

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Π Τ Υ Χ Ι Α Κ Η Ε Ρ Γ Α Σ Ι Α

ΘΕΜΑ:

Τα Δωδεκάνησα σαν τουριστικός τόπος.
Η περίπτωση της νήσου Κω στα πλαίσια των προγραμμάτων
της τουριστικής και εν γένει περιφερειακής ανάπτυξης.


Εισηγήτρια:

ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ

Σπουδαστές:

ΜΠΙΛΛΗΣ ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ
ΠΙΘΑΜΙΤΣΗΣ ΒΙΚΤΩΡΑΣ

ΠΑΤΡΑ 2001



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή : Γενικές πληροφορίες για τα Δωδεκάνησα.....	2
2. Ενότητα 1 ^η .	
Κεφ. 10 : Τάσεις και χαρακτηριστικά της τουριστικής κίνησης.....	5
α. Γνωριμία με την Κω.	5
β. Ανάπτυξη του τουρισμού στην Κω.	9
Κεφάλαιο 2 ^ο : Η τουριστική ζήτηση στην Κω. Τάσεις και χαρακτηριστικά	14
Κεφάλαιο 3 ^ο : Οργάνωση και προβλήματα του τουρισμού στην περιφέρεια της Κω.	18
α. Η δομή και η οργάνωση της τουριστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα και στην Κω.	18
β. Προβλήματα και θέματα στην τουριστική βιομηχανία της Κω.....	24
γ. Συμπεράσματα	33
δ. Πίνακες	39
3. Ενότητα 2 ^η	
Κεφάλαιο 1ο. Έργα τουριστικής υποδομής (συνέδρια)	54
Κεφάλαιο 2ο. Νέοι στόχοι	62
Κεφάλαιο 3ο. Η περιφερειακή στρατηγική για τα Δωδεκάνησα	69
α. Η στρατηγική για την περιφέρεια Δωδ/σου.....	69
β. Στόχοι – Προοπτικές – Ομογενοποίηση του Δωδ/κού χώρου.....	74
Κεφάλαιο 4ο. Η καταπολέμηση των ανισοτήτων – προγράμματα.....	85
α. Στόχος η ένταξη των έργων σε προγράμματα υπουργείων.	85
β. Προτεραιότητα στην καταπολέμηση των ανισοτήτων(Η Κως και τα άλλα νησιά)	94
4. Ο Αναπτυξιακός νόμος Δωδεκανήσου.	102
5. Στατιστικά (πίνακες 1990-2000)	114
6. Επίλογος.....	133
7. Βιβλιογραφία	136

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Δωδεκανήσου νομός ή Δωδεκάνησα . Νησιωτικό σύμπλεγμα της Ελλάδας στο Ν.Α. τμήμα του Αιγαίου πελάγους. Παρά την ονομασία του, το σύμπλεγμα αυτό αποτελείται από περισσότερα νησιά, πολλά από τα οποία είναι ακατοίκητα. Η ονομασία «Δωδεκάνησα» δόθηκε πρώτη φορά στους βυζαντινούς χρόνους (730), όταν το ομώνυμο θέμα* περιλάμβανε τα 12 κυριότερα νησιά (Πάτμο, Αστυπάλαια, Λέρο, Κάλυμνο, Κώ, Νίσυρο, Χάλκη, Τήλο, Σύμη, Ρόδο, Κάρπαθο, Κάσο) και τις Κυκλάδες. Η ονομασία αυτή καθιερώθηκε τελικά το ΙΣΤ΄ αιώνα , όταν κατέλαβαν τα Δωδεκάνησα οι Τούρκοι, καθώς και μετά την ιταλική κατοχή των 12 νησιών, στα οποία προστέθηκε και η Μεγίστη (Καστελόριζο).

Τα Δωδεκάνησα, που παλιότερα ονομάζονταν και Νότιες Σποράδες, αρχίζουν στο βορρά με την Πάτμο, την Άρκο και το Αγαθονήσι και με κατεύθυνση νοτιοανατολική τελειώνουν στη Μεγίστη.

Α΄ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Μορφολογία εδάφους - Υδρογραφία - Κλίμα . Η διαμόρφωση του εδάφους των νησιών και η μορφολογία του πυθμένα της θάλασσας παρουσιάζουν ποικιλία εξαιτίας των γεωλογικών διαταράξεων. Όλα τα νησιά είναι ορεινά και τα περισσότερα έχουν έντονο διαμελισμό. Οι ψηλότερες κορφές (κατά νησιά) είναι : Αττάβυρος (υψ. 1.215 μ.), Ακρομύτης (υψ. 825 μ.), Προφήτης Ηλίας (υψ. 799 μ.) στη Ρόδο, Καλή Λίμνη (υψ. 1.215 μ.) στην Κάρπαθο, Ωρομέδωνας (υψ. 846 μ.) Κρατήρας (υψ. 698 μ., παλιό ηφαίστειο που παρουσίασε την τελευταία του δραστηριότητα το 1888) στην Κώ, Προφήτης Ηλίας (υψ. 678 μ.) στην Κάλυμνο, Πριώνα (υψ. 601μ.) στην Κάσο. Η μοναδική και σχετικά μεγάλη πεδινή έκταση βρίσκεται στην Κώ.

Το υδρογραφικό δίκτυο των νησιών είναι ανύπαρχτο . Ποταμοί η χείμαρροι δεν υπάρχουν, ακόμη και στη μεγαλύτερα από αυτά, γιατί και το ύψος των βροχοπτώσεων είναι μικρό και οι εκτάσεις του εδάφους πολύ περιορισμένες. Οι ποσότητες νερού που χρειάζονται εξοικονομούνται από τις πηγές ή με γεωτρήσεις.

Το κλίμα είναι εύκρατο, μεσογειακού χαρακτήρα και διακρίνεται για τη γλυκύτητά του. Οι θερμοκρασίες το καλοκαίρι δεν είναι ψηλές και το χειμώνα πολύ σπάνια κατεβαίνουν λίγο κάτω από το μηδέν. Οι μέσες ετήσιες θερμοκρασίες είναι οι ανώτερες από όλα τα νησιά του Αιγαίου και κυμαίνονται γύρω στους 19⁰ Κελσίου.

Οικονομία. Βασικοί πλουτοπαραγωγικοί κλάδοι του νόμου Δωδεκανήσου είναι η αγροτική οικονομία (κυρίως γεωργία), το εμπόριο, η σπογγαλιεία, η αλιεία, η βιομηχανία, η βιοτεχνία και ο τουρισμός.

Μετά την ενσωμάτωση της Δωδεκανήσου στην Ελλάδα η γεωργία σημείωσε αξιόλογη ανάπτυξη. Οι κυριότερες καλλιέργειες είναι τα σιτηρά και τα αμπέλια. Επίσης καλλιεργούνται όσπρια, κτηνοτροφικά και βιομηχανικά φυτά, λαχανικά και οπωροφόρα δέντρα.

Μετά την απελευθέρωση ενισχύθηκαν η κτηνοτροφία, η αλιεία και η σπογγαλιεία η οποία αποτελεί την κύρια σχεδόν απασχόληση των Δωδεκανησίων. (Η Κάλυμνος είναι μεγάλο σπογγαλιευτικό κέντρο). Η βιοτεχνία, η βιομηχανία και το εμπόριο απασχολούν αρκετά μεγάλο μέρος του ενεργού πληθυσμού, ιδιαίτερα στα νησιά Ρόδο, Λέρο, Κω και Σύμη, όπου λειτουργούν πολλά εργοστάσια.

Β' ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ

Προϊστορικοί χρόνοι. Στην αρχαιότητα τα νησιά της Δωδεκανήσου ήταν γνωστά το καθένα με το όνομά τους και όχι ως σύνολο. Οι πληροφορίες μας για την προϊστορική περίοδο της ιστορίας τους είναι ελάχιστες. Γνωρίζουμε όμως θετικά ότι στην Δ' π.Χ. χιλιετία υπήρχαν ήδη εκεί κάτοικοι (Τελχίνες και Κάρες). Οι μινωικοί Κρητικοί ίδρυσαν εμπορικούς σταθμούς στη Ρόδο, ενώ στα μυκηναϊκά χρόνια (μετά το 1400 π.Χ.) έφτασαν οι πρώτοι Έλληνες άποικοι (Αχαιοί από την Πελοπόννησο). Αργότερα ήρθαν και Δωριείς με επικεφαλής το Αλθαιμένη, εγγονό του βασιλιά του Άργους Τημένου. Ειδικά η Λέρος και η Πάτμος αποικίστηκαν από Ίωνες της Μιλήτου.

Ιστορικοί χρόνοι. Πολυάριθμα ροδιακά αγγεία των γεωμετρικών και αρχαϊκών χρόνων βρέθηκαν στη Μ. Ασία, στη Ρωσία, στην Αίγυπτο και στην Ιταλία και αποτελούν αδιάψευστους μάρτυρες για την ακμή του ροδιακού εμπορίου. Μεγάλη εξάλλου είναι η συμβολή των Ροδίων και των Κώων στον αποικισμό της Μ. Ασίας και της Σικελίας: ίδρυσαν τη Φασήλη και τους Σόλους (στη Μ. Ασία) και τον Ακράγαντα, την Καμάρινα και τη Γέλα (στη Σικελία).

Το πολίτευμα στα νησιά ήταν δημοκρατικό, εκτός από τη Ρόδο, Λίνδο, την Κάμ(ε)ιρο και την Ιαλυσό, όπου διατηρήθηκε το μοναρχικό έως τον ΣΤ' π.Χ. αιώνα. (Τύραννος της Λίνδου ήταν και ο σοφός Κλεόβουλος ο Ρόδιος). Οι τρεις μεγάλες πόλεις της Ρόδου (Ρόδος, Λίνδος, Κάμ(ε)ιρος) ίδρυσαν με την Κω, την Κνίδο και την Αλικαρνασσό συμμαχικό οργανισμό γνωστό ως Δωρική Εξάπολη (ΣΤ' π.Χ. αιώνας).

Οι Δωδεκανήσιοι υποτάχτηκαν στους Πέρσες, αλλά τους απελευθέρωσε ο αθηναϊκός στόλος και από τότε εντάχτηκαν στην αθηναϊκή συμμαχία. Στη συμμαχία αυτή οι Δωδεκανήσιοι έμειναν πιστοί και κατά τον Πελοποννησιακό πόλεμο και μόνο λίγο πριν από το τέλος του αποχώρησαν από τη συμμαχία. Στο τέλος του Ε΄ π.Χ. αιώνα η Ρόδος, με ενωμένες τις τρεις πόλεις της σε ένα ισχυρό κράτος, έγινε μεγάλη ναυτική δύναμη. Το ναυτικό της μάλιστα δίκαιο αναγνωρίστηκε στο πανελλήνιο ως το μόνο που ίσχυε στην εποχή του. Τον Δ΄ αιώνα γνώρισε μεγάλη ακμή και η Κω με την Ιατρική Σχολή του Ιπποκράτη.

Ελληνιστική εποχή. Όταν μετά το θάνατο του Μ. Αλεξάνδρου άρχισαν οι πόλεμοι μεταξύ των διαδόχων του, η Ρόδος διατήρησε την ουδετερότητά της και κατόρθωσε να αντιμετωπίσει με επιτυχία την πολιορκία του Δημητρίου του Πολιορκητή (305-304 π.Χ.). Στην περίοδο αυτή η Ρόδος αναπτύχθηκε σε σπουδαίο καλλιτεχνικό κέντρο με ονομαστές σχολές πλαστικής.

Ρωμαϊοκρατία. Στην εποχή της Ρωμαϊοκρατίας ήταν τόση η φήμη της Ρόδου και της Κω ως πνευματικών κέντρων, ώστε πολλοί Ρωμαίοι πήγαιναν εκεί για ανώτερη μόρφωση.

Βυζαντινοί χρόνοι. Όταν η Ρωμαϊκή αυτοκρατορία χωρίστηκε σε ανατολική και σε δυτική, τα Δωδεκάνησα αποτέλεσαν τμήμα του ανατολικού κράτους. Γνώρισαν τότε αλληπάλληλες επιδρομές Περσών, Αράβων, Βενετσιάνων, Γενοβέζων, Σταυροφόρων και Τούρκων. Το 1309 τα κατέλαβαν οι Ιωαννίτες ιππότες (ιππότες της Ρόδου) και τελικά οι Τούρκοι (1552).

Ελληνική Επανάσταση και νεώτεροι χρόνοι. Όταν άρχισε η Επανάσταση του 1821, τα Δωδεκάνησα αγωνίστηκαν ως τμήμα της ενιαίας ελληνικής πατρίδας και γνώρισαν πολλές καταστροφές (Κάσος). Η λήξη του αγώνα βρήκε τα Δωδεκάνησα ελεύθερα, αλλά τελικά δόθηκαν στην Τουρκία ως αντάλλαγμα για την παραχώρηση της Ευβοίας στην Ελλάδα. Το 1912 η Ιταλία κατέλαβε τα νησιά. Με τη Συνθήκη όμως των Σεβρών υποχρεώθηκε να τα επιστρέψει στην Ελλάδα. Η Ιταλία αθέτησε την υπογραφή της και προσπάθησε να κάμψει το εθνικό φρόνημα των κατοίκων με σκληρά μέτρα. Μάταια όμως. Το 1946 οι νικητές του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου αποφάσισαν την ένωση των νησιών με την Ελλάδα. Και η απόφαση επικυρώθηκε το Φεβρουάριο του 1947 στο Παρίσι με ιδιαίτερη συνθήκη. Στις 7 Μαρτίου 1948 η ένωση των νησιών με τη μητέρα Ελλάδα έγινε πραγματικότητα δικαιώνοντας έτσι τις εθνικές προσδοκίες και τους ηρωικούς αγώνες των κατοίκων τους.

ΕΝΟΤΗΤΑ 1^η
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο
ΚΩΣ, ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ
ΜΕΡΟΣ 1^ο

A. Γνωριμία με την Κω

Εισαγωγή

Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να παρουσιάσει μια γενική εικόνα της Κω. Στην παρουσίαση αυτή εμπεριέχονται μερικά γενικά χαρακτηριστικά για την Κω, όπως γεωγραφία, πολιτική, πολιτισμός και οικονομία του νησιού. Επίσης, στο κεφάλαιο αυτό αναφέρεται η ανάπτυξη του τουρισμού στην Κω τις τελευταίες δύο δεκαετίες.

1. Γνωριμία με την Κω.

Η Κως (χάρτης 1) βρίσκεται στα Νοτιοανατολικά του Αιγαίου και ανήκει στο σύμπλεγμα των Δωδεκανήσων. Βόρεια της Κω βρίσκονται τα νησιά Κάλυμνος και Ψέριμος, στα Δυτικά το νησί Αστυπάλαια και στα Ανατολικά ο κόλπος Κεραμικός της Μικράς Ασίας. Η Κως είναι το δεύτερο μεγαλύτερο νησί των Δωδεκανήσων κι έχει έκταση 290,29 Km².

Το μήκος των ακτών είναι 112,2 μίλια, οι περισσότερες εκ των οποίων αποτελούνται από άμμο. Το σχήμα της Κω είναι μακρόστενο και στο χάρτη 2 μοιάζει με ένα τεράστιο δελφίνι με κατεύθυνση από βορειοανατολικά προς Βορειοδυτικά. Είναι στενότερο στο δυτικό άκρο, όπου βρίσκονται τα χωριά Αντιμάχεια και Κέφαλος. Το άκρο αυτό έχει πλάτος 1260m, 2000m μήκος και η νότια ακτή του άκρου αυτού βρίσκεται 60m πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας.

2. Το κλίμα

Το κλίμα της Κω είναι πάντα ήπιο, από τα καλύτερα της Μεσογείου. Ο χειμώνας δεν είναι πολύ κρύος και το καλοκαίρι δεν είναι πολύ ζεστό. Η θερμοκρασία το χειμώνα σπάνια πέφτει κάτω από 5° C , ενώ το καλοκαίρι, εξαιτίας των βορειοδυτικών ανέμων, δεν ανεβαίνει πάνω από 36° C υπό σκιάν. Γενικότερα, η μέση θερμοκρασία κατά τη διάρκεια του έτους είναι 18° C. Στο νησί της Κω επικρατεί ηλιοφάνεια σχεδόν όλο το χρόνο και το χειμώνα σπάνια υπάρχει μέρα χωρίς ηλιοφάνεια. Με μια ευχάριστη Άνοιξη κι ένα ζεστό φθινόπωρο η Κως έχει μια μεγάλη χρονική περίοδο με καλό καιρό (Απρίλιο- Οκτώβριο), η οποία την καθιστά ως ένα σημαντικό τουριστικό θέρετρο της Μεσογείου. Το Βορειοανατολικό τμήμα του νησιού και μέχρι το χωριό της Αντιμάχειας, το κλίμα είναι ημι-υγρό εξαιτίας βροχοπτώσεων και της πλούσιας

βλάστησης, ενώ από το χωριό της Αντιμάχειας και μέχρι το χωριό της Κεφάλου, το κλίμα είναι πιο ξηρό, λόγος για τον οποίο η Κεφαλος, από κλιματικής απόψεως, χαρακτηρίζεται ως Ελβετία .

3. Πληθυσμός

Σύμφωνα με απογραφή του 1982, ο πληθυσμός του νησιού είναι 21.334 κάτοικοι εκ των οποίων περίπου 12.000 κατοικούν στην πόλη της Κω, όπου βρίσκονται και τα γραφεία της τοπικής αυτοδιοίκησης. Η Κως έχει πληθυσμιακή πυκνότητα 62,7 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο.

Στην δεκαετία 1971-1981 το νησί της Κω σημείωσε αύξηση του πληθυσμού κατά 19%, σύμφωνα τις απογραφές του 1971 και του 1981. Αυτή η αύξηση του πληθυσμού μεταξύ του 1970 και του 1980 μπορεί να εξηγηθεί βάσει της τουριστικής ανάπτυξης (που αναλύεται παρακάτω) στο νησί της Κω, η οποία συνετέλεσε στη μείωση της εσωτερικής μετανάστευσης και στην αύξηση των ντόπιων οι οποίοι επέστρεψαν στον τόπο τους. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην κοινή αποδοχή ότι ο τουρισμός προσφέρει εργασία και εισόδημα , καθώς και αναπτυξιακές ευκαιρίες. Την ίδια στιγμή, παρατηρήθηκε μια αυξανόμενη τάση για αστικοποίηση, η οποία, σε συνδυασμό με την αύξηση των τουριστικών καταλυμάτων, δημιούργησε μερικά προβλήματα στην πόλη της Κω (στεγαστικό, κυκλοφοριακό, αποχετευτικό κλπ.) Το 1986, 10.000 κάτοικοι καταμετρήθηκαν ότι προσλήφθηκαν σε όλους τους τομείς.

4. Διοίκηση

Η περιφέρεια της Κω αποτελείται από 2 νησιά, την Κω και την Νίσυρο και ανήκει στο σύμπλεγμα των Δωδεκανήσων. Τα Δωδεκάνησα είναι μια από τις 52 διοικητικές μονάδες (περιφέρειες) στις οποίες χωρίζεται η Ελλάδα και οι οποίες διοικούνται από τοπική αυτοδιοίκηση που λογοδοτεί στην κυβέρνηση.

Η Κως χωρίζεται σε 3 Δήμους .

Είναι ο δήμος Κω, ο δήμος Δικαίου και ο δήμος Ηρακλειδών.

Στο δήμο Κω ανήκουν οι περιοχές : πόλη της Κω, η Νίσυρος και η Αστυπάλεια.

Στο δήμο Δικαίου οι : Πυλί, Ζυπάρι, Ασφενδίου και Ζιά.

Στο δήμο Ηρακλειδών : Η Κεφαλος, η Αντιμάχεια , η Καρδάμαινα και το Μαστιχάρι.

5. Οικονομία

γενικά, η οικονομική δομή της Κω, είναι όμοια με εκείνη των Δωδεκανήσων ως σύνολο. Ο τουρισμός είναι ο κυριότερος παράγοντας της οικονομίας, γεγονός που έχει επηρεάσει και τους άλλους οικονομικούς παράγοντες (πρωτεύοντες και δευτερεύοντες), άλλοτε θετικά κι άλλοτε αρνητικά. Επίσης είναι φανερό ότι η

περιφέρεια της Κω έχει αλλάξει από αγροτική σε αστική περιοχή, γεγονός που έχει επηρεάσει την παραδοσιακή οικονομική δομή της περιφέρειας, καθώς και τα πολιτικά και πολιτιστικά χαρακτηριστικά της.

Ο πίνακας 1 α δείχνει ότι το 1986, το 37,5% του εργαζομένου πληθυσμού απασχολούν στον τουριστικό κλάδο και μόλις το 10,4% απασχολούνται στον αγροτικό τομέα, ενώ το 1971 το 29,4% του πληθυσμού εργαζόταν στο δημόσιο τομέα. Επίσης, στον πίνακα 1 β βλέπουμε τη συνεισφορά του κάθε τομέα στην οικονομία της Κω. Όπως διαπιστώνουμε το 33,1% του συνόλου του 1986 προέρχεται από τον κλάδο των εστιατορίων και των ξενοδοχείων, ενώ μόνο ένα 7,6% προέρχεται από τον αγροτικό τομέα.

6. Αγροτικός τομέας (Πρωτογενής τομέας)

A. Αγροτική παραγωγή ανά στρέμμα (πίνακας 2) στρέμμα=1000m²

Όπως μπορούμε να δούμε στον πίνακα 2, οι κύριες αγροτικές δραστηριότητες είναι :

α. Καλλιέργεια δέντρων. Τα ελαιόδεντρα κρατούν το μεγαλύτερο τμήμα αυτής της κατηγορίας (14.500 στρέμματα). Μικρότερο τμήμα κρατούν τα άλλα καρποφόρα δέντρα, όπως π.χ. συκιές, ροδακινιές, βερυκοκιές, αχλαδιές κλπ.

β) Καλλιέργεια ντομάτας, πεπονιών , καθώς επίσης και μελισσοκομία

γ) Καλλιέργεια αμπελώνων. Μόνο ένα μικρό μέρος του εδάφους καλύπτεται από αμπελώνες και το εμπόριο των προϊόντων τους αντιμετωπίζει πολλές δυσκολίες.

δ) Καλλιέργεια δημητριακών και ζωικών τροφών . Το μεγαλύτερο τμήμα της αγροτικής παραγωγής ανήκει σε αυτή την κατηγορία. Σχεδόν η μισή από τη γη που είναι καλλιεργήσιμη χρησιμοποιείται για' αυτό το σκοπό.

B. Κτηνοτροφία

Οι περισσότερες από τις κτηνοτροφικές μονάδες είναι μικρές, οικογενειακής φύσεως που περιέχουν ένα μικρό αριθμό ζώων, κυρίως βοειδή, πρόβατα, κατσίκες και πουλερικά. Οι προβλέψεις για τις επόμενες δεκαετίες δείχνουν μείωση της συνολικής παραγωγής σε αυτόν τον τομέα.

Γ. Αλιεία

Η αλιευτική παραγωγή ανέρχεται στους 600 τόνους ετησίως (1985) και καταναλώνεται τοπικά. Επίσης, εισάγονται ψάρια από την υπόλοιπη Ελλάδα και το εξωτερικό.

Δ. Δημητριακά

Η Κως είναι πλούσια σε δημητριακά. Η εκμετάλλευσή τους όμως δεν είναι επαρκής, καθώς ένας μεγάλος αριθμός τους μένει ανεκμετάλλευτος. Τα δημητριακά μπορεί να

αποβούν πολύ κερδοφόρα, όχι μόνο για την οικονομία της Κω, αλλά και για την οικονομία της Ελλάδας.

7. ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ (Δευτερογενής τομέας)

Ο παράγοντας που περιλαμβάνει βιοτεχνία, χειροτεχνία και οικοδομές, δεν είναι πολύ σημαντικός για την οικονομία της Κω. Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 1984, υπήρχαν 193 μονάδες που προσέφεραν εργασία σε 650 κατοίκους. Σε αυτή την κατηγορία δεν περιλαμβάνονται οι οικοδομές που υπολογίζονται ότι ήταν 40 μονάδες που προσέφεραν εργασία σε 800 κατοίκους. Ο αριθμός των εργαζομένων σε αυτό τον τομέα καλύπτει το 20% του συνόλου.

Ο αριθμός αυτός είναι αρκετά μεγάλος, επειδή αυτός ο τομέας καλύπτει τις οικοδομικές εργασίες που έχουν αναπτυχθεί ταχύτατα τις τελευταίες δύο δεκαετίες, εξαιτίας της ανάπτυξης του τουρισμού. Ένα μεγάλο μέρος των οικοδομικών εργασιών είναι για ξενοδοχεία και κτίσματα για τον τουρισμό. Ένας άλλος χαρακτηριστικός τομέας των κατασκευών είναι το γεγονός ότι μόνο δύο προϊόντα (ρούχα και ντοματοχυμός) εξάγονται στην υπόλοιπη Ελλάδα και το εξωτερικό, ενώ όλα τα υπόλοιπα προϊόντα καταναλώνονται τοπικά, καλύπτοντας βασικές ανάγκες των ντόπων αλλά και των τουριστών.

8. ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ (Τριτογενής τομέας)

A) Εμπόριο

Το εμπόριο της Κω είναι μηδαμινό μπροστά στο εμπόριο των υπόλοιπων Δωδεκανήσων. Το εμπόριο στην Κω έχει παρουσιάσει σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια, γεγονός που οφείλεται στην τουριστική δραστηριότητα. Τα περισσότερα από τα καταστήματα λειτουργούν κυρίως με Έλληνες και αλλοδαπούς τουρίστες (τουριστικά καταστήματα εστιατόρια, καφετέριες, κλάμπ κλπ.) είναι συνήθως μικρές και οικογενειακές επιχειρήσεις. Οι εισαγωγές γίνονται κυρίως σε φαγητά και ποτά., καθώς επίσης και σε ρούχα. Οι εξαγωγές δεν έχουν αναπτυχθεί πραγματικά και οι προβλέψεις για το μέλλον είναι μάλλον δυσοίωνες. Ο κύριος σκοπός για την ανάπτυξη της οικονομίας της Κω θα πρέπει να είναι η επίτευξη μιας καλύτερης ισορροπίας ανάμεσα τις εισαγωγές και στις εξαγωγές, η οποία με τη σειρά της θα πετύχει ισορροπία στα εισοδήματα.

B) Τουρισμός

Σε εθνικό επίπεδο, η σημασία του τουρισμού στην Ελληνική οικονομία μπορεί να διαπιστωθεί από την συνεισφορά του τουρισμού στο εθνικό εισόδημα. Παρόλο που η

συνεισφορά αυτή μπορεί να φαίνεται μικρή μπροστά σε αυτήν της γεωργίας και της βιομηχανίας, είναι εντούτοις ο κυριότερος φορέας συναλλάγματος. Μέχρι το 1960, το σύμπλεγμα των Δωδεκανήσων συγκέντρωσε το 30% του συνολικού συναλλάγματος. Το 1970 η συγκέντρωση συναλλάγματος ανέβηκε στο 72,9% του συνόλου, ενώ το 1989 έφτασε το 76,8%.

Ο ρόλος του τουρισμού, σε τοπικό επίπεδο, είναι ακόμη πιο σημαντικός, επειδή τα περισσότερα ελληνικά νησιά, όπως η Κως, έχουν περιορισμένες πηγές για την ανάπτυξη οποιουδήποτε άλλου τομέα. Σε αυτές τις περιοχές της Ελλάδας, ο τουρισμός κατάφερε, όχι μόνο την αύξηση του κατά κεφαλήν εισοδήματος, αλλά και τη μείωση του κύματος εσωτερικής μετανάστευσης προς τις μεγάλες πόλεις, όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη.

Με την ανάπτυξη του τουρισμού, η οικονομία της Κω έχει γίνει μονοδιάστατη. Οι άλλοι τομείς της οικονομίας όμως ωφελούνται άμεσα ή έμμεσα από τον τουρισμό. Οι οικοδομικές εργασίες, η γεωργία, η ελαφρά βιομηχανία, η παραγωγή τροφίμων και ποτών, είναι μόνο μερικές από τις δραστηριότητες που στηρίζονται από τις ανάγκες της τουριστικής βιομηχανίας. Σε μερικές περιπτώσεις η ζήτηση είναι μεγαλύτερη από την προσφορά, κι αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση των εισαγωγών και τις διαρροές από την οικονομία.

ΜΕΡΟΣ 2^ο

Ανάπτυξη του τουρισμού στην Κω

1. Τα τελευταία τριάντα χρόνια, ο παγκόσμιος τουρισμός έχει εξελιχθεί, από πολυτέλεια για τους προνομιούχους, σε απαραίτητο μέρος του τρόπου ζωής ενός μεγάλου ποσοστού του πληθυσμού στις αναπτυσσόμενες χώρες. Παρόλο όμως που ο τουρισμός είναι μια παγκόσμια δραστηριότητα, παρατηρείται μια γεωγραφική συγκέντρωση στην Ευρώπη και στη Βόρειο Αμερική. Οι χώρες αυτές μαζί, συγκεντρώνουν το 75%-80% της παγκόσμιας τουριστικής κίνησης. Η Ευρώπη μόνη συγκεντρώνει περίπου τα 65% των τουριστικών αφίξεων. Η ενδοχώρια τουριστική μετακίνηση είναι κυρίαρχη στην Ευρώπη κι ένας πολύ σημαντικός λόγος για αυτό είναι ο Μεσογειακός "ηλιόλουστος" τουρισμός. Ο Μεσογειακός τουρισμός είναι το αποτέλεσμα της ενδοχώριας μετακίνησης στην Ευρώπη από το βορρά προς τον νότο. Η Κως είναι ένα από τα Μεσογειακά "ηλιόλουστα" τουριστικά θέρετρα που εκμεταλλεύεται ανάλογα τις ευκαιρίες που της προσφέρονται από τον τουρισμό.

2. Αξιολόγηση του τουριστικού προϊόντος της Κω

α) Εικόνα

Στην ευρύτερη Ευρωπαϊκή αγορά η Κως είναι πασίγνωστη για την εγγυημένη καλοκαιρινή λιακάδα της, τις όμορφες παραλίες και τα Ελληνικά χαρακτηριστικά της. Είναι επίσης γνωστή σαν ένα ζωντανό και πολυπληθές τουριστικό θέρετρο, το οποίο προσελκύει την πλειονότητα των νεοτέρων τουριστών. Ακόμα, υπάρχει μεγάλη ευκολία πρόσβασης στο νησί με τα διάφορα πακέτα των tour operators, καθώς και σχετικά χαμηλό κόστος ζωής σε σύγκριση με άλλους Μεσογειακούς προορισμούς.

β) πηγές προσέγγισης : Φυσικές

Τα τρία τέταρτα των ακτών του νησιού καλύπτονται από μεγάλες παραλίες που μπορεί κανείς να επισκεφθεί με οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς. Ειδικά στην περιοχή της πόλης της Κω, υπάρχουν παραλίες που μπορεί κανείς να επισκεφθεί με τα πόδια. Η θάλασσα είναι καθαρή με ανεπαίσθητα ρεύματα κατά την καλοκαιρινή περίοδο. Εκτός από τον ήλιο, τη θάλασσα και την άμμο, η Κως έχει να προσφέρει ένα πολύχρωμο εξοχικό τοπίο το οποίο είναι πλούσιο σε βλάστηση και σε συναρπαστικές εικόνες.

➤ ΙΣΤΟΡΙΑ & ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Η Κως έχει ποικιλία από πολιτιστικές κληρονομίες και ιστορικά ευρήματα .

Το σημαντικότερο και πιο προσοδοφόρο είναι τον "Ασκληπίον" , το οποίο βρίσκεται περίπου τέσσερα χιλιόμετρα βορειοδυτικά της πόλης της Κω. Ήταν ένας ναός λατρείας, υγείας και τέχνης, και χρονολογείται περίπου στον τέταρτο π.Χ. αιώνα. Ήταν ο τόπος τον οποίο ο Ιπποκράτης χρησιμοποιούσε ως νοσοκομείο. Το κάστρο της πόλης χτίστηκε μεταξύ 1391-1396, από κάθε είδους αρχαία πέτρα και μάρμαρο. Χρησιμοποιόταν κυρίως για να προστατεύει την πόλη και το λιμάνι από θαλάσσιες εισβολές. Υπάρχει επίσης το κάστρο της Αντιμάχειας το οποίο χτίστηκε στα Βενετσιάνικα χρόνια. Στην Κω υπάρχει το γηραιότερο δέντρο της Ευρώπης, ο Πλάτανος του Ιπποκράτη, το οποίο είναι 2500 χρονών. Άλλα μέρη ιστορικής και πολιτιστικής σημασίας είναι μια αρχαία Χριστιανική Βασιλική, το αρχαιολογικό μουσείο της πόλης της Κω, μια παλιά σπηλιά στην Άσπρη Πέπρα, το Ωδείο το οποίο ανεσκάφη το 1929 και αποκαταστήθηκε σε μέρη από τους Ιταλούς, η Βίλλα της Ρωμαϊκής εποχής, το "Ρωμαϊκό σπίτι" όπως είναι γνωστό , το οποίο χτίστηκε στους Ελληνιστικούς χρόνους και είναι ένα σπίτι του τύπου της Πομπηίας και πολλά άλλα μέρη τα οποία σημειοδοτούν τις διαφορετικές στιγμές της ιστορίας της Κω.

☛ ΓΕΓΟΝΟΤΑ

Πολλές αργίες και γιορτές διαδραματίζονται κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού. Μια από αυτές είναι η γιορτή του Αη-Γιάννη στις 24 Ιουνίου, όπου ανάβουν φωτιές και πυροτεχνήματα μέσα σε ένα γενικότερο εορταστικό κλίμα. Ο Αύγουστος είναι ο μήνας , κατά τον οποίο ο Δήμος της Κω, συνεργαζόμενος με πολιτιστικά συμβούλια, οργανώνει τα Ιπποκράτεια, με συναυλίες, θεατρικά, τραγούδια και χορούς. Επίσης, ο εορτασμός του Ελληνικού Πάσχα και οι τακτικοί Παραδοσιακοί εορτασμοί που γίνονται το καλοκαίρι για τους τουρίστες, είναι τα κυριότερα πολιτιστικά γεγονότα που προσελκύουν Έλληνες και ξένους τουρίστες.

☛ Δραστηριότητες

στην Κω υπάρχουν εγκαταστάσεις για θαλάσσια σπορ και για τα περισσότερα δημοφιλή αθλήματα. Όποιος επιθυμεί έχει τη δυνατότητα να παίξει μπάσκετ στο εθνικό στάδιο της Κω, αφού ανέβει στην κορυφή του βουνού Δίκαιος (850m πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας). Η ποδηλασία είναι το πιο δημοφιλές άθλημα, ειδικά στην πόλη της Κω, η ιστιοπλοΐα και το θαλάσσιο σκι στις κατάλληλα εξοπλισμένες παραλίες, το ποδόσφαιρο στο εθνικό στάδιο της Κω, το τένις, καθώς και το windsurfing, το οποίο είναι το πιο δημοφιλές άθλημα στις παραλίες επειδή υπάρχει πάντα κατάλληλος άνεμος.

Επίσης πραγματοποιούνται περιηγήσεις σε όλο το νησί, αλλά και θαλάσσιες περιηγήσεις που περιλαμβάνουν κι επισκέψεις στα κοντινά νησιά. Κατά καιρούς οργανώνονται beach-parties, ελληνικές βραδιές και φεστιβάλ κρασιού. Υπάρχει μεγάλη ποικιλία στα προσφερόμενα είδη διασκέδασης, Ελληνικής αλλά και Δυτικής νοοτροπίας. Η πλειοψηφία , βέβαια, των νυχτερινών κέντρων διασκέδασης ευρίσκονται στην πόλη της Κω και σε μερικά άλλα τουριστικά κέντρα, όπως είναι η Καρδάμαινα, το Τιγκάκι και η Κέφαλος. Η Κως προσφέρει μια μεγάλη ποικιλία από θέλγητρα που προσελκύουν ντόπιους και ξένους τουρίστες. Παρ' όλο που η πλειοψηφία των ξένων τουριστών προσελκύεται από τη φυσικές καλλονές του νησιού, είναι ο συνδυασμός όλων των παραγόντων που συνθέτουν την τουριστική παραγωγή της Κω και συμβάλλουν στην αύξηση των τουριστικών αφίξεων.

☛ ΠΡΟΣΒΑΣΗ

Η πρόσβαση στο νησί της Κω είναι δυνατή από θάλασσα και αέρα. Το αεροδρόμιο της Κω αποτελεί το κύριο σημείο πρόσβασης για τους ξένους τουρίστες. Όπως φαίνεται στο σχήμα 2, το αεροδρόμιο είναι τοποθετημένο στη μέση του νησιού, δίπλα

στο χωριό Αντιμάχεια περίπου το 90% των επισκεπτών έρχονται με αεροπλάνο, και η συντριπτική πλειοψηφία τους χρησιμοποιεί πτήσεις charter.

Ο αερομεταφορέας , δηλαδή η Ολυμπιακή Αεροπορία πραγματοποιεί τακτά δρομολόγια Αθήνα-Ρόδο. Τα καινούργια και παλαιότερα λιμάνια διευκολύνουν τη θαλάσσια πρόσβαση στο νησί και είναι τοποθετημένα γύρω από αυτό. Το μεγαλύτερο και πολυπληθέστερο είναι το λιμάνι στην πόλη της Κω, που συνδέει το νησί με την Ελληνική Στερεά και μερικά άλλα νησιά του Αιγαίου. Το πλοίο που συνδέει την Κω με το λιμάνι του Πειραιά ταξιδεύει για περίπου 14 ώρες και υπάρχουν τακτά προγραμματισμένα ταξίδια όλο το χρόνο.

Επίσης μερικά μικρότερα λιμάνια του νησιού στα Καρδάμαινα, το Μαστιχάρι και την Κέφαλο, συνδέουν τη Κω με τα άλλα κοντινά νησιά. Η πρόσβαση σε συγκεκριμένα θέρετρα γύρω στο νησί (όπως φαίνεται στο χάρτη) γίνεται μέσω των τριών κεντρικών δρόμων που οδηγούν έξω από την πόλη της Κω. Για εκείνους που δεν έχουν αυτοκίνητο, κατά την καλοκαιρινή περίοδο λειτουργούν τακτικά δρομολόγια με το λεωφορείο προς τα τουριστικά θέρετρα, ή για κάποιους που αισθάνονται πιο πλούσιοι, υπάρχουν οι υπηρεσίες των ταξί.

➤ Διαμονή

Η παροχή διαμονής χωρίζεται σε διαμονή με παροχή υπηρεσιών και σε παροχή με αυτοεξυπηρέτηση. Και οι δύο τύποι διαμονής συνυπάρχουν στην Κω. Ο τοπικός ιδιωτικός τομέας κυριαρχεί στον τομέα αυτό της τουριστικής προσφοράς και όπως φαίνεται στον Πίνακα 3, το 1987 το νησί είχε καταγεγραμμένες 16.998 διαθέσιμες κλίνες. Σε αυτό το νούμερο θα πρέπει να προστεθεί κι ένας μεγάλος αριθμός από δωμάτια κι επιπλωμένα διαμερίσματα που δεν είναι καταγεγραμμένα από τον ΕΟΤ. Η καταγραφή στον ΕΟΤ είναι υποχρεωτική, παρόλο που πολλά δωμάτια και διαμερίσματα, διατίθενται παράνομα στους τουρίστες. Υπολογίζεται ότι μια επιπλέον χωρητικότητα της τάξεως των 15.000 κλινών, είναι διαθέσιμες στο νησί της Κω.

(πίνακες 3,4,5)

Πίνακας 4: Δείχνει τη διαθεσιμότητα κλινών στα ξενοδοχεία το 1987, σύμφωνα με την κατηγορία στην οποία ανήκουν . Σε αυτό τον πίνακα μπορούμε να δούμε ότι τα ξενοδοχεία Α,Β και Γ κατηγορίας συγκεντρώνουν περίπου το 95% της συνολικής διαθεσιμότητας κλινών. Αυτό είναι αποτέλεσμα της προσφοράς διαμονής των ξενοδοχείων αυτών, που προσανατολίζεται προς τους μεσαίους εισοδηματίες.

Πίνακας 5: Δείχνει το συγκεντρωτικό διάγραμμα της προσφοράς των ξενοδοχείων στο νησί. Όπως βλέπουμε, η περιοχή που περιλαμβάνει την πόλη της Κω, το Ψαλίδι

και το Λάμπι, συγκεντρώνει το 72,3% της συνολικής προσφοράς κλινών του νησιού . Το υπόλοιπο νησί χωρίζεται σε πέντε περιοχές.: Καρδάμαινα (10,3%), Τιγκάκι (5,8%), Μαρμάρι (5,5%), Κέφαλος (5,3%), και Μαστιχάρι (0,6%). Η άνισα συγκεντρωμένη προσφορά κλινών στο νησί είναι ένας από τους λόγους που προκαλούν περιβαλλοντικά και λειτουργικά προβλήματα. Εκτός από τις εγκαταστάσεις διαμονής του νησιού, υπάρχουν επίσης γύρω στα 1000 καταστήματα, που εξαρτώνται κατά μεγάλο ποσοστό από την τουριστική ανάπτυξη. Αυτά είναι κυρίως τουριστικά μαγαζιά, εστιατόρια, καφετέριες, ταβέρνες, μπαρ και κλαμπ.

3. Συμπέρασμα

Στο κεφάλαιο αυτό είδαμε μια γενική εικόνα της περιφέρειας της Κω. Όπως βλέπουμε από αυτή την εικόνα, η Κως γενικά είναι Μεσογειακό ηλιόλουστο τουριστικό θέρετρο.

Ο πληθυσμός της έχει σημειώσει αύξηση στις δεκαετίες του 1970 και του 1980, η οποία μπορεί να αποδοθεί στην τουριστική ανάπτυξη στην περιφέρεια της Κω.

Η περιφέρεια έχει μεταμορφωθεί, από αγροτική σε αστική περιοχή τις τελευταίες δύο δεκαετίες και η οικονομία της Κω έχει γίνει οικονομία ενός τομέα, ο οποίος είναι ο τουρισμός , ενώ οι άλλοι τομείς ευνοούνται έμμεσα και άμεσα από την τουριστική ανάπτυξη. Επίσης συζητήθηκαν οι τάσεις και τα χαρακτηριστικά της τουριστικής προσφοράς στην περιφέρεια της Κω, το Ψαλίδι και το Λιμάνι συγκεντρώνει το 72,3% της συνολικής προσφοράς κλινών του νησιού, ενώ το υπόλοιπο νησί χωρίζεται σε 5 άλλες περιοχές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΖΗΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΚΩ : ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα ασχοληθούμε με την τουριστική ζήτηση στην Κω, και θα δώσουμε όσο το δυνατό περισσότερες πληροφορίες για τις τάσεις και τα χαρακτηριστικά της.

1. Χαρακτηριστικά της ζήτησης

Η τουριστική ζήτηση έχει αποδειχθεί ότι είναι ευαίσθητη στους διάφορους κοινωνικό-οικονομικούς παράγοντες. Ένα υψηλό βιοτικό επίπεδο, συντίθεται από υψηλά εισοδήματα σε συνδυασμό με μειωμένες ώρες εργασίας και αύξηση των διακοπών μετ' αποδοχών . Έτσι, το υψηλό βιοτικό επίπεδο μεταφράζεται σε περισσότερα ταξίδια αναψυχής που απορρέουν από τον περισσότερο ελεύθερο χρόνο και την αυξημένη οικονομική άνεση. (Βλ. κεφάλαιο 1)

Η μελέτη του Γεράκη πάνω στον αντίκτυπο που έχουν οι αλλαγές στις τιμές συναλλάγματος στην τουριστική κίνηση, συμπεραίνει ότι η κίνηση των τουριστών στις πιο "δημοφιλείς" χώρες, αντιδρά στις αλλαγές των σχετικών τιμών, γεγονός που οφείλεται κυρίως στο φαινόμενο της αλλαγής προορισμού που πραγματοποιείται. Ο Gray εξέτασε τα τουριστικά κίνητρα. Στην περίπτωση του τουρισμού αναψυχής, διαχώρισε τους τουρίστες σε δύο τύπους : τους "περιπετειόφιλους" και τους "ηλιόφιλους". Οι μεν παρακινούνται από την περιέργειά τους, ενώ οι δε από τις ανέσεις που τους προσφέρονται. Η μελέτη του Gray στην ελαστικότητα του εισοδήματος, αποκάλυψε ότι η κατά κεφαλήν δαπάνη του αλλοδαπού τουρίστα είναι ελαστική στις κατά κεφαλήν διακυμάνσεις του εισοδήματος ανάμεσα στα έθνη. Παρόλα αυτά, η ζήτηση για τον παγκόσμιο τουρισμό, δεν επηρεάζεται μόνο από οικονομικούς παράγοντες, όπως είναι οι τιμές στις χώρες υποδοχής και τα επίπεδα του εισοδήματος στις χώρες εκκίνησης. Υπάρχουν κι άλλοι παράγοντες που επηρεάζουν εξίσου την παγκόσμια τουριστική ζήτηση. Η γεωγραφική θέση της χώρας, το κόστος της μεταφοράς, οι κοινωνικό-δημογραφικοί παράγοντες όπως η κατανομή της ηλικίας και η συγκέντρωση του πληθυσμού στις χώρες εκκίνησης, καθώς και τεχνητοί παράγοντες όπως η προώθηση, η διαθεσιμότητα των tour operators και ο έλεγχος του ξένου συναλλάγματος, μπορούν εξίσου να επηρεάσουν τη ζήτηση.

