

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ: ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Γκότοβου Μυρσίνη-Αικατερίνη

Διπλωματική Εργασία
που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

Πειραιάς
Σεπτέμβριος 2014

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/ COPYRIGHT

«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»

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Τσελεπίδης Αναστάσιος
- Τσελέντης Βασίλειος

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Μέσα από αυτήν την πτυχιακή επιχειρείται εκτίμηση της δυνητικής συνεισφοράς του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομία της Ελλάδας. Το σημερινό μοντέλο ανάπτυξης αντί να εστιάζει στην προώθηση πολιτικών που ενθαρρύνουν την κοινωνική συνοχή, έχει επικεντρωθεί στην ανάπτυξη υποδομών με σκοπό την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων. Υπό αυτό το πλαίσιο, στην παρούσα εργασία εξετάζεται η δυνατότητα συνεισφοράς του θαλάσσιου τουρισμού όχι μόνο στην αύξηση των δημόσιων εσόδων αλλά και στην περιφερειακή ανάπτυξη.

Η σχετική με τον θαλάσσιο τουρισμό έρευνα επικεντρώνεται στην αγορά των σκαφών αναψυχής και στην κρουαζιέρα, ενώ υπάρχει ένα πλήθος ανεκμεταλλετών αγορών των οποίων οι δυνατότητες συνεισφοράς στην οικονομία της Ελλάδας δεν αξιοποιούνται. Η συνεισφορά δραστηριοτήτων όπως της παρατήρησης θαλάσσιων θηλαστικών και της αλιείας αναψυχής δεν εξαντλείται μόνο στα τουριστικά έσοδα αλλά και στη προστασία των περιβαλλοντικών πόρων.

Ανεξέλεγκτη ανάπτυξη του κλάδου, μπορεί να οδηγήσει σε δραματική περιβαλλοντική υποβάθμιση. Στην παρούσα ανάλυση, εκτός των άλλων, επιχειρείται εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που μπορούν να προκύψουν από αύξηση των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού

Λέξεις Κλειδιά: θαλάσσιος τουρισμός, βιώσιμη ανάπτυξη, περιφερειακή ανάπτυξη

ABSTRACT

The purpose of this thesis is to assess the potential of marine tourism as a means of economic development. The current growth model is mostly focused on creating infrastructure aimed at attracting private investment, and it focuses much less on promoting social welfare. In this context, this thesis examines the ability of marine tourism –under the current policies- to have a positive impact not only on public revenue, but also on regional development.

The potential of marine tourism is not fully exploited in Greece, a case in the form of untapped markets. The existing research focuses mainly on the yachting and the cruising market. Activities such as cetacean watching and recreational fishing are promising both in terms of tourism revenue and in terms of environmental conservation.

If not properly implemented and monitored, the rapid development of the sector can cause severe environmental degradation. An assessment of the environmental impact of an increase in marine tourism activities lies within the scope of this sectoral analysis.

Keywords: marine tourism, sustainable development, regional development

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
1. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ.....	13
1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ- ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	13
1.2 ΠΡΟΣΦΟΡΑ- ΖΗΤΗΣΗ.....	14
1.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΛΑΔΟΥ.....	15
1.4 Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.....	16
1.4.1 ΘΕΤΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ...	17
1.4.2 ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	
.....	17
2. ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	19
2.1. ΜΑΡΙΝΕΣ.....	19
2.1.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ.....	19
2.1.2 ΖΗΤΗΣΗ.....	20
2.1.3. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΑΡΙΝΩΝ.....	20
2.1.4 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....	21
2.1.5. ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ.....	22
2.2. ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	23
2.2.1 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	23
2.2.2 ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	24
2.2.3 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ.....	25
2.2.4. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....	26
2.3. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ.....	27
2.4. ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΖΟΥΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ.....	28
3. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....	28
3.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΓΟΡΑΣ.....	29
3.1.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	29
3.1.2 ΔΙΑΡΡΟΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	30
3.1.3. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	31

3.1.4. ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	31
3.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ.....	33
3.4 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ.....	36
3.5 ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΟΥΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ.....	37
4. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	39
ΜΕΡΟΣ 1 ^ο	39
4.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ Ή ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	39
4.1.1 ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	40
4.2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	41
4.1.1 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ.....	41
4.1.2 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ.....	43
4.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....	43
4.2.1 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ.....	44
ΜΕΡΟΣ 2 ^ο	46
4.3 ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ.....	46
5. ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΕΣ ΑΓΟΡΕΣ.....	48
5.1. ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑ (WINDSURFING).....	48
5.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΘΗΛΑΣΤΙΚΩΝ.....	50
5.3. ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ.....	51
5.3.1 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ (ΔΑΝΙΑ).....	53
5.5. ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	53
5.5.1 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ (ΙΣΠΑΝΙΑ).....	54
6. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ.....	54
6.1 ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	55
6.2 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ.....	57
6.3 ΑΝΕΞΕΡΕΥΝΗΤΕΣ ΑΓΟΡΕΣ.....	58
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	61
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	65
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	72

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ,ΣΧΗΜΑΤΩΝ,ΧΑΡΤΩΝ

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Δραστηριότητες Θαλάσσιου τουρισμού.....	14
Πίνακας 2: Τάσεις κρουαζιέρας.....	32
Πίνακας 3: Συνολικές οικονομικές επιπτώσεις κρουαζιέρας στην Ευρώπη ανα χώρα(2013)	33
Πίνακας 4: Συνολικές οικονομικές επιπτώσεις κρουαζιέρας (EU-22)	33
Πίνακας 5: Πληρωμές προσωπικού 2013- Μερίδιο ανά χώρα.....	34
Πίνακας 6: Συνολική απασχόληση ανά χώρα προέλευσης	34
Πίνακας 7: Σημαίες ευκαιρίας στα κρουαζιερόπλοια (στοιχεία 2011)	35
Πίνακας 8: Κατανομή περιόδου κρουαζιέρας στα Ευρωπαϊκά λιμάνια	36
Πίνακας 9: Κοινωνικό κόστος ρύπανσης στα πέντε μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης ..	38
Πίνακας 10: Ρύπανση από κρουαζιέρα	42
Πίνακας 11: Κοινωνικό κόστος ρύπανσης στα πέντε μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης	42
Πίνακας 12 : Χώρες προέλευσης αθλητικών τουριστών	49
Πίνακας 13: Χρήση σκαφών για ψάρεμα.....	52
Πίνακας 14: Μέσο-μακροπρόθεσμες επιπτώσεις- ανάπτυξη των αγορών.....	59

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1: Χρήση σκάφους ανά μήκος	25
Διάγραμμα 2: Αριθμός σκαφών-μήκος σε μέτρα	25
Διάγραμμα 3: Ποσοστό προστιθέμενης αξίας κλάδου ναυπήγησης και επισκευής σκαφών αναψυχής συγκριτικά με το σύνολο του κλάδου ναυπήγησης και επισκευής πλοίων.....	26
Διάγραμμα 4: Προστιθέμενη αξία ναυτιλιακής βιομηχανίας 2010 (κάτω από €500 εκ.).	27
Διάγραμμα 5: Προστιθέμενη αξία ναυτιλιακής βιομηχανίας 2010 (πάνω από €500 εκ.).	27
Διάγραμμα 6 : Διαφορά δαπάνης ανά επιβάτη σε λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης	31
Διάγραμμα 7: Συσχέτιση διανυκτερεύσεων και εσόδων από τη κρουαζιέρα	36

Διάγραμμα 8: Επιπτώσεις από αύξηση μεριδίου επιβιβάσεων.....	37
Διάγραμμα 9: Επίπεδα εκπομπών στα 5 μεγαλύτερα λιμάνια κρουαζιέρας	42
Διάγραμμα 10: Μειωμένα μερίδια αγοράς 2004-2009	49
Διάγραμμα 11: Χρήση σκάφους για ψάρεμα.....	51

ΧΑΡΤΕΣ

Χάρτης 1: Μαρίνες στην Ελλάδα.....	21
Χάρτης 2: Περιοχές που προσφέρονται για ιστιοσανίδα	50
Χάρτης 3: Θαλάσσιες Προστατευόμενες Περιοχές	51

ΣΧΗΜΑΤΑ

Σχήμα 1: Επιπτώσεις τουρισμού στην οικονομία.....	16
Σχήμα 2: Κατανομή Μεριδίου Αγοράς Κρουαζιέρας.....	32
Σχήμα 3: Η αγορά των σκαφών αναψυχής στη Ευρώπη.....	48

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος αυτής της πτυχιακής είναι η διερεύνηση των περιθωρίων του θαλάσσιου τουρισμού να συμβάλλει στην αναπτυξιακή διαδικασία, στην οποία βρίσκεται η χώρα, μέσα από την ανάλυση των δομών που συνθέτουν το θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα, τις επιπτώσεις του κλάδου στην εθνική οικονομία, καθώς και την προβολή των πρακτικών που έχουν υιοθετηθεί διεθνώς ως μέσο σύγκρισης. Σημαντικό μέρος της εργασίας αφιερώνεται στην παρουσίαση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκύπτουν από το ταχύρυθμο μοντέλο ανάπτυξης που έχει υιοθετηθεί στην Ελλάδα. Για το σκοπό αυτό παραχωρήθηκε συνέντευξη από τον κ. Αλέξανδρο Κωνσταντίνη, περιβαλλοντολόγο του Φορέα Διαχείρισης Στενών και Εκβολών ποταμών Αχέροντα και Καλαμά. Στόχος δεν πρέπει να είναι η ανάπτυξη αυτής καθ'αυτής της βιομηχανίας, αλλά η εφαρμογή μιας στρατηγικής υπό το πρίσμα της βιώσιμης ανάπτυξης, που θα ενσωματώνει την ανάγκη για αύξηση της απασχόλησης, των θετικών οικονομικών επιδράσεων στο επίπεδο χώρας-περιφέρειας με μείωση των διαρροών και την προώθηση της αειφορίας σε επίπεδο περιβάλλοντος.

Η διαφοροποίηση αυτής της πτυχιακής σε σχέση με τις σχετικές με το θαλάσσιο τουρισμό εργασίες και μελέτες έγκειται στην ανάδειξη τόσο των θετικών όσο και των αρνητικών πτυχών του θαλάσσιου τουρισμού. Η βιομηχανία του τουρισμού, παρά την κρίση, βιώνει μια άνευ προηγουμένου ανάπτυξη. Εκτός από τις ευκαιρίες που προσφέρονται για ανάπτυξη, δημιουργούνται προβληματισμοί για τις επιπτώσεις στο περιβάλλον της αύξησης των τουριστικών δραστηριοτήτων. Ειδικά στο θαλάσσιο τουρισμό, αυτή η πτυχή θα πρέπει να λαμβάνεται πάντα υπόψη καθώς διακυβεύεται η αειφορία ενός από τους πιο καταπονημένους πόρους της γης, της θάλασσας. Η βελτίωση της ποιότητας των υπάρχουσών προσφερόμενων υπηρεσιών και της ανάδειξής τους μέσα από σύγχρονες τεχνικές μάρκετινγκ και μανάτζμεντ- αυξάνοντας την προστιθέμενη αξία- μπορεί να υποκαταστήσει την ανάγκη για καινούργιες επενδύσεις και καινούργιες απειλές για το περιβάλλον. Είναι ζωτικής σημασίας για το περιβάλλον και την κοινωνία η κατανομή των πόρων που διατίθενται για επενδύσεις να γίνεται όσο το δυνατόν πιο αποδοτικά.

Η βιομηχανία του θαλάσσιου τουρισμού αποτελείται από πολλές επιμέρους αγορές, η κάθε μία με τα δικά της χαρακτηριστικά και περιθώρια για ανάπτυξη. Στο **πρώτο κεφάλαιο** επιχειρείται παρουσίαση των βασικών μεγεθών και των γενικών χαρακτηριστικών που συνθέτουν τον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού και οι λόγοι για τους οποίους αποτελεί μία αγορά που χρήζει περαιτέρω διερεύνησης.

Τα επόμενα δύο κεφάλαια παρουσιάζουν τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού στις οποίες έχει επικεντρωθεί το ενδιαφέρον τα τελευταία χρόνια ως προς την ανάπτυξή τους. Συγκεκριμένα στο **δεύτερο κεφάλαιο** γίνεται επισκόπηση της αγοράς των σκαφών αναψυχής, με υποδιαίρεση αυτής σε τρεις θεματικές υποενοότητες: μαρίνες, σκάφη αναψυχής, ναυπηγήσεις και επισκευές. Παρουσιάζονται οι θετικές και αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία και πως αυτές εμφανίζονται μέσα από παραδείγματα άλλων χωρών. Στο **τρίτο κεφάλαιο** εξετάζεται η αγορά της κρουαζιέρας, μια αγορά με υψηλό επίπεδο διαρροών και πολλές ιδιαιτερότητες ως προς τη λειτουργία της.

Η προστασία του περιβάλλοντος και η οικονομική ανάπτυξη ενώ μπορούν να συνυπάρξουν, συνήθως αντιμετωπίζονται ως αντικρουόμενες έννοιες ενώ αντίθετα είναι συνδεδεμένες. Οι λόγοι για τους οποίους υπάρχει αυτή η πεποίθηση και οι πρακτικές που παρατηρούνται στο θαλάσσιο τουρισμό αποτελούν το αντικείμενο του **τέταρτου κεφαλαίου**. Το κεφάλαιο εκτυλίσσεται σε δύο μέρη: αρχικά επιχειρείται θεωρητική προσέγγιση των περιβαλλοντικών ζητημάτων που προκύπτουν από τον θαλάσσιο τουρισμό και το δεύτερο μέρος αποτελείται από τη συνέντευξη μέσω της οποίας επιχειρήθηκε να γίνει σύνδεση των παραπάνω με τον τρόπο που εμφανίζονται στην πράξη.

Στην Ελλάδα υπάρχει η δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξης πολλών δραστηριοτήτων, οι οποίες δεν απαιτούν υψηλό κεφάλαιο αλλά μπορούν να προσελκύσουν τουρίστες υψηλής εισοδηματικής κατηγορίας και ταυτόχρονα δεν έχουν τις ίδιες αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον όπως η κρουαζιέρα και τα σκάφη αναψυχής. Αυτές οι ανεκμετάλλευτες αγορές όπως η παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών και ο αθλητικός θαλάσσιος

τουρισμός ενώ υπάρχουν στην Ελλάδα, δεν έχουν αποτελέσει αντικείμενα μελετών και έρευνας ούτε έχει γίνει ιδιαίτερη προσπάθεια για την προώθησή τους. Το **πέμπτο κεφάλαιο** παρουσιάζει αυτήν την πλευρά του θαλάσσιου τουρισμού και τις προοπτικές της.

Στο **έκτο** και τελευταίο κεφάλαιο πριν από τα συμπεράσματα, γίνεται προσπάθεια μετασχηματισμού των γνώσεων που εξήχθησαν από την ανάλυση, σε πολιτικές ανάπτυξης. Για κάθε αγορά ξεχωριστά επισημαίνονται τα δυνατά και αδύναμα σημεία και προτείνεται πορεία δράσης.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

1. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ

Προκειμένου να γίνει εκτίμηση των αναπτυξιακών προοπτικών του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού είναι σκόπιμο να οριστεί πρώτα το πλαίσιο λειτουργίας του, ιστορικά και οικονομικά.

1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ- ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Στη σύγχρονη εποχή, η άνοδος του θαλάσσιου τουρισμού και γενικά του τουρισμού τοποθετείται στην περίοδο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και ιδιαίτερα μετά το 1950 όπου η χρήση νέων τεχνολογιών και καινοτομιών διευκόλυναν τη πρόσβαση στη θάλασσα (Orams M. 1999). Στα προηγούμενα χρόνια, οι παραθαλάσσιες περιοχές δεν αποτελούσαν ιδιαίτερα αξιοθέατα ούτε έχαιραν ιδιαίτερης εκτίμησης (Lee R. 1998). Η εικόνα των πόλεων-λιμένων που προσφέρονται για δραστηριότητες αναψυχής είναι επίσης πρόσφατη.

Ο θαλάσσιος τουρισμός ως έννοια περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται ή λαμβάνουν χώρα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Σύμφωνα με τον Orams M. (1999) η απόδοση ενός ορισμού σε αυστηρά πλαίσια χαρακτηρίζεται ως δύσκολη λόγω των πολυπληθών δραστηριοτήτων. Η βασική και ίσως μοναδική σύγκλιση των απόψεων στη βιβλιογραφία αφορά στον τρόπο με τον οποίο ορίζεται ο θαλάσσιος τουρισμός, η προϋπόθεση της αναφοράς στο θαλάσσιο στοιχείο, αποκλείοντας έτσι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε ποτάμια ή λίμνες. Άλλοι ορισμοί θέτουν ως προϋπόθεση την μετακίνηση των τουριστών μακριά από τον τόπο διαμονής και άλλοι αποκλείουν παράκτιες δραστηριότητες. Ο Papadimitriou P. (2009) αναγνωρίζει ως κύριες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού τη ναυσιπλοΐα αναψυχής, την κρουαζιέρα και τις παράκτιες δραστηριότητες και όπως και ο Διακομιχάλης M. (2009) επισημαίνει τη σημασία των υποδομών που αναπτύσσονται για αυτούς τους σκοπούς καθώς και των προμηθειών.

Πίνακας 1: Δραστηριότητες Θαλάσσιου τουρισμού

Nautical tourism industry					
Secondary	Main activities			Additional	
-Diving -Surfing	Harbours for nautical tourism	Charter	Cruising		
-Rafting -Diving-bells -Rowing -Fishing vessels - Adventurous "Robinson" Tourism - Lighthouse tourism - Etc	- Berths - Moorings - Dry marinas - Marinas: 2. Category 3. Category 4. Category 5. Category	- Motor yachts 1. With skipper 2. Bare boat - Sailing yachts 1. With skipper 2. Bare boat	Cruisers: a) Large world cruisers b) Local cruisers (traditional) - One-day cruising - Several-days cruising	Cruiser harbours: a) Large cruiser harbours - Specialized ports, members of „Med-Cruise“ - Non-specialized ports b) Ports for local traditional craft: - Coastal ports used by small settlements - Island ports	- Shipbuilding of mega-yachts - Shipbuilding of small sailing - Production of equipment for nautical tourism - Skipper services - Information services - Sailing schools - Research institutes and educational centres - Other services

Πηγή: Kizielewicz J., Lukovic T., 2013

Η πρακτική, αλλά και η βιβλιογραφία (Orams 1999) υποδεικνύουν ότι μεγάλο μέρος των εσόδων του θαλάσσιου τουρισμού προκύπτει από την εγχώρια ζήτηση. Η προοπτική αυτή μπορεί να υποστηριχθεί στην Ελλάδα με το 1/3 σχεδόν του πληθυσμού να διαμένει σε παράκτιες περιοχές (Papadimitriou P., 2009). Επιπλέον η ναυπήγηση και επισκευή πλοίων και σκαφών αποτελούν δραστηριότητες με σημαντική συνεισφορά.

1.2 ΠΡΟΣΦΟΡΑ- ΖΗΤΗΣΗ

Προσφορά στα πλαίσια του θαλάσσιου τουρισμού νοείται το σύνολο των επιχειρήσεων δημόσιων και ιδιωτικών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο με σκοπό την παροχή των εγκαταστάσεων, των προϊόντων και υπηρεσιών που ικανοποιούν την πλευρά της ζήτησης, δηλαδή όλων των ατόμων που επιλέγουν να πραγματοποιήσουν δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα. Η ποιότητα και η σύνθεση της προσφοράς είναι καθοριστικά στοιχεία της πορείας του κλάδου σε κάθε χώρα.

Η ζήτηση αποτελείται από τόσες διαφορετικές ομάδες, όσες και οι δραστηριότητες που συνθέτουν τον κλάδο. Υπάρχει ζήτηση για κρουαζιέρα, για τα σκάφη αναψυχής, για σέρφινγκ, για καταδύσεις, για παρακολούθηση φαλαινών. Επιπλέον, υπάρχουν υποκατηγορίες, όπως στα σκάφη αναψυχής υπάρχει ζήτηση για ιδιωτικά, για ενοικίαση σκαφών, και εν συνεχεία το μήκος των σκαφών έχει διαφορετικές επιδράσεις από οικονομικής σκοπιάς. Τα χαρακτηριστικά της ζήτησης για κάθε δραστηριότητα αποτελούν στοιχεία που καθορίζουν ή πρέπει να καθορίζουν το μάρκετινγκ της προσφοράς και πολύ περισσότερο την ανάγκη ύπαρξης προσφοράς και της ποιότητάς της. Σύμφωνα με τον Orams M. (1999), υπάρχουν κάποια δημογραφικά μοτίβα που ξεχωρίζουν σε ορισμένες δραστηριότητες. Στις δραστηριότητες που ενέχουν «κινδύνους» όπως η ιστιοσανίδα, η ιστιοπλοΐα και η κατάδυση, η ζήτηση προέρχεται κυρίως από άρρενες νεαρής ηλικίας. Στον αντίποδα, στις πιο παθητικές δραστηριότητες ο ηλικιακός μέσος αυξάνεται. Ακόμη, η συμμετοχή σε δραστηριότητες και η αγορά εξοπλισμού απαιτούν κάποιο οικονομικό υπόβαθρο, οπότε ένα ακόμη χαρακτηριστικό είναι ο αποκλεισμός των ατόμων με χαμηλά εισοδήματα.

1.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΛΑΔΟΥ

Σημαντικό χαρακτηριστικό του θαλάσσιου τουρισμού είναι ο μεγάλος βαθμός ευαισθησίας σε μεταβολές του εξωτερικού περιβάλλοντος που μπορεί να μην σχετίζονται άμεσα με το κλάδο. Στην Καραϊβική λόγω των τυφώνων η ζήτηση περιορίζεται στους εκτός των καλοκαιρινών μήνες. Γεγονότα όπως πολιτικές αναταραχές και έλλειψη μεταφορικών μέσων μπορούν να έχουν την ίδια καταλυτική επίδραση στη ζήτηση.

Το γεγονός ότι τα ακριβή μεγέθη των επιπτώσεων στην οικονομία του θαλάσσιου τουρισμού δεν είναι απολύτως μετρήσιμα όπως και το ύψος των δαπανών των τουριστών και η μελλοντική ζήτηση, κάνουν τις αποφάσεις για μαζικές επενδύσεις στον τομέα αυτό ριψοκίνδυνες με κίνδυνο υπερεπένδυσης ειδικά σε αγορές όπως των σκαφών αναψυχής και της κρουαζιέρας. Επιπλέον στο τουριστικό προϊόν της Ελλάδας υπάρχει και το ζήτημα της εποχικότητας. Ταυτόχρονα οι δραστηριότητες αυτές στην Ελλάδα δεν

είναι χωρικά συγκεντρωμένες, οπότε η ζήτηση εξετάζεται για την κάθε δραστηριότητα ξεχωριστά. Η χαμηλή χρήση ηλεκτρονικών μεθόδων εμπορίου στην Ελλάδα για προσέλκυση της ζήτησης, το νομικό πλαίσιο, το ασταθές φορολογικό σύστημα και το πλήθος ανταγωνιστικών χωρών επίσης δεν ωφελεί τη χώρα.

