



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΣΗ ΤΗΣ ΑΠΟΜΟΝΩΣΗΣ ΤΩΝ
ΝΗΣΙΩΝ:
ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΝΗΣΟΥ ΤΗΛΟΥ

ΚΑΝΔΡΕΛΗ ΓΕΩΡΓΙΑ

Επιβλέπων καθηγητής: Θεοδωρόπουλος, Σωτήριος

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2015

Δήλωση Αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Γεωργία Α. Κανδρέλη

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του «Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία».

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

Καθηγητής Σωτήριος Θεοδωρόπουλος (Επιβλέπων)

Επίκουρη Καθηγήτρια Ερασμία Βαλμά

Καθηγητής Θεόδωρος Πελαγίδης

Η έγκριση Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η διπλωματική εργασία αποτελεί, για μένα, το τέλος δύο πολύτιμων ακαδημαϊκών ετών στο Πανεπιστήμιο Πειραιώς και συγκεκριμένα στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Ευχαριστώ τους γονείς μου για την αγάπη και την αδιάκοπη υποστήριξη που μου προσφέρουν σε κάθε βήμα της ζωής μου.

Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Σωτήριο Θεοδωρόπουλο για την πολύτιμη καθοδήγησή του στο συγγραφικό έργο, καθώς θα ήταν αδύνατη η ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας χωρίς την αγαστή συνεργασία του αξιότιμου καθηγητή.

Τέλος, ευχαριστώ θερμά τα μέλη της επιτροπής, την αξιότιμη καθηγήτρια κα Ερασμία Βαλμά και τον αξιότιμο καθηγητή κο Θεόδωρο Πελαγίδη για τις σημαντικές γνώσεις που μας παρείχαν κατά την διάρκεια των σπουδών στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η απομόνωση είναι ένα μόνιμο φαινόμενο που έχει σημαντικές επιπτώσεις στην κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη των νησιών. Σε γενικές γραμμές, εξαιτίας των ιδιαίτερων εγγενών χαρακτηριστικών τους, είναι καταδικασμένα σε απομόνωση και περιθωριοποίηση. Προκειμένου να μετριάσει τις επιπτώσεις της απομόνωσης, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναλάβει μια σειρά από δράσεις και πολιτικές (Πράσινη και Μπλε Βίβλος).

Η παρούσα μελέτη επικεντρώνει το ενδιαφέρον της στην περίπτωση ενός μικρού και απομονωμένου νησιού, την Τήλο. Για το σκοπό αυτό, εφαρμόζεται η ανάλυση SWOT, προκειμένου να διερευνηθούν τα δυνατά και αδύνατα σημεία του νησιού, καθώς επίσης και οι ευκαιρίες και απειλές που προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον. Βασιζόμενοι στα δεδομένα της παραπάνω ανάλυσης, διατυπώνουμε κάποιες προτάσεις πολιτικής στην κατεύθυνση της άρσης της απομόνωσης και της αιεφόρου ανάπτυξης της νήσου.

Λέξεις κλειδιά: απομόνωση, αιεφόρος ανάπτυξη, ανάλυση SWOT, Τήλος

Abstract

Isolation is a permanent phenomenon that has important implications for the socio-economic development of islands. Generally, due to their inherent characteristics, most of the islands are condemned to suffer the consequences of isolation and marginalization. Since 2006, the European Union has taken some action to mitigate the adverse effects of insularity (Green Paper and Blue Book).

This study focuses on the investigation of a small, isolated Greek island, Tilos. To this end, we apply the so-called SWOT analysis (strengths, weaknesses, opportunities and threats), in order to pinpoint factors affecting the development of this island. Based on the above findings, we offer some policy recommendations, conducive to addressing the issues of remoteness, isolation and sustainable development.

Keywords: isolation, sustainable development, SWOT analysis, Tilos

Πίνακας Περιεχομένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	1
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	3
2.1 Πράσινη Βίβλος	3
2.1.1 Ανταγωνιστικός θαλάσσιος κλάδος	4
2.1.2 Θαλάσσιο περιβάλλον, έρευνα και καινοτομία	5
2.1.3 Τεχνογνωσία του εργατικού δυναμικού	9
2.1.4 Ποιότητα ζωής στις παραθαλάσσιες περιοχές	10
2.2 Μπλε Βίβλος	15
2.3 Ορισμός νησιωτικότητας και νησιωτικού χώρου	17
2.4 Ο ελληνικός νησιωτικός χώρος	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	28
3.1 Αίτια και Επιπτώσεις της Απομόνωσης των νησιών	28
3.2 Το μέγεθος του νησιού	28
3.3 Μεταφορές	30
3.4 Εκπαίδευση	34
3.5 Υγεία	36
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	39
4.1 Πολιτικές άρσης της απομόνωσης στον ελληνικό νησιωτικό χώρο	39
4.2 Νέες Τεχνολογίες.....	41
4.3 Υποδομές και συγκοινωνίες	44
4.4 Προστασία του φυσικού περιβάλλοντος	47
4.5 Αντιμετώπιση δημογραφικών-μεταναστευτικών προβλημάτων.....	48
4.6 Τουρισμός και βιώσιμη ανάπτυξη	50
4.6.1 Συνεδριακός τουρισμός	53
4.6.2 Θαλάσσιος τουρισμός.....	54
4.6.3 Θρησκευτικός τουρισμός	54
4.6.4 Ιαματικός τουρισμός	55
4.6.5 Εκπαιδευτικός τουρισμός.....	55
4.6.6 Αγροτουρισμός	55
4.6.7 Οικοτουρισμός	56
4.6.8 Πολιτιστικός τουρισμός	56
4.6.9 Καταδυτικός τουρισμός	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	60
Εισαγωγή	60
5.1 Γενικά στοιχεία	62

<i>5.2 Οικονομικά χαρακτηριστικά</i>	67
5.3 Ανάλυση SWOT.....	71
<i>5.4 Προτάσεις Πολιτικής</i>	77
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	83
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	83
Βιβλιογραφία.....	87

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα γενικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι περισσότερες νησιωτικές περιοχές και οι πολιτικές από πλευράς Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αντιμετώπισή τους, αποτελούν το γενικό θεωρητικό πλαίσιο της παρούσας μελέτης.

Πιο συγκεκριμένα, η εν λόγω εργασία επικεντρώνεται στην μελέτη του προβλήματος της απομόνωσης που αντιμετωπίζουν οι νησιωτικές περιοχές, καθώς και στις πολιτικές τις οποίες χρησιμοποιεί η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω της έκδοσης τόσο της Πράσινης Βίβλου, όσο και μετέπειτα την συνέχεια αυτής Μπλέ Βίβλο.

Επίσης, σκοπός της εν λόγω διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση των συνθηκών που επικρατούν σε ένα μικρό νησί, την Τήλο, καθώς επίσης των προβλημάτων που αντιμετωπίζει το νησί λόγω του προβλήματος της απομόνωσης και κατ' επέκταση η υποβολή προτάσεων που θα υποβοηθήσουν και θα συμβάλλουν ώστε η εν λόγω νησιωτική περιοχή να ξεφύγει από την απομόνωση.

Συγκεκριμένα, στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται η Πράσινη και η Μπλε Βίβλος, σκοπός των οποίων είναι η χάραξη μιας κοινής θαλάσσιας πολιτικής, προκειμένου να υποστηριχθούν οι στόχοι της στρατηγικής της Λισαβόνας αναφορικά με την αειφόρο ανάπτυξη των νησιών. Επιπλέον, στο κεφάλαιο αυτό διατυπώνονται οι ορισμοί συναφών εννοιών, όπως η νησιωτικότητα και ο νησιωτικός χώρος.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύονται τα αίτια της απομόνωσης και οι επιπτώσεις της στην κοινωνική συνοχή και το επίπεδο διαβίωσης των κατοίκων των νησιών. Συγκεκριμένα, εστιάζουμε στους παράγοντες που άπτονται των μεταφορών, της υγείας, της εκπαίδευσης και του μεγέθους των νησιών. Στο τέταρτο κεφάλαιο, μέσα στο γενικό πλαίσιο που αναπτύχθηκε στα κεφάλαια 2 και 3, παρουσιάζονται

προτάσεις και πολιτικές για την άρση της απομόνωσης των ελληνικών νησιών και την άμβλυση των συνεπειών της στους τοπικούς πληθυσμούς.

Το πέμπτο κεφάλαιο αποτελεί μελέτη περίπτωσης για το νησί της Τήλου, ένα μικρό νησί των Δωδεκανήσων, 22 μίλια Βορειοδυτικά της Ρόδου και 222 μίλια από τον Πειραιά. Στο πρώτο μέρος του κεφαλαίου αυτού διερευνάται η υπάρχουσα κατάσταση στο νησί, τα δημογραφικά και τα οικονομικά του χαρακτηριστικά. Στο δεύτερο μέρος, προχωρούμε διατυπώνοντας προτάσεις πολιτικής στην κατεύθυνση της άρσης της επαπειλούμενης απομόνωσης και περιθωριοποίησης.

Στο τελευταίο μέρος, συνοψίζουμε τα κυριότερα σημεία της ανάλυσης που προηγήθηκε, κάνοντας αναφορά στα κυριότερα σημεία της προβληματικής που συνοδεύει την αειφόρο ανάπτυξη των νησιών, καταλήγοντας τη μελέτη περίπτωσης της νήσου Τήλου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2.1 Πράσινη Βίβλος¹

Η αφετηρία για την ανάπτυξη μιας ενιαίας πολιτικής αντιμετώπισης των προβλημάτων του νησιωτικού χώρου και των θαλάσσιων περιοχών ήταν τα μέσα της δεκαετίας του 1980, επ' αφορμής της ναυτιλιακής κρίσης και της φυγής προς τις “σημαίες ευκαιρίας”. Με τον κανονισμό 4055/86², η Ε.Ε. στόχευε στο άνοιγμα της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών και στην καταπολέμηση αθέμιτων πρακτικών στον καθορισμό των ναύλων.

Το 2006 η επιτροπή δημοσιεύει την Πράσινη Βίβλο σχετικά με τις διάφορες πτυχές μιας μελλοντικής κοινοτικής θαλάσσιας πολιτικής. Η Πράσινη Βίβλος τονίζει την ταυτότητα και την ηγετική θέση της Ευρώπης στον θαλάσσιο χώρο, την οποία πρέπει να διατηρήσει σε μια περίοδο κατά την οποία οι πιέσεις που ασκούνται στο περιβάλλον απειλούν τη βιωσιμότητα των θαλάσσιων δραστηριοτήτων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, COM(2006) 275). Η θαλάσσια πολιτική πρέπει επομένως να αποσκοπεί στην επίτευξη ενός καινοτόμου, ανταγωνιστικού και φιλικού προς το περιβάλλον κλάδου θαλάσσιας οικονομίας. Εκτός από τις θαλάσσιες δραστηριότητες, η προτεινόμενη προσέγγιση αφορά και την ποιότητα ζωής στις παράκτιες περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό, η Πράσινη Βίβλος ασχολείται με νέα εργαλεία και νέους τρόπους διακυβέρνησης θεμάτων που αφορούν τη θάλασσα.

¹ Οι πληροφορίες που παρατίθενται στην ενότητα αυτή, αντλήθηκαν από τη μελέτη του ΕΛΙΑΜΕΠ με τίτλο “Κριτική αποτίμηση των Προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης” (Θεοδωρόπουλος κα., 2010) και από το Βαβλαδέλλη (2009). Σε κάθε άλλη περίπτωση, οι πηγές αναφέρονται ξεχωριστά.

² Ο κανονισμός αναθεωρήθηκε και προσαρμόστηκε στα δεδομένα της εποχής, το 2006, όταν και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συνέταξε τη Λευκή Βίβλο. Ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στην αντιμετώπιση περιβαλλοντικών προβλημάτων που προκαλούνται από την αυξανόμενη κινητικότητα ανθρώπων και εμπορευμάτων.

Η Πράσινη Βίβλος εντάσσεται άμεσα στη στρατηγική της Λισσαβόνας. Στόχος είναι η επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης με τη συμφιλίωση της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής διάστασης της αξιοποίησης των πόρων των ωκεανών και των θαλασσών. Για το λόγο αυτό, οι πόροι αυτοί πρέπει να βρίσκονται στο επίκεντρο της συζήτησης. Επί της ουσίας, η Πράσινη Βίβλος αποτελεί μια ολιστική προσέγγιση των ζητημάτων που άπτονται της θαλάσσιας πολιτικής της ΕΕ, προκειμένου να ανταποκριθεί στις σύγχρονες προκλήσεις που επιβάλλουν οι εξελίξεις και οι μεταβολές στην πραγματικότητα. Ενοποιώντας και τροποποιώντας παλαιότερες πολιτικές, φιλοδοξεί να διασφαλίσει την ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης στον τομέα της ναυτιλίας, αλλά και να εξετάσει τις ευκαιρίες που προσφέρουν οι θάλασσές της, στα πλαίσια πάντα της αειφόρου ανάπτυξης. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται επίσης στην προστασία του περιβάλλοντος από τις πιέσεις που υφίσταται εξαιτίας της τεράστιας ζήτησης για τουριστικές υπηρεσίες, στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, την προστασία της βιοποικιλότητας και των περιορισμό του φαινομένου της υπερ-αλίευσης.

2.1.1 Ανταγωνιστικός θαλάσσιος κλάδος

Προτεραιότητα της Πράσινης Βίβλου είναι ένας αποτελεσματικός και ανταγωνιστικός θαλάσσιος τομέας, προκειμένου να υποστηρίζονται οι εισαγωγές και οι εξαγωγές, η απασχόληση και η οικονομική ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για το σκοπό αυτό υποστηρίζεται ο περιορισμός της κρατικής παρέμβασης και των ρυθμιστικών παρεμβάσεων στο διεθνή ανταγωνισμό, ώστε να περιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις, ιδιαίτερα για τους συχνούς χρήστες των υπηρεσιών της

ναυτιλίας. Επιπλέον, προτείνεται το θεσμικό πλαίσιο να παραμένει σταθερό, ώστε να προσφέρει ένα ελκυστικό λειτουργικό περιβάλλον για τη ναυτιλία.

Επιπρόσθετα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε για την περαιτέρω βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την προώθηση εκείνων των θαλάσσιων οικονομικών τομέων στους οποίους η Ευρώπη παίζει κυρίαρχο ρόλο (ναυπηγήσεις πλοίων, ναυτιλιακές μεταφορές, θαλάσσιος τουρισμός, παραγωγή ενέργειας. Τέλος, τονίζεται ότι η Ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική θα πρέπει να έχει ένα παγκόσμιο εύρος. Η πολιτική αυτή, θα πρέπει κατά το δυνατόν να προάγει τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της Ευρωπαϊκής θαλάσσιας βιομηχανίας, η οποία, εν' αντιθέσει με αυτή των Ασιατικών χωρών, απαρτίζεται κυρίως από μικρού και μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις. Διαθέτει όμως σαφή τεχνολογική υπεροχή, η οποία με την εφαρμογή κατάλληλων προγραμμάτων, δίνει τη δυνατότητα για την «κατάκτηση» ενός ακόμη μεγαλύτερου μεριδίου στην παγκόσμια αγορά, μέσω της διάθεσης ανταγωνιστικών αγαθών και υπηρεσιών.

2.1.2 Θαλάσσιο περιβάλλον, έρευνα και καινοτομία

Για την ΕΕ η μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και παράλληλα η διατήρηση ενός υγιούς θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι अपαράβατος κανόνας, καθώς είναι ευρέως γνωστό ότι η υποβάθμισή του επηρεάζει αρνητικά δραστηριότητες όπως ο τουρισμός, η αλιεία και η παραγωγή πόσιμου νερού από τη θάλασσα. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, καλούνται όλες οι χώρες μέλη να αναπτύξουν βιώσιμους τρόπους αλιείας προκειμένου να εξασφαλιστούν επαρκή αποθέματα ιχθύων και άλλων θαλάσσιων οργανισμών. Για τον καλύτερο συντονισμό των δράσεων και την προστασία του κλάδου, υποχρεώνονται επίσης να συλλέγουν επιστημονικά

δεδομένα και να τηρούν το νομοθετικό πλαίσιο σε ότι αφορά την αλιεία και των όγκων των αποθεμάτων. Επίσης, προτείνεται η προώθηση και η εκμετάλλευση της γαλάζιας βιοτεχνολογίας, που αφορά την παραγωγή νέων προϊόντων μέσω της πλούσιας βιοποικιλότητας της θάλασσας. Η γαλάζια βιοτεχνολογία αναφέρεται σε βιομηχανικούς κλάδους, όπως των τροφίμων, των καλλυντικών και της υγείας. Για το σκοπό αυτό, η Ευρώπη αναλαμβάνει να διαθέσει σημαντικά κονδύλια για την έρευνα και την ενίσχυση της γνώσης της βιοποικιλότητας στη θάλασσα.

Επιπλέον, λαμβάνεται μέριμνα για την προστασία του οικοσυστήματος των θαλασσών από την επιβάρυνση που προκαλείται από βαρέα μέταλλα και άλλους τοξικούς ρύπους από τη βαριά βιομηχανία. Προκειμένου να περιοριστούν οι επιπτώσεις της ρύπανσης και να διαφυλαχτεί το θαλάσσιο περιβάλλον και η βιοποικιλότητα, η Επιτροπή θέσπισε ένα πλαίσιο, το οποίο υποχρεώνει τα κράτη-μέλη να προχωρήσουν στη χωροθέτηση επιπλέον προστατευόμενων περιοχών. Βασικός στόχος της πολιτικής αυτής είναι να επιτευχθεί η καλή κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος μέχρι το 2021. Οι νησιωτικές και παράκτιες περιοχές έχουν επιπλέον, άμεσο συμφέρον από την προστασία της ποιότητας του θαλάσσιου ύδατος, καθώς μέσω της μεθόδου της αφαλάτωσης μπορεί να παραχθεί πόσιμο νερό και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα της κλιματικής αλλαγής και της εκτεταμένης ανομβρίας.

Η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών παίζει επίσης σημαντικό ρόλο για την προστασία του εύθραυστου οικοσυστήματος του θαλάσσιου χώρου. Για την καλύτερη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η ΕΕ ενθαρρύνει τα κράτη-μέλη να διατηρούνται σε ετοιμότητα, για την άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση της ρύπανσης που ενδεχομένως να προκαλούν ατυχήματα στο θαλάσσιο χώρο. Για το σκοπό αυτό, έχει δημιουργηθεί ένας μηχανισμός για την αποτελεσματική

καταπολέμηση οικολογικών καταστροφών όπως αυτή που προκάλεσαν τα δεξαμενόπλοια Erika και Prestige.

Η Πράσινη Βίβλος αναγνωρίζει και αναδεικνύει επίσης, την ανάγκη για έρευνα, όχι μόνο για τη διατήρηση της Ευρώπης στην πρωτοκαθεδρία σε προϊόντα αιχμής, αλλά και για την πρόληψη της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η έρευνα είναι σημαντική για να πραγματοποιούνται τεκμηριωμένες πολιτικές επιλογές. Σκοπός της είναι να αποτελέσει εργαλείο αντιμετώπισης των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Τα κράτη μέλη καλούνται να συντονίσουν τα εθνικά ερευνητικά τους προγράμματα στο πλαίσιο ενός πανευρωπαϊκού χώρου έρευνας και να αποφύγουν τις επαναλήψεις. Η συνεργασία μεταξύ των επιστημονικών κλάδων και εκείνων που παράγουν τεχνολογία είναι επίσης σημαντική. Επιπλέον, η μελέτη των επιπτώσεων που έχει η κλιματική αλλαγή στη θάλασσα, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την καλύτερη αντιμετώπιση μελλοντικών καταστάσεων. Από την άλλη, είναι γνωστό ότι οι θάλασσες, δεν επηρεάζονται μόνο, αλλά ασκούν και οι ίδιες σημαντική επιρροή στη διαμόρφωση του κλίματος, καθώς λειτουργούν ως ρυθμιστές ακραίων θερμοκρασιών. Για το λόγο αυτό, η Ευρώπη καλείται να αναπτύξει νέες τεχνολογίες για τον περιορισμό των επιπτώσεων που έχουν στο κλίμα οι θαλάσσιες βιομηχανίες.

Στο θαλάσσιο χώρο της Ευρώπης, υπάρχουν επίσης πολλές ευκαιρίες για την εκμετάλλευση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (π.χ. αιολική ενέργεια στην ανοικτή θάλασσα, τα ωκεάνια ρεύματα, οι παλίρροιες). Οι εναλλακτικές αυτές πηγές ενέργειας είναι γνωστό ότι είναι περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον και μπορούν να υποκαταστήσουν παραδοσιακές πηγές, όπως το κάρβουνο και το πετρέλαιο. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προτείνει να συνεχίσει η Ευρώπη να αναπτύσσει νέες τεχνολογίες που θα επιτρέψουν την εκμετάλλευσή τους, ενώ

προωθεί και τις προσπάθειες εξάπλωσή τους με κατάλληλες πολιτικές και χρηματοδοτήσεις.

Η Πράσινη Βίβλος προτείνει τη συνεργασία των διαφόρων θαλάσσιων κλάδων με στόχο την ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης όσον αφορά τη θαλάσσια κληρονομιά και το ρόλο που διαδραματίζουν οι ωκεανοί και οι θάλασσες στη ζωή μας. Η Επιτροπή προτείνει επίσης ότι η εκπαίδευση πρέπει να αποτελέσει μοχλό δράσης και να καταδείξει την ανάγκη προστασίας της θαλάσσιας κληρονομιάς

Επίσης, η καινοτομία μπορεί να συμβάλει στην εξεύρεση λύσεων σε τομείς που βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη, όπως η ενέργεια και η κλιματική αλλαγή. Από τις λύσεις αυτές θα μπορούσαν να επωφεληθούν και τρίτες χώρες, εφόσον προσανατολίζονται προς μια αειφόρο ανάπτυξη· κατ' αυτό τον τρόπο θα μπορούσαν να αποτελέσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Η αιολική ενέργεια, τα παλιρροϊκά ρεύματα και οι πόροι πετρελαίου και φυσικού αερίου βαθέων υδάτων μπορούν να αποτελέσουν νέες πηγές ενέργειας. Η δέσμευση του άνθρακα, η μείωση των εκπομπών NOx που προέρχονται από τα πλοία, η μετάβαση από τις οδικές μεταφορές στις θαλάσσιες, καθώς και το ένυδρο μεθάνιο μπορούν να συμβάλουν στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Τέλος, προτείνεται η έρευνα και η καινοτομία για υπηρεσίες που σχετίζονται με το θαλάσσιο τουρισμό, προκειμένου να απορροφηθούν οι κραδασμοί και οι πιέσεις που ασκούνται στο περιβάλλον από την τεράστια ζήτηση για συμβατικές τουριστικές υπηρεσίες. Σκοπός της παρέμβασης αυτής είναι η προώθηση της ανάπτυξης βιώσιμου τουρισμού σε παραθαλάσσιες περιοχές και νησιά της ΕΕ.

2.1.3 Τεχνογνωσία του εργατικού δυναμικού

Η Πράσινη Βίβλος εξετάζει τις δυνατότητες που υπάρχουν για την κάλυψη των κενών σε ειδικευμένο εργατικό δυναμικό, τα οποία δημιουργήθηκαν με την αλληλεπίδραση ορισμένων αρνητικών παραγόντων. Κατά τα τελευταία χρόνια παρατηρείται σημαντική μείωση της ζήτησης ναυτικών της ΕΕ εξαιτίας της μεγάλης δαπάνης πληρώματος που επωμίζονται οι πλοιοκτήτες. Ταυτόχρονα, και η προσφορά εργασίας βαίνει μειούμενη, εξαιτίας της αρνητικής κοινωνικής εικόνας που έχουν οι νέοι για το επάγγελμα του ναυτικού. Επίσης, διάφορες μελέτες δείχνουν ότι σε μεγάλο βαθμό το εργατικό δυναμικό είναι «γερασμένο» ηλικιακά, ενώ άλλες αναφέρουν πρόβλημα έλλειψης αξιωματικών. Τα προβλήματα αυτά μπορεί να έχουν αρνητικές επιπτώσεις σε το ολόκληρο το φάσμα των συναφών κλάδων. Μακροπρόθεσμα, η έλλειψη ναυτικών θα δημιουργήσει προβλήματα στις δραστηριότητες της ΕΕ που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Πολλές ναυτικές σχολές ενδεχομένως να κλείσουν, με δραματικές συνέπειες για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια του εφοδιασμού και την ανταγωνιστικότητα του ναυτιλιακού κλάδου. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν πιθανά προβλήματα, η ΕΕ σχεδιάζει προγράμματα ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης κατά τρόπο που να διασφαλίζει στους μελλοντικούς ναυτικούς δεξιότητες ανώτατης ποιότητας, οι οποίες θα τους διασφαλίζουν πολλαπλές ευκαιρίες απασχόλησης.

Επίσης, είναι ζωτικής σημασίας η εξασφάλιση επαρκών συνθηκών διαβίωσης και εργασίας για τους ναυτικούς. Από την άποψη αυτή, εξαιρετικής σημασίας είναι η κύρωση της ενοποιημένης σύμβαση ναυτικής εργασίας, που εγκρίθηκε από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO) το 2006. Η Επιτροπή σκοπεύει να εκδώσει ανακοίνωση σχετικά με τα ελάχιστα πρότυπα ναυτικής εργασίας που πραγματεύεται την εφαρμογή της ενοποιημένης σύμβασης της ΔΟΕ στο πλαίσιο

του κοινοτικού δικαίου, πιθανώς μέσω συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων. Με την εν λόγω εφαρμογή αναμένεται να επεκταθεί ο έλεγχος από το κράτος λιμένα στα εργασιακά πρότυπα που εφαρμόζονται επί όλων των πλοίων τα οποία προσεγγίζουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες, ανεξαρτήτως σημαίας και εθνικότητας των ναυτικών. Τα κράτη μέλη πρέπει να επικυρώσουν τη σύμβαση 185 της ΔΟΕ σχετικά με τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών, καθόσον αυτό είναι σημαντικό τόσο για τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών όσον αφορά την προσωρινή παραμονή στην ξηρά και τις διελεύσεις, όσο και για την ενίσχυση της ασφάλειας.

Εκτός από τις οδηγίες για την εκπαίδευση των εργαζομένων, η ΕΕ έχει δώσει κατευθύνσεις στα κράτη μέλη να χορηγούν ενισχύσεις υπό μορφή φορολογικών απαλλαγών. Συγκεκριμένα, οι κατευθύνσεις αυτές επιτρέπουν τη μείωση των κρατήσεων για την κοινωνική ασφάλιση και τους φόρου εισοδήματος των ναυτικών της Κοινότητας.