Το φαινόμενο της αλλαγής προορισμού, όπως επηρεάζεται από την ελαστικότητα των τιμών της τουριστικής ζήτησης, είναι ένας σημαντικός παράγοντας για τους μικρότερους προορισμούς όπως είναι η Κως. Η Κως είναι ένας προορισμός για όλες τις χώρες εκκίνησης τουρισμού της Ευρώπης. Σαν τουριστικό προϊόν, είναι ομογενές με αυτά των περισσότερων Μεσογειακών θερέτρων, και για αυτό το φαινόμενο της αλλαγής προορισμού μπορεί εύκολα να εμφανιστεί, αναλόγως με τα επίπεδα των τιμών.

2. Η ζήτηση στην Κω

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τις τελευταίες δύο δεκαετίες, ο τομέας του τουρισμού έχει αναπτυχθεί περισσότερο από κάθε άλλο τομέα στην περιφέρεια της Δωδεκανήσου. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, η Ρόδος και η Κως ήταν τα νησιά τα οποία αναπτύχθηκαν περισσότερο σε όλη την περιφέρεια. Ο τουρισμός παρουσίασε ταχεία εξέλιξη στην περιφέρεια της Δωδεκανήσου ειδικότερα στην περίοδο 1978-89, όπου ο μέσος όρος της αύξησης στις αφίξεις ήταν 5,58%. Η Κως είναι το δεύτερο μεγαλύτερο τουριστικό θέρετρο στην περιφέρεια και συγκεντρώνει το 21% των συνολικών αφίξεων και διανυκτερεύσεων του εγχώριου και παγκοσμίου τουρισμού επισκέφθηκαν την Κω το 1980 203.456, το 1986 και 222.445 το 1989. Ο αριθμός των αφίξεων αυξήθηκε ταχύτατα, εκτός από τα έτη 1983 (-8,9%), 1986 (-2,98%), και 1988 (-6%). (Βλ. πίνακα 9)

Οι τουρίστες που επισκέφθηκαν την Κω, όπως φαίνεται στον πίνακα 10, το 1980 πραγματοποίησαν 806.710 διανυκτερεύσεις, το 1985 2.068.099 και το 1989 2.183.257. Όπως μπορούμε να δούμε στον πίνακα II, ο εγχώριος τουρισμός έχει πέσει τα τελευταία χρόνια στο ποσοστό μόλις 7,8% των συνολικών αφίξεων. Από την άλλη, περίπου το 93-95% των τουριστών που επισκέφθηκαν την Κω είναι αλλοδαποί. Ο πίνακας 12 δείχνει τις χώρες προέλευσης των τουριστών που επισκέφθηκαν την Κω και όπως φαίνεται, η Κως προσελκύει τουρίστες από μια μεγάλη ποικιλία χωρών. Η πλειοψηφία των τουριστικών αφίξεων είναι Ευρωπαϊκής προέλευσης. Όπως μπορούμε να δούμε από αυτόν τον πίνακα, οι Γερμανοί με 47.100 αφίξεις αποτελούν το 27,1% του συνόλου, οι Βρετανοί με 46.100 αφίξεις αποτελούν το 23,1%, οι Σουηδοί με 25.300 αφίξεις αποτελούν το 10,7% και ακολουθούν οι Ολλανδοί, οι Δανοί κλπ.

Υπάρχει μια σημαντική αύξηση στον αριθμό των τουριστών στην Κω, από την Ελβετία, το Βέλγιο και την Αυστρία τα τελευταία χρόνια. Ο μέσος όρος παραμονής

διαφέρει ανάμεσα στους Έλληνες και στους αλλοδαπούς τουρίστες. Όπως μπορούμε να δούμε στον Πίνακα II, ο μέσος όρος παραμονής των Ελλήνων τουριστών είναι γύρω στις 3,7 ημέρες, ενώ ο μέσος όρος παραμονής των αλλοδαπών τουριστών είναι περίπου 10,3 ημέρες, γεγονός που οφείλεται στα πακέτα που προσφέρονται για μία ή δύο εβδομάδες.

(Πίνακες : 6,7,8,9,10,11,12)

μέχρι το 1960 , τα κέρδη από το συνάλλαγμα των τουριστών αντιπροσωπεύουν το 30% των συνολικών κερδών σε συνάλλαγμα στην περιφέρεια της Δωδεκανήσου. Στην δεκαετία του 1970, τα κέρδη σε συνάλλαγμα των τουριστών ανέρχονται στο 72,9% του συνόλου και το 1989 στο 76,81%. (Πίνακας 13)

όπως μπορούμε να δούμε στον πίνακα 14, τα κέρδη σε συνάλλαγμα από τον τουρισμό στην Κω, έχουν αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια

(πίνακας 14)

3. Εποχικότητα

Η Εποχικότητα είναι ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά του τουρισμού στην περιφέρεια της Δωδεκανήσου. Το 98-99% των τουριστών που επισκέπτονται την Κω, έρχονται μεταξύ Απριλίου και

Οκτωβρίου . Υπάρχει μια νεκρή περίοδος από τον Νοέμβριο μέχρι τον Μάρτιο, η χαμηλή περίοδος τους μήνες Απρίλιο, Μάιο και Οκτώβριο και η υψηλή περίοδος από τον Ιούνιο ως το Σεπτέμβριο. Αυτό το γεγονός δημιουργεί την ανάγκη να υπάρχει η κατάλληλη υποδομή, ώστε οι εγκαταστάσεις να μπορούν να ανταποκρίνονται στις υψηλές απαιτήσεις της υψηλής περιόδου, ανεξάρτητα από το γεγονός ότι θα υπολειπώνονται κατά τη διάρκεια του υπολοίπου χρόνου. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 15, ο μεγαλύτερος αριθμός αφίξεων και διανυκτερεύσεων πραγματοποιείται τον Αύγουστο, ενώ ο χαμηλότερος τον Ιανουάριο . (σχέδια 1,2)

Το φαινόμενο αυτό χαρακτηρίζει και τον τουρισμό στην Κω. Όπως μπορούμε να δούμε στον πίνακα 16 και στο σχέδιο 3, η τουριστική περίοδος στην Κω αρχίζει τον Απρίλιο και τελειώνει τον Οκτώβριο. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, το 80-85% των ξενοδοχείων είναι πλήρη. Ο κύριος λόγος για την εποχικότητα του τουρισμού στην Κω, είναι το γεγονός ότι οι περισσότεροι τουρίστες επισκέπτονται την Κω για να απολαύσουν τον ήλιο και τη θάλασσα. Ένας δευτερεύων λόγος θα μπορούσε να θεωρηθεί το γεγονός ότι τα περισσότερα ξενοδοχεία στην Κω λειτουργούν σε συνεργασία με μεγάλους tour operators, όπως είναι οι Thomson,

Owners Abroad, TUI κλπ, οι οποίοι μπορούν να κρατήσουν αυτά τα ξενοδοχεία πλήρη κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Τέλος, η εποχική συμπεριφορά είναι διαφορετική ανάμεσα στους Έλληνες και ξένους τουρίστες. Παρόλο που ο Απρίλιος είναι ο μήνας με το μεγαλύτερο ποσοστό εσωτερικού τουρισμού 24,98%, των συνολικών εγχώριων αφίξεων, ενώ ο Αύγουστος είναι ο μήνας με το μεγαλύτερο ποσοστό των αφίξεων αλλοδαπών τουριστών, 18,33% των συνολικών αφίξεων.

(πίνακας 15, σχέδιο 1, σχέδιο 2, πίνακας 16, σχέδιο 3)

4. Τουρισμός με πτήσεις charter.

Μπορούμε να δούμε ότι γύρω στα 90% των συνολικών παγκόσμιων αφίξεων στην Κω γίνονται με πτήσεις charter. Για ολόκληρη την Ελλάδα, η σημασία των πτήσεων charter είναι τεράστια, καθώς το 1985, οι αφίξεις με charter αντιπροσωπεύουν το 7,2% των συνολικών αεροπορικών αφίξεων και 49,6% των συνολικών τουριστικών αφίξεων με οποιαδήποτε μέσο (βλ. πίνακα 17), όμως η τουριστική βιομηχανία της Κω εξαρτάται από τις πτήσεις charter σε μεγαλύτερο βαθμό. Ο πίνακας 17 δείχνει την αναλογία των πτήσεων charter συγκριτικά με όλα τα άλλα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούνται από τουρίστες διαφορετικών εθνικοτήτων. Βλέπουμε ότι από τις συνολικές αφίξεις στην Ελλάδα, χρησιμοποίησαν πτήσεις charter 84,4% των Βρετανών, το 86,6% των Σκανδιναβών, το 56,4% των Γερμανών, ενώ μόλις 8,3% των Ιταλών και 6,1% των Βορείων Αμερικάνων. Το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν έχει δική της αερογραμμή charter, σημαίνει ότι τα έξοδα μεταφοράς παραμένουν στην χώρα εκκίνησης ενώ μόνο τα έξοδα παραμονής των τουριστών μένουν στην Ελλάδα. Και φυσικά, υπάρχει και το πλεονέκτημα των καταναλωτικών εξόδων των τουριστών όσο βρίσκονται σε διακοπές.

(πίνακας 17)

5. Συμπεράσματα

Σε αυτό το κεφάλαιο συζητήσαμε την τουριστική ζήτηση στην περιφέρεια της Κω. Η ζήτηση έχει σημειώσει ραγδαία αύξηση, ιδιαίτερη στον τομέα των αφίξεων και των διανυκτερεύσεων τις τελευταίες δύο δεκαετίες, με τις κυριότερες αγορές να είναι η Βρετανική και η Σκανδιναβική, ενώ υπάρχει σημαντική αύξηση στον αριθμό των τουριστών που επισκέπτονται την Κω από την Κεντρική Ευρώπη τα τελευταία χρόνια. Η εποχικότητα είναι ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά του τουρισμού στην Κω και περίπου το 90% των συνολικών παγκόσμιων αφίξεων στην Κω πραγματοποιούνται με πτήσεις charter.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο **ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ** **ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΚΩ**

Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο θα προσπαθήσουμε αρχικά να παρουσιάσουμε τον τρόπο με τον οποίο ο τουρισμός οργανώνεται στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στην Κω, τις μεθόδους που χρησιμοποιούνται σε τοπικό και εθνικό επίπεδο και γενικά τον τρόπο που λειτουργεί ο τουρισμός στην Κω. Επίσης θα προσπαθήσουμε να δώσουμε μια ιδέα από τα προβλήματα του τουρισμού στην περιφέρεια της Κω.

Μέρος Α

Η ΔΟΜΗ ΚΑΙ Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ **ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΩ**

1. Στην περίπτωση της Ελλάδας, ο ιδιωτικός και ο δημόσιος τομέας έχουν ενεργό ανάμιξη στον τουρισμό. Ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα είναι να αναπτύσσει και να λειτουργεί την τουριστική υποδομή, κυρίως τις επιχειρήσεις διαμονής και επισίτησης τα τουριστικά καταστήματα και μερικά είδη μεταφοράς, όπως τα πλοία, τα πούλμαν και τις επιχειρήσεις ενοικιάσεως αυτοκινήτων. Η βιομηχανία παραμονής σε όρους χωρητικότητας παραμονής με άδεια, ήταν 99% ιδιωτική. Από την άλλη, ο δημόσιος τομέας έχει έναν πιο περίπλοκο και εξίσου σημαντικό ρόλο. Η δημιουργία υποδομής για τον τουρισμό, η εξομάλυνση και ο έλεγχος της βιομηχανίας, η προστασία του περιβάλλοντος, η διάθεση υπηρεσιών μεταφοράς με αεροπλάνα, τρένα και λεωφορεία και η ανάπτυξη και λειτουργία των τουριστικών θελγέτρων είναι μερικοί από τους τομείς ανάμιξης.

Τα τελευταία τριάντα χρόνια, ο δημόσιος τομέας έχει αναλάβει ένα ενεργό υποστηρικτικό ρόλο στον τουρισμό. Η νομοθεσία είναι ένα από τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται από τις επιτυχημένες κυβερνήσεις για να ενισχύσουν τις μεθόδους τουριστικής ανάπτυξης (όπως είναι η χρήση οικονομικών ενισχύσεων και ελέγχου τιμών), με σκοπό να επιτευχθούν οι σκοποί του τομέα και γενικότερα της περιφέρειας.

Η ευθύνη για τη δημιουργία αυτών των σκοπών και την πραγματοποίηση των σχετικών μεθόδων, μοιράζεται σε πολλά τμήματα της κυβέρνησης και στο αρμόδιο προσωπικό τους, το οποίο είναι επίσης υπεύθυνο για το σχεδιασμό και το συντονισμό των περιφερειακών σκοπών, στο σώμα της κυβέρνησης που είναι υπεύθυνο για τον τουρισμό.

A) EOT : Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

Όπου υπάρχει τουρισμός ή εξελίσσεται, δημιουργείται η ανάγκη για τουριστική διοίκηση σε εθνικό επίπεδο . Είναι αυτονόητο ότι ο τουρισμός δεν μπορεί να αναπτυχθεί μεμονωμένα και αποτελεί πάντοτε ένα ζωτικό τμήμα της συνολικής οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης μιας χώρας.

Οι περισσότερες από τις χώρες που δέχονται τουρισμό, διαθέτουν ένα κυβερνητικό τμήμα που είναι υπεύθυνο για την οργάνωση του τουρισμού. Στην περίπτωση της Ελλάδας, ο ΕΟΤ (Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού) δημιουργήθηκε το 1950 σαν ένα αυτόνομο κυβερνητικό τμήμα, το οποίο από το 1987 είναι υπεύθυνο για την εθνική ανάπτυξη του τουρισμού.

Ο ρόλος του ΕΟΤ είναι να ελέγχει την τουριστική βιομηχανία και να συντονίζει την ανάπτυξη του τουριστικού τομέα ως τμήμα της συνολικής ανάπτυξης της οικονομίας. Τα κεντρικά γραφεία του οργανισμού βρίσκονται στην Αθήνα, ενώ παραρτήματά του και γραφεία πληροφοριών βρίσκονται στα περισσότερα τουριστικά μέρη της Ελλάδας. Επίσης υπάρχουν 25 υποκαταστήματα του ΕΟΤ στις κυριότερες χώρες εκκίνησης τουριστών (προς την Ελλάδα), τα οποία προωθούν το Ελληνικό τουριστικό προϊόν σε παγκόσμιο επίπεδο.

Το τοπικό γραφείο του ΕΟΤ βρίσκεται στη Ρόδο και είναι υπεύθυνο για τον τουρισμό σε όλη την περιφέρεια της Δωδεκανήσου.

Οι κυριότερες λειτουργίες του ΕΟΤ σε μακροπρόθεσμο επίπεδο, είναι οι εξής :

- Καθιερώνει την τουριστική πολιτική
- Οργανώνει τον τουρισμό σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο
- Συνεργάζεται με άλλα τμήματα της κυβέρνησης, όπως το Υπουργείο Εμπορίου, το Υπουργείο Περιβάλλοντος , Χωροταξίας και Δημοσίων έργων, το Υπουργείο Μεταφορών .
- Συμβουλεύει πάνω σε θέματα τουρισμού και ανάπτυξης τοπικής και περιφερειακής
- Συμβουλεύει πάνω σε θέματα τουριστικής νομοθεσίας

- Συμμετέχει στην εκπαίδευση για την τουριστική βιομηχανία
- Διαφημίζει το Ελληνικό τουριστικό προϊόν (ο ΕΟΤ αναλαμβάνει τη διαφήμιση στο εξωτερικό , πραγματοποιεί έρευνες και συλλέγει στατιστικές πληροφορίες)

Σε βραχυπρόθεσμο επίπεδο ο ΕΟΤ βοηθάει στον έλεγχο και την ανάπτυξη .

Ο οργανισμός ετοιμάζει μελέτες πάνω σε πιθανές τουριστικές εξελίξεις, βοηθάει στην ανάπτυξη και συχνά στη λειτουργία των τουριστικών μέσων, όπως είναι τα ξενοδοχεία, το καζίνο κλπ. .

Από την πλευρά του ελέγχου ο ΕΟΤ είναι υπεύθυνος για τον έλεγχο της ανάπτυξης και της αναβάθμισης, για την αδειοδότηση και την επιθεώρηση των μονάδων διαμονής και άλλων μονάδων τουριστικών υπηρεσιών , όπως είναι οι εταιρείες ενοικιάσεως αυτοκινήτων και οι τουριστικοί οδηγοί και με τη συνεργασία με άλλα τμήματα της κυβέρνησης, ρυθμίζει και άλλες τουριστικές υπηρεσίες όπως είναι τα τουριστικά πούλμαν και τα εστιατόρια.

Μια άλλη σημαντική λειτουργία του ΕΟΤ σε τοπικό επίπεδο είναι η προσφορά υπηρεσιών παροχής τουριστικών πληροφοριών. Έμμεσα ή άμεσα, ως ένα συμβουλευτικό σώμα σε τοπικό επίπεδο, ο ΕΟΤ ασχολείται με όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με την τουριστική βιομηχανία.

B) Τουριστική Πολιτική

Η κυβερνητική τουριστική πολιτική του πενταετούς τουριστικού σχεδίου 1987-91, ακολούθησε το παγκόσμιο πενταετές τουριστικό σχέδιο για την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη της Ελλάδας.

Αυτή η τουριστική πολιτική είναι ανθρωποκεντρική και όσο ποτέ ξανά συνειδητοποιεί τις περιβαλλοντικές και τις κοινωνικο-πολιτιστικές επιδράσεις του τουρισμού, καθώς και τις χρήσεις των γενικών γραμμών τουριστικής πολιτικής που καθιερώνονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οι βασικοί στόχοι της πολιτικής αυτής είναι οι εξής :

- i. Να γίνει περισσότερο ανταγωνιστικό το Ελληνικό τουριστικό προϊόν
- ii. Να αναβαθμιστούν τα πρότυπα των τουριστικών υπηρεσιών και να δημιουργηθούν προϋποθέσεις για την ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού.
- iii. Να εξισορροπηθεί χρονικά και τοπικά η τουριστική προσφορά, με τη χρήση των ποσοστών των τουριστικών αφίξεων και των διανυκτερεύσεων.

- iv. Να επιμηκυνθεί η τουριστική περίοδος και να αντιμετωπιστεί η εποχικότητα , με την προσέλκυση νέων μορφών τουρισμού (π.χ. χειμερινά σπορ, ιστιοπλοΐα κλπ.)
- v. Να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη των μικρότερων μονάδων διαμονής σε συνδυασμό με το φυσικό και παραδοσιακό περιβάλλον, καθώς και τα παραδοσιακά κέντρα χειροτεχνίας.
- vi. Να προωθηθεί το σχέδιο για τους παραδοσιακούς οικισμούς
- vii. Να αναπτυχθούν και να αναβαθμιστούν τα εκπαιδευτικά προγράμματα για τους ανθρώπους που ασχολούνται με την τουριστική βιομηχανία.
- viii. Να συνεχιστεί και να αναπτυχθεί η εξαγωγή του Ελληνικού τουριστικού προϊόντος στο εξωτερικό.
- ix. Να αναπτυχθεί και να αυξηθεί ο εσωτερικός και κοινωνικός τουρισμός.

Οι στόχοι της τουριστικής πολιτικής σε σχέση με το πενταετές διεθνές σχέδιο, είναι να δημιουργηθεί ένας δημιουργικός τουριστικός τομέας και να εξισορροπηθεί η ανάπτυξη του τουριστικού τομέα με την ανάπτυξη των άλλων τομέων, χρησιμοποιώντας τις ευκαιρίες που προσφέρονται :

- α) Τουριστική νομοθεσία
- β) Δημόσια διοίκηση και δημόσιες τουριστικές επενδύσεις, μέσω του ετησίου πλάνου δημοσίων επενδύσεων.
- γ) Οικονομικές διευκολύνσεις για τον ιδιωτικό τομέα.

Γ) Τουρισμός και Δημόσιος Τομέας στην Κω

Η οργάνωση του τουρισμού στην Κω, συμπεριλαμβάνει τη συνεργασία με την τοπική διοίκηση, το τοπικό παράρτημα του ΕΟΤ, τις τοπικές αρχές και την Τουριστική Αστυνομία (έναν κλάδο της αστυνομίας που επιβλέπει κι ελέγχει τη σωστή τήρηση των νόμων από την τουριστική βιομηχανία)

Δ) ΕΟΤ της Δωδεκανήσου

Όπως αναφέρθηκε στο κεφάλαιο 2, η Κωσ ανήκει στο σύμπλεγμα της Δωδεκανήσου . Το παράρτημα του ΕΟΤ της Δωδεκανήσου καλύπτει όλη την περιφέρεια και είναι το μέσο που χρησιμοποιείται για την εφαρμογή της τουριστικής πολιτικής και των σχεδίων του κεντρικού ΕΟΤ, σε τοπικό επίπεδο. Για αυτό το λόγο ο ΕΟΤ της Δωδεκανήσου συνεργάζεται με τα κεντρικά γραφεία στην Αθήνα και με άλλα τμήματα τοπικής αυτοδιοίκησης για το σχεδιασμό μελετών που επηρεάζουν τον τουρισμό άμεσα ή έμμεσα, καθώς και με τον ιδιωτικό τομέα. Μερικές από τις τακτικές λειτουργίες είναι η επιθεώρηση και η αδειοδότηση των τουριστικών

επιχειρήσεων, η προσφορά τουριστικών πληροφοριών και η συλλογή τουριστικών στατιστικών στοιχείων, όπως η πληρότητα ξενοδοχείων, οι τουριστικές αφίξεις και αναχωρήσεις κλπ.

Ε) Τοπική αυτοδιοίκηση

Από την τοπική αυτοδιοίκηση, το τμήμα σχεδιασμού, το τμήμα δημοσίων έργων και το τμήμα μεταφορών συμβάλλουν έμμεσα στην ανάπτυξη της τουριστικής υποδομής με το σχεδιασμό αδειών και την παροχή τεχνικών υπηρεσιών και άμεσα με την ανάπτυξη της τουριστικής υποδομής, μέσω των σχεδίων δημοσίων επενδύσεων.

Άλλα τμήματα, όπως το τμήμα υγιεινής, συμβάλλουν στον έλεγχο της βιομηχανίας για την προστασία των καταναλωτών, των υπαλλήλων και του περιβάλλοντος. Η Τουριστική Αστυνομία και οι Λιμενικές Αρχές συμβάλλουν επίσης στην διατήρηση των κανονισμών, με τακτικούς ελέγχους στις τουριστικές εγκαταστάσεις.

Στ) Τοπικές αρχές

Οι υπηρεσίες που παρέχονται από τις τοπικές αρχές έχουν μεγάλη σημασία στον τουριστικό τομέα. Αυτές ποικίλλουν ποιοτικά και ποσοτικά στα διάφορα μέρη του νησιού, κυρίως εξαιτίας των οικονομικών διαφορών. Μερικές από τις παρεχόμενες από τις τοπικές αρχές υπηρεσίες, όπως η παροχή νερού, ο καθαρισμός των δρόμων κλπ. είναι σημαντικές για τη διατήρηση ενός καθαρού κι ελκυστικού περιβάλλοντος, το οποίο είναι απαραίτητο όχι μόνο για τον τοπικό πληθυσμό αλλά και για τους τουρίστες.

Ζ) Δημόσιοι Οργανισμοί

Άλλοι Δημόσιοι Οργανισμοί όπως ο ΟΤΕ (Οργανισμός Τηλεπικοινωνιών Ελλάδος), τα Ελληνικά Ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ) και η Ολυμπιακή Αεροπορία (ΟΑ), συνεισφέρουν εξίσου στις ανάγκες του τουριστικού τομέα, και κάθε ανεπάρκεια εκ μέρους τους έχει αρνητικό αντίκτυπο στον τουρισμό.

Ο δημόσιος τομέας στην Ελλάδα, έχει αναλάβει το ρόλο του σχεδιασμού της ανάπτυξης και του ελέγχου του τουριστικού τομέα. Ανεξάρτητα όμως από την αποτελεσματικότητα των σταδίων σχεδιασμού για να υπάρξουν θετικές εξελίξεις πρέπει οι ρόλοι της ανάπτυξης και του ελέγχου να δρουν εξίσου.

2. Επενδύσεις στον Τουρισμό

Οι δημόσιες επενδύσεις στον τουριστικό τομέα ή σε τομείς που ευνοούν έμμεσα τον τουρισμό, όπως ο τομέας της ανάπτυξης της τουριστικής υποδομής, υποστηρίζονται

οικονομικά από δύο διαφορετικές πρωτεύουσες πηγές, οι οποίες εξυπηρετούν δύο διαφορετικά επίπεδα σχεδίων ανάπτυξης. Τα επίπεδα αυτά είναι :

1. το υπουργικό επίπεδο, που εξυπηρετείται με τα εθνικά σχέδια
2. το περιφερειακό επίπεδο, που εξυπηρετείται με το πενταετές σχέδιο και το ετήσιο δημοσίων επενδύσεων.

Μέσα στο εύρος δραστηριοτήτων αυτών των σχεδίων υπάρχουν μερικές άμεσες επενδύσεις στον τουριστικό τομέα, αλλά τα περισσότερα οφέλη στην τουριστική βιομηχανία προέρχονται από την ανάπτυξη της τουριστικής προσανατολιζόμενης υποδομής.

Όπως μπορούμε να δούμε στον πίνακα 19, από τα δημόσια έξοδα στο πενταετές σχέδιο 1987-91, σχεδόν τα 50% της δαπάνης τοποθετήθηκε στην ανάπτυξη, τη βελτίωση και τη διατήρηση της υποδομής.

Παρά την προτεραιότητα που δίδεται στην ανάπτυξη της υποδομής, υπάρχουν πολλά θέματα ακόμα που πρέπει να επιτευχθούν για να ξεπεραστούν τα τρέχοντα προβλήματα που προκύπτουν από την ποιότητα και την κάλυψη της υπάρχουσας υποδομής.

(πίνακας 18,19)

Για να εξηγηθεί το σχεδιάγραμμα των δημοσίων επενδύσεων στην Κω, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο τουρισμός είναι η βάση της τοπικής οικονομίας κι επίσης ότι οι απαιτήσεις που δημιουργήθηκαν από τη ραγδαία εξέλιξη στην υποδομή του τουρισμού δεν έχουν ακόμα ικανοποιηθεί, κυρίτερα στις περιοχές που ήδη προσελκύουν την πλειονότητα των τουριστών αλλά και στις περιοχές που χρειάζονται βελτίωση της υποδομής για να μπορέσουν να αναπτύξουν τον τουρισμό. Κι ενώ ο δημόσιος τομέας συμβάλλει στην ανάπτυξη της υποδομής του τουρισμού, ο ιδιωτικός τομέας συμβάλλει κυρίως στην ανάπτυξη των τουριστικών παγίων, ακινήτων και μη. Η ενθάρρυνση σε εθνικό επίπεδο για επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα στον τουρισμό, φαίνονται στο νόμο Ν 1262/82 για τα θέλγητρα επενδύσεων.

Εκτός από το κεφάλαιο των ιδιωτικών επενδύσεων και της κυβερνητικής συνεισφοράς, το απαιτούμενο ποσό που μένει μπορεί να αποκτηθεί από ένα τραπεζικό δάνειο, ο τόκος του οποίου καλύπτεται εν μέρει από παραχωρήσεις τόκου της κυβέρνησης. Ακόμα πιο ελκυστικά θέλγητρα προσφέρονται στους συνεργάτες. Τα πακέτα για τις μελέτες που διεξάγονταν από τις τοπικές αρχές μπορεί να

περιλαμβάνουν μια επιδότηση από 30% έως 50% του συνόλου, συμπεριλαμβανομένου και της αξίας της γης που θα χρησιμοποιηθεί. Παρ' όλα αυτά όμως, είτε πρόκειται για κωμοπόλεις είτε για μικρότερα χωριά που έχουν τη δυνατότητα να επενδύσουν σε κερδοφόρες επιχειρήσεις, πολύ λίγοι έχουν εκμεταλλευτεί τέτοιου είδους ευκαιρίες. Αυτό συμβαίνει παρ' όλο που τους δίνονται ελκυστικά θέλγητρα με το νόμο 1262/82 κι έχουν επιλεκτική οικονομική πρόσβαση στις επιδοτήσεις της Ευρωπαϊκής κοινότητας.

Ο κυριότερος λόγος για αυτό το φαινόμενο είναι ότι οι μικρότερες τοπικές αρχές ειδικά εκείνες που δεν επωφελούνται από τον τουρισμό, υφίστανται οικονομικούς περιορισμούς. Ως συνέπεια, ο ιδιωτικός τομέας είναι ο κυριότερος επενδυτής του τουρισμού στην Κω. Υπάρχουν κι άλλα οικονομικά θέλγητρα που προσφέρονται για την ανάπτυξη των εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όπως μελέτες για τον χειμερινό τουρισμό ή για τον αγροτουρισμό οι οποίες χρηματοδοτούνται από 40% έως 65% από επιδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Κοινής Αγοράς και από την Αγροτική Τράπεζα της Ελλάδος.

Επίσης υπάρχουν νομοθετικές παροχές για την παρότρυνση ξένων επενδύσεων στην Ελλάδα, αλλά εξαιτίας του γεγονότος ότι η Κω, θεωρείται "οριακή περιοχή", λόγω της θέσης του νησιού κοντά στην Τουρκία, υπάρχουν ορισμένοι περιορισμοί που αφορούν την αγορά ή την ενοικίαση ακίνητης περιουσίας από ξένες εταιρίες ή ιδιώτες. Τα κύρια κριτήρια για την αδειοδότηση για κυβερνητικές επιχορηγήσεις, σύμφωνα με το νόμο 1262/82, είναι η ζωτικότητα και η δύναμη των επενδύσεων και η συνολική τους προσφορά στην περιφερειακή ανάπτυξη.

Εξετάζοντας την διανομή των ιδιωτικών επενδύσεων σε κάθε τομέα στην Κω την περίοδο 1983-87 σύμφωνα με το νόμο 1262/82, βλέπουμε ότι το 95,7% επενδύθηκε στον τουριστικό τομέα, το 3,3% επενδύθηκε στο δευτερογενή τομέα και μόλις το 1% επενδύθηκε στον πρωτογενή τομέα.

Τα γεγονότα αυτά επιβεβαιώνουν την μονόπλευρη ανάπτυξη της περιφέρειας και μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι ο νόμος 1962/82 και οι διευκολύνσεις του για την περιφερειακή ανάπτυξη πρέπει να επανεξεταστούν.

Μέρος β

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΩ

1. Γενικά Προβλήματα

Όπως έχει αναφερθεί παραπάνω, η ανάπτυξη του τουρισμού στην Κω χαρακτηρίζεται από μια μεγάλο βαθμού συγκέντρωση της τουριστικής δραστηριότητας στην πόλη της Κω και στην Καρδάμαινα. Έτσι, περισσότερο από 85% της τουριστικής δραστηριότητας συγκεντρώνεται σε αυτές τις δύο περιοχές, ενώ το υπόλοιπο νησί παραμένει κυρίως ανεκμετάλλευτο.

Τα προβλήματα αυτά έχουν αναγνωριστεί κι έχουν γίνει παραδεκτά απ' τις αρχές. Στο Σχέδιο Τουριστικής ανάπτυξης αναφέρεται ότι "είναι απαραίτητο να διανεμηθούν οι νέες διαθέσιμες κλίνες με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να αναπτυχθούν νέοι τόποι και να ανακουφιστεί η συσσώρευση σε μερικές από τις περιοχές οι οποίες ήδη δέχονται έναν μεγάλο αριθμό τουριστών". Αυτή η συγκέντρωση των τουριστικών δραστηριοτήτων σε αυτές τις δύο περιοχές του νησιού χαρακτηρίζεται επίσης ως το κυριότερο εμπόδιο στην περαιτέρω ανάπτυξη του νησιού.

Παρ' όλα αυτά, πολύ λίγα πράγματα έχουν γίνει μέχρι τώρα. Η συνεχόμενη ροή των τουριστών έχει εντείνει τα προβλήματα που προέρχονται από την περιορισμένη υποδομή. Προκαλεί προβλήματα όπως είναι η μόλυνση, η συσσώρευση, η σοβαρή έλλειψη σπιτιών και μεταφορικών μέσων. Μια από τις μεγαλύτερες ελλείψεις της Κω, είναι η κακή κατάσταση ή η παντελής έλλειψη κατάλληλης υποδομής. Το οδικό δίκτυο, οι λιμενικές εγκαταστάσεις, το αεροδρόμιο, το δίκτυο ηλεκτροδότησης οι εγκαταστάσεις υδροδότησης και αποχέτευσης απαιτούν επέκταση, βελτίωση και ανακαίνιση.

Η ανάπτυξη των κυρίων αστικών κέντρων του νησιού (πόλη της Κω Καρδάμαινα Κέφαλος) έχει επιτευχθεί χωρίς κανένα απολύτως σχεδιασμό. Οι πόλεις αυτές χαρακτηρίζονται από ελλείψεις στο αποχετευτικό τους σύστημα, οι οποίες ελλείψεις επηρεάζουν το βιοτικό επίπεδο του πληθυσμού και συνθέτουν ένα σοβαρό πρόβλημα στην ανάπτυξη του τουρισμού. Τα προβλήματα αυτά αποδεικνύουν την αδιαφορία των υπευθύνων του τουρισμού πάνω στο θέμα "σχεδιασμός". Αποδεικνύουν ότι η τουριστική ανάπτυξη έχει πραγματοποιηθεί κυρίως σε ορισμένα σημεία, χωρίς να μπορούν οι υπεύθυνοι του τουρισμού να σχεδιάσουν ή να ελέγξουν τέτοιου είδους άνιση ανάπτυξη ή ακόμα να αποφασίσουν το ρυθμό της ανάπτυξης. Φαίνεται ότι τα μοναδικά δραστικά μέτρα που έχουν ληφθεί αφορούν την ανάπτυξη της διαμονής. Η ανάπτυξη αυτή δεν έχει σχέση με τις υποδομικές ανάγκες του νησιού κι έχουν γίνει πολύ λίγα για να αυξηθούν και να βελτιωθούν άλλες τουριστικές εγκαταστάσεις. Φαίνεται ότι έχει δοθεί έμφαση κυρίως στην αύξηση των μαζικών αποδοχών που

προέρχονται από την τουριστική δραστηριότητα, είτε μέσω της αύξησης των κερδών σε συνάλλαγμα, είτε μέσω της αύξησης των τουριστών. Όσον αφορά το οδικό δίκτυο η βασική αδυναμία του είναι η χαμηλή ποιότητα στο βασικό και στο δευτερεύον οδικό δίκτυο, καθώς και σε μέρος από το εθνικό δίκτυο του νησιού.

Η λιμενική υποδομή επίσης θεωρείται ανεπαρκής στο να εξυπηρετήσει την υπάρχουσα κυκλοφορία, ειδικά κατά τη διάρκεια της υψηλής τουριστικής περιόδου. Οι αστικές περιοχές του νησιού υποφέρουν από την έλλειψη χώρων για πάρκινγκ και από την έλλειψη πρασίνου και ανοικτών χώρων. Η τουριστική ανάπτυξη της Κω έχει τρομερό αντίκτυπο στην οικοδομική βιομηχανία του νησιού. Υπάρχει τρομερή αύξηση στην οικοδόμηση σπιτιών. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις σπιτιών. Άλλο χαρακτηριστικό της οικοδομικής ανάπτυξης, σε συνδυασμό με τις τουριστικές δραστηριότητες, είναι η απουσία σωστού σχεδιασμού με έμφαση στους ανοιχτούς χώρους. Η παρούσα εικόνα των πόλεων και των χωριών δίνει την εντύπωση της παντελούς έλλειψης μεθοδικών μέτρων και σχεδίων κι όλα δείχνουν να έχουν γίνει κατά λάθος.

2. Προβλήματα που σχετίζονται με τις πτήσεις charter και πακέτα διακοπών.

Η γεωγραφική θέση της Κω, είναι ένα βασικό μειονέκτημα όσον αφορά την επικοινωνία. Το νησί απέχει περίπου 200χλμ. Από την κυρίως ξηρά, πράγμα που σημαίνει ότι η πρόσβαση στο νησί απαιτεί χρόνο και χρήματα. Θα ήταν ανώφελο να περιμένει κανείς την πρόσβαση των τουριστών με αυτοκίνητο από τη βόρεια ή την κεντρική Ευρώπη. Η έναρξη πτήσεων charter και πακέτων διακοπών από την άλλη θεωρήθηκε ιδιαίτερα σημαντική στην προσέλκυση των τουριστών και στην επιμήκυνση του χρόνου παραμονής τους, μια κι έρχονται απευθείας στο νησί. Επίσης προσφέρει ασφάλεια για τους παροχείς των τουριστικών υπηρεσιών.

Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν ορισμένα μειονεκτήματα και προβλήματα που σχετίζονται με τις πτήσεις charter και τα πακέτα διακοπών. Ένα βασικό πρόβλημα στην τουριστική ανάπτυξη της Κω είναι η "υπερ-πληρότητα", που είναι αποτέλεσμα της οικονομικής πολιτικής των πακέτων. Οι tour operators λαμβάνουν υπηρεσίες από τους προμηθευτές στις περιοχές προορισμού, στις οποίες οργανώνουν προγράμματα τουρισμού με δύο τρόπους: πρώτον, σχεδιάζοντας και κλείνοντας συμφωνίες με ιδιώτες ξενοδόχους, τοπικές επιχειρήσεις μεταφοράς επιβατών κλπ, και δεύτερον, λαμβάνοντας μέρος σε άτυπες συμφωνίες με τους παροχείς των ποικίλων υπηρεσιών, οι οποίοι εισάγουν διάφορες τιμές στους ξένου tour operators, ανάλογα με το βαθμό της ζήτησης.

Το βασικό αντικείμενο του tour operators είναι να εγγυηθεί ξενοδοχειακές κλίνες στον προορισμό, σε πολύ χαμηλή τιμή. Για να επιτευχθεί η χαμηλότερη δυνατή τιμή, στον προορισμό, σε πολύ χαμηλή τιμή, tour operators συνάπτουν συμβόλαια με ξενοδόχους κι επίσης περιστασιακά κλείνουν συμφωνίες, σύμφωνα με τις οποίες πληρώνουν ένα μέρος του μεριδίου τους προκαταβολικά. Η συμφωνημένη τιμή κλίνης παρουσιάζει μι έκπτωση περίπου ανάμεσα σε 10% με 30% της κανονικής τιμής. Ο tour operator, που φυσιολογικά θα λάβει δύο με τρεις ανταγωνιστικές προτάσεις, καθορίζει δώδεκα ή περισσότερους μήνες πριν, ποιο ανταγωνιστικό πακέτο των ιδιωτών προμηθευτών θα δεχτεί και σε ποιο θα βασιστεί για να αποφασίσει το κόστος των τουριστικών προγραμμάτων του.

Περίπου δύο με τρεις μήνες πριν από κάθε αναχώρηση ο tour operator επαληθεύει τον ακριβή αριθμό των δωματίων που χρειάζεται και απελευθερώνει, χωρίς πρόστιμο, τα υπόλοιπα δωμάτια, έτσι ώστε ο ξενοδόχος να έχει μια λογική περίοδο στην οποία θα ψάξει για άλλους ενοίκους για τα δωμάτια αυτά. Αυτές οι συμφωνίες φυσιολογικά γίνονται δεσμεύσεις σε αυτό το στάδιο, και αν ο tour operator ακυρώσει τις κρατήσεις λιγότερο από τέσσερις εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη αναχώρηση, υπόκειται σε πρόστιμο. Παρ' όλα αυτά, όπως έχει δείξει η πείρα των ξενοδόχων, η υπερκράτηση είναι ένα μέσο για να καλυφθεί ο αριθμός των αυξανόμενων ή των καθυστερημένων ακυρώσεων κατά τη διάρκεια της υψηλής περιόδου, όπου η ζημιά δεν καλύπτεται από την ακυρωτική ασφάλεια. Πρόσφατα ο ΕΟΤ έχει επιβάλλει υψηλά πρόστιμα για τις υπερκρατήσεις σε μερικά ξενοδοχεία της Κω.

Η πληρωμή για τις υπηρεσίες που προσφέρονται από τους ξενοδόχους και τις τοπικές τουριστικές επιχειρήσεις στις χώρες προορισμού των τουριστών, πραγματοποιείται με τρεις τρόπους : α) συνολική πληρωμή στο τέλος, β) συνολική πληρωμή προκαταβολικά και γ) προκαταβολή αρχικά κι εξόφληση στο τέλος. Οι μέθοδοι πληρωμής ποικίλλουν ανάμεσα στις χώρες και στους tour operators. Εκτός από αυτά τα προβλήματα, υπάρχουν κι άλλα προβλήματα στην οικονομία των αναπτυσσόμενων χωρών που προκαλούνται από τις μεθόδους πληρωμής και τις χαμηλές τιμές που επιτυγχάνουν οι tour operators. Σαν αποτέλεσμα της συμπεριφοράς των tour operators, οι χώρες προορισμού βρίσκονται σε κατάσταση εξάρτησης στα θέματα καθορισμού των τιμών. Η εξάρτηση αυτή χαρακτηρίζεται ως άμεσα επιζήμια στην ίδια την ανάπτυξη της χώρας προορισμού.

Ο Robert Erbes επεσήμανε ότι το πρόβλημα δεν είναι ότι το μερίδιο που αναλογεί στον χονδρικό προωθητή είναι σχετικά υψηλό, εάν η τιμή που αποδίδεται στην αναπτυσσόμενη χώρα προορισμού για τις υπηρεσίες που προσφέρει ικανοποιεί όλους τους εργατικούς παράγοντες, έτσι ώστε να διασφαλίζεται η οικονομική επέκταση και ανάπτυξη της χώρας, και να επιτρέπεται στον προωθητή να επιτύχει από τους πελάτες του μια τιμή που θα εγγυηθεί ένα μεγάλο κέρδος, τότε αυτό δεν είναι για την αναπτυσσόμενη χώρα προορισμού, αλλά μια ευκαιρία για υψηλό κέρδος για τον προωθητή. Έτσι το πρόβλημα εντοπίζεται στο να αποφασιστεί αν η τιμή που λαμβάνεται για τα τουριστικά πακέτα από την χώρα προορισμού, είναι τέτοια ώστε :

α) επιτυγχάνεται μια ικανοποιητική ροή συναλλάγματος στις τουριστικές επιχειρήσεις και εξασφαλίζεται υγιής επέκταση και β) το εργατικό δυναμικό εγγυάται τουριστική ανάπτυξη στην χώρα προορισμού, μέσω της μισθοδοτικής κλίμακας που χρησιμοποιείται.

Όπως μπορούμε να δούμε οι δραστηριότητες των tour operators και η λειτουργία των πακέτων διακοπών περικλείουν πολλά προβλήματα. Η πίεση που ασκείται στους μισθούς στην χώρα προορισμού, επιτρέπει μια μεταφορά εισοδήματος στις χώρες εκκίνησης, και η μεταφορά αυτή ανακόπτει την ανάπτυξη στην χώρα προορισμού. Η κυβέρνηση πρέπει να είναι ενήμερη για αυτά τα προβλήματα. Η τάση για "υπερκρατήσεις", είναι μια αντίδραση στις χαμηλές τιμές και στην αβεβαιότητα που πηγάζει από το σύστημα των άνισων συμφωνιών μεταξύ των tour operators και ξενοδόχων. Παρ' όλα αυτά, αυτό το πρόβλημα δεν είναι μοναδικό στην Κω. Όσο η κυβέρνηση δεν βάζει πρόστιμα στους ξενοδόχους που κάνουν υπερκρατήσεις, παρατείνεται μια κατάσταση η οποία μπορεί μονάχα να οδηγήσει στην κακοφήμιση της Κω ως τουριστικό προορισμό, και σταδιακά, στην απόσυρση των ξένων tour operators. Παρ' όλα αυτά το παρόν εμπορικό σύστημα είναι τέτοιο, που τα πραγματικά μειονεκτήματα μπορούν να ξεπεραστούν μόνο με τη θετική συμμετοχή της κυβέρνησης στη διαδικασία εξομάλυνσης των συμφωνιών, ώστε να επιτευχθούν δίκαιες τιμές κλινών. Το μειονέκτημα για τους ξενοδόχους φυσικά είναι ότι αυτή η παρέμβαση της κυβέρνησης θα κάνει για αυτούς πιο δύσκολο τον έλεγχο των ανωμαλιών στο ροή συναλλάγματος.

3. Προβλήματα εποχικότητας

Τα περισσότερα είδη τουριστικής δραστηριότητας επηρεάζονται από τις εποχές του χρόνου. Ο τουρισμός στην Κω δεν αποτελεί εξαίρεση κι επηρεάζεται σημαντικά από την εποχικότητα της προσφοράς και της ζήτησης. Περίπου 80% των συνολικών

αφίξεων συγκεντρώνονται στην περίοδο Ιουνίου-Σεπτεμβρίου . Ο ΕΟΤ έχει ως πρώτη προτεραιότητα την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, πράγμα που δείχνει τη σημαντικότητα του πράγματος. Η εποχιακή φύση της ζήτησης έχει τέσσερις σημαντικές συνέπειες .