1.4 Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Οι οικονομικές επιδράσεις του θαλάσσιου τουρισμού, ακολουθούν αυτές του τουρισμού γενικότερα. Οι επιπτώσεις διακρίνονται σε άμεσες, έμμεσες και υποκινούμενες:

Άμεσες: Μεταβολή επιπέδου παραγωγής από την αύξηση της τουριστικής κατανάλωσης και την αύξηση των εισροών των επιχειρήσεων

Έμμεσες: Αύξηση της ζήτησης για προϊόντα και υπηρεσίες άλλων κλάδων από τους κλάδους που επηρεάζονται άμεσα

Υποκινούμενες: οι επιπτώσεις στην υπόλοιπη οικονομία ως αποτέλεσμα των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων

Σχήμα 1: Επιπτώσεις τουρισμού στην οικονομία



Πηγή: IOBE 2012

1.4.1 ΘΕΤΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Αύξηση φορολογικών εσόδων (δημόσια έσοδα): ΦΠΑ, ΕΦΚ, Φόρος Εισοδήματος, Λιμενικά τέλη

Αύξηση απασχόλησης: Η απασχόληση διακρίνεται σε άμεση, έμμεση και επαγωγική. Άμεση θεωρείται η απασχόληση στις επιχειρήσεις που περιλαμβάνονται στον κλάδο, Την έμμεση συνθέτει η απασχόληση στους κλάδους που περιλαμβάνονται στο τουριστικό προϊόν αλλά δεν αποτελούν επιχειρήσεις του θαλάσσιου τουρισμού. Η επαγωγική είναι αποτέλεσμα της αύξησης της ζήτησης για αγαθά και υπηρεσίες των επιχειρήσεων που επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από την αύξηση της τουριστικής δαπάνης του τομέα. (Διακομιχάλης 2009)

Αύξηση Επενδύσεων: Υψηλό επίπεδο επενδύσεων συνδέεται με υψηλό επίπεδο δαπανών και απασχόλησης (McConnell C., Brue S, 2005). Βέβαια, ένα μοντέλο ανάπτυξης που στηρίζεται στην άποψη ότι αύξηση των υποδομών σημαίνει αύξηση των εσόδων (Plan Bleu 2012) και χωρίς πρόβλεψη για τις ανάγκες σε επίπεδο περιφερειών δεν είναι λειτουργικό.

1.4.2 ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Διαρροές: Τα χρήματα που κυκλοφορούν στην οικονομία κάποια στιγμή διαφεύγουν μέσω των διαρροών, των εισαγωγών για προϊόντα και υπηρεσίες που δεν παράγονται εγχώρια, ή δεν έχουν δημιουργηθεί οι απαραίτητες συνδέσεις των επιχειρήσεων ώστε να παραταθεί το φαινόμενο. Εκτός από τις διαρροές εισαγωγών, σημαντικές απώλειες παρατηρούνται από τις διαρροές εξαγωγών από τον επαναπατρισμό του κέρδους πολυεθνικών επιχειρήσεων που επενδύουν στη χώρα.

Όσο μεγαλύτερο είναι το επίπεδο των διαρροών σε μια χώρα, τόσο μικρότερη είναι η επίδραση του πολλαπλασιαστή της δαπάνης (Barnwell G.). Στον υπό εξέταση κλάδο, η δραστηριότητα με το μεγαλύτερο επίπεδο διαρροών φέρεται να είναι η κρουαζιέρα.

Εποχικότητα: Το φαινόμενο της εποχιακής απασχόλησης που σε απομονωμένες περιφέρειες προκαλεί αίσθηση ανασφάλειας, χαμηλό επίπεδο ασφάλισης για τους κατοίκους (Korres G. M. 2007) (UNEP: Negative Economic Impacts of Tourism).

ΑΞΕ: Μέσω των ιδιωτικοποιήσεων επιχειρείται η εισροή ξένου κεφαλαίου. Σύμφωνα με τον Hanson G. H., (2001, G-24 Discussion Paper), δεν υπάρχουν δεδομένα που να στηρίζουν την άποψη ότι οι άμεσες ξένες επενδύσεις έχουν θετική επίδραση στην εθνική ευημερία και θα ήταν σκόπιμο να διεξάγεται προκαταρκτική έρευνα με την οποία θα διαβεβαιώνεται το γεγονός ότι τα κοινωνικά οφέλη δεν θα θίγονται από τα ιδιωτικά οφέλη. Ο σκοπός για τον οποίο γίνεται μία επένδυση είναι και αυτός που καθορίζει μεταξύ άλλων το ύψος των ατόμων που θα προσληφθούν και το επίπεδο των μισθών και τα κίνητρα τα οποία προσφέρονται από τα κυβερνητικά σώματα καθορίζουν τα έσοδα που θα καρπώνεται η ίδια η χώρα τα οποία δεν φαίνεται να είναι ιδιαίτερα υψηλά στην περίπτωση των άμεσων επενδύσεων.

2. ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η ναυσιπλοΐα αναψυχής ως δραστηριότητα υπήρχε πριν από την σύγχρονη περίοδο (1960), κατά την οποία άρχισε η ταχεία ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Αφορούσε κυρίως τα προνομιούχα κοινωνικά στρώματα και δεν περιβαλλόταν ακόμη από κάποιο νομικό πλαίσιο. Ξεκίνησε το δέκατο όγδοο αιώνα από τις Αγγλοσαξωνικές χώρες της Αγγλίας (Bo D. 2010) και σταδιακά εμφανίστηκε και σε άλλες χώρες στην Ευρώπη. Ως δραστηριότητα, έγινε προσιτή και αναπτύχθηκε μαζί με τους υπόλοιπους υποκλάδους του τουρισμού μετά τον Β' ΠΠ. Στην αγορά αυτή, οι επιπτώσεις εξετάζονται ξεχωριστά για τις μαρίνες, τα έσοδα από τα σκάφη και την ναυπήγηση και επισκευή. Την Ευρωπαϊκή αγορά συνθέτουν 32.000, επιχειρήσεις, (ΜΜΕ κατά 97%) στις οποίες απασχολούνται πάνω από 280.000 άτομα (europeanboatingindustry.eu).

2.1. ΜΑΡΙΝΕΣ

2.1.1 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Σε μία μαρίνα, οι οικονομικές επιπτώσεις διακρίνονται κατά τον Papadimitriou (2009) σε:

Δημοσιονομικές: αφορούν το σύνολο των εσόδων του λιμανιού μαζί με τη μισθοδοσία και τις συνολικές αγορές.

Φορολογικές: αποτελούνται από το σύνολο των εξόδων των τοπικών και μη χρηστών των λιμένων και από τους φόρους που προκύπτουν από αυτούς και τις σχετικές επιχειρήσεις.

Οικονομικές επιπτώσεις: είναι ο συνδυασμός της συνολικής δαπάνης, του εισοδήματος, των εμπορικών δαπανών με εξαγωγικό χαρακτήρα και της συνεισφοράς ύπαρξης μιας μαρίνας στην απασχόληση.

Οπότε τα έσοδα στην κατηγορία των σκαφών αναψυχής προέρχονται απευθείας από τη μαρίνα και τις επενδύσεις σε αυτές, τις λειτουργίες στο χερσαίο χώρο της συμπεριλαμβανομένης της απασχόλησης, από τα σκάφη που τη προσεγγίζουν και πληρώνουν τέλη ελλιμενισμού και αγοράζουν προμήθειες. Τα τέλη που καταβάλλει ένα σκάφος έχουν μεγάλη διακύμανση μεταξύ των μαρινών, μεγαλύτερη μεταξύ δημόσιων-ιδιωτικών και γενικά καθορίζονται από το μέγεθος των σκαφών- όσο μεγαλύτερα, τόσο περισσότερα.

2.1.2 ΖΗΤΗΣΗ

Η ζήτηση μιας μαρίνας κατά τον Papadimitriou (2009) καθορίζεται από τρεις κύριους παράγοντες, το κόστος και τους φόρους, την ποιότητα και την ποσότητα των υπηρεσιών σε σχέση με άλλες στη Μεσόγειο και τις εξελίξεις στην αγορά των σκαφών αναψυχής. Στην Ευρώπη υπάρχουν 4.400 Μαρίνες με τη Μεσόγειο να εμφανίζει τη μεγαλύτερη συγκέντρωση.

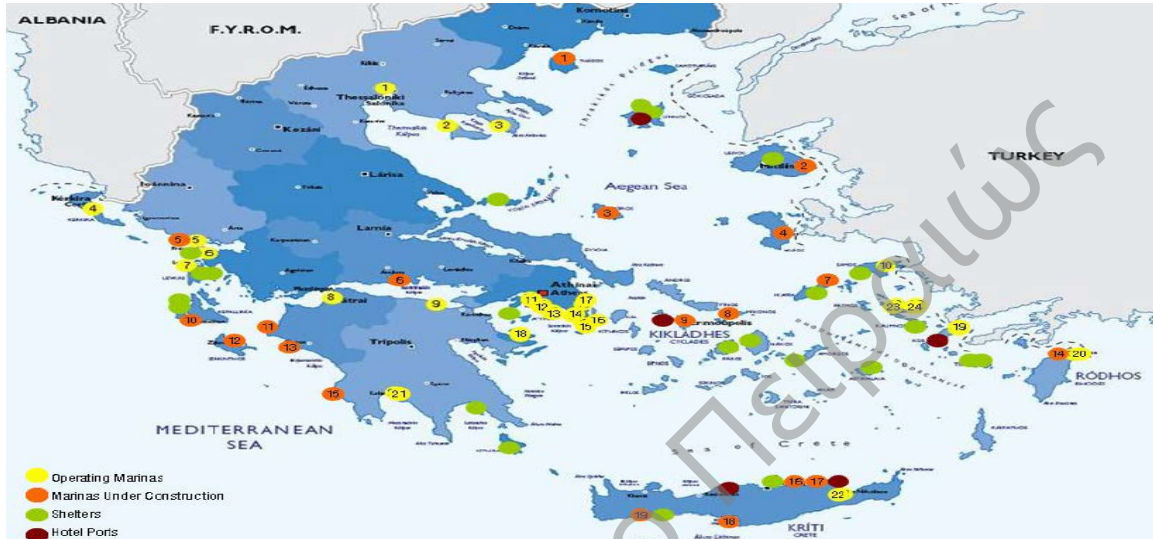
2.1.3. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΑΡΙΝΩΝ

Ως προς τον τρόπο που επιδρούν στα έσοδα και την αναπτυξιακή συμβολή τους, οι Kizielewicz J., Lukovic T., (2013) διακρίνουν τις μαρίνες σε δύο κατηγορίες:

1. Μαρίνες σε περιοχές με ανεπτυγμένο τουριστικό προϊόν: οι μαρίνες λειτουργούν ως συμπληρωματικό προϊόν κυρίως για το ξενοδοχειακό τομέα χωρίς ιδιαίτερη αναπτυξιακή συνεισφορά. Αυτό το μοντέλο εντοπίζεται κυρίως στη Μεσόγειο σε μαρίνες κοντά σε αστικά κέντρα

2. Μαρίνες σε υποανάπτυκτες τοποθεσίες: οι μαρίνες – ή ένα λιμάνι κρουαζιέρας- λειτουργούν ως πόλος έλξης τουρισμού δημιουργώντας οφέλη για τη ευρύτερη περιοχή και ως εργαλείο εξόδου από υφέσεις.

Χάρτης 1: Μαρίνες στην Ελλάδα



Πηγή: HVS 2009

Το 28% του συνόλου των μαρινών εντοπίζεται στην Αττική, που αποτελεί την περιοχή με την υψηλότερη συγκέντρωση (Παρδάλη Α., Κούνουπας Β., Λαϊνός Ι.).

2.1.4 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η απόφαση για ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού συνήθως λαμβάνεται είτε από κυβερνητικούς φορείς σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο είτε μέσα από την αγορά ακινήτων με χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και μεσίτες που μπορεί να λειτουργούν σε εθνικό ή και υπερεθνικό επίπεδο (Honey M., Krantz D. 2007). Στην Ελλάδα, η απόφαση για την κατασκευή μαρινών ελήφθη από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού το 1960 (Παρδάλη, κ.ά.) (Paradimitriou 2009). Όπως κάθε τομέας της βιομηχανίας μιας χώρας, η ανάπτυξη του τουρισμού και κατ'επέκταση του θαλάσσιου τουρισμού επηρεάζεται από τα πολιτικά δρώμενα και από τα τρέχοντα επίπεδα ανάπτυξης των άλλων τομέων μιας

οικονομίας (Kizielewicz J., Lukovic T., 2013). Υπό το πλαίσιο της ανάπτυξης των τελευταίων χρόνων παρατηρούνται οι εξής τάσεις στην αγορά:

Μακροχρόνια Μίσθωση: Σύμφωνα με την εταιρεία McKinsey η Ελλάδα θα επωφεληθεί από τις ιδιωτικοποιήσεις καθώς έτσι θα εισρεύσουν ξένα κεφάλαια, θα αυξηθούν τα φορολογικά έσοδα και οι επιχειρήσεις θα είναι ικανές να ανταγωνιστούν σε διεθνές επίπεδο.

Μέσω ΤΑΙΠΕΔ έχει δρομολογηθεί η αναβάθμιση εικοσιέξι μαρινών με σκοπό τη βελτίωση τόσο της υποδομής όσο και της ανωδομής.

ΣΕΣ(ΕΣΠΑ) και ΣΔΙΤ: Η ΣΕΣ (ΕΣΠΑ) είναι μία καλή περίπτωση για ανάπτυξη υποδομών σε μαρίνες και μπορούσε να είχε ήδη αξιοποιηθεί από τους κρατικούς φορείς που διαχειρίζονται τις μαρίνες από το 1993. Η επιτυχημένη αξιοποίηση αυτού του τύπου χρηματοδότησης απαιτεί μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιασμό για την επένδυση γεγονός που γενικά δεν παρατηρείται από τους δημόσιους οργανισμούς (ΕΛΙΑΜΕΠ 2014).

Οι Συμπράξεις Δημόσιου-Ιδιωτικού Τομέα αφορούν την εκτέλεση έργων ή παροχή υπηρεσιών από ιδιωτικό φορέα που ως αρμοδιότητες ανήκουν σε δημόσιο φορέα. Ο βασικός λόγος για τους οποίους επιλέγεται αυτός ο σχηματισμός είναι η ανάγκη χρηματοδότησης των έργων από πόρους που δεν προέρχονται από τους δημόσιους φορείς. Επιπλέον είναι δυνατό ταυτόχρονα να υπάρξει χρηματοδότηση και από προγράμματα του ΕΣΠΑ. Η αποπληρωμή του ιδιωτικού φορέα που αναλαμβάνει το κόστος προέρχεται είτε εφάπαξ από το δημόσιο, είτε τμηματικά είτε από τους τελικούς χρήστες των έργων. Στα έργα ΣΔΙΤ έχει ενταχθεί η δημιουργία μαρίνας στο Ναύπλιο.

2.1.5. ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Μάλτα

Η τουριστική εικόνα της Μάλτας άρχισε να δημιουργείται τις δεκαετίες του '80- '90 με τη δημιουργία της πρώτης μαρίνας στο Marsamxett και την πρώτη αποβάθρα για

κρουαζιερόπλοια. Η πληρότητα των εγκαταστάσεων οδήγησε στην παραχώρηση του λιμένα κρουαζιέρας και μιας σημαντικής έκτασης για ανάπτυξη επικουρικών υπηρεσιών για τους πελάτες κρουαζιέρας από εστιατόρια μέχρι φαρμακεία. Η επιτυχία της στροφής προς τον τουρισμό ενός κυρίως εμπορικού λιμένα έδωσε το έναυσμα για την οργάνωση της ευρύτερης περιοχής με καινούργιες μαρίνες και , μέσω των προγραμμάτων στήριξης, υποδομών όπως και τουριστικών λεωφορείων. Σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε το γεγονός ότι στις περιοχές που αναπτύχθηκαν- κάποιες από αυτές υποβαθμισμένες- δεν υπήρχε πρότερη τουριστική κίνηση και περιλάμβαναν σημαντικά αξιοθέατα. (European Commission, Maritime Affairs and Fisheries, May 2013)

2.2. ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

2.2.1 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ο ακριβής αριθμός των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα δεν είναι διαθέσιμος. Σύμφωνα με το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, στην Ελλάδα εντοπίζονται 17.700 σκάφη διαφορετικών σημαιών και μήκους. Από αυτόν τον αριθμό υπολογίζεται ότι τα 4.000 είναι επαγγελματικά προς ενοικίαση και τα 500 έχουν μόνιμο πλήρωμα. Υπολογίζεται ότι υπάρχουν περίπου 100 επιχειρήσεις ενοικίασης σκαφών αναψυχής. Χωρίς τα ακριβή μεγέθη ως προς την ιδιοκτησία και το μήκος των σκαφών και το πλήρωμα δεν μπορεί να εκτιμηθεί η αναπτυξιακή συνεισφορά αλλά και οι αναγκαίες πολιτικές για την ενίσχυση αυτής. Επιπλέον δεν υπάρχουν στοιχεία για την απασχόληση στις εταιρείες.

Ο ανταγωνισμός της Ελλάδας στα επαγγελματικά σκάφη εντοπίζεται κυρίως στη Μεσόγειο στην οποία αντιστοιχεί το 70% (ΕΟΚΕ 2013) των παγκόσμιων ναυλώσεων. Η Ελλάδα ανταγωνίζεται άμεσα τη Γαλλία, την Ισπανία, την Κροατία και την Τουρκία.

Από τα επαγγελματικά σκάφη αναψυχής και τις εταιρείες τα έσοδα διακρίνονται σε:

Έσοδα για τουριστικούς πράκτορες

Έσοδα από φορολόγηση

Έσοδα για τις ασφαλιστικές σκαφών αναψυχής

Έσοδα για τους ναυτικούς και το NAT

Καύσιμα, υδροδότηση, ηλεκτροδότηση

Καταβολή λιμενικών τελών

Τροφοδοσία

2.2.2 ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Εισερχόμενη ζήτηση

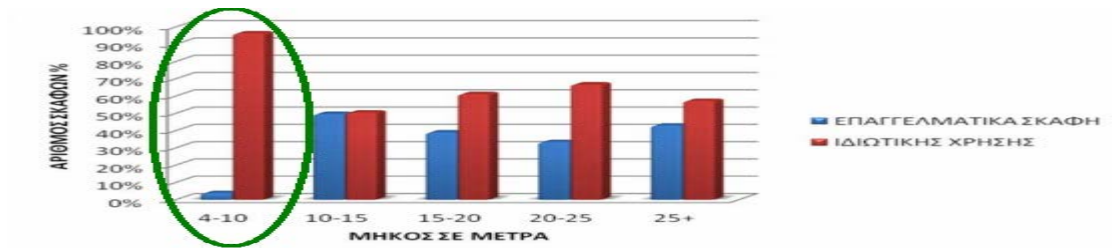
Όσο αυξάνεται το μήκος των σκαφών, αυξάνονται και οι ανάγκες του σκάφους (καύσιμα, εξοπλισμός, κόστος ελλιμενισμού, κόστος επισκευών). Σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν τα κίνητρα που παρέχονται από τις χώρες αλλά και από τις ίδιες τις επιχειρήσεις. Οι μαρίνες ανταγωνιστικών χωρών κατά τους μήνες με χαμηλή ζήτηση παρέχουν κίνητρα όπως δωρεάν παροχή νερού και μειωμένη τιμή ηλεκτροδότησης (HVS 2009).

Εγγώρια ζήτηση

Σε αντίθεση με την αναλογία στην υπόλοιπη Ευρώπη 1σκάφος/164 κατοίκους, στην Ελλάδα η κατοχή σκάφους διαμορφώνεται σε 1/621 κατοίκους. Μεγάλο μέρος της ζήτησης αφορά τα ιδιωτικά μηχανοκίνητα σκάφη αναψυχής έως δέκα μέτρα.

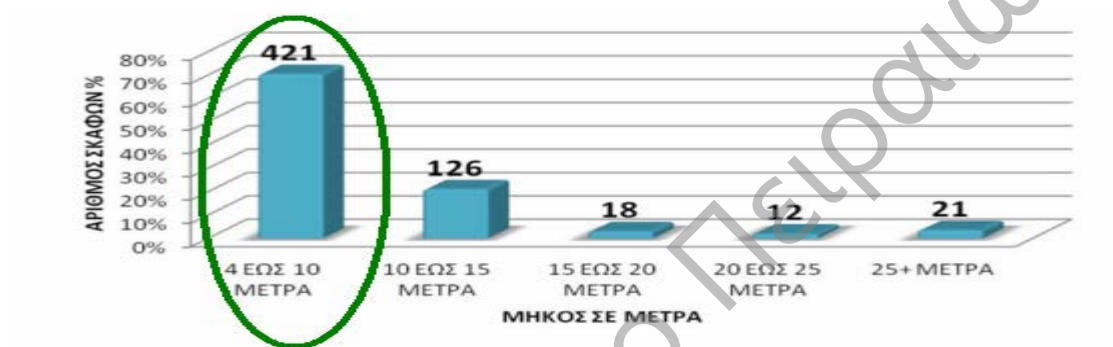
Στους παρακάτω πίνακες εμφανίζονται τα αποτελέσματα από 598 ερωτηματολόγια που απαντήθηκαν στο πλαίσιο έρευνας του Πανεπιστημίου Πειραιά με το Βιομηχανικό Επιμελητήριο. Τα 422 σκάφη προέρχονταν από την κατηγορία 5-10 μέτρων, από τα οποία τα 406 ήταν ιδιωτικής χρήσης.

Διάγραμμα 1: Χρήση σκάφους ανά μήκος



Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιά- Ναυτικό Επιμελητήριο(2012)

Διάγραμμα 2: Αριθμός σκαφών-μήκος σε μέτρα

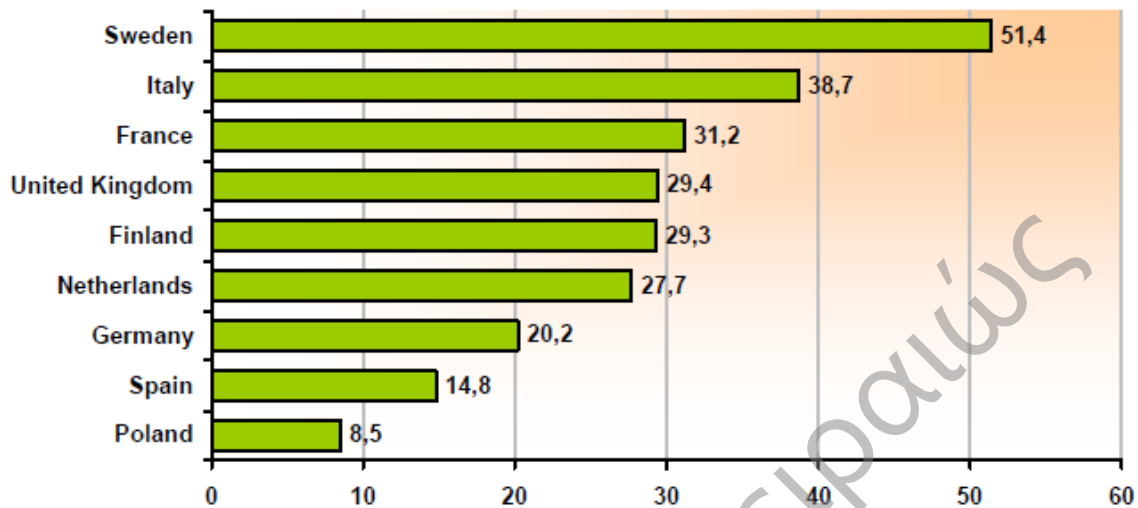


Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιά- Ναυτικό Επιμελητήριο(2012)

Τα σκάφη αυτά έχουν τη μικρότερη επίπτωση στην οικονομία λόγω του μικρού μεγέθους τους. Κυρίως χρησιμοποιούνται για ημερήσιες αποδράσεις και ψάρεμα τοπικά, δεν ελλιμενίζονται απαραίτητα- φυλάσσονται και σε ιδιωτικούς χώρους. Τα έσοδα κυρίως προέρχονται από τη φορολογία αλλά λόγω της ελαστικότητας της ζήτησης για αυτά τα σκάφη αύξηση της φορολογίας όπως έγινε και στη πράξη, σημαίνει μείωση του αριθμού των σκαφών.

