

ΑΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΔΟ Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων

ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΝΤΑΛΑΜΑΓΚΑΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΧΑΝΙΩΤΑΚΗΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

ΗΡΑΚΛΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ ΙΟΥΛΙΟΣ 2007

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ - Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΗΜΕΡΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τουρισμός¹ αποτελεί ένα οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο που αναπτύχθηκε δυναμικά μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Η διεθνής πρακτική απέδειξε ότι κάτω από προϋποθέσεις μπορεί να συμβάλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη και στην μεγέθυνση της οικονομίας μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών. Τα κυριότερα οικονομικά οφέλη, που μπορεί να αποκομίσει από την ανάπτυξη του τουρισμού, είναι η εισροή συναλλάγματος, η δημιουργία εισοδημάτων για τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό που απασχολείται στην τουριστική βιομηχανία και όχι μόνο, η δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης, η τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας στην περιφέρεια και η δημιουργία εσόδων για το κράτος και την τοπική αυτοδιοίκηση.

Στην αλματώδη ανάπτυξη του τουρισμού συνέβαλαν πολλοί παράγοντες, οι κυριότεροι από τους οποίους είναι ο εκδημοκρατισμός του, η λαϊκοποίηση των συγκοινωνιακών μέσων, η αύξηση του ελεύθερου χρόνου των εργαζομένων και τέλος τα υψηλότερα εισοδήματά τους.

Έχουν γίνει σημαντικά βήματα στην ανάπτυξη του τουρισμού, παρ' όλα αυτά πολιτεία, ιδιωτικοί φορείς και όλοι οι εμπλεκόμενοι στον τουρισμό θα πρέπει να συνεννοηθούν για το πώς η Ελλάδα μπορεί να πρωταγωνιστήσει τόσο στην ευρωπαϊκή τουριστική αγορά όσο και στην παγκόσμια.

Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας θα ασχοληθούμε με την εξέλιξη του τουρισμού, με τις διάφορες εννοιολογικές του προσεγγίσεις και τις διάφορες μορφές του. Στη συνέχεια, δεύτερο κεφάλαιο, θα εστιάσουμε σε μία από τις μορφές του τουρισμού, τον θαλάσσιο τουρισμό στην Ελλάδα παραθέτοντας στατιστικά στοιχεία στον τομέα της ακτοπλοΐας, της κρουαζιέρας, θα δούμε επίσης την κατάσταση που επικρατεί σήμερα στον τομέα της μαρίνας και των σκαφών αναψυχής. Τέλος στο τρίτο κεφάλαιο θα δούμε τις επιπτώσεις που προκαλεί ο τουρισμός στο περιβάλλον.

¹Ηγουμενάκης,, Κραβαράκης, Λύτρας, *Εισαγωγή στον Τουρισμό*, σελ.74

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η λέξη τουρισμός² (προερχόμενη από την αγγλική λέξη touring και τη γαλλική tour) κάνει την εμφάνισή της το 19^ο αιώνα, ενώ η δραστηριότητα που υποδηλώνει έχει τις ρίζες της στην αρχαιότητα. Το τουριστικό φαινόμενο ήταν συνδεδεμένο με τον ελεύθερο χρόνο και τις δραστηριότητες που μπορούσαν να γίνουν εντός αυτού. Οι πραγματοποιούμενες μετακινήσεις χαρακτηρίζονταν από ένα πνεύμα σύνθετο και μία εντατικότητα χωρικά και χρονικά περιορισμένη.

Στην αρχαία Ελλάδα και την αρχαία Ρώμη, ο ελεύθερος χρόνος δήλωνε την προέλευση και την τάξη των πολιτών, οι οποίοι απαλλαγμένοι από την καταναγκαστική εργασία, ένιωθαν την υποχρέωση να ασχοληθούν με τα κοινωνικά, και πολιτικά δρώμενα της πολιτείας.

Η εργασία αποτελούσε κύριο προτέρημα και ενασχόληση των πληβείων³, συνδεδεμένο με τον μη πολιτικό χαρακτήρα της υπόστασης τους. Ο ελεύθερος χρόνος ήταν συνώνυμο των ευγενών ενασχολήσεων, απόρροια της πολιτικής σκέψης, που όχι μόνο επεξηγούσε, αλλά και οριοθετούσε το τι είναι ελευθερία. Κατά αυτό τον τρόπο η διαμορφούμενη κοινωνική διαστραμάτωση και η έννοια του ελεύθερου χρόνου καθορίζουν στη συνέχεια την τουριστική πρακτική, τη χωρική διάσταση της οποίας υπογραμμίζουν οι αναφορές του Σωκράτη.

Αυτούς τους τόπους αναφοράς και τους κατοίκους της, πρώτοι οι αρχαίοι Έλληνες επιδίωξαν να γνωρίσουν.

Ο Ηρόδοτος, γεωγράφος και ιστορικός (480-421 π.Χ.), υπήρξε ένας από τους πρώτους « ταξιδιώτες – τουρίστες », ο οποίος κατά την διάρκεια των μετακινήσεων του δε σταμάτησε να ενδιαφέρεται για τα ήθη, τα έθιμα, τη θρησκεία και τις τέχνες των τόπων που επισκεπτόταν. Οι περιηγήσεις του Ηροδότου φτάνουν μέχρι τη Σικελία, την Αίγυπτο, την Περσία και εξιστορούνται στις “Ιστορίες” του. Σήμερα ο Ηρόδοτος μπορεί να χαρακτηριστεί, σύμφωνα με τις σύγχρονες αναζητήσεις στις τυπολογίες του τουρίστα, ως “μοντέλο” τουρίστα και να ενταχθεί στην κατηγορία του ευφυή τουρίστα (tourist intelligent).

² Στέλιος Βαρβαρέσος, Τουρισμός-Οικονομικές Προσεγγίσεις, εκδόσεις προπομπός σελ. 15

³ Κομίλης Π., Τουριστικές δραστηριότητες, Κ.Ε.Π.Ε., Αθήνα 1986

Οι Ολυμπιακοί αγώνες (770 π.Χ.), οι οποίοι πραγματοποιούνταν κάθε τέσσερα χρόνια στην Ολυμπία, αποτελούσαν μία αθλητικό-θρησκευτική εκδήλωση στα πλαίσια μίας χωροχρονικά οριοθετημένης μετακίνησης.

Ο αθλητικό-θρησκευτικός Ολυμπιακός⁴ τουρισμός εμφανίζεται στενά συνδεδεμένος στη φιλοσοφία και τις αξίες που χαρακτήριζαν τον ελληνικό τουρισμό. Η συγκεκριμένη μορφή τουρισμού δε συνδύαζε τη μετακίνηση με την ανακάλυψη ή την περιπέτεια, αλλά με την προσήλωση των μετακινουμένων στις τοπικές παραδόσεις. Ο Ολυμπιακός τουρισμός μπορεί να χαρακτηριστεί ως κατ' εξοχήν "πολιτιστικός – ανθρωποκεντρικός", βασική επιδίωξη του οποίου ήταν η σύσφιξη των δεσμών μεταξύ των ατόμων, έχοντας ως σημείο αναφοράς τον ίδιο τόπο.

Η πρακτική της λουτροθεραπείας, αρκετά διαδεδομένη κατά την αρχαιότητα, συνδύαζε τις υποχρεωτικές και ωφέλιμες μετακινήσεις με εκείνες της αναψυχής και της κοσμικότητας. Ο ιαματικός-θεραπευτικός τουρισμός αποτέλεσε από τη πρώτη στιγμή εκείνη τη μορφή η οποία περιλάμβανε στο κίνητρο της μετακίνησης το ωφέλιμο και το αναγκαίο σε συνδυασμό με τις τάσεις της φυγής και της απόδρασης.

Τα εκπαιδευτικά ταξίδια μπορούν να συμπληρώσουν τις παραπάνω μορφές και να συνδυαστούν με κίνητρα κλιματολογικά, θρησκευτικά, αναψυχής κ.τ.λ., αιτιολογώντας με αυτό τον τρόπο σημαντικές μετακινήσεις των Ρωμαίων στην Αρχαία Ελλάδα καθώς Ελλήνων και Ρωμαίων στην Αίγυπτο.

Κατά τη διάρκεια του Μεσαίωνα, δυο μορφές τουρισμού επικρατούν κατ' εξοχήν. Αυτές είναι οι εξής:

Α) Ο Πανεπιστημιακός τουρισμός: Αυτός εμφανίζεται ιδιαίτερα αναπτυγμένος γύρω από τα πανεπιστημιακά κέντρα της Ευρώπης όπως το Παρίσι, το Μονπελιέ, την Οξφόρδη, το Κέμπριτζ κ.τ.λ.

Β) Ο τουρισμός των μεγάλων θρησκευτικών γεγονότων και εορτών. Στα τέλη του Μεσαίωνα, η ελβετική και η γερμανική ξενοδοχεία έχει αποκτήσει μεγάλη φήμη, χάρη στην ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών, ενώ στη Γαλλία η γαστρονομία συμβάλλει στην περαιτέρω εξειδίκευση του ξενοδοχειακού προϊόντος, συνδέοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την παραμονή με την ψυχαγωγία.

⁴ Μιχαλόπουλος Ν., Τουρισμός και Οικονομία, σελ. 33

Κατά τη διάρκεια της Αναγέννησης, ο τουρισμός εμπλουτίζεται με νέα κίνητρα. Οι άνθρωποι ταξιδεύουν με κύριο σκοπό την ευχαρίστηση, καθώς και από περιέργεια.

Το 1800 χρησιμοποιείται για πρώτη φορά η λέξη *tourist*⁵, για να χαρακτηρίσει τα άτομα που συμμετείχαν στη μακρά περιήγηση (*grand tour*). Το 1811 πρωτοεμφανίζεται η λέξη *tourism*, για να δηλώσει κατά επεξηγηματικό τρόπο την πρακτική του να ταξιδεύει κανείς από ευχαρίστηση.

Μεταξύ του 1840 και 1860, τα χαρακτηριστικά του τουρισμού και η κινητικότητα των τουριστών μεταβάλλονται με την ανακάλυψη και την εξάπλωση του σιδηρόδρομου, που υπήρξε και το πρώτο μέσο μαζικής μεταφοράς.

Βασικά, σε ένα χρονικό διάστημα μικρότερο από μισό αιώνα, ολόκληρη η Ευρώπη διακατέχεται από τον πυρετό της εξάπλωσης των σιδηροδρομικών δικτύων και των πολλαπλασιασμό των τουριστικών οδηγών.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, το τουριστικό φαινόμενο μεταβάλλεται και σε αυτό συμβάλλουν οι ακόλουθοι λόγοι:

- Η οικονομική συγκυρία της περιόδου 1905 – 1914.
- Ο Α΄ Παγκόσμιος Πόλεμος (1914 – 1918), όπου οι αριστοκράτες και οι μονάρχες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης ουσιαστικά εξαφανίζονται.
- Οι πληθωριστικές τάσεις, που αφανίζουν ολοκληρωτικά τους εισοδηματίες (*rentiers*) που αποτελούσαν την “*touristy society*” του 19^{ου} αιώνα.
- Η οικονομική κρίση του 1929, η οποία καταστρέφει οριστικά τον αριστοκρατικό τουρισμό.

Ο 19^{ος} αιώνας αποτελεί τη χρονική περίοδο - σταθμό για τη μετέπειτα εξέλιξη του τουριστικού φαινομένου. Οι θεσμικές, οικονομικές, κοινωνικές και τεχνολογικές ανακατατάξεις που γίνονται στα πλαίσια της βιομηχανικής επανάστασης προσδιορίζουν όχι μόνο τη μελλοντική μορφολογία του τουρισμού, αλλά συμβάλλουν επίσης στην εμφάνιση των πρώτων τάσεων της μαζικοποίησης και της εμπορικοποίησής του.

⁵ Τσάρτας Π., Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό, Αθήνα 1996

1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΑ

Διάφορες προσεγγίσεις από τον περασμένο αιώνα έως σήμερα προσπάθησαν να “ορίσουν”, αλλά ταυτόχρονα και να οριοθετήσουν την έννοια του τουρίστα. Αυτές πραγματοποιήθηκαν είτε από ειδικούς επιστήμονες είτε από διεθνείς οργανισμούς. Μετά τη χρησιμοποίηση του όρου «τουρίστα» το 1800 στην Αγγλία, το Παγκόσμιο Λεξικό του 19^{ου} αιώνα (1876) ορίζει τους τουρίστες ως τα άτομα που ταξιδεύουν από περιέργεια και απραξία, για την ευχαρίστηση του ταξιδεύειν.

Η Διεθνής Ακαδημία του Τουρισμού⁶ (A.I.T.-Monte Carlo) ορίζει ότι “τουρισμός είναι το σύνολο των ανθρωπίνων μετακινήσεων και των δραστηριοτήτων που προκύπτουν απ’ αυτές. Αυτές υποκινούνται, σε διαφορετικό βαθμό και ένταση, από τον πόθο της απόδρασης, που ενυπάρχει στα άτομα”.

Η Διεθνής Ομοσπονδία Δημοσιογράφων και Συγγραφέων Τουρισμού (F.I.J.E.T.) ορίζει⁷ ότι: “Τουρίστας είναι το άτομο που πραγματοποιεί μία μετακίνηση, για οποιαδήποτε αιτία, πέραν του συνήθους περιβάλλοντος του και το οποίο χρησιμοποιεί το χρόνο τηςσχόλης του για την ικανοποίηση της περιέργειας του, σε όλες τις μορφές της, καθώς και της ανάγκης του για ανάπαυση και ψυχαγωγία”.

Ο Ν. Αιγινίτης αναφέρει ότι: “Τουρισμός καλείται η από χώρα σε χώρα ή από πόλη σε άλλη πόλη μετάβαση ατόμων ομαδικά ή μεμονωμένα για λόγους βραχείας ή μακράς, πάντως όχι μονίμου διαμονής, για αναψυχή, αποκλεισμένης της εργασίας επιφερούσης άμεσον όφελος, πλην εκείνης η οποία δύναται να έχει ως σκοπόν ή αποτέλεσμα την διαφήμιση της χώρας στην οποίαν κατευθύνεται ο επιχειρών μία τέτοια μετάβαση”.

Ο J. Gouet ορίζει τον τουρισμό ως “τον τρόπο του να ταξιδεύεις, συνδυάζοντας σε διαφορετικές αναλογίες, σύμφωνα με τα άτομα, την περιέργεια του πνεύματος μαζί με τον πόθο να προσαρμοστεί κάποιος στα ξένα ήθη και έθιμα”.

Ο J. Medecin (Revue de Deux Mondes) αναφέρει ότι: “Τουρισμός είναι μια δραστηριότητα ευκαιρίας η οποία συνίσταται στο να παραμένει κάποιος μακριά από τον τόπο της μονίμου διαμονής του, για λόγους διασκέδασης, ανάπαυσης, εμπλουτισμού της εμπειρίας του, ανύψωσης του μορφωτικού του επιπέδου, από την

⁶ Αιγινίτης Ν., Τουριστική ψυχολογία, Εκδ. Interbooks, Αθήνα 1978

⁷ Στέλιος Βαρβαρέσος, Τουρισμός-Οικονομικές Προσεγγίσεις, εκδόσεις προπομπός σελ. 26

παρουσία νέων μορφών της ανθρώπινης δράσης και από τις εικόνες μιας άγνωστης φύσης”.

Μια επιστημονική προσέγγιση του τουρισμού, όπου η τουριστική παραγωγή τείνει να ικανοποιήσει τις τουριστικές ανάγκες, δόθηκε από τους Hunziker και Kraph το 1942. Σύμφωνα με αυτούς: “Τουρισμός είναι το σύνολο των ενεργοποιημένων σχέσεων και γεγονότων κατά τη διάρκεια της μετακίνησης και παραμονής των ατόμων εκτός του τόπου της συνήθους κατοικίας τους, υπό τον περιορισμό ότι τόσο η μετακίνηση όσο και η παραμονή τους δεν έχουν κίνητρο την άσκηση οποιασδήποτε κερδοσκοπικής δραστηριότητας”.

Δύο κύριες έννοιες οριοθετούν ουσιαστικά τον πρώτο επιστημονικό ορισμό του τουρισμού:

- α) Το κίνητρο.
- β) Η μετακίνηση.

Οι διεθνείς οργανισμοί (Κοινωνία των Εθνών, U.I.O.O.T., Η.Ε.κ.τ.λ.), προκειμένου να προσδιορίσουν εννοιολογικά τον τουρίστα, έχοντας λάβει υπ’ όψη τους τις παραπάνω έννοιες, οι οποίες θεωρούνται καθαρά περιοριστικές και αντανακλούν:

- α) Το σκοπό του ταξιδιού (κίνητρο).
- β) Τη διάρκεια παραμονής(μετακίνηση).

Τον Αύγουστο του 1963, η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για τον τουρισμό και τα Διεθνή Ταξίδια, η οποία πραγματοποιήθηκε στη Ρώμη, όρισε⁸ ως “επισκέπτη” κάθε άτομο που μετακινείται σε μια άλλη χώρα, διαφορετική από εκείνη της μόνιμης κατοικίας του, για οποιονδήποτε άλλο λόγο εκτός της άσκησης αμειβόμενου επαγγέλματος.

Ο ορισμός αυτός καλύπτει δύο κατηγορίες επισκεπτών :

- α) Τους τουρίστες.
- β) Τους εκδρομείς.

Αυτοί ορίζονται με τον ακόλουθο τρόπο:

Τουρίστες: Είναι οι προσωρινοί επισκέπτες, η παραμονή των οποίων υπερβαίνει τις 24 ώρες στην επισκεπτόμενη χώρα. Τα κίνητρα τους μπορεί να είναι τα ακόλουθα:

- α) Διακοπές, ανάπαυση, υγεία, θεραπεία, σπουδές και σπορ.

⁸ Κομίλης Π., Τουριστικές δραστηριότητες, Αθήνα 1986

β) Επαγγελματικές υποθέσεις, οικογενειακή λόγιοι, συνέδρια.

Εκδρομείς: Χαρακτηρίζονται έτσι οι προσωρινοί επισκέπτες, η παραμονή των οποίων δεν υπερβαίνει τις 24 ώρες στην επισκεπτόμενη χώρα.

Στις συνδιασκέψεις του 1967,1971,1979,κ.τ.λ., οι ειδικοί επιστήμονες της Επιτροπής Στατιστικής των Ηνωμένων Εθνών επιβεβαιώνουν την ισχύ του ορισμού της Συνδιάσκεψης της Ρώμης του 1963, που θεωρείται και η πιο επεξεργασμένη.

1.3 ΟΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ

Το τουριστικό φαινόμενο χαρακτηρίζεται⁹ ως πολυσύνθετο, και φαίνεται αρκετά δύσκολο, ακόμα και σήμερα, να ρίξουμε «φως» σε αρκετές από τις πτυχές του. Μερικές από αυτές τις δυσκολίες προκύπτουν από την ίδια τη φύση του τουριστικού φαινομένου, ενώ άλλες οφείλουν την ύπαρξη τους στις ελλείψεις και τα μειονεκτήματα που παρουσιάζουν οι μέθοδοι μέτρησής του.

Η τουριστική δραστηριότητα χαρακτηρίζεται ως πολυσύνθετη και αυτό αντανακλάται στον τρόπο παραγωγής και διάθεσης των τουριστικών προϊόντων. Δηλαδή, ενώ οι άλλοι οικονομικοί κλάδοι παράγουν συγκεκριμένα προϊόντα με προκαθορισμένη καταναλωτική συμπεριφορά, ο τουρισμός παράγει μια πληθώρα αγαθών και υπηρεσιών με σκοπό την ικανοποίηση τόσο των τουριστών όσο και των μη τουριστών.

Η Monique Dacharry, επιδιώκοντας να οριοθετήσει τον τουρισμό, υπογραμμίζει ότι: “θα πρέπει να οριοθετηθεί στην ιστορική του προοπτική”. Ουσιαστικά πολλοί ορισμοί του τουρισμού εμφανίζονται ανεπαρκείς και ατελείς χωρίς να είναι σε θέση να καταγράψουν και στη συνέχεια να ερμηνεύσουν το πολυσύνθετο του τουριστικού φαινομένου. Κατά κύριο λόγο επιδιώκεται να ερμηνευτεί η διπλή εκ φύσεως όψη του τουρισμού η οποία εμπεριέχει τον τόπο προέλευσης και τον τόπο προορισμού του τουρίστα. Έτσι, ο τουρισμός αντιπροσωπεύει για τον τουρίστα μία μορφή κατανάλωσης του ελεύθερου χρόνου του, ενώ για τον κάτοικο του τόπου υποδοχής μία μορφή παραγωγής και κατανάλωσης.

⁹ Στέλιος Βαρβαρέσος, Τουρισμός-Οικονομικές Προσεγγίσεις, εκδόσεις προπομπός σελ. 40

Ο τουρισμός σύμφωνα με τον Kurt Kraph παρουσιάζει μία φάση “κινητική και δυναμική” ακολουθούμενη από μία φάση “ακίνητη και στατική”. Η πρώτη φάση, που αφορά στα μεταφορικά μέσα, ονομάστηκε “ενεργητικός τουρισμός”, ενώ η δεύτερη, που σχετίζεται με την παραμονή, ορίστηκε ως “τουρισμός της υποδοχής”.

Ο τουρισμός σύμφωνα με όσα εκτέθηκαν πιο πάνω, θα μπορούσε να οριστεί σαν το σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που προκύπτουν από την αμοιβαία επίδραση τουριστών, τουριστικών επιχειρήσεων, τουριστικών προορισμών και διοικήσεων τουριστικών προορισμών στη διαδικασία προσέλκυσης, υποδοχής και φιλοξενίας επισκεπτών δηλαδή τουριστών και εκδρομέων, όμως ο ορισμός αυτός είναι πολύ γενικός. Όπως γίνεται αντιληπτό προκύπτει μεγάλη δυσκολία στο να οριστεί το φαινόμενο του τουρισμού.

1.4 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Σύμφωνα με την εκτίμηση¹⁰ του Παγκόσμιου Συμβουλίου Τουρισμού και Ταξιδιών, όπως φαίνεται από τον Πίνακα 1.1, η οποία στηρίζεται στην κλασική μέθοδο κατάρτισης των εθνικών λογαριασμών, το μερίδιο του τουριστικού τομέα στο ελληνικό ΑΕΠ ανέρχεται σε 18,3%, έναντι 14,1% που είναι το αντίστοιχο μερίδιο στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η συμβολή στην απασχόληση στην Ελλάδα ανέρχεται σε 16,3% έναντι της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που δεν ξεπερνά το 14,5%.

Η Ευρώπη, που είναι και η πλέον τουριστικώς ανεπτυγμένη περιοχή του κόσμου, πρωτοστατεί με τουριστικό προϊόν ίσο με το 14% του ΑΕΠ και τουριστική απασχόληση ίση με το 13,2% της συνολικής απασχόλησης. Πρόκειται για μεγέθη, τα οποία ασφαλώς προϊδεάζουν για αναπτυξιακές δυνάμεις που μπορούν να αξιοποιηθούν για τη διατήρηση ικανοποιητικού βαθμού ανάπτυξης στην εν λόγω περιοχή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

	Ελλάδα	Ευρωπαϊκή Ένωση
Συμβολή στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν	18,3%	14,1%
Συμβολή στην απασχόληση	16,3%	14,5%
Συμβολή στις Επενδύσεις	22,3%	15,8%

Πηγή: World Travel and Tourism Council

¹⁰ Παυλόπουλος Π., Το μέγεθος και η δυναμική του τουριστικού τομέα, ΙΤΕΠ, Αθήνα 2000, σελ. 46

1.5 Ο ΜΑΖΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ένα από τα χαρακτηριστικότερα γνωρίσματα του σύγχρονου τουρισμού είναι αναμφίβολα η μαζική μετακίνηση των τουριστών μέσα και έξω από τη χώρα στην οποία διαμένουν μόνιμα. Το γνώρισμα του αυτό αποτελεί χωρίς άλλο συνέπεια των τελευταίων εξελίξεων του τουριστικού φαινομένου που συνδέονται με την απαρχή μιας λαϊκοποίησής του και παράλληλα μιας λίγο – πολλής έντονης εμπορευματοποίησής του. Η βάση ανάπτυξης του μαζικού τουρισμού¹¹ είναι το σύστημα GIT (group inclusive tours = οργανωμένο ταξίδι), το οποίο προσφέρει αλληλοεξαρτώμενες και ολοκληρωμένες υπηρεσίες, δηλαδή πακέτα τα οποία περιλαμβάνουν το κατάλυμα και το μεταφορικό μέσο.

Ας σημειωθεί ότι η εμπορευματοποίησή του τουρισμού περνά ολοένα και περισσότερο κάτω από τον απόλυτο έλεγχο μεγάλων εθνικών και πολυεθνικών τουρ-οπερέϊτορς, οι οποίοι διαμορφώνουν τους κανόνες του παιχνιδιού στην τουριστική αγορά όπως αυτοί θέλουν ή μάλλον όπως τους συμφέρει καλύτερα. Η λαϊκοποίηση και ο εκδημοκρατισμός του τουρισμού υπήρξαν συνέπειες μιας θεαματικής στην κυριολεξία αύξησης της τουριστικής ζήτησης, που προκλήθηκε κατά κύριο λόγο από τους εργαζομένους σαν έκφραση της βιολογικής τους ανάγκης για ξεκούραση και χαλάρωση από το καθημερινό άγχος που δημιουργεί η βιοπάλη και η μονοτονία της ρουτίνας. Έτσι λοιπόν διαμορφώθηκε ο μαζικός τουρισμός ή οργανωμένος ομαδικός τουρισμός, όπως χαρακτηρίζεται και αλλιώς, που στην Ευρώπη τουλάχιστον αναπτύχθηκε με αρκετά γρήγορους ρυθμούς.

Συγκεκριμένα, οι τάσεις του μαζικού τουρισμού¹² στην Ευρώπη διαμορφώνονται όπως πιο κάτω:

α) Ο μαζικός ή ο ομαδικός τουρισμός από όλες τις ευρωπαϊκές χώρες αποτελεί ποσοστό που κυμαίνεται γύρω στο 20 – 30 % στο σύνολο των αναχωρήσεων που πραγματοποιούνται στο εξωτερικό γενικά.

β) Το υπόλοιπο ποσοστό που κυμαίνεται γύρω στο 70 – 80 % στο σύνολο των αναχωρήσεων που πραγματοποιούνται στο εξωτερικό, γενικά, είναι μεμονωμένοι

¹¹ Les Lumsdon, Marketing for Tourism, Case Study Assignments, Εκδόσεις Macmillan, Λονδίνο 1992, σελ. 177

¹² Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας, Εισαγωγή στον τουρισμό, Interbooks, σελ. 53

τουρίστες που ταξιδεύουν στο εξωτερικό και κατευθύνονται σε γειτονικές κατά πλειοψηφείς χώρες.

γ) Η σχέση αυτή τείνει τα τελευταία χρόνια βαθμιαία μεν αλλά σταθερά να μεταβάλλεται προς όφελος του μαζικού τουρισμού, οφείλεται βασικά στους εξής λόγους:

- 1) Στην μείωση του αριθμού των ημερών συνεχών διακοπών και στην ταυτόχρονη αύξηση της συχνότητας πραγματοποίησης διακοπών.
- 2) Στα χαμηλά επίπεδα του κόστους αερομεταφοράς παρά τις σημαντικές αυξήσεις των τιμών των υγρών καυσίμων από την εκδήλωση της ενεργειακής κρίσης στα τέλη του 1973 και μετά.
- 3) Στη σημαντική αύξηση των ναυλωμένων πτήσεων για να εξυπηρετηθεί όσο το δυνατό περισσότερο και καλύτερα γίνεται ο μαζικός τουρισμός.
- 4) Στο έντονο ενδιαφέρον των τουρ οπερέιτορς (tour operators) για την αύξηση του μαζικού τουρισμού που τους αποφέρει μεγάλα κέρδη.
- 5) Στην αναζήτηση από τους τουρ οπερέιτορς νέων τουριστικών προορισμών που παρουσιάζουν συγκριτικά πλεονεκτήματα κυρίως από οικονομική άποψη.
- 6) Στην αύξηση της συμμετοχής των εργαζομένων, κατά κύριο λόγο, στο μαζικό τουρισμό, δηλαδή στον οργανωμένο – ομαδικό τουρισμό, λόγω της ευνοϊκής συναλλαγματικής ισοτιμίας των κυριότερων χωρών προέλευσης τουριστών σε σχέση με τα νομίσματα των χωρών υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών.
- 7) Στην τάση για αύξηση του μαζικού τουρισμού που μετακινείται με τουριστικά λεωφορεία λόγω της συγκριτικά χαμηλής οικονομικής επιβάρυνσης του τουριστικού πακέτου, αλλά παράλληλα και λόγω της ποιοτικής αναβάθμισης του τουριστικού λεωφορείου.

Εξάλλου, σχετικά με τις τάσεις του μαζικού τουρισμού διαπιστώνονται τα εξής¹³:

α) Ο ατομικός τουρισμός, δηλαδή τα άτομα που ταξιδεύουν μεμονωμένα για τουριστικούς λόγους, αυξάνεται μεν αλλά με ποσοστά μικρότερα από εκείνα του μαζικού τουρισμού.

β) Παρ' όλο που οι προτιμήσεις των τουριστών για ανεξαρτητοποίηση του ατομικού τους προγράμματος διακοπών μεγαλώνει, όπως μεγαλώνει και η επιθυμία τους για πιο

¹³ Κομίλης Π., Τουριστικές δραστηριότητες, Αθήνα 1986

δημιουργικές διακοπές, εν τούτοις η πραγματοποίηση αυτής της κατηγορίας διακοπών είναι ιδιαίτερη δύσκολη για μακρινούς τουριστικούς προορισμούς, για αυτό και δεν έχει ακόμα αναπτυχθεί σε ικανοποιητικό βαθμό. Αυτό οφείλεται βασικά στο υψηλό κόστος που απαιτείται για τη εκτέλεση ενός ατομικού προγράμματος διακοπών, πολύ περισσότερο δε όταν σε έναν τουριστικό προορισμό υπάρχει έλλειψη οργανωμένης υποδομής για την εξυπηρέτηση του μεμονωμένου τουρίστα, όπως για παράδειγμα στις τοπικές συγκοινωνίες (οδικές, σιδηροδρομικές, κ.τ.λ.).

Σχετικά με τις αλλαγές στις προτιμήσεις¹⁴ του τουρίστα, αυτές αποδίδονται στους πιο κάτω βασικούς λόγους :

α) Στον κορεσμό του ενδιαφέροντος του για καθιερωμένους τουριστικούς προορισμούς και στην ανάγκη που αισθάνεται για αναζήτηση νέων.

β) Στην μετατόπιση του ενδιαφέροντος του προς τις ήπιες μορφές τουρισμού.

γ) Στην αναζήτηση δραστηριοτήτων αναψυχής και άλλων δυνατοτήτων ευχάριστης ενασχόλησης κατά την διάρκεια των διακοπών, όπως είναι για παράδειγμα οι αθλητικές, πολιτιστικές, μουσικές, φεστιβαλικές και άλλες εκδηλώσεις, οι γαστρονομικές απολαύσεις, οι δυνατότητες για ψώνια, για νυχτερινή διασκέδαση κ.τ.λ.

Συμπερασματικά μπορεί να ειπωθεί ότι στην ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού μελλοντικά, σημαντικό ρόλο θα παίξει η βελτίωση των αερομεταφορών με τη δημιουργία μεγαλύτερων και ταχύτερων αεροπλάνων, με την κατασκευή περισσότερων αεροδρομίων και με τον εγκαινιασμό νέων αερογραμμών, που θα συνδέσουν τις τουριστικές αγορές με νέους τουριστικούς προορισμούς μικραίνοντας έτσι και τις αποστάσεις.

Πέραν όμως από τα πιο πάνω μέτρα υπάρχουν και πολλά δευτερεύοντα μέτρα που πρέπει να παρθούν, τα οποία είναι άμεσης προτεραιότητας και καλύπτουν ευαίσθητα σημεία της τουριστικής ζήτησης. Αυτά είναι η αναβάθμιση της λειτουργίας των σταθμών άφιξης - αναχώρησης τουριστών, η βελτίωση του συστήματος πληροφόρησης των τουριστών, η απλούστευση των διαδικασιών εισόδου - εξόδου των τουριστών και η βελτίωση της οδικής σήμανσης. Μικρά ίσως και επιμέρους μέτρα, που αποκτούν όμως ιδιαίτερο ειδικό βάρος στον ατομικό τουρισμό, που φέρνει σε επαφή τον

¹⁴ Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας, Εισαγωγή στον τουρισμό, Interbooks, σελ. 55

τουρίστα με ένα πλατύ φάσμα εκδηλώσεων και δραστηριοτήτων της κοινωνικής ζωής της χώρας που επισκέπτεται για να ικανοποιήσει συγκεκριμένες τουριστικές του ανάγκες ή επιθυμίες.

Παρά τις θετικές και ευεργετικές (μακροχρόνιες - μεσοχρόνιες) επιδράσεις του μαζικού τουρισμού στις τουριστικές οικονομίες των χωρών υποδοχής έρχεται να παρουσιάσει δύο σοβαρά μειονεκτήματα:

α) Ο κατεξοχήν έντονος εποχιακός χαρακτήρας του, αφού ταυτίζεται με την περίοδο των θερινών διακοπών.

β) Η άμεση εξάρτηση του από τους μεσάζοντες του διεθνούς τουρισμού, τους τουρ - οπερέτορς, οι οποίοι κατευθύνουν την τουριστική ζήτηση εκεί όπου τα κέρδη τους μεγιστοποιούνται όσο το δυνατόν περισσότερο, όπου δηλαδή τα οικονομικά τους συμφέροντα εξυπηρετούνται καλύτερα.

Έγινε φανερό ότι νέες μορφές τουρισμού έπρεπε να αναπτυχθούν δίνοντας στον επισκέπτη μεγαλύτερη ελευθερία αλλά και στη χώρα τη δυνατότητα να εξαρτάται σε μικρότερο βαθμό από τον μαζικό τουρισμό. Με τις σωστές υποδομές η χώρα μας μπορεί να προσφέρει διαφορετικά προϊόντα – υπηρεσίες όλο το χρόνο.

1.6 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ¹⁵

Επί τέσσερις δεκαετίες η Ελλάδα προσφέρει ουσιαστικά το ίδιο τουριστικό προϊόν το οποίο είναι ήλιος, θάλασσα, αμμουδιά. Βέβαια ο βαθμός προσέλκυσης τον οποίο ασκούσε το προϊόν αυτό ήταν υψηλός μέχρι και τη δεκαετία του '80. Στα τέλη της δεκαετίας αυτής εμφανίστηκαν νέες ανταγωνίστριες χώρες, τόσο από πλευράς κοντινών τουριστικών προορισμών, όσον και από πλευράς μακρινών προορισμών οι οποίοι τελικά είναι οι μεγάλοι κερδισμένοι αυτής της 10ετίας¹⁶.

Μετά το 1970 το πρότυπο του τουρισμού που κυριαρχεί, είναι ο οργανωμένος τουρισμός, τον οποίο προωθούν οι μεγάλοι tour - operator στο διεθνή χώρο, με δελεαστικά πακέτα παροχών. Οι χαμηλές τιμές αυτών των ταξιδιών οδήγησαν σε σημαντικότερη αύξηση του παγκόσμιου αριθμού τουριστών. Το πρότυπο αυτό του μαζικού τουρισμού χαρακτηρίζεται από υποδομές μεγάλης έκτασης και όγκου, για την εξυπηρέτηση του μεγάλου όγκου των τουριστών, που οδήγησαν σε σημαντική απασχόληση μεγάλης μερίδας του πληθυσμού.

¹⁵ [http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=400&langID=1\(16-5-06\)](http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=400&langID=1(16-5-06))

¹⁶ Κ.Ε.Π.Ε., “Προκαταρκτικό Εθνικό Οικονομικό Χωροταξικό Σχέδιο Τουρισμού”, Αθήνα 1994,σελ.75

Σήμερα ο μαζικός τουρισμός κατηγορείται και χαρακτηρίζεται σαν μια τουριστική τακτική που δεν έχει στην ουσία αντισταθμιστικό όφελος για τον τουριστικό προορισμό, το ντόπιο πληθυσμό και το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.

