



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ**  
**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ -MANAGEMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**ΟΙ ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΩΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ**  
**ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.**  
**ΜΙΑ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ**  
**ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΣΗΜΕΡΑ.**



**ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΥ ΑΜΑΛΙΑ ΤΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ**

ΣΠΕΤΣΕΣ  
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2015

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η παρούσα εργασία αποτελεί την Διπλωματική Εργασία στα πλαίσια των σπουδών μου στο πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων- Management Τουρισμού, του Τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Οφείλω θερμές ευχαριστίες στην οικογένεια μου για την ηθική και οικονομική της συμπαράσταση.

**Υπεύθυνη Δήλωση :** Βεβαιώνω ότι είμαι συγγραφέας της Διπλωματικής αυτής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται. Επίσης αναφέρονται οι πηγές από τις οποίες έγινε χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς είτε παραφρασμένες. Η Διπλωματική αυτή εργασία προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά ειδικά για τις απαιτήσεις του προγράμματος σπουδών του Τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κατάλογος Πινάκων.....	6
Κατάλογος Εικόνων.....	6
Εισαγωγή.....	7
Δομή της εργασίας.....	8
<b>1<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ</b>	
1.1 Το ευρύτερο πλαίσιο του τουρισμού και η μεσογειακή του όψη.....	9
1.2 Επιδράσεις τουρισμού.....	11
1.3 Η ελληνική τουριστική εικόνα.....	12
1.3.1 Τουριστικοί πόροι.....	17
1.3.2 Τουριστική πολιτική.....	19
1.4 Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.....	21
1.4.1 Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη νησιών.....	23
1.4.2 Διαχείριση περιβαλλοντικών επιπτώσεων.....	25
1.5 Εναλλακτικός Τουρισμός.....	26
1.6 Θαλάσσιος τουρισμός στα ελληνικά νησιά.....	28
1.6.1 Βασικοί ορισμοί.....	31
1.6.2 Θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής.....	32
1.6.3 Προοπτικές και προβλήματα του κλάδου.....	34
1.6.4 Θαλάσσια φεστιβάλ - αγώνες.....	38
<b>2<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ</b>	
2.1 Η έννοια της ανταγωνιστικότητας.....	41
2.2 Η έννοια της επιχειρηματικότητας.....	43
2.3 Υφιστάμενη οικονομική κρίση.....	47
<b>3<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ</b>	
3.1 Το νομοθετικό πλαίσιο και τα χαρακτηριστικά των λιμενικών αρχών.....	50
3.2 Τουριστική Νομοθεσία.....	53
<b>4<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ</b>	
4.1 Μέτρα προστασίας του τουριστικού κοινού - συμμετοχή λιμενικών αρχών.....	55

4.2 Μελέτες τουριστικής ανάπτυξης.....	58
<b>5<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΙΑΚΡΑΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ</b>	
5.1 Διακρατικές σύνοδοι σχετικές με τον Τουρισμό.....	60
<b>6<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ</b>	
6.1 Γενικά στοιχεία.....	65
6.2 Οι λιμενικές αρχές και οι πρωτοβουλίες τους: Θετικός και αρνητικός αντίκτυπος...	66
6.2.1 Παράδειγμα προς μίμηση το Λιμενικό Ταμείο Σκύρου.....	69
6.3 Συμβολή των Λιμενικών Αρχών στην ανάπτυξη του τουρισμού.....	71
6.3.1 Επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια.....	77
<b>7<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ</b>	
7.1 Το νησί των Σπετσών.....	79
7.1.1 Σχετικές εισηγήσεις για την τουριστική ανάπτυξη.....	82
7.1.2 Αθλητικά γεγονότα στο νησί.....	84
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>86</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>88</b>

### **Κατάλογος Πινάκων**

Πίνακας 1.1 Έμμεση επίδραση του τουρισμού σε εγχώριους κλάδους (έτος 2010).....	12
Πίνακας 1.2 Ποσοστιαία κάλυψη εμπορικού ελλείμματος.....	15
Πίνακας 1.3 Συναλλαγματικές εισπράξεις, δαπάνη ανά άφιξη & ανά διανυκτέρευση...15	
Πίνακας 1.4 Βασικά μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού για το έτος 2012.....	16
Πίνακας 1.5 Στρατηγική Νησιά 2020.....	24

### **Κατάλογος Εικόνων**

Εικόνα 1.1 Στρατηγική ανάπτυξη τουρισμού.....	20
Εικόνα 1.2 Συνιστώσες της βιωσιμότητας.....	22
Εικόνα 1.3 Χωροθέτηση ελληνικών νησιών.....	30
Εικόνα 1.4 Γιότινγκ (yachting).....	33
Εικόνα 1.5 Μαρίνα ελλιμενισμού Αλίμου.....	35
Εικόνα 1.6 Americas Cup World Series.....	38
Εικόνα 1.7 Tall Ships Race.....	39
Εικόνα 1.8 "Regatta Storica".....	40
Εικόνα 6.1 Βραβείο Λιμενικού Ταμείου Σκύρου.....	70
Εικόνα 7.1 Σπέτσες (φωτογραφία από Google earth).....	79
Εικόνα 7.2 Αεροφωτογραφία Σπετσών.....	80
Εικόνα 7.3 Κολυμβητικός αγώνας διάπλους Σπετσών.....	85
Εικόνα 7.4 Spetses Mini Marathon 2012.....	85

## **Εισαγωγή**

Στη σύγχρονη εποχή, περισσότερο παρά ποτέ υπάρχει η ανάγκη να αξιοποιηθεί στο έπακρο η δυνατότητα της χώρας για τουριστική ανάπτυξη. Οι προσπάθειες των ιθυνόντων στράφηκαν προς αυτή την κλιμακούμενη ανάγκη αφενός λόγω της οικονομικής κρίσης που πλήττει τη χώρα μας τα τελευταία χρόνια και αφετέρου λόγω της παράδοσης αιώνων που θέλει την Ελλάδα να βρίσκεται στο επίκεντρο του τουρισμού, κυρίως λόγω των φυσικών της τοπίων και των ιδιαίτερων κλιματικών συνθηκών.

Φυσικά, σε προηγούμενες εποχές η Ελλάδα δεν αποτελούσε υποχρεωτικά θέρτρο τουριστικής περιόδου, ωστόσο υπήρχε πάντοτε χώρος εμπορικών συναλλαγών και κεντρικό σημείο μετακινήσεων ήδη από την αρχαιότητα. Ωστόσο, ο όγκος των τουριστών και η επιθυμία για την παροχή όλο και υψηλότερου επιπέδου υπηρεσιών, οδηγεί υποχρεωτικά στην θέσπιση αυστηρότερου νομοθετικού πλαισίου και συγκεκριμένων διατάξεων αναφορικά με τον τρόπο λειτουργίας των φορέων που εμπλέκονται με τον τουρισμό, είτε πρόκειται για τις υπηρεσίες του κράτους που κρίνονται αρμόδιες, είτε πρόκειται ακόμη και για τις ατομικές επιχειρήσεις που όσο μεμονωμένα και αν λειτουργούν, είναι κατανοητό ότι επηρεάζουν και αυτές με τη σειρά τους το σύνολο και, φυσικά, το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών στη διαμόρφωση μιας γενικής εντύπωσης.

## Δομή της εργασίας

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία αναπτύσσεται συνολικά σε επτά κεφάλαια, μέσα από τα οποία γίνεται εκτενής ανάλυση του θέματος που πραγματεύεται.

Το **πρώτο κεφάλαιο** είναι εισαγωγικό και σε αυτό αναλύονται βασικά στοιχεία που αφορούν τον τουρισμό. Τέτοια στοιχεία είναι οι επιδράσεις του τουρισμού, οι κύριοι τουριστικοί πόροι και η αντίστοιχη τουριστική πολιτική που ακολουθείται, ο άξονας της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης, τα είδη του εναλλακτικού τουρισμού κ.α.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** αναλύονται οι έννοιες της ανταγωνιστικότητας και της επιχειρηματικότητας σε συνδυασμό με την υφιστάμενη οικονομική κρίση που πλήττει μέχρι και σήμερα πολλές χώρες διεθνώς.

Βασικά χαρακτηριστικά της τουριστικής νομοθεσίας, καθώς και το νομοθετικό πλαίσιο που αναφέρεται στις αρμοδιότητες των λιμενικών αρχών παραθέτεται στο **τρίτο κεφάλαιο**.

Το πλαίσιο δράσης και συμμετοχής των λιμενικών αρχών στον τουρισμό και γενικά η τουριστική ανάπτυξη αναλύεται στο **τέταρτο κεφάλαιο**. Εδώ γίνεται αναφορά και σε μελέτες τουριστικής ανάπτυξης.

Το **πέμπτο κεφάλαιο** αναφέρεται αποκλειστικά στις διακρατικές συνόδους που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια και σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τον τουρισμό.

Ο κύριος ρόλος των λιμενικών αρχών στον τουρισμό παρουσιάζεται στο **έκτο κεφάλαιο**. Εδώ αναλύονται οι δυνατές πρωτοβουλίες των λιμενικών αρχών στον τουρισμό και η συμβολή τους στην ανάπτυξη του. Επίσης δίνονται παραδείγματα επιτυχημένου έργου των λιμενικών αρχών.

Στο **έβδομο κεφάλαιο** πραγματοποιείται μια μελέτη περίπτωσης και αυτή αφορά το νησί των Σπετσών και το ρόλο που παίζουν οι τοπικές λιμενικές αρχές στην στήριξη και ανάπτυξη του τουρισμού.

Τα συνολικά **συμπεράσματα** που αναδύονται από την παρούσα μελέτη παρατίθενται στο τελευταίο μέρος της εργασίας, όπου και επισημαίνεται ο σημαντικός ρόλος των λιμενικών αρχών στη στήριξη του τουρισμού.



## **1<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

### **ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

#### **1.1 Το ευρύτερο πλαίσιο του τουρισμού και η μεσογειακή του όψη**

Προκειμένου να γίνει κατανοητή η ελληνική τουριστική κίνηση και ανάπτυξη, κρίνεται σκόπιμο να γίνει μία σύντομη αναφορά στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου καθώς, όπως είναι κατανοητό, η Ελλάδα επηρεάζεται από την τουριστική δύναμη των γειτονικών ιδιαίτερα χωρών, οι οποίες ενδεχομένως μοιράζονται παρόμοιες αρετές με εκείνη, όπως μπορεί να είναι το κλίμα και οι φυσικές ομορφιές της χώρας (Παππάς, 2008).

Ξεκινώντας, λοιπόν, από τον ευρύτερο χώρο της Μεσογείου σημειώνουμε ότι ο χώρος της Μεσογείου συγκέντρωνε από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και μετά πολυάριθμους τουρίστες στις παράκτιες αλλά και στις νησιωτικές περιοχές της. Ιδιαίτερα από τη δεκαετία του 1950 και μετά, εντοπίζεται μεγάλη τουριστική αύξηση στις χώρες της Ισπανίας και της Ιταλίας. Στην Ελλάδα, όπως και σε άλλες γειτονικές χώρες μεταξύ των οποίων η Μάλτα και η Γιουγκοσλαβία, τα ποσοστά των τουριστών άρχισαν να αυξάνονται τη δεκαετία που ακολούθησε και ιδιαίτερα το 1970, ενώ παρόμοια ανάπτυξη σημειώθηκε και στην Κύπρο και σε χώρες όπως η Τυνησία και το Μαρόκο, περιμετρικά της λεκάνης της Μεσόγειου. Σταδιακά, η Μεσόγειος έγινε ένα διεθνές κέντρο τουρισμού το οποίο συγκέντρωνε επισκέπτες από όλες τις μεριές του πλανήτη (Παππάς, 2008).

Η αύξηση του αριθμού των τουριστών είχε ως αποτέλεσμα την αλλαγή στον τρόπο και στις πρακτικές του τουρισμού που ήταν ιδιαίτερα πρόχειρες και χωρίς ουσιαστικό σχεδιασμό μέχρι εκείνη τη στιγμή, πρακτική, φυσικά, που ίσχυε και στην Ελλάδα, όπου ο τουρισμός ήταν περισσότερο αντικείμενο πρόχειρης διαχείρισης παρά οργανωμένου σχεδιασμού, αρχής γενομένης από το γεγονός ότι οι δομές του κράτους δεν επέτρεπαν και ιδιαίτερες σχεδιαστικές παρεμβάσεις που θα σήμαιναν και την παροχή καλύτερων και αρτιότερων υπηρεσιών (Παππάς, 2008).

Συνεχίζοντας την εξέταση της Μεσογείου και κατ' επέκταση και της Ελλάδας, αφού μοιράζονται κοινά χαρακτηριστικά, αξίζει να σημειωθεί ότι η περιοχή της

Μεσογείου συγκεντρώνει περίπου το ένα τρίτο των αφίξεων παγκοσμίως (Fokiali, 2002) και την ίδια στιγμή το 28% των παγκοσμίων εσόδων από τουριστικές πηγές (MAP, 1997).

Συγκεκριμένα, με την πάροδο των ετών και με την άνοδο του βιοτικού επιπέδου που παρατηρήθηκε από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και μετά, επισημαίνεται ότι η τουριστική κίνηση στις ευρωπαϊκές ακτές της Μεσογείου παρουσίασε αύξηση και φτάνει σε σημείο να συγκεντρώνει το 90% της παγκόσμιας τουριστικής κίνησης, ενώ μόλις το υπόλοιπο 10% μοιράζεται ανάμεσα στην Ασία και την Αφρική, αναφορικά με τις δικές τους μεσογειακές ακτές (Παπάς, 2008).

Οι χώρες της Μεσογείου που προαναφέρθηκαν δέχονται κύματα τουριστών, τα οποία προκύπτουν από χώρες της Ευρώπης, όπως η Γερμανία, η Γαλλία, η Μεγάλη Βρετανία και εκτός αυτής οι ΗΠΑ και η Ιαπωνία. Με τον τρόπο αυτό, παρατηρείται και η λεγόμενη εισροή συναλλάγματος, η οποία αναφορικά με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι μειωμένη έως και ανύπαρκτη, αφού οι περισσότερες πλέον χώρες της Ευρώπης έχουν το ίδιο νόμισμα με την Ελλάδα. Ωστόσο σε άλλες εποχές η εισροή συναλλάγματος από την τουριστική κίνηση ήταν πολύ σημαντική και συνεχίζει να είναι αν αναφερόμαστε σε χώρες όπως οι ΗΠΑ αλλά και σε χώρες από τον υπόλοιπο κόσμο (Παπάς, 2008).

Η περιοχή της Μεσογείου και η Ελλάδα που ανήκει σε αυτήν, δεν έχει κορεστεί ακόμη αναφορικά με την τουριστική της εκμετάλλευση, γεγονός που επιτρέπει στις ισχύουσες τουριστικές τάσεις που παρατηρούνται να συνεχίσουν να αποφέρουν κέρδη, με την προϋπόθεση να προωθηθεί η ανάλογη αλλαγή στην παροχή υπηρεσιών καθώς επίσης και στον εκσυγχρονισμό που απαιτείται στις υπάρχουσες μονάδες, γεγονός που δίνει στη Μεσόγειο σήμερα αλλά και θα συνεχίσει να δίνει την πρώτη θέση στην παγκόσμια τουριστική κίνηση. Τα οφέλη, επομένως, του τουρισμού είναι αξιοσημείωτα και δεν μπορούν να υποτιμηθούν, όσο και αν συχνά διατυπώνονται ενστάσεις στην τουριστική πολιτική για τα οφέλη της ή τις οποιεσδήποτε ζημίες, οι οποίες θα χρειαστούν σίγουρα τη συμβολή των λιμενικών αρχών προκειμένου να ελεγχθούν και να μην επεκταθούν σε βάρος των οφελών του τουρισμού, όπως θα αναφερθεί και στη συνέχεια της εργασίας (Παπάς, 2008).

Στα πλαίσια της εισροής τουριστών, παρατηρήθηκε έντονα, από τη μεριά των τοπικών αρχόντων αλλά και των κρατικών και διακρατικών δομών όπως είναι η ΕΕ, η δημιουργία κατάλληλων δομών υποδοχής και, ταυτόχρονα, δημιουργία προγραμμάτων

κοινωνικής και περιβαλλοντικής προστασίας, ώστε να δομηθεί το κατάλληλο πλαίσιο της εύρυθμης λειτουργίας του τουρισμού. Ιδιαίτερα στις περιπτώσεις των απλών πολιτών, οι οποίοι συχνά διατυπώνουν τις αντιρρήσεις τους και την αγανάκτησή τους, κυρίως όταν το εισόδημά τους δεν εξαρτάται από τα τουριστικά επαγγέλματα, γεγονός που καθιστά αναγκαία την ύπαρξη μίας κατάλληλης ρυθμιστικής αρχής η οποία θα φροντίζει, μεταξύ άλλων, για την εύρυθμη λειτουργία και την ανταγωνιστικότητα των τουριστικών επαγγελμάτων (Παππάς, 2008).

## 1.2 Επιδράσεις τουρισμού

Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει ο Σ.Ε.Τ.Ε., τουρισμός ορίζεται το σύνολο των δραστηριοτήτων των ανθρώπων που ταξιδεύουν και παραμένουν σε έναν τόπο διαφορετικό από αυτό του συνήθους περιβάλλοντος τους, εξαιτίας λόγων επαγγελματικών, εκπαιδευτικών, ψυχαγωγικών, υγείας, αναψυχής και διασκέδασης κ.α. (Σ.Ε.Τ.Ε., 2012).

Ο τουρισμός οδηγεί σε αύξηση της κινητικότητας του πληθυσμού και δημιουργεί ένα σύνθετο πλαίσιο παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επισκέπτες. Διακρίνεται σε εγχώριο, εισερχόμενο και εξερχόμενο. (Σ.Ε.Τ.Ε., 2012)

Σε πολλές χώρες όπως και στην Ελλάδα, ο τουρισμός έχει ευρεία οικονομική και κοινωνική σημασία. Οι κυριότερες οικονομικές επιδράσεις του είναι (Λύτρας, 1983):

- α) συμβάλει καθοριστικά στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος μέσω της αύξησης του κύκλου εργασιών και της αύξησης της ροής του συναλλάγματος
- β) συντελεί στην αύξηση της απασχόλησης και στη δημιουργία επαγγελματικών ευκαιριών συμβάλλοντας στη μείωση της ανεργίας
- γ) συμβάλει στην κατανομή του εισοδήματος σε πολλές ελληνικές περιοχές
- δ) παρέχει δυνατότητες και προοπτικές αύξησης της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας

Παράλληλα σημαντικές κοινωνικές επιδράσεις του είναι οι ακόλουθες:

- α) στηρίζει και προωθεί τη διακίνηση ατόμων, ιδεών και αγαθών
- β) σχετίζεται με την αναγκαιότητα ξεκούρασης και φυγής από την καθημερινότητα
- γ) ικανοποιεί τις πνευματικές, πολιτιστικές και ψυχολογικές ανάγκες των ατόμων
- δ) αναπτύσσει την τουριστική συνείδηση

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Τσάρτας (2010) «ο τουρισμός αποτέλεσε παράγοντα ενεργοποίησης κοινωνικών αλλαγών, διαθέτοντας όλα τα χαρακτηριστικά ενός «ολιστικού» κοινωνικού φαινομένου, που λειτούργησε καταλυτικά για την τοπική κοινωνική δομή διαμορφώνοντας νέα δεδομένα σε όλα τα επίπεδα».

Στην οικονομία το τουριστικό συνάλλαγμα επηρεάζει θετικά τον τομέα της απασχόλησης και κατ' επέκταση το εισόδημα. Ταυτόχρονα κινητοποιεί μεγάλο αριθμό παραγωγικών μονάδων της χώρας προς κάλυψη της τουριστικής ζήτησης. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός πως στην Ελλάδα πλήθος επαγγελμάτων αναπτύχθηκαν και γνώρισαν ευημερία λόγω του τουρισμού. Τέτοια είναι επαγγέλματα που σχετίζονται άμεσα με την πρωτογενή παραγωγή και τα τοπικά προϊόντα, το εμπόριο, οι υπηρεσίες εστίασης, οι υπηρεσίες διαχείρισης ακίνητης περιουσίας, οι τράπεζες κ.α. Σύμφωνα με δημοσιευμένα στοιχεία του IOBE για το έτος 2010 οι κλάδοι που επωφελούνται περισσότερο από τον τουρισμό παρουσιάζονται στον πίνακα 1.1 (I.O.B.E., 2012)

Πίνακας 1.1 Έμμεση επίδραση του τουρισμού σε εγχώριους κλάδους (έτος 2010)

Κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας	Εκατ. ευρώ
Εμπόριο	625
Ακίνητη περιουσία	605
Τράπεζες, Ασφάλειες	574
Τρόφιμα, Ποτά	310
Δικηγόροι, Λογιστές	273
Τηλεπικοινωνίες	214
Ενέργεια	209
Κατασκευές	199
Πρωτογενής τομέας	173
Εκδόσεις	128
Διαχείριση απορριμμάτων	108

(Πηγή: IOBE, 2012)

### 1.3 Η ελληνική τουριστική εικόνα

Η εικόνα του τουρισμού στην Ελλάδα παρουσιάζει πολλές ομοιότητες με τα στοιχεία της Μεσόγειου που αναφέρθηκαν παραπάνω. Με άλλα λόγια, και στην Ελλάδα παρατηρείται μεγάλη η συνεισφορά του τουρισμού στα οικονομικά μεγέθη της χώρας και ίσως και περισσότερο σημαντικά από τα αντίστοιχα της Ιταλίας και της Ισπανίας, αν εξετάσουμε τις χώρες που από κοινού με τη δική μας διαβιούν στα πλαίσια της οικονομικής κρίσης δημιουργώντας το ακρωνύμιο PIGS (Portugal, Italy, Greece και Spain). Ο λόγος είναι προφανής και σχετίζεται με τα οικονομικά μεγέθη της Ελλάδας η οποία δεν έχει ούτε αξιόλογη βιομηχανία ούτε ιδιαίτερη συμμετοχή στην παγκόσμια τεχνολογία, τουλάχιστον σε βαθμό τέτοιο που να καθίστανται οι δυνάμεις αυτές αρωγός της οικονομίας της. Ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, τα οικονομικά μεγέθη που σχετίζονται με τον τουρισμό και κάνουν λόγο για 10% του ΑΕΠ που σε κάποιες περιπτώσεις λειτουργεί μάλιστα πολλαπλασιαστικά και φτάνει το 18% του ΑΕΠ, όπως αναφέρεται σε σχετικές μελέτες (Spertou και Pappas, 2004 και Ανδρεάδης, 2005), έκαναν περισσότερο επιτακτική την ανάγκη να μελετηθεί το φαινόμενο του τουρισμού και να περιγραφούν με τρόπο εναργέστερο τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του στοιχεία και να προκύψουν οι κατάλληλες δράσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων και τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών (Παππάς, 2008).

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία από το Μουσείου Τουρισμού (2006), στα οποία φαίνεται ξεκάθαρα το τουριστικό τοπίο της περιόδου του Μεσοπολέμου, στα οποία στοιχεία γίνεται λόγος για 100.000 τουρίστες, οι οποίοι διέμεναν το πολύ μία μέρα στην Αθήνα και συνέχιζαν την κρουαζιέρα τους χωρίς να αποφέρουν σημαντικά κέρδη για τους Έλληνες του κλάδου (Παππάς, 2008).

Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι την περίοδο εκείνη από τα δέκα ταξιδιωτικά γραφεία που υπήρχαν στην Αθήνα, τα τέσσερα ήταν στα χέρια ξένων. Η κατάσταση διαφοροποιήθηκε από το τέλος του Β' Παγκόσμιου Πολέμου και μετά, όπως συνέβη και σε πολλές άλλες χώρες της Ευρώπης. Σε αυτό συντέλεσαν έξι συγκεκριμένοι λόγοι, οι οποίοι αναφέρονται στη συνέχεια (Pappas, 2001):

- η μείωση των ωρών εργασίας των δυνητικών τουριστών
- το δικαίωμα των εργαζομένων σε καλύτερες συνθήκες εργασίας και μεταξύ άλλων στο δικαίωμα των διακοπών

- η ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς
- η βελτίωση που παρατηρήθηκε στο εισόδημα των πολιτών και κυρίως σε χώρες που αποτελούν χώρες προέλευσης τουριστών.
- η μαζική παραγωγή και κατανάλωση του τουριστικού προϊόντος σε σημείο τέτοιο που βοήθησε στην επίτευξη χαμηλότερων τιμών
- η ανάπτυξη της τεχνολογίας με τρόπο τέτοιο που απέδωσε νέους τρόπους επικοινωνίας και διάδοσης του τουριστικού προϊόντος, με συνθήκες ιδιαίτερα ευνοϊκές

Σταδιακά, ο τουρισμός έγινε πολύτιμη αναπτυξιακή δύναμη κυρίως για την Ελλάδα, της οποίας οι εισοδηματικές εισροές προέκυπταν κυρίως από την εκμετάλλευση του εδάφους, καθώς και την κτηνοτροφία. Τα έσοδα για την Ελλάδα με βάση τα στοιχεία που υπάρχουν στη διάθεσή μας έφτασαν το 2004 τα 10,5 δισεκατομμύρια ευρώ (Παππάς, 2006), απασχολώντας περίπου 800.000 εργαζομένους, κυρίως σε επιχειρήσεις της επαρχίας μικρού ή μεσαίου μεγέθους, γεγονός που αναζωογονεί την ελληνική επιχειρηματικότητα (Ανδρεάδης, 2005).

Τα σχετικά δημοσιευμένα οικονομικά μεγέθη για την δεκαετία 1993-2003, καθιστούν σαφές το πόσο σημαντική είναι η τουριστική κίνηση για την Ελλάδα, ιδιαίτερα όταν καταφέρνει και ξεπερνά τα 10 δις δραχμές (στοιχεία του 2002), ποσό μεγαλύτερο από την αξία των εξαγωγών της χώρας. Οι παράγοντες αυτοί δημιούργησαν την ανάγκη να διαμορφωθούν δομές οι οποίες θα προστάτευαν το πολύτιμο προϊόν του τουρισμού και θα επιτύγχαναν (Παππάς, 2008):

- την περιφερειακή ανάπτυξη
- τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας (αποτελέσματα ιδιαίτερα σημαντικά κυρίως για τις συνθήκες της εποχής μας)
- την αύξηση των δαπανών κατά κεφαλή των τουριστών που θα επισκέπτονταν τη χώρα
- την αύξηση της διάρκειας των διακοπών τους στη χώρα κατά μέσο όρο
- την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου (γεγονός που ήδη εντοπίζεται τα τελευταία χρόνια και, τελικά,
- την εξισορρόπηση στην κατανομή της τουριστικής κίνησης, ώστε να επεκταθεί και σε άλλες περιοχές της χώρας και όχι μόνο στις ήδη αναπτυγμένες τουριστικά.

Οι προσπάθειες αυτές του ΕΟΤ υποστηρίχθηκαν από τις δομές της χώρας καθώς επίσης και από τις διεθνείς συγκυρίες όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, που φιλοξενήθηκαν στη χώρα μας, και ανέδειξαν καινούριες ευκαιρίες και, ταυτόχρονα, ανέδειξαν νέες προκλήσεις και ανάγκες. Οι προσπάθειες αυτές θα μπορέσουν να

υλοποιηθούν υπό την προϋπόθεση της ύπαρξης μιας κατάλληλης ελεγκτικής αρχής όπως θα καταδειχθεί και στη συνέχεια, η οποία όχι μόνο θα επιβλέπει και θα αποτρέπει τυχόν παρανομίες, αλλά με την ύπαρξή της θα λειτουργεί και ως παράγοντας ανταγωνιστικότητας.

Γενικά, οι βασικότεροι κλάδοι της ελληνικής οικονομίας που επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από τον τουρισμό είναι (Τσάρτας, 2010):

Κατασκευαστικός κλάδος: δομικά υλικά, ηλεκτρικά είδη, μηχανολογικός εξοπλισμός, τηλεπικοινωνίες, έπιπλα.

Πρωτογενής Τομέας: κτηνοτροφία, αλιεία, τρόφιμα, ποτά-αναψυκτικά, μεταφορές

Επιχειρήσεις – Υπηρεσίες: χονδρικό και λιανικό εμπόριο, βιοτεχνικά, ένδυση & υπόδηση, κοσμήματα

Στον πίνακα 1.2 παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη της ποσοστιαίας κάλυψης του εμπορικού ελλείμματος από το τουριστικό συνάλλαγμα. Όπως προκύπτει, το υψηλότερο ποσοστό καταγράφεται για το έτος 2000.