2.2.3 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Διάγραμμα 3: Ποσοστό προστιθέμενης αξίας κλάδου ναυπήγησης και επισκευής σκαφών αναψυχής συγκριτικά με το σύνολο του κλάδου ναυπήγησης και επισκευής πλοίων



Πηγή: DG Employment, Social Affairs and Inclusion 2009

Η υψηλή προστιθέμενη αξία του κλάδου ναυπήγησης και επισκευής σκαφών αναψυχής και αθλητισμού αλλά και των μαρινών στις Σκανδιναβικές χώρες θεωρείται ότι σχετίζεται με το υψηλό ποσοστό ιδιοκτησίας κατοχής σκάφους ανά κάτοικο στις χώρες αυτές.

2.2.4. ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

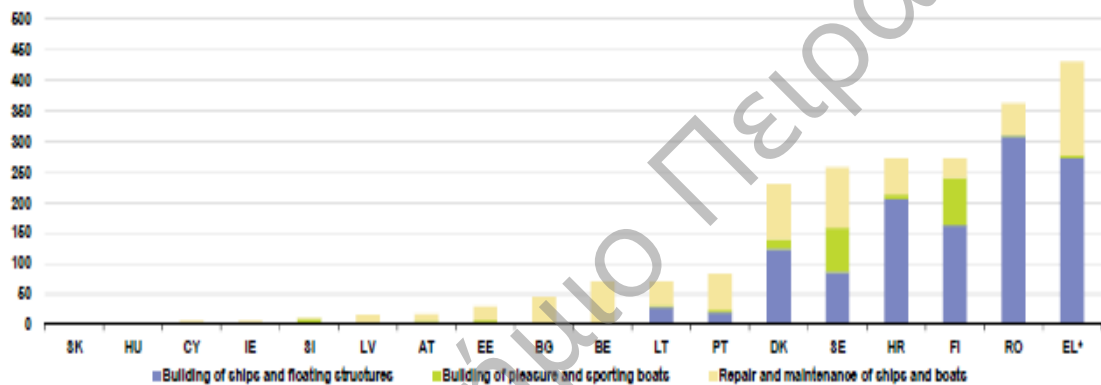
Το ασταθές φορολογικό σύστημα μέχρι σήμερα οδήγησε πολλά σκάφη σε ακινησία καθώς και δημιούργησε αίσθηση ανασφάλειας προς τις μελλοντικές ρυθμίσεις. Υπάρχει ανάγκη για ένα σταθερό φορολογικό σύστημα που δε θα μεταβάλλεται ανάλογα με τις ανάγκες για κάλυψη των ταμείων, ειδικά στους τομείς με τόσο ελαστική ζήτηση.

Τον Απρίλιο του 2014 εκδόθηκε ο Ν.4256/2014 «Τουριστικά Πλοία και άλλες Διατάξεις» με σκοπό τον εκσυγχρονισμό του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου. Η εισαγωγή του νομοσχεδίου είναι πολύ πρόσφατη ώστε να μπορεί να εξεταστεί η αναπτυξιακή του συνεισφορά.

2.3. ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ

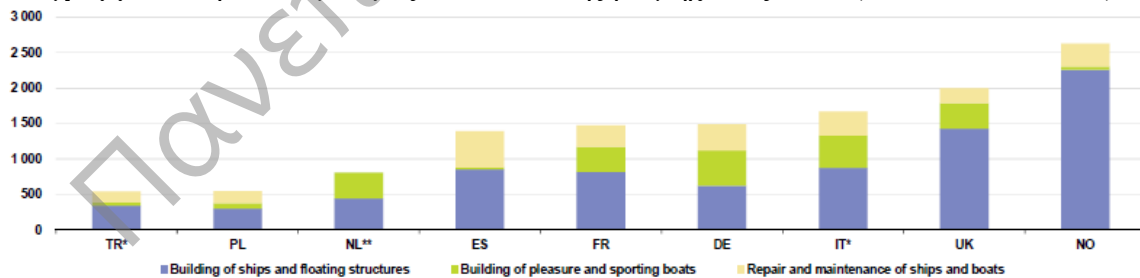
Στην Ευρώπη αντιστοιχεί το 99% της παγκόσμιας αγοράς στην κατασκευή κρουαζιεροπλοίων και το 65% της κατασκευής πολυτελών σκαφών αναψυχής. Η παραγωγή των κρουαζιεροπλοίων και των σκαφών αναψυχής πραγματοποιείται στο μεγαλύτερο ποσοστό σε ναυπηγεία της Ιταλίας (ECORYS Research& Consulting, 2009). Το 27% της συνολικής παραγωγής της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας το 2011 αντιστοιχούσε στην κατασκευή σκαφών αναψυχής και αθλητισμού.

Διάγραμμα 4: Προστιθέμενη αξία ναυτιλιακής βιομηχανίας 2010 (κάτω από €500 εκ.)



Πηγή: Eurostat

Διάγραμμα 5: Προστιθέμενη αξία ναυτιλιακής βιομηχανίας 2010 (πάνω από €500 εκ.)



Πηγή: Eurostat

2.4. ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΟΥΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

Στην Ευρώπη 35 εκατομμύρια άτομα χρησιμοποιούν σκάφη αναψυχής και δεν πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός ότι ο μέσος όρος των ιδιοκτητών σκαφών αυξάνεται και έτσι μπορεί να υπάρξει μελλοντική αστάθεια στη ζήτηση (ΕΟΚΕ 2013). Ενώ αναφέρεται συχνά στη –μικρή– σχετική βιβλιογραφία, δεν έχει γίνει εκτενής έρευνα που να προσδιορίζει τα ακριβή χαρακτηριστικά της ζήτησης για σκάφη αναψυχής, αν όχι για όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού.

Συμφωνα με την έρευνα της McKinsey, η Ελλάδα χρειάζεται από 30 έως 35 επιπλέον μαρίνες. Με το ρυθμό που επιχειρείται η ανάπτυξη τους αυτή τη στιγμή και εάν τεθεί σε ισχύ το σχέδιο νόμου «Οριοθέτηση, διαχείριση και προστασία αιγιαλού και παραλίας» ο αριθμός μπορεί να ξεπεράσει αυτόν που ανταποκρίνεται στη ζήτηση.

Το νομοθετικό πλαίσιο που περιβάλλει την αγορά των σκαφών αναψυχής ανήκει σε αυτά που έχουν μεταβληθεί αρκετές φορές στο χρόνο. Ποιες πληροφορίες θα μπορούσαν να εκμαιευθούν από μια συγκριτική ανάλυση των νομοσχεδίων ως προς την αντιμετώπιση μιας αγοράς που ταυτόχρονα ανήκει στον τουριστικό και στο ναυτιλιακό τομέα σε σχέση με αγορές του ναυτιλιακού κλάδου.

3. ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Η αγορά της κρουαζιέρας ελάχιστα κοινά έχει με αυτές των υπόλοιπων δραστηριοτήτων που μαζί απαρτίζουν το κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού. Ενώ αύξηση στο μερίδιο συμμετοχής στον κλάδο μπορεί να έχει εξίσου ευεργετικές επιπτώσεις για την οικονομία όπως και στις υπόλοιπες δραστηριότητες, η προσέγγιση που απαιτείται για τον σκοπό αυτό είναι τελείως διαφορετική.

Η κρουαζιέρα δεν αποτελεί σύγχρονο φαινόμενο, αλλά από την επανεμφάνισή της τη δεκαετία του '80 απευθύνεται σε ευρύτερο κοινό από άποψη εισοδηματικής τάξης. Αυτό που δεν άλλαξε είναι το γεγονός ότι αποτελεί μια αγορά της οποίας η προσφορά προκύπτει από έναν πολύ μικρό αριθμό επιχειρήσεων με το 73% της συνολικής χωρητικότητας να ελέγχεται από τρεις μεγάλες επιχειρήσεις (Vaggelas G.K. and Lagoudis I.N. 2010). Τα οικονομικά οφέλη όμως που απολαμβάνουν τα λιμάνια-αποδέκτες της κρουαζιέρας θεωρούνται να είναι αρκετά σημαντικά ώστε τη τελευταία δεκαετία να έχουν γίνει αντικείμενο μελετών και να αναπτύσσονται υποδομές για τη προσέλκυσή της. Παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν αποτελεί μία από τις κύριες πηγές προέλευσης επιβατών, ούτε και απασχολούμενων ναυτικών, το 2013 οι άμεσες δαπάνες της κρουαζιέρας προς τη χώρα πλησίασαν τα 574 εκατομμύρια ευρώ, κατατάσσοντάς την έβδομη σε αυτή τη κατηγορία. Σημαντικό βέβαια είναι να συνυπολογιστούν και οι δαπάνες που έχουν γίνει προκειμένου για την ανάπτυξη υποδομών σε όλη τη χώρα.

3.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΑΓΟΡΑΣ

3.1.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιέρα δημιουργεί εισόδημα μέσω των ναυπηγήσεων πλοίων, της αγοράς προμηθειών και εξοπλισμού. Εισόδημα ακόμη δημιουργεί για τους τουριστικούς πράκτορες, για το προσωπικό ξηράς και πλοίου συμπεριλαμβανομένων και των ναυτικών. Εισόδημα δημιουργείται και για το κράτος μέσω της φορολόγησης.

Τα έσοδα-οφέλη για την τοπική κοινωνία από τη κρουαζιέρα προκύπτουν από τους επιβάτες, το πλήρωμα και το πλοίο (Tourism Facilities in ports, European Commission 2009). Τα έσοδα διακρίνονται σε δαπάνες για λιμενικά τέλη, τέλη εξυπηρέτησης (handling fees), δαπάνες επιβατών και πληρώματων.

Αν διαχωριστούν τα οφέλη σε άμεσα και έμμεσα προκύπτει η εξής κατηγοριοποίηση (CLIA Europe 2014)

Άμεσες επιπτώσεις από κρουαζιέρα: Η πρόσληψη και αποζημίωση προσωπικού καθώς και η παραγωγή των εταιρειών που προμηθεύουν τις εταιρείες κρουαζιέρας, το προσωπικό και τους επιβάτες με αγαθά και υπηρεσίες, καθώς και οι πληρωμές προσωπικού των εταιρειών.

Έμμεσες επιπτώσεις από κρουαζιέρα: Οι δαπάνες των εταιρειών που άμεσα επηρεάζονται από τη κρουαζιέρα για αγαθά και υπηρεσίες προκειμένου να εξυπηρετήσουν τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Υποκινούμενες επιπτώσεις : Οι υποκινούμενες επιπτώσεις περιλαμβάνουν τις καταναλωτικές δαπάνες του προσωπικού που ωφελήθηκε από τη κρουαζιέρα για αγαθά και υπηρεσίες.

3.1.2 ΔΙΑΡΡΟΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

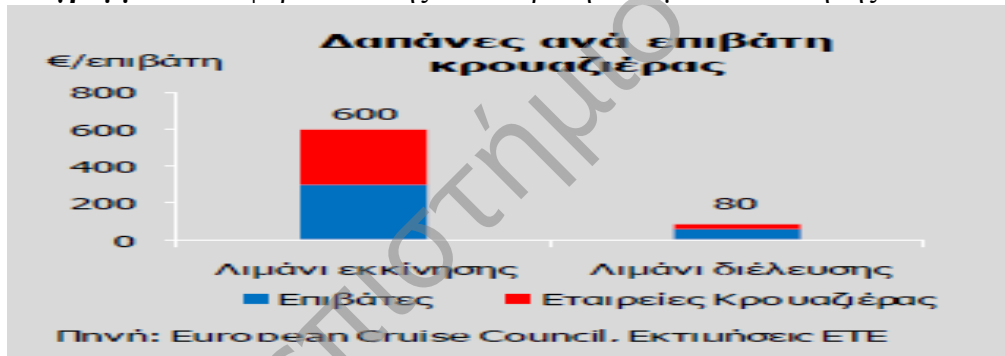
Οι διαρροές στην οικονομία από τη κρουαζιέρα είναι σημαντικές δεδομένου ότι οι επιβάτες όχι μόνο διαμένουν στο πλοίο, αλλά και ενθαρρύνονται να ξεοδεύουν στο πλοίο κατά το ταξίδι. Τα έσοδα για την τοπική οικονομία εξαρτώνται από την τακτική της εταιρείας και τις συμφωνίες με τους τουριστικούς πράκτορες ή τις τοπικές επιχειρήσεις. Η προβολή απαιτήσεων από μέρους των προορισμών μπορεί να ωθήσει τις εταιρείες σε εγκατάλειψή τους (Bonilla M.J., Font X., Pacheco M.R) κάτι που για ένα κρουαζιερόπλοιο δεν είναι ιδιαίτερα δύσκολο.

3.1.3. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΛΙΜΕΝΩΝ

Σημαντική διαφορά στο επίπεδο δαπανών από πλευράς εταιρείας, πλοίου και επιβατών και αντίστοιχα εσόδων για τη χώρα και την τοπική οικονομία παρατηρείται ανάμεσα στους τύπους των λιμένων. Η βασική διάκριση των λιμένων είναι σε transit, των λιμένων που προσεγγίζουν τα πλοία κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και σε home-ports δηλαδή των αφετηρίων λιμένων ή λιμένων αποεπιβίβασης, των λιμένων από όπου το πλοίο ξεκινά και ολοκληρώνει το ταξίδι.

Σύμφωνα με την κλαδική μελέτη της Εθνικής Τράπεζας (2012) για την κρουαζιέρα, η μέση δαπάνη ανά επιβάτη, συμπεριλαμβανομένης της δαπάνης της εταιρείας, διαμορφώνεται στα 600 ευρώ στα λιμάνια εκκίνησης (home ports) και 80 ευρώ στα λιμάνια διέλευσης (ports-of-call).

Διάγραμμα 6 : Διαφορά δαπάνης ανά επιβάτη σε λιμάνια εκκίνησης και διέλευσης



Πηγή: Κλαδική Μελέτη, Εθνική Τράπεζα 2012

3.1.4. ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Σε έρευνα του 2009 της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη κρουαζιέρα, οι τάσεις που παρατηρούνταν ήταν μείωση του ηλικιακού μέσου όρου των πελατών της αγοράς κρουαζιέρας καθώς και του προϋπολογισμού των τουριστών, μεγαλύτερου μεγέθους πλοία και κρουαζιέρες μικρότερης διάρκειας..

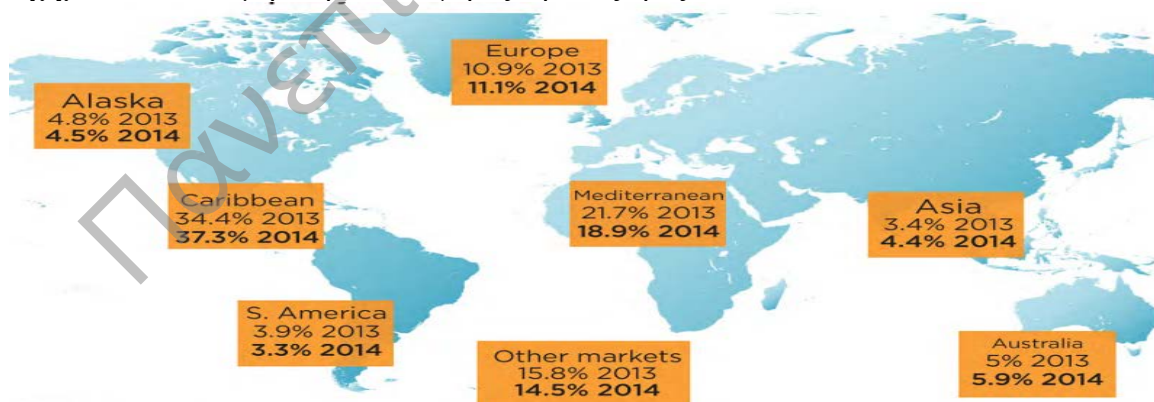
Πίνακας 2: Τάσεις κρουαζιέρας

Trends	Opportunities	Threats
Increasing ship capacity	More tourist activity	Lower income per passenger due to pressure to lower port fees/rates
Shorter cruises	More turnaround activity	Shorter duration of visit per port
Declining average age	More demand for child friendly attractions and facilities	
More experienced cruisers	Exploitation of regional benefits (exploring regional sites)	
Emergence of the budget cruise tourist	More added value ending up in region (more tours booked onshore)	<ul style="list-style-type: none"> • Lower overall level of tourist expenditures • Potentially conflicting interests between cruise lines and ports
Emergence of the exploring cruise tourist	<ul style="list-style-type: none"> • Exploitation of regional benefits (exploring regional sites) • More value added ending up in regions (more tours booked onshore) 	
Emerging cruise markets (China and India)	Exploitation of mass tourism	Destination capacity problems (crowding)
Expanding cruise season	More cruise activity outside peak season	
Stricter ISPS code		Difficulties to comply with code because significant investments are required

Πηγή: Policy Research Corporation (από European Commission 2009)

Στοιχεία της CLIA (Cruise Lines International Association) του 2014 δείχνουν προς μία αύξηση του αριθμού επιβατών, αύξηση του all-inclusive τύπου πακέτου διακοπών αλλά και αυξημένο χρόνο παραμονής στα λιμάνια για περιηγήσεις σε αξιοθέατα. Επιπλέον, εμφανίζονται αναδυόμενοι προορισμοί κρουαζιέρας και μείωση του μεριδίου της αγοράς της Μεσογείου.

Σχήμα 2: Κατανομή Μεριδίου Αγοράς Κρουαζιέρας



Πηγή: CLIA 2014

3.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ

Η Κρουαζιέρα έχει δημιουργήσει περισσότερες από 339.000 θέσεις εργασίας μέσα στη Ένωση. Σημαντικό ποσοστό των πλοίων ναυπηγούνται στην Ευρώπη με τις παραγγελίες για τα επόμενα τέσσερα χρόνια (-2017) να αντιστοιχούν σε ένα ποσό της τάξης των 12 δις ευρώ (CLIA Europe 2014).

Πίνακας 3: Συνολικές οικονομικές επιπτώσεις κρουαζιέρας στην Ευρώπη ανα χώρα(2013)

Country	Direct Expenditures € Million	Growth from 2012	Total Jobs	Total Compensation € Million
Italy	€4,571	2.5%	102,867	€3,107
UK	€3,125	6.5%	70,241	€2,580
Germany	€3,060	3.6%	46,863	€1,706
Spain	€1,226	-2.2%	25,620	€763
France	€1,076	0.9%	14,461	€632
Top 5	€13,058	3.1%	260,052	€8,788
Norway	€606	9.8%	14,864	€481
Greece	€574	-2.4%	11,215	€215
Finland	€518	96.2%	7,742	€292
Netherlands	€357	1.7%	5,826	€166
Denmark	€223	4.2%	2,965	€104
Next 5	€2,278	15.7%	42,612	€1,258
Rest of the EU+3	€854	3.9%	36,753	€452
Total	€16,190	4.7%	339,417	€10,498

Πηγή: CLIA Europe 2014

Πίνακας 4: Συνολικές οικονομικές επιπτώσεις κρουαζιέρας (EU-22)

Determinants of cruise expenditures	Direct expenditures	Economic impact					
		Direct value added	Indirect value added	Total value added	Direct employment	Indirect employment	Total employment
Cruise expenditures	1 872 181 688	821 956 861	526 874 974	1 348 831 835	25 867	12 957	38 824
Shipbuilding	5 191 000 000****	1 371 000 000*	1 495 000 000**	1 146 068 466	37 000***		37 000
Cruise line offices and crew	1 150 000 000**	***	***	***	55 000***		55 000
Total	8 213 181 688	-	-	-	117 867	-	130 824

* Based on the value added percentage of the manufacturing industry in the individual shipbuilding countries (Italy, Germany, France, Finland and other)

** Based on the multiplier of the sector 'transport equipment production' for each individual shipbuilding country the indirect expenditures were calculated

*** For the indirect effects the assumption was made that the value added percentage is 30% in all indirect sectors

**** Information originates from G.P. Wild (2009) Contribution of cruise tourism to the economies of Europe

***** Location (country) of offices is unknown; value added is left outside the analysis

Πηγή: Policy Research Corporation (από European Commission 2009)

Παραπάνω από το 50% των συνολικών οικονομικών επιπτώσεων της κρουαζιέρας στην Ευρώπη προέρχονται από τους τομείς της μεταποίησης (κυρίως ναυπήγηση) και των μεταφορών. Μαζί οι δύο αυτοί τομείς δημιουργούν το 53% των θέσεων του κλάδου. Η

κατανομή βέβαια των ωφελειών δεν είναι ίση στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα. Η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, η Ισπανία και η Γαλλία συγκεντρώνουν πάνω από το 80% των επιδράσεων της κρουαζιέρας- σε επίπεδο Ευρώπης- καθώς σύμφωνα με της έρευνα της CLIA Europe (2014) αυτές λειτουργούν ως κύριες πηγές τουριστών και προορισμών κρουαζιέρας, ως πηγές προσφοράς προσωπικού, οι εταιρείες διατηρούν σε αυτές τις κεντρικές βάσεις τους και αποτελούν χώρες ναυπήγησης, προμήθειας με καύσιμα και τροφοδοσίας πλοίων.

