



ΕΛΛΗΝΙΚΟ
ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Πτυχιακή Εργασία

Συνεργασία Ιδιωτικού – Δημόσιου τομέα στον Ελληνικό τουρισμό

Η περίπτωση των Περιφερειών Κρήτης και Αττικής

Δροσάκης Ιωάννης

Κούρτης Αντώνιος

Επιτηρητής : Μουδάτσου Αργυρώ

Ηράκλειο

Ιούνιος 2019

Copyright © 2017

Η έγκριση της πτυχιακής εργασίας από το Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων του ΤΕΙ Κρήτης δεν υποδηλώνει απαραίτητως και αποδοχή των απόψεων του συγγραφέα εκ μέρους του Τμήματος.

Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία είναι αφιερωμένη στις οικογένειες μας, που όλα αυτά τα χρόνια μας στηρίζουν με όλη την έννοια της λέξης.

Περιεχόμενα

Περίληψη	7
Εισαγωγή.....	8
Κεφάλαιο 1ο.....	12
Ο κλάδος του τουρισμού διεθνώς	12
1.1 Η έννοια και οι μορφές του τουρισμού	12
1.2 Η σημασία του τουρισμού για μια χώρα	14
1.2.1 Η γενική προσέγγιση	14
1.2.2 Οι επιδράσεις στον τρόπο ζωής	16
1.2.3 Επιδράσεις στην οικονομία μιας χώρας.....	16
Κεφάλαιο 2ο.....	19
Η συμβολή του τουρισμού στην οικονομία της Ελλάδος.....	19
2.1 Η εξέλιξη του μέσα στη κρίση	19
2.2 Τα χαρακτηριστικά του κλάδου του τουρισμού στην Ελλάδα.....	20
2.2.1 Η εξέλιξη του τουρισμού στην Ελλάδα	20
2.2.2 Η τουριστική κίνηση των ξένων ταξιδιωτών στην Ελλάδα.....	23
2.3 Η σημασία του Ελληνικού τουρισμού για την οικονομία της χώρας	31
2.3.1 Η ευρύτερη προσέγγιση	31
2.3.3 Η συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ και το Ισοζύγιο πληρωμών.....	35
2.3.4 Η συμβολή του τουρισμού στην απασχόληση.....	36
2.4 Οι προοπτικές του Ελληνικού Τουρισμού	37
Κεφάλαιο 3ο.....	41
Η συνεργασία Δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στον τουρισμό	41
3.1 Ο ρόλος του δημόσιου τομέα στην ανάπτυξη	41
του τουρισμού.....	41
3.2 Ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα στην ανάπτυξη	43
του τουρισμού.....	43
3.3 Το κοινό μοντέλο συνεργασίας Δημοσίου –	44
Ιδιωτικού τομέα	44
Κεφάλαιο 4ο.....	46
Η υλοποίηση της συνεργασίας μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα	46
4.1 Οι πιθανές μορφές συνεργασίας.....	46

4.1.1 Η δημιουργία ενός μεικτού κεντρικού οργάνου	46
4.1.2 Η δημιουργία «Ανώνυμης Εταιρείας ειδικού σκοπού»	47
4.2 Η χρηματοδότηση των Συμπράξεων Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα	47
4.2.1 Οι βασικές αρχές χρηματοδότησης.....	47
4.2.2 Η δομή της χρηματοδότησης	48
4.3 Πεδία εφαρμογής των ΣΔΙΤ	49
4.3.1 Κτηριακά Έργα	49
4.3.2 Παιδεία και εκπαίδευση.....	50
4.3.3 Τα έργα υγείας	51
4.3.4 Τα λοιπά έργα	52
4.4 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των Συμπράξεων Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα.....	52
4.5 Η πορεία των έργων Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα	54
Κεφάλαιο 5 ^ο	59
Ο τουρισμός στις Περιφέρειες Αττικής και Κρήτης.....	59
5.1 Η περιφέρεια της Αττικής	59
5.1.1 Εισαγωγή	59
5.1.2 Ο τουρισμός στη περιφέρεια Αττικής.....	60
5.1.3 Η προέλευση των επισκεπτών	61
5.2 Η περιφέρεια της Κρήτης	63
5.2.1 Γενικά στοιχεία	63
5.2.2 Τα στοιχεία για τον τουρισμό	64
5.2.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της Κρήτης ως τελικού τουριστικού προορισμού.....	67
5.2.4 Τα οικονομικά μεγέθη	69
5.3 Τα αποτελέσματα των συμπράξεων	71
Κεφάλαιο 6 ^ο	73
Προτάσεις για την υλοποίηση ΣΔΙΤ στις Περιφέρειες Αττικής και Κρήτης.....	73
6.1 Οι διαφορές στις ανάγκες μεταξύ των περιφερειών.....	73
6.2 Οι επιλογές για προτάσεις έργων μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα	74
6.3 Οι προτάσεις για τη περιφέρεια της Αττικής	75
6.4 Οι προτάσεις για τη περιφέρεια της Κρήτης	77

Συμπεράσματα	80
Βιβλιογραφία.....	82
Διαδικτυακές Αναφορές.....	84
Παραρτήματα	85

Περίληψη

Η εργασία προβάλλει τα ευρήματα της έρευνας που πραγματοποιήσαμε, με θέμα την σημασία των συμπράξεων συνεργασίας του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για τον Ελληνικό τουρισμό, εστιάζοντας στις περιφέρειες Αττικής και Κρήτης.

Η πρωτοφανής οικονομική κρίση που πλήττει τη χώρα έχει δημιουργήσει ένα ασφυκτικό περιβάλλον για την εξέλιξη στο κλάδο του τουρισμού, καθώς η συνεχής αρνητική διαφήμιση της χώρας, τα σενάρια για την ενδεχόμενη έξοδό της από την ευρωζώνη και η έλλειψη των αναγκαίων διαθέσιμων πόρων λόγω των συνεπειών της δημοσιονομικής προσαρμογής έρχονται να αντιπαρατεθούν με τη συνεχή, τα τελευταία χρόνια αύξηση του αριθμού των τουριστών, καθώς υπάρχουν στο διεθνές περιβάλλον πολλές θετικές για τη χώρα μας συγκυρίες.

Τα υπάρχοντα σήμερα στοιχεία δείχνουν ότι παρ' όλο που τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί αύξηση του αριθμού των ξένων τουριστών, παρατηρείται μείωση της τουριστικής δαπάνης. Συνεπώς, η σχετική συζήτηση για τους τρόπους με τους οποίους θα μπορούσε να αυξηθεί ο ποιοτικός τουρισμός, να διευρυνθεί η τουριστική περίοδος, και να αυξηθεί η μέση δαπάνη κατ' άτομο αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Όμως, όπως συνήθως συμβαίνει, περισσεύουν οι συζητήσεις, αλλά λείπουν οι συγκεκριμένες προτάσεις για δημόσιες πολιτικές και ιδιωτικές συμπεριφορές που θα μπορούσαν να προσφέρουν λύσεις στο διαπιστωμένο πρόβλημα.

Μια τέτοια πρόταση είναι η διενέργεια έργων, κυρίως έργων υποδομών, μέσα από το θεσμό των ΣΔΙΤ. Με τον όρο ΣΔΙΤ περιγράφεται ο θεσμός των Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα με στόχο την υλοποίηση έργων που το Δημόσιο έκρινε ότι χρειάζονται να γίνουν αλλά μη διαθέτοντας τους αναγκαίους πόρους αναθέτει σε ιδιώτη να τα εκτελέσει φροντίζοντας να του εξασφαλίσει μια συνεχή ροή εσόδων.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να καταγράψει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες που αφορούν την εικόνα του ελληνικού τουρισμού, να αναλύσει τα χαρακτηριστικά του θεσμού των ΣΔΙΤ και να διερευνήσει αν ο θεσμός μπορεί να καλύψει συγκεκριμένες ανάγκες που υπάρχουν για τη τουριστική ανάπτυξη των Περιφερειών Αττικής και Κρήτης.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την συγγραφή της εργασίας, ήταν η αναζήτηση ιστορικών στοιχείων και πληροφοριών από πηγές στο Διαδίκτυο, υλικού από την ξενόγλωσση και ελληνόγλωσση βιβλιογραφία, επιστημονικά άρθρα και συναφείς ερευνητικές εργασίες.

Ο θεσμός των ΣΔΙΤ, αν και έχει εφαρμοσθεί εδώ και δεκαετίες στην Ευρώπη είναι σχετικά νέος στην Ελλάδα. Τα παραδείγματα από την εφαρμογή του στην Ελλάδα, κατά τη τελευταία δεκαετία, μια δύσκολη δεκαετία 2009-2019 που συμπίπτει με τη περίοδο της κρίσης, δείχνουν ότι παρότι οι ΣΔΙΤ παρέχουν τη δυνατότητα ταχύτερης προώθησης

και εφαρμογής της πολιτικής επενδύσεων καθώς και διασφάλισης ικανοποιητικών επιπέδων συντήρησης, η διαχείριση των ελεγχθέντων έργων δεν ήταν πάντοτε αποτελεσματική και επαρκώς αποδοτική από οικονομική άποψη. Υπήρχαν όμως και παραδείγματα που είχαν εξαιρετικά αποτελέσματα. Τα παραδείγματα αυτά αναφέρονται ώστε να δώσουν το μέτρο της επιτυχίας που οι καλοσχεδιασμένες ΣΔΙΤ μπορεί να έχουν.

Η αξιολόγηση των στοιχείων έδειξε ότι στις δύο περιφέρειες είναι διαφορετικές οι αφετηρίες για τη διαμόρφωση των αναγκών σε έργα υποδομής καθώς στην Αττική τα έργα χρειάζονται για να υποστηρίξουν την ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων, ενώ στη Κρήτη τα έργα υποστηρίζουν κυρίως την ανάπτυξη του τουρισμού.

Λέξεις κλειδιά: οικονομική κρίση, εγχώριος τουρισμός, υποδομές, τουριστική πολιτική, επενδύσεις.

Abstract

This paper highlights the essential results arisen from our research on the importance of public-private partnerships (PPPs) for the development of the Greek tourism, mainly on the regions of Attica and Crete.

A without any similar precedent economic crisis, that has plagued the country, has created a turbulent environment risky for a proper development in the tourism industry as the country's continued negative publicity, the scenarios of a possible exit from the Eurozone, with expected consequences on the country's stability, and the lack of the necessary resources available to create any competitive environment due to the financial restrictions had to withstand the continuous increase in the increased number of tourists in the recent three years.

The actual data shows that although there has been an increase in the number of foreign tourists in recent years, there is a decline in tourist expenditures. Consequently, the relevant debate on how to increase quality tourism, expand the tourist season, and increase the average cost per person has a relevant importance. However, as is usually the case, discussions are over, but there are no specific proposals for public policies and private behavior that could provide solutions to the identified problem.

Such a well structured proposal is to carry out projects, mainly infrastructure projects, through the institution of PPPs. The PPP describes the establishment of Public and Private Partnerships aiming to implement projects that the State has deemed are

necessary, but without having the necessary resources, assigns to an individual to execute them by ensuring that it provides a continuous flow of income.

The purpose of this paper is to record all the necessary information regarding the image of Greek tourism, to analyze the characteristics of the institution of PPPs and to investigate whether the institution can cover specific needs that exist for the tourist development of the regions of Attica and Crete.

The methodology used to prepare this study was the search for historical data and information from sources on the Internet, material from a foreign language and a Greek-language bibliography, scientific articles and related research papers.

The institution of PPPs, although it has been implemented since 1970 in Europe, is relatively young in Greece. Examples of its implementation in Greece over the last decade, a difficult decade 2009-2019 that coincides with the crisis period, show that while PPPs allow for faster promotion and implementation of investment policies as well as ensuring satisfactory levels of maintenance, the management of the audited projects was not always effective and economically efficient. But there were also examples that had excellent results. These examples are cited to give the measure of success that well-designed PPPs may have.

The evaluation of the findings proved that in the two regions the starting points for the evaluation and the development of the infrastructure needs are different, as in Attica the projects need to support the development of productive activities, while in Crete the projects mainly support the development of tourism. But in both cases the development of such projects can contribute to the development of the local wealth.

Key words: economic crisis, domestic tourism, infrastructure, tourism policy, investments, public-private partnership

Εισαγωγή

Η Ελλάδα, λόγω των σημαντικών συγκριτικών της πλεονεκτημάτων, αποτελεί παγκόσμιο τουριστικό προορισμό με σημαντικές θετικές προοπτικές περαιτέρω εδραίωσης αυτής της θέσης της. Το εξαιρετο κλίμα αποτελεί ένα από τα πλεονεκτήματά της, μαζί με την πλούσια πολιτιστική και φυσική κληρονομιά, τη φιλοξενία των κατοίκων, τις εκτεταμένες και ποικίλες ακτές, τα νησιά και ακόμα εξαιρετικά έθιμα τα οποία διατηρεί. Παρόλα αυτά όμως, η στον κλάδο του τουρισμού η χώρα είναι ενταγμένη σε ένα εξαιρετικά ανταγωνιστικό παγκόσμιο περιβάλλον, γεγονός που αναδεικνύει την ανάγκη για συντονισμό όλων των παραγωγικών δυνάμεων ώστε να υπερασπισθούν τα κεκτημένα και να ενισχύσουν τις πιθανότητες επιτυχίας.

Συνειδητοποιώντας την διαρκή αύξηση του τουρισμού τα τελευταία έτη, οι κυβερνήσεις άρχισαν να διαθέτουν πόρους για την προβολή του προϊόντος που διαθέτουν στο εξωτερικό και τη δημιουργία των απαραίτητων υποδομών στη χώρα . Σε αυτό το σημείο προβάλλει επιτακτικά **η ανάγκη για συνεργασία κράτους-ιδιωτών, ώστε να ωφεληθούν αμφότεροι**. Η συγκεκριμένη συνεργασία γίνεται συχνότερη το τελευταίο διάστημα, σε πολλές χώρες, σε όλα τα επίπεδα(τοπικό - εθνικό), όπως επίσης και σε διεθνές επίπεδο.

Η βαριά βιομηχανία της Ελλάδας, όπως συνήθως αναφέρεται, είναι ο τουρισμός και απαιτεί την παρέμβαση πολλών διαφορετικών φορέων, από το δημόσιο και ιδιωτικό τομέα ώστε να συνεχίσει να έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Ουσιαστικά ο τουρισμός είναι δραστηριότητα του ιδιωτικού τομέα, αλλά χωρίς την κυβερνητική στήριξη δεν θα μπορέσει να είναι βιώσιμος. Με την ορθή προβολή της χώρας στο εξωτερικό, θα υπάρξει ευκαιρία τόνωσης της οικονομίας και θα ανοίξουν και νέες θέσεις εργασίας.

Σε συγκεκριμένους πλέον γεωγραφικούς προορισμούς, όπως είναι η περιφέρεια Αττικής και η περιφέρεια της Κρήτης εξετάζεται η δυνατότητα εφαρμογής κοινών δράσεων συνεργασίας Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα ως απόρροια των αναγκών που υπάρχουν και των εργαλείων που η ευρωπαϊκή συνεργασία προσφέρει. Οι δράσεις αυτές, γνωστές με τον όρο **Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)** μπορούν να λύσουν ευκολότερα αρκετά προβλήματα, όπως εκείνα των καθυστερήσεων στις εργασίες, αλλά πρέπει να αποφασίζονται κατόπιν ώριμης μελέτης και σκέψης.

Οι αναφορές κάποιων έργων ΣΔΙΤ στις δύο περιφέρειες δεν έγινε με στόχο να υποδειχθούν ως έργα σε προτεραιότητα αλλά απλά να φανεί πόσο ευρύς μπορεί να είναι ο κατάλογος των έργων που μπορούν να υλοποιηθούν με την εφαρμογή του θεσμού των ΣΔΙΤ.

Κεφάλαιο 1ο

Ο κλάδος του τουρισμού διεθνώς

1.1 Η έννοια και οι μορφές του τουρισμού

Η απάντηση στο ερώτημα “Τι είναι ο τουρισμός” δεν είναι τόσο προφανής όσο φαίνεται εκ πρώτης όψεως. Πολλές φορές έννοιες όπως τουρισμός, αναψυχή, διασκέδαση, εκδρομές, δραστηριότητες τον ελεύθερο χρόνο, χρησιμοποιούνται ταυτόσημα χωρίς να πρόκειται για το ίδιο ακριβώς αντικείμενο. Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η Αυστρία όπου οι ταξιδιωτικές εισπράξεις αντιπροσωπεύουν ένα 8,7 % του ΑΕΠ της χώρας ενώ το σύνολο των τουριστικών εσόδων (ο τουρισμός μαζί με τις δραστηριότητες αναψυχής) φθάνει το 15, 5 %. Η διαφορά καθώς και η σημασία που έχει αυτή η διαφορά είναι εμφανείς.

Ο πιο βασικός λόγος που έχουν χρησιμοποιηθεί τόσες και τόσο διακριτές διατυπώσεις είναι ότι ο τουρισμός αποτελεί ένα φαινόμενο που διαρκώς αλλάζει χαρακτηριστικά και οι διάφορες διατυπώσεις που χρησιμοποιήθηκαν χρειάστηκε να αναπροσαρμοστούν αρκετές φορές για να μπορέσουν να εκφράσουν όλες τις μεταβολές που κάθε φορά συνέβαιναν.

Το 1942 πρώτοι οι καθηγητές Hunziker και Krapf υποστήριξαν ότι ο τουρισμός ορίζεται ως “το σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που προκύπτουν από τη πραγματοποίηση ενός ταξιδιού εφόσον αυτό δεν οδηγεί σε μόνιμη διαμονή και δεν εξασκείται καμία κερδοσκοπική δραστηριότητα”. Βέβαια, ο ορισμός αυτός δημιούργησε γρήγορα αρκετούς προβληματισμούς.

Για παράδειγμα, η νοσηλεία σε ένα νοσοκομείο του εξωτερικού είναι μία τουριστική δραστηριότητα ή όχι ; ισχύει το ίδιο και για ένα επαγγελματικό ταξίδι ή για τη παρακολούθηση ενός συνεδρίου ; Σήμερα η απάντηση και στα δύο αυτά ερωτήματα είναι θετική. Ο ορισμός για το τι είναι τουρισμός διαμορφώθηκε και ξεκαθάρισε πλήρως, έτσι ώστε σήμερα να θεωρούμε πλέον ότι “ ο τουρισμός περιλαμβάνει κάθε δραστηριότητα που σχετίζεται με τη προσωρινή διακίνηση ατόμων σε προορισμούς διαφορετικούς από εκείνους στους οποίους τα άτομα αυτά ζουν ή εργάζονται μόνιμα. Στις δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνονται και εκείνες που γίνονται κατά τη παραμονή των ατόμων σε αυτούς τους προορισμούς ” (Laimer, 2010)

Με τη σύγχρονη μορφή του ο τουρισμός μπορεί να ορισθεί ως η πρόσκαιρη μετακίνηση των ατόμων από το μέρος που διαβιώνουν σε άλλο μέρος με αποκλειστικό σκοπό να ικανοποιήσουν προσωπικές ανάγκες και επιθυμίες τους οι οποίες δε σχετίζονται πάντα μόνο με τις προσωπικές τους ανάγκες αναψυχής.

Με τον τρόπο αυτό ερμηνεύεται και η οργανωμένη προσπάθεια που γίνεται για τη προσέλκυση, την υποδοχή και την καλύτερη εξυπηρέτηση αυτών των ατόμων από τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής (Ηγουμενάκης Ν, 2004).

Εκτός όμως από τη δυσκολία του επακριβούς ορισμού του τουρισμού υπάρχει και η δυσκολία για τον καθορισμό της μορφής των δραστηριοτήτων του. Καθαρά από την οικονομική του και μόνον διάσταση, ο τουριστικός τομέας δεν είναι κάποιος συγκεκριμένος τομέας της οικονομίας, αλλά περιλαμβάνει αγαθά και υπηρεσίες από διάφορους τομείς. Όλα αυτά όμως δημιουργούνται έχοντας από την αρχή μια μορφή ετερογένειας καθώς απευθύνονται και αποβλέπουν στην ικανοποίηση τόσο των τουριστών όσο και των ντόπιων κοινωνιών. Αλλάζουν δηλαδή περιεχόμενο ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και τις απαιτήσεις της κάθε πλευράς.

Στη συνέχεια χρειάζεται να γίνει αναφορά στους παράγοντες που προσδιορίζουν τη τουριστική ζήτηση και προσφορά. Οι σημαντικότεροι από αυτούς θα μπορούσαν να περιληφθούν στις παρακάτω κατηγορίες:

Η ανάγκη αλλαγής και γνωριμίας με καινούργιους τόπους, πολιτισμούς, και τρόπους ζωής. Ο παράγοντας αυτός αποτελεί τον πιο συνήθη λόγο τουριστικών ταξιδιών, ιδιαίτερα στις σύγχρονες δυτικές κοινωνίες, όπου ακριβώς αναζητείται μια διέξοδος από τη καθημερινότητα και τις υποχρεώσεις της και μια επαφή με νέα και διαφορετικά πολιτισμικά συστήματα και εικόνες. Σε αυτή τη τάση επενδύει και η τουριστική βιομηχανία πολλές φορές κατασκευάζοντας μια πλαστή αυθεντικότητα των τόπων επίσκεψης.

Οι κοινωνικές ανάγκες και οι πολιτισμικές τάσεις σύμφωνα με τις εκάστοτε μόδες και πεποιθήσεις που συνδέονται με την κοινωνική κινητικότητα και αποδοχή. Ο κίνδυνος που υπάρχει, καθώς πρόκειται κυρίως για διάφορες αξίες που μεταβάλλονται, χρονικά, γεωγραφικά και κοινωνικά, είναι να γίνουν κάποια έργα υποδομής σε μια περιοχή, τα οποία όταν η περιοχή χάσει το ενδιαφέρον που παρουσίαζε να μείνουν αναξιοποίητα. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι τα Μάταλα όπου σήμερα το υπάρχον τουριστικό

ενδιαφέρον συντηρείται βέβαια καθώς υποστηρίζεται από τις παραλίες και τη θάλασσα που υπάρχουν και πολύ λιγότερο ως αναφορά στον χαλαρό τρόπο ζωής των hippies στις δεκαετίες του '60 και 70.

Κάποιοι ειδικοί λόγοι που πολλές φορές συντρέχουν : επιστημονικά ενδιαφέροντα, επαγγελματικοί λόγοι, συνέδρια, ιατρικοί σκοποί, χόμπυ, αθλητισμός, κ. α.

Καθώς οι τουριστικές δραστηριότητες συνήθως καλύπτουν πολλές εκφράσεις και σκοπούς ταυτόχρονα, οι ταξινομήσεις που αναφέρθηκαν μπορεί και να εμφανίζονται ως πολύ δογματικές.

1.2 Η σημασία του τουρισμού για μια χώρα

1.2.1 Η γενική προσέγγιση

Στον ορισμό που δόθηκε για τον τουρισμό αναφέρθηκε ότι τουρισμός είναι η διαδικασία της μετακίνησης από τον ένα τόπο στον άλλο όχι μόνο για αναψυχή, αλλά και για παροχή υπηρεσιών για παράδειγμα. Θα μπορούσε στη περίπτωση αυτή να υποκαταστήσει και να αλλοιώσει τις εγχώριες ανάλογες υπηρεσίες, όπως η ψυχαγωγία, η εστίαση και η διδασκαλία. Η παρατήρηση αυτή είναι ένα δείγμα ότι μπορεί να φαίνεται, ότι ο τουρισμός φέρνει μόνο οφέλη, αλλά η περαιτέρω εξέταση των επιπτώσεων του δείχνει ότι πολλές φορές έχει και μειονεκτήματα.

Σε γενικές γραμμές, πολλές χώρες εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις ταξιδιωτικές δαπάνες που γίνονται από αλλοδαπούς επισκέπτες της χώρας, δαπάνες που γίνονται έσοδα για τις εγχώριες επιχειρήσεις και υπόκεινται σε ανάλογη φορολόγηση για το κράτος. Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη του τουρισμού είναι συχνά μια στρατηγική κίνηση για την προώθηση μιας συγκεκριμένης περιοχής με σκοπό την αύξηση των εμπορικών δραστηριοτήτων στη περιοχή μέσω της εξαγωγής από τη περιοχή αυτή αγαθών και υπηρεσιών.

Ο τουρισμός παρέχει επίσης άμεση απασχόληση για τους ανθρώπους που έχουν σχέση με συναφή όπως στον ξενοδοχειακό χώρο ή τον χώρο της εστίασης. Εξαιτίας του τουρισμού σε πολλές χώρες, όπως και στην Ελλάδα, το μέσο βιοτικό επίπεδο των ανθρώπων αυξάνεται και την ίδια στιγμή η ανεργία μειώνεται αισθητά.

Ωστόσο, οι τουρίστες έχοντας μια διαφορετική πολιτισμική κουλτούρα και ανατροφή μπορούν, με τις δραστηριότητες που αναπτύσσουν, να έχουν αρνητικές συνέπειες και

αποτελέσματα σε κρίσιμους κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες που μελλοντικά μπορεί και να επηρεάσουν τη μορφή της χώρας. Η δημιουργία εκτεταμένων εστιών ρύπανσης, θορύβων, οδικών ατυχημάτων και υποβαθμίζεται την εικόνα και τη ποιότητα ζωής σε μια περιοχή και αυτό κάποιες φορές λειτουργεί αποτρεπτικά για τη προσέλευση μιας άλλης επιθυμητής ποιότητας τουριστών, ενώ παράλληλα αποθαρρύνουν και τη προσφορά υπηρεσιών ποιότητας από τους εγχώριους κατοίκους. Πολλές φορές για να καλυφθούν πρόσκαιρες ανάγκες τουριστικών καταλυμάτων παραβιάζεται η πολεοδομική νομοθεσία με αυθαίρετες κατασκευές που αλλοιώνουν την εικόνα της περιοχής, γίνεται οικοπεδοποίηση δημοσίων περιοχών και αποψίλωση περιοχών με πράσινο. Η διαφορά που δημιουργήθηκε στην εικόνα που έχουν πολλές περιοχές με έντονη τουριστική κίνηση, ακόμη και μέσα σε μια μικρή χρονική περίοδο 10 η 15 ετών είναι πολύ μεγάλη και προβληματίζει σχετικά.

Οι έμμεσες επιπτώσεις του τουρισμού είναι επίσης σημαντικές καθώς πολλές φορές οι τουρίστες δεν σέβονται τη πολιτισμική και παραδοσιακή κληρονομία της χώρας που επισκέπτονται. Άλλες πάλι φορές μεταφέρουν τις δικές τους βλαβερές συνήθειες, όπως η χρήση αλκοόλ ή ναρκωτικών και ταυτόχρονα ωθούν τις τοπικές κοινωνίες σε λαθεμένες πρακτικές εμπορευματοποίησης και νόθευσης της ποιότητας των προσφερομένων αγαθών.

Σε γενικές γραμμές όμως, ο τουρισμός είναι μια εξαιρετικά επικερδής διαδικασία για τα έσοδα των χωρών, ιδιαίτερα σε εκείνες στις οποίες η διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης εξακολουθεί να είναι συνδεδεμένη και εξαρτάται από αυτόν. Η πιο βασική αιτία που γίνεται αυτό είναι διότι η βιομηχανία του τουρισμού δεν απαιτεί μεγάλη εκπαίδευση και αποδίδει τα μέγιστα κέρδη με μικρές επενδύσεις. (Harrison, 2001). Όπως όμως και σε κάθε κλάδο της οικονομίας, αν και αρχικά μπορεί ο κλάδος να ευδοκιμήσει βασισμένος σε μια μόνο διάσταση, όπως είναι για τον τουρισμό η «αρχή των 4s», για να παραμείνει ανταγωνιστικός χρειάζεται να γίνουν επενδύσεις τόσο σε υποδομές όσο και στη κατάλληλη ενημέρωση και εκπαίδευση. Αυτός είναι και ο λόγος που ο τουριστικός κλάδος αποτελεί για αρκετές χώρες, κυρίως εκείνες που δεν έχουν ένα ανεπτυγμένο παραγωγικό ιστό, ένα ισχυρό πυλώνα της οικονομίας τους, και για το λόγο αυτό αυτές προσπαθούν να επενδύουν στον κλάδο τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό όσο και σε υποδομές.

Ο τουρισμός, αποτελεί έναν από τους δυναμικότερους και ταχύτερα αναπτυσσόμενος τομείς της διεθνούς οικονομίας, από την μεταπολεμική περίοδο μέχρι και σήμερα. Πρόκειται για έναν εξαιρετικά νευραλγικό τομέα της οικονομίας, καθώς συμμετέχουν και εμπλέκονται πολλοί φορείς, Ο τελικός σκοπός είναι η ικανοποίηση μιας κατηγορίας ατόμων και αυτό κάποιες φορές δημιουργεί διάφορες επιπτώσεις, που άλλοτε αναφέρονται στο κοινωνικό, άλλοτε στο περιβαλλοντικό και άλλοτε στο πολιτιστικό επίπεδο. Σε αυτή την ενότητα θα εξεταστεί η σημασία του τουρισμού σε διεθνές επίπεδο τόσο όσον αφορά τα οφέλη όσο και τις συνέπειες από την ανάπτυξη του τουριστικού ρεύματος σε μια χώρα.

