



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ  
ΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ  
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

## ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

« ΙΕΡΑΡΧΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΩΝ ΓΙΑ  
ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΕ ΤΗ  
ΜΕΘΟΔΟ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ ΣΤΗΝ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΟΥ »



**ΟΙ ΦΟΙΤΗΤΡΙΕΣ**  
ΖΟΥΚΑ ΕΥΤΥΧΙΑ  
ΤΣΑΜΠΑ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ

**Ο ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ**  
ΔΙΑΚΟΜΙΧΑΛΗΣ ΜΙΧΑΗΛ

ΠΡΕΒΕΖΑ 2007-2008

**Εγκρίθηκε από την τριμελή εξεταστική επιτροπή**

**ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ**

- 1.**
- 2.**
- 3.**

**Ο προϊστάμενος του τμήματος**

*Θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε θερμά τον καθηγητή μας, κύριο Διακομιχάλη Μιχαήλ, για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγηση που μας πρόσφερε καθ' όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας μας και φυσικά τους γονείς μας, για την στήριξη και την κατανόηση που επέδειξαν σε αυτή μας την προσπάθεια...*

# ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> : ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....</b>	<b>10</b>
1.1 ΑΠΟ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ.....	11
1.2 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ & ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ.....	13
1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΕ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΜΟΡΦΕΣ.....	15
1.4 Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	18
1.5 ΤΟ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	19
1.5.1 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	23
1.5.2 ΜΑΡΙΝΕΣ – ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ.....	24
1.5.3 ΟΙ ΜΑΡΙΝΕΣ ΠΟΥ ΦΙΛΟΞΕΝΟΥΝ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	30
1.5.4 ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	31
1.5.5 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	32
1.5.6 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	34
1.5.7 Η ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΡΙΕΣ ΧΩΡΕΣ.....	34
1.6 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	36
1.7 Ο ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	38
1.7.1 Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΑΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	39
1.7.2 ΤΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	40
1.7.3 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ Η ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ.....	41
1.7.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	41
1.7.5 ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ.....	42
1.8 Η ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	43

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> : Η ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ</b> .....	46
<b>2.1</b> ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ (ANALYTIC HIERARCHY PROCESS - AHP).....	47
<b>2.2</b> ΤΑ ΕΠΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ.....	50
<b>2.3</b> Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	56
<b>2.3.1</b> Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΑΠΟΔΟΣΗΣ (KEY PERFORMANCE INDICATORS) ΜΕ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ.....	57
<b>2.3.2</b> Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΒΑΡΩΝ ΜΕ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΟΙ Κ.Ρ.Ι ΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ BSC ΜΕ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ.....	57
<b>2.3.3</b> ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ ΚΑΙ Η ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΗΣ ΔΙΚΤΥΑΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ-ΚΛΕΙΔΙΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΒΑΡΩΝ ΤΟΥΣ.....	59
 <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> : ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ</b> .....	61
<b>3.1</b> Η ΥΠΑΡΞΗ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΝΩΔΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ.....	63
<b>3.2</b> ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ.....	64
<b>3.2.1</b> ΠΡΕΒΕΖΑ.....	65
<b>3.2.2</b> ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ.....	72
<b>3.2.3</b> ΠΑΡΓΑ.....	77
<b>3.2.4</b> ΣΥΒΟΤΑ.....	80
<b>3.3</b> ΚΟΣΤΟΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ (ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ).....	83
<b>3.4</b> ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ.....	85
<b>3.5</b> ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΑΝΑΓΚΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ...86	
<b>3.6</b> Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΙΣ ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΕΥΝΟΗΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ (ΛΕΠ).....	87

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> : ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ : ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ</b> .....	89
<b>4.1 Η ΕΡΕΥΝΑ</b> .....	90
<b>4.1.1 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ</b> .....	90
<b>4.1.2 ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ</b> .....	92
<b>4.1.3 ΤΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ</b> .....	92
<b>4.1.4 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ</b> .....	94
<b>4.1.5 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΥΠΟ-ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ</b> .....	95
<b>4.1.5.1 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΥΠΟ-ΚΡΙΤΗΡΙΑ</b> .....	96
<b>4.1.5.2 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ "ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ         ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ, ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ &amp; ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ         ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ"</b> .....	97
<b>4.1.5.3 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ "ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ         ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗΣ"</b> .....	98
<b>4.1.5.4 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ "ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ         ΘΕΣΕΩΝ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ"</b> .....	99
<b>4.1.5.5 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ "ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΣΤΗ         ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ"</b> .....	99
<b>4.1.5.6 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ "ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ         ΛΙΜΕΝΑ"</b> .....	100
<b>4.1.5.7 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ "ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΚΟΣΤΗ"</b> .....	101
<b>4.2 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ EXPERT CHOICE</b> .....	101
<b>4.2.1 ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΙΕΡΑΡΧΙΑΣ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ</b> .....	101
<b>4.2.2 ΕΚΦΡΑΣΗ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΩΝ - ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΖΕΥΓΗ</b> .....	102
<b>4.2.3 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΡΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ</b> .....	105
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	110
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	112
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b> .....	115