Πίνακας 5: Πληρωμές προσωπικού 2013- Μεριδίο ανά χώρα

Country	Share of Total
United Kingdom	37.8%
Italy	35.0%
Germany	7.9%
Norway	6.8%
Spain	2.5%
France	2.3%
Portugal	2.1%
Ireland	1.0%
Netherlands	0.8%
Romania	0.6%
Austria	0.6%
Bulgaria	0.5%
Rest of EU+3	2.1%

Πίνακας 6: Συνολική απασχόληση ανά χώρα προέλευσης

Country	Total Jobs	Share of Total
Italy	102,867	30.3%
UK	70,241	20.7%
Germany	46,863	13.8%
Spain	25,620	7.6%
Norway	14,864	4.4%
France	14,461	4.3%
Greece	11,215	3.3%
Portugal	8,192	2.4%
Finland	7,742	2.3%
Netherlands	5,826	1.7%
Top 10	307,891	90.8%
Poland	3,490	1.0%
Denmark	2,975	0.9%
Sweden	2,749	0.8%
Malta	2,244	0.7%
Cyprus	959	0.3%
Next 5	12,417	3.7%
Rest of EU+3	19,109	5.5%
Total	339,417	100.0%

Πίνακας 7: Σημαίες ευκαιρίας στα κρουαζιερόπλοια (στοιχεία 2011)

Parent company	Company	Headquarters	Flag Country	n° ships	Max capacity	Average capacity	Sustainability Report	Experience (report number)
Carnival Corporation	Princess Cruises	US	Bermuda	17	45506	2677	2009	1 st
	Holland America Line	US	Netherlands	15	30292	2019	2009	1 st
	Costa Cruises	Italy	Italy	14	37118	2651	2010	6 th
	P&O Australia	Australia	Liberia	4	7500	1875	2010	2 nd
	Carnival Cruise Lines	US	Panama	23	74007	3218	2009	1 st
	AIDA	Germany	Italy	8	14210	1776	2011	3 rd
	Yachts of Seabourn	US	Bahamas	4	1074	268	2009	1 st
	Carnival UK	Cunard UK	UK	Bermuda	3	6960	2320	2010
P&O UK		UK	Bermuda	7	16678	2383		
	TUI Travel	UK	Malta	5	7020	1404	2010	3 rd
RCI	Royal Caribbean	US	Bahamas	22	72074	3276	2010	3 rd
	Celebrity Cruises	US	Malta	11	27166	2470		
	Azamara	US	Malta	2	1388	694		
	Disney Cruise Line	US	Bahamas	4	12800	3200	2010	3 rd

Πηγή: (Bonilla M.J., Font X., Pacheco M.R)

Η απασχόληση των ελλήνων ναυτικών στα κρουαζιερόπλοια παρουσιάζει μία ιδιομορφία που κρίθηκε σκόπιμο να παρουσιαστεί. Ενώ για τους Έλληνες ναυτικούς δεν υπάρχει άμεση επίπτωση που να προκύπτει από τη δημιουργία εισοδήματος σε κρουαζιερόπλοια με σημαία ευκολίας, δεν προκύπτει ανταποδοτικό όφελος για το ελληνικό δημόσιο καθώς πρώτον, δεν πραγματοποιούνται εισφορές στο NAT αφού τα πλοία αυτά δεν είναι συμβεβλημένα με αυτό και δεύτερον δεν φορολογείται το εισόδημα.

Η Μεσόγειος προσφέρει ένα ιδανικό κλίμα- σημαντική προϋπόθεση που σε αντίθεση με άλλες περιοχές διευρύνει τη χρονική περίοδο της διεξαγωγής ταξιδιών με κρουαζιερόπλοια. Τα οφέλη από τη κρουαζιέρα, δείχνουν να τα καρπώνονται οι χώρες που αποτελούν κύριες πηγές τουριστών-επιβατών κρουαζιέρας, και χώρες ναυπήγησης

(Ιταλία, Γερμανία) με τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου και τον προορισμό να μην έχει ιδιαίτερο λόγο στα έσοδα.

Πίνακας 8: Κατανομή περιόδου κρουαζιέρας στα Ευρωπαϊκά λιμάνια

	Jan	Feb	March	April	May	June	July	August	Sept	Oct	Nov	Dec
NW EU	0	0	0	3%	13%	24%	28%	24%	10%	0	0	0
	76%											
Med	2%	2%	4%	8%	13%	11%	10%	11%	13%	15%	8%	3%
	73%											

Πηγή: Policy Research Corporation (από European Commission 2009)

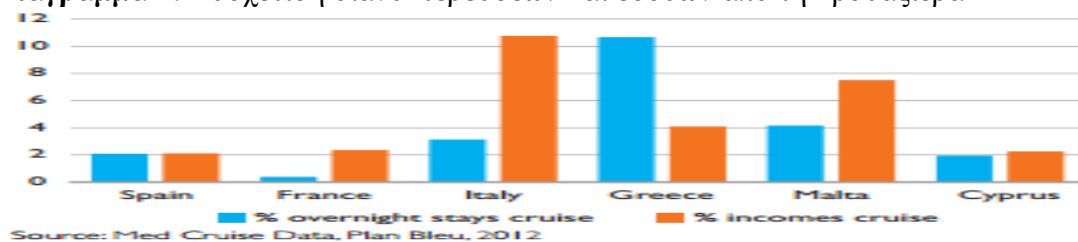
Με αυτόν τον τρόπο από τις Μεσογειακές χώρες, η Ιταλία με παγκόσμιο ποσοστό επιβατών 4%, η Ισπανία με 2.8% και η Γαλλία με 2.4% ωφελήθηκαν από τις άμεσες δαπάνες της κρουαζιέρας κατά 4,571 δις, 1,226 δις και 1,076 δις αντίστοιχα.

Από τις υπόλοιπες μη μεσογειακές χώρες, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Ιρλανδία με παγκόσμιο ποσοστό επιβατών 8.1%, η Γερμανία με 7.7% ωφελήθηκαν με περίπου 3 δις άμεσων δαπανών η κάθε μία.

3.4 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

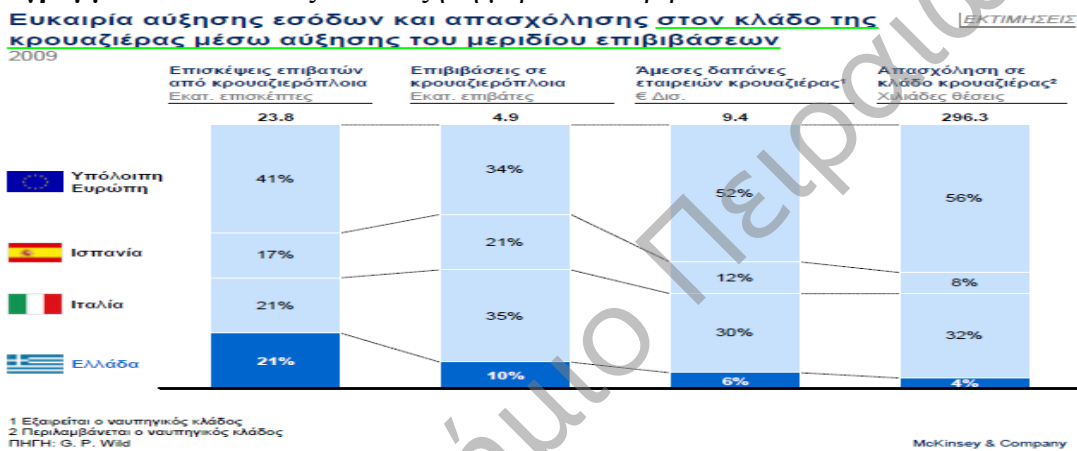
Η Ιταλία αποτελεί τη χώρα της Μεσογείου με την υψηλότερη προστιθέμενη αξία από τη κρουαζιέρα. Αυτό οφείλεται στο home-porting, τα ναυπηγεία και το μεγάλο αριθμό διανυκτερεύσεων.

Διάγραμμα 7: Συσχέτιση διανυκτερεύσεων και εσόδων από τη κρουαζιέρα



Στην Ιταλία η κρουαζιέρα αντιπροσωπεύει το 3% των διανυκτερεύσεων αλλά το 10% των εσόδων του τουρισμού. Στην Ελλάδα η σχέση αυτή είναι αντίστροφη αλλά το γεγονός αυτό δεν σχετίζεται με τη σχετική κίνηση στους λιμένες αλλά με την επίτευξη δημιουργίας προστιθέμενης αξίας. Η Ελλάδα και η Ιταλία έχουν αντίστοιχα ποσοστά προσέλκυσης κρουαζιεροπλοίων, αλλά τα λιμάνια της Ελλάδας είναι κατά κύριο λόγο λιμάνια προσέγγισης και όχι αποεπιβίβασης.

Διάγραμμα 8: Επιπτώσεις από αύξηση μεριδίου επιβιβάσεων



Με τον ίδιο τρόπο, η απασχόληση στην Ιταλία εκφράζεται σε αυτό το ποσοστό καθώς εκεί εντοπίζονται τα περισσότερα **ναυπηγεία** για πλοία κρουαζιέρας (Plan Bleu 2012). Είναι σημαντικό να λαμβάνονται υπόψη αυτά τα δεδομένα κατά τις παρουσιάσεις των προοπτικών για αύξηση της απασχόλησης μιας αγοράς.

3.5 ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΧΡΗΣΟΥΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗΣ

Τα λιμάνια με τις συχνότερες προσεγγίσεις πλοίων κρουαζιέρας συντελούν αντίστοιχα στη δημιουργία μεγαλύτερης ρύπανσης. Το κοινωνικό κόστος λαμβάνεται υπόψη στο

βαθμό που θα έπρεπε ή το φέρει κυρίως η κοινωνία με την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και της υγείας.

Πίνακας 9: Κοινωνικό κόστος ρύπανσης στα πέντε μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης

Port	Monetary values of emissions
Barcelona	€ 35 357 049
Naples	€ 23 095 597
Piraeus	€ 19 390 289
Civitavecchia	€ 15 788 177
Livorno	€ 10 536 863

Πηγή: Policy Research Corporation (από European Commission 2009)

Επιπλέον υπάρχουν μελέτες που καταδεικνύουν ότι τα οικονομικά οφέλη από τη κρουαζιέρα δεν είναι τόσο σημαντικά όσο θεωρούνται να είναι. Πως εμφανίζεται αυτό το γεγονός στα λιμάνια της Ελλάδας και η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών πως συμβάλλει σε αυτή τη κατεύθυνση? Θα ήταν συμφέρουσα περίπτωση να παραχωρούνταν τα τερματικά κρουαζιέρας στις εταιρείες κρουαζιέρας με τη προϋπόθεση δημιουργίας συνδέσεων-αγοράς προμηθειών, χερσαίων περιηγήσεων- με την ενδοχώρα .

Τα κρουαζιερόπλοια , ειδικά τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια εμφανίζουν αυξημένες ανάγκες σε είδη διατροφής. Μπορεί να επιτευχθεί σύνδεση της εγχώριας παραγωγής με την ζήτηση των κρουαζιερόπλοίων και πως μπορεί να γίνει κάτι τέτοιο?

Φαίνεται ότι οι χώρες που αποτελούν τις πηγές ζήτησης (τουρίστες) για κρουαζιέρα, συγκεντρώνουν τις περισσότερες οικονομικές επιπτώσεις.

Τα τελευταία χρόνια ενώ έχει μειωθεί το λειτουργικό κόστος/ επιβάτη έχει αυξηθεί το κόστος καυσίμου/επιβάτη, λόγω της αύξησης της τιμής του πετρελαίου (Εθνική Τράπεζα, Κλαδική Μελέτη 2012). Η πολυνησία της Ελλάδας και οι σχετικά μικρές αποστάσεις μεταξύ των νησιών θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως μέσο προώθησης της κρουαζιέρας στην Ελλάδα?

4. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΜΕΡΟΣ 1^ο

Ο ταχύρυθμος τρόπος με τον οποίο αναπτύσσεται ο τουρισμός σε παγκόσμιο επίπεδο τα τελευταία χρόνια προκαλεί προβληματισμούς για τις επιπτώσεις που έχει στο περιβάλλον. Διαχρονικά η προστασία του περιβάλλοντος αντιμετωπίζεται ως ανασταλτικός παράγοντας στη διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης. Επιπλέον, ενώ γίνεται συχνή αναφορά σε αυτή, η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί μία πολυσύνθετη έννοια που δεν εξαντλείται στα πλαίσια της στρατηγικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων ενός έργου.

4.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ Ή ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Ο αντίκτυπος της οικονομικής ανάπτυξης στο περιβάλλον αποτελεί ένα αμφιλεγόμενο ζήτημα. Η κυρίαρχη στάση είναι ότι η οικονομική ανάπτυξη απαιτεί χρήση πόρων με αποτέλεσμα την υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Από την αντίθετη πλευρά το περιβάλλον και η διαδικασία προστασίας του αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα της ανάπτυξης. Αυτό το ζήτημα δεν είναι μόνο πρακτικό, έτσι ώστε κάθε ζήτημα να καλύπτεται από μία ανάλυση κόστους- οφέλους, αλλά κυρίως είναι ιδεολογικό.

Υπάρχει η άποψη ότι η οικονομική ανάπτυξη προάγει την προστασία του περιβάλλοντος μέσα από τη δημιουργία λιγότερο ρυπογόνων μηχανημάτων και πρακτικών και την ευχέρεια που προσφέρει για την ευαισθητοποίηση του κόσμου. Θεωρείται ότι η μόλυνση του περιβάλλοντος δεν είναι τόσο «προϊόν» της οικονομικής ανάπτυξης όσο αποτέλεσμα του προβλήματος των δημόσιων κτημάτων, της απουσίας ύπαρξης περιορισμών στην εκμετάλλευσή του (Wessels J. W., 2004,). Ακόμη, χωρίς την ανάπτυξη δεν θα ήταν δυνατή η χρηματοδότηση των ερευνών για εναλλακτικές πηγές ενέργειας, με αποτέλεσμα την αύξηση της τιμής λόγω της εξάντλησης των υπαρχουσών, γεγονός που θα έκανε τον κόσμο φτωχότερο (McConnell R. C., Brue L. S., 2005).

Στον αντίποδα, οι κριτικοί της οικονομικής ανάπτυξης υποστηρίζουν ότι περαιτέρω ανάπτυξη απλώς καλύπτει εποχιακές ανάγκες των ανθρώπων επιβαρύνοντας επιπλέον το περιβάλλον. Αυτό συμβαίνει γιατί οι εισροές της παραγωγής επιστρέφουν στο περιβάλλον με τη μορφή αποβλήτων. Επιπλέον, η ανάπτυξη σε ταχύ ρυθμό συμβάλλει στην γρηγορότερη εξάντληση των πηγών του πλανήτη. Στην Καραϊβική, το κόστος από την περιβαλλοντική υποβάθμιση υπολογίζεται ότι θα ανέρθει σε \$ 22 δις κάθε χρόνο μέχρι το 2050 σε περίπτωση που δε ληφθούν διορθωτικά μέτρα σε παγκόσμιο επίπεδο για τη μείωση της ρύπανσης (Bueno R., Herzfeld C., Stanton E. A., Ackerman F., 2008). Μια ανάπτυξη βιώσιμη είναι για αυτό το λόγο προτιμότερη (McConnell R. C., Brue L. S., 2005).

4.1.1 ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η βιωσιμότητα αποτελεί περισσότερο μια πρακτική παρά μία αφηρημένη έννοια. Αναφέρεται στον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει η οικονομική ανάπτυξη να υποστηρίζει ζητήματα κοινωνικής συνοχής και ταυτόχρονα να είναι φιλική προς το περιβάλλον. Η επίτευξη μηδενικής ρύπανσης είναι εκ των πραγμάτων αδύνατη. Η παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών δημιουργεί πάντα κάποιου είδους απόβλητα. Ακόμη και αν ήταν δυνατή η μηδενική ρύπανση, θα ήταν ασύμφορη, αφού με μηδενική οικονομική δραστηριότητα θα υποβαθμιζόταν το επίπεδο διαβίωσης. Από την άλλη πλευρά και η υπέρμετρη ρύπανση έχει αρνητικές οικονομικές συνέπειες. Εντοπίζεται πληθώρα περιβαλλοντικών μελετών και προτεινόμενων πρακτικών για τη μετρίαση των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στο περιβάλλον και κατ'επέκταση στον άνθρωπο. Χρηζουν όμως καθολικής υιοθέτησης καθώς οι οικονομικές ωφέλειες που προκύπτουν από τη μη υιοθέτηση και οι περιβαλλοντικές συνέπειες δεν κατανέμονται ομοιόμορφα.

4.2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Η αύξηση στη ζήτηση για θαλάσσιο τουρισμό που παρατηρείται από το 1960 και συνεχίζεται σήμερα, σημαίνει ταυτόχρονα αύξηση των ρυπογόνων δραστηριοτήτων από τις οποίες επηρεάζονται μοναδικά οικοσυστήματα, θαλάσσια και παράκτια. Η Μεσόγειος αντιστοιχεί σε λιγότερο από το 1% των παγκόσμιων θαλάσσιων υδάτων αλλά φιλοξενεί το 20% περίπου της παγκόσμιας θαλάσσιας βιοποικιλότητας.

Οι μαρίνες αποτελούν ένα σύγχρονο εργαλείο απορρόφησης ιδιωτικών επενδύσεων σε υποδομές. Γι αυτό το λόγο παρατηρείται αυτή η ταχεία ανάπτυξη τους σε όλο το μήκος της ακτογραμμής της Ευρώπης τα τελευταία χρόνια. Επιπλέον, η κατασκευή τουριστικών λιμένων εκτός από τη σύνθετη φύση της, απαιτεί υψηλά επίπεδα χρηματοδότησης. Φαίνεται ότι οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον τομέα ανάπτυξης ακινήτων ενδιαφέρονται για την πορεία των έργων μόνο σε βάθος 25ετίας, δηλαδή για το χρονικό διάστημα που χρειάζεται ο αρχικός επενδυτής να κάνει απόσβεση (Honey M., Kranz D 2007). Έτσι δεν συνυπολογίζεται ο κίνδυνος από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας, που στην Ελλάδα υπολογίζεται ότι, με το χειρότερο σενάριο, μπορεί να φτάσει μέχρι και τα 2 μέτρα μέχρι το 2100 (ΕΜΕΚΑ, Τράπεζα Ελλάδος 2011). Ανάλογη τάση παρατηρείται και στην Κρουαζιέρα.

4.1.1 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Η ρύπανση που προκαλείται από τα κρουαζιερόπλοια μπορεί να διαχωριστεί σε έμμεση (κυκλοφοριακή συμφόρηση, συνωστισμός λόγω των τουριστών, απόβλητα, εκπομπές) και σε άμεση (εκπομπές, απόβλητα/υγρά απόβλητα, θόρυβος). Άμεσα συνυφασμένες με τις επιπτώσεις στο περιβάλλον, είναι και οι επιπτώσεις στην υγεία από την αύξηση των δραστηριοτήτων.

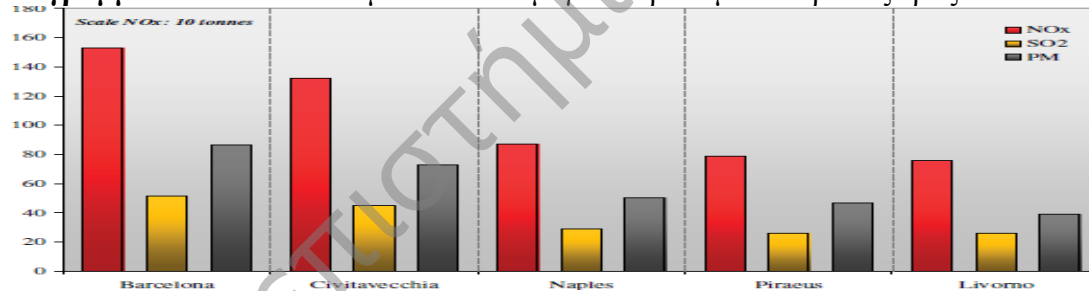
Παράδειγμα άμεσης ρύπανσης: κατά τη διαδικασία των καύσεων στα κρουαζιερόπλοια παράγονται οξείδια του αζώτου (NO_x) που επιβαρύνουν το αναπνευστικό (τοπικό), συμβάλλουν στο σχηματισμό όξινης βροχής (περιφερειακό), παραγωγή όζοντος (παγκόσμιο), (European Commission 2009, Τράπεζα της Ελλάδος, ΕΜΕΚΑ, 2011)(Tietenberg, 2012).

Πίνακας 10: Ρύπανση από κρουαζιέρα

Emission type	Description	Impact	Main effects
NO _x	Nitrogen oxide	<ul style="list-style-type: none"> • Local • Regional • Global 	<ul style="list-style-type: none"> • Health impacts (local) • Acidification of rain (regional) • Global warming (global)
SO ₂	Sulphur dioxide	<ul style="list-style-type: none"> • Local • Regional 	<ul style="list-style-type: none"> • Health impacts (local) • Acidification of rain (regional)
CO ₂	Carbon dioxide	<ul style="list-style-type: none"> • Global 	Global warming (global)
PM _{2.5/10}	Particulate matter	<ul style="list-style-type: none"> • Local 	Health impacts (local)

Πηγή: Policy Research Corporation (από European Commission 2009)

Διάγραμμα 9: Επίπεδα εκπομπών στα 5 μεγαλύτερα λιμάνια κρουαζιέρας



Πηγή: Policy Research Corporation (από European Commission 2009)

Πίνακας 11: Κοινωνικό κόστος ρύπανσης στα πέντε μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης

Port	Monetary values of emissions
Barcelona	€ 35 357 049
Naples	€ 23 095 597
Piraeus	€ 19 390 289
Civitavecchia	€ 15 788 177
Livorno	€ 10 536 863

Πηγή: Policy Research Corporation (από European Commission 2009)

Το κόστος με το οποίο επιβαρύνεται η κοινωνία από την κρουαζιέρα διαμορφώνεται περίπου στα είκοσι εκατομμύρια και πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι η κρουαζιέρα αντιστοιχεί μόνο στο 3,2% των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων που λαμβάνουν χώρα στο λιμάνι του Πειραιά.

4.1.2 ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΗΜΕΡΟΠΛΟΙΑ

Η ρύπανση από τα σκάφη αναψυχής προκύπτει από απόβλητα που παράγονται από τη λειτουργία του σκάφους και από εσκεμμένη απόρριψη, μόλυνση από τα προστατευτικά συστήματα υφαλοχρωματισμού και κατά τη συντήρηση, εκπομπές καυσαερίων και θορύβου.

Σημαντικό στοιχείο είναι η ανάγκη ύπαρξης εγκαταστάσεων όχι μόνο επί του σκάφους, αλλά και στις μαρίνες και τα λιμάνια για τη διαχείριση των αποβλήτων (UNEP 2007). Παρά το γεγονός ότι η λήψη μέτρων προστασίας ρυθμίζεται από διεθνείς συμβάσεις υπάρχουν πολλά παραδείγματα μη τήρησης των υποχρεώσεων από τη πλευρά των επαγγελματιών, με χαρακτηριστικό παράδειγμα των ημεροπλοίων. Λόγω της διάρκειας και της εγγύτητας στην ακτή του ταξιδιού, επιλέγουν να μη τηρούν τα κριτήρια ελάχιστης απόστασης στην απόρριψη λυμάτων (Sampatakakis E. 2010).

4.2 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Ένας από τους προβληματισμούς που τίθεται ως προς τη βιωσιμότητα σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα λόγω υπερεκμετάλλευσης των φυσικών πόρων, σχετίζεται με την ύπαρξη του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου αλλά και της δυνατότητας αποτελεσματικών παρεμβάσεων από πλευράς του δημόσιου τομέα (Ecorys 2012).