1.2.2 Οι επιδράσεις στον τρόπο ζωής

Ο τουρισμός δίνει το πλεονέκτημα στους ανθρώπους να ανακαλύψουν ένα περιβάλλον άγνωστο σε αυτούς και διαφορετικό από ότι έχουν συνηθίσει στην καθημερινότητα τους ανάλογα και την περιοχή. Τους δημιουργεί ένα αίσθημα ζωντάνιας, αφού βρίσκονται μακριά από τα προβλήματα και τις πιέσεις της καθημερινής, οικογενειακής και επαγγελματικής ζωής. Επί πλέον βοηθάει στη δημιουργία νέων ανθρώπινων σχέσεων μέσα από την συναναστροφή με τους ντόπιους αλλά και μη. Αναπτύσσει την προσωπικότητα των ατόμων καθώς αυτά γνωρίζουν τον πολιτισμό και την κουλτούρα μιας ξένης χώρας.

1.2.3 Επιδράσεις στην οικονομία μιας χώρας

Η σημασία των τουριστικών δαπανών στην οικονομική ζωή μιας χώρας μπορεί να αποτιμηθεί μεταξύ άλλων και μέσα από τη διαμόρφωση του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος της. Οι δαπάνες που γίνονται από τα άτομα που επισκέπτονται μια χώρα για τουριστικούς λόγους καταγράφονται σαν τουριστικό συνάλλαγμα. Το εισερχόμενο σε μια χώρα τουριστικό συνάλλαγμα είναι όμως η μια μόνο από τις συνιστώσες της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας που δημιουργεί ο τουρισμός. Σύμφωνα με το IOBE (2012), για κάθε ευρώ που δαπανάται για τη τουριστική δραστηριότητα, δημιουργείται έμμεση και προκαλούμενη πρόσθετη οικονομική δραστηριότητα επιπλέον 1,2 ευρώ και επομένως συνολικά, δημιουργείται ΑΕΠ 2,2 ευρώ, που σημαίνει ότι υπάρχει ένας πολλαπλασιαστής για τον τουριστικό κλάδο 2,2 . Το ποσό του ακαθάριστου εθνικού

προϊόντος που διοχετεύεται από δαπάνες που πραγματοποιούν σε μια χώρα υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών οι επισκέπτες της, συνίσταται από το εισόδημα αυτό μείον τα κόστη που συνεπάγεται η παροχή υπηρεσιών και φιλοξενίας σε αυτούς και όχι μόνο.

Πίνακας 1.1. Οικονομικές επιδράσεις του τουρισμού

Θετικές	Αρνητικές
Αύξηση εισοδήματος – βελτίωση ποιότητας ζωής	Αύξηση στο κόστος ζωής (αγαθά & υπηρεσίες)
Βελτίωση της τοπικής οικονομίας	Αύξηση των τιμών γης και ακινήτων
Αύξηση στις δυνατότητες απασχόλησης	Αύξηση εισαγόμενου εργατικού δυναμικού
Βελτίωση των επενδύσεων και ανάπτυξη των υποδομών	Αύξηση του κόστους συντήρησης των υποδομών
Αύξηση των εσόδων από φόρους	Ο εποχιακός τουρισμός και η ελαστική εργασία ως πηγή ανεργίας
Βελτίωση των υποδομών επιχειρήσεων κοινής ωφελείας	Ανταγωνισμός με άλλες χρήσεις γης
Βελτίωση των μεταφορών	Προβλήματα κυκλοφοριακής πυκνότητας

(πηγή: *Ηγουμενάκης κ.ά., 1999*)

Όπως φαίνεται και στον παραπάνω πίνακα, οι οικονομικές επιδράσεις περιλαμβάνουν την εισροή συναλλάγματος, την αύξηση φορολογικών εσόδων για το κράτος, τη δημιουργία εισοδημάτων για το ντόπιο πληθυσμό, την περιφερειακή ανάπτυξη και τις διασυνδέσεις της τουριστικής βιομηχανίας με τους λοιπούς κλάδους της οικονομίας.

Ο ρόλος του τουρισμού είναι εξαιρετικά σημαντικός επειδή οδηγεί και σε μια περιφερειακή ανάπτυξη. Αν η ανάπτυξη αυτή υπάρχει σε πολλές περιοχές μιας χώρας έχει σαν συνέπεια την ισορροπημένη οικονομική ανάπτυξη της χώρας. Μία σημαντική αρνητική επίδραση στην οικονομία της χώρας, είναι η διαρροή συναλλάγματος έξω από την τοπική κοινωνία για εισαγόμενα προϊόντα κλπ, επομένως η ανάπτυξη του τουρισμού θα πρέπει να συνδυάζεται με την ανάπτυξη των διαφόρων τομέων παραγωγής της χώρας.

«Η συμβολή του τουρισμού και ειδικότερα του διεθνούς τουρισμού στην ανάπτυξη της οικονομίας μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών, μπορεί κάτω από προϋποθέσεις να είναι πραγματικά σημαντική, αφού εξασφαλίζει στη χώρα πόρους λόγω

εισαγωγής συναλλάγματος, δημιουργεί ευκαιρίες απασχόλησης, αυξάνει ή συμπληρώνει τα εισοδήματα του πληθυσμού των αστικών κέντρων και της περιφέρειας, και προκαλεί αξιόλογες οικονομικές εισροές στους τόπους της τουριστικής ανάπτυξης κλπ. Για να είναι όμως θετική η συμβολή του διεθνούς τουρισμού στην ανάπτυξη της οικονομίας μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών, θα πρέπει απαραίτητα η όλη προσπάθεια να είναι ορθολογιστικά προγραμματισμένη και να επιχειρείται αρμονικά με τους άλλους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας και κυρίως τους βασικούς. Βέβαια, πάνω απ' όλα δεν θα πρέπει να ξεχνάμε ότι ο διεθνής τουρισμός μπορεί, κάτω από προϋποθέσεις, να συμβάλλει αποφασιστικά στην αναπτυξιακή προσπάθεια μιας χώρας υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών, αλλά σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να αποτελέσει πανάκεια για την πλήρη ή μερική αντιμετώπιση των οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων της».

Επιπλέον, και αποτελεί βασικό στοιχείο σωστής προσέγγισης, η τουριστική ανάπτυξη δεν μπορεί να επέλθει χωρίς την αρμονική συνεργασία βασικών κλάδων της Οικονομίας και την ύπαρξη ορθολογικού προγραμματισμού.

Κεφάλαιο 2ο

Η συμβολή του τουρισμού στην οικονομία της Ελλάδος

2.1 Η εξέλιξη του μέσα στη κρίση

Ο ελληνικός τουρισμός, παραμένει ο μόνος σήμερα εν ενεργεία τομέας επιχειρηματικότητας στην Ελλάδα με εμφανή δυναμική, ακόμη και κατά την περίοδο της οικονομικής κρίσης που διανύουμε. Είναι ο μοναδικός τομέας, μαζί με τη ναυτιλία που τροφοδοτεί μέσα στη περίοδο της κρίσης με οξυγόνο την Ελληνική οικονομία και μπορεί άμεσα να ενισχύσει κάθε προσπάθεια ανάπτυξης της που θα επιχειρηθεί.

Όπως φαίνεται και από τον σχετικό πίνακα (παράρτημα Α'), οι αφίξεις των ξένων τουριστών στην Ελλάδα σημειώνουν συνεχή άνοδο, παρά την εμφάνιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης το 2008. Όμως ο ρυθμός αύξησης των εισπράξεων εμφανίζεται να είναι χαμηλότερος, σε σχέση με τον ρυθμό αύξησης των αφίξεων. Είναι χαρακτηριστικό, όπως φαίνεται από τον πίνακα, ότι ενώ τη δεκαετία 2008-2017 ο αριθμός των ξένων τουριστών αυξήθηκε κατά 89% (CAGR=8,4%) οι εισπράξεις, κατά την ίδια περίοδο εμφάνισαν μια αύξηση 45,1% (CAGR= 4,1%)

Φαίνεται λοιπόν ότι, σήμερα, **ο κάθε επισκέπτης της Ελλάδος δαπανά λιγότερα χρήματα κατά τη διαμονή του από όσα δαπανούσε πριν μια δεκαετία**, είτε επειδή παραμένει λιγότερες μέρες, είτε επειδή δαπανά λιγότερα ανά ημέρα διαμονής, ή και για τους δύο λόγους μαζί.

Προφανώς στη κατάσταση αυτή συνετέλεσαν και οι δραματικές εκπτώσεις που έχουν δοθεί στους μεγάλους Tours Operators για να διατηρηθεί η τουριστική κίνηση και τα charters.

Η κρίση φαίνεται ότι επηρέασε τον τουρισμό, όχι μόνο λόγω της αδυναμίας των ξένων και των εγχώριων ταξιδιωτών να μετακινηθούν, ή να ταξιδέψουν σε φθηνότερους προορισμούς, για λόγους μειωμένης αγοραστικής δυνατότητας, αλλά γιατί σε αντίθεση με άλλες χώρες ο Ελληνικός τουρισμός για πολλά χρόνια ήταν “αιχμάλωτος” της οικονομικής αβεβαιότητας που υπήρχε στη χώρα. Τους μεγάλους Tours Operators

πάντοτε τρώμαζε η αβεβαιότητα σχετικά με τυχόν πτώχευση της χώρας και, στη συνέχεια, η εμφάνιση των capital controls και η πιθανότητα να χάσουν τις προκαταβολές που θα έδιναν.

Καθώς όμως ο κλάδος του τουρισμού έχει τόσο μεγάλη σημασία για την Ελληνική οικονομία η αποτύπωση των οικονομικών μεγεθών του αποτελεί προϋπόθεση για την διαμόρφωση και διατύπωση απόψεων και επιλογών ως προς την στρατηγική που πρέπει να ακολουθηθεί στον ελληνικό τουρισμό ώστε να αναπτυχθεί και να λύσει τα προβλήματα του.

2.2 Τα χαρακτηριστικά του κλάδου του τουρισμού στην Ελλάδα

2.2.1 Η εξέλιξη του τουρισμού στην Ελλάδα

Η Ελλάδα ως προορισμός αναψυχής, άρχισε να προσελκύει από τις αρχές του 1950 το ενδιαφέρον των ξένων τουριστών, το οποίο είναι από τότε συνεχώς αυξανόμενο. Μέχρι τότε την Ελλάδα επισκέπτονταν ένας μικρός αριθμός τουριστών υψηλής εισοδηματικής τάξης με σημαντικότερο ενδιαφέρον τους τα μνημεία του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού. Τα οικονομικά έσοδα εκείνης της εποχής που αποκόμιζε η Ελλάδα, ήταν ασήμαντα και ο τουρισμός αποτελούσε ένα μικρό μόνο μέρος της οικονομικής της δραστηριότητας.

Μετά το τέλος του πολέμου ο τουρισμός στην Ελλάδα προσλαμβάνει μαζικό χαρακτήρα. Αυτό που συνέβαλε αποφασιστικά στην προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού τουριστών στην Ελλάδα στη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του 50, ήταν η υποτίμηση της δραχμής τον Απρίλιο του 1953 (Αυγερινού και Κολώνια, 2000). Μετά από την υποτίμηση, η Ελλάδα έγινε, αν όχι ο οικονομικότερος τουριστικός προορισμός για τους ξένους τουρίστες, τουλάχιστον ένας από τους πιο οικονομικούς, ενώ πριν από την υποτίμηση συγκαταλεγόταν μεταξύ των ακριβότερων πάντοτε βέβαια για τις υπηρεσίες που προσέφερε. Κατά τη περίοδο αυτή ο τουριστικός τομέας χαρακτηρίζεται από το μικρό μέγεθος των τουριστικών επιχειρήσεων, κυρίως οικογενειακών, που χαρακτηρίζονται από τη παντελή έλλειψη κάθε εκπαίδευσης και εξειδίκευσης στις υπηρεσίες που προσέφεραν. Αρχισαν λοιπόν από τότε να επισκέπτονται την Ελλάδα και άτομα χαμηλότερης εισοδηματικής τάξης, αφού ο

τουρισμός της ήταν πιο προσιτός σε σχέση με άλλες χρονιές. Στο χρονικό διάστημα από τα μέσα περίπου της δεκαετίας του 70' μέχρι τη δεκαετία του 90' ο τουρισμός στην Ελλάδα «έζησε» την χρυσή εποχή του, με ιλιγγιώδης ρυθμούς ανάπτυξης. Η ανάπτυξη του βασίστηκε αποκλειστικά στους δυο σημαντικότερους τότε τουριστικούς πόρους, και συγκεκριμένα στη γεωγραφική θέση και τις κλιματολογικές συνθήκες της από τη μια πλευρά και από την άλλη στους αρχαιολογικούς της χώρους.

Το κράτος προσπάθησε να εκμεταλλευθεί το momentum, τροφοδοτώντας με κεφάλαια, στο πλαίσιο της πολιτικής επενδυτικών κινήτρων. Είναι η εποχή που το φαινόμενο του μαζικού τουρισμού απαιτεί την εισαγωγή στον τουριστικό κλάδο μεγάλων ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων, τη συστηματοποίηση των υπηρεσιών μέσα από την εφαρμογή συστημάτων management, marketing και πληροφορικής, τη κατάλληλη εκπαίδευση του προσωπικού, κλπ. (Κωστοπούλου, 2013).

Πίνακας 2.1 η συγκριτική εξέλιξη του τουρισμού διεθνώς και στην Ελλάδα

Πίνακας 1. Αφίξεις Τουριστών σε Ελλάδα, Ευρώπη και Παγκόσμια, ανά δεκαετία (1950-2000)

	Ελλάδα (σε χιλ.)	Μεταβολή (%) ανά δεκαετία	Ευρώπη (σε εκατ.)	Μεταβολή (%) ανά δεκαετία	Παγκοσμίως (σε εκατ.)	Μεταβολή (%) ανά δεκαετία
1950	33,3	-	16,8	-	25,3	-
1960	399,4	1.098,33	50,4	199,70	69,3	174,11
1970	1.609,2	302,87	117,3	133,01	165,8	139,25
1980	5.271,1	227,56	188,3	60,50	278,8	72,50
1990	8.873,0	68,33	282,7	50,13	439,0	59,86
2000	13.095,5	47,59	402,5	42,38	684,0	52,41

(πηγή: ΣΕΤΕ, 2003)

Ο πίνακας παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς εμφανίζει ότι παρά τη διαφορετική αφητηρία του τουρισμού στην Ελλάδα σε σχέση με τις διεθνείς μετακινήσεις η ψαλίδα προοδευτικά έκλεισε και σήμερα δεν υπάρχει πλέον αισθητή διαφορά. Ενώ λοιπόν τις πρώτες δεκαετίες μετά τον πόλεμο ο τουρισμός στην Ελλάδα είχε εκρηκτική αύξηση σε σχέση με τον υπόλοιπο κόσμο η διαφορά στο ρυθμό αύξησης συνεχίσθηκε μέχρι τη δεκαετία του 80 αλλά από τότε ο ρυθμός αύξησης του τουρισμού διεθνώς και ο ρυθμός αύξησης του στην Ελλάδα τείνουν να ισορροπήσουν και βρίσκονται πλέον σήμερα, σχεδόν στα ίδια επίπεδα.

Οι κύριες διεθνείς τουριστικές αγορές της Ελλάδας, την περίοδο 1960-1980, ήταν οι Η.Π.Α, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι πιο εύπορες χώρες της Δυτικής Ευρώπης

(Ηγουμενάκης, 2000), αλλά το συνολικό μερίδιο των ξένων στη τουριστική κίνηση της χώρας ήταν πολύ χαμηλό.

Σήμερα, η εικόνα αυτή έχει εν μέρει αλλάξει. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, το 2018 το μερίδιο των ξένων τουριστών φθάνει το 70,7% του συνόλου των αφίξεων και το 83,2% του συνόλου των διανυκτερεύσεων. Το 82,1% των αφίξεων και το 91,1% των διανυκτερεύσεων αφορά ανθρώπους που προήλθαν από χώρες της Ευρώπης, ενώ από την Ε.Ε. προήλθε το 68,1% των αφίξεων και το 75,6% των διανυκτερεύσεων (Μπέλλος, 2018). Μέσα στην Ε.Ε., η Γερμανία αποτελεί τη χώρα με τις περισσότερες αφίξεις τουριστών στην Ελλάδα, έχοντας ένα ποσοστό 13,6% επί των συνολικών αφίξεων, ενώ πολύ κοντά της βρίσκεται και η Μ. Βρετανία (13,2% των αφίξεων). Από τις άλλες χώρες της Ευρώπης η Ρωσία έχει τον υψηλότερο αριθμό αφίξεων (5,6% του συνόλου). Οι ΗΠΑ έχουν ένα μερίδιο στις αφίξεις που φθάνει το 3,5% αρκετά πίσω από πολλές άλλες χώρες ιδιαίτερα αν υπολογισθεί και το μέγεθος τους. Στο παράρτημα Γ' εμφανίζονται όλες οι περιοχές από τις οποίες προέρχονται οι τουρίστες τα τελευταία 10 χρόνια.

Στους πίνακες που βρίσκονται στα παραρτήματα παρουσιάζονται όλα τα στοιχεία για τα μεγέθη εκείνα που προσδιορίζουν τον Ελληνικό τουρισμό (αφίξεις, έσοδα, καταλύματα, πληρότητα, εποχικότητα). Ως περίοδος αναφοράς τους, στους περισσότερους εμφανίζεται η περίοδος 2005-2018 (όπου υπάρχουν στοιχεία για το 2018). Η λογική της επιλογής της συγκεκριμένης περιόδου είναι να υπάρχουν, αν είναι δυνατόν, και στοιχεία πριν την εμφάνιση της κρίσης.

Στο παράρτημα Β' παρουσιάζονται τα κύρια στοιχεία της τουριστικής κίνησης για τη περίοδο 2005- 2018, και πιο συγκεκριμένα οι αφίξεις, οι διανυκτερεύσεις και τα έσοδα ανά άτομο σύμφωνα με τα στοιχεία από την Τράπεζα της Ελλάδος. Αυτός θα είναι και ο βασικός πίνακας που θα χρησιμοποιούμε καθώς παρουσιάζονται μικρές διαφορές με τους πίνακες που διαμορφώνονται βάσει των στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ.

Οι διαφορές οφείλονται στο ότι στα στοιχεία διεθνών αφίξεων που προέρχονται από την Έρευνα Συνόρων της ΤτΕ λαμβάνεται υπόψη η διέλευση μόνο των μη-κατοίκων, δηλαδή των ατόμων που δεν έχουν μόνιμο τόπο διαμονής την Ελλάδα, ενώ βάσει της μεθοδολογίας της έρευνας της ΕΣΥΕ (ΕΛΣΤΑΤ), λαμβάνονταν υπόψη οι διελεύσεις των συνόρων όλων ανεξαρτήτως των αλλοδαπών.

Ανεξάρτητα όμως της μεθοδολογίας συλλογής των στοιχείων, φαίνεται ότι, μέσα στη περίοδο που εξετάζεται,

➤ έχει σχεδόν υπερδιπλασιασθεί ο αριθμός των ξένων τουριστών που επισκέφθηκαν τη χώρα μας καθώς από 16,2 εκ. αφίξεις το 2006 έφθασε τις 30,1 εκ. αφίξεις το 2018

➤ έχει μειωθεί αισθητά η διάρκεια της μέσης παραμονής των τουριστών στην Ελλάδα, καθώς από 10 ημέρες το 2008 βρίσκεται σήμερα στις 7.66 ημέρες, υπάρχει δηλαδή μια μείωση 23,4%. Αυτό σημαίνει απώλεια εισπράξεων που επιβαρύνεται από το γεγονός ότι δεν έχει υπάρξει και αντίστοιχη αύξηση της μέσης δαπάνης ανά διανυκτέρευση, που παραμένει εδώ και χρόνια γύρω στα 70 ευρώ. Στη συνέχεια της εργασίας θα διευκρινίσουμε το πώς ορίζεται η διανυκτέρευση και ποιά είναι η διαφορά της από τη παραμονή.

➤ Δεν έχει αλλάξει η εποχικότητα του τουρισμού, ο οποίος παραμένει επηρεασμένος και προσανατολισμένος στο τρίπτυχο θάλασσα –ήλιος –παραλίες.

Στη συνέχεια της ενότητας αναπτύσσεται το κάθε θέμα πιο αναλυτικά

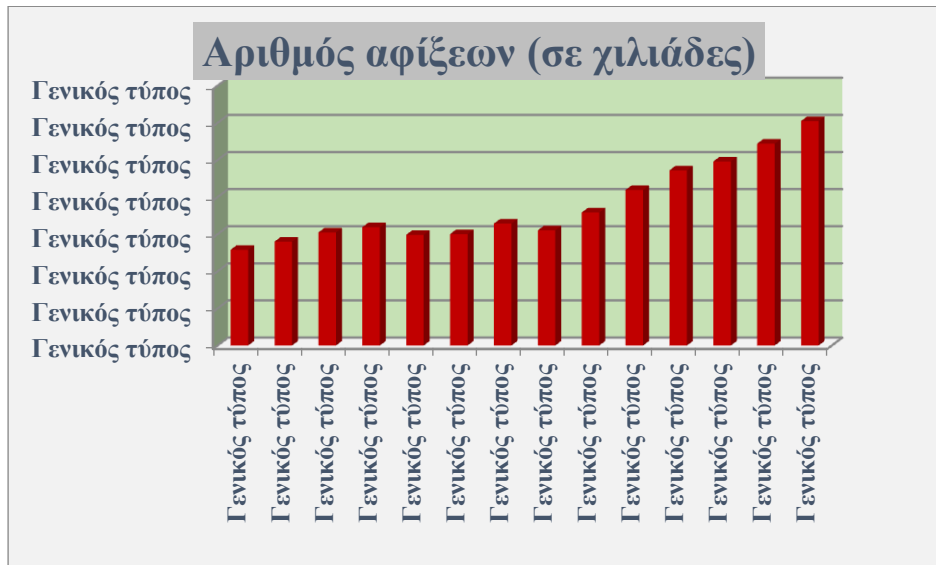
2.2.2 Η τουριστική κίνηση των ξένων ταξιδιωτών στην Ελλάδα

Η οικονομική κρίση, η οποία τη τελευταία δεκαετία επηρέασε αρκετές χώρες, έχει επιφέρει σημαντικές μεταβολές σε πολλούς κλάδους της οικονομίας, καθώς παρατηρείται ύφεση στα οικονομικά μεγέθη και επομένως έχει αλλάξει η τάξη πραγμάτων στις αποφάσεις που λαμβάνονταν.

Ο τουρισμός ανέκαθεν αποτελούσε για την ελληνική οικονομία μια από τις σημαντικότερες πτυχές ανάπτυξης και εισροής εσόδων. **Η συνεισφορά του τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας όλα τα χρόνια βρίσκεται στη περιοχή μεταξύ 15% και 18%.**

Το γράφημα που ακολουθεί αποτυπώνει την εξέλιξη των αφίξεων για τη περίοδο πριν από τη κρίση, κατά τη διάρκεια της και τη τελευταία τριετία.

Γράφημα 2.1 η εξέλιξη των αφίξεων ξένων τουριστών στην Ελλάδα για τη περίοδο 2005-2018



(πηγή: ΣΕΤΕ, ίδια επεξεργασία, 2019)

Όπως φαίνεται και στο γράφημα ο αριθμός των αφίξεων, μετά το 2004 είχε μια αυξητική τάση μέχρι και το 2008, παρουσίασε μια μικρή μείωση το 2009 για να ανακάμψει πλήρως από το 2010 και μετά σημειώνοντας μεγάλη αύξηση, ιδιαίτερα τα τελευταία 3 χρόνια. Το γράφημα που υπάρχει αποτυπώνει την εξέλιξη των αφίξεων για τη περίοδο πριν και κατά τη διάρκεια της κρίσης. Όπως παρατηρούμε ο ετήσιος ρυθμός μεταβολής των αφίξεων μέχρι το 2008 παρέμεινε σταθερά ανοδικός, όπως ήταν και η τριετία μετά το 2015. Κατά τη διάρκεια της περιόδου της κρίσης παρουσίασε υψηλή μεταβλητότητα, εμφανίζοντας αυξομειώσεις τη περίοδο 2009-2011, διψήφια μεγέθη (11,8% και 12,1% αντίστοιχα) για τα έτη 2012 και 2013 για να σταθεροποιηθεί την επόμενη διετία στο 6,5%

Πολλές και διαφορετικές είναι οι αιτίες που οδήγησαν στην εκρηκτική αύξηση που παρατηρήθηκε τη τελευταία τριετία και η χώρα χρειάζεται πλέον να εκμεταλλευθεί την ευκαιρία που της παρουσιάστηκε και να διατηρήσει τουλάχιστον τον αριθμό αυτό των ξένων τουριστών βελτιώνοντας τη ποιότητα των τουριστικών υπηρεσιών που προσφέρει οι οποίες στηρίζονται στις υποδομές της χώρας.

Διάφορες τουριστικά ανταγωνιστικές προς την Ελλάδα χώρες, (όπως η Αίγυπτος, η Τυνησία, η Τουρκία, κ.ά.) αντιμετώπισαν έκτακτες και κρίσιμες καταστάσεις κατά τα τελευταία έτη, από τα οποία επωφελήθηκε, άλλες φορές ευκαιριακά και κάποιες άλλες πιο μόνιμα η Ελλάδα, απορροφώντας ένα μεγάλο κομμάτι του ανταγωνιστικού τουρισμού. Αυτός ήταν ο ένας λόγος που συνετέλεσε στη μεγάλη αύξηση των αφίξεων

κατά τη τελευταία τριετία. Όμως η αύξηση των αφίξεων δεν οδήγησε σε ανάλογη αύξηση των εισπράξεων για τον τουριστικό κλάδο.

Όπως φαίνεται και στο παράρτημα Β' η πτώση δεν παρατηρείται στον αριθμό των αφίξεων τουριστών στην Ελλάδα, αλλά κυρίως στις εισπράξεις, δηλαδή το ποσό χρημάτων που ξοδεύει κάθε ξένος κατά τη διάρκεια της παραμονής του στη χώρα.

Η τουριστική δαπάνη ανά άτομο και ημέρα παραμονής δεν ακολουθεί τον ρυθμό αύξησης των αφίξεων. Το πάγιο χαρακτηριστικό της σχέσης αφίξεων-εισπράξεων στο διάστημα 2005-2016 είναι ότι η ετήσια μεταβολή των εισπράξεων υστερεί της μεταβολής των αφίξεων. Μάλιστα, σε τέσσερα από τα έντεκα έτη της συγκεκριμένης περιόδου η διαφορά κυμαίνεται από 6,5 έως 14 ποσοστιαίες μονάδες.

Στο παρελθόν και ιδιαίτερα μέχρι το 2004, ο τουρισμός στην Ελλάδα αναπτυσσόταν με σταθερό ρυθμό, κυρίως εξαιτίας του χαμηλού κόστους παραγωγής και πώλησης των τουριστικών προϊόντων/υπηρεσιών. Η διάθεση του τουριστικού προϊόντος ήταν ως εκ τούτου εύκολη και δεν χρειαζόταν ιδιαίτερη προσπάθεια, ούτε διαφημιστική προβολή για να προσελκυσθούν οι ξένοι τουρίστες καθώς η σχέση ποιότητας-τιμής για αυτούς ήταν ιδιαίτερα ελκυστική.

Τα επόμενα χρόνια, όμως παρατηρήθηκε μια μικρή μείωση του ρυθμού ανάπτυξης των συνολικών εσόδων από τον τουρισμό μέχρι το 2006, όπου άρχισε να παρατηρείται μια σχετική σταθεροποίηση για όλη τη περίοδο μέχρι και το 2008, όπου τα συνολικά έσοδα από τον τουρισμό παρέμειναν σταθερά. Ακολούθησε μια σημαντική πτώση στα έσοδα από τον τουρισμό λόγω εσωτερικών κοινωνικών εντάσεων και αναταραχών και της οικονομικής αβεβαιότητας που δημιούργησαν αρνητική εικόνα για τη χώρα. Η κατάσταση αυτή διήρκεσε μέχρι το 2013 ενώ τη περίοδο 2013-2015 τα έσοδα από τον τουρισμό αυξάνονται όμως η αύξηση αυτή οφείλεται στις δυσκολίες και τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν στις άλλες χώρες και όχι στην ποιοτική αλλαγή του τουριστικού προϊόντος, ούτε σε κάποιο στρατηγικό σχεδιασμό στον τομέα του τουρισμού. Το αποτέλεσμα είναι ότι το 2016 η εφαρμογή των Capital Controls ένα χρόνο πριν επηρέασε αρνητικά τις εισπράξεις. Όπως θα δούμε και στη συνέχεια, τη τριετία 2016-2018 και ιδιαίτερα το 2018 εμφανίστηκαν κάποια σημάδια αύξησης των εισπράξεων που οφείλονται όμως αποκλειστικά στην αύξηση του αριθμού των αφίξεων. Η πραγματικότητα είναι ότι την τελευταία δεκαετία, όλες οι έρευνες που έχουν γίνει δείχνουν ότι **είτε η τελική τιμή του τουριστικού προϊόντος είναι ιδιαίτερα ακριβή σε**

σύγκριση με την ποιότητα του, είτε παραμένει η τιμή σε λογικά επίπεδα, αλλά η ποιότητα του προϊόντος είναι δυσανάλογα χαμηλότερη.