## *ΠΕΡΙΛΗΨΗ*

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται την δυνατότητα ανάπτυξης του Θαλάσσιου Τουρισμού στην περιφέρεια της Ηπείρου, μια περιοχή ενταγμένη στις λιγότερο ευνοημένες και ανεπτυγμένες περιοχές της χώρας.

Μετά την εννοιολογική προσέγγιση του Θαλάσσιου Τουρισμού, των διάφορων μορφών του καθώς και την διάκριση των διάφορων δραστηριοτήτων που περιλαμβάνονται σε αυτόν, γίνεται μια προσπάθεια προσδιορισμού όλων των παραγόντων που μπορούν να συμβάλλουν στη ανάπτυξη του σε λιγότερο ευνοημένες περιοχές, όπως στην προκειμένη περίπτωση, αυτή της Ηπείρου.

Ο προσδιορισμός των παραγόντων αυτών, πραγματοποιείται με βάση κάποιες εκτιμήσεις από ειδικούς του συγκεκριμένου κλάδου και αξιολογούνται ως κριτήρια που επηρεάζουν την επίτευξη του στόχου.

Προκειμένου να καταγραφούν και στη συνέχεια να αξιολογηθούν οι απόψεις των ειδικών, κρίνεται σκόπιμη η δημιουργία ερωτηματολογίων, στα οποία καταγράφονται τα κριτήρια και υπο-κριτήρια που καθορίζουν το μέγεθος της ανάπτυξης κάθε δραστηριότητας του θαλάσσιου τουρισμού.

Αφού αυτά συμπληρωθούν, οι απαντήσεις υπόκεινται σε επεξεργασία με τη χρήση του κατάλληλου λογισμικού, όπου ο βαθμός συμμετοχής κάθε κριτηρίου και υπο-κριτηρίου, που προσδιορίζει και τη βαρύτητα ως προς την επίτευξη του στόχου, διαμορφώνει τα συμπεράσματα για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν ώστε ο θαλάσσιος τουρισμός να συμβάλει ουσιαστικά στην ανάπτυξη των λιγότερο ευνοημένων περιοχών.

## *ΕΙΣΑΓΩΓΗ*

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια ειδική μορφή τουρισμού και περιλαμβάνει κάθε δυνατή δραστηριότητα που σχετίζεται με τη θάλασσα και τις ακτές. Εμπεριέχει δραστηριότητες διαμονής, αναψυχής και ψυχαγωγίας, όπου εντάσσονται εστιατόρια, καταστήματα διατροφής καθώς και εκδρομές, κρουαζιέρες και άλλα θαλάσσια σπορ. Περιλαμβάνει ακόμα έργα υποδομής και ανωδομής, όπως οργανωμένες μαρίνες και ύπαρξη κατάλληλου εξοπλισμού στον τόπο υποδοχής των τουριστών.

Ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα από την δεκαετία του '60. Αποτελεί παράγοντα κεφαλαιώδους σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας καθώς και για την ανάπτυξη περιοχών λιγότερο ευνοημένων, των οποίων η οικονομία βασίζεται κατά κύριο λόγο στον θαλάσσιο τουρισμό.

Στην παρούσα εργασία γίνεται ανάλυση της συμβολής του θαλάσσιου τουρισμού στην ανάπτυξη περιοχών λιγότερο ανεπτυγμένων. Με την εξέταση ορισμένων παραγόντων, οι οποίοι αποτελούν και τις ομάδες των κριτηρίων και υπο-κριτηρίων, θα γίνει η εξαγωγή και των ανάλογων συμπερασμάτων ως προς την σημασία τους για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού σε αυτές τις περιοχές. Η περίπτωση μελέτης που επιλέχθηκε για την παρούσα έρευνα είναι η Ήπειρος και συγκεκριμένα οι περιοχές της που εμφανίζουν θαλάσσιο τουρισμό, δηλαδή η Πρέβεζα, η Ηγουμενίτσα, η Πάργα και τα Σύβοτα.