Ο τύπος "αναπτύσσεται" τόσο όσο το απαιτούν οι ανάγκες εξυπηρέτησης των τουριστών. Οι φυσικοί και οι πολιτιστικοί πόροι εμπορευματοποιούνται και υπερεκμεταλεύονται χωρίς να λαμβάνονται μέτρα προστασίας και βιωσιμότητας τους¹⁷.

Πολλές ομάδες ερευνητών έκρουσαν τον κώδωνα του κινδύνου, προτείνοντας την λήψη άμεσων μέτρων αντιμετώπισης του μαζικού τουρισμού. Έτσι δημιουργήθηκε μια τάση, που αργότερα έγινε συμπεριφορά πολλών τουριστών, φορέων και ερευνητών, που άρχισαν να αναζητούν πιο φιλικές και ήπιες προς το περιβάλλον και πιο ανθρωποκεντρικές μορφές τουρισμού.

Στη σύγχρονη τουριστική περίοδο, υπάρχει η τάση περιορισμού του μαζικού τουρισμού και ενθάρρυνσης και η στροφή προς τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού.

Στην Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια αναπτύσσονται όλο και πιο συστηματικά οι ειδικές μορφές τουρισμού, που προσφέρουν τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να εμπλουτίσουν τις δραστηριότητες τους εξειδικευμένων δράσεων, όπως είναι ο θεραπευτικός-ιαματικός τουρισμός, ο θρησκευτικός τουρισμός, ο οικολογικός τουρισμός, ο αγροτουρισμός κ.τ.λ. Η Ελλάδα λοιπόν, αποτελεί έναν προσφιλή τουριστικό προορισμό όχι μόνο για διακοπές "κλασσικού τύπου", αλλά και για όσους επιθυμούν να πραγματοποιήσουν εναλλακτικές διακοπές. Οι πιο διαδεδομένες ειδικές μορφές τουρισμού είναι οι εξής:

α) Θεραπευτικός – Ιαματικός τουρισμός-Τουρισμός υγείας

Η φύση εκτός από τα τοπία και τις ιδιαίτερες φυσικές ομορφιές, "έδωσε" στην Ελλάδα και πηγές με σημαντικές θεραπευτικές ιδιότητες. Τα ιαματικά λουτρά αποτελούν μέρος του εθνικού πλούτου της χώρας, ενώ οι θεραπευτικές τους ιδιότητες ήταν ήδη γνωστές από τους αρχαίους χρόνους.

Οι ιαματικοί φυσικοί πόροι είναι διάσπαρτοι στην ελληνική επικράτεια, ενώ τα νερά των συγκεκριμένων πηγών διαφέρουν από τα συνηθισμένα, είτε λόγω της υψηλής τους θερμοκρασίας είτε λόγω της παρουσίας σπάνιων δραστικών συστατικών. Τα νερά αυτά χαρακτηρίζονται ως μεταλλικά εξαιτίας της θερμοκρασίας ή της γενικής τους χημικής

¹⁷ Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας, Εισαγωγή στον τουρισμό, Interbooks, σελ. 32

σύστασης. Εκτός από τις ψυχρές μεταλλικές πηγές υπάρχουν και οι θερμοπηγές, με τις οποίες οικοδομήθηκε ένας κλάδος θεραπευτικής αγωγής, η ιαματική υδροθεραπεία (θερμαλισμός).

Η υδροθεραπεία είναι ιδιαίτερα σημαντική για την αντιμετώπιση πολλαπλών παθήσεων, όπως είναι τα αρθριτικά και οι ρευματοπάθειες, και διακρίνεται σε δύο είδη:

- Την εσωτερική, η οποία περιλαμβάνει την ποσιθεραπεία (πόση ιαματικών νερών), εισπνοθεραπεία (εισπνοή των αερίων ή των σταγονιδίων των μεταλλικών νερών) και τις πλύσεις (στοματικές, ρινικές, γυναικολογικές).
- Την εξωτερική, η οποία περιλαμβάνει τα λουτρά, τις καταιωνίσεις (για ορισμένο χρόνο το σώμα δέχεται το θερμομεταλλικό νερό, που έρχεται είτε με χαμηλή είτε με υψηλή πίεση), τις υδρομαλάξεις (το σώμα δέχεται την πίεση του νερού), την υδροκινησιοθεραπεία (συνδυασμός λουτροθεραπείας και κινησιοθεραπείας όσο το σώμα βρίσκεται στο νερό) και την πηλοθεραπεία (εφαρμογή πηλού, που έχει “ωριμάσει”, σε σημεία του σώματος με διάφορες παθήσεις).

Για την ανάπτυξη του ιαματικού τουρισμού και γενικότερα, του τουρισμού υγείας, λειτουργούν ήδη δύο κέντρα θαλασσοθεραπείας, εφοδιασμένα με το ειδικό σήμα λειτουργίας του Ε.Ο.Τ., και βρίσκονται υπό κατασκευή άλλα δύο.

Σε αυτήν την κατηγορία τουριστικής υποδομής περιλαμβάνονται τα 14 υδροθεραπευτήρια (ιδιοκτησίας Ε.Ο.Τ.), στα οποία εξυπηρετούνται ετησίως περίπου 100.000 άτομα, με 1.400.000 αγωγές. Επίσης λειτουργούν δεκάδες άλλες ιαματικές πηγές οι οποίες λειτουργούν από τοπικούς φορείς και προσφέρουν στους επισκέπτες σύγχρονες υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών.

β) Θρησκευτικός τουρισμός

Τα μνημεία της ελληνικής ορθοδοξίας είναι αναπόσπαστο κομμάτι της εθνικής κληρονομιάς και αποτελούν αξιόλογο πόλο έλξης επισκεπτών. Οι βυζαντινές και οι μεταβυζαντινές εκκλησίες με την αξιόλογη εικονογράφηση τους, τα ψηφιδωτά, τις τοιχογραφίες και τις σπάνιες εικόνες τους, οι επιβλητικοί καθεδρικοί ναοί, τα ξωκλήσια και τα προσκυνήματα της υπαίθρου, τα μοναστήρια, η μοναδική μοναστική πολιτεία του Αγίου Όρους και τα μοναστήρια των Μετεώρων (Θεσσαλία), μαρτυρούν την επίμονη προσήλωση στις παραδόσεις και τη στενή και μακραίωνα διασύνδεση της τέχνης με τη θρησκευτική λατρεία.

Πρόκειται για μία από τις σημαντικότερες μορφές τουρισμού σε προτεραιότητα ανάπτυξης, τόσο για την εσωτερική κίνηση όσο και για την προσέλκυση ομόθρησκων από το εξωτερικό.

γ) Αθλητικός τουρισμός

Η Ελλάδα, χώρα όπου γεννήθηκαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες, είναι ιδανική για την ανάπτυξη αθλητικών δραστηριοτήτων καθώς και για τέλεση αθλητικών αγώνων. Τις τελευταίες δεκαετίες, στη χώρα διοργανώνονται όλο και συχνότερα μεγάλες αθλητικές διοργανώσεις σε πολλά σπορ (παγκόσμια πρωταθλήματα, πανευρωπαϊκοί αγώνες, σημαντικά διεθνή τουρνουά κ.α.), με κορυφαίο γεγονός τους Ολυμπιακούς Αγώνες το 2004. Οι αθλητικές αυτές διοργανώσεις συνέβαλαν σημαντικά στην κατασκευή αθλητικών εγκαταστάσεων, μεγάλων και μικρών, σταδίων και προπονητικών κέντρων καλύπτοντας έτσι ένα ευρύ φάσμα αθλημάτων όπου σήμερα οι κάτοικοι αλλά και οι επισκέπτες της κάθε περιοχής έχουν την δυνατότητα να ασκηθούν στο αγαπημένο τους σπορ: από τον στίβο, το ποδόσφαιρο, το μπάσκετ και το βόλεϊ ως το τένις, το γκολφ και την ιστιοπλοΐα.

δ) Οικολογικός τουρισμός

Η Ελλάδα διαθέτει ιδιαίτερα πλούσιο και ποικίλο φυσικό περιβάλλον, καθώς παρά τη μικρή της έκταση παρουσιάζει σπάνια γεωμορφολογία με έντονες αντιθέσεις και πολλές περιοχές υψηλής οικολογικής αξίας. Με χιλιάδες ακτές, επιβλητικά βουνά, σπήλαια και φαράγγια, λίμνες, ποτάμια, βιότοποι εξαιρετικής ομορφιάς και μοναδικά οικοσυστήματα «προικίζουν» την ελληνική γη με εντυπωσιακά τοπία, τα οποία σε συνδυασμό με το ήπιο κλίμα της χώρας, καθιστούν την Ελλάδα ως ένα ιδανικό προορισμό για τους λάτρεις του οικολογικού-εναλλακτικού τουρισμού.

Ο φυσιολάτρης - περιηγητής και ο επισκεπτόμενος σε διάφορες περιοχές της χώρας έχει την ευκαιρία:

- Να περιπλανηθεί στα αισθητικά δάση ή να εξερευνήσει τους εθνικούς δρυμούς όχι μόνο στην ορεινή ενδοχώρα αλλά και σε ορισμένα νησιά ή κοντά σε ποταμούς και σε λίμνες.
- Να απολαύσει τα υπέροχα μνημεία της φύσης, τα φαράγγια, τα σπήλαια και τους καταρράκτες.
- Να παρατηρήσει τα σπάνια είδη πουλιών που φωλιάζουν ή καταφεύγουν στα παράκτια οικοσυστήματα.

- Να μελετήσει την εξαιρετική ποικιλία της χλωρίδας στην ελληνική ύπαιθρο.
- Να επισκεφθεί τα μοναδικά θαλάσσια πάρκα της Αλοννήσου και της Ζακύνθου όπου βρίσκουν καταφύγιο δύο προστατευόμενα είδη, η μεσογειακή φώκια μονάχους – μονάχους και η θαλάσσια χελώνα καρέτα – καρέτα.

ε) Αγροτουρισμός

Ο αγροτουρισμός είναι μια ήπια μορφή βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης και πολυδραστηριότητας στον αγροτικό χώρο, με την οποία ο επισκέπτης έχει την ευκαιρία να γνωρίσει τις αγροτικές περιοχές, τις αγροτικές ασχολίες, τα τοπικά προϊόντα, την παραδοσιακή κουζίνα και την καθημερινή ζωή των κατοίκων, τα πολιτισμικά στοιχεία και τα αυθεντικά χαρακτηριστικά του χώρου αυτού, με σεβασμό προς το περιβάλλον και την παράδοση. Η δραστηριότητα αυτή φέρνει τον επισκέπτη σε επαφή με τη φύση καθώς και με τις δραστηριότητες στην ύπαιθρο, στις οποίες μπορεί να συμμετέχει, να ψυχαγωγηθεί και να νοιώσει τη χαρά της περιήγησης, της γνώσης και της ανακάλυψης.

στ) Συνεδριακός τουρισμός

Η διοργάνωση συνεδρίων αποτελεί έναν από τους πλέον αναπτυσσόμενους και δυναμικούς τομείς για τον ελληνικό τουρισμό. Τα τελευταία χρόνια και με αφορμή τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας 2004, κατασκευάστηκαν στην περιοχή της Αττικής ειδικές εγκαταστάσεις και αναπτύχθηκαν οι αναγκαίες υποδομές για τη διοργάνωση συνεδρίων, μεγάλου και μικρότερου μεγέθους. Εξάλλου, στις περισσότερες περιοχές της χώρας, σύγχρονες ξενοδοχειακές μονάδες αλλά και εξειδικευμένοι χώροι οργάνωσης συνεδρίων μπορούν και παρέχουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου καθώς διαθέτουν υποδομή για να φιλοξενήσουν τόσο μικρές εκδηλώσεις όσο και μεγάλα παγκόσμια συνέδρια.

Οι υποδομές αυτές, σε συνδυασμό με το εξαιρετο κλίμα, τις απaráμιλλες φυσικές της ομορφίες τις θαυμάσιες ακτές, το σπάνιο πολιτιστικό απόθεμα, την εξαιρετική γαστρονομία, τη φημισμένη φιλοξενία και την πλούσια νυκτερινή και πολιτιστική διασκέδαση, καθιστούν την Ελλάδα ως έναν ιδανικό συνεδριακό προορισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ελλάδα, με 16.000 χλμ. ακτών¹⁸, περισσότερα από 4.000 νησιά και 130.000 χλμ² προστατευμένες θάλασσες, αλλά και λόγω κλίματος και εναλλαγής τοπίου, αναμφισβήτητα διαθέτει συγκριτικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού, έχοντας παράλληλα και ναυτική παράδοση αιώνων. Ήδη διεκδικεί το 5% της τουριστικής αγοράς θαλάσσιου τουρισμού της Μεσογείου, με δυνατότητες σημαντικής αύξησης του ποσοστού αυτού.

Από πλευράς τουριστικού συναλλάγματος ο θαλάσσιος τουρισμός αποφέρει ποσοστό 7% περίπου του τουριστικού συναλλάγματος από το σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων της χώρας. Είναι χαρακτηριστικό ότι ενώ ο θαλάσσιος τουρισμός αναπτύχθηκε παράλληλα με το χερσαίο και μάλιστα σε αξιόλογο βαθμό, κινείται εντελώς στο περιθώριο, με ανεπάρκεια στατιστικής πληροφόρησης για αξιολόγηση και προγραμματισμό. Οι δυνατότητες για παραπέρα ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι τεράστιες και η αξιοποίηση τους απαιτεί σοβαρή και συστηματική οργάνωση του κλάδου και κυρίως δημιουργία υποδομής.

2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ - ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η μακριά ενασχόληση του ανθρώπου με τη θάλασσα ανέπτυξε πλήθος ατομικών και ομαδικών δραστηριοτήτων με την αναψυχή και τις διακοπές του. Οι κρουαζιέρες, το yachting, η ακτοπλοΐα, τα θαλάσσια σπορ (καταδύσεις, θαλάσσιο σκι, ιστιοσανίδα κ.λ.π.), ο ναυταθλητισμός (ιστιοπλοΐα, κωπηλασία) αποτελούν ένα ευρύ, εξειδικευμένο και γρήγορα αναπτυσσόμενο πλέγμα δραστηριοτήτων. Ωστόσο στο θαλάσσιο τουρισμό, σύμφωνα και με τους ισχύοντες διεθνείς ορισμούς, πρέπει κανείς να υπολογίσει μόνο τις κρουαζιέρες και το yachting, αφού μόνο σε αυτές πραγματοποιούνται διανυκτερεύσεις.

Θαλάσσιος τουρισμός με την ευρύτερη έννοια θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κάθε δραστηριότητα τουριστική ή αναψυχής που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές, δηλαδή όλο σχεδόν το φάσμα των τουριστικών δραστηριοτήτων. Συνήθως όμως ως

¹⁸ Περιοδικό Τουρισμός & Οικονομία, τεύχος Απριλίου 2006, σελ.48.

θαλάσσιο τουρισμό εννοούμε τις θαλάσσιες περιηγήσεις - περίπατους - κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια ή άλλα σκάφη αναψυχής καθώς και ναυταθλητικές δραστηριότητες, όπως η ιστιοπλοΐα.

Το ταξίδι θαλάσσιας αναψυχής είναι τόσο παλιό όσο και η ναυπήγηση πλοίων. Η Κλεοπάτρα καθιέρωσε ένα τρόπο ζωής μέσα στο νερό και οι πλόες στο Νείλο έμειναν ιστορικοί. Το πλοίο από μέσο μεταφοράς έγινε τρόπος αναψυχής και η θαλάσσια μεταφορά έγινε αναψυχή, περιήγηση, υδάτινος περίπατος. Οι Ρωμαίοι οργάνωναν περίπατους στα μεσογειακά νησιά από τη Νάπολη, πλούσιοι Ολλανδοί έμποροι δημιούργησαν κρουαζιέρες τον 18^ο αιώνα ενώ πλούσιες ιταλικές οικογένειες των Μεδίκων και των Δόγηδων της Βενετίας έκαναν κρουαζιέρες στη Μεσόγειο σε σκάφη ειδικά για το σκοπό αυτό.

Το πρώτο γνωστό κρουαζιερόπλοιο κατασκευάστηκε το 1844 από την Αγγλική Εταιρεία Peninsular & Oriental Shipping Company. Ήταν ένα ξύλινο ατμόπλοιο, το Lady Mary Wood, 53 τόνων και εκτελούσε ταξίδι θαλάσσιου τουρισμού από το Λονδίνο στη Μεσόγειο. Έγινε παράδειγμα για άλλους Άγγλους εφοπλιστές, όπως τον Thomas Cook, ο οποίος πρώτος “ανακάλυψε” το ομαδικό ταξίδι σε μοντέρνα μορφή. Το 1891 η Hamburg American Lines λάνσαρε μοντέρνες κρουαζιέρες από τη Β. Ευρώπη στη Μεσόγειο και το 1910 ναυπηγήθηκε το Cleveland, κρουαζιερόπλοιο 650 επιβατών.

Το 1950-60 ναυπηγήθηκαν μεγάλα κρουαζιερόπλοια και θεωρήθηκε η χρυσή δεκαετία για διατλαντικά ταξίδια¹⁹ που προοριζόταν κυρίως για υψηλές εισοδηματικές τάξεις. Η διάρκεια του ταξιδιού ήταν 10-15 ημέρες και οι επιβάτες έφθναν το ένα εκατομμύριο το χρόνο.

Το 1970 αρχίζει η νέα εποχή της κρουαζιέρας με πολυτελή κρουαζιερόπλοια. Ο διεθνής ανταγωνισμός στον κλάδο της κρουαζιέρας οδήγησε σε αυξημένη παροχή διαφοροποιημένων υπηρεσιών - εξυπηρετήσεων - δραστηριοτήτων. Χαρακτηριστικό της κρουαζιέρας, που σήμερα είναι προσιτή όχι μόνο σε υψηλές εισοδηματικές τάξεις αλλά και σε μεσαίες, είναι η πολυτελής διαβίωση, το εξαιρετικό φαγητό, η ψυχαγωγία με διάφορες παραστάσεις, ο χορός, η μουσική, τα καταστήματα κ.λ.π. Για τον τομέα της κρουαζιέρας θα μιλήσουμε αναλυτικότερα στη συνέχεια.

¹⁹ Περιοδικό: Γιώτινγκ και θάλασσα, τεύχος Ιουνίου 2006, σελ. 42

2.2 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ

Η σχέση των ανθρώπων με την θάλασσα έχει αλλάξει ριζικά τον τελευταίο αιώνα. Πριν από μερικές δεκαετίες η κρουαζιέρα ήταν κάτι το ξεχωριστό και απευθυνόταν σε ευκατάστατους αποκλειστικά ανθρώπους ή σε άτομα μεγάλης ηλικίας. Μετά το 1980 η όλη δομή της κρουαζιέρας άλλαξε και απευθύνεται σε ανθρώπους μεσαίου εισοδήματος, νεότερους σε ηλικία καθώς και σε οικογένειες. Νέες ναυτιλιακές εταιρίες δημιουργήθηκαν, προσφέροντας όλο και περισσότερες ανέσεις, νέους τρόπους προορισμού και οικονομικότερες τιμές. Ήδη από το 1975 δημιουργήθηκε η CLIA (Cruise Lines International Association), η οποία αποτελείται από 23 ναυτιλιακές εταιρίες της Νότιας Αμερικής και 17.000 συνεργαζόμενους τουριστικούς πράκτορες, τους οποίους και έχει εξουσιοδοτήσει να πωλούν τα πακέτα διακοπών που προσφέρουν οι εταιρίες της, οι οποίες αποτελούν το 95% των εταιριών ολόκληρης της αγοράς της Νότιας Αμερικής. Οι λόγοι²⁰ που οδήγησαν στην αύξηση του αριθμού των ατόμων που προτιμούν ένα πακέτο κρουαζιέρας για τις διακοπές τους είναι πολλοί.

Οι βασικότεροι από αυτούς είναι:

- **Η ανάπτυξη της τεχνολογίας:** Με την χρήση νέων και πιο εξελιγμένων τρόπων ναυπήγησης επιταχύνονται η κατασκευή μεγαλύτερων, ταχύτερων και ασφαλέστερων πλοίων, τα οποία είναι πιο ελκυστικά για τους καταναλωτές.
- **Η αύξηση του εισοδήματος των εργαζομένων:** Τα τελευταία χρόνια το κατά κεφαλήν εισόδημα των περισσότερων εργαζομένων έχει αυξηθεί σημαντικά, με αποτέλεσμα όλο και περισσότεροι να έχουν την δυνατότητα να ανταπεξέλθουν οικονομικά στα έξοδα μιας κρουαζιέρας.
- **Ο σύγχρονος τρόπος ζωής:** Ο σύγχρονος άνθρωπος λόγω του τρόπου ζωής και εργασίας του είναι πολύ αγχωμένος και πιεσμένος με αποτέλεσμα στις διακοπές του να θέλει να ταλαιπωρηθεί όσο το δυνατόν λιγότερο, προτιμώντας έτσι τις κρουαζιέρες όπου όλα - από την διαμονή έως τις επισκέψεις σε αρχαιολογικούς χώρους και την αναψυχή - είναι προκανονισμένα για αυτόν.
- **Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου:** Το βιοτικό επίπεδο των σύγχρονων ανθρώπων έχει αυξηθεί κατά πολύ, γεγονός που έχει οδηγήσει στην αύξηση του μέσου όρου ζωής των ανθρώπων, επιτρέποντας ακόμα και σε ηλικιωμένους ανθρώπους να απολαμβάνουν τις κρουαζιέρες.

²⁰ Περιοδικό: Τουρισμός και οικονομία, τεύχος Νοεμβρίου 2006, σελ.18

- **ΜΜΕ:** Η ανάπτυξη τους έχει βοηθήσει στην προβολή νέων τόπων προορισμού και στην δημιουργία της ανάγκης των διακοπών σε όλους τους ανθρώπους.
- **Ανταγωνισμός ναυτιλιακών εταιριών:** Όλο και περισσότερες εταιρίες μπαίνουν στο χώρο, προτείνοντας ένα δικό τους προϊόν, το οποίο και φροντίζουν να είναι ελκυστικότερο και φυσικά φθηνότερο από τα άλλα.

Απόδειξη του γεγονότος ότι η αγορά αυτή βρίσκεται σε συνεχόμενη άνθηση αποτελούν τα στοιχεία²¹ που έδωσε στη δημοσιότητα στις 10 Σεπτεμβρίου του 2002 η CLIA και σύμφωνα με τα οποία, το πρώτο μισό του 2002 παρουσιάστηκε αύξηση 3,8% στους πελάτες των κρουαζιερόπλοιων σε σχέση με την αντίστοιχη χρονική περίοδο του 2001, φτάνοντας έτσι τον αριθμό ρεκόρ των 7,4 εκατομμυρίων ταξιδιωτών μόνο στην Νότια Αμερική.

2.3 ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΣΙΑ

Τα νησιά²² αποτελούν το κύριο γνώρισμα της ιδιοπροσωπείας της ελληνική φύσης και βασικό στοιχείο της ελληνικής κουλτούρας. Στον ελληνικό χώρο υπάρχουν συνολικά 6.000 νησιά και νησίδες διάσπαρτα στα πελάγη του Αιγαίου και του Ιονίου, εκ των οποίων τα 227 είναι κατοικημένα, μόνο τα 78 νησιά έχουν πάνω από 100 κατοίκους (απογραφή ΕΣΥΕ 2001). Το ελληνικό αρχιπέλαγος με 7.500 χιλιόμετρα νησιωτικών ακτών - στη συνολική ακτογραμμή των 15.000 χιλιομέτρων που διαθέτει η χώρα - καθιστούν την Ελλάδα ως ιδανικό προορισμό για θαλάσσιο τουρισμό.

Τα περισσότερα νησιά βρίσκονται στο χώρο του Αιγαίου πελάγους και χωρίζονται σε επτά συμπλέγματα (από βορρά προς νότο) :

- Νησιά Βορειοανατολικού Αιγαίου: Άγιος Ευστράτιος, Θάσος, Ικαρία, Λέσβος, Οινούσες, Σάμος, Σαμοθράκη, Χίος και Ψαρά.
- Σποράδες: Αλόνησος, Σκιάθος, Σκόπελος, Σκύρος.
- Εύβοια.
- Νησιά Αργοσαρωνικού κόλπου: Αγκίστρι, Αίγινα, Πόρος, Σαλαμίνα, Σπέτσες, Ύδρα και η παραθαλάσσια περιοχή των Μεθάνων.

²¹ Περιοδικό: Τουρισμός και οικονομία, τεύχος Νοεμβρίου 2006, σελ.18

²² [http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=254&langID=1\(16-8-06\)](http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=254&langID=1(16-8-06))

- Κυκλάδες: Σύμπλεγμα 56 νησιών με κυριότερα τα Αμοργός, Ανάφη, Άνδρος, Αντίπαρος, Δήλος, Ίος, Τζια, Κίμωλος, Κύθνος, Μήλος, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Σαντορίνη, Σέριφος, Σύρος, Τήνος.
- Δωδεκάνησα: Αστυπάλαια, Κάλυμνος, Κάρπαθος, Κάσος, Καστελόριζο, Κως, Λειψοί, Λέρος, Νίσυρος, Πάτμος, Ρόδος, Σύμη, Τήλος, Χάλκη.
- Κρήτη.

Στο Ιόνιο Πέλαγος βρίσκεται ένα και μοναδικό νησιωτικό σύμπλεγμα:

- Ιόνια νησιά: Κέρκυρα, Ζάκυνθος, Ιθάκη, Κεφαλλονιά, Λευκάδα, Παξοί, Αντίπαξοι, Ερείκουσα, Μαθράκι, Μεγανήσι, Οθωνοί, Στροφάδες. Τα νησιά αυτά μαζί με τα Κύθηρα, τα οποία βρίσκονται απέναντι από τη νότια Πελοπόννησο, καθώς και τα γειτονικά Αντικύθηρα αποτελούν τα Επτάνησα.

2.4 ΛΙΜΕΝΕΣ - ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

Η Ελλάδα λόγω των πολυάριθμων νησιών, όπως είναι φυσικό διαθέτει και μεγάλο αριθμό από λιμάνια, παίζοντας έτσι ένα ουσιαστικό ρόλο στις μεταφορές και την επικοινωνία μεταξύ της νησιωτικής και ηπειρωτικής Ελλάδας. Τα καταμετρημένα λιμάνια²³ είναι περίπου 520 και το μεγαλύτερο από όλα είναι το κεντρικό λιμάνι του Πειραιά και ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου.

Άλλα σημαντικά εμπορευματικά και επιβατικά λιμάνια είναι το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, το λιμάνι της Πάτρας, το λιμάνι του Ηρακλείου Κρήτης καθώς και όλα τα λιμάνια των μεγάλων νησιών του Ιονίου και του Αιγαίου.

Το εθνικό λιμενικό σύστημα της χώρας αποτελούν:

- Δώδεκα (12) μεγάλοι λιμένες, δηλαδή Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Ελευσίνας, Ηρακλείου, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Κέρκυρας, Λαυρίου, Πάτρας και Ραφήνας που λειτουργούν με τη μορφή του Οργανισμού Λιμένα Α.Ε. (Ν. 2688/1999, Α' 40/01-03-1999 και Ν. 2932/2001, ΦΕΚ Α' 145/27-06-2001).

²³ [http://www.yen/media/29286/portpolicy.pdf\(20-4-07\)](http://www.yen/media/29286/portpolicy.pdf(20-4-07))

- Τριάντα εννέα (39) Λιμενικά Ταμεία, η εποπτεία των οποίων ασκείται σύμφωνα με το άρθρο 10 του Ν. 2987/2002 (ΦΕΚ Α' 27/21-02-2002) από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας.
- Τριάντα δύο (32) Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία και ένα (1) Νομαρχιακό Λιμενικό Ταμείο, τα οποία έχουν συσταθεί κατόπιν της έκδοσης Προεδρικών Διαταγμάτων σε εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 28 του Ν. 2738/1999 (ΦΕΚ Α' 180/09-09-1999).
- 1.250 περιφερειακοί λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκοι, καταχωρημένα σε 188 Κεντρικά Λιμεναρχεία, Λιμεναρχεία, Υπολιμεναρχεία και Λιμενικούς Σταθμούς.

Οι λιμένες της Χώρας κατατάσσονται σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση αριθ. 3514.96/02/92 (ΦΕΚ Β' 440/07-07-1992) των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων, Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, στις ακόλουθες κατηγορίες²⁴:

- **Λιμένες εθνικής σημασίας** (Πειραιώς, Θεσσαλονίκης, Βόλου, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Ηρακλείου, Κέρκυρας, Μυτιλήνης, Ρόδου, Χαλκίδας, Κύμης, Ελευσίνας, Λαυρίου, Ραφήνας, Αιγίου, Καλαμάτας, Ρεθύμνου, Σύρου, Σούδας, Κω, εκ των οποίων οι έντεκα πρώτοι εμφανίζουν διεθνές ενδιαφέρον).
- **Λιμένες μείζονος ενδιαφέροντος** (Λαγός, Ν. Μουδανιών, Στυλίδας, Κορίνθου, Κατάκολου, Κυλλήνης, Πύλου, Γυθείου, Ναυπλίου, Ιτέας, Ζακύνθου, Πόρου, Κεφαλληνίας, Πρέβεζας, Σητείας, Καστελίου Κισσάμου, Καλών λιμένων, Βαθέως Σάμου, Μύρινας Λήμνου, Χίου, Μυκόνου, Πάρου, Αμφίπολης).
- **Λιμένες τοπικής σημασίας**, που περιλαμβάνουν όλους τους υπόλοιπους λιμένες της Χώρας.

Παρακάτω θα παρουσιαστούν κάποια σημαντικά λιμάνια, τόσο η επιβατική τους κίνηση όσο και οι υπηρεσίες που παρέχουν.

²⁴ [http://www.yen/media/29286/portpolicy.pdf\(20-4-07\)](http://www.yen/media/29286/portpolicy.pdf(20-4-07))

2.4.1 ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Όπως αναφέρθηκε το μεγαλύτερο λιμάνι είναι αυτό του Πειραιά - το οποίο για το έτος 2000 έσπασε το φράγμα εξυπηρέτησης των 10.000.000 επιβατών²⁵ σημειώνοντας αύξηση 119,28 % μεταξύ των ετών 1996 - 2000, ενώ ανάλογη αύξηση έχει σημειώσει η εμπορευματική και ναυτιλιακή κίνηση. Από το λιμάνι του Πειραιά γίνονται δρομολόγια για τα νησιά των Κυκλάδων, των Δωδεκανήσων, των νησιών του Β. Αιγαίου, της Κρήτης και των νησιών του Αργοσαρωνικού.

Πλέον εξυπηρετεί περίπου 20 εκατ. επιβάτες ετησίως (περιλαμβάνοντας και τη γραμμή Σαλαμίνας – Περάματος από την οποία διακινούνται περίπου 8 εκατ. ετησίως). Αποτελεί το βασικό συνδετικό κρίκο της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά του Αιγαίου και την Κρήτη αλλά και τη βασική θαλάσσια πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο νοτιοανατολικό της άκρο. Η εικόνα και η λειτουργία του λιμανιού αναβαθμίσθηκε ριζικά με την ολοκλήρωση μιας σειράς έργων τα οποία βελτίωσαν σημαντικά την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών. Αυτά τα έργα κυρίως αφορούσαν τα εξής:

- Έργα βελτίωσης της αναμονής των επιβατών και της διευκόλυνσης της κυκλοφορίας τους.
- Έργα ασφάλειας για το επιβατικό κοινό.
- Σύγχρονος επιβατικός σταθμός στη νέα περιοχή εξυπηρέτησης ακτοπλοΐας στην Ακτή Βασιλειάδη.
- Κατασκευή δύο νέων θέσεων εξυπηρέτησης πλοίων στο χώρο μεταξύ Δεξαμενών και Ακτής Βασιλειάδη.
- Νέες υποδομές ύδρευσης – αποχέτευσης, εσωτερικής κυκλοφορίας και διαμόρφωσης χώρων που ετοιμάστηκαν για την Ολυμπιακή Φιλοξενία.

Μετά τα έργα που πραγματοποιήθηκαν για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων το λιμάνι διαθέτει υπερσύγχρονη υποδομή για την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων. Στα πλαίσια του προγράμματος Ολυμπιακής φιλοξενίας το λιμάνι του Πειραιά υποδέχθηκε ταυτόχρονα 11 κρουαζιερόπλοια – πλωτά ξενοδοχεία μεταξύ των οποίων και το Queen Mary II το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο στον κόσμο.

²⁵ [http://www.olp.gr/INDEX.htm\(20-5-07\)](http://www.olp.gr/INDEX.htm(20-5-07))

Η Ελλάδα πραγματικά αυτή την περίοδο έδειξε τον καλύτερο της εαυτό κερδίζοντας παγκόσμιο σεβασμό και καταξίωση.



ΦΩΤΟ 1: ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

Η προάσπιση και ενίσχυση του τουρισμού και της ναυτιλίας, των δύο σημαντικότερων τομέων που συνδέονται άμεσα με την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά, είναι υπόθεση όλων.

Και λέγοντας Ναυτιλία δεν εννοούμε μόνο τον εμπορικό στόλο. Είναι και η ακτοπλοΐα με τις ανεκτίμητες υπηρεσίες της στην ανάπτυξη των νησιών και τη συνοχή της χώρας. Ο Πειραιάς και τα νησιά του ξεχωρίζουν για τη μοναδικότητα τους, υποχρεώνοντας τους αρμοδίους να δημιουργήσουν σημαντικές ευκαιρίες για την αξιοποίησή τους.

Στον πίνακα 2 απεικονίζεται η επιβατική κίνηση για τα έτη 2002-2005.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ – ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	2002	2003	2004	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)	2005	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ						
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	7.593.359	8.008.139	7.554.200	-5,7%	7.820.450	3,5%
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	3.532.414	3.705.130	3.605.074	-2,7%	3.664.313	1,6%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ (Α)	11.125.773	11.713.269	11.159.274	-4,7%	11.484.763	2,9%
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ						
ΓΡΑΜΜΗΣ	50.122	46.104	95.195	106,5%	105.929	11,3%
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	152.433	127.777	153.089	19,8%	184.763	20,7%
ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ	469.528	649.548	509.268	-21,6%	635.090	24,7%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ (Β)	672.083	823.339	757.552	-8,0%	925.782	22,2%
ΣΥΝΟΛΟ (Α)+(Β)	11.797.856	12.536.608	11.916.826	-4,9%	12.410.545	4,1%
ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ(Γ)	8.168.496	8.397.292	8.339.053	-0,7%	7.977.880	-4,3%
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ (Α)+(Β)+(Γ)	19.966.352	20.933.900	20.255.789	-3,2%	20.388.425	0,6%

ΠΗΓΗ: WWW.GNTO.GR

Ο πίνακας²⁶ δείχνει τη διακίνηση των επιβατών ακτοπλοΐας – κρουαζιέρας και πορθμείου για τα έτη 2002-2005 για το λιμάνι του Πειραιά. Όπως προκύπτει από τον πίνακα, παρά τις αυξομειωτικές τάσεις που υπάρχει σε κάθε κλάδο, το σύνολο της επιβατικής κίνησης στο τέλος κάθε χρόνο κυμαίνεται σε σταθερά πλαίσια.(20-21 εκατ.).

²⁶ [http://www.olp.gr/n/statistika/NEOI_PINAKES_STATISTIKON_GIA_INTERNET_EL.pdf\(15-5-07\)](http://www.olp.gr/n/statistika/NEOI_PINAKES_STATISTIKON_GIA_INTERNET_EL.pdf(15-5-07))

2.4.2 ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Άλλο ένα σημαντικό λιμάνι της χώρας είναι αυτό της Θεσσαλονίκης. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον του λιμένα²⁷ της Θεσσαλονίκης περιλαμβάνει λιμάνια διαφόρων γεωγραφικών περιοχών και διαφορετικών λειτουργικών χαρακτηριστικών. Η γεωγραφική θέση του Λιμένος και το είδος των παρεχομένων υπηρεσιών (εμπορευματοκιβώτια, συμβατικό φορτίο κ.λπ) προσδιορίζουν το ανταγωνιστικό περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται η Ο.Λ.Θ Α.Ε.