Και στις δύο περιπτώσεις το αποτέλεσμα είναι το ίδιο και η κατάληξη είναι η μείωση των εισπράξεων της τουριστικής βιομηχανίας της χώρας καθώς ο ανταγωνισμός είναι πολύ μεγάλος.

Οι εισπράξεις που γίνονται επηρεάζονται από δύο βασικούς παράγοντες: πόσες μέρες παραμένει ο ταξιδιώτης στη χώρα και πόσα χρήματα δαπανά για κάθε ημέρα παραμονής του.

Η εξέλιξη των ημερών παραμονής ενός ξένου τουρίστα στην Ελλάδα εμφανίζεται στον πίνακα 2.4. Όπως φαίνεται σε αυτόν η μέση διάρκεια παραμονής του από 1^ο ημέρες το 2006 έφθασε τις 7,66 ημέρες το 2018 παρουσιάζοντας μέχρι το 2015 μια συνεχώς πτωτική πορεία και μικρές θετικές μεταβολές τη διετία 2006-2017. Στον πίνακα αυτόν, ο υπολογισμός που γίνεται βασίζεται στον αριθμό των αφίξεων, και επομένως συμπεριλαμβάνονται και οι τουρίστες οι οποίοι δεν διαμένουν σε τουριστικά καταλύματα αλλά σε κάθε είδους τόπους διαμονής (φιλοξενούνται, κάνουν κάμπινγκ, μένουν σε τροχόσπιτα, Airbnb) και ως εκ τούτου έχουν ένα τελείως διαφορετικό προφίλ δαπανών. Από τα στοιχεία της Eurostat, επεξεργασμένα από την TtE, έχουμε το εξής διάγραμμα που αφορά πλέον τις διανυκτερεύσεις σε τουριστικά καταλύματα για όλη τη διάρκεια της περιόδου 2005-2016. Τα στοιχεία δείχνουν όμως ότι υπάρχει μια σημαντική μείωση στις ημέρες παραμονής (μείωση 23%) ή διανυκτερεύσεις (μείωση 19%) που αντιστοιχεί σε ένα ρυθμό μείωσης της τάξης του 2% κάθε χρόνο.

Γράφημα 2.2 η εξέλιξη της διάρκειας διαμονής ξένων τουριστών στην Ελλάδα σε τουριστικά καταλύματα



(πηγή: στοιχεία της ΕΤΕ, 2018)

Από τα στοιχεία στο παράρτημα Γ' φαίνεται ότι, υπάρχει κατά τη διάρκεια της περιόδου από το 2008 μέχρι σήμερα, γενικευμένη τάση μείωσης των διανυκτερεύσεων για τους τουρίστες από σχεδόν όλες τις χώρες Αν και θεωρούμε ότι, ειδικά για τα πρώτα χρόνια, η αρνητική μεταβολή οφείλεται στα αποτελέσματα της κρίσης, το γεγονός ότι αυτή στυνχίζεται μέχρι σήμερα μας οδηγεί να αναζητήσουμε και άλλα αίτια. Η τάση αυτή μειώνεται αισθητά για εκείνους τους επισκέπτες που έρχονται από μακρινές χώρες, και μάλιστα για κάποιες χώρες (π.χ. Καναδάς, Αυστραλία) η τάση αυτή αντιστρέφεται.

Φαίνεται λοιπόν ότι ένας από τους λόγους που οδηγούν στη μείωση των διανυκτερεύσεων παρά την αύξηση των αφίξεων είναι και το ότι, χρόνο με το χρόνο, **αυξήθηκε ο αριθμός όσων έρχονται ατομικά και όχι μέσω διαμορφωμένων γκρουπ διαφόρων πρακτορείων** τα οποία μπορούν και εξασφαλίζουν χαμηλότερες τιμές. Για τις μακρινές χώρες, που τα ατομικά ταξίδια φαντάζουν πολύ δύσκολα τα μεγέθη αυτά είναι διαφορετικά.

Δύο είναι τα κύρια χαρακτηριστικά που προκύπτουν από τα υπάρχοντα στοιχεία και τα στοιχεία του πίνακα : οι αφίξεις από τις λοιπές χώρες της Ε.Ε. είναι αυξημένες από 28,8% το 2005 σε 33,1% του συνόλου για το 2018, ενώ οι αφίξεις από τις άλλες χώρες του κόσμου αποτελούσαν το 2010 το 27,6 % των συνολικών, ενώ το 2018 το ποσοστό αυτό ήταν 28,9%.

Οι δαπάνες ανά άτομο και ταξίδι παρουσιάζουν σαφή μείωση κατά τη διάρκεια της περιόδου 2005-2016, όπως φαίνεται και στον πίνακα που ακολουθεί (Νικολαΐδης, 2017)

Πίνακας 2.2 η εξέλιξη της μέσης δαπάνης ανά άτομο τη περίοδο 2005-2016

	Δαπάνη (ευρώ)	Μεταβολή, 2005=100, (%)
2005	745,7	100,0
2006	745,9	100,0
2007	700,2	93,9
2008	730,0	97,9
2009	697,3	93,5
2010	640,4	85,9
2011	639,5	85,8
2012	616,2	82,6
2013	604,2	81,0
2014	551,8	74,0
2015	540,9	72,5
2016	470,5	63,1

(πηγή: ΤτΕ , 2017)

Από τον πίνακα φαίνεται ότι η μέση δαπάνη μειώθηκε κατά 36,9% μέσα στη περίοδο που εξετάζεται, φθάνοντας από 745,7 ευρώ ανά διανυκτέρευση σε 470,5 ευρώ το 2016. Τη περίοδο πριν την έναρξη της κρίσης η μέση δαπάνη εμφάνιζε διακυμάνσεις χωρίς όμως αυτές να έχουν μεγάλο εύρος. Αντίθετα όμως αυτές οι μεταβολές με το ξεκίνημα της κρίσης ήταν συνεχόμενες και με μεγάλο μερικές χρονιές εύρος.

Εξετάζοντας την τελευταία εξαετία, διαπιστώνεται ότι οι ετήσιοι ρυθμοί μεταβολής του αριθμού των αφίξεων - διανυκτερεύσεων και των ταξιδιωτικών εισπράξεων, αποκλίνουν ήδη από το 2014 και τελικώς κινούνται προς την αντίθετη κατεύθυνση το 2016.

Αντίθετα, τα στοιχεία στο παράρτημα Δ' δείχνουν ότι η μέση δαπάνη ανά διανυκτέρευση παρέμεινε σχεδόν σταθερή σε όλη τη διάρκεια της περιόδου 2006-2017, παρά το γεγονός ότι αυξήθηκε η μέση τιμή δωματίου (Νικολαΐδης, 2017)

Οι λόγοι που συντελούν στη συνεχή μείωση της μέσης δαπάνης ανά ταξίδι είναι:

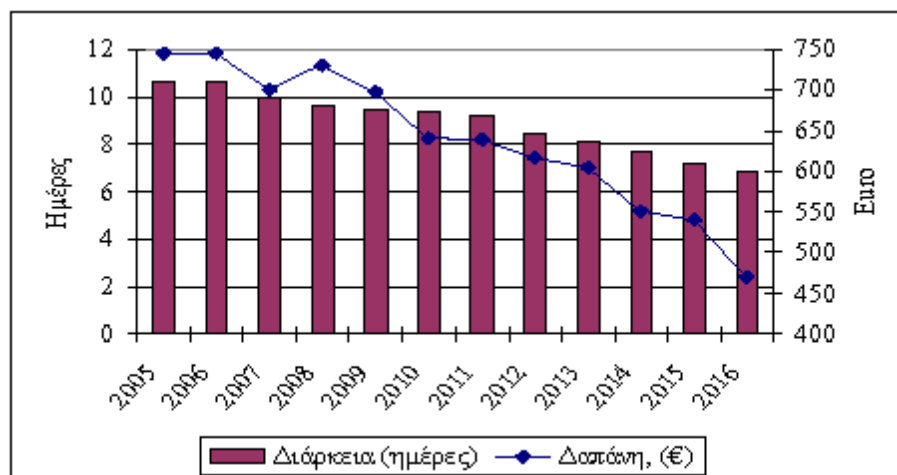
- η μείωση των ημερών που διαρκεί κάθε ταξίδι. Πιθανές αιτίες είναι η επιθυμία των τουριστών για λιγότερες δαπάνες και η διάδοση της έννοιας «επισκέπτες του Σ/Κ» (city breaks)
- η αύξηση των παραξενοδοχειακών κρατήσεων και των νέων μορφών τουρισμού (‘‘επισκέπτες’’, Airbnb)
- η κακή εικόνα που έχει στα μάτια των ξένων η χώρα
- η αβεβαιότητα και η κακή κατάσταση της οικονομίας της χώρας

Υπενθυμίζεται ότι οι αφίξεις κατοίκων χωρών της Ε.Ε αποτελούν το 59% των αφίξεων κατά μέσο όρο την περίοδο 2010-2016. Κατά συνέπεια, τα έσοδα από τον τουρισμό

συσχετίζονται σε μεγάλο βαθμό με την οικονομική δραστηριότητα στην Ε.Ε (Ντελέζος, 2017).

Η εικόνα που ακολουθεί εμφανίζει τη τάση που υπάρχει τόσο για τη μέση διάρκεια ταξιδιού όσο και για τη δαπάνη ανά διανυκτέρευση

Γράφημα 2.3 η μεταβολή της μέσης διάρκειας και της μέσης δαπάνης ανά ταξίδι για τη περίοδο 2006-2016



(πηγή: ΤτΕ, 2017)

Καθώς η δαπάνη ανά διανυκτέρευση είναι σχεδόν σταθερή, ο αριθμός των διανυκτερεύσεων ανά άτομο καθορίζει και τα έσοδα από διανυκτερεύσεις, που αποτελούν, με διαφορά, το υψηλότερο μερίδιο των δαπανών ενός ταξιδιού ή ενός τουριστικού πακέτου.

Το επόμενο χαρακτηριστικό είναι η εποχικότητα του τουρισμού στην Ελλάδα. Ο όρος εποχικότητα του τουρισμού υποδηλώνει το φαινόμενο της εκδήλωσης της τουριστικής δραστηριότητας σε ορισμένη εποχή του έτους, είτε λόγω φυσικών λόγων, όπως το κλίμα και η θάλασσα, είτε λόγω θεσμικών ρόλων, όπως είναι η περίοδος των διακοπών και, κάποιες φορές, λόγω μόδας, όπως είναι για παράδειγμα η νέα τάση τέλεσης γάμων στην Ελλάδα. Η παρακολούθηση των σχετικών μεγεθών δείχνει ότι όλοι οι παραπάνω λόγοι έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα για χώρες που έχουν ως τουριστικό μοντέλο το λεγόμενο “ήλιος και θάλασσα”, όπως η Ελλάδα.

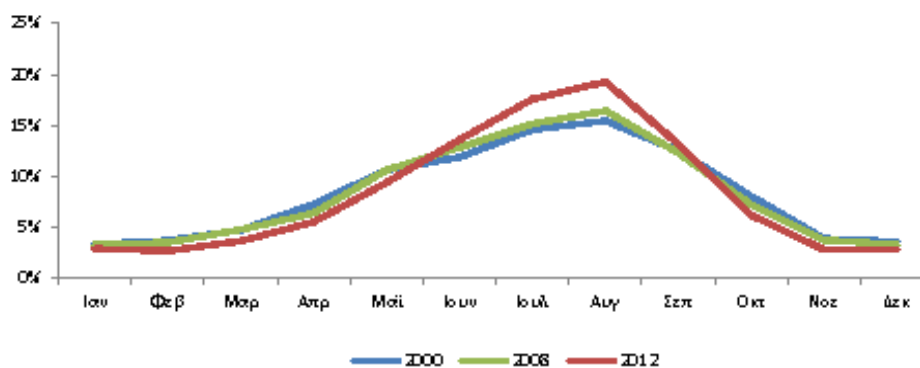
Ο πίνακας με τα στοιχεία που αφορούν την εποχικότητα των αφίξεων ξένων τουριστών στην Ελλάδα, διαμορφώνεται βάσει των στοιχείων που περιέχονται στον πίνακα του

παραρτήματος Ε' με τα «βασικά μεγέθη του Ελληνικού τουρισμού» που δημοσιεύει ο ΣΕΤΕ (www.sete.gr/el/stratigiki-gia-ton-tourismo) είναι:

Η κατάσταση που έχει διαμορφωθεί φαίνεται και στην επόμενη εικόνα

Γράφημα 2.4 η κατανομή των αφίξεων για υπολογισμό της εποχικότητας

Διάγραμμα 2: Μηνιαία Κατανομή των Αφίξεων σε Καταλύματα στην Ελλάδα για Επιλεγμένα Έτη (σύνολο τουρισμού)



Πηγή: Eurostat. Επεξεργασία ΙΤΕΠ.

(πηγή: Eurostat, επεξεργασία στοιχείων από ΙΤΕΠ)

Η εποχικότητα ορίζεται ως το ποσοστό των αφίξεων τους 3 καλοκαιρινούς μήνες (Ιούλιος, Αυγούστος, Σεπτέμβριος) επί του συνόλου των αφίξεων. Σαν αποτέλεσμα της κρίσης φαίνεται ότι η εποχικότητα αυξήθηκε μετά τη κρίση κατά 8 ποσοστιαίες μονάδες, επιτείνοντας το πρόβλημα της ήδη υψηλής εποχικότητας που υπήρχε στην Ελληνικό τουρισμό..

Παρά την αύξηση των αφίξεων, η εποχικότητα του ελληνικού τουρισμού δεν έδειξε σημάδια άμβλυνσης και ουσιαστικά παρέμεινε έντονη και αμετάβλητη, γεγονός που επηρεάζει ανάλογα και την εποχικότητα των εισπράξεων. Παρατηρούμε την αύξηση των αφίξεων στην πικ σεζόν μετά το 2008, κάτι που σημαίνει ότι το πρόβλημα της εποχικότητας του εισερχόμενου και συνολικού τουρισμού στην Ελλάδα εμφανίζεται να επιτείνεται μετά την εμφάνιση της κρίσης, ενώ από τον πίνακα 2.10 φαίνεται ότι γίνεται εντονότερο διαχρονικά.

Οι μεταβολές στην εικόνα των αφίξεων και των εσόδων δείχνουν ότι ο τουρισμός στην Ελλάδα έχει άμεση εξάρτηση από το κυρίαρχο προϊόν, σε Ευρωπαϊκό επίπεδο τουλάχιστον, που είναι «Ηλιος & Θάλασσα», καθώς από τα στοιχεία του 2017 φαίνεται

ότι από την έναρξη μέχρι την λήξη της καλοκαιρινής περιόδου (Απρίλιος – Σεπτέμβριος) καταγράφεται το 81,0% των αφίξεων και το 86,0% των εσόδων (Ίκος, 2018)

Το φαινόμενο της εποχικότητας αναγνωρίζεται ως ένα από τα πιο εμφανή χαρακτηριστικά του ελληνικού τουρισμού. Η κατάσταση επιδεινώνεται από το γεγονός ότι παραδοσιακά η εποχικότητα των ημεδαπών είναι πολύ πιο έντονη σε σχέση με την αντίστοιχη των αλλοδαπών. Η κατάσταση αυτή επιβαρύνει υπέρμετρα κάθε φορά τις υπάρχουσες υποδομές, καθώς αυτές είναι σχεδιασμένες με ένα συγκεκριμένο δείκτη ασφαλείας.

Το φαινόμενο της εποχικότητας αποτελεί δομικό πρόβλημα του ελληνικού τουρισμού, το οποίο δεν αντιμετωπίζεται απλά με τις προσπάθειες για μονοδιάστατη αύξηση της τουριστικής κίνησης και επομένως, η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και οι προσπάθειες για την άμβλυνση της εποχικότητας, με τη προσφορά εναλλακτικών μορφών τουρισμού, εξακολουθεί να αποτελεί ένα βασικό ζητούμενο για τον τουρισμό.

2.3 Η σημασία του Ελληνικού τουρισμού για την οικονομία της χώρας

2.3.1 Η ευρύτερη προσέγγιση

Καθώς είναι εμφανής η σημασία που έχει ο τουριστικός κλάδος για την Ελληνική οικονομία η αποτύπωση των οικονομικών μεγεθών του αποτελεί μια απαραίτητη διαδικασία που θα επιτρέψει σε όλους όσους συμμετέχουν σε αποφάσεις και στρατηγικές για τον κλάδο, να διαμορφώσουν άποψη και να πάρουν τις αποφάσεις εκείνες που χρειάζονται για την ανάπτυξή του και την επίλυση των προβλημάτων του.

Κεντρικό άξονα της επιρροής των αποτελεσμάτων του τουριστικού κλάδου στην οικονομία αποτελεί το γεγονός ότι οι εισπράξεις από τον διεθνή τουρισμό συναθροίζονται με τα άλλα μεγέθη του ισοζυγίου υπηρεσιών, για να υπολογισθεί το ισοζύγιο πληρωμών, και επομένως συμμετέχουν στην ελάφρυνση του εμπορικού ελλείμματος της χώρας.

Αναφορικά με το ταξιδιωτικό ισοζύγιο, σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία το 2017, εμφάνισε πλεόνασμα 12.680 εκατ. ευρώ, αυξημένο κατά 13,2% έναντι πλεονάσματος

11.201 εκατ. ευρώ το 2016. Οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή ταξιδιωτικών υπηρεσιών αντιστάθμισαν κατά 69,1% το έλλειμμα του ισοζυγίου αγαθών και συνέβαλαν κατά 72,9% στο σύνολο των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες (δελτίο της ΤτΕ, 2018).

Το 2014 το ταξιδιωτικό ισοζύγιο εμφάνισε πλεόνασμα 11,37 δισ. ευρώ έναντι πλεονάσματος 10,3 δισ. ευρώ το 2013, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 10,2% (Κουσούνης, 2015).

Είναι επομένως προφανές ότι ο ελληνικός τουρισμός είναι ένας από τους ελάχιστους τομείς της εθνικής οικονομίας, ο οποίος είναι ανέκαθεν ανταγωνιστικός σε παγκόσμιο επίπεδο, ειδικά δε τα χρόνια της οικονομικής κρίσης, βοηθούμενος από εξωτερικές συγκυρίες ενισχύει την εξωστρέφεια και τη δυναμική του καθώς, ταυτόχρονα, η μείωση του λειτουργικού κόστους των τουριστικών υπηρεσιών που προσφέρονται στους ξένους ενίσχυσε την ανταγωνιστικότητα του έναντι των άλλων τουριστικών προορισμών με ίδια χαρακτηριστικά. Όπως είδαμε η αύξηση της τουριστικής κίνησης μπορεί να αναζωογονήσει την οικονομία της Ελλάδος καθώς κάθε ευρώ που εισέρχεται, συνεισφέρει στην οικονομία μέσω ενός πολλαπλασιαστή με αρκετά δις. έσοδα ετησίως ενώ παράλληλα προβλέπεται να δημιουργήσει χιλιάδες πρόσθετες θέσεις εργασίας.

Για να γίνει αυτό πιο ξεκάθαρο ας δούμε λίγο πιο αναλυτικά τι είναι ο πολλαπλασιαστής και πως αυτός επηρεάζει την οικονομία. Κατ' αρχήν χρειάζεται να διευκρινισθεί ότι στο ισοζύγιο της οικονομίας το τουριστικό εισόδημα από τους ξένους τουρίστες είναι ισοδύναμο με εξαγωγές για τη χώρα. Το χρήμα που έρχεται με αυτό ξοδεύεται με τις διάφορες εσωτερικές δαπάνες που γίνονται. Κάποιες από αυτές τις εσωτερικές δαπάνες δεν είναι παραγωγικές (όπως για παράδειγμα οι φόροι, ή η αποταμίευση), κάποιες άλλες όμως τονώνουν την εθνική οικονομία και αποτελούν με τη σειρά τους νέα έσοδα που ξανακυκλοφορούν στην οικονομία. Ο πολλαπλασιαστής είναι το μέγεθος εκείνο που δείχνει πόση είναι η επίπτωση του εισοδήματος που εισρέει στη χώρα από μια μορφή εξαγωγών. Με άλλα λόγια, στη περίπτωση μας, δείχνει πόσα ευρώ δημιουργεί ένα ευρώ τουριστικού συναλλάγματος που εισάγεται. Το εισόδημα από τον τουρισμό θεωρείται ένας σημαντικός παράγοντας τόνωσης της οικονομίας, καθώς τα τουριστικά έσοδα εισπράττονται και κατόπιν ξοδεύονται πάλι, μια διαδικασία που κατά τη διάρκεια ενός έτους ενδέχεται να επαναληφθεί ακόμη και επτά φορές προτού η επίδρασή της να είναι πάρα πολύ μικρή για να μετρηθεί (McIntosh & Goeldner, 1990).

Για να υπολογίσουμε την επίπτωση που έχουν τα έσοδα από τον τουρισμό για την Ελληνική οικονομία, μπορούμε να δεχθούμε την υπόθεση εργασίας του IOBE (2012) σύμφωνα με την οποία ένα ευρώ που δημιουργεί η τουριστική δραστηριότητα, δημιουργεί έμμεση και προκαλούμενη πρόσθετη οικονομική δραστηριότητα € 1,2 και επομένως στην οικονομία υπάρχουν πρόσθετα 2,2 ευρώ στο ΑΕΠ, δηλαδή, ο πολλαπλασιαστής της τουριστικής δραστηριότητας ανέρχεται σε 2,2.

Πίνακας 2.3 οι επιμέρους πολλαπλασιαστές και η κατανομή δραστηριοτήτων

	% Κατανομή Τουριστικών Εσόδων	Πολλαπλασιαστής
Καταλύματα	45,3	2,50
Εστίαση	18,0	2,50
Θαλάσσιες Μεταφορές	9,0	2,41
Οδικές Μεταφορές	7,1	3,25
Εναέριες Μεταφορές	5,4	2,98
Εμπόριο	4,9	3,69
Ψυχαγωγία	3,8	1,90
Ταξιδιωτικά Γραφεία	3,7	3,68
Ενοικίαση Αυτ/των	1,8	1,39
Συνέδρια	1,0	4,13
Σταθμισμένος Μέσος Όρος		2,65

(πηγή: στοιχεία ΚΕΠΕ , επεξεργασία SETE Intelligence)

Μέσα από τον πίνακα με τα ποσοστά κατανομής των τουριστικών εσόδων ανά δραστηριότητα και τον συντελεστή κατανομής τους μπορούμε να υπολογίσουμε τον σύνθετο πολλαπλασιαστή με ένα διαφορετικό τρόπο (Ικος, 2018)

Στον πίνακα απεικονίζονται οι πολλαπλασιαστές των επιμέρους κλάδων της ελληνικής οικονομίας σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη του ΚΕΠΕ (2014), καθώς και η ποσοστιαία συμβολή του κάθε υποκλάδου στην ελληνική τουριστική δραστηριότητα σύμφωνα με την μελέτη του IOBE (2012). Με τη μέθοδο αυτή ο πολλαπλασιαστής υπολογίζεται σε 2,65.

Συνεπώς, δεχόμαστε ότι η συνολική πολλαπλασιαστική επίπτωση στο ΑΕΠ από ένα ευρώ τουριστικής δαπάνης μπορεί να είναι από 2,2 ευρώ έως 2,65 ευρώ μεγέθη που σε κάθε περίπτωση θεωρούνται αρκετά σημαντικά. Για παράδειγμα, το 2017 τα έσοδα για τη χώρα, από τις αφίξεις των τουριστών, ήταν 14,2 δις ευρώ , ή το 7,8% του ΑΕΠ και με τον πολλαπλασιαστή η συνολική επίπτωση εκτιμάται μεταξύ 17,2% και 20,7% του ΑΕΠ.

Η συμβολή ενός κλάδου στην οικονομία μιας χώρας εξαρτάται από το μέγεθός του, την πολυπλοκότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών και την αλληλεπίδρασή του με τους υπόλοιπους κλάδους. Στη πραγματικότητα το ποσοστό συμμετοχής στο ονομαστικό ΑΕΠ

έχει δύο συνιστώσες: η πρώτη από αυτές είναι τα ποσά που δαπανούν οι τουρίστες κατά την επίσκεψή τους στην Ελλάδα. Το 2017 οι δαπάνες αυτές αντιστοιχούν σε 8,0% του ονομαστικού ΑΕΠ. Η δεύτερη συνιστώσα είναι η αξία των προσφερομένων τουριστικών υπηρεσιών (ξενοδοχεία, εστίαση, κλπ.) (έκθεση Alpha Bank, 2018). Σύμφωνα με το ΙΤΕΠ, η συνολική συμβολή του τουρισμού στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος μιας χώρας είναι της τάξης του 15%-20 % περίπου. Πρόκειται για ένα σημαντικό ποσοστό του ΑΕΠ που σημαίνει ότι ο τουρισμός, συμβάλει σημαντικά στη διαμόρφωση τόσο του ΑΕΠ όσο και του καθαρού εγχώριου προϊόντος σε σχέση με τους άλλους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, ενώ διατηρεί και μια σχετική ισορροπία στο Ισοζύγιο Πληρωμών της χώρας.

Στην αναζήτηση που θα γίνει θα καταγραφούν τα συμπεράσματα σχετικά με την συμβολή του τουρισμού στην διαμόρφωση του ΑΕΠ της ελληνικής οικονομίας, μέσω αναλυτικής καταγραφής και αποτύπωσης των βασικών μεγεθών για τον εισερχόμενο Τουρισμό, και τις έμμεσες και προκαλούμενες επιδράσεις του. Ταυτόχρονα, θα αναζητηθεί η συμβολή του τουρισμού στη διαμόρφωση του ΑΕΠ για τις διάφορες περιφέρειες της χώρας.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό, της τουριστικής δραστηριότητας που έχει σχέση και με τις αναγκαίες υποδομές είναι η κατανομή των αφίξεων με ποιο τρόπο έφθασαν οι τουρίστες στην Ελλάδα. Φαίνεται λοιπόν ότι από αυτούς, το 66% ήρθε αεροπορικά, τρόπος ταξιδιού που παραδοσιακά αποτελεί τον κύριο τρόπο μεταφοράς των τουριστών από το εξωτερικό στην Ελλάδα, 30% οδικώς και 4% ακτοπλοϊκώς (Ίκος, 2018) .

Σε σχέση με την εποχικότητα, αυτή παρατηρείται να είναι, ως συνήθως, σημαντική με το 57,6 % των εσόδων και 55,3% των αφίξεων να πραγματοποιούνται το 3ο τρίμηνο του έτους, και για τις υπόλοιπες περιόδους του έτους να έχουμε το 24% και 26,2 % των αφίξεων το 2^ο τρίμηνο, και για το 1^ο και το 4^ο τρίμηνο το 6,0% των αφίξεων και το 4,0% των εσόδων και το 13,0% των αφίξεων και 11,0% των εσόδων αντίστοιχα (Ίκος, 2018).

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως η Μέση κατά άτομο Δαπάνη (ΜΑΔ) ανήλθε στα € 522,3 εμφανίζοντας αύξηση κατά +1,6% που εξηγείται από την αύξηση της δαπάνης ανά διανυκτέρευση κατά +1,1% (από € 67,0 σε € 67,7) και δευτερευόντως στην οριακή αύξηση της Μέσης Διάρκειας Παραμονής κατά +0,5% (7,7 διανυκτερεύσεις).

Να σημειωθεί ότι οι πίνακες στο παράρτημα Β' δεν περιλαμβάνουν τα έσοδα από την κρουαζιέρα τα οποία πρέπει να συνυπολογισθούν στα έσοδα για τη χώρα. Ο πίνακας στο

παράρτημα ΣΤ' βασίζεται στα στοιχεία της Έρευνας Συνόρων της ΤτΕ και δεν περιλαμβάνει παρά μόνο τους επιβάτες κρουαζιέρας, που τελειώνουν την κρουαζιέρα τους στην Ελλάδα και αναχωρούν από κάποιο ελληνικό αεροδρόμιο ή λιμάνι.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του παραρτήματος ΣΤ', το 2018 η Ελλάδα υποδέχθηκε 2,947 εκ. τουρίστες κρουαζιέρας και εισέπραξε 415,6 εκατ. ευρώ. Παρατηρούμε όμως ότι, ενώ οι αφίξεις ήταν λιγότερες από το 2017 τα έσοδα παρουσιάζονται να είναι ίδια καθώς είναι αυξημένη η συμμετοχή σε κρουαζιέρες στο 3^ο τρίμηνο που είναι η περίοδος με τις πιο αυξημένες τιμές (Ίκκος, 2019). Η εποχικότητα των επιβατών κρουαζιέρας είναι επίσης μεγάλη, αφού στο 3ο τρίμηνο έχουμε το 58,2% των αφίξεων και το 48,0% των εισπράξεων και στο 2^ο το 19,8% και το 33,4% αντίστοιχα. Ενδεικτικό της σημασίας που έχει στα έσοδα η διαμόρφωση των τιμών της κρουαζιέρας είναι το γεγονός ότι με σχεδόν ίδιο αριθμό επιβατών τα έσοδα το 4^ο τριμήνου είναι το 50% μόνο των εσόδων του 2^{ου} τριμήνου.