Στόχος της έρευνας είναι η αξιολόγηση των κριτηρίων και των αντίστοιχων υπο-κριτηρίων ως προς τον βαθμό συμμετοχής τους στην ανάπτυξη του συγκεκριμένου τουριστικού προϊόντος. Η μέθοδος της έρευνας που χρησιμοποιείται είναι η Αναλυτική Ιεραρχική Προσέγγιση, η οποία αποτελεί ένα ευέλικτο εργαλείο επίλυσης πολυκριτηριακών προβλημάτων, ενώ επιτρέπει τον καθορισμό, την αξιολόγηση και την σύγκριση - ιεράρχηση των κριτηρίων από τους εμπλεκόμενους φορείς.

Τα αποτελέσματα θα προκύψουν από την χρήση του κατάλληλου λογισμικού Expert Choice 2000, τα οποία θα δώσουν μια ουσιαστικότερη εικόνα των αναγκών που υπάρχουν σε κάθε περιοχή και των προοπτικών ανάπτυξης των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού.

*...ένα τοπίο δεν είναι, όπως το αντιλαμβάνονται μερικοί, κάποιο απλώς σύνολο γης, φυτών και υδάτων. Είναι η προβολή της ψυχής ενός λαού επάνω στην ύλη...*

***Οδυσσέας Ελύτης***

# *ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>*

## *ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ*

Ο τουρισμός είναι μια πολυσύνθετη, πολυδιάστατη και πολυσήμαντη ανθρώπινη δραστηριότητα με ένα πλήθος καθοριστικών παραγόντων και με σχέσεις αλληλεξάρτησης με το οικονομικό, φυσικό, κοινωνικό, πολιτικό και πολιτιστικό ανθρωπογενές περιβάλλον.

Ο τουρισμός συνδέει την Ελλάδα με τον κόσμο κατά τρόπο ουσιαστικό, πολυποίκιλο και αποφασιστικό ενώ αποτελεί μια σημαντική οικονομική δραστηριότητα. Από την πρώτη στιγμή που η Ελλάδα εμφανίστηκε στην τουριστική αγορά, αποδείχθηκε μια αξιόλογη περιοχή υποδοχής του τουριστικού ρεύματος και γρήγορα καθιερώθηκε σαν παραδοσιακός προορισμός οργανωμένου μαζικού τουρισμού.

## 1.1 ΑΠΟ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Οι παράκτιες περιοχές από την αρχαιότητα προσέλκυαν τον άνθρωπο διότι αποτελούσαν το επίκεντρο των τροφο-συλλεκτικών δραστηριοτήτων του, όπως η αλιεία. Εκτός όμως από σημαντικό πεδίο επιβίωσης οι παράκτιες περιοχές εξελίχθηκαν σε σημαντικό προορισμό ταξιδιών αναψυχής. Η σχέση τους με το θαλασσινό κόσμο προσδίδει την αξία ενός μηνύματος που μεταφέρει τη σαγήνη της θάλασσας. Προκαλώντας το χρόνο και το χώρο, η θάλασσα αντιπαραθέτει την αιωνιότητα και την απεραντοσύνη της στις εφήμερες γενιές των ανθρώπινων πλασμάτων που είναι αγκυροβολημένα σε ένα συγκεκριμένο χώρο.

Το θαλάσσιο στοιχείο είναι πηγή έμπνευσης και προκαλεί συμπεριφορές που κλιμακώνονται από το φόβο μέχρι τα όνειρα ευτυχίας σε μια αναζήτηση του απείρου. Ακόμα και στις μυθολογίες των παράκτιων λαών η θάλασσα κατέχει ιδιαίτερη θέση. Επιστήμες όπως η κοινωνιολογία, η ανθρωπολογία, η εθνογραφία, η ιστορία των θρησκειών προσπαθούν, στη διαδρομή του χρόνου, αλληλοβοηθούμενες να δώσουν εξηγήσεις στην αμφισημία της θάλασσας ως πηγής ζωής και θανάτου.