Πίνακας 1.2 Ποσοστιαία κάλυψη εμπορικού ελλείμματος.

Έτη	Ποσοστιαία κάλυψη εμπορικού ελλείμματος (%)
1961	18,8
1970	19,3
1980	25,5
1990	21,0
2000	45,9
2005	32,3

(Πηγή: Τσάρτας, 2010)

Βάσει δημοσιευμένων στοιχείων του ΣΕΤΕ, η συμβολή του τουρισμού στην οικονομία της Ελλάδας είναι μεγάλη. Συγκεκριμένα η συμμετοχή στο ΑΕΠ είναι της τάξης του 16,4% για το 2012 και 15,8% για το 2011. Αντίστοιχα η απασχόληση στον τομέα του τουρισμού διαμορφώνεται στο 18,3% το 2012 και 17,6% το 2011. Οι επιδόσεις αυτές είναι αξιόλογες και πολύ ικανοποιητικές συγκριτικά με άλλων χωρών (ΣΕΤΕ, 2012).

Πίνακας 1.3 Συναλλαγματικές εισπράξεις, δαπάνη ανά άφιξη & ανά διανυκτέρευση.

Έτη	Συναλλαγματικές εισπράξεις (εκατ. \$)	Δαπάνη ανά άφιξη (\$)	Δαπάνη ανά διανυκτέρευση (\$)
2000	9.221	745	198
2001	9.475	728	203
2002	9.717	752	237
2003	10.738	836	266
2004	12.872	1.062	332
2005	13.731	1.073	337

(Πηγή: Τσάρτας, 2010)

Σύμφωνα με στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), το έτος 2012 η Ελλάδα κατείχε τη 17<sup>η</sup> θέση ως προς τις διεθνείς αφίξεις και την 23<sup>η</sup> θέση ως προς το σύνολο των εσόδων που προέρχονται από τον τουρισμό. Το 2011 η κατάταξη της ως προς τις διεθνείς αφίξεις ήταν η ίδια, σε επίπεδο εσόδων καταλάμβανε την 19<sup>η</sup> θέση, ενώ ως προς το Δείκτη Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας κατείχε την 29<sup>η</sup> θέση σε σύνολο 139 χωρών (Σ.Ε.Τ.Ε., 2012).

Πίνακας 1.4 Βασικά μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού για το έτος 2012.

<b>Βασικά Μεγέθη Ελληνικού Τουρισμού (έτος 2012)</b>	
Συμμετοχή στο ΑΕΠ	16,4%
Συμμετοχή στην απασχόληση	18,3% της συνολικής απασχόλησης
Συνολική Απασχόληση	688.800
Έσοδα	10,0 δισ. €
Αφίξεις Αλλοδαπών	15,5 εκατ.
Μέση κατά κεφαλή δαπάνη	646 €
Μερίδιο Αγοράς	1,5% Παγκόσμια, 2,9% Ευρώπη
Εποχικότητα	56% των αφίξεων αλλοδαπών πραγματοποιείται Ιούλιο - Αύγουστο - Σεπτέμβριο
Συγκέντρωση Προσφοράς	66% των ξενοδοχειακών κλινών συγκεντρώνονται σε 4 περιοχές της Ελλάδας
Ξενοδοχειακή Υποδομή	9.670 ξενοδοχεία / 771.271 κλίνες



<b>Βασικά Μεγέθη Ελληνικού Τουρισμού (έτος 2012)</b>	
Top 5 αγορές	Γερμανία (2.108.787), Ην. Βασίλειο (1.920.794), ΠΓΔΜ (1.300.000), Γαλλία (977.376), Ρωσία (874.787)
Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)	Αθήνα (2.651.062), Ηράκλειο (2.067.475), Ρόδος (1.593.298), Θεσσαλονίκη (901.573), Κέρκυρα (824.000)

(Πηγή: <http://sete.gr/GR/TOYRISMOS/Vasika%20Megethi%20tou%20Ellinikoy%20Tourismoy/Vasika%20Megethi%202012/>)

Η διεθνής οικονομική συγκυρία έχει πλήξει μεγάλο μέρος των Χωρών μελών της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων τόσο των αγορών- δεξαμενών για τον Ελληνικό Τουρισμό όσο και των ανταγωνιστών, επηρεάζοντας συνεχώς με αυτό τον τρόπο, τις επιλογές των εν δυνάμει τουριστών (π.χ. τρόπο, χρόνο και μέσο επιλογής προορισμού διακοπών, διάρκεια διακοπών κατά κεφαλή δαπάνη κ.α.).

### **1.3.1 Τουριστικοί πόροι**

Οι ελληνικοί τουριστικοί πόροι ταυτίζονται με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας που την καθιστούν ιδιαίτερο τουριστικό προορισμό. Πέρα από τους φυσικούς, πολιτιστικούς, περιβαλλοντικούς πόρους, υπάρχουν και άλλοι που διαμορφώνονται από ένα συνδυασμό κινήτρων των σύγχρονων τουριστών. Οι κυριότεροι εξ' αυτών παραθέτονται ακολούθως (Τσάρτας, 2010).

#### **α) Κλίμα**

Η χώρα στο σύνολο της χαρακτηρίζεται από ένα συνδυασμό ήπιου θερμού και ξηρού κλίματος. Αυτό ακριβώς το στοιχείο αποτελεί κίνητρο προσέλκυσης τουριστών όλους τους μήνες του έτους. Οι ήπιοι χειμώνες, οι λίγες βροχοπτώσεις, ο υψηλός μέσος ετήσιος αριθμός ημερών ηλιοφάνειας, δημιουργούν τις κατάλληλες συνθήκες για αύξηση των ημερών παραμονής τουριστών στη χώρα.

#### **β) Πολιτισμός και παράδοση**

Η Ελλάδα κατέχει μια από τις πρώτες θέσεις στην Ε.Ε. ως προς τους πολιτιστικούς πόρους διεθνούς σημασίας. Τα μνημεία του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού που διασώζονται μέχρι σήμερα, τα μουσεία (αρχαιολογικά, λαογραφικά, ναυτικά κ.α.) της χώρας και η πλούσια πολιτιστική παράδοση που παραμένει ζωντανή δικαιολογούν αυτή τη θέση της στην ευρωπαϊκή κατάταξη.

Η μουσική, το θέατρο, η παραγωγή χειροποίητων τοπικών αντικειμένων τέχνης αναδεικνύουν την πλούσια αυτή πολιτιστική κληρονομιά. Σημαντικές είναι και οι ποικίλες πολιτιστικές εκδηλώσεις που διαδραματίζονται σε διάφορες περιοχές τη χώρας, προβάλλοντας έλληνες δημιουργούς και τις αντίστοιχες δημιουργίες τους. Επίσης σημαντική είναι και η τεράστια θρησκευτική παράδοση της χώρας που είναι συνυφασμένη με την ιστορία του τόπου, καθώς και η πλούσια γαστρονομία που συνδυάζει ελληνική κουζίνα με ελληνικό κρασί.

#### γ) Φυσικό και δομημένο περιβάλλον

Αναμφίβολα η χώρα προσελκύει μεγάλο ποσοστό τουριστών κυρίως τη θερινή περίοδο. Η καθαρή θάλασσα και οι παραλίες αποτελούν κύριο πόλο έλξης. Βέβαια τα τελευταία χρόνια αξιόλογο ποσοστό τουριστών επισκέπτεται και τις ορεινές περιοχές της χώρας. Η ελληνική χλωρίδα είναι από τις πλουσιότερες της Ευρώπης.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει φυσικά και το δομημένο περιβάλλον της Ελλάδας και κυρίως οι παραδοσιακοί οικισμοί, τα πέτρινα γεφύρια, τα κάστρα, οι νερόμυλοι και πλήθος άλλων που καθρεφτίζουν την τοπική παραδοσιακή αρχιτεκτονική. Ειδικά μέσω των προγραμμάτων ανάπτυξης του αστικού και πολιτιστικού τουρισμού (μετά το 1990) αναδείχθηκαν πολλά ιστορικά κέντρα ελληνικών πόλεων.

Αξίζει να σημειωθεί πως τα νησιά αποτέλεσαν και εξακολουθούν να αποτελούν ένα αυτόνομο και αυτοδύναμο τουριστικό πόρο, που για πολλά χρόνια ήταν το κύριο στοιχείο διαφήμισης της χώρας στο εξωτερικό.

#### δ) Ποικιλία επιπέδων υποδομής

Τα τουριστικά καταλύματα διακρίνονται σε διάφορους τύπους και κατηγορίες διαμορφώνοντας έτσι διαφορετικές τιμές. Ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία έχει καταγραφεί μια αύξηση των επιχειρήσεων (κυρίως ξενοδοχείων) των οποίων η λειτουργία στηρίζεται στο σύστημα "all-inclusive". Βάσει του συστήματος αυτού τα καταλύματα καλύπτουν όλες τις ανάγκες των πελατών σε ικανοποιητικές τιμές. Το τμήμα του εναλλακτικού τουρισμού μόνο μπορεί να θεωρηθεί ως μη ανεπτυγμένο ακόμη ικανοποιητικά.

#### ε) Η "εικόνα" της χώρας

Η θετική εικόνα της χώρας ορίζει έναν πόρο, που αντισταθμίζει το σύνολο των αρνητικών στοιχείων που αφορούν κυρίως την ποιότητα των υποδομών και υπηρεσιών. Βάσει αποτελεσμάτων σχετικής έρευνας της E.E. το ποσοστό εκείνων που θέλουν να επισκεφθούν την Ελλάδα θεωρώντας τη ως την πλέον τουριστική χώρα φτάνει το 36%

και ακολουθούν η Γαλλία και η Ισπανία. Παράλληλα πάνω από το 50% αυτών που την έχουν επισκεφθεί θέλουν να την ξανά επισκεφθούν, διαμορφώνοντας έτσι υψηλό “δείκτη πίστης”.

### 1.3.2 Τουριστική πολιτική

Ειδικότερα στη Ελλάδα η τουριστική ανάπτυξη των τελευταίων 50 ετών συνδέθηκε άρρηκτα με την ίδρυση του ΕΟΤ, ο οποίος αποτέλεσε τον κύριο φορέα θεσμικής εκπροσώπησης του ελληνικού τουρισμού και παράλληλα σημαντικό παράγοντα άσκησης τουριστικής πολιτικής της χώρας. Ο ΕΟΤ διαχρονικά εξελίχθηκε σε Υφυπουργείο Τύπου και Τουρισμού, Γενική Γραμματεία Τουρισμού, λειτουργία ΕΟΤ ως ΝΠΔΔ και τέλος Υπουργείο Τουρισμού ή υπαγωγή αρμοδιοτήτων του στο Υπουργείο Ανάπτυξης. (Τσάρτας, 2010)

Στη διαμόρφωση της ελληνικής τουριστικής πολιτικής μετά το 1985 καθοριστική ήταν και η ευρωπαϊκή κοινοτική πολιτική, οι βασικότερες κατευθυντήριες γραμμές της οποίας ήταν:

- α) διευκόλυνση του τουρισμού εντός Κοινότητας
- β) βελτίωση της τουριστικής επέκτασης χωρικά και χρονικά
- γ) βελτίωση της τουριστικής πληροφόρησης και προστασίας
- δ) βελτίωση του εργασιακού περιβάλλοντος στον τουρισμό
- ε) ορθότερη αντιμετώπιση των προβλημάτων του τομέα
- ζ) ορθότερη αξιοποίηση των διαρθρωτικών πόρων

Η θεσμοθέτηση επενδυτικών νόμων επίσης δημιούργησε κίνητρα προς τους ιδιώτες επιχειρηματίες, ώστε να συμβάλλουν κατάλληλα στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας.

Οι βασικές παράμετροι της στρατηγικής ανάπτυξης του ελληνικού τουρισμού είναι<sup>1</sup>:

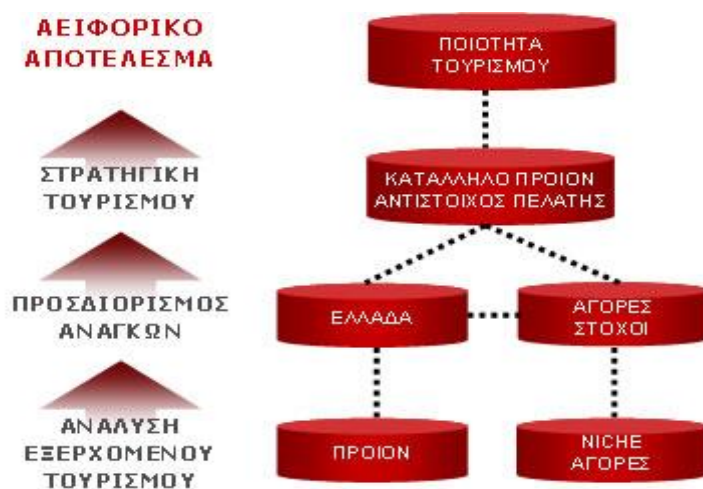
- Ανάδειξη των ελληνικών αξιών και του ελληνικού τρόπου ζωής
- Ανάδειξη και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς του τόπου και των σύγχρονων διαστάσεων της

---

1

<http://www.gnto.gov.gr/el/%CE%A3%CE%A4%CE%A1%CE%91%CE%A4%CE%97%CE%93%CE%99%CE%9A%CE%97>

- Σεβασμός στο περιβάλλον και ορθολογική αξιοποίηση και χρήση του συνόλου των φυσικών πόρων
- Προβολή των γνήσιων εμπειριών προς τους επισκέπτες
- Βελτίωση της εξωστρέφειας του συνόλου των ελληνικών επιχειρήσεων
- Βελτίωση των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών
- Ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη



Εικόνα 1.1 Στρατηγική ανάπτυξη τουρισμού

Όλες οι δράσεις προώθησης και προβολής του ΕΟΤ οφείλουν να υποστηρίζουν δημιουργία ζήτησης για ολοκληρωμένα θεματικά οδοιπορικά – εμπειρίες. Η στρατηγική επικοινωνίας στηρίζεται στις 9 θεματικές ενότητες που αντιστοιχούν στους βασικούς κλάδους του Ελληνικού Τουρισμού. Κάθε κλάδος αντιστοιχεί σε συγκεκριμένες δραστηριότητες/προτάσεις/προϊόντα και στοχεύει στην προσέλκυση επιμέρους κοινών – στόχων. Τα βασικά συστατικά του προϊόντος Ελληνικός Τουρισμός, είναι :

1. ΗΛΙΟΣ / ΘΑΛΑΣΣΑ (Seaside)
2. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (Culture)
3. ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (Diving)
4. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΥΕΞΙΑΣ (Health and Wellness)
5. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑΣ (Luxury)
6. ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (Nautical)
7. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΠΟΛΕΩΝ (City Breaks- Αθήνα -Θεσσαλονίκη)
8. ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (Business)
9. ΠΕΡΙΗΓΗΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ (Touring)

Στους θεματικούς αυτούς άξονες ο ΕΟΤ προβάλλει την Ελλάδα ως σύνολο εμπειριών, στο πλαίσιο των συμπληρωματικών προορισμών που αντιστοιχούν σε βιωματικούς γύρους και υπηρεσίες ποιότητας. Η συνολική επικοινωνία του Οργανισμού οφείλει να προβάλλει ειδικές μορφές τουρισμού που συντείνουν στην επέκταση της Τουριστικής περιόδου, την προβολή προτάσεων, πρωτοβουλιών και προορισμών που υπηρετούν την κεντρική πολιτική επιλογή της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης, την παράδοση και κάθε αυθεντικό στοιχείο που χαρακτηρίζει τον τουριστικό προορισμό στην Ελλάδα<sup>2</sup>.

#### **1.4 Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη**

Οι έννοιες της βιωσιμότητας και της αειφορίας περιέχονται πλέον στον πυρήνα της τουριστικής ανάπτυξης. Έχουν γίνει κύριο θέμα πολιτικής στον τομέα του τουρισμού, που προκαλεί κατ' επέκταση λόγο μελέτης και έρευνας με σκοπό την κατανόηση της φύσης των ορίων ανάπτυξης.

Η βιώσιμη ανάπτυξη επηρεάζει σε μικρό ή μεγάλο βαθμό όλους τους παράγοντες της κοινωνίας, γιατί δεν πρόκειται για απλή περιβαλλοντική προστασία, αλλά για την σύγκλιση περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών διαδικασιών, που πρέπει να συντελεσθούν με αλλαγή του συστήματος αξιών.

Θεωρώντας τις τρεις διαστάσεις της αειφορίας (οικονομική, κοινωνική, περιβαλλοντική), το συνολικό κεφάλαιο μπορεί να διακριθεί σε πέντε επιμέρους μορφές κεφαλαίων (Παναγιωτακόπουλος, 2007):

α) Οικονομική διάσταση:

- Κατασκευασμένο (ανθρωπογενές) κεφάλαιο: υποδομές, κατασκευές, εργαλεία, μηχανές, πληροφορία, τεχνολογία κ.α.
- Χρηματικό κεφάλαιο: ένα αμφισβητούμενο μέσο για αποτίμηση και ανταλλαγή των άλλων μορφών κεφαλαίου.

β) Κοινωνική διάσταση:

- Ανθρώπινο κεφάλαιο: γνώση, ευφυΐα, πνευματικότητα, ψυχική δύναμη κ.α.
- Κοινωνικό κεφάλαιο: συστήματα διακυβέρνησης και κοινωνικής οργάνωσης από την οικογένεια μέχρι την κυβέρνηση, σύνολο κανόνων – ηθών – αξιών κ.α.

γ) Περιβαλλοντική διάσταση:

---

<sup>2</sup> [http://www.gnto.gov.gr/sites/default/files/files\\_basic\\_pages/stratigiki\\_eot\\_2014-2016.pdf](http://www.gnto.gov.gr/sites/default/files/files_basic_pages/stratigiki_eot_2014-2016.pdf)

- Φυσικό Κεφάλαιο



Εικόνα 1.2 Συνιστώσες της βιωσιμότητας

Σήμερα η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη έχει μεγάλη σημασία, όχι μόνο ως αυτοδύναμο πρότυπο σχετικό με τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού, αλλά και ως αναβαθμισμένο ποιοτικό πρότυπο τουρισμού. Βασικές παράμετροι είναι (Τσάρτας, 2010):

- α) η σύνδεση περιβάλλοντος και τουριστικής ανάπτυξης
- β) η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση τουριστών και ντόπιων
- γ) ο ορθός σχεδιασμός, προγραμματισμός και η αντίστοιχη ορθή διαχείριση του τουρισμού
- δ) η εξειδίκευση της προσφοράς βάσει της συγκεκριμένης ζήτησης
- ε) η αναζήτηση της βιωσιμότητας

Η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη στηρίζεται στην προσφορά ποιοτικών υπηρεσιών και στη διαμόρφωση αντίστοιχου ποιοτικού επιπέδου διαβίωσης. Το καθεστώς των μαζικών υπηρεσιών χαμηλού κόστους δεν εντοπίζεται στις αρχές της. Κύρια αρχή στο πλαίσιο της αναπτυξιακής στρατηγικής της είναι η κατοχύρωση και προώθηση της ποιότητας έναντι της ποσότητας. Η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη ποικίλων περιοχών είναι σημαντικό να στηριχθεί:

- α) στην ανάπτυξη νέων τουριστικών προϊόντων βάσει των ιδιοτεροτήτων κάθε περιοχής
- β) στην παραγωγή ιδιότυπων προϊόντων όπως αγρό-διατροφικών κ.α.
- γ) σε νέα προγράμματα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ελκυστικότητας των τόπων

Το φυσικό περιβάλλον, οι πολιτιστικοί πόροι, οι ιδιομορφίες και ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής είναι ορισμένα στοιχεία που τίθενται προς ανάδειξη στην βάση του αιφόρου τουρισμού (Σπιλάνης κ.α., 2010),

Πολλοί διεθνείς οργανισμοί που έχουν άμεση σχέση με τον τουρισμό, το περιβάλλον και τον πολιτισμό, προτείνουν κάθε μορφή τουριστικής δραστηριότητας να αναπτύσσεται κατάλληλα έτσι ώστε (Αβδελλή, 2013):

- α) να είναι περιβαλλοντικά ανεκτή σε βάθος χρόνου
- β) να δημιουργεί τοπικά βιώσιμα οικονομικά οφέλη
- γ) να έχει την έγκριση των τοπικών κοινωνιών
- δ) να συμβάλει στην προστασία του φυσικού και πολιτιστικού κεφαλαίου για τις υπάρχουσες αλλά και μελλοντικές γενιές.

Η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη λαμβάνει σοβαρά υπόψη την αποκαλούμενη “ωρίμανση” του σύγχρονου επισκέπτη/ τουρίστα. Πραγματοποιεί συνολική ανάλυση των τουριστικών ωφελειών και του αντίστοιχου κόστους (δηλαδή των επιβαρύνσεων), απαλλαγμένη από περιορισμούς αποκλειστικά εισπρακτικού χαρακτήρα (Παντόπουλος, 2011).

#### **1.4.1 Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη νησιών**

Η εφαρμογή στα νησιά των αρχών της αειφορίας κρίνεται παραπάνω από σημαντική. Μέσω των αρχών αυτών θα επιτευχθεί μια σταθερή αναπτυξιακή πορεία, η οποία θα στηρίζεται στη διατήρηση του συνόλου των χαρακτηριστικών των νησιών σε βάθος χρόνου και όχι απλά στην ανάδειξη τους μόνο στο σήμερα. Βασικό στοιχείο των αρχών αυτών είναι παράλληλα και η ορθή αξιοποίηση των ιδιαιτεροτήτων κάθε νησιού, σε διαφορετική όμως βάση απ’ ότι οι συμβατικές αναπτυξιακές προσεγγίσεις που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι τώρα (Σπιλάνης κ.α., 2010).

Το πλούσιο φυσικό περιβάλλον, οι αξιόλογοι πολιτιστικοί πόροι, οι χαμηλοί ρυθμοί ζωής των νησιών, είναι ορισμένα πλεονεκτήματα που όχι μόνο αξίζουν προς ανάδειξη αλλά και προς διατήρηση. Ταυτόχρονα όμως η εγκατάλειψη του πρωτογενούς τομέα (γεωργίας και κτηνοτροφίας) και οι υποτυπώδεις υποδομές παραγωγής και μεταποίησης προϊόντων απαιτούν επαναπροσδιορισμό και ανάπτυξη προς προσέγγιση της αειφορίας. Εξάλλου με τον πρωτογενή τομέα συνδέονται άμεσα ή έμμεσα πολλά είδη εναλλακτικού τουρισμού (Σπιλάνης κ.α., 2010).

Βάσει της Στρατηγικής “Ευρώπη 2020” της Ε.Ε. προωθείται η Στρατηγική “Νησιά 2020” με την οποία ορίζονται τρεις κύριες προτεραιότητες για τα ελληνικά νησιά.

Με την πρώτη προτεραιότητα ορίζονται τα Ποιοτικά Νησιά. Εδώ τα πρότυπα της μαζικής και χαμηλού κόστους παραγωγής στα νησιά κρίνονται αρνητικά. Με την προτεραιότητα αυτή προωθούνται ποιοτικά αγαθά και υπηρεσίες, βασισμένα σε αξιοποίηση των τοπικών πόρων με χρήση της απαραίτητης τεχνογνωσίας. Βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχία αυτής της στρατηγικής είναι η καινοτομία, η κατάρτιση και η ορθή γνώση (Σπιλάνης κ.α., 2010).

Η προτεραιότητα για Πράσινα Νησιά είναι άμεσα συνδεδεμένη με τους περιορισμένους πόρους των νησιών. Η κατάλληλη χρήση των πόρων δηλαδή του νερού, της ενέργειας, του εδάφους κ.α. είναι παραπάνω από απαραίτητη. Τα Πράσινα Νησιά είναι άμεσα συνδεδεμένα με την αντίστοιχη δημιουργία πράσινης οικονομίας (Σπιλάνης κ.α., 2010).

Τέλος η προτεραιότητα για Νησιά Ίσων Ευκαιριών έχει άμεση σχέση με την πρόσβαση του συνόλου των πολιτών της Ευρώπης στις Υπηρεσίες Γενικού Συμφέροντος, ως βασική προϋπόθεση για την ποιότητα ζωής και την ανταγωνιστική επιχειρηματικότητα (Σχέδιο Ανάπτυξης Ευρωπαϊκού Χώρου, 1999 & Συνθήκη της Λισσαβόνας) (άρθρο 14 και πρωτόκολλο 26) (Σπιλάνης κ.α., 2010).

Η έννοια της αειφορίας συνδέεται στενά με τη βελτίωση της ελκυστικότητας των νησιών και την απομάκρυνση από κάθε στοιχείο περιθωριοποίησης. Συνεπώς η ακολουθία του μαζικού τουρισμού κάθε άλλο παρά μονόδρομος είναι.

Πίνακας 1.5 Στρατηγική Νησιά 2020

Ποιοτικά νησιά	Ποιοτικά προϊόντα, ποιοτικές υπηρεσίες, αξιοποίηση τοπικών πόρων
Πράσινα νησιά	Ορθές χρήσεις, επανάχρηση πόρων
Νησιά ίσων ευκαιριών	Ίσες ευκαιρίες σε κατοίκους και επιχειρήσεις

(Πηγή: Σπιλάνης κ.α., 2010)



#### 1.4.2 Διαχείριση περιβαλλοντικών επιπτώσεων

Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης έχουν αποτελέσει αντικείμενο πολλών συζητήσεων και ποικίλων προβληματισμών, περισσότερο από τις αντίστοιχες επιπτώσεις σχετικά με την κοινωνία, την οικονομία ή τον πολιτισμό. Αυτό οφείλεται στο ότι το περιβάλλον (φυσικό και δομημένο) αποτελεί το σπουδαιότερο τουριστικό πόρο της χώρας.

Στη διαχείριση των επιπτώσεων αυτών έπαιξαν καθοριστικό ρόλο οι ακόλουθες παράμετροι. (Τσάρτας, 2010)

##### α) Blue Plan

Η συμμετοχή της Ελλάδας στο λεγόμενο ‘Μπλε Πλάνο’ προσδιόρισε από το 1970 την μελλοντική εξέλιξη των μεταβλητών ανάπτυξη και περιβάλλον, μέσω ουσιαστικά μιας πρόβλεψης.

##### β) Κυβερνητικοί φορείς

Επίσημοι κυβερνητικοί φορείς έθεσαν την αναγκαιότητα συγκεκριμένων παρεμβάσεων (πολιτικών μέτρων) σχετικά με τη σύνδεση της χωροταξίας και του περιβάλλοντος με τον τουρισμό, σε τοπικό και εθνικό επίπεδο.

##### γ) Άλλοι φορείς

Περιβαλλοντικές οργανώσεις, επιχειρηματίες, ομάδες πίεσης ενεργώντας προς τη λήψη μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος λειτούργησαν αποτελεσματικά, με χρήση της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

##### δ) Επιστημονικός κλάδος

Στη βάση της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και τη σύνδεση της φέρουσας ικανότητας του περιβάλλοντος με το σύνολο των τουριστικών προϊόντων οι προβληματισμοί των επιστημόνων λειτούργησαν ευεργετικά. Και αυτό γιατί προωθήθηκε η ανάπτυξη περιβαλλοντικής πολιτικής, προγραμμάτων περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και παρεμβάσεις με σκοπό την ανάδειξη της σημασίας του περιβάλλοντος για τον άνθρωπο.

Στην Ελλάδα σε μεγάλο ποσοστό τα προβλήματα διαχείρισης σχετίζονταν με:

- έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού
- συγκρούσεις σχετικές με τις χρήσεις γης
- ελλειπείς υποδομές

## 1.5 Εναλλακτικός Τουρισμός

Ο εναλλακτικός τουρισμός χαρακτηρίζεται ως μια ήπια μορφή τουριστικής ανάπτυξης που έχει ως βάση την προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, το σεβασμό στο σύνολο των αξιοποιήσιμων πόρων και παράλληλα την ικανοποίηση των αναγκών των μόνιμων κατοίκων των τόπων, στο πλαίσιο που διαμορφώνουν οι αρχές της αειφορίας (Παπαζήση κ.α., 2008).

Η στρατηγική ανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού στοχεύει στην ικανοποίηση ποικίλων μορφών αναγκών των τουριστών, ξεφεύγοντας από την καθιερωμένη εικόνα των διακοπών και συνδέοντας την αναψυχή με την προστασία του περιβάλλοντος, τη γνωριμία με τη φύση και πλήθος δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται εκεί (Παπαζήση κ.α., 2008).