Ο τομέας της κρουαζιέρας είναι ένας ακόμη τομέας όπου οι ανάγκες για τη δημιουργία υποδομών σε πολλά λιμάνια της χώρας είναι μεγάλες.

Τα έσοδα επίσης από τις μεταφορές τουριστών δεν συμπεριλαμβάνονται στις εισπράξεις, και στη πραγματικότητα δεν κατευθύνονται όλα στη εγχώρια οικονομία, καθώς ένα μέρος τους αφορά επιχειρήσεις του εξωτερικού. Για παράδειγμα, οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν, το 2017, μόνο μια συμμετοχή 90 εκατ. ευρώ στην Ελληνική οικονομία έναντι 133 εκατ. ευρώ το 2016 γιατί τα πλοία της Minoan Lines μεταφέρθηκαν στη Grimaldi.

2.3.3 Η συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ και το Ισοζύγιο πληρωμών

Όπως αναφέρθηκε ο τουρισμός αποτελεί μια από τις σημαντικότερες πηγές εσόδων της χώρας. Η εικόνα αυτή απεικονίζεται στα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της ΤτΕ, από τα οποία προκύπτει η εξαιρετικά μεγάλη σημασία του τουρισμού και για την κάλυψη του εμπορικού ισοζυγίου (Δελτία Τύπου της ΤτΕ για τα έτη 2014-2017).

Πίνακας 2.4 η εξέλιξη της συμμετοχής του τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας κατά τη περίοδο 2005-2018

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
% ΑΕΠ	16,8	17,8	17,5	16,8	15,9	16,0	15,8
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
% ΑΕΠ	16,4	16,3	17,3	18,5	18,6	27,3	30,9

(πηγή: δελτία τύπου της ΤτΕ, επεξεργασία ο συντάξας)

Όλα τα χρόνια, οι ταξιδιωτικές εισπράξεις καλύπτουν ένα μεγάλο ποσοστό του εμπορικού ισοζυγίου. Επίσης, εξαιρουμένων εξαγωγών καυσίμων και πλοίων, οι εισπράξεις από τον τουρισμό είναι σχεδόν ίσες με τις εισπράξεις από τις εξαγωγές όλων των άλλων προϊόντων (αγροτικά, βιομηχανικά, κλπ.) που εξάγει η χώρα.

Από τον πίνακα φαίνεται ότι μέχρι το 2012 η συμμετοχή του τουρισμού στο ΑΕΠ ήταν σταθερή, όμως λόγω της μεγάλης μείωσης του ΑΕΠ στη συνέχεια το ποσοστό συμμετοχής άρχισε να αυξάνεται για να έχουμε το 2017 το μεγάλο τίναγμα στο 27,3% και μια μεγαλύτερη αύξηση το 2018 που έφθασε το 30,3%.

2.3.4 Η συμβολή του τουρισμού στην απασχόληση

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία, η εξέλιξη της απασχόλησης στον τουρισμό τη τελευταία διετία εμφανίζεται στο παράρτημα Η'.

Στη πραγματικότητα εμφανίζεται η απασχόληση στον υπο-κλάδο καταλύματα – εστίαση αλλά καθώς ο υπο-κλάδος αυτός αντιπροσωπεύει τα 2/3 του συνόλου των εσόδων, είναι λογικό να στέκει μια υπόθεση εργασίας σύμφωνα με την οποία ανάλογες θα είναι και οι μεταβολές στο σύνολο των απασχολουμένων με δραστηριότητες συναφείς με τον τουρισμό.

Από τα στοιχεία φαίνεται ότι το 2017, και ιδιαίτερα του μήνες με τη μεγάλη τουριστική κίνηση, υπάρχει μια διψήφια αύξηση του αριθμού των απασχολουμένων στον τουρισμό σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο την προηγούμενη χρονιά. Για όλη τη χρονιά η αύξηση στον υπο-κλάδο ήταν 40 χιλιάδες θέσεις, άρα συνολικά 60χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας, όταν η συνολική αύξηση της απασχόλησης ήταν (3736-3659) = 77 χιλιάδες νέες θέσεις. Αυτό σημαίνει ότι σχεδόν 8 στις 10 νέες θέσεις δημιουργήθηκαν στον τουρισμό (Ικκος, 2019) .

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία για την απασχόληση στον κλάδο του τουρισμού (από το σύστημα ΕΡΓΑΝΗ) και τη διασταύρωση τους με τα στοιχεία του ΣΕΤΕ, διαμορφώνεται ο ακόλουθος πίνακας για τη περίοδο 2004-2017.

Πίνακας 2.5 η εξέλιξη του % απασχόλησης για τον τουριστικό κλάδο επί του συνόλου της απασχόλησης

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
% απασχόλησης	18,3	19,1	19,8	19,5	18,7	17,7	17,8
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
% απασχόλησης	17,6	18,3	18,2	17,3	23,1	23,4	24,8

(πηγή: βάσει στοιχείων ΕΡΓΑΝΗΣ και του ΣΕΤΕ , ίδια επεξεργασία)

Το 2017 η απασχόληση στον τουριστικό τομέα έφθασε το 24,8 % ή 898.432 εργαζόμενους, το 2016 η συνολική απασχόληση στον τουρισμό άγγιξε το 23,4% με 860,315 απασχολούμενους. Το 2015 το αντίστοιχο ποσοστό ήταν 23,1% με 821,900 απασχολούμενους. Το 2014 από την άλλη η απασχόληση στον τουρισμό δεν ξεπερνούσε το 17,3%, ενώ τα 2 προηγούμενα έτη έφτανε το 18,2%. Την περίοδο 2009 με 2011η συνολική απασχόληση ήταν γύρω στο 17,7% ενώ το 2004 μέχρι το 2007 το αντίστοιχο ποσοστό κυμαινόταν στο 19,6%.

Σημειώνεται ότι ο ελληνικός τουρισμός από το 2010 , μέσα σε συνθήκες οικονομικής κρίσης, αύξησε κατά 40% τα έσοδα που έφερε στη χώρα έναντι πτώσης του ΑΕΠ για την ίδια περίοδο κατά 25%.

2.4 Οι προοπτικές του Ελληνικού Τουρισμού

Η ανάλυση των προοπτικών του Ελληνικού τουρισμού για το άμεσο μέλλον εστιάζει σε δύο κατευθύνσεις

- τη τάση που θα επικρατήσει στις αφίξεις των τουριστών, και
- την εξέλιξη του κόστους που έχουν οι προσφερόμενες υπηρεσίες

Ένα σημαντικό κομμάτι της αύξησης των αφίξεων τα τελευταία χρόνια, βασίστηκε στα προβλήματα που είχαν οι άμεσοι ανταγωνιστές της Ελλάδος στη περιοχή της Μεσογείου. Όσο οι χώρες αυτές συνεχίζουν να έχουν προβλήματα, οι εναλλακτικές λύσεις του

τουριστικού πληθυσμού θα περιλαμβάνουν την Ελλάδα. Παρατηρούμε όμως ότι κάποιοι από τους ανταγωνιστές αρχίζουν και επανέρχονται χρησιμοποιώντας διάφορα εργαλεία. Πολλοί από αυτούς ευνοούνται από την ισοτιμία του νομίσματος τους με το ευρώ, όπως για παράδειγμα η Τουρκία με τη κατάρρευση της λίρας. Άλλοι έχουν καταφέρει να ησυχάσουν τις εσωτερικές διαμάχες ή να περιορίσουν τις τρομοκρατικές ταραχές (για παράδειγμα η Τυνησία). Άλλες πάλι χώρες, όπως είναι η Κύπρος έχουν ανεβάσει πολύ το επίπεδο των προσφερομένων τουριστικών υπηρεσιών.

Κοντά στους παραδοσιακούς ανταγωνιστές άρχισαν να εμφανίζονται και νέοι, όπως για παράδειγμα η Κροατία και η Βουλγαρία. Η πρώτη στοχεύει κατευθείαν στην αγορά της Γερμανίας, η οποία όπως είδαμε αποτελεί τον μεγαλύτερο τροφοδότη του Ελληνικού τουρισμού. Η δεύτερη στοχεύει στις σλαβόφωνες χώρες, οι οποίες έχουν ήδη αρχίσει να επιλέγουν την Ελλάδα και για πολλούς λόγους (όπως για παράδειγμα η θρησκεία) δυνητικά θα μπορούσαν να αποτελούν μια εφεδρική δεξαμενή αφίξεων.

Ένας άλλος προβληματισμός που υπάρχει σήμερα είναι το Brexit και οι συνέπειες του, καθώς η Μ. Βρετανία είναι η 2^η χώρα προέλευσης τουριστών μετά τη Γερμανία.

Όλα λοιπόν δείχνουν ότι στο μέλλον οι καταστάσεις θα δυσκολέψουν και ο ανταγωνισμός θα γίνει πιο σκληρός.

Τα θετικά στοιχεία είναι ότι, με τη κατασκευή των νέων μεγάλων οδικών αξόνων, ο οδικός τουρισμός έχει ανακάμψει σημαντικά και ότι έχει αρχίσει πλέον η ανάκαμψη της κρουαζιέρας, η οποία τη τελευταία τριετία είχε υποχωρήσει λόγω γεωπολιτικών εντάσεων.

Πιο σημαντικοί είναι οι προβληματισμοί που αναπτύσσονται σχετικά με το κόστος παροχής των τουριστικών υπηρεσιών καθώς διαρκώς προστίθενται παράμετροι που μειώνουν την ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών τουριστικών επιχειρήσεων.

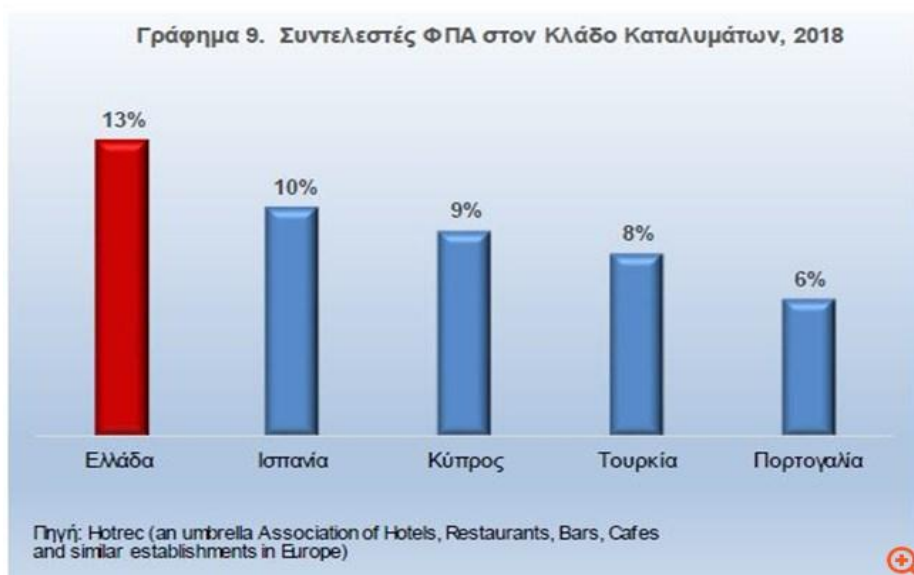
Η υπερβολικά υψηλή φορολογική επιβάρυνση των τουριστικών υπηρεσιών που προσφέρονται αποτελεί σημαντικό παράγοντα που εμποδίζει τη κάθε προσπάθεια ανάπτυξης και επιβαρύνει την ανταγωνιστικότητα. Επηρεάζει επίσης αρνητικά και τη διάθεση να γίνουν νέες πρόσθετες επενδύσεις, καθώς οι επιχειρήσεις στην Ελλάδα λειτουργούν για να συντηρούν το κράτος και όχι για να κερδίζουν οι επιχειρηματίες και οι εργαζόμενοι.

Ενδεικτικά, για να έχει μια τουριστική επιχείρηση στην Ελλάδα το ίδιο λειτουργικό κέρδος με μια ίδια επιχείρηση στη Κύπρο θα πρέπει η τιμή δωματίου να είναι 34%

υψηλότερη και παράλληλα να μην υπάρχουν τοκοχρεωλυτικές δόσεις δανείων, δηλαδή στη πραγματικότητα να μην μπορεί η επιχείρηση να επενδύσει για να βελτιωθεί . Αυτό οδηγεί σε ένα αδιέξοδο καθώς η έλλειψη επενδύσεων ροκανίζει την ανταγωνιστικότητα στο μέλλον και επομένως δεν διασφαλίζει τη βιωσιμότητα της επιχείρησης, κάτι που οδηγεί όλους να χάνουν κέρδη, μισθούς, φορολογικά έσοδα.

Έμμεσα η υψηλή φορολογία οδηγεί και σε μια ακόμη στρέβλωση, καθώς μειώνει τη τουριστική περίοδο που μια τουριστική εγκατάσταση λειτουργεί. Προφανώς μια τουριστική επιχείρηση στην Ελλάδα δεν μπορεί να ανταγωνιστεί, σε περιόδους μειωμένης ζήτησης, τις χαμηλές τιμές που δίνουν άλλες χώρες και ως εκ τούτου δεν θα έχει μεγάλο ποσοστό κρατήσεων οπότε δεν θα είναι πλέον συμφέρον να λειτουργεί σε συνεχή βάση.

Γράφημα 2.5 ο ΦΠΑ στον κλάδο των ξενοδοχείων και χώρων διαμονής



(πηγή: *Alpha Bank, 2018*)

Όπως φαίνεται ο ΦΠΑ στους χώρους καταλυμάτων είναι μεγαλύτερος από όλες τις ανταγωνίστριες χώρες και η διαφορά αυτή δεν μπορεί εύκολα να αντισταθμισθεί από άλλα συγκριτικά πλεονεκτήματα. Συγκεκριμένα, στην ΕΕ-28, τα 25 από τα 28 κράτη-μέλη εφαρμόζουν μειωμένο συντελεστή ΦΠΑ στον ξενοδοχειακό κλάδο, ενώ τα 18 κράτη-μέλη εφαρμόζουν συντελεστή ΦΠΑ χαμηλότερο ή ίσο με 10% (Alpha Bank, 2018).

Το πρόβλημα είναι πιο έντονο σε εκείνες τις περιοχές, που επιπλέον είναι και οι περισσότερες, που δεν έχουν κάποιο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που θα τους επέτρεπε να μετακυλήσουν την επιβάρυνση που έχουν από τη φορολογία στον πελάτη.

Μετά τα θετικά αποτελέσματα των τελευταίων χρόνων, όλοι όσοι δραστηριοποιούνται στον κλάδο χρειάζεται να καθορίσουν τις προτεραιότητες τους ώστε να διατηρηθεί η ανοδική πορεία των βασικών μεγεθών του τομέα και τα επόμενα χρόνια. Οι προτεραιότητες αυτές για τους εκπροσώπους των τουριστικών φορέων είναι η αναβάθμιση των τουριστικών υπηρεσιών που προσφέρουν και για τη Πολιτεία είναι η εξασφάλιση των αναγκών, για την ικανοποίηση των αναγκών που δημιουργούνται, υποδομών. Στο κομμάτι αυτό η σύμπραξη του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα θεωρείται ότι είναι μια κατά βάση αναγκαία προϋπόθεση.

Κεφάλαιο 3ο

Η συνεργασία Δημόσιου και ιδιωτικού τομέα στον τουρισμό

3.1 Ο ρόλος του δημόσιου τομέα στην ανάπτυξη

του τουρισμού

Η ανάπτυξη τουριστικών υποδομών απαιτεί μεγάλες επενδύσεις σε ευρείες και ποικίλες δραστηριότητες. Πολλές από αυτές τις δραστηριότητες έχουν τη μορφή δημόσιων υπηρεσιών όπως η ενέργεια, το νερό, το φυσικό αέριο και οι μεταφορές κλπ. Αυτές οι υπηρεσίες είναι ζωτικές όχι μόνο για τον τουριστικό κλάδο αλλά και για την κοινωνία γενικότερα, και στους τομείς αυτούς η κυβερνητική παρέμβαση θεωρείται αναπόφευκτη ακόμη και σε εκείνες τις χώρες που ακολουθούν τις πολιτικές «ελεύθερης αγοράς».

Λόγω της ποικιλομορφίας των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται, ο τουρισμός βρίσκεται σε συνεχή αλληλεπίδραση με πολλούς άλλους τομείς της οικονομίας. Για τη στήριξη του είναι αναγκαίο η κάθε κυβέρνηση να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στη διοχέτευση κονδυλίων στις διάφορες περιφέρειες και δήμους για την ανάπτυξη και τη συντήρηση δρόμων, αυτοκινητοδρόμων, τερματικών σταθμών λεωφορείων και σιδηροδρόμων, υποστήριξη αεροπορικών υπηρεσιών, συντήρηση και λειτουργία θαλάσσιων λιμένων κλπ. Επίσης, στις περιοχές υψηλής τουριστικής αξίας, λόγω του αυξημένου τουριστικού, ο ρεύματος, είναι απαραίτητο να υπάρχει οργανωμένη παροχή υπηρεσιών κοινής ωφελείας. Η έλλειψη αυτών των βασικών δημόσιων δράσεων θα περιορίσει αυτόματα και τις πρωτοβουλίες του ιδιωτικού τομέα που δεν θα αναπτυχθούν ανάλογα. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να δημιουργηθούν, να οργανωθούν και να εφαρμοστούν από την κάθε κυβέρνηση ολοκληρωμένα βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα σχέδια δράσης για μια βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.

Εκτός όμως από τη διανομή κεφαλαίων για τη παροχή βασικών υπηρεσιών, η κυβέρνηση έχει συμμετοχή και σε άλλους τομείς καθώς είναι αυτή που χαρακτηρίζει τα τουριστικά προϊόντα και υπηρεσίες και διατηρεί τη τοπική κληρονομιά, το περιβάλλον

και την οικολογία. Προφανώς, δεν μπορούμε να περιμένουμε από τις δυνάμεις της αγοράς, που έχουν για στόχο το με κάθε τρόπο κέρδος, να εξασφαλίσουν ότι δεν θα υπάρξει υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου πρέπει να παρέχονται δημόσια κονδύλια για την δημιουργία προγραμμάτων ευαισθητοποίησης και για την ανάληψη των απαιτούμενων προσπαθειών διατήρησης και προστασίας του περιβάλλοντος.

Σε όλες τις χώρες επιδιώκεται ο συντονισμός των τοπικών αναγκών με τις κυβερνητικές προτεραιότητες και για το λόγο αυτό υπάρχει ένα κεντρικό όργανο, το Εθνικό Συμβούλιο Τουρισμού που έχει ως πολιτικό προϊστάμενο συνήθως τον Υπουργό Τουρισμού της χώρας. Το συμβούλιο αυτό θα διατυπώσει, μεταξύ άλλων, τις κατευθυντήριες γραμμές για την προώθηση, παρακολούθηση και την εποπτεία της προόδου του τουριστικού τομέα στη χώρα.

Παράλληλα, όλες οι τουριστικές οργανώσεις του δημόσιου τομέα σε τοπικό αλλά και σε κεντρικό επίπεδο, θα συνεχίσουν να διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό και καταλυτικό ρόλο στην ανάπτυξη της τουριστικής υποδομής (π.χ. οδικές εγκαταστάσεις, θέρετρα, πάρκα ψυχαγωγίας, θεματικά πάρκα κ.λπ.) στους τομείς όπου είτε ο ιδιωτικός τομέας είναι συγκρατημένος για να επενδύσει ή στους τομείς όπου η κυβέρνηση επιθυμεί να κατευθύνει τα οφέλη της τουριστικής ανάπτυξης για τη τοπική κοινωνία.

Διακρίνουμε οκτώ κύριους τομείς της συμμετοχής του δημοσίου τομέα στον τουρισμό που είναι (Hall, 2008): συντονισμός, προγραμματισμός, νομοθεσία και ρυθμιστικοί κανόνες, στήριξη επιχειρηματικότητας, προώθηση εικόνας, κοινωνικός τουρισμός και ευρύτερος ρόλος προστασίας του δημόσιου συμφέροντος. Καθώς στις περισσότερες χώρες, υπάρχει σήμερα η τάση να ιδιωτικοποιούνται και να εμπορευματοποιούνται, σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό, κάποιες λειτουργίες που θα μπορούσαν να εκτελούνται από την κυβέρνηση, το ποσοστό συμμετοχής του κράτους στις τουριστικές δραστηριότητες παρουσιάζεται να είναι διαφοροποιημένο από τη μια χώρα στην άλλη. Τις τελευταίες δεκαετίες ξεκίνησε να εφαρμόζεται και μια νέα μορφή δράσης μέσω συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα, αντικαθιστώντας το παραδοσιακό δημόσιο διοικητικό μοντέλο (Hall, Müller & Saarinen, 2009)

3.2 Ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα στην ανάπτυξη του τουρισμού

Οι ευκαιρίες για ταξίδια και τουρισμό με προοπτική την Ελλάδα είναι εξαιρετικές και υπάρχει έντονο ενδιαφέρον, από τον ιδιωτικό τομέα, τόσο τον Ελληνικό όσο και τον διεθνή για συνεργασία με το κράτος στην ανάπτυξη σχεδίων βιώσιμης και κερδοφόρας ανάπτυξης. Ο ιδιωτικός τομέας διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στην αποκατάσταση και επιτάχυνση του ρυθμού ανάπτυξης του τουρισμού και τη ποιοτική βελτίωση του, κυρίως στους ακόλουθους τομείς-στόχους:

- Δημιουργία και διαχείριση των απαιτούμενων τουριστικών εγκαταστάσεων σε όλα τα μέρη που παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον
- Διασφάλιση της συλλογικής ευθύνης για τον καθορισμό και την εφαρμογή ενός διεθνούς κώδικα τουριστικής δεοντολογίας, παροχή τουριστικών υπηρεσιών και εφαρμογή των βέλτιστων πρακτικών.
- Συμμετοχή της τοπικής κοινότητας σε τουριστικά προγράμματα και εξασφάλιση ότι τα οφέλη από τον τουρισμό θα τους αποδοθούν με το σωστό τρόπο (π.χ. φόρος διαμονής).
- Η κατάρτιση των ανθρώπων του κλάδου και η ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού για την επίτευξη της καλύτερης ποιότητας στη παροχή των υπηρεσιών.
- Συμμετοχή στην προετοιμασία των επενδυτικών κατευθυντήριων γραμμών και των στρατηγικών μάρκετινγκ για τη μελλοντική ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος και στη συνδρομή για τη δημιουργία ολοκληρωμένων βάσεων δεδομένων και την έρευνα.
- Διαφύλαξη της ασφάλειας και της προστασίας των τουριστών.
- Διαφύλαξη και προστασίας των τουριστικών αξιοθέατων.

3.3 Το κοινό μοντέλο συνεργασίας Δημοσίου –

Ιδιωτικού τομέα

Η σύμπραξη δημόσιου-ιδιωτικού τομέα στον κλάδο του τουρισμού πρέπει να ενεργοποιείται μέσα από ένα συνδυασμό πολιτικών μεταρρυθμίσεων, θεσμικής στήριξης, κινήτρων και τρόπων χρηματοδότησης που στοχεύουν στην ενθάρρυνση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση, την κατασκευή, τη διαχείριση υποδομών και άλλων σχετικών αναπτυξιακών έργων.

Μια συνεργασία αυτής της μορφής, παρέχει εναλλακτική λύση στους δημοσιονομικούς περιορισμούς, επιτρέπει στον τουριστικό κλάδο να δημιουργεί περιουσιακά στοιχεία και μεγιστοποιεί τη χρήση δεξιοτήτων του ιδιωτικού τομέα. Πιο αναλυτικά, για το Δημόσιο, από μιας μορφής σύμπραξη με τον ιδιωτικό τομέα τα πιθανά οφέλη μπορούν να περιλαμβάνουν:

Τη πρόσβαση σε νέες πηγές κεφαλαίου: Ο ιδιωτικός τομέας έχει πρόσβαση σε διαθέσιμα κεφάλαια που ενδέχεται να μην είναι διαθέσιμα απευθείας για το Δημόσιο. Η πρόσβαση στις κεφαλαιουχικές αγορές, καθώς και άλλες μορφές χρηματοδότησης από τρίτους, μπορούν να αυξήσουν τη διαθεσιμότητα των υπαρχόντων κεφαλαίων.

Τη πιο γρήγορη εκτέλεση σειράς έργων υποδομής: Ο ιδιωτικός τομέας δεν υπόκειται στην ίδια "κατανομή κεφαλαίων" που επηρεάζει τη διαχείριση των προϋπολογισμών διάθεσης κεφαλαίων του δημόσιου τομέα (κονδύλια δημοσίων επενδύσεων) και ως εκ τούτου μπορεί να είναι σε θέση να ολοκληρώσει ένα έργο πολύ νωρίτερα από το Δημόσιο.

Τον καταμερισμό των κινδύνων: Από τη φύση της η συνεργασία που δημιουργείται περιλαμβάνει τόσο τη περιγραφή όσο και τη κατανομή των κινδύνων για το έργο (π.χ. λειτουργικοί και οικονομικοί κίνδυνοι που μπορεί να ενυπάρχουν στο έργο). Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι αν η συμφωνία είναι σε μορφή ΣΔΙΤ το Δημόσιο μεταβιβάζει όλους τους επιχειρηματικούς κινδύνους στον Ιδιωτικό τομέα, καθώς αυτός είναι που χρηματοδοτεί το έργο, αναλαμβάνοντας συγχρόνως και το όποιο ρίσκο.

Τη διατήρηση και κυρίως τη βελτίωση του επιπέδου υπηρεσιών: Ένας εταίρος του ιδιωτικού τομέα μπορεί να επιφέρει οικονομίες κλίμακας ή νέες τεχνολογίες για τη βελτίωση της παροχής υπηρεσιών.

Εφαρμογή ευκαιριών οικονομικής ανάπτυξης: Για παράδειγμα, μεγάλα έργα υποδομής μπορούν να δώσουν την ευκαιρία για ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων που μειώνουν την ανεργία και για την ενθάρρυνση των επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα στις τοπικές κοινωνίες.

Η πρόσβαση σε ένα ευρύτερο φάσμα δεξιοτήτων στον προγραμματισμό, τη διαχείριση και την παροχή υπηρεσιών: Πολλές από τις αναγκαίες για μια αποτελεσματική διαχείριση και παροχή τουριστικών υπηρεσιών ιδιότητες μπορεί να μην υπάρχουν στο Δημόσιο και με τη συνεργασία μπορεί το Δημόσιο να αποκτήσει πρόσβαση σε εμπειρογνωμοσύνη και εργαλεία υποστήριξης της διαχείρισης τα οποία στερείται.

Η δυνατότητα ανάδειξης της αξίας υπαρχόντων ήδη περιουσιακών στοιχείων που είναι υποβαθμισμένα: Η συνεργασία του Δημοσίου με ιδιωτικούς φορείς μπορεί να προσφέρει μια ευκαιρία για την αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων που ενδέχεται να υπολειπούνται. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η δημοπράτηση των ξενοδοχείων Ξενία.

Κεφάλαιο 4ο

Η υλοποίηση της συνεργασίας μεταξύ Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα

4.1 Οι πιθανές μορφές συνεργασίας

4.1.1 Η δημιουργία ενός μεικτού κεντρικού οργάνου

Δημιουργείται ένα πρόγραμμα τουριστικής ανάπτυξης με αφορμή είτε μια απόφαση τουριστικής ανάπτυξης μιας περιοχής, η μια κρατική απόφαση ανάδειξης μιας περιοχής ως τουριστικό προορισμό. Αν και η τουριστική ανάπτυξη είναι αποτέλεσμα της ανάδειξης μιας περιοχής ως τουριστικού προορισμού, η διαφορά μεταξύ των δύο είναι αισθητή καθώς στη πρώτη περίπτωση το βάρος πέφτει στη υλοποίηση των απαραίτητων έργων υποδομής για να μπορέσει η περιοχή να υποδεχθεί τον αναμενόμενο όγκο επισκεπτών και να παρέχει τις απαιτούμενες τουριστικές υπηρεσίες, ενώ στην ανάδειξη μιας περιοχής ως τουριστικό προορισμό το βάρος πέφτει στις δραστηριότητες εκείνες που θα αναδείξουν τη περιοχή (μάρκετινγκ, εκθέσεις, συνεργασίες με πρακτορεία).

Μια τυπική μορφή συνεργασίας μπορεί να εξελίσσεται με τον ακόλουθο τρόπο:

Κατά την έναρξη κάθε προγράμματος, δημιουργείται ένα κεντρικό όργανο (ενδεικτικά Κ.Ο.), σε επίπεδο Περιφέρειας, το οποίο αποτελείται από διάφορους εμπλεκόμενους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων εκπροσώπων της Περιφέρειας, των δήμων της περιοχής, και μη κερδοσκοπικών επιχειρήσεων που εκπροσωπούν τα συμφέροντα των φυσικών, πολιτιστικών, ιστορικών και οικονομικών χαρακτηριστικών ομάδων της περιοχής-προορισμού.