Η θαλάσσια περιήγηση δεν αποτελεί φαινόμενο της νεότερης εποχής. Είναι ιστορικά αποδεδειγμένο ότι από την αρχαιότητα υπήρχαν πλοία τα οποία χρησιμοποιούνταν για ψυχαγωγικούς λόγους. Το πιο γνωστό από αυτά ήταν το περίφημο «Συρακουσία» που κατασκευάστηκε για τον Ιέρωνα (218-214 π.Χ.) τον τύραννο των Συρακουσών. Επίσης είναι γνωστό ότι η Κλεοπάτρα της Αιγύπτου διέθετε πολυτελή θαλαμηγό.

Η **αρχή** της σύγχρονης μορφής της θαλάσσιας περιήγησης τοποθετείται στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, όταν χάρη στα επιβατικά της εποχής, στα υπερωκεάνια, οι άνθρωποι αρχίζουν να

μετακινούνται ομαδικά ικανοποιώντας παράλληλα με τις συγκοινωνίες ανάγκες και ανάγκες πολιτισμικής επικοινωνίας. Η σύγχρονη μορφή της θαλάσσιας περιήγησης έχει αποκτήσει πολύπλοκο χαρακτήρα που υπερβαίνει τις απαιτήσεις της απλής μεταφοράς και περιήγησης των τουριστών στο λιμάνι προορισμού και συνίσταται τόσο στην παροχή υπηρεσιών ξενοδοχειακού χαρακτήρα σε πολυτελή πλοία - πλωτά ξενοδοχεία - όσο και στη μεταφορά των τουριστών σε λιμάνια κυκλικών ταξιδιών με σκοπό όχι μόνο την πολιτισμική επικοινωνία αλλά και την αναψυχή - διασκέδαση.

**Σήμερα** όμως, ο θαλάσσιος τουρισμός δεν περιορίζεται μόνο στη θαλάσσια περιήγηση με την όποια εξελιγμένη μορφή του, δηλαδή κρουαζιέρα, γιώτινγκ κ.λ.π.. Στην έννοια του θαλάσσιου τουρισμού εντάσσεται κάθε είδους ανθρώπινη δραστηριότητα που έχει ως πεδίο δράσης το θαλάσσιο χώρο και ως σκοπό την αναψυχή και την πολιτισμική επικοινωνία. Με την ευρεία αυτή έννοια, ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει ένα πλήθος δραστηριοτήτων όπως είναι:

- η χρήση σκαφών αναψυχής (ιστιοφόρα, yacht, μηχανοκίνητα σκάφη κ.λ.π.),
- η διενέργεια κρουαζιέρων,
- η κολύμβηση,
- η χρήση ταχυπλόων σκαφών,
- τα θαλάσσια αθλήματα (θαλάσσιο σκι, jet ski, windsurfing, surfing κ.λ.π.),
- η ερασιτεχνική αλιεία,
- η κατάδυση,
- η επίσκεψη σε ναυτικά μουσεία - λιμενικά μουσεία - ιστορικά πλοία κ.λ.π.

Ο θαλάσσιος τουρισμός θεωρείται ως ιδιαίτερος και εξειδικευμένος κλάδος του ευρύτερου τομέα του τουρισμού που απαιτεί τη γνώση και παράλληλα την προστασία του περιβάλλοντος. Η ορθολογική ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού επιβάλλει τη διαμόρφωση θαλάσσιας τουριστικής πολιτικής με τη συμμετοχή των αρμόδιων φορέων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα αλλά και με τη συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών.

Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας σημαντικός τομέας της τουριστικής βιομηχανίας. Για πολλά παράκτια και νησιώτικα κράτη (Μαλδίβες, νησιά Καραϊβικής, κ.λ.π.) ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί την «αιχμή του δόρατος» της τουριστικής τους ανάπτυξης.

Οι χώρες ενθαρρύνονται να επενδύσουν στο θαλάσσιο τουρισμό λόγω των αποδεδειγμένων οικονομικών ωφελειών, ιδίως των εισροών συναλλάγματος, της αύξησης της απασχόλησης και της δημιουργίας αναπτυξιακών υποδομών. Μάλιστα η ανάλυση κόστους -

ωφελειών της τουριστικής ανάπτυξης συνήθως επικεντρώνεται σε αυτά τα θετικά αποτελέσματα, δίνοντας ελάχιστη προσοχή στις κοινωνικές, περιβαλλοντικές και άλλες επιπτώσεις που συνδέονται με την ανάπτυξη του τουρισμού γενικότερα και του θαλάσσιου τουρισμού ειδικότερα.