Θα πρέπει να τονισθεί πως ο αειφόρος τουρισμός δεν είναι μια ακόμη μορφή τουρισμού, αλλά αποτελεί χαρακτηριστικό κάθε είδους τουρισμού, που καθορίζει το βαθμό ποιότητας των τουριστικών υπηρεσιών και δραστηριοτήτων. Αειφόρος τουρισμός και εναλλακτικός τουρισμός συνδέονται άρρηκτα (Παντόπουλος, 2011).

Ορισμένα είδη εναλλακτικού τουρισμού παρουσιάζονται ακολούθως.

### **Θαλάσσιος τουρισμός – Αθλητικός τουρισμός**

Η πλούσια ναυτική παράδοση της χώρας συνετέλεσε στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Πρόκειται για ένα σύνολο τουριστικών δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται στο θαλάσσιο χώρο ή στις ακτές μιας περιοχής. Συνδυάζεται με ένα σύνολο αθλητικών δραστηριοτήτων όπως ιστιοπλοΐα, καταδύσεις, υποβρύχιο ψάρεμα κ.α.

Η Ελλάδα κυρίως λόγω της νησιωτικότητας της είναι μια από τις σημαντικότερες “αγορές” ιστιοπλοϊκού τουρισμού διεθνώς. Η Ρόδος, η Σαντορίνη, η Κρήτη και κυρίως τα Ιόνια Νησιά είναι από τα πρώτα ελληνικά νησιά που επένδυσαν στον θαλάσσιο τουρισμό και έλαβαν τα οφέλη του.

### **Πολιτιστικός τουρισμός**

Οι άφθονοι πολιτιστικοί πόροι της χώρας αποτέλεσαν μια από τις βασικές αιτίες προσέλκυσης τουριστών για πολλές δεκαετίες μέχρι σήμερα. Ο οργανωμένος μαζικός τουρισμός όμως στάθηκε μόνο σε μικρές και λίγες ξεναγήσεις τουριστών σε χώρους

πολιτιστικού ενδιαφέροντος (μνημεία, μουσεία κ.α.). Τις τελευταίες δεκαετίες ο πολιτιστικός τουρισμός ως μια εναλλακτική μορφή προωθήθηκε στη βάση ανάδειξης και προστασίας της ελληνικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Σε αυτό βοήθησε η οργάνωση πολιτιστικών οδοιπορικών, η προβολή των τοπικών παραδόσεων, η προώθηση έργων ανάπλασης ιστορικών περιοχών, η συγκρότηση τουριστικών διαδρομών κ.α.

Πολλά νησιά του Αιγαίου όπως η Λέσβος, η Χίος, η Ρόδος και του Ιονίου όπως η Ζάκυνθος και η Κέρκυρα φρόντισαν από νωρίς να αλλάξουν στρατηγική και να στραφούν σε ένα ποιοτικό πολιτιστικό τουρισμό (Τσάρτας, 2010).

### Οικοτουρισμός

Πρόκειται για μια μορφή τουρισμού που συνδέεται με δραστηριότητες στη φύση. Αναπτύσσεται κυρίως σε περιοχές θεσμοθετημένης περιβαλλοντικής προστασίας. Το Εθνικό Θαλάσσιο Πάρκο στην Αλόνησο (Βόρειες Σποράδες) όπου ζει και αναπαράγεται η φώκια Monachus- Monachus, καθώς και το θαλάσσιο Πάρκο Ζακύνθου όπου ζει η χελώνα Caretta-Caretta αποτελούν φημισμένες περιοχές οικοτουρισμού (Τσάρτας, 2010).

Επίσης η Κρήτη και ιδιαίτερα οι περιοχές περιμετρικά του Ψηλορείτη, όπως και τα Μαστιχοχώρια της Χίου έχουν αναπτύξει αξιόλογα τον οικοτουρισμό. Κυρίως όμως τα μικρά και λιγότερο ανεπτυγμένα νησιά με πλούσια και μη αλλοιωμένα οικοσυστήματα, αποτελούν στόχους περιήγησης των οικοτουριστών της χώρας.

### Ιαματικός τουρισμός – τουρισμός ευεξίας

Ο μεγάλος αριθμός ιαματικών πηγών της χώρας καλύπτει αντίστοιχα μεγάλο εύρος παθήσεων έχοντας διαμορφώσει τον ιαματικό τουρισμό. Φημισμένες είναι οι ελληνικές λουτροπόλεις. Οι ιαματικές πηγές τουριστικής σημασίας είναι εικοσιτέσσερις και οι τοπικής σημασίας εξήντα τρεις. Τα τελευταία χρόνια πλήθος ξενοδοχείων προσφέρει υπηρεσίες ευεξίας σε περιοχές με μαζικό τουρισμό. Τα νησιά ανήκουν σε αυτή την κατηγορία (Τσάρτας, 2010).

Η Κρήτη, τα Δωδεκάνησα και οι Κυκλάδες παρέχουν υψηλής ποιότητας τέτοιες υπηρεσίες. Αξιόλογες υποδομές διαθέτουν η Λέσβος, η Ρόδος και η Μήλος όπου και έχουν προβάλλει σημαντικά τον τουρισμό ευεξίας στο εξωτερικό (Τσάρτας, 2010).

### Συνεδριακός τουρισμός

Ο συνεδριακός τουρισμός απαιτεί ειδικές υποδομές. Ιδιαίτερα τα ελληνικά νησιά όμως τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτύξει υποδομές (συνεδριακά κέντρα, αίθουσες) και μπορούν να ανταποκριθούν στην οργάνωση διεθνών συνεδρίων. Η Κρήτη και η Ρόδος είναι πρωτοπόρες σε αυτό. (Τσάρτας, 2010)

Το Διεθνές Συνέδριο Αρχαιολογίας στον Πόρο το 2005, το Διεθνές Συνέδριο Ελληνικής γλωσσολογίας στη Ρόδο το 2013, το Διεθνές Συνέδριο για το θυρεοειδή στην Κω το 2012 είναι ορισμένα μόνο επιτυχή παραδείγματα συνεδριακού τουρισμού.

### Θρησκευτικός τουρισμός

Ο θρησκευτικός τουρισμός είναι μια μορφή τουρισμού, όπου οι μετέχοντες κινούνται μερικώς ή ολικώς βάσει θρησκευτικών αιτιών και σκοπών. Πολλοί μελετητές τον θεωρούν τμήμα του πολιτιστικού τουρισμού, καθώς στα άτομα που μετέχουν σε οργανωμένα προσκυνημάτα δίνεται παράλληλα η δυνατότητα επίσκεψης σε επιλεγμένα τουριστικά θέρετρα.

## **1.6 Θαλάσσιος τουρισμός στα ελληνικά νησιά**

Τα ελληνικά νησιά αποτέλεσαν έναν από τους βασικότερους πόλους έλξης της χώρας και διαμόρφωσαν ένα πρότυπο ανάπτυξης βασισμένο στις καλοκαιρινές διακοπές. Ως κίνητρα λειτουργούν πολλαπλασιαστικά για τη χώρα και στοιχειοθετούν ένα αρμονικό και συνάμα σύνθετο τουριστικό περιβάλλον (Τσάρτας, 2010).

Αποτελούν κύριο χαρακτηριστικό της μορφολογίας του ελληνικού χώρου. Στην ελληνική επικράτεια ανήκουν 6.000 νησιά, εκ των οποίων μόνο 227 είναι κατοικημένα και βρίσκονται στο Αιγαίο και στο Ιόνιο πέλαγος. Συνολικά 7.500 χλμ ακτών διαμορφώνουν το ελληνικό αρχιπέλαγος. Περίπου το 60% των ξενοδοχειακών καταλυμάτων και το 63% των ξενοδοχειακών κτινών της χώρας (στοιχεία 2003) συγκεντρώνονται στα νησιά<sup>3</sup>.

Στο σύνολο τους τα νησιά και νησιωτικά συμπλέγματα καταλαμβάνουν το 18,8% του εδάφους της χώρας. Το μεγαλύτερο μέρος των νησιών βρίσκεται στο Αιγαίο πέλαγος (Σπιλάνης κ.α., 2010).

---

<sup>3</sup> [http://www.visitgreece.gr/el/greek\\_islands](http://www.visitgreece.gr/el/greek_islands)

Το σύνολο των νησιών του Αιγαίου χωροθετείται σε επτά συμπλέγματα<sup>1</sup>:

- 1) Νησιά Βορειοανατολικού Αιγαίου: Άγιος Ευστράτιος, Θάσος, Ικαρία, Λέσβος, Λήμνος, Οινούσες, Σάμος, Σαμοθράκη, Χίος, Ψαρά
- 2) Σποράδες: Αλόνησος, Σκιάθος, Σκόπελος, Σκύρος
- 3) Εύβοια
- 4) Νησιά Αργοσαρωνικού: Αγκίστρι, Αίγινα, Μέθανα, Πόρος, Σαλαμίνα, Σπέτσες, Ύδρα.
- 5) Κυκλάδες: Σύμπλεγμα 56 νησιών με σημαντικότερα τα: Αμοργός, Ανάφη, Άνδρος, Αντίπαρος, Δήλος, Ίος, Τζια, Κίμωλος, Κύθνος, Μήλος, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Σαντορίνη, Σέριφος, Σίκινος, Σίφνος, Σύρος, Τήνος, Φολέγανδρος και τις «Μικρές Κυκλάδες» που διαμορφώνουν τα νησιά Δονούσα, Ηρακλειά, Κουφονήσια και Σχοινούσα.
- 6) Δωδεκάνησα: Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Κάρπαθος, Κάσος, Καστελόριζο, Κως, Λειψοί, Λέρος, Νίσυρος, Πάτμος, Ρόδος, Σύμη, Τήλος, Χάλκη
- 7) Κρήτη

Το Ιόνιο αποτελείται από ένα μόνο νησιωτικό σύμπλεγμα με τα ακόλουθα νησιά: Ζάκυνθο, Ιθάκη, Κέρκυρα, Κεφαλλονιά, Λευκάδα, Παξοί και Κύθηρα (έναντι της Πελοποννήσου). Στο Ιόνιο ανήκουν επίσης οι Αντίπαξοι, τα Αντικύθηρα, η Ερεϊκούσα, ο Κάλαμος, ο Καστός, το Μαθράκι, το Μεγανήσι, οι Οθωνοί, ο Σκορπιός και οι Στροφάδες, που βρίσκονται εκτός του νησιωτικού συμπλέγματος.

Εκτός νησιωτικών συμπλεγμάτων βρίσκονται και τα νησιά Γαύδος νότια της Κρήτης, Ελαφώνησος στον Λακωνικό κόλπο και Τριζόνια στον Κορινθιακό κόλπο<sup>1</sup>.



Εικόνα 1.3 Χωροθέτηση ελληνικών νησιών

(Πηγή: <http://www.united-hellas.com/tourism/index-gr.htm>)

Ως προς το πλήθος των νησιωτικών εδαφών, η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου κατέχει την πρώτη θέση καθώς περιλαμβάνει 3.381 νησιωτικά εδάφη που καταλαμβάνουν το 34,4% του συνόλου των νησιωτικών εδαφών της χώρας. Την επόμενη θέση στην κατάταξη κατέχει η Κρήτη με 1.224 νησιωτικά εδάφη και κάλυψη που αντιστοιχεί στο 12,4% του συνόλου της χώρας. Ακολουθεί η Θεσσαλία με 996 νησιωτικά εδάφη, τα Ιόνια νησιά με 949 νησιωτικά εδάφη, η Στερεά Ελλάδα με 711 και η Κεντρική Μακεδονία με 614 αντίστοιχα. Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης βρίσκεται τελευταία στην κατάταξη καθώς διαθέτει μόλις 51 νησιωτικά εδάφη, ενώ η Δυτική Μακεδονία δεν έχει νησιωτικό χώρο (Σπιλάνης κ.α., 2010).

Ως προς τους Νομούς, οι Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα βρίσκονται στην κορυφή της κατάταξης με 2.242 και 1.139 νησιωτικά εδάφη αντίστοιχα, ενώ τις επόμενες θέσεις κατέχουν η Μαγνησία με 910 νησιωτικά εδάφη, η Εύβοια με 573, η Αττική με 447, η Χαλκιδική με 446 και τέλος η Κέρκυρα με 425 (Σπιλάνης κ.α., 2010).

Ως προς την τουριστική ζήτηση, αυτή διαμορφώνεται διαφορετικά για κάθε νησί. Χαρακτηριστικά, νομοί όπως της Κέρκυρας, των Δωδεκανήσων και των Κυκλάδων παρουσιάζουν διαρκή ζήτηση επί σαράντα συνεχόμενα έτη στις διεθνείς αγορές, ενώ

νομοί όπως της Κεφαλονιάς, της Λευκάδας, του Ρεθύμνου και του Λασιθίου διαμορφώνουν ζήτηση την τελευταία κυρίως εικοσαετία. (Τσάρτας, 2010)

Γενικά όμως η διαρκής και αυξημένη ζήτηση των ελληνικών νησιών επί συνεχείς δεκαετίες αποδεικνύει το δυναμισμό και την αξία τους.

Η ελκυστικότητα, την οποία πολλοί μελετητές συνδέουν με την τουριστική ανάπτυξη ορίζεται ως η εικόνα που διαμορφώνουν πολλές ομάδες πληθυσμού για ένα μέρος (Σπιλάνης Ι. κ.α., Πανεπιστήμιο Αιγαίου).

Για τον προσδιορισμό της ελκυστικότητας των νησιών συνήθως χρησιμοποιούνται κάποιοι δείκτες, οι σημαντικότεροι εκ των οποίων είναι:

- προσβασιμότητα (μεταφορές, δίκτυα συγκοινωνιών)
- ύπαρξη και ποιότητα νοσοκομείων, κέντρων υγείας κ.α.
- υποκαταστήματα τραπεζών για οικονομικές συναλλαγές

Αναμφίβολα τα ελληνικά νησιά αναπτύχθηκαν τουριστικά με διαφορετικές ταχύτητες και ανάλογα αξιοποίησαν το σύνολο των διαθέσιμων πόρων τους. Όπως προσδιορίζει ο Σπιλάνης (2000), τα νησιά ταξινομούνται σε τρεις κατηγορίες, σύμφωνα με ανάλυση της δυναμικότητας τους βάσει οικονομικών και δημογραφικών δεικτών. Έτσι η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τα μεγάλα νησιά, με υψηλή οικονομική δραστηριότητα και σημαντική πληθυσμιακή εξέλιξη. Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τα νησιά που ναι μεν σταμάτησαν την πτωτική πορεία τους, αλλά προσπαθούν να ανακτήσουν τις δομές τους. Και η τρίτη κατηγορία συντάσσεται από τα νησιά που δεν κατάφεραν να ωφεληθούν πολύ από τον τουρισμό και παραμένουν ακόμη στο περιθώριο (Σπιλάνης, 2000).

### **1.6.1 Βασικοί ορισμοί**

«Ταξίδι αναψυχής»: είναι το ταξίδι που διενεργείται από πλοία που έχουν χαρακτηριστεί ως πλοία αναψυχής, ιδιωτικά ή επαγγελματικά ολικής ναύλωσης, βάσει των σχετικών διατάξεων, με ελεύθερο πρόγραμμα προσεγγίσεων και ελεύθερο προορισμό, με αποκλειστικό σκοπό την αναψυχή των επιβατών. Στην κατηγορία αυτή δεν ανήκουν τα ταξίδια με σκοπό την άθληση ή τη συμμετοχή σε πάσης φύσεως αγώνες ή την εκπαίδευση επιβατών γενικά.

«Πλοίο αναψυχής»: είναι κάθε σκάφος ολικού μήκους άνω των 7 μ. που έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής.

«Ιστιοφόρο πλοίο αναψυχής»: είναι το πλοίο αναψυχής που διαθέτει επαρκή ιστιοφορία, ως κύριο μέσο πρόωσης, φέρει μηχανή για βοηθητική πρόωση και συγκεντρώνει τα κριτήρια καθορισμού του ως ιστιοφόρου, όπως αυτά ισχύουν.

«Επαγγελματικό πλοίο αναψυχής»: είναι το πλοίο αναψυχής, που έχει μεταφορική ικανότητα μέχρι και 49 επιβατών, που διαθέτει χώρους ενδιαίτησης, πέραν αυτών του πληρώματος και χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής ή και περιήγησης με ολική ναύλωση, για χρονική διάρκεια μεγαλύτερη των 8 ωρών.

«Ιδιωτικό πλοίο αναψυχής»: είναι το πλοίο αναψυχής που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την εκτέλεση ταξιδιών αναψυχής για ιδιωτικούς σκοπούς και όχι για οποιαδήποτε εμπορική ή κερδοσκοπική δραστηριότητα.

«Ημερήσιο θαλάσσιο ταξίδι»: είναι το θαλάσσιο ταξίδι που πραγματοποιείται εντός χρονικής περιόδου μέχρι δεκατεσσάρων (14) ωρών από μικρά σκάφη ή πλοία, σημαίας ελληνικής ή κράτους – μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών (Ε.Ζ.Ε.Σ.) εκτός της Ελβετίας ή του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (Ε.Ο.Χ.) το οποίο διενεργείται μεταξύ λιμένων, ακτών και όρμων της ελληνικής επικράτειας, με δυνατότητα προέκτασής του στην αλλοδαπή, με ατομικό ή ομαδικό εισιτήριο, ενιαίο ή μη, που συνοδεύεται από ονομαστική κατάσταση επιβατών. Σκοπός του ημερήσιου θαλάσσιου ταξιδιού είναι η αναψυχή των επιβατών – περιηγητών με τη διενέργεια θαλάσσιας εκδρομής ή και θαλασσιού λουτρού ή με την περιήγηση μέσω συγκεκριμένου δρομολογίου του πλοίου σύμφωνα με προκαθορισμένο πρόγραμμα, το οποίο περιλαμβάνει τουριστικές δραστηριότητες στους διάφορους λιμένες ή όρμους ή ακτές. Απαραίτητη προϋπόθεση του ημερήσιου θαλάσσιου ταξιδιού όταν εκκινεί από λιμένα και καταλήγει σε λιμένα είναι η τελική αποβίβαση των επιβατών στον λιμένα επιβίβασής τους, ο οποίος είναι και ο αφετήριος λιμένας του πλοίου σύμφωνα με το πρόγραμμά του (ημερήσιο θαλάσσιο κυκλικό ταξίδι).

### **1.6.2 Θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής**

Όπως ήδη προαναφέρθηκε στα γενικά στοιχεία περί θαλάσσιου τουρισμού, αυτό το είδος εναλλακτικού τουρισμού έχει τεράστια περιθώρια ανάπτυξης, λόγω του ότι κύριο πεδίο δράσης του είναι ο θαλάσσιος χώρος. Ορισμένες βασικές θαλάσσιες δραστηριότητες που κύριο στόχο έχουν την αναψυχή είναι:

- ιστιοπλοΐα



- θαλάσσιο σκι
- surfing
- windsurfing
- jet ski
- θαλάσσιο αλεξίπτωτο
- κανό - καγιάκ θαλάσσης
- καταδύσεις
- αλιευτικές δραστηριότητες

Το γιώτινγκ (yachting) είναι ακόμη μια δημοφιλής δραστηριότητα που εντάσσεται στο πλαίσιο του θαλάσσιου τουρισμού και κατά την οποία οι ταξιδιώτες ή τουρίστες αποκλειστικά για λόγους αναψυχής χρησιμοποιούν ένα θαλαμηγό σκάφος, που τους παρέχει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης. Μέσω αυτού μπορούν να προσεγγίσουν νησιωτικά και παράκτια τμήματα και να περιηγηθούν στα αντίστοιχα μέρη. Τα εν λόγω σκάφη περιλαμβάνουν πολλές φορές στη μίσθωση και πλήρωμα, ειδικά εκπαιδευμένο για παροχές υπηρεσιών περιήγησης κ.α.



Εικόνα 1.4 Γιώτινγκ (yachting)

Στις θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής περιλαμβάνονται φυσικά και οι κρουαζιέρες. Πρόκειται ουσιαστικά για οργανωμένες περιηγήσεις με μεγαλύτερα πλοία τα αποκαλούμενα κρουαζιερόπλοια. Διαθέτουν ειδικά διαμορφωμένους χώρους στο εσωτερικό τους και συνολικά μοιάζουν με πλωτά ξενοδοχεία. Έχουν τη δυνατότητα να προσεγγίζουν λιμάνια και να σταματούν σε αυτά, για να δίνουν έτσι τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να τα επισκέπτονται. Εντός του πλοίου υπάρχει πληθώρα προσφερόμενων υπηρεσιών που σχετίζονται με την διασκέδαση, την εστίαση, την άθληση, τις αγορές,

ακόμη και την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Ο χρόνος που μπορεί να διαρκέσει συνολικά μια κρουαζιέρα είναι από λίγες ημέρες έως και εβδομάδες.

Αξίζει βέβαια να επισημανθεί πως πριν από μερικά χρόνια, οι εταιρείες ενοικίασης ιστιοπλοϊκών σκαφών στην Ελλάδα στήριζαν την προώθηση σκαφών τους προς ενοικίαση κατά πλειοψηφία σε πελάτες από το εξωτερικό. Αυτό συνέβαινε κυρίως λόγω του χαμηλού ενδιαφέροντος των Ελλήνων. Την τελευταία δεκαετία όμως το ενδιαφέρον των Ελλήνων άρχισε να αυξάνεται. Αρωγοί σ' αυτό στέκονται οι ιστιοπλοϊκοί όμιλοι, που προσφέρουν μαθήματα ιστιοπλοΐας. Αυτή η αύξηση του ενδιαφέροντος για την ιστιοπλοΐα μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της εποχικότητας, καθώς θα είναι δυνατό να προσφέρει ημερήσιες ή διήμερες εξορμήσεις.

Η αύξηση του ενδιαφέροντος των Ελλήνων δεν στρέφεται όμως μόνο προς την ιστιοπλοΐα αλλά και προς τις υπόλοιπες θαλάσσιες δραστηριότητες και τα θαλάσσια αθλήματα.

### **1.6.3 Προοπτικές και προβλήματα του κλάδου**

Αν και ο θαλάσσιος τουρισμός αναπτύχθηκε στην Ελλάδα την τελευταία κυρίως δεκαετία -με αρχική αφετηρία όμως το 1960- η εξέλιξη του είναι ραγδαία. Επιλέγεται αποδεδειγμένα από μικρή μερίδα Ελλήνων τουριστών και η υφιστάμενη οικονομική κρίση επέδρασε αρνητικά στην περαιτέρω εξέλιξη του κλάδου. Δεδομένα που αφορούν τις τελευταίες εξελίξεις του κλάδου στην Ελλάδα δείχνουν:

- πτώση έως και 30% των πλοίων αναψυχής έως και 49 ατόμων
- πτώση έως και 80% των πλοίων αναψυχής έως και 12 ατόμων
- πτώση έως και 25% των ιστιοπλοϊκών
- αύξηση ανεργίας πληρωμάτων
- αύξηση κατασχέσεων πλοίων αναψυχής από τράπεζες λόγω αδυναμίας αποπληρωμής δανείων

Στη χώρα λειτουργούν συνολικά 22 μαρίνες με 6.661 θέσεις ελλιμενισμού. Μια εξ' αυτών (ίσως και η σημαντικότερη της χώρας) παρουσιάζεται στην ακόλουθη εικόνα 1.5.



Εικόνα 1.5 Μαρίνα ελλιμενισμού Αλίμου

Αξίζει να σημειωθεί βέβαια πως βάσει του cabotage, δεν επιτρέπεται η είσοδος κρουαζιερόπλοιων σε ελληνικό λιμάνι όταν δε φέρουν τη σημαία κράτους- μέλους της Ε.Ε. Επί αυτής της νομοθετικής ρύθμισης υπάρχουν πολλοί που υποστηρίζουν την άρση της, με κύριο στόχο την αύξηση των τουριστών- επισκεπτών. Άλλα σημαντικά οφέλη είναι: η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, η αύξηση των εσόδων των ξενοδοχείων, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, η διεθνής προβολή της χώρας κ.α.

Βάσει του Ν. 2932/2001, για την άρση του cabotage υπάρχει “Ελεύθερη παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές- Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής- Μετατροπή Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρείες και άλλες διατάξεις” (ΦΕΚ Α’ 145/27.6.2001).

Σύμφωνα με πρόσφατα δημοσιευμένα στοιχεία, ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα δεν μπορεί να αναπτυχθεί περαιτέρω λόγω του ότι παραμένει σε αδράνεια το νομοθετικό πλαίσιο για την ανάπτυξη του κλάδου, που ψηφίστηκε από την ελληνική Βουλή πριν από περίπου έναν χρόνο. Ο Ν. 4256/2014 που κατήργησε το προηγούμενο ξεπερασμένο μοντέλο δεν έχει τεθεί σε εφαρμογή, καθώς εκκρεμεί πλήθος υπουργικών αποφάσεων. Ακόμη δεν έχει ενεργοποιηθεί το ηλεκτρονικό μητρώο των σκαφών αναψυχής, που ουσιαστικά θα επιτρέπει και στα ιδιωτικά σκάφη να πραγματοποιούν ναύλους (Τσιμπλάκης, 2015).

Γενικά όμως ανθεκτική στην οικονομική κρίση αποδεικνύεται η κρουαζιέρα στην Ευρώπη, καθώς βάσει στοιχείων της CLIA Europe ο κλάδος έχει αναπτυχθεί κατά 44%

από το 2008. Η επίδραση της κρουαζιέρας στην οικονομία της Ευρώπης έφτασε τα 40 δισ. το 2013, δημιουργώντας περίπου 340.000 θέσεις εργασίας. Αναφορικά με την εγχώρια κίνηση (Ελληνες επιβάτες), στη χώρα παρουσιάζεται ανάκαμψη της κρουαζιέρας, με αύξηση 10% της εγχώριας επιβατικής κίνησης για το 2014. Με αναφορά όμως σε απόλυτους αριθμούς, η κίνηση είναι ελάχιστη καθώς φτάνει περίπου τους 18.400 επιβάτες. Σύμφωνα με την CLIA *«Η Ελλάδα παρ' όλο που έχει εξαιρετικές προοπτικές ανάπτυξης στον τομέα της κρουαζιέρας, με φυσική και πολιτιστική ομορφιά και στρατηγικό ρόλο, δεν έχει ακόμα προωθήσει σε μεγάλο βαθμό αυτόν τον τρόπο διακοπών. Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα επικεντρώνεται στους προορισμούς και transit επιβάτες. Αυτή η τάση φαίνεται ότι θα συνεχιστεί, δεδομένου και του υψηλού κόστους των αεροπορικών εισιτηρίων»*. Σημαντικό χαρακτηρίζεται το γεγονός πως γενικά η χώρα τα τελευταία χρόνια χάνει διαρκώς μερίδια και στην αγορά transit, αφού λόγω του ότι οι μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας στηρίζουν περισσότερο τις ασιατικές αγορές<sup>4</sup>.

Στα 40 δισ. ευρώ αναμένεται να συμβάλει η κρουαζιέρα στην ευρωπαϊκή οικονομία το 2015 και η ανατολική Μεσόγειος μελετά την αύξηση του μεριδίου της από το 2016 και μετά. Βάσει εκπροσώπων της βιομηχανίας, που θα συμμετάσχουν στο επικείμενο Posidonia Sea Tourism Forum, το οποίο έχει προγραμματιστεί για τις 26-27 Μαΐου στην Αθήνα, το 2015 είναι ευοίωνο για την περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, μετά την επιβράδυνση του ρυθμού ανάπτυξης που ακολούθησε την «Αραβική Άνοιξη». Αυτό αποδεικνύεται και από την αύξηση της προσφερόμενης χωρητικότητας για το 2015, με την εισαγωγή νέων και μεγαλύτερων πλοίων<sup>5</sup>.

Αναμφίβολα οι προοπτικές για την ανάπτυξη του κλάδου είναι μεγάλες. Με τη σπάνια ομορφιά, τον πολιτισμικό πλούτο και τη μεγάλη ποικιλομορφία τους, οι παράκτιες περιοχές της ΕΕ αποτελούν και αναδεικνύονται ως ένας αγαπημένος προορισμός πολλών Ευρωπαίων και ξένων παραθεριστών, ορίζοντας τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό ως σημαντικό τμήμα του τουριστικού κλάδου. Στον τομέα αυτό απασχολούνται περίπου 3,2 εκατ. άτομα και παράγεται ακαθάριστη προστιθέμενη αξία 183 δισ. ευρώ, (περισσότερο από το 30% της θαλάσσιας οικονομίας).