Το Κ.Ο. συνεργάζεται με τις κατάλληλες ιδιωτικές εταιρείες για την ανάπτυξη της περιφερειακής τουριστικής στρατηγικής που ταιριάζει, καθορίζοντας το όραμα, τους στόχους και το χρονοδιάγραμμα του έργου. Το Κ.Ο. διαδραματίζει βασικό ρόλο στην εφαρμογή της στρατηγικής, συνεδριάζοντας τακτικά για τη επεξεργασία των τοπικών

ιδιαιτεροτήτων, την αξιολόγηση και ενδεχομένως την αναθεώρηση των πληροφοριών και των μέσων που δημιουργήθηκαν και τη αξιοποίηση των προϊόντων που χρησιμοποιήθηκαν από τον ιδιωτικό φορέα για την ανάδειξη και την προώθηση του προορισμού.

4.1.2 Η δημιουργία «Ανώνυμης Εταιρείας ειδικού σκοπού»

Η δημιουργία μιας «Ανώνυμης Εταιρείας ειδικού σκοπού» αφορά την εκτέλεση κυρίως έργων υποδομής με ισότιμη συμμετοχή μιας τεχνικής εταιρείας και ενός κρατικού φορέα. Η "νέα εταιρεία" έχει μικρή κεφαλαιακή βάση και διαπραγματεύεται δάνεια με χρηματοδοτικούς οργανισμούς και τράπεζες, έχοντας την εγγύηση που δίνει η συμμετοχή του κρατικού φορέα. Στη συνέχεια η εταιρεία σχεδιάζει, και κατασκευάζει μέσα σε προσυμφωνημένα πλαίσια τα έργα υποδομής τα οποία και χρηματοδοτεί, καλύπτοντας το κόστος κεφαλαίου για τη κατασκευή και τη λειτουργία τους.

Το Δημόσιο καταβάλλει στην «νέα εταιρεία» ένα ποσό για την αποπληρωμή των δανείων που είχαν συναφθεί και ένα ποσό για την αμοιβή των υπηρεσιών που παρέχονται για τις δραστηριότητες που συμμετέχει η εταιρεία, αν τα χρήματα αυτά δεν είναι διαθέσιμα με άλλους τρόπους. Για παράδειγμα για τη κατασκευή αυτοκινητοδρόμων η ανάδοχος εταιρεία εκμεταλλεύεται την ύπαρξη διοδίων Σταθμών Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών.

4.2 Η χρηματοδότηση των Συμπράξεων Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα

4.2.1 Οι βασικές αρχές χρηματοδότησης

Οι Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) παρουσιάζονται παγκοσμίως ως ένας εναλλακτικός τρόπος για την κατασκευή δημοσίων έργων υποδομής και παροχής υπηρεσιών με χρηματοδοτική συμβολή από τον ιδιωτικό τομέα. Η εισαγωγή αυτού του

τρόπου περάτωσης, κυρίως δημοσίων έργων υποδομής, πραγματοποιήθηκε στη χώρα μας τόσο νομοθετικά όσο και θεσμικά μέσω του Ν.3389/2005.

Η χρηματοδότηση των έργων ΣΔΙΤ έχει τη μορφή Non-Recourse, δηλαδή η αξία του έργου που συμφωνείται να γίνει θα αποπληρωθεί από τη ταμειακή ροή του έργου και δεν εξαρτάται από τις δυνατότητες άμεσης χρηματοδότησης του κυρίου του έργου.

Έχει επομένως σημασία ο τρόπος νομικής κατοχύρωσης, όσων θα χρηματοδοτήσουν το έργο (συνήθως οι τράπεζες) ώστε να εξασφαλίσουν σε προτεραιότητα, την αποπληρωμή των δανείων, από τις ταμειακές ροές της εταιρείας, σε περίπτωση που υπάρξει αδυναμία κάλυψης των υποχρεώσεων.

Για να γίνει αυτό, οι πιστωτές εξετάζουν τις ταμειακές ροές για όλη τη διάρκεια του έργου και όχι μόνο για τη περίοδο που γίνονται οι κατασκευές. Η ανάλυση εστιάζει σε ορισμένους δείκτες που δίνουν τις ταμειακές ροές που είναι διαθέσιμες για την εξυπηρέτηση των δανείων σε σχέση με το κόστος εξυπηρέτησης και ετήσιας καταβολής τους (Annual Debt Service Cover Ratio). Οι δείκτες αυτοί υπολογίζονται κάτω από διαφορετικές παραδοχές για τον όγκο, την απόδοση, τον πληθωρισμό, τα επιτόκια κλπ. και ο στόχος τους είναι ότι σε όλες τις περιπτώσεις ο πιστωτής θα μπορεί να εξασφαλίσει την αποπληρωμή των δανείων που έδωσε. Για το λόγο αυτό και στα συμβόλαια υπάρχει ειδική πρόβλεψη για να πληρωθούν στην Ε.Ε.Σ όλες οι αναμενόμενες πληρωμές που θα έπρεπε να έχουν γίνει και δεν έγιναν λόγω καθυστερήσεων εκτέλεσης ή καθυστερήσεων παράδοσης του έργου λόγω κακοτεχνιών από τους υπεργολάβους που συμμετέχουν, φθάνοντας μέχρι το σημείο της μονομερούς κήρυξης τους σε έκπτωση από το έργο.

4.2.2 Η δομή της χρηματοδότησης

Το μοντέλο της σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιώτη αναφέρεται σε τρεις μορφές έργων:

- Έργα που σχεδιάζονται, κατασκευάζονται, χρηματοδοτούνται και τίθενται σε λειτουργία από τον ιδιωτικό τομέα, το κόστος των οποίων αποπληρώνεται απ'ευθείας από το δημόσιο τομέα. Αυτή είναι η πιο συνηθισμένη μορφή ΣΔΙΤ.
- Έργα στα οποία η αποπληρωμή του κόστους κεφαλαίου μοιράζεται ανάμεσα

στο δημόσιο και στον ιδιωτικό φορέα, ενώ τη συνολική ευθύνη για το έργο έχει ο ιδιωτικός φορέας, αυτή είναι η περίπτωση των έργων που χρηματοδοτεί το Δημόσιο μέσω δανείων από τη Ευρωπαϊκή Τραπεζα Επενδύσεων.

➤ Οικονομικά ανεξάρτητα έργα, όπου τα έξοδα που έχει κάνει ο ιδιώτης για να τα εκτελέσει καλύπτονται άμεσα από πληρωμές των πολιτών που τα χρησιμοποιούν. Η περίπτωση αυτή είναι και η λιγότερο συνηθισμένη, καθώς συνήθως το Δημόσιο επιδιώκει με τον ένα ή τον άλλο τρόπο να έχει συμμετοχή στη λειτουργία του έργου.

Η διαφορά που παρουσιάζει αυτή η μορφή χρηματοδότησης από τη παραδοσιακή μορφή προκήρυξης και κατασκευής έργων έγκειται στο ότι δεν είναι πια το Δημόσιο υπεύθυνο στο να βρει κεφάλαια για να ολοκληρώσει ένα έργο και να το συντηρήσει στη συνέχεια αλλά ο ιδιωτικός τομέας είναι υπεύθυνος για την αρχική χρηματοδότηση του έργου και για τη συντήρηση και την παροχή υπηρεσιών από το εν λόγω έργο στη διάρκεια της συμβατικής ζωής του.

4.3 Πεδία εφαρμογής των ΣΔΙΤ

Οι Συμπράξεις Δημοσίου – Ιδιωτικού Τομέα, αφορούν μια μεγάλη γκάμα έργων για τα οποία μπορούν να επιλεγούν, χωρίς κατ' αρχήν να υπάρχει πρόβλημα μεγέθους του έργου. Καθαρά για λόγους πρακτικούς εφαρμόζονται σε τομείς βασικών υποδομών, αλλά και γενικότερα σε έργα μεταφορών, υγείας, παιδείας, διαμορφώσεις , περιβάλλοντος, κ.α.

4.3.1 Κτηριακά Έργα

Πρόκειται για την ανέγερση κτηρίων που θα χρησιμοποιηθούν για τη στέγαση δημοσίων υπηρεσιών ή δημοσίων οργανισμών, όπως δημοτικά κτήρια, δικαστήρια, αστυνομικοί ή πυροσβεστικοί σταθμοί, σχολεία. Σε αυτή τη κατηγορία εφαρμογών ανήκουν και οι εργασίες διαχείρισης της ακίνητης περιουσίας του δημοσίου. Ο συμμετέχων φορέας από τη πλευρά του Δημοσίου είναι η Κτηματική Εταιρεία Δημοσίου (ΚΕΔ) που από το καταστατικό του έχει και την «ευθύνη για την ανάθεση για υλοποίηση έργων μέσω Συμπράξεων Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ)»

Σ' αυτή τη κατηγορία των έργων υπάρχουν τέσσερις βασικές ενότητες (στάδια) δραστηριοτήτων οι οποίες με μικρές διαφοροποιήσεις , ανάλογα με τη κάθε περίπτωση εφαρμόζονται ανεξαρτήτως του συστήματος σύμπραξης.

- Στο πρώτο στάδιο περιλαμβάνονται όλες οι προκαταρκτικές διαδικασίες προγραμματισμού του έργου
- Στο δεύτερο στάδιο υπάρχει η επιλογή του μελετητή και η εκπόνηση των κατά
 - περίπτωση αναγκαίων μελετών.
- Το τρίτο στάδιο περιλαμβάνει τη σύνταξη των τεχνικών προδιαγραφών και την
 - εκπόνηση των Προμελετών, Οριστικών Μελετών και των Μελετών Εφαρμογής.
- Στο τέταρτο στάδιο, και εφόσον έχουν εκδοθεί όλες οι σχετικές αποφάσεις, και οι άδειες κατασκευής του έργου βρίσκονται στο τελικό στάδιο έκδοσης, ο αρμόδιος φορέας μπορεί να προχωρήσει στη δημοσίευση της διακήρυξης δημοπράτησης

Ως φάση ωρίμανσης ενός έργου θεωρείται όλη η περίοδος της προπαρασκευής του που καλύπτει χρονικά όλο το φάσμα σχεδιασμού, μελετών, ερευνών, αδειοδοτήσεων, εξασφάλιση πόρων και ξεκινάει από το γενικό προγραμματισμό και καταλήγει στη διακήρυξη της δημοπρασίας (Ζέρβας, 2013). Πρόκειται δηλαδή για τον συνολικό χρόνο ολοκλήρωσης των τεσσάρων σταδίων ενός έργου, όπως μια σύμβαση ΣΔΙΤ το προβλέπει.

Σε κάθε στάδιο υπολογίζεται ένας εύλογος χρόνος για την ολοκλήρωση του, ο χρόνος αυτός ονομάζεται χρόνος ωρίμανσης

4.3.2 Παιδεία και εκπαίδευση

Υπεύθυνος οργανισμός είναι ο Οργανισμός Σχολικών Κτηρίων και ο ρόλος του είναι η διαμόρφωση, η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός της εκπαιδευτικής υποδομής, με την εφαρμογή της μεθόδου ΣΔΙΤ ως ένας εναλλακτικός τρόπος χρηματοδότησης για την κατασκευή σχολικών κτιρίων.

Για το σκοπό αυτό στον ΟΣΚ ΑΕ λειτουργεί μια εξειδικευμένη μονάδα συντονισμού των έργων που σκοπός της είναι η προετοιμασία και ωρίμανση των έργων ΣΔΙΤ σε συνεργασία με τους ιδιώτες που συμπράττουν για να αναγείρουν συγκροτήματα που για 25 χρόνια συντηρούνται, και προστατεύονται για θέματα ασφάλειας, για 25 χρόνια από τους ιδιώτες, ενώ μετά τη παρέλευση 25ετίας αποδίδονται στην οικεία δημοτική αρχή.

Στη περίπτωση αυτή ο ρόλος της ΟΣΚ, ως επιβλέπουσας αρχής, είναι η επιστασία του έργου του αναδόχου σε όλη τη διάρκεια των 25 ετών.

Ο ιδιώτης ανάδοχος προκύπτει μετά από την ολοκλήρωση των δύο φάσεων του ανοιχτού Διαγωνισμού. Η πρώτη φάση είναι η φάση της εκδήλωσης ενδιαφέροντος από όσες εταιρείες το επιθυμούν. Στη συνέχεια ο ΟΣΚ προεπιλέγει τους υποψηφίους οι οποίοι πληρούν τις απαραίτητες υποχρεώσεις για συμμετοχή στο διαγωνισμό και τους καλεί να καταθέσουν δεσμευτικές οικονομικές προσφορές.

Η αποπληρωμή του έργου γίνεται με πληρωμές διαθεσιμότητας από τον ΟΣΚ ώστε ο ανάδοχος να έχει κίνητρο να το κατασκευάσει στον ελάχιστο χρόνο. Το χρονοδιάγραμμα για την αποπεράτωση ενός έργου της κατηγορίας αυτής καθορίζεται σε 2-3 χρόνια από την υπογραφή της σύμβασης.

4.3.3 Τα έργα υγείας

Με τον νόμο 3389/2005 παρέχεται η δυνατότητα να κατασκευαστούν καινούργια Νοσοκομεία, και να ανακαινισθούν όσα απαιτούνται, με την κατανομή της δαπάνης σε μια χρονική περίοδο 20 έως 30 ετών. Ευνοείται επομένως η πραγματοποίηση των έργων αυτών μέσα από συμπράξεις ΣΔΙΤ εφόσον τα Νοσοκομεία που κατασκευάζονται θα ενταχθούν στο ΕΣΥ, η δε πρόσβαση των πολιτών θα είναι ισότιμη και ελεύθερη, με κάλυψη από τον ασφαλιστικό τους φορέα.

Για την εκτέλεση του έργου επιλέγεται ιδιωτική εταιρεία που αναλαμβάνει με δικό της κόστος τη δημιουργία των νέων Νοσηλευτικών Μονάδων. Με τη ΣΔΙΤ παραχωρείται, στην εταιρεία, για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα, που κυμαίνεται από 20-30 έτη, η εκμετάλλευση των μη άμεσα υγειονομικών υπηρεσιών του Νοσοκομείου, όπως η εστίαση, η καθαριότητα, η φύλαξη, καθώς και η συντήρηση των υποδομών. Ο Ιδιώτης ελέγχεται για το αν παρέχεται το συμφωνημένο επίπεδο υπηρεσιών που καθορίζεται από το Δημόσιο κατά τη σύμπραξη, ενώ στην αντίθετη περίπτωση μη τήρησης των όρων προβλέπεται επιβολή προστίμων και κατάπτωση ποινικών ρητρών.

4.3.4 Τα λοιπά έργα

Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη διαχείριση των αποβλήτων, είναι μια πρακτική που ήδη εφαρμόζεται σε χώρες της Ε.Ε. και η επιτυχία της εφαρμογής της έδωσε ώθηση στη χρήση αυτών των μεθόδων ολοκλήρωσης των έργων. Υπάρχουν πολλοί λόγοι που οδήγησαν στη λύση αυτή και συνδέονται με τις κατάλληλες συνθήκες που επικρατούν στη δεδομένη περιοχή (κόστος, πόροι που είναι διαθέσιμοι, εφαρμογή νέων τεχνολογιών).

Συνήθως οι δημοτικές αρχές αντιμετωπίζουν οικονομικές δυσκολίες για την εκταμίευση χρημάτων, κατέχουν απαρχαιωμένο εξοπλισμό διακομιδής και διαχείρισης των απορριμάτων, παρέχουν χαμηλής ποιότητας υπηρεσίες, και βρίσκονται στο επίκεντρο πολιτικής διαμάχης.

Έργα που αφορούν το τομέα των μεταφορών περιλαμβάνονται στο κατάλογο πιθανών έργων ΣΔΙΤ. Έργα αυτού του τύπου είναι αυτοκινητόδρομοι, μετρό, αεροδρόμια, λιμάνια, ηλεκτροφωτισμός, παρκινγκ, κ.α. Πρόκειται για έργα μεγάλης κλίμακας τα οποία παρουσιάζουν μεγάλη ζήτηση στον τομέα των ΣΔΙΤ, καθώς χαρακτηρίζονται ως πλήρως ανταποδοτικά και το περιθώριο κέρδους είναι μεγάλο για τον Ιδιωτικό τομέα.

4.4 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των Συμπράξεων Δημοσίου-Ιδιωτικού Τομέα

Τα βασικά στοιχεία που καθορίζουν την επιτυχία των έργων ΣΔΙΤ είναι η καταλληλότητα των έργων και η σωστή αξιολόγηση και επιλογή των κατάλληλων μορφών ΣΔΙΤ για κάθε περίπτωση ξεχωριστά. Πριν αποφασισθεί η συμμετοχή του Δημοσίου σε ΣΔΙΤ, πρέπει αυτό να εκτιμήσει και να κατανείμει ανάλογα τους οικονομικούς υπολογισμούς για να δικαιολογήσει το όφελος, την αποτελεσματικότητα και τις πιθανές επιπτώσεις της προβλεπόμενης μορφής ΣΔΙΤ.

Με αυτή την προϋπόθεση οι ΣΔΙΤ παρουσιάζουν μια σειρά από οφέλη, όπως:

Εξασφάλιση της υλοποίησης των αναγκαίων επενδύσεων στον δημόσιο τομέα και η δυνατότητα αποτελεσματικότερης διαχείρισης των δημόσιων πόρων.

Εξασφάλιση υψηλότερης ποιότητας εργασιών και έγκαιρης παροχής δημόσιων υπηρεσιών, καθώς ο ιδιώτης θα ενδιαφέρεται να ξεκινήσει γρήγορα και αξιόπιστα το έργο.

Τα επενδυτικά σχέδια κατά κύριο λόγο υλοποιούνται με όσα μέσα προβλέπονται και δεν επιβάλλουν πρόσθετες δαπάνες απρόβλεπτων δημόσιων τομέων.

Δίνεται η δυνατότητα σε μια ιδιωτική επιχείρηση να αποπληρωθεί μακροπρόθεσμα.

Η εξειδίκευση και η εμπειρία του ιδιωτικού τομέα χρησιμοποιούνται για την υλοποίηση έργων ΣΔΙΤ.

Υπάρχει ισορροπημένη κατανομή κινδύνων των έργων ΣΔΙΤ που επιτρέπει τελικά τη μείωση των δαπανών διαχείρισης κινδύνου.

Ως μειονεκτήματα των ΣΔΙΤ μπορούν να αναφερθούν:

Οι παρεχόμενες υποδομές ή υπηρεσίες θα μπορούσαν να είναι φθηνότερες αν τις κατασκεύαζε απ' ευθείας το Δημόσιο

Όσες υποχρεώσεις πληρωμών του δημόσιου τομέα για έργα ΣΔΙΤ έχουν αναβληθεί για μεταγενέστερες περιόδους ενώ φαίνεται να βελτιώνουν τους δείκτες απόδοσης του Δημοσίου, για μια συγκεκριμένη στιγμή, επηρεάζουν αρνητικά τους μελλοντικούς δημοσιονομικούς δείκτες του δημόσιου τομέα.

Η διαδικασία σύναψης συμβάσεων υπηρεσιών ΣΔΙΤ είναι μεγαλύτερη και πιο δαπανηρή σε σύγκριση με τις παραδοσιακές δημόσιες συμβάσεις.

Οι συμφωνίες έργων ΣΔΙΤ είναι μακροπρόθεσμες, περίπλοκες και συγκριτικά άκαμπτες λόγω της αδυναμίας προβολής και αξιολόγησης όλων των συγκεκριμένων γεγονότων που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τη μελλοντική δραστηριότητα.

4.5 Η πορεία των έργων Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα

Η εφαρμογή των ΣΔΙΤ στην Ελλάδα ξεκίνησε δέκα χρόνια πριν, με τη κρίση να αποτελεί τον καταλύτη για τον ερχομό τους στην Ελλάδα καθώς στο εξωτερικό είχαν ήδη καθιερωθεί. Η πορεία των ΣΔΙΤ, ιδιαίτερα στο ξεκίνημα τους, δεν ήταν πάντα χωρίς εμπόδια καθώς τα πρώτα χρόνια της εφαρμογής τους αναπτύχθηκαν ενστάσεις που αφορούσαν το χαρακτήρα, τις δυνατότητες και τη σκοπιμότητα τους. Πολλοί αμφέβαλαν για το πόσο ικανά θα ήταν να διεκπεραιώσουν μεγάλα έργα, ενώ άλλοι τα έβλεπαν σαν μια ιδιωτικοποίηση των υπηρεσιών του Δημοσίου από τη πίσω πόρτα. Σήμερα όμως και με τα πρώτα αποτελέσματα από τις διάφορες εφαρμογές τους να είναι ορατά αρχίζει και επικρατεί η άποψη της πλήρους αποδοχής τους σαν ένα αποτελεσματικό εργαλείο δημιουργίας έργων και παροχής υπηρεσιών. Προβλέπεται επομένως στη συνέχεια να αποκτήσουν ακόμα μεγαλύτερη δυναμική στη συμμετοχή τους και να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο σε έργα που έχουν για στόχο να αλλάξουν την εικόνα της Ελλάδας.

Τα έργα ΣΔΙΤ διακρίνονται σε δύο κατηγορίες, τις συμβάσεις παραχώρησης εκμετάλλευσης και τις συμβάσεις που αφορούν την ανάπτυξη κοινωνικών υποδομών, δηλαδή σχολεία, νοσοκομεία, πανεπιστήμια. Σήμερα, έχει γίνει φανερό ότι «τα ΣΔΙΤ δεν έχουν ένα πρόσωπο, μία χρήση αλλά με έξυπνη προσαρμογή μπορούμε να τα δούμε σε πολλές διαφορετικές εφαρμογές» (Μαντζούφας, 2019)¹

Ενδεικτικός του εύρους των εφαρμογών που μπορεί να έχουν τα ΣΔΙΤ είναι ο κατάλογος των ΣΔΙΤ που ολοκληρώθηκαν στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια, μέσα στον οποίο περιλαμβάνονται 24 σχολεία και εκπαιδευτικά κτίρια, δημόσια όπως κτίρια δικαστηρίων, το έργο τηλεματικής και ηλεκτρονικού εισιτηρίου, εγκαταστάσεις διαχείρισης απορριμμάτων και οι ευρυζωνικές υποδομές που αναπτύχθηκαν σε πάνω από 5.000 απομακρυσμένες περιοχές της χώρας.

Όπως αναφέρθηκε στη προηγούμενη ενότητα τα ΣΔΙΤ έρχονται να καλύψουν σημαντικά κενά από την έλλειψη άλλων χρηματοδοτικών προγραμμάτων καθώς επειδή έχουν ξεκάθαρους όρους χρηματοδοτούνται με ευκολία από τράπεζες όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων.

¹ <https://www.ypodomes.com/index.php/astiki-anaptiksi/erga-polis>

Στη συνέχεια αναφέρονται δύο περιπτώσεις έργων ΣΔΙΤ που έχουν ολοκληρωθεί με τις πρώτες παρατηρήσεις που έχουν γίνει:

Η «Εγκατάσταση Επεξεργασίας Αστικών Στερεών Αποβλήτων Περιφέρειας Ηπείρου»

Το έργο ανήκει στη κατηγορία των έργων που έγιναν μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα. Στη περίπτωση του έργου ο Ιδιωτικός Φορέας Σύμπραξης ήταν η ΤΕΡΝΑ Ενεργειακή και η σύμβαση υπογράφηκε τον Ιούλιο του 2017 μεταξύ της Περιφέρειας Ηπείρου, του υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης και της ΤΕΡΝΑ Ενεργειακή. Το έργο περιλαμβάνει μια Μονάδα Επεξεργασίας Απορριμμάτων και την κατασκευή ενός Σταθμού Μεταφόρτωσης Υπολειμμάτων. Σύμφωνα με τη σύμβαση η Τέρνα Ενεργειακή θα εκμεταλλεύεται εμπορικά το έργο για τα επόμενα 25 χρόνια.

Τα έσοδα του έργου, που θα εισπράττει ο ιδιώτης προέρχονται αφενός από το τέλος εισόδου (gate fee) που έχει υπολογισθεί μεσοσταθμικά σε 39,54 ευρώ ανά τόνο καθώς επίσης από τα έσοδα που θα προκύπτουν από την εκμετάλλευση των ανακυκλώσιμων προϊόντων και της ενέργειας που θα μπορεί να παραχθεί. Αν τα έσοδα ξεπεράσουν ένα ποσό που έχει υπολογισθεί κατά τη μελέτη για την αξιολόγηση του έργου, το 50% του επιπλέον ποσού που προκύπτει θα αποδίδεται στη Περιφέρεια Ηπείρου.

Το συνολικό ύψος της επένδυσης για τη ΜΕΑ, μέγιστης δυναμικότητας 105.000 τόνων ετησίως, ανέρχεται σε 52,4 εκατ. ευρώ τα οποία προέρχονται από πόρους του ΕΣΠΑ (20 εκατ. ευρώ), ίδια κεφάλαια του ΙΦΣ και τραπεζικό δανεισμό². Μετά το πέρας του έργου προβλέπεται

- η απομάκρυνση και αξιοποίηση του 35% της συνολική ποσότητας ανακυκλώσιμων υλικών που φθάνουν στην εγκατάσταση
- η αξιοποίηση του 65% του συνόλου των βιοαποικοδομήσιμων υλικών , οπότε μόνο το 35% θα οδηγείται τελικά στους χώρους ταφής

Το έργο ετοιμάσθηκε μέσα σε 16 μήνες από την υπογραφή της σύμβασης, διάρκεια που θεωρήθηκε εντυπωσιακά χαμηλή, ακόμη και σε διεθνές επίπεδο, για έργα αυτής της μορφής. Το έργο αυτό είναι το πρώτο σε μια σειρά έργων που έχει για στόχο την αλλαγή

² https://energypress.gr/sites/default/files/paragraphs/parousiasi_0.pdf

της εικόνας της χώρας στον τομέα αυτό και η υλοποίηση τους με ΣΔΙΤ εμφανίζεται με τη παρούσα συγκυρία ως μονόδρομος

Η σύμβαση «Ανάπτυξη Ευρυζωνικών Υποδομών σε Αγροτικές ΄΄Λευκές Περιοχές΄΄ της Ελληνικής Επικράτειας και Υπηρεσίες Εκμετάλλευσης-Αξιοποίησης των Υποδομών με ΣΔΙΤ»

Το έργο έχει για στόχο να προσφέρει σε 600 χιλιάδες περίπου κατοίκους της Ελλάδας ,που ζουν μόνιμα σε 5.100 οικισμούς που βρίσκονται στις λεγόμενες «λευκές περιοχές», δηλαδή περιοχές όπου δεν υπάρχουν βασικές ευρυζωνικές υποδομές την δυνατότητα της χωρίς εμπόδια πρόσβασης σε αναβαθμισμένες τηλεπικοινωνιακές υπηρεσίες και υπηρεσίες του Διαδικτύου.

Με το έργο υποστηρίζεται η δημιουργία νέων επιχειρήσεων και νέων θέσεων εργασίας, ενώ παράλληλα είναι αναγκαία προϋπόθεση για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών σε τομείς όπως η υγεία, ο τουρισμός και η εκπαίδευση απαραίτητους για να συντηρηθεί η ανάπτυξη των περιοχών αυτών.

Το έργο υλοποιήθηκε σε περιοχές όπου αρχικά δεν εκδηλώθηκε κανένα επενδυτικό ενδιαφέρον από ιδιωτικές εταιρείες τηλεπικοινωνιών, καθώς δεν θα υπήρχε το ανάλογο οικονομικό αποτέλεσμα, και καλύπτει σχεδόν το 45% της ελληνικής επικράτειας παρέχοντας άμεσες, αξιόπιστες και οικονομικά προσιτές υπηρεσίες συνδεσιμότητας, με εύρος ζώνης μέχρι 30 Mbps.

Το έργο αφορά τη κάλυψη των στόχων της Ψηφιακής Ατζέντας 2020 και ειδικότερα, εκείνους του θεματικού πυλώνα για την «πρόσβαση στο Internet με υψηλής και υπερυψηλής ταχύτητας συνδέσεις» Το συνολικό κόστος υλοποίησης του έργου ανέρχεται σε 199,71 εκ. ευρώ από τα οποία τα 161εκ. ευρώ είναι επιλέξιμα για συγχρηματοδότηση από τα διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία της Ε.Ε και εθνικούς πόρους, ενώ τα υπόλοιπα διατέθηκαν από τον Ιδιωτικό Φορέα σύμπραξης, που στη περίπτωση αυτή ήταν η Ιντρακάτ, η οποία θα έχει και τα οφέλη από το έργο για τα επόμενα 15 χρόνια, καθώς θα προσφέρει υποχρεωτικά τις υπηρεσίες χονδρικής που καλύπτουν τα κάτωθι επίπεδα:

- Επίπεδο 1^ο: Υπηρεσίες πρόσβασης σε παθητικές υποδομές και ευκολίες του δικτύου
- Επίπεδο 2ο: Υπηρεσίες χωρητικότητας

- Επίπεδο 3^ο: Υπηρεσίες χονδρικής ευρυζωνικής πρόσβασης (bit-stream).

Το καινοτόμο επενδυτικό μοντέλο του έργου για την υλοποίηση του συνδυασμού δύο ευρωπαϊκών διαθρωτικών ταμείων στο πλαίσιο της Σύμπραξης Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) βασίζεται στη λογική DBFO (Design, Build, Finance and Operate) και αφορά στην πλήρη δημόσια χρηματοδότηση των κεφαλαιουχικών δαπανών.³

Το έργο ολοκληρώθηκε μέσα σε λιγότερο από τέσσερα χρόνια και είναι ένα έργο που θεωρήθηκε πρότυπο στο τομέα του και βραβεύθηκε μάλιστα από την ίδια την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αλλά και από παγκόσμιο συνέδριο του Συνδέσμου Πληροφορικής (WITSA).