## 1.2 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ & ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

Η λέξη **τουρισμός**, προέρχεται από την γαλλική λέξη *tour* και την αγγλική λέξη *touring*, που σημαίνουν γύρος, περιήγηση. Και οι δυο λέξεις προέρχονται από την λατινική λέξη *turnus*. Ο τουρισμός εμφανίζεται, όπως είναι γνωστό, με διάφορες μορφές, γι' αυτό και ένας ακριβής ορισμός του είναι μια δύσκολη δουλειά. Μια από τις πρώτες προσπάθειες που έγιναν για να δοθεί ένας όσο το δυνατόν ακριβέστερος ορισμός του τουρισμού ήταν αυτή των καθηγητών Hunziker και Kraph του πανεπιστημίου της Βέρνης, που στη συνέχεια υιοθετήθηκε και από τη Διεθνή Ένωση Επιστημονικών Εμπειρογνομώνων Τουρισμού. Αυτοί είχαν εκφράσει την άποψη ότι ο τουρισμός έπρεπε να οριστεί *σαν το σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που προκύπτουν από την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού και τη διαμονή μη μόνιμων κατοίκων, εφόσον αυτά δεν οδηγούν σε μόνιμη διαμονή και δεν συνδέονται με καμία κερδοσκοπική δραστηριότητα*. Ο ορισμός αυτός βοηθά να διακρίνει κανείς τον τουρισμό από την αποδημία, αλλά κάνει την υπόθεση ότι πρέπει απαραίτητα να περιλαμβάνει τόσο το ταξίδι όσο και τη διαμονή, αποκλείοντας έτσι τελείως τις ημερήσιες περιηγήσεις, δηλαδή τις εκδρομές. Επίσης, φαίνεται να μην περιλαμβάνει τα επαγγελματικά ταξίδια που συνδέονται με μια κερδοσκοπική δραστηριότητα, ακόμα και αν το εισόδημα αυτό δεν κερδίζεται στη χώρα τουριστικού προορισμού. Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να ειπωθεί ότι κάθε άλλο παρά εύκολο είναι να διακρίνει κανείς ένα επαγγελματικό ταξίδι από ένα ταξίδι αναψυχής, αφού τόσα πολλά ταξίδια αποτελούν συνδυασμό και των δύο. Ένας ακόμη ορισμός αναφέρει πως ο τουρισμός *είναι η ανθρώπινη δραστηριότητα κατά την οποία οι άνθρωποι μετακινούνται προσωρινά και διαμένουν για μικρό χρονικό διάστημα (1 διανυκτέρευση μέχρι ένα χρόνο, για τους τουρίστες εξωτερικού τουρισμού και μέχρι έξι μήνες για τους τουρίστες εσωτερικού τουρισμού) σε τόπους διαφορετικούς εκείνων στους οποίους ζουν και εργάζονται κανονικά, για λόγους ανάπαυσης, ψυχαγωγίας, περιήγησης, εξερεύνησης, άσκησης, θεραπείας, επίσκεψης φίλων και συγγενών, θρησκείας,*

***επαγγέλματος, μόρφωσης και συμμετοχής σε διάφορες εκδηλώσεις, αν και εφόσον οι λόγοι αυτοί δεν έχουν χρηματικό ή άλλο υλικό κίνητρο και η δραστηριότητα αυτή συνεπάγεται δαπάνη και εκδηλώνεται κατά τη διάρκεια των διακοπών.***

Στον ορισμό αυτό εμπεριέχονται τα παρακάτω στοιχεία ή παράγοντες προσδιορισμού:

- ✓ Οι άνθρωποι που κάνουν τουρισμό, που ονομάζονται τουρίστες,
- ✓ Η μετακίνησή τους (το τουριστικό ταξίδι),
- ✓ Η διαμονή και διατροφή τους (τουριστικό κατάλυμα),
- ✓ Ο χρόνος εκδήλωσης της τουριστικής τους δραστηριότητας (εποχή διακοπών),
- ✓ Ο τουριστικός προορισμός τους,
- ✓ Ο λόγος για τον οποίο κάνουν τουρισμό (ο σκοπός του τουριστικού ταξιδιού),
- ✓ Η δαπάνη της τουριστικής τους δραστηριότητας (τουριστική δαπάνη).