ΦΩΤΟ 2: ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ

Η ευρύτερη γεωγραφική περιοχή που εξυπηρετείται σήμερα, καθώς και περιοχές που είναι δυνατό να εξυπηρετηθούν στο μέλλον από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης διακρίνονται στα ακόλουθα γεωγραφικά τμήματα:

1. Κεντρική Μακεδονία και υπόλοιπη Βόρεια Ελλάδα
2. Χώρες ΠΓΔΜ, ΝΔ Βουλγαρία (έως περιοχή Σόφιας) και Ν. Γιουγκοσλαβία (έως περιοχή Νις) με περιθώρια επέκτασης στις ευρύτερες περιοχές της Βουλγαρίας, Σερβίας, Ρουμανίας και Αλβανίας.
3. Χώρες της Μαύρης θάλασσας και χώρες της ευρύτερης περιοχής, που δεν περιλαμβάνονται σήμερα στη γεωγραφική ζώνη επιρροής του λιμένα της

²⁷ [http://www.olth.gr/gr/plirofories/parousiasi/stoixeia.htm\(5-6-07\)](http://www.olth.gr/gr/plirofories/parousiasi/stoixeia.htm(5-6-07))

Θεσσαλονίκης, μπορούν όμως να εξυπηρετηθούν από τη Θεσσαλονίκη η οποία θα έχει το ρόλο λιμένα - κέντρου μεταφόρτωσης για την περιοχή.

Ο ρόλος²⁸ του Λιμένος της Θεσσαλονίκης στην εξυπηρέτηση των διακινούμενων φορτίων από και προς τις ανωτέρω περιοχές διαφέρει ανά περίπτωση και διακρίνεται σε:

- Εξυπηρέτηση φορτίων άμεσης προσέγγισης (direct call), δηλαδή φορτίων των οποίων η χερσαία μεταφορά γίνεται σε μικρή απόσταση (κεντρική Μακεδονία και υπόλοιπη Βόρεια Ελλάδα με προέλευση ή προορισμό το λιμάνι της Θεσσαλονίκης). Η χερσαία μεταφορά τους από και προς το λιμάνι της Θεσσαλονίκης γίνεται σε σύντομο χρονικό διάστημα.
- Εξυπηρέτηση διαμετακομιστικού εμπορίου (transit) με προέλευση ή προορισμό τις χώρες ΠΓΔΜ, ΝΔ Βουλγαρία και Ν. Γιουγκοσλαβία. Η χερσαία μεταφορά τους από και προς το λιμάνι της Θεσσαλονίκης απαιτεί μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.
- Εξυπηρέτηση διαδικασιών μεταφόρτωσης αγαθών με προέλευση ή προορισμό τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας.

Τα υπό ένταξη έργα είναι τα ακόλουθα:

- Επέκταση 6^{ου} προβλήτα.
- Νέος λιμενικός επιβατικός σταθμός.
- Κατασκευή υπόστεγου αποσυσκευασίας – συσκευασίας containers.
- Προμήθεια 5 ηλεκτροκίνητων γερανών.

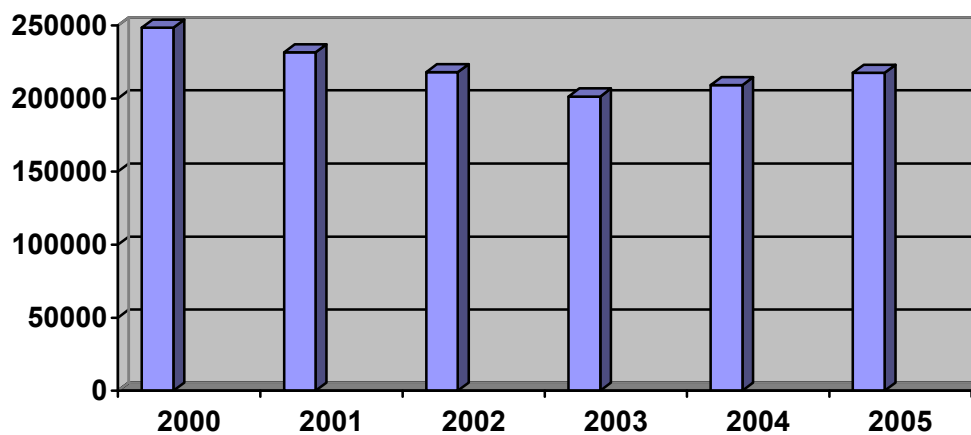
Η ακτοπλοϊκή κίνηση για τον λιμένα της Θεσσαλονίκης παρουσιάζεται στον πίνακα 2.2 και στο σχετικό διάγραμμα.

²⁸ [http://www.olth.gr/gr/plirofories/parousiasi/stoixeia.htm\(5-6-07\)](http://www.olth.gr/gr/plirofories/parousiasi/stoixeia.htm(5-6-07))

ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2000-2005

ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΔΙΑΦΟΡΑ %
2000	248.429	-
2001	231.580	-6,8
2002	218.032	-5,9
2003	201.282	-7,7
2004	209.066	3,9
2005	217.538	4,1

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1



Από τον πίνακα και το διάγραμμα βλέπουμε ότι η επιβατική κίνηση στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης το 2000 έφτασε περίπου τα 250.000. Τα χρόνια που ακολουθούν δεν είναι ανάλογα και η επιβατική κίνηση πέφτει αισθητά.

2.4.3 ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Το λιμάνι του Ηρακλείου²⁹ βρίσκεται σε σπουδαία γεωπολιτική θέση: στο κέντρο της Ανατολικής Μεσογείου, στη τομή των διεθνών ναυτιλιακών γραμμών Γιβραλτάρ - Σουέζ και Μαύρη θάλασσα. Το συγκριτικό πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης του ενδυναμώνεται με την ύπαρξη και λειτουργία της «Ελεύθερης Ζώνης», σημαντικού παράγοντα για την ανάπτυξη σύγχρονου διαμετακομιστικού - μεταφορτωτικού κέντρου.



ΦΩΤΟ 3: ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Σήμερα, στο λιμάνι του Ηρακλείου συνυπάρχουν και αναπτύσσονται οι ακόλουθες λειτουργίες - δραστηριότητες, οι οποίες συγκροτούν την μεικτή λειτουργία του, ως νησιωτικό λιμάνι:

- Αλιευτικό Καταφύγιο. Περίπου 100 σκάφη (διαφόρων μεγεθών) φιλοξενούνται στον Ενετικό Λιμένα.
- Τουριστικό Λιμάνι - Μαρίνα Τουριστικών Σκαφών. Τα τουριστικά σκάφη ελλιμενίζονται στον Ενετικό Λιμένα και σε συνδυασμό με τα αλιευτικά δημιουργούν μια μοναδική εικόνα με φόντο το φρούριο Κούλε. Ιδιαίτερα του θερινούς μήνες, υπάρχει αυξημένη ζήτηση από σκάφη που περιοδεύουν στο Αιγαίο και στη Κρήτη. Η μαρίνα προβλέπεται να επεκταθεί με πλωτές προβλήτες και πιο σύγχρονες υπηρεσίες.
- Επιβατικό Λιμάνι. Η λειτουργία του επιβατικού λιμένα προσδίδει ζωή και κίνηση στο λιμάνι, στην πόλη του Ηρακλείου και στον Νομό γενικότερα. Κάθε μέρα σε τακτική γραμμή προς το λιμάνι του Πειραιά αναχωρούν τουλάχιστον δυο μεγάλα και σύγχρονα πλοία, ενώ υπάρχει απευθείας τακτική σύνδεση πολλά λιμάνια του Αιγαίου και με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

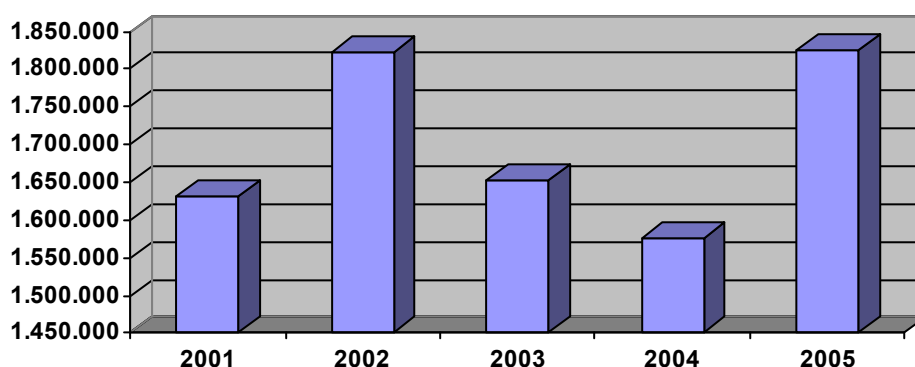
²⁹ [http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24958\(8-6-07\)](http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24958(8-6-07))

Το επιβατικό λιμάνι του Ηρακλείου είναι το τρίτο³⁰ (3^ο) σε διακίνηση επιβατών στην Ελλάδα. Εξυπηρετεί ετησίως περίπου 2 εκ. επιβάτες και 310.000 οχήματα (ΙΧ και Φ/Γ) και διαθέτει δύο (2) επιβατικούς σταθμούς, ο δεύτερος και νεότερος είναι εμβαδού 2.500 μ² με σύγχρονες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες. Σχετικός πίνακας και διάγραμμα με την επιβατική κίνηση βλέπουμε στον πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2001-2005

ΕΤΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ Ε/Γ-Ο/Γ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ
2001	1.333.834	298.536	1.632.370
2002	1.553.232	268.840	1.822.072
2003	1.437.822	214.124	1.651.946
2004	1.393.885	181.427	1.575.312
2005	1.584.760	239.575	1.824.335

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2



ΠΗΓΗ: ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

Όπως φαίνεται από τον πίνακα και το σχετικό διάγραμμα το 2002 και το 2005 ήταν οι καλύτερες χρονιές για τον λιμένα Ηρακλείου τουλάχιστον για τις ακτοπλοϊκές συνδέσεις. Όσον αφορά την κίνηση των κρουαζιερόπλοιων την διαφορά κάνει το έτος 2001 με τους επιβάτες να φτάνουν περίπου τους 300.000.

³⁰ [http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24958\(8-6-07\)](http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24958(8-6-07))

2.4.4 ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας σήμερα διαθέτει ένα επιβατικό σταθμό (terminal), συνολικού εμβαδού 6.800 τ.μ³¹. Ο νέος σταθμός κατασκευάστηκε για την εξυπηρέτηση επιβατών καθώς και για τη στέγαση πολλών υπηρεσιών και καταστημάτων. Στο ίδιο κτίριο στεγάζονται και τα γραφεία του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας. Στους πολλούς διαθέσιμους χώρους του, έχουν εγκατασταθεί γραφεία Check In, εμπορικά καταστήματα, εστιατόριο, καφετέρια και καταστήματα Αφορολόγητων Ειδών (ΚΑΕ). Δίπλα στον νέο τερματικό σταθμό βρίσκεται χώρος στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων και το κτίριο ηλεκτρομηχανολογικής υποστήριξης του Κεντρικού Τερματικού Σταθμού Επιβατών, καθώς και των εγκαταστάσεων του λιμένα.



ΦΩΤΟ 4: ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ

Οι παρεχόμενες υπηρεσίες της Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. αφορούν την εξυπηρέτηση πλοίων από Ιταλία, Πάτρα και Κέρκυρα από και προς τον Λιμένα, όπως και υποδοχής σκαφών αναψυχής και αλιευτικών στις περιοχές της Σαγιάδας, Πλαταριάς και Συβότων. Το λιμάνι είναι κατά κύριο λόγο επιβατικό, με ακτοπλοϊκή σύνδεση τόσο με το Εσωτερικό όσο και με το Εξωτερικό, και δεδομένης της έλλειψης τόσο αποθηκευτικών χώρων όσο και κατάλληλων λιμενικών υποδομών, δεν γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων, εκτός από αυτά που μεταφέρονται στα φορτηγά και τις νταλίκες. Συνεπώς, το λιμάνι δεν μπορεί να χαρακτηριστεί εμπορευματικό.

Ως ένας από τους πιο σημαντικούς συγκοινωνιακούς κόμβους της Δυτικής Ελλάδας, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας συνδέεται με το Πρίντιζι, το Μπάρι, την Ανγκόνα, τη Βενετία και την Τεργέστη της Ιταλίας, περιστασιακά με τον Αυλώνα της Αλβανίας, ενώ στο εσωτερικό της χώρας συνδέεται με την Πάτρα, την Κέρκυρα και τους Παξούς.

³¹ Περιοδικό Κέρδος, άρθρο ναυτιλία, τεύχος Ιουνίου 2005, σελ. 21

Επίσης στο Νέο Λιμένα Ηγουμενίτσας είναι εγκατεστημένες και οι υπηρεσίες του Λιμεναρχείου, του Τελωνείου και του Διαβατηριακού Ελέγχου.

Στο χώρο του νέου λιμένα και στη νότια πλευρά βρίσκεται η κεντρική πύλη με τον νέο σταθμό ελέγχου, ο οποίος βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Ο σταθμός διαθέτει τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας και αντίστοιχο αριθμό σημείων ελέγχου, παρέχοντας άμεση πρόσβαση στην Εγνατία Οδό, καθώς και σε οδικό κόμβο διακλάδωσης προς άλλες κατευθύνσεις. Στα υπό κατασκευή συμπληρωματικά έργα του λιμένα εντάσσεται και η κατασκευή νέας γεφυροπλάστιγγας δίπλα στην πύλη εισόδου για τη ζύγιση φορτηγών οχημάτων. Οι νέες επενδύσεις³² οι οποίες βρίσκονται στο στάδιο ολοκλήρωσης της μελέτης αφορούν:

- Έργα για τη στήριξη της ακτής στον κόλπο Δρέπανου του Λιμένος Ηγουμενίτσας.
- Διάνοιξη διαύλου, εκβάθυνση και διαπλάτυνση για την ασφαλέστερη και ταχύτερη προσέγγιση των πλοίων στον λιμένα.
- Έργα για την ένωση του παλαιού με το νέο λιμένα Ηγουμενίτσας.
- Υποδομή για πλαγιοδέτηση πλοίων στο νέο λιμένα Ηγουμενίτσας.
- Διαμόρφωση νέων χώρων πάρκινγκ φορτηγών.
- Διαμόρφωση περιοχής Σέγγεν στο παλαιό λιμάνι Ηγουμενίτσας.
- Δημιουργία δύο νέων επιβατικών σταθμών για την εξυπηρέτηση των μεταφορών και την αναβάθμιση των υπηρεσιών στη λιμενική ζώνη.

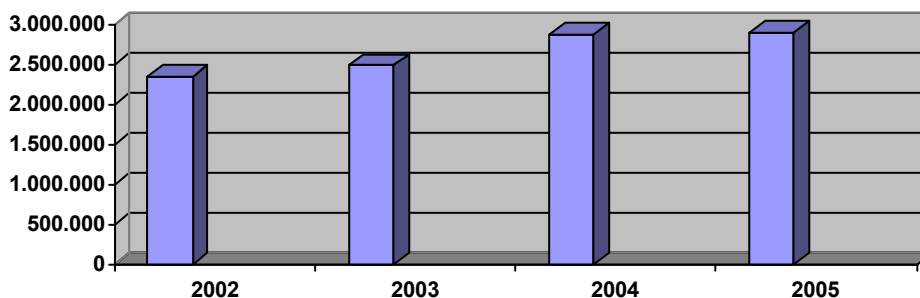
Τα παραπάνω έργα έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση 44.000.000 ευρώ από το Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης. Επίσης υπάρχουν σε εξέλιξη η κατασκευή δύο νέων τερματικών σταθμών, μια δακτυλιοειδή αποβάθρα, και νέοι αποθηκευτικοί χώροι. Το συνολικό κόστος κατασκευής ανέρχεται σε 62.000.000 ευρώ. Είναι ολοφάνερο ότι οι προοπτικές ανάπτυξης του λιμανιού διαγράφονται ιδιαιτέρως θετικές. Το πρόγραμμα κατασκευής νέων οδικών αξόνων, η βελτίωση των υπάρχοντων και η κατασκευή των διευρωπαϊκών δικτύων που έμμεσα ή άμεσα διέρχονται από την Ηγουμενίτσα - Εγνατία Οδός, σιδηρόδρομος Ηγουμενίτσα - Καλαμπάκα, ολοκλήρωση του δυτικού διαδρόμου - Ιόνια Οδού - αλλάζουν τον οικονομικό χάρτη της χώρας, αναδεικνύοντας σε μεγάλο βαθμό τον ρόλο του λιμένα στις συνδυασμένες μεταφορές.

³² Περιοδικό Κέρδος, άρθρο ναυτιλία, τεύχος Ιουνίου 2005, σελ. 21

ΠΙΝΑΚΑΣ 5 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΕΤΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ
2002	2.350.179	
2003	2.485.660	+5,4%
2004	2.876.543	+13%
2005	2.900.765	+3,9%

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3



Από πίνακα και σχετικό διάγραμμα βλέπουμε συνεχή ανοδική πορεία των αφίξεων, και το 2005 παρατηρείται η μεγαλύτερη με 2.900.000 επιβάτες.

2.4.5 ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ

Το λιμάνι³³ ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1893 και βρίσκεται μέσα στον ιστό της πόλης του Βόλου. Με την ανάπτυξη της βιομηχανίας και βιοτεχνίας χρόνο με το χρόνο,

³³ [http://www.port-volos.gr/\(16-5-07\)](http://www.port-volos.gr/(16-5-07))

μετασχηματίστηκε σε ένα από τα σημαντικότερα μεταφορικά κέντρα της Ελλάδας.



ΦΩΤΟ 5: ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ

Το λιμάνι κατέχει σημαντική θέση στη χώρα μας και αποτελεί την ανατολική πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εξυπηρετεί τόσο την επιβατική - τουριστική κίνηση όσο και την εμπορευματική.

Υπάρχει ακτοπλοϊκή σύνδεση με τις Β. Σποράδες και τα νησιά του Β.Α. Αιγαίου και υποδέχεται μεγάλο αριθμό κρουαζιερόπλοιων, έχοντας τις κατάλληλες υποδομές. Παράλληλα στο μεγαλύτερο του μέρος εξυπηρετεί με τις υποδομές του την εμπορευματική κίνηση παίζοντας σημαντικό ρόλο στις θαλάσσιες μεταφορές και έχει τις δυνατότητες να δεχτεί πάσης φύσεως φορτία (εμπορευματοκιβώτια, χύδην κ.λπ.).

Η Ο.Λ.Β. Α.Ε. παρέχει ολοκληρωμένες υπηρεσίες τόσο στους χρήστες του Λιμένα (Εμπορικού και Επιβατικού) όσο και στους δημότες της πόλης του Βόλου. Ειδικότερα στον τομέα των λιμενικών εξυπηρετήσεων παρέχονται:

- Φορτοεκφορτώσεις με μηχανικά μέσα.
- Υπηρεσίες Σιλό.
- Εκμισθώσεις ακάλυπτων και στεγασμένων αποθηκευτικών χώρων.
- Εκμισθώσεις χώρων για εγκατάσταση και λειτουργία επισκευαστικής ζώνης.
- Υδροδότηση - ηλεκτροδότηση σκαφών.
- Παραλαβή - διαχείριση αποβλήτων και καταλοίπων φορτίου πλοίων.
- Ζυγίσεις φορτίων.
- Καταφύγιο τουριστικών σκαφών.

Επιπλέον για την εξυπηρέτηση της πόλης και των επισκεπτών η Ο.Λ.Β. Α.Ε.:

- Διαθέτει τρεις (3) χώρους ελεγχόμενης στάθμευσης:
 - Στον Κεντρικό Προβλήτα για Ι.Χ. οχήματα, δυναμικότητας 400 θέσεων.
 - Στον Προβλήτα Σιλό για Ι.Χ. οχήματα, δυναμικότητας 250 θέσεων.

- Στον Προβλήτα Σιδηροδρομικού Πορθμείου (Πευκακίων) για φορτηγά, δυναμικότητας 100 θέσεων.
- Εκμισθώνει λιμενικούς χώρους για:
 - Εκθέσεις, εκδηλώσεις κ.λπ.
 - Αίθουσες αναμονής προς εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού ακτοπλοϊκών γραμμών.
 - Λειτουργία ναυτικών πρακτορείων, καταστημάτων κ.λπ.
 - Εκμετάλλευση καταστημάτων της Νέας Ιχθυαγοράς.
 - Εγκατάσταση οικίσκων χονδρεμπόρων στην Ιχθυόσκαλα

Από το λιμάνι του Βόλου διακινούνται 400.000 περίπου επιβάτες³⁴ ετησίως και η επιβατική κίνηση διακρίνεται σε κίνηση επιβατών ακτοπλοΐας συμπεριλαμβανομένης και της διακίνησης τροχοφόρων και σε κίνηση επιβατών κρουαζιέρας.

Το λιμάνι του Βόλου αποτελεί το βασικό κόμβο για τη σύνδεση της ηπειρωτικής Ελλάδας με τα νησιά των Βορείων Σποράδων (Σκιάθος - Σκόπελος- Αλόνησος), ενώ περιοδικά και κύρια τους θερινούς μήνες έχουν δρομολογηθεί πλοία προς Κρήτη, Κυκλάδες και νησιά Ανατολικού Αιγαίου χωρίς σήμερα οι γραμμές αυτές να μπορέσουν να σταθεροποιηθούν.

Σήμερα λειτουργούν δύο σταθμοί εξυπηρέτησης επιβατών ακτοπλοΐας, οι οποίοι είναι εφοδιασμένοι με αναψυκτήρια και αίθουσες αναμονής, διαθέτει επίσης υπαίθριο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων 600 θέσεων.

Στον τομέα της κρουαζιέρας το λιμάνι του Βόλου αποτελεί έναν ενδιαφέροντα προορισμό για κρουαζιερόπλοια εντός της Μεσογείου με τελικούς ελκυστικούς προορισμούς τα Μετέωρα, το Πήλιο και την πόλη του Βόλου. Η επιβατική κίνηση ακτοπλοΐας για την περίοδο 2000 - 2004 παρουσιάζεται στον πίνακα.

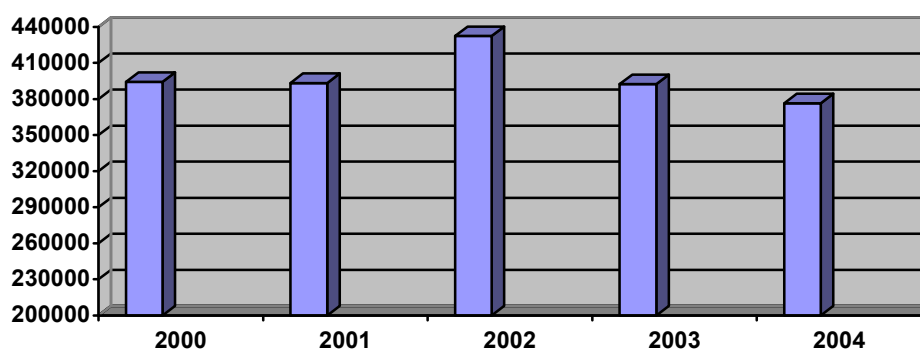
³⁴ <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25013>

ΠΙΝΑΚΑΣ 6 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2000-2004

ΕΤΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ
2000	368.643	25.620	394.263
2001	366.722	26.577	393.299
2002	356.669	75.663	432.332
2003	382.417	9.978	392.395
2004	364.916	11.542	376.458

ΠΗΓΗ: WWW.YEN.GR

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4



Όπως βλέπουμε από τον πίνακα και το σχετικό διάγραμμα το 2002 το λιμάνι έσπασε το φράγμα των 400.000 επιβατών σημειώνοντας πολύ καλή πορεία στον τομέα της κρουαζιέρας.

2.4.6 ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πρόκειται για το δυτικότερο άκρο του Ελλαδικού χώρου³⁵, κύριες συνδέσεις του λιμανιού είναι η ακτοπλοϊκή σύνδεση με τον λιμένα της Ηγουμενίτσας και η γραμμή Κέρκυρας - Ιταλίας (Ανγκόνα, Μπάρι, Βενετία). Επίσης στο εσωτερικό συνδέεται με το λιμάνι της Πάτρας και υπάρχει και η γραμμή Κέρκυρα-Άγιοι Σαράντα-Χειμάρρα (Αλβανία).

Το 1997 η Λιμενική Επιτροπή αποφάσισε την ανάθεση της μελέτης του “ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ” με στρατηγικό στόχο να

³⁵ [http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24945\(28-5-07\)](http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24945(28-5-07))

δημιουργηθεί στην Κέρκυρα μετά την υλοποίηση έργων, ένα μεγάλο τουριστικό λιμάνι στο κέντρο της μεσογειακής λεκάνης.

Ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων την 5^{ετία} 1997- 2002 αυξήθηκε ραγδαία, με επιστέγασμα τις 308 αφίξεις την θερινή περίοδο του έτους 2003, αυτό δικαίωσε απόλυτα την απόφαση του 1997 αλλά και το στρατηγικό σχέδιο που τέθηκε.

ΕΡΓΑ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Ο νέος επιβατικός σταθμός³⁶ έχει αποπερατωθεί και βρίσκεται ήδη σε λειτουργία(από 1.4.04), χρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα “INTERREG” με το ποσό των 3.670.000 €.

Α) ΠΡΟΣΗΝΗΜΕΝΟΣ ΜΟΛΟΣ

Αφορά την επέκταση της υπάρχουσας προβλήτας των κρουαζιερόπλοιων κατά 470 μ.

Β) ΥΠΗΝΕΜΕΝΟΣ ΜΟΛΟΣ

Αφορά το τμήμα του Λιμένα και θα εξυπηρετήσει στο μέλλον τις θαλάσσιες συνδέσεις με το εσωτερικό και την Αλβανία, κυρίως όμως την συγκοινωνία με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας.

Τα στοιχεία πλοίων και επιβατών αποδεικνύουν ότι το λιμάνι της Κέρκυρας σταδιακά αλλά σταθερά αποκτά δυναμική τουριστικού λιμένα. Η σταθεροποίηση των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων σε υψηλά επίπεδα (300) δικαιολογεί τις αισιόδοξες προβλέψεις για το μέλλον και αποσκοπεί στο να λειτουργεί ένα λιμάνι φιλικό και ασφαλές για τους επισκέπτες και λειτουργικό για τους χρήστες.

Η επιβατική κίνηση του λιμανιού παρουσιάζεται σε πίνακα και σε διάγραμμα.

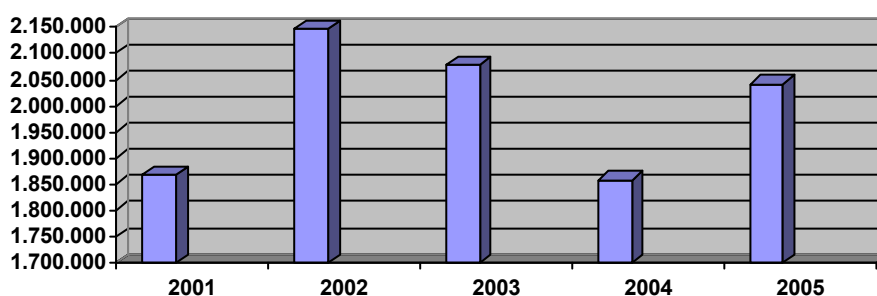
ΠΙΝΑΚΑΣ 7 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ 2001-2005

ΕΤΗ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ	ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ
2001	889.413	869.619	109.095	1.868.127
2002	987.504	931.246	227.429	2.146.179
2003	891.457	922.332	264.871	2.078.660
2004	797.363	800.473	260.279	1.858.115
2005	889.298	876.363	276.050	2.041.711

ΠΗΓΗ: ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

³⁶ [http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24947\(28-5-07\)](http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24947(28-5-07))

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5



Βλέπουμε ότι το 2002 η ακτοπλοϊκή σύνδεση έφτασε στο ζενίθ, ενώ αντίστοιχα το 2005 υπήρξε πολύ καλή χρονιά όσον αφορά τον τομέα της κρουαζιέρας.

2.5 ΝΕΟ «ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ» ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Η λιμενική λειτουργία³⁷ πραγματοποιείται σήμερα σε ένα εντελώς νέο και μεταβλητό περιβάλλον. Αυξημένες μεταφορικές απαιτήσεις, τεχνολογικές εξελίξεις και νέες υπηρεσίες, μετέτρεψαν τους λιμένες από χώρους διακινήσεως ταξιδιωτών και εμπορευμάτων σε πολυσύνθετες επιχειρήσεις με υψηλές τεχνοκρατικές διαδικασίες και μεθόδους λειτουργίας, σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον. Οι λιμένες πραγματοποιούν σήμερα ριζικές αλλαγές, προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες της σύγχρονης αγοράς, αλλά και να αντιμετωπίσουν τις απαιτήσεις και τον έντονο ανταγωνισμό σε διεθνή και περιφερειακό επίπεδο, επίσης την παγκοσμιοποίηση του εμπορίου και των υπηρεσιών. Παράλληλα καλούνται να συμβάλουν στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιφέρειας όπου βρίσκονται.

Βασικοί παράγοντες που στοιχειοθετούν το νέο περιβάλλον για τους λιμένες της χώρας μας είναι:

- Η ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών, ως εναλλακτικού τρόπου μεταφορών έναντι των χερσαίων και αεροπορικών, με σαφή ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, ιδιαίτερα στους τομείς της εξοικονομήσεως ενέργειας, της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος.
- Οι σημαντικές τεχνολογικές εξελίξεις. Μεγαλύτερα και σύγχρονα πλοία. Μεγαλύτερη ταχύτητα και αποτελεσματικότητα στη διαδικασία φορτοεκφορτώσεως κ.λ.π.
- Ο νέος ρόλος των λιμένων ως κρίκων στην παγκόσμια αλυσίδα μεταφορών και ως κομβικών σημείων όπου συναντώνται διαφορετικά μέσα μεταφοράς.

³⁷ Περιοδικό Κέρδος, άρθρο ναυτιλία, τεύχος Ιουνίου 2005, σελ. 48

- Η παγκοσμιοποίηση των μεταφορών σε συνδυασμό με την τάση της αγοράς για ενοποιημένες υπηρεσίες, αποτελεσματική και αξιόπιστη διακίνηση των φορτίων από πόρτα σε πόρτα, με σκοπό τη μείωση του κόστους μεταφοράς και διανομής, οδήγησε στη ραγδαία ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών.
- Η ολοκλήρωση και ανάπτυξη των διευρωπαϊκών και πανευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών.
- Η ανάπτυξη των θαλασσίων λεωφόρων και η προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων.
- Η ανάγκη προσαρμογής των λιμένων στη βάση συγκεκριμένων κανονισμών και προτύπων.
- Η αυξανόμενη ανάγκη σε όλους τους τομείς του εμπορίου και της βιομηχανίας, τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο, για ανάπτυξη ολοκληρωμένων πληροφοριακών συστημάτων με επιχειρησιακές και διοικητικές εφαρμογές.
- Η μεγάλη οικονομική ανάπτυξη της Κίνας και των χωρών της Άπω Ανατολής. Κατά τα τελευταία χρόνια έχουν αυξηθεί τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες και αναβαθμίσει το ενδιαφέρον των μεταφορέων και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, για τις αγορές της περιοχής.
- Τέλος, οι δυνατότητες που προσφέρονται για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, λόγω της νησιωτικής φύσεως της χώρας μας.

Όπως καταλαβαίνει κανείς η Ελλάδα οφείλει να επενδύσει στα λιμάνια της καθώς τεράστια οικονομικά οφέλη μπορεί να αποκομίσει είτε από τον ακτοπολιτικό τομέα είτε από τον εμπορικό.

2.6 CABOT AGE

Το ακτοπολιτικό³⁸ είναι ένα θέμα που μας απασχολεί έντονα τις ημέρες του καλοκαιριού, για να ξεχαστεί κάθε Σεπτέμβριο. Το πρόβλημα όμως βασανίζει τη νησιωτική Ελλάδα και βέβαια επηρεάζει τον τουρισμό αλλά και συμμετέχει στην ακρίβεια που πολλοί διαπιστώνουν να πλήττει τα νησιά μας.

Σήμερα το καθεστώς στην ακτοπολιτία διέπεται από τον Ν. 2932/2001 ο οποίος δεν είναι συμβατός με το καθεστώς που επιβάλλει ο ευρωπαϊκός κανονισμός 3577/1992 και από τον οποίο η χώρα είχε ζητήσει και λάβει εξαίρεση έως το 2004, το γνωστό και ως (Cabot age).

³⁸ [http://www.m.varvitsiotis.gr/typos/typosdeltia.asp?CatID=3&SubID=11\(8-6-07\)](http://www.m.varvitsiotis.gr/typos/typosdeltia.asp?CatID=3&SubID=11(8-6-07))

Η δρομολόγηση πλοίων στο Αιγαίο, βάσει του Ν. 2932/2001 είναι ελεύθερη, αλλά υπό προϋποθέσεις. Πέρα από τα πολύ σωστά που ορίζονται για την ασφάλεια του πλοίου, πρέπει να είναι αδιάλειπτα δρομολογημένο για δέκα μήνες το χρόνο, σε προκαθορισμένα από το υπουργείο δρομολόγια, με ορισμένη οργανική σύνθεση πληρώματος, και ελεγχόμενο ναύλο των επιβατών της οικονομικής θέσης. Επιβάλλεται δηλαδή απόλυτος έλεγχος του κράτους και το μόνο που ουσιαστικά άλλαξε είναι ότι δε χρειάζεται η έγκριση του Υπουργού Ναυτιλίας για τη δρομολόγηση του πλοίου. Σε περίπτωση που δεν καλυφθούν όλες οι ανάγκες των νησιών για πλοία, τότε το υπουργείο είτε παραχωρεί γραμμές με σχέση αποκλειστικής εξυπηρέτησης είτε διενεργεί μειοδοτικό διαγωνισμό για τη δρομολόγηση πλοίων σε αυτά.

Ο Ν. 2932 από την εφαρμογή του έχει δημιουργήσει στρεβλώσεις οι οποίες σήμερα εμφανίζονται ως κορυφαία προβλήματα. Μια σειρά από νησιά έχουν στερηθεί την ελεύθερη πρόσβαση καραβιών σε αυτά και έχουν υπαχθεί είτε σε καθεστώς αποκλειστικής εξυπηρέτησης είτε εξυπηρετούνται από επιδοτούμενα δρομολόγια. Είναι χαρακτηριστικό ότι από την πρώτη χρονιά της εφαρμογής του νέου συστήματος το κόστος των επιδοτήσεων ανήλθε από 10 εκατ. ευρώ σε 36 εκατ. ευρώ περίπου.

Σύμφωνα με το Ν. 2932/01, οι πλοιοκτήτριες εταιρείες όφειλαν ως τις 31/1/2002 να εκδηλώσουν ενδιαφέρον και να γνωστοποιήσουν σε ποιες ακτοπλοϊκές γραμμές σύνδεσης με τα νησιά με τα νησιά μας επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν με τα πλοία τους.

Όταν έληξε αυτή η προθεσμία όλοι ότι οι πλοιοκτήτες, αφού δεν έλαβαν τις επιδοτήσεις που ζητούσαν, δεν προσέφεραν ακτοπλοϊκή σύνδεση σε 26 νησιά του Αιγαίου των οποίων την ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Αττική θεώρησαν ασύμφορη. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται μεγάλα και πολυπληθή νησιά όπως η Πάτμος, η Λέρος, η Κάλυμνος, η Κάρπαθος, η Αμοργός, η Λήμνος κ.λ.π. Ο λόγος αυτής της εγκατάλειψης είναι ότι οι εφοπλιστές, αξιοποιώντας σχετική διάταξη του Ν. 2932/01, διεκδικούν προκειμένου να εκτελέσουν ακτοπλοϊκό έργο σε αυτές τις γραμμές, ειδική επιδότηση από τον επίνευλο 3% επί των εισιτηρίων που έχει θεσπίσει με τον ίδιο νόμο το Υπουργείο Ναυτιλίας.