2.1.4 Ποιότητα ζωής στις παραθαλάσσιες περιοχές

Τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται το φαινόμενο της συνεχούς αύξησης του πληθυσμού στις παραθαλάσσιες περιοχές. Υπολογίζεται ότι περίπου το 50% του πληθυσμού κατοικεί κατά μήκος ή κοντά στις ακτές της Ευρώπης. Σε μεγάλο βαθμό, η ελκυστικότητα αυτών των περιοχών αυξήθηκε σε μεγάλο βαθμό εξαιτίας της ανάπτυξης του δικτύου των θαλάσσιων μεταφορών και των υποδομών αλλά και κυρίως λόγω της ποιότητας ζωής που προσφέρουν. Είναι πλέον ευρέως γνωστό πως το επίπεδο ζωής δεν εξαρτάται μόνο από το επίπεδο κατανάλωσης, αλλά και από άλλους παράγοντες, οι οποίοι δεν είναι εύκολο να πολιτικοποιηθούν, αλλά συμβάλλουν στη βελτίωση της ευημερίας των ανθρώπων. Τα στοιχεία αυτά

απαντώνται στις μέρες μας κυρίως στις παράκτιες περιοχές και λιγότερο στα μεγάλα αστικά κέντρα της ηπειρωτικής χώρας. Λόγου χάρη, η μοναδικότητα, η αισθητική του παραθαλάσσιου τοπίου, η φυσική και η πολιτιστική κληρονομιά, η ηλιοφάνεια και οι ήπιες κλιματολογικές συνθήκες, ο πλούτος του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι πολλαπλές δυνατότητες αναψυχής, είναι παράγοντες συνδράμουν αποφασιστικά σε μια υψηλότερη ποιότητας ζωής στις εν λόγω περιοχές.

Ωστόσο, η τάση συγκέντρωσης του πληθυσμού σε παράκτιες περιοχές και το πλήθος των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με αυτή, προκαλούν σημαντικές επιβαρύνσεις στο περιβάλλον. Τα προαναφερθέντα περιβαλλοντολογικά στοιχεία και οι θετικές εξωτερικές οικονομίες που προκαλούν, απαιτούν ενεργές πολιτικές προκειμένου να προστατευθούν και να διατηρηθούν διαχρονικά. Επιπλέον, οι πιέσεις αυτές, εντείνονται ακόμη περισσότερο από την συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για υπηρεσίες αναψυχής από τους τουρίστες και το πλήθος των οικονομικών δραστηριοτήτων που στοχεύουν στην ικανοποίηση αυτής της ζήτησης. Τα προβλήματα υποβάθμισης του περιβάλλοντος αναφέρονται κυρίως: α) στη διάβρωση του παράκτιου χώρου σε επίπεδο αιγιαλού και παραλίας, κυρίως εξαιτίας κακού σχεδιασμού και έλλειψης υποδομών, β) την καταστροφή βιοτόπων ως αποτέλεσμα της ανεξέλεγκτης γεωργικής ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των θαλάσσιων πόρων, γ) Συρρίκνωση ή και εξαφάνιση της βιοποικιλότητας και της ποικιλίας των αλιευμάτων, δ) Ρύπανση υδάτινων πόρων και του εδάφους, ε) προβλήματα στην ποιότητα και την ποσότητα των υδάτων.

Παράλληλα με την αύξηση του παράκτιου πληθυσμού, πολλαπλασιάζονται επίσης οι κίνδυνοι που πρέπει να αντιμετωπίσει ο πληθυσμός αυτός, οι οποίοι οφείλονται στην κλιματική αλλαγή. Οι δημόσιες αρχές οφείλουν επομένως να

αξιολογήσουν τους κινδύνους αυτούς ώστε να μπορέσουν να σχεδιάσουν τους μηχανισμούς προστασίας του πληθυσμού, των οικονομικών δραστηριοτήτων και του περιβάλλοντος, και να είναι σε θέση να διαχειριστούν τις δαπάνες που αυτό συνεπάγεται. Η εξεύρεση νέων λύσεων στους εν λόγω κινδύνους παρέχει στη συνέχεια τη δυνατότητα εξαγωγής της σχετικής τεχνογνωσίας.

Η Πράσινη Βίβλος εξετάζει τον αντίκτυπο του βιώσιμου τουρισμού στις τοπικές οικονομίες. Μελετά επίσης την αλληλεπίδραση ξηράς/θάλασσας. Λαμβάνει υπόψη τον αλληλένδετο χαρακτήρα αυτών των δύο στοιχείων για να προτείνει την ενσωμάτωσή τους σε μια ενιαία διαχείριση της θάλασσας, της ξηράς και ενδιάμεσων ζωνών. Αυτή η ολοκληρωμένη διαχείριση αποδεικνύεται ιδιαίτερα χρήσιμη όσον αφορά τη θαλάσσια ρύπανση από χερσαίες πηγές ή την επέκταση των λιμένων ως πολυλειτουργικών πλατφόρμων.

Προκειμένου να ανακοπεί η τάση υποβάθμισης της ποιότητας ζωής και να αντιμετωπιστούν οι παράκτιοι κίνδυνοι, η Πράσινη Βίβλος προτείνει τις εξής πολιτικές και ενέργειες. Αναφορικά με τη διάβρωση των ακτών, προωθείται η επέκταση του προγράμματος EUROSION, για την κατανόηση και το σχεδιασμό μηχανισμών προστασίας τους. Ενισχύεται η έρευνα για την ανάπτυξη συστημάτων έγκαιρης προειδοποίησης για φυσικές καταστροφές (π.χ. τσουνάμι, πλημμύρες, διάβρωση). Δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, καθώς θεωρείται υπεύθυνη για μεγάλο αριθμό φυσικών καταστροφών). Διαμορφώνεται ενιαίο πλαίσιο και διεθνείς κανόνες για την ασφάλεια στη θάλασσα. Προκρίνεται η ενοποίηση των συστημάτων παρακολούθησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας εντός της ΕΕ. Προτείνεται η συνεργασία σε πολιτικό στρατιωτικό επίπεδο σε περιπτώσεις καταστροφών τόσο εντός, όσο και εκτός ΕΕ. Οργανώνεται η

καλύτερη αστυνόμευση των ακτών για να προληφθούν οι κίνδυνοι που οφείλονται στους ανθρώπους.

Προκειμένου να περιοριστούν οι πιέσεις στο περιβάλλον από την υψηλή ζήτηση για υπηρεσίες τουρισμού και αναψυχής, προωθείται σχέδιο ανάπτυξης βιώσιμου παραθαλάσσιου τουρισμού. Σύμφωνα με αυτό, υποστηρίζεται η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος με στόχο τη μείωση των πιέσεων στον παράκτιο χώρο. Επιπλέον, διερευνάται η δυνατότητα εναλλακτικών πηγών εισοδήματος και η δημιουργία νέων κατά την τουριστική περίοδο, οι οποίες δε θα είναι τόσο επιβαρυντικές για το περιβάλλον. Σκοπός των προτάσεων της Επιτροπής, είναι η διατήρηση της ποιότητας ζωής, η προστασία του περιβάλλοντος και η παράλληλη ανάπτυξη του διαθέσιμου εισοδήματος και των θέσεων εργασίας.

2.1.5 Οι «συνεργατικοί σχηματισμοί» («clusters») και το κανονιστικό πλαίσιο

Η Πράσινη Βίβλος προτείνει ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να οργανωθεί σε δίκτυα ναυτιλιακής αριστείας, τους λεγόμενους «συνεργατικούς σχηματισμούς», οι οποίοι αρθρώνονται γύρω από κοινά προγράμματα. Οι σχηματισμοί αυτοί μπορούν να συμβάλουν στην αειφόρο ανάπτυξη. Από την πλευρά του, ο νομοθέτης πρέπει να απλοποιήσει τη νομοθεσία, έτσι ώστε οι στόχοι μιας πολιτικής να μην έχουν καταστροφικές και αντιφατικές επιπτώσεις σε άλλους στόχους συναφείς με τη θάλασσα. Είναι ουσιαστικής σημασίας να επιτευχθεί ένα σταθερό και συνεκτικό κανονιστικό πλαίσιο, το οποίο θα έχει την έγκριση όλων των ενδιαφερόμενων μερών. Η Πράσινη Βίβλος αξιολογεί επίσης τους μηχανισμούς για την παροχή

κινήτρων σε πλοιοκτήτες ή ακόμα την επιτήρηση της εφαρμογής των διεθνών κανόνων στην ανοικτή θάλασσα για την καταπολέμηση των σημαίων ευκαιρίας.

2.1.6 Νέοι τρόποι διακυβέρνησης θεμάτων που αφορούν τη θάλασσα

Η διακυβέρνηση, η οποία εφαρμόζεται ανά τομέα ή γεωγραφική περιοχή, πρέπει να αντικατασταθεί από μια διατομεακή προσέγγιση η οποία θα έχει συνέπειες σε εθνικό, ευρωπαϊκό ή διεθνές επίπεδο.

Ορισμένα κράτη μέλη αναθέτουν ήδη πολλές κυβερνητικές αρμοδιότητες σε ενιαίες εθνικές αρχές. Ωστόσο τα κράτη μέλη θα μπορούσαν να ενισχύσουν την ενοποίηση στον τελωνειακό τομέα ή στον τομέα της ασφάλειας των εμπορευμάτων, κατά το παράδειγμα του Οργανισμού Διαχείρισης Εξωτερικών Συνόρων Frontex ή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Η δημιουργία μιας ευρωπαϊκής υπηρεσίας ακτοφυλακής και η υλοποίηση ενός κοινού θαλάσσιου χώρου για την Ευρωπαϊκή Ένωση, που θα διέπεται από τους ίδιους κανόνες, αποτελούν άλλα προβλεπόμενα σχέδια.

Η ενοποίηση καθιστά δυνατή τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας. Καθιστά δε ορισμένα είδη εξοπλισμών ή ορισμένες τεχνολογίες, όπως τα συστήματα επιτήρησης των θαλασσών, πιο προσιτά.

Λόγω ορισμένων χαρακτηριστικών, η διαχείριση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων μπορεί να γίνεται καλύτερα σε περιφερειακό επίπεδο. Το ευρωπαϊκό επίπεδο μπορεί να αναλάβει την προώθηση κοινών συμφερόντων, καθώς και την προμήθεια εργαλείων χωροταξικού σχεδιασμού και την εποπτεία της χρήσης τους.

Η κλιματική αλλαγή, η προστασία της βιοποικιλότητας, η παράνομη μετανάστευση, η πειρατεία, η πρόσβαση στην αγορά ναυτιλιακών υπηρεσιών που δεν εισάγει διακρίσεις και άλλα φαινόμενα υποχρεώνουν την Ένωση να μοιραστεί τις νέες αυτές ιδέες με τη διεθνή κοινότητα και να προβληματιστεί σχετικά με τις καλύτερες μεθόδους που μπορεί να χρησιμοποιήσει για να προωθήσει τη δική της θεώρηση των πραγμάτων.

2.2 Μπλε Βίβλος³

Από τον Ιούνιο του 2006 που δημοσιεύθηκε η Πράσινη Βίβλος, τέθηκε σε ευρεία διαδικασία διαβούλευσης, η οποία μετά από πληθώρα ανταλλαγής ιδεών και απόψεων κατέληξε στην έκδοση από πλευράς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της Μπλε Βίβλου για μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική. Η Μπλε Βίβλος παρουσιάστηκε στη συνέχεια στο Ευρωπαϊκό κοινοβούλιο όπου και αποφασίστηκε η άμεση εκτέλεσή του. Η νέα ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική αναγνωρίζει ότι οι θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές της Ευρώπης είναι εξαιρετικά σημαντικές για την ευημερία της. Στοχεύει να εμπλουτίσει τη δυνατότητα αντιμετώπισης προκλήσεων, όπως λόγω χάρη η παγκοσμιοποίηση, η κλιματική αλλαγή, η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η ασφάλεια και ενέργεια. Βασίζεται στην αριστεία στη θαλάσσια έρευνα, την τεχνολογία και την καινοτομία και θεμελιώνεται στις αρχές του Γκέτεμποργκ και της Λισσαβόνας, σε ότι αφορά την προώθηση της απασχόλησης και την ανάπτυξης με βιώσιμο τρόπο.

Η Μπλε Βίβλος συνοδεύεται από ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, SEC (2007) 1278 2007), όπου παρουσιάζονται με σαφήνεια τα βήματα

³ Οι πληροφορίες που παρατίθενται αντλήθηκαν από τον ιστότοπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52007DC0575>

και οι κινήσεις που πρέπει να γίνουν από πλευράς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι παρακάτω δράσεις είναι εξέχουσας σημασίας:

Ένας Ευρωπαϊκός χώρος θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα

Μια Ευρωπαϊκή Στρατηγική για τη θαλάσσια έρευνα

Εθνικές ολοκληρωμένες θαλάσσιες πολιτικές οι οποίες θα αναπτυχθούν από τα κράτη μέλη

Ένα Ευρωπαϊκό δίκτυο για τη θαλάσσια εποπτεία

Ένας οδικός χάρτης για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό των κρατών μελών

Μια στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές

Μείωση των εκπομπών CO₂ και της ρύπανσης που προκαλείται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα

Εξάλειψη της «πειρατικής» αλιείας καθώς και των καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών, όπως είναι η αλιεία στην ανοικτή θάλασσα με τράτες βυθού

Αναθεώρηση των εξαιρέσεων που προβλέπει το κοινοτικό εργατικό δίκαιο σε ότι αφορά τους τομείς της ναυτιλίας και της αλιείας

Στις 15 Οκτωβρίου 2009, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε μια έκθεση προόδου με τα αποτελέσματα της ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής. Η έκθεση αυτή υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Με βάση τα αποτελέσματα της συνεδρίασης του Συμβουλίου της 16ης Οκτωβρίου 2009, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε ένα πρόγραμμα για την περαιτέρω ανάπτυξη της ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής. Ο προϋπολογισμός του προγράμματος ανέρχονταν σε 50 εκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2011-2013. Τα κυριότερα εργαλεία για την πραγματοποίηση της ολοκληρωμένης πολιτικής είναι τα εξής: (1) η ολοκληρωμένη

θαλάσσια διακυβέρνηση, (2) ο εντοπισμός των ιδιαίτερων προκλήσεων και αναγκών, (3) ο θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και η ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών, (4) η δημιουργία μιας βάσης Γνώσεων για τη θάλασσα, (5) η ανάπτυξη συνεργασιών και η ανταλλαγή πληροφοριών και (6) η βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έδωσε την έγκρισή του στην πρόταση της Επιτροπής που δημοσιεύθηκε στις 21 Οκτωβρίου 2010 «σχετικά με την ανάπτυξη της ολοκληρωμένης ευρωπαϊκής θαλάσσιας πολιτικής». Η Επιτροπή προσδιόρισε πέντε τομείς όπου απαιτείται συμπληρωματική προσπάθεια σε επίπεδο ΕΕ.: τον θαλάσσιο, και παράκτιο τουρισμό κρουαζιέρας, τη μπλε ενέργεια, τους θαλάσσιους ορυκτούς πόρους, την υδατοκαλλιέργεια και τη γαλάζια βιοτεχνολογία. Με την αύξηση της ευαισθητοποίησης σε ότι αφορά τη μπλε οικονομία, μπορεί να προκύψουν και άλλοι πολλά υποσχόμενοι τομείς για τη χάραξη πολιτικής της ΕΕ. Η ανακοίνωση της Επιτροπής δρομολόγησε μία σειρά διαβουλεύσεων που τοποθέτησαν τη μπλε οικονομία στην ημερήσια διάταξη των κρατών μελών, των περιφερειών, των επιχειρήσεων και της κοινωνίας των πολιτών.

2.3 Ορισμός νησιωτικότητας και νησιωτικού χώρου

Σε ότι αφορά τον εννοιολογικό προσδιορισμό του όρου νησί⁴, εξαιτίας των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών κάθε χώρας, δεν υπάρχει ένας διεθνής, κοινά αποδεκτός ορισμός. Με μια πρώτη προσέγγιση, ως νησιωτικό έδαφος μπορεί να θεωρηθεί οποιαδήποτε έκταση περιβάλλεται από υδάτινους όγκους χωρίς σταθερή σύνδεση με την

⁴ Η ετυμολογία της λέξης νησί προέρχεται από το λατινικό όρο *insula* που σημαίνει απομόνωση.

ηπειρωτική χώρα. Ωστόσο, ένας τέτοιος ορισμός είναι απλοϊκός και ενδεχομένως παραπλανητικός, καθώς ενέχει τον κίνδυνο να θεωρηθεί ως νησί μια Ήπειρος (π.χ. Αυστραλία) ή μια βραχονησίδα (Μπεριάτος, 2001).

Σύμφωνα με τον ορισμό της Eurostat⁵ (Portrait of the Islands, 1994), νησί θεωρείται κάθε κομμάτι γης που διαθέτει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- i. καταλαμβάνει έκταση τουλάχιστον ενός τετραγωνικού χιλιομέτρου
- ii. βρίσκεται σε απόσταση τουλάχιστον ενός χιλιομέτρου από την ηπειρωτική χώρα και δεν συνδέεται με μόνιμο τρόπο με αυτή (π.χ. γέφυρα, τούνελ)
- iii. κατοικείται από τουλάχιστον 50 μόνιμους κάτοικους
- iv. δεν περιλαμβάνει την πρωτεύουσα ενός κράτους-μέλους.

Εναλλακτικά, σύμφωνα με τη θεώρηση του Γάλλου γεωγράφου E. Kolodny⁶, απαραίτητη προϋπόθεσή για να χαρακτηριστεί μια περιοχή ως νησί, είναι η ύπαρξη μιας τουλάχιστον πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης (Ο.Τ.Α) ενώ ως νησιωτική μονάδα ορίζεται κάθε νησί με ένα ή περισσότερους Ο.Τ.Α. ή περισσότερα του ενός νησιά που υπάγονται διοικητικά στο μητρικό νησί που έχει την έδρα του Ο.Τ.Α.

Βάσει της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας, υπάρχουν τρεις διαφορετικές κατηγορίες νησιών (Deida, 2014): 1) νησιά που αποτελούν το σύνολο ή μέρος “των υπερπόντιων χωρών και εδαφών” (π.χ. Βερμούδες, Γαλλική Πολυνησία, Γροιλανδία), 2) τα αποκαλούμενα “πιο απομακρυσμένα” νησιά (Αζόρες, Μαδέρα, Κανάρια Νησιά), 3) τα νησιά της Ηπειρωτικής Ευρώπης, τα οποία είναι δέκτες της πολιτικής της Ένωσης στους τομείς της αλιείας και της γεωργίας

⁵ Με βάση τον ορισμό της EUROSTAT, στην Ε.Ε υπάρχουν περί τα 450 νησιά στα οποία κατοικούν σχεδόν 21 εκατομμύρια πολίτες ή το 4% του συνολικού πληθυσμού. Συνολικά υπάρχουν δεκαέξι νησιωτικές διοικητικές περιφέρειες, εκ των οποίων οι τέσσερις είναι Ελληνικές (Μαζουτόγλου, 2014).

⁶ Αναφέρεται στο Νικόπουλος (2005).

Σύμφωνα με τον Άτλαντα των Ευρωπαϊκών νησιών (EPSON, 2013) τα νησιά μπορούν επίσης να ομαδοποιηθούν βάσει πληθυσμιακών και γεωγραφικών κριτηρίων καθώς και με βάση το επίπεδο ανάπτυξής τους. Πιο συγκεκριμένα, με βάση τον πληθυσμό⁷ διακρίνονται στις 3 παρακάτω κατηγορίες:

- a) Μεγάλα νησιά: με τουλάχιστον 50.000 μόνιμους κατοίκους,
- b) Μεσαίου μεγέθους νησιά: με 5.000-50.000 μόνιμους κατοίκους,
- c) Μικρά νησιά: με λιγότερους από 5,000 μόνιμους κατοίκους.

Γεωγραφικά, διακρίνονται μεταξύ Βόρειων (σε Βαλτική και Βόρειο Ατλαντικό), με ψυχρότερο κλίμα, εποχικά υψηλά επίπεδα εσωτερικού τουρισμού, υψηλό ΑΕΠ/κεφαλή και Νότιων (στη Μεσόγειο κυρίως), με θερμότερο κλίμα, μαζικό διεθνή τουρισμό, χαμηλότερο ΑΠΕ/κεφαλή, σύνορα με Βόρεια Αφρική και σημαντική πίεση από παράνομη μετανάστευση.

Βάσει του επιπέδου ανάπτυξης διακρίνονται σε 4 επίπεδα σύμφωνα με την τυπολογία παροχής οικονομικής βοήθειας από την ΕΕ:

- a) Περιφέρειες Σύγκλισης (Convergence Regions): με κατά κεφαλήν ΑΕΠ μικρότερο του 75% του μέσου όρου της ΕΕ,
- b) Phasing-out Περιφέρειες: που θα ήταν ακόμη Σύγκλισης αν το κατώφλι υπολογιζόταν για την ΕΕ15 αντί για την ΕΕ25,
- c) Phasing-in Περιφέρειες με κατά κεφαλήν ΑΕΠ μεγαλύτερο του 75% του μέσου όρου της ΕΕ15 και
- d) Περιφέρειες Ανταγωνιστικότητας και Απασχόλησης (Competitiveness and Employment Regions): όλες οι υπόλοιπες Περιφέρειες

⁷ Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το 75% του συνολικού πληθυσμού των νησιών κατοικεί σε μόλις πέντε νησιά: Σικελία, Σαρδηνία, Κανάρια Νησιά, Βαλεαρίδες και Ρεϊνιόν (Musotto, 2007).

Τα ευρήματα της μελέτης του δικτύου Eurisles (1998) είναι ιδιαίτερος αποκαλυπτικά αναφορικά με τα κοινά περιβαλλοντικά και κοινωνικο-οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα Ευρωπαϊκά νησιά, παρά τις διαφορές που παρουσιάζουν μεταξύ τους. Πρώτα απ' όλα, τα νησιά υστερούν σημαντικά, όσον αφορά το Ακαθάριστο Εισόδημα. Μόνο 3 από τα 125 νησιά του δείγματος εμφανίζουν ΑΕΠ ίσο ή μεγαλύτερο από τον μέσο όρο. Σε ότι αφορά τη δομή της παραγωγής, επικρατούν οι χαμηλής προστιθέμενης αξίας δραστηριότητες, κυρίως στον κλάδο του τουρισμού. Στα περισσότερα νησιά, το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού απασχολείται στον πρωτογενή τομέα παραγωγής, ενώ αντίθετα το ποσοστό στο δευτερογενή τομέα είναι χαμηλό. Το ποσοστό ανεργίας είναι υψηλότερο από τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο και ιδιαίτερα για τους νέους και τις γυναίκες. Επιπλέον, διαπιστώνεται ότι η ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα στα νησιά σχετίζεται αρνητικά με το μέγεθος του δημόσιου τομέα που συντηρούν. Αναφορικά με την εξέλιξη του πληθυσμού, παρατηρείται μια αυξητική τάση, η οποία εν πολλοίς αποδίδεται στην εισροή μεταναστών από τις χώρες του πρώην Ανατολικού Μπλοκ και αυτές της Μέσης Ανατολής. Τέλος, παρά τις πιέσεις από την διαρκώς αυξανόμενη ανθρώπινη δραστηριότητα, διαθέτουν πλούσιο φυσικό περιβάλλον. Οι διαφορές που παρουσιάζουν μεταξύ τους τα νησιά, έχουν τρία αλληλένδετα χαρακτηριστικά, τα οποία προσδιορίζουν από κοινού την έννοια της νησιωτικότητας. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι Σπιλάνης, 1996, Spilanis and Chatziefstathiou, 2006, Deida, 2014): το μικρό μέγεθος (smallness), η περιφερειακότητα και η απομόνωση (remoteness and isolation) και η ευθραυστότητα του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος (vulnerability).

Αναλυτικότερα, το **μικρό μέγεθος** ως προς την έκταση και τον πληθυσμό, συνεπάγεται μικρή τοπική αγορά και περιορισμένη εσωτερική ζήτηση, αποτέλεσμα της οποίας είναι η παραγωγή κάτω από την ελάχιστη αποτελεσματική κλίμακα⁸. Σε αυτή την περίπτωση, οι τιμές των εισροών που χρησιμοποιούνται στην παραγωγική διαδικασία θα είναι σχετικά υψηλότερες. Δεύτερον, η μικρή αγορά υπονομεύει την Έρευνα και Ανάπτυξη (R&D) και αποτελεί ανάχωμα στην ανάπτυξη της τεχνολογίας και στην ανάδυση νέων, ταχύτητα αναπτυσσόμενων επιχειρήσεων. Επίσης, πρόσθετες προκλήσεις προκύπτουν από την *απεριορισμένη ποικιλία και ποσότητα πρώτων υλών* και την έλλειψη χρηματικών κεφαλαίων. Συνέπεια όλων των ανωτέρω, είναι η ανάπτυξη δραστηριοτήτων μικρής κλίμακας και η εξάρτηση από την ηπειρωτική ενδοχώρα ή το εξωτερικό, όσον αφορά τις εισροές και το κεφάλαιο.

Από την άλλη, το μικρό μέγεθος δεν αποτελεί μόνο μειονέκτημα για τα νησιά, καθώς σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί επωφελές. Για παράδειγμα το μικρό μέγεθος συνεπάγεται και: μεγαλύτερη κοινωνική ομοιογένεια και συνοχή, περισσότερη ευελιξία και αποτελεσματικότητα στη λήψη αποφάσεων, σημαντικά οφέλη από το διεθνές εμπόριο, μεγαλύτερη διαθεσιμότητα για αλλαγή.

Η **περιφερειακότητα** είναι η κατάσταση που βιώνεται από άτομα, επιχειρήσεις και περιοχές, που βρίσκονται μακριά από το γεωγραφικό πυρήνα ανάπτυξης ή το κέντρο ελέγχου της οικονομίας (Goodall, 1987, αναφέρεται στο Τσεγενίδη, 2008). Οι βασικές επιπτώσεις της περιφερειακότητας συνοψίζονται στις δυσκολίες της μετακίνησης και της επικοινωνίας. Εξαιτίας της ασυνέχειας του χώρου, στο στοιχείο της περιφερειακότητας προστίθεται και αυτό της **απομόνωσης**, με αρνητικές επιπτώσεις στο κόστος λειτουργίας της οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα,

⁸ Αναφέρεται στο επίπεδο παραγωγής που αντιστοιχεί στο ελάχιστο μέσο κόστος.

οι επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα εξαιτίας της χρήσης πολλαπλών μεταφορικών μέσων (θαλάσσιων και αεροπορικών), τα οποία συχνά λειτουργούν σε μονοπωλιακό καθεστώς, με συνέπεια την αύξηση του ανά μονάδα μεταφορικού κόστους.

Σημαντική είναι και η αλληλεπίδραση της απομόνωσης με το μικρό μέγεθος των νησιών. Πρώτα απ' όλα, το μικρό μέγεθος της οικονομίας συνεπάγεται υψηλότερο κόστος φορτίου. Επιπλέον, είναι πολύ πιθανός ο αποκλεισμός των μικρών νησιών από τα μεγάλα θαλάσσια και αεροπορικά δίκτυα, με συνέπεια να στερούνται τα οφέλη που προκύπτουν από τα τεχνολογικά προηγμένα μέσα μεταφοράς. Επιπλέον, η παροχή προμηθειών χαρακτηρίζεται από μεγαλύτερο βαθμό αβεβαιότητας, συγκριτικά με την ηπειρωτική ενδοχώρα, καθώς η μεταφορά τους εξαρτάται από την αξιοπιστία και την συνέπεια των μεταφορικών μέσων. Επίσης, τα νησιά αντιμετωπίζουν επιπρόσθετα κόστη, πέραν του μεταφορικού, εξαιτίας του κόστους αποθήκευσης, του κόστους μεταφόρτωσης, του υψηλότερου κόστους ασφάλισης των εμπορευμάτων.