Από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, πολλοί ακόμη διεθνείς οργανισμοί και ειδικοί του τουρισμού επεδίωξαν να ορίσουν την έννοια του τουρισμού<sup>1</sup>. Οι σημαντικότεροι από αυτούς είναι οι Glucks-mann (1929), Schwink (1924), De Magistris (1993), Mariotti (1950), J. Gouer, J. Medecin, N. Αιγινίτης<sup>2</sup> κ.α. Η διεθνής ακαδημία του τουρισμού (A.I.T-Monte Carlo), ορίζει ότι ο τουρισμός ***είναι το σύνολο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που προκύπτουν από αυτές. Αυτές υποκινούνται, σε διαφορετικό βαθμό και ένταση, από τον πόθο της απόδρασης, που ενυπάρχει στα άτομα.***

Μια πολύ διαδεδομένη μορφή τουρισμού, είναι ο θαλάσσιος τουρισμός. Ο θαλάσσιος τουρισμός ***αναφέρεται στο σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο χώρο μιας χώρας υποδοχής τουριστών*** και όχι μόνο. Προορισμός είναι η ανοιχτή θάλασσα, πράγμα που σημαίνει ότι οι τουρίστες ικανοποιούν τις βασικές τους ανάγκες (διαμονή, διατροφή, ψυχαγωγία, κ.λ.π) εν πλω, δηλαδή ενώ ταξιδεύουν με ένα πλοίο, το οποίο σε αυτή την περίπτωση έχει τη μορφή ενός πλωτού ξενοδοχείου. Αναμφίβολα ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες και επιλεκτικότερες μορφές του σύγχρονου τουρισμού, αφού η σημασία του στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που

---

<sup>1</sup> Ρούπας Β. "Αρχές τουρισμού", ΟΕΔΒ, ΑΘΗΝΑ 1992, σελ. 7-11.

<sup>2</sup> Στέλιος Βαρβαρέσος, "Τουρισμός. Έννοιες-μεγέθη-δομές. Η Ελληνική πραγματικότητα", Εκδόσεις "ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ", Β' Έκδοση, Αθήνα 1998, σελ.26-27.

έχουν τόσο τις φυσικές προϋποθέσεις όσο και τις οικονομικές δυνατότητες να τον αναπτύξουν, είναι κυριολεκτικά μεγάλη.

Η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι, οπωσδήποτε, εκείνη της ναύλωσης σκαφών αναψυχής κάθε είδους, όπως για παράδειγμα πολυτελών θαλαμηγών, ιστιοφόρων, ταχύπλοων σκαφών κ.τ.λ. Η πελατεία στην οποία απευθύνεται και οι ανάγκες ή επιθυμίες της οποίας ικανοποιεί, είναι κατά το πλείστον τουρίστες υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

Άλλη αξιόλογη συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι και αυτή των κρουαζιέρων, η ζήτηση των οποίων παρουσιάζει διεθνώς σημαντική αύξηση. Οι σύγχρονες τάσεις της αγοράς κρουαζιέρων συγκλίνουν στα μεγαλύτερα και πολυτελέστερα κρουαζιερόπλοια, τα οποία εξασφαλίζουν υψηλή ποιότητα διαμονής και ψυχαγωγίας στους πελάτες τους, που κατά κανόνα αποτελούν τουρίστες μέσης και υψηλής εισοδηματικής στάθμης. **Απαραίτητη προϋπόθεση** για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής, το κόστος της οποίας κάθε άλλο παρά χαμηλό είναι, ιδιαίτερα δε σε ότι αφορά στην κατασκευή σύγχρονων και άρτια εξοπλισμένων μαρίνων για τον ελλιμενισμό, τον ανεφοδιασμό και γενικά την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής, άσχετα αν αυτά είναι ενοικιαζόμενα ή ιδιωτικής χρήσης και στην συμπλήρωση ή και ανανέωση του στόλου των σκαφών αναψυχής και των κρουαζιερόπλοιων.