Είναι άμεση ανάγκη η αλλαγή του θεσμικού πλαισίου, χρειάζεται η πλήρη απελευθέρωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, η οποία ίσως προκαλέσει κάποια

αναστάτωση στην αρχή αλλά θα φέρει σημαντικά οφέλη στον καταναλωτή σε μικρό χρόνο. Επιπλέον η απελευθέρωση πρέπει να συνοδευτεί και από τις εξής ενέργειες³⁹:

- Ελάφρυνση από επιβαρύνσεις του ακτοπλοϊκού εισιτηρίου. Σήμερα το εισιτήριο επιβαρύνεται με περίπου 32% φόρους και κρατήσεις. Ο επίναυλος 3% για τη χρηματοδότηση των άγονων γραμμών είναι απαράδεκτος καθώς επιβαρύνει επιπλέον τους νησιώτες, όπως βέβαια ακατανόητες είναι και οι κρατήσεις υπέρ αχθοφόρων και λεμβούχων που σήμερα δεν υπάρχουν.
- Επιβολή ποιοτικών κριτηρίων στα πλοία τα οποία επιδοτούνται. Δεν μπορεί ένα σύγχρονο ταχύτατο πλοίο να συγκρίνεται με πλοία που βρίσκονται στο τέλος του βίου τους και συχνά υποφέρουν από βλάβες ενώ δεν τηρούν και τους κανόνες υγιεινής. Επίσης οι συμβάσεις αποκλειστικής εξυπηρέτησης ή επιδότησης θα πρέπει να είναι πενταετείς και όχι ετήσιες ώστε να μπορούν να δημιουργηθούν εταιρείες τοπικών συμφερόντων, ενδεχομένως με τη συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης, για την κάλυψη αναγκών μικρότερων νησιών.
- Τη δημιουργία σταθμών επιβατών σε ορισμένα λιμάνια του Αιγαίου ώστε να λειτουργήσουν ως σταθμοί μετεπιβίβασης, όπως π.χ. αυτά της Σύρου, της Νάξου, της Ρόδου και της Κω, στα οποία οι επιβάτες θα φθάνουν γρήγορα με σύγχρονα πλοία και από εκεί θα προωθούνται στα μικρότερα νησιά με συχνά δρομολόγια. Με την παρούσα κατάσταση των ελληνικών λιμανιών κάτι τέτοιο δείχνει αδύνατο.
- Οφείλουμε να αναπτύξουμε, ακόμη και με επιδότηση, την ενδονησιωτική επικοινωνία. Δεν μπορεί σήμερα ο κάτοικος των Δυτικών Κυκλάδων για να πάει στη Σύρο, που είναι το διοικητικό κέντρο του Νομού, να χρειάζεται να φτάσει πρώτα στον Πειραιά.

2.7 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας⁴⁰, οι απασχολούμενοι ως πληρώματα και προσωπικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο χώρο της επιβατηγού ακτοπλοΐας (δρομολόγια εσωτερικού) είναι 12.000. Η ζήτηση για τις υπηρεσίες της

³⁹ [http://www.m.varvitsiotis.gr/typos/typosdeltia.asp?CatID=3&SubID=11\(8-6-07\)](http://www.m.varvitsiotis.gr/typos/typosdeltia.asp?CatID=3&SubID=11(8-6-07))

⁴⁰ Περιοδικό Τουρισμός και οικονομία, τεύχος Οκτωβρίου 2006, σελ. 35

επιβατηγού ακτοπλοΐας που αφορά στον τουρισμό εκτιμάται ότι αντιπροσωπεύει, κατ' ελάχιστο, περί το 60% της συνολικής ζήτησης. Η εκτίμηση αυτή γίνεται λαμβάνοντας υπ' όψη τους Έλληνες και αλλοδαπούς επισκέπτες, που χρησιμοποιούν την επιβατηγό ακτοπλοΐα για το ταξίδι προς και από τους προορισμούς που εξυπηρετεί. Συνεπώς η απασχόληση που αντιστοιχεί στην τουριστική ζήτηση είναι περίπου 7.200 άτομα.

Αντίστοιχα στις επιχειρήσεις του κλάδου των επιβατηγών πλοίων (Ελλάδα-Ιταλία), σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων, απασχολούνται γύρω στα 8.000 άτομα, ως προσωπικό πλοίων και γραφείων. Με συντηρητικές εκτιμήσεις το 30% της ζήτησης, αφορά στον τουρισμό, συνεπώς οι απασχολούμενοι στα επιβατηγά πλοία εκτιμώνται στους 2.400.

Έτσι, συνολικά για τον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών η απασχόληση εκτιμάται στα 9.600 άτομα.

2.8 ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙΑ

Την προσεχή δεκαετία 6 δισεκατομμύρια ευρώ θα κατευθυνθούν προς την ανάπτυξη των δώδεκα εθνικών λιμένων.⁴¹ Υπολογίζοντας το ύψος της δαπάνης που απαιτείται για την ανάπτυξη των λιμένων της χώρας στην επόμενη δεκαετία, το οποίο αγγίζει τα 6 δισ. ευρώ, αλλά και την υπάρχουσα δημοσιονομική κατάσταση, το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ολοκλήρωσε μια σειρά διαβουλεύσεων με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

Η υπογραφή του «Πρωτοκόλλου για τη χρηματοδότηση των θαλάσσιων λιμένων στην Ελλάδα» στοχεύει στο λεπτομερή καθορισμό των γενικών όρων της συνεργασίας μεταξύ Ελλάδος και ΕΤΕπ(Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων) για την υλοποίηση των ιδιαίτερας φιλόδοξων επενδυτικών προγραμμάτων που αφορούν στα λιμάνια της χώρας μας.

Οι όροι του δανείου είναι ιδιαίτερα ευνοϊκοί. Συγκεκριμένα, η διάρκεια του είναι 25 έτη, με περίοδο χάριτος τα 7 έτη, χαμηλό επιτόκιο και χορηγείται χωρίς την εγγύηση του ελληνικού Δημοσίου, γεγονός που σημαίνει ότι δεν συνυπολογίζεται στο δημόσιο χρέος. Οι δαπάνες που καλύπτει η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων αφορούν όλο το φάσμα της υλοποίησης των έργων συμπεριλαμβανομένων προμελετών, οριστικών μελετών, παροχή υπηρεσιών συμβούλου κ.τ.λ. καθώς επίσης και τη χρηματοδότηση πλοίων για τη δημιουργία συνδέσεων μεταξύ λιμένων άγονων γραμμών.

⁴¹ Περιοδικό Κέρδος, άρθρο ναυτιλία, τεύχος Ιουνίου 2005, σελ. 33

Η ανάγκη αναβάθμισης των παρεχομένων λιμενικών υπηρεσιών⁴² είναι βασικό σημείο στην προσπάθεια εκσυγχρονισμού των ελληνικών λιμένων. Ο προγραμματισμός προβλέπει την ανάληψη επενδυτικών προγραμμάτων, τα οποία περιλαμβάνουν:

- Τη βελτίωση της υποδομής και της ανωδομής.
- Την αγορά σύγχρονου μηχανικού εξοπλισμού.
- Έργα σε νέες τεχνολογίες και πληροφορικής.
- Επιμορφωτικά προγράμματα προσωπικού κ.λ.π.

Στόχος είναι η παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων, η εξάλειψη των γραφειοκρατικών διαδικασιών, οι σύγχρονες λειτουργικές δομές, καθώς επίσης και η χρήση συστημάτων ηλεκτρονικής επεξεργασίας δεδομένων κ.λπ., αναγκαίες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα των λιμένων.

Σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Χρηματοδότησης Λιμένων, το δάνειο θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τη χρηματοδότηση προγραμμάτων επένδυσης που αναπτύσσονται στα πλαίσια της Εθνικής Λιμενικής Πολιτικής του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας κατά τη διάρκεια της περιόδου 2005-2015. Το κάθε πρόγραμμα, το οποίο θα πρέπει να εντάσσεται στη φιλοσοφία του Πρωτοκόλλου Χρηματοδότησης Λιμένων, θα εξετάζεται ανεξάρτητα και θα εντάσσεται στη στρατηγική της ανάπτυξης των λιμένων της χώρας. Στα πλαίσια αυτά, οι 12 Οργανισμοί Λιμένων Α.Ε. έχουν αποστείλει τα αναπτυξιακά τους προγράμματα, τα οποία βρίσκονται ήδη στο στάδιο αξιολόγησης. Παράλληλα, έχει προετοιμαστεί σχέδιο προκήρυξης ανοιχτού διαγωνισμού για την πρόσληψη του συμβούλου, ο οποίος θα βοηθήσει στο έργο για την εισαγωγή των επενδυτών στα λιμάνια μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Υλοποιώντας τη κυβερνητική πολιτική καθώς και τη πολιτική του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την ανάπτυξη των λιμένων, τίθενται οι βάσεις για μια δυναμική και δημιουργική προοπτική.

Αναπτύσσεται σημαντική συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς στη ναυτιλία, ενώ παράλληλα δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την πλήρη αξιοποίηση των ευκαιριών που προσφέρονται στα πλαίσια της ανάπτυξης των θαλάσσιων διαδρόμων των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Ήδη, στα πλαίσια του προγράμματος των θαλασσίων διαδρόμων, υπάρχει στενή συνεργασία μεταξύ της

⁴² Περιοδικό Κέρδος, άρθρο ναυτιλία, τεύχος Ιουνίου 2005, σελ. 34

Ελλάδος, της Ιταλίας και της Κύπρου (Μνημόνιο Συνεργασίας με την Ιταλία, Μνημόνιο Συνεργασίας με την Κύπρο, Μνημόνιο Συνεργασίας με τη Μάλτα), και έχουν ήδη υποβληθεί κοινές προτάσεις στην Ευρωπαϊκή ζώνη.

2.9 CAPITAL BLEU – CULTOUR MED

Η Περιφέρεια Κρήτης⁴³, στα πλαίσια του προγράμματος Interreg III B- Medocc και σε συνεργασία με τις Περιφέρειες της Σαρδηνίας, Σικελίας, Καμπανίας, του Υπουργείου για το Gozo (Μάλτα) και με τον Δήμο Πάλμα της Μαγιόρκα, (παραθαλάσσιες και νησιωτικές περιοχές οι οποίες συνιστούν ένα πολυκεντρικό χώρο που βρίσκεται στη Μεσόγειο) υλοποιεί δύο προτάσεις:

α) Το Capital Bleu, το οποίο στοχεύει στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού (τουρισμό μικρών σκαφών, κρουαζιέρων κ.λ.π.) με την καταγραφή και αξιολόγηση της υπάρχουσας υποδομής και δικτύων εξυπηρέτησης εισερχόμενου θαλάσσιου τουρισμού.

β) Το Cultour – Med, το οποίο υλοποιείται παράλληλα με το Capital Bleu και στοχεύει στον καθορισμό διαδρομών προς την ενδοχώρα από το παραλιακό μέτωπο, με σκοπό την ανάδειξη της κουλτούρας της περιοχής. Αυτό θα επιτευχθεί με την καταγραφή, αξιολόγηση και τον εμπλουτισμό των υφιστάμενων ώριμων τουριστικών διαδρομών αρχαιολογικού, φυσιολατρικού, γαστρονομικού, σπηλαιολογικού ενδιαφέροντος κ.λ.π.).

Ειδικότερα για το Capital Bleu: Στόχοι του έργου είναι η καταπολέμηση της εποχικότητας των τουριστικών οικονομιών και η προσέλκυση ενός σταθερού τουρισμού υψηλής ποιότητας. Παράλληλα στοχεύει και στην αύξηση της απασχόλησης μέσα από δράσεις εκπαίδευσης και πληροφόρησης για την ποιοτική διαχείριση των περιφερειακών αγορών εργασίας. Στοχεύει επίσης στην άρτια εκπαίδευση των επαγγελματιών ώστε να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις των επισκεπτών, στηριζόμενοι σε πληροφοριακό και διαφημιστικό υλικό ποιότητας.

Για τη προσέγγιση αυτών των στόχων είναι απαραίτητο:

1. Να αναγνωριστούν, να παρακινηθούν και να ενισχυθούν οι στρατηγικοί οικονομικοί τομείς από την διαπεριφερειακή προσέγγιση του << μπλε >> τουρισμού.

⁴³ [http://www.crete-region.gr/greek/programs/INTERREG_III/index.htm\(22-5-07\)](http://www.crete-region.gr/greek/programs/INTERREG_III/index.htm(22-5-07))

2. Να συνδεθεί η παραδοσιακή παραγωγική δράση και η ανάπτυξη των αστικών κέντρων, αρχίζοντας από την ανάπτυξη πιλοτικών έργων εκσυγχρονισμού των τουριστικών εμπορικών δομών.
3. Να αναπτυχθούν δράσεις που στοχεύουν στην ενσωμάτωση των τοπικών αγορών εργασίας δημιουργώντας το πλέγμα για την ανταλλαγή πληροφοριών και την προώθηση της επαγγελματικής κινητικότητας.
4. Να αναπτυχθούν δράσεις που στοχεύουν στην ενίσχυση της ποιότητας των θέσεων εργασίας στον τουριστικό και ναυτικό τομέα.

Το έργο χωρίζεται σε τρία στάδια – φάσεις:

Φάση 1: Αναγνώριση και μελέτη σεναρίων ανάπτυξης στις τουριστικές μεσογειακές περιφέρειες.

Η πρώτη φάση περιλαμβάνει τις μελέτες που θα γίνουν στην Περιφέρεια Κρήτης για την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης όσον αφορά το υλικό και το ανθρώπινο δυναμικό. Με αυτόν τον τρόπο θα αποκτηθεί μια ολοκληρωμένη εικόνα της οικονομίας της ακτογραμμής, κάτι που σήμερα δεν υφίσταται.

Φάση 2: Ανάπτυξη δράσεων εφαρμογής στρατηγικών εκσυγχρονισμού των τουριστικών δομών στις παράκτιες ή νησιώτικες περιφέρειες της Μεσογείου.

Η φάση αυτή αφορά τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων στα λιμάνια και τις μαρίνες του νησιού και τη σήμανση και καταγραφή του αναγκαίου εξοπλισμού για την σωστή υποδοχή των επισκεπτών.

Φάση 3: Συνεχής κοινοποίηση αποτελεσμάτων

Η τρίτη φάση αφορά τη δικτύωση. Συγκεκριμένα το πρόγραμμα web / Intranet, θα είναι το εργαλείο ανταλλαγής αποτελεσμάτων κατά τη διάρκεια του έργου. Θα γίνεται η συλλογή στρατηγικών εγγράφων του έργου απαραίτητων για μεταφορά και κοινοποίηση των κριτηρίων και δεικτών ανάπτυξης του εμπορικού τουριστικού τομέα και υποδοχής του θαλάσσιου τουρισμού.

Η προώθηση του τουριστικού προϊόντος θα επιτευχθεί με εκστρατείες επικοινωνίας για τη διάδοση του έργου έξω από τα γεωγραφικά πλαίσια των

εμπλεκόμενων περιφερειών μέσα από διεθνείς εκθέσεις και ιστοσελίδα στο διαδίκτυο.

Ειδικότερα για το Cultour – Med:⁴⁴ Αυτό το έργο, έχοντας προσδιορίσει τον τουρισμό ως κινητήρα πλούτου και ουσιαστικό κλειδί προόδου, επιδιώκει να προωθήσει τον πολιτιστικό τουρισμό. Για την επίτευξη αυτού του στόχου κρίνεται αναγκαίο να γίνουν εμφανή για το ευρύ κοινό τα ιστορικά κέντρα των πόλεων.

Αυτό θα γίνει δυνατό εγκαθιστώντας και βελτιώνοντας τη σήμανση προς εντοπισμό των μνημείων και των πηγών τουριστικού ενδιαφέροντος, δημιουργώντας έτσι ιστορικές διαδρομές για την αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς.

Στόχος δεν είναι μόνο ο εμπλουτισμός της εμπειρίας των επισκεπτών με δραστηριότητες πολιτιστικού και ιστορικού χαρακτήρα, αλλά και η δημιουργία κινήτρων για ταξίδια σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή του έτους και όχι μόνο κατά τη διάρκεια της παραδοσιακά τουριστικής περιόδου. Επομένως θα επιτευχθεί και η σταδιακή εγκατάλειψη του φαινομένου της εποχικής οικονομίας.

Το έργο χωρίζεται στα παρακάτω στάδια – φάσεις:

Φάση 1: Διάγνωση και προσδιορισμός των πόρων.

Πρόκειται για ένα προπαρασκευαστικό στάδιο το οποίο περιλαμβάνει τη διάγνωση τουριστικών πόρων με τη δημιουργία διευθυντηρίου δυνητικών και υπαρκτών τουριστικών προϊόντων. Σημαντική δράση της φάσης αυτής αποτελεί η συνεχής ανταλλαγή εμπειριών τόσο μεταξύ των εταίρων όσο και με πρόσωπα που εμπλέκονται με την ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά.

Φάση 2: Επιλογή διαδρομών και εφαρμογή της σήμανσης.

Σε αυτή τη φάση η παρέμβαση της Περιφέρειας Κρήτης είναι εμφανής με την εφαρμογή της σήμανσης και το σχεδιασμό των διαδρομών με αποτέλεσμα την καλύτερη πληροφόρηση και διευκόλυνση της μετακίνησης των επισκεπτών. Επιπλέον θα γίνει ανάλυση και επιλογή μοντέλων για εγχειρίδια διαχείρισης και οπτικοακουστικό υλικό.

Φάση 3: Προώθηση του τουριστικού προϊόντος.

⁴⁴ [http://www.crete-region.gr/greek/programs/INTERREG_III/index.htm\(22-5-07\)](http://www.crete-region.gr/greek/programs/INTERREG_III/index.htm(22-5-07))

Εκστρατείες επικοινωνίας θα πραγματοποιηθούν για την διάδοση του έργου, χάρη στη συμμετοχή στις διεθνείς εκθέσεις που θα γίνουν, δημιουργώντας ιστοσελίδα στο διαδίκτυο για την περαιτέρω ενημέρωση και παράλληλα σεμινάρια πληροφόρησης και εκπαίδευσης θα διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο.

2.10 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα, ως τουριστικός προορισμός, αποτελεί ιδιλλιακό χώρο για την πραγματοποίηση ολιγοήμερων ή πολυήμερων κρουαζιέρων, καθώς διαθέτει πολλά νησιά και λιμάνια που μπορεί ο επισκέπτης να πάει, αλλά και ιδανικό κλίμα, το οποίο επιτρέπει ένα ευχάριστο ταξίδι τις περισσότερες εποχές του χρόνου.

Επιπλέον, μια κρουαζιέρα στις ελληνικές θάλασσες δίνει την ευκαιρία στον επισκέπτη να επισκεφθεί σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους⁴⁵, μοναδικές εκκλησίες και μοναστήρια, μνημεία νεότερων χρόνων, εξαιρετικά ενδιαφέροντα μουσεία και παραδοσιακούς οικισμούς αλλά και να απολαύσει τις φυσικές ομορφιές πολλών περιοχών της χώρας μας.

Παρόλο που η Ελλάδα είναι νησιωτική χώρα, και οι περισσότερες κρουαζιέρες της Ευρώπης γίνονται στα ελληνικά νησιά, οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες που έχουν στην κατοχή τους πλοία, και οργανώνουν κρουαζιέρες είναι ελάχιστες. Παρόλα αυτά όμως η παρουσία τους στην αγορά θεωρείται αρκετά δυναμική και τα τελευταία χρόνια παίζουν όλο και μεγαλύτερο ρόλο στην αγορά παγκοσμίως.

Οι εταιρίες αυτές είναι:

ROYAL OLYMPIC CRUISES

Θεωρείται η μεγαλύτερη εταιρία της Ελλάδας, και μια από τις μεγαλύτερες παγκοσμίως,⁴⁶ έχοντας 7 πλοία στην κατοχή της (Explorer, Stella Solaris, Triton, World Renaissance και Odyssey), από τα οποία άλλα είναι καινούργια και άλλα αρκετά παλιά, πλήρως όμως ανακαινισμένα. Δημιουργήθηκε το 1995 μετά από την συγχώνευση δύο από τις γνωστότερες Ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες: της Sun Line Cruises και της Epirotiki Line.

⁴⁵ <http://www.gnto.gr/pages.php?pageID=733&langID=1>

⁴⁶ Περιοδικό: Γιώτινγκ και θάλασσα, τεύχος Ιουνίου 2006, σελ. 45

Το καλοκαίρι, οι κρουαζιέρες που οργανώνει έχουν ως προορισμό τα Ελληνικά νησιά, ενώ το χειμώνα όπου η ζήτηση σε αυτή την περιοχή είναι σχεδόν μηδενική, μεταφέρει τα πλοία της σε δρομολόγια της Νότιας Αμερικής, της Αφρικής και της Καραϊβικής.

CELEBRITY CRUISES

Η Celebrity Cruises ιδρύθηκε το 1989 από τον Έλληνα πλοίαρχο Χανδρή και θεωρήθηκε από την αρχή ως μια από τις πιο επιτυχημένες εταιρίες που αναλαμβάνουν κρουαζιέρες στα Ελληνικά νησιά και στη Μεσόγειο. Παρόλο που ο αριθμός των πλοίων που έχει στην κατοχή της είναι μικρός, η εταιρία ξεχώρισε λόγω της έμφασης που έδωσε στην εξυπηρέτηση των πελατών της και στην πολυτέλεια σε όλους τους τομείς και κυρίως σε αυτόν του F&B.

Το 1997 συγχωνεύθηκε με την Royal Caribbean Cruises Ltd ,όμως το management και τα δρομολόγια της στην Ελλάδα παρέμειναν αμετάβλητα και έτσι ακόμα και σήμερα συνεχίζει να λειτουργεί ως ανεξάρτητη.

GOLDEN SUN CRUISES

Η Golden Sun Cruises έχει αρκετά σημαντικό μερίδιο στην αγορά της Μεσογείου, αφού διοργανώνει και εκτελεί κρουαζιέρες 3, 4, και 7 ημερών στην Ελλάδα και την Τουρκία με τα τρία πλοία που έχει στην διάθεση της (Argadia, Aegean Spirit και Aegean 1). Τον χειμώνα, τα δρομολόγια της μεταφέρονται στις ακτές της Αφρικής και την Αίγυπτο, ενώ πρόσφατα η εταιρία σε μια προσπάθεια της να επεκτείνει τις δραστηριότητες της και στην Αμερική έχει ήδη ανοίξει γραφεία και στο Manhattan της Νέας Υόρκης.

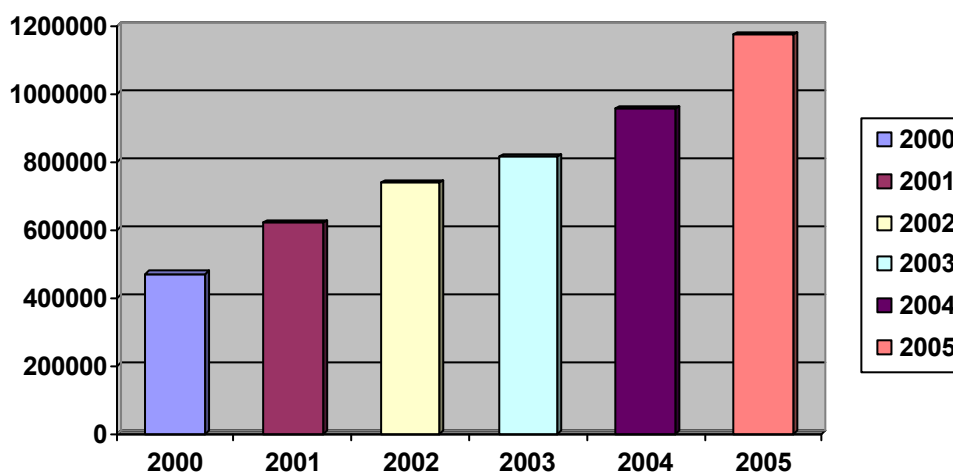
Την κίνηση των επιβατών που ήρθαν στην Ελλάδα με κρουαζιέρα για τα έτη 2000-2005 βλέπουμε στον πίνακα 8 και στο διάγραμμα 6.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

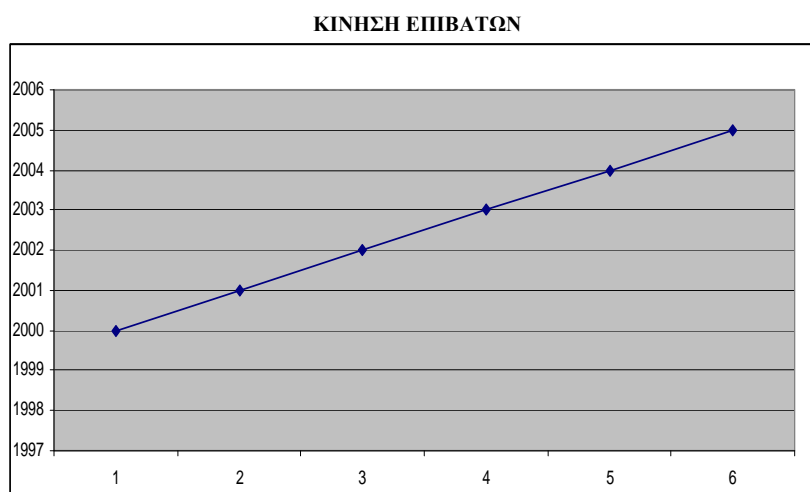
ΕΤΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ
2000	471.908	
2001	621.357	+24%
2002	738.778	+15,8%
2003	815.167	+10,3%
2004	954.791	+17,1%
2005	1.172.668	+18,5%

ΠΗΓΗ Ε.Σ.Υ.Ε

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6



Βλέπουμε ότι υπάρχει μια συνεχόμενη αυξητική τάση στον τομέα της κρουαζιέρας με τα περισσότερα κέρδη να σημειώνονται το 2005 όπου η επιβατική κίνηση ξεπέρασε το 1.000.000. Αυτό συνέβη κυρίως λόγω των έργων που έχουν γίνει και με την επιστροφή των Αμερικάνων στη Μεσόγειο.



2.11 ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Πέντε εκατομμύρια τουρίστες μπορεί να αποδώσει η κρουαζιέρα στον ελληνικό τουρισμό και την οικονομία⁴⁷ γενικότερα με τους κατάλληλους χειρισμούς, την άρση αντικινήτρων και τη δημιουργία επενδύσεων σύμφωνα με ειδικούς. Κρίνεται επιτακτική πλέον η ανάγκη της ανάπτυξης της ελληνικής κρουαζιέρας, παρακάτω ακολουθούν σημαντικά σημεία και οφέλη που πρέπει οι αρμόδιοι να εστιάσουν:

- Η Ελλάδα, αν ακολουθήσει το παράδειγμα της Ισπανίας και της Ιταλίας που δεν επιβάλλουν περιορισμούς, θα μπορέσει να εξασφαλίσει ένα μεγάλο μερίδιο της αγοράς της κρουαζιέρας και να φτάσει σε λίγα χρόνια ακόμη και τα 5 εκατομμύρια τουρίστες (τίθεται θέμα Cabot age).
- Η κρουαζιέρα παγκοσμίως προσελκύει 11.000.000 πελάτες το χρόνο με 3,2 εκατομμύρια να προέρχονται από την γρήγορα αναπτυσσόμενη Ευρωπαϊκή αγορά.
- Οι δυνατότητες απασχόλησης θα αυξηθούν τόσο για Έλληνες ναυτικούς όσο και για μια σειρά επαγγελματιών (ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τροφοδότες πλοίων, κ.λ.π.) όπως έγινε π.χ. και στη γειτονική Ιταλία.

⁴⁷ Περιοδικό TTG-Ελληνικός τουρισμός, τεύχος Οκτωβρίου 2006 σελ. 19

- Υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον από τις μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας να εγκατασταθούν σε ελληνικά λιμάνια (άμεσα στον Πειραιά και το Ηράκλειο και στη συνέχεια θα ακολουθήσουν και άλλα εναλλακτικά όπως π.χ. Θεσσαλονίκη).
- Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο αναμένεται να είναι ραγδαία και στα επόμενα χρόνια θα αρχίσει να πλησιάζει και την Καραϊβική.
- Οι προσεγγίσεις πλοίων θα αυξηθούν στο σύνολο της χώρας γιατί δεν θα υπάρχουν πια μεγάλες αποστάσεις από τα Home Ports (αφετηρία και τελικός προορισμός). Έτσι τα δρομολόγια των κρουαζιερόπλοιων θα μπορούν να προγραμματίζουν πολύ περισσότερες προσεγγίσεις και σε περισσότερα ελληνικά λιμάνια.
- Οι περιοχές που βρίσκονται κοντά στα λιμάνια που μπορούν να λειτουργήσουν σαν κόμβοι θα ωφεληθούν σημαντικά όπως και ο τουρισμός γιατί οι επιβάτες κρουαζιέρας που διακινούνται σε έναν κόμβο πολλοί πελάτες αγοράζουν και προγράμματα ξενοδοχειακής παραμονής στην πόλη από τις εταιρείες κρουαζιέρας, παρατείνοντας τις διακοπές τους και χρησιμοποιώντας πολλαπλές τουριστικές υπηρεσίες.
- Οι χώρες της Μεσογείου ιδίως με τα μικρά λιμάνια εφαρμόζουν προσεκτική πολιτική σε τοπικό επίπεδο αλλά και σε εθνικό και διαπραγματεύονται όλες τις προσεγγίσεις μεγάλων πλοίων ώστε να αποφεύγονται μεγάλες συγκεντρώσεις στις προσεγγίσεις και να μην δημιουργούνται περιβαλλοντολογικά ή κοινωνικά προβλήματα από τα μεγέθη και την πολυκοσμία.
- Η κρουαζιέρα είναι μία αυτόνομη διεθνοποιημένη τουριστική βιομηχανία με πολλές ευκαιρίες ανάπτυξης, πλούτου και απασχόλησης.
- Αξιοποίηση⁴⁸ συγκριτικού πλεονεκτήματος χώρας και αύξηση ανταγωνιστικότητας.
- Εμπλουτισμός, διαφοροποίηση της τουριστικής προσφοράς και προσαρμογή της στη ζήτηση.
- Αναβάθμιση τουριστικής ζήτησης με προσέλκυση ειδικής τουριστικής πελατείας ειδικών ενδιαφερόντων (θαλάσσια περιήγηση, θαλάσσια σπορ).
- Συμπληρωματική και όχι ανταγωνιστική λειτουργία ως προς τις χερσαίες τουριστικές εγκαταστάσεις. Σε ορισμένες περιπτώσεις η ανάπτυξη θαλάσσιου

⁴⁸ Περιοδικό TTG-Ελληνικός τουρισμός, τεύχος Οκτωβρίου 2006 σελ. 20

τουρισμού σε μια περιοχή, είτε με τη δημιουργία μαρίνας είτε απλώς με τον ελλειμενισμό ή την επίσκεψη τουριστικών σκαφών, προκαλεί τη δημιουργία τουριστικών εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης.

- Αμβλυνση εποχικότητας, δυνατότητα διεύρυνσης της τουριστικής περιόδου από Μάρτιο μέχρι Νοέμβριο.
- Προσέλκυση τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης με αντίστοιχη αύξηση εισροής συναλλάγματος.
- Συμβολή στην απασχόληση. Λόγω υψηλής στάθμης προσφερομένων υπηρεσιών ανάγκη αυξημένου και ειδικευμένου προσωπικού θαλαμηγών και κρουαζιερόπλοιων.
- Έμμεση συμβολή στην απασχόληση (ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες, μαρίνες, αγκυροβόλια).
- Ανάγκη αυξημένων δαπανών για έργα υποδομής (μαρίνες).
- Ανάπτυξη νέων περιοχών με τη δημιουργία νέων προορισμών θαλάσσιου τουρισμού.

2.12 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Θεωρητικά θα μπορούσε να λεχθεί ότι ο θαλάσσιος τουρισμός δεν έχει αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον⁴⁹, με δεδομένες τις αυστηρές απαγορευτικές διατάξεις που ισχύουν διεθνώς για τη ρύπανση της θάλασσας από κάθε είδους απόβλητα, λύματα, απορρίμματα πλοίων - σκαφών τουριστικών, τις επίσης αυστηρές προδιαγραφές κατασκευής των τουριστικών σκαφών και των μαρίνων, αλλά και από το γεγονός ότι οι δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού ασκούνται κυρίως στη θάλασσα και δεν επιβαρύνουν άλλους φυσικούς και πολιτιστικούς τουριστικούς πόρους, ούτε καν τις ακτές.

Στην πράξη, δυστυχώς, υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις λόγω μη εφαρμογής των ισχυουσών διατάξεων και ανεπαρκούς αστυνόμευσης - ελέγχου από τις αρμόδιες υπηρεσίες, κυρίως σε ότι αφορά τη ρύπανση - μόλυνση των υδάτων από εκροή διαφόρων αποβλήτων, λυμάτων πετρελαιοειδών και απορριμμάτων τουριστικών σκαφών στη θάλασσα ακόμα και μέσα σε λιμένες, αγκυροβόλια και μαρίνες που δεν διαθέτουν ή δεν λειτουργούν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις εναπόθεσης και περισυλλογής.

⁴⁹ O.E.C.D, The Impact of Tourism on the Environment, General Report, Παρίσι 1995, σελ. 17

Η κοσμοσυρροή επίσης και υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων σε ορισμένα τουριστικά κέντρα θαλάσσιου τουρισμού μειώνουν την έλξη τους και δρουν σαν αντικίνητρο για την περαιτέρω ανάπτυξη τους.

Αντίστοιχο φόρτο προκαλούν και τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια σε μικρά νησιά - λιμάνια, όπου κατά ομάδες καταπλέουν για ολιγόωρη επίσκεψη εκατοντάδες επιβάτες.

- Ωστόσο οι αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις από το θαλάσσιο τουρισμό είναι γενικά πολύ λιγότερες από εκείνες του μαζικού τουρισμού, όπως απρογραμμάτιστα και χωρίς τις κατάλληλες εγκαταστάσεις και δίκτυα υποδομής αναπτύχθηκε στη χώρα μας και απειροελάχιστες, σε σύγκριση με τις οικολογικές καταστροφές που άλλα πλοία (π.χ. φορτηγά) προκαλούν σε παγκόσμιο επίπεδο (πετρελαιοειδή, τοξικά απόβλητα κ.λ.π).

2.13 ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΑΠΟ ΞΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Έντονο είναι το ενδιαφέρον από πλευράς μεγάλων εταιρειών⁵⁰ για κρουαζιέρες στην Ελλάδα εφόσον αρθούν οι περιορισμοί στα λιμάνια της χώρας. Εταιρείες όπως η Carnival, η Crystal Cruises, η Sea Trade και η Costa έχουν εκφράσει το ενδιαφέρον τους για χρήση του Πειραιά ως Home Port. Ενδιαφέρον υπάρχει επίσης και για το Ηράκλειο και στη συνέχεια και για τη Θεσσαλονίκη. Τα μεγέθη που προκύπτουν από την ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι μεγάλα τόσο για την οικονομία της χώρας όσο και για τη γενικότερη ανάπτυξη του τουρισμού. Η δημιουργία home ports σε λιμάνια της Ελλάδας βοηθά στην τοπική οικονομία, ωφελεί τις ξενοδοχειακές μονάδες και δημιουργεί έδαφος για επιτυχημένες επενδύσεις και ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος.