Τα τελευταία χρόνια έχει εκδοθεί μια σειρά νομοθετημάτων με σκοπό την επιτάχυνση των επενδύσεων. Κατά κύριο λόγο, επιχειρείται η διευκόλυνση των αδειοδοτήσεων με την παράκαμψη θεσμικών εμποδίων (νομικά, διοικητικά κτλ) που καθυστερούσαν τις διαδικασίες μέχρι σήμερα. Αυτά τα βασικά στοιχεία των νομοσχεδίων θέτουν σε κίνδυνο την αιφορία των περιοχών στις οποίες επιχειρείται τουριστική ανάπτυξη από τη άποψη της υπέρμετρης ανοικοδόμησης και τουριστικής κίνησης .

4.2.1 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

Ισπανία

Ένα αντίστοιχο νομοσχέδιο με το ελληνικό «Οριοθέτηση, διαχείριση και προστασία αιγιαλού και παραλίας» εφαρμόστηκε στην Ισπανία με αποτέλεσμα την υπεροικοδόμηση και τη μείωση της ποιότητας και των εσόδων στις ισπανικές παράκτιες περιοχές (Sectoral Studies, NBG, 2014). Το παράδειγμα της Ισπανίας είναι προβληματικό από δύο πλευρές. Από την άποψη της περιβαλλοντικής υποβάθμισης αλλά και από οικονομικής σκοπιάς, το μοντέλο ταχύρρυθμης ανοικοδόμησης με 400.000 καινούριες περίπου κατοικίες κάθε χρόνο τα τελευταία δέκα χρόνια δεν ήταν βιώσιμο. (Ecorys 2012).

Γαλλία

Η εφαρμογή ενός τέτοιου νομοσχεδίου μπορεί να καταλήξει στη δημιουργία έκτακτων μέτρων για την αντιστροφή του φαινομένου όπως συνέβη με τη Γαλλία το 1986. Το 1986 λόγω της υπεροικοδόμησης και της πληθυσμιακής συγκέντρωσης στις παράκτιες περιοχές εκδόθηκε νόμος για την παράκτια προστασία με σκοπό να διασφαλισθεί η βιώσιμη ανάπτυξη. Οι αποφάσεις των αρμόδιων δικαστηρίων στις σχετικές υποθέσεις έκλιναν προς το περιβάλλον με αποτέλεσμα τη λύση πολλών συμφωνιών παραχώρησης και την αναστολή εκτέλεσης καινούριων έργων (Bo D. 2010)

Σουηδία- Γκέτεμποργκ

Προκειμένου να αντισταθμιστεί η επιβάρυνση που προκαλείται στο περιβάλλον από την αυξημένη κίνηση στο λιμάνι, υπάρχει πολιτική επιστροφής της χρηματικής διαφοράς της χρήσης καυσίμων χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο σε σχέση με τα συμβατικά καύσιμα στους διαχειριστές των πλοίων. Για την ηλεκτροδότηση των ελλιμενισμένων πλοίων έχει δημιουργηθεί ένα δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας που τροφοδοτείται από ένα αιολικό πάρκο. Επιπλέον το λιμάνι διαθέτει μονάδα ανάκτησης ατμών η οποία κατά τον ανεφοδιασμό των πλοίων με καύσιμα, συγκεντρώνει και υγροποιεί τους ατμούς (European Commission, Maritime Affairs and Fisheries, March 2012)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

4.3 ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Η παραπάνω προσπάθεια εξέτασης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων έγειρε ερωτηματικά σχετικά με τη βιωσιμότητα των στρατηγικών ανάπτυξης που έχουν υιοθετηθεί στην Ελλάδα. Για το σκοπό αυτό παρεχωρήθη συνέντευξη από τον κ. Αλέξανδρο Κωνσταντίνη, περιβαλλοντολόγο του Φορέα Διαχείρισης Στενών και Εκβολών ποταμών Αχέροντα και Καλαμά. Στην Ελλάδα λειτουργούν 28 Φορείς με σκοπό τη διοίκηση και διαχείριση των προστατευόμενων περιοχών ευθύνης τους.

Μέσω της συνέντευξης γίνεται προσπάθεια να διασαφηνιστεί η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης και πως αυτή εφαρμόζεται στην πράξη, τίθεται το ζήτημα της βιωσιμότητας του μοντέλου ταχύρυθμης ανάπτυξης των τελευταίων χρόνων και εξετάζεται η ικανότητα του υφιστάμενου μοντέλου διοικητικής διαχείρισης να ανταπεξέλθει στην αυξημένη ανάγκη για περιβαλλοντική προστασία που προκύπτει από την αύξηση των δραστηριοτήτων. Παρακάτω παρατίθενται τα κύρια στοιχεία που προκύπτουν από τη συνέντευξη, ως προς στα θέματα που έχει εγείρει η ανάλυση, με το σύνολο της συνέντευξης να είναι διαθέσιμο ως παράρτημα στην εργασία.

Κατέστη σαφές το γεγονός ότι η βιώσιμη ανάπτυξη κινείται μέσα στο τρίπτυχο οικονομία-κοινωνία-περιβάλλον. Παρά το γεγονός ότι μια ανάπτυξη υπό αυτό το πρίσμα είναι το ζητούμενο υπό τις σημερινές συνθήκες ανεργίας και περιβαλλοντικής υποβάθμισης, η ένταξή της στη καθημερινή πρακτική είναι αν όχι ανύπαρκτη, προβληματική. Επιχειρείται η εισαγωγή νομοσχεδίων που παρακάμπτουν σημαντικές απαιτήσεις και όχι μόνο τυπικά εμπόδια, στο παράδειγμα με τα ημερόπλοια φάνηκε ότι προς όφελος των επιχειρήσεων δεν τηρούνται τα απαιτούμενα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος και δεν έχει διερευνηθεί η προοπτική ανάπτυξης εναλλακτικών δραστηριοτήτων θαλάσσιου τουρισμού στις περιφέρειες (στις οποίες γίνεται αναφορά σε επόμενο κεφάλαιο) ή άλλων δραστηριοτήτων γενικά. Προκειμένου να αντιστραφεί αυτή η κατάσταση, ο κ. Κωνσταντίνης αναφέρει ότι υπάρχει ανάγκη για εξειδικευμένη αντιμετώπιση των αναγκών κάθε περιφέρειας και μέσω αυτών των εκτιμήσεων να

προκύπτουν οι πολιτικές και οι στρατηγικές ανάπτυξης. Σημαντικότερος ανασταλτικός παράγοντας στην υιοθέτηση μιας πρακτικής αυτής της φύσης εμφανίζεται η απροθυμία των ενδιαφερόμενων μερών να πράξουν προς αυτήν την κατεύθυνση.

Στο πρώτο μέρος εξετάστηκαν οι πηγές της ρύπανσης. Για κάθε μία από τις κύριες δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού έγινε αναφορά στον τρόπο με τον οποίο προκύπτει περιβαλλοντική υποβάθμιση. Η ανάδειξη των επιπτώσεων αυτών των ρυπαντών στο περιβάλλον ήταν επίσης μέσα στο πλαίσιο της συνέντευξης. Οι επιπτώσεις, όσον αφορά στο θαλάσσιο περιβάλλον, δεν περιορίζονται στη συσσώρευση υγρών και στερεών αποβλήτων παρά εξαπλώνονται στην υποβάθμιση σημαντικών θαλάσσιων οικότοπων και στην αλλοίωση θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Η αύξηση της ναυσιπλοΐας οδηγεί σε διάβρωση των ακτών και οι ίδιες οι ακτές γίνονται αποδέκτες στερεών απορριμμάτων. Μία ακόμη παράμετρος είναι η αισθητική ρύπανση. Προβληματισμό προκαλεί ακόμη η αναφορά του κ. Κωνσταντίνου στο ότι οι επιπτώσεις από αυξημένο επίπεδο ρύπανσης, μπορεί να αγγίξουν ένα σημείο στο οποίο να μην είναι αναστρέψιμες. Μια τέτοια κατάσταση μπορεί να προκύψει *“διότι είτε η από τον άνθρωπο κεκτημένη γνώση είναι ελλιπής είτε η επιζητούμενη αναστροφή υπόκειται σε περιοριστικούς νόμους της Φύσης”*.

Το ταχύρυθμο μοντέλο ανάπτυξης εκτός από περιβαλλοντικές μπορεί να έχει και σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις. Το ενδιαφέρον των επενδυτών για τα έργα, όπως αναφέρθηκε, διαρκεί για το χρονικό διάστημα που χρειάζεται προκειμένου να αποσβεστούν. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει ότι η ανάπτυξη γίνεται χωρίς μακροπρόθεσμο σχεδιασμό. Ενώ η βιώσιμη ανάπτυξη *“μπορεί να καταστήσει ένα έργο οικονομικά βιωσιμότερο μόνο και μόνο από την αειφορική διαχείριση των πλουτοπαραγωγικών πηγών που προσφέρει το περιβάλλον”*, το σημερινό μοντέλο δεν ενσωματώνει αυτήν την ανάγκη. Η βάση των προβλημάτων που σχετίζονται με το περιβάλλον φαίνεται να είναι η έλλειψη περιβαλλοντικής παιδείας, γεγονός που σχετίζεται με την έλλειψη αντίδρασης των πολιτών αλλά και της αντιμετώπισης της πρακτικής της προστασίας του ως εμπόδιο στη διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης.

5. ΑΝΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΤΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελείται από ένα πλήθος δραστηριοτήτων εκτός από την κρουαζιέρα, την αγορά σκάφων αναψυχής και την παράκτια ναυτιλία που συχνά δεν λαμβάνονται υπόψη στη βιβλιογραφία. Δραστηριότητες όπως η ιστιοσανίδα και η ιστιοπλοΐα που ταυτόχρονα αποτελούν παγκόσμιας εμβέλειας αθλήματα έχουν μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης με το κατάλληλο μάρκετινγκ, καθώς και χαμηλό κόστος για υποδομές. Η αγορά των σκαφών αναψυχής προσελκύει 36.000.000 άτομα στην Ευρώπη και 48.000.000 τα θαλάσσια αθλήματα

Σχήμα 3: Η αγορά των σκαφών αναψυχής στη Ευρώπη



Πηγή: ICOMIA 2010 από: europeanboatingindustry.eu

Εκτός από τα θαλάσσια αθλήματα, τα θαλάσσια πάρκα και η παρατήρηση θαλάσσιων κητωδών έχουν τη δυνατότητα να προσελκύσουν ένα εξειδικευμένο τουριστικό κοινό και ταυτόχρονα να προάγουν περιβαλλοντικούς στόχους.

5.1. ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑ (WINDSURFING)

Σύμφωνα με το project “Sport Tourism Greece” (Πουτέτση Χ., 2010), η ιστιοσανίδα προσελκύει πάνω από δεκαπέντε εκατομμύρια τουρίστες το χρόνο, και λόγω των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών της Ελλάδας, είναι δυνατή η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων αυτών σε οχτάμηνη βάση. Η περισσότερες χώρες προέλευσης της ζήτησης αθλητικού τουρισμού ανήκουν σε αυτές που το διάστημα 2004-2009 εμφάνισαν

μειωμένη ζήτηση, οπότε η ανάπτυξη αυτού του τύπου τουρισμού θα προσελκύσει τουρισμό από τις χώρες αυτές και θα λειτουργήσει ως μέσο διαφήμισης ακόμη και στους δυνητικούς τουρίστες που δεν ασχολούνται με κάποιο άθλημα.

Πίνακας 12 : Χώρες προέλευσης αθλητικών τουριστών

Χώρες προέλευσης «αθλητικών τουριστών»	
Παραδοσιακές αγορές	Νέες Αγορές
Γερμανία - Βρετανία	Ρωσία +
Σκανδιναβικές χώρες	Πολωνία
Βέλγιο - Ολλανδία	Γαλλία
Ιταλία	

Πηγή: Ελληνορωσικό Εμπορικό Επιμελητήριο 2012

Διάγραμμα 10: Μειωμένα μερίδια αγοράς 2004-2009



Πηγή: McKinsey, 2011

Τα έσοδα από τις δραστηριότητες αυτές προέρχονται από το υψηλό κόστος για εξοπλισμό και μαθήματα (από 25€/ώρα) και από την ενοικίαση δωματίων που για την Κάρπαθο υπολογίζεται ότι αντιστοιχεί σε ένα 40% της ζήτησης για κλίνες.

Χάρτης 2: Περιοχές που προσφέρονται για ιστιοσανίδα



Μαθήματα ιστιοσανίδας προσφέρονται στις παρακάτω περιοχές: Αττική, Λευκάδα, Πάρο, Λέρο, Ρόδο, Κω, Κρήτη, Λήμνο, Κάρπαθο, Ίο, Μύκονο, Άνδρο, Νάξο, και στο χάρτη διαγράφονται οι περιοχές που προσφέρονται για τη συγκεκριμένη δραστηριότητα (windsurfing.gr).

5.2. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΘΗΛΑΣΤΙΚΩΝ

Στην Ελλάδα προσφέρονται θέσεις συμμετοχής σε ερευνητικά προγράμματα για ενδιαφερόμενους. Το Tethys Research Institute, προσφέρει θέσεις συμμετοχής σε ιδιώτες σε εξειδικευμένα ερευνητικά ταξίδια στο Ιόνιο (Hoyt E. 2008). Το κόστος συμμετοχής σε ένα εξαήμερο πρόγραμμα ξεκινάει από 675 ευρώ και περιλαμβάνει τα ημερήσια ταξίδια και τη διαμονή στη στεριά (www.tethys.org). Το συγκεκριμένο πρόγραμμα έχει έδρα τη Βόνιτσα .

Στην Ελλάδα η συγκεκριμένη αγορά είναι αναξιοποίητη ενώ έχει διττή συνεισφορά, αποτελεί μία αγορά που προσελκύει υψηλής ποιότητας τουρίστες και οι δαπάνες των τουριστών για τα ταξίδια μπορούν να λειτουργήσουν ως μέσο αυτοχρηματοδότησης των

ερευνητικών προγραμμάτων. Με τον ίδιο τρόπο μπορούν να λειτουργήσουν και τα θαλάσσια πάρκα στην Ελλάδα.

Χάρτης 3: Θαλάσσιες Προστατευόμενες Περιοχές



Καθεστώς Υφιστάμενων και Προτεινόμενων Θαλάσσιων Προστατευόμενων Περιοχών (ΘΠΠ) για τα Μεγάλα Κητώδη και τα Δελφίνια της Μεσογείου και Μαύρης Θάλασσας από την ACCOBAMS (Συμφωνία για την Διατήρηση των Κητιδίων της Μαύρης Θάλασσας, της Μεσογείου και της παρακείμενης περιοχής του Αιγαίου)

Στις 25 Οκτωβρίου 2007, στην 3η Συνάντηση των Μελών της ACCOBAMS στο Ντουμπάι, τα Μέρη υιοθέτησαν το Πλάνημα 3.22 υποστηρίζοντας καθ' αμύντην τη δημιουργία των ΘΠΠ που παρουσιάζονται στον χάρτη, όπως επίσης και άλλων που πρόκειται να καθιερωθούν και καθορίζοντας τα κριτήρια και τις κατανοητές γραμμές για τον έλεγχο επιπρόσθετων ΘΠΠ στην περιοχή, που πιθανότατα θα οδηγήσουν σε σημαντικές απειλές για τα κητίδια. Τα Μέρη συμφωνήσανε να ξεκινήσουν τη διαδικασία συνεργασίας με τις τοπικές κοινωνίες για τον καθορισμό αυτών και άλλων περιοχών, όπως διαπιστώνεται στα κείμενα και τις κατανοητές γραμμές.

■ Κατηγορία ΠΕΛΑΓΟΣ για τα Θαλάσσια Θηλαστικά της Μεσογείου, καθιερωμένο το 1999 στα πλαίσια της Ηπείρου, Γαλλίας και Μονακό και τα παρακείμενα διεθνή ύδατα και στη συνέχεια ανασημασμένο ως Ειδική Προστατευόμενη Περιοχή Μεσογειακού Ενδιαφέροντος (ΣΠΡΜΕ)
■ Έξι σημαντικές περιοχές για τα κητίδια στη Μαύρη και Μεσόγεια Θάλασσα και στην παρακείμενη περιοχή του Αιγαίου, που προτάθηκαν από την Επιστημονική Επιτροπή της ACCOBAMS το Νοέμβριο 2008 και συμφωνήθηκαν καθ' αμύντην από τα Μέρη της ACCOBAMS τον Δεκέμβριο 2007
■ Τέσσερα παλαιά θαλάσσια καταρτήματα, που υιοθετήθηκαν από τα Μέρη το 2002 ως διεθνείς προστατευόμενες, έπειτα από πρόταση της Επιστημονικής Επιτροπής
■ Τρεις περιοχές για τα κητίδια, που προτάθηκαν από το Στρογγύλο Τραπέζι της Επιτροπής Μαύρης Θάλασσας για την διατήρηση των Κητιδίων της Μαύρης Θάλασσας, Κωνσταντινούπολη, Μάιος 2006
■ Οκτώ προτεινόμενες ΘΠΠ, καθ' ύλην της Επιστημονικής Επιτροπής της ACCOBAMS, ως μέρος του Σχεδίου Προστασίας του Κοινού Δελφινίου της Μεσογείου

Σημείωση: Τα όρια των προτεινόμενων περιοχών είναι κατά προσέγγιση, όπως προτάθηκαν από τρέχουσες έρευνες και θα απαιτηθεί να επανεξεταστούν ανάλογα με τα αποτελέσματα, όσο νέα γίνεται καταπίεση.



Πηγή: <http://www.pelagosinstitute.gr>

5.3. ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΗ ΑΛΙΕΙΑ

Η αλιεία αναμνηχής είναι διαδεδομένη μέσα στην Ε.Ε. με 8-10.000.000 ερασιτέχνες ψαράδες να στηρίζουν δεκάδες χιλιάδες θέσεις εργασίας με τις δαπάνες τους (Ecorys 2012). Η ψυχαγωγική αλιεία ήδη εξασκείται μέσα στην Ελλάδα αλλά θα μπορούσε επιπλέον να προσελκύσει εισερχόμενο τουρισμό.

Διάγραμμα 11: Χρήση σκάφους για ψάρεμα



Πίνακας 13: Χρήση σκαφών για ψάρεμα

ΜΗΚΟΣ	ΝΑΙ	ΌΧΙ	ΣΥΝΟΛΟ
4-10	53%	47%	100%
10-15	14%	86%	100%
15-20	0%	100%	100%
20-25	0%	100%	100%
25+	0%	100%	100%

Πηγή: Πανεπιστήμιο Πειραιά-Ναυτικό Επιμελητήριο(2012)

Με το σχέδιο νόμου Ν. 4256/2014 “Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις” καταργήθηκε η υποχρέωση εφοδιασμού με ερασιτεχνική άδεια αλιείας από τα λιμεναρχεία προκειμένου να μειωθούν οι διατυπώσεις, οι απασχολούμενοι για το λόγο αυτό και να αναπτυχθεί ο αλιευτικός τουρισμός. Μέχρι σήμερα τα σκάφη αυτά καταγράφονταν σε ειδικό μητρώο ώστε να επιτυγχάνεται η καταγραφή του συνόλου των ερασιτεχνών αλιευτών (ΠΑΣΤΙ, 2014) πρακτική εναρμονισμένη με τις προδιαγραφές της ευρωπαϊκής Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής. Διατηρούνται οι σχετικές απαγορεύσεις-περιορισμοί (ΥΝΑ) αλλά με την τροποποίηση αυτή δεν είναι δυνατή η καταμέτρηση του αριθμού των αλιευτών και κατ’ επέκταση των αλιευμάτων και του μεγέθους των επιπτώσεων που θα προκύψουν από μία αύξηση στον αριθμό αυτών.

Η απόφαση αυτή αποτελεί ακόμη μία περίπτωση όπου κατά την έκδοση ενός νομοσχεδίου δεν υπήρξε συνεργασία μεταξύ νομοθετών και της επιστημονικής και εκπαιδευτικής κοινότητας (ΠΑΣΤΙ, 2014). Ένας τρόπος ανάπτυξης αυτής της αγοράς με διττή συνεισφορά θα ήταν η δημιουργία ή επέκταση των υφιστάμενων υγθιοκαλλιέργειών ώστε να γίνεται η αλίευση μέσα σε ελεγχόμενα πλαίσια ενώ θα επωφελούνται ταυτόχρονα οι επαγγελματίες. Η πιθανή απροθυμία για καταβολή αντιτίμου για μία δραστηριότητα που ήταν ελεύθερη μπορεί να αντισταθμιστεί με κίνητρα όπως η ποιότητα του αλιεύματος, και επιπλέον παροχές (εκπτώσεις στον ελλιμενισμό, ασφάλεια). Επιπλέον Την αλιεία στην Ελλάδα τη συνθέτει ένας στόλος αποτελούμενος από 19.000 σκάφη (ΕΜΕΚΑ, Τράπεζα Ελλάδος 2011). Μπορεί να

εξερευνηθεί η πιθανότητα της σύνδεσης των επαγγελματιών αλιευτών με τον αλιευτικό τουρισμό.

5.3.1 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ (ΔΑΝΙΑ)

Στη Δανία, έγινε περίφραξη μιας θαλάσσιας περιοχής 120X120 μέτρων στην οποία τοποθετούνται αλιεύματα από τους τοπικούς ψαράδες με σκοπό την αύξηση της πιθανότητας επιτυχίας των τουριστών-αλιευτών. Στην παραλία αναπτύχθηκαν εγκαταστάσεις για τη διευκόλυνση των αλιευτών (και την ενίσχυση του οικογενειακού χαρακτήρα του έργου) και ταυτόχρονα παρέχονται διάφορα κίνητρα. Τα έσοδα προκύπτουν από την πώληση εισητηρίων, ειδών διατροφής και εξοπλισμού. Οι θετικές επιδράσεις διαχέονται στους εμπλεκόμενους (αλιευτές, ιχθυοπώλες, τουριστικοί πράκτορες) αλλά και σε όλη την περιοχή δεδομένου ότι το έργο έγινε πόλος έλξης τουρισμού.

Το έργο αποτελεί παράλληλα παράδειγμα διαχείρισης χρημάτων αναπτυξιακών προγραμμάτων αφού χρηματοδοτήθηκε κατά 5.000€ από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας, αντίστοιχο ποσό αντλήθηκε από κρατικούς πόρους και κατά 16.000€ συγχρηματοδοτήθηκε από ιδιωτικούς πόρους (60%) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή- Farnet ,2014).

5.5. ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

3.500.000 άτομα στην Ευρώπη ασχολούνται με την υποβρύχια κατάδυση από τα οποία 800.000 ταξιδεύουν κάθε χρόνο δαπανώντας συνολικά πάνω από 1.4δισ. Κύριοι προορισμοί στη Μεσόγειο, που συγκεντρώνει το 70% της προτίμησης ως περιοχή για καταδύσεις, είναι η Ισπανία, η Μάλτα και η Κύπρος. Η Τουρκία και η Κροατία εμφανίζονται και σε αυτή την αγορά ως νέοι προορισμοί (Ecorys 2012). Η Ελλάδα έχει αναπτύξει αυτή τη δραστηριότητα σε διάφορες περιοχές με περιθώρια για περαιτέρω

ανάδειξη της χώρας ως προορισμό. Μέσω ΕΣΠΑ χρηματοδοτείται ήδη η δημιουργία του πρώτου υποθαλάσσιου μουσείου.