Επιπρόσθετα, σε κάθε νησί υπάρχει η ανάγκη για όλες τις βασικές υποδομές και υπηρεσίες, σε επίπεδο ανάλογο με εκείνο των άλλων περιοχών (πχ. παραγωγή ενέργειας, βασικές υπηρεσίες μεταφορών και επικοινωνιών, εκπαίδευση, υγεία επαγγελματική κατάρτιση, τραπεζικές υπηρεσίες, σύγχρονες τηλεπικοινωνίες, πολιτιστικές υποδομές και υπηρεσίες). Κατά συνέπεια, το κόστος απόκτησης έργων και υπηρεσιών υποδομής είναι υπερβολικά υψηλό εξαιτίας των αρνητικών οικονομικών κλίμακας που δημιουργούνται. Τέλος, η φυσική απομόνωση έχει ως αποτέλεσμα αυξημένο κόστος σε χρόνο, κόστος σε ευκαιρίες, ιδιαίτερα για τους νέους που έχουν λιγότερες ευκαιρίες για επιχειρηματικές δραστηριότητες και επαγγελματική αποκατάσταση και αυξημένο κόστος ενημέρωσης, η οποία λόγω του δυσπρόσιτου

χαρακτήρα των νησιών φτάνει αργότερα και κοστίζει ακριβότερα (Mitoula and Economou, 2007).

Εξαιτίας της μεγαλύτερης έκθεσης σε περιβαλλοντικούς κινδύνους (υψηλές θερμοκρασίες, άνοδος της στάθμης των υδάτων, πλημμύρες κτλ.), τα νησιά παρουσιάζουν μεγαλύτερη **ευθραυστότητα** συγκριτικά με την ηπειρωτική ενδοχώρα. Αντίστοιχα, είναι ιδιαίτερος εκτεθειμένα οικονομικούς κινδύνους εξαιτίας των εγγενών χαρακτηριστικών τους. Λόγου χάρη, τα περιβαλλοντικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά των νησιών (προστατευμένες περιοχές, βιοποικιλότητα⁹) αυξάνουν την ελκυστικότητά τους ως τουριστών προορισμών, καθιστώντας τα όμως ταυτόχρονα, εξαρτημένα από τον εποχιακό τουριστικό κλάδο. Επιπρόσθετα, δραστηριότητες όπως ο τουρισμός, η αλιεία και η γεωργία, συχνά αποτελούν μονοκαλλιέργειες χωρίς εναλλακτικές δυνατότητες, ενισχύοντας περαιτέρω την ευθραυστότητα των νησιών. Επίσης, η ευαλωτότητα των νησιών πηγάζει και από την σημαντική εξάρτηση από το εξωτερικό εμπόριο, κυρίως στον τομέα της ενέργειας και των βιομηχανικών πρώτων υλών.

Συνοψίζοντας, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των νησιών αποτελούν μόνιμα φυσικά εμπόδια για την επίτευξη ελκυστικότητας και ανταγωνιστικότητας με βάση τα συνήθη κριτήρια που διέπουν το επικρατούν μοντέλο ανάπτυξης (προσπελασιμότητα, οικονομίες κλίμακας και οικονομίες συγκέντρωσης). Έχουν υψηλό κόστος δημιουργίας υποδομών και υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος, υψηλό κόστος παραγωγής για τις επιχειρήσεις, υψηλό κόστος διαβίωσης και

⁹ Σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία, η βιοποικιλότητα είναι η ποικιλία των ζώντων οργανισμών πάσης προελεύσεως, περιλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των χερσαίων, θαλασσιών και άλλων υδατικών οικοσυστημάτων και οικολογικών συμπλεγμάτων, των οποίων αποτελούν μέρος. Επίσης, περιλαμβάνεται η ποικιλότητα εντός των ειδών, μεταξύ ειδών και οικοσυστημάτων (άρθρο 2 του ν. 2204/1994, ΦΕΚ 59 Α'). Στη βιολογική ποικιλότητα περιλαμβάνεται, τέλος, η ποικιλότητα των γονιδίων μέσα και μεταξύ των ειδών (Νόμος υπ' αριθ. 3937).

μειωμένες ευκαιρίες για τους κατοίκους σε σύγκριση με ό,τι συμβαίνει στην ηπειρωτική χώρα.

Επομένως, οποιοσδήποτε σχεδιασμός αφορά την ανάπτυξη των νησιών, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τρεις κυρίως παράγοντες:

1. Οικονομικούς, όπως η στενότητα πόρων, η απομόνωση από άλλες αγορές, η μεγάλη εξάρτηση από τις διεθνείς αγορές, η κυριαρχία του τουρισμού και του πρωτογενούς τομέα.
2. Περιβαλλοντολογικούς, που σχετίζονται με τους κινδύνους για τη φύση, την υποβάθμιση και την υπερ-εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, τη βιοποικιλότητα.
3. Κοινωνικούς, όπως η έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, η “διαρροή εγκεφάλων”¹⁰ και οι ανεπαρκείς θεσμοί¹¹.

2.4 Ο ελληνικός νησιωτικός χώρος

Η Ελλάδα αποτελεί μια κατ’ εξοχήν νησιωτική χώρα, τα νησιά της οποίας βρίσκονται ανάμεσα σε τρεις ηπείρους, Ευρώπη, Αφρική και Ασία. Πιο συγκεκριμένα, διαθέτει 9.837 νησιά, δεκάδες κατοικημένα και εκατοντάδες άλλα

¹⁰ Το φαινόμενο της διαρροής εγκεφάλων (brain drain) περιλαμβάνει συνήθως τις ροές πτυχιούχων και εξειδικευμένων ατόμων από τις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές προς τις αναπτυγμένες.

¹¹ Τις τελευταίες δύο δεκαετίες η διεθνής βιβλιογραφία τονίζει με έμφαση τη θετική συσχέτιση μεταξύ της ποιότητας των θεσμών και της οικονομικής ανάπτυξης (Acemoglu et al., 2005). Παρόλο που δεν υπάρχει ένας κοινά αποδεκτός ορισμός, ο όρος «θεσμοί» αναφέρεται κυρίως στις έννοιες της ατομικής ιδιοκτησίας, της οικονομικής ελευθερίας και της δικαιοσύνης (Jütting, 2003). Εντούτοις, με την ευρεία έννοια, οι θεσμοί περιλαμβάνουν κάθε περιορισμό που οι άνθρωποι επινοούν προκειμένου να επηρεάσουν την αλληλεπίδραση μεταξύ τους. Με άλλα λόγια, θέτουν το πλαίσιο εντός του οποίου αναπτύσσεται και παράλληλα περιορίζεται η ανθρώπινη αλληλεπίδραση (North, 2006). Έτσι, πέραν των καθιερωμένων οικονομικών θεσμών, οι θεσμοί περιλαμβάνουν και στοιχεία της κουλτούρας (π.χ. οικογένεια, θρησκεία, εκπαιδευτικό σύστημα, οικονομικό σύστημα, κανόνες και αξίες) μιας κοινωνίας (Σακκέτος, 2011).

ακατοίκητα, τα οποία καταλαμβάνουν το 18.8% του συνολικού ελληνικού εδάφους και κατανέμονται στις εξής περιφέρειες¹²:

Περιφέρεια Ιονίων Νήσων

Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου

Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου

Περιφέρεια Κρήτης

Τα περισσότερα ελληνικά νησιά, μεταπολεμικά και μέχρι και τη δεκαετία του 1970 βασιζόνταν κυρίως σε δραστηριότητες μικρής κλίμακας στον πρωτογενή τομέα, την αλιεία και την κτηνοτροφία. Πιο συγκεκριμένα, μετά την απελευθέρωση της Ελλάδας και του Αιγαιακού χώρου το 1830, τα περισσότερα νησιά αναπτύχθηκαν βασιζόμενα τόσο στην αγροτική παραγωγή όσο και στο εμπόριο και τη ναυτιλία. Οι κυριότεροι ναυτιλιακοί πόλοι στα μέσα του 19^{ου} αιώνα ήταν η Σύρος, η Ύδρα και οι Σπέτσες. Τα κυριότερα εξαγωγικά προϊόντα ήταν οι σπόγγοι, τα εσπεριδοειδή, το κρασί, το λάδι, τα σταφύλια και τα αλιευτικά προϊόντα. Σε ότι αφορά την ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα παραγωγής, περί τα τέλη του 19^{ου} αιώνα είχαν αναπτυχθεί οι τομείς της ελαιοπαραγωγής και της βυρσοδεψίας, ενώ λειτουργούσαν και αρκετά αλευροποιία, ατμοκίνητα εργοστάσια και καπνοβιομηχανίες. Από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα αναπτύσσεται σταδιακά και ο τριτογενής τομέας των υπηρεσιών, με χαρακτηριστικά παραδείγματα τη λειτουργία ασφαλιστικών εταιρειών στη Χίο και την εκδοτική δραστηριότητα στη Σάμο (Παπαγεωργίου, 2006).

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 και έκτοτε, εξαιτίας της αυξημένης τουριστικής ζήτησης¹³ για τις περιοχές αυτές, παρατηρείται σαφής μεταστροφή

¹² Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του πληθυσμού (2011) στα ελληνικά νησιά κατοικεί περίπου το 10% του συνολικού πληθυσμού.

¹³ Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία (αναφέρεται στο Βαγιάννη και Σπιλάνης, 2009), στην αύξηση του τουρισμού συνετέλεσαν: i) η αύξηση των εισοδημάτων στη μεταπολεμική περίοδο (Κοκκώσης και

προς τον τριτογενή τομέα παραγωγής και συγκεκριμένα στην παροχή υπηρεσιών στον τουρισμό, κατά τη θερινή κυρίως περίοδο, με συνέπεια τη σταδιακή εγκατάλειψη των παραδοσιακών αγροτικών επαγγελμάτων. Η μεταστροφή αυτή βασίστηκε σε δύο άξονες. Την αξιοποίηση της γης μέσα από τη δόμηση και την αξιοποίηση της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

Η ανάπτυξη του τουρισμού και η εξειδίκευση στις τουριστικές υπηρεσίες θεωρείται ότι συνέβαλλε σε μεγάλο βαθμό στην άρση της απομόνωσης και της μειονεξίας των περιοχών αυτών και του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων τους. Ωστόσο, η εξάρτηση από τον τουρισμό και η συρρίκνωση της παραγωγής στον πρωτογενή τομέα, αυξάνει την εξάρτηση για εφοδιασμό από την ηπειρωτική χώρα και τις καθιστά ευάλωτες σε περιπτώσεις αρνητικών οικονομικών συγκυριών, καθώς μια δραματική μείωση της ζήτησης μπορεί να επιφέρει σημαντικές οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις (Κλαμπατσέα, 2000). Επιπλέον, ενώ η στρατηγική αυτή φαίνεται να έχει φτάσει στα όριά της, η εφαρμογή της συνεχίζεται με αυξανόμενη ένταση, γεγονός που εγκυμονεί κινδύνους για την ευαίσθητη περιβαλλοντική ισορροπία που χαρακτηρίζει τα νησιά και αποτελεί ανάχωμα στην προοπτική βιώσιμης ανάπτυξής τους (Chatziefstathiou and Spilanis, 2006)¹⁴.

Ο σημαντικότερος ίσως παράγοντας που επηρεάζει την πορεία ανάπτυξης¹⁵ των ελληνικών νησιών είναι αυτός της γεωγραφικής απομόνωσης σε συνδυασμό με την

Τσάρτας, 2001), ii) η πρόοδος στην τεχνολογία των μεταφορών και κυρίως των αερομεταφορών (Bramwell 2004).

¹⁴ «Βιώσιμη ανάπτυξη είναι η ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες της παρούσας γενιάς, χωρίς να διακυβεύει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες» (WCED 1987, αναφέρεται στο Chatziefstathiou et al., 2005). Εξειδικεύοντας για την περίπτωση του τουρισμού βιώσιμη ανάπτυξη είναι η: «Ανάπτυξη η οποία ικανοποιεί τις ανάγκες των τουριστών και των περιοχών υποδοχής στο παρόν, ενώ προστατεύει και αυξάνει τις ευκαιρίες για το μέλλον. Θεωρείται ότι οδηγεί στη διαχείριση όλων των πόρων με ένα τέτοιο τρόπο, ώστε να μπορούν να επιτυγχάνονται οι οικονομικές, κοινωνικές και αισθητικές ανάγκες, ενώ διατηρεί την πολιτιστική ακεραιότητα, τις σημαντικές οικολογικές διαδικασίες, τη βιολογική ποικιλότητα και το σύστημα υποστήριξης της ζωής» (αναφέρεται στο Βαγιάννη και Σπιλάνης, 2009).

¹⁵ Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αποσαφηνίσουμε τη διάκριση μεταξύ των όρων οικονομική μεγέθυνση και οικονομική ανάπτυξη, οι οποίοι συχνά χρησιμοποιούνται εναλλακτικά, αλλά στην

προβληματική σύνδεσή τους, μέσω θαλάσσιων και εναέριων δικτύων με την ηπειρωτική χώρα. Η γεωγραφική απομόνωση προκαλεί προβλήματα (Παπαγεωργίου, 2006):

Στο οικονομικό και κοινωνικό σύστημα των νησιών

Στις μεταφορές και επικοινωνίες των νησιών

Στον εφοδιασμό με νερό και ενέργεια των νησιών

πράξη αυτό δεν είναι απόλυτα ακριβές. Συγκεκριμένα η οικονομική μεγέθυνση αναφέρεται στην αύξηση του πραγματικού κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Αντίθετα, η οικονομική ανάπτυξη είναι μια πιο ευρεία έννοια που αναφέρεται στην κατά κεφαλήν κοινωνική ευημερία και συμπεριλαμβάνει τόσο μετρήσιμες όσο και μη μετρήσιμες σχέσεις. Στις σχέσεις αυτές περιλαμβάνονται οι υποδομές, η υγεία, η ασφάλεια και η ισότητα. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι η ανάπτυξη είναι αναγκαία, αλλά όχι ικανή συνθήκη για την οικονομική μεγέθυνση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 Αίτια και Επιπτώσεις της Απομόνωσης των νησιών

Στο παρόν κεφάλαιο διερευνούμε τους παράγοντες που προκαλούν την **απομόνωση** των νησιών και τις επιπτώσεις της στο επίπεδο ζωής των κατοίκων τους. Η απομόνωση μπορεί να είναι **εξωτερική**, όταν αναφερόμαστε στη γεωγραφική σχέση μεταξύ των νησιών και της ηπειρωτικής χώρας, η οποία έχει σαν αποτέλεσμα την υπό περιορισμούς πρόσβαση στα νησιά, σε προκαθορισμένους χρόνους και από συγκεκριμένα σημεία (λιμάνια, αεροδρόμια). Από την άλλη, η απομόνωση είναι **εσωτερική** όταν προκαλείται από την αδυναμία των νησιωτών να «χτιστούν» σχέσεις, να ανταλλάξουν ιδέες και να επικοινωνήσουν εντός του νησιωτικού χώρου (Christofakis et al., 2009). Ο βαθμός της απομόνωσης, εξαρτάται μεταξύ άλλων, από το μέγεθος των νησιών, τις θαλάσσιες και αεροπορικές συγκοινωνίες, και τις υποδομές (υγεία, εκπαίδευση, δημόσιες υπηρεσίες. Σε αδρές γραμμές, η απουσία σταθερής και γρήγορης επικοινωνίας με την ηπειρωτική χώρα, η αδυναμία επίτευξης οικονομιών κλίμακας εξαιτίας του μικρού μεγέθους και οι ελλιπείς υποδομές, συμβάλλουν στην όξυνση του φαινομένου της απομόνωσης. Τούτο έχει σαν αποτέλεσμα την υποβάθμιση του επιπέδου και της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

3.2 Το μέγεθος του νησιού

Εξαιτίας του μικρούς τους μεγέθους και της συνεπαγόμενης στενότητας φυσικών πόρων, τα νησιά παρουσιάζουν μειωμένη ανταγωνιστικότητα, συγκριτικά με τα μεγάλα κέντρα της ηπειρωτικής ενδοχώρας (Tompkins et al., 2005). Μεταξύ άλλων,

αδυνατούν να επιτύχουν οικονομίες κλίμακας και συγκέντρωσης¹⁶, με αποτέλεσμα οι τοπικές επιχειρήσεις να αντιμετωπίζουν **υψηλά κόστη** και να παρουσιάζουν **μειωμένη παραγωγικότητα**. Παράλληλα, οι οικονομίες των χαρακτηρίζονται από **μονοκαλλιέργεια** (στη γεωργία, την αλιεία, τον τουρισμό) και υπέρ-εκμετάλλευση των περιορισμένων πόρων (έδαφος, νερό, παράκτια ζώνη) και της βιοποικιλότητάς τους. Οι πιέσεις στα «ευαίσθητα» οικοσυστήματα των νησιωτικών περιοχών εντείνονται ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες εξαιτίας της αύξησης των επισκεπτών (Christofakis et al., 2009). Κατά την περίοδο αυτή, τα νησιά καλούνται να ικανοποιήσουν, εντός της περιορισμένης έκτασής τους, την αυξημένη ζήτηση για νερό και ενέργεια, καθώς επίσης και να διαχειριστούν τεράστιες ποσότητες λυμάτων και απορριμμάτων. Συν τοις άλλοις, η μεγάλη εξάρτηση από το εμπόριο και τον τουρισμό τα καθιστά ευάλωτα στις διεθνείς μεταβολές των τιμών και της ζήτησης. Τέλος, υψηλό είναι και το **κόστος απόκτησης υποδομών και λειτουργίας των δημόσιων υπηρεσιών** (βασικές υπηρεσίες μεταφορών, επικοινωνιών, υγείας, εκπαίδευσης) σε κάθε νησί ξεχωριστά, εξαιτίας των αρνητικών οικονομιών κλίμακας που συνεπάγεται ο μικρός αριθμός κατοίκων (Σπιλάνης, 1996). Για τους ίδιους λόγους, είναι σε πολλές περιπτώσεις ασύμφορη και η λειτουργία υπηρεσιών απαραίτητων για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη (π.χ. επαγγελματική κατάρτιση, τραπεζικές υπηρεσίες)¹⁷.

¹⁶ Οι οικονομίες συγκέντρωσης αναφέρονται στα οφέλη (**cluster effects**) που αποκομίζουν οι επιχειρήσεις του ίδιου ή συγγενικού κλάδου, όταν εδράζονται σε κοντινή απόσταση. Μεταξύ άλλων, τα οφέλη αυτά περιλαμβάνουν, μειωμένο κόστος μεταφορών και αποθήκευσης, οικονομίες κλίμακας, εξωτερικές οικονομίες, καλύτερη αλληλεπίδραση μεταξύ παραγωγών, προμηθευτών, λιανοπωλητών, μεγαλύτερη παραγωγικότητα και καινοτομία (Voyatzoglou and Tsekeris, 2011).

¹⁷ Panigyrakis et al., 2002

3.3 Μεταφορές

Όπως αναφέρθηκε στο πρώτο κεφάλαιο, ένας καθοριστικός παράγοντας για την οικονομική ανάπτυξη των νησιών, είναι η απόσταση μεγάλα οικονομικά κέντρα της ηπειρωτικής χώρας που οφείλεται εν πολλοίς στην ασυνέχεια του γεωγραφικού χώρου. Εξαιτίας αυτής της ασυνέχειας, οι κάτοικοι και οι επιχειρήσεις των νησιών αντιμετωπίζουν αυξημένο **κόστος σε χρόνο**, που οφείλεται στο γεγονός ότι οι μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων γίνονται αποκλειστικά από δημόσια μεταφορικά μέσα. Επιπρόσθετα, οι χιλιομετρικές αποστάσεις καλύπτονται σε πολλαπλάσιο χρόνο συγκριτικά με το χρόνο που απαιτείται στην ξηρά. Πέραν του κόστους σε χρόνο, η νησιωτικότητα συνεπάγεται και αυξημένο **χρηματικό κόστος**. Αυτό οφείλεται κυρίως στο αυξημένο μεταφορικό κόστος που συνεπάγεται η μεταφορά στη θάλασσα και στο ατελώς ανταγωνιστικό καθεστώς που διέπει την αγορά των ακτοπλοϊκών μεταφορών (Σπιλάνης, 1996, Χλωμούδης κ.α. 2007, Moyano, 2012, Κωστόπουλος και Μυστίδης, 2015).

Τα μεγαλύτερα προβλήματα εμφανίζονται στις αποκαλούμενες «άγονες γραμμές», όπου δεν υπάρχει επιχειρηματικό ενδιαφέρον για τη δρομολόγηση πλοίων εξαιτίας της χαμηλής επιβατικής κίνησης. Οι άγονες γραμμές συνιστούν φυσικά μονοπώλια, γεγονός που δε συνάδει με τη δημιουργία συνθηκών τέλειου ανταγωνισμού (Κωστόπουλος και Μυστίδης, 2015). Μέχρι το 2001, το ελληνικό κράτος ακολουθούσε την πρακτική των επιδοτήσεων και της παραχώρησης των άγονων γραμμών σε πακέτο με την παραχώρηση εκμετάλλευσης των «εμπορικών» γραμμών. Σε πρώτη φάση προκηρύσσεται διαγωνισμός για την εκμετάλλευσή τους χωρίς επιδότηση. Στην περίπτωση μη εκδήλωσης ενδιαφέροντος οι γραμμές κρίνονται άγονες και επαναπροκηρύσσεται διαγωνισμός όπου οι ενδιαφερόμενοι εκδηλώνουν το ενδιαφέρον τους βάση του ποσού της επιδότησης. Στην τελική φάση η απόφαση

λαμβάνεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας κατόπιν γνωμοδοτήσεως του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών. Η πρακτική αυτή αντικαταστάθηκε με το νόμο 2931/2001 όπου προβλέπεται ένα μέρος της επιδότηση των άγονων γραμμών να καλύπτεται από την επιβολή επίναυλου 3% στα εισιτήρια των υπόλοιπων γραμμών.

Καθοριστικής σημασίας για την άμβλυνση των αρνητικών συνεπειών της νησιωτικότητας, της δυσπροσιτότητας και της ασυνέχειας του γεωγραφικού χώρου είναι και το καθεστώς που διέπει τις θαλάσσιες συγκοινωνίες. Ένα καθεστώς ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές έχει σημαντικά οφέλη για τους ευαίσθητους χρήστες των νησιών (χαμηλό κόστος, αυξημένη αποτελεσματικότητα, οικονομίες κλίμακας κτλ.). Αντίθετα, ο **προστατευτισμός** των ακτοπλοϊκών εταιρειών, τα εμπόδια εισόδου και ο κρατικός παρεμβατισμός στις θαλάσσιες μεταφορές γενικότερα, συνήθως αποβαίνουν εις βάρος των επιβατών και των επιχειρηματικών που δραστηριοποιούνται στα νησιά.

Ένα σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση της απελευθέρωσης της αγοράς των θαλάσσιων μεταφορών είναι η άρση του επονομαζόμενου **καμποτάζ** (cabotage)¹⁸ στη φιλοσοφία του "*laissez faire*". Ο όρος καμποτάζ αναφέρεται στο καθεστώς προστατευτισμού της εγχώριας ναυτιλίας, μέσω περιοριστικών διατάξεων που απαγορεύουν τη συμμετοχή σε ξένες εταιρείες ακτοπλοΐας. Επιπλέον, αναφέρεται στη δυνατότητα από πλευράς κράτους να καθορίζει τις τιμές των ναύλων και τη συχνότητα των δρομολογίων (Χλωμουδης κα., 2007).

Το ζήτημα του καμποτάζ άρχισε να απασχολεί την Ευρώπη από τα τέλη της δεκαετίας του 1980, όταν τα κράτη της Βόρειας Ευρώπης υποστήριξαν την κατάργησή του, ενώ τα κράτη της Μεσογείου τάχθηκαν υπέρ της προστατευτικής πολιτικής. Αποτέλεσμα της διαφωνίας ήταν να μην υπάρξει καμία εξέλιξη μέχρι και

¹⁸ Council Regulation (EEC) No 3577/92 of December 1992 applying the principle of freedom to provide services to maritime transport within Member States (maritime cabotage)

το 1992 όπου τελικά υπερψηφίστηκε η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών εντός των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Sturmeijer et al., 1994). Ο κανονισμός τέθηκε σε εφαρμογή από την 1^η Ιανουαρίου του 1996. Επί της ουσίας, ο σκοπός του κανονισμού 3577/92 ήταν η κατάργηση του κρατικού παρεμβατισμού στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και η αντικατάστασή του με ένα ρυθμιστικό πλαίσιο που θα τονώνει τον υγιή ανταγωνισμό προς όφελος των χρηστών. Ωστόσο, σε ότι αφορά την περίπτωση της Ελλάδας, η εφαρμογή των κανονισμών προσέκρουε στην άρνηση διαδοχικών κυβερνήσεων, μέχρι και το 2001, όπου ψηφίστηκε ο νόμος περί ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές.

Ο **Νόμος 2932/2001** περιέχει διατάξεις για την άρση των εμποδίων εισόδου και προβλέπει αυστηρές κυρώσεις για πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού, τα καρτέλ και συμφωνίες τιμών. Εντούτοις, η απελευθέρωση δε συνοδεύτηκε από αρκούντως ικανοποιητικά αποτελέσματα συγκριτικά με τα αποτελέσματα που παρατηρήθηκαν σε ανάλογες περιπτώσεις απελευθέρωσης, στη βιομηχανία λόγου χάρη, κυρίως διότι το νέο θεσμικό πλαίσιο συνεχίζει να προσφέρει περιθώρια κρατικής παρέμβασης στο ακτοπλοϊκό σύστημα. Για παράδειγμα, ο εκάστοτε υπουργός εμπορικής ναυτιλίας διατηρεί το δικαίωμα παρέμβασης αναφορικά με τις γραμμές και τη συχνότητά τους. Επιπλέον, στις λεγόμενες τακτικές γραμμές, ο ΥΕΝ μπορεί να καθορίζει, εκτός από τη συχνότητα, τους ναύλους της οικονομικής θέσης και των οχημάτων, τον αριθμό των ναυτικών, ενώ διατηρεί τη δυνατότητα ανά πάσα στιγμή να τροποποιεί τα δρομολόγια για επείγουσες καταστάσεις. Διατηρήθηκε επίσης η γραφειοκρατία αναφορικά με τα δικαιολογητικά που είναι απαραίτητα για τη δρομολόγηση από τους πλοιοκτήτες (Βεριβάκη 2011).