Στον άξονα της στρατηγικής της ΕΕ για τη Γαλάζια Ανάπτυξη, ο τομέας του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού θεωρείται πως παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες για την προώθηση μιας βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης στην

<sup>4</sup> <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/929372/auksisi-20-tis-kinisis-home-port-stin-krouaziera>

<sup>5</sup> <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/915925/40-dis-stin-europi-apo-tin-krouaziera>

Ευρώπη. Βάσει της μελέτης Γαλάζια Ανάπτυξη, ο θαλάσσιος τουρισμός αναμένεται να αυξηθεί κατά 2-3% την επόμενη πενταετία. Χαρακτηριστικά το 2012, μόνον ο κλάδος της κρουαζιέρας καθόριζε 330.000 θέσεις εργασίας και συνολικό κύκλο εργασιών 15,5 δισ. ευρώ. Στις 20/02/2014 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση για «Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό». Σε αυτήν παρουσιάζεται μια νέα στρατηγική για την προώθηση του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού στην Ευρώπη με βασικό στόχο την αξιοποίηση των δυνατοτήτων αυτού του τομέα. Ουσιαστικά ορίστηκαν συνολικά 14 δράσεις που είναι δυνατό να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου και να στηρίξουν τη δυναμική των παράκτιων ευρωπαϊκών περιοχών<sup>6</sup>.

Η αγορά του θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να συμβάλλει αποφασιστικά στην υπέρβαση της κρίσης, τόνισε ο κ. Βαρβιτσιώτης και συμπλήρωσε ότι είναι ένας τομέας που αφορά τη μεγάλη ανάγκη της ελληνικής οικονομίας, που είναι η επιστροφή της στην ανάπτυξη. Η ναυτιλία και ο τουρισμός δεν έχουν ως μόνο κοινό σημείο το ότι στηρίζουν αποτελεσματικά την εθνική οικονομία, αλλά με τον θαλάσσιο τουρισμό δημιουργούν ακόμη μία ευκαιρία για ανάπτυξη, είπε. Στη συνέχεια αναφέρθηκε στα πλεονεκτήματα που έχει η χώρα μας στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και ιδιαίτερα της κρουαζιέρας. Ανάμεσα στους πιο δημοφιλείς προορισμούς κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, συνέχισε, συγκαταλέγεται ο ελλαδικός χώρος, απορροφώντας το 17% των επισκεπτών στα ευρωπαϊκά λιμάνια από μια παγκόσμια αγορά 20 και πλέον εκατομμυρίων τουριστών, η οποία συνεχώς διευρύνεται. Στην περίπτωση που θα έχουμε, όπως είπε ο ίδιος, αύξηση της διεθνούς ζήτησης, τότε τα συνολικά ετήσια έσοδα θα μπορούσαν να εκτιναχθούν έως το 2016 σε επίπεδο κοντά στα 2 δισ. ευρώ και στη δημιουργία έως και 30 χιλιάδων νέων θέσεων εργασίας έως το 2016. Αξίζει να σημειωθεί ότι την τελευταία πενταετία το μερίδιο της Μεσογείου αυξάνεται, φθάνοντας το 21% το 2009 έναντι 15% το 2004. Ωστόσο, σημείωσε, τα πραγματικά οφέλη για την εθνική οικονομία παραμένουν χαμηλά. Αντιστοιχούν στο 4%, δηλαδή σε 600 εκατ. ευρώ ετησίως, από τα 15 δισ. ευρώ που έφθασαν τα κέρδη από την κρουαζιέρα σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Τα ελληνικά λιμάνια αποτελούν κυρίως λιμάνια διέλευσης (ports-of-call) και όχι λιμάνια εκκίνησης (home ports).

---

<sup>6</sup> [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal\\_tourism/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism/index_el.htm)

#### 1.6.4 Θαλάσσια φεστιβάλ - αγώνες

Ορισμένα ειδικά γεγονότα που συνδέονται με την θάλασσα και τον αθλητισμό ακόμη και την παράδοση ή την ιστορία, προωθούν άμεσα ή έμμεσα τον θαλάσσιο τουρισμό. Φεστιβάλ, εκδηλώσεις, αγώνες είναι ορισμένα μόνο γεγονότα που καλούν ντόπιους και τουρίστες να συμμετάσχουν και ορίζονται διαπολιτισμικά γεγονότα που πολύ συχνά είναι δυνατό να αποκτήσουν ακόμη και διεθνή εμβέλεια. Αυτά τα γεγονότα σκιαγραφούν την πολιτισμική εικόνα της περιοχής που λαμβάνει χώρα αυτό το ειδικό ή ιδιαίτερο γεγονός και την καθιστούν βασικό συντελεστή στη διαδικασία επιλογής της περιοχής ως τόπου προορισμού των τουριστών (Μοίρα, 2008).

Στο πλαίσιο του θαλάσσιου αθλητικού τουρισμού μια κορυφαία διοργάνωση είναι το Αμερικανικό κύπελλο (America's Cup) . Πρόκειται για μια διοργάνωση με υψηλές οικονομικές επιδράσεις στη χώρα που το διοργανώνει καθώς προσελκύει μεγάλο αριθμό επισκεπτών και θεατών. Είναι το παλαιότερο διεθνές αθλητικό γεγονός που πραγματοποιείται στη θάλασσα με αγώνες σκαφών. Το Αμερικανικό κύπελλο υπερασπίστηκαν οι Η.Π.Α. για περισσότερα από 130 χρόνια, ενώ η Αυστραλία το κατέκτησε το 1983, η Νέα Ζηλανδία το 1995 και η Ελβετία το 2002. Αξίζει να σημειωθεί πως ο αγώνας στη Νέα Ζηλανδία είχε διάρκεια 5 μηνών και σε αυτόν οργανώθηκαν συνολικά περίπου 250 κούρσες. Η τελική κούρσα προσέλκυσε πάνω από 6.000 σκάφη θεατών, πάνω από 70 ελικόπτερα και περισσότερους από 2.000 δημοσιογράφους και 20 τηλεοπτικά συνεργεία (Brent Wheeler and Co., 1997).



Εικόνα 1.6 Americas Cup World Series

Αξιόλογη είναι και η διοργάνωση "Tall Ships Race" που αποτελεί μια ετήσια διεθνή ιστιοδρομία. Πρόκειται για μια ιστορική διοργάνωση που έτος αφετηρίας της έχει το 1954 και στην οποία συμμετέχουν ιστορικά ιστιοφόρα σκάφη από όλο τον κόσμο. Είναι αναμφίβολα εντυπωσιακοί αγώνες που προσελκύουν το ενδιαφέρον μεγάλης μερίδας του κοινού αλλά και των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης. Κάθε έτος συμμετέχουν στους εν λόγω αγώνες έως και 100 σκάφη από 20 χώρες. Πέρα από την αθλητική διάσταση των αγώνων σημαντική είναι και η πολιτισμική, λόγω της ποικιλότητας των εθνών που συμμετέχουν στους αγώνες. Κατά τη διάρκεια των αγώνων είναι δυνατή η επίσκεψη στα πλοία από τους κατοίκους των λιμανιών προσόρμισης και τους επισκέπτες αυτών, με στόχο τη γνωριμία με τη ναυτική ζωή του παρελθόντος (Μοίρα, 2008).



Εικόνα 1.7 Tall Ships Race

Υψηλή ροή τουριστών καταγράφεται και κατά τη διεξαγωγή των αγώνων σκαφών τύπου ρεγκάτων. Πρόκειται για το επονομαζόμενο φεστιβάλ "Regatta Storica" που λαμβάνει χώρα την πρώτη Κυριακή του Σεπτεμβρίου. Αρχικά πραγματοποιείται μια ιστορική πομπή κατά μήκος του μεγάλου καναλιού και στην οποία πομπή συμμετέχουν παραδοσιακά σκάφη με πλήρωμα που φέρει ιστορικές φορεσιές. Η εν λόγω διοργάνωση περιλαμβάνει αγώνες που αποκαλούνται οι "Ολυμπιακοί Αγώνες" της βενετσιάνικης κωπηλασίας. Στο πλαίσιο των αγώνων πραγματοποιούνται συνολικά 4 λεμβοδρομίες για διαφορετικούς τύπους σκαφών (Μοίρα, 2008).



Εικόνα 1.8 "Regatta Storica"

Θαλάσσιοι αγώνες που προσελκύουν πλήθος επισκεπτών πραγματοποιούνται και στο Hong Kong. Φημισμένος είναι ο διεθνής αγώνας Dragon Boat Races, που η προέλευση του βρίσκεται στην κινεζική αρχαιότητα. Ο αγώνας πραγματοποιείται ετησίως και πλαισιώνεται από 3 τελετές. Ο χαρακτήρας της πρώτης τελετής είναι θρησκευτικός και της δεύτερης αθλητικός. Πραγματοποιείται ουσιαστικά αναπαράσταση ενός αρχαίου θρύλου και αξίζει να σημειωθεί πως η διεξαγωγή του αγώνα υποστηρίχθηκε πολύ και από μια κρατική υπηρεσία που δημιουργήθηκε αποκλειστικά για την στήριξη του τουρισμού στη χώρα. Το εν λόγω γεγονός στηρίζει την συνύπαρξη πολιτισμικών και αθλητικών στοιχείων με βασικό συντελεστή τη θάλασσα και την παράδοση. Υπολογίζεται πως συμμετέχουν στις εκδηλώσεις πάνω από 60 εκατ. άτομα προερχόμενα από 50 χώρες του κόσμου (Μοίρα, 2008).



## 2<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

#### 2.1 Η έννοια της ανταγωνιστικότητας

Η έννοια της ανταγωνιστικότητας στη σύγχρονη εποχή δεν αφορά μονάχα τις φυσικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ίδια φυσική περιοχή και διεκδικούν το ίδιο πελατειακό κοινό, το οποίο μάλιστα σε κάποιες περιοχές τείνει να είναι ιδιαίτερα περιορισμένο.

Η περίπτωση του τουρισμού, φυσικά, δεν είναι ίδια με την παροχή οποιουδήποτε άλλου αγαθού ή οποιασδήποτε άλλης υπηρεσίας, ωστόσο μέσα από την εξέταση του γενικότερου πλαισίου της ανταγωνιστικότητας καθίσταται δυνατόν να αντιληφθούμε την έννοια «ανταγωνιστικότητα» και για την περίπτωση του τουρισμού, όσες διαφορές και αν τυχόν παρατηρούνται<sup>7</sup>.

Η ανταγωνιστικότητα, λοιπόν, θα μπορούσε να νοηθεί σε τρία επίπεδα:

α. σε επίπεδο επιχείρησης

β. σε μέσο επίπεδο και

γ. σε μακροεπίπεδη σε επίπεδο εθνικού κράτους

α. Η ανταγωνιστικότητα σε επίπεδο επιχείρησης είναι η δυνατότητα μιας επιχείρησης να επιβιώσει και να καταφέρει να αναπτυχθεί, λαμβάνοντας υπόψη τον ανταγωνισμό που προκύπτει από τις άλλες επιχειρήσεις στον ίδιο κλάδο ή την ίδια αγορά. Οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την εξασφάλιση αγορών και πόρων, επομένως μπορούν να εξεταστούν τα αντίστοιχα μεγέθη τους και την ανταγωνιστική τους θέση μετρώντας τα μερίδια αγορών τους είτε το βαθμό στον οποίο δημιουργούν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα όπως είναι τα προϊόντα καινοτομίας, οι διαδικασίες καινοτομίας κ.ά. τα οποία θεωρούνται δείκτες εισροών.

β. Αναφορικά με το μέσο επίπεδο, η ανταγωνιστικότητα μπορεί να αφορά μια ομάδα επιχειρήσεων, οι οποίες δεν ανταγωνίζονται μόνο στα πλαίσια του κράτους έδρας τους αλλά και με άλλες αντίστοιχες επιχειρήσεις που έχουν την έδρα τους σε άλλες χώρες του κόσμου. Οι επιχειρήσεις μιας χώρας ενδέχεται να χρησιμοποιούν διαφορετικές τακτικές και αυτό με τη σειρά του δημιουργεί στρατηγικές που ποικίλλουν από τη μία χώρα στην άλλη όσο και αν το αντικείμενο των επιχειρήσεων αυτών μπορεί να είναι παρόμοιο ή

---

<sup>7</sup> <http://repository.edulll.gr/1315>

κοινό. Επιπλέον, οι ίδιες οι επιχειρήσεις αυτές μπορεί να παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις για λόγους που δε σχετίζονται ευθέως με τις ίδιες αλλά πολύ περισσότερο με λόγους περιβαλλοντικής ή θεσμικής φύσης, καθώς επίσης και με τις σχέσεις που δομούνται ανάμεσα στις επιχειρήσεις εκείνες και τους προμηθευτές τους ή ακόμη και σε σχέση με δικτυώσεις και αντίστοιχες συνεργασίες οι οποίες μπορεί να βοηθήσουν ή να επιβραδύνουν την ανταγωνιστικότητα της επιχείρησης. Έτσι, μπορούμε να πούμε πότε ένας τομέας μιας χώρας είναι αντίστοιχα ανταγωνιστικός με τον οικείο τομέα μιας άλλης χώρας και να προσπαθήσουμε να κατανοήσουμε τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα του ενός και του άλλου συγκρινόμενου μέρους, τα οποία ενδέχεται να επιτρέψουν στο άτομο να δημιουργήσει περισσότερα κέρδη από τη διάθεση των προϊόντων ή των υπηρεσιών του, εκμεταλλευόμενο τις αξιόπιστες προϋποθέσεις της ανταγωνιστικότητάς του και την ίδια στιγμή τη φήμη που δημιουργείται λόγω αυτών<sup>8</sup>.

γ. Όσον αφορά το επίπεδο εθνικού κράτους, η ανταγωνιστικότητα γίνεται περισσότερο δύσκολη στο να κατανοηθεί. Με άλλα λόγια, είναι κατανοητό ότι ένα κράτος δε λειτουργεί με τους κανόνες μιας επιχείρησης, όσο κι αν αντιμετωπίζει σχεδόν κατά τον ίδιο τρόπο με αυτές (τις επιχειρήσεις) τον ανταγωνισμό των άλλων κρατών στα πλαίσια της οικονομικής δραστηριότητας. Η προσπάθειά τους έγκειται στο να δημιουργηθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις για το ίδιο το κράτος, ώστε να μπορέσει να ξεπεράσει τις δυσλειτουργίες των αγορών αλλά και της ίδιας του της υπόστασης και να καταφέρει μέσα σε ένα κατάλληλο θεσμικό πλαίσιο να δομήσει σχέσεις εμπιστοσύνης οι οποίες θα του επιτρέψουν να είναι ανταγωνιστικό όσο και αν στην εποχή μας είναι ακόμη πιο δύσκολο αυτό λόγω της παγκοσμιοποίησης και των αυξημένων απαιτήσεων που σχετίζονται με την παγκόσμια και την τεχνολογία που ενώνει τους πολίτες όλου του κόσμου. Για το λόγο αυτό, χρειάζονται ιδιαίτερα λεπτές κινήσεις προκειμένου να επιτευχθεί η αύξηση τη απασχόλησης και ταυτόχρονα η ενίσχυση του κέρδους και, τελικά, η άνοδος του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της χώρας, παρέχοντας ίσες και νέες ευκαιρίες σε όλους κατά το δυνατόν<sup>2</sup>.

Στα πλαίσια της παραπάνω εξέτασης, οφείλουμε να αποσαφηνίσουμε τον όρο περιφερειακή ανταγωνιστικότητα, δεδομένου ότι αφορά πρωτίστως τον τουρισμό ο οποίος δεν μπορεί να έχει βάση του αυστηρά την πρωτεύουσα, αφού ως δραστηριότητα προϋποθέτει την αναφορά σε περιοχές της περιφέρειας. Ωστόσο, ακόμη και αν δεχτούμε τον όρο «περιφερειακή» ως ουδέτερο που επικεντρώνεται γενικά σε κάποια περιοχή

---

<sup>8</sup> <http://repository.edulll.gr/1315>

χωρίς να την κατονομάζει και να την εμπερικλείει υποχρεωτικά στην επαρχία ή έστω μακριά από την πρωτεύουσα της χώρας, ο σχετικός με αυτήν ορισμός που παρατίθεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (1999) θα φανεί ιδιαίτερα βοηθητικός:

«η ικανότητα παραγωγής αγαθών και υπηρεσιών που ικανοποιούν τη ζήτηση των διεθνών αγορών, διατηρώντας παράλληλα υψηλά και βιώσιμα επίπεδα εισοδήματος, ή γενικότερα, η ικανότητα (των περιφερειών) να δημιουργήσουν, ενώ βρίσκονται εκτεθειμένες στο διεθνή ανταγωνισμό, συγκριτικά υψηλά εισοδήματα και θέσεις απασχόλησης».

Συγκεντρωτικά, θα μπορούσε να προσθέσει κανείς ότι η ανταγωνιστικότητα μιας χώρας, όποιος και αν είναι ο τομέας για τον οποίο γίνεται λόγος και δη για τον τουρισμό, είναι στην ουσία η ικανότητα να παραμένουν ανταγωνιστικές οι επιχειρήσεις που εδρεύουν στη συγκεκριμένη χώρα. Οι επιχειρήσεις αυτές, βέβαια, δε δρουν απομονωμένες, καθώς υπάρχουν παράγοντες που δρουν συνολικά και επηρεάζουν τις επιχειρήσεις στο σύνολό τους όπως είναι οι θεσμοί, οι δομές του κράτους καθώς και η ίδια η τοπική κοινωνία στην οποία εντοπίζεται και δρα η επιχείρηση<sup>9</sup>.

Τελικά, η περιφέρεια και οι δραστηριότητές της επηρεάζονται από:

- την οικονομική πολιτική που υιοθετείται την ευρύτερη χρονική περίοδο
- τις κοινωνικές συνθήκες και τους θεσμούς που επικρατούν
- το ευρύτερο μάκρο-περιβάλλον καθώς και
- το άνοιγμα που παρουσιάζουν οι αγορές και τον τρόπο που εκτίθενται στον ανταγωνισμό, διεθνή και μη<sup>3</sup>.

Κατά τον ίδιο τρόπο και ο τουρισμός επηρεάζεται από τα παραπάνω και η ανταγωνιστικότητά των επιχειρήσεών του δεν παρουσιάζει ουσιώδεις διαφορές από αυτή των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε άλλους τομείς.

## **2.2 Η έννοια της επιχειρηματικότητας**

Ταυτόχρονα με την έννοια της ανταγωνιστικότητας οφείλουμε να καταστήσουμε σαφή την έννοια της επιχειρηματικότητας, ξεκινώντας από το δεδομένο ότι η ανάπτυξη του τουρισμού εντοπίζεται τις τελευταίες δεκαετίες περισσότερο έντονα, οπότε είναι λογικό να απαιτείται η προώθηση της επιχειρηματικότητας, προκειμένου να δημιουργηθούν εκείνες οι προϋποθέσεις που είναι απαραίτητες για την περαιτέρω

---

<sup>9</sup> <http://repository.edulll.gr/1315>

ευδοκίμηση του κλάδου και για την τελική παροχή ολοκληρωμένων λύσεων στους επίδοξους επισκέπτες της χώρας<sup>10</sup>.

Σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής που κοινοποιήθηκε το 2003, η επιχειρηματικότητα είναι ιδιαίτερα σημαντική για τη δημιουργία θέσεων εργασίας και για να τονωθεί η ανταγωνιστικότητα και η ανάπτυξη της χώρας. Για το λόγο αυτό, προωθήθηκαν κατάλληλες πολιτικές ανάπτυξης μεταξύ των οποίων και κονδύλια τουριστικής απορρόφησης, προκειμένου να αξιοποιηθεί το εργατικό δυναμικό που υπάρχει σε μία χώρα και βρίσκεται αναξιοποίητο, όπως συμβαίνει συχνά, και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, ελεύθερους επαγγελματίες, άνεργους ή ακόμη και επιχειρηματίες<sup>4</sup>.

Οι προσπάθειες να αναπτυχθεί η επιχειρηματικότητα και στην Ελλάδα ακόμη περισσότερο δεν είναι μόνο εθνική υπόθεση αλλά ενίοτε ξεκινούν από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία με την Πράσινη Βίβλο που αναφέρθηκε παραπάνω, προωθεί μία σειρά κινήσεων που οδηγούν στη δημιουργία νέων επιχειρηματικών ευκαιριών, προκειμένου να απαντηθούν τα εξής ερωτήματα<sup>4</sup>:

- α. ποιος είναι ο βαθύτερος λόγος που τα άτομα δεν αποφασίζουν να προχωρήσουν στη δημιουργία των δικών τους επιχειρήσεων, παρά το γεγονός ότι μπορεί να έχουν δοκιμαστεί με επιτυχία εργαζόμενοι στις επιχειρήσεις άλλων ατόμων;
- β. για ποιο λόγο είναι σχετικά περιορισμένος ο αριθμός των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων που ιδρύονται και κατορθώνουν να ακμάσουν και για ποιο λόγο η επιρροή των επιχειρήσεων αυτών είναι περισσότερο περιορισμένη από το αναμενόμενο;
- γ. με ποιο τρόπο αντιμετωπίζει η τοπική κοινωνία την επιχειρηματικότητα και με ποιο τρόπο συμβάλει στην επίτευξη κοινωνικών στόχων όπως είναι η ανταγωνιστικότητα της ανάπτυξης καθώς και η ευημερία;

Από όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, είναι εύκολο να συμπεράνουμε ότι η επιχειρηματικότητα δεν είναι μία διεργασία ξένη προς την κοινωνία στην οποία εντάσσεται αλλά αποτελεί κομμάτι της και αφορά είτε τους υφιστάμενους είτε τους εν δυνάμει επιχειρηματίες. Ιδιαίτερα για την περίπτωση του τουρισμού, οι κοινωνικές δυνάμεις συμβάλλουν ενεργά στη διαμόρφωση του τελικού αποτελέσματος, καθώς, ιδιαίτερα για το κομμάτι παροχής υπηρεσιών, η συμβολή τους μπορεί να είναι καθοριστικής σημασίας.

Επίσης, η επιχειρηματικότητα είναι σημαντική διότι<sup>11</sup>:

---

<sup>10</sup> <http://repository.edulll.gr/1319>

α. παρέχει ευκαιρίες στα άτομα να εκφράσουν το δυναμισμό τους και να θέσουν και να διεκδικήσουν ακόμη υψηλότερους στόχους.

β. δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας οι οποίες προστίθενται στις ήδη υπάρχουσες και με τον τρόπο αυτό χαλυβδώνεται η ευημερία της περιοχής στην οποία εντοπίζεται η επιχειρηματικότητα.

γ. βελτιώνει τους δείκτες της οικονομίας προτείνοντας καινοτόμα προγράμματα ανάπτυξης και την εισαγωγή νέων μεθόδων και διεργασιών, συχνά, απαραίτητων για την παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου.

δ. φροντίζει για την κοινωνική συνοχή και ευημερία, παρέχοντας τις κατάλληλες προϋποθέσεις για να περιορίζονται οι κοινωνικές αδικίες και να μη συγκεντρώνεται το εισόδημα στα χέρια λίγων.

Προκειμένου να ενισχυθεί η επιχειρηματική δραστηριότητα προτείνεται να<sup>5</sup>:

- υπάρχει κατάλληλη στήριξη από τα ΜΜΕ
- υπάρχουν συγκεκριμένες οικονομικές δραστηριότητες
- υπάρχουν κατάλληλες υποδομές γνώσης όπως πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα για την προώθηση της επιχειρηματικότητας
- υπάρχουν κατάλληλα κέντρα συνεργασίας εξοπλισμένα, ώστε να μπορούν να πετύχουν θετικά αποτελέσματα
- υπάρχουν κατάλληλες υποστηρικτικές υπηρεσίες προς τις επιχειρήσεις, όπως οι Λιμενικές αρχές στην περίπτωση του Τουρισμού
- υπάρχει συνεργατική και ευνοϊκή προς την καινοτομία κουλτούρα τόσο ανάμεσα στις επιχειρήσεις όσο και στα ιδρύματα που υπάρχουν
- υπάρχει αναπτυγμένο κοινωνικό κεφάλαιο που θα δομήσει συλλογικές δράσεις
- υπάρχει το απαραίτητο κεφάλαιο που θα μπορέσει να εξυπηρετήσει τις επενδυτικές ανάγκες της επιχειρηματικότητας.

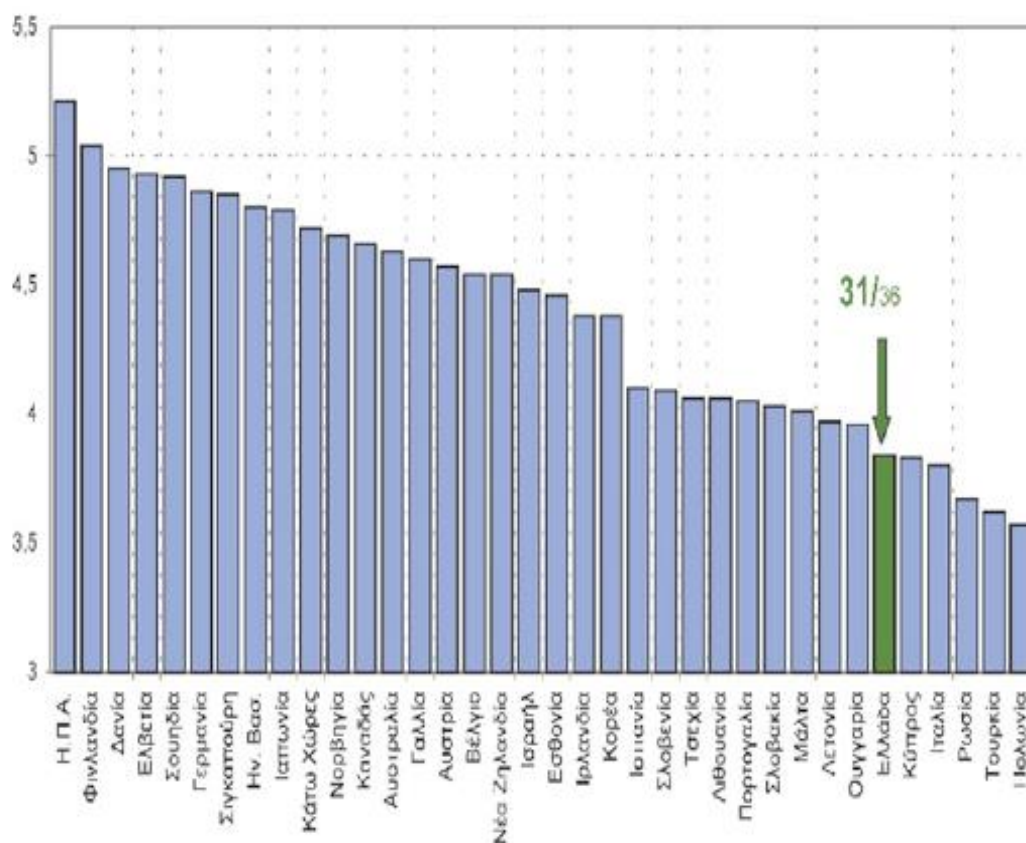
Οι παραπάνω απαραίτητες προϋποθέσεις αναγκαίο είναι να συνυπάρχουν με<sup>5</sup>:

- κατάλληλα εκπαιδευτικά και ερευνητικά προγράμματα
- υποστήριξη στη συλλογή και επεξεργασία των απαραίτητων πληροφοριών που αφορούν τους αντίστοιχους οργανισμούς
- επενδύσεις σε εξελεγμένα δίκτυα μεταφορών, τηλεπικοινωνιών καθώς και σε άλλες υποδομές
- εξάλειψη εμποδίων ανταγωνισμού ώστε να ευοδώνονται οι καινοτομικές πρωτοβουλίες

---

<sup>11</sup> <http://repository.edulll.gr/1319>

- αναδιοργάνωση των δημόσιων υπηρεσιών, προκειμένου να καλύπτονται οι αντίστοιχες ανάγκες
- προσπάθεια για προσέλκυση ξένων κεφαλαίων και επενδύσεων
- προώθηση των εξαγωγών προκειμένου να επεκταθεί η αγορά με τη δημιουργία κοινοπραξιών
- χρηματοδότηση ημερίδων σχετικών με την ενημέρωση και την καλύτερη επικοινωνία, ώστε να διαφημιστούν οι δράσεις που σχετίζονται με τη δραστηριότητα εν προκειμένω του τουρισμού
- αποτίμηση της αξίας των παρεχόμενων υπηρεσιών από ανεξάρτητους φορείς, οι οποίοι θα πιστοποιούν την ποιότητα των προϊόντων και των υπηρεσιών.