Μετά την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης του έργου, και για τη συνέχιση του, πολλές επιχειρήσεις στο τομέα των ηλεκτρονικών εφαρμογών έχουν επιδείξει ενδιαφέρον για την υποστήριξη της λειτουργίας και της συντήρησης των ευρυζωνικών υποδομών.

Το έργο Κατασκευής, Χρηματοδότησης, Συντήρησης και Εκμετάλλευσης της γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου.

Η σύμβαση υπογράφηκε τον Ιανουάριο του 1996 μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. Η εταιρεία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. συστάθηκε το 1995 από τη γαλλική VINCI και έξι ελληνικές κατασκευαστικές εταιρείες, με αποκλειστικό σκοπό τη σύναψη με το Ελληνικό Δημόσιο και την υλοποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου. Η Σύμβαση Παραχώρησης προβλέπει ότι ο παραχωρησιούχος, έχει την ευθύνη της μελέτης, κατασκευής, χρηματοδότησης, συντήρησης και λειτουργίας της Γέφυρας για μια διάρκεια παραχώρησης 42 ετών.

Η γέφυρα Ρίου Αντιρρίου κόστισε συνολικά 740 εκ ευρώ Από αυτά:

η κοινοπραξία που την κατασκεύασε και την εκμεταλλεύεται διέθεσε 74 εκ. ευρώ (10% του κόστους) από ίδια κεφάλαια και από δανεισμό, με κρατικές εγγυήσεις, 370 εκ. ευρώ (το 50% του συνολικού κόστους) , ενώ το Δημόσιο συμμετείχε στο 40% του κόστους (296 εκ. ευρώ).

Τον Αύγουστο 2004, ολοκληρώθηκαν οι εργασίες κατασκευής του έργου που αποτελείται από μια καλωδιωτή γέφυρα μήκους 2.252 μέτρων με 4 πυλώνες και δύο

³<https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/node/88519>

γέφυρες πρόσβασης μήκους 392 μέτρων στην πλευρά του Ρίου και 239 μέτρων στην πλευρά του Αντιρρίου. Οι εργασίες ξεκίνησαν στο τέλος του 1999 και ολοκληρώθηκαν τον Αύγουστο του 2004.

Ο σχεδιασμός του έργου είχε να αντιμετωπίσει μια σειρά θεμάτων υψηλής δυσκολίας καθώς το μεγάλο βάθος θάλασσας (ως και 65 μέτρα), ο μειωμένων αντοχών και με απότομες κλίσεις πυθμένας, η έντονη σεισμική δραστηριότητα και πιθανές τεκτονικές κινήσεις.

Ενδεικτική της επιτυχίας του έργου ήταν η εξέλιξη της κίνησης . Το 2003, η κίνηση μεταξύ Ρίου και Αντιρρίου με τις πορθμειακές γραμμές ήταν κατά μέσο όρο 7.000 οχήματα την ημέρα. Το 2004, χάρη στην ολοκλήρωση της γέφυρας η κίνηση αυξήθηκε σημαντικά, και ο μέσος όρος ανήλθε σε περίπου 10.000 οχήματα ημερησίως, ενώ τα τελευταία χρόνια ο ημερήσιος μέσος όρος ανέρχεται στα 13.200 οχήματα.

Υπάρχει και μια σειρά άλλων έργων που ολοκληρώθηκαν με τη μέθοδο των συμπράξεων μεταξύ του Δημοσίου και ιδιωτών, με πιο εμβληματικά από αυτά να είναι η Αττική Οδός, και το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος. Αναμφισβήτητα, πολλοί από τους προβληματισμούς που συνοδεύουν το θεσμό των ΣΔΙΤ μπορεί να έχουν κάποια βάση, αλλά η πραγματικότητα είναι ότι χωρίς εργαλεία αυτού του τύπου τα μεγάλα έργα που χρειάζεται η χώρα δεν θα μπορούσαν να γίνουν.

Κεφάλαιο 5^ο

Ο τουρισμός στις Περιφέρειες Αττικής και Κρήτης

5.1 Η περιφέρεια της Αττικής

5.1.1 Εισαγωγή

Ο τουρισμός στη περιοχή της Αττικής παρουσιάζει μια μοναδικότητα καθώς “καπελώνεται” από τη παρουσία της Αθήνας που σχεδόν μονοπωλεί όλη τη τουριστική κίνηση στη περιοχή. Αρκεί μια απλή αναζήτηση στο Διαδίκτυο για να διαπιστωθεί το προφανές, ότι δηλαδή η Αττική συγκριτικά με την Αθήνα ή και με κάποιους άλλους επιλεγμένους προορισμούς της , όπως είναι το Σούνιο και τα νησιά του Σαρωνικού έχει ελάχιστες αναζητήσεις στα πλαίσια του τουριστικού ενδιαφέροντος των ξένων.

Όλες οι προσπάθειες που έγιναν στο παρελθόν για να προβληθεί η περιοχή της Αττικής και τα αξιοθέατα που παρουσιάζει και να διαφοροποιηθεί η εικόνα της από αυτήν της Αθήνας, δεν είχαν το αναμενόμενο αποτέλεσμα. Για τους ξένους, όπως επίσης και για πολλούς Έλληνες ταξιδιώτες, η Αττική δεν είναι στο μυαλό τους ως τουριστικός προορισμός, ένας τόπος δηλαδή που περιλαμβάνει πολλά και ποικίλα αξιοθέατα και συναρπαστικούς προορισμούς που τους επισκέπτεσαι γιατί αξίζει να τους δεις αλλά ως ένα απλό διοικητικό διαμέρισμα της χώρας που πηγαίνεις .

Συνοπτικά, δεν έχουν προβληθεί αποτελεσματικά μέχρι σήμερα άλλα σημαντικά σημεία ή και δραστηριότητες που γίνονται στη περιφέρεια Αττικής όπως είναι, οι διαδρομές, οι κρουαζιέρες, τα συνέδρια, ο θεματικός τουρισμός κλπ. Αυτό έχει οδηγήσει στη λαθεμένη εικόνα πως η Αττική είναι μόνο η Αθήνα και δεν προσφέρει κάτι άλλο εκτός από τον Παρθενώνα και το υπερσύγχρονο Μουσείο της Ακρόπολης.

Επομένως, η περιοχή της Αττικής θα εξετασθεί στη συνέχεια της εργασίας κάτω από δύο οπτικές: την εικόνα που παρουσιάζει η πρωτεύουσα Αθήνα, και την εικόνα που έχει η γύρω περιοχή, ενώ στη συνέχεια οι προτάσεις για πιθανές προτάσεις έργων ΣΔΙΤ θα γίνουν για το σύνολο της περιφέρειας Αττικής.

5.1.2 Ο τουρισμός στη περιφέρεια Αττικής

Παρά το γεγονός ότι οι αφίξεις στο διεθνές αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Κύρια πύλη εισόδου στη περιφέρεια Αττικής το 2017 εμφανίζονται να έχουν συνεχώς αυξητική τάση δεν αντανακλάται το ίδιο και στη τάση που εμφανίζεται στον αριθμό των τουριστών που επισκέπτονται την Αττική. Όπως φαίνεται και στο γράφημα 5.1, κατά τη διάρκεια της τελευταίας 5ΕΤΙΑ η αύξηση έφθασε συνολικά το 100% για τις αφίξεις για διακοπές και 72% για τις επαγγελματικές αφίξεις

Γράφημα 5.1 οι διεθνείς αφίξεις ξένων, σε αριθμό και ποσοστό αύξησης, στο διεθνές αεροδρόμιο Αθηνών ανά αιτία



Source: Athens International Airport

(πηγή: gbr consulting)

Τα στοιχεία δείχνουν ότι η Αθήνα έχει τη τελευταία πενταετία κατά μέσο όρο λιγότερες από 4 εκατομμύρια αφίξεις και μόνο το 2016 η ελληνική πρωτεύουσα

κατέγραψε ρεκόρ αφίξεων όλων των εποχών με 4,6 εκατ. τουρίστες, έναντι 4,2 εκατ. τουριστών το 2015, σημειώνοντας αύξηση σε ποσοστό 8% (Πουτέτση, 2017).

Όμως φαίνεται ότι στην Αθήνα είναι ο μικρός αριθμός διανυκτερεύσεων (2,2 ημέρες ανά επισκέπτη), ενώ στη περιφέρεια Αττικής τα στοιχεία στο παράρτημα Β' δείχνουν ότι ο αριθμός των διανυκτερεύσεων ανά επισκέπτη είναι λίγο μικρότερος από τον μέσο όρο διανυκτερεύσεων στη χώρα (5,5 ημέρες ανά επισκέπτη) (gbr consulting, 2017) . Μια πρώτη ερμηνεία είναι ότι για πολλούς η Αθήνα είναι ένας ενδιάμεσος σταθμός για άλλους προορισμούς, ενώ δεν χρησιμεύει ως αφετηρία επισκέψεων στη γύρω περιοχή που είναι η περιφέρεια Αττικής.

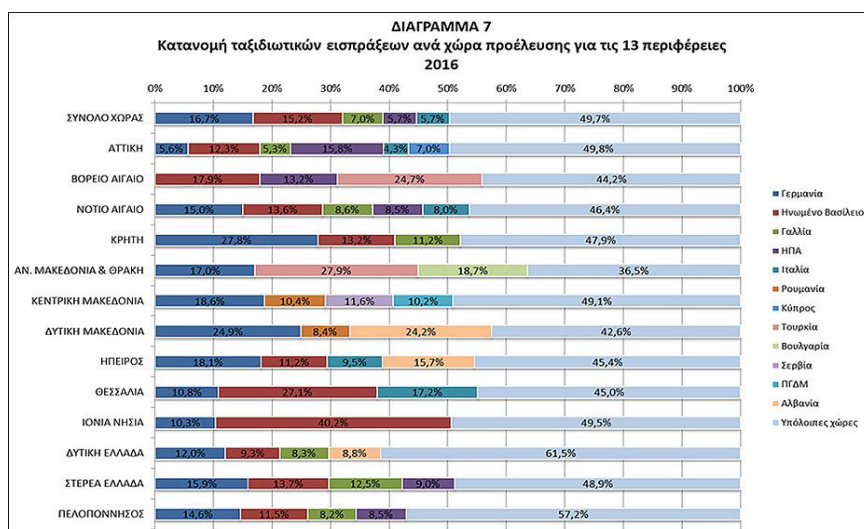
Αν και η Αθήνα είναι η καρδιά της Περιφέρειας Αττικής, και σχεδόν μονοπωλεί τη τουριστική κίνηση στη περιοχή, υπάρχουν πολλές αξιόλογες περιοχές στη περιφέρεια για να τις επισκεφθεί ένας ξένος τουρίστας.

Όμως, αν δούμε τα μεγέθη του γραφήματος 5.1 μαζί με τα μεγέθη που αφορούν την επισκεψιμότητα της Αθήνας θα διαπιστώσουμε ότι μόλις 1,4 εκατ. αφίξεις αφορούν άμεσα τη περιφέρεια Αττικής με ότι αυτό συνεπάγεται από πλευράς εισπράξεων και απασχόλησης. Για το λόγο αυτό χρειάζεται να δημιουργηθεί μια πιο ορατή εικόνα της περιοχής στους ξένους ως τελικός τουριστικός προορισμός. Βασική προϋπόθεση είναι να αναζητηθούν οι συνέργιες εκείνες μεταξύ των φορέων του τουρισμού που θα «...δώσουν νέα έμφαση στον τουρισμό στην Αττική, καθιστώντας τον δυναμικό και οικονομικό παράγοντα για τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης και για την αναζωογόνηση των επιχειρήσεων» (Δούρου, 2015).

5.1.3 Η προέλευση των επισκεπτών

Η περιοχή της Αττικής παρουσιάζει μια ιδιαιτερότητα σε σχέση με τις κλασικά τουριστικές περιοχές όσον αφορά τη προέλευση των τουριστών που την επισκέπτονται. Σύμφωνα με τα στοιχεία που προκύπτουν από τη ταξινόμηση των περιφερειών που δημοσιεύει κάθε χρόνο η Τράπεζα της Ελλάδος φαίνεται ότι στη περιοχή της Αττικής η οικονομική συμμετοχή των επισκεπτών από τη Μ. Βρετανία ή τις ΗΠΑ είναι κατά πολύ μεγαλύτερος του μέσου όρου των επισκεπτών της χώρας (Γράφημα 5.2)

Γράφημα 5.2 η κατανομή των εισπράξεων ανά χώρα προέλευσης



(πηγή: ΤτΕ, 2017)

Όπως φαίνεται από το ανωτέρω γράφημα στην Περιφέρεια Αττικής το 50,2% των εισπράξεων αφορούσε ταξιδιώτες από τις ΗΠΑ (275 εκατ. ευρώ), το Ηνωμένο Βασίλειο (213 εκατ. ευρώ), την Κύπρο (121 εκατ. ευρώ), τη Γερμανία (98 εκατ. ευρώ), τη Γαλλία (91 εκατ. ευρώ) και την Ιταλία (74 εκατ. ευρώ). Η διαφοροποίηση αυτή ερμηνεύεται από την αυξημένη αναλογία επαγγελματιών αφίξεων στη περιφέρεια της Αττικής.

Χρειάζεται επομένως να καθιερωθεί για τους ξένους που ενδιαφέρονται να επισκεφθούν τη περιφέρεια Αττικής, η εικόνα μιας περιοχής ασφαλούς και με πολλά ενδιαφέροντα σημεία εύκολης επισκεψιμότητας. Δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι τα σημεία αυτά θα απευθύνονται αποκλειστικά σε όσους ενδιαφέρονται να έλθουν για διακοπές στην Ελλάδα, αλλά και για εκείνους που επισκέπτονται τη χώρα για επαγγελματικούς λόγους ή για καλλιτεχνικούς και θέλουν ίσως να συνδυάσουν και τη τουριστική διάσταση.

5.2 Η περιφέρεια της Κρήτης

5.2.1 Γενικά στοιχεία

Η Κρήτη είναι ένα πολύχρωμο πάζλ από μυθολογία, ιστορία, πολιτισμό, φυσικό περιβάλλον, που του δίνουν ζωή ενδιαφέροντες άνθρωποι που ζουν και δραστηριοποιούνται σε άριστες κλιματολογικές συνθήκες. Υπάρχουν όλες οι προϋποθέσεις που συνθέτουν και πληρούν μια διαφορετική από τις συνηθισμένες σε άλλες περιφέρειες μορφή τουριστικής ανάπτυξης. Τα σημαντικά πλεονεκτήματα του τουρισμού της Κρήτης υπερκαλύπτουν οποιεσδήποτε αδυναμίες του, και οι περαιτέρω προοπτικές ανάπτυξης είναι από τις πλέον αισιόδοξες του ελληνικού χώρου, τόσο ποσοτικά, όσο και ποιοτικά, με την προϋπόθεση ιδιαίτερου σχεδιασμού των υποδομών και ιδιαίτερης ευαισθητοποίησης στη διατήρηση του περιβάλλοντος που αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα για τον τουρισμό.

Η ανάπτυξη του τουρισμού της Κρήτης οδήγησε στη μετεξέλιξη του, όπως αυτό συνέβη γενικότερα στην Ελλάδα και τις άλλες χώρες της Μεσογείου, σε μαζικό τουρισμό προσδιοριζόμενο από το θέμα «ήλιος και θάλασσα» και επομένως προσανατολισμένο, κυρίως, στη κάλυψη των θερινών διακοπών των κατοίκων της Βόρειας Ευρώπης. Ο τουρισμός ειδικότερα αποτελεί για την Κρήτη ένα δυναμικό παράγοντα που εδώ και μερικές δεκαετίες στηρίζει και προωθεί την τοπική ανάπτυξη. Τη δυναμική αυτή παρουσία του τουρισμού στην τοπική οικονομία επιβεβαιώνει η ευρεία συμμετοχή του στην διαμόρφωση του Ακαθάριστου Περιφερειακού Προϊόντος και η μαζική προσφορά του στην εξασφάλιση ευκαιριών απασχόλησης, όχι μόνο για τον ντόπιο πληθυσμό, αλλά και σε εργατικό δυναμικό άλλων περιοχών της χώρας.

Το στοίχημα για τον τουρισμό στη Κρήτη είναι να αναπτυχθούν κάποιες μορφές εναλλακτικού τουρισμού οι οποίες θα προσελκύσουν στο νησί επισκέπτες για όσο το δυνατόν μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Σήμερα, οι διακοπές της μορφής μαζικού τουρισμού, αποτελούν το 80% των τουριστικών δραστηριοτήτων του νησιού, ενώ μόνο το υπόλοιπο 20% έχει στραφεί, άλλοτε οργανωμένα και άλλοτε ανοργάνωτα προς τις Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού. Καθώς ο μαζικός τουρισμός στηρίζεται στις διακοπές

μειωμένου κόστους μέσω πρακτορείων (all inclusive holidays) το αναμενόμενο οικονομικό όφελος τόσο από τις τιμές των καταλυμάτων, όσο και από τις έξτρα δαπάνες στη περιοχή προορισμού μειώνεται διαρκώς καθώς τα πρακτορεία διαπραγματεύονται σκληρά τις τιμές.

Στόχος λοιπόν είναι, αν είναι δυνατόν, το 20% που σήμερα επιλέγει κάποιες από τις Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού να διπλασιασθεί με αντίστοιχη μείωση της συμμετοχής του «μαζικού τουρισμού». Ο στόχος φαίνεται μαξιμαλιστικός αλλά δεν είναι ανέφικτος. Σήμερα, οι επενδύσεις στον τομέα της ανάπτυξης των Ε.Μ.Τ. βρίσκονται σε πλήρη αναντιστοιχία με τις ανάγκες της αγοράς, έστω και αν έχουν διατεθεί κονδύλια από πολλά προγράμματα ΠΕΠ, LEADER κ.α από την Περιφέρεια Κρήτης και τους Αναπτυξιακούς Οργανισμούς για να αναβαθμισθούν τα πολιτιστικά χαρακτηριστικά και οι υποδομές της Κρήτης.

Επιπλέον, σε έρευνες που έγιναν⁴ αναδείχθηκαν τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία της Κρήτης. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των ερευνών

- Ο αλλοδαπός επισκέπτης αισθάνεται εξαιρετικά ικανοποιημένος από τη συμπεριφορά και τη φιλοξενία των ντόπιων, τις υπηρεσίες που του προσφέρει το κατάλυμα που διαμένει, από τη κουζίνα και τα διάφορα κέντρα συνάντησης.
- Θεωρεί ότι ο τόπος προσφέρει ικανοποιητική ασφάλεια.
- Θα ήθελε να ξαναέλθει, θεωρώντας την Κρήτη ως έναν ελκυστικό για value /price τουριστικό προορισμό

Αντίθετα, παραμένει η αρνητική εικόνα σχετικά με την κατάσταση του οδικού δικτύου, την οδική σήμανση αλλά και την καθαριότητα σε δρόμους και πλατείες για τα οποία οι ξένοι εκφράζουν έντονα τη δυσαρέσκεια τους.

5.2.2 Τα στοιχεία για τον τουρισμό

⁴ http://www.stepc.gr/docs/library_docs/Erevna%20Tourismou_Kritil_Polyt_Kritis.pdf

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, το 2017 οι επισκέπτες στην Κρήτη έφτασαν τα 4,8 εκατ., ενώ ως προς την κατανομή των διανυκτερεύσεων στο νησί πραγματοποιήθηκαν 40, 3 εκατ. διανυκτερεύσεις, αριθμός που αντιστοιχεί σε 8,4 διανυκτερεύσεις ανά επισκέπτη (INSETE, 2018)

Παράλληλα, σημειώνεται και σημαντική μείωση του μέσου όρου ημερών παραμονής του κάθε τουρίστα στο νησί από 11 ημέρες που ήταν το 1992 σε 8,4 ημέρες το 2017, μέγεθος υψηλότερο από τον συνολικό Μ.Ο.

Η θέση της Κρήτης σε σχέση με τις υπόλοιπες περιφέρειες της Ελλάδας έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Τα στοιχεία για το 2017 εμφανίζονται σε infographic που υπάρχει στο παράρτημα Ι' (Μουντουφάρης, 2018).

Η περιφέρεια της Κρήτης ήταν 4η σε αφίξεις σε επίπεδο χώρας (χωρίς να υπολογίζονται οι ταξιδιώτες κρουαζιέρας) σε ποσοστό 15,5% ή σε απόλυτους αριθμούς 4.806.000 τουρίστες. Από αυτούς οι Γερμανοί είχαν σταθερά την πρωτοκαθεδρία, φτάνοντας τους 1.296.000, και ακολούθησαν οι Βρετανοί, 692.000, και οι Γάλλοι, 473.000.

Σε σύγκριση με τις άλλες περιφέρειες της Ελλάδας, η Κρήτη κατατάχθηκε το 2017 τρίτη σε διανυκτερεύσεις με 19,2%.

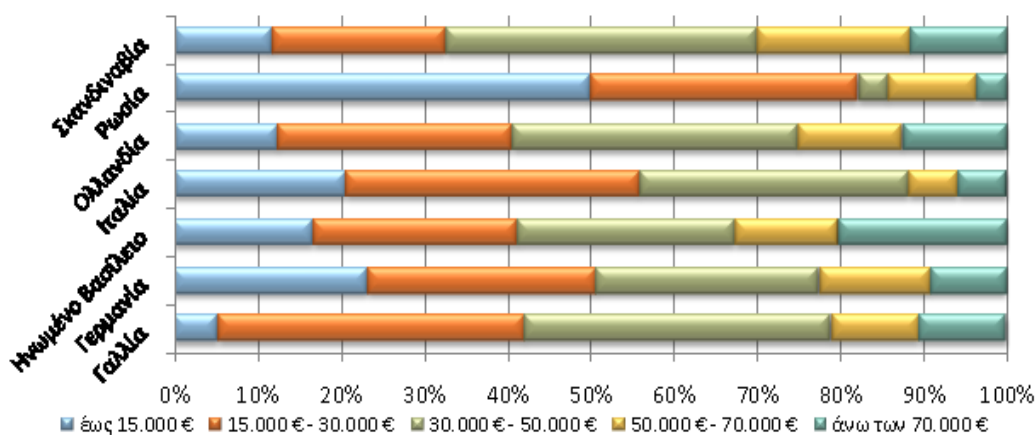
Όσον αφορά στις εισπράξεις, η Κρήτη ήταν δεύτερη η περιφέρεια σε επίπεδο χώρας με ποσοστό 23% του συνολικού, ήτοι 3,26 δισ. ευρώ χωρίς να περιλαμβάνονται τα έσοδα από την κρουαζιέρα. Οι Γερμανοί άφησαν 960 εκατ. ευρώ, οι Βρετανοί 504 εκατ. ευρώ και οι Γάλλοι 303 εκατ. ευρώ.

Στη δαπάνη ανά επίσκεψη η Κρήτη παρουσίασε την υψηλότερη αξία , 678 ευρώ σε σχέση με τον μέσο όρο της χώρας, που είναι 458 ευρώ. Το ίδιο και στη δαπάνη ανά διανυκτέρευση, με την Κρήτη να καταγράφει 81 ευρώ περισσότερα από το 2016 (79 ευρώ) και περισσότερα από τον μέσο όρο της χώρας (68 ευρώ).

Τέλος, όσον αφορά στη μέση διάρκεια παραμονής, η Κρήτη ήταν δεύτερη το 2017 μαζί με τα Ιόνια Νησιά με 8,4 διανυκτερεύσεις, παρουσιάζοντας μικρή μείωση σε σχέση με το 2016 και σαφώς υψηλότερο ποσοστό από τον μέσο όρο της χώρας, που ήταν 6,8 νύχτες.

Γενικότερα, για το έτος 2018, αν συνυπολογίσουμε και ανάλογη αύξηση που σημείωσε το αεροδρόμιο Ηρακλείου, η Κρήτη σημείωσε μια αύξηση αφίξεων αλλοδαπών τουριστών που καταφτάνουν στην περιφέρεια με charter κατά 6,6%, η οποία είναι όμως είναι μικρότερη σε σχέση με όλα τα κύρια αεροδρόμια της χώρας και από το μέσο όρο αύξησης σε πανελλαδικό επίπεδο, όπου σύμφωνα με τα στοιχεία του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), αυξήθηκε στο 13%.

Γράφημα 5.3 η κατανομή των εισοδημάτων για τους ξένους επισκέπτες της Κρήτης



(πηγή: Σίσκος, 2009)

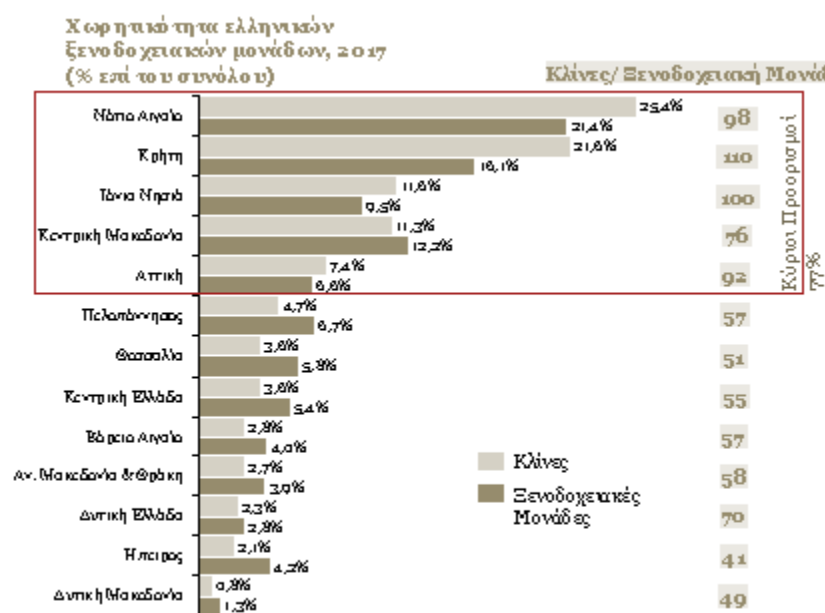
Όπως φαίνεται και στην εικόνα οι επισκέπτες της Κρήτης, εκτός από τους Ρώσους και τους Ιταλούς ανήκουν σε μια μεσαία εισοδηματική ομάδα, με το σχεδόν 60% από αυτούς να έχει εισοδήματα μεγαλύτερα από 30 χιλιάδες ευρώ.

Παρά το γεγονός όμως ότι οι Ρώσοι δεν είχαν τα υψηλότερα εισοδήματα, το 2017 ξόδεψαν ανά επίσκεψη στην Κρήτη το 2017 τα περισσότερα, και σε σχέση με τις άλλες εθνικότητες και σε σχέση με το μέσο όρο της Ελλάδας, δηλαδή 880 ευρώ, την ώρα που οι Γερμανοί άφηναν στην Κρήτη 741 ευρώ, οι Βρετανοί 728 ευρώ και οι Γάλλοι 727 ευρώ

Η Κρήτη διαθέτει 110.000 περίπου ξενοδοχειακές κλίνες (44% Ν. Ηρακλείου, 20% Ν. Ρεθύμνου, 18% Ν. Χανίων και 17% Ν. Λασιθίου) και 83.000 κλίνες ενοικιαζόμενων δωματίων και τουριστικών κατοικιών.

Ο δείκτης ποιότητας των ξενοδοχειακών υποδομών είναι ελαφρά υψηλότερος ως προς τον μέσο δείκτη του μίγματος της Ελλάδας, αλλά είναι σημαντικά υψηλότερος στους Νομούς Ηρακλείου και Λασιθίου, όπου βρίσκεται και η μεγαλύτερη συγκέντρωση πολυτελών ξενοδοχείων της χώρας.