5.5.1 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ (ΙΣΠΑΝΙΑ)

Στα Ισπανικά νησιά Medes, οι 20.000 τουρίστες-καταδύτες αποτελούν σχεδόν το 10% της τουριστικής κίνησης (Ecorys 2012). Επιπλέον αποτελούν την κύρια πηγή τουριστικής κίνησης κατά τους μήνες Απρίλιο, Μάιο και Οκτώβριο, γεγονός που συνέβαλλε στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου για την περιοχή, από τρεις σε επτά μήνες (Mundet L, Ribera L., 2001). Οι τουρίστες που επιλέγουν την υποβρύχια κατάδυση προέρχονται από μεσαία και υψηλά κοινωνικοοικονομικά στρώματα και από τα αποτελέσματα έρευνας ερωτηματολογίου, τον κύριο λόγο επιλογής της περιοχής αποτελεί ο θαλάσσιος πλούτος (Mundet L, Ribera L., 2001).

Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

6. ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ

Αυτή καθ'αυτή η δημιουργία εγκαταστάσεων (υποδομή-αλωδομή) για σκάφη αναψυχής και κρουαζιερόπλοια δεν δημιουργεί αυτόματα θέσεις εργασίας όπως δεν έχει την ίδια συνεισφορά στα έσοδα της χώρας αναλογικά με τις χώρες που έχουν ήδη αναπτύξει αυτές τις αγορές. Η ανεπάρκεια της βιβλιογραφίας (έρευνες/μελέτες) σχετικά με τον θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα εγείρει ερωτηματικά σχετικά με τη βιωσιμότητα αλλά και τη σκοπιμότητα των επενδύσεων που γίνονται τα τελευταία χρόνια.

Σημαντικό ρόλο διαδραματίζει όπως φάνηκε το νομοθετικό πλαίσιο αλλά και ο τρόπος με τον οποίο χρηματοδοτούνται οι απαραίτητες επενδύσεις. Επιπλέον υπάρχει ένα πλήθος σημαντικών στοιχείων που σχετίζονται με τη συνεισφορά της κάθε δραστηριότητας στην οικονομία τα οποία δεν είναι εμφανή αλλά συμπερασματικά εξάγονται μέσα από την ανάλυση.

Οι προτεινόμενες πολιτικές ανάπτυξης που παρουσιάζονται σε αυτό το κεφάλαιο προκύπτουν μέσα από την ανάλυση των δομών του θαλάσσιου τουρισμού, τη φύση της κάθε δραστηριότητας και των διεθνών προτύπων που εξερευνήθηκαν. Οι προτάσεις γίνονται λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς που προκύπτουν από την βιβλιογραφία σχετικά με τα πραγματικά μεγέθη και τον τρόπο λειτουργίας των αγορών που εξετάζονται.

Κοινός παρονομαστής στην ανάπτυξη των δύο μεγαλύτερων αγορών, των σκαφών αναψυχής και της κρουαζιέρας, εμφανίζεται η ναυπήγηση και η επισκευή.

6.1 ΑΓΟΡΑ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Η αγορά των σκαφών αναψυχής αποτελεί μια αναπτυσσόμενη αγορά αλλά η συμβολή της στα πραγματικά μεγέθη της οικονομίας δεν είναι γνωστή.

Απασχόληση:

Όπως φάνηκε, την αγορά αυτή συνθέτουν κατά κύριο λόγο επιχειρήσεις μικρού και μεσαίου μεγέθους. Κατά μέσο όρο οι ΜΜΕ στην Ευρώπη απασχολούν 4,2 άτομα. Στην Ελλάδα ο μέσος όρος βρίσκεται στα 2,9 άτομα.

Επενδύσεις:

Ως προς τον τρόπο χρηματοδότησης της ανάπτυξης που επιχειρείται :

Η μακροχρόνια μίσθωση των μαρινών σε ιδιωτικές επιχειρήσεις έχει θετικές και αρνητικές πλευρές. Δεδομένου ότι από το 1993 δεν είχαν ολοκληρωθεί οι απαραίτητες υποδομές ακόμα και στις πρώτες μαρίνες που λειτούργησαν στην Ελλάδα, η παραχώρηση θα επιτρέψει την εισροή του κεφαλαίου προκειμένου για τη ολοκλήρωσή τους ακόμα και αν το κόστος για την απόκτηση αυτού του δικαιώματος θα είναι πολύ χαμηλότερο από ότι αν η χώρα δεν περνούσε ύφεση. Η παραχώρηση σε αλλοδαπές εταιρείες θα προκαλέσει διαρροές από τον επαναπατρισμό του κεφαλαίου.

Δεν θα υπήρχαν διαρροές από επαναπατρισμό κεφαλαίου αν είχε γίνει μεγαλύτερη προσπάθεια από τους δημόσιους φορείς που είχαν την εκμετάλλευση των μαρινών να αξιοποιήσουν τα προγράμματα ΕΣΠΑ και ΣΔΙΤ για την ανάπτυξη των μαρινών.

ΑΝΑΠΤΥΞΗ:

Η ανάπτυξη αυτής της αγοράς μπορεί να προέλθει μέσα από:

Στοχευμένη στρατηγική ανάπτυξη βασιζόμενη στα χαρακτηριστικά της περιοχής δραστηριοποίησης

Σύμφωνα με την χωρική συγκέντρωση των μαρινών, στην Ελλάδα μπορεί να ευδοκιμήσει το μοντέλο ανάπτυξης που προτείνουν οι Kizielewicz J., Lukovic T., (2013). Για το σκοπό αυτό όμως απαιτείται η επικοινωνία της περιφέρειας με την μαρίνα που δημιουργείται. Η ανάπτυξη και παροχή εγκαταστάσεων και υπηρεσιών εστίασης, διασκέδασης κτλ στο χερσαίο χώρο της μαρίνας μπορεί να επιφέρει περισσότερα έσοδα από την ίδια τη λειτουργία της μαρίνας. Στο μοντέλο ανάπτυξης που επιχειρείται υιοθετείται αυτή η άποψη και με αυτόν τον τρόπο η μαρίνα αντί να συμπληρώνει το τουριστικό προϊόν της περιφέρειας το ανταγωνίζεται.

Με την παροχή των κατάλληλων κινήτρων υπάρχει δυνατότητα προσέλκυσης και επαναπροσέλκυσης ενός μεγάλου ποσοστού του εγχώριου πληθυσμού στην αγορά. Η υψηλή κατοχή σκαφών ανά κάτοικο έχει θετικές επιδράσεις σε όλο το φάσμα των δραστηριοτήτων που αποτελούν ή σχετίζονται με την αγορά. Το 1/3 του πληθυσμού της Ελλάδας διαμένει σε παράκτιες περιοχές (1-2 χιλιόμετρα από την ακτή) και αντίστοιχο ποσοστό ατόμων κατοικεί στην Αττική (ΕΜΕΚΑ, Τράπεζα Ελλάδος 2011) (Papadimitriou P., 2009).

Το 27% της συνολικής ναυτιλιακής παραγωγής της Ευρώπης προέρχεται από τη ναυπήγηση και συντήρηση σκαφών αναψυχής. Σημαντική συνεισφορά στα έσοδα αλλά στην απασχόληση θα μπορούσε να προκύψει από αυτές τις δραστηριότητες αλλά χάνεται, καθώς υπάρχει η τεχνογνωσία αλλά δεν υπάρχουν σχετικές επιχειρήσεις.

6.2 ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ

Οι περισσότερες έρευνες για την κρουαζιέρα καταλήγουν στην άποψη ότι η Ελλάδα υπολείπεται των άλλων ευρωπαϊκών χωρών σε έσοδα λόγω του χαμηλού ποσοστού homeporting και της έλλειψης σε λιμενικές επενδύσεις. Αναλογικά με τις χώρες που αποκομίζουν τα μεγαλύτερα οφέλη από την κρουαζιέρα (Η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, η Ισπανία και η Γαλλία συγκεντρώνουν πάνω από το 80% των επιδράσεων της κρουαζιέρας) η Ελλάδα βρίσκεται σε εμφανώς χαμηλότερα επίπεδα, εκτός ίσως από τα επίπεδα της ρύπανσης που δέχεται από αυτές τις δραστηριότητες.

Από τα διαθέσιμα στοιχεία φάνηκε ότι μεγάλο ποσοστό των εσόδων χάνεται από τον κλάδο των ναυπηγήσεων αφού το 50% των οικονομικών ωφελειών από τη κρουαζιέρα στην Ευρώπη προέρχεται από τις ναυπηγήσεις. Ενώ υπάρχουν παραγγελίες για καινούρια κρουαζιερόπλοια, καμία δεν αφορά ελληνικό ναυπηγείο.

Επιπλέον, οι χώρες με τα περισσότερα οφέλη από την κρουαζιέρα είναι οι κύριες χώρες-πηγές τουριστών αφού εκεί γίνεται εγκατάσταση των κεντρικών γραφείων κρουαζιέρας, των ταξιδιωτικών πρακτορείων αλλά και επιλέγονται για τη προμήθεια των πλοίων. Τα παραπάνω σε συνδυασμό με τη ναυπήγηση αποτελούν του λόγους για τους οποίους η κρουαζιέρα δεν έχει ιδιαίτερη επίπτωση ούτε στην απασχόληση στην Ελλάδα.

6.3 ΑΝΕΞΕΡΕΥΝΗΤΕΣ ΑΓΟΡΕΣ

Ο ανταγωνισμός των τουριστικών προορισμών έχει αρχίσει να λαμβάνει χώρα σε παγκόσμιο επίπεδο και υπάρχει ανάγκη διάνθισης και διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος της Ελλάδας. Αλλά και από πλευράς ζήτησης, στα επόμενα χρόνια προβλέπεται ότι θα αυξηθεί η αναζήτηση για προορισμούς που υιοθετούν πρακτικές διατήρησης των περιβαλλοντικών πόρων.

Σε πολλές από τις παράκτιες περιοχές της Μεσογείου ο εποχικός τουρισμός αποτελούσε το βασικό εισόδημα, με αποτέλεσμα πολλές από αυτές τις περιοχές να έχουν πληγεί από την ύφεση λόγω της μείωσης των αφίξεων, όπως φάνηκε με το παράδειγμα της Ισπανίας.

Η ανάδειξη καινούριων αγορών εκτός των άλλων, αφορά ένα πλήθος ατόμων που μέχρι τώρα δεν προσελκύνονταν από το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας και αποτελούν αγορές που μπορούν να συμβάλλουν στην δημιουργία ενός βιώσιμου μοντέλου τουριστικής ανάπτυξης.

Πίνακας 14: Μέσο-μακροπρόθεσμες επιπτώσεις- ανάπτυξη των αγορών

Function	Indicators	Bal-tic	North Sea	Medi-terr.	Black Sea	Atlan-tic	Arc-tic	Outer most
1. Economic impacts	Market share, Coastal tourism	+	+	-	?	+	?	?
	Market share Yachting & marinas	++	++	+	?	+	?	?
	Market share Other nautical sports	+	+	0	?	+	?	?
2. Employment impacts	Employment	+	+	-	?	+	?	?
3. Environmental impacts	Natural habitats	-	0	--	?	0	?	?
	Energy consumption	-	-	--	?	-	?	?
	Aquatic life	-	0	--	?	0	?	?

Source: Ecorys on Interviews

++ = Strong positive expected trend

+ = Mild positive expected trend

0 = No relevant change

- = Mild negative expected trend

-- = Strong negative expected trend

? = No clear information/expectations

Πηγή: Ecorys 2012

Σύμφωνα με την έρευνα της Ecorys (2012), η αλιεία αναψυχής προσελκύει πολλά άτομα που λόγω της ύφεσης δεν έχουν τη δυνατότητα για πιο δαπανηρές δραστηριότητες.

Σε έρευνα για τις τουριστικές προτιμήσεις των Ευρωπαίων από την TNS Political & Social το 2013, ένα ποσοστό 26% των Ελλήνων δήλωσαν ότι δεν θα έκαναν διακοπές το 2014 λόγω οικονομικών δυσκολιών και ένα ποσοστό 84% ότι θα περναγαν τις διακοπές στην Ελλάδα. Από τα παραπάνω φαίνεται ότι υπάρχει περιθώριο για προσέλκυση εγχώριου πληθυσμού σε δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού. Άλλωστε, το 33% του ελληνικού πληθυσμού ζει σε παράκτιες περιοχές (Paradimitriou P., 2009).

Κύριοι προορισμοί για ιστιοσανίδα αυτή τη στιγμή είναι η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Γαλλία και η Αγγλία (Ecorys 2012). Ενώ η συγκεκριμένη δραστηριότητα προσφέρεται στην Ελλάδα δεν έχει αναπτυχθεί ακόμη στο βαθμό που θα μπορούσε ώστε να απορροφήσει περισσότερο εισερχόμενο τουρισμό. Το γεγονός ότι 15.000.000 τουρίστες ταξιδεύουν κάθε χρόνο για windsurfing, υποδεικνύει τη σημασία εκμετάλλευσης αυτής της αγοράς.

Ο καταδυτικός τουρισμός συνθέτει ακόμα μια αγορά με μεγάλα περιθώρια εσόδων, αφού μόνο από τα 800.000 άτομα, από τα 3,5 εκ που ασχολούνται με τη δραστηριότητα, που ταξιδεύουν κάθε χρόνο, οι χώρες υποδοχής εισπράττουν 1,4 δις.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αγορά των σκαφών αναψυχής λόγω της σύνθεσής της εξετάστηκε ως τρεις ξεχωριστές αγορές. Αρχικά εξερευνήθηκαν οι μαρίνες που συνθέτουν το πρώτο μέρος της προσφοράς.

Η ζήτηση για μαρίνες επηρεάζεται από τις συνθήκες της προσφοράς στις ανταγωνίστριες χώρες, το κόστος και την ποιότητα. Τα φορολογικά έσοδα καθορίζονται από το ύψος των εσόδων της μαρίνας, τον αριθμό των απασχολούμενων και τον αριθμό και τον τύπο των χρηστών. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν η διαμόρφωση του χερσαίου χώρου της μαρίνας, το ιδιοκτησιακό καθεστώς και οι συνδέσεις που δημιουργούνται με την περιφέρεια. Όπως φάνηκε μέσα από το παράδειγμα της Μάλτας, καθοριστικής σημασίας είναι και ο βαθμός ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής πριν από την επένδυση. Οι διαρροές των εσόδων προκύπτουν από επαναπατρισμό των εσόδων λόγω της διαχείρισης των μαρινών από ξένες εταιρίες που αποτελεί τάση των τελευταίων χρόνων. Η μέχρι τώρα δημόσια διαχείριση δεν απέφερε τα επιθυμητά κέρδη.

Τα σκάφη αναψυχής που διαχωρίστηκαν ως προς τις επιδράσεις τους σε επαγγελματικά και ιδιωτικά, συνθέτουν το δεύτερο μέρος της εξέτασης. Η ζήτηση για ενοικίαση επαγγελματικών σκαφών επηρεάζεται από τις συνθήκες προσφοράς στις γειτονικές μεσογειακές χώρες. Τα έσοδα καθορίζονται από τον αριθμό των επιχειρήσεων, του προσωπικού των εταιριών, το μόνιμο πλήρωμα, τους τουριστικούς πράκτορες, τις ασφαλίσεις σκαφών και ναυτικών, την πληρωμή τελών, τις προμήθειες και τον εξοπλισμό.

Στα ιδιωτικά σκάφη αναψυχής η ζήτηση διαχωρίζεται σε εισερχόμενη και εγχώρια. Τα έσοδα από την εισερχόμενη μεταβάλλονται ανάλογα με το μήκος των σκαφών και η ζήτηση, από τα κίνητρα που προσφέρονται στις ανταγωνίστριες χώρες. Τη μεγαλύτερη επίδραση στην εγχώρια ζήτηση φέρεται να έχει το νομοθετικό- φορολογικό σύστημα. Το μήκος των σκαφών στην εγχώρια όπως και στην εισερχόμενη καθορίζει το ύψος των φορολογικών εσόδων, την απασχόληση, τα έσοδα από προμήθειες και εξοπλισμό. Σημαντικό χαρακτηριστικό της εγχώριας ζήτησης είναι η ελαστικότητά της που υπό το

πρίσμα των πολιτικών των τελευταίων χρόνων δικαιολογεί το χαμηλό ποσοστό ιδιοκτησίας σκάφους ανά κάτοικο στην Ελλάδα.

Το τρίτο μέρος της ανάλυσης της αγοράς των σκαφών αφορούσε τον κλάδο των επισκευών και ναυπηγήσεων σκαφών αναψυχής. Ενώ στην Ευρώπη αντιστοιχεί το 65% της παγκόσμιας αγοράς του κλάδου, η Ελλάδα καρπώνεται μόνο ένα μικρό μέρος των εσόδων. Θετικά συσχετίζεται η υψηλή κατοχή σκάφους ανά κάτοικο με τα έσοδα που προκύπτουν από τον κλάδο σύμφωνα με το παράδειγμα των Σκανδιναβικών χωρών.

Η ανάλυση της κρουαζιέρας αποκαλύπτει ορισμένες ιδιομορφίες της αγοράς. Η ζήτηση για τερματικά δεν κατευθύνεται από τους πελάτες της κρουαζιέρας αλλά από τις εταιρείες κρουαζιέρας και οι χώρες-πηγές τουριστών είναι αυτές που κυρίως απολαμβάνουν τα οικονομικά οφέλη από την κρουαζιέρα. Ακόμη, σημαντικό μέρος των εσόδων προέρχονται από τον κλάδο ναυπήγησης και επισκευής

Συνολικά, οι θετικές οικονομικές επιπτώσεις προέρχονται από τις ναυπηγήσεις, την αγορά προμηθειών και εξοπλισμού, την απασχόληση προσωπικού ξηράς και πλοίου και των τουριστικών πρακτόρων. Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός, ότι τα οφέλη που θα μπορούσαν να προκύψουν από τη απασχόληση των ναυτικών, μετριάζονται λόγω των σημαίων των κρατών στις οποίες νηολογούνται τα πλοία.

Τα οφέλη της κρουαζιέρας διαχέονται και στην ενδοχώρα του λιμανιού μέσα από τις δαπάνες των επιβατών και του πληρώματος. Οι αρνητικές επιπτώσεις προκύπτουν κυρίως λόγω του all-inclusive χαρακτήρα των διακοπών της κρουαζιέρας και την διαπραγματευτική ισχύ των εταιριών.

Μέσα από τη σύγκριση των εσόδων που δέχονται η Ελλάδα και η Ιταλία, προέκυψε ότι η διαφορά- προς όφελος της Ιταλίας- προκύπτει λόγω του τύπου των λιμένων και από την αξία που δημιουργεί ο κλάδος της ναυπήγησης-επισκευής.

Οι αγορές που εμφανίζονται ως δευτερεύουσες κατά την κατηγοριοποίηση του κλάδου του θαλάσσιου τουρισμού, εμφανίζουν σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης. Καλύπτουν ένα σημαντικό εύρος τουριστικής ζήτησης που δεν σχετίζεται με τις κύριες αγορές και μπορούν να προσελκύσουν τουριστική κίνηση από χώρες που εμφάνισαν μειωμένα

ποσοστά ζήτησης τα τελευταία χρόνια. Στην εργασία αυτή εξερευνήθηκαν η ιστιοσανίδα, η παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών, η ψυχαγωγική αλιεία και ο καταδυτικός τουρισμός. Οι δραστηριότητες αυτές, ενώ δεν απαιτούν υψηλά κεφάλαια για υποδομές δημιουργούν σημαντικά έσοδα.

Δεν υπάρχουν εγγυήσεις ότι το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας θα βελτιωθεί με την αύξηση των επενδύσεων μεγάλης κλίμακας. Η έλλειψη μελετών και ερευνών που να υποστηρίζουν αυτό το ενδεχόμενο αλλά και η ύπαρξη πολλών που υποστηρίζουν το αντίθετο, συνθέτουν μια αβέβαιη εικόνα για το μέλλον του κλάδου. Επιπλέον δεν υπάρχουν σαφή στοιχεία που να καταδεικνύουν τις ωφέλειες που θα προκύψουν για την απασχόληση και την ανάπτυξη. Μπορεί ο τουρισμός να αναπτύσσεται, αλλά ταυτόχρονα αναδύονται καινούριες αγορές όπως της Ασίας και τη Αυστραλίας για την κρουαζιέρα..

Αν επιτευχθεί ανάπτυξη της ναυπηγοεπισκευαστικής, εγκατάσταση κεντρικών γραφείων εταιρειών κρουαζιέρας και πρακτορείων και διερευνηθεί η πιθανότητα έστω και μερικώς να προμηθεύονται τα πλοία ελληνικά προϊόντα, ένα μεγάλο μέρος των διαρροών του θαλάσσιου τουρισμού θα εκλείψει και ειδικά αυτό που αφορά στη κρουαζιέρα.

Παρά το γεγονός ότι κάποιες δραστηριότητες, όπως ο αλιευτικός και ο καταδυτικός τουρισμός έχουν αναγνωρισθεί ως αγορές με προοπτική ανάπτυξης (Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, 2008) και παρά τη δυνατότητα συνεισφοράς τους στις περιφέρειες, βαρύτητα έχει δοθεί στην ανάπτυξη των μαρινών και της κρουαζιέρας. Όλα τα δεδομένα υποδεικνύουν την ανάγκη υιοθέτησης μιας συνεκτικής στρατηγικής για τον τομέα.

Από νομοθετικής σκοπιάς, η προσπάθεια για επιτάχυνση των επενδύσεων μέσα στο πλαίσιο της επίτευξης οικονομικών στόχων, δεν ενσωματώνει την παράμετρο της βιωσιμότητας με αποτέλεσμα ενώ υπάρχουν παραδείγματα άλλων χωρών με παρόμοια

σφάλματα –όπως της Ισπανίας, να μη λαμβάνονται υπόψη. Παράλληλα και από οικονομικής σκοπιάς αυτό το μοντέλο ανάπτυξης φέρει επιπτώσεις.

Οι κλιματικές επιπτώσεις μπορούν να υπολογιστούν ως ποσοστό του ΑΕΠ. Μέχρι το 2100 υπολογίζεται ότι με το καλύτερο σενάριο το κόστος θα αγγίξει τα 510 δις συνολικά για την Ελληνική οικονομία, δηλαδή μείωση της τάξης του 3,7% του ΑΕΠ (ΕΜΕΚΑ, Τράπεζα Ελλάδος 2011). Είναι οξύμωρο το γεγονός ότι ενώ η κλιματική αλλαγή με τα σημερινά δεδομένα προβλέπεται ότι θα επηρεάσει σημαντικά το τουριστικό εισόδημα με τις επιδράσεις που θα έχει στη χώρα, επιχειρείται εντατικοποίηση της τουριστικής ανάπτυξης χωρίς να περιλαμβάνει τον περιβαλλοντικό παράγοντα. Η Μεσόγειος αντιστοιχεί σε λιγότερο από το 1% των παγκόσμιων θαλάσσιων υδάτων αλλά φιλοξενεί το 20% περίπου της παγκόσμιας θαλάσσιας βιοποικιλότητας γεγονός που υποδεικνύει τη σημασία στρατηγικών διατήρησής της. Είναι σημαντικό η ανάπτυξη να γίνεται πάντα με γνώμονα την αειφορία και να εξετάζονται και εναλλακτικά προγράμματα για χρηματοδότηση. Εντοπίζονται δύο ανασταλτικοί παράγοντες της υιοθέτησης μιας τέτοιας πρακτικής. Η ανυπαρξία ενός ικανού μοντέλου μέτρησης του μεγέθους της οικονομικής δραστηριότητας στις παράλιες περιοχές και, όπως ανέφερε στη συνέντευξη ο κ. Κωνσταντίνης, η εφαρμογή των απαραίτητων μέτρων προστασίας.