Δυστυχώς, όμως, οι Δείκτες Παγκόσμιας Ανταγωνιστικότητας καταδεικνύουν ότι η Ελλάδα βρίσκεται στις τελευταίες θέσεις, αρκετά πίσω από χώρες όπως οι ΗΠΑ και η Γερμανία και την ίδια στιγμή αισθητά μπροστά από χώρες όπως η γειτονική Τουρκία και από το μεγαλείο της Ρωσίας. Αυτό που προκαλεί ενδιαφέρον δεν είναι το γεγονός ότι

υπολειπόμαστε, αν συγκριθούμε χώρες όπως η Γερμανία και οι ΗΠΑ, οι οποίες, εξάλλου, φημίζονται για την σταθερότητα και τα οικονομικά μεγέθη τους, όσο και αν έχουν πληγεί και αυτές από την κρίση αλλά πολύ περισσότερο προκαλεί κατάπληξη το γεγονός ότι προπορευόμαστε σε σχέση με χώρες όπως η Ρωσία και η Τουρκία, γεγονός που, φυσικά, έχει πολλές ερμηνείες, τις οποίες δεν κρίνεται σκόπιμο να τις αναφέρουμε στο σημείο αυτό, στα πλαίσια μια εργασίας για τη σχέση των λιμενικών αρχών και την ανταγωνιστικότητα στον τομέα του τουρισμού.

Τα παραπάνω στοιχεία τονίζουν πόσο σημαντικό καθίσταται στη σύγχρονη εποχή να εξευρεθούν οι κατάλληλοι τρόποι, για να τονωθεί η επιχειρηματικότητα ιδιαίτερα για έναν ευαίσθητο τομέα όπως είναι ο τουρισμός, τόνωση η οποία στη συνέχεια θα οδηγήσει στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, που σχετίζονται με τον τουρισμό και θα οδηγήσουν στην παραγωγή προϊόντων και υπηρεσιών που θα καλύπτουν τις ανάγκες των επισκεπτών της χώρας, ώστε να παρατηρηθεί ένα διαρκές και ανανεωμένο ρεύμα τουριστών, υπό την επίβλεψη και τη βοήθεια των λιμενικών αρχών, όπως θα καταδειχθεί στη συνέχεια.

### **2.3 Υφιστάμενη οικονομική κρίση**

Ο Ιανουάριος του 2008 ήταν ένας ιδιαίτερα ασταθής μήνας για τις παγκόσμιες χρηματαγορές, παρουσιάστηκε αύξηση στη μεταβλητότητα, σύμφωνα με μετρήσεις του δείκτη «U.S. S&P 500» και συνέβη μία απότομη μείωση των τιμών των μετοχών στο χρηματιστήριο των Ηνωμένων Πολιτειών. Μερικοί αρθογράφοι και αρχισυντάκτες οικονομικών εφημερίδων αποκάλεσαν την 21<sup>η</sup> Ιανουαρίου, «Μαύρη Δευτέρα» και αναφέρθηκαν σε ένα παγκόσμιο "κράχ" μετοχών, παρόλο που τα αποτελέσματα ήταν διαφορετικά από χώρα σε χώρα. Κι όμως αυτή ήταν η απαρχή όλων όσων ακολούθησαν διεθνώς μέχρι και σήμερα.

Οι επιπτώσεις από μια γενικά οικονομική κρίση μπορούν να επηρεάσουν:

- Το Διεθνές Εμπόριο
- Τα προσωπικά Εισοδήματα

Και παράλληλα να επιφέρουν:

- Αύξηση της ανεργίας, πτώχευση τραπεζών, εταιρειών και επιχειρήσεων
- Μείωση στην αγροτική και κτηνοτροφική παραγωγή και στην βιομηχανία – ναυτιλία
- Μείωση ρευστότητας των τραπεζών και των κερδών των επιχειρήσεων

Οι κυριότερες επιπτώσεις που είχε η εμφάνιση της οικονομικής κρίσης των ετών 2008-2009 είναι οι εξής:

- Κρίση ρευστότητας, καθώς μέσω της μη χορήγησης επαγγελματικών και καταναλωτικών δανείων τέθηκε πρόβλημα ρευστότητας στην αγορά και την κατανάλωση
- Δυσκολία παροχής δανείων
- Αύξηση επιτοκίων, βραχυπρόθεσμη μείωση επενδυτικής δραστηριότητας και περιορισμός καταναλωτικής πίστης
- Μείωση παραγωγής /μείωση κατανάλωσης /μείωση εθνικού εισοδήματος
- Μείωση του εμπορικού ισοζυγίου
- Δραματική πτώση της τιμής του πετρελαίου και, συνεπώς, μείωση του κόστους παραγωγής
- Πτώση του πληθωρισμού και, συνεπώς, σε επόμενη φάση δημιουργία ζήτησης

Πολύ γρήγορα κατεγράφησαν πολλές μειώσεις στις χρηματιστηριακές αγορές σε όλο τον κόσμο, ταυτόχρονες πολλαπλές κρίσεις, αλλαγή της πολιτικής όλων σχεδόν των επιχειρήσεων και φυσικά η οικονομική αβεβαιότητα ήταν εμφανής παντού. Οι τουριστικές επιχειρήσεις για να ανταποκριθούν στην πτώση της αγοράς, ρίχνουν τις τιμές, κάνουν διαφήμιση και διαπραγματεύονται συμφωνίες.

Η σπουδαιότητα του τουριστικού τομέα για την ελληνική οικονομία, σε συνδυασμό με τις επιστημονικές στατιστικές προβλέψεις, οδηγούν πολλούς μελετητές να αναπτύσσουν υποδείγματα με τη βοήθεια των οποίων προβλέπουν τις αφίξεις τουριστών κάτω από εναλλακτικές υποθέσεις των βασικών προσδιοριστικών μεταβλητών (παγκόσμιο εισόδημα, συναλλαγματικές ισοτιμίες, κόστος μεταφορών, κλπ). Είναι δυνατό όμως (και συμβαίνει πολύ συχνά με τα διάφορα υποδείγματα των διεθνών οργανισμών) μία μέθοδος που προβλέπει με ακρίβεια τον ένα χρόνο, να κάνει μεγάλα σφάλματα τον επόμενο.

Κάποιοι ερευνητές για να εκτιμήσουν την πορεία του τουρισμού χρησιμοποιούν ως εξαρτημένη μεταβλητή τον αριθμό των αφίξεων σε ένα προορισμό. Είναι κοινά παραδεκτό ότι η εν λόγω μεταβλητή δεν απεικονίζει την επίδοση του τουριστικού κλάδου, αφού αυτή προσδιορίζεται τόσο από τον αριθμό των ημερών διαμονής (διανυκτερεύσεις) στον προορισμό όσο και από την δαπάνη που πραγματοποιεί ο τουρίστας.



Συμπερασματικά, είναι δύσκολο μέσα σε αυτό το ασταθές περιβάλλον, στο οποίο δραστηριοποιείται η διεθνής οικονομία, με τον καταναλωτή-τουρίστα να κυριαρχείται από αβεβαιότητες και ανασφάλειες και να περιορίζει δραστικά τις δαπάνες του, να προβλέψει κανείς τον ακριβή αριθμό των αφίξεων. Οι προβλεπόμενες εισπράξεις είναι ακόμα δυσκολότερο να εκτιμηθούν, διότι εκτός των οικονομικών μεγεθών (μερίδια, ΑΕΠ, συναλλαγματικές ισοτιμίες, κλπ), εξαρτώνται και από ποιοτικά χαρακτηριστικά των τουριστών (εισοδηματική τάξη τουριστών, ταξιδιωτικά πακέτα, κλπ).

### **3° ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

#### **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

##### **3.1 Το νομοθετικό πλαίσιο και τα χαρακτηριστικά των λιμενικών αρχών**

Προκειμένου να γίνει κατανοητή η λειτουργία των λιμενικών αρχών παρατίθεται το νομοθετικό πλαίσιο που καθορίζει τη λειτουργία τους καθώς και τα χαρακτηριστικά τους γνωρίσματα, όπως αυτά περιγράφονται στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβέρνησης 102 Α, που δημοσιοποιήθηκε τον Απρίλιο του 2013 και αφορά το νόμο 4150. Στην ενότητα αυτή απομονώνονται ορισμένα σχετικά κύρια άρθρα και αναλύονται εκείνα που περιέχουν τα χαρακτηριστικά των λιμενικών αρχών και τονίζουν τη συμβολή τους στην ανταγωνιστικότητα, όπως θα αναλυθεί στα επόμενα κεφάλαια.

Στο άρθρο 4 αναφέρεται η Νομική Φύση Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής - Αρχηγείο και διάρθρωση υπηρεσιών Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Βάσει αυτού, το Λιμενικό Σώμα - Ελληνική Ακτοφυλακή ανήκει στην οργανωτική δομή του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και συμβάλλει, κατά την ειδικότερη αποστολή του, στην αποτελεσματική άσκηση των αρμοδιοτήτων αυτού. Είναι ένοπλο Σώμα, στρατιωτικώς οργανωμένο, με αρμοδιότητες την ασφάλεια και την υποστήριξη της ναυτιλίας, το προσωπικό του οποίου έχει την ιδιότητα του στρατιωτικού, σύμφωνα με τον Στρατιωτικό Ποινικό Κώδικα (Σ.Π.Κ.).

Στο Άρθρο 5 ορίζεται η αποστολή και οι Αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής. Βάσει αυτού, οι αρμοδιότητες του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής ασκούνται στο θαλάσσιο χώρο ευθύνης του, στα πλοία και στα πάσης φύσεως πλωτά ναυπηγήματα, στους δημόσιους και ιδιωτικούς λιμένες και στις λιμενικές ζώνες τους, όπως ειδικότερα καθορίζεται από τις κείμενες διατάξεις, ιδίως στο Ν.Δ. 444/1970 (Α' 39), στο άρθρο 29 του Ν. 2971/ 2001 (Α' 285), στο άρθρο 12 του Ν. 2289/1995 (Α' 27), όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 163 του Ν. 4001/2011 (Α' 179) και όπως ισχύει, και πάντως, μόνο στους χώρους που η κείμενη νομοθεσία ορίζει ως χώρους αρμοδιότητάς του.

Στην αποστολή του Λιμενικού Σώματος - Ελληνικής Ακτοφυλακής και στο χώρο ευθύνης του περιλαμβάνονται:

α. Η μέριμνα για την εξασφάλιση της δημόσιας τάξης που περιλαμβάνει την άσκηση γενικής αστυνόμευσης, τροχαίας και ελέγχου της αλιείας.

β. Η μέριμνα για την πρόληψη και καταστολή του εγκλήματος και ιδίως του οργανωμένου που περιλαμβάνει την άσκηση δημόσιας και κρατικής ασφάλειας.

γ. Η διαμόρφωση όρων και η εξασφάλιση συνθηκών ασφαλούς ναυσιπλοΐας (maritime safety), σε συνεργασία με τις Υπηρεσίες του Πολεμικού Ναυτικού για τα θέματα αρμοδιότητάς τους, ναυτικής ασφάλειας (maritime security), ασφαλούς διαχείρισης στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, σύμφωνα με τις ισχύουσες Διεθνείς Συμβάσεις και Κανονισμούς και ο έλεγχος εφαρμογής του σχετικού θεσμικού πλαισίου.

δ. Η έρευνα και διάσωση στη θάλασσα.

ε. Η μέριμνα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

στ. Η λήψη μέτρων για την παρακολούθηση, την άσκηση αστυνόμευσης και τον έλεγχο των θαλάσσιων συνόρων.

ζ. Η παροχή υποστήριξης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του.

η. Η παροχή υποστήριξης για τα ζητήματα σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες εργασίας επί των πλοίων και την εκπαίδευση των ναυτικών.

θ. Η παρακολούθηση των διεθνών εξελίξεων σε όλα τα θέματα που σχετίζονται με την εκτέλεση της αποστολής του και η συμμετοχή στις εργασίες των αντίστοιχων διεθνών οργανισμών και οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την υποστήριξη και προώθηση των ελληνικών θέσεων.

Η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας παραθέτεται στο κεφάλαιο Δ' και συγκεκριμένα στο άρθρο 12. Σύμφωνα με αυτό, ο Φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα είναι κάθε φορέας που έχει, κατά νόμο, την ευθύνη της διοίκησης και της εκμετάλλευσης του λιμένα». Οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα έχουν την ευθύνη για την πραγματοποίηση αξιολόγησης ασφάλειας των λιμένων τους, τη σύνταξη των σχεδίων ασφάλειας, τις αναθεωρήσεις αυτών και γενικότερα την υποχρέωση συμμόρφωσης προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/65/EK, διαθέτοντας τους απαραίτητους προς τούτο πόρους. Επίσης, οι εν λόγω φορείς διαθέτουν πόρους και μέσα για την υλοποίηση των μέτρων ασφάλειας που προβλέπονται στα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας των λιμένων που διαχειρίζονται.

Σημαντικό επίσης είναι πως οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεων για την εφαρμογή των διατάξεων του Κώδικα ISPS και του Κανονισμού λιμενικών εγκαταστάσεων, οι φορείς διοίκησης και εκμετάλλευσης υπόχρεου εφαρμογής της

Οδηγίας λιμένα ή παρακείμενων περιοχών που έχουν επίπτωση στην ασφάλειά του και οι επιμέρους φορείς που δραστηριοποιούνται οικονομικά σε τμήματα υπόχρεου εφαρμογής της Οδηγίας λιμένα μπορεί να αναθέτουν και σε ιδιωτικές εταιρίες παροχής υπηρεσιών ασφάλειας, που είναι εφοδιασμένες με την προβλεπόμενη από το νόμο άδεια, την άσκηση των προβλεπόμενων από τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας ελέγχων. Μεταξύ των ελέγχων αυτών συμπεριλαμβάνονται ιδίως οι έλεγχοι προσώπων, αποσκευών και φορτίων, οι έλεγχοι πρόσβασης και η επιτήρηση ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων, τμημάτων λιμένα και παρακείμενων αυτού περιοχών που έχουν επίπτωση στην ασφάλειά του.

Στο άρθρο 38 καθορίζεται και η Στρατηγική Ανάπτυξης του Εθνικού Λιμενικού Συστήματος. Το Σχέδιο της στρατηγικής είναι πενταετές και επικαιροποιείται τουλάχιστον μία φορά εντός της πενταετίας. Εντός του πρώτου έτους εφαρμογής της, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου συντάσσει έκθεση, η οποία υποβάλλεται στον Πρωθυπουργό και στον Πρόεδρο της Βουλής και συζητείται σε ειδική συνεδρίαση της Ολομέλειας της Βουλής, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 8 του άρθρου 79 του Συντάγματος και τον Κανονισμό της Βουλής και δημοσιεύεται σε ειδική έκδοση του Εθνικού Τυπογραφείου.

Το άρθρο 44 αναφέρεται στην Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένων (Ε.Σ.Α.Λ.). Έργο της Επιτροπής είναι:

α) Ο γενικός σχεδιασμός των προγραμμάτων, των μελετών και των έργων για τη δημιουργία, βελτίωση και αναβάθμιση της λιμενικής υποδομής και ο καθορισμός των προτεραιοτήτων ανάπτυξης του λιμενικού δυναμικού της χώρας, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του θεσμοθετημένου εθνικού και περιφερειακού χωρικού σχεδιασμού.

β) Η ιεράρχηση των εκτελεστέων έργων και η κατανομή πιστώσεων μεταξύ αυτών.

γ) Ο καθορισμός των προδιαγραφών εκτέλεσης λιμενικών έργων, με στόχο την προσαρμογή της λιμενικής υποδομής στη νέα τεχνολογία ναυπήγησης πλοίων και στις νέες συνθήκες που δημιουργεί η απελευθέρωση της ακτοπλοΐας.

δ) Η παρακολούθηση εκτέλεσης των λιμενικών έργων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία, από τους αρμόδιους κατά περίπτωση φορείς.

ε) Η έγκριση, αναθεώρηση και επικαιροποίηση των αναπτυξιακών προγραμμάτων και μελετών διαχείρισης (Master Plan) των λιμένων, με τα οποία καθορίζονται τα μέγιστα επιτρεπόμενα όρια της Ζώνης Λιμένα, οι επιτρεπόμενες

προσχώσεις, οι χρήσεις γης, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και κάθε αναγκαίο στοιχείο για την εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας και της ασφάλειας του λιμένα. Για τους λιμένες αρμοδιότητας των δημοτικών λιμενικών ταμείων, της ως άνω εγκρίσεως προηγείται η χορήγηση γνώμης του αρμόδιου δημοτικού συμβουλίου εντός δέκα (10) ημερών από την υποβολή σχετικού αιτήματος του αρμόδιου φορέα διοίκησης και εκμετάλλευσης του λιμένα.

### **3.2 Τουριστική Νομοθεσία**

Στην Ελλάδα δεν υπάρχει Τουριστικός Κώδικας, αλλά την τουριστική νομοθεσία διαμορφώνουν πολυάριθμες διατάξεις από μεγάλο αριθμό οργάνων. Οι σημαντικότερες εξ' αυτών είναι<sup>12</sup>:

1) Π.Δ. 337/2000 (ΦΕΚ 281/Α'/28-12-2000)

Κατάταξη των ενοικιαζομένων δωματίων και ενοικιαζομένων επιπλωμένων διαμερισμάτων σε κατηγορίες με το σύστημα των κλειδιών.

2) Π.Δ. 43/2002 (ΦΕΚ 43/Α/7-3-2002)

Κατάταξη των κύριων ξενοδοχειακών καταλυμάτων σε κατηγορίες με σύστημα αστερών και τεχνικές προδιαγραφές αυτών.

3) Ν. 3105/2003

Μαρίνες: «Τουριστική Εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις».

4) Ν. 3270/2004 (ΦΕΚ 187/Α/11-10-2004)

Αρμοδιότητες του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης και θέματα τουρισμού

5) Ν.3299/2004, ΦΕΚ 1393/Β/2007

Κέντρα Προπονητικού Αθλητικού Τουρισμού (ΚΕΠΑΤ): Προδιαγραφές Κέντρων Προπονητικού Αθλητικού Τουρισμού (ΚΕΠΑΤ) για την υπαγωγή τους στο καθεστώς κινήτρων

6) Ν. 3498/2006

Ιαματικός Τουρισμός: Ανάπτυξη ιαματικού τουρισμού και άλλες διατάξεις

---

<sup>12</sup>

[http://www.gnto.gov.gr/el/laws?field\\_category\\_law\\_tid=All&field\\_year\\_law\\_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D=&=Apply](http://www.gnto.gov.gr/el/laws?field_category_law_tid=All&field_year_law_value%5Bvalue%5D%5Byear%5D=&=Apply)

- 7) ΦΕΚ 213/2009 Συγχώνευση Τουρισμού-Πολιτισμού  
Συγχώνευση των Υπουργείων Πολιτισμού και Τουριστικής Ανάπτυξης
- 8) Υ.Α. 7073/17-5-2011 (ΦΕΚ 1266/Β/16-6-2011)  
Διαδικασία χορήγησης Ειδικού Σήματος Λειτουργίας σε Τουριστικές Επιχειρήσεις Οδικών Μεταφορών.
- 9) ΦΕΚ 27/Β/20-1-2011  
Απλούστευση της διαδικασίας Λειτουργίας σε Τουριστικά Καταλύματα – Ένταξη της διαδικασίας στα Ενιαία Κέντρα Εξυπηρέτησης (Ε.Κ.Ε.) σε αντικατάσταση του Απόφ. ΔΙΑΔΠ/Φ.Α.2.1/1622 Ν.3498/2006 (ΦΕΚ 230/Α/2006)
- 10) Υ.Α. Τ/4486/99 & Κ.Υ.Α. ΔΙΑΔΠ/Φ.Α.Α21/1621 ΦΕΚ 2202/Β/22-12-1999, ΦΕΚ 29/Β/20-1-2011  
Δικαιολογητικά για την χορήγηση ειδικού σήματος λειτουργίας συνεδριακών κέντρων
- 11) Ν. 4070/2012-Μέρος Ε' (ΦΕΚ 82/Α/10-4-2012)  
Απλοποίηση και διευκόλυνση τουριστικών επενδύσεων και λοιπές διατάξεις
- 12) Ν.4179/2013 (ΦΕΚ 175/Α'/08-08-2013)  
Απλούστευση διαδικασιών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στον τουρισμό, αναδιάρθρωση του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και λοιπές διατάξεις

## **4<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ**

### **ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ**

#### **4.1 Μέτρα προστασίας του τουριστικού κοινού - συμμετοχή λιμενικών αρχών**

Όπως έχει αναφερθεί και σε άλλα σημεία της εργασίας, ο τουρισμός για την Ελλάδα είναι ιδιαίτερα σημαντικός, διότι αποτελεί μία σημαντική πηγή πλούτου για τη χώρα, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν και πολλοί πλουτοπαραγωγικοί πόροι που να είναι το ίδιο προσοδοφόροι με τον Τουρισμό. Ωστόσο, όσο και αν αναθεωρείται το νομοθετικό πλαίσιο το οποίο ρυθμίζει τις λεπτομέρειες του Τουρισμού, κρίνεται πάντοτε σκόπιμο να τεθούν και νέα όρια, διότι τα ήδη υπάρχοντα φαίνεται να ατονούν ή να γίνονται «περισσότερο ελαστικά» λόγω συμφερόντων των εμπλεκόμενων με τον τουρισμό φορέων.

Για το λόγο αυτό, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου εξέδωσε το 2011 το παρακάτω δελτίο τύπου<sup>13</sup>:

#### **Δελτίο Τύπου**

**1.** Όπως είναι γνωστό, ο τουρισμός αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τομείς οικονομικής δραστηριότητας της χώρας. Μεσούσης της τουριστικής περιόδου και στο πλαίσιο της προσπάθειας της Υπηρεσίας μας για τη βελτίωση της τουριστικής εικόνας της Ελλάδας τόσο στην ημεδαπή, όσο και στην αλλοδαπή, επισημαίνουμε τα ακόλουθα θέματα τουριστικού ενδιαφέροντος που άπτονται των αρμοδιοτήτων των Υπηρεσιών σας.

**2.** Το φαινόμενο της άγρας πελατών σε χώρους μεγάλης συγκέντρωσης τουριστών παρουσιάζει έξαρση τη θερινή περίοδο. Η παραβατική αυτή δραστηριότητα, πέραν του γεγονότος της όχλησης των τουριστών, προκαλεί υποβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της χώρας μας. Είναι απαράδεκτο, παρουσία αστυνομικών οργάνων, ιδιοκτήτες ή υπαλληλικό προσωπικό ξενοδοχειακών επιχειρήσεων, ενοικιαζομένων δωματίων και διαφόρων μεταφορικών μέσων (ταξί, πλοίων κ.λπ.), να παροτρύνουν και να παρενοχλούν τους περιηγητές που καταφθάνουν σε μια περιοχή, προκειμένου αυτοί να δεχθούν ταξιδιωτική, μεταφορική ή άλλη υπηρεσία εστίασης, διαμονής ή ψυχαγωγίας.

---

<sup>13</sup> <http://www.hcg.gr/node/900>

Κατόπιν τούτου, παρέχουμε τις ακόλουθες οδηγίες για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού:

**α)** Καθ' όλη τη διάρκεια της τρέχουσας θερινής περιόδου, να διενεργείτε εντατικούς, συστηματικούς και αυστηρούς ελέγχους στους χώρους αρμοδιότητάς σας και σε κάθε περίπτωση διαπίστωσης διάπραξης του εν λόγω παραβατικού φαινομένου, να ενεργείτε τα νόμιμα για τον ποινικό κολασμό και διοικητικό έλεγχο των παραβατών.

**β)** Συνεργασθείτε με τις συναρμόδιες Υπηρεσίες και φορείς, για τη λήψη κάθε πρόσφορου και προληπτικού μέτρου, προκειμένου παγιωθεί η νομιμότητα στους χώρους δικαιοδοσίας σας, στον τομέα αυτό.

Σε συνάφεια με τα προαναφερόμενα, υπενθυμίζονται τα διαλαμβανόμενα στις αριθ.: Μ.Φ. 2115.6/01/05/12-07-2005 και Μ.Φ. 2115.6/06/10/22-09-2010 δ/γές μας, των οποίων παραγγέλλουμε εκ νέου την πιστή εφαρμογή, καθώς και την εμπειριστατωμένη ανάλυσή τους σε συγκέντρωση προσωπικού, με τη λήψη της παρούσης.

**3.** Η εγκατάσταση σκηνών ή η στάθμευση τροχόσπιτων πλησίον αρχαιολογικών χώρων, αιγιαλών και γενικά κοινόχρηστων χώρων, προσβάλλει και υποβαθμίζει το περιβάλλον και αλλοιώνει το φυσικό κάλλος των περιοχών, εγκυμονώντας κινδύνους πυρκαγιών και δημόσιας υγείας. Για τους λόγους αυτούς επιβάλλεται η άμεση απομάκρυνση σε περίπτωση εντοπισμού τους στους χώρους δικαιοδοσίας σας.

**4.** Η ανάγκη προσέλκυσης ποιοτικού τουρισμού στη χώρα, επιβάλλει την επίδειξη εκ μέρους όλων, του απαιτούμενου σεβασμού, μεταξύ των άλλων και προς τους τουρίστες που διακινούνται με τα κάθε είδους τουριστικά σκάφη (επαγγελματικά - ερασιτεχνικά) στις ελληνικές θάλασσες. Ιδιαίτερα επισημαίνεται, ότι η εφαρμογή της νομοθεσίας σχετικά με τις διαδικασίες κατάπλου, απόπλου και ελέγχου των σκαφών και των επιβαινόντων σε αυτά, πρέπει να γίνεται χωρίς υπερβολές και με την απαιτούμενη ευγένεια και διακριτικότητα.

**5.** Ενημερώσατε κατάλληλα υποτεταγμένα σας κλιμάκια για όμοια εφαρμογή.



Σημαντικά είναι τα μηνύματα του Υπουργείου Ναυτιλίας και του Υπουργού ανά διαστήματα (και κυρίως τη θερινή περίοδο) σχετικά με τη λήψη μέτρων για την προστασία του τουρισμού. Αυτό που τακτικά ζητείται είναι η εντατικοποίηση των ελέγχων και η λήψη μέτρων για την προστασία του τουρισμού, καθώς και η αύξηση της ετοιμότητάς με σκοπό τη βελτίωση της παροχής υπηρεσιών προς τους πολίτες και τους τουρίστες, για την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτησή τους. Στόχος είναι κάθε καλοκαίρι να κυλάει με τα λιγότερα κατά το δυνατόν προβλήματα για όσους κάνουν χρήση των ακτοπολιτικών συγκοινωνιών, των υπηρεσιών κρουαζιέρας και του γιότινγκ, αλλά και όσους θέλουν να απολαύσουν τη θάλασσα. Απώτερος στόχος είναι η προστασία με τον καλύτερο δυνατό τρόπο του ρεκόρ αφίξεων τουριστών που σημειώνεται στην Ελλάδα κάθε χρόνο.

Γενικά τα μηνύματα είναι θετικά, καθώς η κίνηση είναι αυξημένη και στόχος είναι η τάση αυτή να συνεχιστεί και να κορυφωθεί τους θερινούς μήνες, με ασφάλεια και ομαλότητα. Ο Υπουργός Ναυτιλίας κ. Βαρβιτσιώτης κατά το διάστημα της "θητείας" του στο Υπουργείο τόνιζε πως το λιμενικό σώμα είναι οι «πρεσβευτές» της χώρας στη θάλασσα, τις παραλίες και τα λιμάνια και είχε υψηλές προσδοκίες από αυτό, ώστε με τη συμπεριφορά του και το έργο του να σταθεί αντάξιο των μεγάλων ευθυνών. Η κόσμια εμφάνιση και η θετική διάθεση για την καθοδήγηση των φιλοξενούμενων της χώρας στον χώρο ευθύνης του σώματος είναι απαραίτητα στοιχεία και πρέπει να είναι ανάλογη με το πνεύμα της φιλοξενίας που διακατέχει την Ελλάδα.