Γράφημα 5.4 η κατανομή των ξενοδοχειακών μονάδων στην Ελλάδα



Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος, 2017

(πηγή: Ξενοδ/κό επιμελητήριο, 2017)

Συνολικά 92 νέες μονάδες 4 και 5 αστέρων και σχεδόν 20.000 επιπλέον κλίνες υψηλών κατηγοριών προστέθηκαν την τετραετία 2015-2018 στο ξενοδοχειακό δυναμικό της Κρήτης, εκ των οποίων οι 8.641 κλίνες είναι σε μονάδες άνω των 300 κλινών (Ρόκου, 2019)

5.2.3 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της Κρήτης ως τελικού τουριστικού προορισμού

Η κυρίαρχη άποψη που υπάρχει είναι ότι τα σημαντικά πλεονεκτήματα του τουρισμού της Κρήτης είναι πολύ περισσότερα από τις αδυναμίες που υπάρχουν, ενώ και οι προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού στο νησί είναι ιδιαίτερα θετικές, καθώς πλέον το νησί έχει καθιερωθεί ως ένα δημοφιλές brand στον κλάδο. Οι κάτοικοι της Κρήτης όμως χρειάζεται να αντιμετωπίσουν τόσο τις αδυναμίες της κρατικής μηχανής από τη πλευρά των μηχανισμών για επενδύσεις και σχεδιασμό έργων υποδομής, όσο και τον κακό τους εαυτό αποφεύγοντας τις πολεοδομικές παρανομίες, και δείχνοντας ιδιαίτερη ευαισθητοποίησης στη διατήρηση του περιβάλλοντος που αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα που έχουν για να προσελκύσουν τον τουρισμό. Η άποψη αυτή στηρίζεται σε μια μεγάλη σειρά χαρακτηριστικών που η Κρήτη διαθέτει, όπως :

- Η Κρήτη είναι ο μεγαλύτερος τουριστικός προορισμός της Ελλάδας και ένα ισχυρό τουριστικό brand name
- Όχι μόνο έχει τη μεγαλύτερη νησιωτικά ακτογραμμή στην Ελλάδα αλλά και αυτή η ακτογραμμή είναι ομαλή με μεγάλες όμορφες και διάσπαρτες παραλίες.
- Έχει πολλά μνημεία που παρουσιάζουν ιστορικό ενδιαφέρον και μια ιστορία που καλύπτει τουλάχιστον 4 χιλιετίες.
- Η Περιφέρεια της Κρήτης κατέχει στρατηγική γεωγραφική θέση, διαθέτει αρκετά σπάνια οικοσυστήματα καθώς και περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.
- Έχει μια μεγάλη ποικιλία φυσικών αξιοθέατων, όπως το φαράγγι της Σαμαριάς και το φοινικόδασος στο Βαϊ, αλλά και αντίστοιχα μεγάλη ποικιλία πανίδας και χλωρίδας.
- Έχει συγκριτικά ανεπτυγμένες υποδομές για πύλες εισόδου και αναχωρήσεων από το νησί καθώς και τις μετακινήσεις από το ένα σημείο σε άλλο, ιδιαίτερα στο Β. τμήμα του νησιού.

Υπάρχουν όμως και κάποια μειονεκτήματα, όπως :

- Η υπερεκμετάλλευση του Βόρειου τμήματος του νησιού έχει προκαλέσει μετακίνηση πληθυσμών από το υπόλοιπο νησί ενώ και τα 4/5 της τουριστικής δραστηριότητας και τα 2/3 των ξενοδοχειακών μονάδων βρίσκονται συγκεντρωμένα στο Βόρειο τμήμα του νησιού.

- Η κυκλοφοριακή συμφόρηση που υπάρχει στους οδικούς άξονες και το αεροδρόμιο του Ηρακλείου καθώς τα 2/3 του συνόλου των αφίξεων τουριστών γίνονται στο Ηράκλειο.
- Η έλλειψη περιβαλλοντικής φροντίδας, και η αισθητική επιβάρυνση του τοπίου, ιδιαίτερα κοντά σε πυκνοκατοικημένους αστικούς χώρους.
- Το περιβάλλον αντιμετωπίζει προβλήματα λόγω της τουριστικής ανάπτυξης, ωστόσο αυτό δεν οφείλεται στην τουριστική δραστηριότητα, αλλά στον άναρχο και απρογραμματίστο τρόπο ανάπτυξής της.

Η εποχικότητα του τουρισμού είναι ένα σημαντικό χαρακτηριστικό που έχει να κάνει με τη ποιότητα των παρεχομένων τουριστικών υπηρεσιών. Όταν η Ελλάδα υποδεχόταν περί τα 12-13 εκατ. επισκέπτες με δείκτη εποχικότητας γύρω στο 50% και η Κρήτη είχε στο κομμάτι αυτό ένα ποσοστό 23% κάτι που σήμαινε πως το καλοκαίρι έκαναν διακοπές στη περιοχή περίπου 1,5 εκατ. τουρίστες. Το 2016 οι ξένοι επισκέπτες ξεπέρασαν τα 25 εκατ. (πάνω από 26,5 εκατ. μαζί με τους επιβάτες κρουαζιερόπλοιων). Αυτό σημαίνει, μετά την αναγωγή των στοιχείων με ίδιο δείκτη εποχικότητας, πως στο διάστημα Ιουνίου-Σεπτεμβρίου στριμώχτηκαν στις παραλίες της Κρήτης τουλάχιστον 2,8 εκατ. ξένοι τουρίστες, σχεδόν διπλάσιοι απ' ό,τι συνέβαινε πριν από λίγα μόλις χρόνια. Οι συνέπειες από το γεγονός αυτό για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, την επιβάρυνση υποδομών και ανθρώπων στις τουριστικές περιοχές και την υπερεκμετάλλευση φυσικών πόρων, όπως το νερό, είναι προφανείς.

Το πραγματικά μεγάλο πλεονέκτημα της Κρήτης είναι ότι εδώ μπορεί κάποιος να πραγματοποιήσει το ταξίδι που ονειρεύεται ανάλογα με τα ενδιαφέροντα και τις προτιμήσεις σας ή και να δοκιμαστεί σε νέες περιπέτειες, από φυσιολατρικές πεζοπορίες και αναβάσεις μέχρι βόλτες σε χωριά με έντονο κοινωνικό ενδιαφέρον –, συνδυάζοντας όλες τις προτάσεις που η Κρήτη μπορεί να προσφέρει.

5.2.4 Τα οικονομικά μεγέθη στις δύο περιφέρειες

Στην Ελλάδα, το 2017, το μέσο κατά κεφαλήν Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν διαμορφώθηκε στο 67% του μέσου κοινοτικού και ήταν 16451 ευρώ. Στη περιφέρεια της Κρήτης που, σύμφωνα με τα στοιχεία, βρίσκεται στην τέταρτη θέση ανάμεσα στις

περιφέρειες της Ελλάδας με το υψηλότερο κατά κεφαλήν ΑΕΠ μετά την Αττική και το Ν. και Β. Αιγαίο το μέγεθος αυτό ήταν 57% του κοινοτικού (εφημερίδα Καθημερινή, 26.02.2019). Κατά τη διάρκεια της κρίσης, για τη περίοδο 2008-2017, το ΑΕΠ μειώθηκε στη Κρήτη κατά 29,3% και το μέγεθος αυτό είναι μεγαλύτερο από τον μέσο όρο μείωσης του ΑΕΠ στην Ελλάδα. Τα αντίστοιχα μεγέθη για την Αττική είναι κατά κεφαλήν ΑΕΠ (91% του κοινοτικού), άνω του 75% του κοινοτικού και μείωση στη διάρκεια της περιόδου 2010-2017 σε ποσοστό 23,2%.

Οι τουριστικές περιοχές της χώρας επλήγησαν κατά την κρίση, σχετικά περισσότερο από ότι οι μη τουριστικές για τρεις λόγους. Πρώτον, η μεγάλη διεθνής οικονομική ύφεση μείωσε τα πραγματικά κατά κεφαλή εισοδήματα των χωρών που αποτελούν τους παραδοσιακούς πελάτες της Ελλάδος και αυτή η πτώση εισοδήματος μείωσε τη ζήτηση για το ελληνικό τουριστικό προϊόν. Δεύτερον η ισοτιμία του ευρώ ευνοούσε την τουριστική ανάπτυξη προορισμών εκτός του ευρώ και τρίτον η Ελλάδα άρχισε να δίνει την εικόνα μιας ασταθούς χώρας, κάτι που δεν αρέσει ιδιαίτερα στους ξένους. Αν κοιτάξουμε το πίνακα με τις μεταβολές του ΑΕΠ για τη περίοδο 2008-2017 θα δούμε ότι στις τρεις πρώτες θέσεις με τη μεγαλύτερη μείωση είναι κατά σειράν τα Ιόνια νησιά (36,5%), το Ν. Αιγαίο (32,4%) και η Κρήτη (29,3,0%).

Η συμμετοχή του τουρισμού στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος για τις περιφέρειες της Αττικής και της Κρήτης παρουσιάζει τεράστια διαφορά καθώς ανέρχεται στο 47,4% του ΑΕΠ για τη Κρήτη και μόνο σε 3,2 % για την Αττική. Η διαφορά αυτή προκύπτει καθώς για Το μέγεθος αυτό για την Κρήτη είναι το τρίτο μεγαλύτερο περιφερειακό πανελλαδικά (60% στο Νότιο Αιγαίο και 49% στα Ιόνια Νησιά) έχοντας ως αποτέλεσμα την παράλληλη διαμόρφωση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ στο νησί σε 14.398 ευρώ. Στην Αττική προφανώς το μέγεθος αυτό είναι τόσο μικρό καθώς υπάρχουν αναπτυγμένες όλες οι παραγωγικές δραστηριότητες στους τομείς της βιομηχανίας και της μεταποίησης. Για το λόγο αυτό **οι ΣΔΙΤ χρειάζονται για να υποστηρίξουν στη περίπτωση της Κρήτης για την ανάπτυξη του τουρισμού και στην άλλη, στη περίπτωση της Αττικής, για την υποστήριξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων.**

Η Περιφερειακή Ενότητα Ηρακλείου, ως πολυπληθέστερη ενότητα, έχει την υψηλότερη συμμετοχή (52,45%) στο περιφερειακό ΑΕΠ, ακολουθούμενη από την ΠΕ Χανίων

(23,36%), ενώ σε χαμηλότερα επίπεδα διαμορφώνεται η συμμετοχή των ΠΕ Λασιθίου (12,89%) και ΠΕ Ρεθύμνου (11,28%).

5.3 Τα αποτελέσματα των συμπράξεων

Όμως το βασικό ερώτημα που γεννιέται δεν είναι αν οι συμπράξεις Δημόσιου-ιδιωτών καταφέρνουν να ολοκληρώνουν έργα αναγκαία για να γίνουν, όσο το ποιο είναι το επιπλέον κόστος, αν υπάρχει, συγκριτικά με το αν τα έργα αυτά εκτελούνταν με τις κανονικές διαδικασίες.

Όλοι συμφωνούν ότι τα έργα που προτείνονται είναι έργα πνοής που είναι απαραίτητο να γίνουν για να μπορέσει η χώρα να διατηρήσει τη θέση της ως ανεπτυγμένη χώρα , ενώ ταυτόχρονα θα μπορέσει να διατηρήσει το ανοδικό momentum στο χώρο του τουρισμού.

Αν κάποιος θελήσει να κοστολογήσει το σύνολο των έργων που προτείνονται να γίνουν μέσω ΣΔΙΤ, θα φθάσει σίγουρα σε ένα μέγεθος που δεν θα απέχει πολύ από τα 20 δις ευρώ.

Ενδεικτικά, για να ολοκληρωθούν οι οδικοί άξονες σε όλο το εθνικό δίκτυο, χρειάζονται 5-7 δις ευρώ, η ολική κάλυψη με σιδηροδρομικό δίκτυο και η αναβάθμιση του υπάρχοντος απαιτούν 2-4 δις ευρώ, οι γραμμές μετρό 1-2 δις ευρώ, οι μονάδες διαχείρισης απορριμμάτων 1δις ευρώ, κλπ. Αν θεωρήσουμε ότι αυτά τα έργα πρέπει να γίνουν σε ένα βάθος χρόνου 10 χρόνια το πολύ έχουμε μια ετήσια δαπάνη της τάξης των 2,0 δις το χρόνο, χωρίς να συνυπολογίσουμε το κόστος συντήρησης για τις υποδομές που θα έχουν ήδη παραδοθεί.

Αν αναλογισθούμε ότι το πρόγραμμα όλων των δημοσίων επενδύσεων έχει ροκανισθεί και κυμαίνεται στα 3 δις ευρώ, και ότι οι περισσότερες από τις ανάγκες που αναδύονται δεν προβλέπονται στο επόμενο ΕΣΠΑ, καταλαβαίνουμε ότι υπάρχει απόλυτη ανάγκη να βρεθούν διαθέσιμα κεφάλαια για να γίνουν έργα υποδομών.

Αν λοιπόν η δυσκολία ανεύρεσης κεφαλαίων είναι ένα θέμα που υποστηρίζει τις ΣΔΙΤ η εμπειρία λέει ότι εξίσου σοβαρό είναι και το θέμα της ωρίμανσης των έργων ή των καθυστερήσεων στην εκτέλεση τους. Όσοι εμπλέκονται στην εκτέλεση ενός έργου

γνωρίζουν τους λόγους εκείνους που καθυστερούν την ολοκλήρωση ενός έργου (έλλειψη επαρκούς επίβλεψης, επανέλεγχος καταμετρήσεων, καθυστερήσεις πιστοποιήσεων, γραφειοκρατική αντιμετώπιση, κ.α.). Η έλλειψη ωρίμανσης των έργων είχε συδμενείς επιπτώσεις στην οικονομία και τη καθημερινότητα, είτε άμεσα με την επιστροφή κονδυλίων στην Ε.Ε. λόγω μη ολοκλήρωσης έργων, πληρωμών για υπερβάσεις, κόστος και καθυστερήσεις επαναδημοπράτησης.

Ας δούμε λοιπόν τα αποτελέσματα που είχαν ήδη κάποια ΣΔΙΤ που έχουν γίνει:

Η ΤΕΡΝΑ Ενεργειακή, σε κοινοπραξία με την κορεατική LG, έχουν αναλάβει να εγκαταστήσουν ένα σύστημα ηλεκτρονικού εισιτηρίου στα μέσα μαζικής μεταφοράς της Αθήνας και να εκμεταλλευθούν τη λειτουργία του για 12 χρόνια. Το κόστος του έργου εκτιμήθηκε στα 70 εκ. ευρώ και το έργο παραδόθηκε στο τέλος του 2016. Μόλις δύο χρόνια μετά φαίνεται ότι τα έσοδα του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών αυξήθηκαν κατά 28% σε σχέση με το προηγούμενο διάστημα, ενώ εκδίδονται περισσότερα από 100.000 τεμάχια πολλαπλών εισιτηρίων την ημέρα, από 70.000 τεμάχια που εκδίδονταν πριν την εφαρμογή του έργου (Κόλλιας, 2019).

Οι εργασίες κατασκευής της γέφυρας Ρίου-Αντιρίου, παρά τις τόσες εγγενείς δυσκολίες που είχε, ολοκληρώθηκε μέσα σε 5 χρόνια, όταν ο περιφερειακός δρόμος στην είσοδο του Βόλου που κατασκευάστηκε από τη περιφέρεια Θεσσαλίας χρειάστηκε το ίδιο διάστημα για να γίνει χωρίς να είναι ακόμη πλήρως ολοκληρωμένος.

Παρά λοιπόν το δικαιολογημένο πολλές φορές προβληματισμό για το αυξημένο κόστος εκτέλεσης των έργων, η δυναμική των ΣΔΙΤ είναι πλέον φανερή σε όλους και η πρωταγωνιστική τους θέση στα έργα υποδομής της νέας δεκαετίας είναι κάτι περισσότερο από βέβαιη.

Κεφάλαιο 6^ο

Προτάσεις για την υλοποίηση ΣΔΙΤ στις Περιφέρειες Αττικής και Κρήτης

6.1 Οι διαφορές στις ανάγκες μεταξύ των περιφερειών

Στη κατηγορία των ΣΔΙΤ μπορεί να καταταχθεί οποιοδήποτε έργο συμφωνηθεί ότι δεν θα έχει αρχική χρηματική επιβάρυνση για το Δημόσιο και θα αποπληρώνεται σταδιακά στον ιδιώτη που θα συμπράξει μέσα από περιοδικά καταβαλλόμενες πληρωμές. Ως εκ τούτου οι ΣΔΙΤ μπορούν να καλύψουν ανάγκες από απαιτούμενα νέα έργα υποδομών, από έργα ανανέωσης και συμπληρωματικές διακριτές εργασίες σε υπάρχοντα έργα.

Μέχρι πριν λίγα χρόνια υπήρχαν ευκαιρίες πολλά από τα έργα να ενταχθούν στα προγράμματα ΕΣΠΑ και πιο παλιά στα Μεσογειακά προγράμματα. Η Ελλάδα γενικότερα έχασε όλες τις ευκαιρίες που της δόθηκαν και χρειάζεται σήμερα να αξιοποιήσει τη καλύτερη από τις ευκαιρίες που της παρουσιάζονται για να αλλάξει πρόσωπο.

Από τη περιγραφή των χαρακτηριστικών που έχει ο τουριστικός κλάδος στις δύο περιοχές διαπιστώνεται ότι υπάρχουν και διαφορετικές ανάγκες και ως εκ τούτου δεν απαιτούνται να γίνουν παρόμοιας μορφής έργα. Η περιφέρεια της Αττικής έχει ανάγκη έργων ανάπτυξης της τουριστικής της υποδομής και υποστήριξης της εικόνας που έχει ως χώρος επαγγελματικών και εμπορευματικών συναλλαγών. Σήμερα, εμφανίζεται να υπάρχει ένα ισχυρότατο brand, που είναι η πόλη της Αθήνας, το οποίο με τη σειρά του ισοπεδώνει κάθε προσπάθεια τουριστικής ανάπτυξης της τριγύρω περιοχής. Παρ' όλα αυτά παρουσιάζει και μια σειρά από πλεονεκτήματα με τα οποία δημιουργεί συνέργειες για την ανάπτυξη του τουριστικού κλάδου στη Περιφέρεια. Το πιο βασικό από τα πλεονεκτήματα αυτά είναι ότι μπορεί εύκολα να αναπτυχθεί μια τουριστική προβολή με την Αθήνα ως κέντρο, που θα κεντρίσει αρχικά το ενδιαφέρον, που σταδιακά θα καλύψει και άλλες πρόσφορες πλευρές ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν οι γειτονικές περιοχές. Ένα άλλο μεγάλο πλεονέκτημα είναι η ύπαρξη του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος»

το οποίο είναι μακράν η κυριότερη πύλη εισόδου ξένων στην Ελλάδα. Ενδεικτικά, το 2018 το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» είχε περισσότερες από 5,7 εκατ. αφίξεις ξένων, αριθμός ο οποίος δείχνει ότι περισσότεροι από ένα στους τρεις ξένους που φθάνουν φθάνει στην Ελλάδα μέσω Αθηνών. Τρίτο μεγάλο πλεονέκτημα είναι ότι υπάρχει το λιμάνι του Πειραιά, ένα από τα μεγαλύτερα ευρωπαϊκά λιμάνια, που αποτελεί πόλο δημιουργίας πολλών επαγγελματικών συναλλαγών για τις επιχειρήσεις που βρίσκονται στη Περιφέρεια Αττικής.

Ως εκ τούτου η Περιφέρεια Αττικής έχει ανάγκη έργων που θα την αναδείξουν ως τελικό τουριστικό προορισμό και παράλληλα έχει ανάγκη έργων που θα εκμεταλλευθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που της προσφέρουν η Αθήνα και ο Πειραιάς με τις αυξημένες αφίξεις στον επαγγελματικό τομέα. Παράλληλα, η ίδια η πόλη της Αθήνας έχει ανάγκη έργων διαχείρισης που θα απαλύνουν την άσχημη εικόνα που από τις έρευνες φάνηκε ότι υπάρχει στα μάτια των ξένων.

Αντίθετα η Περιφέρεια της Κρήτης είναι ήδη ένα brand στον χώρο του τουρισμού και όλα τα έργα που χρειάζεται πλέον να γίνουν έχουν για στόχο πρώτα την εξυπηρέτηση της υπάρχουσας ζήτησης, τη διαχείριση της, κυρίως στο τομέα της υποστήριξης των βασικών επισκέψιμων χώρων, τη βελτίωση της εικόνας που παρουσιάζεται και την ανάπτυξη πολιτικών που θα εξασφαλίσουν τη μείωση του φαινομένου της εποχικότητας με την ανάπτυξη για παράδειγμα εναλλακτικών μορφών τουρισμού.

6.2 Οι επιλογές για προτάσεις έργων μέσω Συμπράξεων Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα

Οι συμβάσεις ΣΔΙΤ μπορούν να προταθούν σε κρίσιμους τομείς, όπως η εξοικονόμηση ενέργειας (ηλεκτροφωτισμός οδικών αξόνων, έξυπνα και ενεργειακά αυτόνομα δημόσια κτίρια, ή εγκαταστάσεις) και εν γένει φυσικών πόρων, τη διαχείριση απορριμμάτων νέες εγκαταστάσεις (εκπαιδευτικά κτίρια, νοσοκομεία, κέντρα εφοδιαστικής αλυσίδας, μουσεία), τουριστικά έργα, ψηφιακές υποδομές και υπηρεσίες, καθώς και έργα περιβάλλοντος. Όπως αναφέρθηκε οι ΣΔΙΤ είναι ένα νέο κεφάλαιο στον

τρόπο χρηματοδότησης, το οποίο, αν και παρουσιάζει αρκετά μειονεκτήματα παρουσιάζει σε δύσκολες εποχές ιδιαίτερο ενδιαφέρον, ιδιαίτερα για τομείς όπως η τοπική Αυτοδιοίκηση, αλλά όχι μόνο για αυτήν. Ήδη όμως, η επιτυχημένη έκβαση κάποιων ΣΔΙΤ έσπρωξε αρκετούς Δήμους, λόγω των περιορισμένων πόρων τους, να καταθέσουν προτάσεις με τη μέθοδο των ΣΔΙΤ σε πολλούς τομείς, ώστε να γίνουν έργα βελτίωσης κυρίως σε κοινωνικά και αναπτυξιακά θέματα, έργα που δεν θα ήταν δυνατό να γίνουν χωρίς τη συνδρομή ιδιωτικών κεφαλαίων.

6.3 Οι προτάσεις για τη περιφέρεια της Αττικής

Όλες οι προτάσεις που ακολουθούν είναι περισσότερο προτάσεις ενδεικτικές της ποικιλίας των έργων που μπορεί να υλοποιηθούν με ΣΔΙΤ και δεν φιλοδοξούν σε καμία περίπτωση να θεωρηθούν ως οι αναγκαίες προτεραιότητες, τις οποίες η παρούσα εργασία, με τα μέσα που διαθέτει, δεν μπορεί να αναδείξει.

Το έργο «**Υποδομές υπερυψηλής ευρυζωνικότητας – ULTRAFAST BROADBAND**» αφορά περισσότερους από 2,4 εκ. πολίτες, που το μεγαλύτερο μέρος βρίσκεται στη περιφέρεια Αττικής, που θα αποκτήσουν τη δυνατότητα σύνδεσης στο Διαδίκτυο με ταχύτητες τουλάχιστον 100Mbps (αναβαθμισιμες σε 1 Gbps), μέσω της ανάπτυξης εκτεταμένου δικτύου οπτικών ινών, όσο το δυνατόν πιο κοντά στον τελικό χρήστη.

Η μελέτη, χρηματοδότηση, κατασκευή, λειτουργία, και τεχνική διαχείριση και εκμετάλλευση του λιμανιού στο Λαύριο με στόχο να αποτελέσει σταθμό διακομιδής εμπορευμάτων από τα λιμάνια της Τουρκίας (κυρίως τη Σμύρνη) με στόχο τη ταχύτερη μεταφορά τους στην Ιταλία, μέσω Πάτρας. Πρόκειται για την ανάπτυξη του επαγγελματικού τουρισμού καθώς τα φορτηγά που μεταφέρουν εμπορεύματα θα φθάνουν στο λιμάνι του Λαυρίου μέσα σε επτά ώρες, θα διασχίζουν την Αττική μέσω της Αττικής οδού, θα φθάνουν στη Πάτρα μέσω της Εθνικής Αθηνών-Πατρών και από εκεί θα μεταφέρονται με πλοία στο λιμάνι του Μπρίντιζι στη Β.Ιταλία και από εκεί στο Μιλάνο μέσα σε 9 ώρες. Σήμερα η ίδια διαδρομή γίνεται από τα λιμάνια της Τουρκίας μέσω πλοίων κατευθείαν στην Ιταλία , ή μέσω Έβρου και μέσω Εγνατίας σε Ηγουμενίτσα.

Η **αναβάθμιση των υδροβιότοπων της περιφέρειας Αττικής**, όπως η λίμνη Κουμουνδούρου, ο υδροβιότοπος του Σχινιά, και το παράκτιο έλος Βουρκαρίου Μεγάρων. Το έργο συνίσταται στην εφαρμογή μελετών που υπάρχουν ώστε κατά περίπτωση

- να δημιουργηθούν εθνικά πάρκα και χώροι αναψυχής
- να προστατευθούν τα ευαίσθητα είδη της χλωρίδας και της πανίδας των περιοχών
- να βελτιωθεί η αισθητική του γειτονικού τοπίου

Η **αναβάθμιση του Οδοφωτισμού για τον Δήμο Αθηναίων και τις άλλες μεγάλες πόλεις** της Περιφέρειας. Με την υλοποίηση του έργου αυτού θα υπάρχει καλύτερη ανάδειξη του χώρου τη νύκτα, αυξημένη ασφάλεια και εξοικονόμηση ενέργειας άνω του 65%

Ο **αυτοκινητόδρομος, Ελευσίνα– Θήβα – Υλίκη**, παρακάμπτοντας τη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, καθώς όλα τα στοιχεία δείχνουν ότι μέχρι το 2027 θα υπάρχει συμφόρηση στο νότιο τμήμα του αυτοκινητοδρόμου Α1, μεταξύ Θήβας και Σχηματαρίου.

Η **ανάδειξη και ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων και μνημείων της Ελευσίνας**, συμπεριλαμβανομένων και των ανενεργών βιομηχανικών κτιρίων της πόλης, καθώς για το 2021 η Ελευσίνα έχει προκριθεί να είναι η Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης.

Η **ανάπλαση και η ανάδειξη 51 χλμ. παραλιακού μετώπου** και μιας σειράς όμορφων παραλιών στη περιοχή από Γλυφάδα μέχρι το Σούνιο. Οι παραλίες αυτές ήταν πιο παλιά κλειστές, τουριστικές εγκαταστάσεις αλλά εδώ και 20-25 χρόνια είναι κλειστές και παρατημένες έχοντας μετατραπεί σε απέραντες χωματερές. Σε συνδυασμό με την αξιοποίηση στον Αστέρα Βουλιαγμένης, και το μεγάλο έργο του Ελληνικού θα δημιουργηθεί μια εκτεταμένη τουριστική περιοχή αντίστοιχη της Ιταλικής Ριβιέρας.

Η **δημιουργία της νέας σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων**, με ηλεκτροκίνηση που θα ξεκινά από το Θριάσιο Πεδίο και, μέσω της περιοχής του όρους Κιθαιρώνα, θα ενώνεται με το κυρίως σιδηροδρομικό δίκτυο στην περιοχή της Θήβας. Θριάσιο Πεδίο – Θήβα για την αντιμετώπιση της ταχείας εξέλιξης των σιδηροδρομικών

μεταφορών κατά τα αμέσως επόμενα έτη, ενισχύοντας τη μεταφορά εμπορευμάτων από το λιμάνι του Πειραιά προς την υπόλοιπη Ελλάδα και την Ανατολική Ευρώπη.

6.4 Οι προτάσεις για τη περιφέρεια της Κρήτης

Και για τα έργα που παρουσιάζονται και αφορούν τη περιφέρεια της Κρήτης ισχύει ή ίδια παρατήρηση, ότι δηλαδή δεν προτείνονται με βάση την προτεραιότητα τους αλλά με βάση την ανάγκη που δημιουργείται για τον κλάδο του τουρισμού και ως παράδειγμα της πικιλομορφίας των έργων ΣΔΙΤ.

Η **αναβάθμιση του Βόρειου Οδικού Άξονα Κρήτης** ώστε να ανταπεξέρχεται στην αυξημένη κυκλοφορία που παρατηρείται στις περιόδους αιχμής και κυρίως το καλοκαίρι. Ο αυτοκινητόδρομος όταν κάποια στιγμή, περατωθεί, θα διασχίζει τη Βόρεια Κρήτη, ξεκινώντας από το Καστέλλι Κισσάμου και καταλήγοντας στην Σητεία, ακολουθώντας την ίδια ακριβώς διαδρομή που ακολουθεί σήμερα η υπάρχουσα Εθνική Οδός 90.

Το έργο θα βελτιώσει την ασφάλεια των οδικών υποδομών της Βόρειας Κρήτης ,που είναι και η πιο ανεπτυγμένη τουριστικά ενώ παράλληλα θα συμβάλει στην τουριστική αναβάθμιση της περιοχής με τη διασφάλιση γρήγορων και ασφαλών μετακινήσεων. Επιπλέον, μέσω της υλοποίησης του συγκεκριμένου έργου θα επιτευχθεί μείωση του κόστους μεταφορών και αύξηση της ανταγωνιστικότητας του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα της οικονομίας της περιοχής.

Ο σχεδιασμός και η **υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης στερεών αποβλήτων** στην Περιφέρεια Κρήτης σε πλήρη εναρμόνιση με τις απαιτήσεις της ευρωπαϊκής και ελληνικής νομοθεσίας, όπως αυτές καθορίζονται για το 2020. Το έργο αυτό είναι η σύνθεση πολλών επιμέρους έργων που έχουν για στόχο

- την εκπόνηση μιας Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) για την αναθεώρηση και επικαιροποίηση του ήδη ξεπερασμένου Περιφερειακού Σχεδιασμού Διαχείρισης Στερεών Αποβλήτων (ΠΕΣΔΑ) της Περιφέρειας Κρήτης (Μπάρδης, 2017).
- την δημιουργία νέων μονάδων διαχείρισης απορριμμάτων, που θα έχουν συνδυασμένη δυναμικότητα 108 χιλ. τόνων/ετησίως, ολοκληρώνοντας ένα δίκτυο μονάδων το οποίο θα καλύπτει τις αυξημένες ανάγκες του νησιού, δεδομένων και των πολύ υψηλών τουριστικών ροών για κάποιους μήνες του χρόνου, με πολύ

μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Ήδη έχει γίνει ο σχεδιασμός και προβλέπεται οι μονάδες αυτές να κατασκευαστούν στο Αμάρι Ρεθύμνου και στη Χερσόνησο Ηρακλείου εξυπηρετώντας αντίστοιχα περιοχές του δυτικού και ανατολικού τμήματος του νησιού.