Πέρα από τα παραπάνω, αρνητικό αντίκτυπο φαίνεται να έχει και ο κανονισμός που προβλέπει τη μείωση του ορίου ηλικίας των νέων πλοίων στα είκοσι έτη. Τούτο, έχει σαν αποτέλεσμα την απόσυρση αρκετών εταιρειών που δεν διαθέτουν τα απαραίτητα για την αντικατάσταση κεφάλαια. Παράλληλα, ο καθορισμός των δέκα μηνών ως ελάχιστη διάρκεια δρομολόγησης αποθαρρύνει την είσοδο νέων παικτών στην ακτοπλοϊκή αγορά. Επιπροσθέτως, υπάρχει διαπιστωμένη έλλειψη συντονισμού και ενιαίας πολιτικής μεταξύ των αρμόδιων φορέων (Υπουργείο Ναυτιλίας, Μεταφορών, Ανάπτυξης, ΠΕΧΩΔΕ, Αιγαίου, Εσωτερικών, Γενικοί Γραμματείς Περιφερειών, Νομάρχες, Έπαρχοι και Δήμαρχοι και μια πληθώρα υπηρεσιών). Επιπλέον, υπάρχει κακός σχεδιασμός των μεταφορών, καθώς ο καθορισμός του ελαχίστου επιπέδου εξυπηρέτησης βασίζεται σε ιστορικά δεδομένα και όχι στις πραγματικές ανάγκες των κατοίκων (Χλωμούδης κ.α., 2006).

Στο ζήτημα των μεταφορών κάθε αυτό, έρχονται να προστεθούν και οι σημαντικές ελλείψεις στις **υποδομές** των λιμανιών, οι οποίες συνεπάγονται επιπλέον κόστος σε χρόνο και χρήμα για το επιβατικό κοινό και τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις νησιωτικές περιοχές (Christofakis et al., 2009).

Στον αντίποδα, στα θετικά του νόμου συγκαταλέγεται η διάθεση κερδοφόρων γραμμών ως πακέτο με τις άγονες γραμμές, καθώς και η αύξηση των κονδυλίων του κρατικού προϋπολογισμού για την επιδότηση των άγονων γραμμών. Επιπλέον, κατόπιν πιέσεων από την Ευρωπαϊκή Ένωση θεσπίστηκε η δωρεάν ακτοπλοϊκή μεταφορά μόνιμων κατοίκων νησιών με πληθυσμό μικρότερο των 1000 μόνιμων κάτοικων.

Συνοψίζοντας όλα τα παραπάνω, θα λέγαμε ότι, η μεταρρύθμιση στις θαλάσσιες μεταφορές δεν διαφοροποίησε ριζικά την κατάσταση για την πλειοψηφία των «ευάλωτων» χρηστών, κυρίως σε ότι αφορά το σκέλος των ναύλων και της

συχνότητας των δρομολογίων (Τσάρτας κ.α., 2010). Παρά την είσοδο ενός μικρού αριθμού νέων παικτών, η αγορά των ακτοπλοϊκών μεταφορών συνεχίζει να λειτουργεί ατελώς ανταγωνιστικά και για την εξυγίανσή της θα πρέπει να ληφθούν περαιτέρω μέτρα, που θα στοχεύουν στην αντιμετώπιση αντι-ανταγωνιστικών πρακτικών (συμφωνίες μεταξύ ακτοπλοϊκών εταιρειών, κατάχρησης δεσπόζουσας θέσης, κλπ.).

Απόρροια της υφιστάμενης κατάστασης στο πεδίο των μεταφορών είναι η δημιουργία ομάδων νησιών τριών ταχυτήτων (Χλωμούδης κ.α., 2006):

- Τα μεγάλα, πιο «εμπορικά» και τουριστικά νησιά βρίσκονται στην πρώτη κατηγορία εξυπηρέτησης με προβλήματα ικανοποίησης της ζήτησης κατά τις περιόδους αιχμής και χαμηλής συχνότητας κατά τις υπόλοιπες περιόδους του έτους.
- Ο πολύ μεγάλος αριθμός μεσαίων αλλά και μεγάλων πλην απομακρυσμένων νησιών (Δωδεκάνησα, νησιά Ανατολικού Αιγαίου) τα οποία μονίμως αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης.
- Τα μικρά νησιά της άγονης γραμμής, που παραμένουν σε συνθήκες απομόνωσης ανεξαρτήτως εποχής.

3.4 Εκπαίδευση

Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, ένας σημαντικός παράγοντας προσέλκυσης επενδύσεων σε φυσικό κεφάλαιο είναι η ποιότητα του ανθρώπινου κεφαλαίου¹⁹ κάθε περιοχής (Barro, 1991, Krueger and Lindhal, 2001). Η λογική είναι ότι το ανθρώπινο κεφάλαιο βοηθά στην απορρόφηση της τεχνολογίας και ταυτόχρονα, η τεχνολογική πρόοδος προκαλεί αύξηση της επένδυσης στην εκπαίδευση. Το τελικό αποτέλεσμα

¹⁹ Περιλαμβάνει τα απόθεμα εκπαίδευσης, εμπειρίας, γνώσης του αντικειμένου, προθυμίας κλπ που διαθέτει κάθε εργαζόμενος που μπορούν να προσθέσουν οικονομική αξία στην επιχείρηση.

αυτής διαδικασίας είναι η αύξηση του ρυθμού μεγέθυνσης του ΑΕΠ (economic growth). Ωστόσο, σύμφωνα με την πρόσφατη μελέτη Euroislands²⁰, **το ανθρώπινο κεφάλαιο είναι ιδιαίτερα χαμηλό στα ευρωπαϊκά νησιά** και ιδίως στη Μεσόγειο. Το επίπεδο εκπαίδευσης είναι χαμηλό, ακόμα και στα νησιά στα οποία λειτουργεί πανεπιστήμιο, ενώ ελαφρώς καλύτερη παρουσιάζεται η κατάσταση στα νησιά της Βόρειας Ευρώπης, όπου οι κάτοικοι είναι καλύτερα εξοπλισμένοι να αντιμετωπίσουν τις σύγχρονες προκλήσεις (Moyano, 2012).

Σε ότι αφορά την Ελλάδα, οι νησιωτικές περιφέρειες εμφανίζουν σημαντικά ποσοστά πρόωρης εγκατάλειψης στην πρωτοβάθμια και στη δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Επιπλέον, τα ποσοστά αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης είναι χαμηλά σε σχέση με τα αντίστοιχα ποσοστά στο σύνολο του πληθυσμού. Η περιορισμένη συμμετοχή στην εκπαιδευτική διαδικασία και η χαμηλή ποιότητα του ανθρώπινου κεφαλαίου αποτελούν αντι-αναπτυξιακό παράγοντα για τις τοπικές οικονομίες των νησιών καθιστώντας την προσέλκυση επενδύσεων δύσκολη. Καταλήγουμε έτσι σε μια κατάσταση όπου οι περισσότερες επιχειρήσεις δραστηριοποιούνται στον τομέα των τουριστικών υπηρεσιών που είναι σχετικής εντάσεως ανειδίκευτης εργασίας, γεγονός που συνεισφέρει ελάχιστα στην τεχνολογική πρόοδο και στη δυναμική ανάπτυξης του οικονομικού τους συστήματος (Τσάρτας κ.α., 2010).

Η τάση αυτή, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην **έλλειψη υποδομών** (σχολεία, πανεπιστήμια, προγράμματα δια βίου μάθησης) και στην αδυναμία κάλυψης των οργανικών θέσεων στα σχολεία, που προκύπτει εξαιτίας της απομόνωσης και της μειωμένης ελκυστικότητας των νησιών. Επιπλέον, ενδεχομένως να απεικονίζει την επίδραση της νησιωτικότητας και την ιδιαίτερη **κουλτούρα** των κατοίκων των

²⁰ Ανάπτυξη των νησιών, Ευρωπαϊκά νησιά και πολιτική συνοχής (Ευρωπαϊκό πρόγραμμα ESPON 2013).

νησιών να βασίζονται το μέλλον τους στην οικογενειακή επιχείρηση, απορρίπτοντας την εκπαίδευση ως μέσο εξέλιξης και επαγγελματικής αποκατάστασης.

Το αποτέλεσμα της παρατηρούμενης υστέρησης στην εκπαίδευση είναι οι κάτοικοι των νησιών να στερούνται βασικών δεξιοτήτων, απαραίτητων να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις της αγοράς εργασίας. Επιπλέον, το χαμηλό μορφωτικό επίπεδο του εργατικού δυναμικού στα νησιά σε συνδυασμό με τα εγγενή μειονεκτήματα που απορρέουν από τη νησιωτικότητα, αποτελούν παράγοντες που αποθαρρύνουν τις επενδύσεις και την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών.

3.5 Υγεία

Το ελλιπές σύστημα υγείας στα νησιά, είναι ένας ακόμη παράγοντας που οδηγεί τον τοπικό πληθυσμό σε περιθωριοποίηση και σε εποχιακή απομόνωση. Προκειμένου να γίνει αντιληπτός ο μηχανισμός με τον οποίο το η υγεία επηρεάζει την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη μιας περιοχής, θα χρειαστεί να καταφύγουμε στον κλάδο των οικονομικών που ονομάζεται «*Οικονομικά της υγείας*».

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, είναι γνωστό ότι η υγεία και η οικονομική μεγέθυνση μιας περιοχής συμβαδίζουν. Η αύξηση του εισοδήματος οδηγεί σε βελτίωση της υγείας, μιας και παρέχει τη δυνατότητα για καλύτερη κατοικία, για πιο ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον, για επαρκή διατροφή, καθώς και για πολλούς άλλους κοινωνικούς και υλικούς παράγοντες που σχετίζονται με την υγεία. Υψηλότερο εισόδημα, σημαίνει επίσης περισσότερους πόρους για πρόληψη, περίθαλψη και άλλες κοινωνικές υπηρεσίες. Ωστόσο, η αιτιότητα μπορεί να βαίνει και προς την αντίθετη κατεύθυνση. Αυτό μπορεί να συμβεί μέσα από μια σειρά μηχανισμών (Bloom and Canning, 2000). Ο πρώτος είναι ο αντίκτυπος της υγείας

στην παραγωγικότητα. Οι υγιείς εργαζόμενοι χάνουν λιγότερο χρόνο εξαιτίας ασθενειών και κατά συνέπεια είναι πιο παραγωγικοί στην εργασία τους. Ο δεύτερος είναι η επίδραση της υγείας στην μαθησιακή διαδικασία. Η υγεία στην παιδική ηλικία έχει άμεσο αντίκτυπο πνευματική ανάπτυξη και στην ικανότητα μάθησης, καθώς και στην παρακολούθηση των μαθημάτων. Ο τρίτος μηχανισμός αφορά τις αποταμιεύσεις. Όσο μεγαλύτερο είναι το προσδόκιμο ζωής, τόσο μεγαλύτερο είναι το κίνητρο για αποταμίευση και κατά συνέπεια και η επένδυση.

Δεδομένης της σύνδεσης υγείας και οικονομικής ανάπτυξης, η ύπαρξη υπηρεσιών υγείας στα νησιά αποτελεί πόλο έλξης και συγκράτησης του πληθυσμού τους (Moncada et al., 2010). Τα περισσότερα νησιά, εξαιτίας του μικρού αριθμού μόνιμων κατοίκων, αντιμετωπίζουν ζητήματα αποδοτικότητας κατά το σχεδιασμό των υπηρεσιών αυτών. Κατά συνέπεια, οι επενδύσεις σε εξειδικευμένες υπηρεσίες υγείας στις νησιωτικές περιοχές είναι περιορισμένες (Royle, 1995, Δένδη, 2011). Επιπλέον, λόγω του ότι τα νησιά αποτελούν μια περιορισμένη αγορά, δεν ευνοείται η κάλυψη κενών από την ανάπτυξη του ιδιωτικού τομέα, όπως συμβαίνει συνήθως στις αστικές περιοχές της ηπειρωτικής χώρας. Επίσης, η απομόνωση που βιώνουν τα νησιά αποτελεί αποτρεπτικό παράγοντα για τους γιατρούς και τους επαγγελματίες υγείας να επιλέξουν να εργασθούν στα νησιά. (Gould and Moon, 2000).

Ωστόσο, η σχέση μεταξύ υγείας και απομόνωσης μιας περιοχής είναι αμφίδρομη. Η απομόνωση θεωρητικά οδηγεί σε προστασία από ορισμένες νόσους, εξαιτίας του κλειστού χαρακτήρα, αλλά παράλληλα «ενοχοποιείται» για κάποια σπάνια νοσήματα (Δένδη, 2011). Εντούτοις, δεν υπάρχουν επαρκή εμπειρικά δεδομένα που να τεκμηριώνουν τον ισχυρισμό ότι τα επίπεδα υγείας των νησιωτών διαφέρουν από αυτά των κατοίκων της ηπειρωτικής χώρας. Εξαίρεση αποτελεί η εργασία των Oliva-Moreno et al. (2010) που αποκαλύπτει μικρές διαφορές στα αντιληπτά επίπεδα

γενικής υγείας (perceived health) μεταξύ των κατοίκων της Καταλονίας και των Κανάριων Νήσων. Συγκεκριμένα, το 58% του δείγματος που διαβιοί στην Καταλονία δηλώνει ότι η υγεία του είναι «καλή» έναντι του 55% στα Κανάρια Νησιά. Το ποσοτό αυτών που δηλώνει «κακή» υγεία είναι το ίδιο και στις δύο περιοχές (13%).

Σε ότι αφορά την περίπτωση του ελληνικού νησιωτικού χώρου, κατά την τελευταία δεκαετία, έχουν γίνει σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές υγείας, στα πλαίσια του Β' και Γ' ΚΠΣ. Ωστόσο, παρ' όλο που ο αριθμός των μονάδων υγείας θεωρείται επαρκής, ο βαθμός της παρεχόμενης κάλυψης και υπηρεσιών περίθαλψης παραμένει χαμηλός. Αυτό οφείλεται κυρίως στις ελλείψεις σε ανθρώπινο δυναμικό (γιατροί, ειδικότητες, νοσηλευτικό προσωπικό), καθώς και σε τεχνικό και επιστημονικό εξοπλισμό. Επιπλέον, χαμηλός είναι και ο βαθμός συμπληρωματικότητας των υπηρεσιών υγείας μεταξύ γειτονικών νησιών, γεγονός που δεν επιτρέπει να είναι επιτρέπει την άμβλυνση των προβλημάτων που προκαλούν οι ελλιπείς υποδομές (Τσάρτας, κ.α., 2010). Οι δυσκολίες αυτές, πέραν της συσχέτισης με την υπανάπτυξη των περιοχών στις οποίες εμφανίζονται, οξύνουν τα φαινόμενα εσωτερικής μετανάστευσης (emigration), ιδιαίτερα κατά τους χειμερινούς μήνες, όπου η διακομιδή επειγόντων περιστατικών είναι δυσκολότερη εξαιτίας των δυσμενών καιρικών συνθηκών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1 Πολιτικές άρσης της απομόνωσης στον ελληνικό νησιωτικό χώρο

Από την ανάλυση που προηγήθηκε στα κεφάλαια 1 και 2, είναι σαφές ότι οι νησιωτικές περιοχές εμφανίζουν σε μόνιμη βάση κοινά χαρακτηριστικά (απομόνωση, περιφερειακότητα, υψηλό κόστος μεταφοράς των εμπορευμάτων, «ευαισθησία» στις φυσικές καταστροφές κτλ.), τα οποία απορρέουν από την απουσία ενότητας του χώρου. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι κοινά, ανεξαρτήτως μεγέθους και στην ουσία αποτελούν την ειδοποιό διαφορά των νησιών έναντι της ηπειρωτικής ενδοχώρας. Εξαιτίας αυτών, οι οικονομίες των νησιών καθίστανται ευάλωτες σε δυνάμεις που δεν είναι δυνατό να ελεγχθούν. Επιπλέον, θα πρέπει να επισημανθεί ότι το μέγεθος των επιπτώσεων των χαρακτηριστικών αυτών στην αναπτυξιακή ικανότητα των νησιών διαφέρει ανάλογα με το μέγεθος τους. Όσο μικρότερο είναι ένα νησί, τόσο υψηλότερο είναι το κόστος απόκτησης και συντήρησης των υποδομών (παιδεία, υγεία, δημόσια διοίκηση κτλ.) και κατά συνέπεια τόσο μεγαλύτερη η θεσμική ανεπάρκεια και η περιθωριοποίησή του.

Η αβεβαιότητα που «γεννά» η νησιωτικότητα, αποτελεί ανάχωμα για την ιδιωτική πρωτοβουλία, απομακρύνει τους νέους (μειωμένες προοπτικές απασχόλησης, υψηλό ρίσκο ανάληψης επενδύσεων), οδηγεί στη μείωση και γήρανση του πληθυσμού, δυσχεραίνει την εφαρμογή νέων τεχνολογιών στους τομείς των επικοινωνιών, της παιδείας, της υγείας και της παραγωγής και τελικά παρεμποδίζει την οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Ωστόσο, όπως έχει δείξει η εμπειρία, η νησιωτικότητα δεν μπορεί να θεωρηθεί εκ των προτέρων συνώνυμο της υπανάπτυξης, καθώς δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις νησιών, που κάποτε συγκαταλέγονταν μεταξύ των «φτωχότερων» περιοχών της

χώρας και σήμερα παρουσιάζουν υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης και ραγδαία άνοδο του κατά κεφαλήν εισοδήματος και του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων τους. Για παράδειγμα, πολλά «παρθένα» νησιά (π.χ. Θάσος, Κάρπαθος, Αμοργός κτλ.) μέχρι και τη δεκαετία του 1980 παρουσίαζαν σημαντικές ελλείψεις σε υποδομές και συγκαταλέγονταν στα νησιά με το χαμηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ. Εντούτοις, το γεγονός ότι ολοένα και περισσότεροι ταξιδιώτες αναζητούν ήσυχα μέρη με παρθένες ομορφιές για να περάσουν τις διακοπές τους, συνετέλεσε ουσιαστικά στην αύξηση της ζήτησης για τα μέρη αυτά και κατά συνέπεια στην άνοδο του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας ζωής του μόνιμου πληθυσμού τους.

Επιπλέον, πέραν της αξιοποίησης των αλλαγών που συμβαίνουν σε παγκόσμιο επίπεδο, οι εθνικές ή τοπικές αρχές μπορούν να λάβουν μια σειρά από μέτρα προκειμένου να μετατρέψουν τα μειονεκτήματα των νησιωτικών περιοχών σε πλεονεκτήματα, να αξιοποιήσουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των νησιών προκειμένου να αμβλύνουν τις επιπτώσεις της νησιώτικότητας. Σε αδρές γραμμές, ένας συνδυασμός παρεμβάσεων στη νησιωτική πολιτική θα πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Εκμετάλλευση των **νέων τεχνολογιών** προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων
- Βελτίωση, των **υποδομών** και υπηρεσιών δημοσίου συμφέροντος (μεταφορές, επικοινωνίες, υγεία, παιδεία κτλ.)
- **Ορθολογική διαχείριση** και αξιοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων
- Αντιμετώπιση **δημογραφικών** και μεταναστευτικών προβλημάτων,

- Αντιμετώπιση του φαινομένου της **εποχικής απασχόλησης** μέσω περιορισμού της εξάρτησης από τον τουρισμό, διαφοροποίησης των οικονομικών δραστηριοτήτων, εκπαίδευσης του εργατικού δυναμικού και αναζήτησης εναλλακτικών πηγών εισοδήματος
- Ενίσχυση της **επιχειρηματικότητας** με στόχο την παραγωγή προϊόντων υψηλής προστιθέμενης αξίας.

4.2 Νέες Τεχνολογίες

Όπως μπορεί να γίνει εύκολα αντιληπτό, εξαιτίας του μικρού πληθυσμού των νησιών και των ζητημάτων κόστους και αποδοτικότητας που προκύπτουν, τα περισσότερα νησιά είναι αδύνατο να έχουν πλήρεις και ολοκληρωμένες νοσοκομειακές μονάδες που να καλύπτουν το σύνολο των αναγκών. Επιπλέον, η απομόνωση και η μειωμένη ελκυστικότητα των νησιών, αποτελούν αντικίνητρα για την προσέλκυση επιστημόνων υγείας και εξειδικευμένου προσωπικού, με συνέπεια να παρουσιάζονται ελλείψεις στις βασικές ειδικότητες (Γενικοί ιατροί, οδοντίατροι κτλ.). Λόγω αυτής της αδυναμίας προσέλκυσης του κατάλληλου ανθρώπινου δυναμικού, η αυτονομία σε επίπεδο Πρωτοβάθμιας Φροντίδας Υγείας²¹ και εξωνοσοκομειακής φροντίδας (outpatient care) είναι περιορισμένη συγκρινόμενη με την αντίστοιχη στην ηπειρωτική ενδοχώρα.

Ένα μικρό μέρος των τακτικών αναγκών του πληθυσμού για περίθαλψη αντιμετωπίζεται με επισκέψεις που πραγματοποιούν κλιμάκια μη κυβερνητικών οργανώσεων (ΜΚΟ). Επίσης, οι ελλείψεις σε εξοπλισμό (π.χ. καρδιογράφος,

²¹ Η ΠΦΥ αναφέρεται στην ιατρική παρέμβαση που στοχεύει στη διάγνωση και θεραπεία κοινών νοσημάτων και τραυματισμών, για την οποία δεν είναι απαραίτητη η εισαγωγή στο νοσοκομείο και η οποία παρέχεται στον άρρωστο χωρίς να πρέπει να απομακρυνθεί από τον τόπο κατοικίας ή εργασίας (Τσεκούρα, 2003)

υποδομές για αιματολογικές εξετάσεις κτλ.) και η ανεπάρκεια του συστήματος για την φροντίδα εκτάκτων περιστατικών, αντιμετωπίζονται με τη διακομιδή του ασθενούς στο κοντινότερο νοσοκομείο. Επιπλέον, έως ένα βαθμό, τα προβλήματα αμβλύνονται από τη συμπληρωματικότητα των ιατρικών υπηρεσιών μεταξύ των νησιών. Ωστόσο, εξακολουθούν να υφίστανται σημαντικά προβλήματα στα περισσότερα ελληνικά νησιά, τα οποία απαιτούν νέες μορφές παρέμβασης, όπως η εκμετάλλευση των νέων τεχνολογιών (Δένδη, 2011).

Σε αυτό το πλαίσιο, οι υπηρεσίες της **τηλεματικής**, δηλαδή η χρήση τεχνολογιών και τηλεπικοινωνιών με σκοπό την παροχή υπηρεσιών υγείας, θα μπορούσαν να αποδειχθούν καθοριστικές στην αντιμετώπιση, των κενών και των ελλείψεων που παρατηρούνται στο σύστημα υγείας των νησιών. Οι δυνατότητες της τηλεματικής είναι σημαντικές και επιτρέπουν την ιατρική παρέμβαση, ανεξαρτήτως του τόπου διαμονής των ασθενών, του τόπου εργασίας των επαγγελματιών υγείας και του τόπου λειτουργίας του ιατρικού εξοπλισμού.

Συγκεκριμένα, η τηλεϊατρική εφαρμόζεται στα εξής πεδία: α) της τηλε-συμβουλευτικής (αναφέρεται στην εξ' αποστάσεως πρόσβαση σε ειδικές γνώσεις), β) της τηλε-διάγνωσης (διάγνωση της κατάστασης ενός ασθενή από απομακρυσμένο ιατρό), γ) της τηλε-παρακολούθησης (απομακρυσμένη παρακολούθηση ενός ασθενή μέσω συστημάτων τηλεμετρίας), δ) της τηλε-φροντίδας (χρήση των δεδομένων τηλε-παρακολούθησης για την παροχή βοήθειας εξ' αποστάσεως, ε) τηλε-εκπαίδευση (απομακρυσμένη εκπαίδευση των επαγγελματιών υγείας και των ασθενών), στ) συνεργατική διάγνωση (συνεργασία επαγγελματιών υγείας που βρίσκονται σε διαφορετικό τόπο, με σκοπό την από κοινού διάγνωση και λήψη ιατρικής απόφασης).

Τα συστατικά της τηλεματικής²² είναι η ιατρική και νοσηλευτική γνώση, οι επικοινωνίες, το υλικό (σαρωτές, κάμερες, οπτικά, μαγνητικά μέσα, κάρτες ήχου, βίντεο, εκτυπωτές;) και το λογισμικό (πλοηγοί, λογισμικό βιντεοδιάσκεψης, ηλεκτρονική αλληλογραφία, συστήματα διαχείρισης βάσεων δεδομένων κλπ.) (Αγγελίδου, 2011).

Τα τελευταία χρόνια, η Ελληνική Δημόσια Διοίκηση, προκειμένου να εκσυγχρονιστεί, έκανε σημαντική προσπάθεια υιοθέτησης των νέων ψηφιακών τεχνολογιών. Οι υπηρεσίες **ηλεκτρονικής διακυβέρνησης** (e-government) διευκολύνουν σε σημαντικό βαθμό τις συναλλαγές του κοινού και των επιχειρήσεων με το κράτος, γεγονός από το οποίο μπορεί να επωφεληθεί σημαντικά ακόμη και το πιο απομακρυσμένο νησί. Μεταξύ άλλων²³, οι κάτοικοι των νησιών μπορούν να υποβάλλουν φορολογική δήλωση, να εκδώσουν προσωπικά έγγραφα (διαβατήριο, άδεια οδήγησης), πιστοποιητικά (γέννησης, γάμου) ή οικοδομική άδεια, να αποκτήσουν πρόσβαση σε δημόσιες βιβλιοθήκες και να αναζητήσουν εργασία. Επίσης, οι επιχειρήσεις στα νησιά αποκτούν τη δυνατότητα να ρυθμίζουν τις ασφαλιστικές και φορολογικές τους εκκρεμότητες χωρίς να επιβαρύνονται με το κόστος μετακίνησης στην κοντινότερη αρμόδια δημόσια υπηρεσία. Συνεπώς, η εξ' αποστάσεως συναλλαγή των οικονομικών δρώντων με το κράτος, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό μηχανισμό συγκράτησης του πληθυσμού των νησιών, δίνοντας ταυτόχρονα ώθηση στην αναπτυξιακή διαδικασία, δεδομένου ότι η τελευταία

²² Στην Ισπανία λειτουργεί το πρόγραμμα EVISAND, το οποίο εξυπηρετεί περίπου 2.5 εκατομμύρια κατοίκους. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει: τηλεϊατρική, με τη βοήθεια video στην καρδιολογική, παιδιατρική, δερματολογική, ψυχιατρική και οφθαλμολογία. Στη Νορβηγία λειτουργεί ένα κλειστό δίκτυο υγείας (Norwegian Health Network) που προσφέρει υπηρεσίες τηλεϊατρικής σε περίπου 465.000 κατοίκους απομακρυσμένων περιοχών. Στην Ελλάδα, από το 1995 λειτουργεί το δίκτυο ΗΥΓΕΙΑ στην Κρήτη για παρακολούθηση παιδιών με άσθμα. Στο δίκτυο απασχολούνται περί τα 2000 εξειδικευμένα μέλη. Κατά μέσο όρο, περίπου 82% των αποφάσεων για επείγουσες περιπτώσεις αξιολογούνται ως σωστές (Iakovidis et al., 2004).

²³ http://www.ktpae.gr/uploaded/anakoinwseis/20_vasikes_yphresies.pdf

εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την αρμονική συνεργασία μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

4.3 Υποδομές και συγκοινωνίες

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν συχνά οι νησιωτικές περιοχές, αφορά την υδροδότηση και την επάρκεια πόσιμου νερού. Εξαιτίας του μικρού μεγέθους των νησιών και της βραχύδους μορφολογίας τους, τα περισσότερα από αυτά πλήττονται από λειψυδρία. Η έλλειψη νερού έχει αρνητικές επιπτώσεις στον τουρισμό, την υγεία, τη γεωργία και την κτηνοτροφία.

