

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

« Η συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην τουριστική ανάπτυξη και υποδομή των νησιωτικών περιοχών: η περίπτωση των Κυκλάδων»



Πτυχιακή εργασία της Ευαγγελίας Συρίγου
Επιβλέπων: Αβραάμ Αβραμόπουλος
Πάτρα, Οκτώβριος 2009

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ.
Περίληψη.....	4
Εισαγωγή.....	5

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο- ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1 Ορισμός ναυτιλίας	7
1.2 Ακτοπλοία	7
1.2.1 Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες	8
1.2.2 Λειτουργικό πλαίσιο ελληνικής ακτοπλοΐας.....	10
1.2.3 Μορφές ναυτιλιακών εταιρειών.....	11
1.2.4 Νομικό πλαίσιο λειτουργίας των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών....	11
1.2.5 Λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες και προνόμιο ακτοπλοΐας (cabotage).....	12
1.3 Επιβατηγά τουριστικά πλοία	13
1.3.1 Στην άκρη της γης.....	17
1.3.2 Yachting.....	19
1.3.2 Οφέλη του τουρισμού που οφείλονται στο yachting.....	20
1.4 Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία.....	20
1.4.1 Στατιστικές και μετρήσεις.....	20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο- ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

2.1 Τουριστική Ανάπτυξη.....	22
2.1.1 Στάδια τουριστικής ανάπτυξης	22
2.2 Τουρισμός.....	25

2.2.1	Σημερινή κατάσταση	26
2.2.2	Ελληνικός τουρισμός.....	28
2.2.3	Εναλλακτικές μορφές τουρισμού.....	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο- Ο ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

3.1	Κυκλαδικός πολιτισμός (3200-1100 π.χ).....	37
3.2	Καλοκαίρι στις Κυκλάδες.....	37
3.3.	Τουριστική ανάπτυξη των Κυκλάδων.....	39
3.4	Δυνατότητες και προοπτικές.....	44
3.5	Επιδιώξεις και στόχοι.....	45
3.6	Μέσα προβολής, προώθησης και πώλησης του προϊόντος των Κυκλάδων...	46
3.7	Προτάσεις για αναβάθμιση του τουρισμού στις Κυκλάδες.....	47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 40- ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

4.1	Αναδρομή στη ακτοπλοΐα στις Κυκλάδες.....	49
4.1.1	Εταιρεία «Ποταμιανού».....	52
4.1.2	Εταιρεία « Μπιρίνη».....	53
4.1.3	Εταιρεία «Τόγια.....	56
4.1.4	Εταιρεία «Φουστάνου».....	57
4.1.5	Εταιρεία «Τυπάλδου».....	59
4.1.6	Εταιρεία « Καβουνίδη».....	61
4.1.7	Εταιρεία «Μάρκος Νομικός».....	62
4.1.8	Εταιρεία « Καραγιώργη».....	63
4.1.9	Εταιρεία «Αγαπητός».....	63
4.2	Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην ανάπτυξη του νομού Κυκλάδων...	65
4.3	Η κατάσταση στο τουρισμό και τη ναυτιλία μετά τη κρίση του 2009.....	67
5.	ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	69

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	70
--------------------------	-----------

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο κλάδος της Ναυτιλίας στην εποχή μας αλλά και ήδη από παλαιότερες εποχές είναι ένας κλάδος ο οποίος υφίσταται μεγάλη ανάπτυξη και εξέλιξη.

Η παρακάτω εργασία έχει ως σκοπό να εξετάσει όχι μόνο την ίδρυση του κλάδου αυτού αλλά και την ιστορική του αναδρομή, με την βοήθεια διαφόρων στοιχείων και μελετών για παράγοντες που συνέβαλλαν στην ανάπτυξη του κλάδου αυτού αλλά και την συμβολή του σε τομείς όπως ο τουρισμός και η οικονομία.

Έγινε δηλαδή μια καλή προσπάθεια μέσα από μελέτες όπου υπάρχει η ανάλυση της οικονομικής πλευράς του κλάδου και κυρίως παράγοντες που συμβάλλουν στην ζήτηση των ναυτιλιακών υπηρεσιών καθώς και η συμβολή της στην πολιτιστική ανάπτυξη ενός λαού. Παρουσιάζονται διάφορα στοιχεία με τη βοήθεια διαφόρων ναυτιλιακών εταιρειών καθώς και του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και άλλων φορέων. Γίνεται λόγος για τους ενεργούς λιμένες της χώρας μας και κατά πόσο διενεργούνται δρομολόγια προς ελληνικά νησιά με πληροφορίες όπως η συχνότητα των δρομολογίων, οι τιμές των εισιτηρίων καθώς και γενικές πληροφορίες και διατάξεις που αναφέρονται στα παραπάνω.

Τέλος γίνεται αναφορά για τον ελληνικό τουρισμό, την τουριστική ανάπτυξη των Κυκλάδων καθώς και για την συμβολή της Ναυτιλίας στην τουριστική ανάπτυξη του νομού Κυκλάδων.

Φαίνεται επίσης σε τι πλαίσια διαμορφώνεται η ανάπτυξη του κλάδου αυτού αλλά και πόσα περιθώρια υπάρχουν για την περαιτέρω ανάπτυξη του.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο άνθρωπος ασχολήθηκε με την ναυτιλία από τα προϊστορικά χρόνια όπως μαρτυρούν κάποια αρχαιολογικά ευρήματα της τέταρτης, τρίτης και δεύτερης χιλιετίας π.χ. Είναι γεγονός ότι οι Έλληνες είναι ένας κατεξοχήν ναυτικός λαός από τα παλαιότερα ήδη χρόνια και αυτό σύμφωνα με μελέτες, αφού διαρκής τάση των Ελλήνων για απόκτηση ,διατήρηση και εξάπλωση της ναυτικής τους ισχύος, προέρχεται από ορισμένους παράγοντες που εν μέρει εξηγούν και την διατήρηση της σημασίας της Ναυτιλίας στη σημερινή Ελλάδα. Όπως για παράδειγμα η γεωγραφική πολυδιάσπαση της Ελλάδος με τα αναρίθμητα νησιά και τις υψηλές και δυσπρόσιτες οροσειρές που εξηγεί την ευκολία και την συμβολή των ναυτικών μεταφορών και την οικονομική ανάπτυξη.

Στα ιστορικά χρόνια η Αθήνα εξελίχθηκε στο μεγαλύτερο εμπορικό ναυτιλιακό κέντρο και ίδρυσε πολυάριθμες αποικίες σε ολόκληρο τον κόσμο.

Στα ελληνιστικά χρόνια, το ναυτικό εμπόριο επεκτάθηκε πέρα από την Ερυθρά Θάλασσα και τον Περσικό και το λιμάνι της Αλεξάνδρειας έγινε επίκεντρο παγκόσμιου εμπορίου.

Στα νεότερα χρόνια άρχισε να αναπτύσσεται στο τέλος του 18^{ου} αιώνα, οπότε και τέθηκε υπό την προστασία της Ρώμης. Στα χρόνια της τουρκοκρατίας σπουδαία εμπορική δραστηριότητα παρουσίασαν οι κάτοικοι στα νησιά Ύδρα, Σπέτσες, και Ψαρά. Το 1813 η δύναμη του ελληνικού εμπορικού ναυτικού ήταν 620 περίπου πλοία με 17.530 ναύτες. Στη διάρκεια της επανάστασης η δύναμη αυτή μειώθηκε, όμως μετά από λίγο άρχισε να εξελίσσεται με γρήγορο ρυθμό. Σήμερα η ελληνική ναυτική δύναμη είναι από τις μεγαλύτερες στο κόσμο.

Γενικά η ναυτιλία συμβάλλει στην ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού αλλά και στην ενδυνάμωση της ελληνικής οικονομίας κυρίως από το συνάλλαγμα που συνεισφέρει θετικά στην διαμόρφωση του ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών της χώρας, την αναβάθμιση των λιμένων καθώς επίσης και την ίδρυση νέων θέσεων εργασίας.

Αυτό που περιγράφεται στο πρώτο κεφάλαιο είναι η γενικότερη έννοια του όρου Ναυτιλία αλλά και συγκεκριμένα της επιβατηγού καθώς και μια ιστορική αναδρομή για την εμφάνιση της, παράγοντες που οδήγησαν στην ανάπτυξη της μέχρι σήμερα όπως επίσης γενικότερες πληροφορίες που αφορούν τα κρουαζιερόπλοια ένα πολύ σημαντικό κομμάτι στην Ελληνική Ναυτιλία, και τέλος η συμβολή της στην Ελληνική οικονομία και οι επιπτώσεις αυτού του γεγονότος. Επίσης με την μορφή κάποιων πινάκων έχουμε την δυνατότητα να δούμε μια μικρή παρουσίαση(βάση αριθμών) το στόλο που διαθέτει η κάθε εταιρεία ξεχωριστά τα δρομολόγια των πλοίων σε καθημερινή βάση αλλά και τιμές εισιτηρίων.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται λόγος για την τουριστική ανάπτυξη που υφίσταται γενικότερα η χώρα μας καθώς και για τα νησιά των Κυκλάδων πιο συγκεκριμένα με την βοήθεια πάντα κάποιων στοιχείων και ποσοστών. Ακόμη, αναφέρεται η ιστορία του ελληνικού τουρισμού αλλά και η ανάπτυξη του με την πάροδο των χρόνων αλλά και νέοι τρόποι ανάπτυξης του.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μια εισαγωγή στον νομό Κυκλάδων όπου και αναφέρεται η ιστορία όλων των νησιών, η τουριστική εξέλιξη που έχει επέλθει στο νομό αυτό καθώς και τρόποι προβολής και προώθησης του τουριστικού προϊόντος στο νομό αυτόν και άλλες ακόμη πληροφορίες που επίσης παρουσιάζουν σημαντικό ενδιαφέρον.

Τέλος στο τελευταίο κεφάλαιο, και αφού έχουμε ήδη σε αυτήν την εργασία έχει τονιστεί η Ναυτιλία και ειδικά η συμβολή της, τότε θα γίνει λόγος η συμβολή της επιβατηγού Ναυτιλίας πιο συγκεκριμένα στο νομό Κυκλάδων και τι σίγουρα θα αποφέρει σε αυτόν τον νομό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.: ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1.1 Ορισμός ναυτιλίας

Ναυτιλία είναι το σύνολο των απαραίτητων ανθρώπινων δραστηριοτήτων, προκειμένου να πραγματοποιηθούν θαλάσσιες μεταφορές πραγμάτων και προσώπων.

Θαλάσσια μεταφορά είναι η διακίνηση πράγματος ή προσώπου μέσω θαλάσσης από ένα σημείο της γης σε άλλο. Ως οικονομική έννοια, νοείται κάθε σύμβαση, η οποία δημιουργεί την υποχρέωση στον ένα συμβαλλόμενο να διακινήσει μέσω θαλάσσης πρόσωπα ή πράγματα από ένα σημείο της γης σε άλλο, έναντι κάποιας συμφωνημένης αμοιβής. Τα στοιχεία μιας μεταφοράς είναι:

- ο όγκος της μεταφοράς
- η ταχύτητα
- ο βαθμός ασφάλειας
- η κανονική εκτέλεση της μεταφοράς (καιρικές συνθήκες)
- το κόστος μεταφοράς

Σήμερα, το 90% του εμπορίου διεξάγεται δια θαλάσσης. Το θαλάσσιο εμπόριο δημιούργησε την ανάγκη κατασκευής του πλοίου, το οποίο είναι οικονομική μονάδα, με το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό ότι δεν παράγει η ίδια αγαθά, αλλά τα μεταφέρει από την παραγωγή στη κατανάλωση

1.2 Ακτοπλοΐα

Η ιστορία και η επιβίωση της Ελλάδας είναι άρρηκτα δεμένη με την ναυτιλία. Από το χρησμό για τα "ξύλινα τείχη" την εποχή των Περσικών πολέμων, μέχρι την εποποιία των φορτηγών τύπου "Λίμπερτι". Η ελληνική ακτοπλοΐα από σύσταση του ελληνικού κράτους παραμένει ο βασικός αιμοδότης των ελληνικών νησιών και η "λεωφόρος" που μας ενώνει με την ηπειρωτική Ελλάδα. Μια "λεωφόρος" που είναι δύσκολο να κατασκευαστεί. Εκτός αυτού όμως είναι σημαντική η προσφορά της, που με τα επιβατηγά και τα επιβατηγά οχηματαγωγά ακτοπλοϊκά πλοία λειτουργούν ως πλωτές γέφυρες και μεταφέρουν περίπου 30 εκατομμύρια επιβάτες και 7 εκατομμύρια οχήματα το χρόνο, ικανοποιώντας έτσι τις ανάγκες των κατοίκων των νησιών και των τουριστών. Μάλιστα τα τελευταία χρόνια έχουν δρομολογηθεί νεότευκτα ταχύπλοα πλοία που μείωσαν σημαντικά τους χρόνους πρόσβασης και κατέστησαν την

ακτοπλοΐα ακόμα πιο ανταγωνιστική απέναντι στις αεροπορικές εταιρείες. Είναι επίσης διαπιστωμένο από την εμπειρία ότι η κίνηση στην ακτοπλοΐα –πληρότητα πλοίων πάνω από 80%- παρουσιάζεται μόνο για 30 με 40 ημέρες το χρόνο κατά την καλοκαιρινή περίοδο και την περίοδο εορτών Χριστούγεννα και Πάσχα. Σε αυτές τις μέρες το ακτοπλοϊκό σύστημα λειτουργεί στα όρια του για αυτό και επέρχονται καθυστερήσεις στα δρομολόγια των πλοίων(κάτι το οποίο θα συζητηθεί παρακάτω) και οι αυξήσεις των εισιτηρίων. Η αδυσώπητη αλήθεια είναι ότι κατά την τουριστική περίοδο τα πληρώματα και τα πλοία δουλεύουν με υπερεντατικούς ρυθμούς προκειμένου να καλυφθούν τα δρομολόγια. Όσο συμβαίνει αυτό είναι λογικό να μην μπορεί να εφαρμοστεί ένα ακτοπλοϊκό σύστημα που θα καταστήσει την δουλειά όλων και την ακτοπλοΐα γενικά να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των τουριστών.

1.2.1 Ακτοπλοϊκή συγκοινωνία

Με την έννοια της συγκοινωνίας παράκτιων περιοχών (coasting) η *ακτοπλοϊκή συγκοινωνία* διακρίνεται σε

Μεγάλη ακτοπλοΐα ή *διεθνή ακτοπλοΐα*, που διεξάγεται μεταξύ λιμένων εγγύς κρατών π.χ. Ελλάδας-Ιταλίας, Αγγλίας-Γαλλίας κ.λπ..

Μεσαία ακτοπλοΐα, που διεξάγεται μεταξύ λιμένων ηπειρωτικών και λιμένων νήσων της ίδιας Χώρας και σε

Μικρή ακτοπλοΐα ή *αγχιπλοΐα* που διενεργείται μεταξύ λιμένων προησπισμένων περιοχών, συνήθως εντός του αυτού ή μεταξύ εγγύς κόλπων, π.χ. Αργοσαρωνικού.

Η σημασία των παραπάνω διακρίσεων έγκειται στο ότι εφαρμόζονται, κατά περίπτωση, διαφορετικοί κανόνες διεξαγωγής μεταφοράς κυρίως επιβατών, ειδικότερα σε χώρους ενδιάτησης, αλλά και φορτίων μεταξύ των λιμένων.



(Εικόνα:1.2.1, Το επιβατηγό πλοίο *Πατρίς*)

Επίσης παρακάτω παραθέεται ένας πίνακας με αναφορά στα νέα όχι μόνο της γραμμής των Κυκλάδων αλλά γενικά της ελληνικής ακτοπλοΐας, ανάλογα με την εποχικότητα το ποσοστό των επιβατών που μετακινούνται, την κίνηση των πλοίων κάτω των 10 ετών από τον Πειραιά σε άλλα λιμάνια καθώς και τον ανταγωνισμό που υπάρχει ανάμεσα στις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες.

ΠΛΟΙΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 10 ΕΤΩΝ	57,08%	54,36%	51,04%

(Πίνακας:1.2.1)

ΓΡΑΜΜΗ	ΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 10 ΕΤΩΝ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΥΚΛΑΔΕΣ	87,93%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	62,94%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗ	49,28%
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΡΗΤΗ	46,07%

(Πίνακας:1.2.2)

ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

ΓΡΑΜΜΗ	ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΠΛΟΙΑ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ -Α. ΚΥΚΛΑΔΕΣ	5	11
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-Δ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ	4	7
ΡΑΦΗΝΑ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	6	7
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΙΚΑΡΙΑ ΣΑΜΟΣ	3	4
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΧΙΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗ	2	3
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΚΡΗΤΗ	4	9
ΠΕΙΡΑΙΑΣ-ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	2	4
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	3	8

(Πίνακας 1.2.3)

ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ

ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	4,14%
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	4,32%
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	3,53%
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	2,33%
ΜΑΡΤΙΟΣ	4,66%
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	8,91%
ΜΑΙΟΣ	7,22%
ΙΟΥΝΙΟΣ	10,24%
ΙΟΥΛΙΟΣ	16,55%
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	20,90%
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	10,64%
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	6,56%

Άρα βάση εποχικότητας:

Νοέμβριος-Μάρτιος = 18,98%

Απρίλιος- Οκτώβριος = 81,02%

(Πίνακας 1.2.4)

1.2.2 Λειτουργικό πλαίσιο ελληνικής ακτοπλοΐας

Λόγω της σπουδαιότητας της ακτοπλοΐας για την ελληνική οικονομία και την ομαλή επικοινωνία του μεγάλου αριθμού των νησιών της χώρας, το κράτος θεωρεί επιβεβλημένη την παρέμβαση του στην ελληνική ακτοπλοΐα η οποία διέπεται από ένα πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο (προεδρικά διατάγματα, βασιλικά διατάγματα, αποφάσεις ευρωπαϊκής ένωσης κτλ.).

Για τις ανάγκες της εργασίας θα παραθέσω μόνο βασικές έννοιες όπως αυτές ορίζονται από τον Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (Κ.Δ.Ν.Δ) και άλλες διατάξεις με σκοπό τη παρουσίαση του λειτουργικού πλαισίου της ελληνικής ακτοπλοΐας.

Το 1967 εμφανίστηκε ο θεσμός των εταιρειών ευρείας μετοχικής βάσης τομέα των ακτοπλοϊκών μεταφορών υποκαθιστώντας σταδιακά τις παραδοσιακές οικογενειακές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

Η επιτυχημένη οργάνωση και λειτουργία των πρώτων ναυτιλιακών εταιρειών έδωσε το πρότυπο και την ενθάρρυνση σε πολλά νησιά να δημιουργήσουν τις δικές τους ναυτιλιακές εταιρείες. Έτσι μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί αρκετές εταιρείες με μεγάλο αριθμό πλοίων και υψηλό αριθμό επενδύσεων που ανέρχεται σε πολλά

εκατομμύρια ευρώ και με συμμετοχή στη συνολικά εβδομαδιαία χωρητικότητα κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού να φτάνει στις γραμμές του Αιγαίου στους επιβάτες 70% και τα αυτοκίνητα στο 88%.

1.2.3 Μορφές ναυτιλιακών εταιρειών

Οι επιχειρήσεις των θαλάσσιων μεταφορών μπορούν να ιδρύονται και να λειτουργούν με τη μορφή:

- § Της ατομικής επιχείρησης
- § Της προσωπικής επιχείρησης
- § Της ανώνυμης εταιρείας
- § Της Εταιρείας Περιορισμένης Ευθύνης
- § Της Συμπλοιοκτησίας
- § Της ναυτιλιακής εταιρείας του νόμου 959/79
- § Της Εταιρείας Λαϊκής Βάσης του νόμου 849/78
- § Της ειδικής ανώνυμης ναυτιλιακής εταιρείας
- § Της αλλοδαπής επιχείρησης που εγκαθίστανται στην Ελλάδα με βάση το νόμο 89/67.

1.2.4 Νομικό πλαίσιο λειτουργίας των ελληνικών ακτοπλοϊκών εταιρειών

Με τον όρο «ελληνική ναυτιλία» ορίζεται η μεταξύ των Ελληνικών λιμένων μεταφορά προσώπων και πραγμάτων (άρθρα 11 και 165 επόμενα του Κ.Δ.Ν.Δ) που αποτελεί δικαίωμα μόνο των υπό Ελληνική σημαία πλοίων. Ελληνική σημαία φέρουν τα εγγεγραμμένα στα ελληνικά πλοία νηολόγια πλοία, τα οποία σύμφωνα με το άρθρο 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. πρέπει να αναγνωρίζονται ως ελληνικά. Το ίδιο ορίζει σαν Ελληνικό πλοίο αυτό που ανήκει κατά ποσοστό υψηλότερο του 50%, σε Έλληνες υπηκόους ή Ελληνικά νομικά πρόσωπα, τα κεφάλαια των οποίων βρίσκονται σε χέρια Ελλήνων υπηκόων κατά το ίδιο ποσοστό τουλάχιστον. Το κανονιστικό πλαίσιο της επιβατηγού ναυτιλίας δίνει το προεδρικό διάταγμα 364/31-7-1988 όπως τροποποιήθηκε με ο Π.Δ 103/93, όπου ορίζεται ότι ένα Ελληνικό πλοίο αναγνωρίζεται ως επιβατηγό εάν είναι μικρότερο από την ηλικία των 20. Άλλα σημαντικά θέματα που ρυθμίζει η πολιτεία

είναι οι άδειες σκοπιμότητας, η σύνθεση πληρωμάτων στα δρομολόγια, ώρες καταχώρησης κ.ά.

1.2.5 Λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες και προνόμιο της ακτοπλοΐας (καμποτάζ)

Όπως και στους άλλους τομείς της οικονομίας, έτσι και στην ακτοπλοΐα η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποσκοπεί στην ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς στις θαλάσσιες μεταφορές. Η επίτευξη αυτού του στόχου προϋποθέτει την κατάργηση του προνομίου ακτοπλοΐας, το οποίο είναι γνωστό με το διεθνή όρο «cabotage».

Το προνόμιο αυτό συνιστάται στην παροχή του δικαιώματος της μεταφοράς φορτίων και επιβατών μεταξύ λιμανιών του ίδιου του κράτους στα εθνικά πλοία του κράτους αυτού. Σε πολλές χώρες- μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συγκεκριμένα στη Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ιταλία, Ισπανία, κ.ά. ακόμα και στην Ελλάδα ισχύουν πλοία να εκτελούν μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των λιμανιών τους.

Η Ελλάδα με ειδική συμφωνία έχει επιτύχει από την Ευρωπαϊκή ένωση κατά τη ψήφιση του Κανονισμού 5577/92 την αναβολή της άρσης του καμποτάζ μέχρι το έτος 2003. Δηλαδή μέχρι το έτος αυτό η δυνατότητα προσφοράς υπηρεσιών ακτοπλοϊκής μεταφοράς θα παρέχεται μόνο σε ελληνόκτητα πλοία. Είναι προφανές ότι η άρση του καμποτάζ ανατρέπει μια υπάρχουσα κατάσταση σχετικής προστασίας έναντι του ανταγωνισμού από πλευράς κοινοτικών μη ελληνόκτητων πλοίων.

Η έκταση του προβλήματος της ελληνόκτητης ακτοπλοΐας επηρεάζεται από το κατά πόσο τα κοινοτικά πλοία θα υποχρεωθούν να τηρήσουν τους όρους που ισχύουν στη χώρα μας όσον αφορά τις άδειες σκοπιμότητας, την ηλικία των πλοίων κ.ά.

Γενικότερα την ακτοπλοΐα της χώρας μας, με την άρση του καμποτάζ και την τυχόν εξακολούθηση της ισχύος του Π.Δ 684/1976, το οποίο ορίζει ως όριο εκμετάλλευσης των πλοίων την 35ετία, δημιουργούνται οξύτατα προβλήματα και επείγοντα.

Στις λαϊκές ακτοπλοϊκές εταιρείες το πρόβλημα είναι περιορισμένο. Οι αντικαταστάσεις αυτές απαιτούν επενδύσεις πολλών εκατομμυρίων ευρώ τα οποία δεν είναι εύκολο να επενδύσουν οι εταιρείες. Έτσι η κατάσταση αυτή θα καταστήσει την ελληνική ακτοπλοΐα σε δυσχερή θέση προκειμένου να διατηρήσει τη θέση της στις ελληνικές θάλασσες.

1.3 Επιβατηγά τουριστικά πλοία

Ως **Επιβατηγό πλοίο** (passenger ship) χαρακτηρίζεται το πλοίο εκείνο που κρίνεται κατάλληλο και ειδικό για μεταφορά 12 επιβατών και άνω. Η καταλληλότητα έχει σχέση με ειδικές απαιτήσεις κατά την ναυπήγηση ή μετασκευή του πλοίου, στη στεγανή υποδιαίρεση αυτού, στο είδος και την επάρκεια σωστικών και πυροσβεστικών μέσων, καθώς και στην ενδιαίτηση επιβατών. Οι παραπάνω απαιτήσεις τροποποιούνται ανάλογα των περιοχών πλόων π.χ. εντός διαύλων, ή ακτοπλοϊκών, ή ωκεανοπλόων πλοίων ή ημερόπλοιων κ.λπ. Η ταχύτητα των σύγχρονων επιβατηγών πλοίων κυμαίνεται από 22 μέχρι 30 κόμβους.

Γενικά τα επιβατηγά πλοία διακρίνονται σε:

Υπερωκεάνια ή "Ωκεανοπλόα", που εκτελούν υπερπόντια ναυσιπλοΐα (Ωκεανοπλοΐα)

2. Επιβατηγά Κλειστών θαλασσών όπως τα Μεσογειακά και

3. Ακτοπλοϊκά ή κοινώς λεγόμενα "Ποστάλια", που εκτελούν εσωτερικές θαλάσσιες συγκοινωνίες. Παλαιότερα μέχρι το 1970 υπήρχε μια ακόμη κατηγορία τα φορτηγοποστάλια. Επίσης άλλες κατηγορίες επιβατηγών πλοίων είναι τα Κρουαζιερόπλοια, τα Τουριστικά επαγγελματικά, Επιβατηγά – οχηματαγωγά και τα νεότερα ταχύπλοα όπως τα επιβατηγά – καταμαράν, επιβατηγά υδροπτέρυγα, επιβατηγά αερόστρωμα (γνωστότερα ως χόβερκραφτς) και άλλα με συνδυασμό οχηματαγωγού.

Παρακάτω παραθέτονται μερικά δρομολόγια που εκτελούνται στις Κυκλάδες σύμφωνα με την **Blue Star Ferries**: [Τα δρομολόγια αυτά διεξάγονται κατά την περίοδο 01/06-27-09 για παράδειγμα στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑ –ΣΥΡΟ –ΤΗΝΟ -ΜΥΚΟΝΟ και με επιστροφή (πίνακας 1.2.1) και οι τιμές των αντίστοιχων δρομολογίων (πίνακας 1.2.2).]

ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΑ					
	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΑΦΙΞΗ	ΑΦΙΞΗ	ΑΦΙΞΗ	ΑΦΙΞΗ
	ΠΕΙΡΑΙΑ	ΣΥΡΟ	ΤΗΝΟ	ΜΥΚΟΝΟ	ΠΑΡΟ
ΗΜΕΡΑ	ΩΡΑ	ΩΡΑ	ΩΡΑ	ΩΡΑ	ΩΡΑ
ΔΕΥΤΕΡΑ	07:35	11:20	12:15	13:05	-
ΤΡΙΤΗ	07:35	11:20	12:15	13:05	-
ΤΕΤΑΡΤΗ	07:35	11:20	12:15	13:05	-
ΤΕΤΑΡΤΗ	-	-	-	-	-
ΠΕΜΠΤΗ	07:35	11:20	12:15	13:05	-
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	07:35	11:20	12:15	13:05	-
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	21:00	-	-	-	01:10
ΣΑΒΒΑΤΟ	07:35	11:20	12:15	13:05	-
ΚΥΡΙΑΚΗ	07:35	11:20	12:15	13:05	-
ΚΥΡΙΑΚΗ	21:00	-	-	-	01:10
ΠΡΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ					
	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	ΑΦΙΞΗ
	ΠΑΡΟ	ΜΥΚΟΝΟ	ΤΗΝΟ	ΣΥΡΟ	ΠΕΙΡΑΙΑ
ΗΜΕΡΑ	ΩΡΑ	ΩΡΑ	ΩΡΑ	ΩΡΑ	ΩΡΑ
ΔΕΥΤΕΡΑ	01:30	-	-	-	05:40
ΔΕΥΤΕΡΑ	-	14:15	15:00	16:00	19:45
ΤΡΙΤΗ	-	14:15	15:00	16:00	19:45
ΤΕΤΑΡΤΗ	-	14:15	15:00	16:00	19:45
ΠΕΜΠΤΗ	-	-	-	-	-
ΠΕΜΠΤΗ	-	14:15	15:00	16:00	19:45
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ	-	14:15	15:00	16:00	19:45

ΣΑΒΒΑΤΟ	01:30	-	-	-	05:40
ΣΑΒΒΑΤΟ	-	14:15	15:00	16:00	19:45
ΚΥΡΙΑΚΗ	-	14:15	15:00	16:00	19:45

Πίνακας 1.2.1 (πηγή:Blue Star Ferries)

ΕΠΙΒΑΤΕΣ/ΟΧΗΜΑΤΑ		Τιμές κατ' άτομο/όχημα και διαδρομή σε EURO.			
ΑΠΟ/ΠΡΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΣΥΡΟ	ΤΗΝΟ	ΜΥΚΟΝΟ	ΠΑΡΟ	
ΘΕΣΗ					
SUPER ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ	10,00	10,00	10,00	-	
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ	26,00	28,00	30,50	-	
ΑΡΙΘΜ. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΑ	30,00	32,00	34,50	-	
ΔΙΑΚΕΚΡ. ΣΑΛΟΝΙ	36,00	39,00	42,50	-	
ΔΙΑΚΕΚΡ. ΣΑΛΟΝΙ	-	-	-	-	
I.X.	71,00	75,00	81,00	-	
ΤΡΟΧΟΣΠΙΤΑ/ΒΑΡΚΕΣ/ΜΠΑΓΚΑΖΙΕΡΕΣ/μέτρο	20,50	20,00	22,50	-	
ΜΟΤΟΣ	19,00	20,00	21,50	-	
ΜΟΤΟΣ 3 & 4 ΤΡΟΧΟΙ	35,00	37,00	40,00	-	

Πίνακας 1.2.2

(πηγή:Blue Star Ferries)



[Επιβατηγό πλοίο που ανήκει στην εταιρεία Blue Star Ferries (2008)]

Το **Κρουαζιερόπλοιο**, όνομα που προέρχεται εκ του αγγλικού όρου (cruise ship), είναι ειδικής κατηγορίας επιβατηγό πλοίο που πραγματοποιεί κρουαζιέρες (δηλαδή κυκλικά περιηγητικά ταξίδια). Τις τελευταίες δεκαετίες διαπιστώνεται μια συνεχής αύξηση πραγματοποίησης τέτοιων ταξιδιών στα οποία και στράφηκαν σχεδόν όλα τα άλλοτε υπερωκεάνια και όχι μόνο, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη ιδιαίτερης ναυτιλίας και επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Γενικά τα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν ιδιαίτερες ανέσεις (απαιτήσεις) τόσο ως προς τους χώρους ενδιαίτησης των επιβατών, από άποψης εμφάνισης, διακόσμησης, εξοπλισμών και παροχής υπηρεσιών, όσο και ως προς το προσωπικό πλοίου που είναι πολυπληθέστερο άλλων τύπων πλοίων και που προσφέρει συνήθως ξενοδοχειακές υπηρεσίες, κέντρου ψυχαγωγίας, εστιατορίου μέχρι και ιατρικής βοήθειας. Για όλα αυτά τα παραπάνω δεν θα πρέπει να θεωρείται υπερβολικό όταν τα πλοία αυτά αποκαλούνται "πλωτά ξενοδοχεία" και τα υπερβολικά πολυτελή κρουαζιερόπλοια «πλωτά ανάκτορα».

Σημειώνεται επίσης πως τα πλοία αυτά είναι πλέον συναλλαγματοφόρο μέσο για την εθνική οικονομία της χώρας της οποίας την σημαία φέρουν. Η Ελλάδα κατέχει διεθνώς περίοπτη θέση στον τομέα αυτό με τον υπό ελληνική σημαία αλλά και τον ελληνόκτητο εμπορικό στόλο των κρουαζιερόπλοιων της, των διαφόρων εταιρειών που έχουν αποκτήσει ομολογουμένως παράδοση και άριστη φήμη στον τομέα αυτόν. Η πρώτη διεθνής ελληνική "καμπάνια" για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στο Αιγαίο έγινε στη δεκαετία του 1950 όταν ο Βασιλεύς Παύλος και η Βασίλισσα Φρειδερίκη κάλεσαν όλους τους βασιλικούς Οίκους της Ευρώπης σε Αιγαιοπελαγίτικη κρουαζιέρα με κρουαζιερόπλοιο που παραχώρησε δωρεάν η εταιρεία Ποταμιάνου. Παράλληλα, στη δεκαετία του '50 θα ξεκινήσουν τη δραστηριότητά τους στον χώρο οι Αφοί Τυπάλδοι. «Σεμίραμις» και «Αιγαίον» είναι τα ονόματα των πρώτων

κρουαζιερόπλοιων των δύο ομίλων στα οποία θα προστεθούν στη συνέχεια το «Κανάρης», «Μιαούλης» και «Αγαμέμνων», πλοία τα οποία έδωσαν στη χώρα μας οι Ιταλοί ως επανορθώσεις από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο. Εκείνη την εποχή το λιμάνι του Πειραιά αντιπροσώπευε το ιδανικό σημείο απόπλου για τα κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονταν τα ελληνικά νησιά, την ασιατική και την αφρικανική ήπειρο· ήταν κόμβος ταξιδιών για την ανατολική Μεσόγειο και μεταξύ των δημοφιλών τουριστικών προορισμών.

Η επιτυχία της δραστηριότητας όπως εξελίχθηκε από τους δύο πρωτοπόρους στον χώρο θα προσελκύσει και άλλα γνωστά επιχειρηματικά ονόματα στον χώρο της κρουαζιέρας, όπως ο εφοπλιστής Κιοσέογλου, ο οποίος με την εταιρεία Sun Line, έχοντας κλείσει συνεργασία με τον Όμιλο Marriott, θα προσελκύσει μεγάλο αριθμό Αμερικανών τουριστών υψηλού εισοδηματικού επιπέδου. Επίσης, θα δραστηριοποιηθούν στον χώρο οι Αφοί Καβουνίδη, οι οποίοι έπειτα από μια περίοδο ανάπτυξης, θα μείνουν εκτός του κλάδου κρουαζιεροπλοΐας τη δεκαετία του '70, καθώς η ανάληψη του ελέγχου της εταιρείας από τα παιδιά τους ήταν ανεπιτυχής. Στα τέλη της δεκαετίας του '60 θα διακόψει τη δραστηριότητά της και η εταιρεία των Αφών Τυπάλδων εξαιτίας πίεσεων που δέχθηκε από τις τράπεζες.

1.3.1 Στην άκρη της γης

Τα ελληνικά κρουαζιερόπλοια καινοτόμησαν στις δεκαετίες του '60 και του '70 σε ταξίδια με προσανατολισμό τον πολιτισμό της Ανατολικής Μεσογείου και τελικά έφθαναν μέχρι τα νησιά Νίντγουαντ στη γη των Μάγια, στην Αλάσκα, στη Βαλτική, στα νορβηγικά φιόρδ, στους ποταμούς του Αμαζονίου και του Ορινόκο και στις στεριές της Νοτίου Αμερικής και της Παταγονίας. Τα κρουαζιερόπλοια ήταν φορείς εμπειριών ανακάλυψης και πολιτιστικού εμπλουτισμού και ανθρώπινης επαφής με σεβασμό προς το περιβάλλον και τους πολιτισμούς που επισκεπτόταν. Το 1963 ξεκινάει τη δραστηριότητά του και ο Όμιλος Χανδρή. Ο Αντώνης Χανδρής συνδέει την Ελλάδα με την Αυστραλία με τα πλοία «Ελληνίς», «Αυστραλίσ» και «Πατρίς». Τα πρώτα χρόνια τα πλοία εξυπηρετούν και το μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα της χώρας μας προς την Αυστραλία. Συνοδοιπόρος στην προσπάθεια του Αντώνη Χανδρή και καθοριστικό πρόσωπο για την επιτυχία του Ομίλου είναι ο Τάσος Στυλιανόπουλος με την εταιρεία Navigator. Την ίδια εποχή μόνο στον τομέα της κρουαζιέρας ασχολείται και ο αδερφός του Αντώνη, Μίμης Χανδρής. Το 1997 ο Όμιλος Χανδρή πούλησε τα πλοία αποχωρώντας από τον κλάδο της ναυτιλίας. Στο μεταξύ στη δεκαετία του '80 θα κάνει

τα πρώτα του επιχειρηματικά βήματα και ο Περικλής Παναγόπουλος στον τομέα της κρουαζιέρας, ο οποίος στη συνέχεια θα ασχοληθεί επιτυχώς στον χώρο της ακτοπλοΐας. Στα μέσα της δεκαετίας του '80 θα συνεργαστούν ο Όμιλος Ποταμιάνου με τον Όμιλο Κιοσέογλου. Η συνεργασία θα κρατήσει για πολλά χρόνια έως ότου εισέλθει μετοχικά στον όμιλο ο κυπριακών συμφερόντων Όμιλος Λούη που σηματοδοτεί και την αποχώρηση του Κιοσέογλου από την εταιρεία. Η συνεργασία του Ομίλου Λούη και του Ανδρέα Ποταμιάνου κάτω από την επωνυμία της εταιρείας ROC δεν θα κρατήσει πολύ. Η διάλυση της εταιρείας θα αφήσει εκτός εκπροσώπησης την Ελλάδα από την παγκόσμια αγορά της κρουαζιέρας. Πριν από λίγα χρόνια ο Όμιλος Λούη θα επανεμφανιστεί στην ελληνική αγορά.

Διαθέτοντας 13 κρουαζιερόπλοια θα σηκώσει την ελληνική σημαία σε 6 πλοία του. Επίσης, στην αγορά θα επανεμφανιστεί ο Ανδρέας Ποταμιάνος, ο οποίος σε συνεργασία με τον Εφοπλιστικό Όμιλο Κολλάκη ίδρυσε πέρυσι την εταιρεία Monarch. Νέος παίκτης στην ελληνική αγορά κρουαζιέρας εμφανίζεται από φέτος και ο Όμιλος Χατζηιωάννου, ο οποίος ξεκινά κρουαζιέρες στο Αιγαίο με την easycruise. Σήμερα περιοχές που προσελκύουν ιδιαίτερα τα κρουαζιερόπλοια είναι για μεν το Καλοκαίρι η Μεσόγειος Θάλασσα, για δε τον Χειμώνα η Καραϊβική. Αυτό που δεν είναι επίσης γνωστό είναι ότι ύστερα από πολλά χρόνια απουσίας από την κρουαζιέρα επαναδραστηριοποιούνται δυναμικά τρεις ελληνικές εταιρείες: η Louis Hellenic Cruises, η Monarch Classic Cruises και η easyCruise. Η Ελλάδα, όπως υποστηρίζουν εκπρόσωποι εταιρειών κρουαζιέρας, θα μπορούσε να ενταχθεί με μεγάλη επιτυχία στην κατηγορία της κρουαζιέρας, που συνδυάζουν δύο ή περισσότερες διαδρομές με ένα λιμάνι ως βάση. «Ο Πειραιάς καθώς και άλλα λιμάνια της Ελλάδας όπως η Πάτρα, η Θεσσαλονίκη, η Αλεξανδρούπολη και το Ηράκλειο, μπορούν να γίνουν ιδανικοί κόμβοι για τέτοιου είδους κρουαζιέρες» ανέφεραν. Επιπροσθέτως, κατά την άποψή τους, «η Ελλάδα είναι ο παράδεισος του outport, δηλαδή των μικρών λιμανιών χωρίς τις εγκαταστάσεις ενός μεγάλου κόμβου, όπου μπορούν να προσεγγίζουν μικρά κρουαζιερόπλοια και η αποβίβαση των επιβατών να γίνεται με βάρκες». Ωστόσο, οι ίδιοι κύκλοι υποστηρίζουν, η Ελλάδα υπολείπεται ακόμη σε σχέση με άλλες χώρες στον τομέα των υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια.

«Βασικά στοιχεία για την ανάπτυξη ενός λιμανιού κρουαζιέρας, αποτελούν οι σύγχρονες υποδομές. Οι μεγάλες προβλήτες, για καλή προσβασιμότητα από τη θάλασσα, οι καλές λιμενικές υπηρεσίες αλλά και η γειτνίαση με αεροδρόμιο και

ξενοδοχειακές μονάδες» ανέφεραν και συμπλήρωσαν: «Δυστυχώς η Ελλάδα ακόμη είναι πολύ πίσω και “σώζεται” μόνο χάρη στις υπέροχες φυσικές ομορφιές της».



(Φωτογραφία του κρουαζιερόπλοιου <<Navigator of the sea>>)

1.3.2 Yachting

Με τον όρο γιώτινγκ εννοούμε ατομικές κρουαζιέρες. Αποτελεί μια ψυχαγωγική δραστηριότητα που αν έχει αγγλοσαξονική προέλευση, από το 1960 και μετά έχει γίνει ιδιαίτερα δημοφιλής στην βόρεια Αμερική, στην Ευρώπη αλλά και σε άλλες χώρες της κοινοπολιτείας. Σε γενικές γραμμές πάντως, το γιώτινγκ καθιερώθηκε στις οικονομικά ανεπτυγμένες χώρες. Η δραστηριότητα αυτή γίνεται με διαφόρων ειδών σκάφη, από μικρές ψαρόβαρκές πανάκριβα και πολυτελέστατα σουπεργιώτς.

Στα μέρη όπου αναπτύχθηκε υπήρχε και ανάλογη ανάπτυξη κατάλληλων λιμανιών για την εξυπηρέτηση όσων ασχολούνται με το χόμπι αυτό. Παράλληλα αυτό συνεπάγεται και τουριστική- οικονομική ανάπτυξη η οποία συντελείται με τις εξής δραστηριότητες:

1. Χρήση σκαφών από τους ντόπιους
2. Άφιξη από άλλα λιμάνια
3. Ενοικίαση σκαφών με πλήρωμα ή χωρίς, για ημερήσιες κρουαζιέρες.

Τελευταία έχουν αναπτυχθεί και κάποιες καινούργιες δραστηριότητες όπως το υποβρύχιο ψάρεμα και οι καταδύσεις.

1.3.3 Οφέλη από το τουρισμό που οφείλεται στο yachting

Το γιώτινγκ είναι μια δραστηριότητα που ενδιαφέρει συνήθως τους ντόπιους και τους επισκέπτες μιας θαλάσσιας περιοχής. Είναι λοιπόν προφανές ότι στις περιοχές που υπάρχουν συνθήκες κατάλληλες για γιώτινγκ ακόμα και εποχιακές είναι δυνατό να αναπτυχθεί ο τουρισμός. Το γιώτινγκ βοηθάει όχι μόνο στην ανάπτυξη του , αλλά και στη διατήρηση του σε υψηλά επίπεδα με την δημιουργία παράλληλων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Ένα άλλο όφελος που προκύπτει αφορά τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε επιχειρήσεις που ασχολούνται με αγοροπωλησίες σκαφών, με τη συντήρηση τους ή κάποια άλλη συναφή δραστηριότητα.

1.4 Συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην οικονομία

1.4.1 Στατιστικές και μετρήσεις

Η ναυτιλία αποτελεί βασικό μοχλό για την οικονομική πρόοδο και ανάπτυξη μιας χώρας. Με την διακίνηση του εμπορίου και των συναλλαγών σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης, με την εισροή συναλλάγματος και την προσφορά χιλιάδων θέσεων εργασίας, κατέχει έναν από τους υψηλότερους δείκτες παραγωγικότητας. Η ναυτιλία λοιπόν συμβάλλει στην οικονομική και πολιτιστική εξέλιξη των λαών.

Γενικά η οικονομική σημασία της ναυτιλίας έχει ως εξής:

- § Εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο.
- § Συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας, ή κρατών, και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα.
- § Συντελεί στην αύξηση του εθνικού εισοδήματος [ναύλοι, που εισπράττονται σε ξένο συνάλλαγμα, για την μεταφορά φορτίων σε τρίτες χώρες].
- § Προσφέρει θέσεις απασχόλησης στο εργατικό δυναμικό της χώρας, και πολλές φορές στο εργατικό δυναμικό άλλων χωρών.
- § Δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες της ναυτιλίας, άμεσες ή έμμεσες, όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρείες τεχνικού ελέγχου κλπ.
- § Συγκεκριμένα για την κρουαζιέρα γνωρίζουμε τα εξής βάση μελέτης που δημοσιεύεται στην εφημερίδα *''Καθημερινή''*. (Στις 19/07/2008)

Η κρουαζιέρα αποτελεί σημαντική πηγή εισερχόμενου τουρισμού στις ευρωπαϊκές χώρες. Μεταξύ 1995 και 2005 (οπότε και υπάρχουν επίσημα στοιχεία) η ζήτηση για κρουαζιέρες παγκοσμίως υπερδιπλασιάστηκε, φτάνοντας από 5,7 εκατομμύρια, τους 14,4 εκατ. επιβάτες. Κατά την ίδια περίοδο ο αριθμός των Ευρωπαίων που έκανε κρουαζιέρα σε όλο τον κόσμο υπερτριπλασιάστηκε, και από 1 εκατ. έφτασε τα 3,3 εκατομμύρια. Το 2005 κατ' εκτίμηση η προμήθεια των τουριστικών πρακτόρων από τις κρουαζιέρες έφτασε τα 480 εκατ. ευρώ. Αυτή η ραγδαία ανάπτυξη αναμένεται να συνεχιστεί, καθώς όπως υπολογίζεται μέχρι το 2010, η κρουαζιέρα θα προσελκύει περίπου 4 εκατ. Ευρωπαίους. Ποσοστό, το οποίο μέχρι το 2015 αναμένεται να φτάσει τα 5 εκατομμύρια. Ο αριθμός των επιβατών που επιβιβάστηκε σε ευρωπαϊκά λιμάνια, κατά τη διάρκεια του 2005, δεν ξεπέρασε τα 2,6 εκατομμύρια, ενώ μόλις το 9% ήταν Ευρωπαίοι. Κατά μέσο όρο, αυτοί οι επιβάτες, μέσα από τα 13 εκατ. επισκέψεις που πραγματοποίησαν σε ευρωπαϊκά λιμάνια, ξόδεψαν 100 ευρώ σε κάθε πόλη επιβίβασης και άλλα 50 ευρώ σε κάθε λιμάνι που επισκέφθηκαν κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας. Στην Ευρώπη, η μεγαλύτερη σε «παραγωγή» αγορά είναι η αγγλική που έχει ξεπεράσει το 1 εκατομμύριο ετησίως και ακολουθούν η γερμανική με 640.000, η ιταλική με 512.000, η ισπανική με 380.000 και η γαλλική με 235.000. Με τους ρυθμούς ανάπτυξης που σημειώνει μέχρι σήμερα ο κλάδος, όπως εκτιμάται, μέχρι το 2010 θα επισκεφθούν την Ευρώπη ένα εκατομμύριο περισσότεροι τουρίστες από κρουαζιέρες. Με ενδεικτική την αύξηση του αριθμού των Αμερικανών ταξιδιωτών, οι οποίοι θα ταξιδέψουν με αμερικανικά πλοία που περιοδεύουν στη Γηραιά Ήπειρο, καθώς και από την εισαγωγή στην αγορά των νέας γενιάς τεράστιων κρουαζιερόπλοιων (megaships).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

2.1 Τουριστική ανάπτυξη

Η διαδικασία της τουριστικής ανάπτυξης είναι προϊόν ιστορικών γεγονότων που οδήγησαν στη σημερινή μορφή της τουριστικής βιομηχανίας. Η ανάπτυξη γενικώς του τουρισμού δηλαδή των ταξιδιών και της τουριστικής βιομηχανίας συγκεκριμένα επιτυγχάνεται κατά τη διάρκεια του Ελληνικού και Ρωμαϊκού πολιτισμού, κυρίως λόγω των σταθερών πολιτικών συστημάτων και του σεβασμού απέναντι στις επιστήμες και την δημοκρατία.

Με την κατάρρευση του Ρωμαϊκού πολιτισμού, άρχισε ο Μεσαίωνας όπου τα ταξίδια ήταν επικίνδυνα και πραγματοποιούνταν μόνο και εφόσον θα υπήρχαν μεγάλα κέρδη από εμπορικές δραστηριότητες ή για θρησκευτικό προσκύνημα.

Σε άλλα μέρη του κόσμου σε αντίθεση με την Ευρώπη και συγκεκριμένα την Ελλάδα η άνθηση του τουρισμού και η ανάπτυξη του ήταν μεγάλη.

Από την Αναγέννηση κι έπειτα εμφανίζεται με σκοπό την ανακάλυψη αρχαιολογικών λειψάνων στην Ευρώπη. Κατά το 18ο αιώνα, η αύξηση του εισοδήματος σε μερικές χώρες (Μ. Βρετανία), η σχετική ασφάλεια στα ταξίδια, η βελτίωση των οδικών δικτύων κι η εμφάνιση μεταφορικών μέσων όλο και περισσότερο άνετων και γρήγορων δημιούργησαν το σύγχρονο τουρισμό που, περιορισμένος αρχικά σε λίγους προνομιούχους, απλώθηκε προοδευτικά και κατά το 19ο αιώνα καθώς και τον 20ο, ώστε να διαδοθεί σ' όλα τα κοινωνικά στρώματα και να γίνει σήμερα μαζικό φαινόμενο.

2.1.1 Στάδια τουριστικής ανάπτυξης

Πολλές μελέτες και έρευνες έχουν γίνει για την κατά στάδια πορεία της ανάπτυξης του τουρισμού και παρά τις επιμέρους διαφωνίες κοινή είναι η εκτίμηση ότι υπάρχει μια εξελικτική διάσταση στην πορεία ανάπτυξης των τουριστικών περιοχών. Η πορεία αυτή δεν είναι απαραίτητα παντού η ίδια, καθώς εξαρτάται από συγκεκριμένους παράγοντες που επηρεάζουν άμεσα τις διαδικασίες οι οποίες ενεργοποιούνται στις τουριστικές περιοχές και τις ωθούν σε πιο οργανωμένους και σύνθετους τύπους ανάπτυξης. Υπάρχουν όμως στην μεγάλη πλειοψηφία ορισμένα ικανά χαρακτηριστικά για αυτή τη πορεία.

Ο όρος «στάδια» της ανάπτυξης χρησιμοποιείται για να περιγράψει τις διαδοχικές φάσεις της τουριστικής ανάπτυξης μιας περιοχής, στην καθεμιά από τις οποίες διαμορφώνονται χαρακτηριστικά σε ότι αφορά την κοινωνικό-οικονομική δομή και το τύπο των τουριστικών υποδομών και υπηρεσιών.

Θα παρουσιάσουμε στην συνέχεια το εξελικτικό μοντέλο των τριών σταδίων ανάπτυξης μιας περιοχής (σύμφωνα με τις αναλύσεις των Noronha, Greenwood και Peraripse) στο οποίο οι παράμετροι που λαμβάνονται υπ' όψιν είναι :α) οι αλλαγές στην τοπική κοινωνικό-οικονομική δομή, β) οι παράγοντες που κατά κύριο λόγο συμβάλλουν σε αυτές τις αλλαγές και γ) τα χαρακτηριστικά της τουριστικής ανάπτυξης. Το μοντέλο αυτό αφορά κυρίως αγροτικές κοινότητες ή μικρά αστικά κέντρα της υπαίθρου και γεωγραφικά απομονωμένες περιοχές και νησιά. Αναλυτικότερα:

1^ο ΣΤΑΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αλλαγές στη τοπική κοινωνικό-οικονομική δομή	Παράγοντες που συμβάλλουν σε αυτές τις αλλαγές	Χαρακτηριστικά Τουριστικής ανάπτυξης
<ul style="list-style-type: none"> • Η περιοχή ανακαλύπτεται κυρίως από τουρίστες η ντόπιους επιχειρηματίες 	<ul style="list-style-type: none"> • Οι ντόπιοι επιχειρηματίες της περιοχής 	<ul style="list-style-type: none"> • Πρώτη υποτυπώδης υποδομή σε ξενοδοχεία και επιχειρήσεις εστίασης
<ul style="list-style-type: none"> • Σταδιακή και αργή αλλαγή των παραγωγικών δομών της περιοχής με στροφή προς τις υπηρεσίες. 	<ul style="list-style-type: none"> • Οι νέοι της περιοχής 	<ul style="list-style-type: none"> • Μικρός αριθμός τουριστών που ταξιδεύουν αυτόνομα και επιθυμούν διαμονή σε περιοχές ήσυχες και με φυσικό περιβάλλον
<ul style="list-style-type: none"> • Πρώτες ενδείξεις αστικοποίησης σε σημαντική μερίδα του πληθυσμού(ιδιαίτερα στους νέους) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ντόπιοι επιχειρηματίες από άλλες περιοχές της χώρας 	<ul style="list-style-type: none"> • Ανύπαρκτη διαφημιστική «εικόνα» στις τουριστικές αγορές του μαζικού οργανωμένου τουρισμού
<ul style="list-style-type: none"> • Οι τουρίστες αντιμετωπίζονται ως φιλοξενούμενοι από τους ντόπιους 	<ul style="list-style-type: none"> • Τουρίστες ημεδαποί 	<ul style="list-style-type: none"> • Πρώτες- μικρής εμβέλειας τουριστικές επενδύσεις
	<ul style="list-style-type: none"> • Τουρίστες αλλοδαποί 	

2^ο ΣΤΑΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αλλαγές στη τοπική κοινωνικό-οικονομική δομή	Παράγοντες που συμβάλλουν σε αυτές τις αλλαγές	Χαρακτηριστικά Τουριστικής ανάπτυξης
<ul style="list-style-type: none">• Ταχύτατες αλλαγές στη κοινωνική και παραγωγική δομή:εγκατάλειψη όλων των κλάδων και στροφή στην απασχόληση(άμεση ή έμμεση)με το τουρισμό.	<ul style="list-style-type: none">• Τουριστικές επιχειρήσεις εθνικής εμβέλειας (πρακτορεία, ξενοδοχείο)	Δημιουργία μιας σύνθετης τουριστικής υποδομής (μεγάλα ξενοδοχεία,εστιατόρια κ.ά)
<ul style="list-style-type: none">• Επαγγελματική και κοινωνική κινητικότητα(ιδιαίτερα από νέους και γυναίκες)	<ul style="list-style-type: none">• Ντόπιοι και αλλοδαποί επιχειρηματίες που επενδύουν στην περιοχή	<ul style="list-style-type: none">• Μεγάλης εμβέλειας επενδύσεις από το κράτος και πρώτες σημαντικές επενδύσεις από ιδιώτες
<ul style="list-style-type: none">• Υιοθέτηση των καταναλωτικών και κοινωνικών προτύπων των αστικών κέντρων από μεγάλο ποσοστό πληθυσμού.	<ul style="list-style-type: none">• Τουριστικές επιχειρήσεις διεθνούς εμβέλειας.	<ul style="list-style-type: none">• Σημαντικές αλλαγές στη χωρική και λειτουργική οργάνωση της περιοχής
<ul style="list-style-type: none">• Οι σχέσεις των τουριστών με τους ντόπιους γίνονται σταδιακά σχέσεις «εμπορικής συναλλαγής»	<ul style="list-style-type: none">• Το κράτος με προγράμματα ανάπτυξης και προβολής της περιοχής.	<ul style="list-style-type: none">• Πρώτες ομάδες οργανωμένου τουρισμού που ταξιδεύουν χρησιμοποιώντας υπηρεσίες.
	<ul style="list-style-type: none">• Οι εργαζόμενοι στις τουριστικές επιχειρήσεις.	<ul style="list-style-type: none">• Η περιοχή αποκτά διαφημιστική «εικόνα»

3^ο ΣΤΑΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Αλλαγές στη τοπική κοινωνικό-οικονομική δομή	Παράγοντες που συμβάλλουν σε αυτές τις αλλαγές	Χαρακτηριστικά Τουριστικής ανάπτυξης
<ul style="list-style-type: none">• Αστικοποίηση των κοινωνικών χαρακτηριστικών της περιοχής	<ul style="list-style-type: none">• Τουριστικές επιχειρήσεις διεθνούς εμβέλειας (tour operator)	<ul style="list-style-type: none">• Οργανωμένη μαζική υποδομή του τουρισμού του «πακέτου»
<ul style="list-style-type: none">• Η παραγωγική δομή της περιοχής «τριτογεννοποιείται» με κυριαρχία του τουρισμού	<ul style="list-style-type: none">• Αλλοδαποί επενδυτές	<ul style="list-style-type: none">• Υπηρεσίες και δραστηριότητες για εξυπηρέτηση πελατών

<ul style="list-style-type: none"> • Αλλάζουν οι ρυθμοί ζωής τα καταναλωτικά πρότυπα και οι αξίες της πλειοψηφίας των κατοίκων 	<ul style="list-style-type: none"> • Διεθνής, εθνική και περιφερειακή πολιτική 	<ul style="list-style-type: none"> • Η περιοχή μετατρέπεται σε «τουριστικό προορισμό» με διεθνής προδιαγραφές
<ul style="list-style-type: none"> • Οι σχέσεις των τουριστών με τους ντόπιους που γίνονται απρόσωπες και περιορίζονται στις εμπορικές συναλλαγές 	<ul style="list-style-type: none"> • Ντόπιοι επενδυτές της περιοχής 	<ul style="list-style-type: none"> • Έρχονται κυρίως τουρίστες με οργανωμένα πακέτα τουρισμού διακοπών μέσω tour operator
	<ul style="list-style-type: none"> • Τουριστικές επιχειρήσεις εθνικής εμβέλειας 	<ul style="list-style-type: none"> • Η διαφημιστική «εικόνα» της περιοχής διεθνοποιείται (tour operator) και συμβάλλει στη μαζική προέλευση τουριστών

2.2 Τουρισμός

Τουρισμός είναι το σύνολο των σχέσεων και φαινομένων που απορρέουν από το ταξίδι και την παραμονή ξένων επισκεπτών σε κάποιο μέρος με την προϋπόθεση ότι δεν πρόκειται για μόνιμη εγκατάσταση και εκτέλεση οικονομικών δραστηριοτήτων.

Είναι γνωστό ότι ο τουρισμός αποτελεί ένα από τα κύρια πεδία οικονομικής δραστηριότητας και ανάπτυξης.

Ο τουρισμός αποτελεί την προσωρινή μετακίνηση ανθρώπων σε τουριστικούς προορισμούς που βρίσκονται εκτός των τόπων της μόνιμης κατοικίας τους, γεγονός το οποίο συνδυάζεται με την ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων κατά την διάρκεια της παραμονής τους στους τουριστικούς προορισμούς που επισκέπτονται μέσω της χρησιμοποίησης των υποδομών και εγκαταστάσεων που δημιουργήθηκαν για να ικανοποιούν τις τουριστικές τους ανάγκες ή επιθυμίες. Η μετακίνηση αυτή ασκεί στον τουριστικό προορισμό μια σειρά από επιδράσεις οικονομικής, κοινωνικής, πολιτιστικής και περιβαλλοντικής μορφής.

Τα τελευταία χρόνια παρουσιάζονται μεγάλες αναπροσαρμογές στις τάσεις ανάπτυξης της τουριστικής βιομηχανίας διεθνώς. Οι σύγχρονες αυτές τάσεις επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τον τρόπο ανάπτυξης της τουριστικής βιομηχανίας μιας χώρας, ιδιαίτερα μάλιστα σε χώρες όπως η Ελλάδα όπου ο τουρισμός αποτελεί μια από τις κύριες δραστηριότητες ενός μεγάλου μέρους του εργατικού δυναμικού.

Στόχος αυτών αποτελεί η μείωση του κόστους παραγωγής των τουριστικών αγαθών και η επίτευξη οικονομικών κλίμακας και ως αποτέλεσμα των πολιτικών αυτών έχουμε μια αυξανόμενη συγκέντρωση της τουριστικής αγοράς στα χέρια των ισχυρότερων αλυσίδων.

Ως μοναδική διέξοδος για τους μικρούς «παραγωγούς» παρουσιάζεται η προσπάθεια διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος που προσφέρουν. Η διαφοροποίηση αποτελεί τόσο μια πολιτική επιβίωσης, αλλά όπως θα δούμε παρακάτω αποτελεί επίσης απάντηση στις νέες τάσεις ανάπτυξης της τουριστικής ζήτησης που αναπτύσσονται διεθνώς.

2.2.1 Σημερινή κατάσταση

Η σημερινή τουριστική ζήτηση παρουσιάζει μια έντονη διαφοροποίηση και τμηματοποίηση, τελείως ξένη με τα πρότυπα του μαζικού τουρισμού που είχε επικρατήσει διεθνώς τις μεταπολεμικές δεκαετίες. Τα νέα τμήματα της αγοράς που αναπτύσσονται αποτελούνται από τουρίστες που επιζητούν νέες μορφές τουρισμού (π.χ. συνεδριακός, επιχειρηματικός, θρησκευτικός, αθλητικός τουρισμός κλπ.) και απαιτούν περισσότερο ποιοτικές και εξατομικευμένες υπηρεσίες. Η ανάπτυξη λοιπόν αυτών των τάσεων έχει οδηγήσει διεθνώς στην ανάπτυξη νέων ειδικών μορφών τουρισμού που στοχεύουν στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών σε αυτά τα νέα τμήματα των τουριστών.

Παράλληλα παρατηρείται διεθνώς μια τάση για μικρότερο χρόνο διακοπών παρόλη την αύξηση τόσο του διαθέσιμου εισοδήματος όσο και των διαθέσιμων δαπανών. Η νέα τάση είναι αύξηση των μικρότερων σύντομων διακοπών με μεγαλύτερη ποιότητα την οποία είναι πρόθυμοι οι τουρίστες να πληρώσουν προκειμένου να την αποκτήσουν.

Ο σημερινός τουρίστας παρουσιάζει εντελώς διαφορετικές απαιτήσεις από τον παραδοσιακό τουρίστα του μαζικού τουρισμού. Η αναγνώριση των διακοπών ως απαραίτητο μέρος της φυσιολογικής ζωής κάθε ατόμου παράλληλα με την αύξηση του εισοδήματος οδήγησε σε αύξηση των απαιτήσεων των σύγχρονων τουριστών. Το τουριστικό προϊόν λοιπόν πρέπει να παρουσιάζει μια ποιοτική αναβάθμιση προκειμένου να απαντάει στις νέες απαιτήσεις. Ιδιαίτερα μάλιστα θα πρέπει να καλύπτει τις περιβαλλοντικές ευαισθησίες ενός μεγάλου μέρους των τουριστών που προέρχονται από τα ανεπτυγμένα κράτη και για τους οποίους το περιβάλλον αποτελεί βασική παράμετρο επιλογής τόπου διακοπών.

Μία βασική παράμετρο των νέων τουριστικών απαιτήσεων αποτελεί επίσης η μεγάλη αύξηση των τουριστών της τρίτης ηλικίας. Τα άτομα της τρίτης ηλικίας αποτελούν ένα δυναμικά αναπτυσσόμενο κομμάτι της τουριστικής αγοράς, η ζήτηση του οποίου αυξάνει σταθερά τα τελευταία χρόνια σε διεθνές επίπεδο.

Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις, ιδιαίτερα στον τομέα των ηλεκτρονικών υπολογιστών, δίνουν μεγάλες δυνατότητες στις τουριστικές επιχειρήσεις τους τρόπους λειτουργίας τους και συντελούν στην μείωση του κόστους των παραγόμενων αγαθών, στην βελτίωση της παραγωγικότητας και της απόδοσης των επιχειρήσεων, στην μεταβολή των τρόπων οργάνωσης των τουριστικών επιχειρήσεων. Ως τελικό αποτέλεσμα των νέων αυτών τεχνολογικών εξελίξεων διαφοροποιείται ο παραδοσιακός ανταγωνισμός.

Ο **πολιτισμός** μιας χώρας αναμφισβήτητα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία που ωθούν την τουριστική ανάπτυξή της. Μεγάλο μέρος των τουριστών, από την αρχαιότητα ακόμη, ταξίδευε με σκοπό να γνωρίσει τον πολιτισμό άλλων τόπων και χωρών. Ως πολιτισμό θα πρέπει να θεωρήσουμε μια σειρά από στοιχεία τα οποία έχει η χώρα και στα οποία μπορούμε ενδεικτικά να εντάξουμε τους αρχαιολογικούς χώρους και τα αρχαιολογικά μουσεία, τα λαογραφικά στοιχεία και τα λαογραφικά μουσεία., την μοντέρνα τέχνη, τα αρχιτεκτονικά στοιχεία (παραδοσιακοί οικισμοί κ.τ.λ.), τους θρησκευτικούς τόπους λατρείας., τα μνημεία φυσικού κάλλους και τέλος τα παραδοσιακά εθνικά και τοπικά φεστιβάλ. Στα πλαίσια αυτά ο πολιτισμός μιας χώρας ή ενός τόπου πολλές φορές αναδεικνύεται σε ένα σημαντικό τουριστικό κεφάλαιο το οποίο δύναται να αξιοποιηθεί ποικιλοτρόπως.

Η μέχρι σήμερα πρακτική της αξιοποίησης του πολιτισμού από τις περιοχές που στοχεύουν στην τουριστική ανάπτυξη έχει δείξει ότι κύριο χαρακτηριστικό της αξιοποίησης αυτής αποτελεί η εμπορευματοποίηση του πολιτισμού. Ο πολιτισμός αποτελεί έτσι άλλον έναν τουριστικό πόρο ο οποίος θα πρέπει να γίνει εκμεταλλεύσιμος στον μέγιστο βαθμό. Το πολιτιστικό προϊόν της χώρας γίνεται έτσι μέρος του τουριστικού πακέτου το οποίο προσφέρεται στους τουρίστες. Η ένταξη των πολιτιστικών αγαθών στο τουριστικό πακέτο αυξάνει έτσι την ελκυστικότητα της περιοχής αυξάνοντας ταυτόχρονα και τα έσοδα που προσπορίζετε το κράτος και οι ιδιώτες. Στις περισσότερες περιπτώσεις το κρατικό ενδιαφέρον για την προστασία και την αξιοποίηση των μνημείων και του πολιτισμού αυξάνει κατακόρυφα στις περιπτώσεις όπου παρουσιάζουν έντονο τουριστικό ενδιαφέρον. Η εμφάνιση του τουρισμού δίνει το απαραίτητο κίνητρο για την πραγματοποίηση των απαιτούμενων

επενδύσεων στον χώρο του πολιτισμού. Οι επενδύσεις αυτές στοχεύουν στην προστασία και αξιοποίηση των μνημείων και αφορούν στις ανακαινίσεις παραδοσιακών οικισμών, αναπαλαιώσεις αρχιτεκτονικών κτιρίων, επαναλειτουργία αρχαίων θεάτρων κ.ά.. Από την άλλη πλευρά σε περιοχές οι οποίες δεν παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον δεν πραγματοποιούνται ανάλογες επενδύσεις με αποτέλεσμα την καταστροφή αξιόλογων μνημείων.

Σημαντικό χαρακτηριστικό της αξιοποίησης του πολιτισμού στον τομέα του τουρισμού αποτελούν και τα αναρίθμητα πολιτιστικά δρώμενα που λαμβάνουν χώρα στις τουριστικές περιοχές κατά την διάρκεια της τουριστικής περιόδου και τα οποία αφορούν σε εκδηλώσεις που διοργανώνονται από τις τοπικές αρχές με θέμα την ιστορία και την παράδοση του τόπου (π.χ. χορός, τραγούδι, θέατρο κ.λ.π.) και τα οποία σκοπό έχουν να προβάλλουν τα ιστορικά στοιχεία κάθε περιοχής.

Το πρόβλημα **της ποιότητας του περιβάλλοντος** που μας περιβάλλει έχει καταστεί τα τελευταία χρόνια ένα από τα κεντρικά ζητήματα απασχόλησης των κρατικών πολιτικών, των μέσων μαζικής ενημέρωσης αλλά και των μεμονωμένων πολιτών που προσπαθούν με διάφορα μέσα (κύρια μέσα από ενώσεις πολιτών για το περιβάλλον) να συμβάλουν στην βελτίωση του περιβάλλοντος και των συνθηκών της ανθρώπινης διαβίωσης στον πλανήτη μας.

Ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, λόγω της έντονης περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης των πολιτών των ανεπτυγμένων κρατών έχει γίνει κατανοητό ότι η τουριστική ανάπτυξη μιας περιοχής θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της το περιβάλλον. Μάλιστα οι εξελίξεις ως προς το μέλλον του τουρισμού δείχνουν ότι οι νέες τάσεις τουριστικής ζήτησης θα παρουσιάζουν όλο και μεγαλύτερες απαιτήσεις ως προς την ποιότητα του περιβάλλοντος.

Ιδιαίτερα οι τάσεις για ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού σε περιοχές οι οποίες δεν είναι δυνατόν λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους να αναπτύξουν τις κλασικές μορφές του μαζικού τουρισμού στηρίζονται εξ ολοκλήρου στην ήπια εκμετάλλευση των φυσικών πόρων και του φυσικού κάλλους των περιοχών αυτών.

2.2.2 Ελληνικός τουρισμός

Η ιστορική παράδοση της Ελλάδας και η ταυτότητά της στην Δύση, ως λίκνο του Ευρωπαϊκού πολιτισμού, υπήρξε η βάση για το ξετύλιγμα του τουριστικού φαινομένου πριν από περίπου 170 χρόνια.

Η Ελλάδα προστέθηκε στο δρομολόγιο της ‘Μεγάλης Περιοδείας’ (Grand Tour) στη διάρκεια κυρίως των Ναπολεόντειων πολέμων. Αψευδή πηγή αποτελεί ο εντυπωσιακός όγκος της ρομαντικής και όχι μόνο κυρίως Φιλελληνικής ταξιδιωτικής λογοτεχνίας των αρχών του 19ου αιώνα.

Ο αριθμός των επισκεπτών διογκώθηκε στη περίοδο μεταξύ 1840 και 1890, ενώ άρχισε να οργανώνεται η προσφορά υπηρεσιών που δεν περιορίζονταν σε καταλύματα, αλλά περιελάμβαναν διερμηνείς, εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα, μεταφορικά μέσα (άμαξες, άλογα, καΐκια, σιδηρόδρομοι, ατμόπλοια), χώρους ψυχαγωγίας, μουσεία κ.α. Οι μεμονωμένοι εύποροι και μορφωμένοι ταξιδιώτες, αρχικά αριστοκράτες και ύστερα αστοί, κυρίως Βρετανοί, αντικαταστάθηκαν σταδιακά από ομάδες που άρχισαν να επισκέπτονται πιο οργανωμένα την Ελλάδα καθώς οι νέες τεχνολογίες στην Ευρώπη και η συνακόλουθη άνοδος των εισοδημάτων έκαναν τα ταξίδια πιο εύκολα και επιθυμητά. Σταδιακά η κίνηση έγινε υπερατλαντική.

Ο ελληνικός τουρισμός συνεισφέρει περίπου το 18% του ΑΕΠ, αν ληφθούν υπόψη και οι πολλαπλασιαστικές επιδράσεις του στο σύνολο της οικονομίας. Το σύνολο των εσόδων της χώρας μας από τον τουρισμό που έφθασε το 2004 τα 10.5 δις ευρώ, είναι μεγαλύτερο από το σύνολο της αξίας των εξαγωγών μας, τόσο προϊόντων όσο και υπηρεσιών, και καλύπτει περίπου το 40% του ελλείμματος του ισοζυγίου των εξωτερικών μας πληρωμών. Στον ελληνικό τουρισμό απασχολούνται άμεσα και έμμεσα περίπου 800.000 εργαζόμενοι, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων δραστηριοποιείται στην περιφέρεια και σε μικρού ή μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις.

Συγκρινόμενος σε παγκόσμιο επίπεδο, ο ελληνικός τουρισμός καταγράφει εντυπωσιακές επιδόσεις. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού η χώρα μας το 2003 κατατάσσεται 10η στον κόσμο ως προς τις τουριστικές εισπράξεις και 13η ως προς τις αφίξεις. Οι επιδόσεις αυτές, γίνονται φυσικά πιο εντυπωσιακές αν κάνουμε την αναγωγή στο μέγεθος της μικρής Ελλάδας, και καταδεικνύουν αναμφίβολα την ύπαρξη ενός εξαιρετικά ελκυστικού πρωτογενούς τουριστικού προϊόντος. Τα δεδομένα αυτά οφείλουμε όλοι να τα έχουμε κατά νου γιατί δίνουν μεγάλα περαιτέρω περιθώρια ανάπτυξης του ελληνικού τουρισμού, εφόσον, μπορέσουμε να ξεπεράσουμε χρόνιες αδυναμίες και ελλείψεις μας.

Γενικότερα, τα προβλήματα που αντιμετώπιζε και εξακολουθεί να αντιμετωπίζει η τουριστική προσφορά στην Ελλάδα είναι εδώ και χρόνια γνωστά. Δυστυχώς, όμως, οι προσπάθειες που έγιναν μέχρι σήμερα προς το σκοπό της αποτελεσματικής αντιμετώπισής τους τόσο εκ μέρους των εκάστοτε πολιτικών

εξουσιών, όσο και εκμέρους των φορέων της τουριστικής προσφοράς δεν τελεσφόρησαν κλάδος οικονομικής δραστηριότητας της ελληνικής οικονομίας δίνει σήμερα έναν αγώνα για την επιβίωσή του σε μακριά ιστορική προοπτική, αλλά ταυτόχρονα και για την ένταξή του σε ένα διεθνές περιβάλλον, το οποίο με το πέρασμα του χρόνου θα γίνονται ολοένα και ανταγωνιστικότερο.

Σε αυτό συνηγορούν από τη μία πλευρά τα πρωτογενή στατικά μεγέθη, τα οποία κάθε άλλο παρά να δικαιολογήσουν μπορούν τον εφησυχασμό ορισμένων κύκλων και από την άλλη μία προσπάθεια που διαφαίνεται να καταβάλλεται από τους ιθύνοντες στον τουρισμό αποβλέπει στην ενίσχυση των τουριστικών υποδομών, γενικά.

Ειδικότερα δε εκείνων που θα βελτιώσουν αισθητά τη νοερή του εικόνα και θα τον καταστήσουν ανταγωνιστικό διεθνώς, όπως για παράδειγμα η δημιουργία θεσμικών πλαισίων τόσο για την παραπέρα ανάπτυξή του, όσο και για τον εκσυγχρονισμό της υφισταμένης τουριστικής υποδομής και ανωδομής. για την αύξηση της ανταποδοτικότητας του τουριστικού προϊόντος, για την ανάπτυξη ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, που συμβάλλουν από τη μία πλευρά στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και από την άλλη στη διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, η οποία μέχρι σήμερα πραγματοποιείται με αργούς ρυθμούς.

Αυτό είχε αναπόφευκτα ως αποτέλεσμα η θέση του ελληνικού τουρισμού διεθνώς να εμφανίζει σημεία στασιμότητας.

Έχοντας ως δεδομένη την υπάρχουσα τουριστική υποδομή και ανωδομή στον Ελλαδικό χώρο και με βάση την αποκτηθείσα διεθνή εμπειρία, συνειδητοποιήθηκε εκ μέρους των κρατούντων ότι θα πρέπει το ταχύτερο δυνατό να καθοριστούν οι αναπτυξιακοί στόχοι του ελληνικού τουρισμού και να επιλεγούν κατάλληλα μέτρα και όχι ημίμετρα για να επιχειρηθεί η ανάπτυξή τους. Έτσι, λοιπόν, θα μπορέσουν επιτέλους να δοθούν λύσεις στα προβλήματα του τουρισμού στην Ελλάδα, ώστε να δημιουργηθεί μία σύγχρονη και ανταγωνιστική νοερή εικόνα του, όπως το απαιτούν οι καιροί και το επιβάλλουν οι περιστάσεις.

Η ανάθεση της διοργάνωσης και τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην πόλη της Αθήνας θεωρήθηκε από πολλούς η μεγάλη ευκαιρία για να αντιμετωπιστούν στο μέτρο του εφικτού πολλά από τα κακώς κείμενα στον τουρισμό, αρχής γενομένης από την Αθήνα, ο τουρισμός της οποίας είχε πληγεί ανεπανόρθωτα εδώ και αρκετά χρόνια.

Εκείνη τη χρονιά ο τουρισμός στην Ελλάδα εμφάνισε τελικά κάμψη 3%. Το 2005 έχουμε μια σαφή αναστροφή της πτωτικής τάσης, κάτι που σε πρώτη προσέγγιση είναι βέβαια ιδιαίτερα θετικό, το οποίο όμως οφείλουμε με προσοχή να αξιολογήσουμε χωρίς πανηγυρισμούς ή καλλιέργεια κλίματος ευδαιμονίας. Είναι σαφές ότι υπήρξε και υπάρχει μια έντονη κινητικότητα από Κυβερνητικής πλευράς, που καρπός της μεταξύ άλλων ήταν και μια πολύ αποτελεσματικότερη διαφημιστική προβολή του τουρισμού μας, που είχε άμεσα και σαφή αποτελέσματα. Παράλληλα έχουν ξεκινήσει προσπάθειες προς την σωστή κατεύθυνση, αλλά ο δρόμος για την υλοποίηση τους είναι μακρύς και η επίλυση βαθιά ριζωμένων προβλημάτων απαιτεί ευρύτατη συναίνεση και συνεργασία μεταξύ πολλών εμπλεκόμενων υπουργείων που δυστυχώς δεν είναι πολλές φορές εφικτή αλλά παράλληλα και κοινωνική αποδοχή για την λήψη μέτρων που μπορεί να είναι οδυνηρά για μερίδες του εμπλεκόμενου στον τουρισμό πληθυσμού.

Το πρώτο καλό σημάδι διακρίνεται στην **αύξηση των διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχεία και κάμπινγκ, σε σχέση με το 2006, η οποία είναι της τάξης του 1,47%** (65.420.236 διανυκτερεύσεις έναντι 57.796.551 την προηγούμενη χρονιά), ενώ ο **αριθμός των αφίξεων σε όλα τα καταλύματα της χώρας, ανεξαρτήτως ημερών παραμονής, εμφανίζεται αυξημένος κατά 4,92%** (16.037.592 επισκέπτες σε ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια και κάμπινγκ έναντι 13.982.021 το 2006). Αναλυτικότερα, κατά το 2007, **το 44,2% των αφίξεων αφορά ημεδαπούς και το 55,8% αλλοδαπούς**, ενώ στις διανυκτερεύσεις το 26,5% αφορά ημεδαπούς (με 2,5 διανυκτερεύσεις κατά μέσο όρο) και το 73,5% αλλοδαπούς (με 5,4 διανυκτερεύσεις κατά μέσο όρο). **Εντύπωση προκαλεί η αύξηση των διανυκτερεύσεων στα κάμπινγκ κατά 1,97% σε σχέση με το 2006, αν και οι αφίξεις σε αυτά έχουν μειωθεί κατά 1,65%, ενώ σαφώς περισσότεροι είναι οι ξένοι τουρίστες σε σχέση με τους Έλληνες που τα προτιμούν για τη διαμονή τους.**

Αναλύοντας τα στοιχεία ανά γεωγραφική περιφέρεια, κατά το 2007, το 62% του συνόλου των αφίξεων πελατών συγκεντρώθηκε σε 4 Περιφέρειες και συγκεκριμένα στην Αττική (22,1%), στην Κρήτη (13,9%), στο Νότιο Αιγαίο (13,3%) και στην Κεντρική Μακεδονία (12,6%). Αναφορικά με τις διανυκτερεύσεις, το 80% συγκεντρώθηκε σε 5 Περιφέρειες, στην Κρήτη (23,4%), στο Νότιο Αιγαίο (22,5%), στην Αττική (11,8%), στα Ιόνια Νησιά (11,5%) και στην Κεντρική Μακεδονία (10,9%).

Σε γενικές γραμμές, τα μερίδια συμμετοχής των περιφερειών δεν έχουν αλλάξει κατά το 2007, σε σχέση με το 2006. Ωστόσο, **στις διανυκτερεύσεις παρουσιάζεται**

αύξηση του μεριδίου της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και μείωση του μεριδίου της περιφέρειας Ιόνιων Νήσων. Το γεγονός αυτό αντανακλάται και στις πληρότητες των περιφερειών.

Πιο συγκεκριμένα, παρατηρούμε ότι η **μεγαλύτερη αύξηση στις πληρότητες, έναντι του 2006, παρουσιάζεται στη Δυτική Ελλάδα και στην Αττική.** Αντίθετα, **σημαντική είναι η μείωση στις πληρότητες της Κρήτης, του Νότιου Αιγαίου.**

2. 2.3 Εναλλακτικές μορφές τουρισμού

Η ανάπτυξη του **εναλλακτικού τουρισμού** από τις τουριστικές αρχές των κρατών αποτελεί μια προσπάθεια απάντησης στα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο παραδοσιακός τουρισμός και ταυτόχρονα προσπάθεια αξιοποίησης χαρακτηριστικών τους τα οποία μέχρι πρόσφατα έμεναν αναξιοποίητα. Από την πλευρά της ζήτησης (των τουριστών, δηλαδή) παρατηρείται μια τάση αναζήτησης νέων τουριστικών διεξόδων, με χαρακτηριστικά τα οποία δεν υπήρχαν (τουλάχιστον, σε τόσο μεγάλο βαθμό) στα παραδοσιακά τουριστικά πακέτα. Από την πλευρά της προσφοράς έγινε κατανοητό ότι η τουριστική πολιτική θα πρέπει να αναπτυχθεί σε νέους τομείς και να διαφοροποιήσει το τουριστικό προϊόν που παρέχει με σκοπό να τόσο να ικανοποιήσει τις νέες ανάγκες, όσο και να αξιοποιήσει τις υπάρχουσες δυνατότητες. Οι περισσότερες διαδεδομένες εναλλακτικές μορφές του σύγχρονου τουρισμού αναλύονται συνοπτικά αμέσως παρακάτω:

Ο τουρισμός υγείας ή θεραπευτικός τουρισμός αποτελεί μια διαρκώς αναπτυσσόμενη μορφή τουρισμού η οποία απευθύνεται κατά κύριο λόγο σε άτομα της τρίτης ηλικίας τα οποία επιδιώκουν την αποκατάσταση της υγείας τους και τη θεραπεία διαφόρων παθήσεων. Κύριο χαρακτηριστικό αυτής της μορφής τουρισμού αποτελεί η ύπαρξη των κατάλληλων φυσικών πόρων που θα προσελκύσουν τους τουρίστες (ιαματικές πηγές κ.τ.λ.). **Ο μορφωτικός τουρισμός** αποτελεί μια μορφή τουρισμού, στην οποία τα άτομα έχουν σαν κύριο σκοπό την εκπαίδευση και τη παρακολούθηση πολιτιστικών ή μορφωτικών εκδηλώσεων. Πολλά τουριστικά μέρη τα οποία έχουν αναπτύξει αυτή τη μορφή τουρισμού συνδυάζουν την πολιτιστική παράδοση και τα αξιοθέατα με παράλληλες εκπαιδευτικές δραστηριότητες (εκμάθηση γλώσσας, σεμινάρια οικονομικού και επιχειρηματικού ενδιαφέροντος κτ.λ.). Έτσι οι τουρίστες έχουν την δυνατότητα να συνδυάσουν την εκπαίδευση με ψυχαγωγικές και λοιπές μορφωτικές δραστηριότητες (επισκέψεις ιστορικών μνημείων και αρχαιολογικών

χώρων, θεατρικές παραστάσεις κ.τ.λ.). Όπως είναι λογικό οι ειδικές ανάγκες αυτής της μορφής τουρισμού είναι ιδιαίτερα αυξημένες και συνδυάζουν την κλασική τουριστική υποδομή (ξενοδοχεία, εστιατόρια κ.τ.λ.) και ειδική πολιτιστική υποδομή (πολιτιστικές και μορφωτικές εκδηλώσεις, βιβλιοθήκες, εκπαιδευτικό προσωπικό, εκπαιδευτικά ιδρύματα κ.λ.π).

Ο αγροτουρισμός, χαρακτηρίζει τις μορφές τουρισμού και αναψυχής που αναπτύσσονται σε αγροτικές περιοχές και εκμεταλλεύονται τα χαρακτηριστικά των αγροτικών δραστηριοτήτων και της αγροτικής ζωής. Η ανάπτυξη του αγροτικού τουρισμού σε οποιαδήποτε αγροτική περιοχή προϋποθέτει τη δημιουργία της κατάλληλης υποδομής τουριστικής ανάπτυξης με τρόπο συμβατό με το φυσικό περιβάλλον, που θα επιτρέψουν την ανάπτυξη της συμμετοχής των τουριστών στις αγροτικές δραστηριότητες της περιοχής. Συνήθως ο αγροτουρισμός αναπτύσσεται με δύο διαφορετικές μορφές. Στην πρώτη μορφή οι τουρίστες φιλοξενούνται σε αγροκτήματα, όπου συμμετέχουν στη ζωή των αγροτών και στις αγροτικές δραστηριότητες γενικότερα (φροντίδα ζώων, παρασκευή προϊόντων, λοιπές αγροτικές εργασίες). Η μορφή αυτή αγροτικού τουρισμού είναι ευρύτερα γνωστή σα διακοπές αγροικιών (farm-house holidays). Στην δεύτερη περίπτωση, αφορά στη δημιουργία τουριστικών καταλυμάτων και ενοικιαζόμενων δωματίων σε εξωαστικούς συνοικισμούς, οι οποίοι δεν είναι απαραίτητα αγροτικού χαρακτήρα, και τη φιλοξενία τουριστών σε αυτά συνήθως με το σύστημα "κλίνη και πρόγευμα" (bed and breakfast).

Ο θρησκευτικός τουρισμός είναι τουρισμός μικρής χρονικής διάρκειας (συνήθως μια ως τρεις ημέρες, μέχρι και μια εβδομάδα) και αποτελεί μια μορφή τουρισμού που απευθύνεται σε άτομα που επισκέπτονται θρησκευτικούς τόπους που βρίσκονται είτε στην χώρα τους είτε σε κάποια άλλη χώρα για λόγους θρησκευτικής πίστης (συμμετοχή σε θρησκευτικές εκδηλώσεις ή τελετές, εκπλήρωση τάματος κ.λ.π.). Ως τουριστικά πακέτα, ο θρησκευτικός τουρισμός είναι και θα πρέπει να είναι προσιτός διότι δεν είναι τουρισμός πολυτελείας, δεν απαιτεί την ανάπτυξη ιδιαίτερης υποδομής και απευθύνεται σε όλα τα κοινωνικά στρώματα, ενώ τα οικονομικά οφέλη για τους θρησκευτικούς τόπους και κατ' επέκταση για τις οικονομίες των χωρών στις οποίες βρίσκονται αυτοί είναι σχετικά σημαντικά. Ο θρησκευτικός τουρισμός είναι δυνατόν να αναπτύσσεται όλες τις εποχές του χρόνου, παρουσιάζει όμως ιδιαίτερες κορυφώσεις σε συγκεκριμένες ημερομηνίες που συνδέονται με γεγονότα ιδιαίτερης θρησκευτικής σημασίας. Φυσικά υπάρχουν και άλλοι τύποι εναλλακτικού τουρισμού όπως συνεδριακός τουρισμός, εποχιακός, θαλάσσιος και άλλοι.



Εικόνα 2.4.1(Θρησκευτικός τουρισμός)



Εικόνα 2.4.2(Αγροτουρισμός)



Εικόνα 2.4.3 (Συνεδριακός τουρισμός)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Ο ΝΟΜΟΣ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Οι Κυκλάδες είναι ένα νησιωτικό σύμπλεγμα του Αιγαίου πελάγους. Αποτελείται από 34 κύρια νησιά, εκτός από τα μικρά ερημονήσια που μπορούν να θεωρηθούν ως τμήματα των μεγάλων. Όλα αυτά τα νησιά απλώνονται σε 3 σειρές: η ανατολική αποτελεί προέκταση της Εύβοιας και περιλαμβάνει την Άνδρο, την Τήνο, την Μύκονο, τη Ρήνεια, τη Δήλο, τη Νάξο και την Αμοργό. Η δυτική σειρά αποτελεί προέκταση της Λαυρεωτικής και περιλαμβάνει τη Μακρόνησο, την Κέα, την Κύθνο, τη Σέριφο, τη Σίφνο και τη Φολέγανδρο. Η μεσαία σειρά περιλαμβάνει τη Γυάρο, τη Σύρο, τη Πάρο, την Αντίπαρο, τη Σίκινο, την Ίο και την Ανάφη. Πρωτεύουσα η Ερμούπολη της Σύρου.

Χάρτης Ν. Κυκλάδων





εικόνα 3.1.1 Σαντορίνη(πηγή: travel cyclades)



εικόνα 3.1.2 Φολέγανδρος (πηγή:travel cyclades)

Μέσα στο χώρο του Αιγαίου, αλλά και στον ευρύτερο της Μεσογείου, οι Κυκλάδες διαδραμάτισαν σημαντικό ιστορικό ρόλο. Η γεωγραφική τους θέση, ανάμεσα στην ηπειρωτική Ελλάδα, τη Βόρειο Αφρική και τη Μικρά Ασία, συντέλεσε ώστε από τη νεολιθική εποχή ήδη τα νησιά αυτά να, αποτελέσουν έναν ενδιαμέσο σταθμό όχι μόνο για την ανάπτυξη του εμπορίου αλλά και της ναυτιλίας και της εξάπλωσης του πολιτισμού.

Σύμφωνα με την μυθολογική παράδοση, οι Κυκλάδες πήραν το όνομα τους από τις ομώνυμες Νύμφες, τις οποίες μεταμόρφωσε σε βράχους ο Ποσειδώνας γιατί επέσυραν την οργή του.

3.1 Κυκλαδικός πολιτισμός (3200-1100 π.Χ)

Σύμφωνα με τα τελευταία ευρήματα των ανασκαφών (Κύθνος 1972), οι Κυκλάδες ήταν ήδη κατοικημένες από την Μεσολιθική εποχή(7500-6500 π.Χ, περίπου). Τα ευρήματα από την αμέσως μετά περίοδο , τη Νεολιθική , αποδεικνύουν πως οι άνθρωποι της εποχής ασχολούνταν με τη γεωργία και την κτηνοτροφία. Σαν πρώτοι κάτοικοι των νησιών αναφέρονται Κάρες, Λέλεγες, Φοίνικες όλοι μικρασιατικής προέλευσης, που μετακινούνταν στο χώρο του Αιγαίου. Μαζί τους φέρνουν το χαλκό από τον οποίο κατασκεύαζαν όπλα , εργαλεία και αντικείμενα καθημερινής χρήσης. Στη διάρκεια της 3^{ης} π.Χ χιλιετίας οι Κυκλάδες θα αναπτύξουν ένα μοναδικό πολιτισμό, που θα ακτινοβολήσει στο χώρο του Αιγαίου , τον Κυκλαδικό πολιτισμό, που διαιρείται σε τρεις φάσεις: την Πρωτοκυκλαδική (3200-2000 π.Χ), τη Μεσοκυκλαδική (2000-1550 π.Χ), την Υστεροκυκλαδική(1550-1100 π.Χ).

Αυτό που συμβαίνει και ξεκάθαρα παρατηρείται είναι ότι η περιοχή των Κυκλάδων έχει το προνόμιο να συνδυάζει την πλούσια πολιτιστική και ιστορική κληρονομιά της με τις πολλές και συγχρόνως μοναδικές στο κόσμο φυσικές της ομορφιές όπως οι παραδοσιακοί οικισμοί , οι μαγευτικές παραλίες και άλλα, καθώς επίσης πολλά από όσα «μαρτυρούν», την ιστορία τους και αναδεικνύουν τον πολιτισμό αυτόν που δημιουργήθηκε έχουν μείνει σχεδόν αναλλοίωτα!

3.2 Καλοκαίρι στις Κυκλάδες

Πολλοί είναι αυτοί που αναρωτιούνται γιατί καλοκαίρι στην Ελλάδα, στις Κυκλάδες.

Η απάντηση είναι μία και αληθινή, γιατί κάθε νησί των Κυκλάδων έχει και κάτι διαφορετικό να δώσει, γιατί το καθένα έχει και πολλά πρόσωπα.

Απόδειξη σε αυτό, είναι το γεγονός ότι εκεί θα συναντήσεις κάθε τύπο ανθρώπου, θα γευτεί τις χαρές της ζωής ,θα περάσει αξέχαστα.

Καλοκαίρι άλλωστε αν όχι για όλους τότε για τους περισσότερους, ήλιος-θάλασσα- παραλία και αυτά είναι όλα συνώνυμα των Κυκλάδων και έχεις κάθε χρόνο την ευκαιρία να τα εξερευνήσεις και να τα γευτείς. Οι διακοπές στις Κυκλάδες θα λέγαμε μπορούν να συνδυάσουν διασκέδαση με κοσμοπολίτικο άρωμα, ξενοιασιά με χαλαρούς ρυθμούς, γαστρονομικές απολαύσεις, ρομαντικές αποδράσεις και ανέμελες πλεύσεις στην άγωνα Γραμμή.

Όλα τα νησιά έχουν κοινά χαρακτηριστικά όπως η παραδοσιακή κυκλαδίτικη αρχιτεκτονική, τα στενά πλακόστρωτα σοκάκια, τα εντυπωσιακά αρχαιολογικά, ιστορικά, θρησκευτικά και φυσικά αξιοθέατα, τα γραφικά παραθαλάσσια και ορεινά χωριά και τις ατελείωτες παραλίες. Κάθε νησί όμως έχει δικά του χαρακτηριστικά που το καθιστά μοναδικό.

Τώρα εάν κάποιος είναι λάτρης των διακοπών χαμηλών τόνων η Δήλος, η Αμοργός, η Ανάφη, η Κίμωλος, οι μικρές Κυκλάδες είναι ο ιδανικός προορισμός. Χαλαρωτικές και παράλληλα εκπαιδευτικές διακοπές.

Για τους λάτρεις τώρα των πιο κοσμοπολίτικων διακοπών η Σαντορίνη, η Μύκονος, η Πάρος, η Νάξος, κ.α. νησιά είναι τα ιδανικότερα. Πρόκειται εδώ για νησιά που τα συνδυάζουν όλα. Έντονο τρόπο ζωής, θαλάσσια σπορ, εξαιρετικά εστιατόρια, πολύ κόσμος και έτσι θα προσφέρουν έντονες διακοπές αλλά και ήσυχες ανάλογα την περίοδο.

Το μόνο που πρέπει κάποιος να αποφασίσει είναι τον προορισμό!



εικόνα 3.3.1-Αμοργός (πηγή:photography info. gr)

3.3 Τουριστική ανάπτυξη των Κυκλάδων

Με όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, για πιο λόγο δηλαδή ο νομός Κυκλάδων είναι τόσο σημαντικός τουριστικός προορισμός, αλλά και με την βοήθεια της πολιτείας, για περαιτέρω ανάπτυξη, ο νομός Κυκλάδων θα μεταμορφωθεί σε ένα παγκόσμια αναγνωρισμένο τουριστικό προορισμό με σκοπό την προσέλκυση περισσότερων τουριστών άλλων εθνικοτήτων με σημαντικά οφέλη όχι μόνο για την τοπική κοινωνία και οικονομία αλλά και για όλη την Ελλάδα.

Ας ρίξουμε όμως μια ματιά πρώτα στην ήδη υπάρχουσα ανάπτυξη του νομού Κυκλάδων.

Τα νησιά του Αιγαίου έχουν ιδιαίτερη σημασία σε εθνικό και διεθνές επίπεδο ως νησιωτικά συμπλέγματα στην περιφέρεια της χώρας και ταυτόχρονα στα σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Γι αυτό το λόγο και ο σχεδιασμός των περιφερειακών παρεμβάσεων στα νησιά του Αιγαίου προϋποθέτει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση σε όλους τους τομείς.

ΣΥΝΟΛΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΛΥΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ

Α/Α	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΕΛΛΑΔΟΣ (Π.Υ.Τ.)	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ		ΕΝΟΙΚ. ΔΩΜΑΤΙΑ & ΕΠΙΠΛ. ΔΙΑΜ/ΤΑ	
		Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες
1	ΑΤΤΙΚΗΣ	697	62.312	770	12.900
2	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ ΘΡΑΚΗΣ	347	17.864	795	10.842
3	ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	1.121	79.272	3.568	50.000
4	ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	98	4.246	102	1.378
5	ΗΠΕΙΡΟΥ	253	10.933	996	13.148
6	ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	562	27.093	1.929	26.284
7	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	498	47.434	4.448	57.620
8	ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	628	50.682	3.263	49.690
9	ΣΤΕΡΕΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	508	28.443	1.435	19.901
10	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ *	523	32.442	1.500*	20.000*
11	ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ	398	21.743	1.217	27.794
12	ΚΥΚΛΑΔΩΝ *	909	40.635	2.200*	35.000*
13	ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΩΝ	988	115.471	2.063	33.581
14	ΚΡΗΤΗΣ	1.506	143.480	3.080	52.973
	ΣΥΝΟΛΑ	9.036	682.050	27.366	411.111

* Τα στοιχεία των ενοικιαζομένων δωματίων και επιπλωμένων διαμερισμάτων προκύπτουν για τις περιφέρειες Πελοποννήσου και Κυκλάδων κατ' εκτίμηση.

(Πηγή: ΕΟΤ 2005)

Στον τομέα του τουρισμού είναι απαραίτητο να τονίσουμε ότι στο νομό Κυκλάδων δεν έχει αναπτυχθεί ένα μόνο πρότυπο τουριστικής ανάπτυξης αλλά και περισσότερα. Το φαινόμενο της ταυτόχρονης (παράλληλης) ανάπτυξης περισσότερων ειδών (προτύπων) χαρακτηριστικό γνώρισμα των νησιών στις Κυκλάδες, σε σχέση με ότι επικρατεί στην υπόλοιπη Ελλάδα. Αναλυτικότερα παρουσιάζουμε όλα εκείνα τα τουριστικά πρότυπα –μοντέλα που έχουν εφαρμοστεί και συνεχίζουν να εφαρμόζονται στα νησιά αυτά:

1. Το βιομηχανοποιημένο πρότυπο μαζικού οργανωμένου τουρισμού σε ξενοδοχεία

Το πρότυπο αυτό αναπτύχθηκε κατά κύριο λόγο στις δεκαετίες του 1960 και του 1970 στα μεγαλύτερα νησιά του νομού(Σαντορίνη- Μύκονο).

Η επικράτηση αυτού του τύπου είχε σαν αποτέλεσμα την δημιουργία σχέσεων εξάρτησης της τοπικής τουριστικής , και όχι μόνο οικονομίας από μεγάλους ταξιδιωτικούς οργανισμούς κυρίως της Ευρώπης. Το προσφερόμενο τουριστικό προϊόν ελάχιστα διαφοροποιημένο, περιορισμένο ανταγωνιστικά και παρουσιάζει ομοιότητες με άλλες χώρες και κυρίως γειτονικές. Η υποδομή που δημιουργήθηκε, τουριστική αλλά όχι υψηλών προδιαγραφών η οποία όμως κάλυψε τις ανάγκες των τουριστών.

Τα νησιά που αναπτύχθηκαν σχετίστηκαν με την προσφορά ήλιου και θάλασσας και περιόρισαν έτσι την τουριστική περίοδο μόνο σε μήνες θερινούς με αποτέλεσμα να επηρεάσει ταυτόχρονα τις επαγγελματικές και κοινωνικές διαστάσεις της ζωής των ντόπιων.

Παρά το ότι η ανάπτυξη του προτύπου αυτού να δημιούργησε προβλήματα στα νησιά αλλά δεν πρέπει να ξεχνάμε το γεγονός ότι τα καθιέρωσε διεθνώς ως «κλασσικούς» τουριστικούς προορισμούς και επέτρεψε με τα χρόνια στις τοπικές κοινωνίες να επιβιώσουν οικονομικά και να συγκρατήσουν τον πληθυσμό τους.

Τα μικρότερα νησιά των Κυκλάδων ανέπτυξαν μεταγενέστερα και σε μικρότερο βαθμό το πρότυπο αυτό, εξαιτίας του μεγέθους τους και της υποτυπώδους υποδομής που διέθεταν. Παραδείγματα τέτοιων νησιών είναι η Πάρος, η Νάξος κ.ά.

2. Αυτόνομο ή μικτό πρότυπο μαζικού οργανωμένου τουρισμού σε ξενοδοχεία

Αυτή η μορφή αναπτύχθηκε πριν λίγο στις Κυκλάδες και η ζήτηση προέρχεται κυρίως από τους Έλληνες τουρίστες κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και την περίοδο των αργιών (Χριστούγεννα και Πάσχα). Σταδιακά το πρότυπο αυτό επεκτείνεται και σε μικρότερα νησιά των Κυκλάδων που δεν είχαν ακολουθήσει την τουριστική ανάπτυξη των υπολοίπων.

3. Το πρότυπο οργανωμένου ή αυτόνομου μαζικού τουρισμού σε συμπληρωματικά βοηθητικά καταλύματα (στην πλειοψηφία τους ενοικιαζόμενα δωμάτια και διαμερίσματα)

Το πρότυπο αυτό αναπτύχθηκε σε σημαντικό βαθμό στη νησιωτική Ελλάδα κατά την δεκαετία 1980 και μετά. Ειδικότερα τα νησιά των Κυκλάδων , προσαρμόστηκαν αρκετά γρήγορα στην ζήτηση που χαρακτηρίζει αυτό το πρότυπο μέσα από τη λειτουργία μεγάλου αριθμού μικρών ,οικογενειακών στην πλειοψηφία τους, επιχειρήσεων, που κάλυπταν σημαντικό μέρος των καταναλωτικών αναγκών των τουριστών.

Η έλλειψη ουσιαστικής ξενοδοχειακής υποδομής στα περισσότερα από αυτά οδήγησε στην δημιουργία μικρών καταλυμάτων, σημαντικό μέρος των οποίων λειτουργούν παράνομα χωρίς την άδεια του Ε.Ο.Τ.. Η επικράτηση αυτού του προτύπου είχε ως αποτέλεσμα τη παροχή χαμηλής παροχής υπηρεσιών και επίτευξη χαμηλών ποσοστών κερδών από την πλευρά των επιχειρήσεων.

Στην επικράτηση αυτού του προτύπου οφείλονται και τα αρνητικά χαρακτηριστικά του τουριστικού προϊόντος της περιφέρειας του νομού Κυκλάδων:

- Οι χαμηλές πληρότητες των ξενοδοχειακών καταλυμάτων
- Η χαμηλή ημερήσια τουριστική δαπάνη
- Η χαμηλή ποιότητα του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος

Τα πλεονεκτήματα αυτού του προτύπου συνίσταται στο γεγονός ότι μπορεί να αναπτυχθεί και σε μικρά νησιά τα οποία λόγω του μεγέθους δεν μπορούν περιβαλλοντικά και κοινωνικά να φιλοξενήσουν σημαντικό αριθμό τουριστών. Το

πρόβλημα όμως που δημιουργείται είναι ότι πολλές φορές η τουριστική ανάπτυξη και η ομαλή τροφοδοσία της αγοράς των νησιών αυτών εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τα μεγαλύτερα γειτονικά νησιά.

Τα τελευταία χρόνια είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική η τάση ανάπτυξης συνεργασιών μεταξύ των μικρών τουριστικών επιχειρήσεων σε θέματα προβολής και προώθησης τους. Καταλυτικό ρόλο παίζει η Τοπική Αυτοδιοίκηση στην παροχή υποστήριξης σε τέτοιες συνεργασίες.

4. Το πρότυπο τουρισμού της ομάδας κινήτρων «Υπαιθρος –Παράδοση-Περιβάλλον»

Μόνο ορισμένες περιοχές των Κυκλάδων ανέπτυξαν υποτυπωδώς αυτό το πρότυπο παρά της θέσης τους και της πληθώρας των φυσικών τους θέλγητρων που θα τους δίνονταν η δυνατότητα να το αναπτύξουν αποτελεσματικά.

5. Το πρότυπο τουρισμού της ομάδας κινήτρων «Πολιτισμός- Εκπαίδευση-Επιστήμη»

Το πρότυπο αυτό υιοθετήθηκε από ορισμένα νησιά των Κυκλάδων από τα πρώτα τους κιόλας βήματα της τουριστικής ανάπτυξης.

Η μεγάλη πλειοψηφία της ζήτησης για αυτή τη μορφή τουρισμού εκδηλώνεται από Έλληνες και έχει τη μορφή του σχολικού τουρισμού. Η ζήτηση αυτή εκδηλώνεται σε συγκεκριμένες περιόδους κάθε χρόνο, συνήθως εκτός της περιόδου αιχμής.

Το αρνητικό στοιχείο από την υιοθέτηση του προτύπου αυτού είναι το γεγονός ότι περιορίστηκε στα πιο δημοφιλή νησιά μόνο. Εδώ βλέπουμε και την ανάπτυξη του θρησκευτικού πολιτισμού κυρίως από Έλληνες αλλά και αλλοδαπούς τουρίστες για μοναστήρια και εκκλησίες και τον πολιτιστικού τουρισμού ως αποτέλεσμα των ξεχωριστών και πλούσιων πολιτιστικών στοιχείων που διαθέτουν τα νησιά των Κυκλάδων. Τα τελευταία χρόνια δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη αυτού του προτύπου καθώς αποτελεί σημαντική παράμετρο για την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος που προσφέρουν τα νησιά του νομού.

6. Το πρότυπο τουρισμού της ομάδας κινήτρων « Αθλητισμός- Φυσική Ζωή – Υγεία»

Το συγκεκριμένο πρότυπο θα μπορούσαμε να πούμε ότι αναπτύχθηκε αρκετά, ωστόσο η μορφή που επικράτησε εδώ και πολλά χρόνια είναι αυτή του θαλάσσιου τουρισμού.

Αναπτύχθηκε σημαντικά λόγω των γεωγραφικών χαρακτηριστικών της περιοχής. Παρά το γεγονός ότι επαρκής υποδομή για την ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού δεν υπάρχει, η μορφή αυτή προκαλεί σημαντική ζήτηση για διακοπές από τουρίστες κυρίως αλλοδαπούς αλλά και Έλληνες, υψηλών εισοδημάτων με περιβαλλοντική συνήθως συνείδηση. Το πρότυπο αυτό αναμένεται να αναπτυχθεί περισσότερο τα επόμενα χρόνια.

7. Το πρότυπο τουρισμού ομάδας κινήτρων «Επαγγελματικά Ταξίδια- Συνέδρια- Εκθέσεις»

Αυτό το πρότυπο έχει αναπτυχθεί πολύ λίγο, σχεδόν ελάχιστα στο νομό Κυκλάδων. Εξαίρεση αποτελούν λίγα νησιά και κυρίως τα μεγάλα.

8. Το πρότυπο αυτόνομου νεανικού περιηγητικού τουρισμού

Αυτού του είδους το πρότυπο έχει αναπτυχθεί ασυντόνιστα και χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια σε αρκετά «άγνωστα» νησιά των Κυκλάδων, και η ζήτηση εκδηλώνεται από μικρό αριθμό τουριστών. Σημαντικό κίνητρο οι φυσικές ομορφιές, τα αρχαιολογικά μνημεία, τα πλούσια πολιτιστικά στοιχεία κ.ά.

9. Το πρότυπο τουρισμού ταξιδιών μικρής διάρκειας εκτός καλοκαιρινής περιόδου

Αυτού του είδους πρότυπο έχει αναπτυχθεί κυρίως στα δημοφιλή νησιά των Κυκλάδων που βρίσκονται σε μικρή απόσταση από το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της χώρας, την Αθήνα , και προσφέρουν μικρής διάρκειας διακοπές. Η ζήτηση είναι αρκετή.

10. Το πρότυπο τουρισμού παραθεριστικής κατοικίας

Τα δεδομένα αυτού του πρότυπου είναι λίγο έως πολύ τα ίδια με τα προηγούμενα και αυτό γιατί το συγκεκριμένο πρότυπο τουρισμού παραθεριστικής κατοικίας τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει σημαντική δυναμική. Η διαφορά του πρότυπου αυτού συνίσταται στο τύπο και το περιεχόμενο της τουριστικής κατανάλωσης η οποία διαφοροποιείται σημαντικά εξαιτίας της ύπαρξης ιδιόκτητης κατοικίας από την πλευρά των επισκεπτών.

Έτσι σύμφωνα με αυτή τη παρουσίαση των προτύπων με σκοπό την ανάπτυξη του τουρισμού στο νομό των Κυκλάδων υπάρχουν και κάποια προβλήματα που δημιουργούνται από την εφαρμογή τους. Υπάρχουν όμως ανάλογα και τη κατηγορία που ανήκει το κάθε νησί δηλαδή, το μέγεθος, τη θέση και τις υποδομές, πλεονεκτήματα και ευκαιρίες ανάπτυξης από αυτά τα πρότυπα.

3.4 Δυνατότητες και προοπτικές

Οι οικονομικές δυνατότητες του νομού Κυκλάδων, όσο αναφορά τον πρωτογενή τομέα δηλαδή, γεωργία και κτηνοτροφία, αλλά και το δευτερογενή είναι περιορισμένες. Αυτό συμβαίνει διότι υπάρχουν δυσμενείς παράγοντες που περιορίζουν τις δυνατότητες. Όσο αναφορά τον πρωτογενή τομέα παρουσιάζεται στενότητα της γεωργικής γης και έλλειψη έργων υποδομής. Για το δευτερογενή τομέα αξίζει να αναφέρουμε ότι έχουμε έλλειψη πρώτων υλών, έλλειψη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, υψηλό κόστος μεταφοράς και μικρός μέγεθος της αγοράς.

Εξαιτίας λοιπόν των παραπάνω περιορισμένων παραγόντων του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα και των διαθέσιμων πόρων, το μεγάλο βάρος για την ανάπτυξη του Νομού πρέπει να δοθεί στον τριτογενή τομέα και κυρίως στον τουρισμό.

Οι Κυκλάδες έχουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την ευρύτερη ανάπτυξη του τουρισμού. Ο τουρισμός δεν απαιτεί μεγάλες επενδύσεις, αποδίδει σχετικά γρήγορα δίνοντας την δυνατότητα για περιφερειακή ανάπτυξη με την δημιουργία ευκαιριών απασχόλησης των κατοίκων, με εξασφάλιση της ανόδου του βιοτικού επιπέδου και με την μείωση της ανεργίας και της μετανάστευσης.

Οι λόγοι που κυρίως επισκέπτεται κάποιος τα νησιά του νομού Κυκλάδων είναι για την διατήρηση του παραδοσιακού στοιχείου και του περιβάλλοντος.

Δυνατότητες ανάπτυξης υπάρχουν για τα νησιά που βρίσκονται στην ακτίνα επιρροής Αθηνών (π.χ Κέα, Κύθνος, Άνδρος) που προσφέρονται στο να αποτελέσουν περιοχές για αναψυχή και εξοχική κατοικία των κατοίκων της πρωτεύουσας.

Πέρα όμως του ψυχαγωγικού τουρισμού ο νομός Κυκλάδων προσφέρεται και για την ανάπτυξη άλλων μορφών τουρισμού όπως ο θρησκευτικός, ο ιαματικός, ο αθλητικός, ο κοινωνικός και άλλοι.

Υπάρχουν ζωντανά παραδείγματα για να αξιολογήσουμε το αν όντως μπορεί ένα τέτοιο είδος πράγματι να αναπτυχθεί, όπως ο θρησκευτικός τουρισμός που ξεκίνησε και δικαιολογημένα από την Τήνο, ο αθλητικός τουρισμός στη Σύρο καθώς κάθε χρόνο διοργανώνονται αγώνες με σκάφη, κοινωνικός με τα προγράμματα διακοπών που διοργανώνονται κάθε χρόνο με μεγάλο ποσοστό συμμετοχής και δυστυχώς σαν τελευταίο παράδειγμα όσο αναφορά τον ιαματικό τουρισμό αν και υπάρχουν ιαματικές πηγές σε διάφορα νησιά δεν έχει ακόμα οργανωθεί σωστά για την προσέλκυση αρκετών τουριστών.

3.5 Επιδιώξεις και στόχοι

Έχοντας υπόψη τα προβλήματα του νομού Κυκλάδων τα οποία δεν απέχουν πολύ από τα προβλήματα της Ελλάδας, σχετικά με την ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, θέτεται ως απαραίτητη προϋπόθεση για την επίλυση αυτών την εφαρμογή της κατάλληλης τουριστικής πολιτικής.

Βασικές επιδιώξεις της τουριστικής πολιτικής είναι οι εξής:

- Η αύξηση της ανταγωνιστικότητας
- Η αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών
- Η παροχή κινήτρων για ανάπτυξη νέων, και μέχρι τώρα ανεκμετάλλετων πηγών τουριστικού ενδιαφέροντος.
- Αμβλυνση της εποχικότητας
- Προώθηση νέων μορφών τουρισμού
- Ενίσχυση του εσωτερικού κοινωνικού τουρισμού
- Ενίσχυση μεσαίων και μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων
- Συνεχής προσπάθεια προσέλκυσης τουριστών με υψηλής εισοδηματικής στάθμης

Οι στόχοι της τουριστικής πολιτικής συνοψίζονται ως εξής:

- Αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου

- Διοικητική και περιφερειακή αναδιοργάνωση του ΕΟΤ
- Ενίσχυση του ρόλου της τοπικής αυτοδιοίκησης στον προγραμματισμό και τον έλεγχο της τουριστικής πολιτικής
- Προώθηση της εκπαίδευσης και επιμόρφωσης στον τουριστικό κλάδο
- Εντατική προβολή και διαφήμιση στο εσωτερικό και το εξωτερικό

3.6 Μέσα προβολής, προώθησης και πώλησης του προϊόντος του νομού Κυκλάδων

1. Η διαφήμιση

Ένα από τα κλασικότερα και δυναμικότερα του marketing τουριστικών περιοχών. Ο νομός Κυκλάδων επιδιώκει να προβάλλει μέσω μιας διαφημιστικής εκστρατείας το σύνολο των πόρων και προϊόντων του τα οποία σχετίζονται με τις ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Διοργανώνει αυτή την εκστρατεία με κύριο στόχο την προσέγγιση των ομάδων στόχων (στη διεθνή και ελληνική αγορά) οι οποίοι ενδιαφέρονται να για αυτό το τύπο τουρισμού.

2. Δημόσιες σχέσεις

Πρόκειται για μέσο το οποίο χρησιμοποιείται κυρίως από τους tour operators καθώς και δημοσιογράφους οι οποίοι σχετίζονται με την αρθρογραφία του τουρισμού σε εφημερίδες και περιοδικά. Είτε μέσω συναντήσεων σε εκθέσεις όπου με κατάλληλο υλικό προβάλλεται η περιοχή είτε μέσω πρόσκλησης στην ίδια τη περιοχή για ένα ταξίδι γνωριμίας, οι δύο αυτές ομάδες-στόχοι της εκστρατείας δημοσίων σχέσεων προσεγγίζεται συστηματικά. Ο νομός Κυκλάδων προωθεί κάτι τέτοιο με σκοπό την βελτίωση της εικόνας του τόπου στον ευρωπαϊκό τύπο.

3. Εκθέσεις

Η συμμετοχή σε διεθνείς και ελληνικές εκθέσεις τουρισμού με κάποιο περίπτερο στο οποίο προβάλλονται οι τουριστικοί πόροι της περιοχής και παράλληλα προσφορά διαφημιστικού υλικού αποτελεί ένα ακόμα βασικό μέσο του προγράμματος

marketing μιας τουριστικής περιοχής. Οι Κυκλάδες συμμετέχουν στις εκθέσεις πανόραμα και φιλοξενία με περίπτερα για τη προώθηση των δικών τους υπηρεσιών.

4. Ίντερνετ

Αποτελεί ένα σύγχρονο και δυναμικά αναπτυσσόμενο μέσο των προγραμμάτων marketing, το οποίο έχει ιδιαίτερο χαρακτηριστικό να συνδυάζει τη διαφήμιση, τη προβολή και τις άμεσες πωλήσεις. Αυτό που το κάνει τόσο δημοφιλές είναι η δυνατότητα που δίνεται στο τουρίστα-καταναλωτή να αγοράσει ότι θέλει χωρίς την μεσολάβηση των tour operator.

3.7 Προτάσεις για αναβάθμιση του τουρισμού στο νομό Κυκλάδων

Στο πλαίσιο των κατευθύνσεων του Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Νομού Αιγαίου (ΥΠΕΧΩΔΕ-ENVIPLAN) και του βασικού προγράμματος δράσης, προτείνονται μια σειρά από μελέτες ως απαραίτητες για την εφαρμογή του σχεδίου, κατατασσόμενες σε δυο ομάδες:

- Μελέτες χωροταξικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα
- Έρευνες και μελέτες ειδικής θεματολογίας με εξειδίκευση σε χωρικό ή κλαδικό επίπεδο

Χαρακτηριστικά αναφέρονται μελέτες που αφορούν:

- Το κτηματολόγιο
- Το σύστημα μεταφορών
- Την ολοκληρωμένη διαχείριση του υδάτινου δυναμικού
- Την ολοκληρωμένη διαχείριση των απορριμμάτων
- Την ενεργειακή κάλυψη
- Ειδικές χωροταξικές μελέτες σε επίπεδο νησιού η υποπεριοχών του
- Την γεωργική ανάπτυξη
- Την ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού
- Την αγορά εργασίας
- Την ανάπτυξη δραστηριοτήτων υψηλής τεχνολογίας

Με στόχο την εφαρμογή κατευθύνσεων αειφόρου ανάπτυξης στο νομό Κυκλάδων, θεωρείται αρχικά κρίσιμη η μελέτη-έρευνα βασικών συνιστωσών του σταδίου και προτύπου ανάπτυξης που έχει ακολουθηθεί και διαμορφωθεί έως σήμερα. Η έρευνα αυτή μπορεί να καλυφθεί με τις μελέτες που ενδεικτικά καταγράφονται στη συνέχεια:

- Μελέτες σχετικά με περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την ανάπτυξη του τουρισμού σε νησιά με διαφορετικούς τύπους τουριστικής ανάπτυξης και άρα διαφορετικού βαθμού πίεσης και ανάγκης σχεδιασμού
- Μελέτες για την εκτίμηση των επιπτώσεων στο εργασιακό πεδίο
- Μελέτες για την εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων
- Μελέτες αξιολόγησης των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών
- Μελέτη για την εκτίμηση της υφισταμένης κατάστασης και των δυνατοτήτων ανάπτυξης ειδικών μορφών τουρισμού με έμφαση: το θαλάσσιο τουρισμό, οικοτουρισμό, αγροτουρισμό, πολιτιστικό τουρισμό κ.ά.
- Μελέτη για τη δημιουργία δικτύου τουριστικών επιχειρήσεων των νησιών, που θα αποσκοπεί στην ενίσχυση τη συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων με στόχο τη προώθηση του κοινού προϊόντος που διαθέτουν.
- Μελέτη για την δυνατότητα δημιουργίας και πώλησης τουριστικών πακέτων.
- Εκτίμηση των αναγκών των τουριστικών επιχειρήσεων των Κυκλάδων σε εφαρμογές τεχνολογίας.
- Διερεύνηση των αναγκών σχεδίασης και εφαρμογής προγραμμάτων από απόσταση εκπαίδευσης σε θέματα που σχετίζονται με την οργάνωση και λειτουργία τουριστικών επιχειρήσεων
- Πραγματοποίηση ερευνών αγορά προκειμένου να εντοπιστεί το προφίλ των τουριστών που επισκέπτονται το συγκεκριμένο μέρος
- Πραγματοποίηση μελετών για την εκτίμηση χωροταξικών παραμέτρων δημιουργίας ή επέκτασης σχετικών με τον τουριστικών δραστηριοτήτων
- Πραγματοποίηση μελετών για τις ευρύτερες θεσμικές αλλαγές στις διαδικασίες συμμετοχής στον προγραμματισμό και τη διαχείριση προγραμμάτων ανάπτυξης σε τυπικό επίπεδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4.: Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΑΔΩΝ

4.1 Αναδρομή στην ακτοπλοΐα στις Κυκλάδες

Τα πρώτα πλοία που χρησιμοποιήθηκαν μετά την απελευθέρωση στις γραμμές των Κυκλάδων ήταν πλοία του πολεμικού μας στόλου. Γνωστό είναι το τραγικό ναυάγιο του «Σπερχειού», βοηθητικού του στόλου, τη Μεγάλη Πέμπτη 1945, στο οποίο πνίγηκαν πολλοί Συριανοί. Από τα πλοία του στόλου κυρίως χρησιμοποιήθηκαν οι κορβέτες, πλοία Καναδικής κατασκευής, ατμοκίνητα, μεγάλης αντοχής στη θάλασσα 'όπως ήταν το «Σαχτούρης», το «Τομπάζης», και το «Κριεζής». Ο Γ. Σίμωσις, (1990) αναφέρει διάφορα χαρακτηριστικά των ακτοπλοϊκών που εξυπηρέτησαν τις Κυκλάδες, καθώς και διάφορες σχετικές πληροφορίες αρχίζοντας από τα τέλη της δεκαετίας του 40 και για πλοία που έχουν προ δεκαετιών εγκαταλείψει τις γραμμές για διάλυση καθώς και για πλοία που εργάζονται και σήμερα ακόμη, αλλά είναι παλαιά στις Κυκλάδες, δηλαδή έχουν δρομολογηθεί προ εικοσαετίας περίπου.

Α/Π «ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ»

Ήταν το πρώτο πλοίο που θυμάμαι μετά απ' τις κορβέτες. Το χρησιμοποιούσαν για τη μεταφορά επιβατών ενώ η κατασκευή του μαρτυρούσε ότι είχε ναυπηγηθεί για κάποια άλλη ειδική χρήση. Ήταν πολύ χαμηλό σκάφος, είχε δύο υψηλές τσιμινιέρες, τη μία κοντά στην άλλη. Το χρώμα του ήταν γκρι σκούρο (ίσως να ήταν και αυτό του στόλου). Δεν είχε υπερκατασκευάσματα για την υποδοχή πολλών επιβατών. Σύντομα αποσύρθηκε από τις γραμμές.

Α/Π «ΧΕΙΜΑΡΑ»

Ήταν κατασκευασμένο για επιβατηγό σκάφος, με πολλά υπερκατασκευάσματα. Ελέγετο ότι ήτο γερμανικό. Το χρώμα του ήταν γκρι. Το πλοίο επέστρεφε από τη Θεσσαλονίκη με στρατό, επιβάτες και κρατούμενους υπό συνοδεία. Στο νότιο Ευβοϊκό στο νησάκι Καβαλλιανή προσέκρουσε σε ξέρα και ναυάγησε με θύματα. Το ατύχημα έγινε το 1945 ή το 1946.

Α/Π «ΑΜΑΡΥΝΘΙΑ»

Ήταν ένα μικρό ατμόπλοιο σε στυλ γιοτ, περίπου σαν το «Μοσχάνθη» ίσως και λίγο μεγαλύτερο. Ήταν πολύ αργό. Έκανε τη γραμμή της Μήλου, περνούσε και από Σύρο. Ταξίδευε στις Κυκλάδες μέχρι το 1950, νομίζω.

Α/Π «ΚΑΔΙΩ»

Το «Καδιώ» της «Σιγάλα» –έτσι ελέγετο η πλοιοκτήτρια εκ' Σαντορίνης– ήταν κορβέτα μετασκευασθείς σε επιβατηγό. Ήταν πιο μεγάλο από τις συνήθεις κορβέτες. Το σκάφος ήταν γκρι σκούρο, και αρκετά ταχύ. Εξυπηρετούσε τις Κυκλάδες μέχρι το 1950, περίπου.

Α/Π «ΗΛΙΟΥΠΟΛΗΣ»

Ήταν άνω των 1000 τόνων, μέχρι 1200 τόνους. Ήταν Μαύρο. Είχε πλώρη γυρτή, άλμπουρα υψηλά και γυρτά προς τα πίσω και τσιμινιέρα γυρτή, σε χρώμα φάβα (κιτρινομπέζ). Το πλοίο ήταν σε στυλ γιοτ (yacht), θαλαμηγού της εποχής εκείνης, δηλαδή της προπολεμικής εποχής. Όταν εξυπηρετούσε τις Κυκλάδες το 53- 54 ήταν ήδη παλαιό. Ήταν διπλέλικο ατμοκίνητο με δύο παλινδρομικές μηχανές, περισσότερο πολύστροφες από άλλα όμοια πλοία της εποχής του όπως η «Μοσχάνθη» και το «Άνδρος». Για να σχηματίσει κανείς γνώμη για την ακτοπλοΐα της εποχής παραθέτω τη διαφήμιση του στις εφημερίδες, στη στήλη των δρομολογίων (περί το 1953-54):

Η ηλεκτροφώτιστη και με νερά τρεχούμενα θαλαμηγός «Ηλιούπολις», αναχωρεί εκ Πειραιώς την 8:30 μ.μ. δια Σύρον, Τήνο, Μύκονο, Καρκινάγρι, Αρμενιδήν, Εύδηλον, Άγιο Κήρυκον, Φούνρους, Καρλόβασι, Βαθύ, Τηγάνι.

Διαφημίζονταν το ηλεκτροφώτιστο και τα τρεχούμενα νερά. Ήταν ακόμα νωπά τα ταξίδια με τα καΐκια στην κατοχή ή με τα βοηθητικά του στόλου αμέσως μετά την απελευθέρωση. Φανταστείτε τον επιβάτη και ιδίως τον τριτοθεσίτη πως έφθανε μετά από τόσο ταξίδι, παραμένοντας στους διαδρόμους του πλοίου δεξιά και αριστερά της πρώτης και δευτέρας θέσεως, όπου ήταν η τρίτη θέση, πόσο ταλαιπωρημένος έφτανε στη Σάμο. Φανταστείτε να περάσετε με μικρό βαπόρι, με δυνατό καιρό, τον Κάβο-Ντόρο, τον Τσικνιά, το Ικάριο πέλαγος και τη θάλασσα της Σάμου για να φτάσετε στον προορισμό σας.



Α/Π «ΜΑΡΗ»

Ήταν Ανδριακής πλοιοκτησίας, δρομολογήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 50 και ακολούθως αγοράστηκε από τον Τόγια. Ακούστηκε τότε ότι στις επισκευές και μετασκευές που έγιναν στο πλοίο σκοτώθηκε ο γιος του Τόγια.

Το πλοίο ξαναμπήκε στις γραμμές Κυκλάδων - Σάμου με το νέο όνομα «Κωστάκης». Ήταν περί τους 1200 έως 1500 τόνους και ελέγγο ότι υπήρξε θαλαμηγός κάποιου εξέχοντος Αιγυπτίου. Ήταν ατμοκίνητο, με δύο παλινδρομικές μηχανές, διπλέλικο. Ταξίδευε με 13 μίλια περίπου. Είχε το στυλ γιοτ (yacht – θαλαμηγού) με γυρτή πλώρη και μπαστούνι, με γυρτά κατάρτια και γυρτό φουγάρο. Ήταν καλοτάξιδο, είχε καρένα και θεωρείτο από τα καλύτερα πλοία που εκτελούσαν τότε τις γραμμές. Όταν ελέγγο «Μαρή» ήταν λευκό, ως «Κωστάκης» είχε το σκάφος μαύρο. Τέλος το πλοίο πουλήθηκε στην εταιρεία Λάγα, μετασκευάστηκε τελείως και πήρε το όνομα «Μαρινέλα».

Μ/Υ «ΜΑΡΙΝΕΛΑ»

Στις μετασκευές άλλαξαν οι μέσα χώροι, τα σαλόνια, οι καμπίνες. Έφυγαν οι παλινδρομικές μηχανές και αντικατεστάθησαν με μηχανές Diesel. Έτσι, το πλοίο έγινε πιο ευρύχωρο, δεν ήταν ζεστό αφού απομακρύνθηκαν τα καζάνια ατμού, αλλά μετατέθηκε το μετάκεντρο και έγινε κακοτάξιδο. Όταν έγιναν οι μετασκευές αυτές το πλοίο ήταν αρκετά παλαιό. Έλεγαν τότε ότι ήταν τόσο γερό το σκάφος, από γαλβανισμένες λαμαρίνες και με πολλούς νομείς, ώστε συνέφερε η τόσο μεγάλη μετασκευή. Έλεγαν μάλιστα ότι τους υποχρέωσαν να φτιάξουν διπύθμενα, για λόγους ασφαλείας, ενώ τα πλοία της παλαιάς κατασκευής, όπως τα γιοτ, δεν είχαν. Στις μετατροπές άλλαξε η μορφή της πλώρης και η μορφή της πρύμης για να εμφανιστεί πιο μοντέρνο το πλοίο.

Τα επιβατηγά ατμόπλοια που ανέφερα, «Αμαρυνθία», «Ηλιούπολις», «Μαρή» (μετέπειτα «Κωστάκης») και αυτά που θα αναφέρω, «Μοσχάνθη», «Άνδρος», και «Γλάρος» έχουν πολλά κοινά στοιχεία τόσο στο σκάφος, στη μορφή της γάστρας, στην ύπαρξη καρένας, στη μορφή του τιμονιού, όσον και στις έλικες (αργόστροφες μεγάλης ακτίνας) και τις μηχανές (παλινδρομικές με 3 ή 4 διαβαθμίσεις). Ανήκουν στην αυτή περίοδο ναυπηγήσεως, δηλαδή έχουν ναυπηγηθεί προπολεμικά μέσα στην ίδια δεκαετία ή δεκαπενταετία.

4.1.1 Εταιρεία «Ποταμιάνου».

Η εταιρεία αυτή υπήρχε και προ του πολέμου. Θυμάμαι προπολεμικά τα ατμόπλοια της εταιρείας «Κίμων» και «Φωκίων» να περνούν τον πορθμό του Ευρίπου στη Χαλκίδα. Μετά τον πόλεμο, η εταιρεία έλαβε ένα από τα τέσσερα σκάφη των ιταλικών επανορθώσεων (στις ιταλικές επανορθώσεις περιλαμβάνονταν και τρία μεσογειακά σκάφη πολύ μεγαλύτερα)

Στα ακτοπλοϊκά είχαν δοθεί τα ονόματα «Μιαούλης», «Κανάρης», «Καραϊσκάκης» και «Κολοκοτρώνης», και ήταν πανομοιότυπα. Η Εταιρεία Ποταμιάνος επήρε το «Κολοκοτρώνης», ενώ η εταιρεία Νομικού επήρε τα άλλα τρία. Χαρακτηριστικά των πλοίων αυτών ήταν τα ακόλουθα: Εκτόπισμα περί τους 1500 τόνους. Ήσαν διπλέλικα με δύο μηχανές Diesel. Έλεγαν ότι ήσαν πλοία των 15,5 μιλίων, όμως ταξίδευαν με 13 περίπου μίλια. Η γάστρα τους (δηλαδή το μέρος του σκάφους που βρίσκεται στο νερό) ήταν πολύ υδροδυναμική. Το πλοίο πλώρα και πρύμα δεν εκτόπιζε πολλά νερά, γι' αυτό έκανε ένα περίεργο κούνημα στην τρικυμία. Το κούνημα αυτό ήταν ένας συνδυασμός σκαμπανεβάσματος με μπότσι. Δεν είχαν καρένα αλλά ήσαν πλάκα από κάτω. Οι μηχανές των πλοίων νομίζω ότι ήσαν αδύνατες για τα σκάφη αυτά, απόδειξη η μέτρια ταχύτης για την εποχή εκείνη για σκάφη τόσο υδροδυναμικής γάστρας (για σκάφη τόσο βέργουλα). Ακόμα και οι μανούβρες μέσα στο λιμάνι καθυστερούσαν λόγω της μικρής ιπποδύναμης των μηχανών. Άλλο ελάττωμα που έφερνε δυσκολίες στις μανούβρες ήταν ότι η μία προπέλα βρισκόταν κοντά στην άλλη και δεν δημιουργείτο ισχυρό ζεύγος δυνάμεων για την περιστροφή των σκαφών (προτέρημα που είχε το «Δέσποινα» του Φουστάνου). Νομίζω ότι και το σκάφος των πλοίων αυτών δεν είχε την αντοχή που είχε το σκάφος των παλαιότερων πλοίων όπως το «Κωστάκης» («Μαρή»). Έτσι όλα αυτά τα πλοία απεσύρθησαν σύντομα από την ενεργό υπηρεσία. Ήταν αρκετά ευρύχωρα εν συγκρίσει με τα άλλα

πλοία των γραμμών και πολύ καθαρά. Τα ίδια ισχύουν και για τα τρία πλοία του Νομικού «Κανάρης», «Μιαούλης» και «Καραϊσκάκης».



4.1.2 Εταιρεία «Μπιλίνη»

Είχε το πλοίο «Μυρτιδιώτση» το οποίο είχε αγοράσει παλαιό. Νομίζω ότι η εταιρεία προϋπήρχε του πολέμου και είχε το Α/Π «Λέων».

Α/Π «ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ»

Ήταν άνω των 100 τόνων, έως 1300 τόνους. Το στυλ του πλοίου έδειχνε ότι ήταν Αγγλικής κατασκευής, η πρύμη του πλατιά και κάθετη και η πρόρα του κάθετη (μπαλτάς). Ήταν ατμοκίνητο, με δύο παλινδρομικές μηχανές, διπλέλικο, πολύ ευσταθές. Ταξίδευε με 12 μίλια την ώρα. Εξυπηρετούσε την Παροναξία - Σαντορίνη μεταξύ 1955 και 1966, περίπου. Στο τέλος είχε παλιώσει πολύ, ελέγγο ότι το συγκρατούσαν με τσιμέντο στα ύφαλα. Είχα προσέξει στη πλωριά μάσκα επικολημένη λαμαρίνα για ενίσχυση (Κλαιπίτσα όπως τη λένε στη ναυτική γλώσσα).

Είχε ένα πολύ καλό πλοίαρχο, τον ίδιο πάντοτε, που ήταν, όπως τον θυμάμαι, πολύ προσεκτικός και τυπικότατος στους ναυτικούς κανονισμούς. Δεν θυμάμαι πια το όνομά του. Το σκάφος ήταν μαύρο και η τσιμινιέρα του κίτρινη και λευκή στο μέσον.

Α/Π «ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ»

Προερχόταν από Γερμανικές επανορθώσεις. Άρχισε τα δρομολόγια στις αρχές του 1950. Ακολούθως αγοράστηκε από τον Τόγια και ονομάστηκε «Έλλη». Εθεωρείτο μεγάλο πλοίο. Ήταν, κατά τη γνώμη μου, περί τους 1500 τόνους. Ήταν διπλέλικο με δύο παλινδρομικές μηχανές τεσσάρων διαβαθμίσεων και ταξίδευε με 13 περίπου μίλια την ώρα. Στην εποχή του εθεωρείτο πλοίο μεγάλο, ευσταθές και με κομψό. Ως «Πειραιεύς» είχε χρώμα σταχτί. Όταν το πήρε και το επισκεύασε ο Τόγιας το σκάφος

βάφτηκε μαύρο με κίτρινο ζωνάρι. Οι κοινόχρηστοι χώροι του, τα σαλόνια του, τα καπνιστήρια κ.λπ. είχαν αρχοντιά και ήσαν καλοφτιαγμένα. Εξωτερικά το πλοίο ήταν όμορφο και όταν το έβλεπες να ταξιδεύει είχε μία ξεχωριστή μεγαλοπρέπεια.



Α/Π «ΜΟΣΧΑΝΘΗ»

Η εταιρεία Τόγια υπήρχε και προπολεμικά, με πολλά ακτοπλοϊκά. Το «Μοσχάνθη» εκτελούσε τις γραμμές των νοτίων Κυκλάδων κατά τις δεκαετίες του 50 και του 60 (Πειραιάς-Σύρος-Πάρος-Νάξος) και τις άγονες γραμμές των μικρών νησιών (Δονούσα – Σχοινούσα – Κουφονήσια - Ηράκλεια), Ίος Σαντορίνη. Η άλλη άγονος γραμμή ήταν Πειραιάς-Σύρος-Πάρος-Νάξος-Ίος (Σίκινος, Φολέγανδρος)-Σαντορίνη. Τα πλοία όπως το «Μοσχάνθη» με μπαστούνι ή τσιμπούκι στη γερτή πλώρη, προπολεμικής ναυπηγήσεως, τα ονόμαζαν τύπου Γιοτ. Τύπου Γιοτ ήταν και το «Κωστάκης» του Τόγια και το «Ηλιούπολις» που εξυπηρετούσαν τις Κυκλάδες την ίδια εποχή, όπως και ο «Γλάρος» και το «Λουτσίντα», που εξυπηρετούσαν κυρίως το Ιόνιον. Τα πλοία αυτά είχαν καρένα και πολλά βρεχάμενα, δηλαδή ήταν «βαθεία» καράβια. Το «Μοσχάνθη» ήταν ένα μικρό βαπόρι περίπου 500 τόνων, πολύ καλοτάξιδο και σπανιότατα πόδιζε (ή μπόδιζε) (δηλαδή παρέμενε αναγκαστικά στο λιμάνι λόγω θαλασσοταραχής). Την περίοδο που εκτελούσε τις γραμμές των νοτίων Κυκλάδων, για πολλά χρόνια είχε πλοίαρχο τον καπετάν Κώστα από το Γαλαξίδι. Αυτός είχε γίνει ένα με το πλοίο. Και το βάδισμά του ακόμη, ήταν προσαρμοσμένο στο κούνημα του πλοίου του, όπως τον είδα μία μέρα να ανεβαίνει την οδό Σταδίου πατώντας μία δεξιά και μία αριστερά σαν σε τρικυμία. Το πλοίο είχε μία έλικα, αργόστροφη, που την κινούσε μία κλασσική παλινδρομική μηχανή, νομίζω τριών διαβαθμίσεων, υψηλής, μεσαίας, και χαμηλής πίεσεως. Έκανε επτά περίπου ώρες από το Πειραιά για Σύρο και η ταχύτης του ήταν λίγο μεγαλύτερη των δέκα μιλίων. Το σκάφος ήταν φτιαγμένο, όπως έλεγαν, από λαμαρίνα γαλβανισμένη και οι νομείς του ήταν πολύ πυκνοί, ήταν δηλαδή πολύ

καλοφτιαγμένο. Για να κατέβεις στη βάρκα από το κατάστρωμα (τότε στα νησιά βγαίνανε με βάρκες) χρησιμοποιούσαν μία σκαλίτσα που είχε μόνο τέσσερα σκαλοπάτια, τόσο χαμηλό ήταν. Όταν ανέβαινες στο πλοίο υπήρχαν δύο στενοί διάδρομοι δεξιά και αριστερά όπου εστοιβάζοντο οι επιβάτες της Γ΄ θέσεως με τα καλάθια τους (το 1950 με 1960 δεν είχαν βαλίτσες), και τα κοτόπουλα ή τα σφαγμένα κατσικάκια (ριφάκια) που έφερνα δώρα στους Αθηναίους συγγενείς, ή καμιά φορά σε πολιτικούς παράγοντες για κάποιο ρουσφέτι. Στο μέσον μεταξύ των διαδρόμων ήταν το καρέ της Α΄ θέσεως, εμπρός, και της Β΄ θέσεως πρύμνηθεν. Εκεί σε παρελάμβαναν οι καμαρότοι και σε οδηγούσαν στα τάρταρα του πλοίου που βρισκόντουσαν οι καμπίνες, οι οποίες δεν αερίζονταν γιατί τα φινιστρίνια (ή φιλιστρίνα) ήταν χαμηλά, και δεν τα άνοιγαν παρά σπανίως, για να μη μπαίνει η θάλασσα. Σ' ένα ταξίδι προς Πειραιά, στο λιμάνι της Τζιας, στη Κορησσία, κάποιος από μία βάρκα έβαλε το χέρι του στο φιλιστρίνι και έκλεψε τις παντούφλες μιας γριάς που έκλαιγε και φώναζε σε νησιώτικη προφορά «μπρε πως θε να βγω η δύστυχη ξυπόλητη στο Πειραιά». Οι χώροι μέσα στο πλοίο μύριζαν τη λεγόμενη βαπορίλα, κράμα μυρωδιάς κλεισούρας, χνώτων, εμετών, κ.λπ. Η μυρωδιά αυτή προδιέθετε πολλούς σε ναυτία. Όχι μόνο στην τρίτη θέση αλλά και στη δεύτερη και στη θεωρούμενη επίσημη (πρώτη θέση), υπήρχαν καλάθια με σταλέντα. Όταν γέμιζε το καλάθι, ραβόταν με σακοράφα ένα άσπρο πανί από επάνω, στο οποίο με μελάνι ή με μολύβι ανιλίνης που έγραφε μωβ (λιλά) όταν υγραινόταν, εγράφετο με σαφήνεια η διεύθυνση ή τα αρχικά του μεταφορέα ή του παραλήπτη (όπως π.χ. «Στον κύριο πατέρα μου τον άνδρα της μητέρας μου»). Στον Πειραιά γινόντουσαν και λάθη. Στη διαλογή των καλαθιών, κάποιος βιαστικός βούτηξε ένα καλάθι που έφευγε και στις διαμαρτυρίες του άλλου του λέει: Δεν βλέπεις τι γράφει μπρε; Π και Ρ, το όνομά μου, Νικόλαος Φλωράκης. Στην πλώρη βρισκόταν το αμπάρι και το βίντσι. Στο χώρο αυτό έβαζαν τα διάφορα ζωντανά, αρνιά, κατσίκια, και κανένα μοσχαρακι που επρόκειτο να μεταφερθούν στον Πειραιά. Τότε είχαμε και άλλη ευχάριστη μυρωδιά από τη πλώρη. Όμως το πλοίο αυτό ήταν πολύ αγαπητό σε όλα τα κυκλαδονήσια που επί χρόνια εξυπηρετούσε. Το όνομά του, το τόσο γνωστό, οφείλεται και σε δύο προηγούμενα «Μοσχάνθη»: Στο προπολεμικό «Μοσχάνθη» (όμοιο περίπου στην κοσιά, αλλά λίγο μεγαλύτερο), που έκανε συνήθως τη γραμμή της Μήλου και στο Μοσχάνθη του Αργοσαρωνικού, μικρότερο, με κάθετη πλώρη (μπαλτάς). Τόσο αγαπητό ήταν αυτό το πλοίο που το τραγουδούσαν στα γλέντια τους.

Όσο για τη μουσική και αυτή παρουσίαζε ανάλογη ποικιλία με το στοίχο! Ήταν πολύ όμορφο πλοίο. Με την κομπή του πλώρη, με τα γυρτά προς τα πίσω πανύψηλα

άλμπουρα (κατάρτια) του, με τη γυρτή επίσης τσιμινιέρα του και με τα χρώματα του Τόγια σου θύμιζε παλαιότερη εποχή. Πράγματι, ήδη από το 1950 το στυλ του, δηλαδή η μόδα του γιοτ, ήταν ξεπερασμένη. Πολλές φορές προσπάθησα να μάθω πότε ναυπηγήθηκε, δεν το κατάφερα. Πιστεύω ότι ναυπηγήθηκε προ του 1930. Το «Μοσχάνθη» απεσύρθη από τις νότιες Κυκλάδες περί το τέλος της δεκαετίας του 60. Κατ' αυτή την περίοδο (όταν το πλοίο ήταν πρυμνοδετημένο) του έκαναν διάφορες τροποποιήσεις, του αφαίρεσαν τα υψηλά του ωραία άλμπουρα αλλά και τις δύο τουαλέτες που σε υποδέχοντο, και έτσι, ολίγον κουτσουρεμένο, όπως το έχει η έγχρωμη φωτογραφία, το μετέφεραν στη γραμμή Ραφήνας-Καρύστου-Τήνου όπου και εκεί εργάστηκε για καιρό μέχρι που εστάλη για διάλυση. Ήταν χάρμα να το βλέπεις να ταξιδεύει με τρικυμία. Μία να προβάλλει ψηλά πάνω στο κύμα και μία να χάνεται μέσα στους άσπρους αφρούς και να φαίνεται μόνο η τσιμινιέρα με τον καπνό. Με τον καιρό στην πάντα ταξίδευε θαυμάσια, χωρίς διατοιχισμούς (Μπότσι). Με τον καιρό στη πλήρη έσχιζε το κύμα και μόνο το επηρέαζε ο καιρός στις πρυμνές μάσκες (δευτερόπρυμνα). Τότε, όταν ο καιρός ήταν δυνατός, έκανε τόσο διατοιχισμό που έφευγαν οι καρέκλες από τη μία πλευρά του καπνιστηρίου και κτυπούσαν στην άλλη. (Το καπνιστήριο είναι το υπερκατασκεύασμα κάτω από τη γέφυρα τιμονιέρα, με τα διπλά παράθυρα).

4.1.3 Πλοία της εταιρείας «Τόγια»

Προπολεμικά: Το γρήγορο Α/Π «Νικόλαος Τόγιας» και το Α/Π «Γεώργιος Τόγιας», και τα δύο με πλήρη μπαλντά (κάθετη). Α/Π «Μοσχάνθη», με πλήρη μπαστούνι. Α/Π «Κώστας» μικρό πλοίο στη γραμμή Ραφήνας-Στύρων-Αλιβερίου και Ραφήνας-Καρύστου. «Αρντένα» αρκετά μεγάλο, ταχύ, μοντέρνο για την εποχή του (λίγο προ του 1940), με δύο τσιμινιέρες και κάθετη πρύμη.

Μεταπολεμικά: Α/Π «Έλλη» (πρώην Πειραιεύς) από τις γερμανικές επανορθώσεις. Α/Π «Κωστάκης Τόγιας», ωραίο πλοίο, ευσταθές, τύπου γιοτ, επωλήθη και μετεσκευάσθη στο Μ/Β «Μαρινέλα». F/B «Έλλη», ναυπηγήθηκε στο Πέραμα.



4.1.4 Εταιρεία «Φουστάνου»

Είχε τρία πλοία

1. M/V «ΔΕΣΠΟΙΝΑ»

Ήταν μετασκευασμένο πλοίο, νομίζω του Αμερικανικού πολεμικού ναυτικού. Ήταν 900 τόνων περίπου. Θεωρείτο ταχύ, γιατί όταν άρχισε τις γραμμές στις Κυκλάδες, το 1952, το συνέκριναν με το «Μοσχάνθη» και με το αργό «Αμαρύνθια». Ταξίδευε με 14 έως 14,5 μίλια. Ήταν λευκό, με μπλε ταινία στη κίτρινη τσιμινιέρα του. Ήταν κοντό, πλατύ και αβαθές σκάφος με δύο πολύστροφες μηχανές Diesel και οι προπέλες του ήταν πολύστροφες (εν σχέση με το «Μοσχάνθη»). Μέσα στο λιμάνι έκανε ταχύτατους ελιγμούς με ευκολία και πρυμνοδετούσε αμέσως. Ο Κόσμος το χαρακτήριζε για το ευέλικτο του ως «τζιπ». Με τον καιρό από τη πλώρη πηδούσε σαν άλογο (τουλάχιστον αυτή την εντύπωση δημιουργούσε στον επιβάτη) αλλά πρύμα ή δευτερόπρυμα ταξίδευε θαυμάσια (το αντίθετο του «Μοσχάνθη»). Επί χρόνια είχε πλοίαρχο το καπετάν Μπέη (νομίζω από τη Χαλκίδα) και αργότερα κάποιον Κεφαλλονίτη ονόματι καπετάν Καρμανιόλα. Ο Καρμανιόλας είχε στο διαμέρισμα του τιμονιού μία μαϊμού δεμένη με αλυσίδα, που ανέβαινε στη σκεπή της τιμονιέρας και αγνάντευε. Καθημερινώς περνούσε από τη Σύρο (ή για τις γραμμές Παροναξίας Σαντορίνης ή για τη γραμμή Σύρου, Τήνου, Μυκόνου, Ικαρίας, Σάμου ή για Τήνο, Άνδρο). Πριν τελειώσει η δεκαετία του 60 είχε αποσυρθεί από τις ακτοπλοϊκές γραμμές.

2. Φορτηγοποστάλι «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.»

Προερχόταν από μετασκευή του όμοιου σκάφους, όπως αυτό που μετασκευάστηκε στο Δέσποινα. Η διαφορά ήταν ότι δεν είχαν δημιουργηθεί καμπίνες μέσα στο σκάφος αλλά αμπάρια. Ενώ στο «Δέσποινα» η μία μηχανή από τις δύο ήταν

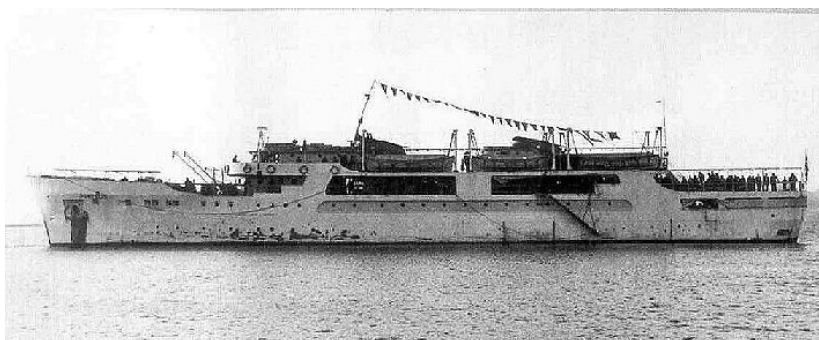
πιο μπροστά από την άλλη, στο «Γεώργιος Φ.» η μπροστινή είχε μεταφερθεί δίπλα στην άλλη, οπότε δημιουργήθηκε περισσότερος χώρος, μεγαλύτερος όγκος για τα φορτία που μετέφερε. Είχε όμως και τη δυνατότητα να μεταφέρει και λίγους επιβάτες. Στη Σύρο έφερνε διάφορες ύλες για τη βιομηχανία της π.χ. υφαντικές ίνες (μπάλες μπαμπάκι, τσελβόλ), φινιριστικά υλικά, χημικοτεχνικά σκευάσματα της υφαντουργίας και της βυρσοδεψίας, υφαλοχρώματα, ισαλοχρώματα, αμπαροχρώματα και άλλα υλικά για το Νεώριον. Έφερνε βέβαια και άλλα εμπορεύματα. Ήταν της ίδιας ταχύτητας με το «Δέσποινα», αλλά εν αντιθέσει προς το Δέσποινα η πρύμη του είχε παραμείνει χαμηλή όπως προ της μετασκευής, και ήταν βαμμένο μαύρο.

3. Μ/Υ «ΠΑΝΤΕΛΗΣ»

Ήταν μεγαλύτερο, κοντά διπλάσιο από το «Δέσποινα», ταχύτερο και πολυτελέστερο. Έλεγαν ότι ήταν πρώην Αμερικάνικο και ότι είχε χρησιμοποιηθεί στη Θεσσαλονίκη για την ενίσχυση της παραγωγής ρεύματος. Τα πλοία της εταιρείας Φουστάνου εθεωρούντο Συριανά πλοία γιατί η οικογένεια Φουστάνου ήταν Συριανή και ζούσε τότε στη Σύρο.

Α/Π Μοσχάνθη

Α/Π ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ



M/V ΔΕΣΠΟΙΝΑ



M/V ΠΑΝΤΕΛΗΣ

4.1.5 Εταιρεία «Τυπάλδου»

1. Α/Π «ΙΟΝΙΟΝ»

Κατά τη δεκαετία του 50 έκανε τα δρομολόγια της αγόνου - Σαντορίνης. Ήταν γιαπωνέζικης κατασκευής, παλιό πλοίο, με τη χαρακτηριστική πλώρη σε σχήμα S που έφεραν τα παλαιά γιαπωνέζικα πλοία. Ήταν πολύ βαθύ, αργό αλλά καλοτάξιδο. Το ονόμαζαν λόγω της βραδύτητάς του «αιώνιο». Το σκάφος ήταν βαμμένο μαύρο, ενώ η στενή, προς τα πίσω γυρτή τσιμινιέρα του και τα άλμπουρά του ήταν βαμμένα φάβα (έτσι ονομάζεται στους ναυτικούς κύκλους το κίτρινο-μπεζ χρώμα)

2. Α/Π «ΛΗΜΝΟΣ»

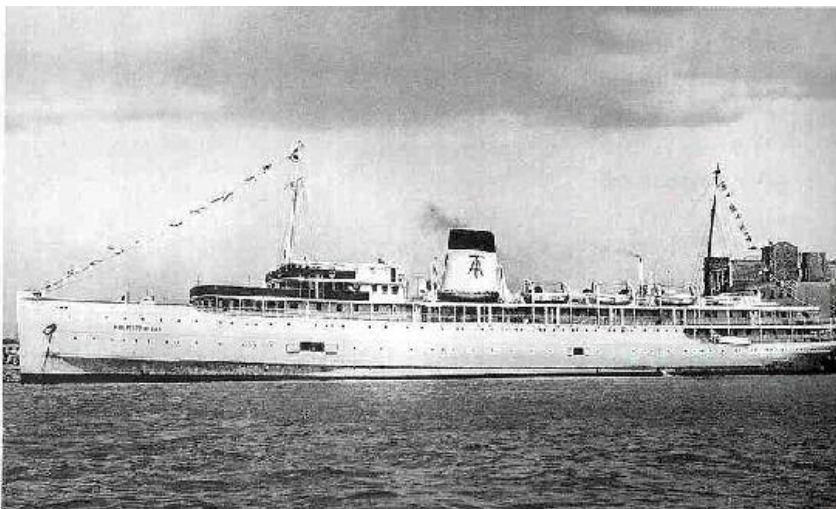
Αργότερα δρομολογήθηκε στις Κυκλάδες το «Λήμνος». Το «Λήμνος» ήταν μετασκευασμένη πολεμική κορβέτα. Ήταν ατμοκίνητο όπως και το «Ιόνιο» με παλινδρομική μηχανή. Είχε μία έλικα όπως και το «Ιόνιο», είχε όμως ικανοποιητική ταχύτητα, νομίζω 16 μίλια, ενώ το «Ιόνιο» ταξίδευε με 10-11 περίπου μίλια. Με τη μετασκευή είχαν προστεθεί πολλά υπερκατασκευάσματα, το πλοίο είχε χαβαλέ και οι

διατοιχισμοί του ήταν μεγάλοι (μεγάλου τόξου) και αργοί. Η μηχανή του είχε τέσσερις διαβαθμίσεις. Ο ελκισμός της τσιμινιέρας ήταν τεχνητός και επιτυγχανόταν με ένα ισχυρό ανεμιστήρα (Fan) που έστελνε αέρα στο στόκολο. Για να μπει στο τελευταίο έπρεπε να περάσεις από δύο συνεχόμενες πόρτες. Η πίεση που δημιουργείτο στο χώρο προκαλούσε τον ελκυσμό (αυτό φαίνονταν και στο βεβιασμένο τρόπο που έβγαινε ο καπνός). Εάν δεν υπήρχαν δύο πόρτες, τότε με την είσοδο στο λεβητοστάσιο θα γύριζαν οι φωτιές ανάποδα με αποτέλεσμα να κάψουν τον θερμαστή.

3. Α/Π «ΑΙΓΑΙΟΝ» & Α/Π «ΑΓΓΕΛΙΚΑ»

Ήταν δίδυμα πλοία. Εξωτερικά ήταν όμοια με μόνη διαφορά το χρώμα. Το ένα είχε βαμμένο το σκάφος μαύρο και το άλλο λευκό. Ήταν Καναδικής προέλευσης και έλεγαν ότι ταξίδευαν πριν έλθουν στην Ελλάδα στις Καναδικές λίμνες. Ήταν μεγάλα πλοία, νομίζω περί τους 5000 τόνους, καλοτάξιδα και ταχύπλοα. Είχαν μία προπέλα που την κινούσε μία παλινδρομική μηχανή με τέσσερις διαβαθμίσεις. Μία πολύ υψηλή τσιμινιέρα τους έδινε μεγαλοπρέπεια. Η τεράστια βεράντα και οι πολύ μεγάλοι διάδρομοί τους τα έκαναν άνετα για τους επιβάτες. Οι αίθουσές τους ήταν μεγάλες και ψηλοτάβανες. Είχαν κάθετη πλώρη, γυρτή προς τα πίσω τσιμινιέρα και άλμπουρα, και γενικά είχαν την όμορφη γραμμή των παραδοσιακών ατμόπλοιων. Εκτελούσαν τα δρομολόγια μεταξύ 1950 και 1960.

4. Η εταιρεία «Τυπάλδου» είχε και άλλα πλοία που δεν ταξίδευαν όμως στις Κυκλάδες, όπως το κρουαζιερόπλοιο «Αττική», μεγαλύτερο από το «Αιγαίο» και «Αγγέλικά» και με δύο τσιμινιέρες.



Α/Π ΑΙΓΑΙΟΝ & ΑΓΓΕΛΙΚΑ

4.1.6 Εταιρεία «Καβουνίδη»

Η Εταιρεία αυτή είχε πολλά και μεγάλα πλοία, κρουαζιερόπλοια, όμως από χρόνια δεν ασχολείται με την ακτοπλοΐα. Σαν επιβατηγά σκάφη που εξυπηρετούσαν τις Κυκλάδες είχε το Α/Π «Γλάρος» και το «Φίλιππος».

1. Α/Π. «ΓΛΑΡΟΣ»

Ήταν ένα πλοίο τύπου γιοτ. Μικρότερο από το «Μοσχάνθη» αλλά και κομψότερο. Ήταν βαμμένο ολόλευκο, με ένα μεγάλο γαλάζιο Κ στην υψηλή λευκή τσιμινιέρα του και αρκετά γρήγορο, γρηγορότερο από το «Μοσχάνθη». Ταξίδευε στις Κυκλάδες, νομίζω μέχρι το 60. Προ των Κυκλάδων έκανε τις γραμμές του Ιονίου. Δεν θεωρείτο καλοτάξιδο, εξ' άλλου ήταν και μικρό.

2. Μ/Υ «ΦΙΛΛΙΠΠΟΣ». Ήταν περίπου 2000 τόνων. Δεν δρομολογήθηκε επί πολύ στις Κυκλάδες. Η Μορφή του σκάφους, τα χαρακτηριστικά της πλώρης και της πρύμης, έδειχναν ότι είχε ναυπηγηθεί κατά τον πόλεμο ή λίγο προ αυτού.

Α/Π «ΑΝΔΡΟΣ».

Ήταν ανδριώτικης πλοιοκτησίας. Ήταν κομψό πλοίο, κάτω των 1000 τόνων και ταχύτητας περί τα 12 μίλια. Είχε πλώρη κάθετη (μπαλτάς), ήταν βαμμένο μαύρο με κίτρινα υψηλά άλμπουρα και κίτρινη και άσπρη τσιμινιέρα, υψηλή και μεγάλη. Εξακολούθησε να κάνει τη γραμμή της Σύρου και μετά την πώληση και τη μετονομασία του σε «Βαρβάρα Τσέπα». Είχε μία προπέλα και παλινδρομική ατμομηχανή. Εξυπηρέτησε τις γραμμές για μερικά χρόνια εντός της δεκαετίας του 50. Δεν θεωρήθηκε καλοτάξιδο και δυσκολευόταν στις μανούβρες μέσα στο λιμάνι.

Φέρρυ-μποτ «ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΣ ΤΗΝΟΥ»

Είναι το πρώτο Φέρρυ που δρομολογήθηκε στη Σύρο. Έκανε τη γραμμή Σύρου-Τήνου-Άνδρου-Ραφήνας. Νομίζω ότι ήταν ελληνικής ναυπηγήσεως. Ήταν μικρό, ίσως λίγο περισσότερο από 1000 τόνους αλλά καλοτάξιδο. Εξυπηρετούσε τη γραμμή κατά τη δεκαετία του 60. Ήταν διπλέλικο με μηχανές Diesel.

4.1.7 Εταιρεία «Μάρκος Νομικός».

1. T.S.S. «ΑΠΟΛΛΩΝ»

Ήταν το ταχύτερο ακτοπλοϊκό, 20 μίλια την ώρα. Ελέγετο ότι όταν άναβε και το δεύτερο καζάνι η ταχύτης του έφτανε τα 25 μίλια. Αν αυτό ήταν σωστό τότε ο «Απόλλων» παρ' ότι δεν υπάρχει από χρόνια πολλά, εξακολουθεί να διατηρεί τα πρωτεία στην ταχύτητα από όλα τα μέχρι σήμερα ακτοπλοϊκά. Ήταν γαλλικής και εξαιρετικά επιμελημένης κατασκευής. Από την ναυπήγησή του έφερε και τιμόνι στην πλώρη για ευκολότερες μανούβρες στα λιμάνια. Εδώ όμως δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ και το είχαν συγκολλήσει. Από ναυπηγικά σχέδια που ήταν κορνιζαρισμένα μέσα στο σαλόνι μπορούσε να αντιληφθεί κανείς τη θαυμάσια ναυπηγική του που καινοτομούσε για την εποχή. Το σκάφος είχε το μεγαλύτερο βάθος περί τη πλώρη ενώ το μεγαλύτερο πλάτος περί την πρύμη. Η μάσκα της πλώρης άνοιγε από χαμηλά, κοντά στη θάλασσα, με αποτέλεσμα όταν το πλοίο ταξίδευε ορθόπλωρα να κτυπά το κύμα επάνω της με ισχυρότατο γδούπο. Είχε θαυμάσια γραμμή και ήταν το καμάρι της ακτοπλοΐας. Την εποχή του 60 με 70 έκανε τη γραμμή Πειραιά-Σύρου-Τήνου- Μυκόνου, αλλά και τη γραμμή Παροναξίας. Ήταν διπλέλικο με δύο ισχυρότατους αμμοστροβίλους. (T.S.S. = αμμοστροβιλοκίνητο πλοίο)

2. T.S.S. «ΛΗΤΩ»

Διπλέλικο, αμμοστροβιλοκίνητο, λίγο μικρότερο από το «Απόλλων» και με λίγο μικρότερη ταχύτητα. Νομίζω ότι ήταν αγγλικής κατασκευής, περιποιημένο εσωτερικά, καθαρό και με ωραία γραμμή. Έκανε το δρομολόγιο Πειραιώς-Σύρου- Τήνου- Μυκόνου.

3. M/V «ΜΙΑΟΥΛΗΣ» – «ΚΑΝΑΡΗΣ» – «ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ».

Τα χαρακτηριστικά τους περιγράφονται στο M/V «Κολοκοτρώνης» με το οποίο ήταν ακριβώς όμοια. Ήταν λευκά, όπως και όλα τα πλοία του Νομικού.



F/B ΠΑΝΑΓΙΑ ΤΗΝΟΥ

4.1.8 Εταιρεία «Καραγιώργη»

1. M/V «ΝΑΪΑΣ»

Το εικονιζόμενο πλοίο είναι το παλαιό «Ναϊάς» ή του ομοιάζει πολύ. Έκανε όπως και το σημερινό «Ναϊάς II» τη γραμμή Σύρου-Τήνου-Μυκόνου κατά τη περίοδο μεταξύ 60 με 70. Ήταν Δανέζικο πλοίο πριν αγοραστεί. Εθεωρείτο βαθύ, καλοτάξιδο και σχετικά ταχύ. Ήταν διζελοκίνητο, διπλέλικο. Δεν μετέφερε αυτοκίνητα. Νομίζω ότι διαλύθηκε.

2. Φέρρυ-Μποτ «ΝΑΪΑΣ II»

Είναι γαλλικής κατασκευής. Είναι ένα πολύ ευσταθές σκάφος, με πτερύγια ευσταθείας, ταχύτητας 18 περίπου μιλίων. Είναι διπλέλικο και κινείται από δύο μηχανές Diesel. Πουλήθηκε και σήμερα στις δύο τσιμινιέρες του φέρει το σήμα της εταιρείας Αγαπητός η οποία εταιρεία έχει και το αδερφό σκάφος «Γκόλντεν Βεργίνα».

4.1.9 Εταιρεία «Αγαπητός»

Εκτός από το «Ναϊάς II» το οποίον είχε η εταιρεία Καραγιώργη (που περιγράφηκε πιο πάνω) και το οποίον σήμερα ανήκει στη ναυτιλιακή «Αγαπητός» η εταιρεία αυτή είχε και έχει και άλλα πλοία που έκαναν τις γραμμές των Κυκλάδων από πολλά χρόνια.

1. T.S.S. «ΑΓΑΠΗΤΟΣ»

Όπως το «Λητώ» και το «Απόλλων» έτσι και το «Αγαπητός» ήταν στροβιλοκίνητο, διπλέλικο, αρκετά ταχύ πλοίο, παλαιότερας όμως κατασκευής από τα δύο προηγούμενα. Νομίζω ότι ήταν αγγλικής ναυπηγήσεως. Έκανε τη γραμμή Πειραιά, Σύρου-Τήνου-Μυκόνου κατά τη περίοδο του 76 και όχι για πολύ χρονικό διάστημα. Θυμάμαι ότι είχε πρόβλημα με το τιμόνι το οποίον κολλούσε, με αποτέλεσμα να μη κυβερνιέται. Κάποτε το είχα δει ερχόμενο από Τήνο, λίγο πριν μπει στο λιμάνι της Σύρου, να διαγράφει ένα μεγάλο κύκλο από ανωμαλία στο τιμόνι.

2. M/V «ΚΥΚΛΑΔΕΣ»

Είναι ένα μικρό ferry-boat, περίπου 1200 τόνων, από τα πρώτα ferry στις γραμμές των Κυκλάδων, ταχύτητας περί τα 14 μίλια την ώρα. Νομίζω ότι ναυπηγήθηκε

στην Ελλάδα. Διπλέλικο με δύο μηχανές, με δύο τιμόνια, με δύο τσιμινιέρες, τη μία δίπλα στην άλλη. Σήμερα εξυπηρετεί τις άγονες γραμμές. Περνούσε και από τη Σύρο προς Παροναξία. Είναι ένα πλοίο κοντόχονδρο και άκομψο. Άλλα πλοία της εταιρείας Αγαπητός είναι τα φέρρυ-μποτ «Αιγαίον» και «Νηρεύς» τα οποία είναι σύγχρονα. Σπανίως περνούν από Σύρο.



T.S.S. ΑΓΑΠΗΤΟΣ

Φέρρυ-Μποτ «ΠΑΡΟΣ EXPRESS»

Πρόκειται για το διζελοκίνητο, διπλέλικο φέρρυ «Έλλη» της εταιρείας Τόγια - Φραγκουδάκη. Είναι από τα πρώτα μικρά φέρρυ. Ναυπηγήθηκε στο Πέραμα. Εξυπηρετεί ακόμα και επί 25 περίπου χρόνια τις Κυκλάδες. Τελευταία μετονομάστηκε σε Σχοινούσα. Το καλοκαίρι του 1990 ονομάστηκε «Πάρος Express» και μία φορά την εβδομάδα έφευγε από Σύρο (αφετηρία) για Μύκονο-Νάξο-Πάρο μέχρι και Μήλο. Είναι ελαφρό πλοίο, μποτζίατικο. Με νότιο άνεμο, όταν ταξιδεύαμε προς Πειραιά, αναγκαζόταν να περάσει τη Τζια από το βορινό μέρος για να αποφύγει μεγάλο διατοιχισμό, ο οποίος γίνεται επικίνδυνος με φορτίο αυτοκινήτων.

Φέρρυ-Μποτ «ΝΑΞΟΣ» & «ΠΑΡΟΣ»

Ανήκαν στη Ναξιακή εταιρεία (δεν γνωρίζω εάν εξακολουθεί να ανήκει στην ίδια εταιρεία μέχρι σήμερα). Νομίζω ότι το «Νάξος» ναυπηγήθηκε στον Πειραιά (ή ίσως στο Πέραμα) όπως και το «Πάρος» που αρχικά ανήκε σε Κυπριακή εταιρεία. Περνούσαν, το «Νάξος» συχνότερα, από τη Σύρο προς Παροναξία. Σήμερα θεωρούνται μέτρια πλοία και από πλευράς μεγέθους και από πλευράς ταχύτητας εν συγκρίσει με τα σημερινά της γραμμής Παροναξίας. Είναι διπλέλικά διζελοκίνητα με δύο τσιμινιέρες, τη μία δίπλα στην άλλη. Χαρακτηριστικό τους είναι το μίνιο χρώμα τους. Εξυπηρετούν περί την εικοσαετία τις Κυκλάδες.

Φέρρυ-Μποτ «ΣΑΜΑΙΝΑ» & Φέρρυ Μποτ «ΙΚΑΡΟΣ».

Ανήκουν σε Σαμιακή εταιρεία. Το «Σάμαινα» είναι ένα βαρύ σκάφος, πολύ γεροφτιαγμένο, γερμανικής ναυπηγικής. Το «Ίκαρος» είναι και αυτό γεροφτιαγμένο, πρώην νορβηγικό. Και τα δύο είναι πλοία ανοικτής θαλάσσης, καλοτάξιδα, πλατιά αλλά αργοτάξιδα. Από πολλά χρόνια και μέχρι σήμερα κάνουν τη γραμμή Σύρου-Ικαρίας- Σάμου.

4.2 Η συμβολή της επιβατηγού ναυτιλίας στην ανάπτυξη του Ν. Κυκλάδων

Η Ελλάδα καταλαμβάνει το ένα τέταρτο του συνόλου της ακτογραμμής στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Τα **νησιά** αποτελούν το 19% του εδάφους της. Από αυτά κατοικούνται τα 124, στα οποία βρίσκεται το 14% του πληθυσμού της χώρας.

Το **Αιγαίο** πέλαγος αποτελεί κύρια θαλάσσια αρτηρία της **Ευρώπης**, ενώνοντας τη μαύρη θάλασσα με τη **Μεσόγειο** και τα θαλάσσια σύνορά της προς την Ανατολή. Ο πολυνησιακός χαρακτήρας του είναι μοναδικός για τα ευρωπαϊκά δεδομένα. Η θαλάσσια διακυβέρνηση του Αιγαίου Πελάγους αποτελεί, με λίγα λόγια, βασική συνισταμένη της οικονομίας, της ανάπτυξης και της ασφάλειας τόσο των νησιών όσο και της **ΕΕ**.

Η χάραξη πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές της νησιωτικής με την ηπειρωτική Ελλάδα οφείλει να είναι ενιαία, σε ένα ακτοπλοϊκό δίκτυο που μοιάζει με έναν περίτεχνο ιστό αράχνης, καθώς μικρά νησιά συνδέονται μεταξύ του και /ή με τα μεγαλύτερα και αυτά με τη σειρά τους με τα μεγάλα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας. Το μέγεθος των νησιών και οι ανάγκες τους επιβάλουν πολλές και διαφορετικές ακτοπλοϊκές συνδέσεις, διαφορετικά χαρακτηριστικά πλοίου κατά περίπτωση, ξεχωριστή μέριμνα για κάθε νησί και για όλη τη διάρκεια του έτους.

Όπως αναφέρεται παραπάνω η επιβατηγός ναυτιλία είναι πολύ σημαντική και για την χώρας μας καθότι και συμβάλει δυναμικά στην οικονομία μας αλλά και διευκολύνει τις μετακινήσεις των τουριστών και κατοίκων σε μεγάλο βαθμό και επιτρέπει έτσι με την έλευση των τουριστών ακόμη και στα πολύ μικρά νησιά την άμεση τουριστική τους ανάπτυξη. Τα νησιά των Κυκλάδων είναι για τον τουρισμό και συνεπώς για εμάς ότι πιο κερδοφόρο. Είναι κάτι σαν πολύτιμοι θησαυροί που όμως δεν θα μπορούσαν ποτέ να έχουν καμία αξία καθώς η ζωή των κατοίκων που κυριολεκτικά όπως είπαμε εξαρτάται από τον τουρισμό και τίποτα άλλο, θα ήταν απόλυτα αποκομμένη από την υπόλοιπη Ελλάδα αφού θα ήταν πλήρως ασύνδετη με την ακτοπλοΐα.

Βλέποντας την υγιή ανάπτυξη της επιβατηγού ναυτιλία τόσο με την εισαγωγή νέων πλοίων, με την μείωση ή τουλάχιστον την σταθερότητα των τιμών των εισιτηρίων και άλλα τα νησιά των Κυκλάδων κυρίως που είδαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο είχαν περισσότερη κίνηση από άλλους νομούς βάση πάντα δρομολογίων θα είναι περισσότερο ασφαλή από θέμα διαχείρισης τους.

ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ

ΠΛΟΙΑ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 10 ΕΤΩΝ	57,08%	54,36%	51,04%
ΓΡΑΜΜΗ		ΚΙΝΗΣΗ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 10 ΕΤΩΝ	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	67,93%		
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	62,94%		
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΙΟΣ ΜΥΤΗΛΙΝΗ	49,28%		
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΡΗΤΗ	46,07%		
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ			
ΓΡΑΜΜΗ	ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	ΠΛΟΙΑ	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΑΝ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ	5	11	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ Δ. ΚΥΚΛΑΔΕΣ	4	7	
ΡΑΦΗΝΑ ΚΥΚΛΑΔΕΣ	6	7	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΙΚΑΡΙΑ ΣΑΜΟΣ	3	4	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΧΙΟΣ ΜΥΤΗΛΙΝΗ	2	3	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΚΡΗΤΗ	4	9	
ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΔΩΔΕΚΑΝΗΣΑ	2	4	
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	3	8	

ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ		
ΜΗΝΑΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	4,14%	ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ ΜΑΡΤΙΟΣ 18,98%
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	4,32%	
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	3,53%	ΑΠΡΙΛΙΟΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 81,02%
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	2,33%	
ΜΑΡΤΙΟΣ	4,66%	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	8,91%	
ΜΑΪΟΣ	7,22%	
ΙΟΥΝΙΟΣ	10,24%	
ΙΟΥΛΙΟΣ	16,55%	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	20,90%	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	10,64%	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	6,56%	

Πηγή: YEN

Αυτό που πρέπει όλοι να συνειδητοποιήσουμε είναι ότι αν δεν υπήρχε η ναυτιλία δεν θα είχαμε πρόσβαση στα νησιά σε οάσεις αναμυχής για το καλοκαίρι, καλοπέρασης και οι κάτοικοι θα ήταν πλήρως αποκομμένοι.

Οι υδάτινοι δρόμοι του Αιγαίου, λοιπόν, συντείνουν στην εφαρμογή πολιτικών αειφορίας και το διαρκή **εκσυγχρονισμό** του κλάδου των θαλάσσιων μεταφορών. Κατ'αυτόν τον τρόπο διαφυλάσσεται τόσο το χερσαίο όσο και το θαλάσσιο περιβάλλον, που αποτελεί τη στερεή βάση της **νησιωτικής** ανάπτυξης.

4.3 Η κατάσταση στο τουρισμό και τη ναυτιλία μετά την οικονομική κρίση του 2009

Η επερχόμενη οικονομική κρίση, εκτός από την έλλειψη ρευστότητας που έχει επιφέρει, έχει συνέπειες και στην ψυχολογία των δυνητικών επισκεπτών, με αποτέλεσμα να μεταθέτουν τον προγραμματισμό των διακοπών τους αλλά και να αναζητούνται οικονομικότερες λύσεις στη σχέση ποιότητας-τιμής, περιορίζοντας ταυτόχρονα και τον χρόνο διαμονής τους. Εκτιμάται ότι θα υπάρξει πτώση των αφίξεων σε ένα ποσοστό 10-12 %, με σοβαρές επιπτώσεις στον κρατικό προϋπολογισμό καθότι υπάρχει απώλεια γύρω στα 6 δις ευρώ. Η πτώση στις αφίξεις πλήττει κυρίως μεσαίου μεγέθους ξενοδοχειακές επιχειρήσεις. Σύμφωνα με προσωρινά στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του Αεροδρομίου της Αθήνας που έχει συγκεντρώσει ο **Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων**, η μείωση των αφίξεων αεροπορικώς ξένων τουριστών στο εννεάμηνο

έφθασε σε ποσοστό 7,51%, που σημαίνει απώλειες της τάξης των 674.479 αφίξεων σε σχέση με το ίδιο διάστημα πέρυσι. Ειδικότερα, στο διάστημα Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου οι αεροπορικές αφίξεις έφθασαν σε 9,5 εκατ. από 10,3 την αντίστοιχη περίοδο πέρυσι. Τις μεγαλύτερες **ποσοστιαίες απώλειες** στις αφίξεις ξένων εμφανίζει το αεροδρόμιο της **Κεφαλονιάς**, καθώς η μείωση έφθασε στο 21,1% στο εννεάμηνο. Με ποσοστά μείωσης κοντά στο 9% και 10% εξελίχθηκε η τουριστική κίνηση στα αεροδρόμια της **Κέρκυρας**, του **Ηρακλείου**, των **Χανίων** και της **Σαντορίνης**. Το **Άκτιο** σημείωσε πτώση κατά 5,2%, η **Σκιάθος** κατά 4%, η **Σάμος** κατά 13,3%, η **Ζάκυνθος** κατά 6,7%, η **Κως** κατά 6,8% και η **Ρόδος**, που είχε τις μικρότερες απώλειες σε σχέση με όλους τους προορισμούς, κατά 3,3%.

Στη ναυτιλία αυτό που κυρίως ακούγεται είναι το εξής: «Αυτό που ζει σήμερα ο ελληνόκτητος- και όχι μόνο- εμπορικός στόλος, δεν το έχει ζήσει ούτε στο Κραχ του 1929. Τα ναύλα (ξηρού φορτίου σε δολάρια ανά ημέρα) καταρράγησαν, από 216.000 δολάρια που ήταν τον περασμένο Ιούνιο, σε 4.000- 5.000 ανάλογα με το φορτίο». Αυτό επισημαίνουν στελέχη της ελληνικής ναυτιλιακής αγοράς για να τονίσουν την κατακόρυφη πτώση των ναύλων και τις επιπτώσεις στον κλάδο από την παγκόσμια χρηματοπιστωτική καταιγίδα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι ο ναυτιλιακός δείκτης Biffex (καταγράφει τον αριθμό των μελλοντικών ναυλώσεων που κλείνουν σε ημερήσια βάση), από τα υψηλά επίπεδα των 10.000 μονάδων που ήταν τον Ιούνιο, έχει καταρρεύσει στις 815 μονάδες- γεγονός που δεν έχει ξαναγίνει στην ιστορία της εμπορικής ναυτιλίας. Και αυτό, γιατί λόγω της κρίσης οι τράπεζες έκλεισαν τις στρόφιγγες των πιστώσεων για τις πωλήσεις ναυτιλιακών εμπορευμάτων, ενώ ανησυχούν πολύ και για τα μεγάλα δάνεια που έχουν δώσει τα τελευταία χρόνια στους Έλληνες εφοπλιστές ώστε να χρηματοδοτήσουν ένα άνευ προηγουμένου μπαράζ ναυπήγησης νέων πλοίων.

Ας μου επιτραπεί να αναφερθώ σε δήλωση του κυρίου Ευθυμίου, πρόεδρος της ένωσης εφοπλιστών 12/11/08 στην ιστοσελίδα [cyklades news](#):

«Αναμφισβήτητα, η κατάσταση είναι σοβαρή. Ωστόσο, οι Έλληνες έχουν την ικανότητα να διακρίνουν τις ευκαιρίες από την κρίση, η οποία πιστεύω ότι τελικά θα αφήσει πίσω “θαύματα”».

5.ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στην εργασία αυτή προσπάθησα να σχηματίσω μια εικόνα για την κατάσταση στην οποία βρίσκεται η επιβατηγός ναυτιλία, πόσο ανεπτυγμένος είναι ο νομός Κυκλάδων καθώς και πως μπορεί να συμβάλει στη περαιτέρω ανάπτυξη των Κυκλάδων.

Στην προσπάθεια μου αυτή έφτασα στο συμπέρασμα ότι η ναυτιλία έχει δυνατότητες να συνεχίσει να είναι ανταγωνιστική, με το κράτος να δώσει λύσεις που χρειάζονται όσον αφορά στο θέμα του νομικού πλαισίου.

Όπως και σε όλους τους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας έτσι και στη ναυτιλία, παρατηρείται γιγάντωση των επιχειρήσεων είτε μέσω συγχωνεύσεων είτε μέσω εξαγορών. Η γιγάντωση αυτή είναι επακόλουθο της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας. Στην ελληνική επιβατηγό ναυτιλία γίνεται επιτακτική αυτή η μεγέθυνση των επιχειρήσεων για τον επιπρόσθετο λόγο της άρσης του καμποτάζ στις 31 Δεκεμβρίου του 2003 όπου όλοι οι κοινοτικοί εφοπλιστές θέλησαν να διεισδύσουν στην ελληνική αγορά.

Στις Κυκλάδες θεωρείται εύπορο το έδαφος για αλλαγές και ανάπτυξη πλήρους του νομού κάτι στο οποίο με την καλύτερη διοίκηση στη ναυτιλία είναι εφικτό. Θα υπάρξουν τα κατάλληλα βοηθήματα και οι υποδομές. Αρκεί να συνεργαστούν σωστά η ναυτιλιακές εταιρείες και τα κράτος με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των τουριστών και των ντόπιων.

Δεν είναι δύσκολο καθότι έχουμε από παλιά πρωτιά και είμαστε έτοιμοι να δεχθούμε άλλη μια για το καλό της χώρας και της οικονομίας. Είναι λογικό να υπάρχει φόβος λόγω της οικονομικής κρίσης που βιώνουμε όλοι παγκοσμίως αλλά μένω αισιόδοξη για αύξηση των αφίξεων, την αύξηση των δρομολογίων και γενικά την αύξηση του τουρισμού.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία

1. Χ. Κοκκώσης (2000) «Τουριστική Ανάπτυξη και Φέρουσα Ικανότητα στα Νησιά» Πολυεπιστημονικές Προσεγγίσεις, ΕΞΑΝΤΑΣ
2. Σπύρος Λάσκαρης, Σημειώσεις «Τουριστική Οικονομία»
3. Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Τουριστική πολιτική, εκδόσεις Interbooks , Αθήνα, 1997
4. Ευθυμιάτου Αντωνία, 1997 «Τουριστικό Δίκαιο», Εκδόσεις Α. Σακκουλά
5. Συναρέλλη Μαρία (1994), Πολιτιστικό και Τεχνολογικό Ίδρυμα « Δρόμοι και Λιμάνια» Εκδόσεις Θεμέλιο
6. Μεταξάς Β. (1995) «Πλοία υπό ελληνική σημαία» Εκδόσεις Παπαζήση

Ηλεκτρονικές Πηγές

1. Hellastat (2007), «Ευοίωνες οι προοπτικές ανάπτυξης για τον θαλάσσιο τουρισμό» http://www.holiday.gr/article.php?article_id=22
2. Υπουργείο Ελληνικής Ναυτιλίας: <http://www.yen.gr/wide/home.html>
3. Εφημερίδα «Καθημερινή»:
http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_ell_2_13/06/2004_106768
4. Forum Ακτοπλοΐας(Travel Daily News)
http://www.traveldailynews.gr/new.asp?sstr=ναυτιλία&newid=35849&subcategory_id=5
5. <http://androspoets.homestead.com/cycladeships.html>
6. <http://www.kykladesnews.gr/Ydatinoi-dromoi-tou-Aigaiou.html>
7. www.hotelsline.gr
8. www.bluestarferries.gr

9. www.royalcaribbean.com
11. www.agrotravel.gr
12. www.visitgreece.gr
13. <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1:%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1>
14. <http://www.nautilia.gr/forum/forumdisplay.php?f=4>
15. <http://www.kykladesnews.gr/default.asp?pid=4&la=1&nID=9725>
16. <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&artid=181622&ct=3>
17. http://www.economist.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=5274%3A2008-08-01-09-17-19&Itemid=24