Αυτό που έχει αναδειχθεί σημαντικό είναι πως πρέπει να εκλείψουν φαινόμενα παρότρυνσης και παρενόχλησης τουριστών. Τέλος, σύμφωνα με τον πρώην υπουργό Ναυτιλίας: *«Η αντιμετώπιση του φαινομένου της «άγρας» πελατών σε χώρους μεγάλης συγκέντρωσης τουριστών, που παρουσιάζει έξαρση κατά τη θερινή περίοδο, καθώς και η καταπολέμηση του παραεμπορίου σε λιμάνια και παραλίες παραμένουν ανάμεσα στις υψηλές προτεραιότητές. Τέτοιου είδους έκνομες δραστηριότητες, δεν πρέπει να γίνονται ανεκτές με κανέναν τρόπο, αφού εκτός των άλλων, προκαλούν υποβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της χώρας μας, σε μία περίοδο που τα έσοδα του τουρισμού για την Εθνική μας Οικονομία, είναι ζωτικά. Φαινόμενα, που παρατηρούνται σε τουριστικές περιοχές, παρότρυνσης και παρενόχλησης τουριστών που καταφθάνουν σε μια περιοχή, προκειμένου αυτοί να δεχθούν ταξιδιωτική, μεταφορική ή άλλη υπηρεσία εστίασης, διαμονής ή ψυχαγωγίας, ζημιώνουν την εικόνα της χώρας μας και πρέπει να εκλείψουν»*. Παρά το φόρτο εργασίας του λιμενικού σώματος και των σύνθετων καθημερινών προβλημάτων,

όπως αυτό της πίεσης από την παράνομη μετανάστευση, οι λιμενικές αρχές μπορούν επιτυχώς να προστατέψουν την τουριστική εικόνα της Ελλάδας.

## 4.2 Μελέτες τουριστικής ανάπτυξης

Μελέτες τουριστικής ανάπτυξης έγιναν για όλες τις Περιφέρειες της χώρας. Αυτές ανατέθηκαν από τον ΕΟΤ σε γραφεία μελετών μετά από δημόσια πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος. Η εκπόνηση των μελετών τουριστικής ανάπτυξης πραγματοποιήθηκε το 2003. Οι μελέτες αυτές περιελάμβαναν στο πρώτο μέρος τους:

- αξιολόγηση υφιστάμενων πόρων
- αξιολόγηση τουριστικής προσφοράς και σύνθεσης του τουριστικού προϊόντος
- εκτίμηση της φέρουσας ικανότητας
- ανάλυση πλεονεκτημάτων και αδυναμιών της σημερινής τουριστικής ανάπτυξης
- επισήμανση ευκαιριών και απειλών του τουριστικού δυναμικού

Στο δεύτερο μέρος καταγράφονται και προτείνονται στρατηγικές τουριστικής ανάπτυξης, καθορίζονται στόχοι και άξονες προτεραιότητας και οργανώνονται προγράμματα δράσης.

Ο ρόλος του λιμενικού σώματος και του λιμενικού ταμείου καθορίζεται στα πλαίσια των μελετών αυτών αλλά και ξεχωριστά από αυτά.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κορινθίων. Αυτό προέβη στην κατάρτιση μελετών τουριστικής ανάπτυξης του λιμένα της Κορίνθου, σε εκτέλεση του προγράμματος δράσης του. Βάσει αυτού έθεσε σε Δημόσια Διαβούλευση το αντικείμενο των άνω μελετών με θέμα: "Το Λιμάνι της Κορίνθου ως τουριστικό αγαθό: Υφιστάμενη κατάσταση - πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα - προτάσεις για την τουριστική του ανάπτυξη". Ο δημόσιος διάλογος θα πραγματοποιηθεί από τις 2/4/2015 έως και τις 31/05/2015 και θα περιλαμβάνει: i) ενημέρωση των εκπροσώπων φορέων για το πλαίσιο και τις ανάγκες της Δημόσιας Διαβούλευσης σε ειδική συνάντηση, ii) την κατάθεση εγγράφων προτάσεων από τους φορείς της πόλης και κάθε ενδιαφερόμενο για το ανωτέρω αντικείμενο της Διαβούλευσης μέσα στην ανωτέρω προθεσμία Διαβούλευσης, iii) την έκδοση πορίσματος αποτελεσμάτων της Δημόσιας Διαβούλευσης και iv) την ενσωμάτωση του πορίσματος στην κατάρτιση των σχετικών μελετών.

Κατά τη διάρκεια της Δημόσιας Διαβούλευσης οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να υποβάλλουν προτάσεις αλλά και διευκρινιστικές ερωτήσεις, έγγραφα και επώνυμα, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου και με ταχυδρομείο στη διεύθυνση ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΚΟΡΙΝΘΙΩΝ. Οι μελέτες που θα εκπονηθούν θα αποτελούν το εγχειρίδιο τουριστικής ανάπτυξης του λιμανιού για τα επόμενα χρόνια.

## 5<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### ΔΙΑΚΡΑΤΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

#### 5.1 Διακρατικές συνόδους σχετικές με τον Τουρισμό

Στη συνέχεια παρατίθεται το κείμενο από τη διάσκεψη για τον παράκτιο και το θαλάσσιο τουρισμό που πραγματοποιήθηκε στο Μουσείο της Ακρόπολης στο πλαίσιο της άτυπης συνόδου Υπουργών Τουρισμού της Ε.Ε.:

Στις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που ανοίγονται για τις χώρες της ΕΕ στον τομέα του «Παράκτιου και Θαλάσσιου Τουρισμού», αναφέρθηκε η υπουργός Τουρισμού κ. Όλγα Κεφαλογιάννη ανοίγοντας τις εργασίες σχετικής Διάσκεψης που πραγματοποιήθηκε στο μουσείο της Ακρόπολης, στο πλαίσιο της Άτυπης Συνόδου Υπουργών Τουρισμών της ΕΕ. Στις 10 Μαρτίου του 2014<sup>14</sup>.

---

<sup>14</sup> <http://www.gnto.gov.gr/el/10032014-%CE%AC%CF%84%CF%85%CF%80%CE%B7-%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%BF%CE%B4%CF%8C%CF%82-%CF%85%CF%80%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B3%CF%8E%CE%BD-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D-%CE%B5%CE%B5>

## ΔΗΛΩΣΗ ΥΠΟΥΡΓΟΥ

Προσερχόμενη στην εκδήλωση η κ. Κεφαλογιάνη δήλωσε στην «Δημόσια Τηλεόραση» τα εξής: Ο τουρισμός βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην Αθήνα πραγματοποιείται σήμερα σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η Διάσκεψη για τη Θαλάσσια και παράκτια πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η θαλάσσια πολιτική είναι οριζόντια πολιτική της Προεδρίας της Ελλάδας στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Η Ελλάδα, η Ευρώπη, βλέπει ότι ο τουρισμός, μπορεί να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας. Ο κλάδος, εκπροσωπεί το 10% του ευρωπαϊκού ακαθάριστου προϊόντος και απασχολεί 20 εκατομμύρια ανθρώπους. Έχει δυναμική να μπορέσει στο επόμενο διάστημα, τα επόμενα χρόνια να βοηθήσει ακόμη περισσότερο την ευρωπαϊκή οικονομία στην ανάπτυξή της και στη δημιουργία θέσεων εργασίας. Η ελληνική προεδρία αναπτύσσει τις πολιτικές εκείνες που θα δώσουν τη δυνατότητα στην Ευρώπη που είναι άλλωστε ο πρώτος παγκόσμιος τουριστικός προορισμός να παραμείνει στην πρώτη θέση εμπλουτίζοντας όμως τις πολιτικές της και δίνοντας τη δυνατότητα σε ακόμη περισσότερους ευρωπαίους να έχουν απασχόληση και εισόδημα».

## ΔΙΑΣΚΕΨΗ

Ειδικότερα, στη διάσκεψη για τον Παράκτιο και Θαλάσσιο Τουρισμό που διοργάνωσε το υπουργείο Τουρισμού σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή συζητήθηκαν βασικά θέματα που σχετίζονται με την ανάπτυξη του τομέα ο οποίος αποτελεί προτεραιότητα της ελληνικής προεδρίας. Επισημάνθηκε μεταξύ άλλων, η δυναμική που έχει και τα οφέλη που μπορεί να αποδώσει στην οικονομία και την κοινωνία, η συμβολή του στην βελτίωση περιφερειακών περιοχών και τοπικών οικονομιών, η δυναμική συνεισφορά του στην τόνωση της απασχόλησης.

Ακόμα, έγιναν αναφορές σε πρωτοβουλίες που πρέπει να ληφθούν για διευκόλυνση της εφαρμογής πολιτικών που θα συμβάλλουν στην ταχεία ανάπτυξη των άμεσων και έμμεσων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον Παράκτιο και Θαλάσσιο Τουρισμό. Η διάσκεψη αποτέλεσε «πλατφόρμα» για την ανταλλαγή απόψεων και πρακτικών, σχετικά με τον παράκτιο τουρισμό, τον τουρισμό κρουαζιέρας, το γιώτινγκ, τη διαχείριση των ακτών, τα θαλάσσια clusters, την θαλάσσια πολιτιστική κληρονομιά και την συνεργασία

μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, προκειμένου να ενισχυθεί η προώθηση του αειφόρου θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού στην ΕΕ, σε μια περίοδο έντονου ανταγωνισμού από άλλες περιοχές του κόσμου.

Επισημαίνεται ότι η ΕΕ (σύμφωνα με Ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής) στοχεύει στην τόνωση του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού στην Ευρώπη αναγνωρίζοντας τη δυνατότητα για ανάπτυξη και δημιουργία θέσεων εργασίας στο τομέα. Η συγκεκριμένη στρατηγική σκιαγραφεί πρωτοβουλίες της ΕΕ για να βοηθήσει τις παράκτιες περιφέρειες και επιχειρήσεις να αντιμετωπίσουν ζητήματα που εστιάζουν : σε επίπεδο γνώσης, στην ευμετάβλητη ζήτηση, στον υψηλό βαθμό εποχικότητας, στην έλλειψη κατάλληλων δεξιοτήτων και καινοτομιών και στις δυσκολίες πρόσβασης σε χρηματοδότηση.

Στα πλαίσια των παραπάνω προτάθηκαν δέκα βασικά μέτρα για την προστασία του Τουρισμού από τους εμπλεκόμενους φορείς. Τα προτεινόμενα μέτρα για αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων συνοψίζονται στα εξής:

- 1) δημιουργία οδηγού στο διαδίκτυο για ευκαιρίες χρηματοδότησης κυρίως για μικρομεσαίες επιχειρήσεις,
- 2) προώθηση διαλόγου σε πανευρωπαϊκό επίπεδο με χειριστές κρουαζιερόπλοιων, λιμενικές αρχές και άλλους ενδιαφερόμενους,
- 3) ανάπτυξη της θαλάσσιας διάστασης σε τουριστικές πρωτοβουλίες της ΕΕ,
- 4) υποστήριξη των διακρατικών και διαπεριφερειακών συνεργασιών και δικτύων, καθώς και εξειδικευμένων στρατηγικών,
- 5) προώθηση καινοτομιών στη διαχείριση με τη χρήση της ΤΠΕ,
- 6) βελτίωση της διαθεσιμότητας των δεδομένων αναφορικά με τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό,
- 7) προώθηση του οικοτουρισμού και δημιουργία συνδέσμων ανάμεσα σε βιώσιμες δράσεις,
- 8) προώθηση στρατηγικών για την καταπολέμηση της μόλυνσης και των αποβλήτων,
- 9) έναρξη έρευνας για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των νησιών και τη δημιουργία στρατηγικών προσαρμοσμένων στις ανάγκες τους,
- 10) διεξαγωγή έρευνας για την εύρεση καινοτόμων πρακτικών που θα μπορούσαν να βοηθήσουν τις μαρίνες και την ανάπτυξή τους.

Ο συγκεκριμένος κλάδος του τουρισμού έχει σημαντική επίδραση στις εθνικές οικονομίες πολλών κρατών-μελών και η συνεισφορά της βιομηχανίας του θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομική μεγέθυνση και την πραγματική οικονομία συμβάλει ετησίως περίπου στα 38 δις ευρώ και 327.000 θέσεις εργασίας. Βάσει δημοσιευμένων στοιχείων, ο τουριστικός τομέας στο εσωτερικό της Ε.Ε. κινείται σε ικανοποιητικά επίπεδα, καταγράφοντας αύξηση της τάξεως περίπου του 4%. Αξίζει να αναφερθεί πως το 55% των διεθνών αφίξεων πραγματοποιείται εντός της ευρωπαϊκής αγοράς με τον τουρισμό να αποτελεί περίπου το 10% του ΑΕΟ της Ε.Ε., απασχολώντας περί τα 20 εκατ. ανθρώπων με τα ποσοστά αυτά να αυξάνονται σημαντικά για τις χώρες του ευρωπαϊκού νότου.

Σημαντικός είναι και ο ρόλος της Διαμεσογειακής Επιτροπής στη στήριξη και προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού. Οι περιφέρειες της Διαμεσογειακής Επιτροπής μαζί με την Επιτροπή της CPMR για τα Βαλκάνια και τη Μαύρη Θάλασσα, εκφράζουν την στήριξη τους στην ειρήνη, τη συμφιλίωση και την ανάπτυξη στην περιοχή των Βαλκανίων και της Μαύρης Θάλασσας, καθώς και στην ανατολική και νότια Μεσόγειο. Όπως δηλώθηκε σε προηγούμενες διακηρύξεις, η παρούσα παγκόσμια, ευρωπαϊκή και μεσογειακή κοινωνικό-οικονομική και γεωπολιτική κατάσταση καταδεικνύει την αναγκαιότητα μαζικής σκληρής εργασίας για τη μείωση του χάσματος μεταξύ των ακτών της Μεσογείου, της ευρωμεσογειακής περιοχής και της υπόλοιπης Ευρώπης και της λεκάνης της Μεσογείου συνολικά. Βάσει αυτού και σε συνέχεια των Διακηρύξεων της Βαρκελώνης (Γενική Συνέλευση της Διαμεσογειακής Επιτροπής, Ιούνιος 2013) και της Πάτρας (Πολιτικό Γραφείο της Διαμεσογειακής Επιτροπής, Μάρτιος 2014) τα μέλη της Διαμεσογειακής Επιτροπής της CPMR που συνήλθαν στη Βενετία στις 27/6/2014 υποστήριξαν θαλάσσια ζητήματα και όρισαν τα ακόλουθα<sup>15</sup>:

- στενή επίβλεψη για την υλοποίηση της Οδηγίας-Πλαίσιο για τη Θαλάσσια Στρατηγική (ΟΠΘΣ), λαμβάνοντας ιδιαίτερα υπόψη την οικοσυστημική της προσέγγιση και τις επιδράσεις της σε όλες τις ευρωπαϊκές, εθνικές και εδαφικές πολιτικές με ειδική μέριμνα στις επιδράσεις που αφορούν στη χρήση των θαλασσών για οικονομικές δραστηριότητες και τις ανθρωπολογικές πιέσεις στο παράκτιο και θαλάσσιο περιβάλλον.
- δέσμευση για την προώθηση της διαδικασίας της Χάρτας της Μπολόνια και συνεργασία για την διαμόρφωση του Κοινού Σχεδίου Δράσης της, που θα

---

<sup>15</sup> [http://www.medregions.com/pub/doc\\_travail/ag/240\\_gr.pdf](http://www.medregions.com/pub/doc_travail/ag/240_gr.pdf)

περιλαμβάνει διακρατικές δράσεις και ποικίλα δομικά έργα για τις μεσογειακές περιφέρειες, αλλά και πρωτοβουλίες στο πλαίσιο μελλοντικών μακροπεριφερειακών στρατηγικών για τη λεκάνη και για την επίτευξη της Μεσογειακής Στρατηγικής για Αειφόρο Ανάπτυξη που τελεί υπό αναθεώρηση.

- καλωσόρισμα της ολοένα μεγαλύτερης σημασίας που δίνεται στα θαλάσσια θέματα από το διακρατικό πρόγραμμα MED και έκφραση της ικανοποίησής για την επικείμενη έναρξη του έργου «COM&CAP MarInA-Med», που θα δώσει στη Διαμεσογειακή Επιτροπή της CPMR την ευκαιρία να επιταχύνει και να προωθήσει την προσπάθεια που γίνεται στο πρόγραμμα να γνωστοποιηθούν και να κεφαλαιοποιηθούν —στους κύριους στόχους του Euromed και για την υλοποίηση της νέας συνεργασίας Med για την περίοδο 2014–2020
- σύσταση μετ’ επιτάσεως προς συνέχιση του προγράμματος ENPI CBC Med για την ανάπτυξη αξόνων προτεραιότητας και τη δημιουργία κοινών συνθηκών για γαλάζια ανάπτυξη σε όλη τη Μεσόγειο.
- συνεισφορά στην υλοποίηση της Ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για «Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για περισσότερη ανάπτυξη και θέσεις εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό» εκπονώντας πιλοτικές πρωτοβουλίες και έργα με έμφαση στον τουρισμό που βασίζεται στην πολιτισμική κληρονομιά, στα υποθαλάσσια αρχαιολογικά πάρκα, στον οικολογικό, φυσιολατρικό τουρισμό και τουρισμό υγείας σε παράκτιους προορισμούς και στον αλιευτικό τουρισμό



## 6<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

#### 6.1 Γενικά στοιχεία

Οι Ελληνικές Λιμενικές Αρχές είναι δημόσιες υπηρεσίες, εκτελεστικής εξουσίας που ασκούν κατ' αρμοδιότητα λιμενική αστυνομία. Υπάγονται και επανδρώνονται από το προσωπικό του Λιμενικού Σώματος και εδρεύουν στους διάφορους λιμένες της Χώρας. Διακρίνονται ανάλογα της κίνησης του λιμένα που εδρεύουν σε:

1. Κεντρικά Λιμεναρχεία,
2. Λιμεναρχεία
3. Υπολιμεναρχεία

Οι Αρχές αυτές είναι ισότιμες και ανεξάρτητες μεταξύ τους, υπαγόμενες όλες στο Λιμενικό Σώμα. Διαφορές εντοπίζονται μόνο σε αριθμητική επάνδρωση και στο στρατιωτικό βαθμό του προϊσταμένου Αξιωματικού εκάστης που καλείται Λιμενάρχης. Πολλές των υπηρεσιών αυτών περιλαμβάνουν στη κατά τόπο αρμοδιότητά - εποπτεία τους και υποδεέστερες υπηρεσίες που είναι:

1. Λιμενικά τμήματα
2. Λιμενικοί Σταθμοί
3. Υπάλληλοι Λιμένος

Οι ελληνικές Λιμενικές Αρχές λόγω της στρατιωτικής οργάνωσής του προσωπικού που υπηρετεί σε αυτές, χαρακτηρίζονται μετά των διαπιστευμένων σε αυτές μέσω (περιπολικών σκαφών, οχημάτων κ.α.) στρατιωτικοί σχηματισμοί που αποτελούν τις επικουρικές υπηρεσίες του Πολεμικού Ναυτικού.

Η θαλάσσια περιοχή ευθύνης του Λιμενικού Σώματος –Ελληνικής Ακτοφυλακής ξεπερνάει τα 1,2 εκ. τετραγωνικά χιλιόμετρα. Η άσκηση των αρμοδιοτήτων του Λ.Σ. εκτός από τις Κεντρικές Υπηρεσίες ασκείται από 180 Περιφερειακές Υπηρεσίες εκ των οποίων:

- 18 είναι Κεντρικά Λιμεναρχεία
- 34 Λιμεναρχεία
- 24 Υπολιμεναρχεία
- 104 Λιμενικοί Σταθμοί

Οι Λιμενικές Αρχές αυτές κατανέμονται συνολικά σε 83 στην Ηπειρωτική Χώρα και 97 στην Νησιωτική. Με γνώμονα τις προκλήσεις του μέλλοντος και τις εγγενείς ιδιαιτερότητες του θαλάσσιου πεδίου έχει μελετηθεί ο στρατηγικός σχεδιασμός του επενδυτικού προγράμματος του Λ.Σ.-ΕΛ.ΑΚΤ. για την περίοδο 2014-2020. Ο σχεδιασμός αυτός αποσκοπεί στον εξορθολογισμό της επιτήρησης του θαλάσσιου πεδίου ώστε:

- να είναι δημοσιονομικά επωφελής
- επιχειρησιακά αποτελεσματικός
- να προάγει το αίσθημα ασφάλειας των πολιτών και της μέριμνας της πολιτείας για τις ευπαθείς ομάδες και τους ανθρώπους που ευρίσκονται σε κίνδυνο

Η διοικητική αναδιάρθρωση των Λιμενικών Αρχών αποβλέπει ουσιαστικά στην αναβάθμιση της ποιότητας των υπηρεσιών προς τους πολίτες αλλά και στην εξυπηρέτηση του δημόσιου συμφέροντος, ιδιαίτερα την συγκεκριμένη δύσκολη χρονική περίοδο. Ο εξορθολογισμός της λειτουργίας των Λιμενικών Αρχών είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την παράλληλη αξιοποίηση της τεχνολογίας.

## **6.2 Οι λιμενικές αρχές και οι πρωτοβουλίες τους: Θετικός και αρνητικός αντίκτυπος**

Ο ρόλος των λιμενικών αρχών είναι πολυδιάστατος στη σύγχρονη κοινωνία και αυτό μπορούμε να το αντιληφθούμε αν επιχειρήσουμε μία σύντομη έρευνα στα δημοσιεύματα των Μ.Μ.Ε. τα οποία αντανακλούν την αντίληψη των απλών πολιτών σχετικά με το έργο των λιμενικών αρχών και την ίδια στιγμή τις κοινωνικές σχέσεις που δομούνται ανάμεσα στα μέλη τη κοινωνίας και τις λιμενικές αρχές, ως φορέα εξουσίας.

Ξεκινώντας με την πρώτη πηγή, όπως αναφέρεται, τα τελευταία χρόνια αυξάνεται ο γαμήλιος τουρισμός στη χώρα μας και ιδιαίτερα σε περιοχές, που έχουν αποκτήσει τη φήμη του ειδυλλιακού τοπίου και είναι περισσότερο κοσμοπολίτικες όπως η Μύκονος και η Σαντορίνη, σημειώνονται περισσότεροι από 1000 γάμοι ετησίως. Φυσικά, η επιτυχία αυτή δε θα μπορούσε να θεωρηθεί αποκλειστικά επιτυχία των λιμενικών αρχών αλλά της γενικότερης καλά οργανωμένης προσπάθειας, να προωθηθούν οι καλλονές της χώρας στο εξωτερικό και τελικά να προκαλέσουν κύμα τουριστών είτε πρόκειται για ιαματικό τουρισμό είτε πρόκειται για γαμήλιο.

Σε κάθε περίπτωση, πάντως, αυτό που ενδιαφέρει είναι να γίνει αντιληπτό ότι αν δεν υπήρχε ένα κλίμα ασφάλειας στη χώρα το οποίο μπορούν να το εξασφαλίζουν στους πολίτες, μεταξύ άλλων και οι λιμενικές αρχές δε θα υπήρχε η δυνατότητα να συρρέουν οι τουρίστες, όπως συμβαίνει και με άλλες περιοχές του κόσμου όπως η Αίγυπτος, όπου παρά την απaráμιλλη γοητεία των Πυραμίδων, το κλίμα βίας που επικρατεί και η απειλητική υγιεινή ανακόπτουν το κύμα τουριστών<sup>16</sup>.

Σε μία οργανωμένη κοινωνία δε θα μπορούσε να νοηθεί η καλλιέργεια κλίματος ασφάλειας χωρίς τη συμμετοχή όλων των δυνάμεων της χώρας, μεταξύ των οποίων και οι λιμενικές αρχές. Επιπρόσθετα, οι λιμενικές αρχές σχετίζονται και με την καινοτομία και το νεωτερισμό στη χώρα μας, όπως προκύπτει από το άρθρο που παρατίθεται στη συνέχεια<sup>17</sup>.

Τις χωροταξικές δυνατότητες για τη δημιουργία υδατοδρομίου στο λιμάνι της Ερμούπολης και στον όρμο του Φοίνικα παρουσίασε η εταιρία «Ελληνικά Υδατοδρόμια» την Τετάρτη, 27 Αυγούστου, ενώπιον της αρμόδιας επιτροπής διαβούλευσης του οικείου Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου. Την παρουσίαση πραγματοποίησε το κλιμάκιο της εταιρίας, αποτελούμενο από τον πρόεδρο της εταιρείας, κ. Α. Γκόβα, τον υπεύθυνο Υδατοδρομίων, κ. Π. Ροντογιάννη και τον πιλότο υδροπλάνων, κ. Γ. Καραγκούνη. Στη συζήτηση, που διήρκησε περισσότερο από τρεις ώρες, η εταιρεία παρουσίασε επίσης αναλυτικά στοιχεία σε επίπεδο οικονομικό, λειτουργικό, κοινωνικό, επιδιώκοντας να αποδείξει ότι η πιο συμφέρουσα επιλογή του «Δ. Λ. Τ. Σύρου», είναι να αποκτήσει την Άδεια του Υδατοδρομίου στην ιδιοκτησία του, επιλέγοντας ταυτόχρονα τον καταλληλότερο ανάδοχο για τη λειτουργία του υδατοδρομίου. Όπως υποστηρίζει η εταιρία, τα πλεονεκτήματα που συγκεντρώνει το συγκεκριμένο μοντέλο υδατοδρομίου εξασφαλίζουν την διαχρονικότητα ισχύος της Άδειας αλλά και τα μέγιστα δυνατά οικονομικά οφέλη για το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Σύρου.

Η «Ελληνικά Υδατοδρόμια» ακολουθώντας το παραπάνω μοντέλο αδειοδότησης, μετά την ψήφιση του νόμου 4146/13, έχει αναλάβει την αδειοδότηση των κάτωθι υδατοδρομίων:

- 1) Κέρκυρας (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)
- 2) Παξών (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)
- 3) Ερείκουσας (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)

---

<sup>16</sup> <http://www.nerit.gr/eidiseis/ellada/ellada-idanikos-proorismos-gia-gamilio-tourismo>

<sup>17</sup> <http://www.tornosnews.gr/permalink/5428.html>

- 4) Οθωνών (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)
- 5) Πάτρας (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Πάτρας)
- 6) Ρεθύμνου (ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ρεθύμνου)
- 7) Λαυρίου (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου)
- 8) Ηρακλείου (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου)
- 9) Λίμνης Βεγορίτιδας (ιδιοκτησίας Δήμου Αμυνταίου)
- 10) Ραφήνας (ιδιοκτησίας του Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας)
- 11) Χερσονήσου (ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Χερσονήσου Κρήτης)
- 12) Σίφνου (ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Σίφνου)
- 13) Πόρου (ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Πόρου)
- 14) Χανίων (ιδιοκτησίας του Λιμενικού Ταμείου Νομού Χανίων)

Μετά το πέρας της σύσκεψης ο πρόεδρος της Ελληνικά Υδατοδρόμια, κ. Γκόβας, δήλωσε: «Είχαμε μια άκρως εποικοδομητική συζήτηση με την επιτροπή διαβούλευσης του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σύρου. Ως εταιρεία πιστεύουμε ότι ο ρόλος του Υδατοδρομίου της Σύρου θα είναι κομβικός για την βιώσιμη λειτουργία των Υδροπλάνων στην ευρύτερη περιοχή του Νοτίου Αιγαίου. Η Σύρος, ως πρωτεύουσα των Κυκλάδων, θα αποτελεί τον κεντρικό προορισμό στο δίκτυο πτήσεων Υδροπλάνων που θα πραγματοποιεί η Ελληνική αεροπορική εταιρεία “K2 SmartJets” (η οποία είναι στρατηγικός εταίρος της “Ελληνικά Υδατοδρόμια”)).»

Ιδιαίτερα η περίπτωση των υδροπλάνων είναι ιδιαίτερα προσοδοφόρα για την Ελλάδα και στα επόμενα χρόνια αναμένονται οι εξελίξεις σε αυτόν τον τομέα που θα είναι εξαιρετικά ελπιδοφόρες για την χώρα ιδιαίτερα σε περιοχές όπως ακριτικά απομακρυσμένα νησιά. Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι η καινοτομική για τα ελληνικά δεδομένα μετακίνηση, σχετίζεται και με τον τρόπο διαχείρισης των λιμενικών αρχών και τελικά οδηγεί μεταξύ άλλων στην τόνωση της τουριστικής κίνησης ακόμη και αν πρόκειται για εσωτερικό τουρισμό<sup>18</sup>.