Τα τελευταία χρόνια, το πρόβλημα έχει επιδεινωθεί εξαιτίας του χαμηλού ποσοστού βροχοπτώσεων, της αυξημένης ζήτησης που παρατηρείται τους θερινούς μήνες, καθώς και λόγω μεγάλων απωλειών (περίπου 30%) κατά τη μεταφορά του νερού, που οφείλεται στην παλαιότητα του δικτύου.

Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, οι ενέργειες που προτείνονται για την αντιμετώπιση ζητημάτων στην υδροδότηση είναι οι εξής (Τσιφτής, 2001).:

- Η υδρογεώτρηση²⁴, η διάτρηση δηλαδή του εδάφους για την έρευνα και την αξιοποίηση των πόρων του υπεδάφους και κυρίως την απευθείας άντληση νερού.
- Η κατασκευή φραγμάτων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποταμίευση απορροών, προκειμένου να αποδοθούν σε διάφορες χρήσεις.
- Η διαδικασία του τεχνητού εμπλουτισμού, με σκοπό την αύξηση της εκμεταλλεύσιμης ποσότητας υπόγειου νερού, την επεξεργασία και την βελτίωση της ποιότητάς του.

²⁴ Η διαδικασία της υδρογεώτρησης εκτελείται με γεωτρήπανα. Για την πραγματοποίηση μιας γεώτρησης χρειάζεται πρώτα υδρογεωλογική έρευνα, εάν υπάρχει νερό και ακριβώς βρίσκεται και κατόπιν γίνονται περιβαλλοντικές και γεωλογικές μελέτες για την άδεια χρήσης νερού και άδεια για υδρογεώτρηση.

- Η διεργασία αφαίρεσης αλάτων (αφαλάτωση) από το θαλασσινό νερό και η μετατροπή του σε πόσιμο, θα ήταν μια πολύ χρήσιμη μέθοδος για τα νησιά τα οποία σήμερα υδροδοτούνται με υδροφόρα πλοία.

Εξαιτίας της γεωγραφικής απομόνωσης και της εδαφικής ασυνέχειας του εδάφους, τα νησιά παρουσιάζουν σημαντική εξάρτηση από τις θαλάσσιες και τις εναέριες μεταφορές. Η έλλειψη σύγχρονων υποδομών στα λιμάνια και η ανεπαρκής σύνδεσή των νησιών με την ηπειρωτική ενδοχώρα οξύνει τα προβλήματα που απορρέουν από τη νησιωτικότητα, Ιδιαίτερα προβληματική παρουσιάζεται η κατάσταση στα νησιά της ονομαζόμενης «άγονης» γραμμής, όπου δεν παρουσιάζεται επιχειρηματικό ενδιαφέρον από τους πλοιοκτήτες, εξαιτίας της μικρής εμπορικής και επιβατικής κίνησης. Ως αποτέλεσμα, τα νησιά αντιμετωπίζουν υψηλά μεταφορικά κόστη και μεγάλη αβεβαιότητα, με συνέπεια να βρίσκονται σε δυσμενέστερη κατάσταση συγκριτικά με την ηπειρωτική ενδοχώρα (Χλωμούδης κ.α., 2007).

Σε διεθνές επίπεδο, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναγνωρίσει την ανάγκη δημιουργίας θαλάσσιων οδών και αεροδιαδρόμων προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση από και προς τις νησιωτικές περιοχές (Λευκή Βίβλος, 2004). Ωστόσο, η αστάθεια του οικονομικού περιβάλλοντος τα τελευταία χρόνια, σε συνδυασμό με ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο νομικό και φορολογικό πλαίσιο, έχουν προκαλέσει σημαντική αποεπένδυση στην ακτοπλοΐα²⁵. Στην περίπτωση των άγονων γραμμών, η ακτοπλοϊκή και η αεροπορική συγκοινωνία διαχειρίζονται ξεχωριστά από το υπουργείο ναυτιλίας και το υπουργείο μεταφορών, χωρίς να υπάρχει ο αναγκαίος συντονισμός των δρομολογίων. Έτσι, πέραν της αναγκαίας **επιδότησης** των ευαίσθητων νησιωτικών μεταφορών, είναι επείγουσα η ανάγκη για συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων φορέων για το σχεδιασμό μιας ενιαίας συγκοινωνιακής

²⁵ <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=714555>

πολιτικής. Σε αυτό το πλαίσιο, απαιτείται η στοχευμένη παρέμβαση του Δημοσίου προκειμένου να επανασχεδιαστεί το δίκτυο των συγκοινωνιών, έτσι ώστε οι θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές να λειτουργούν **συμπληρωματικά**.

Αναφορικά με το υψηλό μεταφορικό κόστος που αντιμετωπίζουν τα νησιά, η γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής (Moyano, 2012) αναφέρει ρητά ότι θα πρέπει να βρεθεί μια ειδική λύση προκειμένου να απαλλάσσονται από ειδικούς φόρους, όπως λόγω χάρη ο **φόρος επί του διοξειδίου του άνθρακα στις αεροπορικές μεταφορές** που τέθηκε σε ισχύ από το 2012.

Σε ότι αφορά το σκέλος των προτάσεων και των πολιτικών που χρειάζεται να ακολουθήσει η Ελλάδα, η σημαντικότερη αφορά την αυστηρότερη εφαρμογή των ρυθμίσεων για την **απελευθέρωση της αγοράς**, προκειμένου να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη για το επιβατικό κοινό. Επιπλέον, επειδή ο αριθμός των εταιρειών που δραστηριοποιούνται σε ένα κλάδο δεν εξασφαλίζει απαραίτητως και συνθήκες ανταγωνισμού, θα πρέπει να ενισχυθεί ο ρόλος της **Επιτροπής Ανταγωνισμού**, έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά. πιθανά φαινόμενα εναρμονισμένων πρακτικών και συμφωνιών για τις τιμές των ναύλων. Επίσης, θα μπορούσαν να δοθούν **οικονομικά και φορολογικά κίνητρα**, καθώς και να αρθούν τα εμπόδια εισόδου (π.χ. γραφειοκρατία, παράβολα, 10μηνη υποχρεωτική επάνδρωση) που αποτρέπουν πολλούς νέους «παίκτες» από το να δραστηριοποιηθούν στην αγορά των θαλάσσιων μεταφορών.

Τέλος, οι ελληνικές αρχές θα μπορούσαν να ζητήσουν τη συνδρομή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην κάλυψη μέρους του κόστους για τις άγονες γραμμές, καθώς η Ελλάδα είναι η μοναδική χώρα με τόσα πολλά νησιά που πρέπει να εξυπηρετηθούν με καθεστώς δημόσιας υπηρεσίας.

4.4 Προστασία του φυσικού περιβάλλοντος

Το περιβάλλον στα νησιά και τις παράκτιες περιοχές δέχεται επίσης μεγάλες πιέσεις εξαιτίας της υπερβολικής εξάρτησης σε ορυκτά καύσιμα (κάρβουνο, πετρέλαιο κτλ.). Επιπλέον, η υψηλή εξάρτηση από τις εισαγωγές καυσίμων, καθιστά τα νησιά ευάλωτα στις μεταβολές των τιμών (Moyano, 2012). Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητο να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή, τόσο στις **ανανεώσιμες πηγές ενέργειας** (ανεμογεννήτριες, φωτοβολταϊκά κτλ.), όσο και στις λιγότερο επιβλαβείς μορφές ενέργειας (π.χ. το φυσικό αέριο). Οι νέες πηγές ενέργειας δεν είναι δίνουν μόνο τη δυνατότητα στα νησιά να κατακτήσουν την ενεργειακή τους αυτονομία, αλλά είναι περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον και ταυτόχρονα ανταγωνιστικές ως προς το κόστος παραγωγής. Επιπρόσθετα, η παραγωγή ενέργειας από εναλλακτικές πηγές βασίζεται κυρίως σε τοπικούς πόρους, ενώ πολλές φορές και ο απαραίτητος εξοπλισμός κατασκευάζεται τοπικά. Έτσι, συμβάλλουν και στην δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης.

Οι κυριότερες εναλλακτικές²⁶ πηγές παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος είναι εξής:

Η **αιολική ενέργεια** που παράγεται από την εκμετάλλευση του πνέοντος ανέμου, με τη βοήθεια των ανεμόμυλων. Η ενέργεια που παράγεται χαρακτηρίζεται «ήπιας» μορφής υπό την έννοια ότι δεν προκαλεί ρύπους. Ωστόσο, οι ανεμόμυλοι παρουσιάζουν το μειονέκτημα ότι μπορούν να παράξουν ενέργεια μόνο για ένα περιορισμένο εύρος εφαρμογών. Επιπλέον, η αιολική ενέργεια δεν είναι τόσο εύκολα προσβάσιμη όσο η ηλιακή. Συγκεκριμένα, υπάρχουν κάποιοι περιορισμοί: κυρίως, θα πρέπει η ταχύτητα του ανέμου να είναι τουλάχιστον 12 μίλια την ώρα.

²⁶ Στην ενότητα αυτή χρησιμοποιήθηκαν πληροφορίες που αντλήθηκαν από τον ιστότοπο της Wikipedia.

Η **ηλιακή ενέργεια** και τα **φωτοβολταϊκά**, τα οποία μπορούν να συμβάλλουν αποφασιστικά στην εξοικονόμηση ενέργειας και την προστασία του περιβάλλοντος στις νησιωτικές περιοχές. Όπως και η αιολική ενέργεια, η ηλιακή ενέργεια βρίσκει εφαρμογή στην παραγωγή ηλεκτρικού ρεύματος και μπορεί να ικανοποιήσει με χαμηλό κόστος τις ανάγκες τουριστικών επιχειρήσεων, όπως ξενοδοχεία, φούρνους, κέντρα εστίασης, αναψυχής κτλ. Ελπιδοφόρα επίσης, φαίνεται και η χρήση της ηλιακής ενέργειας για την αφαλάτωση του νερού και τη μετατροπή του σε πόσιμο.

Η **υδροηλεκτρική ενέργεια**, η οποία ωστόσο, συγκριτικά με τις προαναφερθείσες ανανεώσιμες πηγές, έχει το μειονέκτημα του πολύ υψηλού κόστους (κατασκευής των φραγμάτων και εγκατάστασης του εξοπλισμού), του μεγάλου χρονικού διαστήματος που χρειάζεται για την αποπεράτωση του έργου και την έντονη περιβαλλοντική αλλοίωση της περιοχής όπου εκτελείται το έργο (Τσιφτής, 2011).

Πέραν των παραπάνω μορφών ενέργειας, η **βιομάζα**²⁷ αποτελεί μια χαμηλής έντασης πηγή ενέργειας, η οποία βρίσκει εφαρμογή στην παραγωγή θερμότητας και υγρών καυσίμων. Τέλος, ελπιδοφόρες προοπτικές έχει και η χρήση της **γεωθερμικής ενέργειας**, της φυσικής δηλαδή ενέργειας της γης που διαρρέει από το θερμό εσωτερικό της προς την επιφάνειά της και βρίσκει εφαρμογή: στην θέρμανση χώρων και θερμοκηπίων, στην ψύξη και τον κλιματισμό, στις ιχθυοκαλλιέργειες, την αφαλάτωση θαλασσινού νερού και την ξήρανση αγροτικών προϊόντων.

4.5 Αντιμετώπιση δημογραφικών-μεταναστευτικών προβλημάτων

Πολλά νησιά ή νησιωτικές περιοχές αντιμετωπίζουν σημαντικά δημογραφικά προβλήματα, εξαιτίας της αποχώρησης των νέων προς τα μεγάλα αστικά κέντρα της

²⁷ Χρησιμοποιείται ευρέως στα νησιά του Νότιου Ειρηνικού.

ηπειρωτικής ενδοχώρας και της γήρανσης του πληθυσμού. Στην πορεία, υπήρξαν δύο κυρίως παράγοντες που ανέκυψαν έως ένα βαθμό αυτή τη διαχρονική τάση: ο τουρισμός και η έλευση των μεταναστών μετά την πτώση των κομμουνιστικών καθεστώτων στα τέλη της δεκαετίας του 1980. Ο τουρισμός αποτέλεσε σημαντική πηγή εισοδήματος για τους κατοίκους των νησιών, απαραίτητη για την επιβίωσή τους. Από την άλλη, η μαζική εισροή αποτέλεσε ένα φαινόμενο που λειτούργησε αντισταθμιστικά στις παραπάνω αρνητικές δημογραφικές εξελίξεις. Οι μετανάστες²⁸, κατά μέσο όρο μικρότεροι ηλικιακά από τους Έλληνες, απασχολήθηκαν σε επισφαλείς, χαμηλού κύρους/χαμηλά αμειβόμενες εργασίες και βοήθησαν σημαντικά στην αναζωογόνηση του παρηκμασμένου πρωτογενούς τομέα (Φακιολάς, 1999). Επιπλέον, η εισροή μεταναστών στα νησιά συνετέλεσε θετικά στην επιβίωση αρκετών τοπικών επιχειρήσεων μέσω της αύξησης της ζήτησης για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που αυτές προσφέρουν (Χολέζας και Τσακλόγλου, 2008).

Παρ' όλα αυτά, η μετανάστευση δε λειτούργησε μόνο θετικά στην ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών. Σε κάποιες περιπτώσεις και ιδιαίτερα το τελευταίο έτος, αρκετά νησιά αντιμετωπίζουν πρόβλημα μαζικής εισροής μεταναστών και προσφύγων, χωρίς όμως να έχουν την ανάλογη ικανότητα υποδοχής τους. Προκειμένου να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά τα προβλήματα που ανέκυψαν, οι ελληνικές αρχές θα πρέπει να διεκδικήσουν πόρους από την Ευρωπαϊκή Ένωση για τη φροντίδα των μεταναστών και την αντιμετώπιση της εν εξελίξει ανθρωπιστικής κρίσης. Επιπλέον, θα πρέπει να γίνουν κινήσεις για την τροποποίηση του κανονισμού του Δουβλίνου, προκειμένου να διευκολυνθεί η μετακίνηση των προσφύγων προς τις υπόλοιπες χώρες της ΕΕ.

²⁸ Μια εξαιρετική επισκόπηση της σχετικής βιβλιογραφίας περιλαμβάνεται στο (Okkerse, 2008)

4.6 Τουρισμός και βιώσιμη ανάπτυξη

Όπως αναφέραμε στο πρώτο κεφάλαιο, τα περισσότερα ελληνικά νησιά βασίζονταν μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1950 στις δραστηριότητες που αναπτύσσονταν στον πρωτογενή τομέα και δευτερεύοντος στον δευτερογενή. Έκτοτε, ο τουρισμός αποτέλεσε τη βασική οικονομική δραστηριότητα των νησιωτών, και λειτούργησε ως μοχλός ανάπτυξης των τοπικών κοινωνιών (Coccossis, 2001). Κατά την περίοδο αυτή παρατηρείται συνεχής πτώση της απασχόλησης σε παραδοσιακά επαγγέλματα (αγροτική παραγωγή, αλιεία κτλ) ενώ ταυτόχρονα αυξάνεται η απασχόληση σε ξενοδοχεία, εστιατόρια και καταστήματα λιανικής πώλησης.

Ωστόσο, η ραγδαία και ανεξέλεγκτη αύξηση των τουριστικών εισροών έχει προκαλέσει σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα (Spilanis and Vayanni, 2004, Moyano, 2012). Σε κάποιες περιπτώσεις το φαινόμενο είναι τόσο έντονο, που σε συνδυασμό με τη χαμηλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, συμβάλλει στην υποβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, τη μείωση του εισοδήματος των τοπικών κοινωνιών, και εν τέλει του εθνικού εισοδήματος (απώλεια φορολογικών εσόδων). Κατά συνέπεια, η αειφόρος τουριστική ανάπτυξη τίθεται εν κινδύνω, εξαιτίας των πιέσεων που δέχονται τα οικοσυστήματα των νησιών από την υπερβολική ζήτηση για πόρους του φυσικού περιβάλλοντος κατά την περίοδο αιχμής.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (WTO) η αειφόρος τουριστική ανάπτυξη ορίζεται ως (αναφέρεται στο Βαγιάννη και Σπιλάνης, 2009)²⁹:

29 Στο σημείο αυτό θα πρέπει επίσης να διευκρινιστεί ότι η αειφόρος τουριστική ανάπτυξη δεν ταυτίζεται με τους όρους Υπεύθυνος Τουρισμός, Ήπιος Τουρισμός, Τουρισμός Ελάχιστων Επιπτώσεων και Εναλλακτικός Τουρισμός. Η πλειοψηφία των όρων αυτών περιλαμβάνει την έννοια του τουρισμού που είναι φιλικός προς το περιβάλλον, αλλά δεν αναφέρεται στα οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις του τουρισμού στις τοπικές κοινωνίες.

“ Η ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες των τωρινών τουριστών και των περιοχών που τους φιλοξενούν και παράλληλα προστατεύει και ενισχύει τις ευκαιρίες για το μέλλον. Θεωρείται ότι η ανάπτυξη αυτή οδηγεί στη διαχείριση όλων των πόρων με τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι δυνατό να εκπληρώνονται οι οικονομικές, κοινωνικές και αισθητικές ανάγκες, ενώ παράλληλα να διατηρείται η πολιτιστική ακεραιότητα, οι ουσιώδεις οικολογικές διαδικασίες, η βιοποικιλότητα και τα συστήματα υποστήριξης της ζωής. Τα προϊόντα αειφορικού τουρισμού είναι προϊόντα που λειτουργούν σε αρμονία με το τοπικό περιβάλλον, την κοινωνία και τους πολιτισμούς, έτσι ώστε αυτά να καρπώνονται όλα τα οφέλη και να μην αποτελούν θύματα τουριστικής ανάπτυξης.”

Οι τουριστικές δραστηριότητες διακρίνονται σε δύο ευρείες κατηγορίες: τον συμβατικό τουρισμό και τις νέες μορφές τουρισμού (Πίνακας 1). Ο όρος συμβατικός τουρισμός χρησιμοποιείται κατά τέτοιον τρόπο ώστε να υπογραμμίζει τη σημασία της αγοράς και ταυτόχρονα την απουσία ενδιαφέροντος για το περιβάλλον και τις αρνητικές εξωτερικότητες. Επιπλέον, προτιμάται έναντι του μαζικού τουρισμού, καθώς ο τελευταίος αναφέρεται κυρίως στον τρόπο οργάνωσης της τουριστικής δραστηριότητας. Οι νέες μορφές τουρισμού διακρίνονται στον εναλλακτικό και τον θεματικό τουρισμό. Ο εναλλακτικός τουρισμός προσδιορίζεται βάσει του τρόπου με τον οποίο οργανώνεται η τουριστική δραστηριότητα, ενώ ο θεματικός σχετίζεται με τα κίνητρα που προκαλούν το ταξίδι (Vayanni et al., 2005).

Πίνακας 1. Διάφορες μορφές τουρισμού και τουριστικής δραστηριότητας

Προσέγγιση	Συμβατικός τουρισμός	Νέες μορφές τουρισμού
Μορφές τουρισμού	Θαλάσσιος τουρισμός	Εναλλακτικές μορφές τουρισμού Αγροτουρισμός Οικοτουρισμός Πολιτιστικός Περιπατητικός Γεωτουρισμός
	Χειμερινός τουρισμός	Θεματικός Τουρισμός Συνεδριακός Επαγγελματικός Θρησκευτικός Τουρισμός Υγείας Εκπαιδευτικός Αθλητικός Τουρισμός Δράσης
Τρόπος Οργάνωσης	Μαζικός Ατομικός Κοινωνικός	Μικρά γκρουπ τουριστών Ατομικός Κοινωνικός
Τουριστική Συμπεριφορά	Αδιαφορία για το περιβάλλον Εξάντληση φυσικών πόρων	Υπευθυνότητα Χρήση των πόρων (όχι κατανάλωση)
Τύπος τουριστικής δραστηριότητας	Μη βιώσιμος τουρισμός	Πράσινος τουρισμός Οικονομικά βιώσιμος τουρισμός Αειφόρος τουρισμός

Πηγή: Spilanis and Vayanni, 2004

Δεδομένων των πιέσεων που αναφέρθηκαν στην αρχή της ενότητας, τις τελευταίες δύο δεκαετίες ο συμβατικός τουρισμός παραλίας κρίνεται μη βιώσιμος (Swarbrooke,

1999, Bramwell, 2004), με συνέπεια όλο και περισσότερες χώρες να στρέφονται προς την κατεύθυνση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού (EMT). Στο πλαίσιο αυτό και προκειμένου τα ελληνικά νησιά να περιορίσουν τα προβλήματα του συμβατικού τουρισμού, προτείνουμε την υιοθέτηση των κάτωθι αειφόρων τουριστικών δραστηριοτήτων, καθιστώντας ωστόσο σαφές, ότι αποτελεί ουτοπία να πιστεύει κανείς ότι οι νέες μορφές τουρισμού δεν έχουν καμία αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον. Επιπλέον, το γεγονός ότι υπάρχει μια διεθνής τάση προς την κατεύθυνση *αυτών των μορφών τουρισμού, δεν σημαίνει ότι έχει εφαρμογή σε κάθε ξεχωριστή περίπτωση και περιοχή, χωρίς να ληφθούν υπόψη τα χαρακτηριστικά του τόπου υποδοχής* (Spilanis and Vayanni, 2004):

4.6.1 Συνεδριακός τουρισμός

Ο συνεδριακός τουρισμός είναι μια μορφή εναλλακτικού τουρισμού ο οποίος σχετίζεται με την διοργάνωση συνεδρίων, εκθέσεων κτλ. Πέρα από τα άμεσα οικονομικά οφέλη, οι τοπικές κοινωνίες μπορούν να επωφεληθούν έμμεσα από την ανταλλαγή απόψεων, την κατάρτιση και την πληροφόρηση που προσφέρεται μέσω αυτών (Ηλίας, 2012). Το βασικό πλεονέκτημα του συνεδριακού τουρισμού είναι ότι μπορεί να προσελκύει επισκέπτες καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, ενισχύοντας τόσο τους ξενοδόχους όσο και την τοπική απασχόληση. Σε ότι αφορά το σκέλος της επίδρασης στο περιβάλλον, εξαρτάται κυρίως από τις ανάγκες για υποδομές. Όσο μικρότερες είναι αυτές, τόσο φιλικότερος είναι στο περιβάλλον ο συνεδριακός τουρισμός.

4.6.2 Θαλάσσιος τουρισμός

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι μια εναλλακτική μορφή τουρισμού, η οποία αφορά την αναζήτηση από τον περιηγητή αμεσότερης και διαρκέστερης επαφής με τη θάλασσα (Λεκάκου και Τζανάτος, 1992). Με άλλα λόγια, αποτελεί μια μοναδική διέξοδο για τη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Απαιτεί ελάχιστες υποδομές (κατασκευή μαρινών) και μπορεί να διακριθεί στους παρακάτω τύπους:

Παράκτιο τουρισμό

Υποβρύχιο τουρισμό

Θαλάσσιο τουρισμό φύσης

Θαλάσσιο αλιευτικό τουρισμό

Θαλάσσιο πολιτιστικό τουρισμό

Θαλάσσιο αθλητικό τουρισμό

Γιώτινγκ

Κρουαζιέρα

4.6.3 Θρησκευτικός τουρισμός

Θρησκευτικός τουρισμός μπορεί να θεωρηθεί το σύνολο εκείνο των τουριστικών δραστηριοτήτων το οποίο επικεντρώνεται γύρω από μνημεία και χώρους θρησκευτικής σημασίας. Δεδομένου ότι τα ελληνικά νησιά βρίθουν θρησκευτικών μνημείων (εκκλησίες, μοναστήρια), ο θρησκευτικός τουρισμός θα μπορούσε να προσελκύσει επισκέπτες καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Επιπλέον, σημαντική θεωρείται η συμβολή του στην τόνωση της ζήτησης για τοπικώς παραγόμενα αναμνηστικά προϊόντα καθώς και στη διατήρηση της παράδοσης.

4.6.4 Ιαματικός τουρισμός

Πρόκειται για μια μορφή τουρισμού που αναπτύσσεται καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου και αναφέρεται στην αντιμετώπιση ασθενειών και χρόνιων προβλημάτων υγείας με τη χρήση ιαματικών πηγών. Στην Ελλάδα εντοπίζονται σημαντικές ελλείψεις σε εγκαταστάσεις και υποδομές, μικρή διαφοροποίηση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Συνεπώς υπάρχουν θετικές προοπτικές για την ανάπτυξη του κλάδου (Didaskalou, 1999).

4.6.5 Εκπαιδευτικός τουρισμός

Περιλαμβάνει τη διοργάνωση καλοκαιρινών εκπαιδευτικών προγραμμάτων (summer schools), καθώς επίσης και επισκέψεις σχολείων και πανεπιστημίων σε αρχαιολογικούς χώρους, οικοσυστήματα κτλ. Αποσκοπεί στην προσέλκυση σπουδαστών τόσο από το εσωτερικό όσο και από το εξωτερικό.

4.6.6 Αγροτουρισμός

Ο Αγροτουρισμός αναφέρεται στο σύνολο των τουριστικών υπηρεσιών (διαμονή, εστίαση και δραστηριότητες αναψυχής) που προσφέρονται από τις γεωργικές εκμεταλλεύσεις, οικογενειακής συνήθως μορφής, οι οποίες διατηρούν την γεωργία ως κύριο επάγγελμα ή σε ορισμένες περιπτώσεις δευτερεύον (Anthopoulou et al., 1998).

Μεταξύ άλλων περιλαμβάνει τις κάτωθι δραστηριότητες:

διεκπεραίωση αγροτικών εργασιών

παρατήρηση οικοσυστήματος, πουλιών, χλωρίδας, πανίδας κτλ.

Αθλήματα περιπέτειας

Πολιτιστικές περιηγήσεις (επισκέψεις σε μουσεία, μοναστήρια κτλ.)

Διάφορα μαθήματα (π.χ. παρασκευή παραδοσιακών τοπικών εδεσμάτων, εκμάθηση χορών κτλ.)

4.6.7 Οικοτουρισμός

Περιλαμβάνει ταξίδια σε φυσικές περιοχές με σκοπό την κατανόηση της πολιτισμικής και φυσικής ιστορίας του περιβάλλοντος, κατά τη διάρκεια των οποίων οι επισκέπτες αποφεύγουν την αλλοίωση της ακεραιότητας του οικοσυστήματος και παράλληλα δημιουργούν ευκαιρίες για τα μέλη των τοπικών οικονομιών (Galley and Clifton, 2004).

4.6.8 Πολιτιστικός τουρισμός

Περιλαμβάνει επισκέψεις σε μνημεία της πολιτιστικής κληρονομιάς και την εξερεύνηση όλων των όψεων του σύγχρονου πολιτισμού.