Στόχος του δημοσίου είναι η προώθηση της κοινωνικής και περιβαλλοντικής ευημερίας και της επιβολής κανόνων που διασφαλίζουν ότι η ανάπτυξη επιτυγχάνεται υπό αυτό το πρίσμα. Υπάρχουν περιφέρειες, όπως πολλά από τα ελληνικά νησιά, τα οποία στηρίζονται στο θαλάσσιο τουρισμό ως τη βασική τους οικονομική δραστηριότητα. Η προώθηση της κοινωνικής συνοχής και της προστασίας του περιβάλλοντος χωρίς τη μείωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, μπορεί να επιτευχθεί μέσα από την υιοθέτηση «πράσινων» πρακτικών και οδηγιών από τα ενδιαφερόμενα μέλη και την επιτήρηση της εφαρμογής τους από τους αρμόδιους φορείς και κρατικούς οργανισμούς.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

ΒΙΒΛΙΑ

Διακομιχάλης Μ. Ν., 2009, “*Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*”, Αθήνα, Εκδόσεις: Σταμούλη

Παρδάλη Α., Κούνουπας Β., Λαϊνός Ι., “*Συγκρότηση Ανταγωνιστικών Επιχειρηματικών Συστάδων στο Θαλάσσιο Τουρισμό (yachting) με Στόχο τη Βιώσιμη Περιφερειακή Ανάπτυξη*”, Ανακτήθηκε 4/7/2014 από:
http://www.pcci.gr/everpimages/E16_F2623.Yachtingclusters.pdf

Wessels W. J., 2004, “*Οικονομική*”, Εκδόσεις: Κλειδάριθμος, Αθήνα

ΕΡΕΥΝΕΣ/ ΜΕΛΕΤΕΣ

Βαρβαρέσος Σ., Σωτηριάδης Μ., 2002, “*Θεσμοθετημένα όργανα τουριστικής διοίκησης και πολιτικής: συγκριτική μελέτη Γαλλίας – Ελλάδας*”, Journal “*Αρχείο Οικονομικής Ιστορίας*”, Τόμος XIV(1), σσ.249-275

“*Εγχειρίδιο Δικτύων Επιχειρηματικότητας (networking) & “Συστημάτων-Συστάδων ” Επιχειρήσεων (clustering)*”, Εθνικό Παρατηρητήριο, EOMMEX, Ανακτήθηκε στις 8/7/2014 από:
<http://www.stepc.gr/ docs/library docs/NETWORKS CLUSTERS Eommex.pdf>

“*Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία*”, 2012, Πανεπιστήμιο Πειραιά- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Ανακτήθηκε στις 10/06/2014 από:
http://www.nee.gr/downloads/184STUDY_ON_YACHTING.pdf

“Η Ελλάδα 10 Χρόνια Μπροστά, Προσδιορίζοντας Το Νεο Μοντέλο Ανάπτυξης της Ελλάδας”, 2011, McKinsey&Company, Ανακτήθηκε στις 5/8/2014 από: http://www.sev.org.gr/Uploads/pdf/Greece_10_Years_Ahead_Executive_summary_Greek_version_small.pdf

“Η Επίδραση του Τουρισμού στην Ελληνική Οικονομία”, 2012, Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Ανακτήθηκε στις 15/9/2014 από: <http://www.hatta.gr/LinkClick.aspx?fileticket=tMAqq2RKIuE%3D&tabid=196&language=en-US>

“Κρουαζιέρα: Ένας κλάδος με δυνητικά έσοδα ύψους €2 δις”, 2012, Κλαδική Μελέτη, Εθνική Τράπεζα, Ανακτήθηκε στις 3/8/2014 από: https://www.nbg.gr/greek/the-group/press-office/e-spot/reports/Documents/Cruise_August_2012.pdf

“Οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής στην Ελλάδα”, 2011, Επιτροπή Μελέτης Επιπτώσεων Κλιματικής Αλλαγής, Τράπεζα της Ελλάδος, Ανακτήθηκε στις 5/9/2014 από: http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/%CE%A0%CE%BB%CE%B7%CF%81%CE%B7%CF%82_%CE%95%CE%BA%CE%B8%CE%B5%CF%83%CE%B7.pdf

“Οι Πολιτικές που Χρηματοδοτούνται από τον Κοινοτικό Προϋπολογισμό και η Ελληνική Οικονομία”, 2014, Ελληνικό Ίδρυμα Ευρωπαϊκής και Εξωτερικής Πολιτικής, Μελέτη κατ’ανάθεση από την Τράπεζα της Ελλάδος, Ανακτήθηκε στις 25/07/2014 από: <http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/ELIAMEP-vivlio%20teliko%20gia%20WEB.pdf>

Sampatakakis E. 2010, **“Μέτρα Μείωσης Απορρίψεων από σκάφη αναψυχής”**, Seminar on Commercial Marinas, Ανακτήθηκε στις 12/9/2014 από: <http://www.mcit.gov.cy/mcit/mcit.nsf/0/2ed5090b6bd8b2c9c22577380020dcbc?OpenDocument>

“*Το Χρονικό της Μεγάλης Κρίσης*”, 2014, Τράπεζα της Ελλάδος, Ανακτήθηκε στις 25/07/2014 από:

<http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/%CE%A4%CE%BF%20%CF%87%CF%81%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C%20%CF%84%CE%B7%CF%82%20%CE%BC%CE%B5%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CE%B7%CF%82%20%CE%BA%CF%81%CE%AF%CF%83%CE%B7%CF%82.pdf>

Τζιμας Α., 2012, “*Αθλητικός Τουρισμός Αναψυχής 4Χ4, Τέσσερις Εποχές Χ τέσσερις γεωγραφικές περιοχές*”, Ελληνορωσικό Επιμελητήριο, Ανακτήθηκε στις 10/9/2014 από: <http://www.hrcc.gr/new/index.php/el/business-info/tourismos/211-2012-08-01-10-39-39>

“*Ψυχαγωγική Αλιεία Βασισμένη στο Μοντέλο «βάζεις-παίρνεις»*”, 2014, Μελέτη περίπτωσης, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Farnet, Ανακτήθηκε στις 9/9/2014 από:

https://webgate.ec.europa.eu/fpfis/cms/farnet/files/documents/GP46-DK03_EL_put_%26_take_fishery.pdf

ΑΡΘΡΑ

Πουτέτση Χ., 2010, “*Στροφή στον αθλητικό τουρισμό*”, Εφημερίδα Το Βήμα, Ανακτήθηκε στις 10/9/2014 από: <http://www.tovima.gr/finance/finance-business/article/?aid=351113>

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

ΒΙΒΛΙΑ

Orams M., 1999, Marine Tourism, “*Developments Impacts and Management*”, Routledge, London

McConnell C. R., Brue S. L., 2005, “*Economics Principles, Problems, and Policies*” McGraw-Hill Irwin

Tietenberg T., Lewis L., 2012, Environmental & Natural Resource Economics, 9th Edition, Pearson Education, Inc

EPEYNEΣ/ MEΛETEΣ

“Blue Glowth, Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from the Oceans Seas and Coasts”, 2012, Ecorys, European Commission DG MARE, Ανακτήθηκε στις 20/9/2014 από:

https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/sites/maritimeforum/files/Subfunction%204.1%20Coastal%20tourism_Final%20v130812.pdf

Bo D., 2010, ***“Governance of French Yachting Harbours: A Case Study”***, University of Nice Sophia-Antipolis, France, Ανακτήθηκε στις 5/7/2014 από: <http://halshs.archives-ouvertes.fr/docs/00/46/24/87/PDF/GovernanceofFrenchYharbours.pdf>

Bonilla M.J., Font X., Pacheco M.R., ***“Corporate sustainability reporting index and baseline data for the cruise industry”***, [Tourism Management](#), [Volume 44](#), October 2014, σελ. 149–160

Bueno R., Herzfeld C., Stanton E. A., Ackerman F., 2008, ***“The Caribbean and Climate Change, The costs of inaction”***, Stockholm Environmental Institute- US Center Global Development an Environmental Institute, Tufts University, Ανακτήθηκε στις 13/7/2014 από: <http://ase.tufts.edu/gdae/pubs/rp/caribbean-full-eng.pdf>

“Comprehensive sectoral analysis of emerging competences and economic activities in the European Union”, 2009, DG Employment, Social Affairs and Equal Opportunities, Ανακτήθηκε στις 22/09/2014 από:
<http://ec.europa.eu/social/main.jsp?pager.offset=20&langId=el&catId=782&furtherNews=yes&limit=no>

“Draft Decision on the Adoption of the Guidelines concerning Pleasure Craft Activities and the Protection of the Marine Environment in the Mediterranean”, 2007, UNEP, Mediterranean Action Plan, Ανακτήθηκε στις 11/9/2014 από:
http://195.97.36.231/dbases/acrobatfiles/07WG320_14_eng.pdf

Hanson G. H., 2001, “*Should Countries Promote Foreign Direct Investment?*”, G-24 Discussion Paper Series, United Nations Publication, Ανακτήθηκε στις 6/8/2014 από: <http://unctad.org/en/Docs/pogdsmdpbg24d9.en.pdf>

Honey M., Kranz D., 2007, “*Global Trends in Coastal Tourism*”, Center on Ecotourism and Sustainable Development, Ανακτήθηκε στις 5/7/2014 από: http://www.responsibletravel.org/resources/documents/reports/Global_Trends_in_Coastal_Tourism_by_CESD_Jan_08_LR.pdf

Korres G. M., 2007, “*Regionalization, Growth and Economic Integration*”, Germany: Springer-Physica-Verlag Press

Kizielewicz J., Lukovic T., 2013, “*The Phenomenon of the Marina Development to Support the European Model of Economic Development*”, Transnav Vol.7 No3 September 2013 (pp 460-466)

“*Land: An asset with great potential for Greece, but with significant development challenges*”, 2014, Sectoral Report, National Bank of Greece, Ανακτήθηκε στις 4/8/2014 από: https://www.nbg.gr/greek/the-group/press-office/e-spot/reports/Documents/Land_and_Tourism.pdf

Lee R., 1998, “*The socio-economic and demographic characteristics of port cities: a typology for comparative analysis?*”, Urban History, vol.25, issue 2, Cambridge University Press, pp 147-152

Mundet L, Ribera L., 2001, “*Characteristics of divers at a Spanish resort*”, [Tourism Management Volume 22, Issue 5](#), Pages 501–510

Papadimitriou P., 2009, “*The Greek Marina Industry, Comparisons and Opportunities*”, HVS, Ανακτήθηκε στις 14/7/2014 από: <http://www.hvs.com/article/3942/the-greek-marina-industry/>

Plan Bleu, 2012, “*Tourism in the Mediterranean, a driving force for sustainable development?*”, Ανακτήθηκε στις 16/8/2014 από:
http://planbleu.org/sites/default/files/publications/4p24_tourisme_dd_en_0.pdf

“*Preferences of Europeans towards Tourism*”, 2014, Flash Eurobarometer 392- TNS Political&Social, Ανακτήθηκε στις 3/07/2014 από:
http://sete.gr/_fileuploads/entries/Online%20library/GR/Eurobarometer_summary.pdf

“*Study on Competitiveness of the European Shipbuilding Industry*”, 2009, ECORYS Research& Consulting, DG Enterprise & Industry, Ανακτήθηκε στις 19/9/2014 από:
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/maritime/files/fn97616_ecorys_final_report_on_shipbuilding_competitiveness_en.pdf

“*Tourism Multiplier Effect*”, Barcelona Field Studies Center, Ανακτήθηκε στις 29/7/2014 από: <http://geographyfieldwork.com/TouristMultiplier.htm>

“*Tourist facilities in ports, Growth opportunities for the European maritime economy: economic and environmentally sustainable development of tourist facilities in ports*”, 2009, European Commission, Directorate- General for Maritime Affairs and Fisheries, Ανακτήθηκε στις 8/8/2014 από:
http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/report_tourist_facilities_en.pdf

“*The Impact of Online Content on European Tourism*”, 2013, Tourism Economics, Ανακτήθηκε στις 2/7/2014 από:
http://sete.gr/_fileuploads/entries/Online%20library/GR/131204_The%20Impact%20of%20Online%20Content%20on%20European%20Tourism.pdf

UNEP, «*Negative economic impacts of tourism*», Ανακτήθηκε στις 17/7/2014 από:
<http://www.unep.org/resourceefficiency/Business/SectoralActivities/Tourism/FactsandFiguresaboutTourism/ImpactsOfTourism/EconomicImpactsOfTourism/NegativeEconomicImpactOfTourism/tabid/78784/Default.aspx>

Vaggelas G.K. and Lagoudis I.N. (2010). “*Analysing the Supply Chain Strategy of the Cruise Industry: The case of a small Cruise Company*”. Paper presented at International Association of Maritime Economists Conference, Lisboa, Portugal, July 2010, Ανακτήθηκε στις 5/9/2014 από: <http://www.porteconomics.eu/publications/conference-papers#2010>

ΑΡΘΡΑ

Barnwell G., “*Difficulties in Paradise: The Feasibility of Sustainable Development*”, Ανακτήθηκε στις 5/8/2014 από: <http://www.caribvoice.org/Travel&Tourism/paradise.html>

“*Fisheries and aquaculture in Europe*”, March 2012, European Commission, Maritime Affairs and Fisheries, Ανακτήθηκε στις 10/9/2014 από: http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/magazine/mag55_en.pdf

“*Fisheries and aquaculture in Europe*”, May 2013, European Commission, Maritime Affairs and Fisheries, pp 10-11, Ανακτήθηκε στις 10/9/2014 από: http://ec.europa.eu/fisheries/documentation/magazine/index_en.htm

Hoyt E., 2008, “*The Best Whale Watching in Europe, A guide to seeing whales, dolphins, and porpoises in all European waters*”, WDCS, the Whale and Dolphin Conservation Society, Ανακτήθηκε στις 20/7/2014 από: <http://uk.whales.org/sites/default/files/whale-watching-in-europe.pdf>

“*Liverpool agree global partnership with Dunkin' Donuts*”, 2014, The Telegraph, Ανακτήθηκε στις 13/7/2014 από: <http://www.telegraph.co.uk/sport/football/teams/liverpool/10577500/Liverpool-agree-global-partnership-with-Dunkin-Donuts.html>

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

“Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Βιομηχανίες θαλάσσης: επίσπευση της αναδιάρθρωσης λόγω της κρίσης»”, 2013, Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Ανακτήθηκε στις 2/8/2014, από: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2013.133.01.0001.01.ELL

N. 4256/2014, *“Τουριστικά πλοία και άλλες διατάξεις”*, Εφημερίς της Κυβερνήσεως, Ανακτήθηκε στις 30/8/2014 από: <http://www.nee.gr/downloads/294N4256-2014.pdf>

“Οριοθέτηση αιγιαλού και παραλίας”, 2014, Δημόσια Διαβούλευση για το σχέδιο νόμου «Οριοθέτηση, διαχείριση και προστασία αιγιαλού και παραλίας», Υπουργείο Οικονομικών, Ανακτήθηκε στις 25/8/2014 από: <http://www.opengov.gr/minfin/?p=4692>

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

<http://www.greece.lrq.com/> - Lloyd's Register Quality Assurance

<http://www.tourismeconomics.com/>

<http://pasti.pblogs.gr/> - Πανελληνιος Σύλλογος Τεχνολόγων Ιχθυολόγων

http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/index_el.htm - Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Κοινή Αλιευτική Πολιτική

<http://egov.yen.gr/wide/yen.htm?prnbr=24125> - YNA- ερασιτεχνική αλιεία
europeanboatingindustry.eu

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>

<http://www.nee.gr/>- Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Φορέας Διαχείρισης Στενών και Εκβολών ποταμών Αχέροντα και Καλαμά

Στο σημείο αυτό και πριν τη διατύπωση οποιασδήποτε θέσης, θεωρώ ότι πρέπει να προβώ στις εξής δύο διευκρινίσεις:

α) Παρόλο που υπάρχει νομικό πλαίσιο για τη λειτουργία του συνόλου των Φορέων, η φύση των αρμοδιοτήτων τους, ο σχεδιασμός τους με σκοπό την «ευέλικτη» εξυπηρέτηση των ευρωπαϊκών επιταγών και της απορρόφησης κοινοτικών κονδυλίων, η εμπλοκή ατόμων πολύ διαφορετικών υποβάθρων τόσο στα Διοικητικά Συμβούλια όσο και στη στελέχωση, καθώς και τα διαφορετικά έτη λειτουργίας, έχουν δημιουργήσει Φορείς πολλών ταχυτήτων και ταυτοτήτων. Κατ' επέκταση, υπάρχει διαφορετική αντίληψη για τα πράγματα και διαφορετικές πρακτικές.

β) Καθώς δεν υπάρχει ομογενοποιημένη αντίληψη της φύσης της λειτουργίας των Φορέων, ακόμα και μεταξύ των στελεχών καθενός εξ αυτών, οι απαντήσεις που θα διατυπώσω στα παρακάτω ερωτήματα αποτελούν ως επί το πλείστο προϊόν ατομικής παρά συλλογικής σκέψης.

Ας γίνουν λοιπόν η ανάγνωση και η επεξεργασία των απαντήσεων με τα παραπάνω κατά νου.

1. Με ποιο τρόπο αντιλαμβάνεται τη βιώσιμη ανάπτυξη ένας Φορέας Διαχείρισης που προωθεί τη προστασία του περιβάλλοντος?

Απ.: Όπως μπορεί κάποιος να πληροφορηθεί από τον επίσημο δικτυακό τόπο της Ευρωπαϊκής Ένωσης

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/sustainable_development/index_el.htm):

«Σύμφωνα με τον κλασικό ορισμό, αειφόρος [ή βιώσιμη] ανάπτυξη είναι η «ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες», με άλλα λόγια η μέριμνα ώστε η σημερινή μεγέθυνση να μην υπονομεύει τις δυνατότητες μεγέθυνσης των μελλοντικών γενεών. Η αειφόρος ανάπτυξη έχει επομένως τρεις συνιστώσες - οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική - που απαιτούν ισόρροπη πολιτική

συνεκτίμηση. Η στρατηγική για την αειφόρο ανάπτυξη, που εγκρίθηκε το 2001 και αναθεωρήθηκε το 2005, συμπληρώνεται, μεταξύ άλλων, από την αρχή της ένταξης των περιβαλλοντικών προβληματισμών στις ευρωπαϊκές πολιτικές που έχουν αντίκτυπο στο περιβάλλον.»

Το μεγάλο ζητούμενο προφανώς είναι πώς από ένα γενικό και ευέλικτο ορισμό του σκοπού φτάνουμε στην εφαρμογή συγκεκριμένων πολιτικών και τη λήψη αποφάσεων που οδηγούν στην επίτευξή του. Περισσότερο δε όταν αναφερόμαστε στο τοπικό επίπεδο. Και σε αυτό είναι που κατ' εξοχήν λειτουργούν οι Φορείς Διαχείρισης.

Όσον αφορά τη δική μας περίπτωση και έχοντας υπόψη ότι υπό τη διαχείρισή μας τελούν περιοχές με αρκετά διαφορετικά οικοσυστήματα και με ένα φάσμα ανθρωπογενών δραστηριοτήτων που κατανέμονται από τον κτηνοτροφικό μέχρι τον τουριστικό τομέα, η λειτουργία στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης συνεπάγεται συνοπτικά τα εξής δύο στοιχεία:

- Ενημέρωση – ευαισθητοποίηση, κατανόηση και αποδοχή της έννοιας της προστασίας του περιβάλλοντος και των σχετικών πρακτικών από τους δραστηριοποιούμενους – ενδιαφερόμενα μέρη (stakeholders) στις προστατευόμενες περιοχές (πρόκειται για τα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που με κάποιον τρόπο σχετίζονται οικονομικά με τις περιοχές) καθώς και από τις συναρμόδιες υπηρεσίες. Κι αυτό γιατί η μέχρι τώρα εμπειρία έχει αποδείξει ότι όταν οι αποφάσεις ή/και τα μέτρα που λαμβάνονται δεν τυγχάνουν της αποδοχής των stakeholders, δεν επιφέρουν τα αναμενόμενα αποτελέσματα ή επιφέρουν τα αντίθετα.
- Χάραξη πολιτικών, λήψη αποφάσεων, ανάπτυξη συνεργασιών με τοπικούς ή υπερτοπικούς φορείς και σχεδιασμός – υλοποίηση δράσεων, πάντα με τη συμμετοχή των πολιτών, που έχουν ως στόχο την οικονομική μεγέθυνση της τοπικής κοινωνίας με τρόπο που δεν καταναλώνει τους φυσικούς πόρους και δεν καταστρέφει τη βιοποικιλότητα των περιοχών. Αν αυτό μοιάζει γενικόλογο είναι διότι στην εκάστοτε εξεταζόμενη περίπτωση οικονομικής δραστηριότητας, η ακολουθούμενη πορεία για την εξυπηρέτηση του προαναφερόμενου σκοπού έχει διαφορετικά και σαφώς ορισμένα χαρακτηριστικά. Παραδείγματα, στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης είναι:

- ✦ Δημιουργία και λειτουργία εντός θεσμικού πλαισίου που με σαφήνεια (όσον αφορά τον τρόπο, το χώρο και τον χρόνο) ορίζει τις επιτρεπόμενες χρήσεις μιας προστατευόμενης περιοχής ώστε η οποιαδήποτε δραστηριότητα να αδειοδοτείται επαρκώς τεκμηριωμένα.
- ✦ Οικοτουριστικές δραστηριότητες όπως συμμετοχή σε αγροτικές εργασίες, παρατήρηση πουλιών, λοιπής πανίδας και χλωρίδας, συμμετοχή σε αθλήματα (ράφτινγκ, πεζοπορία, αλεξίπτωτο πλαγιάς) κ.α..
- ✦ Στροφή του πρωτογενούς τομέα σε πιο φιλοπεριβαλλοντικές πρακτικές, με τη μελέτη και εφαρμογή ενός ολιστικού πλάνου για τη βιολογική (ή ακόμα και τη φυσική) καλλιέργεια περιοχών που προς το παρόν καλλιεργούνται συμβατικά και εντατικά καθώς και για τη βιολογική κτηνοτροφία. Στο ίδιο πλαίσιο θα πρέπει να εξετάζονται χρηματοδοτικές δυνατότητες, με τη μορφή κινήτρων προς τους αγρότες (γεωργούς και κτηνοτρόφους).
- ✦ Ανάπτυξη ήπιων δραστηριοτήτων (χαμηλής έως μέτριας δυναμικότητας) του δευτερογενούς, μεταποιητικού τομέα, στον οποίο παρατηρείται σημαντικό κενό γενικά στην Ελλάδα, με αξιοποίηση των προϊόντων του πρωτογενούς τομέα, τοπικά. Με αυτόν τον τρόπο, ειδικά τα εξαγωγίμα προϊόντα, θα αποκτούσαν αρκετά μεγαλύτερη αξία.
- ✦ Δέσμευση κοινοτικών και κρατικών κονδυλίων με στόχο την αξιοποίησή τους για μελέτες, τεχνικά έργα και προμήθειες που εξυπηρετούν περιβαλλοντικά τις περιοχές καθώς και τη διάχυσή των χρημάτων προς τις τοπικές αγορές.