2.14 ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Τα βασικά στοιχεία για την ανάπτυξη ενός λιμανιού κρουαζιέρας⁵¹ εστιάζονται στις σύγχρονες υποδομές, στις μεγάλες προβλήτες και την καλή προσβασιμότητα από τη θάλασσα, στο κοντινό αεροδρόμιο, τις καλές λιμενικές υπηρεσίες και τις κοντινές ξενοδοχειακές μονάδες, παράλληλα απαιτούνται επενδύσεις για να αποκτήσει ένα λιμάνι σύγχρονες εγκαταστάσεις. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον χρειάζεται στις κρουαζιέρες στις

⁵⁰ Περιοδικό TTG-Ελληνικός τουρισμός, τεύχος Οκτωβρίου 2006 σελ. 20

⁵¹ http://www.traveldaily.news.gr/new.asp?newid=33700&subcategory_id=7

οποίες συνδυάζονται δύο ή περισσότερες διαδρομές με ένα λιμάνι ως βάση. Ο Πειραιάς καθώς και άλλα λιμάνια της Ελλάδας όπως η Πάτρα, η Θεσσαλονίκη, η Αλεξανδρούπολη και το Ηράκλειο μπορούν να γίνουν ιδανικοί κόμβοι για τέτοιου είδους κρουαζιέρες.

Ένα από τα έργα που θεωρείτο αναγκαίο και προχωράει είναι η κατασκευή λιμενικής εγκατάστασης κρουαζιερόπλοιων στο λιμένα του Αργοστολίου. Ειδικότερα το έργο είναι συνολικού προϋπολογισμού 7,4 εκατ. ευρώ και πρόκειται να αναβαθμίσει ουσιαστικά το λιμάνι του Αργοστολίου και να συμβάλει τα μέγιστα στην τουριστική και οικονομική ανάπτυξη της πόλης και κατά επέκταση της Κεφαλονιάς. Στις νέες σύγχρονες εγκαταστάσεις θα είναι δυνατή η προσέγγιση κρουαζιερόπλοιων που μεταφέρουν τουρίστες υψηλού οικονομικού επιπέδου η διακίνηση των οποίων προδιαγράφει και την τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας.

Το έργο προβλέπει την κατασκευή μίας κεντρικής και δυο πλευρικών νησίδων παραβολής επί πασάλων για τον ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων, δύο μεταλλικών πεζογεφυρών για σύνδεση των νησίδων καθώς και διάδρομο προσπέλασης. Η κεντρική νησίδα παραβολής έχει σχήμα T με μήκος 66,9 μ. και πλάτος 14 μ. στο κεντρικό τμήμα ενώ οι πλευρικές νησίδες έχουν μήκος 16,8 μ. και πλάτος 14μ. Παράλληλα θα κατασκευαστούν κρηπιδώματα, ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις και δίκτυα, φανοί ναυσιπλοΐας καθώς και κτίριο για την υποδοχή και εξυπηρέτηση των επιβατών.

Η έναρξη των εργασιών προβλέπεται να ολοκληρωθούν στο τέλος του 2008, το έργο αποτελεί σημαντικότερη παρέμβαση για το Νομό Κεφαλληνίας και Ιθάκης και αναμένεται να δώσει νέα πνοή στη ζωή του τόπου.

Άλλο ένα σημαντικό έργο που προβλέπεται να γίνει είναι αυτό στο λιμάνι των Ψαρών. Έχει οριστικοποιηθεί η απόφαση για τη χρηματοδότηση του λιμενικού έργου Ψαρών⁵² με το ποσό των 2.700.000 ευρώ, προκειμένου να αποκατασταθούν οι ζημιές λόγω της προ μηνών θαλασσοταραχής. Το συγκεκριμένο έργο προβλέπεται να δώσει πνοή στους ταλαιπωρημένους κατοίκους των Ψαρών.

Ακόμα, την προκήρυξη διεθνούς διαγωνισμού για την προώθηση του έργου ανάπτυξης, ανάπλασης και αξιοποίησης του θαλασσίου μετώπου και των σταθμών ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας στο λιμάνι του Ηρακλείου έχει ανακοινωθεί από την Κρήτη και συγκεκριμένα από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας. Πρόκειται για μια παρέμβαση προϋπολογισμού 50 εκατ. ευρώ, που θα καλύψει τον εκσυγχρονισμό της

⁵² http://www.www.traveldaily.news.gr/new.asp?newid=33712&subcategory_id=7

υφιστάμενης μαρίνας με ανακαίνιση, προσθήκη και κατασκευή νέων κτιρίων 7.438 τ.μ. στην περιοχή αυτή, την ανάπλαση του χώρου από το Απεντομωτήριο ως το Μπεντενάκι, τη βελτίωση και εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων σταθμών ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας, καθώς και την κατασκευή νέων κτιρίων επιβατικών σταθμών ακτοπλοΐας συνολικού εμβαδού 6.500 τ.μ. Η αξιοποίηση που προωθείται θα συνδυάζει χρήσεις αναψυχής-περιπάτου, πολιτισμού, εμπορικές και στάθμευσης.

Πάνω από 20.000 τ.μ. χώρων αναψυχής, πολιτισμού και πολλαπλής εκμετάλλευσης θα δοθούν σε χρήση μετά από το διεθνή διαγωνισμό. Ο ανάδοχος του έργου, που θα επιλεγεί από το διαγωνισμό θα αναλάβει τη μελέτη - κατασκευή, χρηματοδότηση, λειτουργία, συντήρηση και εκμετάλλευση για την αξιοποίηση και ανάπλαση των ακινήτων της μαρίνας, του θαλασσιού μετώπου, των σταθμών ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας με κύριο αντικείμενο το σχεδιασμό, αδειοδότηση, κατασκευή και διαρρύθμιση των προτεινόμενων επεμβάσεων, τη χρηματοδότηση, διαχείριση, λειτουργία και συντήρηση των υφιστάμενων και πρόσθετων εγκαταστάσεων όπως θα διαμορφωθούν.

Ο σωστός σχεδιασμός, προγραμματισμός και η ανάλογη αναπτυξιακή πολιτική μπορούν να καταστήσουν την Ελλάδα ως ένα μεγάλο πρωταγωνιστή στο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον.

2.15 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η κρουαζιέρα είναι ένα πολύ σημαντικό φαινόμενο επιλεκτικού τουρισμού υψηλής στάθμης. Η αγορά της, αν και υψηλού εισοδήματος, είναι αγορά μαζική αφού τα τελευταία χρόνια προσφέρει εκτός από την κρουαζιέρα και φθηνά αεροπορικά εισιτήρια από και προς τον τόπο αφετηρίας και προορισμού. Προσφέρει πολυτελείς διακοπές σε ολοένα ευρύτερες και νεότερες μάζες πληθυσμών.

Η αγορά της κρουαζιέρας δεν έχει ούτε σταθερή δομή⁵³ ούτε σχεδιασμό - προγραμματισμό και χαρακτηρίζεται από έναν έντονο ανταγωνισμό, ανοιχτό σε όλα τα ρεύματα της διεθνούς προσφοράς και ζήτησης, ως προς τις τιμές, τα σκάφη, τα προγράμματα κ.λ.π.

Ο ρυθμός της μέσης αύξησης της από τη δεκαετία του '60 ήταν 8% με μια σταθεροποίηση προς το 4% στα τέλη της δεκαετίας '70, αρχές '80. Από το 1984-85 σημείωσε ανάκαμψη με μια αύξηση της ζήτησης 15%.

⁵³ CHAMBERS, E., *Native Tours: The anthropology of Travel and Tourism*, Editions Waveland Press, Ιλλινόις ΗΠΑ 2000, σελ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 9 ΡΥΘΜΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

ΔΕΚΑΕΤΙΑ	%
1960	8%
1970	4%
1980	15%

Ο παγκόσμιος στόλος κρουαζιερόπλοιων έφθασε έτσι μεταξύ 1982 και 1986 από 132 σε 149 πλοία, δηλαδή σημείωσε αύξηση 21% μέσα σε 5 χρόνια, που συνοδεύθηκε από αντίστοιχη αύξηση των προσφερόμενων κουκετών (95.000 το 1986). Σήμερα αριθμεί περί τα 250 πλοία δυναμικότητας 150.000 κουκετών .

ΠΙΝΑΚΑΣ 10 ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΛΟΙΩΝ – ΚΟΥΚΕΤΩΝ (86-06)

ΕΤΗ	ΠΛΟΙΑ	ΚΟΥΚΕΤΕΣ
1986	149	95.000
2006	250	150.000

Αυτή η αύξηση της αγοράς κρουαζιέρας οφείλεται κυρίως στο άνοιγμα της αγοράς της Καραϊβικής και αργότερα άλλων νέων αγορών, ενώ η παλαιότερη αγορά κρουαζιέρας, η Μεσογειακή, παρέμεινε στάσιμη. Κύριοι λόγοι στασιμότητας της μεσογειακής αγοράς ήταν: η διολίσθηση του δολαρίου, που αύξησε το κόστος της μεσογειακής κρουαζιέρας για τους Αμερικανούς, κύρια πελατεία της, κάνοντας παράλληλα προσιτότερη και πιο ελκυστική την κρουαζιέρα της Καραϊβικής για την Ευρωπαϊκή πελατεία. Ο δεύτερος σημαντικός λόγος ήταν οι πληροφορίες για ανασφάλεια των ταξιδιών και τρομοκρατικές ενέργειες στην Ευρώπη - Μεσόγειο, που μείωσε σημαντικά έως ολικά την Αμερικανική πελατεία στην Μεσόγειο.

Η Καραϊβική, με 3,5 εκατομμύρια επιβάτες το 1989, θεωρείται η μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στον κόσμο και καλύπτει το 80% της παγκόσμιας αγοράς.

Η Μεσόγειος, δεύτερη αγορά κρουαζιέρας μετά την Καραϊβική, καλύπτει μόλις το 15% της παγκόσμιας αγοράς. Σημείωσε μεγάλη πτώση με τις αμερικανικές ταξιδιωτικές οδηγίες το 1985-86, δεδομένου ότι η κύρια πελατεία της είναι η Αμερικανική.

Στην Καραϊβική γίνονται κρουαζιέρες όλο το χρόνο λόγω εξαιρετικών κλιματολογικών συνθηκών. Στη Μεσόγειο οι κρουαζιέρες διαρκούν συνήθως από Μάρτιο μέχρι Νοέμβριο⁵⁴.

Άλλες αγορές κρουαζιέρας σε άλλες περιοχές του κόσμου υπάρχουν στις θάλασσες της Κίνας, Ινδονησίας, Αυστραλίας, Πολυνησίας, Αλάσκας. Στη Ν. Αμερική (Βραζιλία, Αργεντινή) η περίοδος κρουαζιέρας διαρκεί από Δεκέμβριο έως Φεβρουάριο. Στις θάλασσες του Βορρά περιορίζονται τον Ιούνιο, Ιούλιο και Αύγουστο.

Από πλευράς ζήτησης, είναι χαρακτηριστικό ότι η παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας από 500.000 επιβάτες το 1972, έφθασε τα 3.000.000 το 1987. Η Αμερικανική αγορά είναι από πλευράς ζήτησης η μεγαλύτερη με εξαιρετικές προοπτικές. Με 2 εκατομμύρια επιβάτες το 1987 σημείωσε αύξηση 23% από το 1986. Υπολογίζεται ότι 24 εκατομμύρια Αμερικανοί νέοι κρουαζιεριστές θα προστεθούν ως επιβάτες τα προσεχή χρόνια.

2.16 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

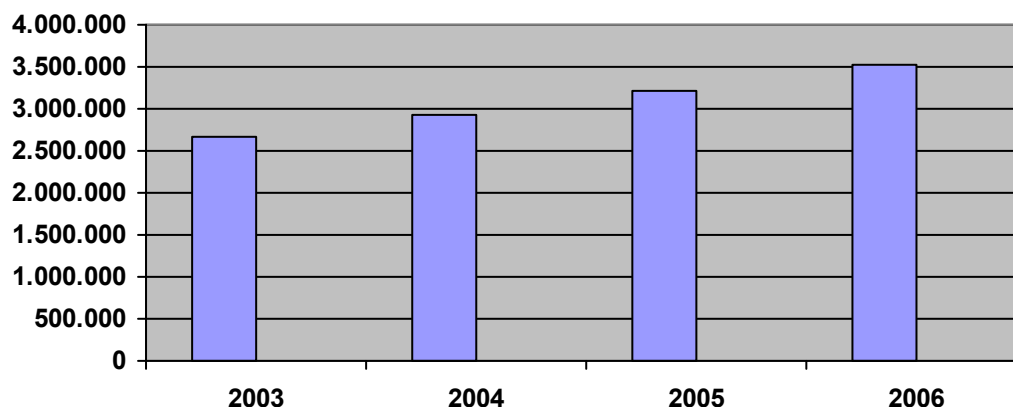
Άνοδο σημειώνει ο τομέας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη, ενώ αισιόδοξες είναι και προβλέψεις για το μέλλον από τα μέλη του Ευρωπαϊκής Ένωσης Κρουαζιέρων. Την ανάπτυξη της βιομηχανίας κρουαζιέρων στην Ευρώπη αποδεικνύει και ο αριθμός των επιβατών, οι οποίοι από 2.672.000 άτομα το 2003 έφτασαν τα 3.213.000 άτομα το 2005, παρουσιάζοντας αύξηση 13%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 11 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

ΕΤΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ
2003	2.672.000	
2004	2.923.000	+8,5%
2005	3.213.000	+9%
2006	3.514.000	+8,5%

⁵⁴ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ, Διεύθυνση Μελετών, Στατιστική Υπηρεσία, Αθήνα 1999, σελ 15.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7



Σύμφωνα δε με τις προβλέψεις⁵⁵ της βιομηχανίας ο αριθμός των επιβατών μέχρι το 2010 θα φτάσει τα 4,5 εκατομμύρια, σημειώνοντας 17% αύξηση. Στις κύριες δυτικοευρωπαϊκές χώρες ο τζίρος από τα πακέτα διακοπών το 2005 ήταν 48,15 δις. ευρώ(+4,1% περισσότερος από τον προηγούμενο χρόνο), από τον οποίο το 8,4% ήταν από τις κρουαζιέρες. Οι χώρες στις οποίες οι κρουαζιέρες απέφεραν σημαντικά οικονομικά οφέλη είναι το Ηνωμένο Βασίλειο (18% από τον συνολικό τζίρο της τουριστικής αγοράς), η Ιταλία (12,1%) και η Ισπανία (10,4%).

Τα οικονομικά οφέλη που απέφερε η βιομηχανία της κρουαζιέρας από το 2004 έως το 2005 αυξήθηκαν κατά 13,1%, ενώ το μερίδιο της κρουαζιέρας στο συνολικό τουριστικό πακέτο ήταν περίπου 4,1%.

Ένας από τους πιο σημαντικούς παίκτες που συνέβαλαν στην ανάπτυξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας στην Ευρώπη και τη Μεσόγειο είναι η Costa Crociere κορυφαία εταιρία στη γηραιά ήπειρο και την Νότιο Αμερική. Από το 2000 έως το 2005 η ιταλική εταιρία τριπλασίασε τις πωλήσεις της και τον αριθμό των επιβατών της (867.000 το 2005) και σύμφωνα με τις προβλέψεις αναμένεται να ξεπεράσει το 1 εκατομμύριο επιβάτες το 2007.

Σύμφωνα με στοιχεία που παρουσίασε ο ΗΑΤΤΑ⁵⁶, η κρουαζιέρα διεθνώς προσελκύει πάνω από 11 εκατομμύρια πελάτες το χρόνο με έντονη αυξητική τάση. Από αυτούς αθροιστικά τα 3,2 εκατομμύρια προέρχονται από την αγορά της Ευρώπης. Η κύρια πηγή τουριστών κρουαζιέρας προέρχεται κυρίως από τις Η.Π.Α. με 9,1 ε-

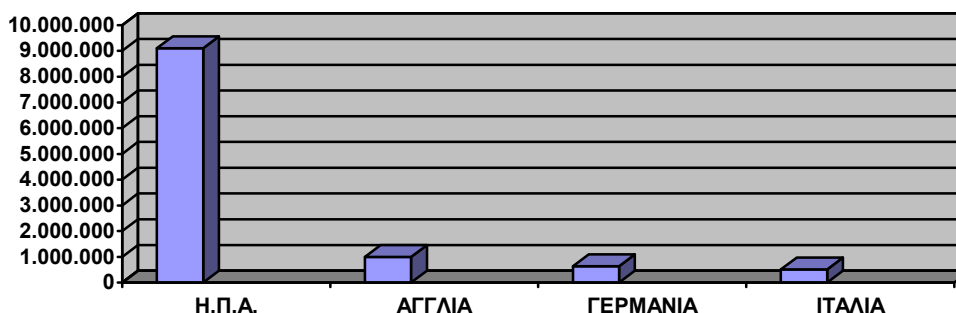
⁵⁵ Περιοδικό τουρισμός και οικονομία , τεύχος Μαΐου 2006, σελ. 18

κατομμύρια ετησίως. Στην Ευρώπη η μεγαλύτερη αγορά είναι η αγγλική που ξεπερνά το 1 εκατομμύριο ετησίως, και ακολουθούν η γερμανική με 640.000, η ιταλική με 512.000, η ισπανική με 380.000 και η γαλλική με 233.000. Η ελληνική αγορά βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα αφού μόνο 14.000 Έλληνες προτιμούν την κρουαζιέρα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

ΧΩΡΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
Η.Π.Α.	9,1 (εκ.)
ΑΓΓΛΙΑ	1,0 (εκ.)
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	640.000
ΙΤΑΛΙΑ	512.000
ΙΣΠΑΝΙΑ	380.000
ΓΑΛΛΙΑ	233.000

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8



Βλέπουμε πόσο μεγάλο μερίδιο καταλαμβάνει η αμερικανική αγορά και πόσα οφέλη μπορεί να αποκομίσει μια χώρα υποδοχής αν τους «προσελκύσει».

2.17 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΩΝ

Αν και οι ενδείξεις είναι αισιόδοξες η αναγέννηση της κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο θα πραγματοποιηθεί ουσιαστικά μόνο στην περίπτωση που ενεργοποιηθούν δραστικά τόσο οι τουριστικοί πράκτορες όσο και οι Κυβερνητικές Αρχές. Η σταθερότητα και η στενή και αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ κυβερνήσεων και τοπικών επιχειρηματιών μπορούν να μετατρέψουν την Ανατολική Μεσόγειο σε κυ-

ρίαρχη περιοχή κρουαζιέρας παγκοσμίως, προσελκύοντας περισσότερες εταιρείες κρουαζιέρας και περισσότερα πλοία⁵⁷.

Στην Ελλάδα πρέπει να αναπτυχθεί ένας διαφορετικός τύπος κρουαζιέρας με ελεγχόμενο αριθμό τουριστών και μικρά κρουαζιερόπλοια έτσι ώστε να μην αλλοιωθεί ο τοπικός χαρακτήρας, το περιβάλλον και η ιδιαίτερη φυσιογνωμία των νησιών και κάθε περιοχής της Ελλάδας. Η στρατηγική των μεγάλων δρομολογίων μεγιστοποιούν τα πρόσθετα εισοδήματα από τους τουρίστες, το πώς ελέγχονται τα στοιχεία κόστους και τι τιμή είναι διατεθειμένος να πληρώσει ο τουρίστας για μια κρουαζιέρα.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής και ανωδομής, το κόστος της οποίας κάθε άλλο παρά χαμηλό είναι, ιδιαίτερα δε σε ό,τι αφορά στην κατασκευή σύγχρονων και άρτια εξοπλισμένων μαρίνων για τον ελλιμενισμό, τον ανεφοδιασμό και γενικά την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής, των επιβατών και των πληρωμάτων τους άσχετα αν αυτά είναι ενοικιαζόμενα ή ιδιωτικής χρήσης και στη συμπλήρωση ή και ανανέωση του στόλου των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων όπου χρειάζεται.

Επίσης η άρση του cabotage θα ωφελήσει τον ελλαδικό χώρο καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρων θα εισέλθουν σε πιο πολλά ελληνικά νησιά με αποτέλεσμα περισσότερους επισκέπτες στα νησιά αυτά άρα και περισσότερα οικονομικά οφέλη για τους κατοίκους.

Η Ελλάδα λόγω του συμπλέγματος της, της ποικιλομορφίας των νησιών της και τις δυνατότητες που έχει θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως η Καραϊβική της Μεσογείου. Απομένει πολιτεία και φορείς θαλάσσιου τουρισμού να συνειδητοποιήσουν τα τεράστια οικονομικά οφέλη που μπορεί η Ελλάδα να προσκομίσει από τη συγκεκριμένη μορφή τουρισμού και να δράσουν αναλόγως.

2.18 ΤΟ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι ελληνικές θάλασσες και ακτές, με τα πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα που προσφέρουν, κατέστησαν το γιώτινγκ πολύ δημοφιλή δραστηριότητα, τόσο μεταξύ των Ελλήνων, όσο και μεταξύ των ξένων επισκεπτών της χώρας.

⁵⁷Περιοδικό TTG-Ελληνικός τουρισμός, Τεύχος Οκτωβρίου 2006 σελ. 19

Ένα ταξίδι στα ήρεμα ελληνικά νερά, με ιδιόκτητο ή ναυλωμένο σκάφος αναψυχής, προσφέρει τη δυνατότητα πλεύσης ανάμεσα σε πανέμορφα συμπλέγματα νησιών, την αγκυροβόληση σε φυσικούς προστατευμένους όρμους σπάνιας ομορφιάς, την επίσκεψη απρόσιτων παραλίων και κολύμβηση με ασφάλεια σε νερά με μοναδική καθαρότητα και διαύγεια.

Αύξηση άνω του 50% σημειώθηκε το 2004 ειδικότερα στον τομέα του γιώτινγκ εξαιτίας της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων⁵⁸, ενώ πτώση αντίστοιχα υπήρξε το 2003 που φτάνει το 50% στα επανδρωμένα και το 15% περίπου στα μη επανδρωμένα σκάφη συγκριτικά με το 2003 - ποσοστό αντίστοιχο της πορείας των ξενοδοχείων - ενώ μετά τον πόλεμο στο Ιράκ η επιδημία του ιού της άτυπης πνευμονίας στάθηκε ως ο μεγαλύτερος ανασταλτικός παράγοντας αναφορικά με την πορεία του θαλάσσιου τουρισμού.

2.19 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ

Υπάρχει χαρακτηριστική έλλειψη οργανωμένου δικτύου μαρίνων, εν αντιθέσει με τις ανταγωνίστριες Τουρκία και Κροατία, καθώς και ανυπαρξία προβολής του ελληνικού τουριστικού προϊόντος στο εξωτερικό και ειδικότερα του γιώτινγκ. Όσον αφορά στο θαλάσσιο τουρισμό η διαφήμιση πρέπει να γίνει κατά κύριο λόγο στην Αμερική, δεδομένου ότι το 80% της πελατείας των επανδρωμένων σκαφών είναι Αμερικανοί τουρίστες.

Η πολιτεία, οφείλει να εκμεταλλευτεί τη μετά - Ολυμπιακή Αθήνα και τα έργα που έχουν γίνει, αλλά και να προβάλλει την ασφάλεια των τουριστών που αποδεδειγμένα πλέον μπορεί να παρασχεθεί στην Ελλάδα, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι με την επαρκή διάθεση πόρων και την κατάλληλη προβολή είναι δυνατό να καταστήσει τη χώρα σε κυρίαρχο τουριστικό προορισμό.

2.20 ΜΙΣΘΩΣΗ ΕΝΟΣ ΓΙΟΤ

Για αυτούς που αποφασίζουν για πρώτη φορά να χαρούν την Ελληνική θάλασσα μέσω κρουαζιέρας με γιοτ, υπάρχουν ορισμένοι τρόποι στην προσέγγιση ενοικίασης σκάφους⁵⁹.

⁵⁸ [http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=23570&subcategory_id=6\(1-12-06\)](http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=23570&subcategory_id=6(1-12-06))

⁵⁹ Περιοδικό γιώτινγκ και θάλασσα, τεύχος Σεπτεμβρίου 2006, σελ 33

Πρώτα παίρνονται βασικές αποφάσεις σχετικά με το επιθυμητό κόστος της κρουαζιέρας, τον τύπο του πλοίου που επιθυμούν να νοικιάσουν, με πλήρωμα ή χωρίς, τον αριθμό των ατόμων που θα συμμετάσχουν και τέλος την διάρκεια της κρουαζιέρας με καθορισμό της ημερομηνίας έναρξης. Όταν όλα αυτά τα σημεία έχουν καθοριστεί, η ενοικίαση μπορεί να καθοριστεί είτε μέσω μεσιτείας, είτε με απευθείας επαφή με τους Έλληνες πλοιοκτήτες.

Και τα δυο μέρη (μεσίτες και πλοιοκτήτες), έχουν τους επαγγελματικούς συνδέσμους τους από όπου μπορούν να πάρουν πληροφορίες οι ενδιαφερόμενοι. Επιπλέον μέρος από τα γραφεία ενοικιάσεων γιουτ από την πλειοψηφία των ταξιδιωτικών πρακτορείων, προσφέρει πακέτο το οποίο περιλαμβάνει ταξίδι από και προς την Ελλάδα, την μίσθωση, τα σχέδια της κρουαζιέρας και οτιδήποτε άλλο κριθεί αναγκαίο.

Το κόστος ναύλωσης εξαρτάται από το μήκος του γιουτ, τις υπηρεσίες, τον βαθμό άνεσης και το σέρβις που προσφέρει. Οι τιμές δίνονται ανάμεσα στον Ιούνιο και τον Σεπτέμβριο, αλλά ελαττωμένες τιμές επικρατούν για όλους τους άλλους μήνες. Η βασική τιμή (συμφωνηθείσα) στη ναύλωση με συμβόλαιο ενός γιουτ, φυσιολογικά περιλαμβάνει όλα τα έξοδα λειτουργίας του γιουτ, οι μισθοί και τα τρόφιμα για το πλήρωμα, καύσιμα και λάδια για ένα λεπτομερή αριθμό από ώρες λειτουργίας της μηχανής κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας, τέλη πλεύσης και τέλη λιμανιών.

Αυτά που δεν περιλαμβάνονται στην τιμή είναι το κόστος των γευμάτων, ποτών, πλυντηρίων και ότι άλλες ειδικές ανάγκες των εκμισθωτών του πλοίου.

Ακόμα λαμβάνονται υπόψη τα τέλη του Ισθμού της Κορίνθου (αν βέβαια περιλαμβάνεται στο πρόγραμμα).

ΦΩΤΟ 6: ΜΙΣΘΩΤΗΡΙΟ ΓΙΩΤ

2.21 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΓΙΩΤ

Η ενοικίαση των γιοτ έχει χωριστεί σε 3 μεγάλα μέρη :

- α. Ενοικίαση επανδρωμένων γιοτ (CREWED YACHTS)
- β. Ενοικίαση γιοτ χωρίς πλήρωμα (BAREBOATS)
- γ. Ενοικίαση στολίσκων (FLOTILES)

α. Ενοικίαση επανδρωμένου γιοτ (CREWED YACHTS)

Τα επανδρωμένα γιοτ⁶⁰ είναι κυρίως μεγαλύτερα από 50 πόδια (15 μ.) και περιλαμβάνουν : ιστιοφόρα, μηχανοκίνητα με ιστία και απλά μηχανοκίνητα γιοτ.

Τα μεγαλύτερα γιοτ από κάθε κατηγορία είναι συνήθως εξοπλισμένα και επανδρωμένα για ειδικές εκμισθώσεις, με πολυτελή διαμονή και VIP σέρβις, περιλαμβάνει επίσης και ένα πολύ καλό σεφ.

Όλα τα επανδρωμένα γιοτς άσχετα με το μήκος τους ή τα ναύλα τους είναι πλαισιωμένα από γλωσσομαθή πληρώματα που στόχο τους έχουν την τέλεια αναψυχή και ψυχαγωγία του πελάτη τους.

β. Ενοικίαση γιοτ χωρίς πλήρωμα (BAREBOATS)

Τα σκάφη χωρίς πλήρωμα είναι μόνο βοηθητικά ιστιοφόρα μέχρι 50 πόδια (15μ.) και μπορούν να νοικιαστούν χωρίς ειδικευμένο προσωπικό απ' έξω με τη προϋπόθεση ότι δυο από τους εκμισθωτές πελάτες κατέχουν άδεια πλοιάρχου ή έχουν αποφοιτήσει με δίπλωμα από αναγνωρισμένο γιοτ - κλαμπ, αποδεικνύοντας για την εμπειρία στη διακυβέρνηση του σκάφους και στη θαλασσοπορία μακριά από την ακτή.

γ. Ενοικίαση Στολίσκων (FLOTILES)

Τέλος για τους Στολίσκους μπορούμε να πούμε ότι ένας σπουδαίος νεωτερισμός στην παρουσία του Ελληνικού γιοτ ήταν η ανάπτυξη της με στολίσκο.

Αυτός ο νέος τύπος δραστηριότητας σχεδιάστηκε για να κόψει το κόστος της μίσθωσης του γιοτ και προγραμματίζει τιμές αερομεταφοράς, έτσι ώστε να γίνει η ιστιοπλοΐα στην Ελλάδα όσο πιο οικονομική γίνεται σε ένα ευρύ κοινό που αγαπά τη θάλασσα και την ιστιοπλοΐα.

Συνήθως προσφέρεται πρόγραμμα πλήρες 14 ημερών, χρησιμοποιούνται πτήσεις CHARTER και γίνεται κρουαζιέρα 8-12 ημέρες με μικρά βοηθητικά σκάφη που το κάθε ένα έχει 4-6 θέσεις.

Ο στολίσκος οδηγείται γύρω από ένα προκαθορισμένο πλάνο για την πορεία της κρουαζιέρας από ένα γιοτ που παίζει τον ρόλο οδηγού - αρχηγού και το οποίο χειρίζεται από ανθρώπους του προσωπικού της ιδιοκτήτριας εταιρίας, που συνήθως αποτελείται από αρχηγό κρουαζιέρας, ένα μηχανικό και ένα συνοδό.

⁶⁰ Περιοδικό γιώτινγκ, τεύχος Νοεμβρίου 2006, σελ. 24

Όλα τα σκάφη που προσφέρονται στην Ελλάδα πρέπει να είναι εκεί καταχωρημένα και υπό Ελληνική σημαία με βάση το νόμο 486/76. Αυτό θεωρείται ουσιώδες από την άποψη ότι ελέγχονται τα ύψη των τιμών που καθορίζει ο ιδιοκτήτης και το υψηλό επίπεδο του σέρβις που αποδίδεται.

Όλα τα γιοτ πριν γίνει η καταχώρηση τους στην Ελλάδα με σκοπό την εκμίσθωση τους, υπόκεινται σε έλεγχο για την τήρηση των διεθνών κανόνων ασφαλείας.

Η μίσθωση πλοίων με ξένη σημαία σε Ελληνικά λιμάνια είναι παράνομη και τιμωρείται με βαριές ποινές τόσο για τον κυβερνήτη του σκάφους όσο και για τους ιδιοκτήτες.

2.22 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ-YACHTS

Βελτιωμένος εμφανίστηκε ο κλάδος του yachting⁶¹ στην Ελλάδα το 2004, σε σχέση με το 2003, ενώ πραγματοποίησε συνολικά κύκλο εργασιών ύψους 31,51 εκατ. ευρώ, σύμφωνα με τα αποτελέσματα έρευνας, που διεξήγαγε η εταιρία Hellastat. Ειδικότερα, ο κλάδος παρουσιάζει ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια, με τα έτη 2002 και 2003 να παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες αυξήσεις στα συνολικά έσοδα των εταιριών που εξετάστηκαν στην έρευνα, 16% και 44% αντίστοιχα, ενώ συνολικά για την περίοδο 2001-2004 επιτυγχάνεται ρυθμός ανάπτυξης του κύκλου εργασιών κατά 71%.

Συγκεκριμένα, θετικά επέδρασε στην επιτάχυνση των ρυθμών ανάπτυξης για τον κλάδο των σκαφών αναψυχής η κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ., η απλούστευση της διαδικασίας λεμβολόγησης, καθώς και η απαλλαγή των ιδιοκτητών σκαφών μέχρι 10μ. από την υποχρέωση να θεωρούν κατά τακτά χρονικά διαστήματα τα ναυτιλιακά τους έγγραφα και να λαμβάνουν άδεια απόπλου. Με αποτέλεσμα, την πενταετία 2000-2004 το μέγεθος της εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής να παρουσιάζει σε γενικές γραμμές άνοδο (βάσει ποσότητας) με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 14,6%.

Ακόμα, το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης καλύπτεται από εγχώρια παραγόμενα προϊόντα, καθώς η εισαγωγική διείσδυση το 2004 διαμορφώθηκε στο 38% περίπου. Οι εξαγωγές σκαφών εκτιμάται ότι αντιπροσώπευσαν το ίδιο έτος το 24% της παραγωγής. Με βάση τα αποτελέσματα της μελέτης⁶², τα πολυεστερικά σκάφη κάλυψαν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς (55,7%) και ακολούθησαν τα φουσκωτά σκάφη με

⁶¹ [http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=23579&subcategory_id=6\(1-12-06\)](http://www.traveldailynews.gr/new.asp?newid=23579&subcategory_id=6(1-12-06))

⁶² Περιοδικό γιώτινγκ, τεύχος Νοεμβρίου 2006, σελ. 31

ποσοστό 38,5%. Τα θαλάσσια jet και τα ιστιοπλοϊκά σκάφη κάλυψαν από κοινού το 5,8% της αγοράς σκαφών αναψυχής.

Σε ότι αφορά στις προοπτικές εξέλιξης του κλάδου, τα πολυεστερικά σκάφη εκτιμάται ότι θα παρουσιάσουν ρυθμό αύξησης της τάξης του 10%, ενώ η αγορά φουσκωτών σκαφών και θαλάσσιων jet προβλέπεται να εμφανίσει άνοδο μέχρι 5% ετησίως. Αντίθετα, δεν αναμένεται κάποια αξιόλογη μεταβολή στην αγορά των ιστιοπλοϊκών σκαφών για τη διετία 2006 - 2007.

Σχετικά με τις τάσεις, που επικρατούν στην αγορά, παρατηρείται σταδιακή στροφή των καταναλωτών προς τα πολυεστερικά σκάφη. Οι καταναλωτές οι οποίοι αποφασίζουν για πρώτη φορά να αποκτήσουν σκάφος αναψυχής, στρέφονται πλέον προς τα μικρά πολυεστερικά σκάφη (έως 7μ.), καθώς το κόστος αγοράς τους διαφέρει σημαντικά σε σχέση με το κόστος φουσκωτών σκαφών αντίστοιχου μεγέθους, αντίθετα οι κάτοχοι μικρού φουσκωτού σκάφους, προβαίνουν συνήθως στην αντικατάσταση του με φουσκωτό μεγαλύτερου μεγέθους.

Στον κλάδο δραστηριοποιείται ένας σχετικά μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων παραγωγής και εισαγωγής σκαφών. Ορισμένες από τις παραγωγικές επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής συμμετέχουν σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας, ενώ αρκετές ειδικεύονται στην κατασκευή συγκεκριμένων μόνο τμημάτων του σκάφους. Η ύπαρξη πολυάριθμων κατασκευαστικών και εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής, σε συνδυασμό με το σχετικά περιορισμένο μέγεθος της ελληνικής αγοράς, οξύνει τον ανταγωνισμό και δεν επιτρέπει τη σημαντική αύξηση του μεριδίου, που κατέχουν οι υφιστάμενες εταιρίες, ενώ παράλληλα αποθαρρύνει την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο.

Δεδομένου ότι, τα σκάφη αναψυχής δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες, αλλά προορίζονται για ψυχαγωγία, η ζήτηση τους εμφανίζει υψηλή ελαστικότητα ως προς την τιμή διάθεσης. Η ζήτηση σχετίζεται επίσης, και με το κόστος φύλαξης και συντήρησης, παράγοντες οι οποίοι συνδέονται άμεσα με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών. Η φορολογία των σκαφών αναψυχής⁶³ αποτελούσε για χρόνια ανασταλτικό παράγοντα στην ανάπτυξη της αγοράς, καθώς είχε δημιουργηθεί στους καταναλωτές η εντύπωση ότι τα συγκεκριμένα προϊόντα αποτελούν είδος πολυτελείας. Έτσι, η πρόσφατη κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ. άνευ πληρώματος αποτελεί θετική εξέλιξη για τον κλάδο. Η δημιουργία τα τελευταία δύο χρόνια αρκετών

⁶³ Περιοδικό γιάτινγκ, τεύχος Νοεμβρίου 2006, σελ. 26

parking σκαφών σε κοντινή απόσταση από τις ακτές έχει δώσει ως ένα βαθμό λύση στο πρόβλημα της έλλειψης χώρων φύλαξης. Στο πλαίσιο αυτό η περαιτέρω δημιουργία τουριστικών λιμένων και σημείων ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών, θα συμβάλλει ακόμη περισσότερο στην άνοδο της ζήτησης για σκάφη αναψυχής.

Ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός και ο Έλληνας επαγγελματίας ναυτικός που επανδρώνει τα σκάφη γενικότερα, μπορεί και πρέπει να μεταμορφωθεί σε έναν δυναμικό πεδίο, που θα παράγει προϊόντα και υπηρεσίες που θα προάγουν θα βελτιώνουν και θα προβάλλουν τον Ελληνικό τουρισμό και όπου η έννοια καινοτομία, θα βρει τον ορισμό της.

Όμως αυτό δεν θα γίνει ποτέ πραγματικότητα με απαισιόδοξους Έλληνες ναυτικούς και με κυβερνήσεις οι οποίες δεν είναι στο πλευρό τους. Και η απαισιοδοξία εξαλείφεται μόνο με ζωντανά παραδείγματα, που να λειτουργούν σαν εμβόλια αισιοδοξίας.

2.23 ΜΑΡΙΝΕΣ

Στο Μεσογειακό χώρο, η μεγάλη ζήτηση για λιμάνια αναψυχής, που συμβάδισε με τη μεγάλη αύξηση του τουρισμού στη δεκαετία του 1960, οδήγησε στην κατασκευή μεγάλων σε μέγεθος και χωρητικότητα μαρίνων. Σήμερα, η κατασκευή μαρίνων θεωρείται βιώσιμη και αποδοτική δραστηριότητα κάτω από ορισμένες τεχνικές και οικονομικές προϋποθέσεις, εκείνο που παρατηρείται είναι⁶⁴:

α) η τάση για κατασκευή μαρίνων μεσαίου μεγέθους (500-600 θέσεων) με τον πιο σύγχρονο εξοπλισμό εξυπηρέτησης, καθώς και η τάση κατασκευής μαρίνων σε θέσεις, όπου υπάρχουν λιμενικά έργα, (έστω και υποτυπώδη), για την αποφυγή του υψηλού κόστους που συνεπάγεται η κατασκευή μαρίνας σε νέα θέση.

β) ότι σε περιπτώσεις κατασκευής μεγάλων μαρίνων με χωρητικότητα πάνω από 1000 θέσεις, μία τέτοια επιχείρηση συνδυάζεται με ταυτόχρονη οικιστική ανάπτυξη και ακόμη ανάπτυξη ενός μεγάλου φάσματος τουριστικών υπηρεσιών και έργων υποδομής.

Είναι φανερό ότι μια τέτοιας έκτασης ανάπτυξης οφείλει να συνδέεται και να εντάσσεται στο γενικότερο αναπτυξιακό περιφερειακό πλαίσιο ως στόχος και επιδίωξη της περιφερειακής και χωροταξικής πολιτικής, με κατεύθυνση την υποστήριξη τοπικών αναπτυξιακών προγραμμάτων.

⁶⁴ Β.Ε. Ρομπογιαννάκης, Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες, Ηράκλειο Κρήτης 17-18-19 ΜΑΪΟΥ 1995, σελ. 224

Η ανάπτυξη λιμένων αναψυχής, η χωροθέτηση και ο σχεδιασμός τους απαιτούν την μελέτη πολλών επιστημόνων και ειδικών ώστε να διασφαλίζεται η ισορροπία ανάμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος από την μια και στην ικανοποίηση της αυξανόμενης ζήτησης από την άλλη, επιδιώκοντας την ανάπτυξη λιμένων αναψυχής που να ταιριάζουν στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του φυσικού και ανθρωπογενούς⁶⁵ περιβάλλοντος της προτεινόμενης περιοχής. Μια τέτοια ανάπτυξη είναι αναγκαία κυρίως σε εκείνα τα μέρη των ακτών όπου εξυπηρετούνται μεγάλες τοπικές και περιφερειακές ζητήσεις, συνήθως κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα ή παραθεριστικά θέρετρα (όπως π.χ. στα νησιά του Αιγαίου, Ιονίου, Κρήτη κλπ.).

Εφόσον υπολογιστεί η μεγάλη ανάπτυξη των μεγάλων αστικών και τουριστικών κέντρων και τα συναφή περιβαλλοντικά προβλήματα που δημιουργούνται, γίνεται φανερό ότι το πρόβλημα της διαχείρισης του περιβάλλοντος των ακτών για βιώσιμη ανάπτυξη, βρίσκεται σήμερα στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος για την άρση αρνητικών επιπτώσεων από την άναρχη και μη ισόρροπη τουριστική ανάπτυξη.

Στα πλαίσια αυτά οι σύγχρονες τάσεις ανάπτυξης των λιμένων αναψυχής προσανατολίζονται στην ανάπτυξη νέων διαμορφώσεων των ακτών για χρήσεις αναψυχής, στη βελτίωση και ένταση των υπαρχουσών χρήσεων αναψυχής, στην επιμήκυνση της περιόδου εκμετάλλευσης, στην αύξηση αγκυροβολιών με την παροχή παράλληλα όλων των απαιτούμενων χερσαίων και θαλάσσιων υπηρεσιών, με παράλληλη προσπάθεια σχεδιασμού δραστηριοτήτων για τον έλεγχο της ρύπανσης του περιβάλλοντος θαλάσσιου και χερσαίου χώρου.

Έτσι στα προγράμματα ανάδειξης και προστασίας του περιβάλλοντος⁶⁶ (φυσικού και ανθρωπογενούς), και των τουριστικών πόρων, ιδιαίτερη σημασία για την ισόρροπη ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού αλλά και της υπαίθριας αναψυχής, έχουν έρευνες σχετικές με την εκτίμηση των επιπτώσεων από νέες χρήσεις αλλά και των μέτρων που πρέπει να ληφθούν. Μια μέθοδος για την εκτίμηση περιοχών για εγκατάσταση μαρίνων είναι η εκτίμηση της "χωρητικότητας", (φέρουσα ικανότητα, carrying capacity), του χώρου να "δεχθεί" τις επιπλέον χρήσεις. Η φέρουσα ικανότητα θα μπορούσε να οριστεί σαν ο μέγιστος αριθμός ανθρώπων που είναι δυνατόν να "χρησιμοποιήσουν" μια περιοχή χωρίς καμία αλλαγή αυτής στην ποιότητα του περιβάλλοντος της.

⁶⁶ Β.Ε. Ρομπογιαννάκης, Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες, Ηράκλειο Κρήτης 17-18-19 ΜΑΪΟΥ 1995, σελ. 224

Στην Ελλάδα λειτουργούν⁶⁷, σήμερα, 19 μαρίνες που διαθέτουν 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, προσφέροντας συγχρόνως υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Τα τελευταία χρόνια, ο Ε.Ο.Τ. και ορισμένες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολίας και συναφών υπηρεσιών για σκάφη, κατά μήκος των ελληνικών ακτών, πρόγραμμα που βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό τρόπο και υπό τις ασφαλέστερες συνθήκες τις ανάγκες των τουριστών, που φθάνουν στην Ελλάδα από τη θάλασσα.

Αγκυροβόλια

Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, 3.000 περίπου σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στους ελληνικούς λιμένες. Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη.

Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Τέτοια λιμάνια έχουν δημιουργηθεί στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στην Αίγινα, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλονιά, στη Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στο Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο και αλλού.

Λιμενικά τέλη

Οι εμπορικοί λιμένες εποπτεύονται από τις κατά τόπους λιμενικές αρχές. Τα σκάφη αναψυχής, που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της χώρας, υποχρεώνονται στη καταβολή λιμενικών τελών⁶⁸, που καθορίζονται με κανονιστικές πράξεις του αρμόδιου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). Τα τέλη ελλιμενισμού καταβάλλονται στα κατά τόπους Λιμεναρχεία υπέρ του Λιμενικού Ταμείου και υπολογίζονται με βάση την

⁶⁷ [http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=185&langID=1\(4-6-07\)](http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=185&langID=1(4-6-07))

⁶⁸ [http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=185&langID=1\(4-6-07\)](http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=185&langID=1(4-6-07))

κατηγορία του σκάφους, τα μέτρα ολικού μήκους του σκάφους και τους κόρους ολικής χωρητικότητας και τη διάρκεια παραμονής στο λιμένα.

2.24 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ

Προμήθειες

Καύσιμα: Τα diesel καύσιμα διατίθενται στα σκάφη αναψυχής σε πολλά λιμάνια της χώρας κυρίως με βυτιοφόρα οχήματα, με μέριμνα των κατά τόπους λιμεναρχείων. Οι περισσότερες εταιρείες πετρελαιοειδών διαθέτουν σήμερα οργανωμένο παράκτιο δίκτυο σταθμών πετρελαίου, εγκατεστημένων στα νησιά και στα ηπειρωτικά παράλια της χώρας, ικανών να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες ανεφοδιασμού των σκαφών σε καύσιμα σε κάθε γεωγραφική περιοχή.

Επιπλέον, ορισμένες απ' αυτές τις εταιρείες έχουν κατασκευάσει ειδικά μικρά δεξαμενόπλοια, ικανά να μεταφέρουν μαζί με τα καύσιμα και βυτιοφόρο, δημιουργώντας κατ' αυτό το τρόπο πλωτές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των σκαφών. Στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας τα καύσιμα χρεώνονται στις τρέχουσες τιμές. Στις πιο απομακρυσμένες περιοχές στην τιμή προστίθεται μια μικρή επιβάρυνση, προκειμένου να καλυφθεί το επιπλέον κόστος μεταφοράς.

Τα σκάφη δεν δικαιούνται πλέον καύσιμα transit. Όλα ανεξαιρέτως είναι υποχρεωμένα να προμηθεύονται diesel κίνησης, το οποίο έχει το φυσικό υποκίτρινο χρώμα του πετρελαίου (αχρωμάτιστο).

Βενζίνη: Συνήθως διατίθεται από πρατήρια καυσίμων και όχι από αντλίες πλησίον της προκυμαίας.

Λιπαντικά: Αν και στην Ελλάδα διατίθενται όλοι οι τύποι λιπαντικών, η προμήθεια τους μπορεί να μην είναι δυνατή σε ορισμένα απομακρυσμένα νησιά⁶⁹. Για το λόγο αυτό, τα σκάφη αναψυχής, που πραγματοποιούν εκτεταμένες πλόες, θα πρέπει να μεταφέρουν μαζί τους αποθέματα των λιπαντικών που χρειάζονται.

⁶⁹ [http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=185&langID=1\(4-6-07\)](http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=185&langID=1(4-6-07))

Νερό: Όσον αφορά τη προμήθεια πόσιμου νερού, στις μαρίνες του Ε.Ο.Τ. υπάρχει μια πρόσθετη επιβάρυνση της τάξης του 80% στα τέλη της αστικής κατανάλωσης. Στα λιμάνια, το νερό διατίθεται στην προकुμαία ή μεταφέρεται οδικά με όχημα. Συνιστάται η εξακρίβωση της τιμής χρέωσης μέσω των κατά τόπους λιμενικών αρχών. Επειδή σε μερικά νησιά κατά τους θερινούς μήνες υπάρχει έλλειψη νερού και ίσως είναι δυσχερής ο ανεφοδιασμός του σκάφους, συνιστάται στους κυβερνήτες των σκαφών αναψυχής να διατηρούν αποθέματα νερού στο σκάφος.

Λοιποί ανεφοδιασμοί - τροφοδοσίες - εξοπλισμοί: Όσον αφορά τους ανεφοδιασμούς σε τροφοεφόδια, πάγο, υγραέριο και άλλα αγαθά, αυτά προμηθεύονται από τα περισσότερα λιμάνια της χώρας από ιδιώτες ή μέσω των οργανωμένων δικτύων των εταιρειών πετρελαιοειδών.

Επισκευές

Στις περισσότερες ελληνικές παράκτιες περιοχές και κοντά στα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας καθώς και εκείνα των μεγαλύτερων ελληνικών νησιών, πραγματοποιούνται επισκευές όλων των ειδών ευρείας έκτασης και κάθε είδους εξυπηρετήσεις σκαφών. Στα μικρότερα λιμάνια και στα πιο απομακρυσμένα μικρά νησιά υπάρχουν δυνατότητες επισκευής μερικών ειδών μέτριας ή μικρής έκτασης.

Οι μαρίνες οι οποίες βρίσκονται σε λειτουργία και αυτές που βρίσκονται στο στάδιο κατασκευή τους είναι οι εξής:

ΜΑΡΙΝΕΣ ΠΟΥ ΗΔΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ

ΜΑΡΙΝΑ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ, ΛΑΣΙΘΙΟΥ	250
ΑΛΙΜΟΣ	ΑΛΙΜΟΣ, ΑΤΤΙΚΗΣ	950
ΑΡΕΤΣΟΥ	ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	300
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟ)	ΑΚΤΙΟ, ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	136
ΚΩΣ	ΚΩΣ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	250
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	ΑΘΗΝΑ, ΑΤΤΙΚΗΣ	195
ΓΛΥΦΑΔΑ	ΓΛΥΦΑΔΑ, ΑΤΤΙΚΗΣ	780

ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	ΚΕΡΚΥΡΑ, ΚΕΡΚΥΡΑΣ	850
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ, ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ	300
ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ	ΜΑΝΔΡΑΚΙ, ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ	115
ΜΕΘΑΝΑ	ΜΕΘΑΝΑ, ΑΤΤΙΚΗΣ	70
OLYMPIC MARINE ΛΑΥΡΙΟ	ΕΛΛΗΝΙΚΟ, ΑΤΤΙΚΗΣ	685
ΠΑΤΡΑ	ΠΑΤΡΑ, ΑΧΑΪΑΣ	450
ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ, ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ	175
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ, ΑΤΤΙΚΗΣ	115
ΒΟΥΝΑΚΙ	ΒΟΥΝΑΚΙ, ΑΙΤΩΛΟΑΚΑΡΝΑΝΙΑΣ	70
ΕΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	220
ΖΕΑ	ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΑΤΤΙΚΗΣ	650

ΜΑΡΙΝΕΣ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

ΜΑΡΙΝΑ	ΠΕΡΙΟΧΗ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΑΧΕΙΔΙ	ΣΚΥΡΟΣ	150
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ, ΡΕΘΥΜΝΟ	112
ΧΙΟΣ	ΚΑΣΤΕΛΟ, ΧΙΟΣ	274
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ, ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	190
ΙΚΑΡΙΑ	ΛΕΥΚΑΔΑ, ΙΚΑΡΙΑ	250
ΙΤΕΑ	ΙΤΕΑ, ΦΩΚΙΔΑ	146
ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	ΦΘΙΩΤΙΔΑ	81
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	ΚΑΤΑΚΟΛΟ, ΗΛΕΙΑ	235
ΚΥΛΛΗΝΗ	ΚΥΛΛΗΝΗ, ΗΛΕΙΑ	150
ΛΕΥΚΑΔΑ	ΛΕΥΚΑΔΑ	482
ΜΑΛΙΑ	ΜΑΛΙΑ, ΗΡΑΚΛΕΙΟ	300
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΛΕΣΒΟΣ	200

ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ	ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ, ΧΑΝΙΑ	140
ΠΙΔΑΛΙ	ΠΙΔΑΛΙ, ΣΥΡΟΣ	254
ΠΟΡΤΟ ΓΟΥΒΕΣ	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	72
ΠΡΕΒΕΖΑ	ΠΡΕΒΕΖΑ	261
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ	ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ	-*
ΡΟΔΟΣ	ΣΦΑΓΙΑ, ΡΟΔΟΣ	500
ΘΑΣΟΣ	ΛΙΜΕΝΑΡΙΑ, ΘΑΣΟΣ	280
ΤΟΥΡΛΟΣ	ΤΟΥΡΛΟΣ, ΜΥΚΟΝΟΣ	-
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	150

* Δεν έχει ανακοινωθεί

2.25 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ

Τελευταία παρακολουθείται η εξέλιξη⁷⁰ των λιμένων αναψυχής (μαρίνων) τόσο από πλευράς οργάνωσης της μονάδας όσο και από πλευράς χωροταξικής και περιβαλλοντολογικής ένταξης αυτής. Λόγω του ιδιαίτερου ενδιαφέροντος που επιδεικνύεται για την ανάπτυξη των έργων αυτών, παρουσιάζεται μια θεώρηση πάνω σ' αυτά τα θέματα που πιθανόν να ενδιαφέρει τόσο τους επιχειρηματίες όσο και τους προγραμματιστές και σχεδιαστές μαρίνων.

Έγινε προσπάθεια να αξιοποιηθεί η γνώση και η εμπειρία των τελευταίων είκοσι ετών σε επίπεδο διεθνές και εθνικό. Τα μεσογειακά μοντέλα μαρίνων εμφανίζονται ως πιο αναπτυγμένα και επιδεχόμενα ανάπτυξης για τρεις σημαντικούς λόγους:

α) Η Μεσόγειος είναι χώρος που γεννηθήκαμε και ευτυχούμε να διαπιστώνουμε ότι ο ρόλος της είναι πρωταρχικός στον τομέα των διακοπών σε παγκόσμιο επίπεδο.

β) Μια μαρίνα σήμερα είναι σημαντική επέμβαση στο φυσικό ή ανθρωπογενές περιβάλλον και η επιβάρυνση που προκύπτει αξίζει να εξουδετερωθεί και να αντιμετωπισθεί κατάλληλα με τις αναγκαίες μελέτες ώστε να έχουμε το βέλτιστο αποτέλεσμα μεταξύ επέμβασης, λειτουργίας και απόδοσης επενδεδυμένου κεφαλαίου. Είναι ξεκάθαρο ότι στην Ελλάδα διαθέτουμε άριστη πρώτη ύλη για το είδος, δηλαδή τα φυσικά, ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα για να κατασκευαστούν θαυμάσιες μαρίνες. Οι μαρίνες αυτές όμως αν δεν ικανοποιήσουν το σκοπό τους, εκτός των άλλων δεν θα είναι ανταγωνιστικές, όπως αυτές που συναντάμε στις ανταγωνίστριες χώρες τουριστικά.

⁷⁰ Μάριος Βερέτας, Η ιστιοπλοΐα και η τέχνη της, εκδόσεις Χρηστάκη, σελ.46

γ) Μια μαρίνα σήμερα θα είναι μάλλον αποτυχημένη αν δεν είναι ανταγωνιστική σε σύγκριση με τις κατασκευασμένες ή κατασκευαζόμενες μαρίνες της Μεσογείου.

Σήμερα μια μαρίνα δεν αντιμετωπίζεται πια σαν απλό έργο τουριστικής υποδομής, όπως παλιά, αλλά (από τον Ιουλίου του 1990) ανήκει στα έργα που μπορούν να επιχορηγηθούν, πράγμα που σημαίνει ότι θα εξετάζονται πλέον με νέα κριτήρια όπως η οικονομική βιωσιμότητα της μονάδας πέρα από τα γνωστά κριτήρια σκοπιμότητας και τεχνικής αρτιότητας.

2.26 ΠΛΩΤΕΣ ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ

Οι πλωτές προβλήτες είναι πλέον γεγονός. Εκεί που τα σκάφη είναι πολυάριθμα και όταν ο σεβασμός στο περιβάλλον έρχεται σε πρώτη μοίρα (π.χ. ΗΠΑ, Β. Ευρώπη) η θάλασσα έχει αρχίσει να δέχεται το νέο αυτό σύστημα κατασκευής χώρων ελλιμενισμού. Ένα σύστημα που εξασφαλίζει⁷¹:

- Κατασκευή σε πολύ πιο σύντομο χρόνο από ότι απαιτεί μια συμβατική μαρίνα κλασσικού τύπου.
- Προστασία της θάλασσας, αφού το νερό μπορεί και περνά μέσα από τα «θεμέλια» της μαρίνας και ανανεώνεται. Με το σύστημα των πλωτών προβλητών, που δεν απαιτούν το «τσιμεντάρισμα» της θάλασσας, επιτυγχάνεται η ανανέωση των υδάτων και αποφεύγεται το «βουρκάρισμα» των χωρών ελλιμενισμού.
- Δυνατότητα προσθαφαίρεσης μήκους και πλάτους της μαρίνας, χωρίς να απαιτείται ιδιαίτερη χωροταξική μελέτη και απώλεια χρόνου.

Στα τεχνικά χαρακτηριστικά των προβλητών μπορούν να αναφερθούν τα εξής:
Οι προβλήτες⁷² κατασκευάζονται σε κομμάτια, τα οποία στη συνέχεια συναρμολογούνται μεταξύ τους. Κάθε κομμάτι ζυγίζει από 8,2-14 τόνους και έχει μήκος 15X3,05 ή 10X2,65 μέτρα.

Το μίγμα που χρησιμοποιείται έχει ως βάση το σίδηρο και το τσιμέντο. Τα κομμάτια μεταφέρονται με πλωτά μέσα στο χώρο, που επιλέγεται για την κατασκευή της μαρίνας και η συναρμολόγηση γίνεται από τους ειδικούς σε πολύ σύντομο χρόνο.

Για την Ελλάδα που πολλές φορές η κατασκευή μαρίνων απαιτεί ειδικές άδειες και χρονοβόρες διαδικασίες λόγω υπάρξεως αρχαιοτήτων, η πλωτή μαρίνα αποτελεί

⁷¹ Μάριος Βερέτας, Η ιστοπλοΐα και η τέχνη της, εκδόσεις Χρηστάκη, σελ.47

⁷² Μάριος Βερέτας, Η ιστοπλοΐα και η τέχνη της, εκδόσεις Χρηστάκη, σελ.48

σίγουρα λύση αφού δεν ταράσσεται σε καμία περίπτωση η ηρεμία του βυθού ούτε δημιουργείται βούρκος, που καταστρέφει τυχόν υπάρχοντα ευρήματα.

Οι πλωτές προβλήτες είναι εύκολο να δεχτούν ηλεκτροφωτιστικά σώματα, σωλήνες υδροδοτήσεως, καλώδια τηλεπικοινωνίας κτλ. Κάθε κομμάτι μπορεί να "σηκώσει" βάρος πολλών τόνων. Συνεπώς είναι δυνατόν να δεχτούν οχήματα, τα οποία χρησιμοποιούνται για τον εφοδιασμό των σκαφών (τρόφιμα, καύσιμα κτλ.).

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι οι πλωτές προβλήτες είναι μια λύση που αξίζει να προωθηθεί και να αναπτυχθεί και στον Ελλαδικό θαλάσσιο χώρο αφού σέβεται και το περιβάλλον και συμφέρει τεχνικά τη χώρα μας.

2.27 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ & ΛΥΣΕΙΣ

Τα λιμάνια, οι μαρίνες και τα καταφύγια δεν επαρκούν. Ο κάθε επισκέπτης προβληματίζεται όταν δεν υπάρχουν θέσεις ελλιμενισμού με αποτέλεσμα την δυσαρέσκεια του. Δυστυχώς είναι πολλοί οι πελάτες που έχουν σταματήσει να έρχονται στην Ελλάδα ακριβώς για αυτό, προτιμώντας άλλες χώρες που δεν έχουν τις ομορφιές τις δικιές μας, αλλά η υποδομή τους εγγυάται διακοπές χωρίς άγχος.

Χρειάζεται λοιπόν να κατασκευαστούν πολλές μικρές μαρίνες ή λιμάνια ή καταφύγια περιφερειακά και κοντά στους τουριστικούς πόλους έλξης. Ο Τουρίστας πρέπει να νοιώθει σιγουριά, ότι όταν και όποτε το θελήσει, θα βρει σε εύλογη απόσταση ένα ασφαλές καταφύγιο, στο οποίο θα είναι και καλοδεχούμενος.

Στα κέντρα από τα οποία εκκινεί ο θαλάσσιος Τουρισμός όπως Αθήνα, Κέρκυρα, Ρόδος κλπ. θα πρέπει να υπάρχει από μια αν είναι δυνατόν μεγάλη μαρίνα, ώστε να αποφεύγεται η πολυδιάσπαση των υπηρεσιών και της υποδομής εξυπηρέτησης του στόλου και των πελατών. Όπου αυτό δεν είναι δυνατόν, μπορεί να δημιουργηθούν γειτονικές μεγάλες μαρίνες. Πχ, η μαρίνα Αλίμου με την μελλοντική μαρίνα Αγ. Κοσμά θα μπορέσουν να αποτελέσουν ένα λειτουργικό σύνολο. Είναι πολύ σημαντικό να γίνει διαχωρισμός, των μαρίνων που φιλοξενούν μόνιμα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη και εκείνων που φιλοξενούν ιδιωτικά.

2.28 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΜΑΡΙΝΩΝ

Η υποδομή των μαρίνων⁷³ είναι από ελλιπής μέχρι απαράδεκτη. Ειδικά η μαρίνα Αλίμου που είναι ο υποδοχέας του μεγαλύτερου μέρους του θαλάσσιου Τουρισμού παρουσιάζει άσχημη εικόνα λόγω κακής συντήρησης, φύλαξης και καθαριότητας. Την αίσθηση προχειρότητας εντείνει η έλλειψη θέσεων και η εξυπηρέτηση των σκαφών σε “ντάνες”. Υπάρχει ακόμα έλλειψη επαρκών επισκευαστικών χώρων, δεν υπάρχει ιατρείο στις μεγάλες μαρίνες όπως δεν υπάρχει επίσης επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη. Η βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών είναι το ζητούμενο. Η καθαριότητα, η τάξη, η λειτουργικότητα, η ασφάλεια και η σωστή συντήρηση είναι τα κλειδιά. Ας διευκρινίσουμε ότι έργα και παροχές πολυτελείας δεν είναι το ζητούμενο στις μαρίνες που ελλιμενίζονται μόνιμα τα επαγγελματικά σκάφη, αν αυτό γίνει αιτία ή πρόφαση για να ανέβει το κόστος ελλιμενισμού. Σε όλες τις μαρίνες πρέπει να υπάρχουν επαρκείς επισκευαστικοί χώροι και οι ανάλογες εξυπηρετήσεις. Στις μεγάλες μαρίνες να υπάρχει ιατρείο έστω τις ημέρες αιχμής. Όλες οι μαρίνες πρέπει να εξυπηρετούνται από τακτική συγκοινωνία με λεωφορεία. Ακόμα και οι μικρές μαρίνες θα πρέπει να έχουν το ανάλογο μόνιμο προσωπικό, ώστε να συντηρούνται και να καθαρίζονται κανονικά.

Πρέπει ακόμα να επιταχυνθεί η διαδικασία εγκατάστασης των συστημάτων συλλογής αποβλήτων σε όλες στις μαρίνες ώστε να προστατεύετε και το οικοσύστημα μας. Η παροχή νερού και καυσίμων στα περισσότερα λιμάνια είναι προβληματική έως και ανύπαρκτη σε ποσότητα και σε ποιότητα.

Όλα τα λιμάνια και καταφύγια πρέπει να έχουν παροχή νερού για τα σκάφη, καυσίμου ελεγχόμενης ποιότητας καθώς και εύκολη πρόσβαση σε γενικές προμήθειες.

2.29 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ

Για τον σωστό σχεδιασμό της στρατηγικής και της προώθησης⁷⁴ των επιχειρήσεων μας, βασικό ρόλο έχουν τα σωστά και ενήμερα στατιστικά στοιχεία. Είναι βασικό να γνωρίζουμε πόσοι τουρίστες έρχονται από κάθε χώρα, πόσες διανυκτερεύσεις κάνουν, πόσες ημέρες ναύλου έγιναν ανά κατηγορία σκάφους, ανά χώρα, ανά μήνα κλπ. Τα στοιχεία αυτά συλλέγονται μεν στο YEN, αλλά λόγω έλλειψης προσωπικού ή μηχανοργάνωσης παραμένουν ανεκμετάλλευτα.

Χρειάζεται λοιπόν μηχανοργάνωση και επάνδρωση του τμήματος του YEN για την άμεση και πλήρη αξιοποίηση των στατιστικών στοιχείων, στα οποία να υπάρχει εύκολη

⁷³ Παυλόπουλος Π., Το μέγεθος και η δυναμική του τουριστικού τομέα, ΙΤΕΠ, Αθήνα 2000, σελ. 53

⁷⁴ [http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=187&langID=1\(4-6-07\)](http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=187&langID=1(4-6-07))

πρόσβαση όλων των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων. Η σωστή εκμετάλλευση της στατιστικής πληροφορίας θα αυξήσει την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων.

Επιπλέον δεν υπάρχει ενιαίος φορέας για την αντιμετώπιση των προβλημάτων τα οποία προκύπτουν στον Θαλάσσιο Τουρισμό, με αποτέλεσμα να καταναλώνεται τεράστια ενέργεια λόγω γραφειοκρατίας και πολυδιάσπασης των εμπλεκόμενων φορέων. Δημιουργείται ανασφάλεια και αποτρέπονται οι επενδύσεις, ενώ παράλληλα έχει μεγάλο κόστος για εμάς και για το κράτος χωρίς να ωφελείται κανείς. Όλες οι υπηρεσίες οι σχετικές με τον Θαλάσσιο Τουρισμό πρέπει να ενωθούν κάτω από έναν ενιαίο φορέα και οι απαραίτητες διαδικασίες θα εκτελούνται γρήγορα και αποδοτικά.

2.30 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΑΡΙΝΩΝ

Στη Διεθνή πρακτική⁷⁵ οι Μαρίνες συνηθίζεται να κατατάσσονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

- α) τις Δημόσιες
- β) τις Ιδιωτικές και
- γ) τα συγκροτήματα εμπορικών Μαρίνων.

Όπως δηλώνει η καταγραφή αυτή η κατάταξη βασίζεται σε οικονομικά κριτήρια και στον τρόπο διαχείρισης. Τα όρια διαχωρισμού μεταξύ των ιδιωτικών Μαρίνων και των συγκροτημάτων Εμπορικών Μαρίνων είναι χαλαρά γεγονός που επιτρέπει την ύπαρξη ενδιάμεσων μικτών κατηγοριών ανάλογα με την χωρητικότητα των λιμενικών εγκαταστάσεων και το μέγεθος των οικισμών.

Ειδικότερα ισχύουν τα ακόλουθα :

α) Δημόσιες Μαρίνες

Δημόσιες Μαρίνες θεωρούνται οι λιμενικές εγκαταστάσεις σκαφών αναψυχής που σχεδιάζονται, χρηματοδοτούνται, κατασκευάζονται και συντηρούνται από το Δημόσιο, τους Δημόσιους Οργανισμούς ή την Τοπική Αυτοδιοίκηση και εξυπηρετούν το κοινωνικό σύνολο και τους κατοίκους ιδιοκτήτες σκαφών αναψυχής της περιοχής.

Οι χώροι υποδοχής και παραβολής των σκαφών είναι χαμηλών προδιαγραφών και μειωμένων παροχών γενικά δε εξυπηρετούν μικρά σκάφη μήκους 6 έως 8 μ. Τα

⁷⁵ Β.Ε. Ρομπογιαννάκης, Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες, Ηράκλειο Κρήτης 17-18-19 ΜΑΪΟΥ 1995, σελ. 84

δικαιώματα παραμονής είναι συνήθως χαμηλά ανάλογα με τις παρεχόμενες υπηρεσίες και την ασφάλεια των σκαφών.

β) Ιδιωτικές Μαρίνες

Στις ΗΠΑ και τις χώρες της Ε.Ε. έχουν κατασκευασθεί και λειτουργούν Μαρίνες από ιδιώτες που τις εκμεταλλεύονται προς ίδιον όφελος. Είναι σωστά σχεδιασμένες και έντεχνα κατασκευασμένες συντηρούνται καλά και είναι συγκροτήματα υψηλών προδιαγραφών με ευχάριστο περιβάλλον. Εξυπηρετούν κυρίως μεγάλα σκάφη.

Ορισμένες μαρίνες είναι γνωστές στους κοσμικούς κύκλους για την ενεργό κοινωνική τους ζωή, τις μεγάλες και καλά οργανωμένες λέσχες και άλλες σχετικές δραστηριότητες. Τα μέλη των λεσχών αυτών μαζί με τις παρέες τους που τα ακολουθούν, τους διερχόμενους ταξιδιώτες κ.λ.π. αποτελούν την πελατεία των ιδιωτικών Μαρίνων.

Με τα σημερινά δεδομένα στις ανεπτυγμένες χώρες οι ιδιωτικές Μαρίνες είναι οικονομικά εύρωστες επιχειρήσεις. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται και στη χώρα μας η τάση να ενοικιάζονται μαρίνες σε ιδιώτες για κάποιο διάστημα.

γ) Εμπορικές Μαρίνες

Τα συγκροτήματα αυτά δημιουργήθηκαν στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ σε περιοχές προστατευμένες από την φυσική διαμόρφωση των ακτών ή από τεχνικά έργα προκειμένου μαζί με εμπορικά κέντρα και κέντρα αναψυχής, να συμβάλλουν στην ανάπτυξη των παραθαλάσσιων οικισμών κατοικίας.

Οι προστατευμένες από τους κυματισμούς θαλάσσιες εκτάσεις διαμορφώνονται σε λιμενολεκάνες σύγχρονων μαρίνων για την εξυπηρέτηση των σκαφών των κατοίκων των οικισμών και των διερχομένων σκαφών. Οι χώροι προσδέσεως είναι ιδιόκτητοι ή ενοικιαζόμενοι με μακροχρόνιες συμβάσεις.

Στις εμπορικές Μαρίνες αναπτύσσονται παράλληλες δραστηριότητες όπως προμήθειες εφοδίων, αγοραπωλησίες συντηρήσεις, επισκευές, ανακατασκευές, ναυπηγήσεις, και ναυλώσεις σκαφών όπως και η λειτουργία ιδιόκτητων ξενοδοχειακών συγκροτημάτων και κέντρων αναψυχής.

2.31 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

1. Βελτίωση σε ποσότητα και ποιότητα της λιμενικής υποδομής,
2. Συλλογή και άμεση αξιοποίηση⁷⁶ στατιστικών στοιχείων για τον Θαλάσσιο Τουρισμό.
3. Μείωση της γραφειοκρατίας μέσω ενός ενιαίου φορέα Θαλάσσιου Τουρισμού.
4. Δημιουργία μόνιμης επιτροπής Θαλάσσιου Τουρισμού με συμμετοχή του ΣΙΤΕΣΑΠ.
5. Απελευθέρωση των καταδύσεων.
6. Δημιουργία υποδομής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης.
7. Οικονομικά
 - Δάνεια με ευνοϊκούς όρους και επιδότηση επιτοκίου για ανανέωση στόλου.
 - Συμμετοχή του ΣΙΤΕΣΑΠ (Σωματείο Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ Πληρώματος) στην Επιτροπή Κρίσεων.
 - Κίνητρα για την ανανέωση του στόλου.
 - Υποστήριξη της ναυπήγησης σκαφών στην Ελλάδα.
 - Κίνητρα και επιδοτήσεις για την συγχώνευση εταιριών.
8. Οργανωμένη, συνεχής και αποδοτική προώθηση του Θαλάσσιου Τουρισμού.
9. Συζήτηση για πιθανή αναβάθμιση του Νομοθετικού Πλαισίου με σκοπό την απλοποίηση διαδικασιών.

Δυνατότητες Ανάπτυξης

Στο ερώτημα αν υπάρχει περιθώριο ανάπτυξης και πόσο είναι αυτό, η απάντηση είναι ότι το περιθώριο ανάπτυξης είναι τεράστιο. Οι θάλασσες μας και οι παραλίες προσφέρονται. Εφ' όσον συντρέξουν οι προϋποθέσεις της καλύτερης υποδομής και της έντονης και αποτελεσματικής προώθησης, ακόμα και ο τριπλασιασμός του θαλάσσιου Τουρισμού είναι ένας ρεαλιστικός στόχος. Ο τόπος το «σηκώνει» και μένει στους αρμόδιους να το οργανώσουν, να το αναπτύξουν και να το προωθήσουν.