Ακόμη, παρατηρούνται πρωτοβουλίες σχετικά με τη διαχείριση καινοτομικών πρωτοβουλιών όπως το πρόγραμμα «Ειδικό Θεματικό Πρόγραμμα και Βιώσιμη Διαχείριση και Συμμετοχική Διακυβέρνηση Προορισμών Κρουαζιέρας» Σαντορίνη, 4-8 Ιουνίου 2014 στην Αίθουσα του Δημοτικού Αθλητικού Πολιτιστικού Περιβαλλοντικού Οργανισμού Σαντορίνης, σύμφωνα με το δελτίο τύπου που παρατίθεται στη συνέχεια<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> <http://www.tornosnews.gr/permalink/5428.html>

<sup>19</sup> <http://www.santonews.com/simantiko-sinedrio-gia-tin-krouaziera.santonews>

Το Πανεπιστήμιο Αιγαίου στο πλαίσιο του έργου «Το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, βασικός παράγοντας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη του Αιγαιοπελαγίτικου χώρου – “Πολυνησιωτικότητα”» μέσω της Δράσης 4: «Εκπαίδευση και Υποστήριξη στις τοπικές κοινωνίες» διοργάνωσε Ειδικό Θεματικό Πρόγραμμα με θέμα «Βιώσιμη Διαχείριση & Συμμετοχική Διακυβέρνηση Προορισμών Κρουαζιέρας». Το πρόγραμμα υλοποιήθηκε στη Σαντορίνη από 04 έως 08 Ιουνίου 2014.

Στόχος του προγράμματος ήταν η ενημέρωση και επιμόρφωση πολιτών, των νέων, των στελεχών της τοπικής αυτοδιοίκησης και των λοιπών εμπλεκόμενων φορέων, σε θέματα της Βιώσιμης Ανάπτυξης προορισμών, στο πλαίσιο της πρόσφατης Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για το θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό. Το πρόγραμμα εκτός από τις διαλέξεις περιελάμβανε και δύο εργαστήρια, όπου οι συμμετέχοντες είχαν την ευκαιρία να εξοικειωθούν με μεθόδους λήψης απόφασης αλλά και να εμπλακούν ενεργά σε μία οργανωμένη διαδικασία συμμετοχικής διακυβέρνησης για τον προσδιορισμό βιώσιμων σεναρίων ανάπτυξης για τον κλάδο της κρουαζιέρας.

Το θεματικό πρόγραμμα απευθυνόταν στο σύνολο των φορέων που εμπλέκονται στο σχεδιασμό της ανάπτυξης της κρουαζιέρας σε τοπικό επίπεδο, όπως τα στελέχη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και το Λιμενικό Ταμείο αλλά και στους λοιπούς κοινωνικούς και επιχειρηματικούς εταίρους οι οποίοι άμεσα ή έμμεσα συμμετέχουν, όπως το εμπορικό επιμελητήριο, κοινωνικοί συνεταιρισμοί, περιβαλλοντικές ενώσεις και οι ΜΚΟ.

Επιπρόσθετα, αξίζει να σημειωθεί ότι οι πρωτοβουλίες των λιμεναρχείων ξεπερνούν τα θεωρητικά όρια των αρμοδιοτήτων τους υπό την έννοια ότι δεν επιτηρούν μόνο την τάξη αλλά παρεμβαίνουν και σε περιπτώσεις αναπλάσεων αλλά και άλλων ενεργειών και δραστηριοτήτων προκειμένου να αναμορφωθεί το πρόσωπο πολλών παράκτιων περιοχών, όπως φαίνεται στο παρακάτω δελτίο τύπου<sup>20</sup>.

### **6.2.1 Παράδειγμα προς μίμηση το Λιμενικό Ταμείο Σκύρου**

Το Λιμενικό Ταμείο Σκύρου βραβεύτηκε το 2015 για το σύνολο των πρωτοβουλιών του στην κατηγορία: Βελτίωση προσβασιμότητας προορισμών/ Συνεισφορά στην αύξηση

---

<sup>20</sup>

<http://104fm.gr/opinions/%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%B5%CE%BD%CE%AC%CF%81%CF%87%CE%B7%CF%82-%CF%80%CF%81%CE%BF%CF%84%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%BF-%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%BB%CE%B9/>

του εισερχόμενου τουρισμού / Αύξηση όγκου επιβατών. Πρόκειται για μια διάκριση που επιβραβεύει τις προσπάθειες του Λ.Τ. Σκύρου και παράλληλα τις αναγνωρίζει σε επίπεδο Εθνικής Τουριστικής Προσφοράς.

Αξίζει να σημειωθεί πως στις αρχές του 2015 το Λ.Τ. Σκύρου είχε διακριθεί και βραβευθεί με το Αργυρό Βραβείο στα "Environmental Awards 2014". Ουσιαστικά μέσω της βράβευσης αυτής δεν αναδείχθηκε για άλλη μια φορά η Ελλάδα και οι φορείς που στηρίζουν τον τουρισμό μόνο στο πλαίσιο "ήλιος και θάλασσα", αλλά αναδείχθηκαν και βραβεύθηκαν ποιοτικές και καινοτόμες πρακτικές μέσα από εξατομικευμένες υπηρεσίες, πολιτιστικές διαδρομές και αθλητικές διοργανώσεις που προσελκύουν τον ποιοτικό τουρισμό<sup>21</sup>.

Το Χρυσό Βραβείο Τουρισμό είναι μια αναγνώριση των επιδόσεων και πρακτικών του Λ.Τ. Σκύρου, ως ορθό διαχειριστή του Λιμένα της Λιναριάς Σκύρου που κατάφερε να τον αναδείξει ως το πληρέστερο και πλέον φιλικό Λιμάνι της Ελλάδας. Αυτό αποδεικνύει τις δυνατότητες και προοπτικές ολόκληρου του νησιού σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.



Εικόνα 6.1 Βραβείο Λιμενικού Ταμείου Σκύρου

---

<sup>21</sup> <http://www.linariaport.gr/tourism-awards-2015/>

### 6.3 Συμβολή των Λιμενικών Αρχών στην ανάπτυξη του τουρισμού

Όπως προκύπτει και από το παρακάτω άρθρο, η συνολική ανάπτυξη μιας χώρας μπορεί να διαχωριστεί σε τομείς, ωστόσο οι τομείς αυτοί δεν μπορούν να αποκοπούν ο ένας από τον άλλο και ούτε θα ήταν αληθές, αν υποστήριζε κανείς, ότι οι τομείς ανάπτυξης είναι ανεξάρτητοι μεταξύ τους και δεν επηρεάζονται.

#### **Άρθρο 14 Ν. 2971/2001**

Παραχώρηση αιγιαλού, παραλίας για την εκτέλεση έργων

1. Η παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης αιγιαλού, παραλίας, συνεχόμενου ή παρακείμενου θαλάσσιου χώρου, ή του πυθμένα, για την εκτέλεση έργων που εξυπηρετούν εμπορικούς, βιομηχανικούς, συγκοινωνιακούς, λιμενικούς ή άλλου είδους σκοπούς, που προβλέπονται από τις κείμενες διατάξεις, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών κατά τη διαδικασία που προβλέπει η επόμενη παράγραφος. Η παραχώρηση μπορεί να περιλαμβάνει και απλή χρήση αιγιαλού και παραλίας για την εξυπηρέτηση λειτουργικών αναγκών των έργων αυτών. Η διαδικασία αυτή απαιτείται και για τα έργα του Δημοσίου στους παραπάνω χώρους.

2. α) Ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτηση προς την αρμόδια Κτηματική Υπηρεσία, η οποία συνοδεύεται από τεχνικό φάκελο σύμφωνα με το άρθρο 8 της κοινής απόφασης (ΚΥΑ) 69269/5387/24.10.90 (ΦΕΚ 678 Β') των Υπουργών Εσωτερικών, Εθνικής Οικονομίας, Γεωργίας, Πολιτισμού, Εμπορικής Ναυτιλίας, Τουρισμού, Βιομηχανίας, Ενέργειας και Τεχνολογίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Μεταφορών και Επικοινωνιών.

β) Η Κτηματική Υπηρεσία διαβιβάζει μέσα σε προθεσμία ενός (1) μηνός το σχετικό φάκελο στους παρακάτω αναφερόμενους για να διατυπώσουν μέσα σε προθεσμία τριών (3) μηνών τη γνώμη τους, κατά τις αρμοδιότητες καθενός για την εκτέλεση των έργων:

1) Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων, Διεύθυνση Χωροταξίας και Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού ή τη Διεύθυνση Περιβάλλοντος Χωροταξίας της αρμόδιας Περιφέρειας (σετρία αντίγραφα) για την προέγκριση χωροθέτησης.

- 2) Γ.Ε.Ν. (σε δύο αντίγραφα).
- 3) Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.
- 4) Νομαρχιακή Επιτροπή Χωροταξίας και Περιβάλλοντος (Ν.Ε.ΧΩ.Π.).
- 5) Υπουργείο Πολιτισμού (σε τρία αντίγραφα).
- 6) Ε.Ο.Τ.
- 7) Υπουργείο Γεωργίας για έργα σε λιμένες και ποταμούς, ως και για την κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου με σκοπό την προστασία επαγγελματικών αλιευτικών σκαφών.
- 8) Δημοτικό Συμβούλιο του οικείου Ο.Τ.Α.
- 9) Το Υπουργείο Ανάπτυξης, όταν πρόκειται για παραχώρηση αιγιαλού σε βιομηχανικές μονάδες, εγκαταστάσεις πετρελαιοειδών και σε επιχειρήσεις μεταλλευτικών, λατομικών και βιομηχανικών ορυκτών.
- 10) Το Υπουργείο Αιγαίου για τις περιοχές της αρμοδιότητάς του.

γ) Μετά την προέγκριση χωροθέτησης και τη διατύπωση των γνώμων της προηγούμενης περίπτωσης β' εκπονείται και εγκρίνεται η μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και τα προβλεπόμενα από την ΚΥΑ 69269/5387/24.10.1990 (ΦΕΚ 678 Β'). Ακολούθως μετά από γνώμη του Γ.Ε.Ν., για θέματα εθνικής άμυνας και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, γνώμη του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για λόγους ορθολογικής ναυτιλιακής ανάπτυξης, προστασίας αιγιαλού, παραλίας, ελέγχου και ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και συγκοινωνίας και γνώμη της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού για λόγους προστασίας αρχαίων, εγκρίνεται αρμοδίως η οριστική μελέτη, κατά τη σύνταξη της οποίας λαμβάνονται υπόψη υποχρεωτικά οι εγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί όροι. Γνώμες διατυπώνονται το αργότερο εντός προθεσμίας τριών (3) μηνών. Η εγκεκριμένη οριστική μελέτη με τις ανωτέρω γνώμες διαβιβάζεται στην αρμόδια Κτηματική Υπηρεσία για την έκδοση της απόφασης παραχώρησης.

3. Επιτρέπεται κατά τη διαδικασία των παραγράφων 1 και 2 η παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης αιγιαλού, παραλίας, θάλασσας ή πυθμένα και:

- α) για σκοπούς κοινωφελείς ή αναβάθμισης του περιβάλλοντος εφόσον τα έργα εκτελούνται από το Δημόσιο ή Ν.Π.Δ.Δ. ή επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας,
- β) για ναυταθλητικά έργα βάσει μελετών, που έχουν εγκριθεί από τη Γ.Γ.Α., γ) για έργα εξυπηρετήσεως υδατοκαλλιεργειών, δ) για ερευνητικούς σκοπούς και ε) για προσαρμοστικά έργα ή έργα ανάπτυξης από το Δημόσιο, Ν.Π.Δ.Δ. ή από ξενοδοχειακές τουριστικές μονάδες στο χώρο που βρίσκεται μπροστά από αυτές.



4. Στα έργα που μπορούν να εκτελεσθούν για την επιδίωξη των σκοπών των παραγράφων 1, 3 και 6 περιλαμβάνονται και η τοποθέτηση υποθαλάσσιων αγωγών και καλωδίων εν γένει, ναυδέτων, πλωτών προβλητών και εξεδρών και η πόντιση τεχνητών υφάλων.

5. Επιτρέπεται να τοποθετηθούν στη θάλασσα, χωρίς επέμβαση στον αιγιαλό, με απόφαση της αρμόδιας Κτηματικής Υπηρεσίας, που εκδίδεται κατόπιν σύμφωνης γνώμης της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής, του Γ.Ε.Ν., της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Πολιτισμού, της αρμόδιας υπηρεσίας περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και γνώμης του οικείου Ο.Τ.Α. Α' βαθμού, πλωτές εξέδρες επιφάνειας μέχρι 100 μ<sup>2</sup>, και για εποχιακή χρήση μέχρι έξι (6) μηνών, για την επιδίωξη σκοπών που προβλέπονται στις κείμενες διατάξεις καθώς και για πολιτιστικούς σκοπούς. Για την παραχώρηση δεν απαιτείται η διαδικασία που προβλέπεται στην παράγραφο 2. Δεν επιτρέπεται η παραχώρηση για χρήση των εξεδρών ως εστιατορίων ή κέντρων αναψυχής. Με απόφαση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας καθορίζονται οι λεπτομέρειες εφαρμογής της παραγράφου αυτής.

6. α. Η εκτέλεση προσωρινών ή μόνιμων έργων επί αιγιαλού και παραλίας, που έχουν χαρακτηριστεί Τουριστικά Δημόσια Κτήματα ή για τα οποία έχει εκδοθεί Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου κατ' εφαρμογή των παραγράφων 1 και 3 του άρθρου 1 της Κ' Συντακτικής Πράξης της 6/14 Φεβρουαρίου 1968 (Α' 33), καθώς και στο συνεχόμενο ή παρακείμενο αυτών θαλάσσιο χώρο, γίνεται με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού, με τη διαδικασία της επόμενης περίπτωσης.

γ. Με απόφαση του Υπουργού Πολιτισμού και Τουρισμού καθορίζονται θέματα σχετικά με τη λειτουργία της Επιτροπής.

δ. Αντικείμενο της Επιτροπής είναι η εξέταση και η διατύπωση γνώμης προς τον Υπουργό Πολιτισμού και Τουρισμού για τη συνδρομή των προϋποθέσεων εκτέλεσης των έργων του πρώτου εδαφίου της παραγράφου αυτής, κατόπιν υποβολής του φακέλου και των μελετών που προβλέπονται από την κείμενη νομοθεσία.

ε. Η Επιτροπή, στο πλαίσιο άσκησης των αρμοδιοτήτων της, μπορεί να διενεργεί αυτοψίες, καθώς και να ζητά πληροφορίες, τεχνικά ή άλλα στοιχεία από τους κατά τόπον αρμόδιους φορείς.»

7. Με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Εμπορικής Ναυτιλίας που εκδίδεται μετά από πρόταση του Υπουργού Εθνικής Οικονομίας μετά από γνώμη της Επιτροπής Δημοσίων Κτημάτων, στην οποία μετέχει ειδικώς για την περίπτωση αυτή και αντιπρόσωπος του προτείνοντος Υπουργείου, επιτρέπεται η χωρίς δημοπρασία, απευθείας, παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης αιγιαλού και παραλίας, θάλασσας ή πυθμένα και του υπεδάφους του σε αυτούς που έχουν ιδρύσει ή έχουν την πρόθεση να ιδρύσουν, σε ιδιωτικούς χώρους, επί των οποίων έχουν κυριότητα ή δικαίωμα χρήσης με ενοχική σχέση, εμπορικές επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται χύδην φορτία, εργοστάσια ή άλλες βιομηχανικές ή βιοτεχνικές ή ξενοδοχειακές επιχειρήσεις ή υδατοκαλλιεργητικές, αλιευτικές επιχειρήσεις ή σε αυτούς που εκμεταλλεύονται μεταλλεία ή λατομεία, για να κατασκευάσουν προβλήτες ή άλλα έργα, προοριζόμενα να εξυπηρετούν τις παραπάνω επιχειρήσεις τους ή τις επιχειρήσεις τρίτων που έχουν ως σκοπό τη διακίνηση, φόρτωση και εκφόρτωση φορτίων κάθε είδους στο χώρο της προβλήτας.

Οι υπόχρεοι προς καταβολή ανταλλάγματος που αναφέρονται στο προηγούμενο εδάφιο καταβάλλουν ετησίως αποζημίωση (μίσθωμα), που καθορίζεται με την ίδια υπουργική απόφαση και αναπροσαρμόζεται ανά πενταετία. Για το ύψος του μισθώματος λαμβάνεται υπόψη προηγούμενη εισήγηση επί του θέματος της αρμόδιας κατά τόπο Επιτροπής Δημοσίων Κτημάτων, αφού αυτή εξετάσει συγκριτικά μισθωτικά στοιχεία της περιοχής, που θα της προσκομίσει ο Προϊστάμενος της αρμόδιας κατά τόπο Κτηματικής Υπηρεσίας ο οποίος μετέχει σε αυτήν ως εισηγητής. Τυχόν εκκρεμείς υποθέσεις, στις οποίες δεν έχει καθοριστεί η ετήσια αποζημίωση (μίσθωμα) σύμφωνα με το προηγούμενο εδάφιο ή με τις διατάξεις της παρ. 21 του άρθρου 6 του ν. 2160/1993 (Α' 118), ρυθμίζονται σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών αφού προηγηθεί εισήγηση της αρμόδιας κατά τόπο Επιτροπής Δημοσίων Κτημάτων, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο προηγούμενο εδάφιο. Η Διεύθυνση Δημόσιας Περιουσίας του Υπουργείου Οικονομικών αφού καταγράψει όσες περιπτώσεις εκκρεμούν, αποστέλλει αυτές στις κατά τόπο αρμόδιες Κτηματικές Υπηρεσίες, προκειμένου να τις επεξεργαστούν και να τις εισαγάγουν εν συνεχεία στην Επιτροπή Δημοσίων Κτημάτων.

Η χρησιμοποίηση των έργων και των εγκαταστάσεων γενικά από τρίτους υπόκειται σε αντάλλαγμα, το οποίο καθορίζεται με απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας και εισπράττεται ως δημόσιο έσοδο. Αν δεν αποδοθεί, εκδίδεται,

μετά από γνώμη του αρμόδιου Λιμεναρχείου, απόφαση του προϊσταμένου της ως άνω Κτηματικής Υπηρεσίας αμέσως εκτελεστή με την οποία επιβάλλεται σε βάρος του καθυστερούντος παραχωρησιούχου, εκτός από το μη αποδοθέν αντάλλαγμα, και πρόστιμο ίσο με το τριπλάσιο του ανταλλάγματος που δεν αποδόθηκε.

8. Έργα καθαρισμού-αποκατάστασης λειτουργικών βαθών όπως προβλέπονται από τη μελέτη κατασκευής των λιμενικών εγκαταστάσεων που καθίστανται αναγκαία εξαιτίας προσχώσεων που προέρχονται από απώλειες φορτο-εκφορτωνόμενου υλικού αλλά και άλλες αιτίες όπως συσσώρευση φερτών υλών, προσαμμώσεις κ.λπ., που οφείλονται σε θεομηνίες ή εξελίσσονται μέσω φυσικών διεργασιών, επιτρέπονται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας η οποία εκδίδεται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου. Για την έναρξη των εργασιών απαιτείται αστυνομικής φύσεως άδεια από την αρμόδια λιμενική αρχή της περιοχής. Στη σχετική άδεια θα ορίζεται και ο τρόπος διάθεσης του υλικού που θα αποκομίζεται από τον καθαρισμό του πυθμένα της θάλασσας. Άδειες κατασκευής και χρήσης λιμενικών έργων που έχουν χορηγηθεί ισχύουν και για όλες τις παραπάνω χρήσεις.

9. Έργα καθαρισμού του πυθμένα στις προβλήτες από προσχώσεις που προέρχονται από απώλειες φορτοεκφορτωνόμενου υλικού και για την επαναφορά σε αυτόν του βάθους που προβλέπεται από τη μελέτη κατασκευής των έργων και εγκαταστάσεων, επιτρέπονται κατόπιν άδειας της αρμόδιας Λιμενικής αρχής της περιοχής, η οποία εκδίδεται μετά από αίτηση του ενδιαφερομένου στον οποίο έχει παραχωρηθεί η χρήση αιγιαλού και παραλίας. Στη σχετική άδεια θα ορίζεται και ο τρόπος διάθεσης του υλικού που θα αποκομίζεται από τον καθαρισμό του πυθμένα της θάλασσας. Άδειες κατασκευής και χρήσης λιμενικών έργων που έχουν χορηγηθεί ισχύουν και για όλες τις παραπάνω χρήσεις.

10. Με απόφαση του Υπουργού Οικονομικών επιτρέπεται η παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης αιγιαλού, παραλίας, συνεχόμενου ή παρακείμενου θαλάσσιου χώρου και πυθμένα για την εκτέλεση εργασιών εγκατάστασης σταθμών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από Α.Π.Ε. στο χερσαίο τμήμα της χώρας, σε νησιά ή βραχονησίδες. Στις εργασίες αυτές, εκτός από όσες αναφέρονται στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου, περιλαμβάνεται η τοποθέτηση υποσταθμών, καθώς και η κατασκευή κάθε έργου που κρίνεται αναγκαίο για τη σύνδεση σταθμού Α.Π.Ε. με το Σύστημα ή το Δίκτυο. Οι πρόνοιες αυτές ισχύουν και για έργα ενίσχυσης του Συστήματος Μεταφοράς

αλλά και για έργα Διασύνδεσης Νήσων με το Εθνικό Διασυνδεδεμένο Σύστημα Μεταφοράς τα οποία θα εξυπηρετούν και την αύξηση της διείσδυσης των Α.Π.Ε..

Στις ανωτέρω περιπτώσεις, κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 2, ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει αίτηση προς την αρμόδια Κτηματική Υπηρεσία μετά την έκδοση της απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων του σταθμού Α.Π.Ε., ή του έργου διασύνδεσης συνοδευόμενη από την εγκεκριμένη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, στην οποία πρέπει να περιλαμβάνονται όλα τα έργα για τα οποία ζητείται η παραχώρηση του ανωτέρω δικαιώματος. Η Κτηματική Υπηρεσία διαβιβάζει την αίτηση στο Γ.Ε.Ν., το Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας και την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού, εκτός εάν οι υπηρεσίες αυτές έχουν ήδη γνωμοδοτήσει κατά την περιβαλλοντική αδειοδότηση του έργου και οι γνωμοδοτήσεις τους έχουν συνυποβληθεί από τον ενδιαφερόμενο με την αίτηση. Μετά τη συλλογή των γνωμών αυτών ή την άπρακτη παρέλευση προθεσμίας δύο (2) μηνών από την περιέλευση στις υπηρεσίες αυτές της ανωτέρω αίτησης, η αρμόδια Κτηματική Υπηρεσία ενεργεί για την έκδοση της απόφασης παραχώρησης.

11. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου δεν εφαρμόζονται για τις εγκαταστάσεις αιολικών πάρκων στον εθνικό θαλάσσιο χώρο, σύμφωνα με το άρθρο 6Α του ν. 3468/2006.

11.α. Η συντήρηση ενεργειακής εγκατάστασης, στην οποία περιλαμβάνεται και η μερική ή ολική αντικατάσταση τμημάτων της σε παραλία ή αιγιαλό συνεχόμενο ή παρακείμενο θαλάσσιο χώρο και πυθμένα, εφόσον δεν επέρχεται αλλοίωση του περιβάλλοντος χώρου, πραγματοποιείται σύμφωνα με την ισχύουσα απόφαση Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων που έχει χορηγηθεί για το συνολικό έργο για το οποίο πρόκειται να γίνει η αντικατάσταση ή συντήρηση και δεν απαιτείται νέα απόφαση παραχώρησης της παραγράφου 1.

β. Εάν διαπιστωθεί εκτέλεση εργασιών κατά παρέκκλιση της σχετικής τεχνικής μελέτης, η αρμόδια Λιμενική Αρχή επιβάλλει πρόστιμο ύψους 10.000 έως 100.000 ευρώ, ανάλογα με την απόκλιση από τη μελέτη, με την επιφύλαξη τυχόν αυστηρότερων προστίμων που μπορούν να επιβληθούν για παραβίαση της κείμενης περιβαλλοντικής νομοθεσίας.

γ. Σε περίπτωση απρόβλεπτης βλάβης σε υφιστάμενες εγκαταστάσεις που είναι δυνατόν να προκαλέσει περιβαλλοντικό πρόβλημα, θαλάσσια ρύπανση ή πρόβλημα στην

ενεργειακή τροφοδοσία της περιοχής, η επέμβαση για αποκατάσταση της βλάβης γίνεται μετά από προηγούμενη ενημέρωση των κατά περίπτωση ως άνω αρμόδιων υπηρεσιών.

Από όσα αναφέρονται στο παραπάνω νομοθετικό κείμενο, προκύπτει ότι οι τομείς της οικονομίας δεν μπορούν να ιδωθούν ξεχωριστά, καθώς οι οικονομικοί πόροι του ενός τομέα επηρεάζουν την ανάπτυξη του άλλου. Με άλλα λόγια, ο ευαίσθητος τομέας του τουρισμού μπορεί να επηρεαστεί, και μάλιστα σε μεγάλο βαθμό, από την ανάπτυξη της βιομηχανίας και τελικά, από την εξεύρεση πόρων που καταλήγουν σε τουριστικές επενδύσεις, χωρίς να σημαίνει υποχρεωτικά ότι πρόκειται για πόρους τουριστικής προέλευσης.

Δημιουργείται, λοιπόν, ένας αέναος κύκλος ο οποίος εναλλάσσει ευθύνες ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς όπως είναι οι Λιμενικές Αρχές, ο Ε.Ο.Τ., τα αρμόδια υπουργεία και, φυσικά, η Πολιτεία στο σύνολό της σε συνεργασία με την ιδιωτική πρωτοβουλία. Οι δράσεις που αναλαμβάνουν αναβαθμίζουν από κοινού τη φυσιογνωμία της Ελλάδας, γεγονός το οποίο μεταφράζεται σε αύξηση της τουριστικής κίνησης, μεταξύ άλλων.

### **6.3.1 Επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια**

Τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια εκτελούν θαλάσσια ταξίδια με διάρκεια μιας ημέρας σύμφωνα με τις διαδικασίες, τους όρους και τις προϋποθέσεις του σχετικού Νόμου. Για την άσκηση της επαγγελματικής δραστηριότητας τα επαγγελματικά τουριστικά ημερόπλοια λαμβάνουν άδεια, που εκδίδεται από τη Λιμενική Αρχή στην περιοχή αρμοδιότητας της οποίας υπάγεται ο αφετήριος λιμένας ή όρμος ή ακτή του ημερήσιου θαλάσσιου ταξιδιού, μετά από σχετική αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του νόμιμου εκπροσώπου τους.

Η άδεια καθορίζει την περιοχή άσκησης της δραστηριότητας αυτής, σύμφωνα με το ισχύον Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης ή το Πιστοποιητικό Ασφαλείας του πλοίου ή την Άδεια Εκτέλεσης Πλόων όταν πρόκειται για μικρό σκάφος και εκδίδεται μετά από σύμφωνη γνώμη των Λιμενικών Αρχών στην περιοχή αρμοδιότητας των οποίων υπάγονται οι λοιποί λιμένες ή όρμοι ή ακτές, όπου θα προσεγγίσει ή θα αγκυροβολήσει το πλοίο. Η κοινοποίηση της άδειας γίνεται στην αρμόδια Διεύθυνση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Πρόκειται για άδεια αορίστου χρόνου. Επί αυτής ορίζεται από την αρμόδια για την έκδοσή της Λιμενικής Αρχής, κάθε μεταβολή των στοιχείων της εντός εξήντα ημερών από την ημερομηνία που έλαβε χώρα η μεταβολή. Για τη μεταβολή των στοιχείων της άδειας απαιτείται αίτηση του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή ή του νόμιμου εκπρόσωπου τους και προσκόμιση των δικαιολογητικών που πιστοποιούν τη μεταβολή.

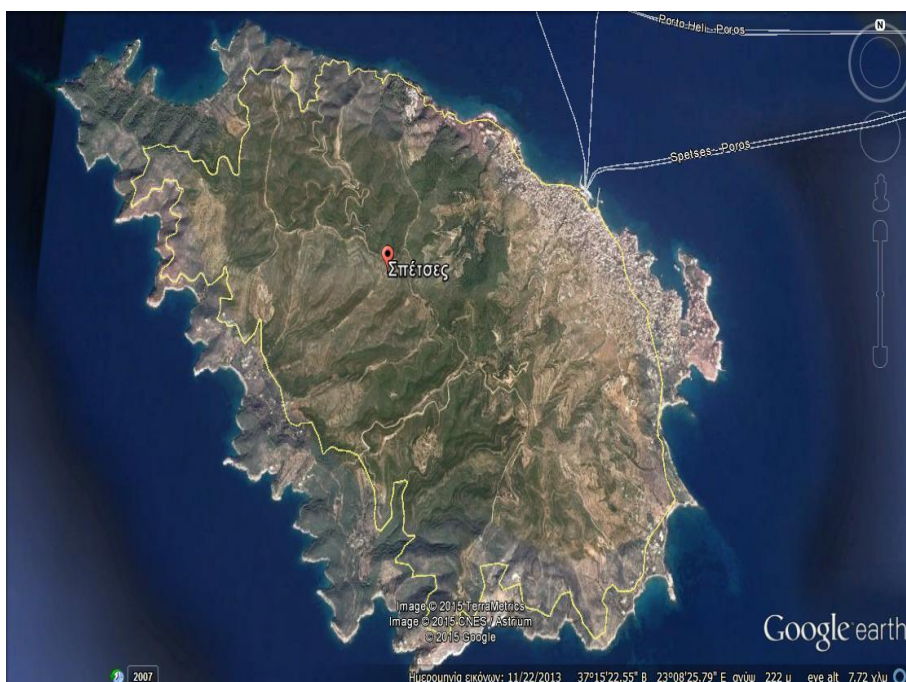
Με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου ορίζονται ο τύπος της άδειας, τα απαιτούμενα δικαιολογητικά για την έκδοσή της, οι λόγοι και η διαδικασία αναστολής της ισχύος της και ανάκλησής της. Ειδική απόφαση απαιτείται και για τον καθορισμό των όρων και των προϋποθέσεων για την εκτέλεση των ημερήσιων θαλάσσιων ταξιδιών.

## 7<sup>ο</sup> ΚΕΦΑΛΑΙΟ

### ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

#### 7.1 Το νησί των Σπετσών

Οι Σπέτσες αποτελούν ένα ιστορικό νησί που βρίσκεται κοντά στην Αργολική χερσόνησο και συγκεκριμένα επί της δεξιάς εισόδου του Αργολικού κόλπου. Απέχουν περίπου 1,5 μίλι από την Ερμιονίδα και 50 μίλια από τον Πειραιά.

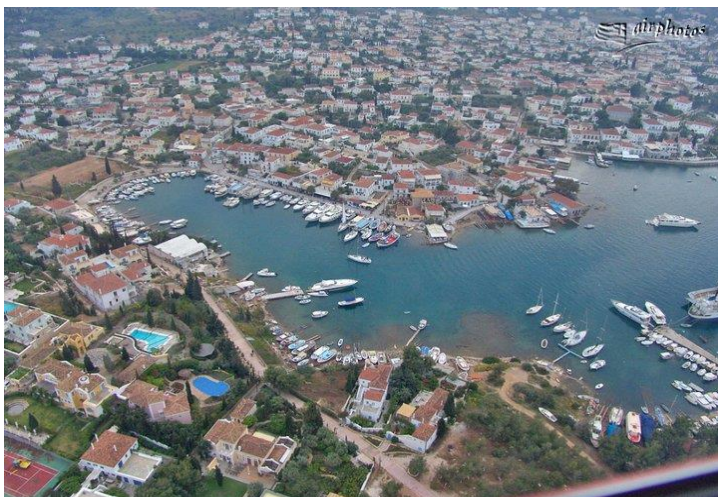


Εικόνα 7.1 Σπέτσες (φωτογραφία από Google earth)

Σε όλο το τμήμα των Σπετσών υπάρχουν πολλές οργανωμένες παραλίες, στις οποίες κάθε επισκέπτης έχει ελεύθερη πρόσβαση. Σε αυτές έχει την δυνατότητα να απολαύσει κολύμπι και ψάρεμα αλλά και ποικίλα θαλάσσια σπορ, για τα οποία τα τελευταία χρόνια έχουν κατασκευαστεί και διαμορφωθεί αξιόλογες υποδομές. Ορισμένα εξ' αυτών των σπορ είναι το wind surfing, το ποδήλατο ύδατος κ.α.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού έχει αποτελέσει στόχο για τους τοπικούς φορείς του νησιού, καθώς πρόκειται για ένα τόπο που διαθέτει το φυσικό κάλλος και μπορεί να στηρίξει υπό τις κατάλληλες προϋποθέσεις αυτό το είδος εναλλακτικού τουρισμού. Αξίζει να σημειωθεί πως ο θαλάσσιος τουρισμός στο νησί των Σπετσών μπορεί να συνδεθεί επιτυχημένα και με τον οικοτουρισμό, τον αθλητικό τουρισμό, αλλά και τον πολιτιστικό τουρισμό.

Στο πλαίσιο της ανάπτυξης του αθλητικού τουρισμού, έχουν διαμορφωθεί τα τελευταία χρόνια κατάλληλα τα μικρά δρομάκια ("σοκάκια") του νησιού, έτσι ώστε να κάνουν δυνατή την πεζοπορία ή ποδηλασία κατοίκων και επισκεπτών. Ιδιαίτερα αναπτυγμένο είναι το περιφερειακό τμήμα έως και την -υψηλότερη- κορυφή του προφήτη Ηλία.



Εικόνα 7.2 Αεροφωτογραφία Σπετσών

Σημαντικά είναι τα βήματα που έχουν γίνει για την προώθηση του καταδυτικού τουρισμού στο νησί. Συγκεκριμένα το πρώτο καταδυτικό πάρκο είχε μελετηθεί να δημιουργηθεί στην παραλία της Ζωγιοργιάς, αλλά ποικίλα ήταν τα εμπόδια που τέθηκαν και απέτρεψαν την υλοποίηση αυτού του σχεδίου. Ορισμένα βασικά εμπόδια εξ' αυτών ήταν η αδράνεια της Πολιτείας και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας, καθώς και ορισμένα αρχαιολογικά ευρήματα που εντοπίστηκαν στην περιοχή. Ο δήμαρχος των Σπετσών Ε. Κονταξάκης και άλλοι αρμόδιοι φορείς ερευνούν την επιλογή μιας άλλης κατάλληλης τοποθεσίας για την δημιουργία του καταδυτικού πάρκου (Αράπογλου, 2009).

Γενικά η τοπική κοινωνία είναι σε μεγάλο βαθμό θετική στην προοπτική δημιουργίας καταδυτικών πάρκων, θεωρώντας πως αποτελεί μια επένδυση για την αειφόρο ανάπτυξη. Σχετικές εκτιμήσεις υποστηρίζουν πως αυτό θα στηρίξει την τοπική οικονομία του νησιού και την ανάπτυξη κατάλληλων υποδομών και θα οδηγήσει στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και την αύξηση του νησιωτικού πληθυσμού. Παράλληλα θετικά θα είναι και τα αποτελέσματα για την τοπική αλιεία, καθώς τα πάρκα με λειτουργία υποβρύχιων δεξαμενών θα οδηγήσουν στον μελλοντικό εμπλουτισμό του βυθού.



Τον θαλάσσιο τουρισμό στηρίζει και το ξενοδοχείο των Σπετσών Poseidonion Grand Hotel, φιλοδοξώντας να ενισχύσει ως προορισμό το νησί, αλλά και το ευρύτερο σύμπλεγμα του Αργοσαρωνικού. Στόχος είναι η προσέλκυση σκαφών για ελλιμενισμό στις Σπέτσες, αλλά και η πραγματοποίηση κρουαζιέρων σε κοντινές αποστάσεις.

Στα πλαίσια σχετικής παρουσίασης που πραγματοποιήθηκε στο Poseidonion Grand Hotel το Μάιο του 2014 αναδείχθηκε η σημαντικότητα του θαλάσσιου τουρισμού για τις Σπέτσες. Με τη λήξη της πενθήμερης εκδήλωσης, μέρος των γιοτ και των συμμετεχόντων σε αυτή επισκέφθηκαν τις Σπέτσες και φιλοξενήθηκαν στο ξενοδοχείο. Η πρόσκληση από τον πρόεδρο της Πρωτοβουλίας Σπετσών που διαχειρίζεται το Ποσειδώνιο Μ. Βορδώνη, στόχο είχε την επικοινωνία των δυνατοτήτων της ευρύτερης περιοχής (Σπέτσες, Ύδρα, Πόρτο Χέλι, Ερμιόνη), που τοποθετείται στο ευρύτερο brand name «Greek Riviera» («Ελληνική Ριβιέρα»). (Πουτέτση, 2014).

Στην προαναφερόμενη παρουσίαση τέθηκαν οι προοπτικές ανάπτυξης αγκυροβολίων στην περιοχή, στο πλαίσιο της ιδέας των «soft marinas», όπου χωρίς σημαντικές εγκαταστάσεις και με την εκμετάλλευση της μοναδικής γεωγραφικής μορφολογίας της περιοχής είναι δυνατή η φιλοξενία σούπερ-γιοτ και όχι μόνο. Στην εκδήλωση συμμετείχαν και: τα ξενοδοχεία Amanzoe και Nikki Beach Resort & Spa at Porto Heli, ο Δήμαρχος Σπετσών Π. Λυράκης, ο πρόεδρος του Greek Yachting Association Μ. Σκουλικίδης, ο διευθύνων σύμβουλος του ξενοδοχείου Α. Βορδώνης και περίπου 40 στελέχη του κλάδου από διάφορες χώρες του εξωτερικού, brokers, εκπρόσωποι ναυπηγείων και διεθνών μέσων ενημέρωσης.

Για το Poseidonion Grand Hotel σημαντικός στόχος είναι η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου έως και τον Δεκέμβριο. Στο διάστημα 2009-2014 το εν λόγω ξενοδοχείο συμμετέχει ενεργά ως Φορέας Πρωτοβουλιών στην ανάπτυξη των Σπετσών, σε κοινωνικά, πολιτιστικά και αθλητικά γεγονότα του νησιού, όπως το Spetses mini Marathon, το Spetsathlon και το Spetses Classic Yacht Race (Πουτέτση, 2014).

Ο αγώνας κλασικών σκαφών δηλαδή το Spetses Classic Yacht Race (SCYR), πραγματοποιείται 3 ημέρες μέσα στον Ιούνιο κάθε χρόνου με αφετηρία το έτος 2011. Διοργανωτής του Αγώνα είναι ο Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος και Διοργανωτής Φιλοξενίας το Poseidonion Grand Hotel. Υποστηρικτής είναι επίσης το πολυτελές resort Amanzoe.

Τα σκάφη που θα συμμετέχουν στο SCYR χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες. Τα κλασικά σκάφη, με τρεις υποκατηγορίες ανάλογα με το έτος ναυπήγησης: Vintage (μέχρι το 1947), Classic (1948- 1975), Spirit of Tradition (1976 και μετά), Παραδοσιακά Καϊκία, Λατίνια και για πρώτη φορά, σκάφη κατηγορίας Dragon. Επίσης σημαντικό είναι και το γεγονός πως σε κάποιους αγώνες συμμετείχαν και οι Χρυσοί Ολυμπιονίκες Ιστιοπλοΐας.

Στόχος του αγώνα κλασικών σκαφών, ο οποίος τελεί υπό την αιγίδα του Δήμου Σπετσών, με αρωγούς τον Εμπορικό Σύλλογο Σπετσών και το Μουσείο Μπουμπουλίνας, είναι το αγωνιστικό πρόγραμμα να εμπλουτιστεί με κοινωνικά δρώμενα και τη συμμετοχή των κατοίκων και στο πλαίσιο αυτό διοργανώνει συνομιλία μεταξύ Ολυμπιονικών της Ιστιοπλοΐας και του κοινού, η οποία θα διεξαχθεί για πρώτη φορά στο Μουσείο Μπουμπουλίνας.

Γενικά το νησί των Σπετσών προσφέρει πολλές δυνατότητες και ευκαιρίες για περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ακόμη και σε συνδυασμό με άλλα είδη εναλλακτικού τουρισμού. Οι τοπικοί φορείς αλλά και οι πολίτες έχουν δείξει θετικά δείγματα ως υποστηρικτές των προσπαθειών που γίνονται για την ανάπτυξη του τουρισμού του νησιού και ιδίως του θαλάσσιου τουρισμού.

### **7.1.1 Σχετικές εισηγήσεις για την τουριστική ανάπτυξη**

Σχετική εισήγηση του Π. Πετρακόπουλου στην επιτροπή τουριστικής ανάπτυξης & προβολής του Δήμου Σπετσών, αναφέρει επαρκώς σημαντικούς παράγοντες στην κατεύθυνση της ανάδειξης του νησιού ως εναλλακτικού προορισμού. Βάσει της εισήγησης αυτής, κύρια πλεονεκτήματα του νησιού συγκριτικά με άλλα είναι:

- μη αποκλεισμός του νησιού σε περίπτωση δυσμενών καιρικών συνθηκών
- εύκολη προσβασιμότητα από την Αθήνα
- σημαντική ιστορία
- χωροθετείται επί σημαντικών τουριστικών ιστορικών αξιοθέατων
- φυσικό κάλλος
- μέγεθος νησιού
- διαθέτει ομαλές πορείες
- αξιόλογη αρχιτεκτονική φυσιογνωμία
- αξιόλογες δυνατότητες ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών

- υψηλές εγκαταστάσεις για το συνεδριακό τουρισμό

Μέθοδοι και ενέργειες που θα βοηθήσουν σημαντικά στην προώθηση και "διαφήμιση" των ανωτέρω είναι:

- δημιουργία ευέλικτων ιστοσελίδων στα ελληνικά και στα αγγλικά
- ανάδειξη μέσω σχετικών ερευνών και συγγραφικών δραστηριοτήτων από διακεκριμένους πανεπιστημιακούς
- δημοσιεύματα σε εφημερίδες και άλλα έντυπα μέσα
- στήριξη περιηγητικών δράσεων
- στήριξη αθλητικών αγώνων
- αναβάθμιση προσφερόμενων υπηρεσιών

Έρευνες που έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια στους φορείς τουρισμού των νησιών γενικά και των Σπετσών ειδικότερα, κατέληξαν σε διαπιστώσεις σχετικά με το ότι η πραγματοποίηση ενεργειών μάρκετινγκ γίνεται μόνο από τους ΟΤΑ σε τοπικό επίπεδο. Συγκεκριμένα οι ενέργειες που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με το μάρκετινγκ έχουν να κάνουν με:

α) συμμετοχή σε εκθέσεις τουρισμού του εσωτερικού και του εξωτερικού από κάθε Δήμο όμως ξεχωριστά

β) εκτύπωση διαφημιστικών τουριστικών φυλλαδίων και παραγωγή CD's με πληροφορίες για την περιοχή, υλικό όμως που αποδεδειγμένα παρουσιάζει αρκετές ελλείψεις στην πληροφόρηση και δεν απευθύνεται σε συγκεκριμένους αποδέκτες

γ) δημιουργία ιστοσελίδων με ελλιπείς πληροφορίες τόσο για την περιοχή όσο και για τον τουρισμό γενικότερα, ενώ μέσω αυτών δεν δίνεται η δυνατότητα πλοήγησης σε τουριστικές πύλες και στο σύνολο των τουριστικών επιχειρήσεων της περιοχής.

Βάσει όσων προαναφέρθηκαν δεν έχει ακολουθηθεί κάποια ιδιαίτερη στρατηγική τουριστικής προβολής της περιοχής εκτός από μεμονωμένες δράσεις, ενώ παράλληλα δεν πραγματοποιείται αποτίμηση των αποτελεσμάτων των ενεργειών αυτών με οικονομικούς όρους ή όρους μάρκετινγκ. Πολύ συχνά ακόμη και τα άτομα που στελεχώνουν τις Επιτροπές τουρισμού των Δήμων και δεν έχουν κατάλληλες γνώσεις μάρκετινγκ, δεν διαθέτουν την απαιτούμενη εμπειρία, αλλά και την κατάρτιση σε σχετικά ζητήματα. Γενικά οι εφαρμοζόμενες πολιτικές κρίνονται αποτελεσματικές λόγω του ότι μια οργανωμένη προσπάθεια απαιτεί υψηλό προϋπολογισμό, εξειδικευμένες ενέργειες και συνεχή έλεγχο. Συνεπώς καταγράφεται απουσία πολιτικής μάρκετινγκ και οργανωμένου σχεδιασμού σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο και ανάληψη ελαχίστων

δράσεων στραμμένων αποκλειστικά στους καταναλωτές του τουριστικού προϊόντος της περιοχής.

Αυτό που τακτικά επισημαίνεται και απαιτεί αλλαγή είναι αναμφίβολα η αποφυγή στήριξης δράσεων που αναπαραγάγουν αποκλειστικά τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά της τουριστικής ζήτησης (π.χ. συγκέντρωση τουριστών τη θερινή σεζόν, πρότυπο ήλιος-θάλασσα), η αδυναμία αξιοποίησης των πόρων της περιοχής, η αδυναμία παρακολούθησης της εξελικτικής πορείας της τουριστικής αγοράς κ.α.

### **7.1.2 Αθλητικά γεγονότα στο νησί**

Οι Σπέτσες αποτελούν ένα νησί με πλούσιο πολιτισμό και παράδοση στον αθλητισμό. Πολλά αθλητικά γεγονότα λαμβάνουν χώρα κατά διαστήματα στο νησί στηρίζοντας ταυτόχρονα την τουριστική του ανάπτυξη.

Στο πλαίσιο των αθλητικών δραστηριοτήτων του τριημέρου του Spetses Mini Marathon για το 2014, πραγματοποιήθηκαν κολυμβητικοί αγώνες και οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να διανύσουν μια απόσταση περίπου 3-5 χλμ από την Κόστα έως την προβλήτα της πλατείας του Ποσειδωνίου. Κατά μήκος της διαδρομής υπήρχαν καΐκια, σημαδούρες και ειδική ομάδα της Lifeguard Hellas για την ασφάλεια των κολυμβητών. Πρόκειται ουσιαστικά για μια συνδιοργάνωση της εταιρείας Communication Lab και της Ελληνικής Ομοσπονδίας Τριάθλου. Κύριος στόχος ήταν μέσω της διοργάνωσης αυτής να αναδειχθεί η φυσική ομορφιά, η αρχιτεκτονική και οι παραδόσεις των Σπετσών. Οι αγώνες περιελάμβαναν τα ακόλουθα:

- 1) Spetses Triathlon Sprint (750 m κολύμπι, 25 km ποδήλατο και 5 km τρέξιμο)
- 2) Spetses Triathlon Endurance (1,5 km κολύμπι, 50 km ποδήλατο και 10 km τρέξιμο)
- 3) αγώνας ποδηλασίας 25 km (πλήρης γύρος του νησιού)



Εικόνα 7.3 Κολυμβητικός αγώνας διάπλους Σπετσών

Η εταιρεία Communicaton Lab για το 2015 στηρίζει την προαναφερόμενη διοργάνωση για 5η συνεχή χρονιά διαμορφώνοντας θεσμό στα αθλητικά δρώμενα της χώρας και του εξωτερικού. Η οργανωτική επιτροπή διαμόρφωσε ένα φαντασμαγορικό πρόγραμμα και μια αντίστοιχα φαντασμαγορική τελετή βράβευσης των πρωταθλητών. Οι αγωνιστικές δραστηριότητες είναι οι ακόλουθες:

- α) παιδικός κολυμβητικός αγώνας 150 μ (8-2 ετών)
- β) παιδικός αγώνας δρόμου 500 μ (0-5 ετών)
- γ) παιδικός αγώνας δρόμου 1 km (παιδιών Δημοτικού)
- δ) κολυμβητικοί αγώνες 3 km και 5 km
- ε) αγώνες δρόμου 5 km, 10 km και 25 km



Εικόνα 7.4 Spetses Mini Marathon 2012

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η συνεισφορά των Λιμενικών Αρχών στην ανάπτυξη του τουρισμού είναι ιδιαίτερα σημαντική για κάθε χώρα και πολύ περισσότερο για την Ελλάδα, της οποίας η ακτογραμμή αντιστοιχεί σε ποσοστό μεγαλύτερο από το 20% σε σχέση με τη συνολική ακτογραμμή της Ευρώπης.

Οι ιδιαιτερότητες της Ελλάδας δε σταματούν στο μήκος των ακτογραμμών της. Το γεγονός ότι βρίσκεται στο άκρο της Ευρώπης, στο σημείο που ξεκινά η Ασία, κάνει την Ελλάδα ανάχωμα των λαθρομεταναστών που πλήττουν όχι μόνο την υγεία και την ανάπτυξη της Ευρώπης, αλλά και την ίδια την τουριστική κίνηση δημιουργώντας κλίμα ανασφάλειας και αύξηση της εγκληματικότητας.

Ο εναλλακτικός τουρισμός αποτελεί έναν εξελισσόμενο τομέα σήμερα, που όπως αποδεικνύεται συνεχώς έχει προσφέρει και μπορεί να προσφέρει πολλά στην εξέλιξη της χώρας. Στην Ελλάδα τα τελευταία κυρίως χρόνια έχουν γίνει σημαντικές προσπάθειες διαμόρφωσης υποδομών και προώθησης δράσεων που σχετίζονται με τον εναλλακτικό τουρισμό. Κυρίως όμως τα ελληνικά νησιά έχουν πλέον πιστεί για τη σημαντικότητα του θαλάσσιου τουρισμού στην οικονομική και όχι μόνο εξέλιξη του τόπου.

Οι λιμενικές αρχές λόγω και της σύνδεσης και σχέσης που έχουν με τη θάλασσα μπορούν να επιτελέσουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του θαλάσσιου-αθλητικού τουρισμού. Το ζήτημα που ανακύπτει είναι κατά πόσο έχουν τις δυνατότητες να στηρίξουν τον ανταγωνισμό στον εξεταζόμενο κλάδο και παράλληλα την αίσθηση για το ρόλο αυτού στο μέλλον του τόπου. Οι μελέτες τουριστικής ανάπτυξης λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής προτείνουν δράσεις αξιοποίησης των υφιστάμενων πόρων και προώθησης των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών κάθε τόπου. Σε αυτές τις μελέτες οι λιμενικές αρχές παίζουν καθοριστικό ρόλο στην υλοποίηση και εφαρμογή των προτεινόμενων δράσεων. Αυτές εξάλλου διασφαλίζουν την ασφάλεια κάθε υπό υλοποίηση πρότασης στη θάλασσα.

Η περίπτωση του νησιού των Σπετσών είναι χαρακτηριστική, καθώς αποτελεί ένα ελληνικό νησί στο οποίο κατά καιρούς έγιναν πολλές προσπάθειες για την τουριστική ανάπτυξη του και την ανάδειξη των ιδιαιτεροτήτων του στο εξωτερικό. Οι τοπικές λιμενικές αρχές πρόσφεραν υπηρεσίες σχετικές με την ασφάλεια των τουριστών στον τόπο και την διευκόλυνση της πληροφόρησής τους για το νησί και στήριξαν δράσεις που υλοποιήθηκαν στο πλαίσιο ανάπτυξης του εναλλακτικού τουρισμού στο νησί και κυρίως

στο πλαίσιο του θαλάσσιου- αθλητικού τουρισμού. Αυτό όμως που αναδεικνύεται ως σημαντικής σπουδαιότητας είναι η έλλειψη σχετικών γνώσεων των εργαζομένων στον λιμενικό κλάδο ως προς τον εναλλακτικό τουρισμό και τη σημαντικότητα του για το νησί αλλά και τα υπόλοιπα ελληνικά νησιά.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνική & Ξένη Βιβλιογραφία**

Brent Wheeler and Co. ( 1997). «The Economic Impact of the America's Cup on the Auckland Region and Territorial Local Authorities Within the Region». Report to Auckland Regional Services Trust. Brent Wheeler and Co. Ltd, Auckland

Λύτρας Ν. Περικλής (1983), *Τουριστική Ανάπτυξη*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα.

Παναγιωτακόπουλος Δ. (2007), *Βιώσιμη διαχείριση αστικών στερεών αποβλήτων*, Εκδόσεις Ζυγός, Θεσσαλονίκη.

Παπαζήση Χ., Χατζημιχαήλ Μ., Κουσούλας Γ., Καινούργιου Σ. (2008), *Με υπεύθυνη τουριστική συνείδηση προς την αειφόρο ανάπτυξη*, 4<sup>ο</sup> Συνέδριο ΠΕΕΚΠΕ, 12/14/2008, Ναύπλιο.

Σπιλάνης Ι. (2000), *Τουρισμός και Περιφερειακή Ανάπτυξη. Η περίπτωση των νησιών του Αιγαίου*. Πολυεπιστημονικές Προσεγγίσεις, ΕΞΑΝΤΑΣ, Αθήνα.

Σπιλάνης Ι. κ.α. (2010), *Ο Καλλικράτης στα νησιά*, ΕΕΤΑΑ.

Σπιλάνης Ι., Βαγιάννη Ε., Βακουφάρης Χ., Κονδύλη Ι. (2010), *Βιώσιμη ανάπτυξη νησιωτικού χώρου*, Εργαστήριο Τοπικής και Νησιωτικής Ανάπτυξης, Τμήμα Περιβάλλοντος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μυτιλήνη.

Τσάρτας Π. (2010), *Ελληνική Τουριστική Ανάπτυξη – Χαρακτηριστικά, Διευκρινίσεις, Προτάσεις*. Εκδόσεις Κριτική. Αθήνα

Τσάρτας Π. κ.α. (2010), *Η σημασία του τουρισμού για την ελληνική οικονομία/ κοινωνία & προτάσεις πολιτικής για την τουριστική ανάπτυξη*. Μελέτη για λογαριασμό του ΣΕΤΕ. Πανεπιστήμιο Αιγαίου. Χίος

### **Ηλεκτρονική Βιβλιογραφία**

Αβδελλή Θ. (2013), Άρθρο: *Προϋποθέσεις βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης*.

[http://www.oikologos.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=235&Itemid=196](http://www.oikologos.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=235&Itemid=196)

Αραβανής Κ. (2012), Νομάρχης Λευκάδας, Ιόνια Νησιά, Περιοδικό: *Τουριστική Αγορά*.

<http://www.touristiki-agera.gr/article.asp?ID=246>

IOBE, Σεπτέμβριος 2012, *Η επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία*.

<http://www.hatta.gr/LinkClick.aspx?fileticket=tMAqq2RKluE%3D&tabid=196&language=en-US>



Παντόπουλος Φ. (2011), *Αειφορία και τουρισμός*

<http://traveldailynews.gr/columns/article/2002>

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. χ.χ. *Σύστημα μέτρησης της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών περιφερειών*. Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Παπάς, Ν. χ.χ. *Τουρισμός*. Αθήνα: Ι.Δ.Ε.Κ.Ε.

Χλέντζος, Μ. χ.χ. *Ανταγωνιστικότητα, επιχειρηματικότητα, εξωστρέφεια της ελληνικής οικονομίας*. Ιωάννινα: Πανεπιστήμιο Ιωαννίνων.

### **Δημοσιεύσεις**

Μοίρα, Π. *Ο θαλάσσιος πολιτιστικός - αθλητικός τουρισμός ως εναλλακτική μορφή τουρισμού*. ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ. Τεύχος 14 (2008). 81-90.

Τσιμπλάκης, Α. Δημοσίευση: 07/03/2015. Άρθρο: *Η αδράνεια «σκοτώνει» μια ακόμη χρονιά τον θαλάσσιο τουρισμό*. ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ.

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/923935/i-adraneia-skotonei-mia-akomi-xronia-gia-ton-thalassio-tourismo>

### **Ιστότοποι**

<http://www.gnto.gov.gr/el/>.

<http://www.gnto.gov.gr/el/%CE%9C%CE%95%CE%9B%CE%95%CE%A4%CE%95%CE%A3>

<http://www.hcg.gr/node/900>.

<http://www.k-tipos.gr/ktipos/detail.php?ID=53536>.

<http://www.nerit.gr/eidiseis/ellada/ellada-idanikos-proorismos-gia-gamilio-tourismo>.

<http://www.linariaport.gr/tourism-awards-2015/>

<http://spetsesmarathon.com/>

[http://www.medregions.com/pub/doc\\_travail/ag/240\\_gr.pdf](http://www.medregions.com/pub/doc_travail/ag/240_gr.pdf)

[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal\\_tourism/index\\_el.htm](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism/index_el.htm)

[http://cris.teiep.gr/jspui/bitstream/123456789/1216/1/epiteyxos14\\_004.pdf](http://cris.teiep.gr/jspui/bitstream/123456789/1216/1/epiteyxos14_004.pdf)

<http://www.naftemporiki.gr/finance/story/915925/40-dis-stin-europi-apo-tin-krouaziera>

<https://www.aegean.gr/aegean/greek/news/2009->

<10/general/%CE%A0%CE%91%CE%A1%CE%9A%CE%91%20%CE%A3%CE%A4%CE%9F%CE%9D%20%CE%92%CE%A5%CE%98%CE%9F%20%CE%A4%CE%97%>

CE%A3%20%CE%98%CE%91%CE%9B%CE%91%CE%A3%CE%A3%CE%91%CE  
%A3%20%CE%A4%CE%91%20%CE%9D%CE%95%CE%91%20130809.pdf