4.6.9 Καταδυτικός τουρισμός

Πρόκειται περί καταδύσεων αναψυχής σε υποθαλάσσια πάρκα και αρχαιολογικούς χώρους. Στην Ελλάδα τα δύο πρώτα καταδυτικά πάρκα λειτουργούν στα όρια του Δήμου Πύλου-Νέστορος. Το πρώτο καταδυτικό πάρκο καταλαμβάνει τον ενάλιο αρχαιολογικό χώρο της Μεθώνης, όπου σε μικρό βάθος βρίσκονται τα ρωμαϊκά ναύαγια με τους κίονες από το περιστύλιο του ναού του Ηρώδη και τις περίφημες γλυπτές σαρκοφάγους της Τροίας από τιτανιούχο λίθο. Το δεύτερο πάρκο, στον όρμο του Ναυαρίνου, περιλαμβάνει το σύγχρονο ναύαγιο του δεξαμενόπλοιου «Irene Serenade» που βυθίστηκε σε βάθος 50 μέτρων το 1978 και το κατάστρωμά του

βρίσκεται σε βάθος περίπου 25 μέτρων. Με μήκος 282 μέτρα αποτελεί το δεύτερο μεγαλύτερο επισκέψιμο ναυάγιο στον κόσμο³⁰.

Εκτός από την προώθηση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, η αειφόρος ανάπτυξη των νησιών απαιτεί και ορθή διαχείριση των απορριμμάτων που παράγονται από επιχειρήσεις και νοικοκυριά. Λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς που επιβάλλει η μικρή έκταση των νησιών, θα πρέπει η τοπική αυτοδιοίκηση να συνεργαστεί με τις ντόπιες επιχειρήσεις στη βάση των παρακάτω αρχών-οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Zammit, 2011):

Βιώσιμη διαχείριση των απορριμμάτων, δηλαδή συνετή και αποδοτική χρήση των πόρων κατά τέτοιο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιείται η ποσότητα των αποβλήτων που παράγονται.

Τα απορρίματα θα πρέπει να ενταφιάζονται όσο το δυνατό εγγύτερα στον τόπο που παράγονται.

Οι επιχειρήσεις θα πρέπει να επιβαρύνονται με ένα κόστος (penalty) βάσει της ποσότητας των απορριμμάτων που παράγουν.

Ανακύκλωση των απορριμμάτων και επαναχρησιμοποίηση εν μέρει ή ολικά ως πρώτη ύλη για την παραγωγή νέων αγαθών.

Επιπροσθέτως, η βιώσιμη ανάπτυξη απαιτεί μια σειρά από ενέργειες, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το ζήτημα του εποχικού χαρακτήρα του τουρισμού και της απασχόλησης, δεδομένου ότι η τουριστική περίοδος καλύπτει το διάστημα Απριλίου-Οκτωβρίου, με συνέπεια η πλειοψηφία των τοπικών επιχειρήσεων και των κατοίκων να παραμένει σε αδράνεια τους υπόλοιπους έξι μήνες. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα,

³⁰ <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22784&subid=2&pubid=64124768>

μεγάλος αριθμός νησιωτών να μετακινείται προς την ενδοχώρα τις περιόδους εκτός αιχμής. Προκειμένου να ανασχεθεί η τάση αυτή, είναι απαραίτητη η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, έτσι ώστε να περιορίζονται τα κίνητρα της μετανάστευσης των γηγενών. Οι τοπικοί φορείς (επιχειρήσεις, δημοτικές αρχές) χρειάζεται να επενδύσουν ώστε τα νησιά να μη δίνουν την εικόνα νεκρής φύσης κατά τη χειμερινή περίοδο, σε συνδυασμό με την κατασκευή υποδομών (συνεδριακά κέντρα, πολιτιστικά μουσεία κτλ.) κατάλληλων για εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

Επίσης, είναι σημαντικό να υπάρξει στροφή προς τις παραδοσιακές δραστηριότητες προκειμένου να περιοριστεί η μεγάλη οικονομική εξάρτηση από τον τουρισμό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η μαστίχα Χίου³¹, από την παραγωγή της οποίας βιοπορίζονται πάνω από 2000 παραγωγοί. Με μέση παραγωγή της τάξης των 135 τόνων, εκ των οποίων οι 110 απορροφώνται από τις αγορές του εξωτερικού, οι προοπτικές που διανοίγονται είναι μεγάλες, καθώς την τελευταία πενταετία παρατηρείται μια στροφή αξιοποίησης της μαστίχας και στον κλάδο του φαρμάκου.

Εκτός από τα παραπάνω, χρειάζεται επίσης να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή και στήριξη σε έναν από τους πιο δραστήριους και εξωστρεφής κλάδους της ελληνικής οικονομίας, αυτού των υδατοκαλλιέργειών. Σύμφωνα με τη Διεθνή Οργάνωση Τροφίμων και Γεωργίας (FAO) η υδατοκαλλιέργεια ορίζεται ως (αναφέρεται στο Chatziefstathiou et al., 2005):

“η καλλιέργεια υδρόβιων οργανισμών (ψάρια, μαλάκια, οστρακόδερμα και φυτά), με κάποια μορφή παρέμβασης στη διαδικασία της εκτροφής για την βελτίωση της παραγωγής (π.χ. συστηματική δημιουργία αποθεμάτων, διατροφή, προστασία από τα

³¹ <http://www.fortunegreece.com/article/giati-i-masticha-chiou-ine-ena-monadiko-elliniko-superfood/>

αρπακτικά ζώα κλπ.). Οι υδατοκαλλιέργειες μπορεί να αναλαμβάνονται είτε από μεμονωμένους είτε από συνεταιριζόμενους παραγωγούς.”

Η Ελλάδα είναι η βασική χώρα παραγωγός μεσογειακών ψαριών και διατηρεί σταθερά το υψηλότερο μερίδιο (40%) της παγκόσμιας παραγωγής (Federation of European Aquaculture Producers, 2014). Ο μεγαλύτερος ανταγωνιστής είναι η Τουρκία (30%) και έπονται οι περισσότερες χώρες της Μεσογείου: Ισπανία, Ιταλία, Γαλλία, Πορτογαλία, Μάλτα, Κύπρος. Ο τζίρος των εξαγωγών αυτών ανέρχεται σε περισσότερο από 600 εκατ. ευρώ, οι οποίες απασχολούν περισσότερους από 10 χιλιάδες εργαζομένους σε περιοχές απομακρυσμένες από αστικά κέντρα³².

Συν τοις άλλοις, χρειάζεται η αρωγή του χρηματοπιστωτικού συστήματος προς την επιχειρηματικότητα και η ενίσχυση της ρευστότητας των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα νησιά (χαμηλότοκα δάνεια με ευνοϊκούς όρους). Προγράμματα όπως αυτό της Εθνικής Τράπεζας³³ για την «Νησιωτική Επιχειρηματικότητα» είναι απαραίτητα προκειμένου να δίνονται κίνητρα σε επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στο σύνολο της επικράτειας να υλοποιήσουν επενδυτικά σχέδια στα ελληνικά νησιά. Επίσης, δεδομένης της καχεξίας του δευτερογενούς τομέα στα περισσότερα ελληνικά νησιά, η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας προσανατολισμένης προς την κατεύθυνση της εγκατάστασης μικρών μονάδων επεξεργασίας (π.χ. ελαιοτριβείο, τυροκομείο κτλ.), θα έδινε μεγάλη προστιθέμενη αξία στα υψηλής ποιότητας προϊόντα του πρωτογενούς τομέα και θα ενίσχυε σημαντικά τα εισοδήματα των κατοίκων των.

³² <http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26519&subid=2&pubid=113330993>

³³ <https://www.nbg.gr/el/the-group/press-office/press-releases/nisiotiki-epixeirimatikotita>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Εισαγωγή

Η Ελλάδα θεωρείται από τις πλέον νησιωτικές χώρες στην Ευρώπη, καθώς υπάρχουν 9837 νησιωτικές περιοχές, οι οποίες καλύπτουν το 18.8% της συνολικής της επιφάνειας. Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός, ότι οι δώδεκα, από τις δεκατρείς διοικητικές περιφέρειες της Ελλάδος περιλαμβάνουν νησιωτικές περιοχές. Την πρώτη θέση καταλαμβάνει το Νότιο Αιγαίο (3381) και ακολουθούν το Βόρειο Αιγαίο, τα Ιόνια Νησιά και η Κρήτη. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα δεδομένα (Πίνακας 1, Census of Population (2011)), κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες, εμφανίζεται για πρώτη φορά αυξητική τάση του πληθυσμού, η οποία αποδίδεται κυρίως στην ανάπτυξη που επήλθε στα μεγάλα κέντρα του νησιωτικού χώρου. (Christofakis et al., 2009).

Πίνακας 1.

Περιφέρεια	Πληθυσμός 2011	Κατανομή	Πυκνότητα	Πληθυσμός 2001	Μεταβολή
Βορείου Αιγαίου	199.231	1,84%	51,94	205.235	-3.62%
Νοτίου Αιγαίου	308.975	2,85%	58,45	298.462	+3.40%
Ιονίων Νήσων	207.855	1,92%	90,10	209.608	-1.50%
Κρήτης	623.065	5,76%	74,74	594.368	+4.54%
Σύνολο νησιωτικού χώρου	1339.126	12.37	68,81	1307.673	0.0282
Σύνολο Επικράτειας	10.815.197	100%	81,96	10.934.097	-1.34%

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία

Σε ότι αφορά το εισόδημα, η περιφέρεια με το υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ είναι η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (65% του μέσου όρου της Ε.Ε. 28) και ακολουθούν τα Ιόνια Νησιά (57,9%), η Κρήτη (53,8%) και το Βόρειο Αιγαίο (48,9%). Επιπλέον, αξίζει να σημειωθεί ότι εξαιτίας της διεθνούς οικονομικής κρίσης, κατά την περίοδο 2009-2014 το κατά κεφαλήν ΑΕΠ συρρικνώθηκε κατά μέσο όρο και στις τέσσερις περιφέρειες περίπου 23% (Eurostat, 2014). Η οικονομία του ελληνικού νησιωτικού χώρου χαρακτηρίζεται από μεγάλο βαθμό εξειδίκευσης στον τριτογενή τομέα παραγωγής (τουρισμός, εμπόριο), ενώ σημαντική θεωρείται και η συμβολή του πρωτογενούς τομέα. Ωστόσο σήμερα, η περαιτέρω ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού στα ελληνικά νησιά, φαίνεται να βρίσκεται σε κρίσιμη καμπή. Ιδιαίτερα στα μικρά νησιά, η ζήτηση φθάνει σε πρωτοφανή επίπεδα και σε πολλές περιπτώσεις ξεπερνά το οικονομικό και περιβαλλοντικό δυναμικό τους (Θεοδωρόπουλος κα., 2010).

Τούτου δοθέντος και σε συνδυασμό με τη γεωγραφική ασυνέχεια του χώρου, των ελλείψεων που παρατηρούνται σε βασικές υποδομές στις μεταφορές, την υγεία και την εκπαίδευση, τον εποχιακό χαρακτήρα του τουρισμού και την μετανάστευση και γενικότερα την έλλειψη σχεδιασμού, πολλά νησιά βρίσκονται αντιμέτωπα με το φάσμα του οικονομικού μαρασμού, της περαιτέρω περιθωριοποίησης και απομόνωσης.

Μελέτη περίπτωσης της νήσου Τήλου

5.1 Γενικά στοιχεία³⁴

Σύμφωνα με τα ευρήματα (εργαλεία και κεραμικά αντικείμενα) που εντοπίστηκαν στο σπήλαιο Χαρκαδιό, η Τήλος κατοικείται τουλάχιστον από τη νεολιθική εποχή. Γεωγραφικά βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο του συμπλέγματος της Δωδεκανήσου και απέχει 222 ναυτικά μίλια από τον Πειραιά και 22 ναυτικά μίλια από την Ρόδο. Η έκταση που καταλαμβάνει είναι 62,836 τ.χλμ., με μήκος ακτών 75 χλμ., οι οποίες σχηματίζουν πλήθος κόλπων διαφόρων μεγεθών. Μέχρι και το 1998 η νήσος Τήλος ανήκε διοικητικά στην επαρχία Ρόδου, η οποία ήταν μια από τις τέσσερις διοικητικές περιοχές στις οποίες διαιρέθηκε διοικητικά η Δωδεκάνησος με προκήρυξη που εκδόθηκε από τις ελληνικές αρχές το 1947. Από την 1-1-1999 λειτουργεί ο Δήμος Τήλου στα πλαίσια του προγράμματος Καποδίστριας και περιλαμβάνει τα εξής δημοτικά διαμερίσματα:

Δημοτικό Διαμέρισμα Μεγάλου Χωριού

Μεγάλο Χωριό

Άγιος Αντώνιος

Γάιδαρος

Δημοτικό Διαμέρισμα Λιβαδιών

Λιβάδια

Αντίτηλος

³⁴ Τα στοιχεία που παρατίθενται σε αυτή την ενότητα αντλήθηκαν από την “Έρευνα για την αιεφόρο ανάπτυξη στην Τήλο” του Θεόδωρου Βάκκα (2006), καθώς επίσης και από τη μελέτη της Περιφέρειας του Νοτίου Αιγαίου για την Τήλο (2014) που βρίσκεται στην παρακάτω ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://ecoanemos.files.wordpress.com/2010/01/tilos.pdf>

Το νησί χαρακτηρίζεται ορεινό και η βλάστησή του είναι φτωχή. Συναντώνται πεδινές εκτάσεις περιορισμένης έκτασης σε κοιλάδες περιμετρικά του νησιού, με σημαντικότερη την έκταση στην οποία αναπτύσσεται η πρωτεύουσα του νησιού, το Μεγάλο Χωριό. Στους ορεινούς όγκους του νησιού παρατηρείται σχεδόν παντελής έλλειψη βλάστησης. Ο μόνιμος πληθυσμός της Τήλου σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ανέρχεται στους 790 κατοίκους, από 521 που ήταν το 2001 και 279 το 1991. Η αύξηση αυτή του πληθυσμού, οφείλεται εν πολλοίς στην ανάπτυξη του τουρισμού και τη βελτίωση των συγκοινωνιών.

Η μέση ετήσια θερμοκρασία³⁵ ανέρχεται στους 18,2 °C, ενώ οι μέσες μηνιαίες τιμές κυμαίνονται μεταξύ 10,72 °C (Φεβρουάριος) και 26,14 °C (Ιούλιος). Η μέση ετήσια σχετική υγρασία ανέρχεται σε 68,1%, ενώ οι ημέρες νέφωσης κατά τη διάρκεια του έτους στην ευρύτερη περιοχή, κυμαίνονται στο 39,3%. Οι περισσότερες ημέρες νέφωσης παρουσιάζονται τους μήνες Ιανουάριο έως Μάρτιο και οι λιγότερες ημέρες νέφωσης τους μήνες Ιούνιο έως Σεπτέμβριο. Το ετήσιο ύψος των ατμοσφαιρικών κατακρημνισμάτων³⁶ είναι 559,54χλσμ.

Η επιστημονική κοινότητα έχει αναγνωρίσει την Τήλο ως οικολογικά σημαντική περιοχή, καθώς διαθέτει σπάνια είδη χλωρίδας και πανίδας. Θεωρείται σημαντική περιοχή για τη Μεσογειακή Φώκια και παρέχει ιδανικές συνθήκες για την αναπαραγωγή πολλών ειδών πουλιών, για την προστασία των οποίων έχει απαγορευτεί το κυνήγι από το 1993. Συγκεκριμένα, στην Τήλο απαντώνται τουλάχιστον 100 είδη πουλιών, μεταξύ των οποίων ο γύπας, ο Μαυροπετρίτης, ο

³⁵ Οι μετρήσεις προέρχονται από το μετεωρολογικό σταθμό της Κω καθώς στην Τήλο δε λειτουργεί αντίστοιχος σταθμός.

³⁶ Με τον όρο ατμοσφαιρικά κατακρημνίσματα εννοούμε το νερό που φτάνει από την ατμόσφαιρα στο έδαφος με οποιαδήποτε μορφή, είτε είναι υγρή (βροχή, δροσιά, βροχοομίχλη) είτε στερεή (χαλάζι, χιόνι, πάχνη) είτε αέρια (υδρατμοί).

Σπιζαετός, ο Γκιώνης και ο Αιγαιόγλαρος. Επιπλέον, από το 2000 είναι ενταγμένη στο δίκτυο NATURA³⁷.

Η Τήλος διαθέτει επίσης σπουδαία πολιτισμική παράδοση, καθώς διαθέτει πολλά αρχαία και βυζαντινά μνημεία, σπήλαια, μοναστήρια, σπάνιες εικόνες και αιογραφίες των Βυζαντινών χρόνων. Εξαιρετικής σημασίας θεωρείται και η ανακάλυψη σκελετών προϊστορικών νάνων ελεφάντων από τον καθηγητή παλαιοντολογίας το 1970 στο σπήλαιο Χαρκαδιό. Έκτοτε, λειτουργεί μουσείο όπου και εκτίθενται τα παραπάνω ευρήματα

Σε ότι αφορά τις θαλάσσιες συγκοινωνίες, η Τήλος αποτελεί νησί της λεγόμενης άγονης γραμμής. Υπάρχει απευθείας σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά δύο φορές την εβδομάδα. Η διάρκεια του ταξιδιού είναι περίπου 20 ώρες. Επίσης, ταχύπλοο καταμαράν συνδέει την Τήλο με τη Ρόδο, την Κω, τη Σύμη, τη Χάλκη και τη Νίσυρο. Η ακτοπλοϊκή σύνδεση εξυπηρετείται από το λιμάνι στα Λιβάδια. Οι λιμενικές και θαλάσσιες δραστηριότητες καλύπτονται από το λιμενικό σταθμό Τήλου. Με πρωτοβουλία των κατοίκων του νησιού δημιουργήθηκε η ναυτιλιακή εταιρεία 21^{ος} αιώνας³⁸, με σκοπό όχι την κερδοφορία αλλά την άρση της απομόνωσης και την απρόσκοπτη σύνδεση με τα υπόλοιπα γειτονικά νησιά. Μέχρι τα τέλη του 2013, το επιβατηγό σκάφος “Seastar” πραγματοποιούσε δρομολόγια έξι φορές την εβδομάδα από και προς τη Ρόδο. Ωστόσο, παρά τις προσπάθειες της δημοτικής αρχής και του υπουργού εμπορικής ναυτιλίας, αυτή η σύνδεση δεν υπάρχει πλέον με αποτέλεσμα η νήσος να βιώνει μεγαλύτερη απομόνωση και μείωση της τουριστικής ζήτησης.

Σχετικά με τη διαχείριση των απορριμμάτων, παλαιότερα υπήρχαν τέσσερις χώροι ανεξέλεγκτης διάθεσής τους, όπου τα απορρίμματα καίγονταν, δημιουργώντας

37 Το Ευρωπαϊκό οικολογικό δίκτυο Natura 2000 είναι ένα δίκτυο ζωνών προστασίας της φύσης που εκτείνεται σε ολόκληρη την Κοινότητα και έχει ως στόχο να διασφαλίσει τη μακροπρόθεσμη διατήρησή των πιο πολύτιμων και των πλέον απειλούμενων ειδών και ενδιατημάτων της σε ικανοποιητικό επίπεδο.

38 <http://www.tilosferries.gr/index.php/el/anakoinoseis.html>

προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ρύπανσης των υπόγειων υδροφορέων. Σήμερα, τα προβλήματα περιορίστηκαν σημαντικά με τη δημιουργία του χώρου υγειονομικής ταφής απορριμμάτων (ΧΥΤΑ). Ωστόσο, υπάρχουν ακόμη υπολείμματα ρυπαντικού φορτίου από το προηγούμενο καθεστώς διαχείρισης. Δεδομένου ότι η θάλασσα αποτελεί τον τελικό αποδέκτη αυτών των φορτίων, παρατηρούνται συχνά φαινόμενα ρύπανσης κατά τους θερινούς μήνες στις παραλίες των Λιβαδιών και της Πλάκας. Επιπλέον, λαμβάνοντας υπόψη την αυξητική τάση του πληθυσμού, εκτιμάται ότι η βιωσιμότητα του νέου καθεστώτος (ΧΥΤΑ) φτάνει τα 15 περίπου χρόνια. Συνεπώς, θα πρέπει να αναζητηθούν νέες λύσεις στο πεδίο αυτό. Τέλος, ο Δήμος θα πρέπει να αναλάβει δράσεις προώθησης της ανακύκλωσης, καθώς το ποσοστό ανακύκλωσης στο νησί είναι μηδενικό.

Προβληματική είναι η κατάσταση και με τη διαχείριση των λυμάτων στα Λιβάδια και στο Μεγάλο Χωριό. Τα απόβλητα που παράγονται στους δύο οικισμούς διατίθενται σε απορροφητικούς ή στεγανούς βόθρους, ενώ πολλές φορές συμβαίνει οι υπερχειλίσεις να καταλήγουν στη θάλασσα. Η μέριμνα για την στεγανότητα των βόθρων λαμβάνεται από κοινού από τους ιδιοκτήτες και τον Δήμο. Τα λύματα απορρίπτονται από απορριμματοφόρο του Δήμου σε μια απόκρημη πλαγιά στον όρμο Σταυρό.

Αναφορικά με τις υποδομές της νήσου, το οδικό δίκτυο φαίνεται πως καλύπτει σε ικανοποιητικό βαθμό τις ανάγκες μεταφοράς των εμπορευμάτων. Ο Δήμος διαθέτει τέσσερα λεωφορεία, τα οποία κατά την τουριστική περίοδο εκτελούν δρομολόγια ανά μια ώρα. Η σημαντικότερη λιμενική υποδομή βρίσκεται στα Λιβάδια. Στην προβλήτα του λιμανιού μπορούν να προσεγγίζουν οχηματαγωγά και άλλα επιβατηγά πλοία, ενώ ταυτόχρονα υπάρχει διαθέσιμος χώρος και για την πρόσδεση σκαφών αναψυχής. Ωστόσο, θα πρέπει να τονιστεί ότι η πρόσβαση των οχημάτων προς τον προβλήτα

είναι δύσκολη, εξαιτίας της στενότητας του δρόμου προς το λιμάνι. Ο λιμενίσκος του Αγίου Αντωνίου χρησιμοποιείται κυρίως για την προσάραξη ημερόπλοιων που εκτελούν ημερήσιες εκδρομές προς την Κω, ενώ το μικρό λιμανάκι του Αγίου Στεφάνου εξυπηρετεί κυρίως μικρά αλιευτικά σκάφη.

Σε αντίθεση με ότι συμβαίνει με άλλα νησιά του ίδιου μεγέθους, η Τήλος διαθέτει αυτονομία σε ότι αφορά την άρδευση. Οι αρδευτικές ανάγκες καλύπτονται μέσω τεσσάρων γεωτρήσεων, οι οποίες όμως, παρουσιάζουν συχνά προβλήματα λόγω διείσδυσης θαλασσινών υδάτων. Μέχρι σήμερα, η τροφοδοσία του νησιού με ηλεκτρική ενέργεια γίνεται με μέσω υποβρύχιας διασύνδεσης με την Κω, όπου λειτουργεί πετρελαϊκός σταθμός, αντιμετωπίζοντας συχνά μεγάλης διάρκειας διακοπές. Ωστόσο, η νήσος, με το πρόγραμμα TILOS³⁹ που έχει ενταχθεί στο Horizon 2020, αλλάζει τα δεδομένα στην ενεργειακή πολιτική των ελληνικών νησιών, καθώς στα εδάφη της θα εφαρμοστεί και θα λειτουργήσει ένα πρωτοπόρο υβριδικό σύστημα παραγωγής και αποθήκευσης ενέργειας, προερχόμενης αποκλειστικά από Ανανεώσιμες Πηγές. Συγκεκριμένα, που θα παράγεται ενέργεια από ένα μεσαίου μεγέθους φωτοβολταϊκό πάρκο και μια μικρή ανεμογεννήτρια. Τον σταθμό θα ενισχύουν συστοιχίες συσσωρευτών (μπαταρίες) που θα εξομαλύνουν τις όποιες διαφορές ανάμεσα στη μεταβλητή παραγωγή από τις ΑΠΕ και την πραγματική ζήτηση σε ενέργεια των κατοίκων. Με την υλοποίηση του προγράμματος TILOS, θα αντιμετωπιστεί το πρόβλημα των διακοπών στην ηλεκτροδότηση και η Τήλος θα γίνει το πρώτο πραγματικό «πράσινο» νησί της Μεσογείου.

Για την κάλυψη των αναγκών της νήσου σε καύσιμα, έχουν δημιουργηθεί αποθήκες υγρών καυσίμων στην περιοχή του Αγίου Αντωνίου. Επιπλέον, ως

³⁹ <http://www.kathimerini.gr/820781/article/epikairothta/ellada/thlos-to-prwto-energeiaka-aytonomomhysi-ths-mesogeioy>

δευτερεύουσα καύσιμη ύλη χρησιμοποιούνται καυσόξυλα που προέρχονται από το κλάδεμα των λιγιστών δέντρων του νησιού.

Στο νησί υπάρχουν δύο ιατρεία, ένα στα Λιβάδια και ένα στο Μεγάλο χωριό, σε κάθε ένα από τα οποία σήμερα εργάζονται ένας γιατρός και μια νοσοκόμα. Τα σοβαρά περιστατικά αντιμετωπίζονται στο νοσοκομείο της Ρόδου. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί, ότι δεδομένης της μειωμένης ελκυστικότητας της περιοχής, παρατηρείται συχνά δυστοκία και κωλυσιεργία στην κάλυψη των οργανικών θέσεων.

Τέλος, σε ότι αφορά τις υποδομές εκπαίδευσης, στο νησί καλύπτονται οι ανάγκες για πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Επιπλέον λειτουργεί και ένας βρεφονηπιακός σταθμός.

5.2 Οικονομικά χαρακτηριστικά

Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970, η οικονομία της Τήλου ήταν ως επί το πλείστον αγροτική. Ο πρωτογενής τομέας αποτέλεσε τον βασικό πυλώνα πάνω στον οποίο βασίστηκε η ανάπτυξη του νησιού. Στο γεγονός αυτό συνετέλεσε η αφθονία και η αυτάρκεια του νησιού σε ύδατα κατάλληλα για καλλιέργεια. Ωστόσο, σταδιακά ο πρωτογενής τομέας παραγωγής οδηγήθηκε σε κατάρρευση, εξαιτίας του μεγέθους της οικονομίας, της στενότητας των φυσικών πόρων και της μείωσης εργατικού δυναμικού του νησιού. Ενδεικτικά, η ετήσια παραγωγή σιταριού και η εκτροφή πρόβατων και βοοειδών μειώθηκαν πάνω από 50% σε σχέση με τη επίπεδα παραγωγής το 1955. Από την άλλη, οι τομείς στους οποίους παρατηρείται κάποια μικρή αύξηση της παραγωγής, είναι αυτοί της μελισσοκομίας και της αλιείας. Εντούτοις, οι αυξήσεις αυτές δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να αντισταθμίσουν

τις απώλειες στο εισόδημα των κατοίκων που οφείλονται στη συρρίκνωση της παραγωγής στη γεωργία και την κτηνοτροφία.