Στη συνέχεια αναγράφονται όλες οι μαρίνες που βρίσκονται σε λειτουργία⁷⁷ και τι υπηρεσίες - παροχές προσφέρει η κάθε μία.

⁷⁶ [http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=192&langID=1\(4-6-07\)](http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=192&langID=1(4-6-07))

⁷⁷ [http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=477&langID=1\(4-6-07\)](http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=477&langID=1(4-6-07))

ΜΑΡΙΝΕΣ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ

ΜΑΡΙΝΕΣ	ΠΑΤΡΑ		ΜΑΝΔΡΑΚΙ		ΜΕΘΑΝΑ		OLYMPIC MARINE ΛΑΥΡΙΟ	
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΠΑΡΟΧΕΣ								
ΚΑΥΣΙΜΑ	*		*		*		*	
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	*		*		*		*	
ΔΙΚΤΥΟ ΥΔΡΕΥΣΗΣ	*		*		*		*	
ΤΗΛΕΦΩΝΟ	*		*		*		*	
ΠΛΥΝΤΗΡΙΟ		*	*		*			*
W.C. - ΜΠΑΝΙΟ	*		*		*		*	
ΠΑΡΚΙΝΓΚ	*		*		*			*
ΑΠΟΘΗΚΗ		*		*	*			*
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	*			*	*			*
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	*		*		*			*
ΓΕΡΑΝΟΣ	*		*		*		*	
ΡΑΜΠΑ	*		*		*			*
ΑΝΑΣΥΡΣΗ ΠΛΟΙΟΥ	*		*		*			*
ΤΡΟΦΙΜΑ-ΠΟΤΑ		*	*		*		*	
ΤΕΛΩΝΕΙΟ	*			*		*	*	
ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ	*		*			*	*	
ΙΑΤΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	500μ.		70μ.		*		2 χλμ.	
ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ	500μ.		100μ.		*	*	500μ.	
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ (χλμ.)	220			*	50		15	

ΑΤΕΙ ΚΡΗΤΗΣ
ΣΔΟ Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων

ΜΑΡΙΝΕΣ	ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ		ΖΕΑ		ΞΥΛΟΚΑ- ΣΤΡΟ		ΒΟΥΝΑΚΙ		ΒΟΥΛΙΑ- ΓΜΕΝΗ	
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΠΑΡΟΧΕΣ										
ΚΑΥΣΙΜΑ	*		*		*		*		*	
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	*		*		*		*		*	
ΔΙΚΤΥΟ ΥΔΡΕΥΣΗΣ	*		*		*		*		*	
ΤΗΛΕΦΩΝΟ	*		*		*		*		*	
ΠΛΥΝΤΗΡΙΟ	*			*		*	*			*
W.C. - ΜΠΑΝΙΟ	*		*		*		*		*	
ΠΑΡΚΙΝΓΚ	*		*		*		*		*	
ΑΠΟΘΗΚΗ		*		*	*		*		*	
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	*		*		*		*		*	
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	*			*	*		*		*	
ΓΕΡΑΝΟΣ	*		*		*		*		*	
ΡΑΜΠΑ	*			*	*		*		*	
ΑΝΑΣΥΡΣΗ ΠΛΟΙΟΥ	*			*	*		*		*	
ΤΡΟΦΙΜΑ-ΠΟΤΑ	*		200μ.		500μ.		*		*	
ΤΕΛΩΝΕΙΟ	*		*			*		*	*	
ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ	*		*			*		*	*	
ΙΑΤΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	*		500μ.		1 χλμ.		1 χλμ.		5 χλμ.	
ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ	500 μ.		100μ.		300μ.		1 χλμ.		2 χλμ.	
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ (χλμ.)	8		12		110		30		15	

ΜΑΡΙΝΕΣ	ΚΩΣ		ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟ)		ΑΡΕΤΣΟΥ		ΑΛΙΜΟΣ		ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΠΑΡΟΧΕΣ										
ΚΑΥΣΙΜΑ	*		*		*		*		*	
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	*		*		*		*		*	
ΔΙΚΤΥΟ ΥΔΡΕΥΣΗΣ	*		*		*		*		*	
ΤΗΛΕΦΩΝΟ	*		*		*		*		*	
ΠΛΥΝΤΗΡΙΟ	*		*			*		*	*	
W.C. - ΜΠΑΝΙΟ	*		*		*		*		*	
ΠΑΡΚΙΝΓΚ	*		*		*		*		*	
ΑΠΟΘΗΚΗ	*		*			*		*		*
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	*		*		*		*		*	
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ		*		*	*		*		*	
ΓΕΡΑΝΟΣ	*		*		*		*		*	
ΡΑΜΠΑ	*		*			*		*	*	
ΑΝΑΣΥΡΣΗ ΠΛΟΙΟΥ	*		*		*		*		*	
ΤΡΟΦΙΜΑ-ΠΟΤΑ	*		*			*	*		*	
ΤΕΛΩΝΕΙΟ		*		*	*			*	*	
ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ		*		*	*		*		*	
ΙΑΤΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	*		*		*		2 χλμ.		150μ.	
ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ	*		*		*		500μ.		150μ.	
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ (χλμ.)	20		1,5		8		4	1,5	60	

ΜΑΡΙΝΕΣ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ		ΠΟΡΤΟ ΣΑΝΙ		ΦΛΟΙΣΒΟΣ		ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ		ΓΛΥΦΑΔΑ	
	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ	ΝΑΙ	ΟΧΙ
ΠΑΡΟΧΕΣ										
ΚΑΥΣΙΜΑ	*		*		*		*		*	
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ	*		*		*		*		*	
ΔΙΚΤΥΟ ΥΔΡΕΥΣΗΣ	*		*		*		*		*	
ΤΗΛΕΦΩΝΟ	*		*		*		*		*	
ΠΛΥΝΤΗΡΙΟ	*		*			*	*			*
W.C. - ΜΠΑΝΙΟ	*		*		*		*		*	
ΠΑΡΚΙΝΓΚ	*		*		*		*		*	
ΑΠΟΘΗΚΗ	*		*		*		*			*
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	*			*		*	*			*
ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	*			*		*	*		*	
ΓΕΡΑΝΟΣ	*			*		*	*		*	
ΡΑΜΠΑ	*		*			*	*		*	
ΑΝΑΣΥΡΣΗ ΠΛΟΙΟΥ	*		*			*	*		*	
ΤΡΟΦΙΜΑ-ΠΟΤΑ	*		*			*	*			*
ΤΕΛΩΝΕΙΟ	*			*	*			*	*	
ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ	*			*	*			*	*	
ΙΑΤΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	2χλμ.		*		1χλμ.		1 χλμ.		3χλμ.	
ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ	200μ.		*			*	4χλμ.		500μ.	
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ (χλμ.)	8		65		39		116		3	

ΦΩΤΟ 7: ΜΑΡΙΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ



ΦΩΤΟ 8: ΜΑΡΙΝΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ



ΦΩΤΟ 9: ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ



ΦΩΤΟ 10: ΜΑΡΙΝΑ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ



2.32 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ⁷⁸

Α) ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΣΚΙ

Το θαλάσσιο σκι «γεννήθηκε» γύρω στο 1900, από μια παρέα νεαρών που διασκεδάζε στα νερά μιας λίμνης των Η.Π.Α. Γρήγορα η μόδα εξαπλώθηκε, ενώ με την εμφάνιση όλο και πιο δυνατών μηχανών στα σκάφη, αυξήθηκε η ταχύτητα, η δυσκολία αλλά και η δημοφιλία του αθλήματος.

Στην Ελλάδα, ο Ναυτικός Όμιλος Βουλιαγμένης (στην περιοχή της Αττικής) ήταν το πρώτο σωματείο, που το 1957 ίδρυσε τμήμα θαλάσσιου σκι, ενώ το 1963 ιδρύθηκε η Ελληνική Ομοσπονδία θαλάσσιου Σκι, με στόχο τη διάδοση του αθλήματος στη χώρα.

Το θαλάσσιο σκι είναι πλέον από τα πιο διαδεδομένα σύγχρονα σπορ του νερού και δεν χρειάζεται ιδιαίτερη εξάσκηση όταν γίνεται ερασιτεχνικά. Σε όλη την Ελλάδα υπάρχουν ιδιωτικές σχολές εκπαίδευσης, οι οποίες λειτουργούν σε οργανωμένες παραλίες ή στις εγκαταστάσεις μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων.

Β) ΙΣΤΙΟΠΛΟΪΑ

Η ιστιοπλοΐα είναι ένα άθλημα που συνδέεται άρρηκτα τον ελληνικό λαό, μέσα από τη μακρόχρονη ιστορία της χώρας και τη μακραίωνη θαλασσινή παράδοση της. Σήμερα, είναι ένα από τα δημοφιλέστερα αθλήματα και χιλιάδες Έλληνες ασκούνται συστηματικά (ως πρωταθλητές ή απλοί αθλητές) σε όλους τους τύπους ιστιοπλοϊκών σκαφών.

Γ) ΙΣΤΙΟΣΑΝΙΔΑ

Η ιστιοσανίδα (windsurfing) είναι ένα συναρπαστικό άθλημα για όλους τους ανθρώπους, ανεξαρτήτως ηλικίας και φύλου. Δεν απαιτεί ιδιαίτερη σωματική δύναμη, τουλάχιστον στην αρχή, τον κυριότερο ρόλο παίζει η σωστή τεχνική.

Εκτός από διασκέδαση και ολυμπιακό άθλημα, το windsurfing έχει γίνει και επαγγελματικό σπορ από το 1985, καθώς και άθλημα επιδείξεων και αγώνων σε κλειστούς χώρους, όπου δημιουργούνται τεχνητά οι απαραίτητες συνθήκες.

Καθώς στην Ελλάδα, οι καιρικές συνθήκες είναι ιδανικές (ήπιο κλίμα, κατάλληλη ένταση ανέμων κ.λπ.) το άθλημα έχει γνωρίσει θεαματική ανάπτυξη και ολοένα και περισσότεροι Έλληνες ασχολούνται συστηματικά με αυτό. Μάλιστα, τα τελευταία χρόνια, κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών, πραγματοποιούνται σε διάφορα

⁷⁸ [http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=733&langID=1\(4-6-07\)](http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=733&langID=1(4-6-07))

σημεία της χώρας ευρωπαϊκοί και παγκόσμιοι αγώνες (τουρνουά) και πρωταθλήματα, μερικοί από τους οποίους είναι από τους σημαντικότερους διεθνώς. Στις περισσότερες οργανωμένες παραλίες της χώρας, έχετε τη δυνατότητα να χαρείτε το άθλημα της ιστιοσανίδας ή να πάρετε μαθήματα από εξειδικευμένους εκπαιδευτές. Ενδεικτικά (και μόνο) σημεία, όπου μπορεί κάποιος να κάνει οργανωμένα ιστιοσανίδα είναι:

-Αττική: στις παραλίες Αναβύσσου, Βάρκιζας, Λαυρίου, Λούτσας, Ραφήνας, Σχοινιά (Μαραθώνα) και Γαλάζια Ακτή (Μαραθώνα).

-Κυκλάδες: στην Πάρο (παραλίες Χρυσή Ακτή, Νέα Χρυσή Ακτή, Τσουκαλιά, Σάντα Μαρία και Πούντα), στη Μύκονο (παραλίες Φτελιά και Καλαφατής), στη Νάξο (παραλίες Άγιος Γεώργιος και Μικρή Βίγλα), στην Ίο (παραλία Μυλόποτας), στη Σαντορίνη κ. α.

-Δωδεκάνησα: στη Ρόδο (παραλίες Τριάντα, Φανές, Πρασσονήσι και θεό λόγος), στην Κάρπαθο (Όρμος του Διαβόλου), στην Κω κ. α.

-Πάτρα (Πελοπόννησος): στις παραλίες Δρέπανο και Ζαχάρω.

-Ιόνια νησιά: στη Λευκάδα (παραλία Βασιλική), στη Ζάκυνθο.

-Κρήτη.

-Σποράδες: στην Σκιάθο.

-Μακεδονία: στο νομό Θεσσαλονίκης (παραλίες Αγία Τριάδα και Νέα Μηχανιώνα και στη λίμνη Βόλβη), και στη Χαλκιδική.

Δ) ΚΑΤΑΔΥΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η ιδιαίτερη καθαρότητα των ελληνικών θαλασσών και ο τεράστιος πλούτος του βυθού, αποτελούν πόλο έλξης για όσους αναζητούν τη μαγεία της υποβρύχιας εξερεύνησης. Με μάσκα επιτρέπεται παντού η ελεύθερη κατάδυση, αλλά η κατάδυση με τη χρήση φιαλών ατμοσφαιρικού αέρα (80% άζωτο + 20% οξυγόνο) απαγορεύεται σε περιοχές με υποθαλάσσιες αρχαιότητες.

Στην Ελλάδα λειτουργούν δεκάδες σχολές καταδύσεων, που υπόκεινται σε ειδική άδεια του υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Όλοι οι αυτοδύτες υποχρεούνται να συμφωνούν και να τηρούν τους κανονισμούς και τους περιορισμούς του νόμου 5351/32 περί αρχαιοτήτων. Υποβρύχια δραστηριότητες με καταδυτικό εξοπλισμό επιτρέπονται από την ανατολή μέχρι τη δύση του ηλίου.

Ειδικότερα, οι ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να γνωρίζουν ότι απαγορεύεται:

-το ψάρεμα με εξοπλισμό αυτόνομης κατάδυσης (το ψαροντούφεκο με μπουκάλες).

-η φωτογράφιση, η αφαίρεση ή η μεταφορά αρχαιοτήτων. Σε περίπτωση εντοπισμού αρχαίων πρέπει γίνει αμέσως αναφορά στην πλησιέστερη αρχαιολογική υπηρεσία του υπουργείου Πολιτισμού (ή στην Εφορεία Εναλίων Αρχαιοτήτων), λιμενική ή αστυνομική αρχή.

-η χρήση και κατοχή (πάνω σε πλοίο) ειδικού εξοπλισμού ανεύρεσης αρχαιοτήτων.

Αυτές και άλλες πολλές είναι οι δραστηριότητες που κάποιος μπορεί να απολαύσει στις ελληνικές θάλασσες. Αυτό μπορεί να γίνει είτε ατομικά και μεμονωμένα είτε κάποιος μπορεί να γραφτεί σε ειδικευμένες σχολές.

Η Ελλάδα συνίσταται για τέτοιες θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής λόγω κλίματος, ωραίων και καθαρών θαλασσών, πολυάριθμων νησιών. Αρκετός κόσμος ανταποκρίνεται σε αυτή του είδους ψυχαγωγία και με τη σωστή προβολή, προώθηση του αντικειμένου περισσότεροι ξένοι επισκέπτες θα εισέλθουν στη χώρα μας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα θέματα που σχετίζονται με την οικολογία και το περιβάλλον τα τελευταία χρόνια έχουν αφ' ενός μεν ευαισθητοποιήσει τους κατοίκους σε όλα τα μήκη και πλάτη του κόσμου και αφ' ετέρου έχουν δραστηριοποιήσει εθνικές κυβερνήσεις, διεθνείς διακρατικούς οργανισμούς και οργανώσεις προστασίας του περιβάλλοντος για τη διάσωση του. Θέμα που έχει γενικό χαρακτήρα αφορά το στέρεο έδαφος (έδαφος και υπέδαφος), τους υδάτινους πόρους (θάλασσες, λίμνες, ποταμούς) και τον εναέριο χώρο και συνδέεται άμεσα με την εκβιομηχάνιση, την ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας, τα χημικά και πυρηνικά απόβλητα, ουσιαστικά δε αφορά την ανάπτυξη στο σύνολο της.

Η σχέση τουρισμού και περιβάλλοντος αποτελεί μια και μόνη παράμετρο του όλου ζητήματος, που έχει όμως ιδιαίτερη σημασία, καθώς η τουριστική ανάπτυξη σε όλο τον πλανήτη μπορεί να οδηγήσει σε μια ή περισσότερες από τις ακόλουθες παρενέργειες⁷⁹:

- απαίτηση ολοένα και νέων χώρων συχνά δασικών λόγω τουριστικών εγκαταστάσεων (κυρίως ξενοδοχειακών μονάδων).

⁷⁹ Β.Ε. Ρομπογιαννάκης, *Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες*, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες, Ηράκλειο Κρήτης 17-18-19 ΜΑΪΟΥ 1995, σελ. 84

- ρύπανση της θάλασσας (ποταμών και λιμνών) εξαιτίας των, απόβλητων τουριστικών μονάδων και της συνεχώς αυξανόμενης μετακίνησης τουριστών.
- εναέρια μόλυνση λόγω της επέκτασης των αεροπορικών μεταφορών και του συγχρωτισμού των αιθέρων τα τελευταία χρόνια.
- κάθε ρύπανση και μόλυνση του περιβάλλοντος από τη μαζική χρήση χώρων που απευθύνονται αποκλειστικά στα δεδομένα της τουριστικής ζήτησης.
- κάθε είδους φθορά και καταστροφή αρχαιολογικών - θρησκευτικών μνημείων.

Εννοείται βεβαίως, ότι τα παραπάνω ισχύουν στις περιπτώσεις που είτε οι κάθε μορφής τουριστικές επιχειρήσεις δεν τηρούν τις σχετικές νομοθετικές ρυθμίσεις είτε όταν δεν υπάρχει το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο ή ακόμα όταν οι κρατικοί έλεγχοι είναι πλημελείς. Αντικειμενικά όμως η επέκταση των εναέριων, θαλάσσιων και οδικών μεταφορών, λόγω του τουρισμού, επιβαρύνει σοβαρά το περιβάλλον και αυτός είναι ο λόγος που κινεί το ενδιαφέρον τόσο της επιστήμης και της τεχνολογίας όσο και των επιχειρήσεων και του κράτους.

3.1 Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Το ζητούμενο στον σύγχρονο μαζικό τουρισμό στην εποχή μας βρίσκεται στην αναζήτηση μιας συμβιωτικής σχέσης⁸⁰ μεταξύ τουρισμού και περιβάλλοντος παρά την αντίθεση, που φαίνεται να περικλείει αυτή η σχέση. Διότι, κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις που ανάγονται στην τήρηση των εθνικών και διακρατικών νομοθεσιών και συνθηκών, η προστασία και η διάσωση του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς από την όλη επιχειρηματική δραστηριότητα στον τουρισμό είναι χωρίς άλλο εφικτή.

- Δεν είναι δε διόλου τυχαίο, ότι πληθώρα διακρατικών οργανισμών αλλά και επιστημονικών οργανώσεων ταυτόχρονα έχουν την τελευταία δεκαπενταετία δημιουργήσει ένα νέο πλαίσιο μέσα στο οποίο κινείται ο τουρισμός τελευταία και παρουσιάζει την ακόλουθη μορφή:

⁸⁰ Β.Ε. Ρομπογιαννάκης, Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες, Ηράκλειο Κρήτης 17-18-19 ΜΑΪΟΥ 1995, σελ. 85

Ο πολιτιστικός-περιβαλλοντικός τουρισμός, ως βασικές αρχές που διέπουν την όλη οργάνωση και λειτουργία του, έχει τις ακόλουθες:

- (α) Το σεβασμό των ιστορικών-αρχαιολογικών-λαογραφικών-θρησκευτικών στοιχείων και μνημείων και την αποτροπή κάθε είδους φθοράς τους.
- (β) Την αναζήτηση νέων, "καθαρότερων" τεχνολογιών σε ότι αφορά τη θαλάσσια και εναέρια μεταφορά στη βάση διεθνών συνθηκών.
- (γ) Τη θέσπιση ολοένα και αυστηρότερων κριτηρίων νομοθετικού περιεχόμενου σχετικά με την ανέγερση κτιρίων, με τις δασικές εκτάσεις, τους σύγχρονους βιολογικούς καθαρισμούς και τα αποχετευτικά δίκτυα.
- (δ) Την ελαχιστοποίηση και τελικά εξάλειψη της φωτοχημικής ρύπανσης των μεγαλουπόλεων, η οποία καταστρέφει τόσο την αρχαιολογική όσο και την αρχιτεκτονική κληρονομιά μέσω νέων τεχνολογιών και διοικητικών μέτρων.
- (ε) Τη λήψη μέτρων ανάδειξης του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος σε περιοχές μαζικής υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών ούτως ώστε, να μεταλλαχθούν ορθολογιστικά σε τουριστικούς πόρους μεγάλης σπουδαιότητας.
- (στ) Τη διατήρηση μέσω των περιβαλλοντικών μέσων προστασίας και του κοινωνικού ιστού των τουριστικών περιοχών που οδηγούνται στην ανάπτυξη.
- (ζ) Την παραπέρα επέκταση των "εναλλακτικών μορφών" τουρισμού οι οποίες προσδίδουν νέο σημαντικό ενδιαφέρον στη λειτουργία επιχειρήσεων του τουριστικού χώρου εν' όψη των εξελίξεων των αρχών του επόμενου αιώνα.
- (η) Την εκτεταμένη αναδάσωση των πληγέντων από πυρκαγιά τουριστικών περιοχών, αφ' ενός ως μέτρο αποκατάστασης της φυσικής ισορροπίας (καθόσον και η αναδάσωση αποτελεί μια από τις κύριες τεχνικές καταπολέμησης της διάβρωσης του εδάφους) και αφ' ετέρου ως στοιχείο αξιοποίησης μιας περιοχής ως τουριστικού πόρου.
- (θ) Τη διατήρηση και επέκταση των ειδικών μορφών προστασίας του περιβάλλοντος, όπως οι "βιότοποι", οι "υγροβιότοποι", τα "αισθητικά δάση" και οι "εθνικοί δρυμοί", καθώς και τα ειδικά "θεματικά πάρκα" τα οποία μέσα στην τελευταία δεκαπενταετία αναδείχθηκαν σε νέους τουριστικούς πόρους έλξης των τουριστών.

3.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

" Περιβαλλοντική επίπτωση " είναι οποιαδήποτε αλλαγή των φυσικών συνθηκών⁸¹ που προκαλούνται από δραστηριότητες ή επεμβάσεις σε μία περιοχή. Η μελέτη των περιβαλλοντικών επιπτώσεων είναι σήμερα αναπόσπαστο τμήμα των τεχνικών και οικονομικών μελετών των έργων. Η ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και η οικονομική εφικτότητα βαρύνουν στις τελικές επιλογές.

Εξαιτίας των ολοένα και αυξανόμενων σε δημιουργία ξενοδοχείων, μαρίνων, αερομεταφορών και γενικότερα υποδομών τουριστικής και όχι μόνο φύσεως έχει ως αποτέλεσμα την θεαματική αύξηση αποβλήτων και ριπών σήμερα σε ολόκληρο τον κόσμο. Ο βαθμός της απαιτούμενης ενέργειας σήμερα είναι πολύ μεγαλύτερος από παλαιότερα και αυτό έχει ως άμεσο αποτέλεσμα στην ατμόσφαιρα των μεγάλων βιομηχανικών πόλεων το διοξείδιο του άνθρακα (επιβλαβές για τον ανθρώπινο οργανισμό) να υπάρχει όσο περνούν τα χρόνια σε μεγαλύτερη ποσότητα. Το έδαφος, οι θάλασσες και η ατμόσφαιρα ταλαιπωρούνται από τις ενέργειες του ανθρώπου ο οποίος «διψά» για περαιτέρω εξελίξεις, χωρίς να υπολογίζει πολλές φορές τις επιπτώσεις προς το περιβάλλον.

Τα αναπτυξιακά προγράμματα και οι σχετικές επεμβάσεις προκαλούν αλλαγές στο τοπίο και στις περιβαλλοντικές συνθήκες στην περιοχή των εκτελουμένων έργων. Οποιοσδήποτε όμως αλλαγές των φυσικών συνθηκών συντελούν στην καταστροφή πόρων, που αθροιστικά συνθέτουν τα συστήματα και τελικά το περιβάλλον.

Η προστασία και διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος πρέπει να αποτελεί βασική θέση και στρατηγικό στόχο κατά τον σχεδιασμό και την εκτέλεση τουριστικών έργων στις παράκτιες περιοχές.

Η εκτίμηση των επιπτώσεων σε βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη βάση δηλαδή κατά την εκτέλεση αλλά και κατά τη λειτουργία των έργων έχει τον κύριο λόγο στην επιλογή των καταλλήλων λύσεων και την έγκριση της συμβατής επεμβάσεως.

Το θαλάσσιο οικοσύστημα είναι εξαιρετικά παραγωγικό και προσαρμοσμένο στις κρατούσες φυσικές συνθήκες. Η διασάλευση των παραμέτρων που το συνθέτουν με την προσθήκη ρύπων ενδέχεται να μειώσει την ηλιακή ενέργεια τα θρεπτικά άλατα, την διαδοχή, τον αριθμό των ειδών και την ποικιλότητα των οργανισμών, την βιομάζα, να αυξήσει την είσοδο οργανικής ουσίας και θρεπτικών αλάτων που προκαλούν

⁸¹ Β.Ε. Ρομπογιαννάκης, Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες, Ηράκλειο Κρήτης 17-18-19 ΜΑΪΟΥ 1995, σελ. 86

ευτροφισμό, να δημιουργήσει μη ανεκτές φυσικές συνθήκες, να παρεμποδίσει την ροή ενέργειας και την δράση των οργανισμών ανοδομήσεως και τελικά να καταστρέψει τις διεργασίες αναπαραγωγής των συνθηκών επιβιώσεως και ανάπτυξης του συστήματος.

Το θαλάσσιο περιβάλλον⁸² αποτελεί προστατευόμενο φυσικό πόρο που πρέπει να κρατηθεί ανανεώσιμος με την διατήρηση της αφομοιωτικής του ικανότητας. Η διάθεση αποβλήτων και δραστηριοτήτων είναι εφικτή εφ' όσον οι επεμβάσεις αυτές κρατούνται κάτω από τα οριακά μεγέθη κρίσιμων καταστάσεων που ακριβώς αποτελούν την αφομοιωτική ικανότητα του συστήματος.

Η οριοθέτηση των επεμβάσεων αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κατασκευή, την λειτουργία, και διαχείριση των έργων στις παράκτιες περιοχές.

Οι πιθανές επιπτώσεις και τα στοιχεία που λαμβάνονται υπ' όψιν είναι:

- Η καταστροφή του Βενθιακού οικοσυστήματος στη θέση των έργων.
- Η σωστή διαστασιολόγηση των έργων, ο καθορισμός της ικανότητας, ή χωρητικότητας των δηλαδή ο αριθμός, ο τύπος και το μέγεθος των σκαφών και οι παράλληλες χρήσεις του λιμένος..
- Οι υποθαλάσσιες εκσκαφές, η αλλοίωση της μορφολογίας και των χαρακτηριστικών του πυθμένα, η παροδική θολερότητα των νερών, ή απόρριψη των προϊόντων εκσκαφής σε κατάλληλες θέσεις και σε ικανό βάθος.
- Η ύπαρξη αρχαιολογικών ευρημάτων και στοιχείων ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.
- Ο σχεδιασμός των λιμενικών έργων με πρόβλεψη ανεμπόδιστης κυκλοφορίας των νερών της λιμενολεκάνης και της συνεχόμενης θαλάσσιας περιοχής ώστε να μην δημιουργούνται προβλήματα υποβάθμισης της ποιότητας των.
- Η ρύθμιση των απορροών και των εκπλύσεων των νερών ώστε να καταλήγουν εκτός λιμενολεκάνης.
- Ο έλεγχος των λυμάτων και των στερεών αποβλήτων των χερσαίων εγκαταστάσεων και των μηχανικών αποβλήτων (σεντινόνερα κ.λ.π.) των σκαφών ώστε να μην διατίθενται στην λιμενολεκάνη. (Πρόβλεψη εγκατάστασης κάδων απορριμμάτων και δοχείων υγρών αποβλήτων - ορυκτέλαια μηχανών κ.λ.π.)
- Η απαγόρευση εκτέλεσης εργασιών επισκευής στη λιμενολεκάνη και στους συνεχόμενους χερσαίους χώρους των κρηπιδωμάτων.

⁸² Β.Ε. Ρομπογιαννάκης, Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες, Ηράκλειο Κρήτης 17-18-19 ΜΑΪΟΥ 1995, σελ. 84

- Η πρόβλεψη εγκαταστάσεων αποθήκευσης και διανομής καυσίμων για σκάφη με τήρηση αυστηρών προδιαγραφών.
- Η συνεχώς ελεγχόμενη λειτουργία των εργοταξίων κατά τη φάση της κατασκευής των έργων με αποκλεισμό ή απαγόρευση οχημάτων επιβαρύνσεων.
- Η σύνταξη ειδικού κανονισμού οργανώσεως και λειτουργίας των λιμενικών και λοιπών εγκαταστάσεων της Μαρίνας.
- Κατά τη σχεδίαση ενός λιμενικού έργου θα πρέπει να λαμβάνεται υπ' όψιν ότι ο αντικειμενικός σκοπός δεν πρέπει να είναι μόνο το έργο αλλά και η προστασία των γειτονικών ακτών και του περιβάλλοντος χώρου με πρόβλεψη ανάλογων έργων.

3.3 ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΑ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

Τα φυσικά οικοσυστήματα⁸³ τα οποία "αποτελούν δυναμικά πολύπλοκα πλέγματα αλληλεπιδράσεων" - ανάλογα με την όλη τους οικολογική ευστάθεια, την ικανότητα αυτορρύθμισης, την εξάρτησή τους από την τροφή ή την ενέργεια αλλά ιδίως από το βαθμό και το εύρος των ανθρώπινων επεμβάσεων διαιρούνται σε σταθερά (αναλλοίωτα), σε επηρεαζόμενα (από ανθρώπινες δραστηριότητες), σε υποβαθμισμένα (με συνεχείς διαταραχές οικολογικής ισορροπίας), σε τεχνητά (όπως π.χ. οι μονοκαλλιέργειες) και τέλος σε ασθενή (ανοικτά οικοσυστήματα αστικών και βιομηχανικών περιοχών σε πλήρη οικολογική αποδιοργάνωση).

Οι επιδράσεις του τουρισμού στα φυσικά οικοσυστήματα άπτονται σε μεγάλο βαθμό των περιβαλλοντικών καταστροφών, που προκαλούνται σε περιοχές φυσικού κάλλους με την εμφάνιση μεγαθήριων από μπετόν (που πέραν όλων των άλλων είναι και αντικαισθητικά από αρχιτεκτονικής πλευράς), με την αλλοίωση του τοπικού πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού χρώματος (εγκαταλείποντας τα ντόπια υλικά π.χ. ξύλο και πετρώματα και αντικαθιστώντας τα με γυαλί και μπετόν), με την εκπληκτική σε εύρος και όγκο περιβαλλοντική καταστροφή λόγω των ανεξέλεγκτων διαφημιστικών, πινακιδίων, κλπ. κάθε μορφής (οι οποίες αντιληπτικά συχνά επεμβαίνουν βάνουσα στη μέση ανθρώπινη αντίληψη) ή ακόμα με την εκρηκτική σε εκκωφαντικότητα ηχητική ρύπανση (προϊόν νυχτερινών κέντρων, μηχανών, μοτοποδηλάτων, κ.ά.) που μαστίζει τους σύγχρονους πολυάριθμους τουριστικούς προορισμούς.

Η επιρροή όλων αυτών των προαναφερομένων δράσεων στον χώρο του τουρισμού έχουν ισχυρές και συχνά μη επανορθώσιμες άμεσα επιδράσεις στα φυσικά

⁸³ Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Κώστας Ν. Κραβαρίτης, Περικλής Ν. Λύτρας, Εισαγωγή στον τουρισμό, Interbooks, σελ. 310

οικοσυστήματα. Κάτι το οποίο ούτε γνώριζε προ τριάντα μόλις χρόνων η διεθνής κοινότητα, αλλά ούτε και μπορούσε ή μπορεί σήμερα ακόμα να μετρήσει επακριβώς αυτές τις επιδράσεις, που προέκυψαν ιδίως λόγω της μαζικότητας των επισκεπτών σε έναν τόπο για περιορισμένο μάλιστα χρονικό διάστημα.

Ουσιαστικά μπορεί ανεπιφύλακτα να πει κάποιος, ότι μόλις τώρα η επιστήμη, η έρευνα και τεχνολογία ξεκινούν μια εμπειριστατωμένη αναζήτηση των επιδράσεων του τουρισμού στα φυσικά οικοσυστήματα και αυτό - σύμφωνα με τα διεθνή στοιχεία - αφορούν σε αυτήν τη φάση μόνο τις αναπτυσσόμενες οικονομικά και τουριστικά χώρες και το σύγχρονο επιχειρηματικό περιβάλλον.

3.4 ΦΥΣΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Η χώρα μας διαθέτει αφθονία πόρων για τη δυνητική⁸⁴ προσέλκυση τουριστικού ρεύματος. Ο πλούτος των οικολογικών πόρων, βιοτικών και αβιοτικών αποτελούν ιδιαίτερο συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας μας, ικανό να προσελκύσει όχι μόνο όσους ενδιαφέρονται ειδικά για τη βιοποικιλότητα και τη διατήρηση των οικοσυστημάτων, αλλά και όλους τους δυνητικούς επισκέπτες. Οι πόροι αυτοί βρίσκονται σε τόπους, που είτε έχουν ήδη χαρακτηριστεί ως προστατευόμενοι, είτε διέπονται από ειδικό καθεστώς προστασίας.

Συστατικό στοιχείο της ιδιομορφίας του ελληνικού τουριστικού προϊόντος είναι το νησιωτικό φαινόμενο - σύμπλεγμα. Στην ελληνική επικράτεια υπάγονται συνολικά 227 κατοικημένα νησιά (από τα οποία τα 164 βρέχονται από το Αιγαίο Πέλαγος). Στα ελληνικά νησιά είναι συγκεντρωμένο το 58,9% των ξενοδοχειακών μονάδων και το 62,2% των ξενοδοχειακών κλινών όλης της χώρας.

Ακόμη, η χώρα μας διαθέτει 21 λίμνες με συνολική επιφάνεια 598 τ.χλμ² και τα δέλτα των 33 ελληνικών ποταμών καλύπτουν 3.270.999 τ.χλμ².

Εξαιρετικά αξιόλογα είναι τα παράκτια οικοσυστήματα της χώρας. Σε συνολικό μήκος 16.598 χλμ. ακτογραμμής (συμπεριλαμβανομένων των νησιών), υπάρχουν αμμώδεις παραλίες, αμμολωρίδες και αμμοθίνες, βραχώδεις ακτές, παράκτιοι υγρότοποι

Στην Ελλάδα εμφανίζεται χλωρίδα που είναι η πλουσιότερη στην Ευρώπη, μετά από τη χλωρίδα της Ιβηρικής χερσονήσου, με περισσότερα από 6.000 είδη φυτών, από τα οποία τα 700 είναι ενδημικά.

⁸⁴ ΕΣΥΕ, “Δημογραφική απογραφή 2001 – Νομός Κερκύρας”, σελ. 75

Το 49,3% της χώρας μας καλύπτεται από δασικές εκτάσεις όπου μεγάλη είναι και η ποικιλία των ειδών της πανίδας που κατοικεί, φωλιάζει ή αναπαράγεται ή μεταναστεύει στις ελληνικές περιοχές.

Οι αξιόλογες φυσικές περιοχές, που προστατεύονται σήμερα με βάση διάφορες διατάξεις νόμων, διακρίνονται στις παρακάτω κατηγορίες⁸⁵:

- εθνικοί δρυμοί (συνολικά, 10). Έχουν ιδρυθεί και οριοθετηθεί με Π.Δ. βάσει του Ν.Δ. 996/1971, έχουν συνολική έκταση 68.732 εκτάρια, από τα οποία 34.378 εκτάρια είναι οι πυρήνες τους.
- αισθητικά δάση (συνολικά, 19), με συνολική έκταση 33.109 εκτάρια, έχουν οριοθετηθεί βάσει του Ν.Δ. 996/1971.
- μνημεία της φύσης (συνολικά, 53).
- θαλάσσια πάρκα. Έχει ιδρυθεί μόνο το Εθνικό θαλάσσιο Πάρκο Αλονήσου Β. Σποράδων, με Π.Δ. το 1992, και είναι υπό θεσμοθέτηση το θαλάσσιο πάρκο της Ζακύνθου.
- 10 υγρότοποι διεθνούς σημασίας, περιλαμβανόμενοι στη διεθνή σύμβαση της Κ.&Π1-30Γ (1971) που έχει υπογραφεί από τη χώρα μας και έχει κυρωθεί με το Ν.Δ. 191/74.
- περιοχές προστασίας που έχουν προταθεί να περιληφθούν στο ευρωπαϊκό δίκτυο Natura 2000, βάσει της Κοινοτικής Οδηγίας 92/43 για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων και της άγριας πανίδας και της αυτοφυούς χλωρίδας. Πρόκειται για 181 περιοχές βιοτόπων. Σε αυτές θα περιλαμβάνονται και οι 29 περιοχές ειδικής προστασίας για τη διατήρηση άγριων πουλιών, βάσει της κοινοτικής οδηγίας 79/409.
- Τόποι ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους, προστατευόμενοι από το ΥΠΠΟ και το ΥΠΕΧΩΔΕ.