- τη κατασκευή και λειτουργία, σε πραγματικές βιομηχανικές συνθήκες επεξεργασίας απορριμμάτων, δυο αυτόνομων ρομποτικών συστημάτων αναγνώρισης και διαλογής συγκεκριμένων ανακυκλώσιμων προϊόντων, σε δύο που έχουν σχεδιασθεί από το Πολυτεχνείο Κρήτης. Ανάμεσα στα πολλαπλά οφέλη του έργου αυτού είναι η επίτευξη υψηλότερων ποσοστών επιτυχίας ανάκτησης (97-99%) έναντι των οπτικών διαχωριστών (93- 95%) που χρησιμοποιούνται σήμερα.

Η μελέτη, χρηματοδότηση, θέση σε λειτουργία, συντήρηση και τεχνική διαχείριση ενός ολοκληρωμένου και ενιαίου Αυτόματου Συστήματος Έκδοσης Εισιτηρίων για τους Αρχαιολογικούς χώρους και την αναβάθμιση του συστήματος ενημερωτικών προβολών.

Η **ανάδειξη της οχυρής νησίδας Σπιναλόγκα** στη περιοχή του Αγ. Νικολάου με νέες επεμβάσεις, οι οποίες αφορούν την ανάδειξη του αρχαιολογικού χώρου, με εργασίες καθαρισμών και στερεώσεων στις οχυρώσεις του προστατευτικού τείχους και σε σε τμήμα των οχυρωματικών έργων της νησίδας καθώς και παρεμβάσεις υποστήλωσης κα ανάδειξης ορισμένων κτιρίων της αγοράς του οικισμού.

Η αναφορά της ανάδειξης της Σπιναλόγκα από, ιδιότη σε συνεργασία με τη περιφέρεια είναι ενδεικτική. Ανάλογα projects μπορούν να αφορούν και την ανάδειξη άλλων αρχαιολογικών μνημείων, ενετικών ή τουρκικών κτιρίων.

Τα **έργα διαχείρισης υδάτινων πόρων** κάτω από το πρίσμα της ευρωπαϊκής πολιτικής για ένα ολοκληρωμένο περιβαλλοντικό σχεδιασμό και αειφορική διαχείριση, με στόχο τη μακροπρόθεσμη προστασία όλων των υδάτων (επιφανειακών και υπόγειων) και των οικοσυστημάτων, αλλά και τη κάλυψη των αυξημένων στις τουριστικές περιόδους αναγκών σε νερό.

Η Εγκατάσταση και Λειτουργία Συστήματος Ασφαλείας στο Λιμένα Ηρακλείου με στόχο τον έλεγχο της πρόσβασης προσώπων και οχημάτων στους χώρους της λιμενικής εγκατάστασης, τη προστασία των περιοχών περιορισμένης πρόσβασης όπως

ορίζονται από τα εγκεκριμένα σχέδια ασφάλειας, την επιτήρηση της ασφάλειας των χώρων του Λιμένα μέσω συστήματος CCTV και εκτέλεση πεζών και εποχούμενων περιπολιών.

Μετά την ολοκλήρωση του BOAK **η δημιουργία κάθετων οδικών αξόνων** που συνδέουν την ενδοχώρα με τις μεγάλες πόλεις και είναι αναγκαίοι για την ισόρροπη ανάπτυξη της Κρήτης ενώ παράλληλα συμβάλλουν στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη, στην προσβασιμότητα της ενδοχώρας και στην προώθηση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ενός κάθετου άξονα είναι το επαρχιακό δίκτυο που οδηγεί στο Οροπέδιο Λασιθίου που, εκτός από το ότι είναι σε κακή κατάσταση λόγω παλαιότητας, κάθε φορά που υπάρχουν χιονοπτώσεις κλείνει και σημειώνονται φθορές που δεν αποκαθίστανται ή δίνονται προσωρινές λύσεις.

Η αναβάθμιση του Πάρκου Ειρήνης και Φιλίας των Λαών με στόχο τη βιοκλιματική ανάπλαση του χώρου και την αισθητική αναβάθμιση του.

Το πιο εμβληματικό από όλα είναι **η ένταξη της υποβρύχιας ηλεκτρικής διασύνδεσης της Κρήτης με την ηπειρωτική χώρα** σε συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα ΣΔΙΤ σχήμα στο οποίο θα συμμετέχουν ο ΑΔΜΗΕ και ιδιώτες επενδυτές (Κώστούλας, 2016). Πρέπει να σημειωθεί ότι η απουσία ενεργειακής διασύνδεσης της Κρήτης με την ηπειρωτική Ελλάδα κοστίζει στον έλληνα φορολογούμενο κοντά στα 300 εκατ. ευρώ ετησίως, τα οποία επιβαρύνεται μέσω των χρεώσεων υπηρεσίες κοινής ωφέλειας (γνωστά ως ΥΚΩ) που πληρώνει μέσω των λογαριασμών της ΔΕΗ ⁵. Η ηλεκτρική διασύνδεση της Κρήτης με το Ηπειρωτικό Σύστημα Ηλεκτρικής Ενέργειας, που αποτελεί αντικείμενο συζήτησης και μελετών από τη δεκαετία του 1970, θα καταστήσει εφικτή την απεξάρτηση του νησιού από τις ακριβές και ρυπογόνες θερμικές πετρελαϊκές μονάδες ηλεκτροπαραγωγής που μέχρι σήμερα εξασφάλιζαν την ενεργειακή επάρκεια του νησιού. Η ολοκλήρωση του θα οδηγήσει στην υπερκάλυψη με αξιόπιστο τρόπο της ζήτησης ρεύματος στην Κρήτη για το ορατό μέλλον.

⁵ <https://energypress.gr/news/vimata-se-rythmoys-sdit-gia-yposalassio-kalodio-tis-kritis>

Συμπεράσματα

Αν και ο θεσμός των ΣΔΙΤ έχει χρησιμοποιηθεί πολλάκις, ιδιαίτερα τα τελευταία 30 χρόνια σε πολλές άλλες χώρες, στην Ελλάδα χρειάστηκε να έλθει η κρίση και να βρεθεί η χώρα σε αδυναμία στήριξης κάποιων αναγκαίων επενδύσεων για να ξεκινήσει ουσιαστικά οι σκέψεις και οι διεργασίες για την εφαρμογή τους, κυρίως σε έργα υποδομών και κυρίως έργα της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Οι διάφορες μορφές τουρισμού, όπως ο τουρισμός για εργασία ή ο τουρισμός για διακοπές δημιουργούν πρόσθετες ανάγκες, κυρίως σε έργα υποδομής και είναι βασικές αιτίες δημιουργίας ΣΔΙΤ για την υλοποίηση των έργων αυτών. Γενικότερα όμως, οι λόγοι συμμετοχής σε ΣΔΙΤ διαπιστώθηκε ότι συνδέονται άμεσα με το είδος του επιχειρηματικού σχεδίου για το οποίο δημιουργήθηκε το έργο ΣΔΙΤ. Οι εταιρικές σχέσεις που συνδέονται με την ΣΔΙΤ διευκολύνουν τις επιχειρήσεις να προσεγγίσουν άμεσα σημαντικά θεσμικά όργανα όπως οι κυβερνήσεις και να δημιουργήσουν ασφαλείς σχέσεις και συμμαχίες μαζί τους, οι οποίες ανοίγουν επίσης το δρόμο για την ανάπτυξη ευρύτερων δικτύων έργων σε αντίθεση με τις κοινοπραξίες και άλλους τρόπους συνεργασίας του Δημόσιου και του Ιδιωτικού τομέα. Τα οφέλη από μια ΣΔΙΤ είναι επομένως αμφίπλευρα. Οι εταιρικές σχέσεις μεταξύ Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα συμπληρώνονται με μια σειρά από μακροπρόθεσμες δεσμεύσεις όπου τα δύο εμπλεκόμενα μέρη στην ουσία συμφωνούν να συνεργαστούν με βιώσιμο τρόπο συνήθως για μεγάλο χρονικό διάστημα και αυτό το γεγονός έχει μείζονα σημασία.

Οι ΣΔΙΤ έχουν ένα μεγάλο εύρος αντικειμένου εφαρμογής και, αν μέχρι σήμερα, είναι αποτελεσματικές αυτό οφείλεται στο ότι είναι καλά διαρθρωμένες και οι κίνδυνοι κατανέμονται κατάλληλα, για τον ιδιώτη, ενώ για το δημόσιο

- Οι ΣΔΙΤ συμφωνούνται με το ελάχιστο κόστος, δεδομένης της διάδοσης χρήσιμων πληροφοριών σε πολλούς πιθανούς υποψήφιους
- Οι ΣΔΙΤ προχωρούν και υλοποιούνται αποτελεσματικά καθώς για παράδειγμα, έχει μειωθεί η πολυπλοκότητα του συντονισμού μεταξύ κυβερνητικών υπηρεσιών και την επίτευξη της κατάλληλης ισορροπίας μεταξύ εσωτερική εμπειρίας και εξωτερικής συμβουλευτικής ικανότητας.

Για όλους αυτούς τους λόγους πολλά από τα έργα που χρειάζονται να γίνουν στις Περιφέρειες της Αττικής και της Κρήτης, έστω και να έχουν διαφορετική αφετηρία και σκεπτικό για την υλοποίηση τους μπορούν να υλοποιηθούν μέσα από τον θεσμό των ΣΔΙΤ.

Βιβλιογραφία

Αυγερινού-Κολώνια, Σ. (2000). Χωρικές δυναμικές του τουρισμού στην Ελλάδα (1961-1991). Πρακτικά της 4ημερίδας Πάντειου Πανεπιστημίου-CNRS.

Δελτίο Alpha Bank, (2018), Οι επιδόσεις και προοπτικές του ελληνικού τουρισμού, online ανέβηκε στο site Capital.gr την 03 Αυγούστου 2018 και διαβάστηκε από <https://www.capital.gr/oikonomia/3308784/alpha-bank-oi-epidoseis-kai-prooptikes-tou-ellinikou-tourismou>

Δελτίο Τύπου της ΤτΕ, (2018), Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών. Τράπεζα της Ελλάδος, 21^η Φεβρουαρίου 2018.

Ικος, Αρης, (2018), Η συμβολή του Τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2017. SETE Intelligence, Μάιος 2018

ΙΝΣΕΤΕ, (2019), Βασικά Τουριστικά Μεγέθη της Περιφέρειας Αττικής. Insete Intelligence, Απρίλιος 2019

Κοκκώσης, Χ. και Τσάρτας, Π., (2001) Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον. Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα

Κόλλιας, Φώτης, (2019), Ρεκόρ εσόδων για τον ΟΑΣΑ, ανέβηκε στο site euro2day.gr την 13 Απριλίου 2019 και διαβάστηκε από <https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1675665/to-rekor-esodon-toy-oasa-kai-ta-nea-erga-sdit.html>

Κουσουνής, Στάθης, (2015), 22 εκατ. αφίξεις και 13,44 δισ. τα έσοδα από τον τουρισμό το 2014

Κούτουλας, Δημήτρης, (2015), Αναλυτικό Στρατηγικό Σχέδιο Δράσης για την Τουριστική Προβολή της Περιφέρειας Αττικής την Πενταετία 2016-2020. Πανεπιστήμιο Πατρών, ειδικός λογαριασμός κονδυλίων, Νοέμβριος 2015

Κωστοπούλου, Στέλλα, (2013), Τουριστική ανάπτυξη στη σύγχρονη Ελλάδα, προκλήσεις και προοπτικές. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο, 2013

Μαρκάκη, Μαρία, Πανούση, Σοφία, Σώκλης, Γιώργος, (2014), Η εποχικότητα του Τουρισμού στην Ελλάδα. Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων, Αθήνα. https://www.nbg.gr/greek/the-group/press-office/e-spot/reports/Documents/SMEs_hotels_el.pdf

Μουντουφάρης, Σταύρος, (2018), Ποιες εθνικότητες και πόσα ξόδεψαν οι τουρίστες στην Κρήτη, ανέβηκε στο site neakriti την 30^η Οκτωβρίου 2018, διαβάστηκε από <https://www.neakriti.gr/article/kriti/1525619/poies-ethnikotites-kai-posa-xodepsan-oi-touristes-stin-kriti/>

Μπέλλος, Ηλίας, (2018), Κατά 10,2% αυξήθηκαν οι αφίξεις τουριστών το 2017 στην Ελλάδα, δημοσιεύθηκε στην εφημερίδα “ Καθημερινή” την 01η Αυγούστου 2018, διαβάστηκε από <http://www.kathimerini.gr/977786/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/kata-102-ay3h8hkan-oi-afi3eis-toyristwn-to-2017-sthn-ellada>

Κωνσταντινίδης, Δημήτριος, (2014), Προτάσεις Βελτίωσης και Επιτάχυνσης της εκτέλεσης Δημοσίων Συμβάσεων έργου. Ομιλία σε ΕΜΕΔΙΤΕΚΑ την 12.06.2014.

Νικολαΐδης, Ευάγγελος, (2017), Τουρισμός και ανάπτυξη-Βασικά μεγέθη, κλαδικές μελέτες και το παράδειγμα της Κρήτης. ΙΝΕ, Ινστιτούτο εργασίας της ΓΣΕΕ, Αθήνα, Ιούλιος 2017

Ντελέζος, Κώστας, (2017), Τουρισμός: Περισσότερες οι αφίξεις, λιγότερα τα έσοδα, ανέβηκε στο site της εφημερίδας «Τα Νέα» την 2^η Ιουλίου 2017, διαβάστηκε από <https://www.tanea.gr/2017/07/02/economy/toyrismos-perissoteres-oi-afikseis-ligotera-ta-esoda/>

Ρόκου, Τατιάνα, (2019), Τουριστικό άλμα της Κρήτης από το 2014 έως σήμερα με +28% της διεθνούς τουριστικής κίνησης, online, ανέβηκε στην ιστοσελίδα traveldailynews.gr την 17^η Απριλίου 2019, διαβάστηκε από <https://traveldailynews.gr/news/article/69535>

Πουτέτση, Χριστίνα, (2017), Η Αθήνα σε πρώτο πλάνο με ρεκόρ διεθνών αφίξεων. εφημερίδα “Το Βήμα” την 07η Μαΐου 2017

Σίσκος, Ιωάννης, Ζαπουνίδης, Κων/νος, (2009), Ποιοτική Έρευνα Τουρισμού για την Κρήτη. Πολυτεχνείο Κρήτης, τμήμα Μηχανικών Παραγωγής και Διοίκησης

Can-Seng, Ooi, (2005), A theory of tourism experiences: The management of attention , ανέβηκε στη πλατφόρμα Researchgate τον Ιανουάριο 2005, διαβάστηκε από

https://www.researchgate.net/publication/284036434_A_theory_of_tourism_experiences
[The management of attention](#)

Groenroos, Christian, (1993), A Service Quality Model and Its Marketing Implications. European Journal of Marketing, 18 (4), December 1993

Hall, Colin Michael, Mueller, Dieter K., Saarinen, Jarkko, (2009), Nordic tourism: issues and cases. Vol. 36 of Aspects of tourism, Channel View Publications, 2009

McIntosh, Robert Woodrow, Goeldner, Charles R., (1990), Tourism: principles, practices, philosophies. J.Wiley, 16 February 1990

Διαδικτυακές Αναφορές

http://www.sdit.mnec.gr/export/sites/sdit/el/infopoint/implementation/faqs/SDITer_13

http://www.grhotels.gr/GR/xee/Itep/DocLib_05.pdf

https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Tourism_statistics/el

http://www.insete.gr/Portals/0/meletes-INSETE/01/2018_SymvolhTourismou-2017.pdf

<http://www.insete.gr/el-gr/INSETE-Intelligence>

<https://sete.gr/el/stratigiki-gia-ton-tourismo/vasika-megethi-tou-ellinikoy-tourismoy/>

<http://files.economicstudies.webnode.gr/20000008.pdf>

Παραρτήματα

Παράρτημα Α' Η εξέλιξη των αφίξεων για τη περίοδο 2008-2018

	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Αφίξεις (χιλιάδες)	15.928	17.93	22.04	23.59	24.79	27.19	30.12
ΔΑφίξεις (%)		12,6	22,8	7,1	5,1	9,6	10,8
Εισπράξεις (εκατ. €)	11.105	12.15	13.44	14.12	13.20	14.59	16.11
(%)		9,4	10,6	5,1	6,5	10,5	10,4

(πηγή: στοιχεία INΣΕΤΕ, επεξεργασία από τον συγγραφέα)

Παράρτημα Β' η τουριστική κίνηση στην Ελλάδα τη περίοδο 2006-2018

Περίοδος	Αφίξεις (χιλιάδες)	Διανυκτερεύσεις (χιλιάδες)	Μέση διάρκεια παραμονής	Εισπράξεις (εκ. ευρώ)	Δαπάνες ανά ταξιδιώτη	Έσοδα/δ ιανυκτέρευση
2018	30.123	230.727	7,66	16.088	486,0	70,0
2017	27.194	213.516	7,85	14.625	485,1	69,0
2016	24.799	193.419	7,78	13.207	532,6	68,6
2015	23.544	188.012	7,2	14,126	541,0	75,0
2014	22.033	184.789	8,4	13,005	590,2	70,4
2013	17.919	160.251	8,9	11,707	653,4	73,1
2012	15.571	140.919	9,1	10,025	646,0	71,1
2011	16.427	150.978	9,2	10,504	639,5	69,6
2010	15.007	140.176	9,3	9,611	640,4	68,6
2009	14,914	141.444	9,5	10,400	697,3	73,5
2008	15.938	152.596	9,6	11,636	730,0	76,3
2007	16.165	161.236	10,0	11,319	700,2	70,2
2006	16.224	162.164	10,0	11,357	700,0	70,0

(Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, Τουριστικό Ισοζύγιο (Απρίλιος 2019))

Παράρτημα Γ' η εξέλιξη του αριθμού διανυκτερεύσεων στην Ελλάδα

Χώρες προέλευσης	Διανυκτερεύσεις μη κατοίκων στην Ελλάδα ανά χώρα προέλευσης (σε χιλιάδες)								
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Χώρες Ευρωζώνης	68.172	73.722	65.190	70.691	78.801	82.221	84.650	92.051	103.278
Αυστρία	3.520	3.336	2.366	2.422	2.874	3.152	3.267	3.506	4.547
Βέλγιο	3.165	4.023	3.245	3.312	3.748	4.597	4.306	4.704	5.309
Γαλλία	9.185	11.501	9.676	11.420	14.501	14.411	11.573	12.268	13.747
Γερμανία	24.414	28.742	26.991	28.950	30.302	31.366	32.989	37.637	42.596
Ισπανία	1.198	1.312	1.194	942	1.080	766	1.869	1.447	1.890
Ιταλία	8.105	9.176	7.921	9.055	10.248	11.966	11.598	12.042	13.944
Κύπρος	8.376	5.750	5.401	4.969	4.973	4.998	6.379	6.682	5.473
Ολλανδία	5.741	5.878	5.170	6.479	6.853	6.727	7.430	8.517	9.111
Λοιπές	4.468	4.004	3.226	3.140	4.221	4.238	5.241	5.248	6.660
Χώρες ΕΕ εκτός Ευρωζώνης	35.409	34.610	33.891	34.966	44.456	50.622	56.018	57.075	60.941
Δανία	2.152	2.065	1.888	1.802	2.018	2.126	1.984	2.559	3.155
Ηνωμένο Βασίλειο	18.667	17.587	19.840	18.607	20.448	23.773	26.583	26.552	25.716
Ρουμανία	2.040	1.979	1.768	2.070	3.890	4.133	6.835	7.571	8.506
Σουηδία	2.627	3.151	2.808	3.475	3.153	3.195	3.472	4.340	4.095
Τσεχία	2.922	3.084	2.767	2.692	2.922	3.555	2.328	2.791	2.839
Λοιπές	7.002	6.745	4.819	6.321	12.025	13.840	14.815	13.263	16.630
Λοιπές Χώρες	36.595	42.646	41.838	54.594	61.532	52.185	49.733	60.729	62.793
Αλβανία	775	1.719	2.078	2.259	1.841	1.915	2.978	3.235	3.429
Αυστραλία	1.342	1.476	1.251	1.656	2.319	2.047	2.093	4.148	4.300
Ελβετία	3.051	3.698	3.127	3.585	3.602	3.876	3.865	3.961	4.697
ΗΠΑ	6.266	5.801	4.666	5.684	6.816	8.560	8.178	9.549	11.669
Καναδάς	1.428	1.695	1.519	2.726	2.002	2.376	1.881	2.454	4.853
Ρωσία	4.811	7.885	9.501	14.320	13.119	5.466	6.049	5.885	5.164
Λοιπές	18.921	20.371	19.696	24.364	31.832	27.945	24.689	31.496	28.681
Σύνολο Διανυκτερεύσεων*	140.176	150.978	140.919	160.251	184.789	185.027	190.402	209.855	227.012

(πηγή: ΣΕΤΕ, 2019)

Παράρτημα Δ' η εξέλιξη της μέσης δαπάνης ανά διανυκτέρευση για τη περίοδο 2006-2016

	Δαπάνη ανά διανυκτέρευση (ευρώ)	Μεταβολή, 2005=100 (%)
2005	69,9	100,0
2006	70	100,1
2007	70,2	100,4
2008	76,3	109,2
2009	73,5	105,2
2010	68,6	98,1
2011	69,6	99,6
2012	73,3	104,9
2013	74,6	106,7
2014	71,6	102,4
2015	75,1	107,4
2016	68,3	97,7

(πηγή: στοιχεία της ΤτΕ)

Παράρτημα Ε' το % των αφίξεων επί του συνόλου, τους 3 καλοκαιρινούς μήνες για τη περίοδο 2005-2017

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
εποχικότητα	49,1	49,5	49,0	47,7	50,0	52,0	55,2
	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
εποχικότητα	54,0	56,0	56,0	56	55,1	56	57,3

(πηγή: στοιχεία ΣΕΤΕ, διαμόρφωση από τον συντάκτη)

Παράρτημα ΣΤ' οι αφίξεις και τα έσοδα από Κρουαζιέρα

Τουρισμός Κρουαζιέρας				
	Αφίξεις		Έσοδα (€)	
	2016	2017	2016	2017
Α' Τρίμηνο	88.939	44.985	13.596.000	13.507.600
Β' Τρίμηνο	973.271	588.868	149.871.000	155.159.434
Γ' Τρίμηνο	1.577.282	1.744.421	220.983.000	221.826.475
Δ' Τρίμηνο	631.990	588.574	73.048.955	71.602.475
Σύνολο	3.271.482	2.966.848	457.498.955	462.095.984
Μεταβολή 2015-2016		-9,3%		1,0%

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ΤτΕ-Επεξεργασία SETE Intelligence

(πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, επεξεργασία από ΙΝΣΕΤΕ)

Παράρτημα Η' η εξέλιξη της άμεσης απασχόλησης στον τουριστικό κλάδο τη περίοδο 2016-2018

	Εξέλιξη απασχόλησης για τα έτη 2016 - 2017 (σε χιλ.)							
	2016				2017			
	Q1	Q2	Q3	Q4	Q1	Q2	Q3	Q4
Σύνολο	3.606	3.703	3.737	3.649	3.659	3.791	3.824	3.736
% μεταβολή					1,5%	2,4%	2,3%	2,4%
Καταλύματα - Ξενοκέντρα	303	352	381	329	303	375	399	325
% μεταβολή					0,2%	6,6%	4,6%	-1,0%

πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, 2018

Παράρτημα Θ' η συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ

Περιφέρεια	% κατανομή εσόδων εισερχόμενου τουρισμού 2017	αναλογία άμεσης τουριστικής δαπάνης 2017 - σε € εκ.	% Κατανομή ΑΕΠ Περιφέρειας 2017* - σε εκ.	άμεση συμβολή τουρισμού στο ΑΕΠ Περιφέρειας με στοιχεία 2017	κατά κεφαλήν ΑΕΠ 2015 σε €
Ν. Αιγαίο	25,7%	4.706	6.127	76,8%	18.153
Κρήτη	23,0%	4.199	8.858	47,4%	13.912
Αττική	14,7%	2.683	85.055	3,2%	22.192
Κεντ. Μακεδονία	13,0%	2.386	23.908	10,0%	12.557
Ιόνια Νησιά	12,5%	2.286	3.132	73,0%	15.039
Πελοπόννησος	2,2%	396	7.840	5,0%	13.358
Θεσσαλία	2,0%	373	9.139	4,1%	12.393
Αν. Μακεδονία & Θράκη	2,0%	363	6.815	5,3%	11.164
Ήπειρος	1,5%	279	3.918	7,1%	11.500
Δυτ. Ελλάδα	1,1%	205	8.180	2,5%	12.097
Β. Αιγαίο	1,2%	215	2.501	8,6%	12.582
Στερεά Ελλάδα	0,8%	146	7.923	1,8%	14.117
Δυτ. Μακεδονία	0,3%	58	4.339	1,3%	15.642
Σύνολο Χώρας	100,0%	18.295	177.735	10,3%	16.294

(πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, επεξεργασία από ΙΝΣΕΤΕ)

Παράρτημα Γ' ο αριθμός δωματίων στη περιφέρεια Αττικής

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ							
2018							
		5*	4*	3*	2*	1*	Γενικό άθροισμα
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΤΤΙΚΗ-ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ	Μονάδες	7	21	19	28	2	77
	Δωμάτια	1.496	2.353	1.252	963	36	6.100
	Κλίνες	2.861	4.859	2.551	1.855	68	12.194
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΤΤΙΚΗ-ΒΟΡΕΙΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΑΘΗΝΩΝ	Μονάδες	4	4	5	11	3	27
	Δωμάτια	262	188	196	412	63	1.121
	Κλίνες	498	350	364	787	118	2.117
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΤΤΙΚΗ-ΔΥΤΙΚΗ ΑΤΤΙΚΗ	Μονάδες		2	2	9		13
	Δωμάτια		336	28	234		598
	Κλίνες		662	59	432		1.153
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΤΤΙΚΗ-ΔΥΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΑΘΗΝΩΝ	Μονάδες				8	2	10
	Δωμάτια				275	41	316
	Κλίνες				511	78	589
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΤΤΙΚΗ-ΚΕΝΤΡΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΑΘΗΝΩΝ	Μονάδες	17	51	56	69	46	239
	Δωμάτια	4.128	4.939	3.117	2.321	1.071	15.576
	Κλίνες	7.889	9.231	5.542	4.194	2.080	28.936
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΤΤΙΚΗ-ΝΗΣΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ - ΔΗΜΟΣ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ	Μονάδες	3	24	49	76	42	194
	Δωμάτια	85	560	1.266	1.625	621	4.157
	Κλίνες	171	1.073	2.390	3.074	1.246	7.954
Αγκίστρι	Μονάδες				3	15	18
	Δωμάτια				53	236	289
	Κλίνες				108	477	585
Αίγινα	Μονάδες		2	8	39	16	65
	Δωμάτια		34	453	914	238	1.639
	Κλίνες		55	882	1.742	480	3.157
Κύθηρα	Μονάδες		6	21	14	2	43
	Δωμάτια		90	306	165	16	577
	Κλίνες		173	566	318	36	1.093
Πόρος	Μονάδες		3	5	7	2	17
	Δωμάτια		159	232	212	35	638
	Κλίνες		305	418	376	69	1.168
Σαλαμίνα	Μονάδες			1		1	2
	Δωμάτια			20		16	36
	Κλίνες			40		29	69
Σπέτσες	Μονάδες	1	2	5	5	5	18
	Δωμάτια	55	94	89	122	71	431
	Κλίνες	113	184	169	225	134	825
Υδρα	Μονάδες	2	9	7	4	1	23
	Δωμάτια	30	106	102	44	9	290
	Κλίνες	58	227	199	86	21	591
ΔΗΜΟΣ ΤΡΟΙΖΗΝΙΑΣ (Μέθανοι, Γαλατάς, Καλλιανή)	Μονάδες		2	2	4		8
	Δωμάτια		77	65	115		257
	Κλίνες		129	117	220		466
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΑΤΤΙΚΗ-ΝΟΤΙΟΣ ΤΟΜΕΑΣ ΑΘΗΝΩΝ	Μονάδες	1	15	11	19	2	48
	Δωμάτια	366	1.081	620	637	47	2.751
	Κλίνες	751	2.056	1.129	1.106	87	5.129
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	Μονάδες	1	1	7	24	8	41
	Δωμάτια	77	23	450	914	167	1.631
	Κλίνες	125	45	815	1.651	321	2.957
ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ	Μονάδες	33	118	149	244	105	649
	Δωμάτια	6.414	9.480	6.929	7.381	2.046	32.250
	Κλίνες	12.295	18.276	12.850	13.610	3.998	61.029

Πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος.

πηγή: Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο της Ελλάδος