Η συνολική έκταση που προσφέρεται για καλλιέργεια είναι περίπου 21.900 στρέμματα, ενώ οι βοσκότοποι είναι 21.400 στρέμματα. Τα γεωργικά προϊόντα που μπορεί να βρει κανείς στην Τήλο είναι πατάτες, ντομάτες, καρπούζια, πεπόνια, ελιές και εσπεριδοειδή. Το 80% της συνολικής γεωργικής δραστηριότητας ασκείται στο Δημοτικό Διαμέρισμα του Μεγάλου Χωριού. Το μεγαλύτερο μέρος των καλλιεργειών αφορά κυρίως την παραγωγή ζωοτροφών. Η ποιότητα των κηπευτικών (πατάτες, τομάτες, λαχανικά κτλ.) είναι εξαιρετική. Το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής προορίζεται για την κάλυψη των αναγκών του νησιού. Επίσης, ένα σημαντικό ποσοστό διοχετεύεται στις αγορές της Σύμης και της Νισύρου. Η Τήλος φημίζεται επίσης για τις ελιές και το λάδι της. Συνολικά υπάρχουν 33 ελαιοκαλλιεργητές που καλλιεργούν περίπου 400 στρέμματα γης. Ο παραγόμενος καρπός της ελιάς χρησιμοποιείται κυρίως για την παραγωγή ελαιόλαδου και λιγότερο για την παραγωγή επιτραπέζιας ελιάς. Στη νήσο δεν υπάρχει ελαιοτριβείο και το στάδιο της επεξεργασίας αναγκαστικά λαμβάνει χώρα στη Ρόδο, γεγονός που συνεπάγεται την αύξηση του κόστους παραγωγής. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η τάση φύτευσης ελαιόδεντρων βαίνει συνεχώς αυξανόμενη τα τελευταία χρόνια.

Σε ότι αφορά την κτηνοτροφία, ο κλάδος που κυριαρχεί είναι αυτός της αιγοπροβατοτροφίας. Σύμφωνα με το μητρώο κτηνιατρικής, υπάρχουν συνολικά 16 μονάδες, στις οποίες εκτρέφονται περίπου 15 χιλιάδες αιγοπρόβατα. Λειτουργούν με υποτυπώδεις υποδομές και πρόχειρους χώρους σταβλισμού. Ο βασικός σκοπός των κτηνοτρόφων είναι η παραγωγή κρέατος και γάλακτος. Η ετήσια παραγωγή κρέατος υπολογίζεται στους 17,7 τόνους. Αντίστοιχα, παράγονται περίπου 20 τόνοι γάλακτος. Το αιγοπρόβειο κρέας λόγω της ελεύθερης βόσκησης των ζώων θεωρείται

εξαιρετικής ποιότητας. Το μεγαλύτερο μέρος της παραγόμενης ποσότητας καταναλώνεται τοπικά. Άξιο αναφοράς είναι και το γεγονός ότι δεν υπάρχει σφαγείο στο νησί, με αποτέλεσμα τα ζώα να πρέπει να μεταφέρονται στο σφαγείο της Ρόδου και κατόπιν να επιστρέφουν στην Τήλο με ψυγεία. Επίσης, δεν υπάρχει, παρά ελάχιστη μέριμνα για τη μεταποίηση και την επεξεργασία του γάλακτος, καθώς το νησί δεν διαθέτει τυροκομείο και η ελάχιστη ποσότητα τυροκομικών παράγεται με παραδοσιακά μέσα. Επιπλέον, η ελεύθερη βόσκηση των κοπαδιών που βρίσκονται εγκατεστημένα μόνιμα στην ίδια περιοχή, όλο το χρόνο, φαίνεται να έχει δυσμενείς επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον και να οδηγεί στην σταδιακή υποβάθμιση των βοσκοτόπων.

Από τους λίγους ίσως κλάδους όπου παρατηρείται σημαντική αύξηση της παραγόμενης ποσότητας είναι αυτός της μελισσοκομίας. Συνολικά, υπάρχουν 9 μελισσοκόμοι οι οποίοι διατηρούν στην κατοχή τους 668 κυψέλες, στοχεύοντας κυρίως στην απόκτηση συμπληρωματικού εισοδήματος. Η μέση παραγωγή κυμαίνεται μεταξύ 10 και 15 κιλά μέλι ανά κυψέλη. Το μέλι της περιοχής είναι βιολογικό και υψηλής διατροφικής αξίας, χωρίς ωστόσο να διαθέτει κάποια επίσημη πιστοποίηση. Επίσης, θα πρέπει να επισημανθεί ότι την περίοδο της ανθοφορίας του θυμαριού, πολλοί παραγωγοί μεταφέρουν τις κυψέλες τους στην Τήλο, γεγονός που καταδεικνύει τις θετικές προοπτικές του εν λόγω κλάδου.

Στην αλιεία απασχολούνται επαγγελματικά δέκα ψαράδες που έχουν στην κατοχή τους πέντε αλιευτικά σκάφη μικρού μεγέθους. Κατά τους θερινούς μήνες οι επαγγελματίες αντιμετωπίζουν αυξημένο ανταγωνισμό εξαιτίας της ερασιτεχνικής ενασχόλησης με το ψάρεμα δεκάδων ντόπιων και τουριστών. Τέλος, δεν υφίσταται κάποια ιδιαίτερη δραστηριότητα τυποποίησης και μεταποίησης των αλιευμάτων.

Ο τομέας της δευτερογενούς παραγωγής υστερεί σημαντικά στην Τήλο. Οι μοναδικές μεταποιητικές δραστηριότητες σχετίζονται με την τυποποίηση των γεωργικών προϊόντων, την οικοτεχνία, τις κατασκευές, την αρτοποιεία, τη ζαχαροπλαστική και την επεξεργασία κρεάτων. Παλαιότερα, λειτουργούσαν στο νησί δύο ελαιοτριβεία και παραδοσιακά ασβεστοκάμινια. Κύρια συνέπεια της καχεξίας που παρατηρείται στον δευτερογενή τομέα, είναι η απώλεια εισοδήματος που θα προέκυπτε, αν υπήρχε η δυνατότητα επεξεργασίας των εξαιρετικής ποιότητας προϊόντων του πρωτογενούς τομέα (προστιθέμενη αξία). Συνεπώς, υπάρχουν πολλά περιθώρια ανάπτυξης του εν λόγω κλάδου, τα οποία σε συνδυασμό με μια εκστρατεία προβολής και προώθησης, θα μπορούσαν να αποφέρουν σημαντικά οφέλη στον τοπικό πληθυσμό.

Μεταξύ των τριών τομέων παραγωγής, τη μερίδα του λέοντος κατέχει ο τριτογενής τομέας, με τον τουρισμό και το εμπόριο να πρωταγωνιστούν. Η Τήλος είναι ένα ήσυχο νησί, ιδανικό για όσους ενδιαφέρονται να εξερευνήσουν τις ομορφιές του φυσικού της περιβάλλοντος, χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις για νυχτερινή ζωή και άλλες παρόμοιες δραστηριότητες. Σημαντικός αριθμός των επισκεπτών της, την επιλέγουν προκειμένου να δουν από κοντά τα απολιθώματα προϊστορικών Ελεφάντων νάνων που βρέθηκαν στο σπήλαιο του Χαρκαδιού και για τη δυνατότητα περιπάτων που προσφέρει, μέσα από μονοπάτια συνολικού μήκους 60 χιλιομέτρων. Επιπλέον, είναι ιδανικός προορισμός για τους λάτρεις του ψαρέματος και των καταδύσεων. Προσφάτως, η δημοφιλία του νησιού αυξήθηκε σημαντικά, αφότου τελέστηκε ο πρώτος γάμος ομοφυλοφίλων το 2008 και έγινε πρώτο θέμα στον γραπτό και ηλεκτρονικό παγκόσμιο τύπο⁴⁰. Επιπρόσθετα, άξια αναφοράς είναι και η προώθηση του οικοτουρισμού από σωματείο “Πάρκο Τήλου”.

⁴⁰ http://www.nytimes.com/2008/06/04/world/europe/04greece.html?_r=0

Οι παραλίες της Τήλου είναι φημισμένες για τα καθαρά και διαυγή νερά τους. Οι σημαντικότερες εξ' αυτών είναι των Λιβαδιών, της Ερίστου, της Σκάφης, των Λεθρών και της Πλάκας. Από τις πέντε παραπάνω ακτές, η Έριστος και τα Λιβάδια κατέχουν την πρώτη θέση στις προτιμήσεις των τουριστών. Η τουριστική υποδομή του νησιού περιλαμβάνει περίπου 900 κλίνες, η πλειονότητα των οποίων βρίσκονται στον οικισμό Λιβάδια. Συνολικά υπάρχουν πέντε ξενοδοχεία, εκ των οποίων τα δύο είναι Β' κατηγορίας και τα υπόλοιπα τρία Γ' κατηγορίας. Τα περισσότερα εστιατόρια υπάρχουν κατά μήκος της παραλιακής διαδρομής στα Λιβάδια, στο Μεγάλο Χωριό και στον Άγιο Αντώνιο. Στα Λιβάδια λειτουργούν εμπορικά καταστήματα που πωλούν τοπικά παραδοσιακά αναμνηστικά, καθώς και χειροποίητα κεραμικά και κλωστοϋφαντουργικά, ενώ υπάρχουν και 3 επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων και δικύκλων.

Η τουριστική περίοδος διαρκεί περίπου πεντέμισι μήνες, από τις αρχές Μάϊου μέχρι τα μέσα Οκτωβρίου. Περίπου 40% των τουριστών διακινούνται μέσω τουριστικών πρακτορείων, ενώ το υπόλοιπο 60% είναι ελεύθεροι παραθεριστές. Το ποσοστό των επισκεπτών που έρχονται από το εξωτερικό αγγίζει το 50%, ενώ το 90% είναι ηλικίας άνω των 40 ετών. Στην πλειοψηφία τους μπορούν επίσης να χαρακτηριστούν υψηλού μορφωτικού επιπέδου και οικονομικά εύρωστοι, οι οποίοι ενδιαφέρονται για ήπιας μορφής τουρισμό και έχουν ανεπτυγμένη οικολογική συνείδηση.

5.3 Ανάλυση SWOT

Προκειμένου να διερευνήσουμε τις δυνατότητες αειφόρου ανάπτυξης της Τήλου, θα χρησιμοποιήσουμε το εργαλείο της μεθοδολογίας SWOT. Στο πλαίσιο αυτό,

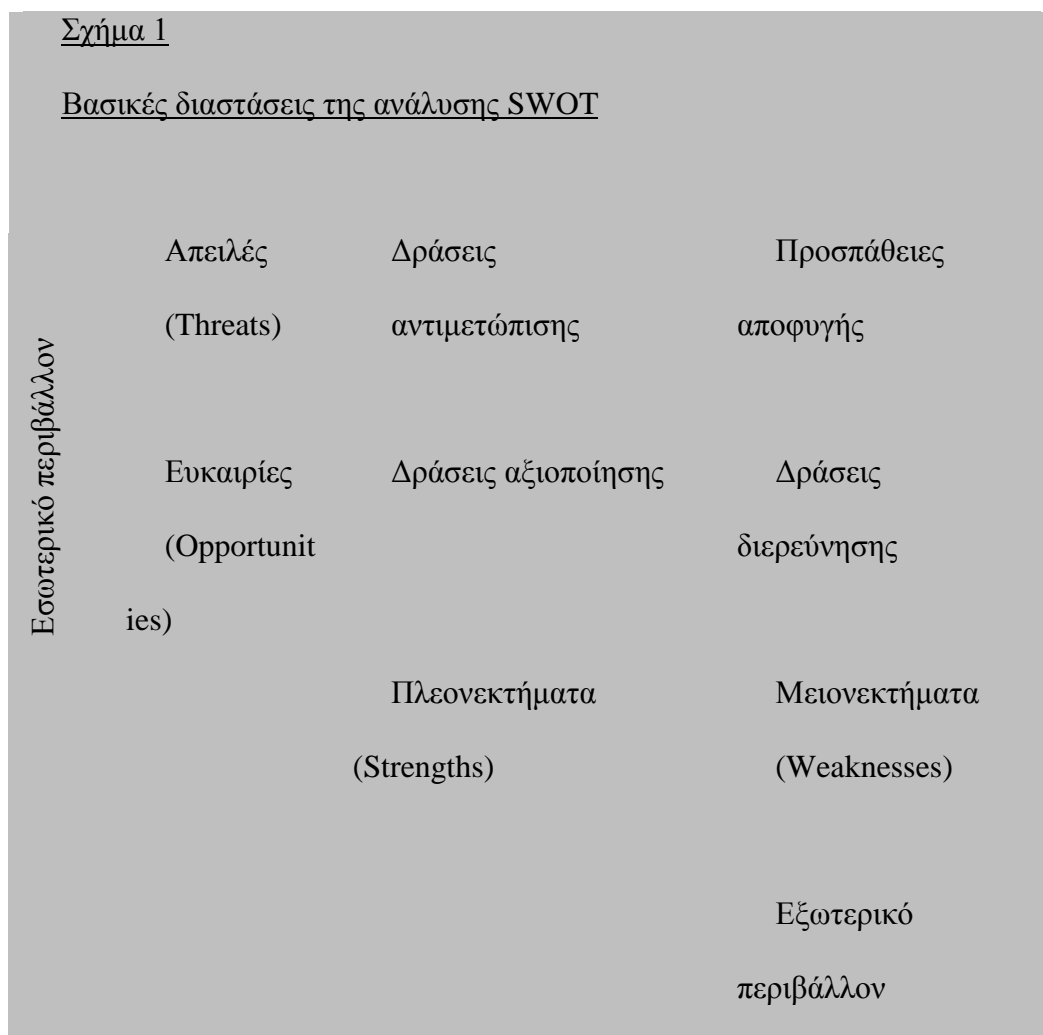
επιχειρείται η αναγνώριση της υφιστάμενης και μελλοντικής κατάστασης και στη συνέχεια γίνονται προτάσεις για την ανάπτυξη του νησιού, πάνω σε τρεις άξονες: i) την αύξηση της πρωτογενούς παραγωγής, ii) την ενίσχυση του τομέα της μεταποίησης και της επεξεργασίας των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα και iii) την προώθηση του τουριστικού προϊόντος σε συνδυασμό με τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων υποδομών.

Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού που χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μιας επιχείρησης, μιας περιοχής, ενός ατόμου, ενός κλάδου κτλ. Επί της ουσίας, εφαρμόζεται προκειμένου να αξιολογηθούν τα δυνατά σημεία, τα αδύνατα σημεία, οι ευκαιρίες και οι απειλές (strengths, weaknesses, opportunities and threats) που υπάρχουν, συγκεντρώνοντάς τα σε ένα πίνακα (Μήτρα SWOT, βλέπε Σχήμα 1).

Τα δυνατά και αδύνατα σημεία αφορούν το εσωτερικό περιβάλλον, ενώ οι ευκαιρίες και οι απειλές αντιπροσωπεύουν παράγοντες του εξωτερικού περιβάλλοντος. Σκοπός της ανάλυσης είναι να εντοπίσουμε τα συγκριτικά μας πλεονεκτήματα σε σχέση με τον ανταγωνισμό και να προσπαθήσουμε να τα διατηρήσουμε. Να βρούμε και να διορθώσουμε τα συγκριτικά μας μειονεκτήματα και να εκμεταλλευτούμε τις υπάρχουσες και τις μελλοντικές ευκαιρίες. Τέλος, να προλάβουμε ενδεχόμενους κινδύνους και απειλές.

Η ανάλυση SWOT ξεκίνησε να εφαρμόζεται περίπου πριν 50 χρόνια στον επιχειρηματικό τομέα, αλλά, κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες η χρήση της επεκτείνεται σε τομείς όπως οι τοπικές και περιφερειακές οικονομίες (Karppi et al., 2001). Σε αυτό το πλαίσιο, η SWOT ανάλυση εφαρμόζεται προκειμένου να υπογραμμιστούν οι παράγοντες εντός και εκτός της υπό εξέταση περιοχής, οι οποίοι

θεωρητικά, επηρεάζουν την επιτυχή υλοποίηση των σχεδιαζόμενων δράσεων και παρεμβάσεων (European Commission, 1999, αναφέρεται στο Βαγιάννη κα., 2003).



Πηγή Richards (2001).

Τα κύρια στάδια εφαρμογής είναι τα εξής (Karppi et al., 2001, Βαγιάννη κα., 2003):

Εντοπισμός των βασικών τάσεων και προβλημάτων που είναι πιθανό να επηρεάσουν την υπό εξέταση περιοχή, με τη βοήθεια κοινωνικο-δημογραφικών, οικονομικών, πολιτικών και φυσικών δεικτών. Ο σκοπός είναι να σχηματιστεί μια

γενική εντύπωση των ζητημάτων που πρόκειται να αντιμετωπίσει μελλοντικά η περιοχή που μελετάται.

Δημιουργία σχεδίου με όλες τις πιθανές δράσεις προκειμένου να καταστούν αντιμετωπίσιμα τα προβλήματα που εντοπίστηκαν στο προηγούμενο στάδιο

Εξωτερική ανάλυση των ευκαιριών και των απειλών. Δημιουργία λίστας περιβαλλοντικών παραμέτρων, οι οποίες αναμένεται να επηρεάσουν σημαντικά τη κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και δεν μπορούν να τεθούν υπό τον άμεσο έλεγχο των δημόσιων αρχών

Εσωτερική ανάλυση των πλεονεκτημάτων και των αδυναμιών. Ένας κατάλογος που περιλαμβάνει παράγοντες που μπορούν να ελεγχθούν και οι οποίοι μπορούν είτε να προάγουν, είτε να παρεμποδίσουν την κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη

Κατηγοριοποίηση των πιθανών δράσεων.

Αξιολόγηση της στρατηγικής, δημιουργία χαρτοφυλακίου δράσεων και παρεμβάσεων, κάποιες από τις οποίες συνδέουν τις ευκαιρίες με τα πλεονεκτήματα, ενώ κάποιες άλλες στοχεύουν να αντισταθμίσουν τα μειονεκτήματα και να περιορίσουν τους κινδύνους.

Βάσει των παραπάνω δεδομένων και αξιοποιώντας τις διαθέσιμες πληροφορίες που παρουσιάστηκαν στις δύο πρώτες ενότητες αυτού του κεφαλαίου, σχηματίσαμε την παρακάτω μήτρα SWOT για την περίπτωση της Τήλου.

Ανάλυση SWOT για την περίπτωση της Τήλου

Ισχυρά σημεία (strengths)

Απαράμιλλη φυσική ομορφιά (σπήλαια, όμορφες παραλίες)

Η ακτογραμμή που φτάνει τα 75 χιλιόμετρα

Το καλό μεσογειακό κλίμα

Η οργάνωση «Πάρκο Τήλου» που έχει αναλάβει την προστασία και την ανάδειξη των φυσικών και περιβαλλοντικών στοιχείων

Διαθέτει πλούσια πανίδα και χλωρίδα

Διαθέτει τις υποδομές για ήπιο, οικολογικό τουρισμό (π.χ. παρατήρηση πτηνών, τουρισμό πεζοπορίας)

Διαθέτει μεγάλη ιστορική και πολιτιστική παράδοση (σπήλαιο Χαρκαδιού, μοναστήρια, εκκλησιάκια, αγιογραφίες κτλ.)

Εξαιρετική τοπική κουζίνα

Βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από τη Ρόδο, ένα νησί με μεγάλη τουριστική ανάπτυξη

Σημαντική αύξηση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού την τελευταία δεκαετία

Εξαιρετική ποιότητα των παραγόμενων κηπευτικών

Αφθονία και αυτονομία υδάτων κατάλληλων για καλλιέργεια του εδάφους

Την περίοδο άνθησης του θυμαριού, ευνοείται η παραγωγή εξαιρετικής ποιότητας μελιού

Παραγωγή εξαιρετικής ποιότητας αιγοπρόβειου κρέατος, λόγω της ελεύθερης βόσκησης

Πλούσια βιοποικιλότητα

Η εφαρμογή των νέων τεχνολογιών για την παροχή υπηρεσιών υγείας και επικοινωνίας

Η φήμη που απέκτησε το νησί μετά την τέλεση του πρώτου γάμου ομοφυλοφίλων

Αδύνατα σημεία (weaknesses)

Η περιορισμένη διάρκεια της τουριστικής περιόδου

Ανεπαρκής σύνδεση με το λιμάνι του Πειραιά

<p>Δυσκολίες πρόσβασης, ιδιαίτερα το χειμώνα</p> <p>Αναστολή λειτουργίας του υπό δημοτική κατοχή επιβατηγού πλοίου Seastar</p> <p>Περιορισμένη χρήση τεχνικών μάρκετινγκ και διαφήμισης</p> <p>Έλλειψη επιχειρηματικού και συνεργατικού πνεύματος</p> <p>Έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού</p> <p>Δεν υπάρχουν υποδομές επεξεργασίας και μεταποίησης των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα παραγωγής (π.χ. σφαγεία, ελαιοτριβεία)</p> <p>Εκτροφή ζώων προσανατολισμένη αποκλειστικά στην παραγωγή κρέατος</p> <p>Αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον από την ελεύθερη βόσκηση των ζώων</p> <p>Η επιβάρυνση που ασκείτε στο περιβάλλον από την επέκταση και ανέγερση νέων μονάδων φιλοξενίας, κατά μήκος της παραλίας στα Λιβάδια</p> <p>Η στενότητα του δρόμου που οδηγεί στο λιμάνι</p> <p>Η ρύπανση της θάλασσας από το προηγούμενο καθεστώς διαχείρισης των απορριμμάτων</p> <p>Η έλλειψη ενός συνεδριακού κέντρου</p> <p>Η ποιότητα των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών δεν ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των τουριστών</p> <p>Οι ελλείψεις σε τουριστικές υποδομές</p> <p>Ο χαμηλός βαθμός διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος</p>
<p>Ευκαιρίες (Opportunities)</p> <p>Η μελλοντική ενεργειακή αυτονομία του νησιού μέσω του προγράμματος TILOS που εντάχθηκε στο Horizon 2020 δημιουργεί σημαντικές προϋποθέσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του νησιού</p> <p>Η οικονομική ευρωστία των τουριστών που επισκέπτονται το νησί διασφαλίζει τη βιωσιμότητα των υπαρχόντων τοπικών επιχειρήσεων και ταυτόχρονα δημιουργεί νέες</p>

επιχειρηματικές ευκαιρίες

Παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση η ζήτηση για τα ελληνικά νησιά παραμένει πάντοτε σε πολύ υψηλά επίπεδα

Η υψηλή ζήτηση για υπηρεσίες ήπιας μορφής, εναλλακτικού τουρισμού

Η ανάπτυξη της τεχνολογίας και οι δυνατότητες που δημιουργούνται μέσω αυτής (προώθηση τουριστικού προϊόντος μέσω ίντερνετ, εξ' αποστάσεως εκπαίδευση κτλ.)

Η ζήτηση για τουριστικές υπηρεσίες από νέες αγορές (π.χ. Ρωσία)

Η πρόσβαση των εν δυνάμει καταναλωτών του τουριστικού προϊόντος μέσω άντλησης πληροφοριών από το διαδίκτυο

Η δυνατότητα χρηματοδότησης έργων υποδομής από το ΕΣΠΑ

Κίνδυνοι (Threats)

Ο διαρκώς αυξανόμενος ανταγωνισμός από χώρες με χαμηλότερο κόστος (π.χ. Τουρκία, Τυνησία, Νοτιοανατολική Ασία)

Ο ανταγωνισμός από χώρες που προσφέρουν διαφοροποιημένο τουριστικό προϊόν, που ξεφεύγει από το μοτίβο ήλιος θάλασσα

Τα προβλήματα στο ελληνικό τραπεζικό σύστημα, η έλλειψη ρευστότητας και η προκύπτουσα αδυναμία χρηματοδότησης των επιχειρήσεων

Περιβαλλοντικοί κίνδυνοι

Η εξάρτηση του τουριστικού προϊόντος από τους τουριστικούς πράκτορες

5.4 Προτάσεις Πολιτικής

Βασιζόμενοι στην ανάλυση που προηγήθηκε, προχωρούμε στη διατύπωση προτάσεων πολιτικής για την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης της Τήλου. Οι

προτάσεις αυτές, αφορούν τον εκσυγχρονισμό της παραγωγής και την εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχουν οι νέες τεχνολογίες στους τομείς της εκπαίδευσης, της υγείας και των συγκοινωνιών. φροντίζοντας ταυτόχρονα για την προστασία του ευαίσθητου οικοσυστήματος της περιοχής. Ο στόχος των προτάσεων αυτών, είναι η άρση των περιορισμών που ανακόπτουν την αναπτυξιακή διαδικασία και οδηγούν στην αποσάθρωση του οικονομικού και κοινωνικού ιστού, η διεύρυνση της παραγωγικής βάσης μέσω της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων, η διαφοροποίηση και η αναβάθμιση της ποσότητας και της ποιότητας των αγαθών και των υπηρεσιών, η ενδυνάμωση του τοπικού πληθυσμού, η κοινωνική ανάπτυξη, η ενίσχυση του ανθρώπινου κεφαλαίου, η βελτίωση των υπηρεσιών υγείας και η προώθηση των τοπικών ιδιαιτεροτήτων.

- **Αξιοποίηση της πλούσιας πολιτισμικής κληρονομιάς** του νησιού με τη δημιουργία μουσείου, όπου θα εκτίθενται τα ευρήματα που εντοπίστηκαν στο σπήλαιο του Χαρκαδιού (απολιθώματα νάνων ελεφάντων, ελαφιών, χελωνών, μικροθηλαστικών, εργαλείων της νεολιθικής εποχής κτλ.).
- Δεδομένου ότι έχουν καταγραφεί περισσότερα από 100 είδη πτηνών στην ευρύτερη περιοχή της Τήλου, προτείνεται η **κατασκευή παρατηρητηρίου παρακολούθησης πτηνών**, μια δραστηριότητα που θα μπορούσε να προσελκύσει ένα σημαντικό αριθμό τουριστών που ενδιαφέρονται για ήπιας μορφής, εναλλακτικές μορφές τουρισμού.
- **Παροχή υπηρεσιών εναλλακτικού τουρισμού**, όπως: περιπατητικός τουρισμός (trekking) στα μονοπάτια του νησιού, rafting και καταδύσεις κτλ.
- **Διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος**, προκειμένου να σταματήσει η ταύτιση με το μοτίβο ήλιος-θάλασσα, να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που

απορρέουν από τη συγκέντρωση υψηλής διαπραγματευτικής δύναμης από τους tour operators. Για παράδειγμα, η δημιουργία υποδομών κατάλληλων για συνεδριακό ή πολιτιστικό τουρισμό θα μπορούσε να αποφέρει σημαντικά οφέλη, βοηθώντας ταυτόχρονα προς την κατεύθυνση της επιμήκυνσης της τουριστικής περιόδου.

➤ **Κατασκευή ιστοσελίδας**, με σκοπό την παροχή των ακόλουθων υπηρεσιών στον επισκέπτη: ηλεκτρονική κράτηση ακτοπλοϊκών εισιτηρίων, ηλεκτρονική κράτηση διαμονής, ηλεκτρονικό εμπόριο, προώθηση του τουριστικού προϊόντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς του νησιού.