2. Ποια είναι η οικονομική σημασία της βιώσιμης ανάπτυξης, μπορεί να καταστήσει ένα έργο οικονομικά βιωσιμότερο μακροπρόθεσμα?

Απ.: Αν δεχτούμε ότι η βιώσιμη ανάπτυξη είναι προσεγγιστικά αυτό που από την προηγούμενη απάντηση φαίνεται ότι αντιλαμβάνεται ο Φορέας, τότε είναι προφανές ότι μπορεί να καταστήσει ένα έργο οικονομικά βιωσιμότερο μόνο και μόνο από την αειφορική διαχείριση των πλουτοπαραγωγικών πηγών που προσφέρει το περιβάλλον. Ωστόσο, κι αυτό είναι το κλειδί της υπόθεσης, η περιβαλλοντική βιωσιμότητα και η οικονομική, στο πλαίσιο της ανταγωνιστικότητας, συχνά είναι έννοιες διακριτές και μάλιστα αντικρουόμενες. Με πολύ απλά λόγια, μια οικονομική δραστηριότητα στη σημερινή εποχή οφείλει να αναζητά τη χρυσή τομή μεταξύ περιβαλλοντικής και οικονομικής βιωσιμότητας, εφόσον αυτή υπάρχει.

3. Η ταχύρυθμη ανάπτυξη που επιχειρείται στις παράλιες περιοχές της Ελλάδας μπορεί να έχει περισσότερες αρνητικές συνέπειες μακροπρόθεσμα σε σχέση με τα αντίστοιχα οικονομικά οφέλη?

Απ.: Δεδομένου ότι στη βάση της νοοτροπίας της πλειονότητας των επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα βρίσκεται το άμεσο και σχετικά εύκολο κέρδος, χωρίς μακροπρόθεσμο σχεδιασμό ή όραμα, μια βάση που καλλιεργείται και από την κρατική δομή με τον τρόπο που λειτουργεί, η εν λόγω ταχύρρυθμη ανάπτυξη κατά πάσα πιθανότητα θα έχει περισσότερες αρνητικές συνέπειες. Αποψη που υποστηρίζεται και από το γεγονός ότι δεν υπάρχει προθυμία για την ανάληψη του κόστους ορθολογικού – περιβαλλοντικού σχεδιασμού και εκπόνησης αντίστοιχων μελετών, κατάλληλης χωροθέτησης των δραστηριοτήτων (ακόμα και αποδοχής της μηδενικής λύσης και αναζήτησης εναλλακτικών) καθώς και εφαρμογής τεχνολογιών αντιρρύπανσης.

4. Ποιοι είναι οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι που αντιμετωπίζουν οι παράλιες περιοχές με την ανάπτυξη των επιχειρήσεων και την αύξηση του τουρισμού?

Απ.: Πολύ συνοπτικά, είναι οι ακόλουθοι:

- Ρύπανση της ατμόσφαιρας (κυρίως σε περιοχές που βρίσκονται κοντά σε λιμάνια)
- Ρύπανση των θαλάσσιων υδάτων από υγρά απόβλητα και στερεά απορρίμματα (κυρίως αστικά και στις δύο περιπτώσεις), που προέρχονται στις περισσότερες περιπτώσεις από παράνομη ή ανορθολογική διάθεσή τους
- Ρύπανση του εδάφους των παραλιών κυρίως από στερεά απορρίμματα
- Ρύπανση και υποβάθμιση των οικοτόπων όπου εντοπίζονται υποθαλάσσια λιβάδια του είδους *Posidonia oceanica* (ένα προστατευόμενο πολυετές φυτό, ένα «δέντρο» της θάλασσας, με «κορμό», φύλλα, λουλούδια και καρπούς που σχηματίζει εκτεταμένα υποθαλάσσια λιβάδια, τα «δάση της θάλασσας»)
- Καταστροφή των αμμοθινών από την ανεξέλεγκτη χρήση μηχανοκίνητων επί των παραλιών (για τον καθαρισμό ή άλλες δραστηριότητες). Οι αμμοθίνες είναι αποτέλεσμα της δράσης της θάλασσας και του ανέμου. Πρόκειται για ευαίσθητα και δυναμικά οικοσυστήματα που φιλοξενούν πληθώρα φυτών και ζώων που λειτουργούν σαν οχυρωματικά έργα στις παραλίες, προστατεύοντας το έδαφος στο εσωτερικό από τη διαβρωτική δράση της θάλασσας
- (Στην περιοχή μας όπως και σε άλλες) Υποβάθμιση του οικοτόπου όπου απαντά και καταστροφή ατόμων κρίνου της θάλασσας (*Panocratium maritimum*), που αποτελεί ένα από τα ομορφότερα αγριολούλουδα της χώρας μας και στολίζει τις αμμώδεις παραλίες μας από τις αρχές του Αυγούστου έως τα μέσα του Σεπτεμβρίου. Είναι ένα βολβώδες φυτό, ενδημικό στην περιοχή της Μεσογείου και της νοτιοδυτικής Ευρώπης, πολυετές, αειθαλές και τα άνθη του έχουν μια ευχάριστη και εξωτική μυρωδιά
- Αισθητική ρύπανση, που, τουλάχιστον για αυτούς που διαθέτουν μέτρια έως υψηλή αισθητική αντίληψη, δεν είναι υποδεέστερη σε σύγκριση με τις υπόλοιπες και αποτελεί σε πολλές περιπτώσεις λόγο απόρριψης τουριστικών επιλογών
- Διάβρωση των ακτών από τον κυματισμό λόγω της αυξημένης κίνησης των πλοίων

5. **Υπερθέρμανση του πλανήτη.** Σε έρευνα του Center on Ecotourism and Sustainable Development, αναφέρεται ότι κατά τον σχεδιασμό των έργων ανάπτυξης σε παράλιες ζώνες δεν λαμβάνονται υπόψη οι κλιματικές αλλαγές. Υπάρχουν ενδείξεις για τέτοιες

πρακτικές στην Ελλάδα? Μπορεί η μη υιοθέτηση μέτρων να μειώσει τη μακροβιότητα των έργων?

Απ.: Όπως είναι αναμενόμενο, κάθε δραστηριότητα που αναπτύσσεται χωρίς να ενσωματώνει το δυναμικό χαρακτήρα του περιβάλλοντος στο οποίο αναπτύσσεται, δε φέρει δηλαδή το απαραίτητο υπόβαθρο της προσαρμοστικότητας (όπως τη συναντάμε ακόμα και στη θεωρία της εξέλιξης), δεν είναι δυνατό να είναι μακρόβια. Παρότι η κλιματική αλλαγή είναι το μήλο της έριδος για πολλούς επιστήμονες και μη, καθίσταται φανερό σε καθένα που θα παρατηρήσει το κλίμα και τις ατμοσφαιρικές συνθήκες για λίγα χρόνια και χωρίς να έχει ιδιαίτερες χρονοσειρές στη διάθεσή του, ότι η κατάσταση δεν είναι στατική και μάλιστα τείνει να εμφανίζει συχνότερα ακραίες τιμές για διάφορες κλιματικές παραμέτρους. Αυτό έχει ένα φάσμα συνεπειών που σαφώς επηρεάζουν τη μακροβιότητα των έργων. Όσον αφορά το ποιες είναι οι ακολουθούμενες πρακτικές στην Ελλάδα ή το πώς μπορεί να επηρεάσουν οι κλιματικές αλλαγές τις δραστηριότητες σε αυτό το χώρο, στον παρακάτω ιστότοπο της WWF (<http://www.wwf.gr/sustainable-economy/clean-energy/climate-change>), μπορούμε να βρούμε το ενδιαφέρον κείμενο που ακολουθεί: *«Ο πλούτος της Ελλάδας συνδέεται αναπόσπαστα με τις κλιματικές της συνθήκες. Το ζεστό ξηρό καλοκαιρινό κλίμα σε συνδυασμό με τα χιλιάδες χιλιόμετρα ακτογραμμών μαγνητίζουν τουρίστες από όλο τον κόσμο. Τα ζεστά καλοκαίρια, σε συνδυασμό με τους ήπιους υγρούς χειμώνες, ευνοούν την ανάπτυξη της γεωργίας ως αναπόσπαστο κομμάτι της οικονομίας. Κάτω από τις ίδιες κλιματικές συνθήκες, χιλιάδες εκτάρια δάσους καλύπτουν την χώρα και φιλοξενούν μια μεγάλη βιοποικιλότητα. Σήμερα αυτός ο φυσικός πλούτος βρίσκεται κάτω από μεγάλη πίεση, εξαιτίας της αύξησης του πληθυσμού και της άναρχης ανάπτυξης. Η υπερθέρμανση του πλανήτη θα προκαλέσει ακόμα μεγάλες πιέσεις στη χώρα μας. Μελέτη του ΟΗΕ δείχνει πως η Ελλάδα, όπως και ολόκληρη η Μεσόγειος συγκαταλέγεται ανάμεσα στα 18 «καυτά» σημεία του πλανήτη, τα οποία θα αντιμετωπίσουν τα μεγαλύτερα προβλήματα εξαιτίας της εντεινόμενης αλλαγής του κλίματος.*

Η έρευνα του WWF Ελλάς σε συνεργασία με το Εθνικό Αστεροσκοπείο Αθηνών, με τίτλο «Το αύριο της Ελλάδας» επιχειρεί μια πρόβλεψη για τις κλιματικές συνθήκες στην Ελλάδα την περίοδο 2020-2050, δηλαδή σχεδόν αύριο.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, η ήδη υπάρχουσα δυσφορία των κατοίκων στις πόλεις πρόκειται να ενταθεί. Οι κάτοικοι πόλεων όπως η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, η Λαμία και η Λάρισα θα υπόκεινται μέχρι και σε 20 περισσότερες ημέρες καύσωνα. Παράλληλα, σε Λαμία, Λάρισα, Βόλο, Θεσσαλονίκη και Αθήνα, η συνολική βροχοπτώση θα μειωθεί, αλλά αναμένεται να αυξηθούν κατά 10-20% οι ακραίες βροχοπτώσεις. Με άλλα λόγια φαίνεται πως αυξάνεται ο κίνδυνος τόσο για πλημμυρικά επεισόδια όσο και για εξάπλωση πυρκαγιών στα περιαστικά δάση.

Σημαντικά θα επηρεαστούν και οι τουριστικοί προορισμοί της χώρας μας. Από 5 ως και 15 περισσότερες θα είναι οι μέρες με καύσωνα στους υπό εξέταση τουριστικούς νομούς, ενώ θα αυξηθούν περαιτέρω και οι νύχτες όπου η θερμοκρασία δεν θα πέφτει κάτω από τους 20°C, κυρίως στις νησιωτικές περιοχές, όπως η Ρόδος και τα Χανιά.

Οι δέκα μεγαλύτεροι αγροτικοί νομοί της χώρας θα δεχθούν επίσης μεγάλη πίεση από την κλιματική αλλαγή, με αποτέλεσμα να αυξηθούν οι μέρες καύσωνα, οι συνεχόμενες ημέρες χωρίς βροχή, να μειωθούν οι χειμερινές βροχοπτώσεις και συνεπώς να αυξηθεί κατά πολύ ο κίνδυνος πυρκαγιάς. Για παράδειγμα, στην Εύβοια αναμένονται περισσότερες από 25 επιπλέον ζηρές ημέρες σε σχέση με σήμερα, οι Σέρρες και η Λάρισα θα ζήσουν 20 περισσότερες μέρες καύσωνα, ενώ στο Ηράκλειο και την Πέλλα οι βροχοπτώσεις το χειμώνα θα μειωθούν κατά 15%. Παρουσιάζεται επίσης αυξημένος κίνδυνος για ερημοποίηση νέων εκτάσεων και μείωση στη διαθεσιμότητα νερού.

Η κλιματική αλλαγή αναμένεται να θέσει σε μεγάλη δοκιμασία και τους Εθνικούς Δρυμούς, καθώς προβλέπεται αύξηση των ημερών με υψηλό ρίσκο εμφάνισης πυρκαγιάς σε όλους τους Δρυμούς της χώρας.

Τέλος, σε σχετική της έκθεση που δημοσιεύτηκε το 2011, η Τράπεζα της Ελλάδος επισημαίνει πως το οικονομικό κόστος της κλιματικής αλλαγής για τη χώρα μας είναι εξαιρετικά υψηλό: στο δυσμενέστερο σενάριο, το συνολικό κόστος για την ελληνική οικονομία ως το 2100 ανέρχεται στα 701 δις ευρώ, ποσό υπερδιπλάσιο του εθνικού μας χρέους το 2009. Οι συντάκτες της Έκθεσης σημειώνουν πως η υιοθέτηση πολιτικών που προστατεύουν το κλίμα είναι η οικονομικότερη επιλογή που διαθέτουμε. Εφόσον η

Ελλάδα μειώσει δραστικά τις εκπομπές, στο πλαίσιο αντίστοιχης παγκόσμιας προσπάθειας, το συνολικό κόστος μειώνεται κατά €265 δις, στα €436 δις.

Προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή

Η Ελλάδα δεν έχει σχεδιάσει μέχρι στιγμής κάποια εθνική στρατηγική για τη προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή, αν και γεωγραφικά ανήκει σε μια από τις πιο ευπαθείς περιοχές της Μεσογείου. Η προσαρμογή της Ελλάδας αποτελεί αναγκαιότητα και όχι πολυτέλεια. Η εξάρτηση της χώρας μας από το φυσικό περιβάλλον είναι εξαιρετικά μεγάλη για να αγνοηθεί, ακόμα και σε συνθήκες οικονομικής κρίσης.

Τι προτείνουμε

Η χώρα μας πρέπει να λάβει μια σειρά από άμεσα μέτρα και μάλιστα σε σύντομο χρονικό διάστημα. Επιγραμματικά αυτά είναι:

- Άμεση έρευνα για την προσαρμογή του συνόλου των δραστηριοτήτων και των φυσικών βιοτόπων της χώρας στην κλιματική αλλαγή, όπου θα περιγράφεται η παρούσα κατάσταση, οι προβλέψεις για το μέλλον και οι ενδεδειγμένες παρεμβάσεις.
- Άμεση ολοκλήρωση των σχεδίων διαχείρισης λεκανών απορροής των υδάτινων πόρων
- Επαναδραστηριοποίηση της Εθνικής Επιτροπής για την Καταπολέμηση της Ερημοποίησης
- Ολοκληρωμένο πρόγραμμα προσαρμογής της χώρας στην κλιματική αλλαγή, με:
 - ο Ορίζοντα πενταετίας 2015 – 2020
 - ο Δέσμευση πόρων από ευρωπαϊκά προγράμματα και το ΕΣΠΑ
 - ο Υλοποίηση παρεμβάσεων σε όλους τους τομείς, ήτοι δάση, νερό, υγεία, τουρισμό, γεωργία, αστικές περιοχές»

6. Αύξηση του θαλάσσιου τουρισμού και της κρουαζιέρας στη Θεσπρωτία μπορεί να διαταράξει την περιβαλλοντική ισορροπία, υπάρχει επαρκής σχεδιασμός από το κράτος για τη προστασία των παράκτιων ζωνών, τη βιώσιμη ανάπτυξή τους? Είναι το

μοντέλο διοικητικής διαχείρισης ικανό να αξιολογήσει τις επιπτώσεις και να λάβει τα απαραίτητα μέτρα?

Απ.: Καταρχήν είναι δεδομένο το πρόβλημα της πολυνομίας στην Ελλάδα. Υπάρχει θεσμικό πλαίσιο που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί προς την κατεύθυνση της προστασίας των παράκτιων ζωνών αλλά σε πολλές περιπτώσεις οι υφιστάμενες (ή/και οι σχεδιαζόμενες) επί μέρους διατάξεις αλληλεπικαλύπτονται και αντίκεινται ή/και φέρουν κενά. Πέραν όμως αυτού, θα μπορούσε να ειπωθεί με σχετική ασφάλεια ότι, σε θεωρητικό επίπεδο, το ζήτημα εν γένει αντιμετωπίζεται επαρκώς (ως ένδειξη, αναφέρω εδώ το Άρθρο 13 του Ν. 3937/2011 «*Διατήρηση της βιοποικιλότητας και άλλες διατάξεις*»), αρκεί να εξαιρέσουμε περιπτώσεις όπως το επίμαχο νομοσχέδιο για τον αιγιαλό. Το βασικό πρόβλημα όμως του μοντέλου διοικητικής διαχείρισης δεν εντοπίζεται τόσο στην αξιολόγηση των επιπτώσεων και το σχεδιασμό των απαραίτητων μέτρων όσο στην υλοποίηση των τελευταίων και την εφαρμογή του νόμου γενικότερα. Γεγονός που με μεγάλη ασφάλεια μπορούμε να ισχυριστούμε, ύστερα από αρκετά χρόνια (και βιωματικής) παρατήρησης. Σε αυτή την περίπτωση, όπως και σχεδόν σε όλες τις υπόλοιπες, όσο η υπόσχεση μεγάλου και άμεσου οικονομικού οφέλους (προς όλες τις κατευθύνσεις) θα πλανάται στην ατμόσφαιρα, τόσο η λήψη μέτρων θα παραμένει άσκηση επί χάρτου.

7. Εάν ένα μέρος των εσόδων από τις τουριστικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στις παράκτιες ζώνες μπορούσε να διατίθεται για διορθωτικές ενέργειες, θα είχε θετικό αντίκτυπο?

Απ.: Στην περίπτωση αναστρέψιμων αρνητικών επιδράσεων, ναι. Ωστόσο, μπορούν να υπάρξουν επιπτώσεις, με την πρόβλεψή τους να μην είναι πάντα δυνατή, για την αντιμετώπιση των οποίων και την επιστροφή σε μια πρότερη κατάσταση, δεν επαρκεί οποιοδήποτε χρηματικό ποσό. Κι αυτό διότι είτε η από τον άνθρωπο κεκτημένη γνώση είναι ελλιπής είτε η επιζητούμενη αναστροφή υπόκειται σε περιοριστικούς νόμους της Φύσης. Για αυτές λοιπόν τις περιπτώσεις, ο αντίκτυπος θα μπορούσε να

είναι ακόμα και αρνητικός, αν εξετάσουμε την κοινή γνώμη, μόνο και μόνο επειδή κάποιος που θα δαπανούσε χρήματα θα έμοιαζε να προσπαθεί να «χρυσώσει το χάπι» της τοπικής κοινωνίας.

8. Σύμφωνα με τον Ν.2742/1999, Άρθρο 15, Παράγραφος 2.β. *“...οι φορείς διαχείρισης μεριμνούν για τη συλλογή, ταξινόμηση και επεξεργασία περιβαλλοντικών στοιχείων και δεδομένων για τις περιοχές ευθύνης τους...για την άσκηση της λειτουργίας αυτής οι φορείς διαχείρισης συνεργάζονται με το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, άλλα αρμόδια υπουργεία, Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα, ερευνητικά κέντρα και ινστιτούτα, μη κυβερνητικές οργανώσεις και άλλους οργανισμούς δημόσιου και ιδιωτικού χαρακτήρα..”* Ποια είναι η αντιμετώπιση από τους κρατικούς και ιδιωτικούς φορείς, των Φορέων Διαχείρισης?

Απ.: Εδώ έχουν άμεση εφαρμογή οι εισαγωγικές διευκρινίσεις, καθότι κάθε Φορέας βρίσκεται σε διαφορετική κατάσταση. Σε αυτό έχουν συμβάλει πολυποίκιλοι παράγοντες. Μεταξύ άλλων, έχει ακουστεί η άποψη ότι, όσον αφορά στη δική μας περίπτωση, στερούμαστε την εμβληματική παρουσία ζωικών ή φυτικών ειδών, αναγνωρίσιμων, που σε άλλους Φορείς έχουν προσδώσει κύρος εξ αρχής. Αναφέροντας τη φράση «εξ αρχής», δηλώνεται έμμεσα ότι το κύρος και η αποδοχή χτίζονται με την πάροδο του χρόνου και κάθε άλλο παρά δεδομένα μπορούν να θεωρηθούν. Κι αυτό παρόλο που κάποιος θα περίμενε ότι η πολιτεία έχει φροντίσει για τη δημιουργία του θεωρητικού – θεσμικού, έστω, υποβάθρου της αποδοχής. Ωστόσο, για να καταστήσω ρητό κάτι που υπόρρητα μέχρι στιγμής έχω δηλώσει, ο Φορέας μας απολαμβάνει σχεδόν μηδενικής αποδοχής από τους υπόλοιπους κρατικούς και ιδιωτικούς φορείς. Το μικρό κομμάτι αποδοχής οφείλεται κυρίως στους κεντρικούς κρατικούς φορείς, οι οποίοι εξυπηρετούν συγκεκριμένους σκοπούς μέσω των Φορέων, ενώ το μεγάλο έχει απολεσθεί (αν ποτέ υπήρξε έστω και δυνητικά) από τους τοπικούς (κρατικούς και ιδιωτικούς). Κι αυτό διότι αρκετές αρμοδιότητες των τοπικών κρατικών φορέων αλληλεπικαλύπτονται με αυτές των Φορέων Διαχείρισης, χωρίς να έχει προηγηθεί μια διαδικασία ζύμωσης,

προετοιμασίας του εδάφους με κατάλληλη ενημέρωση, σύναψη συμφωνιών ή πρωτοκόλλων συνεργασίας. Ακόμα, το μεγάλο ζητούμενο της αποδοχής από τους πολίτες βρίσκεται σε αδιέξοδο καθότι είτε η ενημέρωση είναι μέχρι τώρα πλημμελής είτε έχουν υπάρξει προσπάθειες να ταχθεί η κοινή γνώμη κατά των Φορέων από διάφορες ομάδες των οποίων τα συμφέροντα θίγονται κατά καιρούς. Το σίγουρο είναι ότι όσο στην Ελλάδα λείπει ή περιβαλλοντική παιδεία και επικρατεί η νοοτροπία ότι η περιβαλλοντική διάσταση της ανάπτυξης είναι μια ακόμα τροχοπέδη, ένα ακόμα νομικό εμπόδιο ή πιθανότητα απώλειας κέρδους, οι Φορείς Διαχείρισης, όπως κάθε φορέας που εξυπηρετεί την ανάγκη της προστασίας και ορθολογικής διαχείρισης του περιβάλλοντος, θα αντιμετωπίζεται, στην καλύτερη περίπτωση, με καχυποψία και αρνητική προκατάληψη.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς