

χωρίζει. Μια ακόμα παρατήρηση είναι ότι τα διαγράμματα των αεροπορικών και ακτοπλοϊκών αφίξεων ακολουθούν πανομοιότυπη σειρά κάνοντας τα σχεδόν παράλληλα μεταξύ τους. Αυτό σημαίνει ότι η επιβατική κίνηση αεροπορίας και ακτοπλοΐας είναι αλληλένδετες μεταξύ τους. Επίσης, διαπιστώνεται η ταύτιση των ακτοπλοϊκών αφίξεων πλοίων γραμμής και αφίξεων κρουαζιέρας με 700.000 περίπου επιβάτες έκαστος κατά το έτος 2017. Όσον αφορά το διάγραμμα του συνόλου βλέπουμε μια πτώση τα έτη 2012, 2013 για να ακολουθήσει η διορθωτική κίνηση του 2014 με 17% αύξηση. Από το 2015 και μετά ακολουθείται μια συνεπής γραμμική αύξηση καθοδηγούμενη από τις αεροπορικές και ακτοπλοϊκές αφίξεις πλοίων γραμμής.

### 3.9.5 Προσέγγιση Τουριστικής Κίνησης

Στην ενότητα αυτή θα γίνει μια προσπάθεια εκτίμησης της καθαρής τουριστικής ροής. Επιχειρείται ο διαχωρισμός του συνόλου της επιβατικής άφιξης στο υποσύνολο της τουριστικής άφιξης ( $T_a$ ) απαλείφοντας τους ταξιδιώτες οι οποίοι εμφανίζονται στην επιβατική κίνηση παραπάνω από μια φορά και για σκοπούς διαφορετικούς της παραθέρισης.

Είναι αντιληπτό ότι οι αφίξεις κρουαζιέρας ( $C_a$ ) και οι αεροπορικές εξωτερικού ( $F_i$ ) αναμφισβήτητα είναι καθαρές τουριστικές ροές. Χρησιμοποιώντας χρονικό προσδιορισμό και γνωρίζοντας ότι η τουριστική περίοδος στη Μύκονο ξεκινάει τον Απρίλιο και σταματάει τέλη Σεπτεμβρίου γίνεται ο διαχωρισμός της ακτοπλοϊκής κίνησης και των πτήσεων του εσωτερικού παρακάτω.

Όσον αφορά τις **ακτοπλοϊκές** αφίξεις βγαίνει αβίαστα το συμπέρασμα ότι το  $A'$  και  $\Delta'$  τρίμηνα δεν αποτελούν χρονική περίοδο τουριστικών ροών, κατ' επέκταση αποτελούν επιβατική κίνηση η οποία διαμένει είτε μόνιμα είτε για μεγάλα χρονικά διαστήματα στο νησί, οπότε και αφαιρούνται. Το  $A'$  και  $\Delta'$  τρίμηνο δημιουργούν μια σταθερά εντόπιας επιβατικής κίνησης η οποία ισχύει και στα υπόλοιπα δύο τρίμηνα. Κατά συνέπεια, η καθαρή τουριστική άφιξη δίνεται από τον τύπο

$K_a = (B' + \Gamma') - (A' + \Delta')$ , που  $K_a$  οι καθαρές ακτοπλοϊκές τουριστικές αφίξεις και  $A'$   $B'$   $\Gamma'$   $\Delta'$  τα τρίμηνα.

Ίδια φιλοσοφία ακολουθείται και για τις **αεροπορικές** αφίξεις εσωτερικού, προκειμένου να διαχωριστεί η τουριστική κίνηση από την επιβατική. Εξετάζοντας στοιχεία ανά μηνά τα έτη 2016 2017 2018 δημιουργήθηκε ο εξής εμπειρικός τύπος:

$Kd=d*0.7$  όπου  $Kd$  η καθαρή τουριστική ροή εσωτερικών αφίξεων και  $d$  το σύνολο των αεροπορικών αφίξεων εσωτερικού.

Καταλήγουμε στον εξής τύπο στον οποίο θα κάνουμε έναν επιπλέον διαχωρισμό. Διαχωρίζονται οι επισκέπτες κρουαζιέρας ( $Ca$ ) από τους υπολοίπους οι οποίοι διανυκτερεύουν στο νησί ( $Kt$ ).

Οπότε έχουμε:

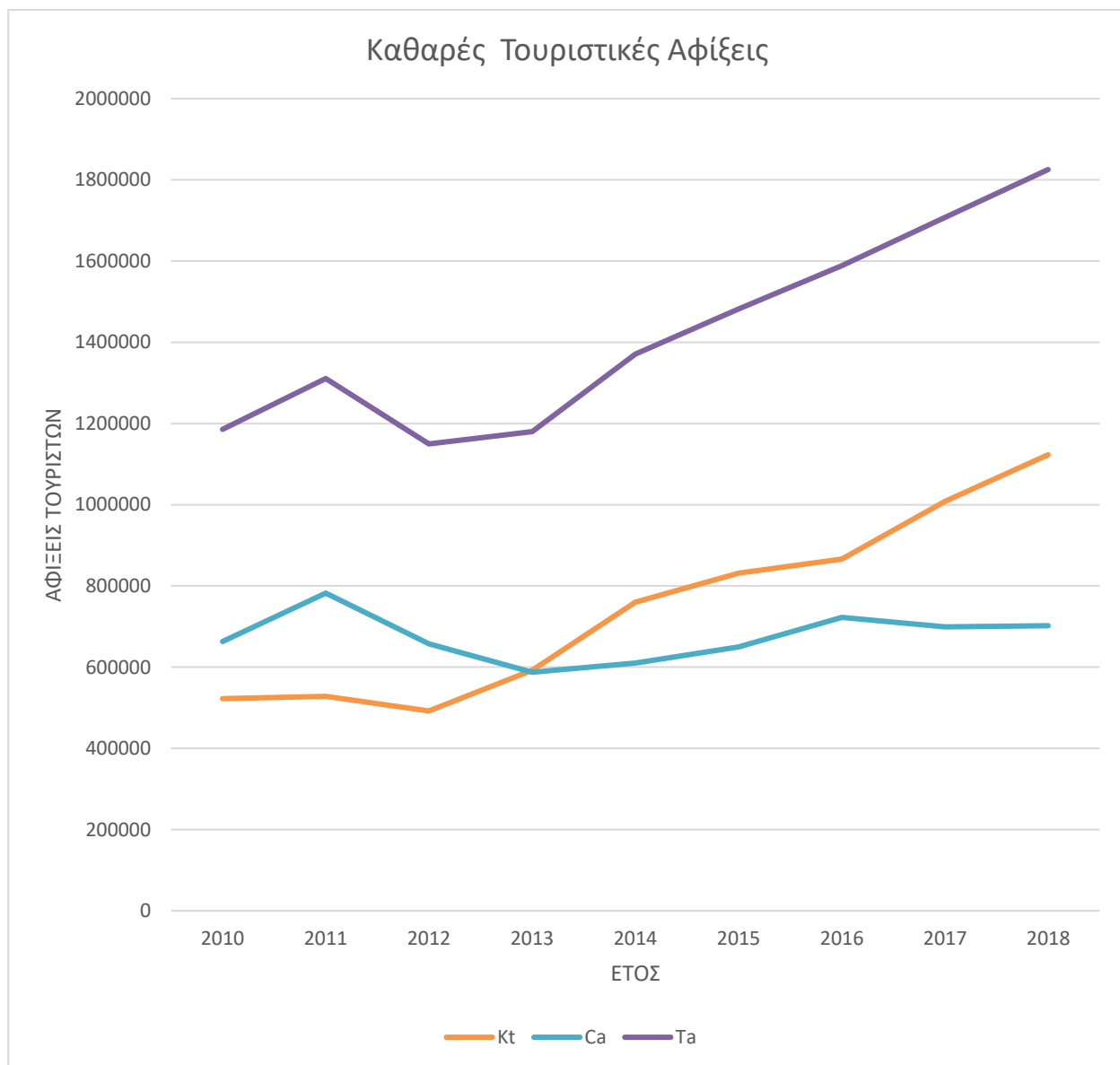
$$Ta=Ca+Kt$$

$$Kt=Ka+Kd+Fi$$

Ύστερα και μετά την εφαρμογή των παραπάνω τύπων στα δεδομένα μας καταλήγουμε στον εξής πίνακα  $Kt$  και  $Ta$  των χρονών που εξετάζονται:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Kt</b>	522.259	528.315	492.192	592.692	760.396	831.690	865.936	1.007.890	1.123.004
<b>Ca</b>	663.371	782.365	657.511	587.501	610.207	649.914	722.517	699.304	702.256
<b>Ta</b>	1.185.630	1.310.680	1.149.703	1.180.193	1.370.603	1.481.604	1.588.453	1.707.194	1.825.260

**Πίνακας 14: Καθαρές τουριστικές αφίξεις**



**Γράφημα 14: Καθαρές τουριστικές αφίξεις**

Το παραπάνω διάγραμμα είναι η εκτίμηση τουριστικής κίνησης χωριζόμενη στην κατηγορία τουριστών που διαμένουν στο νησί (Kt) και στην κατηγορία τουριστών κρουαζιέρας (Ca). Τα δεδομένα είναι αποκαλυπτικά καθώς μέχρι το 2012 οι τουρίστες κρουαζιέρας ήταν περισσότεροι αυτών που διέμεναν στο νησί. Το 2013 έχουμε μια ταύτιση των τιμών στις 590.000 περίπου επισκεπτών και τα επόμενα έτη ακολουθείται ράλι ανόδου της Kt τιμής. Συγκριτικά των ετών 2010 με 2018 έχουμε τον υπερδιπλασιασμό των τουριστών που διανυκτερεύουν. Η εκτίμηση υπαγορεύει ότι το σύνολο των τουριστών που διέμεναν έστω και για λίγο στον προορισμό της



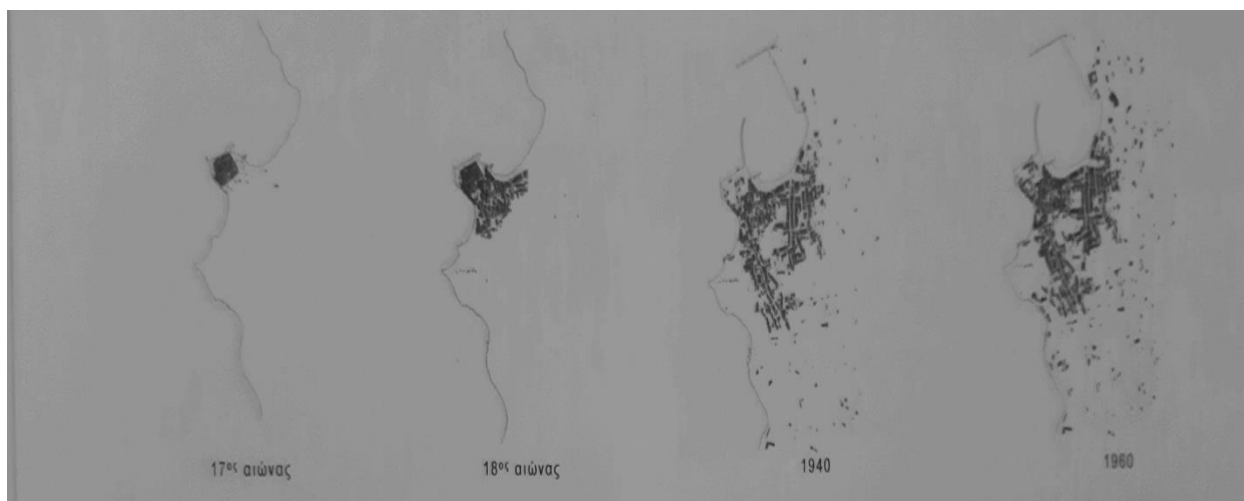
Μυκόνου το 2010 είναι 1.185.630 για να καταλήξει το 2018 σε 1.825.260 με δυο πρωτικές χρονιές στο ενδιάμεσο, δηλαδή το 2012 και το 2013.

### 3.10 Οικιστική εξέλιξη

Όπως θα διαπιστώσουμε και στις παρακάτω εικόνες το μεγαλύτερο μέρος της οικιστικής ανάπτυξης του νησιού έχει συντελεστεί τα τελευταία 35 χρόνια, με έμφαση στις παράκτιες νότιες και δυτικές ζώνες του. Αυτό προφανώς και οφείλεται στη ραγδαία τουριστική ανάπτυξη των αντίστοιχων ετών. Εξάίρεση αποτελεί ο παραδοσιακός οικισμός της Χώρας ο οποίος έχει μείνει σχεδόν ανέπαφος από το 1850 και μετά. Ο οικισμός της Άνω Μεράς υφίσταται τα τελευταία 200 χρόνια, κατά καιρούς όμως έχει επεκταθεί. Τα τελευταία 30 χρόνια έχουν δημιουργηθεί 5 νέοι οικισμοί:

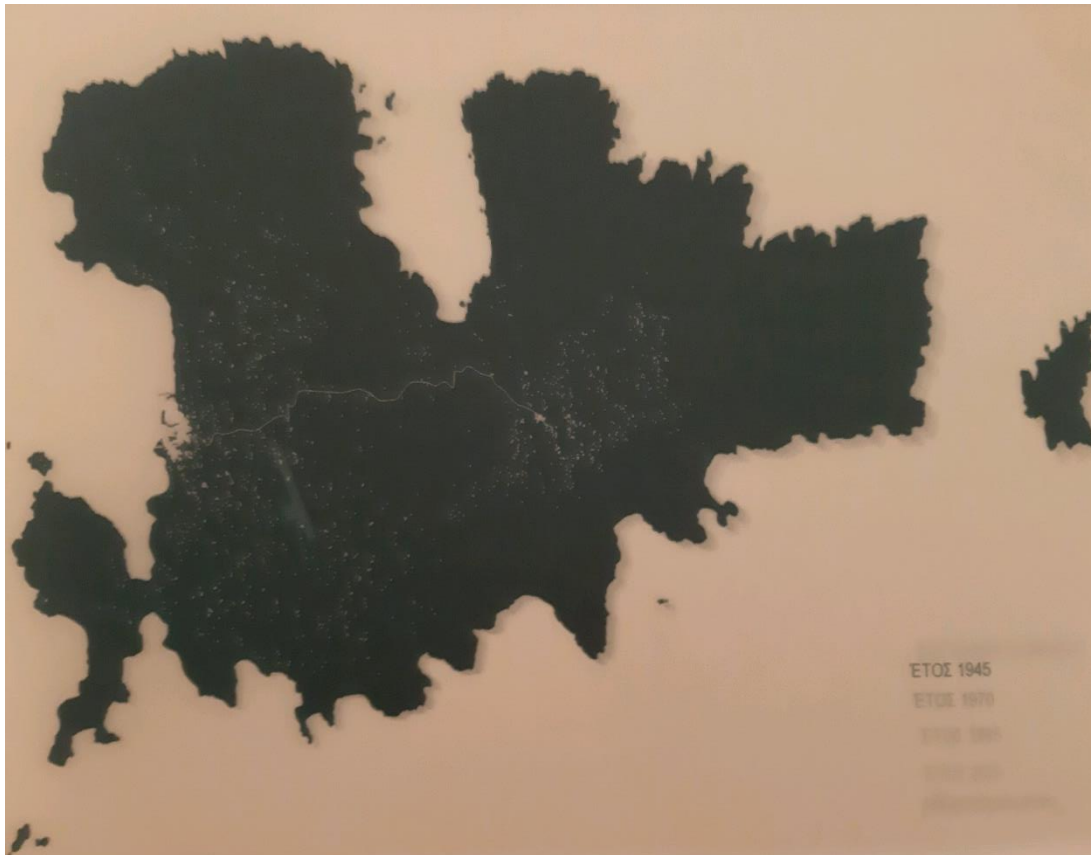
- Άγιος Στέφανος
- Τούρλος
- Ορνός
- Άγιος Ιωάννης
- Πλατύ γιαλός

Το 2005 με το νέο χωροταξικό (προεδρικό διάταγμα) της Μυκόνου (ΦΕΚ 243/8-3-2005), το οποίο έχει χωρίσει τη Μύκονο σε ζώνες οικιστικού ελέγχου έχει περιοριστεί η απαγορευθεί η δόμηση σε πολλές περιοχές του νησιού.

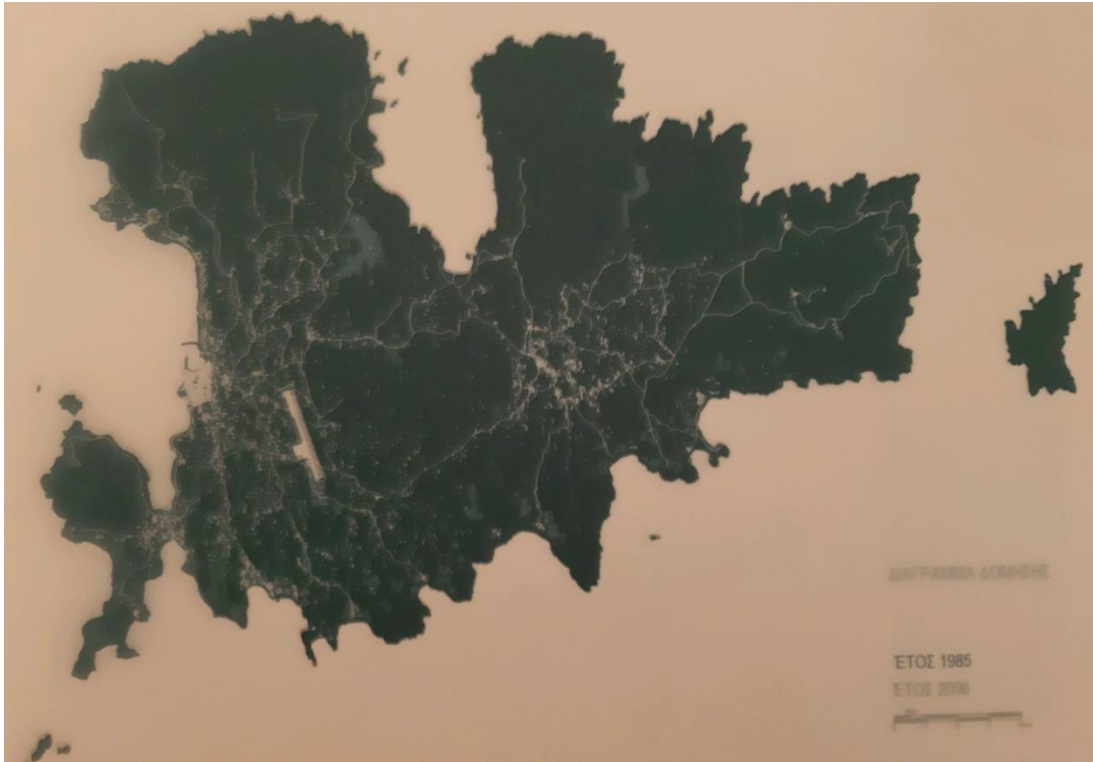


**Εικόνα 21: Οικιστική ανάπτυξη Χώρας, Ρωμανός Αριστείδης ,ελληνική παραδοσιακή αρχιτεκτονική εκδοτικός οίκος Μέλισσα ,1983**

Οι παρακάτω εικόνες από το βιβλίο της Κοντού Σταματίνας, “Προσεγγίσεις του τοπίου της Μυκόνου” δείχνουν την οικιστική εξέλιξη του νησιού. Συγκεκριμένα, παρουσιάζεται η πολεοδόμηση της Μυκόνου σε τέσσερις διαφορετικές χρονιές, 1945, 1970, 1985 και 2006. Είναι εμφανής η ελλιπέστατη δόμηση, η απουσία οδικού δικτύου και ότι ο οικισμός της Χώρας ίσα που διακρίνεται το έτος 1945. Το 1970 παρατηρείται η ανάπτυξη οδικού δικτύου, του οικισμού της Χώρας και η ύπαρξη αεροδιαδρόμου. Για το έτος 1985 διακρίνονται τα πρώιμα στάδια ανάπτυξης των νότιων περιοχών και η ανάπτυξη γύρω από τον οικισμό της Άνω Μεράς. Τέλος, για το 2006 είναι πασιφανής η πυκνοκατοίκηση γύρω από τον οικισμό της Χώρας, η ωρίμανση του οικισμού του Ορνού και των νότιων περιοχών και η παρουσία των δυο φραγμάτων στη περιοχή Μαράθι και Φωκού.

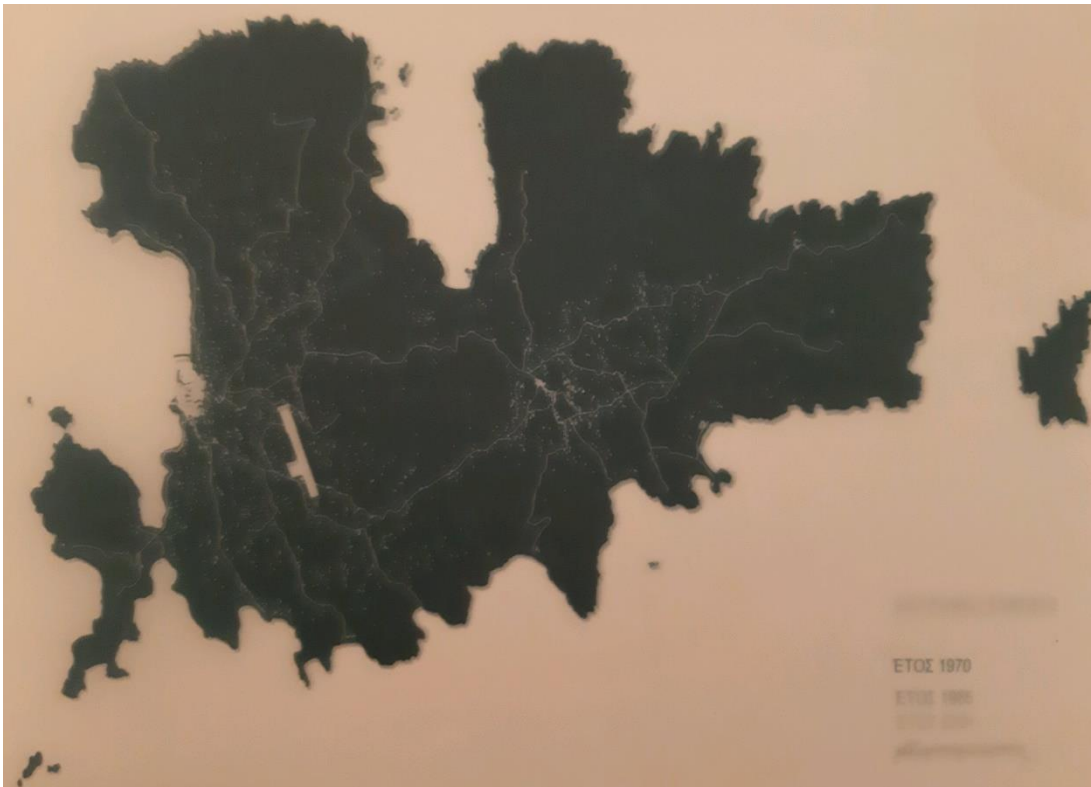


Εικόνα 22 Μύκονος 1945 προσεγγίσεις του τοπίου της Μυκόνου, Κόντου Σταματίνα 2007



*Εικόνα 23 Μύκονος 1970, προσεγγίσεις του τοπίου της Μικόνου, Κόντου Σταματίνα 2007*

:



Εικόνα 24 : Μύκονος 1985 προσεγγίσεις του τοπίου της Μικόνου, Κόντου Σταματίνα 2007



*Εικόνα 25 Μύκονος 2006 προσεγγίσεις του τοπίου της Μυκόνου, Κόντου Σταματίνα 2007*

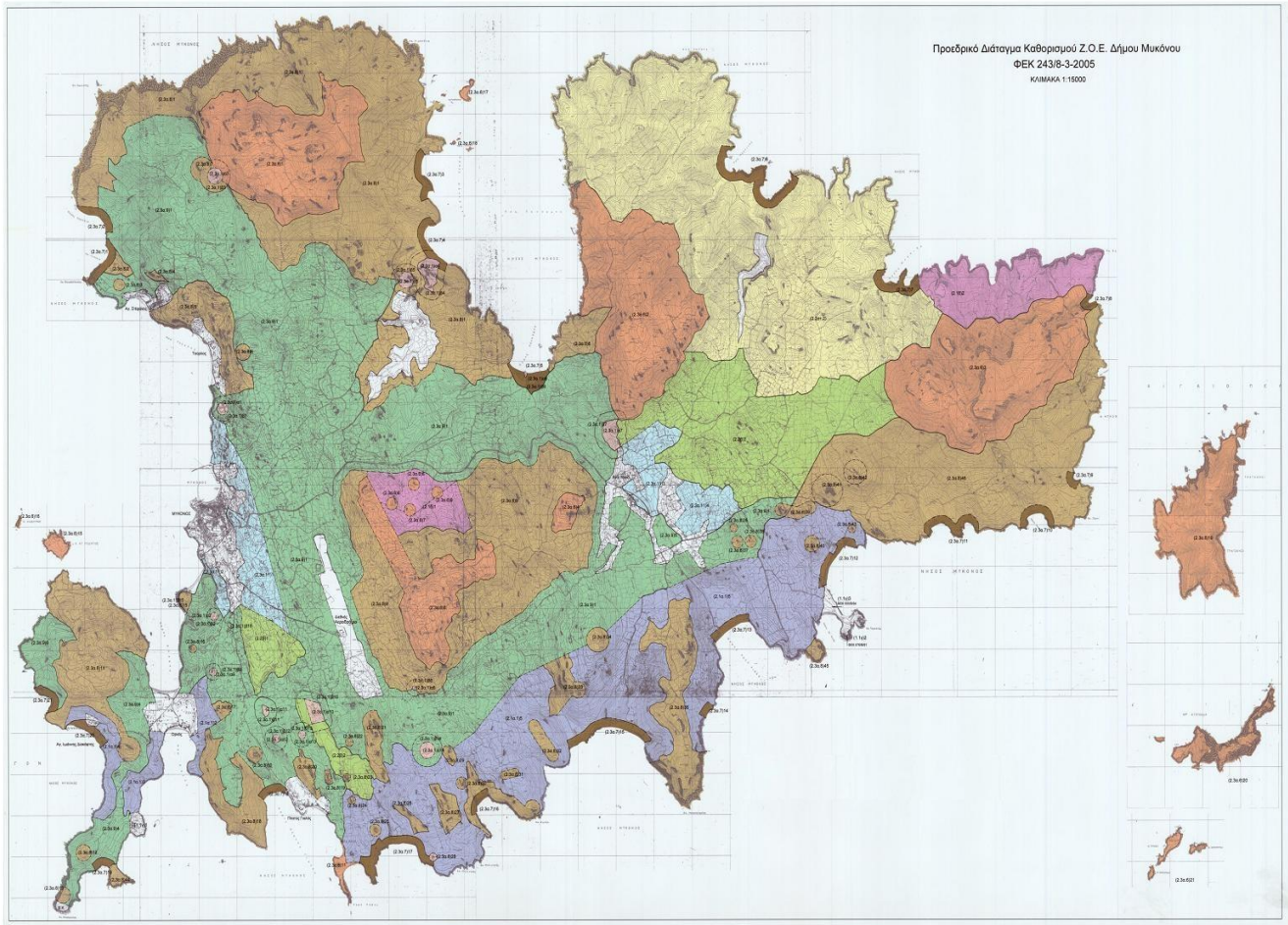
Το ίδιο είναι εμφανές και με τη χρήση της εφαρμογής google earth timelapse, όπου παρατηρούμε στις παρακάτω δύο εικόνες, την πολύ μικρής κλίμακας οικισμών το έτος 1984 και την τόσο μεγάλη διαφορά με το έτος 2016 (32 χρόνια μετά) όπου είναι εμφανή η ανάπτυξη οικισμών κυρίως στο δυτικό και νότιο τμήμα του νησιού.



**Εικόνα 26 google earth timelapse Mykonos 1984**



**Εικόνα 27 google earth timelapse Mykonos 2016**



Εικόνα 26 νέες οικιστικές ζώνες

### 3.11 Επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης στο περιβάλλον

Το ανθρωπογενές περιβάλλον σε συνδυασμό με το φυσικό περιβάλλον συγκροτεί το περιβάλλον της τουριστικής προσφοράς. Οι τουριστικοί πόροι του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος είναι τα ιστορικά μνημεία κάθε εποχής, οι παραδοσιακοί οικισμοί, τα κτίσματα, τα μνημεία που έχουν ρόλο τουριστικών αξιοθέατων και οτιδήποτε αποτελεί πόλο έλξης για τους τουρίστες. Από την άλλη πλευρά, το φυσικό περιβάλλον είτε ως χώρος είτε ως τοπίο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως τουριστικός πόρος ή ως εικόνα με ιδιαιτερότητα, η οποία χαρακτηρίζει την τουριστική ταυτότητα μίας περιοχής. Είναι πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτό της Μυκόνου, που διαθέτει καλλιεργήσιμες εκτάσεις σε μορφή κλιμάκων, μαρμάρινες ή πέτρινες μάντρες, μικρά στενά δρομάκια μεταξύ αυτών, αναρίθμητες εκκλησίες, ανεμόμυλους αλλά και μικρές αγροτικές κατοικίες. Θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι το φυσικό τοπίο της Μυκόνου συναγωνίζεται την παραδοσιακή αρχιτεκτονική των κατοικήσιμων οικισμών της (Καλοκάρδου, 2002)<sup>70</sup>.

Η τουριστική βιομηχανία από μόνη της και η ανθρώπινη δραστηριότητα της Μυκόνου συνθέτουν το δικό τους δομημένο περιβάλλον με τις τουριστικές επιχειρήσεις φιλοξενίας, βοηθητικές ή κύριες εγκαταστάσεις, τις εγκαταστάσεις υποδομών όπως είναι το λιμάνι, το οδικό δίκτυο, το αεροδρόμιο αλλά και τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης όπως είναι τα εμπορικά καταστήματα, οι υποδομές στις παράλιες ή τα καταστήματα εστίασης και αναψυχής. Σε αρκετές περιπτώσεις ο τουρισμός μπορεί να δημιουργήσει ένα δικό του περιβάλλον ή να χρησιμοποιήσει το ήδη υπάρχον. Επίσης, η τουριστική βιομηχανία συμβάλλει στο φαινόμενο της αστικοποίησης και της αλλαγής της χρήσης του εδάφους, με επιπτώσεις οι οποίες συνήθως είναι επιβλαβείς για το περιβάλλον και τον άνθρωπο. Το φυσικό και το πολιτισμικό περιβάλλον ως μορφές τουριστικών πόρων, χαρακτηρίζουν την τουριστική προσφορά της Μυκόνου. Το πολιτισμικό περιβάλλον του νησιού συμβαδίζει με την τουριστική ανάπτυξη και προβάλλει ταυτόχρονα τα ήθη, τα έθιμα και τις παραδόσεις της περιοχής (Καλοκάρδου, 2002).

---

<sup>70</sup> Καλοκάρδου, Ρ., 2002. Δομημένο Περιβάλλον και Τουρισμός: μία δύσκολη σχέση. Σύγχρονα Θεματα, Τόμος 55, pp. 81-86



Συγκεντρωτικά οι επιπτώσεις της τουριστικής βιομηχανίας στο περιβάλλον της Μυκόνου είναι (Καλοκάρδου, 2002):

- Η κυκλοφοριακή συμφόρηση του οδικού δικτύου ιδίως κατά τους καλοκαιρινούς μήνες όπου υπάρχει μεγάλη προσέλευση τουριστών. Η συμφόρηση ωστόσο παρατηρείται και στον αερολιμένα αλλά και στο λιμάνι λόγω της αυξημένης κίνησης στις πύλες εισόδου του νησιού.
- Ο μεγάλος αριθμός τουριστών κατά τους καλοκαιρινούς μήνες δημιουργεί σοβαρά προβλήματα στην επιβάρυνση του δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης, ενώ προβλήματα παρατηρούνται και στις τηλεπικοινωνίες.
- Η αυξημένη ζήτηση των τουριστών σε συγκεκριμένες περιοχές του νησιού έχει ως αποτέλεσμα την ανεξέλεγκτη ανοικοδόμηση καταλυμάτων και καταστημάτων εστίασης και ψυχαγωγίας επιβαρύνοντας το περιβάλλον και οδηγώντας σε μαρασμό άλλες περιοχές.
- Η αισθητική υποβάθμιση του περιβάλλοντος αλλά και η ηχορύπανση.
- Η προσέλευση μεγάλου αριθμού τουριστών στους αρχαιολογικούς χώρους ή στους χώρους πολιτισμικής κληρονομιάς εγκυμονεί κινδύνους αναφορικά με την πρόκληση φθορών ανυπολόγιστης αξίας, που ενδεχομένως να μην μπορούν να διορθωθούν.
- Η αλλαγή χρήσης γης για τις ανάγκες της οικοδόμησης νέων εγκαταστάσεων όπου θα φιλοξενηθούν επιχειρήσεις τουριστικού χαρακτήρα.

Σε μία προσπάθεια προστασίας του περιβάλλοντος της Μυκόνου έχουν προταθεί ορισμένες λύσεις όπως είναι (Καλοκάρδου, 2002):

- Η παρουσία ενός ολοκληρωμένου σχεδίου τουριστικής ανάπτυξης με χαρακτήρα τοπικό και εθνικό.
- Η αναγκαιότητα προγραμματισμού αλλά και παρακολούθησης της εφαρμογής των αναπτυξιακών προγραμμάτων και η δυνατότητα παρέμβασης με δράσεις διόρθωσης.
- Η ύπαρξη θεσμικών οργάνων που θα είναι υπεύθυνα για το σχεδιασμό και την υλοποίηση των αναπτυξιακών δράσεων.
- Η ενδεχόμενη αναχαίτιση της τουριστικής ανάπτυξης και περαιτέρω δραστηριοτήτων σε περιοχές οι οποίες έχουν κρουστεί και παρατηρείται υπέρ-συγκέντρωση τουριστικής δραστηριότητας (νότια και δυτική Μύκονος).

- Ο έλεγχος της τουριστικής ανάπτυξης των περιοχών όπου παρατηρείται υπέρ-συγκέντρωση της τουριστικής δραστηριότητας ή απαιτείται περιβαλλοντική προστασία.
- Η προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης σε περιοχές με δυνατότητα ανάπτυξης.
- Η λήψη μέτρων για τον καθορισμό της χρήσης της γης ανά περιοχή και η θέσπιση πλαισίων δόμησης.



**Εικόνα 28: Μύκονος τοπίο**

### 3.12 Τουριστική Φέρουσα Ικανότητα (ΤΦΙ)

Η τουριστική φέρουσα ικανότητα είναι δύσκολη για να καταγραφεί και να οριοθετηθεί μιας και εμπλέκει πολλούς παράγοντες οι οποίοι διαφέρουν από περιοχή σε περιοχή. Η προσέγγιση της εμπεριέχει καταγραφή περιβαλλοντικών οικονομικών τεχνικών και κοινωνικών δεδομένων και περιορισμών. Αποτελεί ίσως το πιο χρήσιμο εργαλείο για την βιώσιμη ανάπτυξη μιας τουριστικής περιοχής επειδή αναδεικνύει την αναγκαιότητα καθορισμού ορίων.

Η τουριστική φέρουσα ικανότητα απαντάει στο ερώτημα πόσοι επισκέπτες μπορούν να φιλοξενηθούν για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα σ' έναν προορισμό χωρίς να αλλοιωθεί ο χαρακτήρας του κυρίως περιβαλλοντικά και πολιτισμικά.

Υπενθυμίζουμε από το δεύτερο κεφάλαιο ότι:

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (UNWTO) η Τουριστική Φέρουσα Ικανότητα ορίζεται ως:

*“Ο μέγιστος δυνατός αριθμός ατόμων που μπορεί να φιλοξενησει ταυτοχρόνως ένας τουριστικός προορισμός, χωρίς να προκαλείται καταστροφή του φυσικού, οικονομικού, κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος αλλά και η μη αποδεκτή μείωση στην ποιότητα της ικανοποίησης των επισκεπτών.”*  
(UNEP/MAP/PAP,1997)

Οπότε βάση του ορισμού τίθενται δυο βασικές προϋποθέσεις για την βιωσιμότητα ενός τουριστικού προορισμού, η περιβαλλοντική υποβάθμιση και η υποβάθμιση της εμπειρίας αναψυχής.

Η ΤΦΙ διακρίνεται σε:

- **Φυσική**, η οποία καθορίζει τους περιορισμούς που θέτει η ίδια η περιοχή όπως είναι:
  - Η έκταση του προορισμού
  - Η ακτογραμμή προς εκμετάλλευση (στην περίπτωση που αφορά νησί ή παραθαλάσσια περιοχή)
  - Η δυνατότητα φιλοξενίας που παρέχουν οι υποδομές

- **Οικολογική**, η οποία καθορίζει τους περιορισμούς της αναγκαιότητας διατήρησης φυσικών πόρων και βασικών λειτουργιών των οικοσυστημάτων.
- **Οικονομική**, η οποία αφορά στη διατήρηση μιας ισορροπημένης οικονομίας. Συνήθης κίνδυνος είναι η συνεχής αλλαγή χρήσεων γης προς όφελος του τουρισμού και η ποιότητα και ο αριθμός του εργατικού δυναμικού.
- **Κοινωνική**, η οποία αφορά τον αριθμό των επισκεπτών που μπορεί να δεχθεί ένας προορισμός χωρίς να αλλοιωθεί η κοινωνική ταυτότητα και να ενοχληθούν οι κάτοικοι.
- **Ψυχολογική**, η οποία αφορά το βαθμό ανοχής των τουριστών στο συνωστισμό και στα επακόλουθα του.

### 3.12.1 Περιορισμοί ΤΦΙ Μυκόνου

Το τουριστικό προϊόν της Μυκόνου είναι εποχιακό και χαρακτηρίζεται από μαζικότητα και η φύση του είναι το slogan “ήλιος-θάλασσα”. Οπότε ένας περιορισμός φυσικής τουριστικής φέρουσας ικανότητας αναμφισβήτητα είναι ο αριθμός λουόμενων που δύνανται να φιλοξενήσουν οι παραλίες του νησιού δίχως να δημιουργηθούν προβλήματα συνωστισμού (ψυχολογική ΤΦΙ).

Άλλοι περιορισμοί ΤΦΙ είναι αυτοί που αφορούν τη δυνατότητα φιλοξενίας των υποδομών του προορισμού όπως:

- Οδικό δίκτυο και χώροι στάθμευσης.
- Παρεχόμενη ποσότητα και ποιότητα ύδατος.
- Επάρκεια δικτύου αποχέτευσης και βιολογικού καθαρισμού.
- Διαθέσιμοι χώροι υγειονομικής ταφής απορριμμάτων.
- Αριθμό επισκεπτών που έχουν τη δυνατότητα να εξυπηρετούν ημερησίως οι πύλες εισόδου του προορισμού.
- Δυναμικό υγειονομικής περίθαλψης.
- Δυναμικό κλινών, υπηρεσιών και απασχόλησης.

### 3.12.1.1 Περιορισμός φυσικής ΤΦΙ

Με τη βοήθεια του google earth προσεγγίζουμε τη σημαντικότερη παράμετρο φιλοξενίας τουριστών που διαμένουν στο νησί, η οποία είναι ο αριθμός επισκεπτών που δύνανται να φιλοξενηθούν ταυτόχρονα και ημερησίως στις παραλίες της Μυκόνου.

Μετράμε τις ακτογραμμές των παραλιών, βρίσκουμε το χώρο προς εκμετάλλευση λουόμενων (Ε.Χ) και τον βέλτιστο χώρο ανά ζεύγος, θέτουμε τον αριθμό εναλλαγής την ημέρα και τέλος καταλήγουμε στη δυνατότητα φιλοξενίας (Τ.Δ.Φ.Α.) που θέτει το ίδιο το νησί.

Ο εκμεταλλεύσιμος χώρος (Ε.Χ) είναι χώρος στον οποίο δύνανται να χρησιμοποιηθούν ξαπλώστρες. Ο βέλτιστος χώρος ανά ζεύγος ορίζεται ως ο χώρος που καταλαμβάνει ένα ζεύγος από ξαπλώστρες συν ένα περίγραμμα 1,5 μέτρου γύρω από αυτές και ο αριθμός εναλλαγής δηλαδή πόσα διαφορετικά άτομα κάθονται στη ίδια ξαπλώστρα ημερησίως.

Οπότε έχουμε:

Όπου Δ.Φ.Α.Φ η δυνατότητα φιλοξενίας ατόμων ανά φάση

Παραλία	Ακτογραμμή Μέτρα	σε	Ε.Χ Σε Τ.Μ.	Δ.Φ.Α.Φ
Άγιος Στέφανος	235		3300	550
Μεγάλη Άμμος	260		4680	780
Άγιος Ιωάννης	155		2790	464
Ορνός	317		6657	1109
Ψαρού	234		3510	585
Πλατύς Γιαλός	261		6003	1000
Παράγκα	208		3952	658
Paradise	307		5219	868
Super Paradise	199		7164	1194
Αγράρι	212		5936	989
Ελιά	504		14112	2353
Καλό Λιβάδι	494		11362	1893
Αγία Άννα	167		3173	528
Καλαφάτης	548		10412	1735
Λια	145		3480	580
Φωκός	159		3021	503
Φτελιά	235		4700	783
Πάνορμος	462		11088	1848
Άγιος Σώστης	242		4598	766
Σύνολο				19186

Πίνακας 15: Υπολογισμός Δυνατότητας Φιλοξενίας Ατόμων ανά παραλία

Από την παραπάνω προσέγγιση παραλείπονται παραλίες οι οποίες είτε είναι πολύ μικρές είτε δυσπρόσιτες για το ευρύ κοινό. Σύμφωνα με τα παραπάνω δεδομένα η δυνατότητα φιλοξενίας λουόμενων στο νησί είναι 19.186 άτομα ταυτόχρονα. Θεωρώντας τις ώρες επίσκεψης 11:00 το πρωί με 19:00 το απόγευμα και μέσο ορό χρόνου παραμονής τεσσάρων ωρών η τελική δυνατότητα φιλοξενίας φτάνει στους 38.372 λουόμενους τη μέρα.

Οπότε ορίζεται η φυσική ΤΦΙ σε 38.372 (Τ.Δ.Φ.Α.) άτομα. Οποιαδήποτε υπέρβαση αυτού του νούμερου επηρεάζει τη ψυχολογική ΤΦΙ.

### 3.12.1.2 Περιορισμός οικολογικής ΤΦΙ

Η Μύκονος διαθέτει προστατευόμενες περιοχές Natura (κωδικός GR4220027) οι οποίες περιλαμβάνουν τις νησίδες Ρήνεια, Χταπόδια, Τραγονήσι και την ευρύτερη θαλάσσια περιοχή. Η περιοχή βρίσκεται νοτιοδυτικά και νοτιοανατολικά της Μυκόνου. Στη Ρήνεια απαντώνται καλλιέργειες δημητριακών αλλά το μεγαλύτερο μέρος καλύπτεται από βοσκοτόπια. Κατά μήκος των παραλιών υπάρχουν αμμοφιλικές φυτοκοινωνίες ενώ στη θάλασσα εμφανίζονται λιβάδια Ποσειδωνίας.



Εικόνα 29: Περιοχές Natura

### 3.12.1.3 Οικονομική κοινωνική και ψυχολογική ΤΦΙ

Η Μύκονος δε φαίνεται να παρουσιάζει κορεσμό σε κανέναν από τις υπόλοιπες ΤΦΙ. Δίνεται όμως το πρόσφατο παράδειγμα κοινωνικής ΤΦΙ του Δήμου Σαντορίνης.

Δηλώσεις του Δήμαρχου Σαντορίνης Αναστάσιου-Νικολάου Ζώρζου 8/8/2017 αναφέρουν “αυτό που κύρια απασχολεί τη διοίκηση του νησιού πλέον, είναι να διατηρηθεί η ποιότητα του τουριστικού profile του διάσημου νησιού. Δεν μας απασχολούν τόσο οι αριθμοί όσο η ποιότητα”. Πρόσθεσε ότι η Σαντορίνη είναι “ένας τουριστικός προορισμός κορεσμένος” και ζήτησε να ισχύσει ο νόμος περί κορεσμού με έγκριση του Υπουργείου Τουρισμού και έτσι “να μην δίδονται άλλες άδειες για κατασκευή ξενοδοχειακών μονάδων ή καταλυμάτων”.

Όλα τα παραπάνω καταδεικνύουν την αναγκαιότητα ίδρυσης φορέα από την πολιτεία ο οποίος θα μετρά τη ΤΦΙ ανά προορισμό και οι κατά τόπο δήμοι θα αξιοποιούν αυτή τη μέτρηση σχεδιάζοντας στρατηγικές για την αειφόρα ανάπτυξη δίχως την παρουσίαση πάσης φύσεως προβλημάτων.



Εικόνα 30: Αεροδρόμιο Μυκόνου, ώρα αιχμής



**Εικόνα 31: Τραγονήσι, Μύκονος**

### 3.12.2 Παρουσίαση έρευνας ΤΦΙ κατά Παρπαΐρη

Παρακάτω παρουσιάζονται τα σημεία κλειδιά της έρευνας του καθηγητή Αποστόλη Παρπαΐρη που διεξήχθη για τη Μύκονο το 1993.

Ορισμένες ελληνικές τουριστικές περιοχές χρησιμοποιήθηκαν πιλοτικά κατά το παρελθόν, για την πραγματοποίηση ελέγχου της φέρουσας ικανότητας της τουριστικής ανάπτυξης και του κύκλου ζωής του τουριστικού τους προϊόντος. Μεταξύ αυτών ήταν η Νάξος, η Μύκονος, η Σαντορίνη αλλά και η Κρήτη. Η Μύκονος αποτέλεσε ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα σε όρους ωρίμανσης του τουριστικού προϊόντος και τουριστικής μεγέθυνσης. Το νησί της Μυκόνου είναι κατάλληλο για την πραγματοποίηση αυτού του πιλοτικού ελέγχου εξαιτίας του πληροφοριακού υποβάθρου που διαθέτει και της αλματώδους τουριστικής της ανάπτυξης. Την ίδια στιγμή διαθέτει κάποιες ιδιαίτερες μαρτυρίες αναφορικά με την αναποτελεσματικότητα ορισμένων ρυθμίσεων που έχουν εφαρμοστεί στο νησί, οι οποίες ήταν το αποτέλεσμα αποφάσεων της πολιτείας (Παρπαΐρης, 2002)<sup>71</sup>.

---

<sup>71</sup> Παρπαΐρης, Α., 2002. Κύκλος ζωής του τουριστικού προϊόντος: η περίπτωση της Μυκόνου. Σύγχρονα Θέματα, Τόμος 55, pp. 93-102



Σε αυτό το σημείο κρίνεται απαραίτητη η παρουσίαση του προφίλ της Μυκόνου, μέσω της παρουσίασης ορισμένων χαρακτηριστικών που είναι απαραίτητα για την ανοικοδόμηση του υποδείγματος της φέρουσας ικανότητας της τουριστικής ανάπτυξης. Ο λόγος για τον οποίο συμβαίνει αυτό αφορά στην εξακρίβωση της ποιότητας, της δυναμικής και του κύκλου ζωής του τουριστικού προϊόντος του νησιού (Παρπαΐρης, 2002). Πιο αναλυτικά (Παρπαΐρης, 2002):

- Τα βασικά μεγέθη:
  - Η επιφάνεια του νησιού είναι ίση με 105,2 τετραγωνικά χιλιόμετρα.
  - Το μήκος των ακτογραμμών του νησιού είναι ίσο με 68,7 χιλιόμετρα.
  - Ο πληθυσμός του νησιού το 1991 ήταν ίσος με 6.116 τοπικών κατοίκων, 17.000 τουριστών και 2.000 επισκεπτών.
  - Η απασχόληση των κατοίκων του νησιού αφορούσε σε ένα ποσοστό ίσο με το 6% στον πρωτογενή τομέα παραγωγής, σε ένα ποσοστό ίσο με το 4% στο δευτερογενή τομέα παραγωγής και το υπόλοιπο 90% ανήκε στον τριτογενή τομέα παραγωγής και κυρίως στην τουριστική βιομηχανία.
  - Το εισόδημα των κατοίκων του νησιού προέρχονταν κατά 5,1% από τον πρωτογενή τομέα, το 4,8% από το δευτερογενή και το 90,1% από τον τριτογενή τομέα παραγωγής από τον οποίο το 80% οφειλόταν στην τουριστική βιομηχανία.
  - Το μέσο κατά κεφαλήν εισόδημα που ανήκε στον πρωτογενή τομέα παραγωγής ήταν ίσο με 2,5 εκατομμύρια δραχμές, στο δευτερογενή τομέα παραγωγής ανήκαν τα 3,8 εκατομμύρια δραχμές και 7,5 εκατομμύρια ανήκαν στον τριτογενή τομέα παραγωγής, από τα οποία τα 5,2 εκατομμύρια προέρχονταν από την τουριστική βιομηχανία.
  - Οι χρήσεις γης κατά 13.3 στρέμματα ανήκε σε γεωργικές εκμεταλλεύσεις, σε βοσκοτόπια και σε αγραναπαύσεις, ενώ τα 15.5 στρέμματα ανήκαν σε οικισμούς, δίκτυα, αρχαιολογικούς χώρους και στον τουρισμό. Τέλος, τα 36.7 στρέμματα της γης ήταν ορεινές εκτάσεις, παραλίες ή χρησίμευαν για άλλους λόγους.
  - Οι κλίνες για το 1971 ήταν μόνο 720, οι οποίες μέσα σε μία δεκαετία (1981) έγιναν 2.902 και το 1991 ήταν 6.214. Η μέση παραμονή των αλλοδαπών τουριστών το 1971 ήταν 18 ημέρες, η οποία έπεσε στις 14 ημέρες το 1981 και το 1991 ήταν μόλις 6 ημέρες. Από την άλλη πλευρά, η μέση παραμονή των Ελλήνων τουριστών ήταν 12 ημέρες το 1971, υποδιπλασιάστηκε το 1981 στις 6 ημέρες και το 1991 ήταν μόλις 4 ημέρες.
- Οι επιπτώσεις και οι τάσεις:

- Ο πληθυσμός του νησιού και ο τουρισμός αυξάνονται συνεχώς με μία σχέση η οποία επιβαρύνεται.
- Η γη έχει αλλάξει χρήσεις τόσο εντός όσο και εκτός του παραδοσιακού οικισμού.
- Η τουριστική μεγέθυνση έχει αυξηθεί κατακόρυφα, ενώ λαμβάνει αστικές διαστάσεις.
- Υπάρχει μία διαφοροποίηση της σύνθεσης της μορφής των καταλυμάτων σε κύρια και βοηθητικά.
- Οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις έχουν συρρικνωθεί ως αποτέλεσμα της μεγέθυνσης της ανέγερσης κατοικιών, της ανοικοδόμησης τουριστικών εγκαταστάσεων και της κατασκευής νέων δικτύων.
- Η περιβαλλοντική επιβάρυνση είναι πολύ σημαντική αναφορικά με την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τη ρύπανση αλλά και την πρόκληση ατυχημάτων.
- Στην περιοχή έχει επέλθει κορεσμός του κοινωνικού, οικονομικού, πολιτιστικού και φυσικού περιβάλλοντος.
- Στο νησί έχει ήδη υπερκαλυφθεί η οικολογική αλλά και η φυσική χωρητικότητά του.
- Το κόστος ζωής έχει αυξηθεί, έχει μειωθεί το διαθέσιμο εισόδημα, έχει αυξηθεί κατακόρυφα η αξία της γης και ευδοκimei η ανέγερση καταλυμάτων με κυρίαρχα τα βοηθητικά, ως συνέπεια της επιβολής μέτρων κορεσμού.
- Οι απόψεις των “πρωταγωνιστών”:
  - Η αναγκαιότητα αναδόμησης του τουριστικού πληθυσμού δίνοντας κυρίως έμφαση στους νέους και στους οικονομικά ασθενείς.
  - Η διαπίστωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης.
  - Ο περιορισμός του χρόνου παραμονής στη Μύκονο και η επιθυμία επίσκεψης και άλλων τουριστικών προορισμών.
  - Η αρνητική αξιολόγηση της ποιότητας του πόσιμου νερού και της ποσότητάς του, η ελλιπής καθαριότητα, η ενδεχόμενη προσβλητική συμπεριφορά των τουριστών, το υψηλό κόστος ζωής και η ελλιπής λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς.

Σύμφωνα με τον Παρπαίρη (1993)<sup>72</sup> η Μύκονος αποτελεί ένα πολύ χαρακτηριστικό παράδειγμα τουριστικού προορισμού, που έχει περάσει στο στάδιο της μετα-τουριστικής εποχής.

---

<sup>72</sup> Παρπαίρης, Α., 1993. Η Έρευνα της Φέρουσας Ικανότητας της Τουριστικής Ανάπτυξης στη Μύκονο: Προβλήματα - Προοπτικές, Ανάβυσσος, Αθήνα: Εθνικό Συνέδριο RSA

Πιο αναλυτικά, έχει περάσει προ πολλού το πρώτο στάδιο της τουριστικής ανάπτυξης και πλέον έχει περάσει στο στάδιο της τουριστικοποίησης. Η έμφαση που δίνεται πλέον έχει περάσει προς την ποιοτική διάσταση τόσο της κοινωνικής όσο και της οικονομικής ζωής, ένα στάδιο το οποίο θα έχει μακρά διάρκεια. Η έρευνα της φέρουσας ικανότητας της τουριστικής ανάπτυξης της Μυκόνου κατέδειξε ότι το τουριστικό προϊόν του νησιού διακρίνεται για τον ιδιαίτερα δυναμικό και ταυτόχρονα πολύπλοκο χαρακτήρα του. Το στάδιο της τουριστικής ανάπτυξης στο οποίο βρίσκεται τώρα χαρακτηρίζεται ως κρίσιμο καθώς η τουριστική βιομηχανία της εξουσιάζεται από εξωτερικούς παράγοντες. Η ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος της Μυκόνου βρίσκεται εκτός των φυσιολογικών ορίων με αποτέλεσμα να παρατηρείται η υπερκατανάλωση των φυσικών πόρων και η εξασθένηση της ποιότητας της γης (Παρπαΐρης, 2002).



**Εικόνα 32: Μύκονος παραλία Super Paradise**

### 3.13 Ανάλυση SWOT του τουριστικού προϊόντος της Μυκόνου

Σε αυτό το σημείο πραγματοποιείται μία προσπάθεια για τον εντοπισμό των δυνατών και των αδύνατων σημείων της Μυκόνου ως μορφή τουριστικού προϊόντος και στη συνέχεια θα παρουσιαστούν οι ευκαιρίες και οι απειλές που εντοπίζονται στο εξωτερικό της περιβάλλον.

Ξεκινώντας την ανάλυση SWOT το πρώτο στοιχείο είναι εκείνο το οποίο αφορά στις **δυνάμεις** του τουριστικού προϊόντος της Μυκόνου και αυτές είναι:

- Η διεθνής φήμη του νησιού.
- Η αρχαιολογική και η ιστορική κληρονομιά.
- Το όμορφο φυσικό περιβάλλον με το μεγάλο μήκος των παράκτιων περιοχών.
- Το μεσογειακό κλίμα με ιδιαίτερα ζεστά καλοκαίρια και φυσιολογική θερμοκρασία κατά τους εαρινούς και φθινοπωρινούς μήνες, γεγονός που βοηθά στην παράταση της θερινής περιόδου.
- Οι παραδοσιακοί οικισμοί.
- Η αρχιτεκτονική του νησιού
- Ο κοσμοπολίτικος χαρακτήρας του νησιού
- Η παραγωγή παραδοσιακών προϊόντων.
- Η εύκολη πρόσβαση αεροπορικώς ή ακτοπλοϊκώς και η αναβάθμιση του οδικού δικτύου.
- Οι υποδομές του νησιού, λιμάνια αεροδρόμιο, λιμνοδεξαμενες, βιολογικός καθαρισμός, περιφερειακή οδός, αφαλατώσεις κλπ.
- Η σύνδεση του ονόματος του νησιού με τη διασκέδαση , την καλοπέραση και την υψηλή ποιότητα υπηρεσιών που προσφέρει.
- Η εργατικότητα, το φιλότιμο και φιλοξενία των Μυκονιατών.
- Ο μη εφησυχασμός των επιχειρήσεων του νησιού στην προσφορά καλύτερων υπηρεσιών και προϊόντων.
- Ο σεβασμός στη διαφορετικότητα.
- Το άρτια εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό που στελεχώνει τις τουριστικές επιχειρήσεις.

- Η εμπειρία και η τεχνογνωσία των επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στον τουριστικό κλάδο.
- Η χρήση της Τεχνολογίας της Πληροφορίας και της Επικοινωνίας από τις τουριστικές επιχειρήσεις.
- Η διαχείριση του προβλήματος της λειψυδρίας κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Στα **αδύνατα** σημεία της ανάλυσης SWOT του τουριστικού προϊόντος της Μυκόνου εντοπίζονται τα εξής:

- Η άνιση κατανομή των τουριστικών επιχειρήσεων μεταξύ των περισσότερο δημοφιλών περιοχών και των λιγότερο δημοφιλών.
- Η συμφόρηση του οδικού δικτύου.
- Η διαχείριση των αποβλήτων.
- Η υψηλή τιμή σε ορισμένα προϊόντα και υπηρεσίες.
- Η έλλειψη πρωτογενούς τομέα ο οποίος να συμβαδίζει με τις ανάγκες του νησιού.
- Η δυσκολία εύρεσης οικιών στέγασης προσωπικού.
- Η σχετική ανεπάρκεια των μέσων μαζικής μεταφοράς και το σχετικά υψηλό κόστος χρήσης αυτών των υπηρεσιών.
- Η συμφόρηση χώρων στάθμευσης οχημάτων.
- Η πάσης φύσεως όχληση των κατοίκων.
- Η απουσία υποδομών που θα μπορούσαν να στηρίξουν περαιτέρω την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού.
- Το φαινόμενο της εποχικότητας, που εξαναγκάζει επιχειρήσεις να υπολειτουργούν ή να μην λειτουργούν την περίοδο που δεν υφίσταται ο τουρισμός.
- Η μη αξιοποίηση ορισμένων περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος και η ανάπτυξη συγκεκριμένων μόνο περιοχών.
- Το μικρό ποσοστό ελεύθερων παραλιών για τους λουόμενους σε σχέση με το οργανωμένο κομμάτι που διαχειρίζεται από τις επιχειρήσεις πλησίον των παραλιών.
- Η λανθασμένη προβολή της εικόνας ενός νησιού όπου δήθεν συμβαίνουν αποκλειστικά ‘‘πολυτελείς κραιπάλες’’.

Στον αντίποδα, οι **ευκαιρίες** του τουριστικού προϊόντος της Μυκόνου είναι οι εξής:

- Η κατασκευή νέων οδών φιλικών για χρήση πεζών ποδήλατων και η επέκταση του παλιού οδικού δικτύου.
- Η προσέλκυση “πράσινων επενδύσεων”.
- Η ανακύκλωση απορριμμάτων και η καλλιέργεια περιβαλλοντικής συνείδησης.
- Η περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη συμφυλιωμένη με την έννοια της τουριστικής φέρουσας ικανότητας.
- Ο προγραμματισμός δράσεων για τη συντήρηση των πλακόστρωτων του νησιού.
- Η δημιουργία νέων χώρων δωρεάν στάθμευσης οχημάτων.
- Η παρουσίαση της οικογενειακής και φιλήσυχης εικόνας του νησιού.
- Η προβολή του τουριστικού προϊόντος στο εσωτερικό και στο εξωτερικό της χώρας.
- Η αξιοποίηση των παραδοσιακών οικισμών και των επαγγελμάτων για την προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

Τέλος, οι **απειλές** του τουριστικού προϊόντος της Μυκόνου είναι:

- Η προβολή της κοσμοπολίτικης πλευράς του νησιού, η οποία λειτουργεί ενδεχομένως ως αποτρεπτικός παράγοντας για την επίσκεψη ατόμων που επιθυμούν διακοπές χαλάρωσης ή ατόμων που επιθυμούν την επίσκεψη σε χώρους πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Η προσέλκυση επενδύσεων στις περιοχές του νησιού οι οποίες ήδη είναι ανεπτυγμένες τουριστικά.
- Η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος εξαιτίας της υπερκατανάλωσης φυσικών πόρων.
- Η εναρμόνιση της κοινωνίας και των επιχειρήσεων με φιλικότερές προς το περιβάλλον πρακτικών.
- Ο μαρασμός του τουριστικού προϊόντος (σύμφωνα με το μοντέλο butler όπως θα δούμε στο επόμενο κεφάλαιο).
- Η διαχείριση της ενδεχόμενης ανομίας πάσης φύσεως.
- Η ενδεχόμενη εξυπηρέτηση ιδιωτικών συμφερόντων.

- Ο βαθμός ανοχής στο συνωστισμό των επισκεπτών.
- Η στελέχωση των επιχειρήσεων με υψηλής ποιότητας εργατικού δυναμικού
- Ο ενδεχόμενος εφησυχασμός του Δήμου Μυκόνου και της πολιτείας εν γενεί στην επέκταση και δημιουργία νέων υποδομών οι οποίες θα αναβαθμίσουν το τουριστικό προϊόν της Μυκόνου και την ποιότητα ζωής των κατοίκων της.



**Εικόνα 33: Χώρα Μυκόνου**

### **3.14 Στρατηγική για την αναζωογόνηση του τουριστικού προορισμού της Μυκόνου**

Παρουσιάζοντας πρότερα στοιχεία για τον τουρισμό της Μυκόνου, βγαίνει το συμπέρασμα σύμφωνα με την έννοια του κύκλου ζωής ενός τουριστικού προορισμού του Butler ότι είναι στη φάση της καθιέρωσης και πιο συγκεκριμένα της εδραίωσης με τον αριθμό των επισκεπτών όπως



φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα να είναι σχεδόν στο peak της συνάρτησης (αριθμός τουριστών, χρόνος).



Γράφημα 15: Καμπύλη ωρίμανσης τουριστικής αγοράς κατά Butler,1980

Σύμφωνα με τον Butler η εξέλιξη των τουριστικών αφίξεων σ' ένα τουριστικό προορισμό ακολουθεί έξι στάδια:

- **Εξερεύνησης.** Ανακάλυψη προορισμού χωρίς διαμεσολάβηση τρίτων, μικρός αριθμός μεμονωμένων επισκεπτών, κτίρια και παρεχόμενες υπηρεσίες περιορισμένες, έλλειψη απαραίτητων μέσων πρόσβασης και υποδομής
- **Εμπλοκής.** Πιο συχνές αφίξεις τουριστών συνήθως με το χαρακτηριστικό της εποχικότητας. Η ντόπια κοινωνία αρχίζει να προσαρμόζεται και να προσφέρει υπηρεσίες, χώρους διαμονής εστίασεως και ψυχαγωγίας στους επισκέπτες. Εκδήλωση πίεσης προς τις τοπικές αρχές με σκοπό την αύξηση της προσφερόμενης υποδομής.

- **Ανάπτυξης.** Αύξηση της τουριστικής υποδομής και εμφάνιση τακτικής τουριστικής αγοράς. Η συμμετοχή και ο έλεγχος της ανάπτυξης από τη ντόπια κοινωνία μειώνεται και ο αριθμός τουριστών υπερκαλύπτει σε περιόδους αιχμής τον αριθμό των ντόπιων κατοίκων.
- **Εδραίωσης.** Ο ρυθμός αύξησης τουριστών μειώνεται, ενώ ο συνολικός αριθμός βρίσκεται ακόμα σε αύξηση. Τυποποίηση υπηρεσιών και αίσθηση της ντόπιας κοινωνίας ότι έχει χάσει τη δυνατότητα επηρεασμού και ελέγχου της τουριστικής βιομηχανίας. Η υλιστική ποιότητα των κατοίκων βελτιώνεται και οι εργασιακές σχέσεις τυποποιούνται.
- **Μαρασμού.** Κορεσμός τουριστικού προορισμού. Άνοιγμα λίγων νέων επιχειρήσεων και συχνή αλλαγή ιδιοκτησίας των υφιστάμενων. Εξαφάνιση των παραγόντων επιτυχίας του προορισμού.
- **Μεταμαρασμού.** Εμφάνιση δυο τινών είτε:
  - της πτώσης. Συρρίκνωση της τουριστικής αγοράς και ο προορισμός δεν είναι σε θέση να ανταγωνιστεί άλλους ή
  - της αναζωογόνησης. Αξιοποίηση νέων πόρων και δημιουργία καινούργιων.

Σκοπός της ενότητας αυτής είναι η πρόταση λύσεων νέων υποδομών και μοντέλων διαχείρισης και διακυβέρνησης ώστε το τουριστικό προϊόν της Μυκόνου να μην υποπέσει στη φάση του μαρασμού.

Εξετάζοντας τα προβλήματα του νησιού διαπιστώνουμε ότι κινούνται σε τρεις άξονες:

- Συγκοινωνίας.
- Διαχείρισης αποβλήτων.
- Υγείας ,ασφαλείας και πολιτιστικής αναβάθμισης.

Οι αλλαγές που προτείνονται είναι νευραλγικής σημασίας με γνώμονα την αναβάθμιση των υπηρεσιών και των υποδομών του νησιού.

#### 3.14.1.1 Προβλήματα συγκοινωνίας

Το πρόβλημα συγκοινωνίας διακρίνεται σε τρεις παραμέτρους:

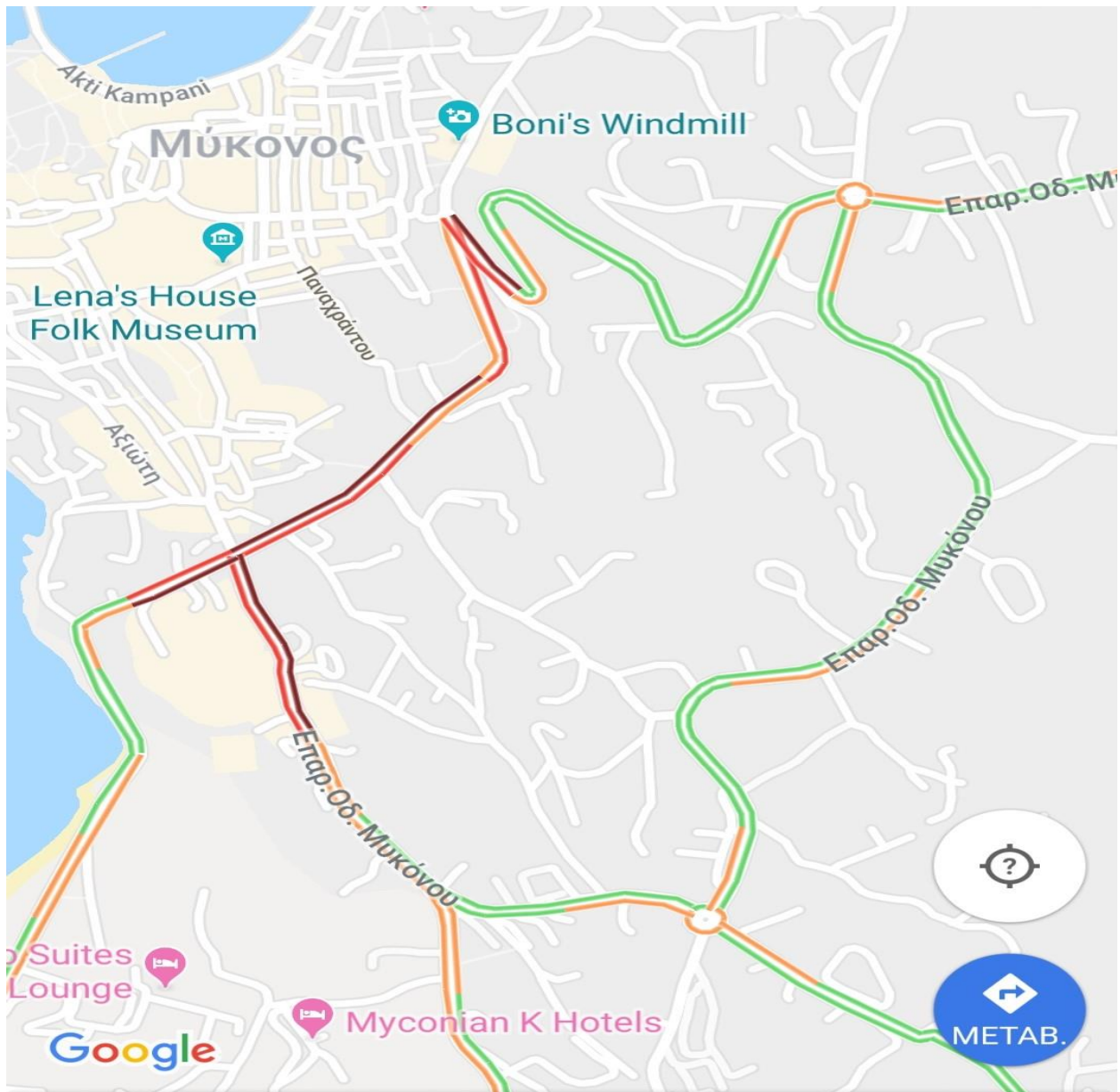
- Κυκλοφοριακό
- Έλλειψη επαρκών χώρων στάθμευσης
- Έλλειψη πεζόδρομων

Το πρόβλημα του κυκλοφοριακού εμφανίζεται κυρίως στις δυο πύλες εισόδου του οικισμού της χωράς και στις δυο διασταυρώσεις της περιφερειακής οδού.

Στα παρακάτω δύο στιγμιότυπα εμφανίζεται η κίνηση στους δρόμους σύμφωνα με το google traffic.



**Εικόνα 34: google earth, tool google traffic**



Εικόνα 35: google maps, tool google traffic

Το πρόβλημα του κυκλοφοριακού έχει τρεις συνιστώσες:

- Το οδικό δίκτυο (όπως και των περισσότερων νησιών) αποτελείται από αγροτικούς δρόμους με εξαίρεση τις κεντρικές αρτηρίες οι οποίες είναι διπλής κατεύθυνσεως (μια άνοδος ,μια κάθοδος).
- Ο όγκος των οχημάτων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες δεν ανταποκρίνεται στην υπάρχουσα δυναμικότητα του οδικού δικτύου.

- Η έλλειψη χώρου στάσης άφιξης-παραλαβής επιβατών στις πύλες εισόδου του οικισμού της χώρας.

Το πρόβλημα έλλειψης ικανοποιητικού αριθμού χώρου στάθμευσης συνίσταται στο ότι η δυναμικότητα φιλοξενίας δημόσιας στάθμευσης γύρω από τον οικισμό της χώρας είναι για 1000 περίπου οχήματα .

Τέλος, σημαντικό είναι το πρόβλημα έλλειψης πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων οι οποίοι θα συνδέουν τον οικισμό της χώρας με τους παρακείμενους οικισμούς.

#### 3.14.1.2 Λύσεις που προτείνονται

- Οριοθέτηση δυο στάσεων παραλαβής άφιξης επιβατών στις δυο πύλες εισόδου του οικισμού της χώρας, πλησίον Φάμπρικας/νεκροταφείου και πλησίον “Κολοκύθας”. Και οι δυο προτεινόμενοι χώροι είναι κατάλληλοι, προσβάσιμοι και ανεκμετάλλευτοι.
- Τμηματοποίηση των τριών δημόσιων χώρων στάθμευσης με γνώμονα τη διάκριση θέσεων για άτομα με ειδικές ανάγκες, επισκέπτες, εργαζομένους, κατοίκους και ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων. Παράλληλα, δημιουργία εφαρμογής (app) εύρεσης και ωρομίσθωσης χώρου στάθμευσης.
- Δημιουργία ακτοπλοϊκού δικτύου ταχυπλόων που θα συνδέουν το παλιό λιμάνι της χώρας με τις παραλίες του νησιού.
- Διαπλάτυνση υφιστάμενων δημόσιων οδών, μετατροπή τους σε διπλής κατευθύνσεως και προσθήκη σε όποιους καθίσταται δυνατόν πεζοδρομίου και ποδηλατοδρόμου κατά μήκος αυτών. Μερικοί οδικοί άξονες που μπορούν να διανοιχθούν είναι:
  - Πετεινάρος-Ομβροδέκτης
  - Περιφερειακός-Κλουβάς-Αεροδρόμιο
  - Φάμπρικα-Μικρό Rochari-Γυμνάσιο
  - Μεγάλη Άμμος-Βίδα-Άγιος Χαραλάμης
  - Δρόμος Hotel Alkyon- Germanos Studios-Elin
- Αξιοποίηση του παλιού κτιρίου yacht club και μετατροπή του σε χώρο παραλαβής άφιξης λεωφορείων ΚΤΕΛ.

- Κατασκευή πεζοδρομίου και ποδηλατοδρόμου παράκτια της υφιστάμενης οδού Νέο Λιμάνι-Χώρα και Ορνός-Χώρα. Κατ' επέκταση, ένταξη των παρακείμενων οικισμών στην επικράτεια του οικισμού της χώρας.
- Κατασκευή επιπλέον χώρων στάθμευσης στα εξής σημεία:
  - Στον υφιστάμενο χώρο στάθμευσης του παλιού λιμανιού προσθήκη ενός επιπέδου είτε υπογείου είτε ορόφου.
  - Στον υφιστάμενο χώρο στάθμευσης του “parking στου Νταβιά” όπως και στον αχρησιμοποίητο χώρο του Theoxenia Hotel, κατασκευή τεσσάρων επιπέδων υπόγειου χώρου στάθμευσης με χρήση των ισογείων τους προς εκμετάλλευση καταστημάτων.
- Μελέτη υπογειοποίησης της περιφερειακής οδού στα δυο σημεία διασταύρωσης.

### 3.14.2 Πρόβλημα διαχείρισης αποβλήτων

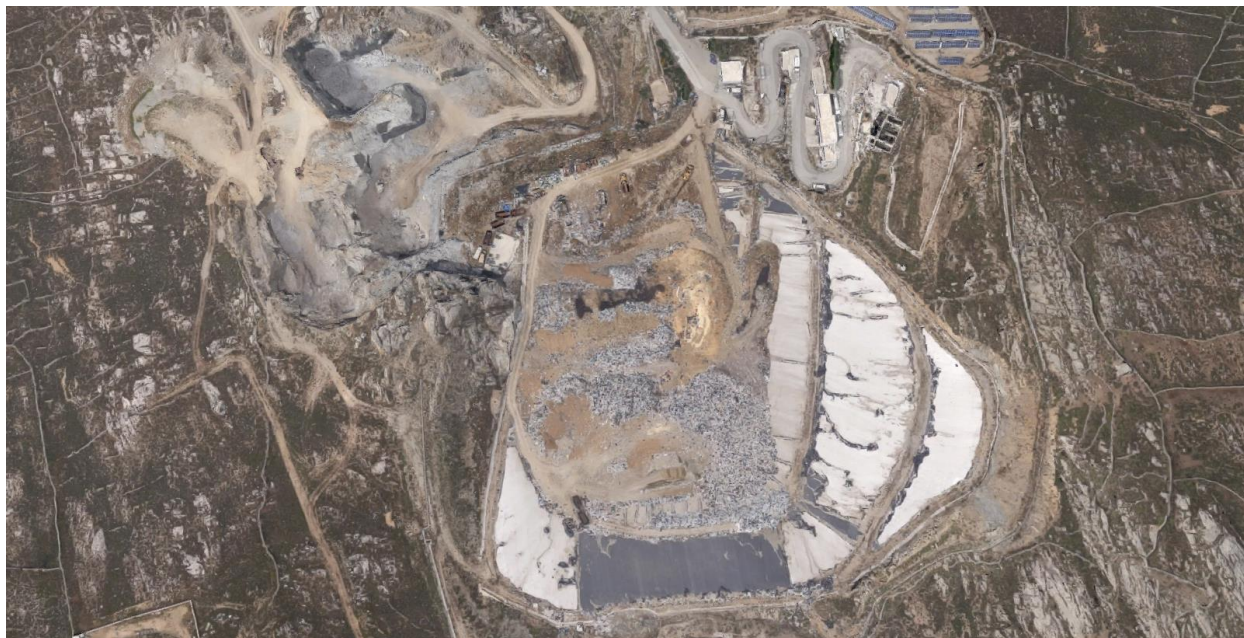
Το πρόβλημα διαχείρισης αποβλήτων διακρίνεται σε δυο κατηγορίες

- Διαχείρισης απορριμμάτων
- Διαχείρισης λυμάτων

#### 3.14.2.1 Διαχείριση απορριμμάτων

Η συγκομιδή, η εναπόθεση και η επεξεργασία των απορριμμάτων αποτελεί χρόνιο πρόβλημα στο νησί. Η Μύκονος καλείται να διαχειριστεί τους καλοκαιρινούς μήνες “150 με 200 τόνους απορριμμάτων ημερησίως” . Το συντριπτικό βάρος της διαχείρισης επωμίζεται ο χώρος υγειονομικής ταφής απορριμμάτων(ΧΥΤΑ). Το νησί είναι συμφιλιωμένο με το θεσμό της ανακύκλωσης αφού λειτουργούν οι λεγόμενοι “μπλε κάδοι”, όμως όπως και στην υπόλοιπη

Ελλάδα η αποτελεσματικότητα του μέτρου τίθεται υπό αμφισβήτηση. Επίσης, ο αριθμός και το μέγεθος των χώρων εναπόθεσης είναι δυσανάλογος του όγκου των απορριμμάτων.



Εικόνα 36:XYTA Μύκονος, google earth

#### 3.14.2.1 Προτεινόμενη Λύση

Η λύση έρχεται από το εξωτερικό. Σε πολλές χώρες του δυτικού κόσμου εφαρμόζεται η μέθοδος διαχωρισμού των απορριμμάτων σε ανακυκλώσιμα και μη στη πηγή παραγωγής τους (νοικοκυριό, επιχείρηση). Αυτό το μοντέλο προτείνεται και στη περίπτωση της Μυκόνου με τις εξής παραλλαγές:

- Διατήρηση 4 κάδων 4 διαφορετικών χρωμάτων, όπου θα εμπεριέχονται οι αντίστοιχες σε χρωματισμό σακουλές, σε κάθε επιχείρηση και νοικοκυριό. Αντιστοίχιση συγκεκριμένων υλικών απορριμμάτων αναλόγως με τον χρωματισμό των κάδων. Στο συγκεκριμένο μοντέλο προτείνεται ο ανά δύο, ανά χρώμα διαχωρισμός ανακυκλώσιμων υλικών, υλικών κομποστοποίησης και λοιπών απορριμμάτων.

Οπότε θα έχουμε το εξής αποτέλεσμα:

- μπλε→ γυαλί, αλουμίνιο
- κίτρινο→ πλαστικό, χαρτί
- πράσινο→ υλικά κομποστοποίησης
- άσπρο→ λοιπά απορρίμματα

- Προσαρμογή του μέτρου ανάλογα με τις ανάγκες, το μέγεθος και τον τύπο της επιχείρησης η του νοικοκυριού. Δηλαδή προσαρμογή στο μέγεθος και στα είδη των κάδων που θα διατηρούνται και στην περαιτέρω σύμμιξη και διαχωρισμό σε δυο τύπους κάδων σε ανακυκλώσιμα και μη.
- Αντιστοίχιση κάθε νοικοκυριού και επιχείρησης σ' ένα κωδικό ο οποίος θα αναγράφεται στις σακούλες αποκομιδής απορριμμάτων .Συνέπεια αυτού η μετατροπή της κάθε σακούλας από απρόσωπη σε προσωπική προς αποφυγή τυχών παρατυπιών και εφαρμογή συνεπειών σε περίπτωση παρουσίας τους.
- Αντικατάσταση των σύμμεικτων κάδων εναπόθεσης με κάδους αντίστοιχου χρωματισμού που προτείναμε παραπάνω.

Το παραπάνω μοντέλο θα μπορούσε να εφαρμοστεί και σε άλλους δήμους της Χώρας. Συνεχίζοντας στην περίπτωση της Μυκόνου, άμεση συνέπεια της εφαρμογής του είναι η μετατροπή του ΧΥΤΑ σε ΧΥΤΥ (χώρος υγειονομικής ταφής υπολειμμάτων). Επίσης, προτείνονται τα εξής:

- Υπογειοποίηση και μεγέθυνση όλων των σημείων εναπόθεσης των απορριμμάτων
- Ίδρυση σύγχρονης μονάδας ανακύκλωσης, κομποστοποίησης και πυρόλυσης.





**Εικόνα 37: Ljubljana, κάδοι ανακύκλωσης**

#### *3.14.2.2 Διαχείριση λυμάτων*

Το αποχετευτικό σύστημα καλύπτει ένα μέρος του νησιού, κυρίως το δυτικό πιο πυκνοκατοικημένο κομμάτι της Μυκόνου, ορίζοντας μια νοητή κάθετη γραμμή από το ύψος της παράλιας του Πλατύ Γιαλού. Όλα τα λύματα είτε μέσω του δικτύου είτε μέσω βυτιοφόρων οδηγούνται στο βιολογικό καθαρισμό δυναμικότητας “32,000 κατοίκων” στη περιοχή της Αλεόμαντρας.

Τα ξενοδοχεία και τα ενοικιαζόμενα δωμάτια που δεν είναι συνδεδεμένα στο δίκτυο είναι υποχρεωμένα δια νόμου να διατηρούν μονάδα βιολογικού καθαρισμού, τα καταστήματα και τα σπίτια να διατηρούν σηπτικό βόθρο.



**Εικόνα 38: Βιολογικός καθαρισμός, google earth**

#### 3.14.2.2 Προτεινόμενη Λύση

- Δημιουργία μιας ακόμα τουλάχιστον μονάδας βιολογικού καθαρισμού στην υπάρχουσα τοποθεσία.
- Κατασκευή δικτύου αποχετεύσεως και βιολογικού καθαρισμού “Άνω Μεράς όπου θα ενταχθούν όλες οι εκτός δικτύου περιοχές. Η μελέτη υπάρχει και το έργο ήταν στα υπό ένταξη του Δ’ ΚΠΣ με προϋπολογισμό 8.000.000€” .

#### 3.14.3 Προβλήματα υγείας, ασφάλειας και πολιτιστικής αναβάθμισης.

Τελευταίος άξονας, αλλά όχι λιγότερο σημαντικός είναι αυτός της κοινωνικής προνοίας και πολιτισμικής αναβάθμισης. Τα προβλήματα που έχουμε να αντιμετωπίσουμε είναι τα εξής:

- “Μέτρια ποιότητα ύδατος δικτύου” , το νερό δεν είναι κατάλληλο προς πόση.
- Ανεπαρκής δημόσια περίθαλψη. Λειτουργεί “ένα κέντρο υγείας το οποίο δεν καλύπτει τις ανάγκες του νησιού τους καλοκαιρινούς μήνες” .
- Ελλιπής ασφάλεια πολιτών. “Η αστυνομική δύναμη δεν επαρκεί” (ιδιαίτερα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες).
- Υποβάθμιση οικισμού χώρας λόγω των πυλώνων και καλωδίων της ΔΕΗ και των κεραιών ραδιοκυμάτων.

### Προτεινόμενες λύσεις κατά σειρά

- Εκσυγχρονισμός δυλιστηρίων ύδατος και εγκατάσταση σύγχρονου συστήματος αντίστροφης ώσμωσης σ' αυτά.
- Μετατροπή του Κέντρου Υγείας Μυκόνου σε μικρής κλίμακας Νοσοκομείου Μυκόνου με προσθήκη των αντίστοιχων ιατρικών ειδικοτήτων.
- Προσθήκη τμήματος ασφαλείας και τροχαίας με εποχιακό χαρακτήρα.
- Υπογειοποίηση δικτύου ΔΕΗ και ραδιοκυμάτων στον οικισμό της χώρας και δημιουργία πάρκου κεραιών.



Εικόνα 39 Λιμάνι Μυκόνου

#### 3.14.4 Προτάσεις περαιτέρω ανάπτυξης

Στο σημείο αυτό προτείνονται τρεις ιδέες στρατηγικής τακτικής ανάπτυξης.

##### **Υποδομής:**

- Η Μύκονος είναι πλούσια σε αιολική και ηλιακή ενέργεια. Στην ευρύτερη επικράτεια του Δήμου Μυκόνου εύρεση κατάλληλης περιοχής (ακόμα και ακατοίκητων βραχονησίδων) η οποία θα εκμεταλλευτεί για την παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές.
- Επέκταση νέου και παλιού λιμένα στον ενδιάμεσο θαλάσσιο χώρο και τελική σύνδεση τους ως ένα.

##### **Εικονικής πραγματικότητας:**

- Δημιουργία προγράμματος εικονικής πραγματικότητας του αρχαιολογικού χώρου της Δήλου. Ο επισκέπτης θα έχει τη δυνατότητα φορώντας VR headset να περιπλανηθεί στον αρχαιολογικό χώρο ζώντας την εμπειρία της ζωής του στη Δήλο στην ακμή της 2500 χρόνια πριν.

##### **Μοντέλο τοπικής διακυβέρνησης:**

Προτείνεται η δημιουργία οικονομικού φορέα ο οποίος θα εντάξει όλες τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο νησί. Σκοπός του φορέα θα είναι η προσφορά υποδομών και υπηρεσιών για την αναβάθμιση του βιοτικού επιπέδου κάτοικων και επισκεπτών αλλά και η κάλυψη αδυναμιών προσφοράς κονδυλίων της κεντρικής πολιτείας στην τοπική κοινωνία.

Τα έσοδα του θα προέρχονται από τις ίδιες τις επιχειρήσεις συνεισφέροντας ένα ποσοστό των ετήσιων εσοδών τους. Στην περίπτωση της Μυκόνου, δραστηριοποιούνται 2365 επιχειρήσεις (σύμφωνα με το οικονομικό επιμελητήριο Κυκλάδων) και τα ετήσια έσοδα μπορούμε να κάνουμε μια εκτίμηση, κυμαίνονται στα 2 δις ευρώ (europost.gr). Θέτοντας για παράδειγμα εισφορά 1% επί των εσόδων των επιχειρήσεων δημιουργείται ένα ταμείο το οποίο θα έχει ετήσια έσοδα 20 εκ. ευρώ.

Ο φορέας θα είναι οργανωμένος στα πλαίσια νομικής μορφής εταιρίας με γενική συνέλευση το σύνολο των επιχειρήσεων του Δήμου και Διοικητικό Συμβούλιο που θα απορρέει από αυτή και τον εκάστοτε Δήμαρχο. Η μονή διαφορά θα είναι ότι θα ψηφίζεται ετησίως ενώ ανά πενταετία θα ψηφίζεται πρόγραμμα διάθεσης εσόδων αναλόγως με τις προτεραιότητες που θέτει η πλειοψηφία των μελών.

Δευτερεύοντα ρόλο θα αποτελεί και η δημιουργία κέρδους κάνοντας επενδύσεις εντός της επικράτειας της Χώρας. Το κέρδος θα μοιράζεται αντιστοίχως της εισφοράς στα μέλη. Ενώ, το μοντέλο αυτό θα μπορούσε να έχει εφαρμογή και σε άλλους δήμους της Χώρας.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

- Mykonosinformation.com, 2019. The Best Mykonos Travel Guide....  
<http://www.mykonosinformation.com/> [Πρόσβαση 20 May 2019]
- Municipality of Mykonos, 2019. Το νησί. <https://mykonos.gr/> [Πρόσβαση 20 May 2019]
- Ικανοποίηση πελατών σε τουριστικά μέρη, πηγή: Global Review Index
- Χαλάτση, Π., 2018. Τουριστική Αγορά. <http://www.touristik-agora.gr/article.asp?ID=378>
- Λεμονιά, Μ., 2013. Μύκονος 2013: Χρυσές μπίζνες με το τρίτο φύλο  
<https://www.protothema.gr/stories/article/296788/mukonos-2013hruses-biznes-me-to-trito-fulo/newsbeast>, 2017. Το οικονομικό θαύμα του «πριγκιπάτου» της Μυκόνου  
<https://www.newsbeast.gr/weekend/arthro/2816376/to-ikonomikothavma-touprigkipatou-tis-mikonou>
- e-mykonos, 2017. Μύκονος: Η πιο ανθεκτική αγορά ακινήτων σε διεθνές επίπεδο  
[www.emykonos.gr/mykonos-agora-akiniton/](http://www.emykonos.gr/mykonos-agora-akiniton/)
- Καλοκάρδου, Ρ., 2002. Δομημένο Περιβάλλον και Τουρισμός: μία δύσκολη σχέση. Σύγχρονα Θέματα, Τόμος 55, pp. 81-86
- Παρπαΐρης, Α., 2002. Κύκλος ζωής του τουριστικού προϊόντος: η περίπτωση της Μυκόνου. Σύγχρονα Θέματα, Τόμος 55, pp. 93-102
- Παρπαΐρης, Α., 1993. Η Έρευνα της Φέρουσας Ικανότητας της Τουριστικής Ανάπτυξης στη Μύκονο: Προβλήματα - Προοπτικές, Ανάβυσσος, Αθήνα: Εθνικό Συνέδριο RSA Butler «Ξενοδοχειακό δυναμικό», Statistics.gr. 2019. Στατιστικές - ELSTAT. [online] Available at: <<https://www.statistics.gr/statistics/-/publication/STO12>> [Accessed 13 September 2019].
- <https://europost.gr/posa-dinei-i-mykonos-sta-dim-tameia-apo-ta-2-3-dis-eyro-tziro-oste-na-apaitei-apo-to-kratos/>. 2019. [online] Available at: <<https://europost.gr/posa-dinei-i-mykonos-sta-dim-tameia-apo-ta-2-3-dis-eyro-tziro-oste-na-apaitei-apo-to-kratos/>> [Accessed 7 September 2019].
- Naxos Press | Η ολοκληρωμένη ηλεκτρονική εφημερίδα Νάξου, Μικρών Κυκλάδων, Κυκλάδων. 2019. Σαντορίνη Εκπέμπει SOS: Όχι Άλλα Ξενοδοχεία.... Γεμίσαμε. [online] Available at: <<https://www.naxospress.gr/arthro/toyrismos/santorini-ekpemppei-sos-ohi-alla-xenodoheia-geomisame>> [Accessed 13 September 2019].
- newmoney. 2019. Μύκονος: Στα 705 Ευρώ Η Μέση Τιμή Για Διανυκτέρευση Σε 5 Άστερο - Newmoney. [online] Available at: <<https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/tourismos/mikonos-sta-724-eiro-i-mesi-timi-gia-dianikttereisi-se-5astero/>> [Accessed 13 September 2019].
- mononews. 2019. Μύκονος: Το «Χρυσό Νησί» Του Real Estate - Στα 6.500 Ευρώ Ανά Τ.Μ Η Τιμή Πώλησης | Mononews. [online] Available at: <<https://www.mononews.gr/real->

estate/mikonos-to-chriso-nisi-tou-real-estate-sta-6500-evro-ana-tm> [Accessed 13 September 2019].

2012. Στατιστικά στοιχεία αφίξεων κρουαζιέρας. [ebook] Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο Πειραιώς. Available at: <[http://www.pcci.gr/everpimages/e18\\_f10617.stati\\_krouazieras\\_2010\\_2012\\_.pdf](http://www.pcci.gr/everpimages/e18_f10617.stati_krouazieras_2010_2012_.pdf)> [accessed 13 September 2019].

Nautilia.gr. 2019.

Στατιστικά Στοιχεία Κρουαζιέρας 2013-2015 Για Όλα Τα Ελληνικά Λιμάνια | Nautilia.Gr. [online] Available at: <<https://nautilia.gr/eidiseis/krouaziera/statistika-stichia-krouazieras-2013-2015-gia-ola-ta-ellinika-limania/>> [Accessed 13 September 2019].

ΧΡΗΜΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ money-tourism.gr. 2020. Κρουαζιέρα: Περισσότεροι Επιβάτες Στην Ελλάδα Το 2018, Μείωση Των Πλοίων - ΧΡΗΜΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ Money-Tourism.Gr. [online] Available at: <<https://money-tourism.gr/kroyaziera-perissoteroi-epivates-stin-ellada-to-2018-meiosi-ton-ploion/>> [Accessed 13 June 2019].

Υπα.gr. 2019. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας - Αερολιμένες - Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου (ΚΑΜΚ). [online] Available at: <<http://www.ypa.gr/our-airports/kratikos-aerolimenas-mykonoy-kamk>> [Accessed 13 September 2019].

Statistics.gr. 2019. Στατιστικές - ELSTAT. [online] Available at: <<http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA06/2017-Q1>> [Accessed 13 September 2019].

E-kyklades.gr. 2019. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ - ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΚΥΚΛΑΔΩΝ. [online] Available at: <<https://www.e-kyklades.gr/catalogue/catalogue.jsp?context=201>> [Accessed 13 September 2019].

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV**

### **ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΙΜΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ ΓΙΑ ΤΟ 2019**



Στο κεφάλαιο αυτό επιχειρείται η πρόβλεψη των τιμών αφίξεων κρουαζιέρας, αεροπορικών αφίξεων, ακτοπλοϊκών αφίξεων πλοίων γραμμής, του συνόλου των παραπάνω και της εκτίμησης ‘καθαρής’ τουριστικής κίνησης στη Μύκονο για το 2019 με τη χρήση του προγράμματος spss της ibm με τη μέθοδο Arima.

Κατά την εκπόνηση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιήθηκαν διαφορετικές μεταβλητές για τις τιμές  $p, d, q$  οι οποίες ήταν άμεσα συνυφασμένες με τα αποτελέσματα των ACF και PACF και επιλέχθηκαν και παρουσιάζονται οι πιο αξιόπιστες αυτών σύμφωνα με την μικρότερη τιμή της normalized bic.

Εν συντομία παρατίθενται οι προβλέψεις για το έτος 2019 και στα παρακάτω κεφάλαια παρουσιάζεται ο τρόπος εξαγωγής των αποτελεσμάτων αυτών.

Έτσι έχουμε:

Πρόβλεψη αφίξεων κρουαζιέρας 674,994 με εύρος τιμής από 538,463 έως 811,524 με τη χρήση του μοντέλου Arima(0,0,0)

Πρόβλεψη αεροπορικών αφίξεων 721,993 με εύρος τιμής από 643,762 έως 800,219 με τη χρήση του μοντέλου Arima(1,1,0)

Πρόβλεψη ακτοπλοϊκών αφίξεων πλοίων γραμμής 829,813 με εύρος τιμής από 696,235 έως 963,391 με τη χρήση του μοντέλου Arima(0,1,0)

Πρόβλεψη του συνόλου των αφίξεων 2,254,916 με εύρος τιμής από 1,985,706 έως 2,528,026 με τη χρήση του μοντέλου Arima(0,1,0)

Πρόβλεψη της εκτίμησης της καθαρής τουριστικής άφιξης 1,915,026 με εύρος τιμής από 1,650,986 έως 2,163,026 με τη χρήση του μοντέλου Arima(0,1,0)

The following new variables are being created:

Name	Label
YEAR_	YEAR, not periodic
DATE_	Date. Format: "YYYY"

\*by default where date year

## 4.1 Πρόβλεψη αφίξεων κρουαζιέρας

### Sequence Plot

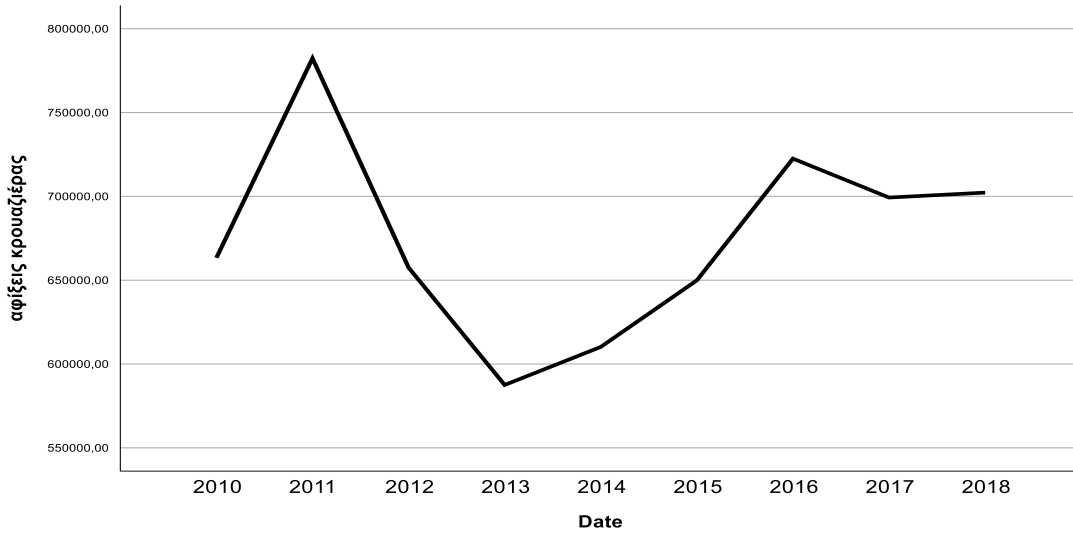
#### Model Description

Model Name	MOD_5
Series or Sequence	1 αφίξεις κρουαζιέρας
Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	0
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Horizontal Axis Labels	Date_
Intervention Onsets	None
Reference Lines	None
Area Below the Curve	Not filled

Applying the model specifications from MOD\_5

#### Case Processing Summary

	αφίξεις κρουαζιέρας
Series or Sequence Length	9
Number of Missing Values User-Missing in the Plot	0
System-Missing	0



γράφημα 16 αφίξεις κρουαζιέρας

#### 4.1.1 ACF PACF

##### Model Description

Model Name	MOD_5
Series Name	1 αφίξεις κρουαζιέρας
Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	0
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Maximum Number of Lags	16
Process Assumed for Calculating the Standard Errors of the Autocorrelations	Independence(white noise) <sup>a</sup>
Display and Plot	All lags

Applying the model specifications from MOD\_5

##### Case Processing Summary

	αφίξεις κρουαζιέρας
Series Length	9
User-Missing	0

Number of Missing System-Values	0
Number of Valid Values	9
Number of Computable First Lags	8

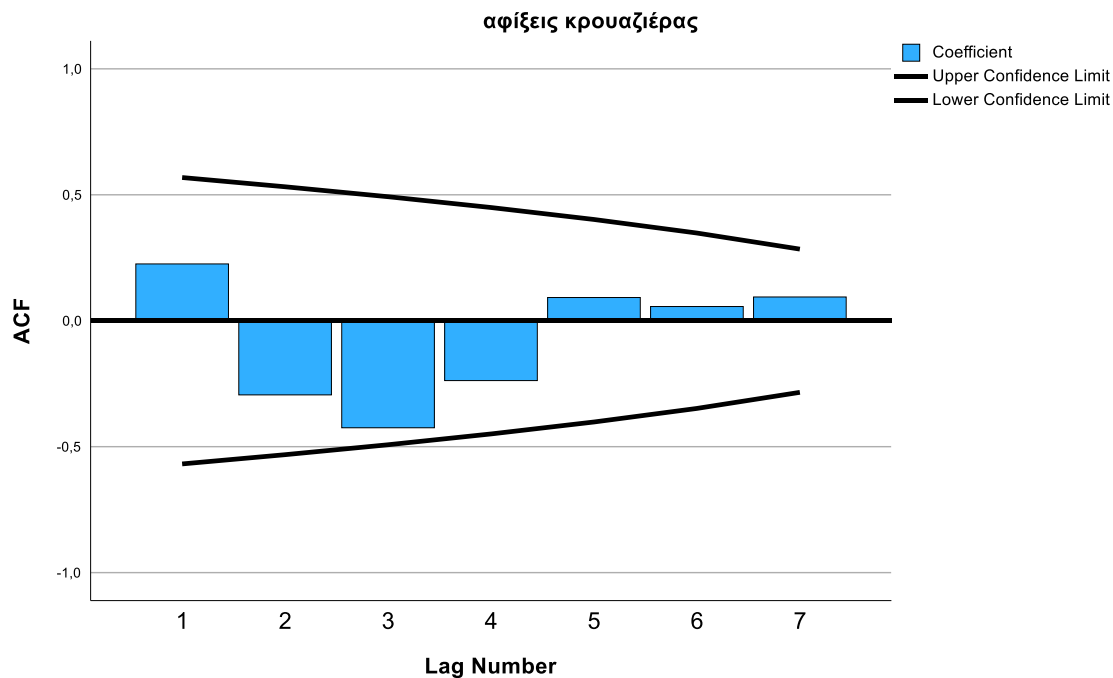
### Autocorrelations

Series: αφίξεις κρουαζιέρας

Lag	Autocorrelation	Std. Error <sup>a</sup>	Box-Ljung Statistic Value	df	Sig. <sup>b</sup>
1	,226	,284	,629	1	,428
2	-,294	,266	1,855	2	,395
3	-,425	,246	4,835	3	,184
4	-,238	,225	5,953	4	,203
5	,092	,201	6,163	5	,291
6	,056	,174	6,268	6	,394
7	,094	,142	6,709	7	,460

a. The underlying process assumed is independence (white noise).

b. Based on the asymptotic chi-square approximation.

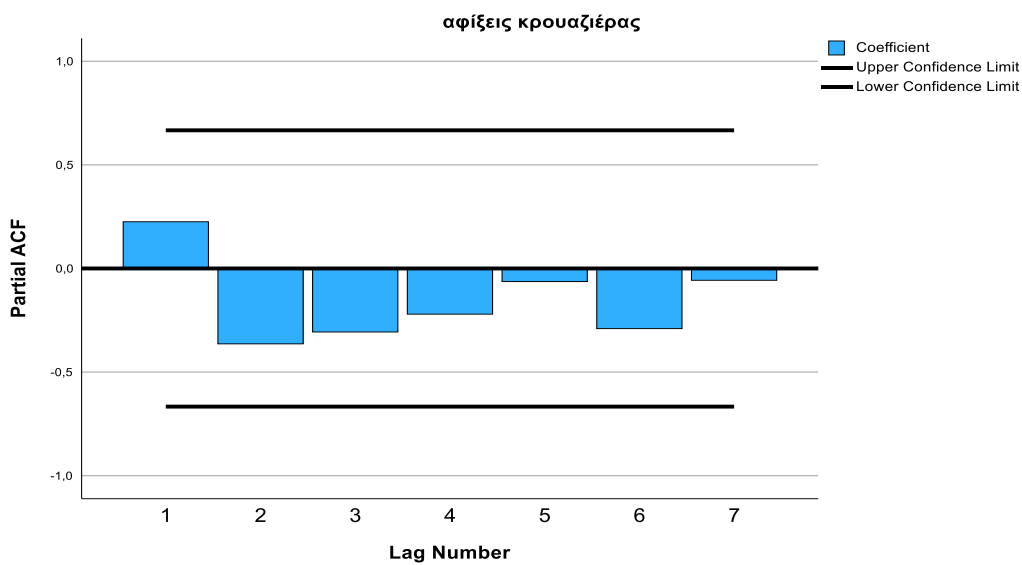


γράφημα 17 ACF

### Partial Autocorrelations

Series: αφίξεις κρουαζιέρας

Lag	Partial Autocorrelation	Std. Error
1	,226	,333
2	-,364	,333
3	-,306	,333
4	-,221	,333
5	-,063	,333
6	-,290	,333
7	-,057	,333



γράφημα 18 PACF

#### 4.1.2 Difference ACF PACF

### Sequence Plot

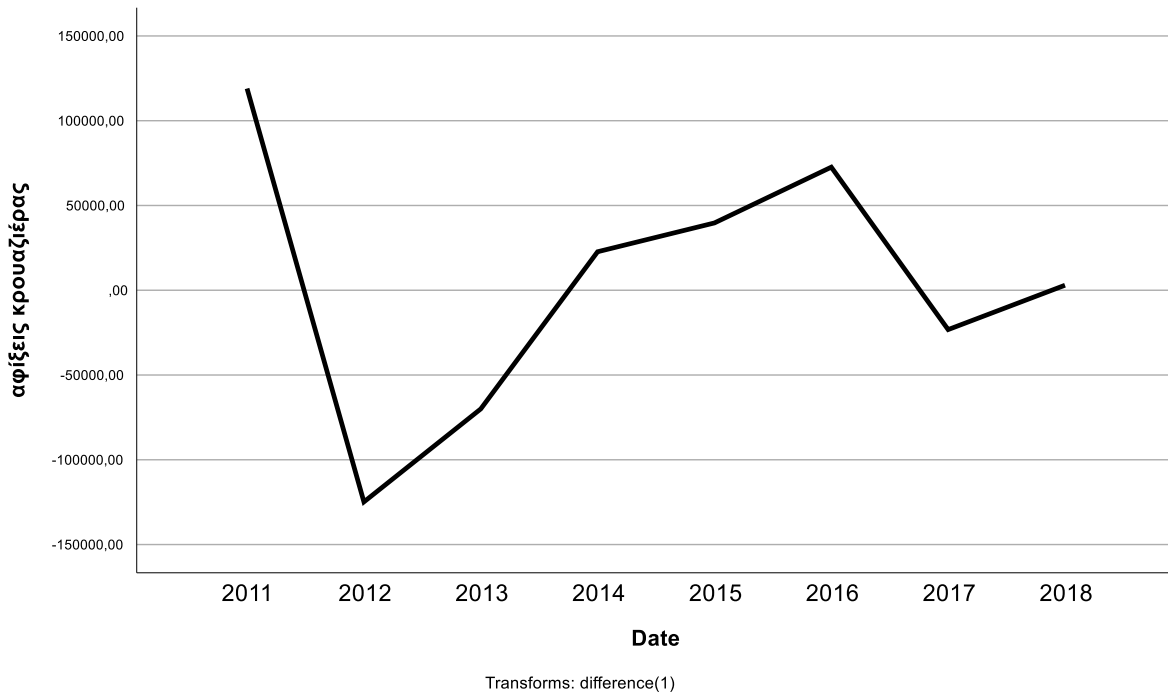
#### Model Description

Model Name	MOD_5
Series or Sequence	1
Transformation	αφίξεις κρουαζιέρας
Non-Seasonal Differencing	None
Seasonal Differencing	1
Length of Seasonal Period	0
Horizontal Axis Labels	No periodicity
Intervention Onsets	Date_
Reference Lines	None

Area Below the Curve Not filled  
 Applying the model specifications from MOD\_5

### Case Processing Summary

	αφίξεις κρουαζιέρας
Series or Sequence Length	9
Number of Missing Values User-Missing in the Plot	0
	System-Missing 0



γράφημα 19 διαφορές τιμών

### ACF

#### Model Description

Model Name	MOD_5
Series Name	1 αφίξεις κρουαζιέρας
Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	1
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Maximum Number of Lags	16

Process Assumed for Calculating the Standard Errors of the Autocorrelations Independence(white noise)<sup>a</sup>  
 Display and Plot All lags  
 Applying the model specifications from MOD\_5

### Case Processing Summary

	αφίξεις κρουαζιέρας
Series Length	9
Number of Missing Values	0
User-Missing	0
System-Missing	0
Number of Valid Values	9
Number of Values Lost Due to Differencing	1
Number of Computable First Lags After Differencing	7

### Autocorrelations

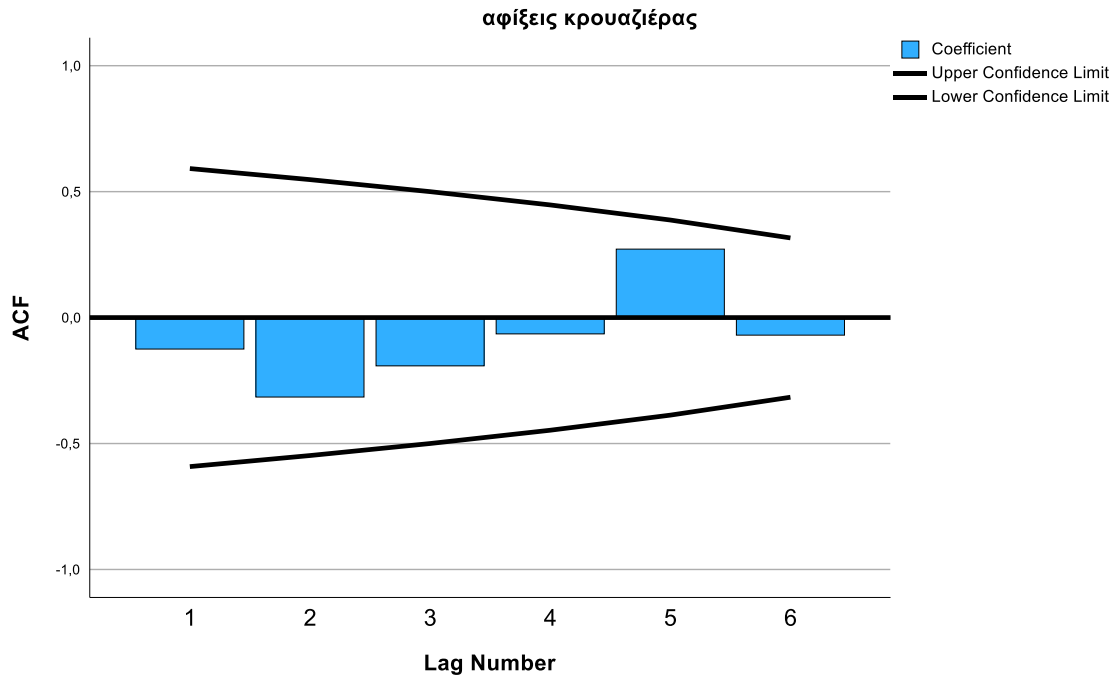
Series: αφίξεις κρουαζιέρας

Lag	Autocorrelation	Std. Error <sup>a</sup>	Box-Ljung Statistic		
			Value	df	Sig. <sup>b</sup>
1	-,125	,296	,178	1	,673
2	-,315	,274	1,506	2	,471
3	-,192	,250	2,094	3	,553
4	-,065	,224	2,177	4	,703
5	,272	,194	4,147	5	,528
6	-,070	,158	4,342	6	,631

a. The underlying process assumed is independence (white noise).

b. Based on the asymptotic chi-square approximation.



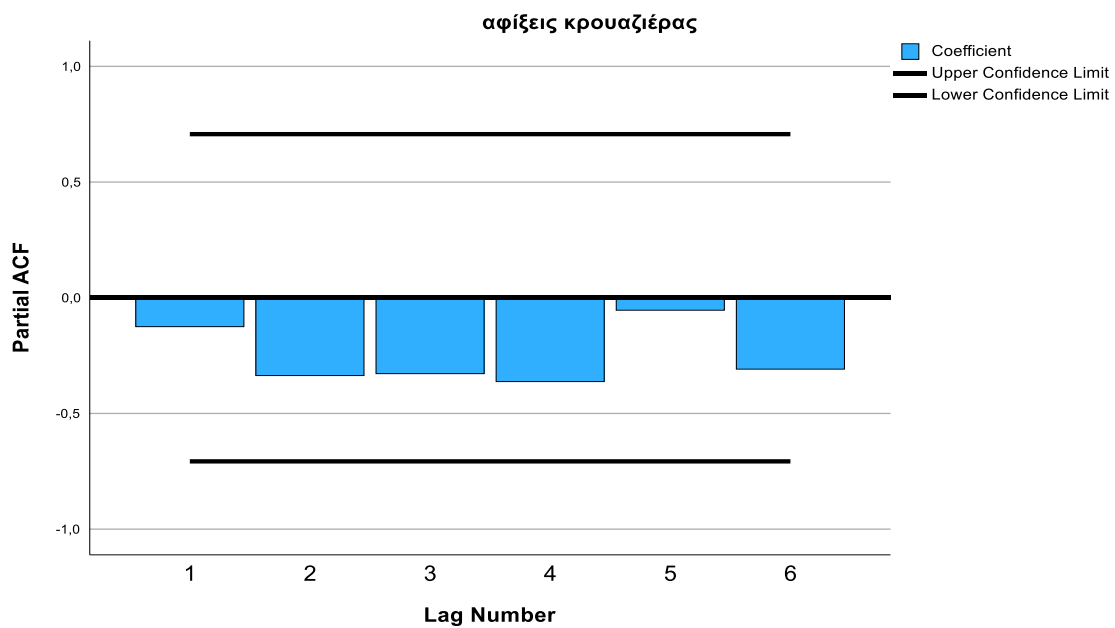


γράφημα 20 ACF διαφορών τιμών

**Partial Autocorrelations**

Series: αφίξεις κρουαζιέρας

Lag	Partial Autocorrelation	Std. Error
1	-,125	,354



2	-,336	,354
3	-,328	,354
4	-,362	,354
5	-,054	,354
6	-,309	,354

### 4.1.3 Time Series Model ARIMA (0,0,0)

#### Model Description

Model ID	αφίξεις κρουαζιέρας	Model_5	Model Type
			ARIMA(0,0,0)

#### Model Summary

##### Model Fit

Fit Statistic	Mean	SE	Minimum	Maximum	Percentile
					5
Stationary R-squared	,000	.	,000	,000	,000
R-squared	,000	.	,000	,000	,000
RMSE	59206,520	.	59206,520	59206,520	59206,520
MAPE	6,827	.	6,827	6,827	6,827
MaxAPE	14,892	.	14,892	14,892	14,892
MAE	45881,333	.	45881,333	45881,333	45881,333
MaxAE	107371,000	.	107371,000	107371,000	107371,000
Normalized BIC	22,222	.	22,222	22,222	22,222

##### Model Fit

Fit Statistic	Percentile				
	10	25	50	75	90
Stationary R-squared	,000	,000	,000	,000	,000
R-squared	,000	,000	,000	,000	,000
RMSE	59206,520	59206,520	59206,520	59206,520	59206,520
MAPE	6,827	6,827	6,827	6,827	6,827
MaxAPE	14,892	14,892	14,892	14,892	14,892
MAE	45881,333	45881,333	45881,333	45881,333	45881,333
MaxAE	107371,000	107371,000	107371,000	107371,000	107371,000
Normalized BIC	22,222	22,222	22,222	22,222	22,222

### Model Fit

	Percentile
Fit Statistic	95
Stationary R-squared	,000
R-squared	,000
RMSE	59206,520
MAPE	6,827
MaxAPE	14,892
MAE	45881,333
MaxAE	107371,000
Normalized BIC	22,222

### Model Statistics

Model	Number of Predictors	Model Fit statistics		Ljung-Box Q(18)	
		of Stationary squared	R- Normalized BIC	Statistics	DF
αφίξεις κρουαζιέρας- Model_1	0	,000	22,222	.	0

### Model Statistics

Model	Ljung-Box Q(18) Sig.	Number of Outliers	of

### ARIMA Model Parameters

				Estimate
αφίξεις κρουαζιέρας- Model_1	αφίξεις κρουαζιέρας	No Transformation	Constant	674994,000

### ARIMA Model Parameters

αφίξεις Model_1	κρουαζιέρας- αφίξεις κρουαζιέρας	No Transformation	Constant	SE
				19735,517

### ARIMA Model Parameters

αφίξεις Model_1	κρουαζιέρας- αφίξεις κρουαζιέρας	No Transformation	Constant	t
				34,202

### ARIMA Model Parameters

αφίξεις Model_1	κρουαζιέρας- αφίξεις κρουαζιέρας	No Transformation	Constant	Sig.
				<,001

### Residual ACF

Model		1	2	3	4	5
αφίξεις Model_1	κρουαζιέρας- ACF	,226	-,294	-,425	-,238	,092
	SE	,333	,350	,376	,426	,441

### Residual ACF

Model		6	7	8
αφίξεις Model_1	κρουαζιέρας- ACF	,056	,094	-,011
	SE	,443	,444	,446

### Residual PACF

Model		1	2	3	4	5
αφίξεις Model_1	κρουαζιέρας- PACF	,226	-,364	-,306	-,221	-,063
	SE	,333	,333	,333	,333	,333

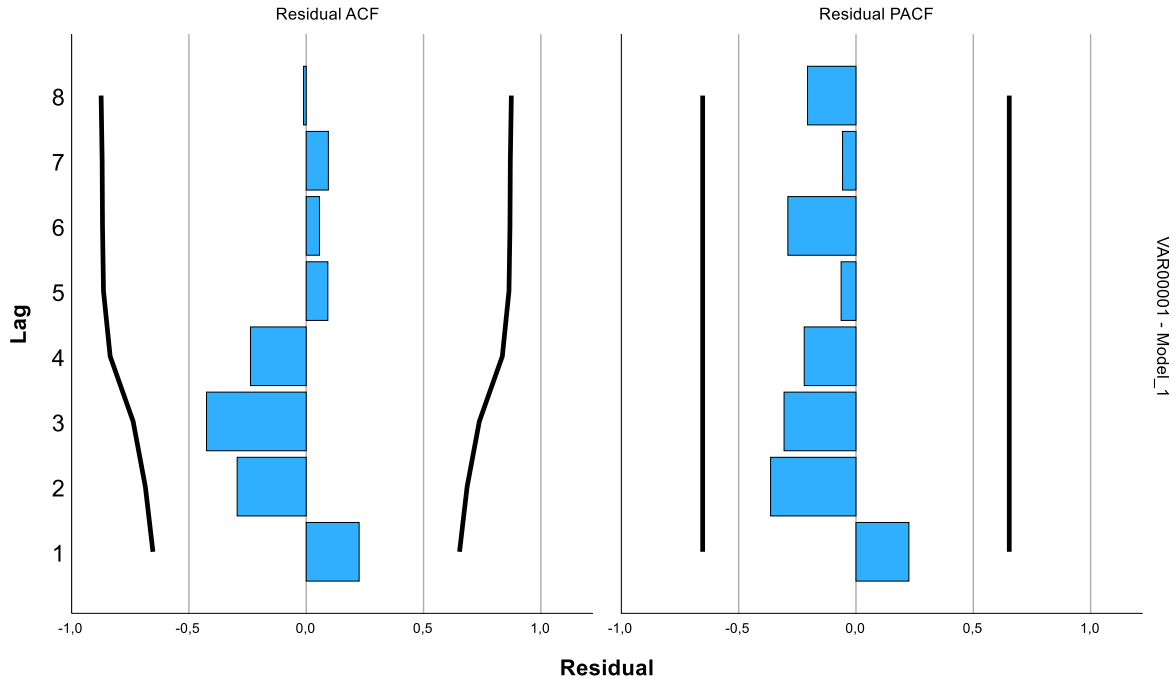
### Residual PACF

Model		6	7	8
αφίξεις Model_1	κρουαζιέρας- PACF	-,290	-,057	-,206
	SE	,333	,333	,333

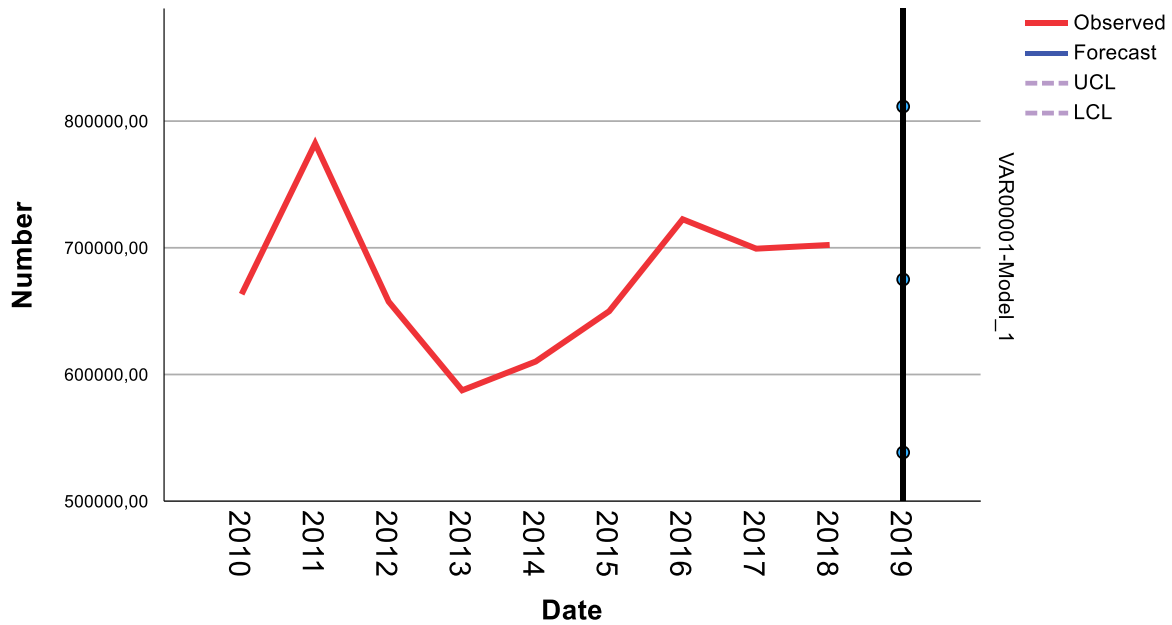
### Forecast

Model		2019
αφίξεις Model_5	κρουαζιέρας- Forecast	674994,00
	UCL	811524,48

For each model, forecasts start after the last non-missing in the range of the requested estimation period, and end at the last period for which non-missing values of all the predictors are available or at the end date of the requested forecast period, whichever is earlier.



γράφημα 22 Residual ACF PACF



γράφημα 23 πρόβλεψη τιμής κρουαζιέρας 2019

## 4.2 Πρόβλεψη αεροπορικών αφίξεων

### Sequence Plot

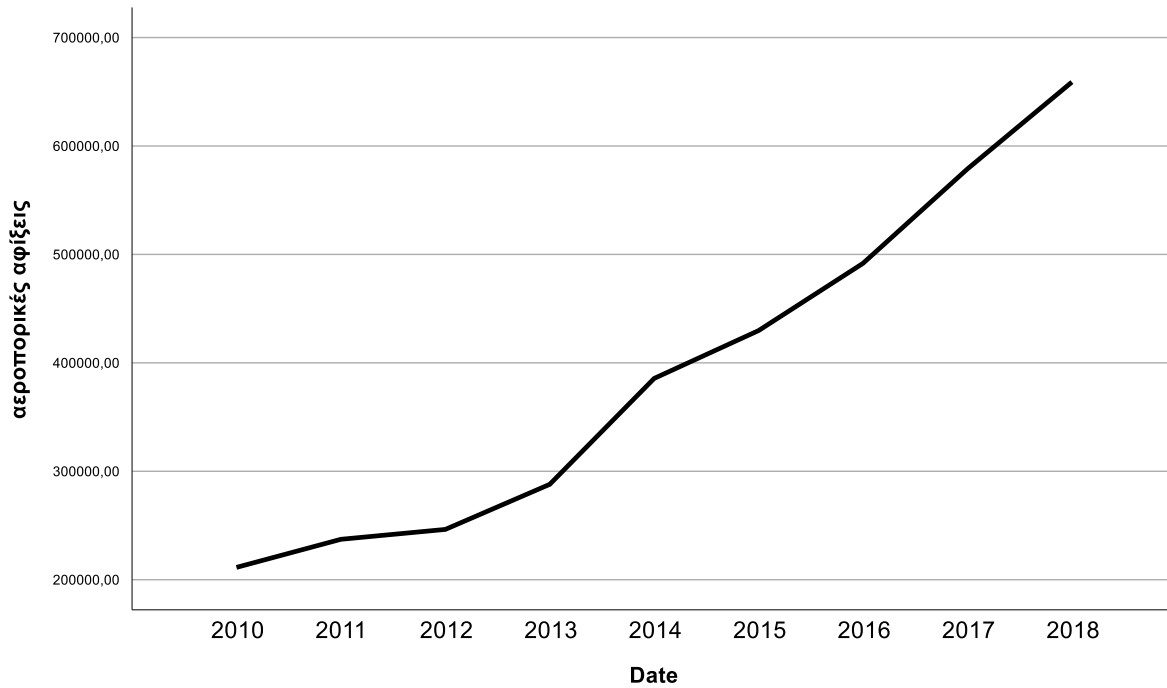
#### Model Description

Model Name	MOD_4
Series or Sequence	1
Transformation	αεροπορικές αφίξεις
Non-Seasonal Differencing	None
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Horizontal Axis Labels	Date_
Intervention Onsets	None
Reference Lines	None
Area Below the Curve	Not filled

Applying the model specifications from MOD\_4

## Case Processing Summary

		αεροπορικές αφίξεις
Series or Sequence Length		9
Number of Missing Values User-Missing in the Plot		0
	System-Missing	0



γράφημα 24 αεροπορικές αφίξεις

### 4.2.1 ACF PACF

## ACF

### Model Description

Model Name		MOD_4
Series Name	1	αεροπορικές αφίξεις
Transformation		None
Non-Seasonal Differencing		0
Seasonal Differencing		0
Length of Seasonal Period		No periodicity
Maximum Number of Lags		16

Process Assumed for Calculating the Standard Errors of the Autocorrelations Independence(white noise)<sup>a</sup>  
 Display and Plot All lags  
 Applying the model specifications from MOD\_4

### Case Processing Summary

		αεροπορικές αφίξεις
Series Length		9
Number of Missing Values	User-Missing	0
	System-Missing	0
Number of Valid Values		9
Number of Computable First Lags		8

### Autocorrelations

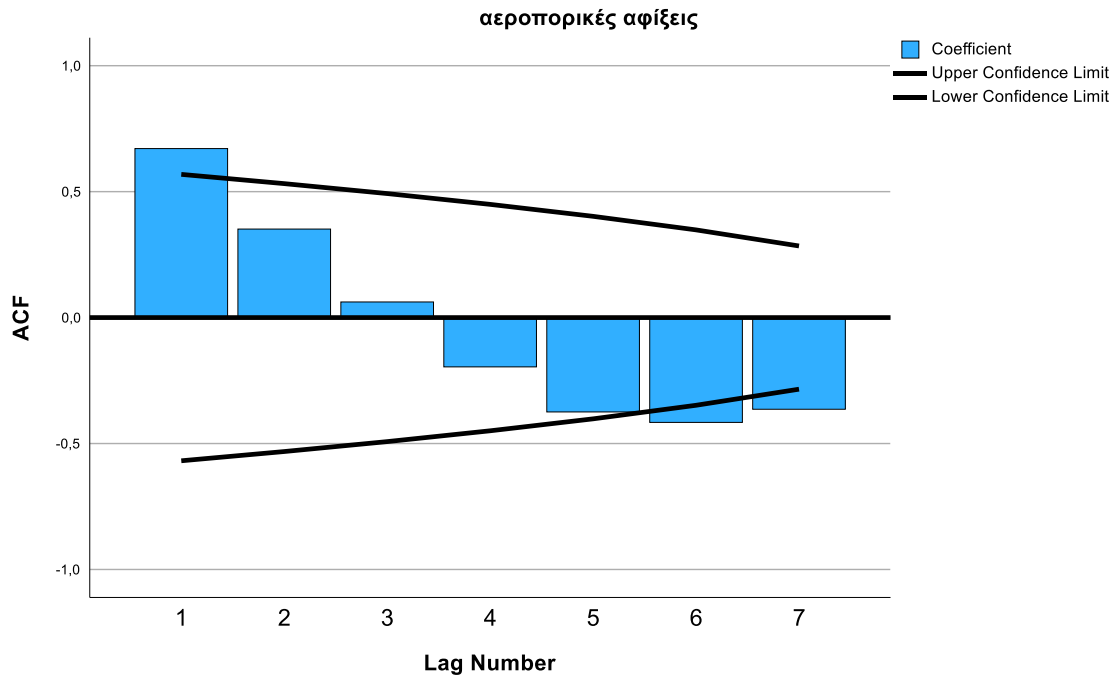
Series: αεροπορικές αφίξεις

Lag	Autocorrelation	Std. Error <sup>a</sup>	Box-Ljung Statistic		Sig. <sup>b</sup>
			Value	df	
1	,671	,284	5,571	1	,018
2	,351	,266	7,317	2	,026
3	,062	,246	7,381	3	,061
4	-,196	,225	8,140	4	,087
5	-,375	,201	11,613	5	,040
6	-,416	,174	17,328	6	,008
7	-,364	,142	23,887	7	,001

a. The underlying process assumed is independence (white noise).

b. Based on the asymptotic chi-square approximation.



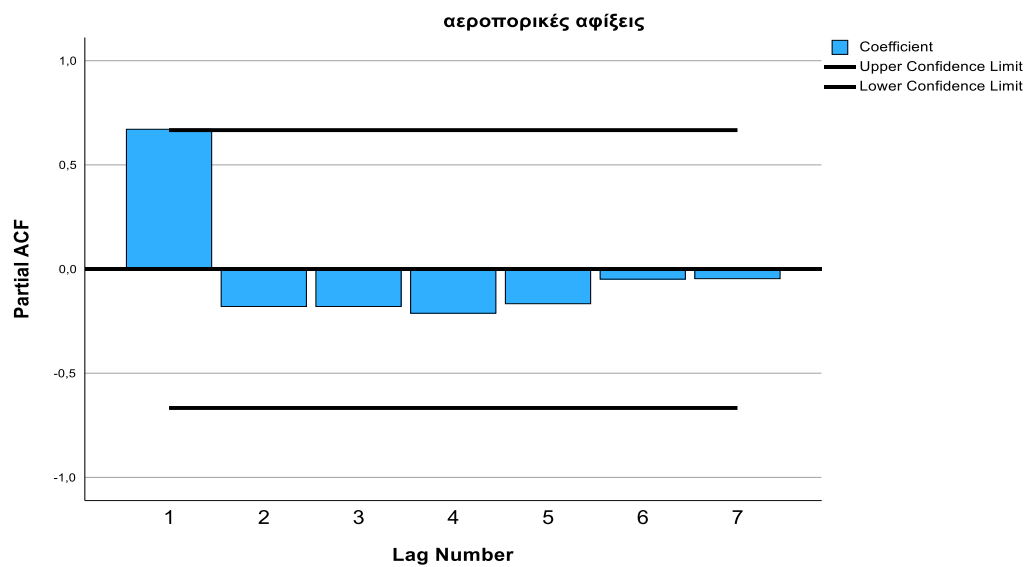


γράφημα 25 ACF

### Partial Autocorrelations

Series: αεροπορικές αφίξεις

Lag	Partial Autocorrelation	Std. Error
1	,671	,333
2	-,180	,333
3	-,180	,333



4	-,212	,333
5	-,166	,333
6	-,048	,333
7	-,046	,333

#### 4.2.2 Difference ACF PACF

### Sequence Plot

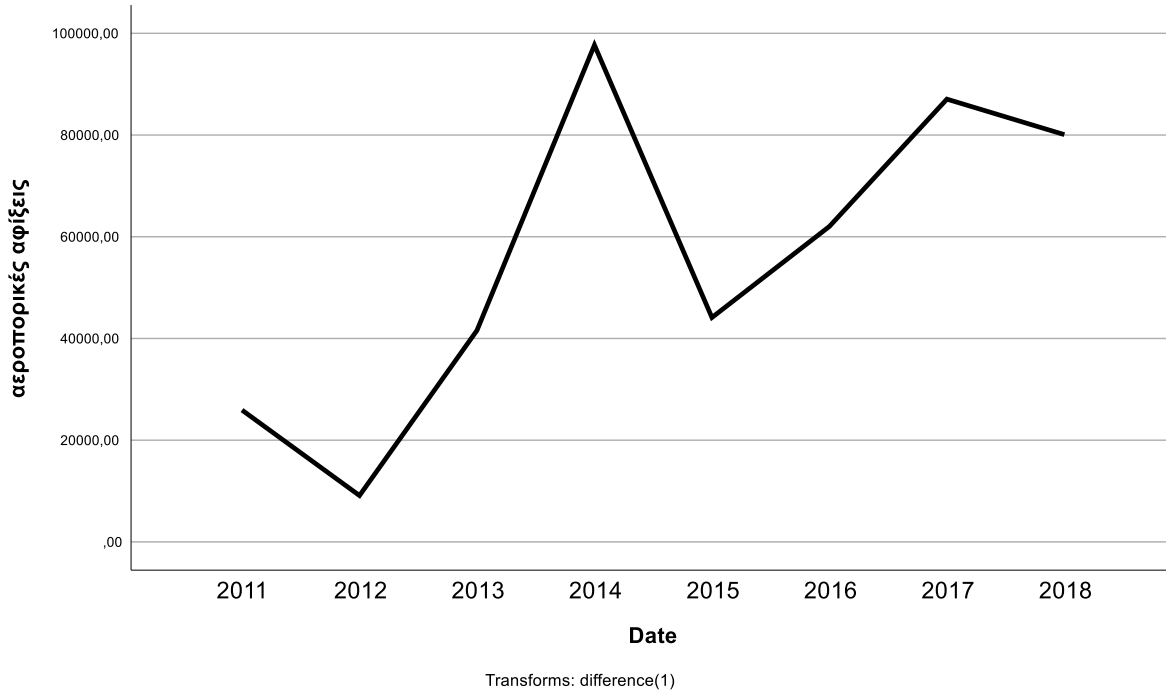
#### Model Description

Model Name	MOD_4
Series or Sequence	1 αεροπορικές αφίξεις
Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	1
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Horizontal Axis Labels	Date_
Intervention Onsets	None
Reference Lines	None
Area Below the Curve	Not filled

Applying the model specifications from MOD\_4

#### Case Processing Summary

	αεροπορικές αφίξεις
Series or Sequence Length	9
Number of Missing Values User-Missing in the Plot	0
	System-Missing 0



γράφημα 27 διάφορες τιμών

## ACF

### Model Description

Model Name	MOD_4
Series Name	1 αεροπορικές αφίξεις
Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	1
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Maximum Number of Lags	16
Process Assumed for Calculating the Standard Errors of the Autocorrelations	Independence(white noise) <sup>a</sup>
Display and Plot	All lags

Applying the model specifications from MOD\_4

### Case Processing Summary

	αεροπορικές αφίξεις
Series Length	9
Number of Missing Values User-Missing	0

System-Missing	0
Number of Valid Values	9
Number of Values Lost Due to Differencing	1
Number of Computable First Lags After Differencing	7

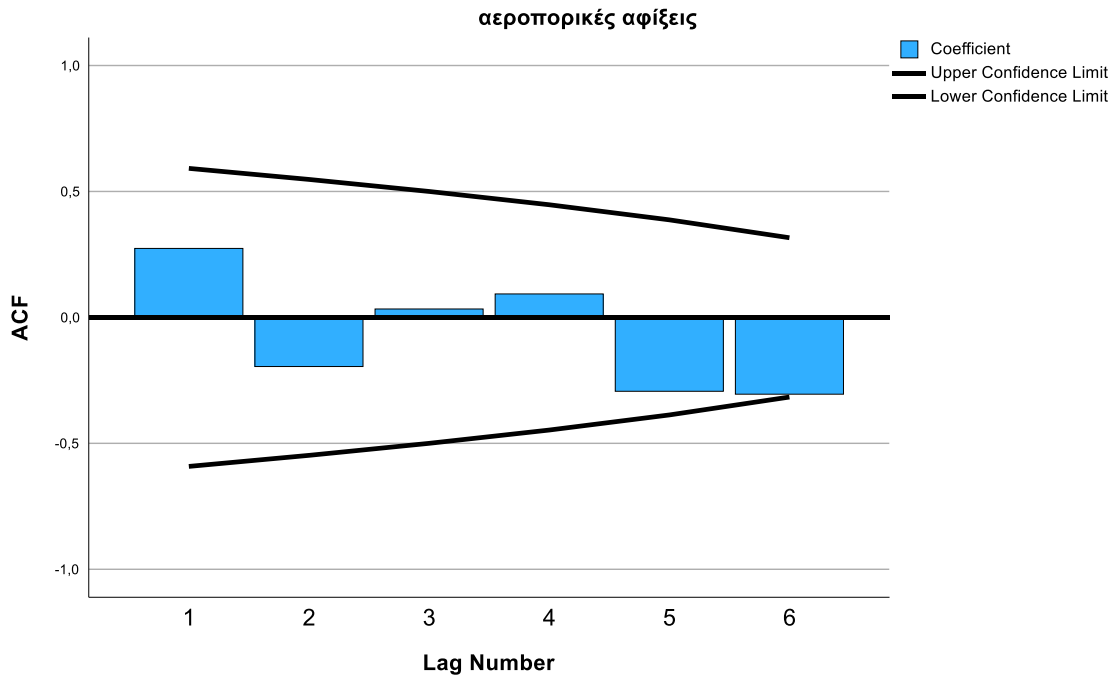
### Autocorrelations

Series: αεροπορικές αφίξεις

Lag	Autocorrelation	Std. Error <sup>a</sup>	Box-Ljung Statistic		
			Value	df	Sig. <sup>b</sup>
1	,274	,296	,857	1	,355
2	-,195	,274	1,364	2	,506
3	,033	,250	1,382	3	,710
4	,093	,224	1,556	4	,817
5	-,293	,194	3,851	5	,571
6	-,305	,158	7,569	6	,271

a. The underlying process assumed is independence (white noise).

b. Based on the asymptotic chi-square approximation.

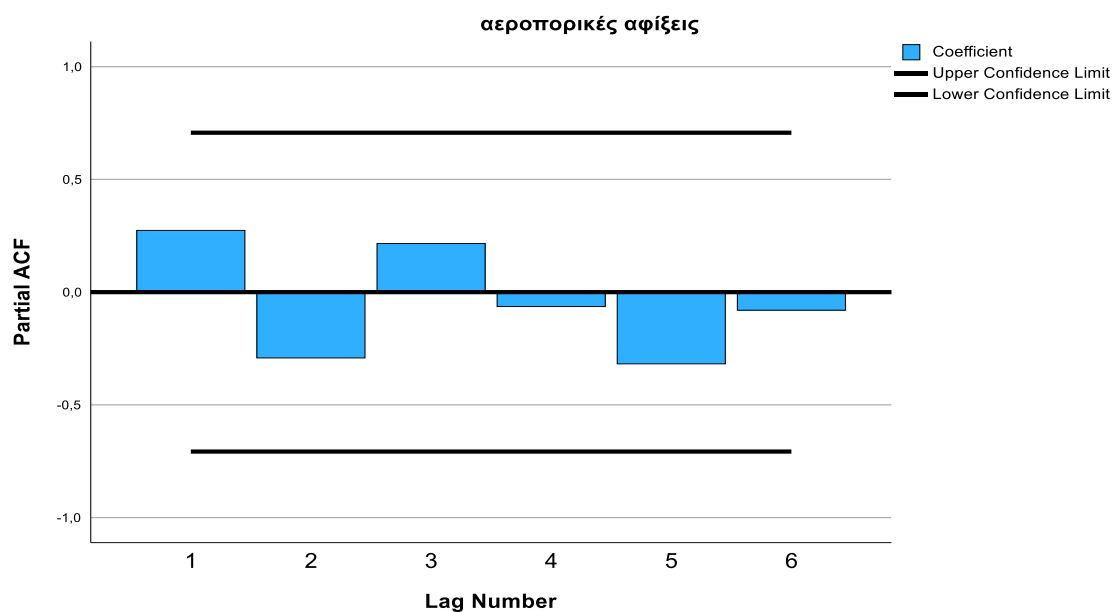


γράφημα 28 ACF διαφοράς τιμών

### Partial Autocorrelations

Series: αεροπορικές αφίξεις

Lag	Partial Autocorrelation	Std. Error
1	,274	,354
2	-,292	,354
3	,216	,354
4	-,064	,354
5	-,318	,354
6	-,080	,354



γράφημα 29 PACF διαφοράς τιμών

#### 4.2.3 Time Series Model ARIMA (1,1,0)

### Time Series Modeler

#### Model Description

Model ID	αεροπορικές αφίξεις	Model Type	Model_4	ARIMA(1,1,0)

#### Model Summary

### Model Fit

Fit Statistic	Mean	SE	Minimum	Maximum	Percentile	
					5	10
Stationary R-squared	,082	.	,082	,082	,082	,082
R-squared	,963	.	,963	,963	,963	,963
RMSE	32179,727	.	32179,727	32179,727	32179,727	32179,727
MAPE	6,848	.	6,848	6,848	6,848	6,848
MaxAPE	15,240	.	15,240	15,240	15,240	15,240
MAE	24010,638	.	24010,638	24010,638	24010,638	24010,638
MaxAE	46280,768	.	46280,768	46280,768	46280,768	46280,768
Normalized BIC	21,278	.	21,278	21,278	21,278	21,278

### Model Fit

Fit Statistic	Percentile				
	25	50	75	90	95
Stationary R-squared	,082	,082	,082	,082	,082
R-squared	,963	,963	,963	,963	,963
RMSE	32179,727	32179,727	32179,727	32179,727	32179,727
MAPE	6,848	6,848	6,848	6,848	6,848
MaxAPE	15,240	15,240	15,240	15,240	15,240
MAE	24010,638	24010,638	24010,638	24010,638	24010,638
MaxAE	46280,768	46280,768	46280,768	46280,768	46280,768
Normalized BIC	21,278	21,278	21,278	21,278	21,278

### Model Statistics

Model	Number of Predictors	Model Fit statistics		Ljung-Box Q(18)	
		of Stationary squared	R- Normalized BIC	Statistics	DF
αεροπορικές αφίξεις- Model_1	0	,082	21,278	.	0

### Model Statistics

Model	Ljung-Box Q(18)	Sig.	Number of Outliers

### ARIMA Model Parameters

Estimate

αεροπορικές Model_1	αφίξεις- αεροπορικές αφίξεις	No Transformation	Constant		55665,795
			AR Lag 1		,303
			Difference		1

### ARIMA Model Parameters

αεροπορικές Model_1	αφίξεις- αεροπορικές αφίξεις	No Transformation	Constant		SE
			AR Lag 1		15568,085
			Difference		,409

### ARIMA Model Parameters

αεροπορικές Model_1	αφίξεις- αεροπορικές αφίξεις	No Transformation	Constant		t
			AR Lag 1		3,576
			Difference		,740

### ARIMA Model Parameters

αεροπορικές Model_1	αφίξεις- αεροπορικές αφίξεις	No Transformation	Constant		Sig.
			AR Lag 1		,012
			Difference		,487

### Residual ACF

Model		1	2	3	4	5
αεροπορικές Model_1	αφίξεις- ACF	,074	-,304	,082	,167	-,223
	SE	,354	,355	,387	,389	,398

### Residual ACF

Model		6	7
αεροπορικές Model_1	αφίξεις- ACF	-,227	-,069
	SE	,413	,428

### Residual PACF

Model		1	2	3	4	5
αεροπορικές Model_1	αφίξεις- PACF	,074	-,311	,149	,052	-,206
	SE	,354	,354	,354	,354	,354

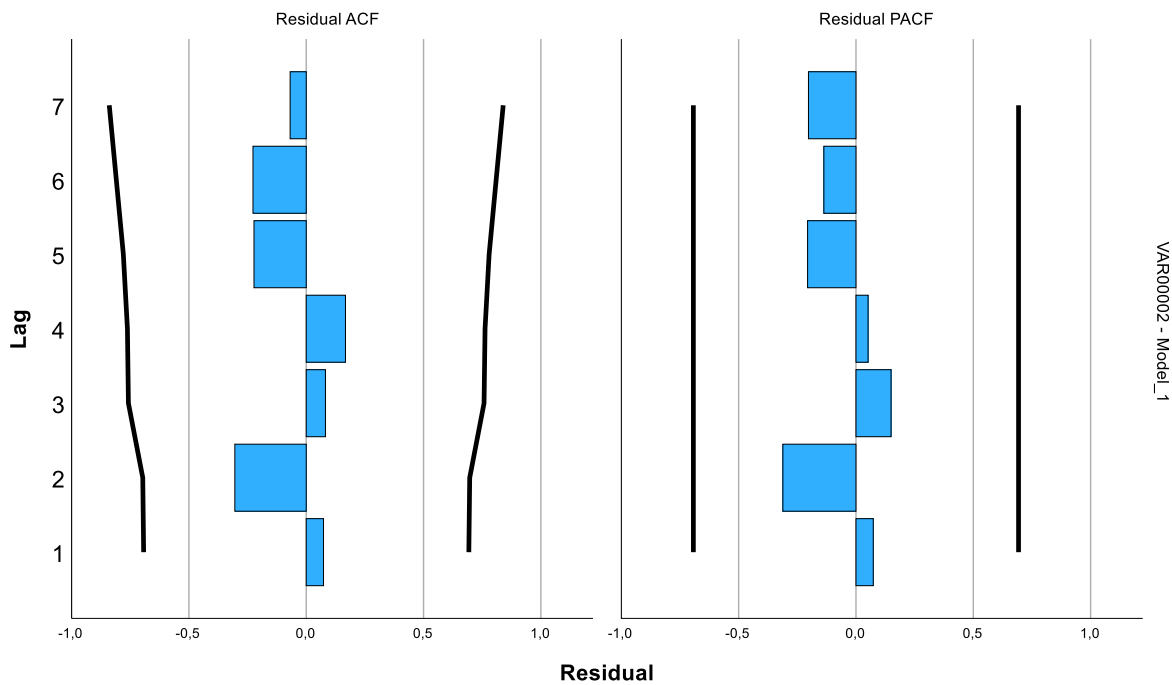
### Residual PACF

Model		6	7
αεροπορικές	αφίξεις- PACF	-,137	-,202
Model_1	SE	,354	,354

### Forecast

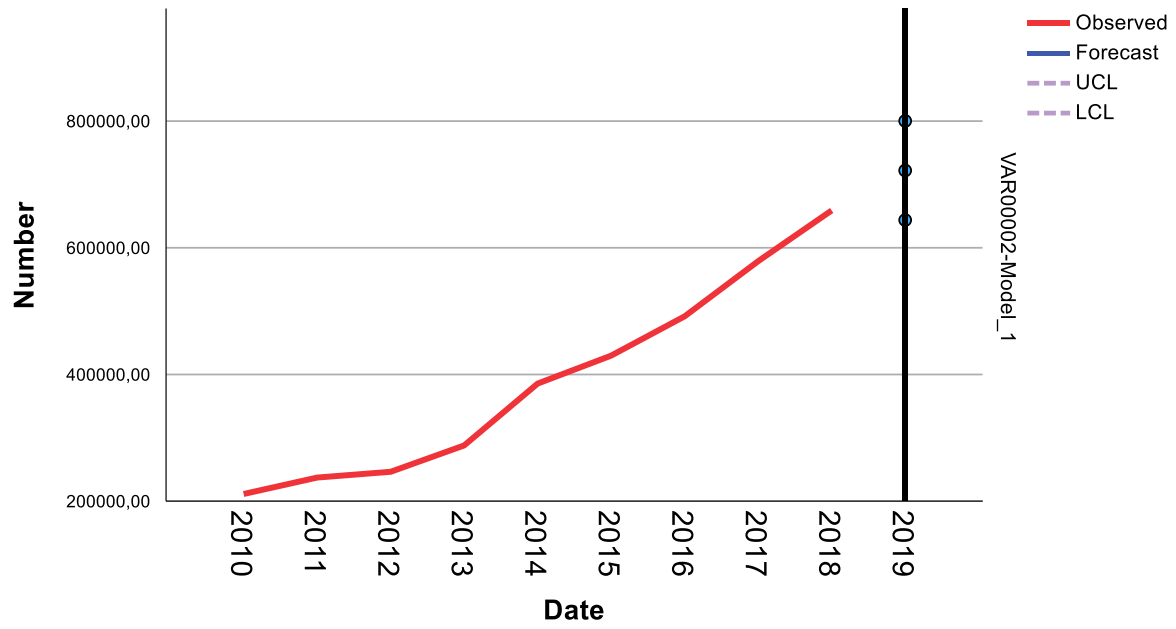
Model		2019
αεροπορικές	αφίξεις- Forecast	721993,47
Model_1	UCL	800219,08
	LCL	643767,86

For each model, forecasts start after the last non-missing in the range of the requested estimation period, and end at the last period for which non-missing values of all the predictors are available or at the end date of the requested forecast period, whichever is earlier.



γράφημα 30 residual ACF PACF





γράφημα 31 πρόβλεψη τιμής αεροπορικών αφίξεων

### 4.3 Πρόβλεψη ακτοπλοϊκών αφίξεων πλοίων γραμμής

#### Sequence Plot

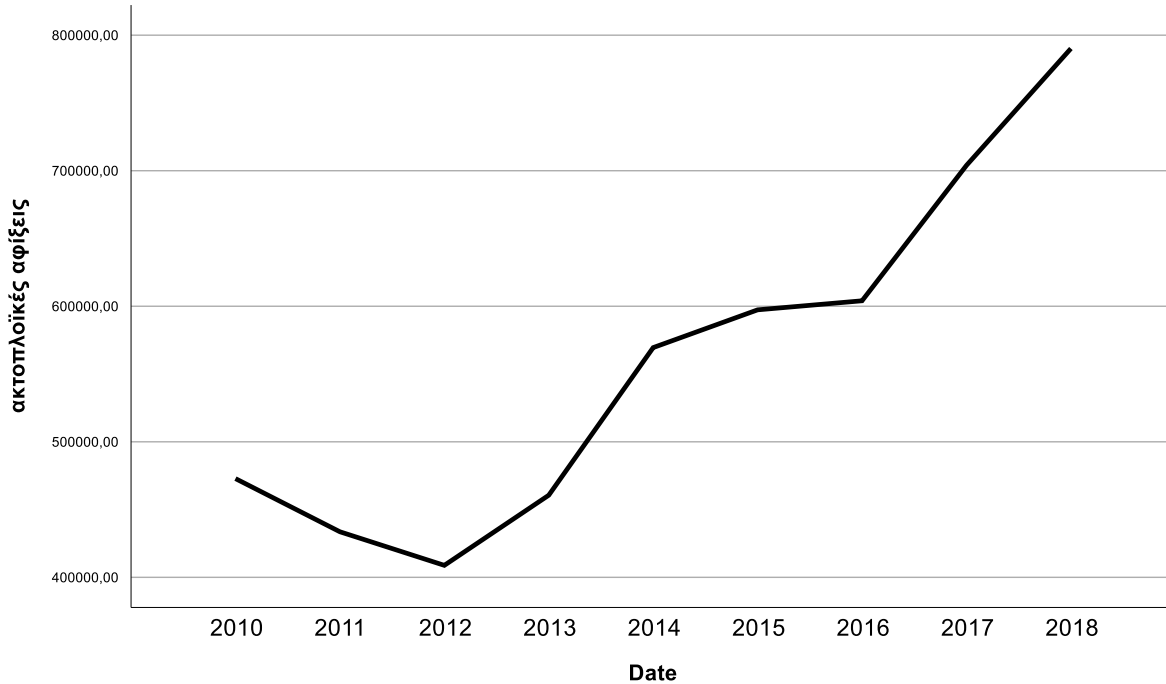
##### Model Description

Model Name	MOD_9
Series or Sequence	1 ακτοπλοϊκές αφίξεις
Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	0
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Horizontal Axis Labels	Date_
Intervention Onsets	None
Reference Lines	None
Area Below the Curve	Not filled

Applying the model specifications from MOD\_9

##### Case Processing Summary

	ακτοπλοϊκές αφίξεις
Series or Sequence Length	9
Number of Missing Values User-Missing in the Plot	0
System-Missing	0



γράφημα 32 ακτοπλοϊκές αφίξεις πλοίων γραμμής

#### 4.3.1 ACF PACF

##### ACF

##### Model Description

Model Name	MOD_9
Series Name	1 ακτοπλοϊκές αφίξεις
Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	0
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Maximum Number of Lags	16
Process Assumed for Calculating the Standard Errors of the Autocorrelations	Independence(white noise) <sup>a</sup>
Display and Plot	All lags

Applying the model specifications from MOD\_9

##### Case Processing Summary

	ακτοπλοϊκές αφίξεις
Series Length	9
Number of Missing Values User-Missing	0
System-Missing	0
Number of Valid Values	9
Number of Computable First Lags	8

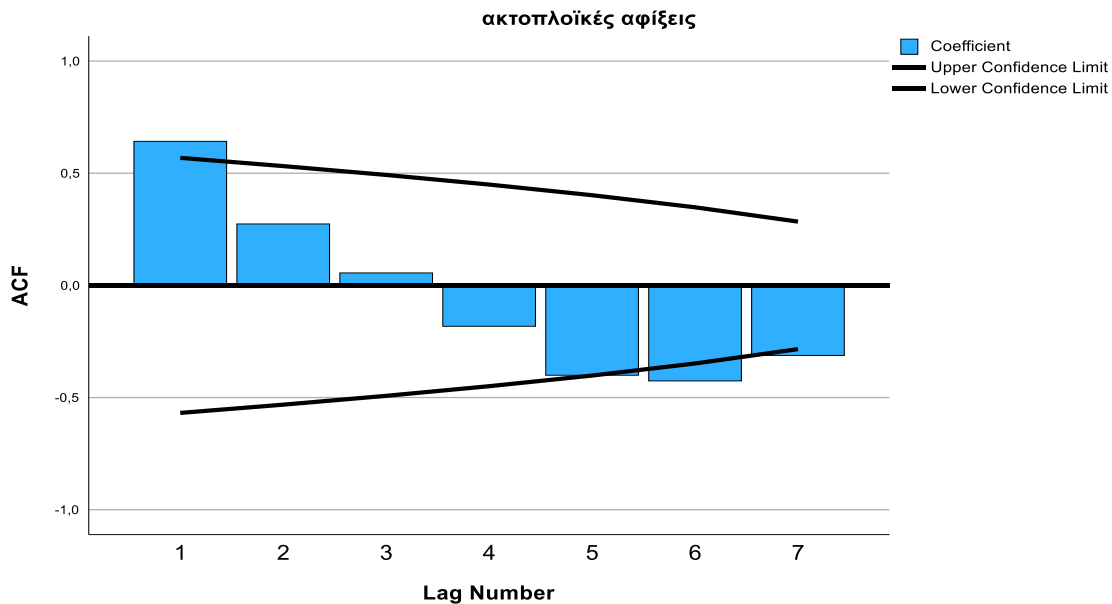
### Autocorrelations

Series: ακτοπλοϊκές αφίξεις

Lag	Autocorrelation	Std. Error <sup>a</sup>	Box-Ljung Statistic		
			Value	df	Sig. <sup>b</sup>
1	,642	,284	5,104	1	,024
2	,274	,266	6,165	2	,046
3	,056	,246	6,216	3	,102
4	-,182	,225	6,874	4	,143
5	-,401	,201	10,848	5	,054
6	-,426	,174	16,834	6	,010
7	-,312	,142	21,658	7	,003

a. The underlying process assumed is independence (white noise).

b. Based on the asymptotic chi-square approximation.

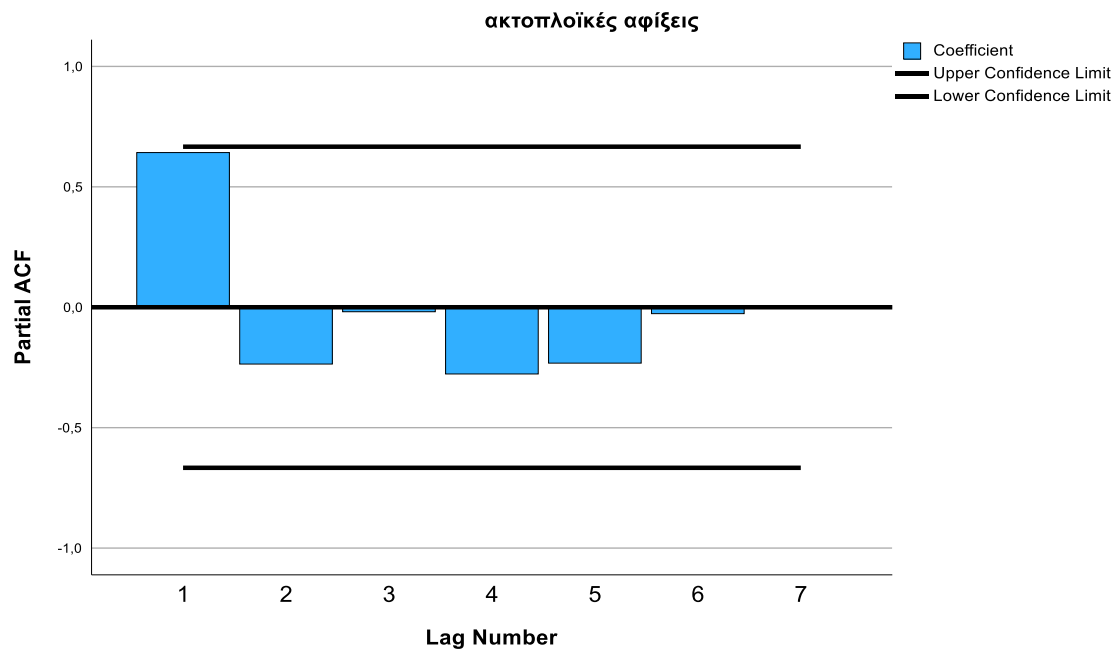


γράφημα 33 ACF

### Partial Autocorrelations

Series: ακτοπλοϊκές αφίξεις

Lag	Partial Autocorrelation	Std. Error
1	,642	,333
2	-,236	,333
3	-,019	,333
4	-,277	,333
5	-,232	,333
6	-,027	,333
7	,005	,333



γράφημα 34 PACF

### 4.3.2 Difference ACF PACF

#### Sequence Plot

#### Model Description

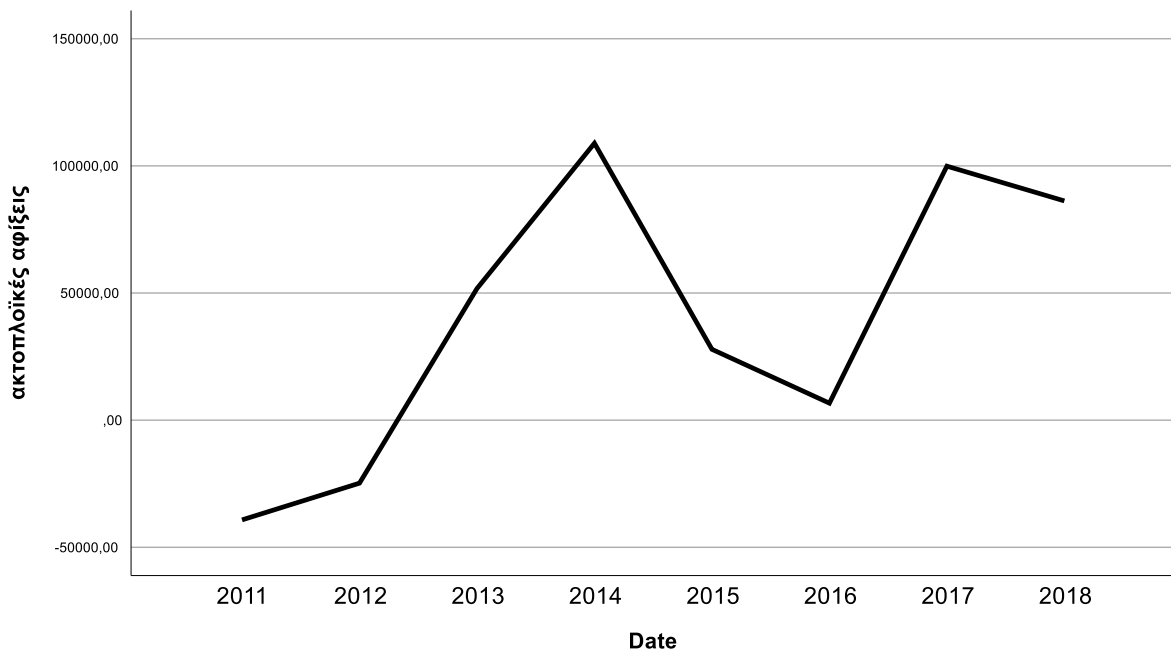
Model Name	MOD_9
Series or Sequence	1 ακτοπλοϊκές αφίξεις
Transformation	None

Non-Seasonal Differencing	1
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Horizontal Axis Labels	Date_
Intervention Onsets	None
Reference Lines	None
Area Below the Curve	Not filled

Applying the model specifications from MOD\_9

### Case Processing Summary

	ακτοπλοϊκές αφίξεις
Series or Sequence Length	9
Number of Missing Values User-Missing in the Plot	0
	System-Missing 0



Transforms: difference(1)

γράφημα 35 διαφορά τιμών αφίξεων ακτοπλοϊκών πλοίων γραμμής

### ACF

#### Model Description

Model Name	MOD_9
Series Name	1 ακτοπλοϊκές αφίξεις

Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	1
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Maximum Number of Lags	16
Process Assumed for Calculating the Standard Errors of the Autocorrelations	Independence(white noise) <sup>a</sup>
Display and Plot	All lags

Applying the model specifications from MOD\_9

a. Not applicable for calculating the standard errors of the partial autocorrelations.

### Case Processing Summary

		ακτοπλοϊκές αφίξεις
Series Length		9
Number of Missing Values	User-Missing	0
	System-Missing	0
Number of Valid Values		9
Number of Values Lost Due to Differencing		1
Number of Computable First Lags After Differencing		7

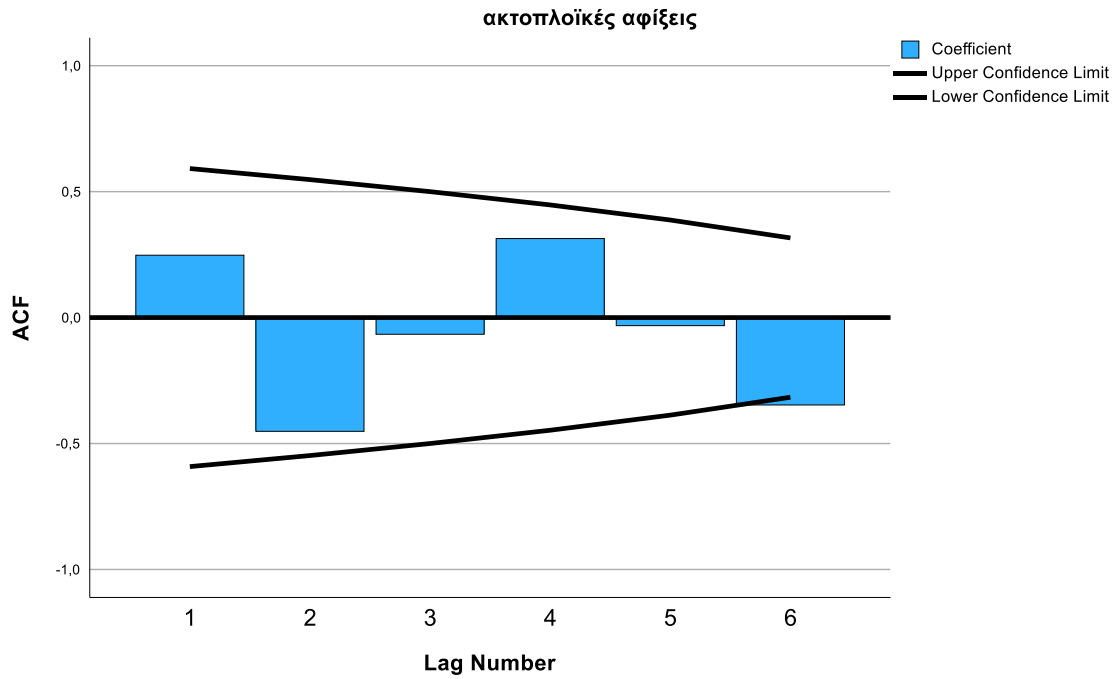
### Autocorrelations

Series: ακτοπλοϊκές αφίξεις

Lag	Autocorrelation	Std. Error <sup>a</sup>	Box-Ljung Statistic		
			Value	df	Sig. <sup>b</sup>
1	,248	,296	,701	1	,403
2	-,452	,274	3,420	2	,181
3	-,066	,250	3,491	3	,322
4	,314	,224	5,459	4	,243
5	-,032	,194	5,487	5	,359
6	-,347	,158	10,303	6	,112

a. The underlying process assumed is independence (white noise).

b. Based on the asymptotic chi-square approximation.



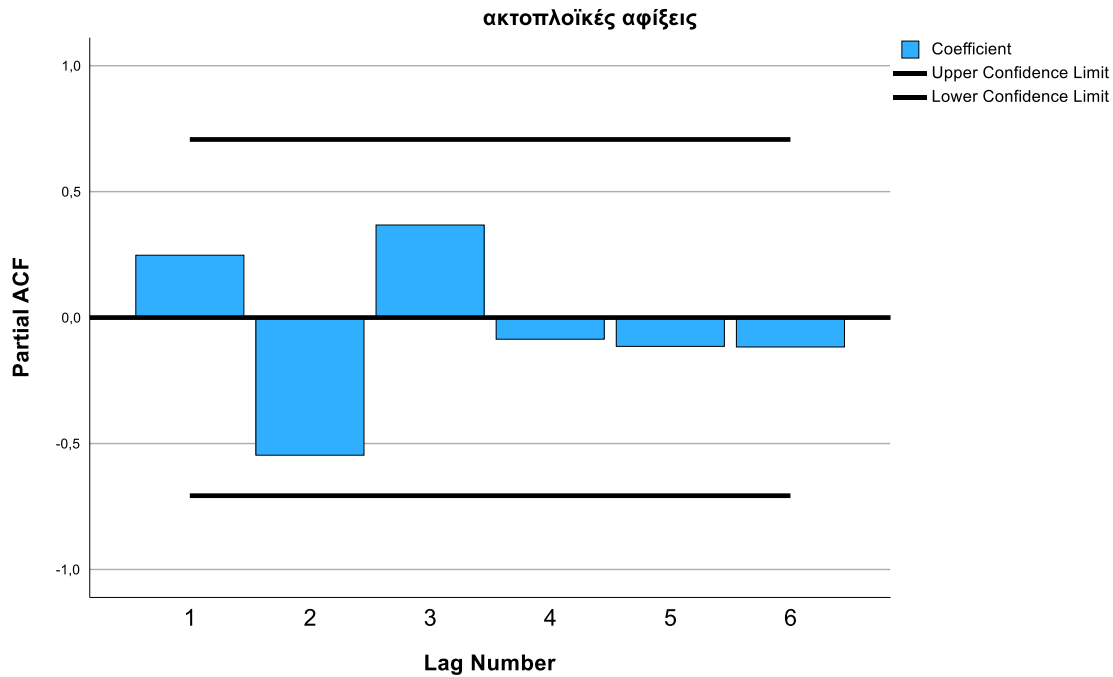
γράφημα 36 ACF διαφοράς τιμών

### Partial Autocorrelations

Series: ακτοπλοϊκές αφίξεις

Lag	Partial Autocorrelation	Std. Error
1	,248	,354
2	-,546	,354
3	,368	,354
4	-,086	,354
5	-,114	,354
6	-,117	,354





γράφημα 37 PACF διαφοράς τιμών

### 4.3.3 Time Series Model ARIMA (0,1,0)

#### Time Series Modeler

#### Model Description

Model ID	Model Type
ακτοπλοϊκές αφίξεις Model_9	ARIMA(0,1,0)

#### Model Summary

#### Model Fit

Fit Statistic	Mean	SE	Minimum	Maximum	Percentile	
					5	10
Stationary R-squared	,000	.	,000	,000	,000	,000
R-squared	,821	.	,821	,821	,821	,821
RMSE	56490,217	.	56490,217	56490,217	56490,217	56490,217
MAPE	8,828	.	8,828	8,828	8,828	8,828
MaxAPE	18,193	.	18,193	18,193	18,193	18,193

MAE	47028,250	.	47028,250	47028,250	47028,250	47028,250
MaxAE	78886,750	.	78886,750	78886,750	78886,750	78886,750
Normalized BIC	22,144	.	22,144	22,144	22,144	22,144

### Model Fit

Fit Statistic	Percentile				
	25	50	75	90	95
Stationary R-squared	,000	,000	,000	,000	,000
R-squared	,821	,821	,821	,821	,821
RMSE	56490,217	56490,217	56490,217	56490,217	56490,217
MAPE	8,828	8,828	8,828	8,828	8,828
MaxAPE	18,193	18,193	18,193	18,193	18,193
MAE	47028,250	47028,250	47028,250	47028,250	47028,250
MaxAE	78886,750	78886,750	78886,750	78886,750	78886,750
Normalized BIC	22,144	22,144	22,144	22,144	22,144

### Model Statistics

Model	Number of Predictors	Model Fit statistics		Ljung-Box Q(18)	
		of Stationary squared	R- Normalized BIC	Statistics	DF
ακτοπλοϊκές Model_1	αφίξεις- 0	,000	22,144	.	0

### Model Statistics

Model	Ljung-Box Q(18)	Sig.	Number of Outliers

### ARIMA Model Parameters

				Estimate	
ακτοπλοϊκές Model_1	αφίξεις-	ακτοπλοϊκές αφίξεις	No Transformation	Constant Difference	39663,750 1

### ARIMA Model Parameters

				SE	
ακτοπλοϊκές Model_1	αφίξεις-	ακτοπλοϊκές αφίξεις	No Transformation	Constant Difference	19972,309

### ARIMA Model Parameters

Model	Transformation	Constant	t
ακτοπλοϊκές Model_1	αφίξεις- ακτοπλοϊκές No Transformation	Difference	1,986

### ARIMA Model Parameters

Model	Transformation	Constant	Sig.
ακτοπλοϊκές Model_1	αφίξεις- ακτοπλοϊκές No Transformation	Difference	,087

### Residual ACF

Model		1	2	3	4	5
ακτοπλοϊκές Model_1	αφίξεις- ACF	,248	-,452	-,066	,314	-,032
	SE	,354	,375	,437	,439	,466

### Residual ACF

Model		6	7
ακτοπλοϊκές Model_1	αφίξεις- ACF	-,347	-,164
	SE	,466	,497

### Residual PACF

Model		1	2	3	4	5
ακτοπλοϊκές Model_1	αφίξεις- PACF	,248	-,546	,368	-,086	-,114
	SE	,354	,354	,354	,354	,354

### Residual PACF

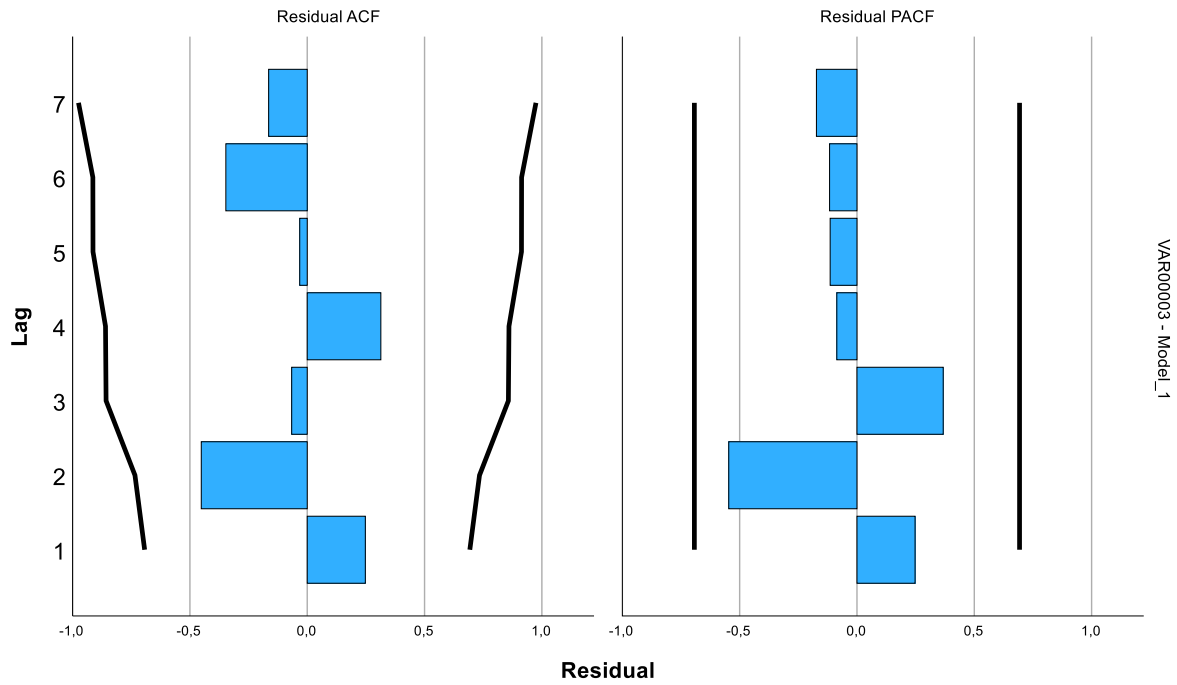
Model		6	7
ακτοπλοϊκές Model_1	αφίξεις- PACF	-,117	-,173
	SE	,354	,354

### Forecast

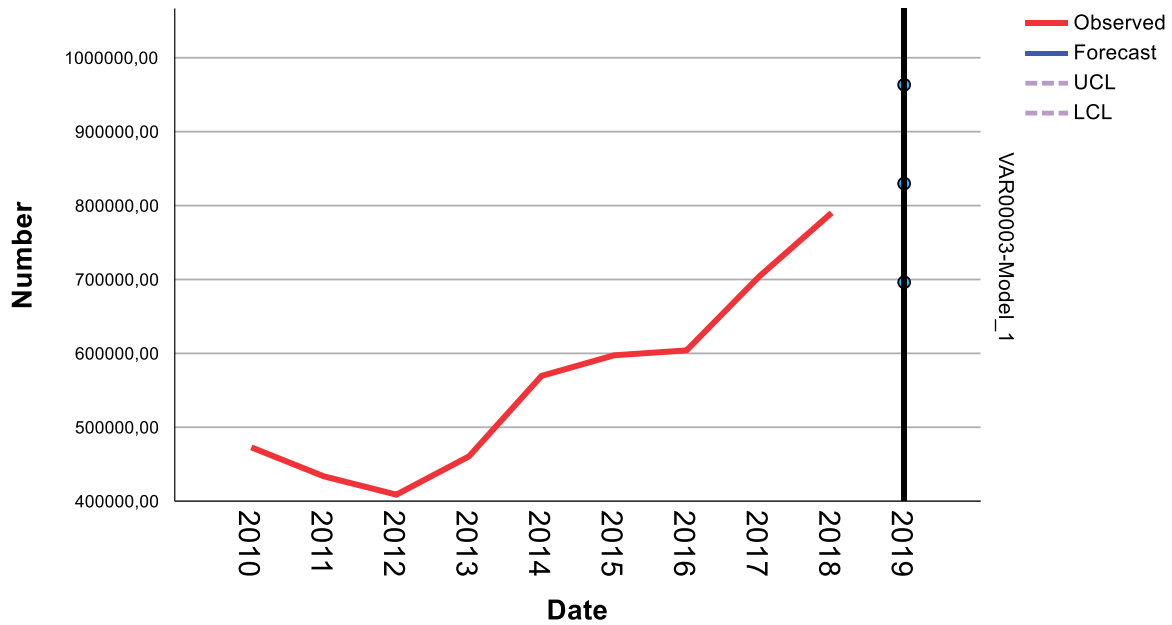
Model		2019
ακτοπλοϊκές Model_1	αφίξεις- Forecast	829813,75
	UCL	963391,89
	LCL	696235,61

For each model, forecasts start after the last non-missing in the range of the requested estimation

period, and end at the last period for which non-missing values of all the predictors are available or at the end date of the requested forecast period, whichever is earlier.



γράφημα 38 residual ACF PACF



γράφημα 39 πρόβλεψη τιμής αφίξεων ακτοπλοϊκών πλοίων γραμμής

#### 4.4 Πρόβλεψη συνόλου αφίξεων

##### Sequence Plot

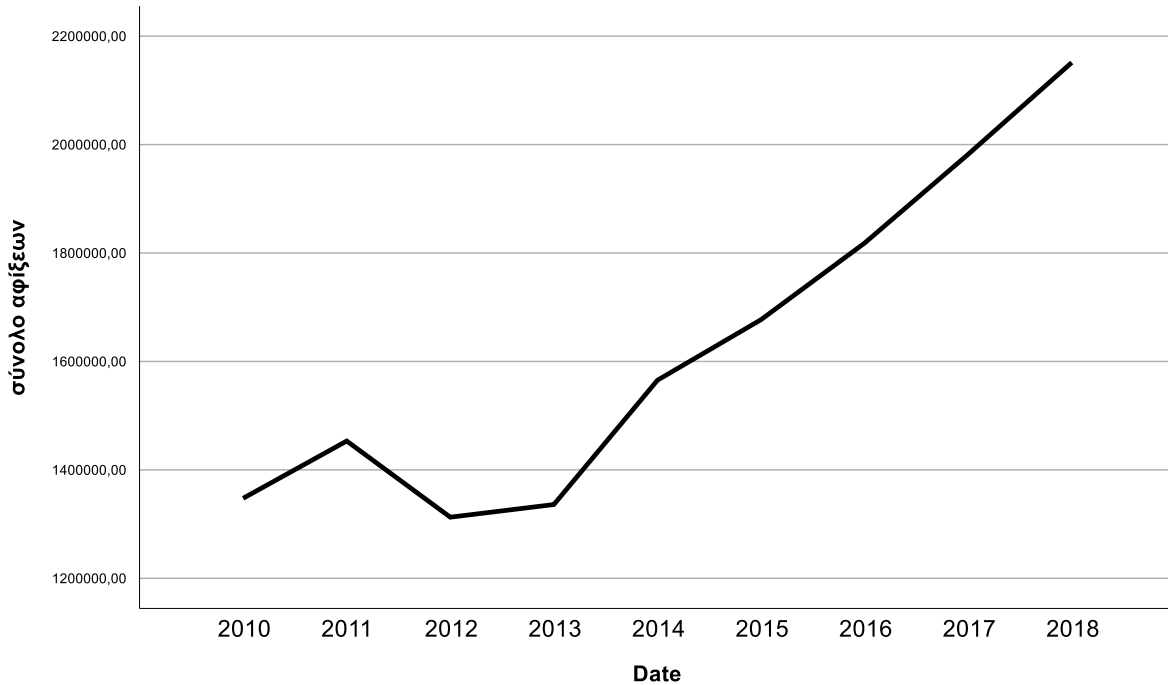
##### Model Description

Model Name	MOD_13
Series or Sequence	1
Transformation	σύνολο αφίξεων
Non-Seasonal Differencing	None
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	0
Horizontal Axis Labels	No periodicity
Intervention Onsets	Date_
Reference Lines	None
Area Below the Curve	None
	Not filled

Applying the model specifications from MOD\_13

##### Case Processing Summary

Series or Sequence Length	9	σύνολο αφίξεων
Number of Missing Values User-Missing in the Plot	0	
	System-Missing	0



γράφημα 40 σύνολο αφίξεων

#### 4.4.1 ACF PACF

### ACF

#### Model Description

Model Name	MOD_13
Series Name	1 σύνολο αφίξεων
Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	0
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Maximum Number of Lags	16
Process Assumed for Calculating the Standard Errors of the Autocorrelations	Independence(white noise) <sup>a</sup>
Display and Plot	All lags

Applying the model specifications from MOD\_13

### Case Processing Summary

	σύνολο αφίξεων
Series Length	9
Number of Missing Values	User-Missing 0
	System-Missing 0
Number of Valid Values	9
Number of Computable First Lags	8

### σύνολο αφίξεων

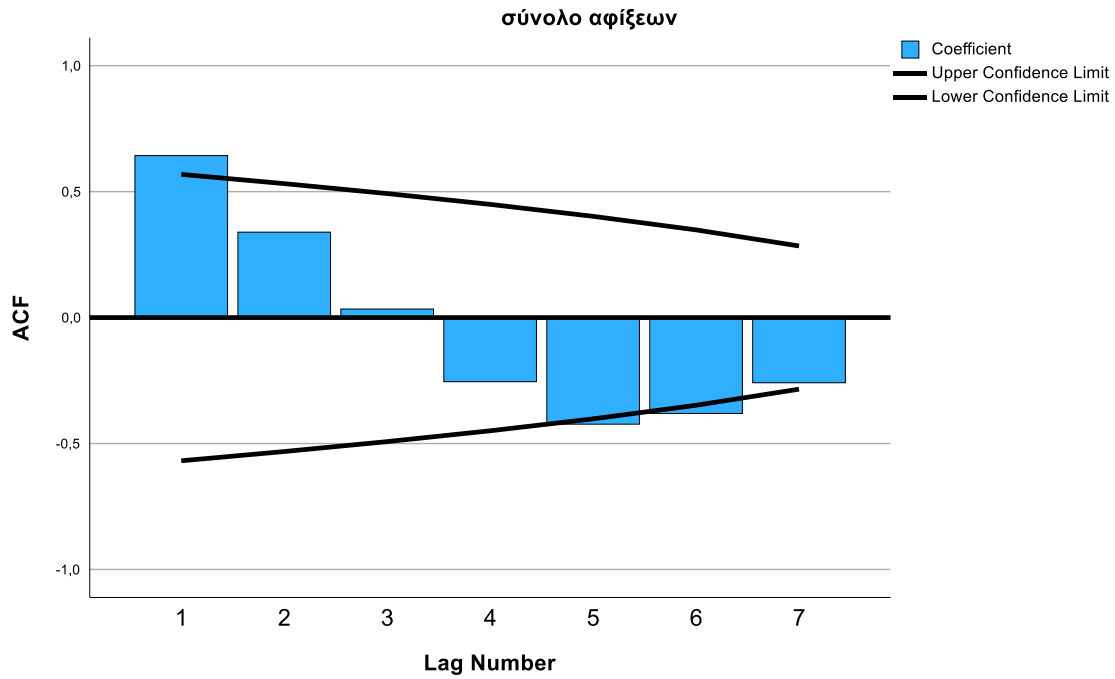
#### Autocorrelations

Series: σύνολο αφίξεων

Lag	Autocorrelation	Std. Error <sup>a</sup>	Box-Ljung Statistic		
			Value	df	Sig. <sup>b</sup>
1	,643	,284	5,120	1	,024
2	,339	,266	6,747	2	,034
3	,034	,246	6,766	3	,080
4	-,255	,225	8,049	4	,090
5	-,423	,201	12,484	5	,029
6	-,381	,174	17,264	6	,008
7	-,259	,142	20,579	7	,004

a. The underlying process assumed is independence (white noise).

b. Based on the asymptotic chi-square approximation.



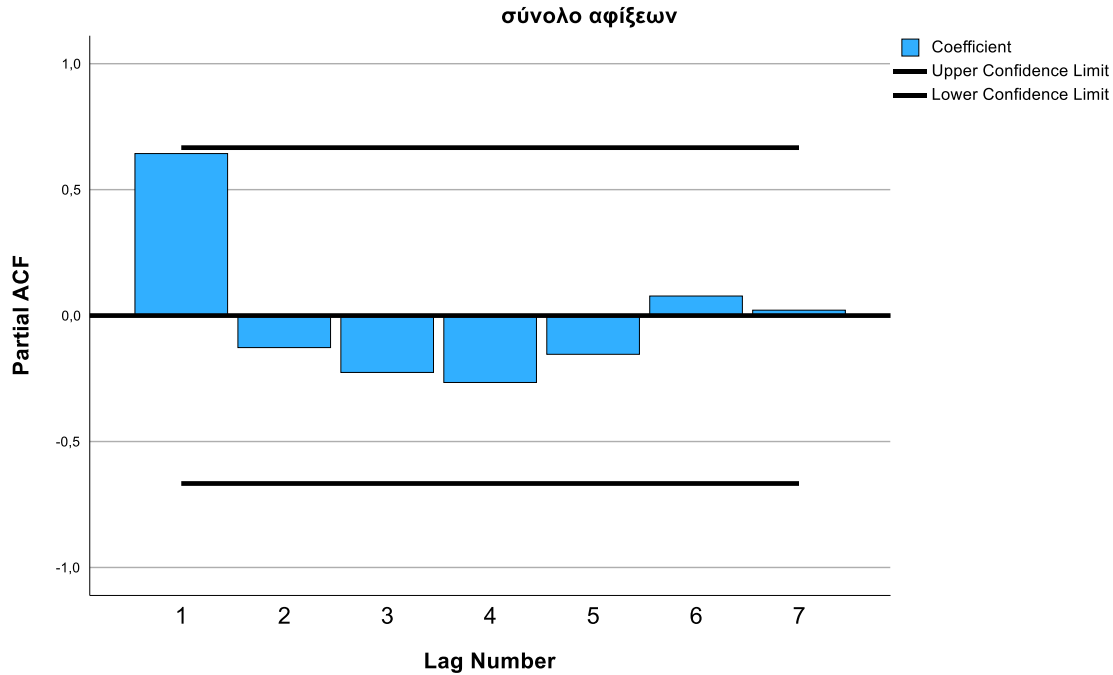
γράφημα 41 ACF

### Partial Autocorrelations

Series: σύνολο αφίξεων

Lag	Partial Autocorrelation	Std. Error
1	,643	,333
2	-,127	,333
3	-,226	,333
4	-,266	,333
5	-,154	,333
6	,078	,333
7	,022	,333





γράφημα 42 PACF

#### 4.4.2 Difference ACF PACF

### Sequence Plot

#### Model Description

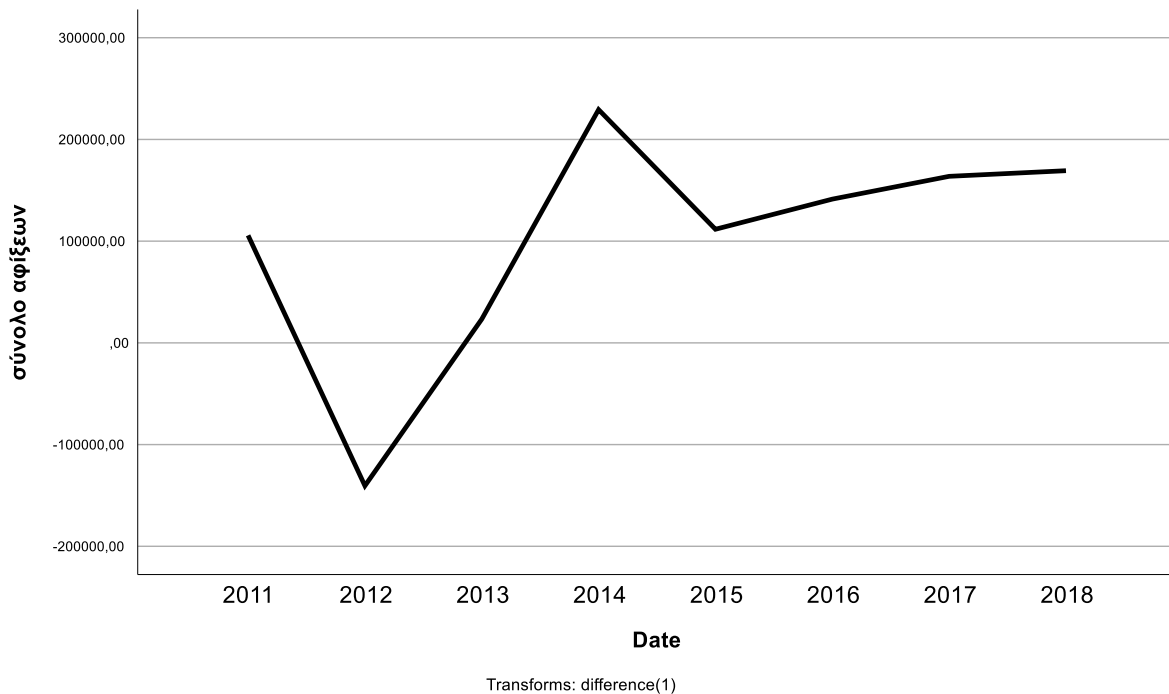
Model Name	MOD_13
Series or Sequence	1
Transformation	σύνολο αφίξεων
Non-Seasonal Differencing	None
Seasonal Differencing	1
Length of Seasonal Period	0
Horizontal Axis Labels	No periodicity
Intervention Onsets	Date_
Reference Lines	None
Area Below the Curve	None
	Not filled

Applying the model specifications from MOD\_13

### Case Processing Summary

	σύνολο αφίξεων
Series or Sequence Length	9

Number of Missing Values User-Missing in the Plot	0
System-Missing	0



γράφημα 43 διαφορά τιμών συνόλου αφίξεων

## ACF

### Model Description

Model Name	MOD_13
Series Name	1 σύνολο αφίξεων
Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	1
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Maximum Number of Lags	16
Process Assumed for Calculating the Standard Errors of the Autocorrelations	Independence(white noise) <sup>a</sup>
Display and Plot	All lags

Applying the model specifications from MOD\_13

a. Not applicable for calculating the standard errors of the partial autocorrelations.

## Case Processing Summary

	σύνολο αφίξεων
Series Length	9
Number of Missing Values User-Missing	0
System-Missing	0
Number of Valid Values	9
Number of Values Lost Due to Differencing	1
Number of Computable First Lags After Differencing	7

## σύνολο αφίξεων

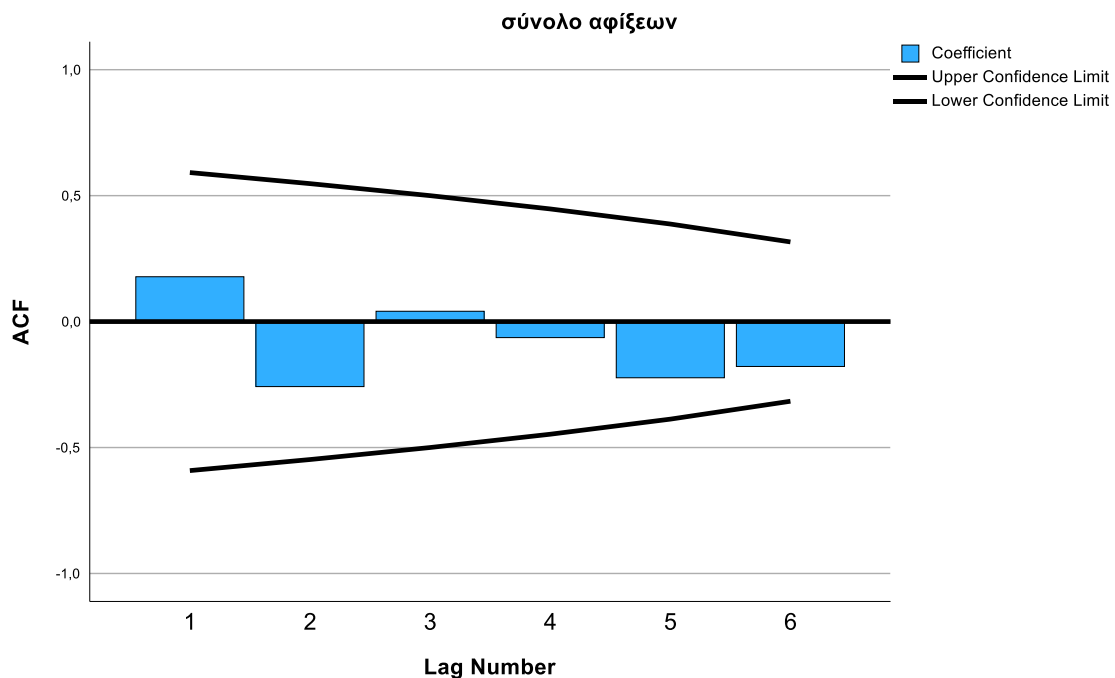
### Autocorrelations

Series: σύνολο αφίξεων

Lag	Autocorrelation	Std. Error <sup>a</sup>	Box-Ljung Statistic		
			Value	df	Sig. <sup>b</sup>
1	,178	,296	,362	1	,547
2	-,258	,274	1,250	2	,535
3	,041	,250	1,277	3	,735
4	-,064	,224	1,358	4	,851
5	-,223	,194	2,685	5	,748
6	-,178	,158	3,955	6	,683

a. The underlying process assumed is independence (white noise).

b. Based on the asymptotic chi-square approximation.

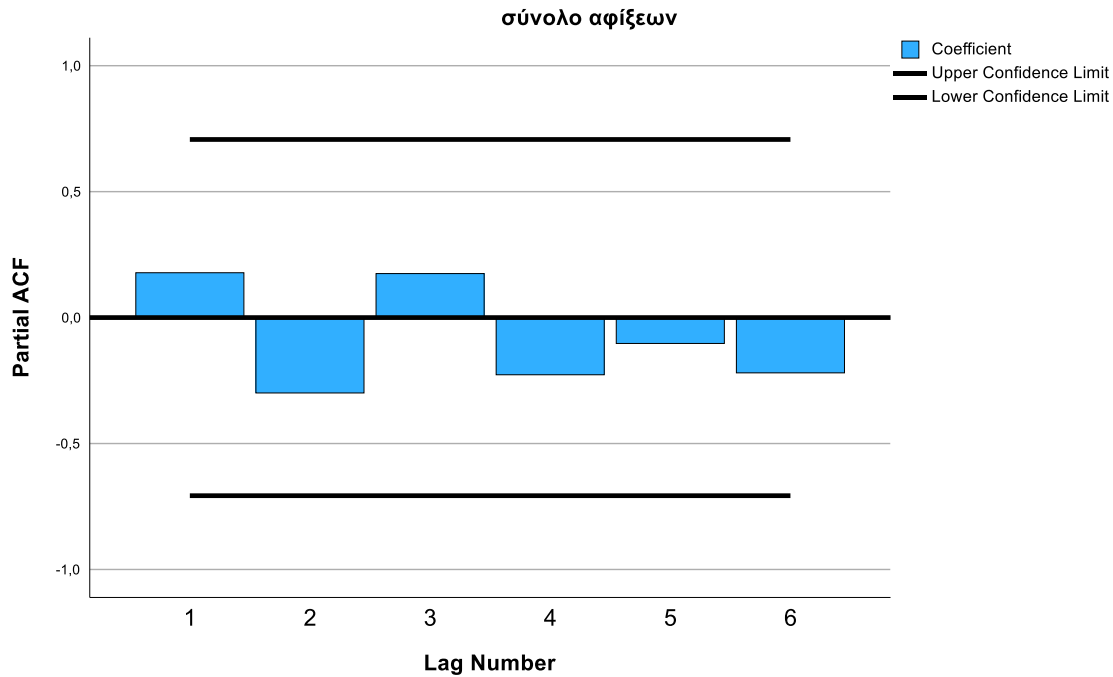


γράφημα 44 ACF διαφοράς τιμών συνόλου αφίξεων

### Partial Autocorrelations

Series: σύνολο αφίξεων

Lag	Partial Autocorrelation	Std. Error
1	,178	,354
2	-,299	,354
3	,175	,354
4	-,227	,354
5	-,103	,354
6	-,219	,354



γράφημα 45 PACF διαφοράς τιμών συνόλου αφίξεων

#### 4.4.3 Time Series Model ARIMA (0,1,0)

### Time Series Modeler

#### Model Description

Model ID	σύνολο αφίξεων	Model_13	Model Type
			ARIMA(0,1,0)

### Model Summary

#### Model Fit

Fit Statistic	Mean	SE	Minimum	Maximum	Percentile 5
Stationary R-squared	,000	.	,000	,000	,000
R-squared	,859	.	,859	,859	,859
RMSE	114128,137	.	114128,137	114128,137	114128,137

MAPE	5,253	.	5,253	5,253	5,253
MaxAPE	18,358	.	18,358	18,358	18,358
MAE	79533,688	.	79533,688	79533,688	79533,688
MaxAE	240988,375	.	240988,375	240988,375	240988,375
Normalized BIC	23,550	.	23,550	23,550	23,550

### Model Fit

	Percentile				
Fit Statistic	10	25	50	75	90
Stationary R-squared	,000	,000	,000	,000	,000
R-squared	,859	,859	,859	,859	,859
RMSE	114128,137	114128,137	114128,137	114128,137	114128,137
MAPE	5,253	5,253	5,253	5,253	5,253
MaxAPE	18,358	18,358	18,358	18,358	18,358
MAE	79533,688	79533,688	79533,688	79533,688	79533,688
MaxAE	240988,375	240988,375	240988,375	240988,375	240988,375
Normalized BIC	23,550	23,550	23,550	23,550	23,550

### Model Fit

	Percentile
Fit Statistic	95
Stationary R-squared	,000
R-squared	,859
RMSE	114128,137
MAPE	5,253
MaxAPE	18,358
MAE	79533,688
MaxAE	240988,375
Normalized BIC	23,550

### Model Statistics

Model	Number of Predictors	Model Fit statistics		Ljung-Box Q(18)	
		of Stationary squared	R- Normalized BIC	Statistics	DF
σύνολο Model_1	αφίξεων- 0	,000	23,550	.	0

### Model Statistics

Model	Ljung-Box Q(18)	Number of Outliers
-------	-----------------	--------------------

σύνολο Model_1	αφίξεων- .	Sig. <,001
-------------------	------------	---------------

### ARIMA Model Parameters

				Estimate	SE
σύνολο Model_1	αφίξεων- σύνολο	αφίξεων No Transformation	Constant Difference	100472,375 1	40350,388

### ARIMA Model Parameters

				t	Sig.
σύνολο Model_1	αφίξεων- σύνολο	αφίξεων No Transformation	Constant Difference	2,490	,042

### Residual ACF

Model		1	2	3	4	5
σύνολο	αφίξεων- ACF	,178	-,258	,041	-,064	-,223
Model_1	SE	,354	,365	,387	,387	,389

### Residual ACF

Model		6	7
σύνολο	αφίξεων- ACF	-,178	,004
Model_1	SE	,404	,414

### Residual PACF

Model		1	2	3	4	5
σύνολο	αφίξεων- PACF	,178	-,299	,175	-,227	-,103
Model_1	SE	,354	,354	,354	,354	,354

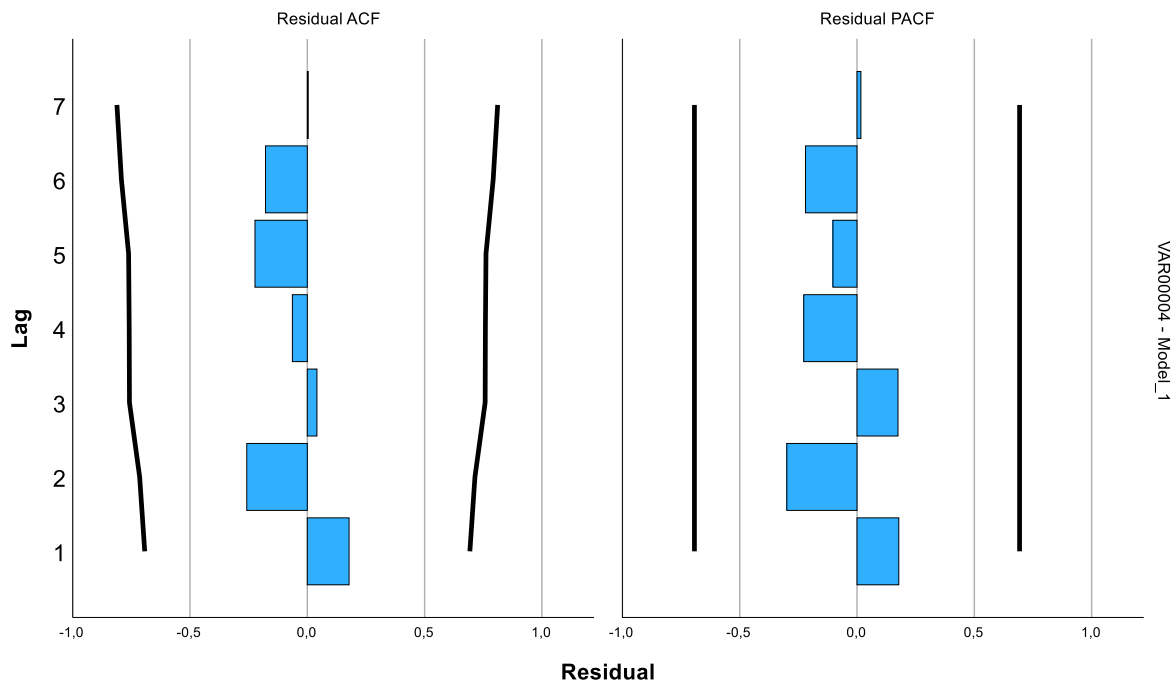
### Residual PACF

Model		6	7
σύνολο	αφίξεων- PACF	-,219	,017
Model_1	SE	,354	,354

### Forecast

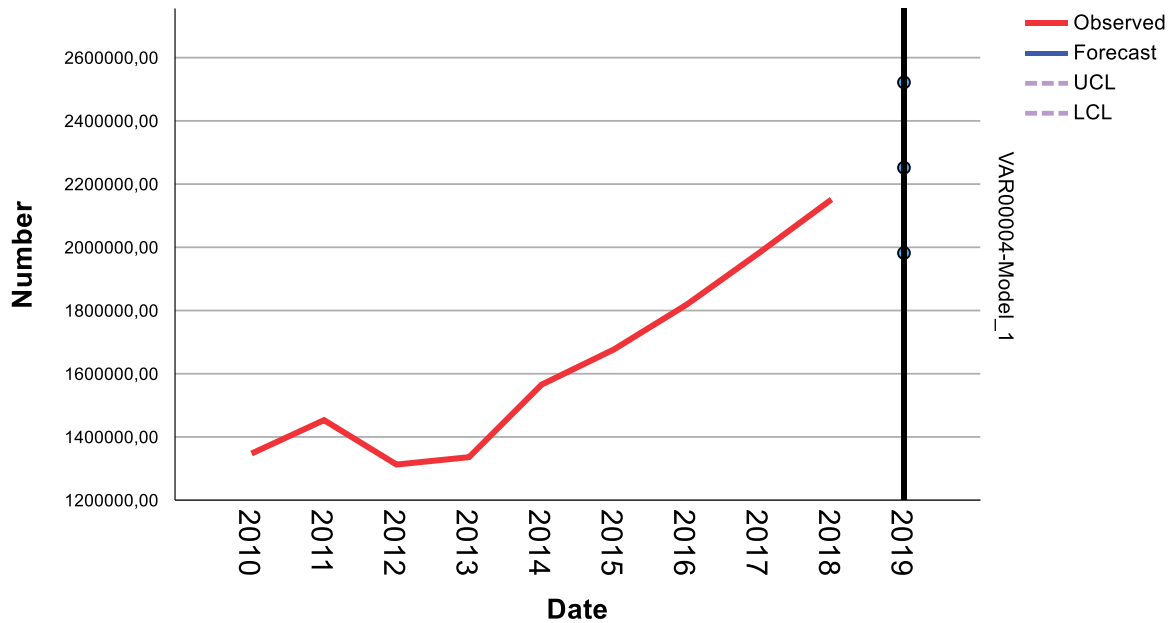
Model		2019
σύνολο	αφίξεων- Forecast	2,25e6
Model_1	UCL	2,52e6
	LCL	1,98e6

For each model, forecasts start after the last non-missing in the range of the requested estimation period, and end at the last period for which non-missing values of all the predictors are available or at the end date of the requested forecast period, whichever is earlier.



γράφημα 46 residual ACF PACF





γράφημα 47 πρόβλεψη τιμής συνόλου αφίξεων

## 4.5 Πρόβλεψη της εκτίμησης ‘καθαρής’ τουριστικής άφιξης

### Sequence Plot

#### Model Description

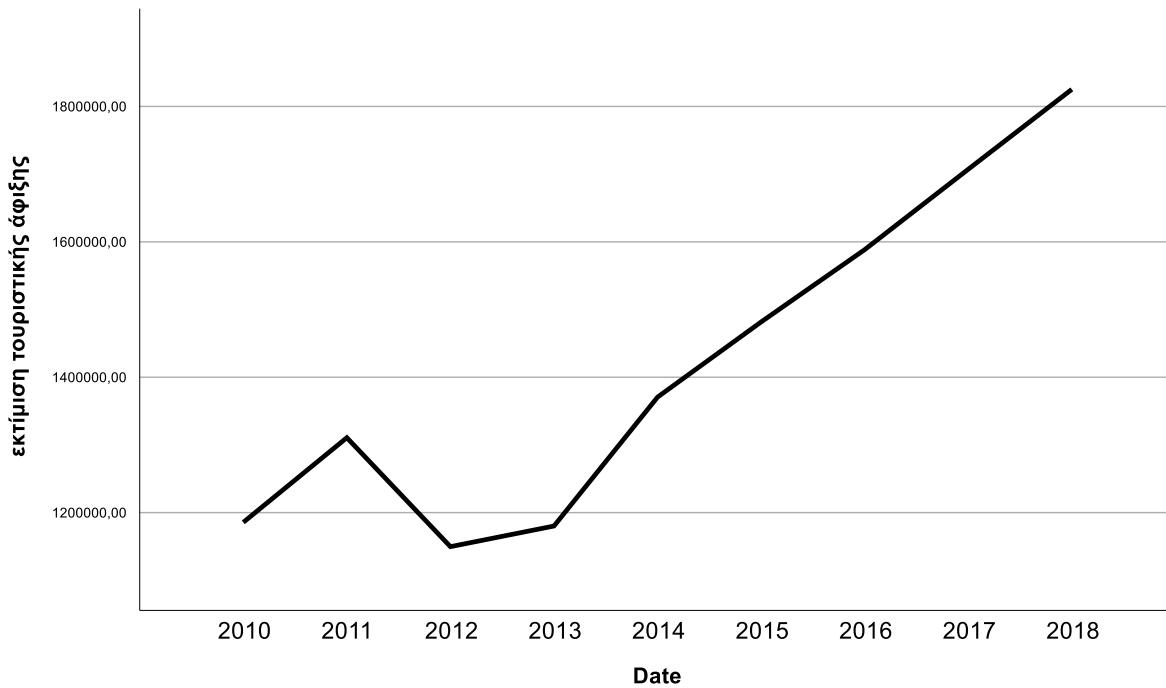
Model Name	MOD_18
Series or Sequence	1
Transformation	εκτίμηση τουριστικής άφιξης
Non-Seasonal Differencing	None
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	0
Horizontal Axis Labels	No periodicity
Intervention Onsets	Date_
Reference Lines	None
Area Below the Curve	None
Applying the model specifications from MOD_18	Not filled

Applying the model specifications from MOD\_18

### Case Processing Summary

εκτίμηση  
τουριστικής  
άφιξης

Series or Sequence Length	9
Number of Missing Values User-Missing in the Plot	0
System-Missing	0



γράφημα 48 εκτίμηση καθαρής τουριστικής άφιξης

#### 4.5.1 ACF PACF

### ACF

#### Model Description

Model Name	MOD_18
Series Name	1 εκτίμηση τουριστικής άφιξης
Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	0
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Maximum Number of Lags	16

Process Assumed for Calculating the Standard Errors of the Autocorrelations Independence(white noise)<sup>a</sup>  
 Display and Plot All lags  
 Applying the model specifications from MOD\_18

### Case Processing Summary

	εκτίμηση τουριστικής άφιξης
Series Length	9
Number of Missing Values	User-Missing 0 System-Missing 0
Number of Valid Values	9
Number of Computable First Lags	8

### εκτίμηση τουριστικής άφιξης

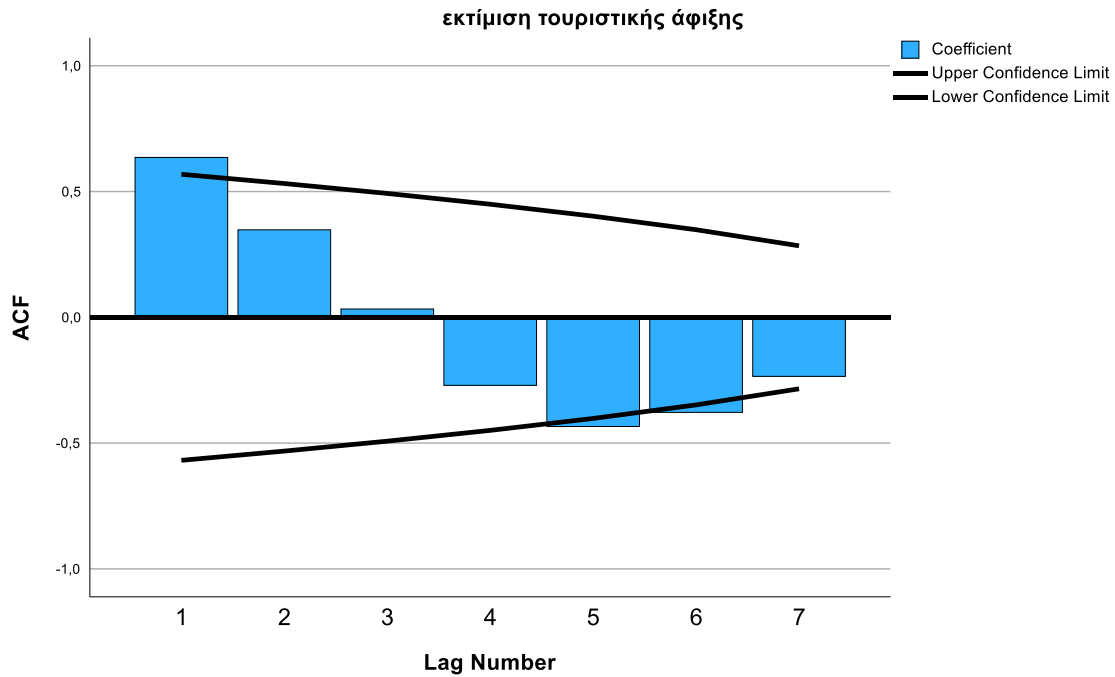
#### Autocorrelations

Series: εκτίμηση τουριστικής άφιξης

Lag	Autocorrelation	Std. Error <sup>a</sup>	Box-Ljung Statistic		
			Value	df	Sig. <sup>b</sup>
1	,636	,284	4,998	1	,025
2	,348	,266	6,709	2	,035
3	,033	,246	6,727	3	,081
4	-,270	,225	8,175	4	,085
5	-,434	,201	12,838	5	,025
6	-,378	,174	17,552	6	,007
7	-,235	,142	20,278	7	,005

a. The underlying process assumed is independence (white noise).

b. Based on the asymptotic chi-square approximation.

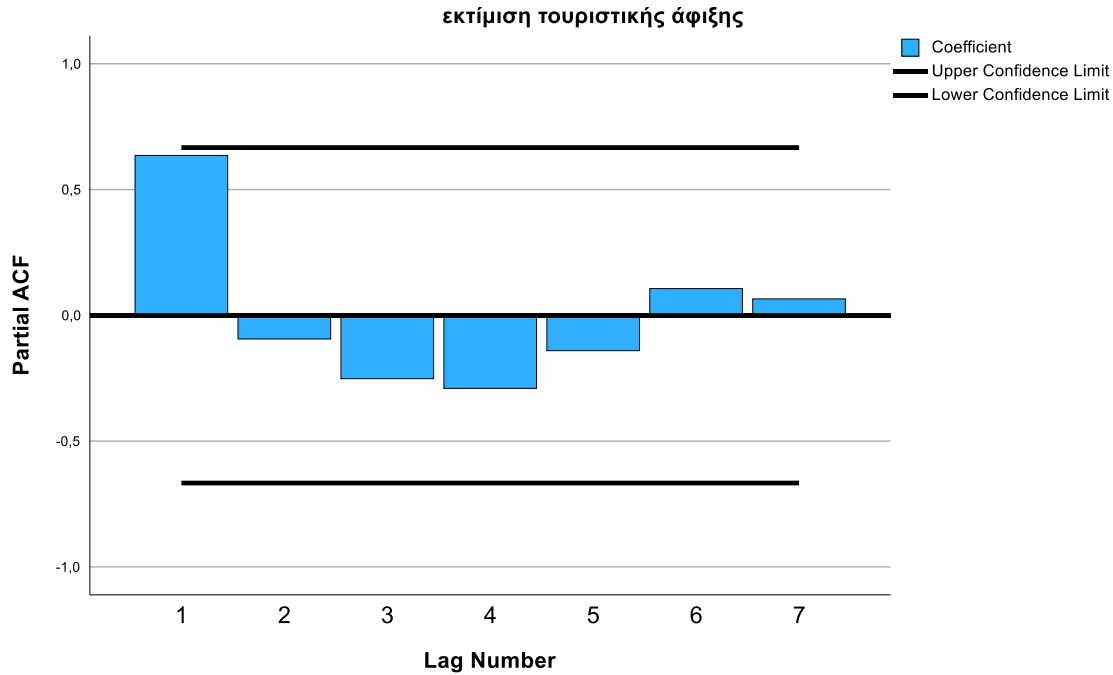


γράφημα 49 ACF

**Partial Autocorrelations**

Series: εκτίμηση τουριστικής άφιξης

Lag	Partial Autocorrelation	Std. Error
1	,636	,333
2	-,094	,333
3	-,252	,333
4	-,290	,333
5	-,141	,333
6	,106	,333
7	,065	,333



γράφημα 50 PACF

#### 4.5.2 Difference ACF PACF

##### Sequence Plot

##### Model Description

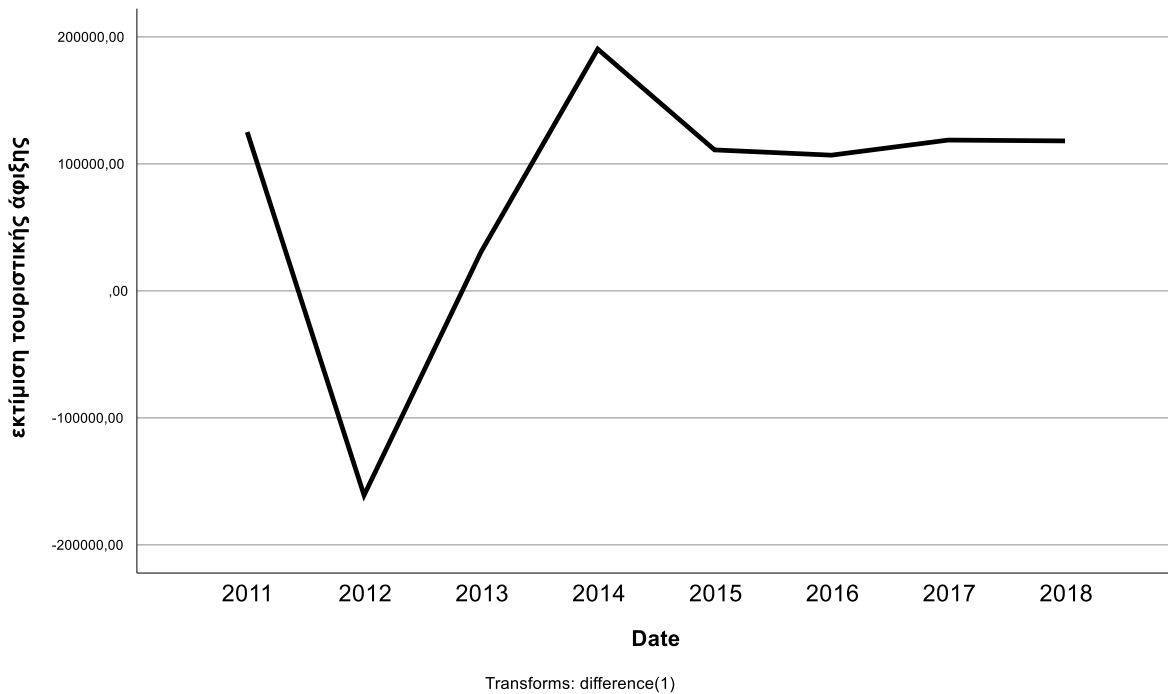
Model Name	MOD_18
Series or Sequence	1
Transformation	εκτίμηση τουριστικής άφιξης
Non-Seasonal Differencing	None
Seasonal Differencing	1
Length of Seasonal Period	0
Horizontal Axis Labels	No periodicity
Intervention Onsets	Date_
Reference Lines	None
Area Below the Curve	None
	Not filled

Applying the model specifications from MOD\_18

##### Case Processing Summary

εκτίμηση  
τουριστικής  
άφιξης

Series or Sequence Length	9
Number of Missing Values User-Missing in the Plot	0
System-Missing	0



γράφημα 51 διαφορά τιμών εκτίμησης

## ACF

### Model Description

Model Name	MOD_18
Series Name	1 εκτίμηση τουριστικής άφιξης
Transformation	None
Non-Seasonal Differencing	1
Seasonal Differencing	0
Length of Seasonal Period	No periodicity
Maximum Number of Lags	16
Process Assumed for Calculating the Standard Errors of the Autocorrelations	Independence(white noise) <sup>a</sup>
Display and Plot	All lags

Applying the model specifications from MOD\_18

### Case Processing Summary

		εκτίμηση τουριστικής άφιξης
Series Length		9
Number of Missing Values	User-Missing	0
	System-Missing	0
Number of Valid Values		9
Number of Values Lost Due to Differencing		1
Number of Computable First Lags After Differencing		7

### εκτίμηση τουριστικής άφιξης

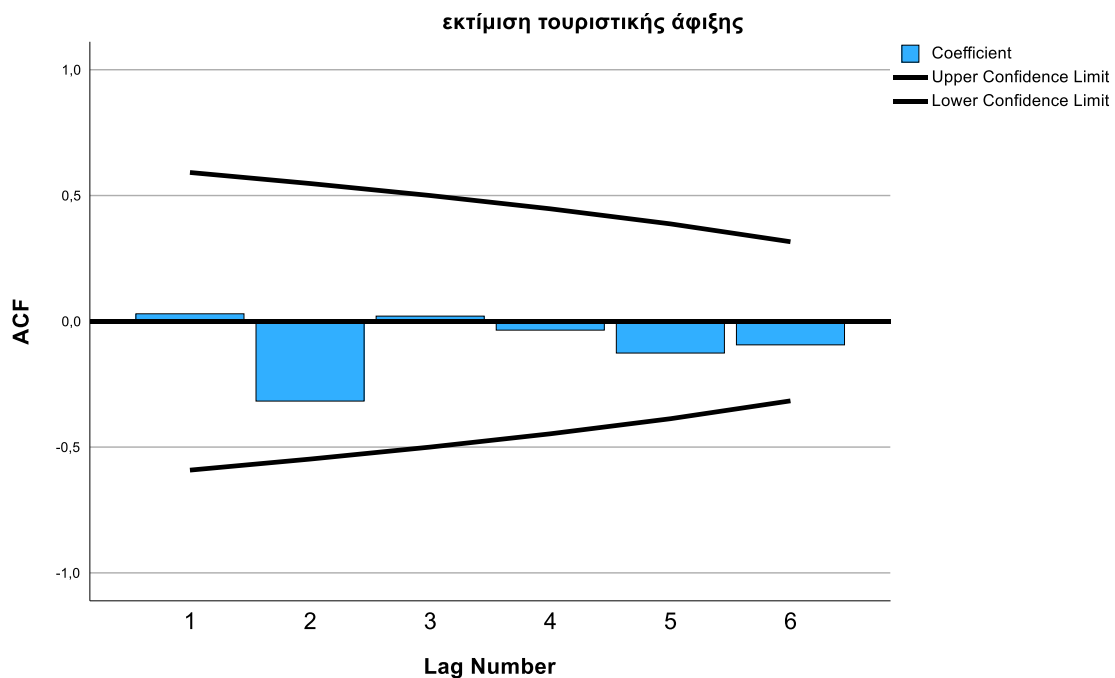
#### Autocorrelations

Series: εκτίμηση τουριστικής άφιξης

Lag	Autocorrelation	Std. Error <sup>a</sup>	Box-Ljung Statistic		
			Value	df	Sig. <sup>b</sup>
1	,030	,296	,010	1	,919
2	-,317	,274	1,352	2	,509
3	,021	,250	1,359	3	,715
4	-,035	,224	1,383	4	,847
5	-,126	,194	1,808	5	,875
6	-,094	,158	2,159	6	,905

a. The underlying process assumed is independence (white noise).

b. Based on the asymptotic chi-square approximation.



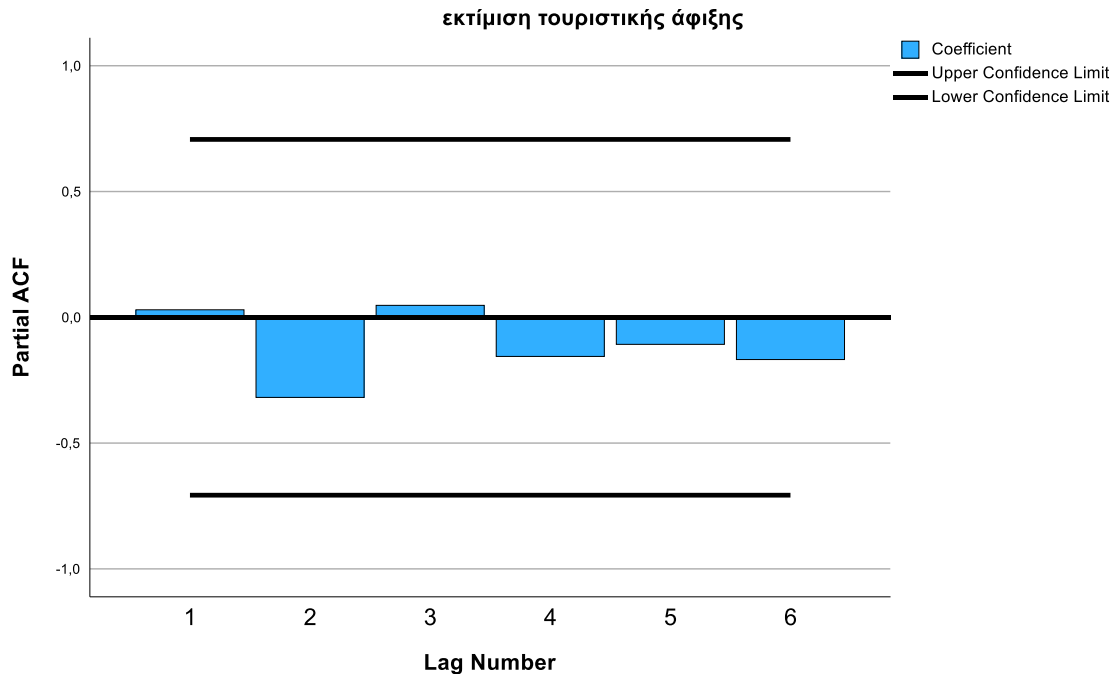
γράφημα 52 ACF διαφοράς τιμών εκτίμησης

### Partial Autocorrelations

Series: εκτίμηση τουριστικής άφιξης

Lag	Partial Autocorrelation	Std. Error
1	,030	,354
2	-,318	,354
3	,048	,354
4	-,155	,354
5	-,108	,354
6	-,168	,354





γράφημα 53 PACF διαφοράς τιμών εκτίμησης

#### 4.5.3 Time Series Model ARIMA (0,1,0)

### Time Series Modeler

#### Model Description

Model ID	Model Type
εκτίμηση τουριστικής άφιξης Model_18	ARIMA(0,1,0)

#### Model Summary

#### Model Fit

Fit Statistic	Mean	SE	Minimum	Maximum	Percentile 5
Stationary R-squared	,000	.	,000	,000	,000
R-squared	,809	.	,809	,809	,809
RMSE	106484,623	.	106484,623	106484,623	106484,623
MAPE	5,599	.	5,599	5,599	5,599
MaxAPE	20,956	.	20,956	20,956	20,956
MAE	72598,625	.	72598,625	72598,625	72598,625
MaxAE	240930,750	.	240930,750	240930,750	240930,750
Normalized BIC	23,411	.	23,411	23,411	23,411

### Model Fit

Fit Statistic	Percentile				
	10	25	50	75	90
Stationary R-squared	,000	,000	,000	,000	,000
R-squared	,809	,809	,809	,809	,809
RMSE	106484,623	106484,623	106484,623	106484,623	106484,623
MAPE	5,599	5,599	5,599	5,599	5,599
MaxAPE	20,956	20,956	20,956	20,956	20,956
MAE	72598,625	72598,625	72598,625	72598,625	72598,625
MaxAE	240930,750	240930,750	240930,750	240930,750	240930,750
Normalized BIC	23,411	23,411	23,411	23,411	23,411

### Model Fit

Fit Statistic	Percentile
Stationary R-squared	,000
R-squared	,809
RMSE	106484,623
MAPE	5,599
MaxAPE	20,956
MAE	72598,625
MaxAE	240930,750
Normalized BIC	23,411

### Model Statistics

Model	Number of Predictors	Model Fit statistics		Ljung-Box Q(18)	
		of Stationary squared	R- Normalized BIC	Statistics	DF
εκτίμηση τουριστικής άφιξης-Model_1	0	,000	23,411	.	0

### Model Statistics

Model	Ljung-Box Q(18) Sig.	Number of Outliers

εκτίμηση τουριστικής . <,001  
 άφιξης-Model\_1

**ARIMA Model Parameters**

εκτίμηση τουριστικής εκτίμηση	τουριστικής No Transformation	Constant	Estimate
άφιξης-Model_1	άφιξης	Difference	79953,750 1

**ARIMA Model Parameters**

εκτίμηση τουριστικής εκτίμηση	τουριστικής No Transformation	Constant	SE
άφιξης-Model_1	άφιξης	Difference	37647,998

**ARIMA Model Parameters**

εκτίμηση τουριστικής εκτίμηση	τουριστικής No Transformation	Constant	t
άφιξης-Model_1	άφιξης	Difference	2,124

**ARIMA Model Parameters**

εκτίμηση τουριστικής εκτίμηση	τουριστικής No Transformation	Constant	Sig.
άφιξης-Model_1	άφιξης	Difference	,071

**Residual ACF**

Model		1	2	3	4	5
εκτίμηση τουριστικής ACF	άφιξης-Model_1	,030	-,317	,021	-,035	-,126
	SE	,354	,354	,388	,388	,388

**Residual ACF**

Model		6	7
εκτίμηση τουριστικής ACF	άφιξης-Model_1	-,094	,022
	SE	,393	,396

**Residual PACF**

Model		1	2	3	4	5
εκτίμηση τουριστικής PACF	άφιξης-Model_1	,030	-,318	,048	-,155	-,108
	SE	,354	,354	,354	,354	,354

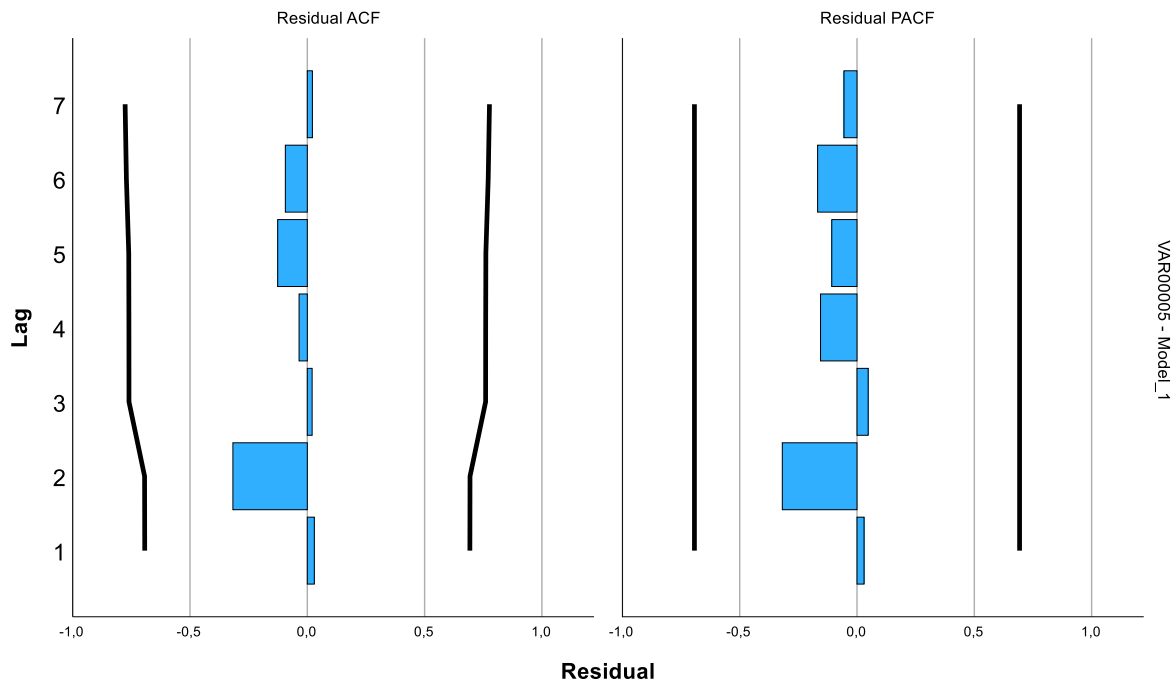
### Residual PACF

Model		6	7
εκτίμηση	τουριστικής PACF	-,168	-,055
άφιξης-Model_1	SE	,354	,354

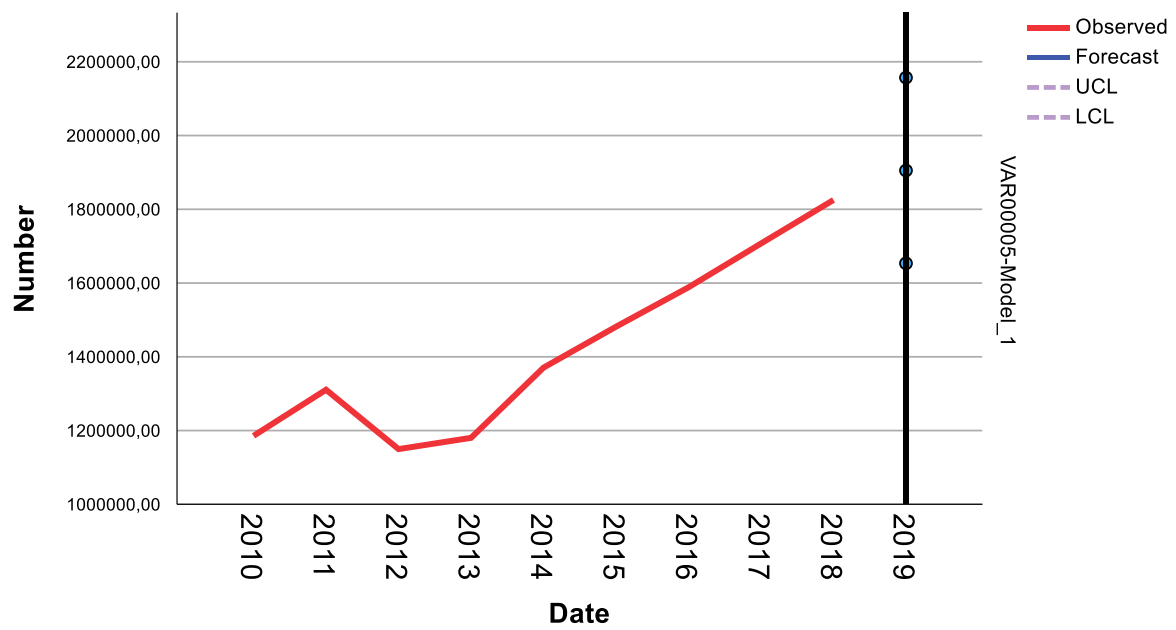
### Forecast

Model		2019
εκτίμηση	τουριστικής Forecast	1,91e6
άφιξης-Model_1	UCL	2,16e6
	LCL	1,65e6

For each model, forecasts start after the last non-missing in the range of the requested estimation period, and end at the last period for which non-missing values of all the predictors are available or at the end date of the requested forecast period, whichever is earlier.



γράφημα 54 residual ACF PACF



γράφημα 55 πρόβλεψη εκτίμησης καθαρής τουριστικής άφιξης

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV**

### **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Στα πλαίσια συγγραφής της παρούσας μελέτης επιχειρήθηκε η εξέταση της σχέσης μεταξύ της προστασίας του περιβάλλοντος και της τουριστικής ανάπτυξης. Ο τουρισμός αποτελεί βασικό πυλώνα ανάπτυξης για την Ελλάδα, η οποία στηρίζει σε αυτόν την οικονομία της. Ανά περιόδους γίνονται προσπάθειες για την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και την αποκόλληση της χώρας από το βασικό τουριστικό πρότυπο «Ήλιος-Άμμος-Θάλασσα». Η σημαντικότερη εξ αυτών των προσπαθειών σχετίζεται με την προώθηση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, μέσω των οποίων όχι μόνο η τουριστική περίοδος της Ελλάδας θα έχει μεγαλύτερη διάρκεια αλλά ταυτόχρονα θα προωθηθεί και η έννοια της βιώσιμης και αειφόρου τουριστικής ανάπτυξης. Είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι οι δραστηριότητες της τουριστικής βιομηχανίας λαμβάνουν χώρα στο περιβάλλον, γεγονός το οποίο υποδηλώνει ότι οι επιπτώσεις αυτών των ενεργειών γίνονται άμεσα εμφανείς σε αυτό, στην κοινωνία αλλά και στην καθημερινότητα των ανθρώπων.

Ορισμένες από τις δυσμενείς επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης στο περιβάλλον είναι η ρύπανση της ατμόσφαιρας και των υδάτων από την αλόγιστη χρήση των φυσικών πόρων και της χρήσης οχημάτων, η ηχορύπανση η οποία μπορεί να προκαλείται από τη δυνατή μουσική ή από τα αυτοκίνητα και τα κάθε είδους οχήματα, η εκμετάλλευση χέρσων εκτάσεων που προορίζονταν για άλλη χρήση, η αποψίλωση με στόχο την οικοδόμηση νέων κτιρίων, η αλλοτρίωση της φυσικής εικόνας των περιοχών από τη μαζική παρουσία επισκεπτών, η κατασπατάληση φυσικών πόρων και η αυθαίρετη και γρήγορη ανέγερση κτιρίων με στόχο την εξασφάλιση άμεσου και γρήγορου κέρδους. Ωστόσο, υπάρχουν και θετικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης σε ορισμένες περιοχές όπως είναι η αναβάθμιση των υποδομών, η βελτίωση του τρόπου ζωής των ανθρώπων και η ενίσχυση της τοπικής οικονομίας.

Πρέπει να τονισθεί ότι οι αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού προέρχονται από την ανεξέλεγκτη τουριστική ανάπτυξη και τη θυσία που πραγματοποιείται στο βωμό του κέρδους. Για την προστασία του περιβάλλοντος δεν πρέπει να επιβληθεί η άμβλυνση της τουριστικής δραστηριότητας αλλά η ύπαρξη αυτής σε λογικά και ελεγχόμενα πλαίσια και κυρίως με γνώμονα το σεβασμό προς το περιβάλλον. Πιο αναλυτικά, θεωρείται χρήσιμο να πραγματοποιούνται έλεγχοι στις περιοχές έντονης τουριστικής ανάπτυξης και εφόσον καταγραφούν οι ζημιές που έχουν συμβεί να θεσπιστούν τα κατάλληλα μέτρα. Μεταξύ αυτών των μέτρων προτείνεται:

- Η θέσπιση οργάνων που θα ελέγχει την τουριστική ανάπτυξη ορισμένων περιοχών όπου παρατηρείται υπέρ-συγκέντρωση τουριστικής δραστηριότητας.

- Η απόδοση κινήτρων στις επιχειρήσεις που θα λειτουργούν με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος.
- Η προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού μέσω των οποίων θα προωθείται η τουριστική δραστηριότητα και παράλληλα θα προστατεύεται το περιβάλλον.
- Ο έλεγχος της ανεξέλεγκτης ανέγερσης κτιριακών εγκαταστάσεων και ο λόγος για τον οποίο αυτές κατασκευάζονται.
- Η ενίσχυση και η προβολή τουριστικών περιοχών χαμηλότερου ενδιαφέροντος με στόχο την αποσυμφόρηση των περιοχών εκείνων όπου παρατηρείται υπέρ-συγκέντρωση των τουριστικών δραστηριοτήτων.
- Η κατασκευή έργων υποδομών για τη βελτίωση της καθημερινότητας των μόνιμων κατοίκων και των επισκεπτών ή των τουριστών.
- Ο προγραμματισμός έργων για την αξιοποίηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και η αξιοποίηση αυτών από την τουριστική βιομηχανία.
- Η προώθηση της ιδέας της αειφόρου τουριστικής ανάπτυξης και του βιώσιμου τουρισμού.

Στα πλαίσια συγγραφής της παρούσας μελέτης εξετάστηκε η περίπτωση της Μυκόνου ως τουριστικού προορισμού σκιαγραφώντας την τουριστική ανάπτυξη, “ακτινογραφώντας” την επιχειρηματική δραστηριότητα και διακρίνοντας περιβαλλοντικά και μη προβλήματα οφειλόμενα στις συνέπειες του τουρισμού. Η διαχείριση των αποβλήτων και τα προβλήματα συγκοινωνίας συγκαταλέγονται στα χρόνια του νησιού.

Μετά τη διεξαγωγή της μελέτης περίπτωσης της Μυκόνου αποδείχθηκε ότι η τουριστική ανάπτυξη που γνώρισε το νησί ήταν αλματώδης και έλαβε χώρα από τη δεκαετία του 1950. Από τότε και μετά ξεκίνησε η τουριστική ανάπτυξη της περιοχής με την προσέλκυση ενός αυξημένου αριθμού τουριστών από κάθε γεωγραφικό μήκος και πλάτος τη γης. Η Μύκονος, η οποία είναι γνωστή και ως «Το Νησί των Ανέμων», διαθέτει την αίγλη του κοσμοπολίτικου νησιού του Αιγαίου στο οποίο κάθε επισκέπτης μπορεί να επιλέξει να κάνει τις διακοπές που επιθυμεί. Είναι χρήσιμο να σημειωθεί ότι αυτή η ραγδαία τουριστική ανάπτυξη της Μυκόνου δεν έχει αφήσει ανεπηρέαστο το περιβάλλον. Το τελευταίο διαμορφώνει το σημείο στο οποίο λαμβάνουν χώρα όλες οι τουριστικές δραστηριότητες και ταυτόχρονα είναι ο αποδέκτης όλων των επιπτώσεων. Η προσέλευση των τουριστών έχει ως αποτέλεσμα την έντονη οικοδομική δραστηριότητα για τη δημιουργία εγκαταστάσεων οι οποίες θα μπορούσαν να καλύπτουν τις ανάγκες του συνεχώς



αυξανόμενου αριθμού των επισκεπτών. Σπάνιες είναι οι περιπτώσεις στις οποίες η ανέγερση νέων κτιριακών εγκαταστάσεων δε συμβαδίζει με τα κατασκευαστικά πρότυπα και την κείμενη νομοθεσία της περιοχής με αποτέλεσμα να κινδυνεύει η εικόνα του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.

Η Μύκονος πλέον σύμφωνα με την έννοια του κύκλου ζωής του τουριστικού προορισμού του Butler είναι στη φάση της εδραίωσης πράγμα που σημαίνει ότι το νησί έχει ανάγκη διεύρυνσης των υποδομών του προκειμένου να αναπτυχθεί περαιτέρω. Η φέρουσα ικανότητα αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης. Η θεσμοθέτηση φορέα ο οποίος θα εκτιμά το επιτρεπόμενο μέγεθος τουριστικής ανάπτυξης στις κατά τόπους τουριστικές περιοχές θεωρείται επιβεβλημένη. Ένα εργαλείο το οποίο θα υπολογίζει την ποσότητα των επισκεπτών που μπορεί να διαχειριστεί ένας τόπος προκειμένου να είναι αιεφόρος.

Η Μύκονος αναμφισβήτητα έχει θέσει στέρεες βάσεις τουριστικής ανάπτυξης. Οι υποδομές του νησιού, το ανθρώπινο δυναμικό, ο ιδιωτικός τομέας και οι υψηλής ποιότητας υπηρεσίες και τα αγαθά που προσφέρει σε συνδυασμό με το περιβάλλον, την ιστορία και την ενέργεια του νησιού δημιουργούν έναν τουριστικό προορισμό παγκόσμιας εμβέλειας. Η νέα γενιά Μυκονιατών θα πρέπει να τον διαφυλάξει και να τον εξελίξει, παρέχοντας υπηρεσίες φιλικές προς το περιβάλλον χαμηλών ρύπων και ανακυκλώσιμων υλικών. Θα πρέπει οι αξίες φιλότιμο, φιλοξενία, ευγένεια, γενναιοδωρία, χαμόγελο, οι οποίες ναυπήγησαν τη ναυαρχίδα του ελληνικού τουρισμού να αναζωπυρωθούν και να επανέλθουν στο επίκεντρο προσφοράς της κοινωνίας. Η πολιτεία από τη μεριά της θα πρέπει να μεριμνήσει για την αύξηση της ποιότητας και της δυναμικότητας των υποδομών, για τη διασφάλιση του τουριστικού προϊόντος Μυκόνου και για την προώθηση κατάλληλων συνθηκών πραγματοποίησης των παραπάνω. Τέλος, θέλω να πιστεύω ότι η μελέτη αυτή που αφορά την τουριστική ανάπτυξη και το περιβάλλον της Μυκόνου θα αποτελεί διαχρονικό έρεισμα και εργαλείο βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης για τους κατοίκους των κατά τόπο τουριστικών προορισμών της χώρας μας και θα συμβάλει στην περαιτέρω καλλιέργεια περιβαλλοντικής συνειδήσεως αφού ο τουρισμός και το ευρύτερο περιβάλλον δραστηριότητας του είναι άρρηκτα συνδεδεμένα μεταξύ τους.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Andereck, K., 2009. Tourist perceptions of environmentally friendly innovations. *Innovations for Sustainable Tourism*, pp. 1-5
- Ap, J., 1990. Residents' perceptions research on the social impacts of tourism. *Research Notes and Reports*, pp. 610-616
- Crater, E., 1987. Tourism in least developed countries. *Annals of Tourism Research*, Τόμος 14, pp. 202-226
- Doğan, H., 1989. Forms of adjustment: Sociocultural impacts of tourism. *Annals of Tourism Research*, Τόμος 16, pp. 216-236
- Gössling, S. και συν., 2012. Tourism and water use: Supply, demand, and security. *An International Review. Tourism Management*, Τόμος 33, pp. 1-15
- Hunziker, Walter; Krapf, Kurt (1942). *Grundriss der Allgemeinen Fremdenverkehrslehre* [Outline of the general teaching of tourism]. *Seminars für Fremdenverkehr und Verkehrspolitik an der Handels-Hochschule St. Gallen*
- Sechambo, F., 2001. Land use by people living around protected areas: The case of lake Manyara National Park. *UTAFITI*, Τόμος 4, pp. 105-116
- Stock, R., 2013. *Africa south of the Sahara*. New York, NY: Guilford Press
- SETE, 2016. *Ελληνικός Τουρισμός - Εξελίξεις - Προοπτικές*, Αθήνα: INSETE
- Lepp, A., Gibson, H. & Lane, C., 2011. Image and perceived risk: A study of Uganda and its official tourism website. *Tourism Management*, 32(3), pp. 675-684
- Mitchell, J. & Faal, J., 2007. Holiday package tourism and the poor in the Gambia. *Development Southern Africa*, 24(3), pp. 445-464
- Renn, O. και συν., 1992. The social amplification of risk: Theoretical foundations and empirical applications. *Social Issues*, 48(4), pp. 137-160
- Buckley, R., 2001. Environmental impacts. In D. Weaver (Ed.), *The encyclopedia of ecotourism* (pp. 379-394). New York, NY: CAB International

- Saarinen, J., 2006. Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 33(4), pp. 1121-1140
- Okech, R. N., 2011. Ecotourism development and challenges: A Kenyan experience. *Tourism Analytics*, 16(1), pp. 19-29
- Huh, C. & Vogt, C. A., 2008. Changes in residents' attitudes toward tourism over time: A cohort analytical approach. *Journal of Travel Research*, 46(4), pp. 446-455
- Nunkoo, R. & Ramkissoon, H., 2010. Modelling community support for a proposed integrated resort project. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(2), pp. 257-277
- Chee-Hua, C., May-Chiun, L., Vikneswaran, N. & Songan, P., 2016. Examining the effects of environmental components on tourism destination competitiveness: The moderating impact of community support. *Asian Academy of Management Journal*, 21(1), pp. 75-104
- Muganda, M., Sirima, A. & Ezra, P. M., 2013. The role of local communities in tourism development: Grassroots perspectives from Tanzania. *Journal of Human Ecology*, 41(1), pp. 53-66
- Chandralal, K. P. L., 2010. Impacts of tourism and community attitude towards tourism: A case study in Sri Lanka. *South Asian Journal of Tourism and Heritage*, 3(2), pp. 41-49
- Sekhar, N. U., 2003. Local people's attitudes towards conservation and wildlife tourism around Sariska Reserve, India. *Journal of Environmental Management*, 69, pp. 339-347
- Manyara, G. & Jones, E., 2007. Community-based tourism enterprises development in Kenya: An exploration of their potential as avenues of poverty reduction. *Journal of Sustainable Tourism*, 15(6), pp. 628-644
- Zhang, H. & Lei, S. L., 2012. A structural model of residents' intention to participate in ecotourism, the Case of a wetland community. *Tourism Management*, 33, pp. 916-925
- Fernando, I. N. & W., L., 2012. New conceptual model on cluster competitiveness: A new paradigm for tourism?. *International Journal of Business and Management*, 7(9), pp. 75-84
- Stronza, A. & Gordillo, J., 2008. Community views of ecotourism. *Annals of Tourism Research*, 35(2), pp. 448-468
- Lo, M. C., Songan, P., Mohamad, A. A. & Yeo, A. W., 2013. Rural tourism and destination image: Community perception in tourism planning. *The Macrotheme Review*, 2(1), pp. 102-118
- Hankinson, G., 2004. The brand images of tourism destinations: a study of the saliency of organic images. *Journal of Product and Brand Management*, 13(1), pp. 61-74
- Aref, F. & Gill, S. S., 2009. Rural tourism development through rural cooperatives. *Nature and Science*, 7(10), pp. 68-73

- Deery, M., Jago, B. L. & Fredline, L., 2012. Rethinking social impacts of tourism research: A new research agenda. *Tourism Management*, Τόμος 33, pp. 64-73
- Nghi, T. και συν., 2007. Tourism carrying capacity assessment for Phong Nhake Bang and Dong Hoi, Quang Binh Province. *VNU Journal of Science, Earth Sciences*, Τόμος 23, pp. 80-87
- Mathew, V., 2009. Sustainable tourism: A case of destination competitiveness in South Asia. *South Asian Journal of Tourism and Heritage*, 2(1), pp. 83-89
- Dwyer, L., 2001. Destination Competitiveness: Determinants and Indicators. Unpublished Report
- Gooroochurn, N. & Sugiyarto, G., 2005. Competitiveness indicators in the travel tourism industry. *Tourism Economics*, 11(1), pp. 25-43
- Royo-Vela, M., 2009. Rural-cultural excursion conceptualization: A local tourism marketing management model based on tourist destination image measurement. *Tourism Management*, 30(3), pp. 419-428
- Park, D. B. & Yoon, Y. S., 2009. Segmentation by motivation in rural tourism: A Korean case study. *Tourism Management*, Τόμος 30, pp. 99-108
- Cai, L. & Li, M., 2009. Distance-segmented rural tourists. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 26(8), pp. 751-761
- Pesonen, J. A., 2012. Segmentation of rural tourists: Combining push and pull motivations. *Tourism and Hospitality Management*, 18(1), pp. 69-82
- Angelkova, T., Koteski, C., Jakovlev, Z. & Mitrevska, E., 2012. Sustainability and competitiveness of tourism. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, Τόμος 44, pp. 221-227
- Mo, C., Howard, D. R. & Havitz, M. E., 1993. Testing an international tourist role typology. *Annals of Tourism Research*, Τόμος 20, pp. 319-335
- Murphy, P., Pritchard, M. & Smith, B., 2000. The destination product and its impact on traveller perceptions. *Tourism Management*, Τόμος 21, pp. 43-52
- Tozser, A., 2010. Competitive tourism destination: Developing a new model of tourism competitiveness (Unpublished Doctoral thesis), Miskolc: University of Miskolc, Faculty of Economic
- Dwyer, L. & Kim, C., 2003. Destination competitiveness: Determinants and indicators. *Current Issues in Tourism*, 6(5), pp. 369-414
- Khadaroo, J. & Seetanah, B., 2008. The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management*, Τόμος 29, pp. 831-840
- Su, M. M. & Wall, G., 2009. The Qing-Tibet railway and Tibetan tourism: Travelers perspectives. *Tourism Management*, Τόμος 30, pp. 650-657

- Hsueh, Y. H. & Yeh, H. M., 2014. Mapping spatial relationships among travel nodes for tourism development. *International Journal of Current Research and Academic Review*, 2(2), pp. 199-211
- Mazilu, M. & Stancioiu, F., 2009. Tourist destination competitiveness: Between desirable and imperative. *Geography Series, Τόμος 12*, pp. 176-188
- Moric, I., 2013. Clusters as a factor of rural tourism competitiveness: Montenegro experiences. *Business Systems Research*, 4(2), pp. 94-107
- Qiu, X., Fang, Y., Yang, X. & Zhu, F., 2017. Tourism eco-efficiency measurement, characteristics, and its influence factors in China. *Sustainability, Τόμος 1634*
- Jin, C., Cheng, J., Xu, J. & Huang, Z., 2018. Self-driving tourism induced carbon emission flows and its determinants in well-developed regions: A case study of Jiangsu Province, China. *Journal of Cleaner Production, Τόμος 186*, pp. 191-202
- Kulcsar, N., 2009. Rural tourism in Hungary: The key of competitiveness. *Proceedings of FIKUSZ '09 Symposium for Young Researchers*, pp. 121-127
- Lo, M. C., Songan, P., Mohamad, A. A. & Yeo, A. W., 2013. Rural tourism and destination image: Community perception in tourism planning. *The Macrotheme Review*, 2(1), pp. 102-118
- Miller, M. A. L., 2006. Paradise Sold, Paradise Lost: Jamaica's Environment and culture in the tourism marketplace. In *Baver and Lynch*, pp. 35-43
- Goodwin, J. J. D., 2008. Sustainable tourism development in the Caribbean Island Nation States. *Michigan Journal of Public Affairs, Τόμος 5*, pp. 1-16
- Mihalic, T., 2000. Environmental management of a tourist destination: A factor of tourism competitiveness. *Tourism Management, Τόμος 21*, pp. 65-78
- Tiwari, A. K., Ozturk, I. & Aruna, M., 2013. Tourism, Energy Consumption and Climate Change in OECD Countries. *International Journal of Energy Economics Policy, Τόμος 3*, pp. 247-261  
Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης
- Ozturk, I., 2016. The relationships among tourism development, energy demand, and growth factors in developed and developing countries. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology, Τόμος 23*, pp. 122-131
- Fayyaz, A. και συν., 2018. Tourism and Environmental Pollution: Evidence from the One Belt One Road Provinces of Western China. *Sustainability* , 10(3520), pp. 122
- Pablo-Romero, M. d. P., Pozo-Barajas, R. & Sánchez-Rivas, J., 2017. Relationships between tourism and hospitality sector electricity consumption in Spanish Provinces (1999–2013). *Sustainability* , 9(480)

Zaman, K., Shahbaz, M., Loganathan, N. & Raza, S. A., 2016. Tourism development, energy consumption and Environmental Kuznets Curve: Trivariate analysis in the panel of developed and developing countries. *Tourism Management*, Τόμος 54, pp. 275-283

Sherafatian-Jahromi, R., Othman, M. S., Law, S. H. & Ismail, N. W., 2017. Tourism and CO2 emissions nexus in Southeast Asia: New evidence from panel estimation. *Environment, Development and Sustainability*, Τόμος 19, pp. 1407-1423

Katircioglu, S. T., Feridun, M. & Kilinc, C., 2014. Estimating tourism-induced energy consumption and CO2 emissions: The case of Cyprus. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, Τόμος 29, pp. 634-640

Ng, T. H., Lye, C. T. & Lim, Y. S., 2016. A decomposition analysis of CO2 emissions: Evidence from Malaysia's tourism industry. *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, Τόμος 4509, pp. 1-12

Arbulú, I., Lozano, J. & Rey-Maqueira, J., 2015. Tourism and solid waste generation in Europe: A panel data assessment of the Environmental Kuznets Curve. *Waste Management*, Τόμος 46, pp. 628-636

Cadarso, M. Á. και συν., 2015. Quantifying Spanish tourism's carbon footprint: The contributions of residents and visitors: A longitudinal study. *Journal of Sustainable Tourism*, Τόμος 23, pp. 922-946

Nelson, V., 2013. *An introduction to the geography of tourism*. Lanham, MD: Rowman & Littlefield  
Katircioglu, S. T., 2014. Testing the tourism-induced EKC hypothesis: The case of Singapore. *Economic Modelling*, Τόμος 41, pp. 383-391  
Hall, C., 1995. *Introduction to tourism in Australia: Impacts, planning and development*. London: Longman

Mbaiwa, J., 2005. Enclave tourism and its socio-economic impacts in the Okavango Delta, Botswana. *Tourism Management*, Τόμος 26, pp. 157-172

Pearce, P., 1985. A systematic comparison of travel-related roles. *Human Relations*, 11(38), pp. 100-110

Jamal, T. & Robinson, M., 2009. *The SAGE handbook of tourism studies*. London: SAGE

«Ανανεώσιμες πηγές ενέργειας» (2019) *Wikipedia*. Διαθέσιμο στο <https://bit.ly/3d0ed9N> (Πρόσβαση: 15 Σεπτεμβρίου 2019).

«Αιολικό πάρκο Geremi» (2019) Διαθέσιμο στο <http://worldenergynews.gr/index.php?id=7848> (Πρόσβαση: 15 Σεπτεμβρίου 2019).

«Πράσινα ξενοδοχεία» (2019) Διαθέσιμο στο <https://bit.ly/2XWgOx2> (Πρόσβαση: 15 Σεπτεμβρίου 2019).

Mykonosinformation.com, 2019. The Best Mykonos Travel Guide...  
<http://www.mykonosinformation.com/> [Πρόσβαση 20 May 2019]

Municipality of Mykonos, 2019. Το νησί. <https://mykonos.gr/> [Πρόσβαση 20 May 2019]

Ικανοποίηση πελατών σε τουριστικά μέρη, πηγή: Global Review Index

Χαλάτση, Π., 2018. Τουριστική Αγορά. <http://www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=378>

Λεμονιά, Μ., 2013. Μύκονος 2013: Χρυσές μπίζνες με το τρίτο φύλο  
<https://www.protothema.gr/stories/article/296788/mukonos-2013hruses-biznes-me-to-trito-fulo/>

newsbeast, 2017. Το οικονομικό θαύμα του «πριγκιπάτου» της Μυκόνου  
<https://www.newsbeast.gr/weekend/arthro/2816376/to-ikonomikothavma-touprigkipatou-tis-mikonou>

e-mykonos, 2017. Μύκονος: Η πιο ανθεκτική αγορά ακινήτων σε διεθνές επίπεδο  
[www.emykonos.gr/mykonos-agera-akiniton/](http://www.emykonos.gr/mykonos-agera-akiniton/)

Καλοκάρδου, Ρ., 2002. Δομημένο Περιβάλλον και Τουρισμός: μία δύσκολη σχέση. Σύγχρονα  
Θεματα, Τόμος 55, pp. 81-86

Παρπαΐρης, Α., 2002. Κύκλος ζωής του τουριστικού προϊόντος: η περίπτωση της Μυκόνου.  
Σύγχρονα Θεματα, Τόμος 55, pp. 93-102

Παρπαΐρης, Α., 1993. Η Έρευνα της Φέρουσας Ικανότητας της Τουριστικής Ανάπτυξης στη  
Μύκονο: Προβλήματα - Προοπτικές, Ανάβυσσος, Αθήνα: Εθνικό Συνέδριο RSA Butler

«Ξενοδοχειακό δυναμικό», Statistics.gr. 2019. Στατιστικές - ELSTAT. [online] Available at:  
<<https://www.statistics.gr/statistics/-/publication/STO12>> [Accessed 13 September 2019].

<https://europost.gr/posa-dinei-i-mykonos-sta-dim-tameia-apo-ta-2-3-dis-eyro-tziro-oste-na-apaitei-apo-to-kratos/>. 2019. [online] Available at: <<https://europost.gr/posa-dinei-i-mykonos-sta-dim-tameia-apo-ta-2-3-dis-eyro-tziro-oste-na-apaitei-apo-to-kratos/>> [Accessed 7 September 2019].

Naxos Press | Η ολοκληρωμένη ηλεκτρονική εφημερίδα Νάξου, Μικρών Κυκλάδων, Κυκλάδων.  
2019. Σαντορίνη Εκπέμπει SOS: Όχι Άλλα Ξενοδοχεία... Γεμίσαμε. [online] Available at:  
<<https://www.naxospress.gr/arthro/toyrismos/santorini-ekpemppei-sos-ohi-alla-xenodoheia-gemisame>> [Accessed 13 September 2019].

newmoney. 2019. Μύκονος: Στα 705 Ευρώ Η Μέση Τιμή Για Διανυκτέρευση Σε 5 Άστερο -  
Newmoney. [online] Available at: <<https://www.newmoney.gr/roh/palmos-oikonomias/tourismos/mikonos-sta-724-eiro-i-mesi-timi-gia-dianiktereysi-se-5astero/>> [Accessed 13 September 2019].

mononews. 2019. *Μύκονος: Το «Χρυσό Νησί» Του Real Estate - Στα 6.500 Ευρώ Ανά Τ.Μ Η Τιμή Πώλησης* | Mononews. [online] Available at: <<https://www.mononews.gr/real-estate/mikonos-to-chriso-nisi-tou-real-estate-sta-6500-evro-ana-tm>> [Accessed 13 September 2019].

2012. *ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΦΙΞΕΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ*. [ebook] ΕΜΠΟΡΙΚΟ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ. Available at: <[http://www.pcci.gr/everpimages/E18\\_F10617.STATI\\_KROUAZIERAS\\_2010\\_2012\\_.pdf](http://www.pcci.gr/everpimages/E18_F10617.STATI_KROUAZIERAS_2010_2012_.pdf)> [Accessed 13 September 2019].

Nautilia.gr. 2019. *Στατιστικά Στοιχεία Κρουαζιέρας 2013-2015 Για Όλα Τα Ελληνικά Λιμάνια* | Nautilia.Gr. [online] Available at: <<https://nautilia.gr/eidiseis/krouaziera/statistika-stichia-krouazieras-2013-2015-gia-ola-ta-ellinika-limania/>> [Accessed 13 September 2019].

ΧΡΗΜΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ money-tourism.gr. 2020. *Κρουαζιέρα: Περισσότεροι Επιβάτες Στην Ελλάδα Το 2018, Μείωση Των Πλοίων - ΧΡΗΜΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ Money-Tourism.Gr.* [online] Available at: <<https://money-tourism.gr/kroyaziera-perissoteroi-epivates-stin-ellada-to-2018-meiosi-ton-ploion/>> [Accessed 13 June 2019].

Υπα.gr. 2019. *Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας - Αερολιμένες - Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου (ΚΑΜΚ)*. [online] Available at: <<http://www.ypa.gr/our-airports/kratikos-aerolimenas-mykonou-kamk>> [Accessed 13 September 2019].

Statistics.gr. 2019. *Στατιστικές - ELSTAT*. [online] Available at: <<http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA06/2017-Q1>> [Accessed 13 September 2019].

E-kyklades.gr. 2019. *ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΜΕΛΩΝ - ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΚΥΚΛΑΔΩΝ*. [online] Available at: <<https://www.e-kyklades.gr/catalogue/catalogue.jsp?context=201>> [Accessed 13 September 2019].