➤ **«Εκτατικοποίηση της Κτηνοτροφίας»** προκειμένου να προστατευθούν οι βοσκότοποι από την υπερβόσκηση. Μεταξύ άλλων, ο στόχος της προστασίας των βοσκότοπων μπορεί να επιτευχθεί με τις εξής δράσεις: μείωση της πυκνότητας βόσκησης, μείωση του ζωικού κεφαλαίου, αύξηση των εκτάσεων βόσκησης και μείωση της περιόδου βόσκησης.

➤ **Κατασκευή μεταποιητικών μονάδων**. Ο σκοπός του παρόντος μέτρου είναι η αύξηση της προστιθέμενης αξίας των αγροτικών και κτηνοτροφικών προϊόντων του πρωτογενούς τομέα παραγωγής, μέσω των διαδικασιών της επεξεργασίας, της μεταποίησης και της τυποποίησης. Για παράδειγμα, η εγκατάσταση ελαιολιτριβείου σε συνδυασμό με την διαρκώς αυξανόμενη τάση φύτευσης νέων ελαιόδεντρων θα μπορούσε να αποβεί κερδοφόρα για τους παραγωγούς του νησιού. Επίσης, η εγκατάσταση μιας μονάδας επεξεργασίας του γάλακτος (τυροκομείο), θα μπορούσε να καλύψει τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας σε τυροκομικά προϊόντα. Παρόμοια οφέλη θα μπορούσαν να προκύψουν και από την εγκατάσταση σφαγείου.

➤ **Αξιοποίηση της αφθονίας του νερού** που διαθέτει το νησί προκειμένου να αυξηθεί η γεωργική παραγωγή, με σκοπό την αυτάρκεια και τη μείωση της εξάρτησης από τις εισαγωγές.

- **Επιτάχυνση του προγράμματος TILOS** προκειμένου να επιτευχθεί το συντομότερο δυνατό η ενεργειακή αυτονομία του νησιού και να διασφαλιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία των τοπικών επιχειρήσεων και να εξαλειφθούν τα συχνά φαινόμενα διακοπής στην παροχή του ηλεκτρικού ρεύματος.
- **Συστηματική καλλιέργεια αρωματικών φυτών** (μύρτιλα, ιπποφαές, λεβάντα κτλ.) και εξασφάλιση εξοπλισμού απαραίτητου για την περαιτέρω επεξεργασίας (π.χ. μηχανήματα εξαγωγής αιθέριων ελαίων, τυποποίησης κτλ.). Αναζήτηση αγορών στο εσωτερικό και στο εξωτερικό (σούπερ-μάρκετ, φαρμακευτικές εταιρείες) για την εξαγωγή του μεγαλύτερου μέρους της παραγόμενης ποσότητας.
- **Αντιμετώπιση του προβλήματος του μειωμένου χρόνου ανθοφορίας του θυμαριού** με την καλλιέργεια φυτών που δίνουν ανθοφορία το φθινόπωρο και το χειμώνα. Αύξηση της παραγόμενης ποσότητας του θυμαρίσιου μελιού, με την εγκατάσταση μεγάλου αριθμού νέων κυψελών.
- **Δημιουργία ετήσιας έκθεσης**, με στόχο την προώθηση των τοπικά παραγόμενων αγαθών, των πολιτιστικών ιδιαιτεροτήτων του νησιού και του τουριστικού προϊόντος.
- **Δημιουργία μονάδας ιχθυοκαλλιέργειας** σε πλωτούς κλωβούς από τοπικούς αλιείς. Παραγωγή προϊόντων κογχυλοκαλλιέργειας και άλλων οστρακοειδών.
- **Δημιουργία μονάδας μεταποίησης και τυποποίησης** των αλιευμάτων (τεμαχισμός σε φιλέτα, αλάτισμα, ξήρανση, κάπνισμα, κλπ.) με σκοπό την αύξηση της προστιθέμενης αξίας των.
- **Εξεύρεση οικονομικών πόρων για την επισκευή και επαναλειτουργία του επιβατηγού Seastar** που ανήκει στη Δημοτική επιχείρηση της Τήλου. Επιπλέον, ο

Δήμος θα πρέπει να αναζητήσει συνεργασίες με νέας τεχνολογίας ταχύπλοα πλοία, προκειμένου να μειωθεί ο χρόνος προσέγγισης στο νησί.

➤ **Εξασφάλιση καλύτερης διασύνδεσης** με τα υπόλοιπα γειτονικά νησιά, αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών στα λιμάνια, με στόχο την βελτίωση των συνθηκών λειτουργίας, την ασφάλεια των πλοίων, την εξυπηρέτηση των τουριστών, αλλά και την καλύτερη διακίνηση των εμπορευμάτων.

➤ **Βελτίωση του οδικού δικτύου** στο μεγαλύτερο λιμάνι της Τήλου, στα Λιβιάδια, που αποτελεί πύλη εισόδου στο νησί.

➤ **Δημιουργία επιχείρησης μικρών ταχύπλοων σκαφών** με σκοπό τη μεταφορά των επισκεπτών από το κεντρικό λιμάνι στις δυσπρόσιτες παραλίες του νησιού και στη γειτονική Ρόδο.

➤ **Δημιουργία μονάδας ανακύκλωσης** των απορριμμάτων αντί της υγειονομικής ταφής, με σκοπό την προστασία του περιβάλλοντος και την επαναχρησιμοποίηση των ανακυκλώσιμων υλικών.

➤ **Σχεδιασμός προγραμμάτων κατάρτισης** του εργατικού δυναμικού, στην παραγωγή αγαθών υπηρεσιών υψηλής προστιθέμενης αξίας με νέες, πιο αποτελεσματικές μεθόδους παραγωγής και την υιοθέτηση νέων τεχνολογιών. Αξιοποίηση των προγραμμάτων της εξ' αποστάσεως εκπαίδευσης (distance learning) στις τουριστικές υπηρεσίες που προσφέρουν τα μεγάλα πανεπιστήμια της χώρας, με σκοπό την εκπαίδευση των επαγγελματιών τουρισμού και την αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος.

➤ **Επανασχεδιασμός του συστήματος υγείας** του νησιού και αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν οι νέες τεχνολογίες (π.χ. τηλεϊατρική). Παροχή ειδικών κινήτρων στους επαγγελματίες της υγείας, προκειμένου να μη δημιουργούνται κενά στα ιατρεία του νησιού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα νησιά, εξαιτίας της ασυνέχειας του γεωγραφικού χώρου και του μικρού μεγέθους τους, βρίσκονται αντιμέτωπα με μια σειρά από περιορισμούς, συγκριτικά με τις περιοχές της ηπειρωτικής χώρας, γεγονός που αποτελεί εμπόδιο σε ότι αφορά τη βιώσιμη ανάπτυξή τους. Προκειμένου να αμβλυνθούν οι συνέπειες των περιορισμών αυτών, η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει συντάξει την Πράσινη και τη Μπλε Βίβλο για μια κοινή θαλάσσια πολιτική στον Ευρωπαϊκό χώρο. Σκοπός των πολιτικών που ενσωματώνονται σε αυτές, είναι η διατήρηση της ανταγωνιστικότητας στην παγκόσμια αγορά, η ανάπτυξη και η ταυτόχρονη προστασία του περιβάλλοντος.

Ο σημαντικότερος περιορισμός αφορά την εξάρτησή των νησιών από τα δημόσια μέσα μεταφοράς, με σοβαρές επιπτώσεις, τόσο στο κόστος παραγωγής των επιχειρήσεων, όσο και στο κόστος διαβίωσης των κατοίκων τους. Στο πλαίσιο αυτό, η Ε.Ε. έχει λάβει δραστικά μέτρα, αναφορικά με το καθεστώς του cabotage που ίσχυε στις θαλάσσιες μεταφορές εντός της Ευρώπης, επιτρέποντας την εκτέλεση δρομολογίων από ακτοπλοϊκές εταιρείες που δε φέρουν τη σημαία της χώρας εντός της οποίας πραγματοποιούνται οι μεταφορές. Σε ότι αφορά τα ελληνικά νησιά, μετά από μια μακρά περίοδο άρνησης συμμόρφωσης με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, την τελευταία δεκαετία έχει συντελεστεί σοβαρή πρόοδος. Ωστόσο, τα οφέλη για τους ευαίσθητους χρήστες, κυρίως των μικρών απομονωμένων νησιών, δεν είναι ανάλογα αυτών που προέκυψαν από το άνοιγμα της αγοράς σε κλάδους, όπως λόγου χάρη οι τηλεπικοινωνίες. Σε αυτό συντελούν, κυρίως η γεωγραφική ιδιαιτερότητα του ελληνικού νησιωτικού χώρου και ο μεγάλος αριθμός των νησιών, που δημιουργούν ολιγοπωλιακές συνθήκες στην αγορά της ναυσιπλοΐας. Επιπλέον, η πολυαρχία, καθώς

εμπλέκονται πολλοί φορείς στη διαμόρφωση των δρομολογίων και η ελλιπής συμπληρωματικότητα των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών, οξύνουν σημαντικά το πρόβλημα της έγκαιρης και σταθερής προσβασιμότητας των νησιών. Τέλος, η γραφειοκρατία και κάποια εμπόδια εισόδου νέων επιχειρήσεων που εξακολουθούν να υφίστανται, αποτελούν παράγοντες που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη στη χάραξη αποτελεσματικής πολιτικής μεταφορών στον ελληνικό νησιωτικό χώρο.

Τα μικρά νησιά αντιμετωπίζουν επίσης σημαντικά προβλήματα από την έλλειψη υποδομών και δημόσιων υπηρεσιών (υγείας, εκπαίδευσης κτλ.), εξαιτίας του υψηλού κόστους απόκτησης και συντήρησής τους. Τα κενά αυτά επηρεάζουν με τη σειρά τους αρνητικά και τη λειτουργία της ιδιωτικής οικονομίας και αποτελούν παράγοντα δημογραφικής αποψίλωσης των νησιών. Η στροφή προς την κατεύθυνση της αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών και ο εκσυγχρονισμός του ελληνικού δημοσίου (ηλεκτρονικές οικονομικές υπηρεσίες, προγράμματα εξ' αποστάσεως εκπαίδευσης, υπηρεσίες τηλεϊατρικής κτλ.), θα μπορούσε να συμβάλλει αποτελεσματικά προς την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στα νησιά. Επιπλέον, σημαντική θεωρείται και η ενίσχυση της συμπληρωματικότητας και ο αποτελεσματικότερος συντονισμός μεταξύ γειτονικών νησιών, ειδικά στην περίπτωση των υπηρεσιών υγείας.

Τέλος, εξαιτίας του μικρού μεγέθους των νησιών και του συνακόλουθου περιορισμού των φυσικών πόρων, της αυξημένης ζήτησης για ενέργεια και νερό κατά τους θερινούς μήνες εξαιτίας του τουρισμού, καθώς επίσης και των φορτίων μόλυνσης που δέχονται οι θάλασσες λόγω της αύξησης των δρομολογίων και της βιομηχανικής παραγωγής, ασκούνται επικίνδυνες πιέσεις στα ευαίσθητα οικοσυστήματα των νησιών. Για το λόγο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συστήνει τη

λήψη μιας σειράς μέτρων. Μεταξύ άλλων, προτείνεται η υιοθέτηση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, ήπιων μορφών τουρισμού και η ανάπτυξη βιώσιμων τρόπων αλιείας, που εξασφαλίζουν επαρκή αποθέματα αλιευμάτων.

Σε ότι αφορά τη μελέτη περίπτωσης της παρούσας εργασίας, η Τήλος είναι ένα μικρό νησί του Νοτίου Αιγαίου που ανήκει στο Νομό Δωδεκανήσου. Όπως και τα περισσότερα νησιά του ιδίου μεγέθους, τα εγγενή χαρακτηριστικά της αποτελούν ταυτόχρονα το συγκριτικό μειονέκτημα και πλεονέκτημα του νησιού. Από τη μια, το μικρό μέγεθος, η απομόνωση και η ευαλωτότητα παρεμποδίζουν την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη, οδηγώντας σε περαιτέρω περιθωριοποίηση και υπανάπτυξη. Από την άλλη, το πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, καθώς και η ησυχία που προσφέρει το νησί, αποτελούν πόλο έλξης για εγχώριους και ξένους επισκέπτες.

Ωστόσο, δεδομένης της στενότητας των πόρων και του υπερκορεσμού που προκαλείται από τον συμβατικό τουρισμό παραλίας, θα πρέπει οι αρχές και οι αρμόδιοι φορείς του νησιού να αναζητήσουν και να αναπτύξουν ήπιες, εναλλακτικές μορφές τουρισμού (περιπατητικός, πολιτιστικός, συνεδριακός κτλ.), προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος της αειφόρου τουριστικής ανάπτυξης.

Εκτός του τουρισμού, σημαντικό τμήμα της τοπικής κοινωνίας, βιοπορίζεται από δραστηριότητες στον πρωτογενή τομέα παραγωγής (γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία). Ωστόσο, τις τελευταίες τρεις δεκαετίες η παραγωγή βαίνει μειούμενη, με εξαίρεση τον κλάδο της μελισσοκομίας και της αλιείας. Σε ότι αφορά τον δευτερογενή τομέα, διαπιστώνεται η έλλειψη βασικών υποδομών (σφαγείο, τυροκομείο, ελαιολιβεύριο κτλ.) που θα μπορούσαν να προσδώσουν υψηλή προστιθέμενη αξία στα εξαιρετικής ποιότητας προϊόντα που παράγονται στον πρωτογενή τομέα.

Στα επόμενα χρόνια, η Τήλος αναμένεται να γίνει το πρώτο πράσινο νησί που θα αποκτήσει ενεργειακή αυτάρκεια, μέσω του προγράμματος TILOS που εντάχθηκε

στο Horizon 2020. Η εξέλιξη αυτή, σε συνδυασμό με την αφθονία υδάτων, κατάλληλων για καλλιέργειες, θα μπορούσε να δώσει τεράστια ώθηση στην αύξηση της αγροτικής και κτηνοτροφικής παραγωγής.

Επιπλέον, το νησί θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί τις υπηρεσίες που παρέχουν νέες ανεπτυγμένες τεχνολογίες, προκειμένου να αντιμετωπίσει τις ελλείψεις και τα προβλήματα που παρατηρούνται στις δημόσιες υπηρεσίες (υγεία, παιδεία). Για παράδειγμα, οι υπηρεσίες της τηλεματικής για την παρακολούθηση της υγείας των κατοίκων, και η εξ' αποστάσεως κατάρτιση στις υπηρεσίες τουρισμού, θα μπορούσαν να συμβάλλουν καθοριστικά στην αναβάθμιση του επιπέδου ζωής στο νησί.

Τέλος, είναι ύψιστης σημασίας για το νησί, η επισκευή και η επαναλειτουργία του επιβατηγού πλοίου Seastar, που ανήκει στη Δημοτική επιχείρηση Τήλου, προκειμένου να διευκολυνθούν οι μετακινήσεις και οι εμπορικές συναλλαγές με τη Ρόδο. Επιπλέον, χρειάζεται μέριμνα προκειμένου να επιτευχθεί καλύτερος συντονισμός με τα δρομολόγια στα γειτονικά νησιά, έτσι ώστε να βελτιωθεί η προσβασιμότητα στο νησί.

Βιβλιογραφία

Acemoglu, D., Johnson, S., and Robinson, J.A. (2005). Institutions as a Fundamental Cause of Long-Run Growth. In: *Handbook of Economic Growth*, ed. by Philippe Aghion and Stephen Durlauf, Elsevier, Amsterdam.

Anthopoulou Th., Iakovidou O., Koutsouris A., Spilanis I., (1998), The agrotourism in Greece: spatial dimensions and development effects, 5th Congress of Agricultural Economy, Athens, p.23

Barro, RJ, (1991). Economic Growth in a Cross Section of Countries, *The Quarterly Journal of Economics*, MIT Press, vol. 106(2), pages 407-43

Bloom, A., Canning, D. (2006.) The Effect of Population Health on Foreign Direct Investment Inflows to Low- and Middle-Income Countries. *World Development* 34: 613–30

Bramwell, B. (2004). Mass tourism, diversification and sustainability in Southern Europe's coastal regions. In B. Bramwell, ed. *Coastal mass tourism: diversification and sustainable development in Southern Europe*. Great Britain: Channel View Publications, pp. 1-31.

Chatziefstathiou M., Spilanis, I. and Charalambous, A. (2005). Sustainable Development of Island Regions and the role of Aquaculture. *EcoForum: 1st International Conference for Environmental Management, Policy and Technology* . 28 - 30 June 2005, Nicosia, Cyprus, EU

Cholezas, I and Tsakoglou, P (2008). The Economic Impact of Immigration in Greece: Taking Stock of the Existence Evidence, IZA DP No. 3754.

Christofakis M., Mergos G., Papadaskalopoulos A. (2009), Sustainable and balanced development of insular space: The case of Greece, *Sustainable Development*, Vol. 17(6), pp. 365-377.

Coccosis, H. (2001) Sustainable development and tourism in small islands: Some lessons from Greece. *Anatolia* 12 (1), 53–8.

Deida, M. (2014) Insularity and Economic Development, Working Paper

Fakiolas, R (1999). Socio-economic effects of immigration in Greece, *Journal of European Social Policy*, 9, 211-229.

Galley, G. and Clifton, J. (2004) The motivational and demographic characteristics of research ecotourists: Operation Wallacea volunteers in Southeast Sulawesi, Indonesia. *Journal of Ecotourism*, 3 (1). pp. 69-82

Goodall, B. 1987, *The Dictionary of Human Geography*, Penguin, London

Gould MI., Moon, G. (2000) Problems of providing health care in British island communities, *Social Science and Medicine*, 50, pp.1081-1090. *Health & Place*, Vol. 1, No. 4, pp. 257-264.

Iakovidis, I. (2004) Synergy between medical informatics and bioinformatics: Facilitating genomic medicine for future health care. *Journal of Biomedical Informatics*, Vol. 37, pp 30-42

Jütting, JP. (2003). "Institutions and Development: A Critical Review," OECD Development Centre Working Papers 210, OECD Publishing.

Lindahl, M., Krueger, AB. (2001). Education for Growth: Why and for Whom?, *Journal of Economic Literature*, American Economic Association, vol. 39(4), pages 1101-1136

Mitoula, R., Economou, A. (2007) Sustainable Development of Greek Islands and European Policy. Working Paper

Moncada, S., Camilleri, M., Formosa, S. and Galea, R (2010) From incremental to comprehensive: towards island-friendly European Union policymaking, *Island Studies Journal*, Vol. 5, pp. 61-68.

Moyano, J. (2012). Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ειδικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα νησιά» (Ευρωπαϊκή Επιτροπή)

Musotto, F. (2007) Report on the Islands and Natural and Economic Constraints in the Context of the Regional Policy. A6-0044/2007, European Parliament, Committee on Regional Development.

North, DC. (2006). *Θεσμοί, Θεσμική Αλλαγή και Οικονομική Επίδοση*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα

Okkerse, L (2008). How to Measure Labour Market Effects of Immigration: A Review, *Journal of Economic Studies*, 22, 1-30.

Oliva-Moreno, J., Lopez-Bastida, J., Worbes-Cerezo, M. and Serrano-Aguilar, P. (2010). Health related quality of life of Canary Island citizens *BMC Public Health*. 2010 Nov 5;10:675

Panygirakis, G., Theodoridis, P., and Veloutsou, c. (2002). *Journal of Financial Services Marketing*; 7(1):54-66.

Royle, S.A. (1995) Health in Small Island Communities: The UK's South Atlantic Colonies.

Spilanis I., Chatziefstathiou M.. Combining a Method for Evaluating the Contribution of Human Activities to the Sustainable Development of Islands and a Priority-setting Method to Examine If and Where can Aquaculture Established in a Given Island. *AquaMedit 2006*, 3rd International Congress on Aquaculture, Fisheries Technology and Environmental Management, 3 November 2006 , Athens , Greece

Sturmey, S., G. Panagakos, H. N. Psaraftis, 1994. Institutional and Socioeconomic Issues in Greek Ferry Services. Paper presented at the Second European Research Roundtable Conference of Shortsea Shipping, Athens, June.

Swarbrooke J. (1999) Sustainable Tourism Management. UK: CAB International Publishing.

Tompkins, E., Nicholson-Cole, A., Hurlston, Boyd, Brooks, J., Clarke, G. and Varlack, L. (2005). *Surviving Climate. Change in Small. Islands – A guidebook*.

Vagianni H. and Spilanis I., 2004. Sustainable tourism: utopia or necessity? The role of new forms of tourism in the Aegean Islands – Greece. In Bramwell B. (ed), Coastal mass tourism. Diversification and sustainable development in S.Europe, Channel View Publications, p.269-291.

Vayanni, H., Spilanis, I. and Karagounis, I. (2005) “Framework for the comparative evaluation of tourists products: the case of bird-watching and mass tourism in Lesvos island – Greece”, Recent Development in Tourism Research. Faro-Portugal: Faculty of Economics – University of Algarve.

Vernicos, N. (1990) The Islands of Greece, in Beller W. d’Ayala P. and Hein P. Sustainable development and environmental management of small islands. Unesco, Paris, pp.141-167.

Vogiatzoglou, K., Tsekeris. T. (2011). Spatial agglomeration of manufacturing in Greece. Center of Planning and Economic Research (KEΠΕ)

Αγγελίδου, Σ. (2011) Υιοθέτηση τηλεματικής ιατρικής και νοσηλευτικής στην πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας στα νησιά του νοτίου αιγαίου

Βαβλαδέλλη, Ε. (2009) Η πορεία της πράσινης βίβλου για μια μελλοντική θαλάσσια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Master thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Βάκκας, Θ (2006), Έρευνα για την αειφόρο ανάπτυξη στην Τήλο

Βεριβάκη Α. (2011) Κατάσταση και Προοπτικές Της Ελληνικής Ακτοπλοΐας., Master Thesis, Πολυτεχνείο Κρήτης

Δένδη, Α. (2011). Νησιά και υπηρεσίες υγείας: αξιολόγηση των υπηρεσιών υγείας στα μικρά νησιά των Κυκλάδων, Master thesis

Διδασκάλου, Ε. (1999) Θεραπευτικός τουρισμός : προς ένα μοντέλο ανάπτυξης κέντρων θεραπευτικού τουρισμού και εκτίμηση των επιπτώσεων αυτών στους τομείς του τουρισμού και της υγείας. PhD Thesis

Θεοδωρόπουλος Σ., Λεκάκου Μ.Β., Πάλλης Α.Α., Τσελέντης Β. (2010). Κριτική Αποτίμηση των Προτάσεων της Πράσινης Βίβλου για την Ναυτιλία. Αθήνα: Ελληνικό Ίδρυμα Άμυνας και Εξωτερικής Πολιτικής (ΕΛΙΑΜΕΠ).

Κλαμπατσέα, ΕΣ. (2005). Μικρά Νησιά και πολυτομεακή ανάπτυξη. Υφιστάμενες δυσλειτουργίες και μελλοντικές προκλήσεις.

Κοκκώσης, Χ. & Τσάρτας, Π. 2001. Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον. Αθήνα: Κριτική.

Κωστόπουλος, Π., Μυστίδης, Ν. (2015) Ρύθμιση και Ανταγωνισμός στην ελληνική Ακτοπλοϊκή Αγορά. Master thesis

Λεκάκου, Μ., Τζαννάτος Ε., (2000) “Κρουαζιεροπλοΐα και ιστιοπλοΐα : Ένα νέο τουριστικό προϊόν για το Ιόνιο Πέλαγος” Τιμητικός Τόμος Ομότιμου Καθηγητού Μ. Ραφαήλ, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ. 475-496.

Λιανουλοπούλου, Β. (2009). Παράγοντες που καθιστούν τις θαλάσσιες μεταφορές στις νησιωτικές περιοχές δημόσιο αγαθό. Master thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

Μαξούτογλου, Μ. (2014). Τουριστική ανάπτυξη απομακρυσμένων νησιωτικών περιοχών: μελέτη περίπτωσης νήσου Νισύρου, Master thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων.

Μπεριάτος Η. (2001). 'Ο Ελληνικός Νησιωτικός Χώρος και τα προβλήματα των μικρών νησιών'. Στο *Ημερίδα με θέμα: Παράκτιος και νησιωτικός χώρος*: ΥΠΕΧΩΔΕ, σελ. 13-20.

Νικόπουλος, Δ. (2005). Αξιολόγηση κατάστασης νήσου Πάρου σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, Master thesis, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Περιβάλλοντος.

Παπαγεωργίου, Δ. (2006). Η οικονομία και οι δυνατότητες ανάπτυξης των νησιωτικών περιοχών

Σακκέτος, Ι. (2011) Θεσμοί και Οικονομική Ανάπτυξη στην Ελλάδα. Master Thesis, Πανεπιστήμιο Πειραιώς. Τμήμα Χρηματοοικονομικής και Τραπεζικής Διοικητικής

Σοφούλης Κ., Σπιλάνης Γ. (1992). Θεωρητικό πλαίσιο για μια στρατηγική νησιωτικής ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μυτιλήνη

Σπιλάνης Γ., Κίζος, Θ., Βαϊτης, Μ., Κουκουρουβλή, Ν. (2013). ESPON EUROISLANDS Project: Άτλαντας των Ευρωπαϊκών Νησιών. Πανεπιστήμιο Αιγαίου – Εργαστήριο Τοπικής και Νησιωτικής Ανάπτυξης

Σπιλάνης Ι., Βαγιάννη Ε. (2009). Η συνεισφορά των Ε.Ε.Μ.Τ. στην τοπική και νησιωτική ανάπτυξη. Στο Μάριος Σωτηριάδης και Ιωάννα Φαρσάρη (επιμ.), *Εναλλακτικές και Ειδικές Μορφές Τουρισμού: Σχεδιασμός, Μάνατζμεντ και Μάρκετινγκ*. Εκδόσεις INTERBOOKS. Αθήνα.

Σπιλάνης, Γ. (1996). Για μια Ευρωπαϊκή πολιτική νησιών. Κέντρο Ευρωπαϊκών Μελετών (EKEM) Σειρά Τεκμηρίωσης, Μυτιλήνη, , σ.32

Τσάρτας, Π., Παπαθεοδώρου, Α., Λαγός, Δ., Σιγάλα, Μ., Χρήστου, Ε., Σπιλάνης, Ι. και Σταυρινούδης, Θ. (2010), *Η σημασία του τουρισμού για την Ελληνική οικονομία – κοινωνία και προτάσεις πολιτικής για την τουριστική ανάπτυξη*, Μελέτη χρηματοδοτούμενη από τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων.

Τσεγενίδη, Κ. (2008). Οι επιπτώσεις της αχωρικής περιφερειακότητας στην καινοτομία των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που βρίσκονται σε μειονεκτικά περιβάλλοντα. PhD Thesis. Πανεπιστήμιο Πατρών, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών

Τσεκούρα, Α. (2003) Η Πρωτοβάθμια Φροντίδα Υγείας Στα Σύγχρονα Συστήματα Υγείας

Τσιφτής Ε., (2011) Αντιμετώπιση υδρευτικών προβλημάτων των νησιών του Αιγαίου

Χλωμούδης, Κ., Λεκάκου, Μ., Πάνου, Κ., Παπαδημητρίου, Ε., Τζαννάτος, Ε. (2007) *Μεταφορές. Αρτηρίες ζωής για τα νησιά*. Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.