A. Η επιρροή στη συνολική συμπεριφορά της τουριστικής βιομηχανίας.

Όπως φαίνεται στο σχήμα 1, τα ποσοστά πληρότητας των ξενοδοχείων κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα της τάξεως του 25,5% τον Απρίλιο, τα οποία σταδιακά αυξάνονται μέχρι τους μήνες Ιούνιο, Ιούλιο και Αύγουστο, όπου η πλειοψηφία των ξενοδοχείων παρουσιάζει ποσοστό πληρότητας σχεδόν 100%, το οποίο πέφτει σε περίπου 50% τον Οκτώβριο.

Η χαμηλή πληρότητα στην αρχή και προς το τέλος της τουριστικής περιόδου υποδεικνύει ότι οι κερδοφόρες ευκαιρίες βρίσκονται κυρίως στην υψηλή περίοδο και το υψηλό ποσοστό των επισκεπτών στο νησί την εποχή αυτή είναι απαραίτητο για να επιτευχθεί πλήρης χρησιμοποίηση του δυναμικού. Το εργατικό κόστος και το κόστος θέρμανσης κατά τη διάρκεια της χαμηλής περιόδου συχνά είναι μεγαλύτερα από τα κέρδη. Έτσι, αν δεν υπάρξουν υψηλά κέρδη στην υψηλή περίοδο, δεν προβλέπονται περιθώρια για αντιστάθμιση στον υπόλοιπο χρόνο. Άλλες επιχειρήσεις όπως εστιατόρια, τουριστικά καταστήματα κλπ επηρεάζονται εξίσου από την εποχικότητα της τουριστικής ζήτησης.

Υπάρχει επίσης ο κίνδυνος, εξαιτίας των προβλημάτων που σχετίζονται με την εποχικότητα, η βιομηχανία να υποβαθμίσει τις προδιαγραφές και τις υπηρεσίες της για να μεγιστοποιήσει τις πωλήσεις και τα κέρδη.

B. Επιρροή στον εργατικό τομέα

Υπάρχει ένα κυμαινόμενο πρότυπο του εργατικού τομέα στον ξενοδοχειακό τομέα στην Κω, το οποίο είναι ανάλογο σε όλες τις επιχειρήσεις που σχετίζονται με τον τουρισμό. Στην νεκρή περίοδο οι περισσότερες τουριστικές επιχειρήσεις είναι κλειστές και οι υπάλληλοί τους στηρίζονται αποκλειστικά στα εισοδήματα ανεργίας με την προϋπόθεση ότι έχουν εργαστεί το λιγότερο για έξη μήνες του ημερολογιακού έτους. Οι υπόλοιποι είναι απαραίτητο να βρουν εργασία σε άλλους τομείς, όπως είναι οικοδομικός, ο αγροτικός, το εμπόριο κλπ.

Γ. Σχεδιασμός για την υψηλή ζήτηση

Η υψηλή εποχικότητα δημιουργεί την ανάγκη για τον σχεδιασμό υποδομής αναδομής και παροχής υπηρεσιών που απαιτούνται στην υψηλή ζήτηση. Στην περιφέρεια της

Κω έχει παρατηρηθεί μέχρι στιγμής ένα χάσμα στην ευημερία μεταξύ των τουριστικά ανεπτυγμένων περιοχών και τις περισσότερο αγροτικές, λιγότερο ανεπτυγμένως περιοχών. Μια προσέγγιση του σχεδιασμού για την υψηλή ζήτηση, αν λάβουμε υπόψη την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού, σημαίνει ότι περισσότερα δημόσια κονδύλια θα δαπανηθούν για την ανάπτυξη της υποδομής στις τουριστικές περιοχές, ενώ λιγότερη οικονομική υποστήριξη θα παραχθεί στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές. Με αυτόν τον τρόπο, το ήδη υπάρχον κοινωνικό-οικονομικό χάσμα που δημιουργείται από τις διαφορές του τουρισμού ανάμεσα στις περιοχές, θα συνεχίσει να μεγαλώνει.

Δ. Η επιρροή στην υποδομή και το περιβάλλον

Οι αποτυχίες στην υποδομή στην Κω συμβαίνουν κατά τη διάρκεια της υψηλής τουριστικής περιόδου, αποτυχίες όπως κυκλοφοριακή συμφόρηση, καθυστερήσεις αεροδρομίων κλπ. Όπως αναφερθήκαμε στο κεφάλαιο 3, η ετήσια αύξηση των τουριστικών αφίξεων τα τελευταία χρόνια προέρχεται στην πλειοψηφία της από την αύξηση των αφίξεων κατά τη διάρκεια των τριών μηνών της υψηλής περιόδου. Το αποτέλεσμα είναι η υπέρ φόρτωση της υποδομής και η περισσότερη πίεση που ασκείται στο φυσικό ή στο τεχνητό περιβάλλον.

4. Χειρισμοί για την εποχικότητα

Ένα παρόμοιο φαινόμενο τουριστικής εποχικότητας με αυτό της Κω παρατηρείται στα περισσότερα τουριστικά θέρετρα της Ελλάδας και κατ' επέκταση, σε όλους τους Μεσογειακούς προορισμούς θερινών διακοπών. Το 1987 στο Συνέδριο του Διεθνούς Ξενοδοχειακού Οργανισμού, το οποίο έλαβε μέρος στην Τυνησία, προτάθηκαν οι εξής λύσεις για να μειωθούν τα προβλήματα που σχετίζονται με την εποχικότητα του τουρισμού στις Μεσογειακές χώρες :

Α. οι χώρες προέλευσης τουρισμού θα πρέπει να προσπαθήσουν να επιμηκύνουν τις περιόδους διακοπών τους, ενώ οι χώρες προορισμού των τουριστών θα πρέπει να προσπαθήσουν να διαφοροποιήσουν τα προϊόντα τους για τη χαμηλή περίοδο, προβάλλοντας μια διαφορετική εικόνα από αυτή του ήλιου και της θάλασσας, η οποία έχει αντίκτυπο μόνο κατά τη θερινή περίοδο.

Β. πρέπει να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα για την ελαχιστοποίηση των εποχιακών προβλημάτων (π.χ. να δημιουργηθούν θερμαινόμενες πισίνες εσωτερικού χώρου, κέντρα εσωτερικών αθλημάτων κλπ.), έτσι ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες των τουριστικών προϊόντων των χωρών και να χρησιμοποιηθούν μέθοδοι μάρκετινγκ, όπως η προώθηση και το target marketing.

Ο ρόλος του tour operator είναι σημαντικός στο να εξομαλύνει την εποχικότητα της τουριστικής ζήτησης αποτελεσματικά. Επίσης, ο σχεδιασμός για την εποχικότητα απαιτεί κυβερνητική υποστήριξη στην τουριστική βιομηχανία, με τη μορφή οικονομικών θεαλήτρων για την ανάπτυξη νέων προϊόντων και πιθανόν με την παροχή οικονομικής βοήθειας για τη ζημία, κάτι το οποίο δεν είναι ασυνήθιστο σε άλλους τομείς, όπως η γεωργία.

Η ανάπτυξη στη χαμηλή περίοδο σε ένα τουριστικό προορισμό όπως η Κω είναι πολύ δύσκολη, γιατί η Κω έχει μια καθιερωμένη εικόνα ενός θερέτρου καλοκαιρινών διακοπών. Για να προσελκύσει τουρίστες κι εκείνη την εποχή του χρόνου όπου η κολύμβηση και η ηλιοθεραπεία αποκλείονται, πρέπει να αλλάξει την εικόνα του νησιού έτσι ώστε να προσελκύσει πολιτιστικό και εκπαιδευτικό τουρισμό σκοπεύοντας για παράδειγμα στον φιλομαθή τουρίστα ο οποίος θα επισκεφθεί την Κω για το ιστορικό της ενδιαφέρον, τους παραδοσιακούς της θησαυρούς και την πολιτιστική της κληρονομιά.

5. Κοινωνικά προβλήματα

η ανάπτυξη του τουρισμού στην Κω έχει τεράστιο αντίκτυπο στην κοινωνική ζωή του νησιού. Πιστεύεται ότι η διαδοχή κατακτητών, πολέμων και η καταστροφή που επέφεραν, καθώς και ο συνεχής αγώνας εκ μέρους των κατοίκων της Κω για να κατακτήσουν την ελευθερία τους, όλα αυτά συνέβαλαν στη διαμόρφωση των χαρακτήρων των κατοίκων, των παραδόσεών τους και τον τρόπο ζωής τους. Παρόλο που η κοινωνική συμπεριφορά και η κοινωνική ζωή των κατοίκων της Κω είναι σαφώς διαφορετικός από την κοινωνική ζωή των τουριστών που έρχονται στο νησί από τη Δυτική Ευρώπη. Οι Κώες και γενικότερα οι Έλληνες χαρακτηρίζονται από το υψηλό αίσθημα των οικογενειακών δεσμών. Οι γονείς έχουν ένα πολύ ισχυρό αίσθημα προστασίας για τα παιδιά τους. Εργάζονται μαζί ή κοντά και ψυχαγωγούνται σε περιπάτους ή σε οικογενειακές συγκεντρώσεις. Ο γάμος, η γέννηση και βάπτισμα είναι πολύ σημαντικά γεγονότα στον οικογενειακό κύκλο.

Οι τουρίστες, από την άλλη, άθελά τους συμβάλλουν στην εισαγωγή και εξάπλωση των Δυτικών κοινωνικών και πολιτιστικών αξιών. Οι τουρίστες εμφανίζονται ως το κανάλι μετάδοσης νέων ιδεών, ιδιαίτερα στους νέους ανθρώπους οι οποίοι αναπόφευκτα θα συγκρουστούν με τον υπάρχοντα τρόπο της ζωής στην Κω. Οι αλλαγές στις αξίες και την συμπεριφορά στην Κω παρατηρήθηκαν περισσότερο στις τουριστικές περιοχές του νησιού. Μια αναφορά των κοινωνικών υπηρεσιών της Κω υπέδειξε ότι η χρήση ναρκωτικών έχει αυξηθεί τα τελευταία δέκα χρόνια και αυτό

σχετίζεται με την αρνητική επιρροή των τουριστών με χαμηλό εισοδηματικό επίπεδο. Το φαινόμενο ήταν περισσότερο φανερό στα κύρια τουριστικά κέντρα του κόσμου.

6. Περιβαλλοντικές συνέπειες του τουρισμού στην Κω

Όπως είπε ο A.S. Travis, Ο τουρισμός χρησιμοποιεί όλες τις πρώτες ύλες και είναι ικανός για την καταστροφή τους, πράγμα που θα οδηγήσει τον τουρισμό σε αφανισμό.

Το άρθρο 24 του Ελληνικού συντάγματος δηλώνει ότι η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος είναι υποχρέωση της πολιτείας και ότι η πολιτεία θα πρέπει να λάβει ειδικά προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα για να προστατευθεί το περιβάλλον. Η καθιέρωση των κανονισμών σύμφωνα με τους οποίους οι συνέπειες στο περιβάλλον θα αποφευχθούν, δεν είναι εύκολη υπόθεση. Η ανάπτυξη κάθε είδους απαιτεί κάποιου είδους αλλαγές και η λήψη των αποφάσεων για το ποσοστό του περιβάλλοντος που πρέπει να διατηρηθεί στη φυσική του κατάσταση όταν οι πρώτες ύλες του περιβάλλοντος είναι μέρος της αναπτυξιακής διαδικασίας, είναι συχνά δύσκολη. Γενικώς αποδεκτά κριτήρια όπως οι φτωχές συνθήκες υγιεινής, η πυκνότητα των οικοδομημάτων, οι ανεπανόρθωτες ζημιές στο οικοσύστημα, τη γλωρίδα και την πανίδα, η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος και το επίπεδο της ηχορρύπανσης μπορούν να θεωρηθούν ως ενδεικτικοί παράγοντες για τη λήψη αποφάσεων οι οποίες θα θέσουν όρια, μετά τα οποία οι αλλαγές θεωρούνται επικίνδυνες και εξαρτώνται από την υποκειμενική κρίση.

Στον τουριστικό σχεδιασμό, ποσοτικές παράμετροι όπως ο αριθμός των επισκεπτών προς τον αριθμό φιλοξενούντος πληθυσμού, η παραλιακή έκταση προς επισκέπτη ή ακόμα και η έκταση που οικοδομείται προς την τουριστική περιοχή, θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως παράγοντες πίεσης προς την ανάπτυξη του τουρισμού εις βάρος του περιβάλλοντος, όμως δεν έχουν ακόμα τεθεί τέτοιου είδους περιορισμοί.

Η περιβαλλοντική καταστροφή μπορεί να προκληθεί εξίσου από το είδος της τουριστικής ανάπτυξης καθώς και από το μέγεθος της τουριστικής ανάπτυξης.

Ο τουρισμός στην Ελλάδα και συγκεκριμένα στην Κω υπόκειται σε περιορισμούς με σκοπό να διατηρηθούν οι παραδοσιακοί οικισμοί και οι κανόνες παραδοσιακή αρχιτεκτονικής. Οι μεγαλύτερες απειλές στο φυσικό περιβάλλον της Κω που αποδίδονται στον τουρισμό, είναι η σταδιακή μόλυνση του παραλιακού και του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η φυσική καταστροφή περιοχών μοναδικής φυσικής

ομορφιάς, η οποία οφείλεται στην έκταση των αυθαιρέτων οικημάτων. Μέχρι τώρα τα επίπεδα των βακτηριδίων στο θαλασσινό νερό είναι μέσα στα επιτρεπτά από την Ε.Ε. όρια, όμως αν τα αποχετευτικά συστήματα δεν βελτιωθούν, θα υπάρξει σταδιακή μόλυνση των παραλιών και των θαλασσών κοντά στις πυκνοκατοικημένες περιοχές.

Η υψηλή οικοδομική πυκνότητα και η αστικοποίηση των θερέτρων είναι ανεπιθύμητες, όχι μόνο για να αποφευχθεί η αισθητική υποβίβαση αλλά και για να διατηρηθούν ο παραδοσιακός χαρακτήρας και η αυθεντική ταυτότητα του νησιού. Επίσης, με καλύτερη διαχείριση θα μπορούσαν να αποφευχθούν ενοχλήσεις όπως η ηχορρύπανση από τα αεροπλάνα και οι ακάθαρτες παραλίες, οι οποίες θα μπορούσαν εύκολα να χαλάσουν την εμπειρία των τουριστικών διακοπών.

Ένας ενθαρρυντικός παράγοντας είναι η αυξανόμενη δημόσια μέριμνα και η εξάπλωση της περιβαλλοντικής συνειδητοποίησης ανάμεσα στους μόνιμους κατοίκους και τις επιχειρήσεις του νησιού, πάνω σε θέματα σημασίας και προστασίας του περιβάλλοντος.

7. Συμπέρασμα

σ' αυτό το κεφάλαιο συζητήσαμε πως είναι οργανωμένη η τουριστικής βιομηχανία στην Ελλάδα και ειδικότερα στην περιφέρεια της Κω.

Όπως είδαμε στην περίπτωση της Κω, και ο ιδιωτικός και ο δημόσιος τομέας συμμετέχουν στον τουρισμό. Ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα είναι εκείνος της ανάπτυξης και λειτουργίας της τουριστικής υποδομής. Από την άλλη ο δημόσιος τομέας έχει αναλάβει έναν ενεργό υποστηρικτικό ρόλο στον τουρισμό τα τελευταία τριάντα χρόνια. Επίσης, είδαμε τα ίδια προβλήματα κάθε άλλη περιοχή στην οποία παρατηρείται ραγδαία εξέλιξη του τουρισμού ο οποίος τουρισμός εξαρτάται από μεγάλους tour operators και το τουριστικό προϊόν είναι μόνο ήλιος, θάλασσα και αμμουδιά και δεν ελκύει ειδικές κατηγορίες τουριστών. Τέλος, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για να προστατευθεί η τουριστική βιομηχανία της Κω και να βοηθηθεί το τουριστικό της προϊόν ώστε να συνεχίσει να ελκύει τουρίστες και στο μέλλον.

Γ. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η Ελλάδα, όπως οι περισσότερες Μεσογειακές χώρες, από τότε που ξεκίνησε η ανάπτυξη του τουρισμού στη δεκαετία του '60, αναμένοντας τα οικονομικά οφέλη

του τουρισμού, πήραν έναν ενεργό υποστηρικτικό ρόλο απέναντι στην ανάπτυξη του τομέα.

Το νησί της Κω, με μια ιστορία 20 χρόνων ως τουριστικός προορισμός για τις λίγες και μοναδικές φυσικές τουριστικές ομορφιές, ήταν μια από τις πρωτοπόρους περιοχές τουριστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα.

Τα πρώιμα και χωρίς σχεδιασμό στάδια της ανάπτυξης του τουρισμού, μπορούν να θεωρούν ως η αιτία πολλών προβλημάτων που σχετίζονται με τον τουρισμό στην Κω και την Ελλάδα .

Τα πρώιμα και χωρίς σχεδιασμό στάδια της ανάπτυξης του τουρισμού, μπορούν να θεωρηθούν ως η αιτία πολλών προβλημάτων που σχετίζονται με τον τουρισμό στην Κω και την Ελλάδα σήμερα, μια και οι τότε κυβερνήσεις δεν μπόρεσαν να προβλέψουν την υπερμεγέθη αύξηση που θα παρατηρούσε ο τουρισμός στο μέλλον, και τις αλλαγές στα πρότυπα και τις τάσεις των διακοπών.

Πριν από την εισαγωγή του μαζικού τουρισμού, η οικονομία της Κω ήταν αρχικά αγροτική , με περιορισμένη δυνατότητα ανάπτυξης εξαιτίας των περιορισμένων καλλιεργήσιμων εκτάσεων, οι οποίες χωρίζονται σε μικρές, ιδιωτικές περιοχές, παράγοντας ο οποίος μειώνει αποτελεσματικά το κόστος αγορών νέας τεχνολογίας και υιοθεσίας μοντέρνων τεχνικών καλλιέργειας.

Το υπόδειγμα των επενδύσεων του ιδιωτικού τομέα στο νησί δείχνει ξεκάθαρα μια προτίμηση στον τουριστικό τομέα. Κατά την περίοδο 1983 με 1987 και κατά το νόμο 1262/82 γύρω στο 95% των συνολικών ιδιωτικών επενδύσεων, πήραν μέρος στον τουριστικό τομέα, 3,3% επενδύθηκαν στο δευτερογενή τομέα και μόλις 1% στον πρωτογενή τομέα.

Για να εκτιμήσουμε τα πλήρη οικονομικά οφέλη του τουρισμού, θα πρέπει επίσης να λάβουμε υπόψη τα φαινόμενα πολλαπλασιασμού του εισοδήματος και των θέσεων εργασίας. Για να εξισορροπηθούν οι οικονομικές δραστηριότητες στο νησί και να αποφευχθούν τα ρίσκα που εμπλέκονται στην επικράτηση μιας μονοταμειακής οικονομίας, θα ήταν πρόπον να ελεγχθεί οποιαδήποτε μέλλουσα υπερ-εξάρτηση στον τουρισμό. Παρόλα αυτά η Κως, επειδή είναι ένα μικρό νησί, έχει περιορισμένες οικονομικές εναλλακτικές λύσεις του τουρισμού.

Ο δημόσιος τομέας στην Ελλάδα έχει για τον τουρισμό το ρόλο του σχεδιαστή, του αναπτυξιακού παράγοντα και του ελεγκτή. Ο ΕΟΤ, ο οποίος είναι το κυβερνητικό σώμα που είναι υπεύθυνο για τον τουρισμό, σχεδιάζει την τουριστική πολιτική που θα συμπεριληφθεί στα πενταετή κοινωνικοοικονομικά σχέδια ανάπτυξης και

συνεργάζεται με άλλα κυβερνητικά τμήματα για τη δημιουργία του πενταετούς σχεδίου για τον τουρισμό.

Η τρέχουσα τουριστική πολιτική στην Ελλάδα προσανατολίζεται προς την αναβάθμιση του επιπέδου του τουριστικού προϊόντος και τη μεγαλύτερη συμμετοχή του τουρισμού στις διαδικασίες της περιφερειακής ανάπτυξης. Τα περιβαλλοντικά θέματα αποτελούν μέρος των θεμάτων της νέας τουριστικής ανάπτυξης ενώ ισχυρή έμφαση δίδεται στην συγκρότηση και την εμπόδιση της δυσανάλογης ως προς την έκταση ανάπτυξη τουριστικής προσφοράς.

Στην Κω η συγκέντρωση της τουριστικής διαμονής παρατηρείται σε συγκεκριμένες περιοχές του νησιού και είναι ένα από τα κυριότερα προβλήματα που σχετίζονται με τον τουρισμό. Περισσότερο από 90% της τουριστικής δραστηριότητας είναι συγκεντρωμένη στην πόλη Καρδάμαινα της Κω, ενώ το υπόλοιπο νησί παραμένει κυρίως υποανάπτυκτο. Έτσι, ο τουρισμός φαίνεται ότι συμβάλλει στην περιφερειακή οικονομική ανισότητα του νησιού. Η διοίκηση του τουρισμού θα πρέπει να προσέξει ιδιαίτερα κατά την περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη του νησιού και θα πρέπει να γίνουν προσπάθειες να μειωθεί αυτή η συγκέντρωση των τουριστικών δραστηριοτήτων. Υπάρχουν τμήματα στο δυτικό μέρος του νησιού που θα μπορούσαν να αναπτυχθούν περισσότερο με ασφάλεια προς όφελος του τοπικού πληθυσμού.

Η ποιότητα του περιβάλλοντος είναι μια σημαντική τουριστική πηγή και ένας πιθανός μελλοντικός παράγοντας που θα καθορίσει την τουριστική ζήτηση, όμως ο τουρισμός ως χρήστης των πηγών μπορεί να καταστρέψει τις ομορφιές του περιβάλλοντος, αν η αναπτυξιακή διαδικασία αφεθεί να οδηγείται από βραχυπρόθεσμα οικονομικά κριτήρια του ιδιωτικού τομέα. Οι κανονισμοί σχεδιασμού και οι καθιερωμένοι περιορισμοί στην τουριστική ανάπτυξη στοχεύουν στην προστασία του περιβάλλοντος και στην διατήρηση της τουριστικής επέκτασης μέσα στα όρια που έχουν τεθεί στα σχέδια του τομέα.

Αυτό που είναι αβέβαιο σχετικά με την αποτελεσματικότητα των επισήμων σχεδίων και μέτρων στην Κω, είναι η πλατιά εξάπλωση των αυθαιρέτων οικημάτων, ο αριθμός των οποίων τα τελευταία χρόνια είναι μεγάλος. Για να ελεγχθεί η κατάσταση, υπάρχει η ανάγκη για ενεργή επιβολή των νομικών μέτρων. Η λειτουργία του ΕΟΤ στον έλεγχο της τουριστικής προσφοράς περιλαμβάνει την επιλεκτική επίδοση αδειών για τα κτίσματα τουριστικής παραμονής, δηλαδή συμβάλλει στη διατήρηση των υπάρχοντων κανονισμών και της ισορροπίας ανάμεσα στο μέγεθος των

οικημάτων διαμονής και στα μεγέθη της υποδομής και του περιβάλλοντος, πράγμα που είναι ζωτικό για την ποιότητα της τουριστικής εμπειρίας. Η παράνομη λειτουργία δωματίων και διαμερισμάτων, συχνά χαμηλών κριτηρίων για να φιλοξενήσουν τουρίστες, θέτει άλλα όρια στην αποτελεσματικότητα των επίσημων σχεδίων.

Ο αναπτυξιακός ρόλος του δημοσίου τομέα σε σχέση με τον τουρισμό, είναι κυρίως αυτός της δημιουργίας υποστηρικτικής τουριστικής υποδομής.

Η γρήγορη ανάπτυξη του τουρισμού μέσω της συνεχόμενης αύξησης του μεγέθους της υποδομής, έχει υπερβεί τις παρούσες προδιαγραφές του νησιού κι αυτό αποτελεί έναν περιοριστικό παράγοντα για την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού. Το αεροδρόμιο της Κω, ο κύριος φορέας πρόσβασης στο νησί, δεν θα μπορούσε να χειριστεί αποτελεσματικά μια παραπάνω αύξηση στο μέγεθος της κίνησης, ενώ τα οδικά, τα αποχετευτικά και τα υδροδοτικά δίκτυα στις τουριστικές περιοχές έχουν ήδη παρουσιάσει ανικανότητα στο να υποστηρίξουν αποτελεσματικά την αυξημένη τουριστική ζήτηση.

Μια υψηλότερη χορήγηση των δημοσίων δαπανών για βελτιώσεις στην υποδομή των τουριστικών περιοχών, θα σήμαινε λιγότερες διαθέσιμες δαπάνες για τις περιοχές που δεν απολαμβάνουν πλεονεκτήματα από τον τουρισμό, πράγμα που θα μεγέθυνε το χάσμα ευημερίας ανάμεσα στις τουριστικά ανεπτυγμένες περιοχές και τις υποανάπτυκτες αγροτικές περιοχές του νησιού.

Η εποχικότητα της τουριστικής ζήτησης, εκτός από τις οικονομικές συνέπειες που δημιουργεί, αποτελεί επίσης ανασταλτικό παράγοντα για την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού, επειδή οποιαδήποτε αύξηση στις τουριστικές αφίξεις θα συγκεντρωνόταν στην υψηλή τουριστική περίοδο, προσθέτοντας έτσι περισσότερο βάρος στην υπάρχουσα υποδομή και στο περιβάλλον. Το τουριστικό προϊόν της Κω έχει αναπτυχθεί ώστε να ανταποκρίνεται στην υψηλή ζήτηση (με εξαίρεση την υποδομή) και για αυτό το λόγο είναι σημαντικό να διατηρηθεί μια υψηλή ζήτηση για τη ζωτικότητα των τουριστικών επιχειρήσεων. Όσον αφορά την πλευρά της προσφοράς, οι μέθοδοι που μπορούν να χρησιμοποιηθούν είναι οι εξής :

- 1) Επιμήκυνση της υψηλής περιόδου
- 2) Εισαγωγή των περιόδων της άνοιξης, του φθινοπώρου και του χειμώνα
- 3) Κάλυψη του κενού μεταξύ των περιόδων
- 4) Προσπάθεια για ενίσχυση των χαμηλών περιόδων
- 5) Παροχή δραστηριοτήτων για τη χαμηλή περίοδο, όπως συνέδρια, φεστιβάλ κλπ.

Ένας άλλος πιθανός τρόπος για να μειωθούν τα προβλήματα της εποχικότητας θα ήταν η ενθάρρυνση του εγχώριου τουρισμού στη χαμηλή περίοδο ώστε να αυξηθούν τα επίπεδα πληρότητας. Έτσι η ανάπτυξη του εγχώριου τουρισμού αποτελεί ανάγκη. Θα μπορούσε να ωφελήσει και το γενικό κοινό και τους επιχειρηματίες. Παρόλα αυτά όμως, ο εγχώριος τουρισμός είναι αποτέλεσμα των τρεχόντων οικονομικών συνθηκών της χώρας. Το καθαρό εισόδημα, το οποίο μειώνεται από τον υψηλό πληθωρισμό, καθιστά τις διακοπές αδύνατες για την πλειοψηφία του κόσμου. Τα προβλήματα αυτά θα μπορούσαν να υπερβληθούν με τη θετική κυβερνητική παρέμβαση, με την εισαγωγή δηλαδή των πληρωμένων διακοπών και με ιδιαίτερα χαμηλές τιμές κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Η καθιέρωση των ταξιδίων θελγίτρου και των επιχειρησιακών ταξιδίων θα μπορούσαν επίσης να βοηθήσουν στην ανάπτυξη του εγχώριου τουρισμού. Η καθιέρωση των πτήσεων charter έχει συμβάλει σημαντικά στην τουριστική ανάπτυξη του νησιού. Οι ξένοι tour operators έχουν τη δυνατότητα να κάνουν κρατήσεις προκαταβολικά, έτσι ώστε να πετύχουν οικονομικότερες τιμές. Και πράγματι, το αποτέλεσμα αυτού αντανακλάται στις προσφερόμενες τιμές, οι οποίες είναι πολύ χαμηλότερες συγκριτικά με το συνολικό κόστος του κάθε πακέτου. Παρόλο που οι χαμηλές αυτές τιμές έχουν κάνει τα πακέτα διακοπών πολύ δημοφιλή στην Κω, συνιστούν επίσης μια μεγάλη πηγή προβλημάτων. Οι μέθοδοι πληρωμής που χρησιμοποιούνται από τους ξένους tour operators μπορούν να οδηγήσουν σε σοβαρές διαταραχές στα εισοδήματα της Κω. Επίσης, οι πιέσεις που ασκούνται στους μισθούς στο νησί, επιτρέπουν μια μεταφορά του εισοδήματος προς τις χώρες προέλευσης του τουρισμού και αυτή η μεταφορά είναι επιβλαβής για την ανάπτυξη της Κω.

Τα προβλήματα αυτά έχουν τις ρίζες τους κατά ένα μεγάλο μέρος σε μειονεκτήματα του μάρκετινγκ. Από τη στιγμή που και οι tour operators αλλά και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες (οι οργανισμοί που ελέγχουν τις πωλήσεις του τουριστικού προϊόντος των υποψήφιων χωρών προορισμού) σταθερά βρίσκονται στις χώρες προέλευσης, δεν υπάρχουν πολλές ευκαιρίες για τη κυβέρνηση ή για τις τοπικές τουριστικές επιχειρήσεις να επηρεάσουν τις τουριστικές τους πωλήσεις στην Κω.

Γι' αυτό, η χώρα προορισμού μπορεί να προσπαθήσει να κερδίσει προβάδισμα στην αγορά των ανεπτυγμένων χωρών με την προώθηση και την οργάνωση τουριστικών διακοπών στη δική τους περιοχή.

Η Ελλάδα έχει ιδρύσει γραφεία στις κύριες αγορές προορισμού για την προώθηση και την οργάνωση πακέτων διακοπών στην Κω και σε πολλές περιοχές της Ελλάδας.

Επίσης είναι απαραίτητη η εγκαθίδρυση μιας εθνικής εταιρίας πτήσεων charter . Βέβαια, αυτό δεν είναι εύκολη υπόθεση κι έχει το μειονέκτημα ότι η Ελλάδα θα υποχρεωθεί να διακινδυνεύσει ένα ενδεχόμενο μποϊκοτάζ από άλλους tour operators και πτώση των τουριστικών αφίξεων τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα.

Η λύση στο πρόβλημα θα μπορούσε να βρεθεί σε συνεργασία με άλλες χώρες προορισμού. Για παράδειγμα, οι Μεσογειακές χώρες με τουριστική βιομηχανία θα μπορούσαν να ιδρύσουν ένα κοινό σώμα που θα καθορίσει τις ελάχιστες χρεώσεις σε ένα επίπεδο που θα καλύψει τα έξοδα του τουριστικού τομέα, θα εξασφαλίσει την τεχνική ευελξία του κεφαλαίου και τα εισοδήματα των υπαλλήλων θα βασιστούν σε μισθοδοσίες που απαιτούνται για την αποτελεσματική ανάπτυξη.

Η μέθοδος αυτή θα έχει το πλεονέκτημα να συγκεντρώσει όλες ή μερικές από τις Μεσογειακές χώρες που ανταγωνίζονται στον τουρισμό και να καταστήσει τους ελιγμούς των καθιερωμένων tour operators πιο δύσκολους. Ο σχεδιασμός για την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού στην Κω χρειάζεται να τεθούν οι σωστές προτεραιότητες. Η επέκταση του αεροδρομίου είναι απαραίτητη, όπως είναι η αναλογική διανομή της τουριστικής ζήτησης σε όλο το νησί.

Η άλλη εκδοχή της επίτευξης ανάπτυξης μέσω της παράτασης της τουριστικής περιόδου, θα απαιτούσε οπωσδήποτε τη συνεργασία εξειδικευμένων tour operators αλλά και την προώθηση ενός νέου τουριστικού προϊόντος και εικόνας για την Κω που δεν είναι γνωστή στην ευρεία αγορά.

Η περαιτέρω ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας στην Κω, δεν θα πρέπει να γίνει εις βάρος της ποιότητας της τουριστικής εμπειρίας. Η ποιότητα της τουριστικής εμπειρίας συμβάλλει στην αντίληψη της "αξίας των χρημάτων" και στον αριθμό των επισκεπτών που επιστρέφουν και μπορεί να επηρεαστεί από όλους τους παράγοντες της τουριστικής προσφοράς. Για αυτό η διατήρηση ενός υψηλού επιπέδου διαμονής, το υγιεινό κι ευχάριστο περιβάλλον και οι άψογες υπηρεσίες είναι σημαντικά για την ικανοποίηση του επισκέπτη.

Εάν λάβουμε υπόψη μας την ευαισθησία της τουριστικής ζήτησης σε ποικίλους κοινωνικοοικονομικούς, δημογραφικούς κι άλλους παράγοντες, τις εναλλασσόμενες δυναμικές στις οικονομίες του κόσμου, τον έντονο ανταγωνισμό, είναι δύσκολο να προβλέψουμε ποια θα είναι η ζήτηση της αγοράς για ένα συγκεκριμένο τουριστικό προορισμό στο μέλλον.

Από την άλλη, αν υποθέσουμε ότι υπάρχει μια σχετική σταθερότητα στη ροή από της Ευρώπη προς τη Μεσόγειο, μια περαιτέρω ανάπτυξη στα Μεσογειακά θέρετρα

γενικότερα, θα μπορούσε να δημιουργήσει υπερβολική τουριστική προσφορά στην περιοχή, πράγμα που θα σήμαινε ότι θα αυξηθεί ο ανταγωνισμός ανάμεσα στους Μεσογειακούς τουριστικούς προορισμούς στο μέλλον. Λαμβάνοντας υπόψη αυτούς τους παράγοντες, βλέπουμε ότι η ποιότητα καθώς και η τιμή του τουριστικού προϊόντος θα γίνουν τα θέματα για τα οποία θα υπάρξει ανταγωνισμός και για αυτό το λόγο, στην Κω, θα πρέπει να δοθεί προσοχή στην προστασία και τη βελτίωση της ποιότητας των τουριστικών προϊόντων.

Πίνακας 1

Ενεργός Πληθυσμός στην Νομαρχία των Δωδεκανήσων και στην Περιφέρεια της Κω 1981-86

Τομείς	Νομαρχία της Δωδεκανήσου				Περιφέρεια της Κω	
	1981	%	1986	%	1986	%
Πρωτογενής τομέας	5990	12.8	6000	11.9	1000	10.4
Ορυκτά	83	0.2	210	0.4	80	0.8
Έτοιμα & χαρτοποιία	4727	10.1	5200	10.4	850	8.9
Ηλεκτρισμός	412	0.8	500	1.0	100	1.0
Κατασκευές	6740	14.4	7400	14.7	1500	15.7
Εμπόριο	11787	25.2	14620	29.2	3600	27.5
Εστιατόρια						
Ξενοδοχεία						
Μεταφορές & επικοινωνίες	4730	10.1	5250	10.6	500	5.2
Τράπεζες, ασφάλεια	1188	2.5	1350	2.6	160	1.7
Άλλες υπηρεσίες	7966	17.0	8860	27.6	1760	18.3
Άγνωστο	3247	6.9	810	1.6	50	0.5
Σύνολο	46870	100.0	50200	100.0	9600	100.0

Πίνακας 2

ΑΕΠ κάθε τομέα στην οικονομία της Κω 1981-86 εκ. δρχ.

Τομέας	1981	%	1986	%
Πρωτογενής τομέας	372.0	7.8	776.0	7.6
Ορυκτά	19.8	0.4	99.2	0.9
Έτοιμα & χαρτοποιία	478.0	10.2	1073.2	10.5
Ηλεκτρισμός	103.2	2.2	258.0	2.5
Κατασκευές	567.2	12.1	1252.8	12.5
Εμπόριο	1490.4	31.7	3371.8	33.1
Εστιατόρια				
Ξενοδοχεία				
Μεταφορές	503.0	10.6	1128.6	11.1
Τράπεζες, ασφάλεια	130.0	2.7	270.2	2.6
Άλλες υπηρεσίες	1056.6	22.3	1947.2	19.1
Σύνολο	4720.2	100.0	10177.0	100.0

Πρωτογενής τομέας

Πίνακας 2

Αγροτική παραγωγή ανά στρέμμα (1 strema =1000m²)

	<u>1981</u>	<u>1986</u>
Καλλιέργεια δέντρων (ελιές)	14570	14500
Άλλα δέντρα παράγουν φρούτα (σύκο, βερίκοκο, ροδάκινα, αχλάδια)	1273	1239
Ντομάτες, μέλι, καρπούζια	7423	11538
Αμπέλια	1650	900
Δημητριακά	14350	14860
Εκτροφή ζώων	16800	27000
<u>Πηγή : Αγροτική τράπεζα της Ελλάδας</u>		

Πίνακας 3

Αριθμός ξενοδοχειακών κλινών, ενοικιαζόμενων, διαμερισμάτων και στούντιο σε διαφορετικές περιοχές στο νησιωτικό χώρο

Περιοχές	Κλίνες	Ενοικιαζόμενα	Συνολικός αριθμός	Κρεβάτια ανά μόνιμο κάτοικο
Δήμος Κω	10061	990	11051	0.932
Κοινότητα Καρδάμενων	1391	1082	2473	2.040
Κοινότητα Ασφεντίου	1280	162	1442	0.836
Κοινότητα Αντιμάχειας	124	332	446	0.266
Κοινότητα Πύλι	209	32	241	0.132
Κοινότητα Κεφάλου	994	351	1345	0.650
Σύνολο	14059	2939	16998	0.35

Πηγή : Ε.Ο.Τ. Δωδεκανήσων

Πίνακας 4

Χωρητικότητα ανά κατηγορία ξενοδοχείων

Κατηγορία	ΚΩ		ΨΑΛΙΔΙ				ΛΑΜΠΙ		
	Αριθμός δωματίων	Αριθμός κρεβατιών	Αριθμός δωματίων	Αριθμός κρεβατιών	Αριθμός δωματίων	Αριθμός κρεβατιών	Αριθμός δωματίων	Αριθμός δωματίων	
A	1	210	393	5	1040	1966	1	297	576
B	32	1124	2095	-	-	-	3	174	330
Γ	54	1923	3595	2	198	198	8	341	630
Δ	4	63	133	-	-	-	-	-	-
E	6	56	118	-	-	-	-	-	-
	97	3376	6334	7	1146	2164	12	812	1536

ΤΙΓΚΑΚΙ

ΜΑΡΜΑΡΙ

ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ

A	1	163	309	1	297	563	-	-	-
B	1	20	38	1	105	207	1	11	21
Γ	7	238	457	-	-	-	-	-	-
Δ	-	-	-	-	-	-	1	15	35
E	-	-	-	-	-	-	1	18	32
	9	421	1428	2	402	770	4	44	88

ΚΑΡΔΑΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΟΣ ΣΥΝΟΛΟ

A	1	386	747	1	340	680	2733	5034	37.0
B	6	152	297	-	-	-	1586	2988	21.5
Γ	6	175	342	1	23	44	2806	8266	37.9
Δ	1	11	21	1	20	40	109	229	1.6
E	1	11	18	1	8	14	93	182	1.3
	15	421	1428	2	402	770	4	44	100.0

Πηγή : Ε.Ο.Τ.

Πίνακας 5

Χωρητικότητα σε κάθε περιοχή του νησιού

Περιοχή	Αριθμός μονάδων	Αριθμός δωματίων	Αριθμός κλινών	%
ΚΩ	97	3376	6334	<u>45.6</u>
ΨΑΛΙΔΙ	7	1146	2164	<u>15.7</u>
ΛΑΜΠΙ	12	812	1536	<u>11.0</u>
ΤΙΓΚΑΚΙ	9	421	804	<u>5.8</u>
ΜΑΡΜΑΡΙ	2	402	770	<u>5.5</u>
ΜΑΣΤΙΧΑΡΙ	4	44	88	<u>0.6</u>
ΚΑΡΔΑΜΕΝΑ	15	735	1425	<u>10.3</u>
ΚΕΦΑΛΟΣ	4	391	778	<u>5.3</u>
ΣΥΝΟΛΟ	150			

Πίνακας 6

**Συμμετοχή της Κω στον συνολικό αριθμό των αφίξεων και
διανυκτερεύσεων στην νομαρχία των Δωδεκανήσων 1978-89**

Έτος	<u>Αφίξεις</u>	<u>Διανυκτερεύσεις</u>
1978	10.34	10.11
1979	11.13	11.11
1980	12.11	11.98
1981	14.34	13.29
1982	19.78	19.91
1983	19.47	20.85
1984	19.37	15.54
1985	20.14	21.67
1986	19.82	19.66
1987	21.81	22.67
1988	21.07	21.63
1989	21.07	21.68

Πίνακας 7

Αριθμός αφίξεων στην Κω 1978-1989

<u>Έτος</u>	<u>Αφίξεις</u>
1978	61,775
1979	75,204
1980	86,950
1981	106,702
1982	157,945
1983	143,821
1984	172,893
1985	203,456
1986	197,385
1987	225,486
1988	211,945
1989	222,445

Πίνακας 8

δείκτης αφίξεων στην Κω /
έτος βάσης 1978=100/ 1978-1989

<u>Έτος</u>	
1978	100.00
1979	121.73
1980	140.75
1981	172.72
1982	255.67
1983	232.81
1984	279.87
1985	329.35
1986	319.52
1987	365.01
1988	343.09
1989	360.08

Πίνακας 9

Ετήσιες μεταβολές στον αριθμό των αφίξεων στην Κω

<u>Έτος</u>	<u>%</u>
1979	21.73
1980	15.61
1981	22.71
1982	48.02
1983	-8.94
1984	20.21
1985	17.67
1986	-2.98
1987	14.23
1988	-6.00
1989	4.95

Πίνακας 10
 Διανυκτερεύσεις στην Κω 1978-89

<u>Έτος</u>	<u>Διανυκτερεύσεις</u>
1979	530,160
1980	693,314
1981	806,712
1982	944,975
1983	1,502,326
1984	1,394,947
1985	1,224,161
1986	2,068,994
1987	1,921,135
1988	2,226,962
1989	2,088,165
1979	2,183,257

Πίνακας 11
 Αφίξεις / Διανυκτερεύσεις στην Κω (χιλιάδες)

<u>Έτος</u>	<u>Έλληνες</u>		<u>Αλλοδαποί</u>		<u>Σύνολο</u>	
	<u>Αφίξεις/διανυκτερεύσεων</u>		<u>Αφίξεις/διανυκτερεύσεων</u>		<u>Αφίξεις/διανυκτερεύσεων</u>	
1978	11.3	39.8	50.5	490.4	61.8	530.2
1979	11.5	46.4	63.7	646.9	75.2	693.3
1980	14.9	63.2	71.9	743.5	82.8	806.7
1981	14.3	53.3	92.3	891.6	106.6	944.9
1982	11.6	45.6	146.3	1456.7	157.9	1502.3
1983	12.3	56.6	1131.5	1388.3	143.8	1444.9
1984	18.4	76.4	154.4	1147.8	172.8	1224.2
1985	14.1	61.2	189.3	2007.8	203.4	2069.0
1986	14.7	58.1	182.7	1863.1	197.4	1921.1
1987	16.4	61.2	209.1	2165.7	225.5	2226.9
1988	20.1	79.5	191.8	2008.7	211.9	2088.2

Πίνακας 12

Αφίξεις/Διανυκτερεύσεις τουριστών στην Κω το 1987, ανά εθνικότητα

<u>Εθνικότητα</u>	<u>Αφίξεις</u>	<u>Νύχτες</u>	<u>% (000)</u>
Γερμανοί	47.1	586.4	27.1
Αγγλοι	46.1	500.4	23.1
Σουιδοί	25.3	231.2	10.7
Ολλανδοί	15.5	178.3	8.2
Φιλλανδοί	19.5	161.8	7.4
Δανοί	19.0	157.7	7.3
Ελβετοί	8.1	88.7	4.1
Νορβηγοί	9.1	88.5	4.1
Αυστριακοί	4.7	65.1	3.0
Βέλγοι	2.6	52.5	2.4
Γάλλοι	1.7	21.7	1.0
Αμερικάνοι	1.7	8.3	0.4
Ιταλοί	1.7	13.2	0.6
Άλλοι	2.1	11.9	0.6
Σύνολο	209.1	2165.7	100.0

Πίνακας 13

Συνολικά έσοδα από συν/γμα στην Νομαρχία των Δωδεκάνησων 61-89 (χιλ. δολ.)

έτος	Συν. Συν/γμα		Από		Από άλλους		Από	
	έσοδα	%	εξαγωγές	%	Τομείς	%	τουρισμό	%
1961	11,600.0	100.0	1,800	15.52	6,187.3	53.33	3,612.7	31.15
1972	86,898.8	100.0	5,300	6.09	25,632.3	29.49	55,965.7	64.42
1980	316,400.0	100.0	8,300	2.62	79,095.0	24.99	229,005.0	72.39
1982	325,100.0	100.0	7,800	2.39	76,464.0	23.49	240,836.0	74.12
1984	260,200.0	100.0	7,600	2.92	61,377.6	23.58	191,222.0	73.50
1985	262,400.0	100.0	9,500	3.62	54,183.0	20.64	198,717.0	75.74
1986	359,900.0	100.0	13,900	3.86	74,172.0	20.60	271,828.0	75.54
1987	485,700.0	100.0	12,600	2.59	93,947.0	19.34	379,153.0	78.07
1988	545,300.0	100.0	10,800	1.98	115,609.3	21.20	418,890.7	76.82
1989	479,217.0	100.0	8,900	1.85	102,2778.2	21.34	368,039.8	76.81

Πίνακας 14

Έσοδα από συν/μα από τουρισμό στην Κω 1984-87

έτος	Δρχ.
1984	3,890,503,115
1985	5,666,797,799
1986	8,347,564,941
1987	11,689,846,690

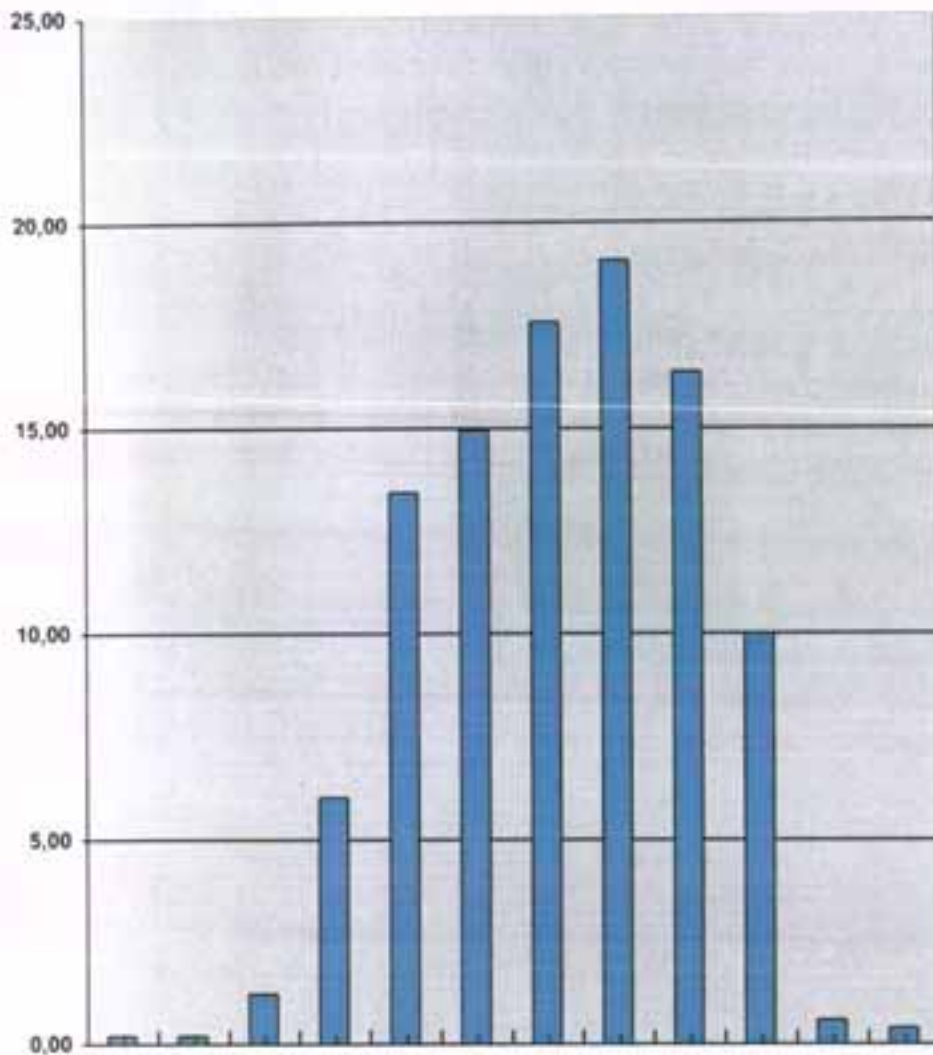
Πίνακας 15

Μηνιαίο % συμμετοχής των αφίξεων και διανυκτερεύσεων

Μήνας	Αφίξεις	%	Διανυκτερεύσεις	%
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	5,157	0.48	19,147	0.19
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	5,398	0.51	19,654	0.19
ΜΑΡΤΙΟΣ	24,100	2.28	121,270	1.20
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	96,710	9.16	607,603	6.03
ΜΑΙΟΣ	143,759	13.62	1,353,835	13.44
ΙΟΥΝΙΟΣ	149,266	14.14	1,502,227	14.92
ΙΟΥΛΙΟΣ	175,375	16.61	1,772,179	17.60
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	188,528	17.86	1,921,815	19.09
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	158,667	15.03	1,645,932	16.35
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	92,031	8.71	1,009,878	10.03
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	8,073	0.82	57,932	0.57
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	7,772	0.78	34,519	0.39
Σύνολο	1,055,446	100.00	10,065,991	100.00

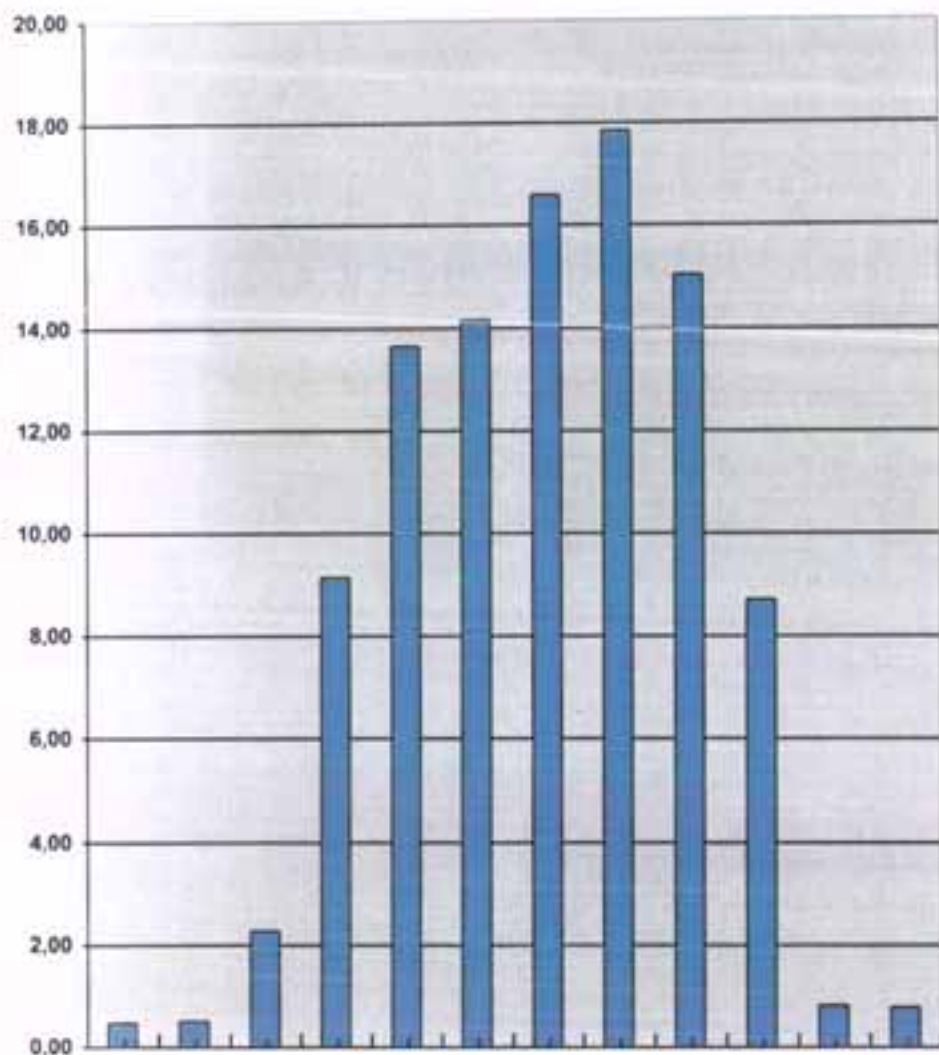
ΜΗΝΙΑΙΕΣ (%) ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΣΤΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΤΟ 1989

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ
ΜΑΡΤΙΟΣ
ΑΠΡΙΛΙΟΣ
ΜΑΙΟΣ
ΙΟΥΝΙΟΣ
ΙΟΥΛΙΟΣ
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ



ΜΗΝΙΑΙΕΣ (%) ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ ΤΟ 1989

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ
ΜΑΡΤΙΟΣ
ΑΠΡΙΛΙΟΣ
ΜΑΙΟΣ
ΙΟΥΝΙΟΣ
ΙΟΥΛΙΟΣ
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ



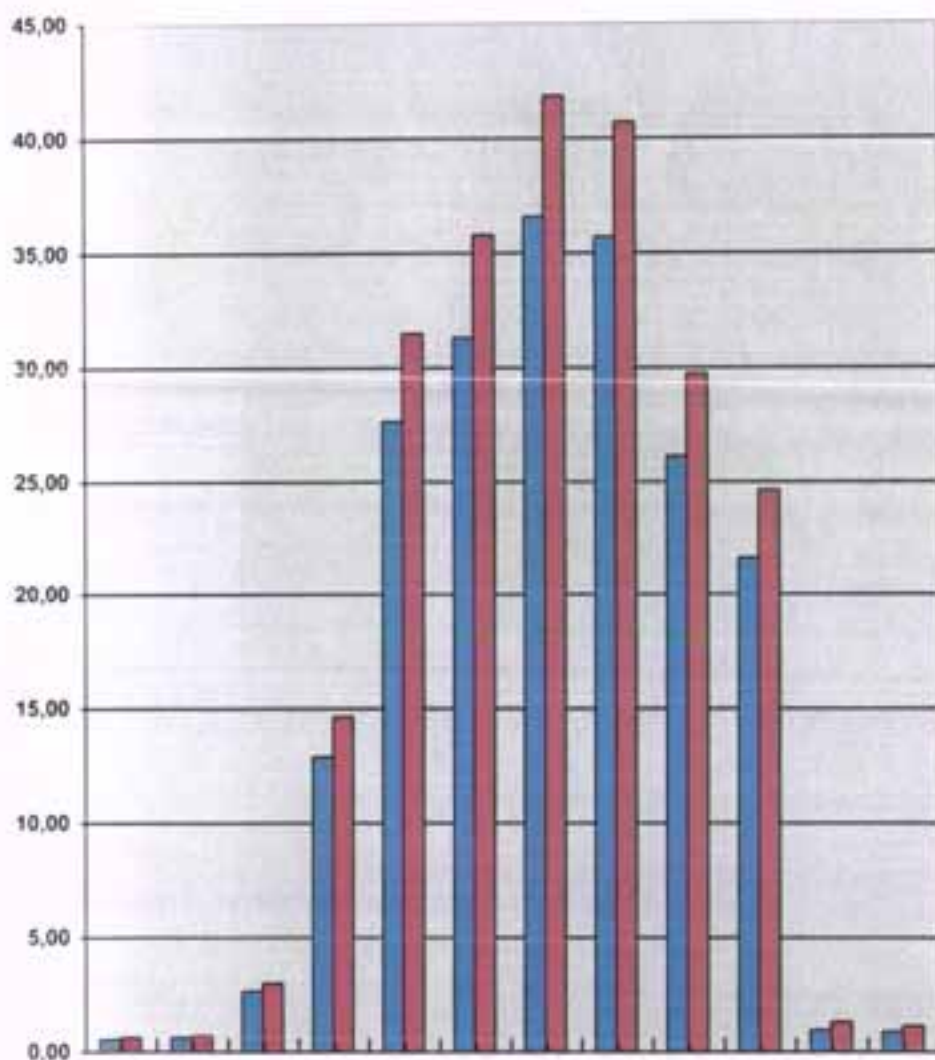
Πίνακας 16

Μηνιαία συμμετοχή των αφίξεων και διανυκτερεύσεις στην Κο 86-87

Μήνας	1986		1987		%
	Αφίξεις	Διανυκτερεύσεις	Αφίξεις	Διανυκτερεύσεις	
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	0.5	1.4	0.6	1.6	0.1
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	0.6	1.9	0.7	2.3	0.1
ΜΑΡΤΙΟΣ	2.6	12.4	3.0	14.5	0.6
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	12.9	96.1	14.7	112.5	5.1
ΜΑΙΟΣ	27.6	268.7	31.5	314.7	14.1
ΙΟΥΝΙΟΣ	31.3	344.2	35.8	403.0	18.1
ΙΟΥΛΙΟΣ	36.6	325.2	41.8	380.8	17.1
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	35.7	381.8	40.7	425.1	19.0
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	26.1	267.5	29.7	312.8	14.2
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	21.6	215.3	24.6	251.9	11.3
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	1.0	4.9	1.3	5.7	0.2
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	0.9	1.7	1.1	2.0	0.1
Σύνολο	197.4	1,921,1	225.4	2,226,9	100.0

ΜΗΝΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΑΦΙΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΚΩ ΤΟ 1986 & 1987

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ
ΜΑΡΤΙΟΣ
ΑΠΡΙΛΙΟΣ
ΜΑΙΟΣ
ΙΟΥΝΙΟΣ
ΙΟΥΛΙΟΣ
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ



Πίνακας 17

Αφίξεις τσάρτερ και αναχωρήσεων ως % όλων των αφίξεων τουριστών στην Ελλάδα από χώρα προέλευσης το 1985

Χώρα	Αφίξεις και αναχωρήσεις με όλα τα μεταφορικά μέσα	Εκ των οποίων με τσάρτερ	%
ΑΓΓΛΙΑ	1368	1168	85.4
ΓΑΛΛΙΑ	44	265	60.1
ΔΥΤΙΚΗ	1050	592	56.4
ΓΕΡΜΑΝΙΑ			
ΙΤΑΛΙΑ	364	30	8.3
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	280	208	74.4
ΒΕΛΓΙΟ	89	67	75.1
ΕΛΒΕΤΙΑ	206	109	52.8
ΑΥΣΤΡΙΑ	283	123	43.7
ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΑ	671	581	86.6
ΑΜΕΡΙΚΗ	466	28	6.1
ΑΛΛΕΣ	1356	88	6.5
ΣΥΝΟΛΟ	6574	3259	49.6

Πίνακας 18

Δημόσιες δαπάνες σε κάθε περιφέρεια της νομαρχίας Δωδεκανήσων 87-91

Περιφέρεια	1987	%	1988	%	1989	%	1990	%	1991	%
ΡΟΔΟΣ	983.370	59.5	1.182.350	59.8	1.466.100	49.5	1.432.800	53.6	1.439.500	52.9
ΚΩΣ	293.970	17.8	336.500	17.0	729.400	24.6	527.300	19.7	580.200	21.3
ΚΑΛΙΜΝΟΣ	209.700	12.7	268.200	13.6	451.700	15.3	432.400	16.2	422.700	15.6
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	165.435	20.0	189.800	9.6	313.900	10.6	281.800	10.5	278.400	10.2
ΣΥΝΟΛΟ	1.652.452	100.0	1.976.850	100.0	2.961.100	100.0	2.674.3000	100.0	2.720.800	100.00

Πίνακας 19**Δημόσιες δαπάνες στην περιφέρεια της Κω σε χιλ. δρχ.**

Τομείς	1987	1988	1989	1990	1991
Μεταφορές	71.000	38.100	85.000	54.800	57.700
Προσφορά νερού	36.700	25.700	61.600	58.300	57.900
Υγεία	3.000	14.000	16.100	13.000	14.500
Ψάρεμα	-	-	-	5.00	7.500
Εκπαίδευση	33.000	39.700	87.200	102.000	91.900
Τουρισμός και μουσεία	-	-	4.000	2.500	3.000
Δημόσια διοίκηση	-	-	-	5.000	75.000
Άλλα	61.670	73.500	85.500	75.900	53.600
Σύνολο	293.970	336.500	729.400	527.300	580.300

ΕΝΟΤΗΤΑ 2^η
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο
ΕΡΓΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ – ΣΥΝΕΔΡΙΑ
ΥΠΟΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Μέτρο 1. αναβάθμιση , συμπλήρωση , ποιοτικός εκσυγχρονισμός υφιστάμενης τουριστικής προσφοράς.

α. Εκσυγχρονισμός ξενοδοχειακών καταλυμάτων κάθε λειτουργικής μορφής.

(Α/Α .1) 1.α. 1. Έργα εκσυγχρονισμού ξενοδοχειακών καταλυμάτων.

(θέση: 2η Γεωγρ. Ενότητα) (Φορείς: Ξενοδοχειακές Επιχειρήσεις).

β. Εμπλουτισμός τουριστικής προσφοράς για την προσαρμογή της στις ανάγκες ειδικών μορφών τουρισμού

(2)1. β. 1. Έργα εμπλουτισμού τουριστικής προσφοράς

(θέση: 2η Γεωγραφική Ενότητα) (Φορείς: Ξενοδοχειακές Επιχειρήσεις)

γ. Εκσυγχρονισμός τουριστικών επιχειρήσεων λοιπών κλάδων

(3) 1. γ. 1. Έργα εκσυγχρονισμού επιχειρήσεων λοιπών κλάδων

(θέση: 2η Γεωγρ. Ενότητα) (Φορείς: Επιχειρήσεις λοιπών τουριστικών κλάδων όπως πχ.Καμπινγκς, Ενοικιαζόμενα Δωμάτια, Τουριστικά Πρακτορεία κλπ)

δ. Αναστηλώσεις παραδοσιακών κτισμάτων και μετατροπή τους σε τουριστικά καταλύματα και συμπληρωματικές χρήσεις:

(4) 1.δ. 1. Αναστηλώσεις παραδοσιακών κτισμάτων και μετατροπή τους σε τουριστικές χρήσεις

(θέση: 2η Γεωγρ. ενότητα) (Φορείς: ΟΤΑ: Τουριστικές Επιχειρήσεις)

Μέτρο 2. Ανάπτυξη ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού

α. Θαλάσσιος τουρισμός

(5)2.α .1. Μαρίνα Κω

(θέση: ψαλίδι Κω) (Φορέας: ΕΟΤ)

(6)2.α.2.Μικρή Μαρίνα

(Θέση: Καρδάμαινα) (Φορέας: Κοιν. Καρδάμαινας)

(7) 2.α.3. Αγκυροβόλια και εξυπηρετήσεις τουριστικών σκαφών

(Θέση: Λιμάνια Μαστιχάρι και Κεφάλου) (Φορείς: Κοιν. Αντιμάχειας και Κεφάλου)

(8) 2.α.4. Κέντρο αγώνων windsurfing, εγκαταστάσεις διεθνών αγώνων

(Θέση: Β. ακτές περιοχή Τυγκάκι; Ν. ακτές περιοχή Κεφάλου)

(Φορείς: Κοιν. Ασφενδιού και Κεφάλου σε συνεργασία με Εφορία Εναλίων Αρχαιοτήτων)

(Φορέας: Ιδιώτες Επιχειρηματίες ή και ΟΤΑ)

β. Συνεδριακός , αθλητικός, θεραπευτικός τουρισμός

(10) .2.β.1. Συνεδριακό Κέντρο Κω

(Θέση: Ασκληπιείο) (Φορέας: Ιπποκράτειο Ίδρυμα)

(11) 2.β.2. Αίθουσες συνεδρίωνΥ μεγάλων τουριστικών συγκροτημάτων

(Θέση: 2η Γεωργ. Ενότητα) (Φορείς: Ξενοδοχειακές Επιχειρήσεις)

(12) 2.β.3. Νέο Αθλητικό Κέντρο 2ης Γεωργ. Ενότητας

(13) 2.β.4. Βελτιώσεις εγκαταστάσεων και εξοπλισμού Κοινοτικών Γηπέδων για δυνατότητα προπόνησης αθλητικών ομάδων

(14) 2.β.5.Γήπεδο και εγκαταστάσεις GOLF

(Θέση: περιοχή Κεφάλου με τουριστικές Επιχειρήσεις)

(15) 2.β.6. Κέντρο θεραπευτικού Τουρισμού ατόμων με ειδικές ανάγκες

(Θέση: πιθανώς Μαστιχάρι) (Φορέας: ΟΤΑ σε συνεργασία με Τουριστικές Επιχειρήσεις)

(16) 2.β.7. Κέντρο θαλασσοθεραπείας και ιαματικών λουτρών

(Θέση: πιθανώς Καρδάμαινα) (Φορείς: Τουριστικές Επιχειρήσεις σε συνεργασία με ΟΤΑ)

γ. ορεινός, οικολογικός, πολιτιστικός τουρισμός

(17) 2.γ. 1. Διαμορφώσεις ορεινών μονοπατιών πεζοπορίας- ορειβασίας

(Θέση: καθορισμός διαδρομών στα ορεινά των ΚΟΝ. Πυλίου, Ασφενδιού, Κεφάλου)
(Φορείς: ΟΤΑ)

(18) 2.Γ.2. Κέντρο αναρρίχησης και σχετικές εγκαταστάσεις

(Θέση: πιθανώς περιοχή Κεφάλου) (Φορέας: ΟΤΑ σε συνεργασία με ιδιώτη επιχειρηματία)

(19) 2.γ.4 Διαμορφώσεις διαδρομών και εγκαταστάσεων οικολογικού πάρκου βιότοπου Αλυκής

(Θέση: Αλυκή) (Φορείς: ΟΤΑ)

(20) 2.Γ. 4. Διαμορφώσεις Και εγκαταστάσεις πάρκου ημερήσιας αναψυχής Πλάκα

(Θέση: Πλάκα) (Φορείς: ΟΤΑ)

(21) 2.γ.5. Αναστηλώσεις, διαμορφώσεις Κάστρου Καρδάμαινας

(Θέση: Περιοχή Καρδάμανας -Πυλίου) (Φορείς: ΟΤΑ σε συνεργασία με Αρχαιολογική Υπηρεσία) .

(22) 2.γ.5.6 Αναστηλώσεις Παλαιού Πυλίου, διαμορφώσεις

(Ειδικό Πρόγραμμα Ολοκληρωμένων Παρεμβάσεων στο Κάστρο, τις παλαιοχριστιανικές εκκλησίες, Τα αντιπροσωπευτικά παραδοσιακά κτίσματα)

(Θέση Παλαιό Πυλί) (Φορέας: Ειδικός φορέας ΟΤΑ -Ειδική αναπτυξιακή Εταιρεία, σε συνεργασία με Αρχαιολογική Υπηρεσία),

(23) 2.γ.7. Αναστήλωση ανεμόμυλων

(Θέση: περιοχή Αντιμάχειας και άλλες πιθανές θέσεις)

(Φορέας: Κοινότητα Αντιμάχειας, άλλοι ΟΤΑ)

ΕΙΔΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΥΠΟΔΟΜΗ

(24) 1.δ.2. Ορεινοί Δρόμοι κοιν. Ασφενδιού, Πυλίου, Κεφάλου

(Θέση: περιοχές ΚΘΝ: Ασφενδιού, Πυλίου, Κεφάλου) (Φορείς: ΟΤΑ)

(25) 1.δ.3. Προσπέλαση Παλαιού Πυλίου.

(Θέση: Παλαιό Πυλί) (Φορέας: Κοιν. Πυλίου)

(26) 1.δ.4. Χώροι στάθμευσης σε αρχαιολογικούς χώρους και παραλίες.

(Θέση: 2η ΓΕ) (Φορείς: ΟΤΑ)

(27) 1.δ.5 Ποδηλατόδρομοι κατά μήκος παραλίας

(Θέση: παραλιακή περιοχή Τυγκάκι, Μαρμίρι, Μαστιχάρι και επίπεδα τμήματα Κεφάλου, Καρδάμαινας) (Φορείς: ΟΤΑ)

(28) 1.δ.6. Διαδρομές Ιππασίας στην ενδοχώρα

(Θέση: ενδοχώρα 2ης Γ.Ε.) (Φορείς: ΟΤΑ)

(29) 1.δ. 7. Προστασία ακτών από διαβρώσεις, καθαρισμός ακτών,

(Θέση: 2η Γ.Ε.) (Φορείς: ΟΤΑ),

(30) 1.δ.8. Εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης λουομένων στις ακτές (πχ. σκιάδες, νερό, W.C., τηλέφωνα, πάρκινγκ, Α' Βοήθειες, ναυαγοσώστες κλπ.)...

(Θέση: 2η Γ.Ε.) (Φορείς: ΟΤΑ)!

(31) 1'δ.9. Σήμανση όλων των τουριστικών δρόμων και διαδρομών

(Θέση: ολόκληρο το νησί.) (Φορείς: Νομαρχία, ΟΤΑ)

Μέτρο 3. Ανάπτυξη Υπηρεσιών Οργάνωσης και Προβολής Τουρισμού

α. Οργάνωση υπηρεσιών Τουρισμού

(32) 3.α.1. Κέντρο Οργάνωσης Υπηρεσιών Τουρισμού 2ης Γ.Ε.

(Θέση: 2η Γ.Ε.) (Φορέας: 2η Γ.Ε. Κω -τοπικές συλλογικές οργανώσεις, σε συνεργασία με Τουριστικούς Επιχειρηματίες Κω, Ρόδου και ΕΟΤ)

β. Μαρκετινγκ Τουρισμού

(33) 3.β.1. Κέντρο Τουριστικού Μαρκετινγκ 2ης ΓΕ

(Θέση: 2ης Γ.Ε.) (Φορέας: 2η Γ.Ε. Κω- επιχειρήσεις Τουρισμού, σε συνεργασία με Ενώσεις Ξενοδόχων Κω, Ρόδου και ΕΟΤ)

(34) 3.β.2. Κέντρο Προώθησης Συνεδριακού Τουρισμού 2ης ΓΕ

(Θέση: 2ης Γ.Ε.) (Φορέας: Συνεδριακό Κέντρο Κω)

γ. Προβολή και Διαφήμιση Τουρισμού

(35) 3.γ.1. Κέντρο Προώθησης καί Διαφήμισης Τουρισμού 2ης ΓΕ

Τα έργα 3.α.1., 3.β.1. και 3.γ.1. μπορούν να συμπληχθούν σε ένα Κέντρο -Φορέα.

Μέτρο 4. Επαγγελματική Εκπαίδευση – Κατάρτιση Τουρισμού

α. Επαγγελματική Κατάρτιση Απασχολουμένων Τουρισμού

(36) 4.α.1. Προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης απασχολουμένων στον τουρισμό

(Φορείς: ΙΕΚ, ΚΕΚ, Τοπ. Ενώσεις Ξενοδόχων και Επαγγελματιών Τουρισμού)

β. Επιμόρφωση στελεχών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και Φορέων Τοπικής Ανάπτυξης

(37) 4.β.1. Προγράμματα επιμόρφωσης στελεχών ΟΤΑ

(Φορείς: ΟΤΑ, Ελλ. Εταιρία Τοπ. Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης ΕΕΤΑΑ

γ) Επαγγελματική κατάρτιση τεχνιτών σε παραδοσιακές τέχνες που χάνονται

(38) 4.γ.1. Προγράμματα κατάρτισης τεχνιτών παραδοσιακών τεχνών

(Φορείς: ΕΟΜΜΕΧ, ΟΑΕΔ, ΟΤΑ)

Εδώ βλέπουμε έργα τουριστικής υποδομής που πραγματοποιούνται ή αποτελούν στόχους των αρμόδιων φορέων της Κω. Τόσο οι δήμοι όσο και ξενοδοχειακές επιχειρήσεις προσπαθούν να κάνουν δυνατές τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Ο συνεδριακός και ο χειμερινός τουρισμός είναι οι πιο ελπιδοφόρες ως προς το παρόν. Το ξενοδοχείο Κυπριώτης της αποτελεί ένα μεγάλο συνεδριακό κέντρο, απ' τα μεγαλύτερα στην Ελλάδα.

Συνεδριακό κέντρο Κυπριώτη

Με την αποπεράτωση του Διεθνούς Συνεδριακού Κέντρου Κω της εταιρίας Κυπριώτη το έτος 1998, η Κως απέκτησε το μεγαλύτερο συνεδριακό κέντρο της Ελλάδας με συνολική χωρητικότητα 5.500 ατόμων. Είναι αυτόνομο, σύγχρονου design, διαθέτει 3 επίπεδα και 22 αίθουσες χωρητικότητας 10 έως και 2.200 ατόμων. Όλες οι αίθουσες διαθέτουν air-conditioning και ευκολία πρόσβασης για φόρτωση/εκφόρτωση. Ο εκθεσιακός του χώρος εκτείνεται σε 3.000 τ.μ. και είναι μοιρασμένος στα 2 από τα 3 επίπεδα. Το συνεδριακό είναι άρτια εξοπλισμένο με σύγχρονο οπτικοακουστικό εξοπλισμό δίνοντας ακόμα και τη δυνατότητα

αναμετάδοση ς των συνεδριάσεων στο κεντρικό lobby.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι το Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο Κω υποστηρίζεται από 1.200 πολυτελή δωμάτια, τα οποία διαθέτει η εταιρία στα τρία της ξενοδοχεία που βρίσκονται όλα σε μία ακτίνα 300 μ. Συγκεκριμένα, το Kipriotis Village α' κατηγορίας συνδέεται με το συνεδριακό κέντρο με μία αερογέφυρα 50μ, το Hippocrates Palace επίσης α' κατηγορίας βρίσκεται απέναντι από το Kipriotis Village σε απόσταση 150μ, ενώ το Panorama Hotel κατηγορίας lux βρίσκεται και αυτό σε απόσταση 150μ από το Hippocrates Palace.

Η εταιρία Κυπριώτης, ηγέτης στο χώρο της, έχει δημιουργήσει αυτό που δεν υπάρχει πουθενά αλλού στην Ελλάδα. Ένα συνεδριακό πάρκο αρίστης υποδομής κατάλληλο να φιλοξενήσει κάθε είδους συνάντηση ή εκδήλωση, από ένα οικονομικό πρόγραμμα!

ταξίδι κινήτρων έως και το πιο απαιτητικό συνέδριο, με πληθώρα εγκαταστάσεων, αθλητικών και άλλων, όπως το Κέντρο Θαλασσοθεραπείας που θα υπάρχει στο Panorama Hotel από το καλοκαίρι του 2001, την περίοδο δηλαδή που θα αρχίσει να λειτουργεί το ξενοδοχείο.

Συγκεκριμένα, ο επισκέπτης μπορεί να επιλέξει μεταξύ των:

- Kipriotis Village, 4 αστέρων superior -Ο τρόπος οικοδόμησής του το κάνουν να θυμίζει πραγματικά ένα μικρό νησιώτικο χωριό. Διαθέτει 651 πολυτελή δωμάτια, διαμερίσματα και σουίτες με εκπληκτική θέα στο Αιγαίο και τους πανέμορφους κήπους του, 3 εστιατόρια κατάλληλα για κάθε εκδήλωση, μπαρ, 3 πισίνες εκ των οποίων η μία είναι ολυμπιακών διαστάσεων, 7 γήπεδα τέννις, γήπεδα μπάσκετ, βόλλεϋ, σόκερ, μίνι γκόλφ, γυμναστήριο εξοπλισμένο με τα πιο σύγχρονα μηχανήματα της αγοράς, σάουνα, σολάριουμ, υδρομασάζ, καθώς και ένα πλήθος καταστημάτων.

- Hippocrates Palace, 4 αστέρων -Πλήρως ανακαινισμένο και ανανεωμένο. Το Hippocrates Palace διαθέτει 200 πολυτελή δωμάτια, 2 εστιατόρια, μπαρ - πισίνα - εσωτερική και εξωτερική - και άρτιες αθλητικές εγκαταστάσεις. Ένα ξενοδοχείο που συνδυάζει την άνεση και το φιλικό περιβάλλον.

- Panorama Hotel, 5 αστέρων deluxe -Το Panorama, το διαμάντι του Ομίλου Κυπριώτη πρόκειται να λειτουργήσει το καλοκαίρι του τρέχοντος έτους. Στο σύνολό του θα διαθέτει 350 υπερπολυτελή δωμάτια και σουίτες με μοναδική θέα στο Αιγαίο Πέλαγος, μπαρ, εστιατόρια, αθλητικές εγκαταστάσεις, κέντρο Θαλασσοθεραπείας, αίθουσα συνεδριάσεων χωρητικότητας 1.000 ατόμων και βέβαια παροχή υπηρεσιών υψίστης ποιότητας. Η άνεση και η πολυτέλεια σε ένα μοναδικό συνδυασμό που μπορεί να ικανοποιήσει και τον πιο απαιτητικό επισκέπτη.

Το μέγεθος της επένδυσης, που έχει γίνει από τον κύριο Γιώργο Κυπριώτη, Πρόεδρο του Ομίλου, και η σπουδαιότητα αυτής είναι τέτοια που έδωσε ώθηση όχι μόνο στην τοπική αγορά της Κω αλλά και σε ολόκληρη την Ελλάδα.

Ο λόγος, βεβαίως είναι εμφανής, μιας και τέτοιες επενδύσεις μεταφράζονται σε:

α) επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου

β) επισκέπτες υψηλότερου κοινωνικοοικονομικού επιπέδου

γ) αύξηση της εισροής κεφαλαίων στη χώρα μας

δ) προβολή της χώρας

Βεβαίως, ο συνεδριακός τουρισμός στην Ελλάδα βρίσκεται ακόμα σε αρχικά στάδια

αλλά έχει ήδη αποδείξει ότι μπορεί να έχει ένα λαμπρό μέλλον. Το Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο Κω, μέσα στα δύο χρόνια λειτουργίας του, έχει φιλοξενήσει αρκετές εταιρικές συναντήσεις και συνέδρια με πιο πρόσφατα το ετήσιο συνέδριο των βρετανών τουριστικών πρακτόρων (Association of British Travel Agents) με συμμετοχή περίπου 2.000 συνέδρων και το συνέδριο της Κ.Ε.Δ.Κ.Ε. (Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας) με συμμετοχή που ξεπέρασε τα 2.000 άτομα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΝΕΟΙ ΣΤΟΙΧΟΙ

Το βάρος δίνεται στα σημεία που θα ενισχύσουν και θα ενδυναμώσουν τους τουριστικούς προορισμούς στη Δωδεκάνησο αλλά και θα συντελέσουν στη δημιουργία μιας νέας δυνατότητας για τους κατοίκους της. Και η έμφαση δίνεται στα έργα υποδομής που επί σειρά ετών έχουν δρομολογηθεί, ή που όλοι συζητούν για αυτά επί δεκαετίες.

Ο λόγος είναι απλός: η Δωδεκάνησος ως τόπος διακοπών έχει από δεκαετίες επιτύχει στις εξετάσεις της. Έχει κατορθώσει να μαγέψει εκατομμύρια ανθρώπων και έχουν γραφτεί χιλιάδες άρθρα και αφηγήσεις γι' αυτή. Ανάσα ζωής, όμως στον τουρισμό της, συνέχεια στην πορεία της και δυνατότητα να ισχυροποιηθεί ο ρόλος της στη διεθνή τουριστική -και όχι μόνο -σκηνή θα προσφέρουν τα έργα που απαιτούνται και οι προσπάθειες προβολής τους που οφείλουν να τα συνοδέψουν.

Κι αυτό γιατί είναι ρομαντικό να επιστρέψει ο τουρίστας στον τόπο των αναμνήσεών του και να τα βρίσκει όλα όπως τα άφησε πριν από χρόνια, αλλά παράλληλα είναι απογοητευτικό να ανακαλύπτει ότι οι αδυναμίες και οι ελλείψεις που τον ταλαιπωρούσαν κάποτε ισχύουν ακόμη στον ίδιο βαθμό. Και μιλούμε για τον τουρίστα που επιστρέφει γιατί απλά. Οι αγορές μας εξακολουθούν να είναι οι ίδιες κατά βάση και οι άλλοτε έφηβοι τουρίστες επιστρέφουν ως οικογενειάρχες, ως σύνεδροι ίσως αφού μιλάμε για τα Δωδεκάνησα ή ως τουρίστες τρίτης ηλικίας κ.λπ., με άλλα ενδιαφέροντα και νέες απαιτήσεις.

Η ισχυροποίηση, η ανανέωση, η αναζωογόνηση του τουριστικού προφίλ της Δωδεκανήσου είναι αναγκαία προϋπόθεση για την ενίσχυση του ρόλου της, της ανταγωνιστικότητάς της, αλλά και της διαπραγματευτικής της θέσης.

Η γειτνίασή της με την Τουρκία, η οποία αναπτύχθηκε τα τελευταία χρόνια και στην οποία πολλά δημιουργήθηκαν απ' το μηδέν με γρήγορους και σύγχρονους ρυθμούς και τρόπους, αποτελεί πάντα μία απειλή, όχι φυσικά γιατί το προϊόν της Δωδεκανήσου συγκρίνεται και στη σύγκριση υστερεί, αλλά γιατί οι ίδιοι ξένοι συνεργάτες στη Δωδεκάνησο και στην Τουρκία έχουν εναποθέσει στην τελευταία κεφάλαια και ισχυρά συμφέροντα και γιατί οι πελάτες τους θέλουν πάντα το καλύτερο αλλά στη φθηνότερη τιμή όπως υποστηρίζουν.

Η ισχυροποίηση, η ανανέωση, η αναζωογόνηση, - επανερχόμεστε-του τουριστικού προφίλ. της Δωδεκανήσου μέσα από έργα υποδομής και ανάπτυξης, σε συνδυασμό με τον εκσυγχρονισμό των τουριστικών επιχειρήσεων και τη βελτίωση των προσφερομένων υπηρεσιών, η διευκόλυνση των επιχειρηματιών του τουρισμού να παρέχουν το καλύτερο χωρίς την πίεση που ασκούν οι λειτουργικές ανάγκες και οι ανάγκες επιβίωσης επιχειρηματιών και επιχειρήσεων (ως εκ τούτου και οι προσφορές, οι υποχωρήσεις σε εκβιασμούς και πιέσεις απ' τους ξένους Τ.Ο. κ.λπ.) θα έβγαζαν οριστικά ίσως απ' τα κάθε λογής αδιέξοδα τον τουρισμό των μεγάλων νησιών και θα έδιναν πνοή στα μικρότερα να αναπτυχθούν.

Με αξιοπρέπεια και με την αυτοπεποίθηση της ιδιαιτερότητας και της εξαιρετικής προσφερόμενης ποιότητας θα αντιμετωπίζονταν πολλά -αστεία και σοβαρά -κατά την υπογραφή των συμβολαίων της κάθε σεζόν και θα ήταν εφικτό να βελτιωθεί η ποιότητα του αφικνούμενου τουριστικού ρεύματος. Δεν είναι ανάγκη να είμαστε οι αποδέκτες του τουρισμού της τελευταίας στιγμής και των οικονομικών προσφορών (και των εφημερίδων), ούτε αποδέκτες του τουρισμού του "πίνειν, ξαπλώνειν και αδιαφορείν" για τους πολιτιστικούς και άλλους μας θησαυρούς.

Και ο εσωτερικός τουρισμός και ο χειμερινός τουρισμός και ο οργανωμένος μαζικός τουρισμός του καλοκαιριού υπάρχουν τρόποι να αναβαθμισθούν και να αποτελέσουν τους νέους στόχους, όχι μόνο για καλύτερο οικονομικό αποτέλεσμα αλλά και για καλύτερο ποιοτικό αποτέλεσμα ουσίας: ποιος τελικά έρχεται στη Δωδεκάνησο, πόσο τον κερδίζει ο τόπος και οι αξίες του, πόσο σέβεται την ταυτότητα των περιοχών, τότε θα την επισκεφτεί ξανά.

Η κίνηση υπέρ του συνεδριακού τουρισμού σε Ρόδο και Κω γεννά ελπίδες για τα παραπάνω αλλά και για τους πλάγιους νεκρούς μήνες της τουριστικής σεζόν.

Μόνο στη Ρόδο, πραγματοποιήθηκαν φέτος 80 συνέδρια και incentives. Αλλά και ο μαθητικός τουρισμός αποτελεί ένα ιδιαίτερα ελπιδοφόρο και εξαιρετικά σημαντικό κομμάτι εσωτερικού τουρισμού για το νησί που αξίζει να αξιοποιηθεί κατάλληλα ως υποθήκη για το μέλλον. Συνέδρια οργανώνονται και σε μικρότερα νησιά, όπως φέτος διοργανώθηκαν στη Χάλκη (διεθνές συνέδριο 300 ατόμων) και στην Τήλο (διεθνές οικολογικό συνέδριο με επίσημες συμμετοχές κρατών).

Το θέμα του κόστους μεταφοράς στα νησιά της Δωδεκανήσου αεροπορικός ή ακτοπλοϊκός είναι ένα σοβαρό ζήτημα που τουλάχιστον οι Έλληνες τουρίστες καλούνται να το αντιμετωπίσουν δια της πλαγίας οδού: η χρήση των πρακτορείων τουρισμού για έγκαιρες και φθηνότερες κρατήσεις θα έλυνε πολλά προβλήματα. Ωστόσο, χρειάζεται η ηγεσία του τουρισμού να εμφυσήσει το μήνυμα στους Έλληνες, μέσω των ειδικών φυλλαδίων και μέσω διαφημιστικών σποτ αλλά και άλλων παρεμβάσεων ή μεσολαβήσεων ή και με την ενίσχυση του κοινωνικού αλλά και του νεανικού τουρισμού. Προσφέροντας έτσι τη δυνατότητα και στα χαμηλής οικονομικής δυνατότητας στρώματα να κάνουν διακοπές στον τόπο τους σε τιμές... allotment. Δεν είναι σκόπιμο να αναμένει η πολιτεία κατ' ουσίαν μόνον απ' τους ιδιώτες - επιχειρηματίες του τουρισμού να προωθούν τον εσωτερικό τουρισμό, είτε μέσω ειδικών τιμών, είτε μέσω διαφήμισης των ειδικών τιμών τους, κι αυτό εξ αιτίας της ανασφάλειάς τους κυρίως για την πορεία της εκάστοτε τουριστικής σεζόν.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΝΗΣΩΝ ΝΟΜΟΥ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ

ΝΗΣΙΑ	1997			1998			1999		
	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΔΩΜΑΤΙΑ	ΚΛΙΝΕΣ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΔΩΜΑΤΙΑ	ΚΛΙΝΕΣ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΔΩΜΑΤΙΑ	ΚΛΙΝΕΣ
ΡΟΔΟΣ	513	34279	65122	505	33445	63465	489	32536	61681
ΚΩΣ	264	16049	30595	257	15873	30214	250	15151	28793
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	48	991	1855	48	991	1855	48	991	1855
ΛΕΡΟΣ	27	617	1128	27	617	1128	26	550	999
ΠΑΤΜΟΣ	42	950	1803	41	925	1758	41	925	1758
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	71	1917	3557	66	1816	3369	55	1542	2867
ΚΑΣΟΣ	2	17	32	2	17	32	2	17	32
ΣΥΜΗ	14	243	473	14	243	473	13	233	457
ΤΗΛΟΣ	3	50	97	3	50	97	2	38	73
ΝΙΣΥΡΟΣ	3	96	188	3	96	188	3	96	188
ΜΕΓΙΣΤΗ	1	17	32	1	17	32	1	17	32
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	4	63	107	4	63	107	4	63	107
ΛΕΙΨΟΙ	1	15	28	1	15	28	1	15	28
ΧΑΛΚΗ	5	44	88	5	44	88	4	38	70
ΣΥΝΟΛΟ	998	54456	105105	977	54212	102834	939	52212	98940

**ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΝΟΜΟΥ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ 12ΜΗΝΟΥ 1997
ΚΑΙ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΩΝ ΕΤΩΝ (ΚΑΤΑ ΝΗΣΙ)**

ΝΗΣΙΑ	ΑΦΙΞΕΙΣ				ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ			
	1997	1996	1995	1994	1997	1996	1995	1994
ΡΟΔΟΣ	1018439	925529	985234	1021570	8932907	8130974	8893160	9768629
ΚΩΣ	434110	384557	392529	402520	4301143	3686128	3885102	4104638
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	11411	11806	15735	15734	68507	66404	98637	87360
ΛΕΡΟΣ	2656	3426	3301	3382	13556	19796	15157	15018
ΠΑΤΜΟΣ	13907	11650	14488	12470	53434	44065	56036	58258
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	25716	25180	20618	12856	224619	224879	188766	135444
ΚΑΣΟΣ	185	20	174	175	1425	848	857	1056
ΣΥΜΗ	6301	5859	4954	2715	26802	26447	25031	19104
ΤΗΛΟΣ	827	633	567	509	4601	4574	5415	5213
ΝΙΣΥΡΟΣ	2491	2121	2117	1019	12905	11693	11419	7569
ΜΕΓΙΣΤΗ	533	577	533	583	2568	2898	2648	2926
ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ	1128	1147	1299	421	6221	6064	6469	1979
ΛΕΙΨΟΙ	1258	1298	471	-	4291	8312	2930	-
ΧΑΛΚΗ	637	669	-	-	2702	2573	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	1519599	1374652	1442020	1473954	13655681	12235655	13191627	14207197

**ΝΟΜΟΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ ΑΦΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΔΑΠΩΝ ΚΑΙ
ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΕΠΙ ΤΟΙΣ %
ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΑΥΤΩΝ ΑΠΟ ΤΟ 1980**

ΕΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ				ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ			
	ΗΜΕΔ.	ΑΛΛΟΔ.	ΣΥΝ.	Π.ΜΕΤ. %	ΗΜΕΔ.	ΑΛΛΟΔ.	ΣΥΝ.	Π.ΜΕΤ. %
1980	74014	643555	717569	6,26	299318	6443633	6723951	7,95
1981	68161	675817	743978	3,68	288689	6819253	7107942	-5,56
1982	77214	720955	798169	7,68	324044	7220579	7544623	11,33
1983	94886	643433	738319	-7,49	411441	6277630	6689071	6,14
1984	113830	778687	892517	20,88	565516	7307866	7873382	17,70
1985	111521	898246	1009767	13,13	507695	9039232	9546934	21,25
1986	111609	884152	995761	-1,38	456163	9339682	9769805	2,33
1987	99892	933946	1033841	3,82	393260	9426352	9819611	0,50
1988	113331	892193	1005524	-2,73	485819	9165687	9651506	-1,71
1989	137923	917543	1055466	4,96	616931	9449060	10065991	4,29
1990	141659	992009	1136668	7,40	616843	10227137	10843960	7,72
1991	135331	929889	1065220	-6,04	652420	9615848	10268268	-5,31
1992	170662	1149965	1320627	23,97	738687	12008514	12747201	24,14
1993	160113	1114527	1277640	-3,36	759782	11545672	12305454	-3,59
1994	167250	1306704	1473954	15,37	679934	13509263	14207197	15,46
1995	194594	1247426	1442020	-2,21	825268	12366359	13191627	-7,69
1996	198688	1175964	1374652	-4,68	874966	1136689	12235655	-7,25
1997	212825	1306774	1519599	10,55	938827	12716854	13655681	11,66

Το ζήτημα της υπερπροσφοράς κλινών αλλά και τουριστικών επιχειρήσεων κάθε λογής ποιος το ρυθμίζει τελικά; Ποιος ευθύνεται για τη δημιουργία 3.500 εστιατορίων - περίπου-στην Κω αλλά και για τον σκληρό ανταγωνισμό, το άγνωστο μέλλον αυτών των επιχειρήσεων αλλά και την άνθηση της παραοικονομίας, της παρανομίας, των φαινομένων εκμετάλλευσης και άγρας πελατών, της απουσίας ελέγχων κ.λπ. που έρχονται σαν φυσικό επακόλουθο και σαν τροχοπέδη προσπάθεια ανάπτυξης του νησιού;

Ποιος εμποδίζει τον οποιονδήποτε να δημιουργήσει οτιδήποτε, μετατρέποντας τους προορισμούς σε υπαίθρια μπαρ; Και ποιος αναλαμβάνει να ταιριάζει τα αταίριαστα πια, δηλαδή να επιτύχει την αναβάθμιση των τουριστικών προορισμών και την προσέλκυση ποιοτικού τουρισμού μέσα στην κακώς -ήδη-διαμορφωμένη κατάσταση;

Υπάρχουν δρόμοι και τρόποι να επέμβει η πολιτεία και η τουριστική ηγεσία για να αλλάξει η υφιστάμενη ατμόσφαιρα. Τα έργα υποδομής είναι προαπαιτούμενα μιας τέτοιας επιχείρησης για τα Δωδεκάνησα. Για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής ντόπιων και επισκεπτών, για την περαιτέρω ανάπτυξη, για τη χάραξη νέων στόχων και την επιτυχία τους.

Τα μικρότερα νησιά έχουν όλες τις ελπίδες να προχωρήσουν μελετημένα και προγραμματισμένα, αφού δεν τα άγγιξε ιδιαίτερα η άναρχη και αλλοπρόσαλλη τουριστική ανάπτυξη. Η Ρόδος διαθέτει ένα κοσμοπολίτικο παρελθόν, ισχυρή τουριστική υποδομή -διεθνούς εμβέλειας -πείρα, περιοχές που διατηρούνται ακόμη ανέπαφες, πλήθος μνημεία που μπορούν να συντηρηθούν, να αναπαλαιωθούν και να επαναχρησιμοποιηθούν, ιστορία, ζωή τον χειμώνα, καζίνο, συνεδριακά κέντρα κ.λπ.

Η Κως, γεννέτειρα του Ιπποκράτη, μπορεί να αξιοποιήσει θετικά το γεγονός. Προς αυτή την κατεύθυνση κινούνται τόσο το Επαρχείο όσο και ο δήμος, ο ΔΟΤ, οι φορείς του νησιού, κ.λπ. με τη συναίνεση των κατοίκων. Η υποδομή της Κω έχει βελτιωθεί κατά πολύ, τα τελευταία χρόνια σημαντικά έργα και μελέτες έργων με πρωτοποριακό χαρακτήρα έχουν δρομολογηθεί ή ολοκληρωθεί, ο συνεδριακός τουρισμός αποκτά νέες διαστάσεις και τα φαινόμενα αισχροκέρδειας ή κακώς εννοούμενης ανάπτυξης μπορούν να περιοριστούν κατά πολύ με τη διεξαγωγή αυστηρών ελέγχων και τη σωστή εφαρμογή του νόμου, ή με πρόσθετες ρυθμίσεις και αποφάσεις...

Ο κίνδυνος να απενταχθούν σημαντικά έργα από τις χρηματοδοτήσεις της Ε.Ε είναι υπαρκτός, και πολλά μένουν στάσιμα σε ότι αφορά τα έργα ουσίας για τον τουρισμό,

στα οποία εμπλέκεται και ο ΕΟΤ και οι διαδικασίες αξιοποίησης της περιουσίας του. Για το γκολφ Αφάντου, ίσως τελικά να ενδιαφερθούν κάποιои, αφού πρόκειται να αυξηθούν οι ξενοδοχειακές κλίνες που προέβλεπε το αρχικό πλάνο της σχετικής προκήρυξης -πρόσκλησης ενδιαφέροντος, ενώ οι εγκαταστάσεις των πηγών της Καλλιθέας βρίσκονται σε κρίσιμο σημείο για τη διάσωσή τους.

Η Νομαρχιακή Επιτροπή Τουριστικής Προβολής Δωδεκανήσου δεν δείχνει να ηγείται μιας προσπάθειας -ομπρέλας για τη διαφήμιση των προορισμών. Απ' την άλλη, τόσο ο Οργανισμός Προώθησης του Ροδιακού Τουρισμού (ΠΡΟΤΟΥΡ) αλλά και το Επαρχείο της Κω και ο ΔΟΤ δείχνουν αποφασισμένοι να προχωρήσουν στη διαφήμιση των δυνατοτήτων των νησιών που εκπροσωπούν και στην προσέλκυση πελατών μέσω της συμμετοχής σε εκθέσεις, με τη δημιουργία έντυπου υλικού και να βαδίσουν σύμφωνα με τα όσα προκύπτουν απ' τη μελέτη του προϊόντος τους, των αδυναμιών και των πλεονεκτημάτων του.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΑΡΙΘΜΩΝ

Μετά το 1994, των 1.473.954 αφίξεων στα Δωδεκάνησα, το 1997 αποδείχθηκε η καλύτερη χρονιά. Τόσο το 1996 όσο και το 1995 είχαν κλείσει αρνητικά σε αριθμούς αφίξεων και διανυκτερεύσεων στο σύνολο του νομού. Έτσι, το 1997 έκλεισε με 1.519.599 αφίξεις, έναντι 1.374.652 αφίξεων του 1996 και με 13.655.681 διανυκτερεύσεις έναντι 12.235.655 του 1996. Το ξενοδοχειακό δυναμικό του νησιού αυξήθηκε σε 998 μονάδες το 1997 (που αντιστοιχούν σε 54.456 δωμάτια και 105.105 κλίνες) από 977 μονάδες το 1996 (που αντιστοιχούσαν σε 54.212 δωμάτια και 102.834 κλίνες).

Οι τουρίστες όλων των εθνικοτήτων παρουσίασαν αύξηση του αριθμού τους, εκτός Γιουγκοσλάβων, των Κυπρίων και των Νορβηγών. Ιδιαίτερες αυξήσεις παρατηρήθηκαν από το Ισραήλ, την Τσεχία -Σλοβακία, Ουγγαρία, Πολωνία, Σουηδία, Ολλανδία αλλά και από δύσκολες αγορές, όπως η Ιαπωνία, η Αμερική, ο Καναδάς κ.ά. Το ποσοστό των Ελλήνων τουριστών αυξήθηκε από 198.688 του 1996 σε 212.825 το 1997. Όλοι οι προορισμοί της Δωδεκανήσου παρουσίασαν ανοδική πορεία σε αριθμούς το 1997, εκτός της Λέρου, της Κάσου, της Μεγίστης και της Χάλκης. Η Ρόδος έσπασε το φράγμα του 1.000.000 αφίξεων το 1997 με 1.018.439 αφίξεις, όμως δεν έφτασε τα επίπεδα του 1994 όπου οι αφίξεις ήταν 1.021.570.

Όσον αφορά τις διανυκτερεύσεις στη Ρόδο, σε σχέση με το καλό 1994 (όπου σημειώθηκαν 9.768.629 διανυκτερεύσεις) ο αριθμός τους φθίνει συνεχώς: Το 1997 πραγματοποιήθηκαν 8.932.907 διανυκτερεύσεις και αυτό φανερώνει πως μειώνεται ο μέσος όρος παραμονής των τουριστών στο νησί.

Όσον αφορά τις αφίξεις μέσω πτήσεων τσάρτερ στο αεροδρόμιο Διαγόρας της Ρόδου από 5.706 το 1996 αυξήθηκαν στις 6.520 το 1997, όμως δεν έφτασαν τις 7.325 του καλοίι1994. Κι όλα αυτά με τιμές καταλυμάτων σχεδόν σταθερές τα τελευταία χρόνια, με σπέσιαλ προσφορές και ειδική προσπάθεια για την προσέλκυση του Έλληνα τουρίστα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΑ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ

Α) Η στρατηγική για την περιφέρεια Δωδ/σου

Η περιφέρεια Ν. Αιγαίου αποτελείται από 78 νησιά, εκ των οποίων τα 44 είναι κατοικημένα Η Δωδεκάνησος, ο ένας απ' τους δύο νομούς της περιφέρειας, ξεχωρίζει για τη μακράιωνη προσφορά της στην εθνική ελευθερία και την οικονομία

Η περιφέρεια Ν. Αιγαίου εκτιμά πως η Δωδεκάνησος αποτελεί την ατμομηχανή της περιφερειακής ανάπτυξης στην Ελλάδα. Ωστόσο, εκτιμά επίσης πως οι έντονες ενδοπεριφερειακές ανισότητες, η ανεπάρκεια των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών, τα εποχικά προβλήματα απασχόλησης (συνέπεια της υπέρ ανάπτυξης του τριτογενούς τουριστικού τομέα: ο αριθμός επισκεπτών είναι δεκαπλάσιος σε σχέση με τους μόνιμους κατοίκους) αλλά και η εθνική σημασία της θωράκισης των παραμεθορίων, καθιστούν επείγουσα και επιτακτική την ανάγκη ενός ευρέος αναπτυξιακού προγράμματος που θα δώσει λύσεις σε χρονίζοντα προβλήματα και κυρίως θα ετοιμάσει την περιοχή για τις δύσκολες άκρως ανταγωνιστικές δεκαετίες που έρχονται.

Ενώψει αυτού του σχεδιασμού, χρήσιμη είναι μία ανασκόπηση του τρέχοντος αναπτυξιακού προγράμματος. Η περιφέρεια νοτίου Αιγαίου, αξιοποιώντας την ευρωπαϊκή εμπειρία αλλά και τις δυνατότητες που διανοίχτηκαν απ' αυτή την εθνική επιλογή, διαμόρφωσε τα προηγούμενα χρόνια μία στρατηγική ανάπτυξης με κύριο εργαλείο το Περιφερειακό Επιχειρηματικό Πρόγραμμα (ΠΕΠ), ένα πρόγραμμα στο πλαίσιο του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης. Το ΠΕΠ νοτίου Αιγαίου 1994-1999 εγκρίθηκε στις 29-7-1994 με συνολικό κόστος προϋπολογισμό 380 εκατ. ECU, εκ των οποίων 298,8 εκατ. ECU είναι δημόσια δαπάνη κατά 75% κοινοτική και 25% εθνική και 81,2 εκατ. ECU ιδιωτική.

Το πρόγραμμα αυτό, που κατανεμήθηκε σε 8 υποπρογράμματα, έχει ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη των νησιών. Αναφέρουμε χαρακτηριστικά τα μεγαλύτερα έργα της Δωδεκανήσου που περιελήφθησαν στο ΠΕΠ κατά υποπρόγραμμα. Αξίζει να σημειώσουμε πως απ' τα 72 έργα τα οποία αφορούν όλη την περιφέρεια, τα 35 αφορούν τα Δωδεκάνησα.

ΝΗΣΙ	ΕΡΓΑ	ΟΤΑ ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΡΓΟ	ΦΥΣΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
ΑΓΑΘΟΝΗΣΙ	1	Κοιν. Αγαθονησίου	Διανοίξεις – ταιμεντοστρώσεις Αγαθονησίου	Διανοίξεις μήκους 500μ. Και διαπλωτώνσεις- ταιμέντα/σεις μήκους 1,2χλμ. Ολοκληρώθηκε η σύνδεση με οδικό δίκτυο	Κοιν. Αγαθονησίου
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	4	1. Πόθια- Δήμος Καλυμνίων 2. Πόθια 3. Πόθια 4. Πόθια	1. ΤΕΛ Καλύμνου 2. Ανάπλαση παραλίας Πόθιας 3. Λιμάνι 4. Αεροδρόμιο	1. Υλοποιείται 2. Ολοκληρώθηκε 3. Ολοκληρώθηκε το υποέργο που αφορούσε την κρηπίδωση της νότιας πλευράς της κυρίως υποβάθρας.	1. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου. 2. Δήμος Καλυμνίων 3. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου. 4. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	3	1. Ολύμπος Διαφάνι 2. Σπία Μεσαχώρι – Λευκός Φοινιάς. 3. Ολύμπος	1. Βελτίωση επαρχιακής οδού Ολύμπος- Διαφάνι ή 2. Βελτίωση επαρχιακής οδού Σπία – Μεσοχώρι – Λευκός Φοινιά. 3. Κατασκευή ελικοδρομίου Ολύμπου.	1. Ολοκληρώθηκε 2. Ολοκληρώθηκε 3. Υλοποιείται	1. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου. 2. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου. 3. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου.
ΚΑΣΟΣ	1	Φρυ	Λιμάνι	Υλοποιείται	Λιμενικό Ταμείο Δωδ/σου.
ΚΩΣ	4	1. Κοιν. Ασφενδίου 2. Δήμος Κω 3. Δήμος Κω έως αεροδρόμιο. 4. Αεροδρόμιο.	1. Γυμνάσιο Ζιπαρίου ΚΩ. 2. Νοσοκομείο Κω. 3. Βελτίωση Επαρχιακής οδού Πάλης Κω- Κέφαλος. 4. Αεροδρόμιο – Αποκατάσταση αντοχής πεδίου ελιγμών.	1. Ολοκληρώθηκε . 2. Προσθήκη τμήματος ορόφου, αναδιάρθρωση λειτουργιών ισογείου/ ορόφου διαμόρφωση περ/ντος χώρου κ.λπ. Ολοκληρώθηκε η α' εργολαβία. 3. Η α' και β' φάση έχουν ολοκληρωθεί. 4. Ολοκληρώθηκε.	1. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου 2. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου 3. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου 4. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου 4. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου

Α. Τουριστική αξιοποίηση θαλάσσιων και πολιτισμικών περιοχών. Στο υποπρόγραμμα αυτό περιλαμβάνεται η μαρίνα της Ρόδου, η μαρίνα και τα ιαματικά λουτρά της Κω, το κέντρο επισκευής και διαχείμασης σκαφών αναψυχής Ρόδου, το δίκτυο καταφυγίων τουριστικών σκαφών στην Τήλο, στην Αστυπάλαια, στην Κάρπαθο, στη Νίσυρο και στη Λέρο, η διαμόρφωση και η ανάδειξη αρχαίων μνημείων της Ρόδου, η κατασκευή υπογείων δικτύων και η στερέωση ιπποτικών οχυρώσεων της μεσαιωνικής πόλης, η αποκατάσταση βυζαντινών εκκλησιών, η ανάπλαση του ιστορικού κέντρου και η αποκατάσταση αρχαίων μνημείων της Κω, η ανάπλαση της Πόθιας Καλύμνου, η επισκευή της Ι.Μ. Ζωοδόχου Πηγής Πάτμου κ.ά.

ΕΡΓΑ	ΟΤΑ ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΡΓΟ	ΦΥΣΙΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΦΟΡΕΑΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ
2	1. Δήμος Λειψών. 2. Λιμάνι	1. Δημοτική οδοποιία – Βελτίωση οδών α) απο Κατεργόμυλο έως Πλατύ Γιαλό, β) Απο χωριό Λειψών έως σκουπιδότοπο, γ) απο Μύλο έως συμβολή με οδό προς Πλατύ Γιαλό. 2. Ανακατασκευή κρηπίδωμάτων διαμόρφωση λιμένα.	1. Ολοκληρώθηκε. 2. Ολοκληρώθηκε	Δήμος Λειψών
3	1. Δήμος Λέρου. 2. Μεροβίγλι 3. Ασπρη Πούντα.	1. Γυμνάσιο ΤΕΛ. 2. Υδατοδεξαμενή στη θέση Μεροβίγλι. 3. Βιολογικός Καθαρισμός συμπληρωματικά έργα.	1. Ολοκληρώθηκε. 2. Ολοκληρώθηκε. 3. Ολοκληρώθηκε.	1. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου 2. Δήμος Λέρου 3. Δήμος Λέρου.
1	Συγκρότημα «Σαράντα κατοικιών» Δήμου Μεγίστης	Βελτίωση οδικού δικτύου – ασφάλτ/ση οδών συγκροτήματος «Σαράντα Κατοικιών» στον Δ. Μεγίστης.	Υλοποιείται	Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου
1	Μανδράκι	Ελικοδρόμιο	Υλοποιείται	Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου
1	Σκάλα	Λιμάνι Σκάλας	Υλοποιείται	Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου
10	1. Δήμος Ρόδου Λύκειο Ρόδου 2. Δήμος Ρόδου	1. Μουσικό Γυμνάσιο. 2. 2ο ΤΕΛ Ρόδου	1. Ολοκληρώθηκε 2. Ολοκληρώθηκε	1. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου 2. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου
3 Καλυθιές	3. Γυμνάσιο Καλυθιών	3. Ολοκληρώθηκε	3. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου	
	4. Μεσαιωνική Πόλη Ρόδου 5. Μέγγαβλι 6. Κρεμαστή Φαληράκι 7. Σφαγεία. 8. Καναμάτ. 9. Ακαντιά	4. Κατασκευή Υπογείων δικτύων Μεσαιωνικής Πόλης Ρόδου. 5. Νομαρχιακό Γενικό Νοσοκομείο. 6. Οδός αεραδρόμιο (παρακάμπει την πόλη της Ρόδου). 7. Μαρίνα Ρόδου. 8. Κέντρο επισκευής και διαχείρισης. 9. Λιμάνι. 10. Εργατικές Κατοικίες	4. Ολοκληρώθηκε 5. Υλοποιείται 6. Υλοποιείται 7. Υλοποιείται 8. Υλοποιείται 9. Υλοποιείται 10. Ολοκληρώθηκαν	4. ΔΕΠΟΣ (Γ. Παπαϊωαννου τηλ. 6444712). 5. ΔΕΠΑΝΟΜ (Θ. Σκαρτσιάρης τηλ. 7799944). 6. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου 7. ΕΟΤ (Η. Αναστασίου) 8. Δ.Υ. & Τ.Ε. Δωδ/σου 9. ΥΠΕΧΩΔΕ 10. Υπ. Υγείας Πρόνοιας
2.	1. Γλυφωνιές 2. Σφαγεία	1. Δημοτική οδοποιία Δ. Σύμης 2. Λιμάνι	1. Ασφαλτόστρωση δρόμου μήκους 5,7 χλμ. Προς Γλυφωνιές. Ολοκληρώθηκε. 2. Υπο υλοποίηση	1. Δήμος Σύμης 2. Λιμενικό Ταμείο Δωδ/σου
1	Λιβάδι – Μ. Χωριό	Βελτίωση οδού απο Λιβάδι έως Μ. Χωριό	Ολοκληρώθηκε	Δήμος Τήλου
1.	Οικισμός Κάνια	Κατασκευή δρόμου απο οικισμό προς πρατήριο υγρών καυσίμων	Δρόμος συνολικού μήκους 2,60μ. Και πλάτους 4μ.. Ολοκληρώθηκε	Δήμος Χάλκης

Β. Στήριξη παραγωγικών τομέων: Κύρια δράση του υποπρογράμματος είναι τα έργα μεταφορών - θαλασσιών, εναέριων και χερσαίων. Περιλαμβάνονται τα λιμάνια Καλύμνου, Καρδάμαινας, Σκάλας Πάτμου, Σύμης, Κάσου, Λειψών, Καμείρου και Κω, έργα στα αεροδρόμια Ρόδου, Κω, Καλύμνου, Λέρου, Κάσου, Καστελλορίζου και Αστυπάλαιας, κατασκευή ελικοδρομιών (Νισύρου και Ολύμπου) και βελτιώσεις υφιστάμενων, ώστε να δημιουργηθεί ένα άρτια οργανωμένο δίκτυο.

Από τις χερσαίες μεταφορές ξεχωρίζουν τα έργα στο αεροδρόμιο Ρόδου στις ανατολικές ακτές και η βελτίωση της οδού Κω -Κεφάλου.

Στο ίδιο υποπρόγραμμα περιλαμβάνονται επίσης το αλιευτικό καταφύγιο Λάρδου, αναδασώσεις αντιπυρικές λωρίδες και βελτιώσεις του δασικού οδικού δικτύου, αγροτικές υποδομές και οδοποιίες, μέθοδοι εντατικής καλλιέργειας και στήριξης της μεταποίησης.

Γ. Αξιοποίηση ανθρώπινου δυναμικού: Εδώ περιλαμβάνονται οι υποδομές εκπαίδευσης. Υλοποιούνται επίσης προγράμματα κατάρτισης και καταπολέμησης του κοινωνικού αποκλεισμού.

Δ. Περιβάλλον -ποιότητα ζωής: Περιλαμβάνονται βιολογικοί καθαρισμοί, αποχετεύσεις (Κοσκινού, Αρχάγγελου), ο κεντρικός αγωγός λυμάτων Αρχάγγελου -Βόδι, έργα υδρεύσεων και δεξαμενών. Ξεχωρίζουν σ' αυτό το υποπρόγραμμα (στο μέτρο των κοινωνικών υποδομών) το νοσοκομείο της Ρόδου που θα είναι έτοιμο στο τέλος του χρόνου καθώς και το νοσοκομείο της Κω.

Ε. Ενίσχυση δομών τοπικής αυτοδιοίκησης: Πρόκειται για το γνωστό ΕΑΠΤΑ, χάρη στο οποίο εκτελούνται έργα βασικών υποδομών των ΟΤΑ (οδοποιία, ύδρευση, αποχέτευση, υδατοδεξαμενές) καθώς και έργα προστασίας περιβάλλοντος (μηχανολογικός εξοπλισμός, ΧΥΤΑ και σκουπιδότοποι).

ΣΤ. Ειδική ολοκληρωμένη δράση νήσου Λέρου: Ένα φιλόδοξο πρόγραμμα για αλλαγή του επαγγελματικού προσανατολισμού της τοπικής κοινωνίας προς το θεραπευτήριο, με βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις και υποστήριξη πρωτοβουλιών του ιδιωτικού τομέα.

Ζ. Συμπλήρωση λειτουργικών χαρακτηριστικών έργων του Α' ΚΠΣ:

Πρόκειται για τις ουρές του προηγούμενου ΠΕΠ, έργα τα οποία ολοκληρώθηκαν σε αυτό το ΠΕΠ.

Η. Τεχνική βοήθεια: Ένα κρίσιμο για τη διοικητική υποστήριξη του συνολικού προγράμματος υποπρόγραμμα.

Οι στρατηγικοί σκοποί της περιφέρειας είναι εν περιλήψει: α) η ενίσχυση και ολοκλήρωση του περιφερειακού αναπτυξιακού δυναμικού, β) η προώθηση ισόρροπης ανάπτυξης

γ) η τοπική ανάπτυξη, δ) η δημιουργία ενός δικτύου αστικών κέντρων, ε) η ενίσχυση των δυναμικών κλάδων, στ) η αποκέντρωση, ο εκσυγχρονισμός της δημόσιας διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Πιο συγκεκριμένα, και για να επιτευχθούν τα παραπάνω, η περιφέρεια Ν. Αιγαίου αναζητά να διαμορφώσει τη νέα στρατηγική περιφερειακής ανάπτυξης και τα αναπτυξιακά πρότυπα και προχωρεί στην προώθηση διαρθρωτικών μεταβολών στους κλάδους της οικονομίας και στην αξιοποίηση του ενδογενούς δυναμικού και των αναπτυξιακών δυνατοτήτων της περιφέρειας.

Ακόμη, στη δημιουργία -βελτίωση υποδομών, (με ιδιαίτερη έμφαση στους υδάτινους πόρους, τις μεταφορές, τις μαρίνες και τον τουρισμό) σε δράσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, όπως και για την ενίσχυση των νησιών τρίτης ταχύτητας.

Έμφαση δίνεται στην:

- **Αξιοποίηση των τοπικών πλεονεκτημάτων**
- **Αλιεία αγροτική παραγωγή**
- **Μεταποίηση**
- **Τουριστική βιομηχανία**
- **Κινητοποίηση τοπικής επιχειρηματικότητας και δημιουργία αναπτυξιακής εταιρίας**
- **Αξιοποίηση ανθρωπίνων πόρων**
- **Αξιοποίηση πηγών ενέργειας.**

Άμεσοι στόχοι είναι: η δημιουργία Πολιτιστικής Τεχνόπολης, ανάπτυξης δραστηριοτήτων υψηλής τεχνολογίας και αξιοποίηση του ειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού, η δημιουργία δικτύων μεταφορών και τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών υψηλής στάθμης, η προώθηση ενδοπεριφερειακής, διαπεριφερειακής και διασυνοριακής συνεργασίας και η ενίσχυση κοινωνικών υποδομών.

Επιχειρείται επίσης ολοκληρωμένη παρέμβαση στην τουριστική βιομηχανία (ειδικές μορφές), η ενίσχυση τοπικών ΜΜΕ, η προσέλκυση επενδύσεων καθώς και η ενίσχυση

δυναμικών κλάδων -προώθηση κλαδικής αναδιάρθρωσης .

Με στόχο την αποκέντρωση και τον εκσυγχρονισμό της δημόσιας διοίκησης και της τοπικής αυτοδιοίκησης, προωθούνται:

- Ειδικές δράσεις τοπικής αυτοδιοίκησης για αξιοποίηση του ενδογενούς δυναμικού
- Ενίσχυση διοικητικών μηχανισμών με τεχνοκρατικά όργανα και διαδικασίες σχεδιασμού και διαχείρισης αναπτυξιακών προγραμμάτων
- Μηχανοργάνωση (GIS .MIS)
- Προώθηση τηλεματικής με έμφαση στην τηλεργασία.

Απώτερος στόχος είναι η δημιουργία ενός καλύτερου κλίματος για την περαιτέρω ανάπτυξη των περιοχών με τις εξής θετικές επιπτώσεις:

- Ορθολογικός αναπτυξιακός σχεδιασμός
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και βελτίωση της παραγωγικότητας
- Εκσυγχρονισμός και αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων
- Δημιουργία συνθηκών ολοκληρωμένης ανάπτυξης και ευνοϊκών συνθηκών επιχειρηματικής δράσης
- Συγκράτηση πληθυσμού στα μικρότερα και απομακρυσμένα νησιά
- Αναβάθμιση παρεχομένων υπηρεσιών
- Δημιουργία νέων τοπικών δραστηριοτήτων
- Βελτίωση της ποιότητας του εργατικού δυναμικού
- Ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής κ.ά.

Β) Στόχοι – Προοπτικές – Ομογενοποίηση του Δωδ/κού χώρου

Κάθε νησιωτικός χώρος και ένας άλλος κόμος, κάθε νησί και μία ξεχωριστή οντότητα. Αυτή φαίνεται να είναι η θέση του νομάρχη Δωδεκανήσου κ. Γιάννη Παρασκευά, όπως άλλωστε είχε τονίσει και σε ομιλία του για τα δύο χρόνια της Ν. Αυτοδιοίκησης.

Και για τη Δωδεκάνησο όπως υποστηρίζει: Λιμάνια, δρόμοι, αεροδρόμια, ελικοδρόμια, δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, σχολεία, νηπαγωγεία, παιδικοί σταθμοί, βιολογικοί καθαρισμοί, συνθέτουν το πλέγμα του συνόλου των παρεμβάσεων, ανεξάρτητα από πληθυσμιακή πυκνότητα. Κόστος σημαντικά βαρύ, κόστος όμως που οφείλει η πολιτεία να καταβάλει ως φόρο τιμής στους ακρίτες αυτής της γωνιάς της Μεσογείου, αυτής της γωνιάς της χώρας μας.

Και είναι αλήθεια πως το καταβάλει συμπληρώνει ίσως όχι με τους ρυθμούς που ο καθένας από εμάς θα επιζητούσε, αλλά κανείς δεν μπορεί ν' αρνηθεί πως η επόμενη μέρα είναι η καλύτερη από την προηγούμενη. Η διαφορά επιπέδων οικονομικής δράσης, απόρροια της οποίας είναι και η διαφορά επιπέδων και ταχυτήτων ανάπτυξης (ανάμεσα στα νησιά, έλκει τους λόγους της από τη διάρθρωση του παραγωγικού ιστού, το εύρος του ζωτικού χώρου και το εύρος των συναλλαγών.

Υποπρόγραμμα Ι: Τουριστική αξιοποίηση θαλασσιών και πολιτισμικών πόρων.

Ονομασία έργου	Νησί	Π/Υ (σε εκατ. Δρχ)	Παρατηρήσεις – περιγραφή
Μέτρο 1: Μαρίνες Μαρίνα Ρόδου		5000	Στάδιο υπογραφής συμφωνητικού
Μαρίνα Κω	Ρόδος Κως	400	Εκπόνηση ΜΠΕ του έργου
Σύνολο		5400	
Μέτρο 2: Κέντρα επισκευής και διαχείρισης σκαφών αναψυχής Κέντρο επισκευής και διαχείρισης σκαφών αναψυχής Ρόδου ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9533505	Ρόδος	650 650	Το Λ. Τ. Δ. Εκπονεί την προμελέτη ώστε το έργο να δημοπρατηθεί με σύστημα μελέτη- κατασκευή.
Μέτρο 3: Δίκτυο καταφυγίων σκαφών αναψυχής Δίκτυο καταφυγίων σκαφών αναψυχής			Ολοκληρώθηκαν οι τεχνικ. Μελέτες διαδικασία εγκρίθηκε
α) Καταφύγιο σκαφών αναψυχής στα Λειβάδια Τήλου		250	
β) Καταφύγιο σκαφών αναψυχής στη Χώρα Αστυπάλαιας		250	
γ) Καταφύγιο σκαφών αναψυχής στους Πηγάδια Καρπάθου		250	
δ) Καταφύγιο σκαφών αναψυχής Πάλλους Νισύρου		250	
ε) Καταφύγιο σκαφών αναψυχής στην Αγ. Μαρίνα Λέρου		250	
Σύνολο		1,250	
Μέτρο 4: Ανάδειξη πολιτισμικού τουρισμού			
ΕΑΚ Ρόδου: Κατασκευή ανοιχτού κολυμβητηρίου	Ρόδος	250	Κατασκευή ανοιχτού κολυμβητηρίου 50 μ. Ολυμπιακών διαστάσεων
Διαμόρφωση – ανάδειξη	Ρόδος	350	

οροθέτηση αρχαιολογικών χώρων και μνημείων Ρόδου ΣΑΕ 014/2 κ.ε. 9514522			
Κατασκευή υπόγειων δικτύων μεσαιωνικής πόλης Ρόδου ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9533507	Ρόδος	1000	
Στερέωση και αποκατάσταση βυζαντινών εκκλησιών Ρόδου ΣΑΕ 014/2 κ.ε. 9514523	Ρόδος	250	Εκτελείται
Στερέωση ιπποτ. Οχυρώσεων πόλης Ρόδου ΣΑΕ 014/2 κ.ε. 9514524	Ρόδος	500	Εκτελείται
Αρχαιολογικό Πάρκο στην Ακρόπολη ΣΑΕ 075/2 κ.ε. 9575608	Ρόδος	300	Εκπονείται απο την τεχνική υπηρεσία του δήμου η μελέτη του έργου
Συντήρηση αποκατάσταση και ανάδειξη αρχαίων μνημείων Κω ΣΑΕ 014/2 Κ.Ε. 9514525	Κως	250	
Συντήρηση αποκατάσταση και ανάδειξη μεσαιωνικών μνημείων Κω	Κως	250	
Ανάπλαση ιστορικού κέντρου και διαμόρφωσης οδού Κουντουριώτη ΣΑΕ 075/2 κ.ε. 9575607	Κως	100	Στάδιο συμπλήρωσης τεχνικού δελτίου
Ανάπλαση παραλίας Πόθιας Καλύμνου ΣΑΕ 075/2 κ.ε. 9575609	Κάλυμνος	270	
Αναστήλωση – αξιοποίηση μύλων Λέρου ΣΑΕ 075/2 κ.ε. 9575610	Λέρος	50	Στάδιο συμπλήρωσης τεχνικού δελτίου
Επισκευή Ιεράς Μονής Ζωοδόχου Πηγής ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9533508	Πάτμος	220	
Σύνολο		3790	
Μέτρο 5: Συμπληρωματικές ενέργειες προβολή			
Εκσυγχρονισμός γκολφ Αφάντου Ιαματικά λουτρά Δ. Κω	Ρόδος Κως	1000 1,100	Αξιοποίηση ιαματικών νερών μέσα από τη λειτουργία νέου κτιριακού συγκροτήματος ιαματικών λουτρών για θεραπευτικούς και ψυχαγωγικούς σκοπούς. Διαφήμιση - προβολή διοργάνωση ναυταθλητικών αγώνων κ.λπ.
Προβολή - διαφήμιση τομέα	800	
Ανάδειξη σπηλαίων	...	200	
Έργα αξιοποίησης ακτών	...	300	Διαμορφώσεις - προσπελάσεις - χώροι υγιεινής κ.λπ.
Συμπληρωματικές ενέργειες	...	500	
Σύνολο		3,900	
Μέτρο 6: εκπαίδευση	200	Ενδεικτικά προβλέπεται η κατάρτιση τεχνικού προσωπικού
Σύνολο		200	
... αφορούν ολόκληρη την περιφέρεια νοτίου Αιγαίου			
Μέτρο 7: Δράσεις τουριστικής υποδομής ιδιωτικού τομέα			
Δράσεις τουριστικής υποδομής ιδιωτικού τομέα	...	730	Πρόκειται για επιδότηση ιδιωτικών επενδύσεων για τουριστική υποδομή

Η άμβλυνση αυτών των ανισοτήτων με ταυτόχρονη προσπάθεια όμως διατήρησης της φυσιογνωμίας και ιδιαιτερότητας των συγκεκριμένων χώρων απετέλεσε πρωταρχικό μας μέλημα, τονίζει ο κ. Παρασκευάς, και συμπληρώνει.

Επενδύσεις ύψους αρκετών δισεκατομμυρίων διετέθησαν και θα διατεθούν μέχρι την ολοκλήρωση του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων της πενταετίας 94-99 για την ολοκλήρωση των έργων υποδομής σ' όλα τα νησιά του δωδεκανησιακού συμπλέγματος. Το συνολικό πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων για το νομό μας ξεπερνά το ποσό των 200 δισ. και ευελπιστούμε πως με την ολοκλήρωσή του θα έχουμε καλύψει κατά μεγάλο ποσοστό αιτήματα γενεών για την επίλυση προβλημάτων που αφορούν λιμάνια, δρόμους, σχολεία, βιολογικούς δίκτυα ύδρευσης αποχέτευσης, πολεοδομικές και αρχαιολογικές επεμβάσεις και αναπλάσεις. Κατεβλήθη κάθε προσπάθεια υπερπήδησης όλων των γραφειοκρατικών και τεχνοκρατικών εμποδίων, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η υλοποίηση του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων.

Ταυτόχρονα όμως η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση θεώρησε πως δεν αποτελεί συνέχεια η προέκταση της άλλοτε κρατικής νομαρχίας και με βήματα δειλά στην αρχή προσπάθησε να δώσει το δικό της στίγμα στους τομείς της παιδείας, του αθλητισμού, του πολιτισμού, των γραμμάτων, της συνεργασίας των λαών της Μεσογείου, της συνεργασίας των αποδήμων Ελλήνων.

Η λειτουργία του Διεθνούς Κέντρου Μεσογειακών Μελετών και οι μέχρι σήμερα δραστηριότητές του το κατέστησαν έγκυρο συνομιλητή και με το ελληνικό κράτος και με τα κράτη της λεκάνης της Μεσογείου ως και με αντίστοιχους φορείς των άλλων χωρών. Στόχευση και όραμά μας να καταστήσουμε τη Δωδεκάνησο χώρο συνάντησης λαών και πολιτισμών των χωρών της λεκάνης της Μεσογείου. Στόχος η ανάδειξη της πολιτισμικής μας κληρονομιάς των αξιών και των ιδεών αυτού του χώρου.

Πρώτοι δημιουργήσαμε και λειτουργήσαμε τη Δωδεκανησιακή Αμφικτιονία.

Θεωρούμε πως αποτελεί προσαγή και αμετάκλητη επιλογή η υποχρέωσή μας για παρέμβαση στους τομείς: α) παροχής υπηρεσιών διοικητικής μορφής β) στον τομέα της υγείας και ειδικότερα της προληπτικής ιατρικής γ) στον τομέα της περίθαλψης, δ) στο χώρο της εργασίας και, τέλος, στον τομέα της κοινωνικής προστασίας.

Κύρια πλουτοπαραγωγική πηγή ο τουρισμός. Χώρος επενδύσεων και απασχόλησης μεγάλου μέρους του ενεργού πληθυσμού της περιοχής. Η κάθε δυνατή προσπάθεια στήριξης, αναβάθμισης και επίλυσης των διαρθρωτικών προβλημάτων αυτού του τομέα παραμένει στις καθημερινές δράσεις της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης. Ο συντονισμός όμως και η κοινή δράση όλων των εμπλεκόμενων φορέων ως και η κατάρτιση ειδικού πενταετούς πλάνου, θεωρούμε πως αποτελούν προαπαιτούμενα κατ' αρχήν της διατήρησης των σημερινών κεκτημένων και κατά δεύτερο της διεύρυνσής τους.

Υποπρόγραμμα II: Στήριξη παραγωγικών τομέων (αναφέρονται επιλεκτικά μέτρα που αφορούν και τον τουρισμό)

Ονομασία έργου	Νησί	Π/Υ (σε εκατ. Δρχ)	Παρατηρήσεις – περιγραφή
Μέτρο 5: Θαλάσσιες μεταφορές Λιμάνι Καλύμνου ΣΑΕ 070/2 κ.ε. 9470512	Κάλυμνος	225	Στάδιο υλοποίησης
Λιμάνι Καρδάμαινας Κω ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9533514	Κως	300	Εκπόνηση της ΜΠΕ
Λιμάνι Σκάλας Πάτμου ΣΑΕ 070/2 κ.ε. 9470513	Πάτμος	230	Εκτελείται
Λιμάνι Σύμης ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9533515	Σύμη	170	Εκπόνηση της ΜΠΕ
Λιμάνι Κάσου ΣΑΕ 070/2 κ.ε. 9533516	Κάσος	425	
Λιμάνι Λειψίων ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9533516	Λειψοί	200	
Λιμάνι Καμείρου Σκάλας Ρόδου β' φάση ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9533517	Ρόδος	110	
Σύνολο		1650	
Μέτρο 6: Εναέριες μεταφορές Αεροδρόμιο Καλύμνου (αεροσταθμός περίφραξη) ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9533521	Κάλυμνος	300	
Αεροδρόμιο Κω (ΣΑΕ 077/2 κ.ε 9477506 (Αποκατάσταση αντοχής πεδίου ελιγμών)	Κως	400	
Αεροδρόμιο Λέρου – Κάσου Καστελλόριζου – Αστυπάλαιας ΣΑΕ 077/2 κ.ε. 9577506		300	
Ελικοδρόμιο Νισύρου ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9533522	Νίσυρος	70	
Ελικοδρόμιο Καρπάθου ΣΑΕ 33/2 κ.ε. 9533523	Κάρπαθος	70	
Φωτισημάνσεις Α/Δ Αστυπάλαιας – Κάσου – Λέρου - Μέγιστης		150	
Σύνολο		139	

Αποτελεί κοινό τόπο ότι το κενό της προετοιμασίας συνολικά της διοίκησης απετέλεσε εμπόδιο για την απρόσκοπτη και ταχεία υλοποίηση του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων του Β' κοινοτικού πλαισίου στήριξης.

Αυτή η διαπίστωση μας οδήγησε στη λήψη της απόφασης για την έναρξη των διαδικασιών σύνταξης του νέου πενταετούς ή δεκαετούς προγράμματος ανάπτυξης.

Υποπρόγραμμα IV: περιβάλλον – ποιότητα ζωής

Όνομασία έργου	Νησί	Π/Υ (σε εκατ. Δρχ.)	Παρατηρήσεις – περιγραφή
Μέτρο 1: Αποχετεύσεις – βιολογικοί καθαρισμοί - απορρίματα			
Αποχέτευση κοιν. Κοσκινού Ρόδου ΣΑΕ 032/2 κ.ε. 9432527		600	
Κεντρικός αγωγός μεταφοράς λυμάτων Αρχαγγέλου - Βόδι		1000	Γίνεται μελέτη
Αποχέτευση Δ. Αρχαγγέλου		300	Εκτελείται
1. Μελέτη αποχέτευσης			
2. Κατασκευή δικτύων			
Υδρευση – αποχέτευση κοιν. Ασκληπιείου Ρόδου		247	Υπάρχει τελικό δελτίο
Σύνολο		2,147	
Μέτρο 2: Υδρεύσεις			
Μεταφορά νερού στις κοινότητες Πυλώνα και Λάρδο νήσου Ρόδου		250	Έχει εγκριθεί η μελέτη
Υδρεύσεις ΟΤΑ ν. Δωδεκανήσου		500	
Κατασκευή υδατοδεξαμενής κοινότητας Παστίδας		33	Εκτελείται
Ανάπτυξη υποδομής διαχείρισης υδάτινων πόρων νησιών Ν. Αιγαίου		100	
Σύνολο		883	
Μέτρο 3: Κοινωνικές υποδομές			
Νέο γενικό νοσοκομείο Ρόδου ΣΑΕ 091/2 κ.ε. 9491505		10000	Εκτελείται
Νοσοκομείο Κω		500	Εκτελείται
Σύνολο		10500	

Υποπρόγραμμα VI: ειδική ολοκληρωμένη δράση νήσου Λέρου

Όνομασία έργου	Νησί	Π/Υ (σε εκατ. Δρχ.)	Παρατηρήσεις – περιγραφή
Μέτρο 1: Βασικές υποδομές			
Βελτίωση επαρχιακής οδού Ξηρόκαμπος – Αλίνα Λέρου ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9433540		150	Στάδιο συμπλήρωσης τεχνικού δελτίου
Βιολογικός καθαρισμός Λέρου ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9433539		700	Εκτελείται
Γυμνάσιο ΤΕΛ Λέρου ΣΑΕ 033/2 κ.ε. 9433541		350	Αποπερατώθηκε εγκαινιάστηκε
Οδικό δίκτυο Λέρου		150	
Λοιπές συνδρομές Λέρου		110	
Σύνολο		1460	
Μέτρο 2: Υποστήριξη πρωτοβουλιών ιδιωτικού τομέα			
Υποστήριξη πρωτοβουλιών	Λέρος	440	Πρόκειται για επιδότηση ιδιωτικού τομέα ιδιωτικών επενδύσεων Σύμφωνα με τις οδηγίες από το ΥΠΕΘΟ, επιλέξιμες θα είναι όσες επενδύσεις πληρούν τα κριτήρια επιλογής για το ΠΕΠ (αφού έχουν εγκριθεί από τις γνωμοδοτικές επιτροπές του ν. 1892/20 των ΔΙΠΑ, ύψους από 13-500 εκατ. δρχ. σύμφωνα με τις διαδικασίες αυτού του νόμου)
Σύνολο		440	

Η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Δωδεκανήσου, με αφορμή τη συζήτηση στην ολομέλεια της Βουλής του νομοσχεδίου «Ενισχύσεις ιδιωτικών επενδύσεων για την οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας και εκτιμώντας πως είναι επιτακτική ανάγκη να ληφθούν ειδικά μέτρα για τις νησιωτικές περιοχές και ειδικά τις παραμεθόριες, πρότεινε μία σειρά κινήτρων, γι' αυτές προς τον υπουργό Εθνικής Οικονομίας. Συγκεκριμένα προτάθηκαν τα εξής:

- α) Κατάρτιση στεγαστικών προγραμμάτων.
- β) Ειδικά μέτρα επισκευών και ανακατασκευών παλαιών κτισμάτων με ειδικό χρηματοδοτικό σχήμα.
- γ) Μείωση των εισφορών για την έκδοση οικοδομικών αδειών.
- δ) Ειδικό πρόγραμμα επιδότησης νέων θέσεων εργασίας.
- ε) Ειδικό πρόγραμμα ενίσχυσης της αγροτικής παραγωγής και της αλιείας.
- στ) Αύξηση του αφορολόγητου ποσού για τα φυσικά πρόσωπα.
- ζ) Μείωση των αντικειμενικών αξιών.
- η) Μείωση των φορολογικών συντελεστών μεταβίβασης για αγορά ακινήτων και γονικές παροχές.
- θ) Κατάργηση του ειδικού φόρου τραπεζών για τους κατοίκους και τα νομικά πρόσωπα των νησιών κάτω από 1.000 κατοίκους.
- ι) Άρση των αντικινήτρων για τις ζώνες Β και Δ.

Όπως σε σχετικά πρόσφατη συνέντευξή του τόνισε ο νομάρχης «αυτό που ενδιαφέρει το νομό και αυτό που ενδιαφέρει τον πολίτη είναι να δημιουργηθούν αυτές οι υποδομές, οι οποίες θα εμφανισθούν και ήδη έχουν αρχίσει να εμφανίζονται. Μόνο όσοι δεν θέλουν να δουν, δεν μπορούν να προβλέψουν τι θα συμβεί την επόμενη πενταετία, την επόμενη δεκαετία.

Η αγωνία του νομαρχιακού συμβουλίου και του νομάρχη για την επίλυση του προβλήματος του οδικού δικτύου του νησιού δικαιώνεται δυστυχώς από τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων.

Χρόνο με τον χρόνο έχουμε περισσότερα τροχαία ατυχήματα και οι ζωές είναι πολύ πολύ ακριβότερες από το κόστος κατασκευής του οιοδήποτε έργου που εξασφαλίζει την ασφαλή διακίνηση των πολιτών.

Δεν μένουμε στο παρελθόν. Πιστεύω ότι θα πρέπει να διαμορφώσουμε εκείνες τις συνθήκες ούτως ώστε να δώσουμε λύση στα προβλήματα τα οποία ανακύπτουν σε μία

συνεχώς μεταβαλλόμενη Κοινωνία».

Τα έτη 1995 και 1996 έκλεισαν αρνητικά για τον τουρισμό της Δωδεκανήσου

Πιο συγκεκριμένα μετά το 1994, όπου πραγματοποιήθηκαν 1.473.954 αφίξεις και 14.207.197 διανυκτερεύσεις ακολούθησε η πτώση : το 1995 οι αφίξεις μειώθηκαν σε 1.442.020 και οι διανυκτερεύσεις σε 13.191.627. Το 1996 δε οι αφίξεις μειώθηκαν σε 1.374.652 και οι πραγματοποιηθείσες διανυκτερεύσεις σε 12.235.655. το ξενοδοχειακό δυναμικό του νόμου αυξήθηκε από 939 μονάδες (98.940 κλίνες) το 1995 σε 977 μονάδες (102.834 κλίνες) το 1996. Το ποσοστό των Ελλήνων τουριστών αυξήθηκε σε αριθμούς αφίξεων και διανυκτερεύσεων τα δύο τελευταία χρόνια, γεγονός που αποδεικνύει πως οι καλύτερες τιμές καταλυμάτων και ταξιδιωτικών ναυλών ενθάρρυναν τους Έλληνες να ταξιδέψουν στη Δωδεκάνησο. Έτσι, οι 167.250 Έλληνες του 1994 που πραγματοποίησαν 679.934 διανυκτερεύσεις, έγιναν 194.594 το 1995 και 198.688 το 1996 και πραγματοποίησαν 825.268 και 874.966 διανυκτερεύσεις αντίστοιχα.

Απ' τους επιμέρους προορισμούς το 1996 ήταν θετικό για την Κάρπαθο, τη Σύμη, τους Λειψούς και τη Χάλκη, ενώ στη Ρόδο, στην Κω, στην Κάλυμνο, στην Πάτμο και στην Αστυπάλαια παρουσιάστηκε αισθητή μείωση της τουριστικής κίνησης.

Η Λέρος, η Κάσος, η Τήλος, η Νίσυρος, το Καστελλόριζο κινήθηκαν περίπου στα ίδια επίπεδα με το 1995. Οι Γερμανοί και Άγγλοι τουρίστες το 1996 παρουσίασαν σημαντική μείωση, ενώ αντίθετα σημαντική ήταν η αύξηση Αυστριακών, Φιλανδών, Ισραηλινών, Λιβανέζων, Σύρων και Τούρκων τουριστών. Ρώσοι, Τσέχοι, Σλοβάκοι, Ιρλανδοί, Πολωνοί και Ούγγροι τουρίστες επισκέφθηκαν το 1996 τη Δωδεκάνησο. Ως γνωστόν, όμως, στους μεν βασικούς προορισμούς ο τουρισμός εξαρτάται κυρίως απ' τις παραδοσιακές αγορές του μαζικού τουρισμού της Ευρώπης, ενώ για τα μικρότερα νησιά και ιδίως αυτά που στερούνται αεροδρομίων και λειτουργούν ως δορυφόροι των βασικών προορισμών, η πελατεία είναι Έλληνες τουρίστες, Ιταλοί και όσοι τουρίστες των πτήσεων τσάρτερ επιχειρούν να επισκεφθούν ακτοπλοϊκώς τα μικρά νησιά πλησίον κυρίως της Ρόδου, της Κω ή της Καρπάθου. Εδώ φυσικά ευδοκιμεί και η λεγόμενη πειρατεία των ημερήσιων εκδρομών με μικρά σκάφη και άνευ αδειας... Οι δυσκολίες της εσωτερικής επικοινωνίας μεταξύ των νησιών του συμπλέγματος και των λοιπών προορισμών του Αιγαίου, όπως και του πολύωρου και πολυέξοδου ταξιδιού απ' τον Πειραιά με τα πλοία της γραμμής απομονώνει αρκετά τα μικρά νησιά και ανεβάζει

αισθητά το κόστος των διακοπών σ' αυτά, παρά τις χαμηλές τιμές των καταλυμάτων. Και αυτό αφορά και τους Έλληνες τουρίστες αλλά και τους τουρίστες πακέτου. Έτσι ακριτικοί προορισμοί της Δωδεκανήσου περιμένουν αρχικά την αρωγή της πολιτείας και κινήσεις καλής θέλησης που να αφορούν το καθεστώς μετακίνησης, την προβολή των προορισμών τις ειδικές διευκολύνσεις για τις προβληματικές επιχειρήσεις κλπ. Ιδίως στα μικρά νησιά του Ανατολικού Αιγαίου επιχειρείται μια προσπάθεια ενεργοποίησης των μηχανισμών τους μέσω των τοπικών ενώσεων και φορέων για προώθηση του τουρισμού της ευρύτερης περιοχής κι αντιμετώπιση των τοπικών κοινών, προβλημάτων.

Αξίζει να σημειώσουμε πως οι κινήσεις, αυτές έχουν ιδιαίτερη αξία, τώρα που οι Τούρκοι επιχειρηματίες, έχουν ήδη αγοράσει ή νοικιάσει μονάδες (π.χ. Κως) και που το βάρος των χρεών και των προβλημάτων των ξενοδόχων οδηγεί εύκολα τους τελευταίους σε συμφωνίες κάθε λογής: ξεπούλημα, απελπιστικά χαμηλές τιμές αίτιοι εκπτώσεις, προσφορές κλπ. Άλλωστε, σε εποχές που ο ανταγωνισμός με τη γειτονική Τουρκία είναι ιδιαίτερα αυξημένος και το ηθικό των Ελλήνων επιχειρηματιών δεν είναι ιδιαίτερα ακμαίο, απαιτείται νέα δυναμική και αλλαγή γραμμής πλεύσης.

Οι υποδομές δημιουργούνται σιγά-σιγά με τους γνωστούς αργούς ρυθμούς, η δυνατότητα για θεματικό τουρισμό έχει ελπίδες κυρίως στους ήδη οργανωμένους προορισμούς, ενώ η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος είναι απαραίτητη για την ανταγωνιστικότητα των νησιών.

Ως επιταγή και προσταγή των καιρών προβάλλει για τη Νομαρχία Δωδεκανήσου η ομογενοποίηση του δωδεκανησιακού χώρου, που απαραίτητη προϋπόθεσή της είναι η κατ' αρχήν δυνατότητα παραμονής των κατοίκων στα νησιά με ταυτόχρονη επιδίωξη αύξησης των οικονομικών, κοινωνικών, πολιτισμικών σχέσεων.

«Η ολοκλήρωση των έργων συγκοινωνιακής υποδομής σ' όλα τα νησιά απετέλεσε την αφετηρία των προσπαθειών μας, με αντικειμενικό στόχο τη διάρρηξη του φράγματος της απομόνωσης, μιας απομόνωσης την οποία βιώνουμε και βιώνουν περισσότερο οι κάτοικοι των μικρών νησιών, ιδίως κατά τη χειμερινή περίοδο. Το νομαρχιακό συμβούλιο κατέθεσε συνολική πρόταση, οι δεδομένες συνθήκες όμως δεν επέτρεψαν μέχρι στιγμής να δοθεί οριστική λύση. Είναι αδιανόητος ο οποιοσδήποτε προγραμματισμός ανάπτυξης χωρίς την ύπαρξη αξιόπιστων και ρεαλιστικών συγκοινωνιών.

Η οποιαδήποτε υποδομή, το όποιο ύψος επενδύσεων για τη βελτίωση ολοκλήρωσή της δεν αποτελεί αυτοσκοπό αλλά το μέσο για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των πολιτών και των ξένων επισκεπτών.

Θεωρούμε πως αποτελεί προσαγή και αμετάκλητη επιλογή η υποχρέωσή μας για παρέμβαση στους τομείς: α) παροχής υπηρεσιών διοικητικής μορφής, β) στον τομέα της υγείας και ειδικότερα της προληπτικής ιατρικής, γ) στον τομέα της περίθαλψης, δ) στο χώρο της εργασίας και, τέλος, στον τομέα της κοινωνικής προστασίας. Ο πολίτης και η ευημερία του είναι το ζητούμενο.

Νομός Δωδεκανήσου Εξέλιξη ξενοδοχειακού δυναμικού 1994-1996

Νησιά	1996			1995			1994		
	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες	Μονάδες	Δωμάτια	Κλίνες
Ρόδος	505	33,445	63,465	489	32,536	61,681	493	29,804	56,057
Κως	257	15,873	30,214	250	15,151	28,793	247	13,332	25,269
Κάλυμνος	48	991	1,855	48	991	1,865	46	910	1,712
Λέρος	27	617	1,128	26	550	999	27	559	1,018
Πάτμος	41	925	1,758	41	925	1,758	40	878	1,672
Κάρπαθος	66	1,816	3,369	55	1,542	2,867	56	1,492	2,773
Κάσος	2	17	32	2	17	32	2	17	32
Σύμη	14	243	473	13	233	457	12	225	439
Τήλος	3	50	97	2	38	73	2	38	65
Νίσυρος	3	96	188	3	96	188	3	93	179
Καστελλόριζο	1	17	32	1	17	32	1	17	32
Ασιτυπάλαια	4	63	107	4	63	107	4	65	112
Λειψοί	1	15	28	1	15	28	1	15	28
Χάλκη	5	44	88	4	38	70	3	13	26
Σύνολο	977	54,212	102,834	939	52,212	98,940	937	47,458	89,414

Κύρια πλουτοπαραγωγική πηγή ο τουρισμός. Χώρος επενδύσεων και απασχόλησης μεγάλου μέρους του ενεργού πληθυσμού της περιοχής. Η κάθε δυνατή προσπάθεια στήριξης, αναβάθμισης και επίλυσης των διαρθρωτικών προβλημάτων αυτού του τομέα παραμένει στις καθημερινές δράσεις της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης. Ο συντονισμός, όμως και η κοινή δράση όλων των εμπλεκόμενων φορέων ως και η κατάρτιση ειδικού πενταετούς πλάνου, θεωρούμε πως αποτελούν προαπαιτούμενα κατ' αρχήν της διατήρησης των σημερινών κεκτημένων και κατά δεύτερο της διερεύνησής τους.

Αποτελεί κοινό τόπο ότι το κενό της προετοιμασίας συνολικά της διοίκησης απετέλεσε εμπόδιο για την απρόσκοπτη και ταχεία υλοποίηση του προγράμματος δημοσίων επενδύσεων του Β' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης.

Αυτή η διαπίστωση μας οδήγησε στη λήψη της απόφασης για την έναρξη των διαδικασιών σύνταξης του νέου πενταετούς ή δεκαετούς προγράμματος ανάπτυξης.

Η μορφοποίηση του ζητούμενου, ο καθαρισμός των στόχων, η ιεράρχηση των βη-

μάτων, εάν και εφόσον συντελεσθούν, διαμορφώνουν συνθήκες επιτυχούς λειτουργίας και δράσης. Σ' αυτήν την προσπάθεια όλοι καθιστάμεθα κοινωνοί και συμμετοχοί. Το προσκλητήριο απευθύνεται στον καθένα χωριστά και σε όλους μαζί.

Στις νέες υπό διαμόρφωση συνθήκες ο τόπος έχει ανάγκη την ενεργό συμμετοχή όλων των υγιών κοινωνικών, οικονομικών, πολιτικών δυνάμεων.

Δεν περισσεύει κανείς, οι στείρες αντιπαραθέσεις φαλκιδεύουν την προσπάθεια υλοποίησης των κοινών στόχων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Η ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΩΝ ΑΝΙΣΟΤΗΤΩΝ-ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Α) Στόχος, η ένταξη των έργων σε προγράμματα υπουργείων

Τα Δωδεκάνησα ψάχνουν κι αυτά δρόμους και τρόπους να περιοριστούν οι ανισότητες ανάμεσα σε νησιά και δήμους του νομού, να βελτιωθεί η ποιότητα Ζωής των κατοίκων, να διαμορφωθούν συνθήκες ευνοικές για δημιουργία νέων θέσεων παραγωγικής εργασίας να προχωρήσουν σημαντικά για τη ζωή όλων έργα υποδομής, να ενισχυθεί και να επανακαθοριστεί ο τουρισμός.

Οι δυσκολίες - αποδέχεται η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση είναι πολλές και η προσπάθεια σκοντάφτει «σε ανελαστικές διαδικασίες και θεσμικές αδικαιολόγητες αγκυλώσεις» Παρ' όλα αυτά έχουν κωδικοποιηθεί προτάσεις, στόχοι και επιδιώξεις στο πλαίσιο μιας αναπτυξιακής πορείας των επόμενων χρόνων

Θα παραθέσουμε αποσπάσματα απ' την εισήγηση της τελικής πρότασης για το 3^ο ΚΠΣ της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δωδεκανήσου προσπαθώντας να περιγράψουμε τόσο την φιλοσοφία όσο και τις πρακτικές που επιδιώκονται

Από τα μέσα του 1999 το ύψος των πόρων του Γ ΚΠΣ είχε προσδιοριστεί για την Περιφέρειά μας σε περισσότερα από 200 δι σ, με προοπτικές αύξησής τους

Με το τελευταίο έγγραφο της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου τον Απρίλιο του 2000, το σύνολο της δημόσιας δαπάνης ανέρχεται σε 163 δις., ποσό από το οποίο, αυτό που αναλογεί και σε μας θα πρέπει να διατεθεί σε μια χρονική περίοδο 6 έως 8 χρόνων, γίνεται λοιπόν αμέσως φανερό ότι δεν μιλάμε για πακτωλό χρημάτων που ξαφνικά θα φθάσουν στο νομό, αλλά για 10-15 περίπου δις, τα οποία θα διατίθενται ανά έτος για την υλοποίηση ενός τόσο μεγαλόπνοου σχεδίου. Από την άλλη πλευρά είμαστε υποχρεωμένοι να σεβαστούμε το γεγονός, γιατί κι εμείς το αξιώσαμε. Ότι οι άξονες στους οποίους πρέπει να δώσουμε έμφαση, είναι αυτό που τελικά έχουν εγκριθεί από το ΥΠΕΘΟ μετά από απόφαση του Περιφερειακού Συμβουλίου.

Οι επιμέρους πιστώσεις που διατίθενται για την υλοποίηση καθενός από τους πολύ σημαντικούς αυτούς άξονες δεν μπορεί να θεωρηθούν ικανοποιητικές όταν είναι γνωστό ότι οι ελλείψεις μας είναι τεράστιες Κυρίαρχο στοιχείο, επομένως, στην εποχή της όποιας τελικής μας πρότασης, θα αποδειχθεί η αποδοχή από μέρους της Κυβέρνησης της ένταξης μεγάλων έργων μας σε προγράμματα των υπουργείων κι όχι η χρηματοδότησή τους εις βάρος του περιφερειακού μας προγράμματος Αυτά αφορούν

κυρίως μεγάλα έργα οδοποιίας και λιμενικά έργα ή άλλα, των οποίων η συνεχής αναζήτηση τρόπου μεταφοράς στα ταμειακά των άλλων αντίστοιχων υπουργείων, για τα οποία δεν γνωρίζουμε, δυστυχώς, πολλά πράγματα, θα οδηγήσει στην ικανοποίηση μεγαλύτερου μέρους των αναγκών μας παράλληλα, όμως, θα μπορούσαμε, ενοποιώντας π.χ. για σύνολο δήμων ή νησιών κοινά και όμοια προβλήματα, όπως αποχετεύσεις και βιολογικούς καθαρισμούς, να πετυχαίνουμε τη

χρηματοδότηση μέσα από άλλα ταμεία όπως το ταμείο συνοχής, έργα μεγάλης κλίμακας και κοινής αξιοποίησης, τα οποία διαφορετικά δεν θα πραγματοποιηθούν.

Αυτό δεν γίνεται σαφές με την πρόταση που έχουμε, κάτι τέτοιο όμως θα μπορούσε και τώρα να γίνει, αφού η τελική διαμόρφωση ανήκει σε μας και είναι δυνατή μέσα στα συγκεκριμένο κοινοτικό πλαίσιο, η υλοποίηση ειδικών πολιτικών ή η συνολική και ενιαία αντιμετώπιση κοινών κι όμοιων προβλημάτων δήμων και κυρίως νησιών που δεν πρέπει να χάσουν την επαφή τους με τη συνολική πορεία ανάπτυξης που θα αποκτηθεί από τον υπόλοιπο νομό.

Αντιμετώπιση της απομόνωσης και του νησιωτικού Χαρακτήρα

Ο πιο ενδεικτικός, της αντίληψης του Γ' ΚΠΣ άξονας για τον νομό μας, είναι αυτός, με αντικείμενο και στόχο την αντιμετώπιση της απομόνωσης και του νησιωτικού χαρακτήρα.

Ο σύνθετος αυτός στόχος του πρώτου άξονα επιδιώκεται να πραγματοποιηθεί μέσα από έργα που αφορούν: εναέριες - θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές, αγροτικές δράσεις και ιδιωτική συμμετοχή, υποδομές και δράσεις για την αλιεία, δράσεις στήριξης ΜΜΕ και άλλες συμπληρωματικές ενέργειες.

Η ανάγκη ολοκλήρωσης αεροδρομίων και ελικοδρομίων όπως και η συζήτηση για τη δημιουργία νέων, δεν έχει σταματήσει, ούτε καταλήξει οριστικά το ασύμφορο κάποιων γραμμών οι μικροί διάδρομοι κάποιων αεροδρομίων και η ανυπαρξία αεροπορικής σύνδεσης ακόμα και της πρωτεύουσας του νομού με την Αστυπάλαια, Λέρο, Κω και αύριο, ίσως, με Κάλυμνο, γεννά πολλά ερωτηματικά για το αν και κατά πόσο θα έχει συμβάλει αποφασιστικά η ΥΠΑ στην άρση της απομόνωσης των μικρών νησιών μας με την υλοποίηση του προγράμματος, γιατί απλά συμπληρώνει υποδομές παλιών έργων της.

Αυτή μάλιστα η αμφιβολία, γίνεται ακόμα πιο έντονη από την εκφρασμένη πα

πρόθεση της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας να προχωρήσει στην αντικατάσταση των μικρών αεροσκαφών που εξυπηρετούν σήμερα Καστελόριζο και Κάσο με κίνδυνο να μείνουν ξαφνικά χωρίς αεροπορική σύνδεση.

Σίγουρα οι Ζυμώσεις ενός ολόκληρου χρόνου είχαν θετικό αποτέλεσμα όσον αφορά την αναγνώριση της ανάγκης επιδότησης αυτών των γραμμών, γεγονός που φαίνεται ότι έχει επιτευχθεί, αλλά αυτό δεν φθάνει γιατί οι μεγάλες αεροπορικές εταιρίες πολύ λίγο ενδιαφέρονται για την εκμετάλλευση γραμμών που επιδοτούνται όπως της Κάσου ή του Καστελόριζου σε σχέση με άλλες γραμμές πολύ πιο αποδοτικές και χωρίς την επιδότηση.

Λογική θα ήταν η πρόταση δημιουργίας Δωδεκανησιακής Αεροπορικής Εταιρίας με συμμετοχή, αν χρειασθεί, και της ΝΑ και της ΤΕΔΚ κυρίως όμως ιδιωτών για την κάλυψη του κενού που σίγουρα θα προκύψει.

Κατ' αντιστοιχία των αερομεταφορών μέχρι σήμερα μιλούσαμε μόνο για την καθυστέρηση ολοκλήρωσης των λιμενικών μας έργων, των αλιευτικών καταφυγίων και φυσικά των όποιων μαρίνων είχαν ξεκινήσει.

Η διαμαρτυρία των νησιωτών για την αποδεδειγμένη ταλαιπωρία τους, τα υψηλά κόμιστρα και η πλημμελής εξυπηρέτησή τους ήταν διαρκής και μόνιμη και δικαιολογημένα εξακολουθεί να παραμένει.

Τελευταία, στον συνολικό αυτό προβληματισμό ενσωματώθηκαν νέες ιδέες, όπως νέος σχεδιασμός γραμμών -κορμού και κλάδων, ταχύπλοα σκάφη νέας τεχνολογίας και άλλα.

Φθάσαμε έτσι στον σχεδιασμό του Γ' ΚΠΣ, κουβαλώντας προβλήματα χρόνων άλτα, ανάγκες χρόνων που πρέπει να καλυφθούν, επιτέλους και προβληματισμό έντονο για το πώς ενσωματώνονται οι νέες εξελίξεις στα μέχρι σήμερα δεδομένα και στις αυριανές ανάγκες.

Ευτυχώς, εδώ η ιδιωτική πρωτοβουλία όπως και αυτή κάποιων νησιωτικών δήμων αρχίζει να μπαίνει με δυναμικό τρόπο στην αγορά, διαμορφώνοντας νέες προοπτικές και ξεπερνώντας το ίδιο το κράτος που δεν μπόρεσε να πιασέψει τους ιδιώτες εφοπλιστές.

Ωστόσο, με ένα ύψος πιστώσεων, περίπου 11 δισ. δρχ. δεν είναι δυνατόν να γίνουν έργα ύψους με σημερινά και αντικειμενικά δεδομένα πολύ μεγαλύτερα Αυτό που μπορεί και πρέπει να γίνει είναι κυρίως να απαιτηθεί η ανάληψη της χρηματοδότησης

από ΕΠ λιμενικών έργων μεγάλης οικονομικής κλίμακας

Κάτι ανάλογο προτείνεται για τις χερσαίες μεταφορές συνολικού ύψους διατιθέμενων πιστώσεων περίπου 11 δισ δρχ προτάσσονται έργα που εκτιμάται πως πρέπει να αναληφθούν από Εθνικούς Πόρους.

Σ' ότι αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές, το σύνολο των έργων που προτείνονται για χρηματοδότηση από ταμειακά προγράμματα φτάνει τα 15 δισ. δρχ. τα έργα που προτείνεται να χρηματοδοτηθούν απ' το ΠΕΠ Ν. Αιγαίου φτάνουν τα 11,4 δισ. δρχ. Τα έργα που προτείνεται να χρηματοδοτηθούν από ίδιους πόρους του Λιμενικού Ταμείου Δωδεκανήσου φτάνουν σε προϋπολογισμό τα 400 εκατ. δρχ

Προστασία περιβάλλοντος και βιώσιμη διαχείριση φυσικών πόρων

Προτείνουμε συνολική πρόταση παραγωγής πόσιμου νερού στ' άνυδρα νησιά του νομού για τη βιώσιμη ανάπτυξή τους, ακόμη προτείνουμε :

- Τη δημιουργία ύδρευσης, κεντρικούς αγωγούς αποχέτευσης και έργα επεξεργασίας διάθεσης λυμμάτων
- Τη Δημιουργία και οργάνωση ΧΥΤΑ (Χώρων Υγειονομικής Ταφής Απορριμμάτων)
- Έργα αποκατάστασης χώρου ανεξέλεγκτης διάθεσης απορριμμάτων
- Έργα αποκατάστασης φυσικού περιβάλλοντος παλαιών λατομικών περιοχών
- Προμήθεια εξοπλισμού διαχείρισης των απορριμμάτων και εφαρμογές ανακύκλωσης.
- Ενέργειες πρόληψης και θωράκισης σε φυσικές καταστροφές.
- Την αξιοποίηση των επιφανειακών νερών (και υπάρχουν αρκετά, όπως απέδειξε η μελέτη μας, του 1999). για να σταματήσει η εναγώνια αναζήτηση υπόγειων νερών τα οποία δεν είναι και ανεξάντλητα προτάθηκε η εγγραφή αυτού του έργου με πίστωση 500 εκατ. δρχ. και επίσης, προτάθηκε η δημιουργία μονάδας διαχείρισης και αξιοποίησης αστικών και βιομηχανικών απορριμμάτων Ν Ρόδου, προϋπολογισμού 2.000.000.000 δρχ.

Όλοι οι ΧΥΤΑ που θα δημιουργηθούν, έχουν απαραίτητη προϋπόθεση την παράλληλη έναρξη και της ανακύκλωσης ανακυκλώσιμων στοιχείων των

απορριμμάτων με τη μία ή την άλλη κατεύθυνση.

Προστασία δομημένου περιβάλλοντος

Προτείνονται :

- Προσδιορισμός συχνότητας σεισμών μεγέθους 7,5 -8,0 κλίμακας ρίχτερ και των πιθανών επιπτώσεων ενός μέλλοντικού του αυτού μεγέθους σεισμού στο νησί της Ρόδου (προϋπολογισμού 50 εκατ. δρχ.)
- Έλεγχος σεισμικής ικανότητας δημοσίων κτιρίων του Ν. Δωδεκανήσου (προϋπολογισμού 50 εκατ. δρχ)
- Αναβάθμιση του υπάρχοντος σεισμολογικού δικτύου στο Ν. Δωδεκανήσου σε δορυφορικό ψηφιακό σύστημα (προϋπολογισμού 55 εκατ. δρχ.)
- Σχεδιασμός για την επέκταση των πολεοδομικών συγκροτημάτων και τον καθορισμό των χρήσεων της γης ΝΑ (προϋπολογισμού 35 εκατ. δρχ)

Προστασία Φυσικού Περιβάλλοντος

Περιλαμβάνονται:

- Έργα προστασίας και ανάδειξης φυσικών πόρων, εδάφους, νερού, χλωρίδας, πανίδας για την αντιμετώπιση της διάβρωσης, της υφαλμύρωσης, της ρύπανσης κ.λπ.
- Εφαρμογές εξοικονόμησης ενέργειας και υδάτινων πόρων
- Προμήθεια εξοπλισμού και μέσων αντιμετώπισης ρύπανσης θαλασσών, καθώς και άλλων έκτακτων περιβαλλοντικών κινδύνων, ενέργειας και έργα προστασίας των φυσικών πόρων των νησιών της τέταρτης ομάδας.

Όμως δεν μπορούμε να μιλάμε για εξοικονόμηση ενέργειας και να μὴν αναφερθούμε στην ανάγκη ολοκλήρωσης της διαδικασίας χωροθέτησης του νέου εργοστασίου της ΔΕΗ

Διαχείριση φυσικών πόρων

Περιλαμβάνονται :

- Μέτρα σύλληψης, συγκέντρωσης και διαχείρισης νερού για την άρδευση γεωργικών περιοχών και
- Δημιουργία δικτύων άρδευσης, με ενέργειες και έργα διαχείρισης και προστασίας δασικών εκτάσεων

Τουρισμός

Στόχος για τον τουρισμό είναι ο έλεγχος της τουριστικής ανάπτυξης και ο αναπροσανατολισμός της.

Έτσι επιθυμούνται η βελτίωση των τουριστικών υποδομών του θαλάσσιου τουρισμού, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος, η ποιοτική αναβάθμιση του τουρισμού, η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου σε περιοχές με έντονη τουριστική δραστηριότητα, ο περιορισμός του εποχικού χαρακτήρα του τουρισμού, η διάχυση της τουριστικής κίνησης σε περιοχές με μικρότερη ανάπτυξη, η δημιουργία εναλλακτικών μορφών τουρισμού και η παράλληλη με τον τουρισμό προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς. Επίσης, η δημιουργία νέων μορφών εναλλακτικού τουρισμού, μέσα από τις οποίες είναι δυνατό να φιλοξενηθεί και τους χειμερινούς μήνες σημαντικός αριθμός τουριστών εάν διαμορφωθούν κατάλληλα οι προϋποθέσεις προσέλκυσής τους και παραμονής τους μέσα από ειδικές πολιτικές εναλλακτικών τουριστικών προϊόντων

Υποδομές Θαλάσσιου τουρισμού δράσεις ενίσχυσης θαλάσσιου τουρισμού με συμμετοχή του ιδιωτικού φορέα.

- Προτείνονται : η ολοκλήρωση της μαρίνας της Ρόδου (Β' φάση) προϋπολογισμού 2.000.000.000 δρχ. Επίσης, η δημιουργία και η ολοκλήρωση καταφυγίων:
- Καταφύγιο σκαφών αναψυχής στους Πάλλους (150.000.000 δρχ.) Νισύρου.
- Καταφύγιο σκαφών αναψυχής στα Πηγάδια (400.000.000 δρχ.) Καρπάθου.
- Καταφύγιο σκαφών αναψυχής Αστυπάλαια 1.250.000.000 δρχ)
- Καταφύγιο σκαφών αναψυχής στο Λακκί Λέρου (400.000.000 δρχ.).
- Καταφύγιο σκαφών αναψυχής στο Λιμνιώνα Νήσου Κω (400.000.000 δρχ.).
- Καταφύγιο σκαφών αναψυχής στο Πλημμύρι (400000.000 δρχ.).
- Καρνάγιο Καλύμνου (500.000.000 δρχ).

Ακόμη, προτείνονται δράσεις ενίσχυσης θαλάσσιου τουρισμού με τη συμμετοχή του

ιδιωτικού φορέα (Δελφινάριο προϋπολογισμού 300.000.000 δρχ. και υποθαλάσσιο πάρκο προϋπολογισμού 300.000.000 δρχ.)

Ενισχύσεις τουριστικής υποδομής

Προτείνεται :

- Η δημιουργία κέντρου ιστιοσανίδας Ρόδου προϋπολογισμού 70.000.000 δρχ. και κέντρο ιστιοσανίδας Καρπάθου προϋπολογισμού 50.000.000 δρχ. Ακόμη
- Ο εκσυγχρονισμός της πίστας ποδηλασίας Διαγόρα σε σύγχρονο ποδηλατοδρόμιο, (προϋπολογισμού 500.000.000 δρχ),
- Η δημιουργία κέντρου σκοποβολής και τοξοβολίας στην Ψίνθο (προϋπολογισμού 150.000.000 δρχ.),
- Η δημιουργία κέντρου αθλητικής προετοιμασίας Αγ Σουλά, (προϋπολογισμού 300.000.000 δρχ.),
- Η δημιουργία εργομετρικού κέντρου (προϋπολογισμού 100.000.000 δρχ),
- Η δημιουργία πίστας μηχανοκίνητου αθλητισμού (προϋπολογισμού 4.000.000.000 δρχ.),
- Η επαναλειτουργία των ιαματικών λουτρών Νισύρου,
- Η επαναλειτουργία γκολφ Αφάντου,
- Η δημιουργία δύο γκολφ Νότιας Ρόδου και Δ, Πεταλούδων,
- Η δημιουργία γκολφ Κω,
- Η δημιουργία Μεγάρου Μουσικής -συνεδρίων -εκθέσεων (προϋπολογισμού 10.000.000.000 δρχ.).

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Προτείνονται συμπληρωματικά : ▪ η δημιουργία μουσείου παλιάς τεχνολογίας, προϋπολογισμού 100.000.000 δρχ. ▪ η δημιουργία πολυδύναμων αιθουσών στα μικρά και απομονωμένα νησιά, προϋπολογισμού 300.000.000 δρχ. και ▪ η δημιουργία Δωδεκανησιακού κέντρου εικαστικών τεχνών, προϋπολογισμού 400.000.000 δρχ.

ΠΡΩΘΗΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Προτείνονται διαδρομές οικολογικού πολιτιστικού αρχαιολογικού, γεωλογικού ενδιαφέροντος σε Κάσο, Αγαθονήσι, Νίσυρο, Σύμη, Μεγίστη, Τήλος. ορειβατικός και θρησκευτικός τουρισμός για τη Χάλκη κ.α.

- Η δημιουργία κέντρων αναρρίχησης και ορειβασίας,
- Η δημιουργία υποθαλάσσιου μουσείου αλιευτικών σκαφών κ.ά, συνολικού προϋπολογισμού 2 δις. Δρχ.

Φυσικά, προωθούνται μέτρα, ιδέες και προτείνονται έργα και δράσεις ενίσχυσης και αξιοποίησης δυναμικών νησιωτικών κέντρων ανάπτυξης ειδικά έργα για την ανάπτυξη νησιών με χαμηλή οικονομική δυνατότητα, αγροτικές δράσεις με ιδιωτική συμμετοχή, και η δημιουργία υποδομής για την αλιεία για τη στήριξη των ΜΜΕ κ.α.

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΑ ΜΙΚΡΑ ΝΗΣΙΑ

Η Ρόδος και η Κως διαθέτουν την πείρα και την γνώση του τουρισμού και πολλά είναι όσα μπορούν να διδαχθούν τα άλλα νησιά απ' την πορεία των δύο βασικών προορισμών στη Δωδεκάνησο, τόσο θετικά όσο και αρνητικά. Το κάθε νησί μπορεί και πρέπει να στραφεί σε διαφορετικό μοντέλο περαιτέρω ανάπτυξης. Η Λέρος μπορεί να ακολουθήσει το μαζικό μοντέλο, η Κως μπορεί να συμπαρασύρει τη Νίσυρο και τα γύρω της νησιά, η Πάτμος να αναπτύξει τον θρησκευτικό τουρισμό ή άλλες μορφές θεματικού τουρισμού, η Κάρπαθος και η Κάσος πιο απομακρυσμένες μπορούν να επιλέξουν δικό τους εναλλακτικό μοντέλο, η Σύμη αναπτύχθηκε μέσω της Ρόδου και στηρίζεται στις ημερήσιες εκδρομές, κάτι το οποίο μπορεί να ισχύσει και για άλλα νησιά -δορυφόρους κ.ο.κ.

Με βάση ένα τέτοιου τύπου οργανόγραμμα που αναγνωρίζει 4 ευρύτερες περιοχές (Ρόδος, Σύμη, Κως, Νίσυρος, γύρω νησιά. Κάρπαθος - Κάσος και τέλος βόρειο συγκρότημα Ν. Δωδεκανήσου) επιχειρείται να γίνουν παρεμβάσεις ουσίας από πλευράς της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δωδεκανήσου σε σχέση με τον τουρισμό. Τα πολύ μεγάλα και ακριβά έργα που έχουν προταθεί για το Γ' ΚΠΣ όπως και το αίτημα να χρηματοδοτηθούν τα περισσότερα απ' τα τομεακά προγράμματα των υπουργείων φανερώνει πως τα έργα αυτά είναι έργα πνοής και ανάγκης για τα νησιά της

Δωδεκανήσου. Για παράδειγμα, τόσο το αεροδρόμιο στη Λέρο όσο και η δημιουργία μιας γέφυρας μεταξύ Λέρου και Καλύμνου θα ενίσχυε τη θέση, αλλά και το επίπεδο Ζωής και στα γύρω νησιά. Το ίδιο σημαντικό είναι για την Κάλυμνο το λιμάνι. Έτσι κι αλλιώς οι σχετικές προτάσεις έχουν συνταχθεί με βάση τις ανάγκες και τις διεκδικήσεις των τοπικών φορέων και των κατοίκων των νησιών.

Η δράση προβολής έχει φέρει σημαντικά συνολικά αποτελέσματα. Έχει ήδη αυξηθεί σε ποσοστό της τάξης του 7% -8% η κίνηση των ημεδαπών τον Απρίλιο και τον Μάιο για τη φετινή χρονιά.

Ο Δωδεκανησιακός Οργανισμός Τουρισμού προσπαθεί προς αυτή την κατεύθυνση. Επίσης, προσπαθεί να οργανώσει την προβολή με τέτοιο τρόπο, ώστε στις εκθέσεις του εξωτερικού και του εσωτερικού να υπάρχει παρουσία σε κοινό χώρο όλων των νησιών και ανάλογο επιχειρείται και σε σχέση με τα έντυπα, τα φυλλάδια, τη διαφήμιση και τις λοιπές δράσεις προβολής.

Η δράση προβολής έχει φέρει σημαντικά συνολικά αποτελέσματα. Έχει ήδη αυξηθεί σε ποσοστό της τάξης του 7% -8% η κίνηση των ημεδαπών τον Απρίλιο και τον Μάιο για τη φετινή χρονιά. Απώτερος στόχος είναι να λειτουργήσει τόσο η νομαρχία όσο και ο Δωδεκανησιακός Οργανισμός Τουρισμού ως μοχλός ανάπτυξης και ως συνδεδεμένος κρίκος μεταξύ όλων των νησιών ακόμη κι αυτών που δεν έχουν τις δυνάμεις να αυτοπροβληθούν στις αγορές ή να προωθήσουν από μόνα τους την τουριστική τους ανάπτυξη. Η δημιουργία μιας ενιαίας Περιφέρειας για όλα τα νησιά του Αιγαίου, κάτι το οποίο φαίνεται πως προετοιμάζεται και δρομολογείται για τα επόμενα χρόνια, θα ενισχύσει ακόμη περισσότερο τα παραπάνω προβλήματα, τις ανισότητες και τις αδυναμίες αν δεν επιλυθούν πρώτα θέματα ουσίας και πρακτικά ζητήματα. Αν υπάρχουν αντικειμενικές δυσκολίες με τη ύπαρξη της έδρας της Περιφέρειας Ν Αιγαίου στη Σύρο, για τους Δωδεκανήσιους, φανταστείτε πόσα προβλήματα για όλους θα δημιουργούσε η ύπαρξη μιας μόνο έδρας για όλο το Αιγαίο και η αποδυνάμωση του ρόλου της νομαρχιακής αυτοδιοίκησης όχι μόνο για τα τουριστικά πράγματα αλλά και γενικότερα.

B) Προτεραιότητα στην καταπολέμηση των ανισοτήτων (Κως και τα άλλα νησιά)

Γνώμονας της περαιτέρω τουριστικής αξιοποίησης, κάθε νησιού σε κάθε νομό και κάθε περιφέρεια οφείλει πλέον να είναι κατ' αρχήν η αντιμετώπιση κατ' ουσίαν των υπαρχόντων ανισοτήτων, αλλά και των σοβαρών ελλείψεων υποδοχής. Η βελτίωση του επιπέδου ζωής ντόπιων κατοίκων αλλά και ξένων επισκεπτών είναι το πρώτο βήμα και η επιλογή μοντέλου τουριστικής ανάπτυξης διαφορετικού για κάθε σημείο το επόμενο. Όλα τα παραπάνω ακόμη και οι προσπάθειες, μπορούν να προβληθούν στις κατάλληλες αγορές, ανάλογα και μέσα απ' τις κατευθύνσεις των ειδικών. Αυτό που εμείς επισημαίνουμε είναι το γεγονός ότι οι κύριοι τουριστικοί προορισμοί έχουν καταφέρει σε μεγάλο βαθμό να εδραιωθούν και να λειτουργούν ανταγωνιστικά, δεν ισχύει όμως αυτό για τους λοιπούς που αγωνίζονται ακόμα για την καλύτερη σύνδεσή τους με την κεντρική Ελλάδα και τους γείτονές τους, αλλά για θέματα καθημερινής επιβίωσης σε απομονωμένα εδάφη. Όλα τα παραπάνω παρουσιάζονται αναλυτικά στις σελίδες που ακολουθούν. Επί του παρόντος θα εξετάσουμε την εικόνα της περασμένης χρονιάς με βάση τα επίσημα στατιστικά στοιχεία του ΕΟΤ και θα τονίσουμε πως για το 2000 τα τουριστικά πράγματα διαφαίνονται θετικά, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των παραγόντων.

Αξίζει να ξεκινήσουμε απ το γεγονός ότι μέχρι τα τέλη Μαΐου (30.5.2000) τα επίσημα στατιστικά στοιχεία του ΕΟΤ για το 1999 περιλάμβαναν ότι αφορούσε τους μήνες από Ιανουάριο μέχρι Σεπτέμβριο της περασμένης Χρονιάς. Επειδή ωστόσο φανερώνουν αρκετά για την τουριστική σεζόν που κάθε Χρόνο αρχίζει να φθίνει ούτως ή άλλως, απ' τον Σεπτέμβριο μήνα, τα χρησιμοποιούμε ως ενδεικτικά της συνολικής πορείας.

Σ' ότι αφορά τις αφίξεις αλλοδαπών Τουριστών κατά σταθμό εισόδου και μέσο μεταφοράς στα αεροδρόμια Ζακύνθου, Θήρας, Καρπάθου, Κέρκυρας, Κεφαλληνίας, Κω, Μυτιλήνης, Ρόδου, Σάμου, Σκιάθου και Χίου, παρατηρήθηκε αύξηση της κίνησης σε ποσοστό άνω των 7,4% (Σάμος) και μέχρι 71,43% (Χίος). Μείωση της κίνησης αφίξεων αλλοδαπών παρατηρήθηκε μόνο στη Μύκονο (-2,46%) και στη Λήμνο (13.53%)

ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΗΜΕΡΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ
ΣΤΙΣ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ*

Νομός	1996	1997	1998	1999
<i>Ιονίων Νήσων</i>				
Κερκύρας	504.349	425.462	440.660	477.353
Κέρκυρα (νήσος)	503.316	424.575	437.806	473.365
Λευκάδας	79.950	106.396	103.205	102.925
Κεφαλληνίας	102.379	140.707	127.396	147.919
Ζακύνθου	124.438	131.668	197.034	223.158
Σύνολο	811.616	805.233	686.295	951.355
<i>Βορείου Αιγαίου</i>				
Λέσβου	172.669	213.772	223.765	276.363
Χίου	80.788	96.064	100.434	98.036
Σάμου	139.814	155.851	166.992	186.413
Σύνολο	393.271	470.687	491.191	560.812
<i>Νοτίου Αιγαίου</i>				
Κυκλάδων	521.753	562.741	639.397	648.730
Δωδεκανήσου	817.446	763.236	844.115	867.086
Ρόδος (νήσος)	596.551	595.336	637.112	638.754
Σύνολο	1.339.209	1.325.977	1.483.512	1.515.316

ΜΕΣΗ ΕΤΗΣΙΑ ΠΑΗΡΟΤΗΤΑ ΣΤΑ
ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ*

Νομός	1996 (%)	1997 (%)	1998 (%)	1999 (%)
<i>Ιονίων Νήσων</i>				
Κερκύρας	62,27	69,21	76,61	77,78
Κέρκυρα (νήσος)	62,29	69,30	76,77	77,81
Λευκάδας	47,11	61,60	58,24	62,44
Κεφαλληνίας	49,46	45,49	53,99	56,06
Ζακύνθου	61,29	68,23	83,79	83,57
Σύνολο	60,20	66,15	75,18	76,43
<i>Βορείου Αιγαίου</i>				
Λέσβου	44,45	45,45	45,41	49,08
Χίου	45,82	46,18	47,10	55,83
Σάμου	61,81	63,68	64,63	74,54
Σύνολο	52,54	54,24	54,70	61,40
<i>Νοτίου Αιγαίου</i>				
Κυκλάδων	48,92	52,33	56,35	54,72
Δωδεκανήσου	70,76	79,00	82,06	86,65
Ρόδος (νήσος)	72,95	81,19	93,99	87,38
Σύνολο	67,73	75,15	78,16	82,32

Οι προορισμοί που αύξησαν περισσότερο απ' όλους τις αφίξεις αλλοδαπών αεροπορικάς το 9μηνο ήταν πέραν της Χίου, η Κεφαλλονιά (+36,2%), η Σαντορίνη (+22,8%), η Ρόδος (+20,6%), η Ζάκυνθος (+17,63%).

Σ' ότι αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές (βασικοί λιμένες εισόδου) υπήρξε πτώση: Στην Κέρκυρα η κίνηση αλλοδαπών μειώθηκε κατά 61,33% και στη Ρόδο κατά 21,62%.

ΔΙΑΗΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΕ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ*

Νομός	1996	1997	1998	1999
<i>Ιονίων Νήσων</i>				
Κερκύρας	2.439.270	2.824.502	3.124.914	3.232.988
Κέρκυρα (νήσος)	2.434.826	2.819.155	3.117.666	3.221.778
Λευκάδας	49.225	116.767	109.163	108.257
Κεφαλληνίας	228.187	190.184	247.463	354.982
Ζακύνθου	417.691	622.851	1.568.379	1.712.907
Σύνολο	3.134.373	3.754.304	5.049.919	5.409.134
<i>Βορείου Αιγαίου</i>				
Λέσβου	474.277	369.803	345.689	408.787
Χίου	96.987	82.226	81.656	115.212
Σάμου	745.742	822.055	782.375	902.547
Σύνολο	1.257.006	1.274.084	1.209.720	1.426.546
<i>Νοτίου Αιγαίου</i>				
Κυκλάδων	809.604	907.591	1.070.048	944.981
Δωδεκανήσου	11.101.227	12.374.390	13.079.227	15.244.297
Ρόδος (νήσος)	7.423.051	8.238.210	8.326.030	10.239.689
Σύνολο	11.910.231	13.281.981	14.149.275	16.189.278

ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΗΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ ΚΑΙ ΗΜΕΔΑΠΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΕ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ*

Νομός	1996	1997	1998	1999
<i>Ιονίων Νήσων</i>				
Κερκύρας	2.943.619	3.250.964	3.565.574	3.710.341
Κέρκυρα (νήσος)	2.938.142	3.243.730	3.553.472	3.695.143
Λευκάδας	129.175	223.163	212.368	211.182
Κεφαλληνίας	331.066	330.891	374.859	502.901
Ζακύνθου	542.129	754.519	1.765.413	1.936.065
Σύνολο	3.945.989	4.559.537	5.918.214	6.360.489
<i>Βορείου Αιγαίου</i>				
Λέσβου	586.946	588.575	569.454	685.150
Χίου	177.775	178.290	182.090	213.248
Σάμου	885.536	977.906	949.367	1.088.960
Σύνολο	1.650.277	1.744.771	1.700.911	1.987.358
<i>Νοτίου Αιγαίου</i>				
Κυκλάδων	1.330.767	1.470.332	1.709.445	1.593.711
Δωδεκανήσου	11.918.673	13.137.626	13.923.342	16.111.383
Ρόδος (νήσος)	8.018.603	8.833.546	9.463.142	10.878.443
Σύνολο	13.249.440	14.607.958	15.632.787	17.705.094

Οι διανυκτερεύσεις αλλοδαπών και ημεδαπών σε ξενοδοχειακά καταλύματα φέρνουν πρώτη σε κατάταξη την περιφέρεια Ν. Αιγαίου, με 17.705.094 πραγματοποιηθείσες διανυκτερεύσεις, εκ των οποίων 0110.878.443 αφορούν τη Ρόδο. Ο Νομός Κυκλάδων δεν ξεπερνά το 1.593.711 διανυκτερεύσεις (επίσημως καταγεγραμμένες - προσωρινά στοιχεία ΕΟΤ). Ακολουθεί η περιφέρεια Ιονίων Νήσων με 6.360.489 διανυκτερεύσεις, εκ των οποίων οι περισσότερες (3.695.143) πραγματοποιήθηκαν στη νήσο Κέρκυρα και στη Ζάκυνθο (1.936.065). Το Βόρειο Αιγαίο "ανέβασε" κατά πολύ τις διανυκτερεύσεις που πραγματοποιήθηκαν το 1999. Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία του ΕΟΤ που παρουσιάζουμε 1.987.358 διανυκτερεύσεις πραγματοποιήθηκαν στους νομούς Σάμου, Χίου και Λέσβου, εκ των οποίων οι περισσότερες αφορούν το νομό Σάμου (1.088.960).

Οι διανυκτερεύσεις των αλλοδαπών φυσικά κυριαρχούν, ενώ οι διανυκτερεύσεις τόσο των αλλοδαπών όσο και των ημεδαπών αυξήθηκαν σημαντικά.

Στο Νότιο Αιγαίο οι διανυκτερεύσεις αλλοδαπών έφτασαν τις 16.189.278 (έναντι 14.149.275 του 1998) στο Βόρειο Αιγαίο τις 1.426.546 (έναντι 1.209.720 του 1998) και στο Ιόνιο τις 5.409.134 (έναντι 5.049.919 του 1998).

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι 648.730 διανυκτερεύσεις των ημεδαπών του νομού Κυκλάδων, ελάχιστα ξεπερνούν αυτές που σημειώνονται μόνο στη Ρόδο (638.754). Σ' ότι αφορά τη Μέση Ετήσια Πληρότητα τα ξενοδοχειακά καταλύματα (σύμφωνα πάντα με τα επίσημα στοιχεία του ΕΟΤ για το 1999) προέρχεται η νήσος Ρόδος (87,38%) ξεπερνώντας και τη μέση πληρότητα του νομού Δωδεκανήσου που ήταν 86,65%. Σ' ότι αφορά τους νομούς, ο νομός Ζακύνθου κυριάρχησε με πληρότητα 83,57% και ακολουθούν ο νομός Κέρκυρας (77,78%), ο νομός Λευκάδας (62,44%), ο νομός Κεφαλληνίας (56,06%) και

Ο νομός Χίου (55,83%). Επί συνόλου περιφέρειας πρώτη σε πληρότητες έρχεται η περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (82,32%), ακολουθούν τα Ιόνια (76,43%) και το Βόρειο Αιγαίο (61,40%).

ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ
Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΝΗΣΙΑ ΚΑΙ ΜΕ ΜΕΓΑΛΑ
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Η πολυδιάσπαστη της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου σε νησιά που βρίσκονται σε σχετικά μεγάλη απόσταση από το κέντρο, από την έδρα της Περιφέρειας και μεταξύ τους, καθώς και οι έντονες ενδοπεριφερειακές ανισότητες στον χώρο, δημιουργούν έναν ιδιόμορφο χαρακτήρα στην Περιφέρεια. Η ιδιομορφία αυτή αποτέλεσε στο παρελθόν αλλά και στο παρόν παράγοντα καθοριστικό της μορφής και του ρυθμού ανάπτυξής της και αναμένεται να είναι καθοριστική και για το μέλλον» επισημαίνεται από την ίδια την περιφέρεια, η οποία ως γνωστόν αποτελείται από τους νομούς Κυκλάδων και Δωδεκανήσου - δύο κατ' εξοχήν τουριστικών νομών με διαφορετική ταυτότητα από νομό σε νομό και από νησί σε νησί

Τόσο οι Κυκλάδες όσο και τα Δωδεκάνησα διαθέτουν νησιά που προβλήθηκαν διεθνώς ως τουριστικοί προορισμοί ξεχωριστής δυνατότητας (Ρόδος, Μύκονος, Κως), νησιά της άγονης γραμμής που σχεδόν εγκαταλείφθηκαν στην τύχη τους, νησιά που γεμίζουν τους καλοκαιρινούς μήνες από Έλληνες τουρίστες, νεολαία ή τουρίστες ειδικών ενδιαφερόντων, νησιά που αναπτύσσονται με διαφορετικές ταχύτητες και προς διαφορετικές κατευθύνσεις. Η Περιφέρεια Ν. Αιγαίου έχει να αντιμετωπίσει πέραν των άλλων προβλημάτων (που αφορούν την υποδομή, τη σύνδεση των νησιών μεταξύ τους αλλά και με την Κεντρική Ελλάδα τη συγκράτηση του πληθυσμού την καταπολέμηση σοβαρών ανισοτήτων και διαφορών) ένα ακόμη σοβαρό πρόβλημα: η πολυδιάσπαση της Περιφέρειας σε νησιά που απέχουν πολύ απ' την έδρα -Σύρο- και η οργάνωση που τόσο οι Κυκλάδες όσο και τα Δωδεκάνησα έχουν επιτύχει πλέον σε επίπεδο νομού οδηγούν όλους τους τοπικούς φορείς είτε Κυκλαδίτες είτε Δωδεκανήσιους να επιμένουν ή στη διατήρηση δύο εδρών ή σε άλλη διευθέτηση του προβλήματος άγνωστη ακόμη. Οι Κυκλάδες, έχοντας έδρα τη Σύρο, βρίσκονται πλησίον της πρωτεύουσας, όμως η Ρόδος ή τα λοιπά νησιά της Δωδεκανήσου είναι πολύ μακριά από τη Σύρο και πλησίον της Τουρκίας. Η μεταφορά υπηρεσιών και έδρας απ' τη Ρόδο στη Σύρο αποτελεί μέγα πρόβλημα και ουσιαστικό κτύπημα για τους Δωδεκανήσιους, πέραν των σοβαρών λειτουργικών πρακτικών προβλημάτων που θα δημιουργηθούν για όλους.

Η πολιτεία αξίζει να μελετήσει με σοβαρότητα το μέγα αυτό πρόβλημα που απασχολεί

τη συγκεκριμένη Περιφέρεια.

Καμία άλλη περιφέρεια της χώρας δεν έχει ανάλογη δυσκολία να συντονίσει τους νομούς και τους δήμους της *όσο* η συγκεκριμένη (λόγω αντικειμενικής δυσκολίας να επιτευχθεί αυτός ο στόχος)

Πέραν όμως του νησιωτικού χαρακτήρα (που ως παράγοντας αποτελεί σταθερό δεδομένο για την Περιφέρεια), οι διαμορφούμενες εξελίξεις στο διεθνές περιβάλλον, στις ευρωπαϊκές πολιτικές, ενόψει ένταξης στην ΟΝΕ, σε συνδυασμό με την επικείμενη διεύρυνση, στον άμεσο γεωπολιτικό χώρο της Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου και στην πορεία προς την κοινωνία της πληροφορίας ελήφθησαν σοβαρά υπόψη στον σχεδιασμό της αναπτυξιακής πολιτικής της Περιφέρειας. Οι εξελίξεις αυτές αναμένεται να έχουν επιπτώσεις που αποτελούν πραγματικές προκλήσεις ή ευκαιρίες για την προγραμματική περίοδο 2000-2006.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Σύμφωνα με τα παραπάνω οι πρωτεύοντες γενικοί στόχοι ανάπτυξης για την περίοδο 2000-2006 διατυπώνονται ως εξής :

ο Προστασία και αξιοποίηση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος

Ο στόχος αυτός εκφράζεται αφενός με την έννοια της δημιουργίας δομών και υποδομών προστασίας του περιβάλλοντος και αφετέρου με την επιδίωξη αειφορικής διαχείρισης των φυσικών πόρων στην ανάπτυξη του χώρου.

Αποτελεί έναν από τους δύο κύριους μοχλούς για μια μακροπρόθεσμη και αυτόνομη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της Περιφέρειας.

Έτσι επιδιώκονται, πιο συγκεκριμένο, η αειφορική προσέγγιση στη διαχείριση των φυσικών πόρων, ο έλεγχος χρήσεων γης, η προστασία και η ανάδειξη του δομημένου περιβάλλοντος, η αντιμετώπιση έκτακτων περιβαλλοντικών κινδύνων η προώθηση υποδομών για το περιβάλλον, η αντιμετώπιση του προβλήματος της ενεργειακής επάρκειας

Το Ζητούμενο είναι :

Η εξασφάλιση τουλάχιστον ενός ΧΥΤΑ (Χώρος υγειονομικής ταφής Απορριμμάτων) σε κάθε νησί της πρώτης ομάδας και τουλάχιστον ενός οργανωμένου χώρου ελεγχόμενης απόρριψης απορριμμάτων και η πλήρης εναρμόνιση με την οδηγία 91/271 ΕΟΚ, δηλαδή κάλυψη με εγκαταστάσεις δευτεροβάθμιας επεξεργασίας και διαθέσης

λυμάτων των οικισμών άνω των 2.000 μονάδος ισοδύναμου πληθυσμού μέχρι 31/12/2005.

Ακόμη, η υποκατάσταση της παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας σε ποσοστό 20% με ενέργεια παραγόμενη από ήπιες μορφές (π. χ αιολική, ηλιακή) , η πλήρης κάλυψη αποθηκευτικών αναγκών της Περιφέρειας σε καύσιμα και η δημιουργία νέων εγκαταστάσεων «συμβατικής» παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας με προδιαγραφές που ελαχιστοποιούν την περιβαλλοντική επιβάρυνση.

ο Εξασφάλιση επαρκούς συστήματος μεταφορών και επικοινωνιών

Με τον στόχο αυτό επιδιώκεται η αντιμετώπιση και η επίλυση του προβλήματος της «προσπελασιμότητας», όπως ήδη αναφέρθηκε, που αποτελεί τη βάση τόσο της συγκράτησης του πληθυσμού στις απομακρυσμένες περιοχές και στα νησιά της Περιφέρειας όσο και της ανάπτυξης οποιασδήποτε οικονομικής δραστηριότητας. Επίσης, επιθυμείται η κάλυψη των αναγκών σύνδεσης όλων των νησιών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους μέσα από ένα παράλληλο πρόγραμμα εξασφάλισης κατάλληλων λιμενικών υποδομών, χρήσης νέων τύπων σκαφών και οργάνωσης δρομολογίων. Η εξασφάλιση ενός συστήματος εμπορευματικών μεταφορών που να εγγυάται την ομαλή διακίνηση πρώτων υλών, εμπορευμάτων, τροφίμων, επικίνδυνων φορτίων κá., το οποίο θα πρέπει να διαφοροποιείται από το σύστημα επιβατικών μεταφορών. Ο στόχος αυτός αφορά κυρίως θεσμικές παρεμβάσεις (πολιτικής) και κίνητρα προς τον ιδιωτικό τομέα. Απώτερος σκοπός είναι η κάλυψη κατά 100% των αναγκαίων εβδομαδιαίων ακτοπλοϊκών συνδέσεων των μικρών νησιών με τα τοπικά κέντρα εξάρτησης καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Επιδιώκεται ακόμη η ολοκλήρωση του συστήματος των εναέριων μεταφορών στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, έτσι ώστε να επιτευχθεί η κάλυψη των αναγκών αεροπορικής σύνδεσης των νησιών (τόσο με την υπόλοιπη Ελλάδα όσο και ενδοπεριφερειακά) μέσα από ένα πρόγραμμα επαναπροσδιορισμού των κομβικών σημείων εναέριας συγκοινωνίας. Η προσπάθεια θα επικεντρωθεί στη βελτίωση της σύνδεσης των κομβικών σημείων θαλάσσιας, χερσαίας και εναέριας συγκοινωνίας.

Ειδικότερες επιδιώξεις είναι :

- Ο επαναπροσδιορισμός των αναγκών σε αεροδρόμια στην περιφέρεια και η

αντίστοιχη προσαρμογή των σχετικών υποδομών.

- Η ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού και της βελτίωσης των υφιστάμενων διεθνών αεροδρομίων για την κάλυψη των προβλεπόμενων αναγκών.

- Η ολοκλήρωση και η εξασφάλιση λειτουργίας των περιφερειακών αεροδρομίων, με κατάλληλη υποδομή, μέσα και εξοπλισμό.

- Η ολοκλήρωση και η λειτουργία όλου του δικτύου των ελικοδρομίων, σημαντικότερα παράγοντα για την άρση της απομόνωσης των μικρότερων και απομακρυσμένων νησιών και περιοχών. Ανώτερος στόχος είναι να υπάρξουν τουλάχιστον εννέα διεθνή αεροδρόμια με πλήρη επάρκεια εξοπλισμού και εγκαταστάσεων, να γίνουν βελτιώσεις και επεκτάσεις σε τουλάχιστον πέντε περιφερειακά αεροδρόμια και να δημιουργηθούν τουλάχιστον 25 ελικοδρόμια σε πλήρη λειτουργία (νύχτα και ημέρα)

Αναγκαία κρίνεται και η βελτίωση των χερσαίων μεταφορών, με επιλεκτική συγκέντρωση προσπάθειας και πόρων κυρίως σε δράσεις με υψηλή κοινωνικοοικονομική πολλαπλασιαστικότητα. Σε αυτές εντάσσονται οδικά έργα σημαντικών παρακάμψεων οικισμών, συνδέσεων κέντρων με λιμάνια ή αεροδρόμια και αναγκαίες συνδέσεις οικισμών, αρχαιολογικών χώρων και περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος ζωτικής σημασίας στα νησιά. Ανώτερος στόχος η κάλυψη κατά 100% των αναγκών της περιφέρειας σε οδοποιία.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
1 η ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΘΥΝΣΗ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ Α' ΕΡΕΥΝΑΣ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΤΜΗΜΑ Α4 ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

ΘΕΜΑ 4^ο

Ν.ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΑΠ-Ο ΤΟΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΝΟΜΟ 2601/98

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- ΥΠΑΓΩΓΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΟΥΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ 1892/90 (1994 -1998) & 2601/98 (1998 -31.1.2001)
- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ
- ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΔΥΜΑΤΑ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΑΝ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΚΑΤ Α ΤΑ ΕΤΗ 1997,1998 &1999.
- ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΩΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ (1998 -1999).

Αθήνα 26.3.2001

Ν. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ

1.ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΙΔΙΩΤΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΝΟΜΟ 2601/98

Με τον νέο αναπτυξιακό Νόμο 2601/98 (ΦΕΚ 81/Α/15.4.1998) «Ενισχύσεις ιδιωτικών επενδύσεων για την οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας και άλλες διατάξεις» ενισχύονται οι εξής τουριστικές επενδύσεις:

Α: Επενδύσεις των Τουριστικών Επιχειρήσεων της περίπτωσης τι της παραγράφου 1 του άρθρου 3

- Ίδρυση ή επέκταση Ξενοδοχειακών μονάδων, τουλάχιστον Β' τάξης.
.Εκσυγχρονισμός ολοκληρωμένης μορφής λειτουργουσών ξενοδοχειακών μονάδων και τουριστικών κατασκηνώσεων (campings), τουλάχιστον Γ' τάξης.
- Εκσυγχρονισμός ολοκληρωμένης μορφής ξενοδοχειακών μονάδων κατώτερων της Γ' τάξης σε κτίρια που χαρακτηρίζονται διατηρητέα ή παραδοσιακά, εφόσον με τον εκσυγχρονισμό τους αναβαθμίζονται τουλάχιστον σε Γ' τάξη.
- Μετατροπή παραδοσιακών ή διατηρητέων κτιρίων σε κύρια τουριστικά καταλύματα, τουλάχιστον Γ' τάξης.
- Ίδρυση, επέκταση, εκσυγχρονισμός εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής:
 - Λιμένων Σκαφών Αναψυχής (Μαρινών)
 - Συνεδριακών Κέντρων
 - Γηπέδων Γκολφ
 - Εγκαταστάσεις αξιοποίησης Ιαματικών Πηγών
 - Κέντρων Θαλασσοθεραπείας
 - Κέντρων Τουρισμού Υγείας
 - Χιονόδρομικών Κέντρων

B. Ειδικές Επενδύσεις Τουριστικών Επιχειρήσεων

- Επενδύσεις παροχής υπηρεσιών εξαιρετικά προηγμένης τεχνολογίας από επιχειρήσεις του τουριστικού τομέα
- Επενδύσεις προστασίας περιβάλλοντος, αξιοποίησης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και παραγωγής ηλεκτρισμού από ήπιες πηγές ενέργειας των επιχειρήσεων της περίπτωσης τ της παραγράφου 1 του άρθρου 3

Γ. Επενδύσεις συναφείς με τον τουριστικό τομέα

- Κέντρα αποθεραπείας και αποκατάστασης και παροχής στέγης αυτόνομης διαβίωσης σε άτομα με ειδικές ανάγκες
- Επιχειρήσεις παραγωγής ή και τυποποίησης τοπικών παραδοσιακών προϊόντων εφόσον στεγάζονται σε παραδοσιακά ή διατηρητέα κτίρια ή κτιριακά συγκροτήματα βιομηχανικού χαρακτήρα
- Ανέγερση και εκσυγχρονισμός ξενώνων ή μετατροπή κτιρίων σε ξενώνες για κτίρια ιδιοκτησίας ιερών μονών. Επίσης, ανέγερση, επέκταση, εκσυγχρονισμός ή μετατροπή κτιρίων ιδιοκτησίας ιερών μονών σε χώρους κοινωνικών και πολιτιστικών λειτουργιών.

3. ΜΗ ΥΠΑΓΟΜΕΝΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΟΝ Ν.2601/98

- Η ανέγερση, επέκταση και εκσυγχρονισμός αυτοεξυπηρετούμενων καταλυμάτων, ενοικιαζομένων δωματίων και ενοικιαζομένων επιπλωμένων διαμερισμάτων ανεξαρτήτως τάξης.
- Η ανέγερση και επέκταση λειτουργουσών τουριστικών οργανωμένων κατασκηνώσεων (campings).

3. ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΩΝ ΦΟΡΕΩΝ

Για την εφαρμογή των ενισχύσεων του Ν. 2601/98, οι φορείς (εταιρείες ή ατομικοί επιχειρηματίες) της επενδυτικής δραστηριότητας, διακρίνονται, σε νέους και παλαιούς.

Νέοι : είναι οι νεοϊδρυόμενες εταιρικές ή ατομικές επιχειρήσεις, καθώς και εκείνες που υποβάλλουν αίτηση για εφαρμογή των ενισχύσεων του παραπάνω Νόμου, πριν παρέλθει πενταετία από τη σύστασή τους ή την έναρξη επιτηδεύματος προκειμένου για ατομικές επιχειρήσεις.

Παλαιοί: είναι εκείνοι που υποβάλλουν αίτηση για εφαρμογή των ενισχύσεων του Ν.2601/98, για εφαρμογή των ενισχύσεων του εν λόγω Νόμου, μετά την πάροδο πενταετίας από τη σύστασή τους, ή την έναρξη προκειμένου για ατομικές επιχειρήσεις.

4. ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΟΥΣ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ

Για τις επενδύσεις ή / και προγράμματα χρηματοδοτικής μίσθωσης εξοπλισμού των νέων φορέων, παρέχονται όλα τα είδη ενισχύσεων, εναλλακτικά ως εξής:

- Επιχορήγηση και επιδότηση τόκων ή Ι και επιδότηση χρηματοδοτικής μίσθωσης (α' ομάδα ενισχύσεων)
- Φορολογική απαλλαγή και επιδότηση τόκων (β' ομάδα ενισχύσεων)

Για τις επενδύσεις των παλαιών φορέων, παρέχονται μόνο οι ενισχύσεις της φορολογικής απαλλαγής και της επιδότησης των τόκων.

Ειδικά όμως για τις επενδύσεις εκσυγχρονισμού ολοκληρωμένης μορφής ξενοδοχειακών μονάδων και τουριστικών οργανωμένων κατασκηνώσεων (campings), που γίνονται από παλαιούς φορείς, παρέχονται εναλλακτικά όλα τα είδη των ενισχύσεων.

5. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ

Ο Ν. Δωδεκανήσου ανήκει στη Δ' περιοχή κινήτρων, πλην της περιοχής που καθορίζεται από την Υπουργική Απόφαση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου της πόλης της Ρόδου.

6. ΕΞΑΙΡΕΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΙΝΗΤΡΑ ΤΟΥ Ν.2601/98

Σύμφωνα με την ΚΥΑ 56616/29.6.2000 (ΦΕΚ 803/8/30.6.2000) οι διατάξεις της οποίας δεν μπορούν να τροποποιηθούν πριν από την παρέλευση διετίας από την έναρξη της ισχύος της, εξαιρούνται από τα κίνητρα επιχορήγησης, επιδότησης τόκων και επιδότησης χρηματοδοτικής μίσθωσης του Ν.2601/98, οι επενδύσεις ανέγερσης ή επέκτασης ξενοδοχειακών μονάδων, που πραγματοποιούνται:

- στις νήσους Κως, Πάτμος, και Ρόδος του Ν. Δωδεκανήσου. Στη νήσο Κάρπαθο, του Ν. Δωδεκανήσου, πλην των επενδύσεων ανέγερσης ή επέκτασης ξενοδοχειακών μονάδων Μ' και Α 'τάξης.
- σε όλους τους οικισμούς της επικράτειας που είναι χαρακτηρισμένοι ως παραδοσιακοί (όρια των οικισμών).

Οι διατάξεις της ανωτέρω ΚΥΑ δεν έχει εφαρμογή για τις επενδύσεις μετατροπής διατηρητέων ή παραδοσιακών οικιών ή κτιρίων σε ξενοδοχειακές μονάδες.

7. ΚΟΡΕΣΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Στο Ν.Κυκλάδων, σύμφωνα με την Κ.Υ.Α.2647ΥΠΕ538866/ΕΙΔ.135/ΕΟΤ/14.11.86/ΦΕΚ 797/8/19.11.86, υπάρχουν περιοχές χαρακτηρισμένες ως κορεσμένες και ως ελέγχου τουριστικής ανάπτυξης.

7.1. ΚΟΡΕΣΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Νήσος Ρόδος

Δ. Ρόδου (όρια Γ.Π.Σ.)

Λίνδος (όρια οικισμού)

Νήσος Κως

Δ. Κω (όρια Γ.Π.Σ. : πόλη Κω εκτός οικισμού Πλατάνι)

Κ. Καρδάμαινας (όρια εγκεκριμένου σχεδίου)

7.2. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (επιτρέπονται μόνο

ξενοδοχεία ΑΑ' και Α. τάξης)

Νήσος Ρόδος (ελάχιστη δυναμικότητα: 150 κλίνες)

Δ. Ρόδου(τμήμα ΟΤΑ)

Κ. Καλυθιών (τμήμα ΟΤΑ)

Κ. Κοσκινού (τμήμα ΟΤΑ)

Κ. Ιαλυσσού (τμήμα ΟΤΑ)

Νήσος Κως (ελάχιστη δυναμικότητα: 100 κλίνες)

Δ. Κω (τμήμα ΟΤΑ)

Κ. Καρδάμαινας (τμήμα ΟΤΑ)

8. ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ Ν.2601/98

Για τις επενδύσεις της παραγράφου 1 του παρόντος, οι παρεχόμενες ενισχύσεις αναγράφονται αναλυτικά στους συνημμένους πίνακες.

9. ΙΔΙΑΖΟΝΤΩΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΡ. 3 ΤΟΥ Α ΤΟΥ Ν.2601/98

- Ελάχιστο ύψος επένδυσης: 25 δις
- Ελάχιστος αριθμός νέων θέσεων εργασίας: 300
- Σε όλους τους επενδυτικούς φορείς (παλαιούς και νέους) παρέχονται εναλλακτικά όλα τα είδη των ενισχύσεων
- Για τις επενδύσεις αυτές προβλέπεται ειδικό καθεστώς ενισχύσεων
- Η υπαγωγή στον Ν.2601/98 γίνεται με κοινή υπουργική απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Ανάπτυξης καθώς και των συναρμόδιων κατά περίπτωση Υπουργών, υπό την προϋπόθεση προηγούμενης κύρωσής της με νόμο.
- Με την ως άνω ΚΥΑ καθορίζονται εκτός των άλλων α) η δυνατότητα συμμετοχής στην επένδυση δημοσίων επιχειρήσεων και β) η ενδεχόμενη κατασκευή με δημόσια δαπάνη ειδικών έργων υποδομής.

10. ΜΕΓΙΣΤΟ ΥΨΟΣ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

Το μέγιστο συνολικό ύψος παρεχόμενων ενισχύσεων καθορίζεται σε 15 εκατ. ανά δημιουργούμενη θέση εργασίας.

Στις ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, στις νέες θέσεις εργασίας υπολογίζονται και οι θέσεις εποχιακής απασχόλησης, τουλάχιστον τρίμηνης συνεχούς διάρκειας.

Ο ως άνω περιορισμός δεν ισχύει στις περιπτώσεις εκσυγχρονισμού ξενοδοχειακών μονάδων και τουριστικών κατασκηνώσεων, καθώς και στις ειδικές επενδύσεις προστασίας περιβάλλοντος, αξιοποίησης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και παραγωγής ηλεκτρισμού από ήπιες μορφές ενέργειας.

Στις επενδύσεις εκσυγχρονισμού ξενοδοχειακών μονάδων το μέγιστο ενισχυόμενο ύψος επένδυσης καθορίζεται σε 1, 5 δις και των τουριστικών κατασκηνώσεων σε 100 εκατ.

Ν.ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ

ΥΠΑΓΩΓΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΟΥΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

N. 1892/90 (1994 -1998) (Προσωρινά στοιχεία ΥΠΕΘΟ)

N. 2601/98 (1998 -31.1.2001) (στοιχεία ΕΟΤ)

Ν. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ

- **ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΑΝ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1998& 1999 (στοιχεία ΕΟΤ-Δ/υση ΣΤ')**
- **ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΣΧΕΔΙΩΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΝΕΩΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ 1998-1999 (στοιχεία ΕΟΤ- Δ/υση ΣΤ')**

Ν.ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ

ΥΠΑΓΩΓΕΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ
ΣΤΟΝ Ν.1892/90 ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΥΠΕΘΘ
1994 1998)

ΑΡΙΘ. ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	115
ΥΨΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	31.950.819.483 δρχ.
ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΗ	9.069.873.250 δρχ.
ΔΑΝΕΙΑ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΑ	5.980.143.500 δρχ.

Ν. ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΟΥ

ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΑ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΑ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΗΣΑΝ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ *

ΕΤΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΓΚΑΤ.	ΑΡ. ΕΓΚΑΤ.	ΚΑΙΝΕΣ
1997	ΞΕΝΟΔ.	19	2.176
1998	ΞΕΝΟΔ.	11	394
1999	ΞΕΝΟΔ.	24	1.601

ΕΓΚΡΙΣΕΙΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ ΝΕΩΝ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ *

ΕΤΟΣ	ΕΙΔΟΣ ΕΓΚΑΤ.	ΑΡ. ΕΓΚΑΤ	ΚΑΙΝΕΣ
1999	ΞΕΝΟΔ.	23	5.257
-«-	ΕΠ. ΚΑΤ.	3	12
1999	ΞΕΝΟΔ.	60	6.027
-«-	ΕΠ. ΚΑΤ.	7	73

*(Πηγή Δ/ση ΣΤ' ΕΟΤ)

Κατανομή κατά εθνικότητα και κατά μήνα των αφιχθέντων επιβατών με CHARTER έτους : 1993

NATIONALITY	MARCH	APRIL	MAY	JUNE	JULY	AUGUST	SEPTEMBER	OCTOBER	NOVEMBER	TOTAL
BRITISH		4,374	29,372	32,701	37,498	33,829	35,564	19,026		192,3
GERMAN	547	2,987	17,275	18,712	24,147	22,214	24,371	9,957		120,2
DUTSH		2,721	5,553	5,540	10,242	9,601	9,075	3,973		46,7
SWIDISH		303	3,392	9,714	5,895	4,056	4,140	1,637		23,1
FINNISH		1,942	3,132	2,504	2,182	2,271	2,273	2,204		16,5
DENISH			1,269	3,363	3,396	3,759	3,435	1,659		16,8
NORW			356	721	910	687	723	132		3,5
SUISSE		623	2,840	3,439	5,214	4,329	4,858	3,093		24,3
AUSTR.		377	1,936	3,168	4,497	4,422	2,423	500		17,32
BELG.		130	783	1,059	2,238	1,715	1,469	244		7,63
FRENSH					157	419	333	294		1,20
LUXEB.			453	559	591	443	598	137		2,70
ITALIAN				501	1,056	1,972	224			3,7
IRISH			414	607	777	614	498	5		2,91
ISRAELISH						437	400			0,83
REST			25	120	99	84	134			0,46
TOTAL	547	13,457	66,800	76,708	98,827	99,859	99,510	40,961		100,00



ΚΩ - ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ή Κουντουριώτου 7, Κως 85300, τηλ.(0242) 28724, 24460, TELEX 292563 DKOS GR

TOTAL ARRIVALS BY CHARTER FLTS PER NATIONALITY IN KOS FOR

1988 , 1989 , 1990 , 1991 , 1992

NATIONALITY	FROM MARCH TO		OCTOBER		(from March to September)
	1988	1989	1990	1991	
ENGLISH	111.687	96242	93181	97280	140403
GERMAN	56.396	66743	83066	88487	107186
SWEDISH	34276	26499	24586	26892	24616
DANISH	28563	26500	23084	13764	20650
FINNISH	26271	33226	33460	37228	18708
DUTCH	27230	37776	43485	42729	49173
NORWEGIAN	7775	3778	6998	3302	5761
SWISS	8610	9011	11619	15045	16055
AUSTRIAN	7491	7229	8785	10324	15960
BELGIAN	6881	7754	8210	6545	8125
FRENCH	1062	1364	1976	1633	4328
ITALIAN			530	1598	3619
OTHERS	537	693	805	246	
TOTAL	316869	316315	339785	345073	419397



ΜΟΣ ΚΩ - ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Κουντουριώτου 7, Κως 85300, τηλ.(0242) 28724, 24460, TELEX 292563 DKOS GR

TOTAL ARRIVALS BY CHARTER FLTS PER NATIONALITY IN KOS FOR

1988 , 1989 , 1990 , 1991 , 1992

NATIONALITY	FROM MARCH TO		OCTOBER		1992 (from March to September)
	1988	1989	1990	1991	
ENGLISH	111.687	96242	93181	97280	140403
GERMAN	56.396	66743	83066	88487	107186
SWEDISH	34276	26499	24586	26892	24616
DANISH	28563	26500	23084	13764	20650
FINNISH	26271	33226	33460	37228	18708
DUTCH	27230	37776	43485	42729	49173
NORWEGIAN	7775	3778	6998	3302	5761
SWISS	8610	9011	11619	15045	16055
AUSTRIAN	7491	7229	8785	10324	15960
BELGIAN	6881	7754	8210	6545	8125
FRENCH	1062	1364	1976	1633	4328
ITALIAN			530	1598	3619
OTHERS	537	693	805	246	
TOTAL	316869	316815	339785	345073	419397

ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΩ
 Βασ. Γεωργίου 1, 85300 Κως, Τηλ. (0242) 24460, 28724,
 Fax: (0242) 21111, e.mail.dotkos@hol.gr.

MUNICIPALITY OF KOS - TOURIST ORGANIZATION
 1, Vas. Georgiou str, 85300 Kos island, Hellas, Tel. (0242) 24460, 28724,
 Fax: (0242) 21111, e.mail.dotkos@hol.gr.

STATISTICAL DETAILS
PERIOD 1995 - 1996
CHARTER FLIGHT ARRIVALS

NATIONALITY	1995	1996	%
ENGLISH	178.756	121.603	-32,00
GERMAN	126.922	119.431	-5,90
SWEDISH	25.970	27.246	4,91
DANISH	27.467	27.655	0,75
FINNISH	19.051	21.828	14,60
DUTCH	38.576	34.857	-9,60
NORWEGIAN	14.562	7.260	-50,10
SWISS	45.260	44.123	-2,50
AUSTRIAN	24.374	33.999	39,50
BELGIAN	13.500	6.470	-52,00
FRENCH	1.635	1.576	-3,60
ITALIAN	3.453	2.692	-22,00
LUXEMBOURG	2.364	947	-60,00
IRISH	4.890	2.822	-42,30
CZECH	2.538	2.257	-11,07
ISRAELI	2.642	4.161	57,50
GREEK	417	2.949	607,00
TOTAL	532.377	461.876	-13,24

ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1997
ΑΦΙΧΘΕΝΤΩΝ ΜΕ ΠΤΗΣΕΙΣ CHARTER

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ	ΑΠΡΙΛΙΟΣ	ΜΑΪΟΣ	ΙΟΥΝΙΟΣ	ΙΟΥΛΙΟΣ	ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
ΑΥΣΤΡΙΑΚΟΙ	322	4.166	9.683	9.978	9.609	7.530	1.165	42.453
ΒΕΛΓΟΙ	201	823	1.234	1.906	1.511	1.323	102	7.100
ΦΙΛΑΝΔΟΙ	665	4.136	4.238	4.084	3.958	4.363	2.963	24.407
ΓΕΡΜΑΝΟΙ	2.684	22.446	18.969	25.629	23.391	23.195	14.776	131.090
ΙΣΡΑΗΛΙΝΟΙ	194	-	-	686	1.163	832	440	3.315
ΙΤΑΛΟΙ	211	-	416	1.055	1.526	428	-	3.636
ΟΛΛΑΝΔΟΙ	1.988	6.091	5.772	9.975	8.954	5.772	2.896	41.448
ΣΟΥΗΔΟΙ	363	8.727	8.057	7.565	8.974	6.342	1.506	41.534
ΕΛΒΕΤΟΙ	2.632	4.649	7.445	11.144	9.316	10.214	5.532	50.932
ΑΓΓΛΟΙ	361	21.148	22.441	24.403	25.667	21.254	12.968	128.242
ΔΑΝΟΙ	-	3.412	6.619	7.380	6.195	3.667	1.727	29.000
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΙΟΙ	-	400	214	267	247	226	129	1.483
ΝΟΡΒΗΓΟΙ	-	1.140	1.978	2.414	2.304	1.884	303	10.023
ΙΡΛΑΝΔΟΙ	-	454	597	598	735	475	2	2.861
ΤΣΕΧΟΙ	-	692	1372	1.930	1.512	1.436	296	7.238
ΓΑΛΛΟΙ	-	-	415	413	531	6	-	1.365
ΕΛΛΗΝΕΣ	-	-	-	94	-	-	-	94
ΑΙΓΥΠΤΙΟΙ	-	-	-	-	47	-	-	47
ΣΥΝΟΛΟ	9.621	78.284	89.450	109.521	105.640	88.947	44.805	526.268

ΔΗΜΟΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΩ

Βασ. Γεωργίου 1, 85300 Κως, Τηλ. (0242) 24460, 28724,
Fax: (0242) 21111, e.mail.dotkos@hol.gr.

MUNICIPALITY OF KOS - TOURIST ORGANIZATION

1, Vas. Georgiou str. 85300 Kos island, Hellas, Tel. (0242) 24460, 28724,
Fax: (0242) 21111, e.mail.dotkos@hol.gr.

STATISTICAL DETAILS
PERIOD 1996-1997
CHARTER FLIGHT ARRIVALS

NATIONALITY	1996	1997	%
ENGLISH	121.603	128.242	5,5
GERMAN	119.431	131.090	9,8
SWEDISH	27.246	41.534	52,4
DANISH	27.655	29.000	4,9
FINNISH	21.828	24.407	11,8
DUTCH	34.857	41.442	18,9
NORWEGIAN	7.260	10.023	38
SWISS	44.123	50.932	15,4
AUSTRIAN	33.999	42.453	24,9
BELGIAN	6.470	7.100	9,7
FRENCH	1.576	1.365	-13,4
ITALIAN	2.692	3.636	35
LUXEMBOURG	947	1.483	56,6
IRISH	2.822	2.861	1,4
CZECH	2.257	7.238	220,6
ISRAELI	4.161	3.315	-20,3
GREEK	2.949	94	-96,8
TOTAL	461.876	526.268	13,9

STATISTICAL DETAILS
PERIOD 1997 – 1998 (MONTHS : APRIL – JULY)
CHARTER FLIGHT ARRIVALS

NATIONALITY	APRIL			MAY			JUNE			JULY		
	1997	1998	%	1997	1998	%	1997	1998	%	1997	1998	%
AUSTRIAN	322	155	-51,86	4.166	3.599	-13,61	9.683	10.886	12,42	9.978	11.132	11,57
BELGIAN	201	162	-19,40	823	1.824	121,63	1.234	1.494	21,07	1.906	2.385	25,13
FINNISH	665	1.080	62,41	4.138	3.451	-16,56	4.238	2.858	-32,56	4.084	2.744	-32,81
GERMAN	2.684	3.903	45,42	22.448	19.835	-11,63	18.969	18.840	-0,68	25.629	25.150	-1,87
IRISH	0	0	0	454	622	37,00	597	817	36,85	598	814	36,12
CZECH	0	0	0	692	444	-35,84	1.372	942	-31,34	1.930	1.138	-41,04
ISRAELI	194	0	-100,00	0	0	0	0	0	0	686	1.115	62,54
ITALIAN	211	0	-100,00	0	0	0	416	909	118,51	1.055	1.819	72,42
POLISH	0	0	0	0	0	0	0	218	-	0	799	-
DUTCH	1.988	2.977	49,75	6.091	6.617	8,64	5.772	5.725	-0,81	9.975	11.705	17,34
SWEDISH	363	182	-49,86	8.727	6.012	-31,11	8.057	6.556	-18,63	7.565	6.600	-12,76
SWISS	2.632	1.411	-46,39	4.649	6.123	31,71	7.445	8.315	11,69	11.144	10.347	-7,15
ENGLISH	361	74	-79,50	21.148	24.355	15,16	22.441	24.595	9,60	24.403	29.688	21,66
NORWEGIAN	0	0	0	1.140	1.714	50,35	1.978	1.795	-9,25	2.414	2.787	15,45
DANISH	0	0	0	3.412	2.263	-33,68	6.619	5.063	-23,51	7.380	7.121	-3,51
LUXEMBOURG	0	0	0	400	0	0	214	0	-100,00	267	0	-100,00
FRENCH	0	0	0	0	0	0	415	279	-32,77	413	640	54,96
HUNGARIAN	0	0	0	0	0	0	0	571	-	0	759	-
GREEK	0	54	-	0	0	0	0	339	-	94	138	46,81
TOTAL	9.621	9.998	3,92	78.284	76.859	-1,82	89.450	90.202	0,84	109.521	116.881	6,72

STATISTICAL DETAILS
PERIOD 1997 – 1998 (MONTHS : AUGUST – OCTOBER)
CHARTER FLIGHT ARRIVALS

NATIONALITY	AUGUST			SEPTEMBER			OCTOBER			TOTAL		
	1997	1998	%	1997	1998	%	1997	1998	%	1997	1998	%
AUSTRIAN	9.609	13.789	43,50	7.530	6.072	-19,36	1.165	1.387	19,06	42.453	47.020	10,76
BELGIAN	1.514	2.420	59,84	1.323	1.477	11,64	102	317	210,78	7.100	10.079	41,96
FINNISH	3.958	2.608	34,11	4.363	3.107	-28,79	2.963	3.378	14,01	24.407	19.226	-21,23
GERMAN	23.391	22.967	-1,81	23.195	25.658	10,62	14.776	10.826	-26,73	131.090	127.179	-2,99
IRISH	735	1.078	46,67	475	576	21,26	2	4	100,00	2.861	3.911	36,70
CZECH	1.512	1.314	-13,10	1.136	900	-37,33	296	225	-23,99	7.238	4.963	-31,43
ISRAELI	1.163	1.046	10,06	832	836	0,48	440	311	24,32	3.315	3.308	-0,21
ITALIAN	1.526	3.179	108,32	428	817	90,89	-----	-----	-1,66	3.636	6.724	84,93
POLISH	-----	913	-----	-----	464	-----	-----	60	-6,33	-----	2.454	2.454
DUTCH	8.954	11.680	30,44	5.772	7.789	34,94	2.896	4.890	68,85	41.448	51.383	23,85
SWEDISH	8.974	6.465	-27,96	6.342	5.438	-14,25	1.506	1.481	-1,66	41.534	32.734	-21,19
SWISS	9.316	10.974	17,80	10.214	9.938	-2,70	5.532	5.182	-6,33	50.932	52.290	26,66
ENGLISH	25.667	28.846	12,38	21.259	26.534	24,81	12.968	17.027	31,30	128.242	151.119	17,84
NORWEGIAN	2.304	1.960	-14,93	1.844	1.948	5,64	303	324	6,93	10.023	10.528	5,04
DANISH	6.195	3.789	-38,84	3.667	3.227	-12,00	1.727	1.828	5,85	29.000	23.291	-19,69
LUXEMBOURG	247	-----	247	228	-----	-100,00	129	-----	-100,00	1.483	-----	1.483
FRENCH	531	690	29,94	6	86	1333,33	-----	75	-----	1.365	1.770	29,67
HUNGARIAN	-----	615	615	-----	601	-----	-----	-----	-----	-----	2.546	2.546
GREEK	-----	548	548	-----	-----	-----	-----	292	-----	94	1.371	1.358,51
EGYPTIAN	47	-----	-47	-----	-----	-----	-----	-----	-----	47	-----	-47
TOTAL	105.643	114.881	8,75	88.614	95.468	7,37	44.805	47.607	6,25	526.268	551.896	4,87

STATISTICAL DETAILS
PERIOD 1998-1999 (MONTHS: APRIL-JULY)
CHARTER FLIGHT ARRIVALS

NATIONALITY	APRIL			MAY			JUNE			JULY		
	1998	1999	%	1998	1999	%	1998	1999	%	1998	1999	%
ENGLISH	74	0	-100,00	24.355	27.912	14,60	24.595	30.882	25,56	29.688	35.227	18,66
AUSTRIAN	155	109	-29,68	3.599	5.212	44,82	10.886	8.138	-25,24	11.132	11.813	6,12
BELGIAN	162	198	22,22	1.824	1877	2,91	1.494	1.697	13,59	2.385	2.832	18,74
FRENCH	0	0	0	0	0	0	297	328	17,56	640	766	19,69
GERMAN	3.903	3.658	-6,28	19.835	22.763	14,76	18.840	27.383	45,35	25.120	24.948	-0,68
DANISH	0	0	0	2.263	3.195	41,18	5.063	3.867	-23,62	7.121	7.949	11,63
SWISS	1.411	1.154	-18,21	6.123	4.850	-20,79	8.315	6.064	-27,07	10.347	9.925	-4,08
IRISH	0	0	0	622	582	-6,43	817	1.245	52,39	814	1.245	52,95
ISRAEL	0	886	0	0	4.158	0	0	197	0	1.115	1.352	21,26
ITALIAN	0	0	0	0	0	0	909	1.112	22,33	1.819	1.793	-1,43
LUXEMBOURG	0	0	0	0	179	0	0	372	0	0	391	100,00
NORWEGIAN	0	0	0	1.714	2.315	35,06	1.795	2.794	55,65	2.787	3.756	34,77
DUTCH	2.977	3.112	4,53	6.617	9.625	45,46	5.725	7.849	37,10	11.705	13.550	15,76
HUNGARIAN	0	0	0	0	311	0	571	1.002	75,48	759	1.204	58,63
POLISH	0	0	0	0	250	0	218	886	306,42	799	1.431	79,10
SLOVAKIA	0	0	0	0	0	0	0	122	0	0	261	100,00
SWEDISH	182	512	181,32	6.012	6.649	10,60	6.556	9.141	39,43	6.600	10.657	61,47
CZECH	0	0	0	444	482	8,56	942	964	2	1.138	1.003	-11,86
FINNISH	1.080	889	-17,69	3.451	3.794	9,94	2.858	2.679	-6,28	2.744	3.113	13,45
TOTAL	9.944	10.518	6,52%	76.859	94.154	22,50%	89.863	106.722	18,76	116.713	133.216	14,14

STATISTICAL DETAILS
PERIOD 1998-1999 (MONTHS: AUGUST-OCTOBER)
CHARTER FLIGHT ARRIVALS

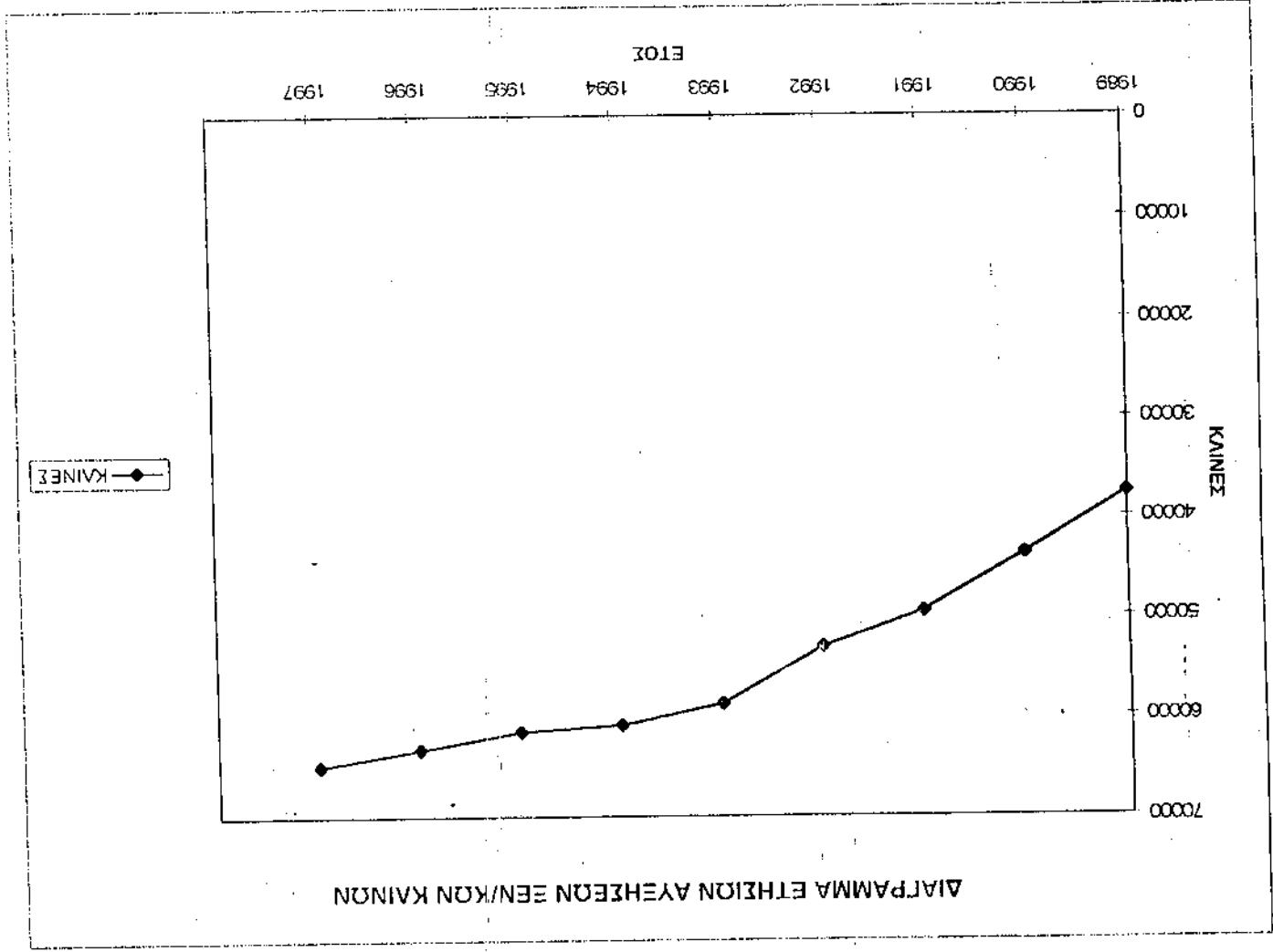
NATIONALITY	AUGUST			SEPTEMBER			OCTOBER			TOTAL		
	1998	1999	%	1998	1999	%	1998	1999	%	1998	1999	%
ENGLISH	28.846	34.813	20,69	26.534	35.158	32,50	17.027	18.325	7,62	151.119	182.317	20.64
AUSTRIAN	13.789	13.718	-0,51	6.072	6.016	-0,92	1387	1439	3,75	47.020	46.445	-9,87
BELGIAN	2.420	2.737	13,10	1.477	2.064	39,74	317	380	19,87	10.079	11.785	16.93
FRENCH	318	588	84,91	69	196	184,06	75	0	-100,00	1.399	1.878	34.24
GERMAN	22.967	25.463	10,87	25.658	30.713	19,70	10826	10563	-2,43	127.149	145.491	14.42
DANISH	3.584	4.549	26,93	2.917	3.479	19,27	1740	2398	37,82	22.688	25.437	12.12
SWISS	10.974	8.928	-18,64	9.938	7.473	-24,80	5182	5951	14,84	52.290	44.345	-84.80
IRISH	1.078	1.679	55,75	576	1.067	85,24	4	0	-100,00	3911	5.818	48.76
ISRAEL	1.046	1.616	54,49	976	916	-6,15	311	0	-100,00	3.448	9.125	64.65
ITALIAN	1.598	3.249	103,32	577	429	-25,65	0	0	0,00	4.903	6.583	34.26
LUXEMBOURG	0	527	100,00	0	211	100,00	0	0	0,00	0	1.680	100.00
NORWEGIAN	1.960	2.511	28,11	1.948	2.594	33,16	324	631	94,75	10.528	14.601	38.69
DUTCH	11.680	12.996	11,27	7.789	10.246	31,54	4890	5575	14,01	51.383	62.953	22.52
HUNGARIAN	615	1.497	143,41	601	1.019	69,55	0	279	100,00	2.546	5.312	108.65
POLISH	913	890	-2,52	464	1.105	138,15	60	210	250,00	2.454	4.772	94.46
SLOVAKIA	0	250	100,00	0	188	100,00	0	0	0,00	0	821	100,00
SWEDISH	6.465	7.642	18,21	5.438	7.249	33,30	1481	1202	-18,84	32.734	43.052	31.52
CZECH	1.314	888	-32,42	900	824	-8,44	225	194	-13,78	4.963	4.355	-8,78
FINNISH	2.608	3.493	33,93	3.107	4.224	35,95	3378	2862	-15,28	19.226	21.054	9,13
TOTAL	112.175	128.034	14,14	95.041	115.171	21,18	47.227	50.009	5,89	547.840	637.824	16,42

STATISTICAL DETAILS
PERIOD 1999-2000 (MONTHS : APRIL-JULY)
CHARTER FLIGHT ARRIVALS

NATIONALITY	APRIL			MAY			JUNE			JULY		
	1999	2000	%	1999	2000	%	1999	2000	%	1999	2000	%
ENGLISH	0	649	100,00%	27.912	33.080	18,52%	30.698	38.562	25,62%	34.814	42.087	20,89%
AUSTRIAN	109	302	177,06%	5.212	4.739	-9,08%	8.138	8.508	4,55%	11.813	13.128	11,13%
BELGIAN	198	594	200,00%	1.877	2.412	28,50%	1.697	2.180	28,46%	2.832	4.167	47,14%
FRENCH	0	0	0	0	180	100,00%	328	487	48,48%	766	908	18,54%
GERMAN	3.658	15.447	48,91%	22.763	23.567	3,53%	27.383	24.107	-11,96%	24.948	25.019	0,28%
DANISH	0	0	0	2.690	2.329	-13,42%	4.049	6.072	49,96%	7.949	8.337	4,88%
SWISS	1.154	488	-57,71%	4.850	4.315	-11,03%	9.925	9.641	-2,86%	6.064	6.925	14,20%
IRISH	0	0	0	582	925	58,93%	1.245	1.370	10,04%	1.245	1.690	35,74%
ISRAEL	886	0	-100,00%	4.158	186	-95,53%	197	0	-100,00	1.352	1.331	-1,55%
ITALIAN	0	392	100,00%	0	313	100,00%	1.112	2.212	98,92%	1.793	3.052	70,22%
CYPRUS	0	0	0	0	0	0	0	160	100,00%	0	0	0
LUXEMBOURG	0	0	0	179	183	2,23%	372	313	-15,86%	391	348	-11,00%
MALTA	0	0	0	0	0	0	0	76	100,00%	0	0	0
NORWEGIAN	0	0	0	2.315	2.115	-8,64%	2.794	4.911	75,77%	3.756	3.938	4,85%
DUTCH	3.112	4.200	34,96%	9.625	8.424	-12,48%	7.849	9.608	22,41%	13.365	14.580	9,09%
HUNGARIAN	0	0	0	311	135	-56,59%	1.002	548	-45,31%	1.204	1.010	-16,11%
POLISH	0	0	0	250	158	-36,80%	886	994	12,19%	1.431	949	-33,68%
SLOVAKIA	0	0	0	0	0	0	122	173	41,80%	261	426	63,22%
SWEDISH	512	374	-26,95%	6.857	5.011	-26,92%	9.141	8.212	-10,16%	10.657	6.640	-37,69%
CZECH	0	0	0	274	279	1,82%	964	791	-17,95%	1003	1100	9,67%
FINNISH	889	738	-16,99%	3.794	2.858	-24,67%	2.863	3.213	12,22%	3.113	2.811	-9,70%
TOTAL	10.518	13.184	25,35%	93.649	91.209	-2,61%	106.904	119.422	11,71%	132.618	141.162	6,44%

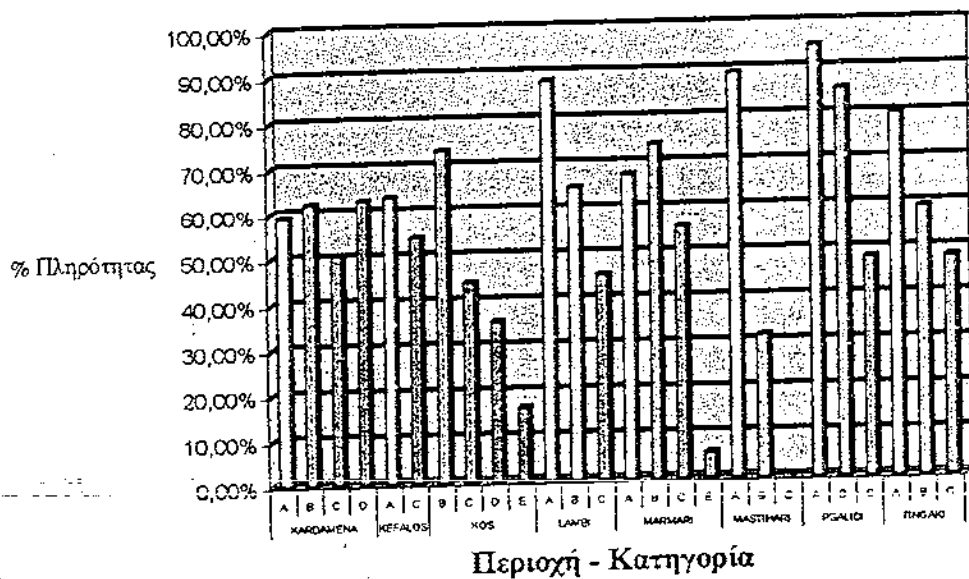
CHARTER FLIGHT ARRIVALS

NATIONALITY	AUGUST			SEPTEMBER			OCTOBER			TOTAL		
	1999	2000	%	1999	2000	%	1999	2000	%	1999	2000	
ENGLISH	35.041	44.966	28,32%	35.158	39.996	13,76%	18.325	22.417	22,33%	181.948	221.757	
AUSTRIAN	13.718	9.661	-29,57%	6.016	7.152	18,88%	1.439	1.883	30,85%	46.445	45.373	
BELGIAN	2.737	3.384	23,64%	2.064	2.341	13,42%	380	436	14,74%	11.785	15.514	
FRENCH	588	670	13,95%	196	290	47,96%	10563	11.628	10,08%	12.441	14.163	
GERMAN	25.463	27.332	7,34%	30.713	26.849	-12,58%	10.563	11.628	10,08%	145.491	143.949	
DANISH	4.549	5.238	15,15%	3.479	5.285	51,91%	2.398	2.463	2,71%	25.114	29724	
SWISS	8.928	7.535	-15,60%	7.473	7.480	0,09%	5.951	6.521	9,58%	44.345	42.905	
IRISH	1.679	1.360	-19,00%	1.067	1.160	8,72%	0	114	100,00%	5.818	6.619	
ISRAEL	1.616	1.506	-6,81%	916	1.154	25,98%	0	546	100,00%	9.125	4.723	
ITALIAN	3.318	4.793	44,45%	429	1.347	213,99%	0	0	0	6.652	12.109	
CYPRUS	0	152	100,00%	0	0	0	0	0	0	0	312	
LUXEMBOURG	527	549	4,17%	211	260	23,22%	0	58	100,00%	1.680	1.711	
MALTA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	76	
NORWEGIAN	2.511	3.485	38,79%	2.594	4.699	81,15%	631	503	-20,29%	14.601	19.651	
DUTCH	12.996	12.116	-6,77%	10.246	9.156	-10,64%	5.575	6.299	12,00%	62.812	64.383	
HUNGARIAN	1.497	843	-43,69%	1.019	529	-48,09%	279	0	-100,00%	5.312	3.065	
POLISH	890	934	4,94%	1.105	1.028	-6,97%	210	0	-100,00%	4.772	4.043	
SLOVAKIA	250	357	42,80%	188	204	8,51%	0	0	0	821	1.160	
SWEDISH	7.642	6.503	-14,90%	7.249	8.217	13,35%	1.202	352	-70,72%	43.260	35.309	
CZECH	888	1.013	14,08%	824	1.145	38,96%	194	266	47,42%	4.147	4.594	
FINNISH	3.493	2.604	-25,45%	4.224	3.365	-20,34%	2.862	2.374	-17,05%	21.238	17.963	
TOTAL	128.331	135.001	5,20%	115.171	121.657	5,63%	60.009	55.880	11,74%	647.200	677.591	4,7%

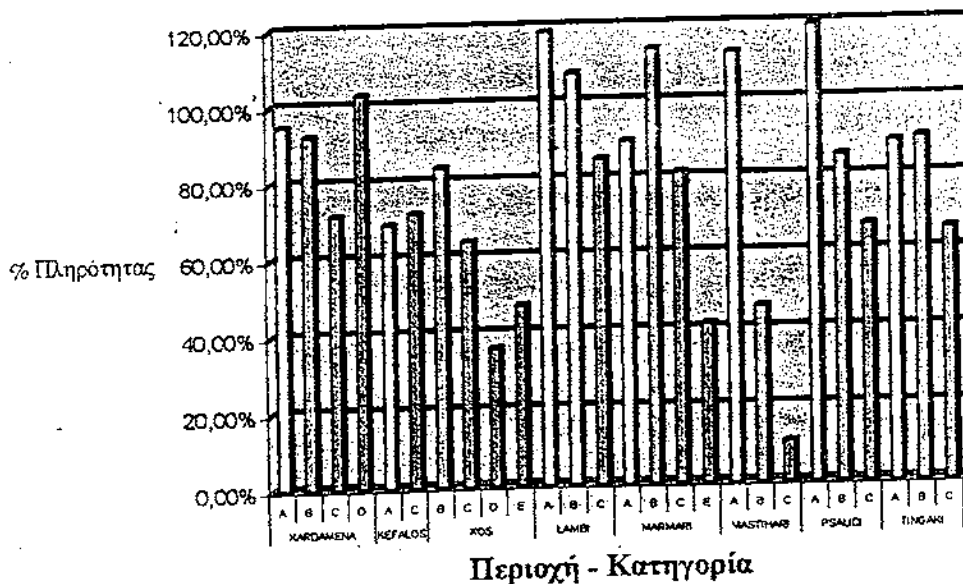


ΕΤΟΣ	ΚΑΙΝΕΣ
1989	37605
1990	43782
1991	49622
1992	53127
1993	58886
1994	60987
1995	61681
1996	63465
1997	65122

Πληρότητες Ξενοδοχείων ΜΑΙΟΣ 1999



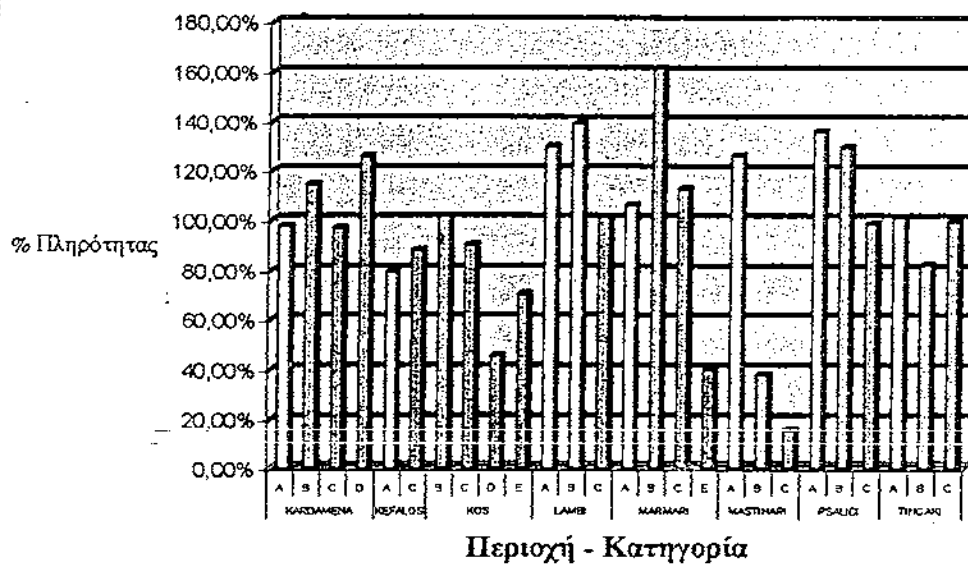
Πληρότητες Ξενοδοχείων ΙΟΥΝΙΟΣ 1999



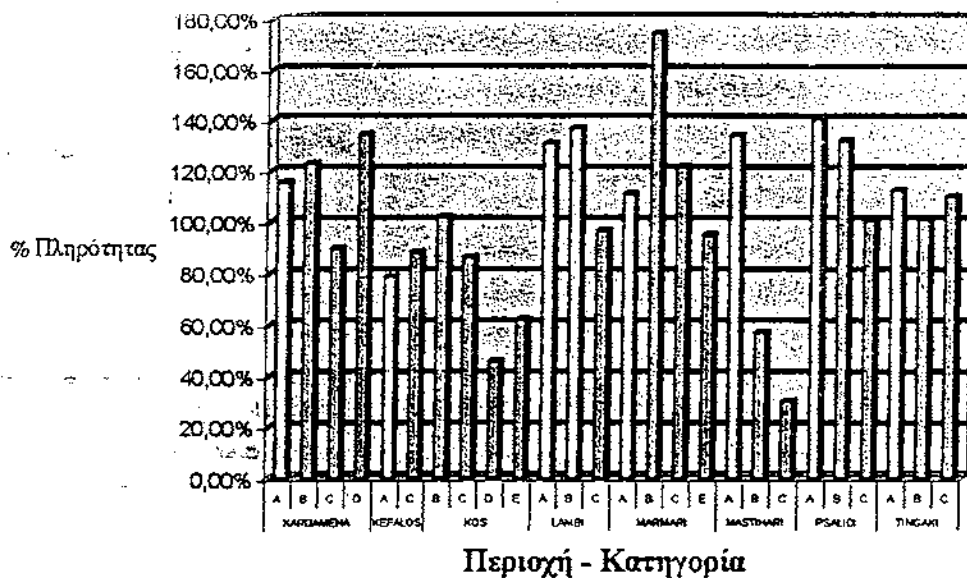


ΕΝΩΣΗ ΞΕΝΟΔΟΧΩΝ
ΚΩ

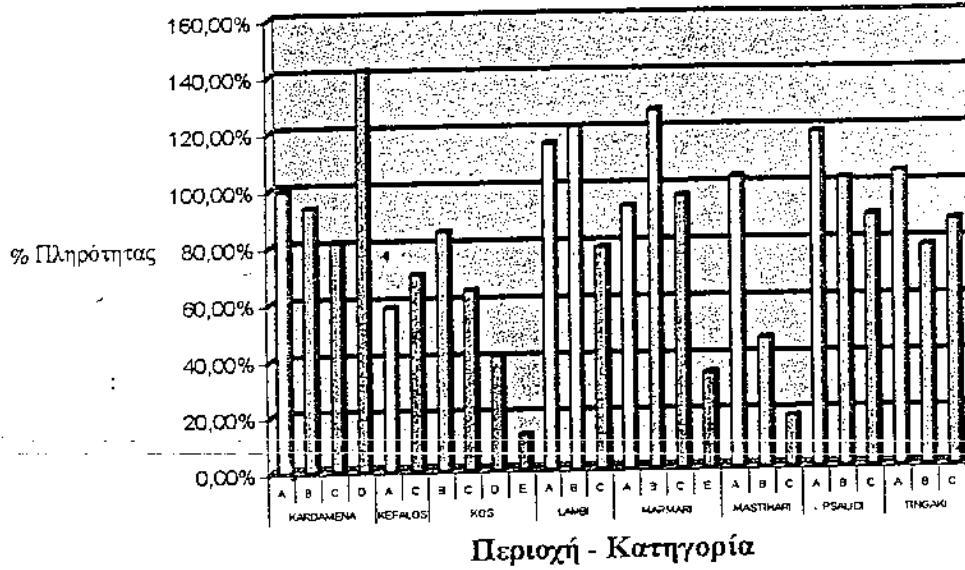
Πληρότητες Ξενοδοχείων ΙΟΥΛΙΟΣ 1999



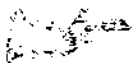
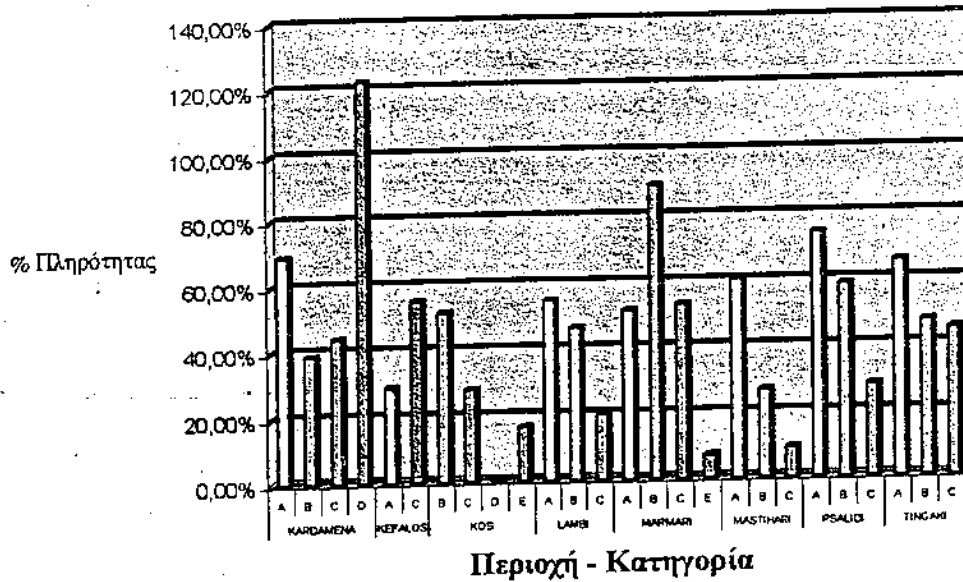
Πληρότητες Ξενοδοχείων ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 1999



Πληρότητες Ξενοδοχείων ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1999

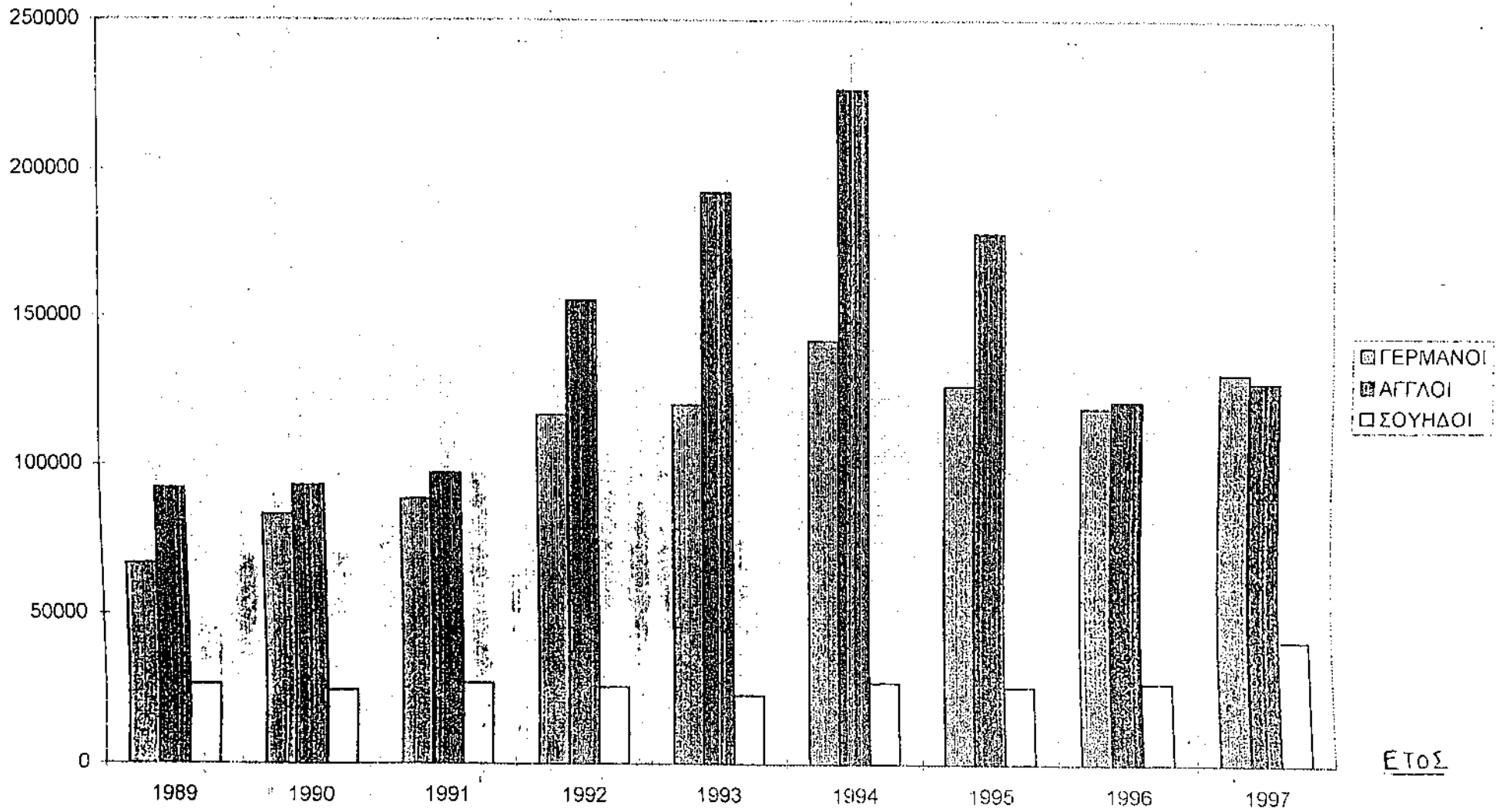


Πληρότητες Ξενοδοχείων ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1999

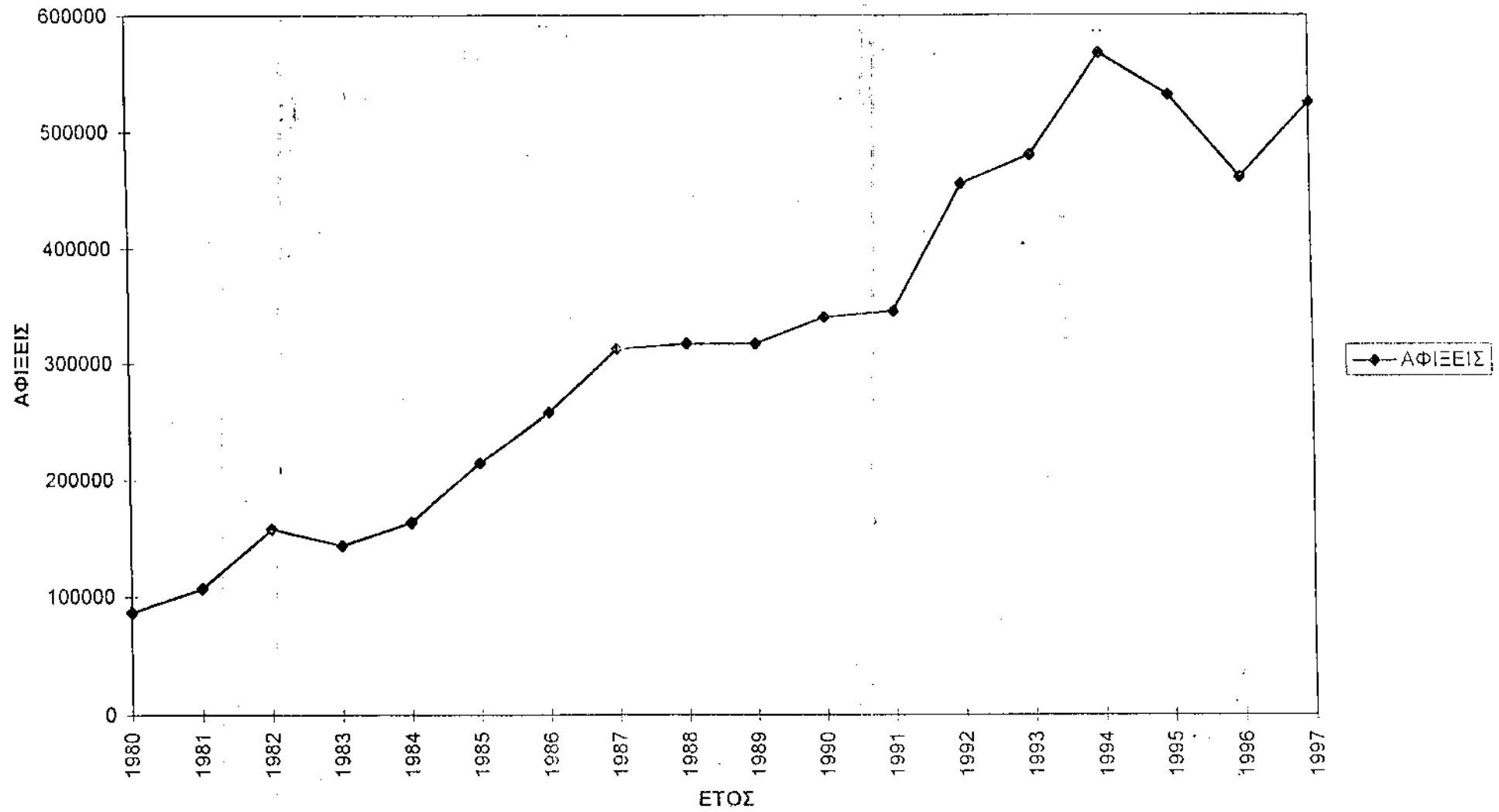


ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΑΦΙΞΕΩΝ ΑΝΑ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1989-97

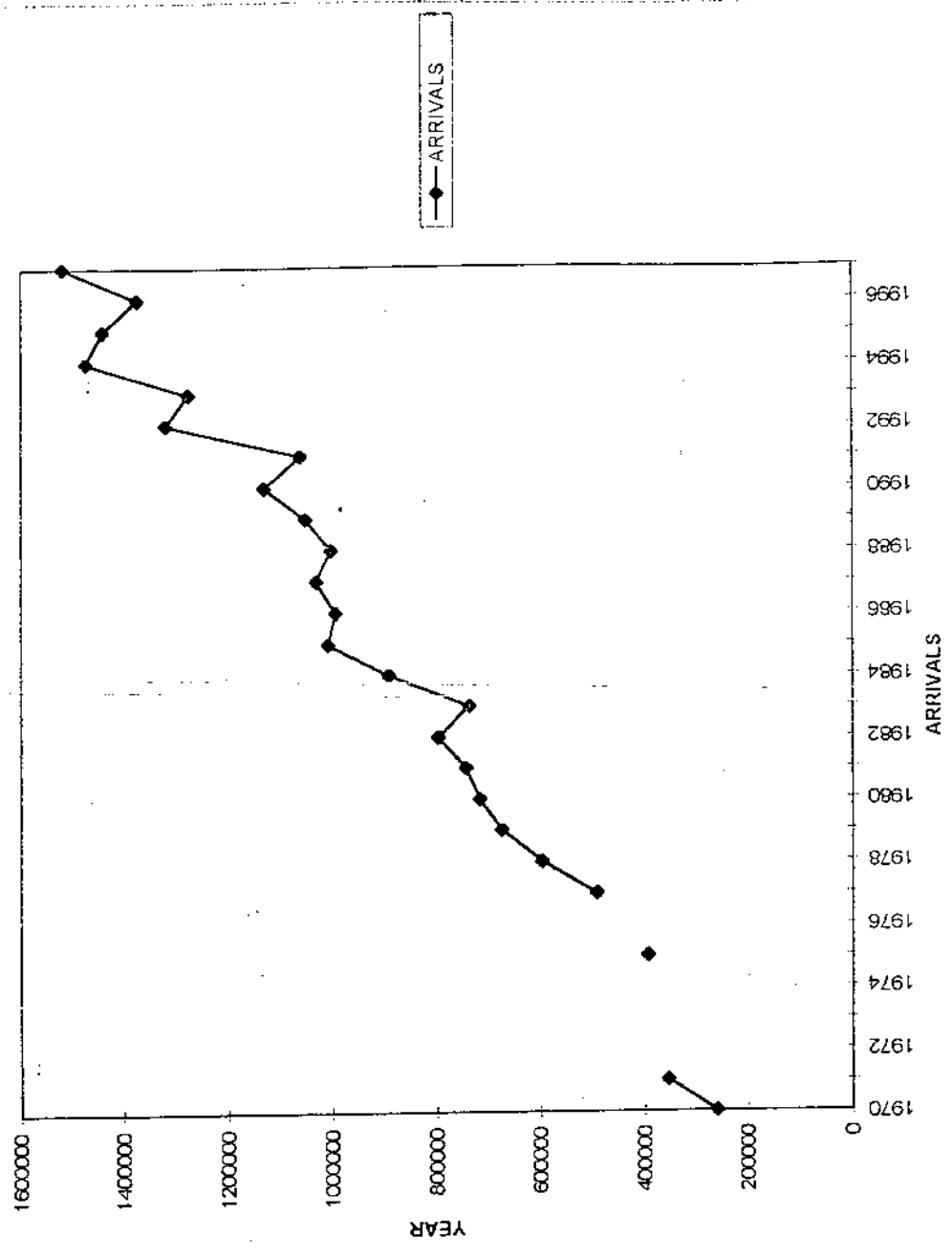
ΦΙΞΕΙΣ:



ΑΦΙΞΕΙΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ CHARTER ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1980-1997



TOTAL ARRIVALS IN DOUBLE CARRIER FROM 1970 UNTIL 1997



1971	353886	35,54
1972		
1973		
1974		
1975	394098	
1976		
1977	493583	
1978	597565	21,06
1979	675280	13
1980	717569	6,26
1981	743978	3,68
1982	798169	7,28
1983	738319	-7,49
1984	892517	20,88
1985	1009767	13,13
1986	995761	-1,38
1987	1038410	3,82
1988	1005524	-2,73
1989	1055466	4,96
1990	1133668	7,4
1991	1065220	-6,04
1992	1320627	23,97
1993	1277640	-3,36
1994	1473954	15,37
1995	1442020	-2,21
1996	1374652	-4,68
1997	1519599	10,55

Σελίδα 1

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η Κως τα προηγούμενα χρόνια ξεχώρισε ως ελληνικός τουριστικός προορισμός. Οι προσπάθειες του δήμου και γενικότερα της τοπικής κοινωνίας για τον τουρισμό του νησιού και την ποιότητα ζωής των ντόπων και ξένων κατοίκων στάθηκαν πρωτοποριακές. Η Κως, ωστόσο ακολουθεί μια φθίνουσα πορεία. Το 1996 προστέθηκαν στο ξενοδοχειακό δυναμικό του νησιού 7 μονάδες και η προσφορά σε κλίνες από 28.792 το 1995 έφτασε τις 30.214 το 1996.

Οι αφίξεις ξένων τουριστών το 1996 μειώθηκαν σε 344.700 (από 360.390 το 1995 και από 376.214 το 1994) ενώ οι διανυκτερεύσεις σημείωσαν κι αυτές πτώση (3.511.570 το 1996, 3.743.735 το 1995, 4.003.526 το 1994). Η ποιότητα των αφικνούμενων τουριστών είναι χαμηλή και ως στις διεθνείς αγορές θεωρείται τουρισμός Β' κατηγορίας. Μικρές ξενοδοχειακές μονάδες και ενοικιαζόμενα τίθενται στην ουσία εκτός αγοράς κυρίως λόγω των υπερ προσφορών κι εκπτώσεων επί των τιμών των συμβολαίων των μεγάλων μονάδων με τα ξένα πρακτορεία. Η παραοικονομία έχει πάρει ανησυχητικές διαστάσεις. Ελπίδα για όλους αποτελεί ο Έλληνας τουρίστας που ανταποκρίθηκε τα τελευταία χρόνια στο κάλεσμα και στις εκπτώσεις τιμών -των Κώων. Έτσι, το 1996 επισκέφθηκαν τη ν.Κω 39.857 Έλληνες (έναντι 32.139 το 1995 και 26.306 το 1994). Παρά το ότι Ο Μάιος στην Κω έκλεισε θετικά (+16,70/0) σε αριθμούς αφίξεων, το 1997 δεν διαγράφεται ιδιαίτερα ευοίωνο. Όμως, η ελπίδα του συνεδριακού τουρισμού ενισχύει κάπως την άποψη ότι ίσως υπάρξει ανάκαμψη μελλοντικά, αν φυσικά υποστηριχθεί κατάλληλα η συγκεκριμένη προσπάθεια. Η Κως, η γενέτειρα του Ιπποκράτη, θεωρητικά τουλάχιστον είναι ιδανικός τόπος για τη διοργάνωση ιατρικών και παραϊατρικών συνεδρίων.

Χρειάζεται, ωστόσο, η αρωγή της πολιτείας για την ολοκλήρωση βασικών έργων γενικής και ειδικής υποδομής αλλά και για την αναβάθμιση της προσφοράς και της τουριστικής της ταυτότητας.

Η περσινή χρονιά έκλεισε αρνητικά και ως προς τον αριθμό των αφίξεων και ως προς την ποιότητα.

Φέτος, μέχρι στιγμής, η υπάρχουσα κατάσταση είναι ελαφρώς καλύτερη στην Κω, συγκριτικά με την αντίστοιχη περσινή περίοδο. Παρατηρείται μικρή αύξηση από πλευράς της αγγλικής αγοράς, ελαφρά μείωση απ' τη γερμανική αγορά, ενώ πολλές βασικές αγορές λειτουργούν με σταθερότητα. Λιγосτές άλλες (π.χ. Ισραήλ, Ελβετία

κ.ά.) παρουσιάζουν άνοδο υποστηρίζει ο κ. Καβουκλής. Ο δήμος Κω συνεχίζει εδώ και 10 χρόνια επιχειρεί μία αυτόνομη παρέμβαση στον τουρισμό. Στους άμεσους στόχους του είναι η ενίσχυση του τουριστικού προφίλ του νησιού τόσο στις βασικές αγορές όσο και σε άλλες μικρότερες και ελπιδοφόρες (π.χ. Γαλλία, Ελβετία, Αυστρία κ.λπ.). Η ανάπτυξη του συνεδριακού, θαλάσσιου και θεραπευτικού τουρισμού αποτελεί έναν άλλο παράλληλο στόχο και ήδη έχουν δρομολογηθεί δράσεις και έργα για το σκοπό αυτό: μέχρι το 2000 θα είναι έτοιμο το Διεθνές Ιπποκράτειο ίδρυμα της Κω, ένας αξιόλογος συνεδριακός και εκθεσιακός χώρος 1.000-2.000 ατόμων που χρηματοδοτείται με 2 δισ. δρχ. απ' το ΥΠΕΘΟ.

Σε εξέλιξη βρίσκεται και η κατασκευή της μαρίνας που ο δήμος διεκδικεί ως αναπτυξιακό έργο, ενώ γίνονται προσπάθειες για την προβολή των δυνατοτήτων του νησιού για ιαματικό θεραπευτικό τουρισμό. Μέσα στις προτεραιότητες του δήμου είναι και η ανάθεση σε εξειδικευμένη εταιρία μιας ειδικής έρευνας τουριστικής αγοράς, με παράλληλη πρόταση για στρατηγικό σχεδιασμό πενταετίας στον τουρισμό.

Παράλληλα με αυτά, θετικά λειτουργούν και οι προσπάθειες για αναβάθμιση των πυλών εισόδου του νησιού, καθώς και η προβολή του νησιού, μέσω ενός προγράμματος προβολής ύψους 50 εκατ. δρχ. με πρωτεργάτη αυτής της προσπάθειας τον δήμο της Κω. Ειδική προσπάθεια θα γίνει φέτος για την προσέλκυση περισσότερων Γάλλων τουριστών, αλλά και για την ενίσχυση των δημόσιων σχέσεων στις βασικές διεθνείς αγορές. Βεβαίως, επισημαίνει οι χαμηλές τιμές των Καταλυμάτων και η ύπαρξη καταλυμάτων χωρίς ουσιαστικές προδιαγραφές ποιότητας προσφοράς, αποτελούν προβλήματα για τον τουρισμό του νησιού που πρέπει να αντιμετωπισθούν, προκειμένου να αναβαθμισθεί ο προορισμός και να περιορισθούν φαινόμενα παραξενοδοχίας και παραοικονομίας που σαφώς έχουν πάρει διαστάσεις.

Μέσα στο πλαίσιο των μεσοπρόθεσμων στόχων του ΔΟΤ αλλά και των ειδικών πρωτοβουλιών που τον αφορούν, εντάσσονται, πέραν των προαναφερθέντων, η παρακολούθηση ειδικών ευρωπαϊκών προγραμμάτων για τουρισμό -πολιτισμό, όπως και η πολιτική αναβάθμισης υπηρεσιών και παροχής κινήτρων στους επισκέπτες, όπως π.χ. λειτουργία ηλεκτροκίνητου τραίνου στο ιστορικό κέντρο της Κω, αξιοποίηση του κτιριακού συγκροτήματος «Ορφέα» ως κέντρο για multimedia και πληροφορίες, φύλαξη παιδιών των ξένων επισκεπτών από τους δημοτικούς νηπιακούς σταθμούς, ανάδειξη πλατειών και κτιρίων για πολιτιστικές εκδηλώσεις, προσπάθεια αναβάθμισης

της εικόνας της πόλης στους επισκέπτες».

- Έχει ολοκληρωθεί σε μεγάλο τμήμα ο βιολογικός καθαρισμός και διάθεση λυμάτων της πόλεως Κω.
- **Βρίσκεται** σε εξέλιξη το πρόγραμμα καθαρισμού των ακτών στο νησί με φορείς υλοποίησης το συμβούλιο περιοχής (προϋπολογισμού 250 εκατομμυρίων - χρηματοδοτείται από το ΥΠΕΧΩΔΕ).
- **Συνεχίζεται** η κατασκευή του μεγάλου εργοστασίου της ΔΕΗ στην περιοχή Μαστιχάρι Αντιμάχειας (προϋπολογισμού 8 δισ.). ΚΩΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγαπητός Γ. Πρόβλημα Ελληνικής Οικονομίας 1989
- Archer B. Impact of Domestic tourism 1994
- Barron R. Εποχικότητα τουρισμού 1996
- Δασκαλάκης Γ. Τουρισμός και οι επιδράσεις του στην οικονομία
- Δεληβάνης Ι. Τα προβλήματα της Ελληνικής βιομηχανίας 1990
- Καλοκάρτου Ρ. Επενδύσεις στον τουριστικό τομέα 1980
- Ζαχαράτος Α. Προβλήματα τουρισμού στην Ελλάδα
- Ζύγδης Ι. Η ανάπτυξη της Δωδ/σου μετά την ανεξαρτησία
- Ψίνας Κ. Η οικονομία των Δωδ/σων 1947-1990
- Χατζηβασιλείου Β. Το νησί της Κω 1990
- Κοσμούσης Α. Η τουριστική βιομηχανία στην Ελλάδα 1990
- Robert Erboes Προώθηση του τουριστικού προϊόντος
- Τναβίς Ο τουρισμός σαν φαινόμενο
- Eray S. Προβλήματα γενικού τουρισμού