Εκτός από τις παραπάνω θεσμικά προστατευόμενες περιοχές, έχουν καταγραφεί, βάσει ειδικών προγραμμάτων, και άλλες περιοχές ιδιαίτερου οικολογικού ενδιαφέροντος, όπως είναι π.χ. οι Σημαντικές Περιοχές για τα Πουλιά της Ελλάδας (ΣΠΠΕ): πρόκειται για 113 περιοχές σε όλη την Ελλάδα, όπου διαβιούν, φωλιάζουν ή αναπαράγονται σπάνια είδη πουλιών.

Στη θεσμοθέτηση και οριοθέτηση του Εθνικού Πάρκου Αμβρακικού Κόλπου έχει προχωρήσει το υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

⁸⁵ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΓΕΩΡΓΙΑΣ, Εθνική Απογραφή Δασών 2002

(ΥΠΕΧΩΔΕ), με στόχο την προστασία, διατήρηση και διαχείριση της φύσης και του τοπίου του Αμβρακικού Κόλπου, ως φυσικής κληρονομιάς και πολύτιμου φυσικού πόρου.

Ο Αμβρακικός Κόλπος⁸⁶ είναι ένας από τους μεγαλύτερους και σημαντικότερους υγροτόπους της Ευρώπη και περιλαμβάνεται στους 11 ελληνικούς υγροτόπους διεθνούς ενδιαφέροντος της Σύμβασης Ramsar. Το Εθνικό Πάρκο έχει έκταση 1.300 τετραγωνικών χιλιομέτρων περίπου και καλύπτει εκτάσεις από τρεις νομούς, της Πρέβεζας, της Άρτας, της Αιτωλοακαρνανίας. Περιλαμβάνει σύνθετα οικοσυστήματα και φιλοξενεί τον μεγαλύτερο καλαμιώνα των Βαλκανίων (στη λιμνοθάλασσα Ροδιάς).

Επίσης, ο Αμβρακικός Κόλπος είναι από τις πιο πλούσιες σε είδη πουλιών περιοχές στην Ελλάδα. Σήμερα έχει 294 καταγεγραμμένα είδη συνολικού πληθυσμού άνω των 100.000, εκ των οποίων τα 101 είδη είναι σπάνια ή απειλούμενα και απαντώνται πλέον σε ελάχιστους ευρωπαϊκούς υδροβιότοπους. Στην περιοχή εντοπίζονται ακόμα 33 είδη ψαριών, 15 από τα οποία αλιεύονται.

Το Εθνικό Πάρκο Αμβρακικού Κόλπου είναι η ένατη περιοχή που θεσμοθετείται ως προστατευόμενη περιοχή από τον Μάρτιο του 2004. Υπενθυμίζεται ότι ως προστατευόμενες περιοχές έχουν θεσμοθετηθεί μέχρι σήμερα το Εθνικό Υγροτοπικό Πάρκο Έβρου, το Εθνικό Πάρκο δασικού συμπλέγματος Δαδιάς-Σουφλίου στον ίδιο Νομό και τα Εθνικά Πάρκα στην Λίμνη Κερκίνη, στη Βόρεια Πίνδο, στη Λιμνοθάλασσα Μεσολογγίου, στον Υγρότοπο Αξιού-Αλιάκμονα-Γαλλικού-Λουδία-Λιμνοθάλασσας Καλοχωρίου, στη Λίμνη Καστοριάς και στο Ψαλίδι της Κω.

3.5 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΩΝ - CLEANMAG

Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας καθιστά αναγκαία τη θαλάσσια έρευνα, όχι μόνο για ζητήματα εθνικής κυριαρχίας (π.χ. υφαλοκρηπίδα) αλλά και για την προσέλκυση παραγωγικών δραστηριοτήτων γειτονικών μεσογειακών χωρών. Σε αυτό το πλαίσιο απαιτείται η πολυδιάστατη ανάπτυξη της θαλάσσιας έρευνας και τεχνολογίας, με βασικό άξονα τη συλλογή, επεξεργασία και διάδοση περιβαλλοντικών πληροφοριακών στοιχείων που θα συμβάλλουν στην ορθολογική εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων, την αξιοποίηση των υδατοκαλλιεργειών, την ασφάλεια των θαλάσσιων επιχειρήσεων,

⁸⁶ http://www.www.traveldaily.news.gr/new.asp?newid=45321&subcategory_id=7

τον ορθολογικό σχεδιασμό των θαλάσσιων κατασκευών και τη βελτίωση των θαλάσσιων μεταφορών, με δεδομένο το μεγάλο μήκος των ακτών της χώρας.

Ένα από τα μεγαλύτερα ερευνητικά προγράμματα του ΕΚΘΕ (Εθνικό Κέντρο Θαλασσιών Ερευνών) είναι το σύστημα ΠΟΣΕΙΔΩΝ⁸⁷. Πρόκειται για ένα πρόγραμμα που βασίζεται στη συλλογή κυματικών και περιβαλλοντικών δεδομένων σε πραγματικό χρόνο και τη μετάδοσή τους, μέσω δορυφόρου, με στόχο την πρόγνωση καιρού αλλά και της κατάστασης των θαλασσών σε διάφορες περιοχές της Ελλάδας, δηλαδή παρακολουθεί και ενημερώνει για την όποια κατάσταση επικρατεί στις ελληνικές θάλασσες.

Στο κατώφλι του 21^{ου} αιώνα, το σύστημα ΠΟΣΕΙΔΩΝ καλύπτει αυτήν ακριβώς την ανάγκη. Με την εγκατάσταση ενός δικτύου πλωτών ωκεανογραφικών μετρητικών σταθμών και τη δημιουργία ενός ειδικού Επιχειρησιακού Κέντρου για την πρόγνωση και επεξεργασία των δεδομένων, ο ΠΟΣΕΙΔΩΝ αποτελεί μια πρωτοποριακή υποδομή για τα ευρωπαϊκά δεδομένα, που προσφέρει άμεση (on - line) πληροφόρηση και αξιόπιστη πρόγνωση των θαλάσσιων περιβαλλοντικών συνθηκών, με στόχο την προστασία του θαλάσσιου οικοσυστήματος και την ενίσχυση της θαλάσσιας έρευνας.

Περιγραφή του συστήματος ΠΟΣΕΙΔΩΝ

Το Σύστημα ΠΟΣΕΙΔΩΝ αποτελείται από τα παρακάτω κύρια μέρη: α) Δίκτυο πλωτών μετρητικών σταθμών, β) Τηλεπικοινωνιακά συστήματα μεταφοράς δεδομένων, γ) Επιχειρησιακό κέντρο για τη συλλογή των δεδομένων και την παραγωγή αριθμητικών προγνώσεων. Το δίκτυο των πλωτών σταθμών καταγράφει τις φυσικές, βιολογικές και χημικές παραμέτρους των ελληνικών θαλασσών. Στη συνέχεια τα δεδομένα μεταδίδονται στο Επιχειρησιακό Κέντρο όπου τροφοδοτούν μια σειρά από μοντέλα πρόγνωσης τελευταίας γενιάς

Συστήματα καθαρισμού πετρελαιοκηλίδων

Οι ανάγκες της σύγχρονης ζωής σε πετρέλαιο εξέθεσαν τους ωκεανούς σε μια από τις μεγαλύτερες απειλές που έχουν αντιμετωπίσει μέχρι τώρα. Όχι μόνο αντλείται πετρέλαιο από τον πυθμένα της θάλασσας, αλλά επιπλέον μεταφέρεται δια θάλασσης από τους τόπους παραγωγής στους τόπους προορισμού. Σε κάθε βήμα της διαδικασίας παραμονεύει κίνδυνος για ατυχήματα και διαρροές, λόγω της διοχέτευσης πετρελαιοειδών στη θάλασσα από φορτοεκφορτώσεις, προσαράξεις, απορρίψεις, κατά

⁸⁷ Περιοδικό discovery, τεύχος Αυγούστου 2006, σελ. 28

το χρόνο μετάγγισης του πετρελαίου, την παράδοση των καταλοίπων, τον καθαρισμό των δεξαμενών και των σεντινών και άλλες διαδικασίες.

Η ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο έχει καταλήξει να είναι ένα μείζον περιβαλλοντικό και οικονομικό πρόβλημα παγκοσμίως. Οι κυριότερες θαλάσσιες ρύπανσης από πετρέλαιο είναι τα ναυτικά ατυχήματα σε ποσοστό 35% και η λειτουργική απόρριψη σε ποσοστά μέχρι 60% , ενώ το υπόλοιπο 5% προέχεται από άλλες αιτίες. Οι ποσότητες πετρελαίου που χύνονται στη θάλασσα κάθε χρόνο, σύμφωνα με την Greenpeace (στοιχεία 1992) παγκοσμίως, κυμαίνονται 2,5 έως 6 εκατομμύρια τόνους. Οι περισσότεροι προέρχονται από ναυτικά ατυχήματα, από λειτουργικές απορρίψεις, από τα εμπορικά πλοία και από άλλες αιτίες.

Η συμπεριφορά του ακατέργαστου πετρελαίου στη θάλασσα διαφέρει ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή. Γενικά όμως, μέσα σε λίγες ώρες από την απελευθέρωση τους στη θάλασσα θα συμβαίνουν πάντα οι ίδιες διαδικασίες:

Διασπορά, Εξάτμιση και Γαλακτωματοποίηση.

Κατά τη διασπορά το πετρέλαιο απλώνεται γρήγορα και καλύπτει μεγάλη επιφάνεια της θάλασσας. Συνήθως χωρίζεται σε στενά τμήματα μικρότερου ή μεγαλύτερου μεγέθους που αποκτούν τον ίδιο προσανατολισμό με τον άνεμο που επικρατεί. Η εξάπλωση του πετρελαίου, προκαλεί την γρήγορη εξάτμιση των ελαφρύτερων κλασμάτων και έτσι στη θάλασσα μένουν μόνο τα βαρύτερα κλάσματα. Η γαλακτωματοποίηση συμβαίνει όταν η δράση των κυμάτων προκαλεί την ανάμιξη του νερού με το πετρέλαιο, με αποτέλεσμα να σχηματίζονται βαριά και κολλώδη γαλακτώματα. Πολλές είναι οι μέθοδοι για την προστασία των θαλασσών. Μία από αυτές τις νέες μεθόδους είναι το πολλά υποσχόμενο **Cleanmag**.

Το Cleanmag⁸⁸ δημιουργήθηκε από τον έκτακτο καθηγητή του ΤΕΙ Πειραιά Γ. Νικολαΐδη και την ομάδα του. Έχοντας υπ' όψιν όλες τις μέχρι τώρα αντιρρυπαντικές τεχνολογίες και τις φυσικοχημικές ιδιότητες του πετρελαίου και του νερού, προσπάθησαν να ορίσουν τις ιδιότητες που θα είχε ένα ικανοποιητικό, αντιρρυπαντικό υλικό. Το ζητούμενο υλικό θα πρέπει να είναι ελαιόφιλο ώστε να προσλαμβάνει το πετρέλαιο, και ταυτόχρονα υδρόφοβο ώστε να μην κορέννυται από το νερό αντί του πετρελαίου και να μένει στεγνό, θα πρέπει να μπορεί να επιπλέει στο νερό κάτω από

⁸⁸ Περιοδικό discovery, τεύχος Αυγούστου 2006, σελ. 28

οποιοσδήποτε συνθήκες (έντονα καιρικά φαινόμενα όπως π.χ. θαλασσοταραχή, δυνατή βροχόπτωση κτλ.) ακόμα και όταν θα έχει προσροφήσει το πετρέλαιο. Επιπλέον θα πρέπει να μπορεί να συλλέγεται σχετικά εύκολα από το περιβάλλον, όπως ίσως θα μπορούσε να γίνει με μαγνητικά μέσα.

Ένα μαγνητικό σφουγγάρι που απορροφά το πετρέλαιο θα ήταν η λύση. Τα περισσότερα από τα πολυμερή (πλαστικά) που έχουν παραχθεί μέχρι σήμερα έχουν ελαιοφιλικές ιδιότητες σε κάποιο βαθμό, και η πυκνότητα τους κυμαίνεται περίπου από 0,9 μέχρι 1,1 g/cc στα ίδια επίπεδα περίπου με την πυκνότητα του θαλασσινού νερού. Τα μαγνητικά υλικά, από την άλλη πλευρά όμως έχουν πυκνότητα μεγαλύτερη από 5 g/cc. Δηλαδή ένα μαγνητικό πολυμερές θα είχε πυκνότητα κατά πολύ μεγαλύτερη από την πυκνότητα του νερού, και έτσι θα βυθιζόταν στον πυθμένα πριν ακόμα προλάβει να δράσει.

Το μεγαλύτερο πρόβλημα ήταν λοιπόν το πώς θα παρέμενε αυτό το υλικό ελαφρότερο από το νερό. Αν κατασκευαζόταν με πορώδη μορφή (συμπολυμερές) θα μπορούσε να αποκτήσει πυκνότητα μικρότερη από αυτή του νερού και να επιπλέει στην επιφάνεια. Επιπλέον το υλικό θα έπρεπε να είναι σε κοκκώδη μορφή ώστε να έχει μεγαλύτερη επαφή με το πετρέλαιο. Ακόμη, προστέθηκε ένας επιφανειοδραστικός παράγων προκειμένου να βελτιωθεί ο ελαιοφίλος χαρακτήρας του υλικού. Το αποτέλεσμα ήταν ένα μη τοξικό υλικό το οποίο ονομάστηκε Cleanmag και έχει κατοχυρωθεί στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας. Έχει την ιδιότητα να απορροφά ποσότητα πετρελαιοειδών πενταπλάσια από το βάρος του. Το κόστος παραγωγής του σήμερα στο εργαστήριο ανέρχεται περίπου στα 3€/κιλό, αλλά κατά τη βιομηχανική του παραγωγή υπολογίζεται ότι αυτό θα μειωθεί στο μισό. Σε αυτή την περίπτωση το κόστος θα φτάνει περίπου στο 1/10 της τιμής των συμβατικών απορρυπαντικών.

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ CLEANMAG



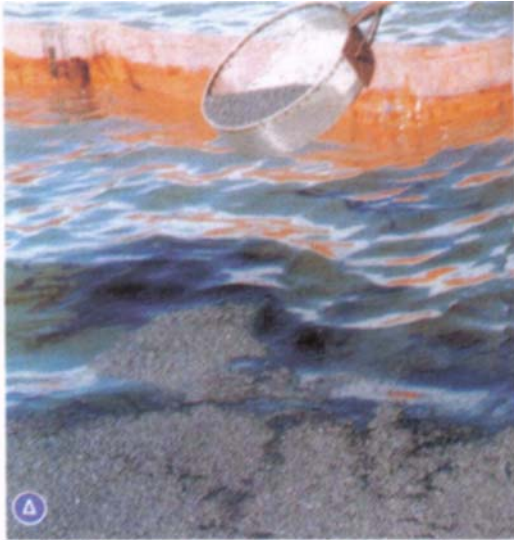
ΦΩΤΟ 11: Το πετρέλαιο χύνεται στην επιφάνεια της θάλασσας



ΦΩΤΟ 12: Η πετρελαιοκηλίδα έχει δημιουργηθεί.



ΦΩΤΟ 13: Το Cleanmag σκορπίζεται πάνω στην πετρελαιοκηλίδα.



συνεχίζεται.

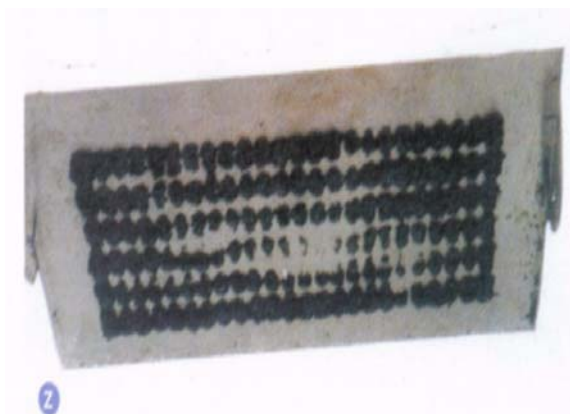
ΦΩΤΟ 14: Το σκόρπισμα του Cleanmag



ΦΩΤΟ 15: Η πετρελαιοκηλίδα σχηματίζει συσσωματώματα με το Cleanmag και είναι δυσκίνητη.



ΦΩΤΟ 16: Μια μαγνητική σχάρα προσαρμοσμένη σε ένα γεράνο χρησιμοποιείται για να συλλέξει το μαγνητικό υλικό με το προσροφημένο πετρέλαιο.



ΦΩΤΟ 17: Το Cleanmag με το προσροφημένο πετρέλαιο έχει κολλήσει στη μαγνητική σχάρα λόγω των μαγνητικών ιδιοτήτων του.



ΦΩΤΟ 18: Η σχάρα μεταφέρεται με το γερανό πάνω από ένα container.



ΦΩΤΟ 19: Η σχάρα απελευθερώνει το υλικό και η πετρελαιοκηλίδα εξαφανίζεται.

Το μέλλον του Cleanmag καταγράφεται ευόιωνο. Η ομάδα του έχει όλη τη χρηματοδότηση που χρειάζεται και στην Ελλάδα υπάρχουν μεγάλα κοιτάσματα μαγνητικών υλικών. Αυτό που πρέπει να γίνει και έχει ήδη προγραμματιστεί είναι να

κατασκευαστούν μεγάλες ποσότητες Cleanmag και το κυριότερο, ένα σκάφος το οποίο θα μπορεί να περισυλλέγει το υλικό από τη θάλασσα με τη χρήση του μαγνητικού μάντα. Όταν όλα αυτά θα είναι έτοιμα, θα εξαρτηθεί από την εμφάνιση της επόμενης πετρελαιοκηλίδας αν το Cleanmag θα διαψεύσει τις προσδοκίες των εφευρετών.

3.6 «ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ»

Το πρόγραμμα αυτό βραβεύει, κάθε χρόνο, τις ακτές και τις μαρίνες, που εκπληρώνουν αυστηρά κριτήρια σχετικά με την καθαριότητα θάλασσας και ακτής, την καλή οργάνωση και ασφάλεια, καθώς και την προστασία του παράκτιου περιβάλλοντος. Ειδικότερα, τα κριτήρια⁸⁹ για την απονομή «Γαλάζιας Σημαίας» είναι τα εξής:

1. Καθαριότητα θάλασσας και ακτής

- Ποιότητα νερών κολύμβησης, που να επιβεβαιώνεται με δειγματοληπτικές μετρήσεις.
- Μη απόρριψη βιομηχανικών λυμάτων στην ακτή.
- Επεξεργασία αστικών λυμάτων, όπως απαιτεί η σχετική οδηγία της Ε.Ε.
- Επαρκείς κάδοι απορριμμάτων, αδειάζοντας τους σε τακτά διαστήματα.
- Περιοδικός καθαρισμός της ακτής από σκουπίδια, αποσίγαρα κλπ.

2. Οργάνωση ακτής και ασφάλεια επισκεπτών

- Συνεχής πληροφόρηση του κοινού για την ποιότητα των νερών κολύμβησης.
- Άμεση ενημέρωση αν τα νερά έχουν καταστεί ανασφαλή για τους λουόμενους.
- Σχέδια για την αντιμετώπιση κάποιου ατυχήματος ρύπανσης, με άμεση ενημέρωση του κοινού.
- Επαρκείς εγκαταστάσεις υγιεινής, με ελεγχόμενο σύστημα αποχέτευσης.
- Εκπαιδευμένοι ναυαγοσώστες ή άμεση πρόσβαση σε τηλέφωνο, σωστικά εφόδια και Α' βοήθειες.
- Ασφαλής δίοδος στην ακτή και φροντίδα για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Απαγόρευση της οδήγησης οχημάτων και μοτοποδηλάτων στην ακτή.
- Απαγόρευση της ελεύθερης κατασκήνωσης.
- Επιτήρηση κατοικίδιων ζώων στην ακτή.

3. Προστασία της φύσης και περιβαλλοντική εκπαίδευση

- Έντυπες πληροφορίες και αναρτημένες οδηγίες συμπεριφοράς για την ακτή.

⁸⁹ <http://www.gnto.gr/pages.php?page ID=821&langID=1>

-Δραστηριότητες που να προβάλλουν ενεργά τη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος της ακτής.

Ο πίνακας μας δείχνει τις μαρίνες οι οποίες έχουν βραβευτεί με το πρόγραμμα «γαλάζια σημαία».

ΠΙΝΑΚΑΣ 13 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΑΡΙΝΩΝ ΜΕ «ΓΑΛΑΖΙΑ ΣΗΜΑΙΑ»

ΠΕΡΙΟΧΗ-ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ- ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΑΡΙΝΩΝ	ΔΗΜΟΣ - ΜΑΡΙΝΕΣ
ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ - ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ - 2	1)ΔΗΜΟΣ ΣΗΘΩΝΙΑΣ(ΜΑΡΙΝΑ ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ) 2)ΔΗΜΟΣ ΚΑΣΣΑΝΔΡΑΣ-ΜΑΡΙΝΑ ΣΑΝΗ
ΑΤΤΙΚΗ - 1	ΔΗΜΟΣ ΛΑΥΡΕΩΤΙΚΗΣ – OLYMPIC MARINE
ΚΟΡΙΝΘΙΑ - ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΣΟΣ - 1	ΔΗΜΟΣ ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ-ΜΑΡΙΝΑ ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ
ΚΩΣ – ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ -1	ΔΗΜΟΣ ΚΩ – ΜΑΡΙΝΑ ΚΩ

Μπορούμε να πούμε ότι επενδύσεις στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού χρειάζονται με την προϋπόθεση πάντοτε ότι προηγείται ο σεβασμός προς το περιβάλλον και τη φύση. Το προϊόν που «πουλάει» η Ελλάδα προς τα έξω είναι όμορφες και καθαρές θάλασσες σε συνδυασμό με τα καταπράσινα τοπία των νησιών. Αυτά κυρίως πρωτίστως πρέπει να προστατευτούν και να υπολογίζονται, ζούμε σε μια χώρα στην οποία πολλοί θα ζήλευαν να κατοικούν, είναι υποχρέωση και ευθύνη όλων μας να διατηρήσουμε αυτή την ομορφιά. Οφείλουμε όλοι μας να προστατέψουμε περιοχές με ιδιαίτερα φυσικά χαρακτηριστικά και οικοσυστήματα συνδυάζοντας την προστασία του περιβάλλοντος με την βιώσιμη ανάπτυξη. Ένα τοπίο δεν είναι, όπως αντιλαμβάνονται μερικοί, κάποιο απλώς σύνολο γης, φυτών και υδάτων. Είναι κάτι πολύ περισσότερο, είναι η προβολή της ψυχής ενός λαού επάνω στην ύλη.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ο Τουρισμός και ειδικά ο Θαλάσσιος Τουρισμός, είναι αναγκαίο να αναπτυχθεί στην Ελλάδα. Όπως έχει προηγηθεί οι συνθήκες είναι οι πλέον κατάλληλες βάση κλίματος, γεωγραφικής θέσεως αλλά και των πολυάριθμων νησιών της χώρας μας. Το μόνο το οποίο απομένει είναι η κοινή συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων (ιδιωτικοί φορείς, πολιτεία) ώστε να μπορέσει η Ελλάδα να παίξει πρωταγωνιστικό ρόλο και να έχει σημαντικό μερίδιο από τον Θαλάσσιο Τουρισμό. Η σωστή τουριστική πολιτική, ο ανάλογος στρατηγικός σχεδιασμός, προγραμματισμός, προβολή και προώθηση του τουριστικού προϊόντος σε συνδυασμό με τις ανάλογες επενδύσεις είναι τα σημεία τα οποία πρέπει να εστιάσουν οι εμπλεκόμενοι φορείς.

Ο Θαλάσσιος Τουρισμός, είναι σε θέση να αποφέρει τεράστια οικονομικά οφέλη για τη χώρα μας. Πολύτιμος χρόνος έχει χαθεί αλλά πλέον έχει γίνει αντιληπτό ότι πρέπει να αξιοποιηθεί αυτή η μορφή τουρισμού, τομείς όπως η κρουαζιέρα, το γιότινγκ, τα σκάφη αναψυχής, τομείς που συνιστώνται για την Ελλάδα, ανακάμπτουν σημειώνοντας ολοένα και πιο ανοδική πορεία.

Η συμβολή του τουρισμού στην εθνική οικονομία είναι τεράστια, είναι από τις κύριες πηγές του εθνικού μας πλούτου, οι ήδη απασχολούμενοι σε τουριστικά πόστα είναι πολλοί και νέες θέσεις εργασίας μπορούν να δημιουργηθούν βοηθώντας έτσι στην μείωση της ανεργίας, η οποία μαστίζει τη χώρα μας. Γίνεται εύκολα αντιληπτό την μεγάλη σημασία που έχει ο τουρισμός και τα σημαντικά πλεονεκτήματα του.

Με τις ενέργειες που γίνονται, ανάλογες του προγραμματισμού που έχει σχεδιαστεί, ελπίζουμε όλοι μας σε ένα καλύτερο αύριο, σε ένα νέο ξεκίνημα, σε μια εποχή όπου η Ελλάδα θα βρίσκεται στη θέση που της αξίζει.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ - Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΗΜΕΡΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	2
1.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΑ.....	5
1.3 ΟΙ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ.....	7
1.4 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	8
1.5 Ο ΜΑΖΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	9
1.6 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	12

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	17
2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ - ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	17
2.2 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ.....	19
2.3 ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΗΣΙΑ.....	20
2.4 ΛΙΜΕΝΕΣ – ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ.....	21
2.4.1 ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ.....	23
2.4.2 ΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	26
2.4.3 ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.....	29
2.4.4 ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ.....	31
2.4.5 ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ.....	33
2.4.6 ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ.....	35
2.5 ΝΕΟ <<ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ>> ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.....	37
2.6 SAVOT AGE.....	38
2.7 ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	41
2.8 ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΣΕ ΛΙΜΑΝΙΑ.....	41
2.9 CAPITAL BLEU – CULTOUR MED.....	43
2.10 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	46
2.11 ΟΦΕΛΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	49
2.12 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	51
2.13 ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΑΠΟ ΞΕΝΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	52
2.14 ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	52
2.15 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	54

2.16 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	56
2.17 ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΩΝ.....	58
2.18 ΤΟ ΓΙΩΤΙΝΓΚ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	59
2.19 Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΗΜΕΡΑ.....	60
2.20 ΜΙΣΘΩΣΗ ΕΝΟΣ ΓΙΟΤ.....	60
2.21 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΓΙΟΤ.....	61
2.22 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ-ΥΑΧΤΣ.....	63
2.23 ΜΑΡΙΝΕΣ.....	65
2.24 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΡΟΣΦΕΡΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ.....	68
2.25 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΜΙΑΣ ΜΑΡΙΝΑΣ.....	72
2.26 ΠΛΩΤΕΣ ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ.....	73
2.27 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ & ΛΥΣΕΙΣ.....	74
2.28 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΜΑΡΙΝΩΝ.....	74
2.29 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ.....	75
2.30 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΜΑΡΙΝΩΝ.....	76
2.31 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	77
2.32 ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	85

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	87
3.1 Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	88
3.2 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ.....	90
3.3 ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΑ ΟΙΚΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ.....	92
3.4 ΦΥΣΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ - ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ.....	93
3.5 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΩΝ – CLEANMAG.....	95
3.6 «ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΗΣ».....	104

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- ΑΙΓΙΝΙΤΗΣ Ν., “Τουριστική ψυχολογία, Εκδ. Interbooks”, Αθήνα 1978.
- ΒΑΡΒΑΡΕΣΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ, “Τουρισμός-Οικονομικές Προσεγγίσεις”, Εκδ. προπομπός, Αθήνα 1994.
- ΒΑΡΒΑΡΕΣΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ, “Marketing εθνικών οργανισμών τουρισμού”, Διεύθυνση εκπαίδευσης, Αθήνα 1992.
- ΒΑΡΒΑΡΕΣΟΣ ΣΤΕΛΙΟΣ, “Τουρισμός – έννοιες – μεγέθη”, Η ελληνική πραγματικότητα, Εκδ. προπομπός, Αθήνα 1996
- ΒΕΡΕΤΑΣ ΜΑΡΙΟΣ, “Η ιστιοπλοΐα και η τέχνη της”, εκδόσεις Χρηστάκη, 1995.
- ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ, ΚΡΑΒΑΡΑΚΗΣ, ΛΥΤΡΑΣ, “Εισαγωγή στον Τουρισμό”, Εκδ. Interbooks, Αθήνα 1995.
- ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΣ Γ., “Τουριστική οικονομία (Α + Β τόμος) ”, Εκδ. Interbooks, Αθήνα 1996.
- ΗΓΟΥΜΕΝΑΚΗΣ ΝΙΚΟΣ Γ., “Τουριστικό Μάρκετινγκ”, Εκδ. Interbooks, Αθήνα 1999.
- Κ.Ε.Π.Ε., “Προκαταρκτικό Εθνικό Οικονομικό Χωροταξικό Σχέδιο Τουρισμού”, Αθήνα 1994.
- ΚΟΜΙΛΗΣ Π., “Τουριστικές δραστηριότητες, Κ.Ε.Π.Ε. ”, Αθήνα 1986.
- ΚΡΑΒΑΡΙΤΗΣ ΚΩΣΤΑΣ Ν., “Επαγγελματικός Τουρισμός”, Εκδ. Interbooks, Αθήνα 1992.
- ΛΥΤΡΑΣ ΠΕΡΙΚΛΗΣ Ν., “Τουριστική Ψυχολογία”, Εκδ. Interbooks, Αθήνα 1998.
- ΛΥΤΡΑΣ ΠΕΡΙΚΛΗΣ Ν., “Κοινωνιολογία του Τουρισμού”, Εκδ. Interbooks, Αθήνα 1998.
- ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ Ν., “Τουρισμός και Οικονομία”, Αθήνα 1996.
- ΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ Ν., “Πού και πώς κατανέμεται το τουριστικό συνάλλαγμα”, Απρίλιος 1992.
- ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ, Διεύθυνση Μελετών, Στατιστική Υπηρεσία, Αθήνα 1999.
- ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ Π., “Το μέγεθος και η δυναμική του τουριστικού τομέα”, ΙΤΕΠ, Αθήνα 2000.
- ΡΟΜΠΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ Β.Ε., “Θαλάσσιος τουρισμός - μαρίνες, πρακτικά συνεδρίου τουρισμός και περιβάλλον στις νησιωτικές περιφέρειες”, Ηράκλειο Κρήτης 17-18-19 ΜΑΪΟΥ 1995.
- ΣΩΤΗΡΙΑΔΗΣ ΜΑΡΙΟΣ, “Τουριστική πολιτική”, Εκδ. ΤΕΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ, 1994.
- ΤΣΑΡΤΑΣ Π., “Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό”, Αθήνα 1996.
- ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΙΩΤΙΝΓΚ, τεύχος Νοεμβρίου 2006.
- ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΙΩΤΙΝΓΚ & ΘΑΛΑΣΣΑ, τεύχος Ιουνίου 2006.
- ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΓΙΩΤΙΝΓΚ & ΘΑΛΑΣΣΑ, τεύχος Σεπτεμβρίου 2006.
- ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ DISCOVERY, τεύχος Αυγούστου 2006.
- ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΚΕΡΔΟΣ, τεύχος Ιουνίου 2005.
- ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, τεύχος Απριλίου 2006.
- ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, τεύχος Μαΐου 2006.
- ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, τεύχος Οκτωβρίου 2006.
- ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ, τεύχος Νοεμβρίου 2006.
- ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΤΤΓ – ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, τεύχος Οκτωβρίου 2006.
- ΕΣΥΕ, “Δημογραφική απογραφή 2001 – Νομός Κερκύρας ”.
- ΕΣΥΕ, “ Στατιστική του Τουρισμού”, Αθήνα 1990.
- ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΓΕΩΡΓΙΑΣ, Εθνική απογραφή Δασών 2002.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΞΕΝΗ

- CHAMBERS, E., Native Tours: The anthropology of Travel and Tourism, Editions Waveland Press, Ιλλινόις ΗΠΑ 2000.
- LES LUMSDON, Marketing for Tourism, Case Study Assignments, Εκδόσεις Macmillan, Λονδίνο 1992.
- MORISSON A., ΤΟΥΡ. ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ, Εκδ. ΕΛΛΗΝ, 2002.
- O.E.C.D, The Impact of Tourism on the Environment, *General Report*, Παρίσι 1995.

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- www.gnto.gr
- www.yen.gr
- www.olp.gr
- www.olth.gr
- www.m.varvitsiotis
- www.crete-region.gr
- www.traveldailynews.gr

ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	σελ. 8
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ – ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΩΝ.....	σελ.25
ΠΙΝΑΚΑΣ 3 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2000-2005 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....	σελ.28
ΠΙΝΑΚΑΣ 4 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2001-2005 ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.....	σελ.30
ΠΙΝΑΚΑΣ 5 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ.....	σελ.33
ΠΙΝΑΚΑΣ 6 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2000-2004 ΒΟΛΟΥ.....	σελ.36
ΠΙΝΑΚΑΣ 7 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ 2001-2005 ΚΕΡΚΥΡΑΣ.....	σελ.37
ΠΙΝΑΚΑΣ 8 ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	σελ.49
ΠΙΝΑΚΑΣ 9 ΡΥΘΜΟΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	σελ.56
ΠΙΝΑΚΑΣ 10 ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΠΛΟΙΩΝ – ΚΟΥΚΕΤΩΝ (86-06).....	σελ.56
ΠΙΝΑΚΑΣ 11 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	σελ.57
ΠΙΝΑΚΑΣ 12 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ.....	σελ.59
ΠΙΝΑΚΑΣ 13 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΜΑΡΙΝΩΝ ΜΕ «ΓΑΛΑΖΙΑ ΣΗΜΑΙΑ».....	σελ.104

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΦΩΤΟ 1: ΛΙΜΑΝΙ ΠΕΙΡΑΙΑ.....	24
ΦΩΤΟ 2: ΛΙΜΑΝΙ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ.....	26
ΦΩΤΟ 3: ΛΙΜΑΝΙ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ.....	29
ΦΩΤΟ 4:ΛΙΜΕΝΑΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ.....	31
ΦΩΤΟ 5: ΛΙΜΕΝΑΣ ΒΟΛΟΥ.....	34
ΦΩΤΟ 6: ΜΙΣΘΩΤΗΡΙΟ ΓΙΩΤ.....	63
ΦΩΤΟ 7: ΜΑΡΙΝΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ.....	84
ΦΩΤΟ 8: ΜΑΡΙΝΑ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ.....	84
ΦΩΤΟ 9: ΜΑΡΙΝΑ ΛΕΥΚΑΔΑΣ.....	85
ΦΩΤΟ 10: ΜΑΡΙΝΑ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ.....	85
ΦΩΤΟ 11: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ CLEANMAG.....	100
ΦΩΤΟ 12: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ CLEANMAG	100
ΦΩΤΟ 13: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ CLEANMAG	100
ΦΩΤΟ 14: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ CLEANMAG	101
ΦΩΤΟ 15: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ CLEANMAG	101
ΦΩΤΟ 16: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ CLEANMAG.....	101
ΦΩΤΟ 17: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ CLEANMAG.....	102
ΦΩΤΟ 18: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ CLEANMAG.....	102
ΦΩΤΟ 19: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ CLEANMAG.....	102