### **1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΕ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΜΟΡΦΕΣ**

Η τουριστική αγορά διαιρείται σε επιμέρους μορφές αγορών με βάση ορισμένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα (π.χ. τη μαζικότητα των μετακινήσεων, το βασικό και ειδικό κίνητρο, το χρόνο εμφάνισης της κάθε μορφής τουρισμού), που προσδιορίζουν την οργανωτική και λειτουργική δομή των τουριστών. Οι διάφορες μορφές τουρισμού σχετίζονται με τα κίνητρα και τις ανάγκες που οδηγούν τα άτομα να κάνουν τουρισμό. Γενικά, οι άνθρωποι ταξιδεύουν για δύο λόγους: **α)** είτε γιατί είναι υποχρεωμένοι να πάνε κάπου για επαγγελματικούς, θρησκευτικούς, φιλικούς, οικογενειακούς λόγους ή για λόγους υγείας, **β)** είτε γιατί επιθυμούν την αναψυχή, όπως να διασκεδάσουν, να ζήσουν την περιπέτεια, να αποδράσουν από την καθημερινότητα ή να ξεκουραστούν. Τα ταξίδια της πρώτης περίπτωσης έχουν τις ρίζες τους στην αρχαιότητα και εξακολουθούν μέχρι σήμερα να

πραγματοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο. Τα ταξίδια της δεύτερης περίπτωσης αποτελούν σημαντικό συστατικό στοιχείο του σύγχρονου πολιτισμού.

Ο τουρισμός κατηγοριοποιείται σε τρεις γενικές μορφές<sup>3</sup>:

- Τον **μαζικό τουρισμό** (mass tourism), που είναι και η παραδοσιακή αγορά διακοπών, η οποία περιλαμβάνει και το μεγαλύτερο τμήμα τουριστών· αναζητούν στο ταξίδι τους κυρίως την ξεκούραση και τη διασκέδαση, σε ηλιοτροπικούς κυρίως προορισμούς.
- Τον **τουρισμό των ειδικών ενδιαφερόντων** (special interest tourism), που σχετίζεται με ένα πλήθος επιμέρους μορφών τουρισμού, οι οποίες διαμορφώνονται από τα κοινά ειδικά ενδιαφέροντα των ανθρώπων που τις προτιμούν (π.χ. λάτρεις των σπορ, φυσιολατρία, πολιτιστικά ενδιαφέροντα, αναζήτηση νέων συγκινήσεων).
- Τον **εναλλακτικό τουρισμό** (alternative tourism), που σχετίζεται με ένα πλήθος επιμέρους μορφών τουρισμού, όπου οι άνθρωποι αναζητούν διαφορετικό τρόπο διακοπών, ο οποίος συνδέεται με την προστασία της τοπικής κουλτούρας, την προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, την αναζήτηση νέων αξιών και τρόπων ζωής. Ο εναλλακτικός τουρισμός περιλαμβάνει μορφές τουρισμού οι οποίες δεν αντιβαίνουν τις ευρύτερες κοινωνικές και κοινοτικές αξίες, καθώς και τις αξίες που σχετίζονται με τη φύση, αλλά παρέχουν στους υποδοχείς και στους τουρίστες την ευκαιρία για θετικές αναδράσεις, καθώς και για απόκτηση κοινών εμπειριών.

Ο **εναλλακτικός τουρισμός** όπως χρησιμοποιείται, εκφράζει μια σειρά γενεσιουργών όρων, όπως είναι ο κατάλληλος τουρισμός, ο οικοτουρισμός, ο μαλακός τουρισμός, ο υπεύθυνος τουρισμός, ο ανθρωποκεντρικός τουρισμός, ο ελεγχόμενος τουρισμός, ο τουρισμός μικρής κλίμακας, ο πράσινος τουρισμός, και ο αγροτικός τουρισμός, που διαφοροποιείται από την παραδοσιακή μορφή του μαζικού τουρισμού.

Η φιλοσοφία που υπάρχει πίσω από τις εναλλακτικές μορφές τουρισμού είναι ότι ο εναλλακτικός τουρισμός κινείται αντίθετα από την προσέγγιση του μαζικού τουρισμού, και ότι οι τουριστικές πολιτικές δεν θα πρέπει να επικεντρώνονται μόνο στις οικονομικές και κοινωνικές αναγκαιότητες, αλλά να δίνουν έμφαση στη ζήτηση για ένα καθαρό περιβάλλον

---

<sup>3</sup> Μανώλης Κων. Σφακιανάκης, "Εναλλακτικές μορφές τουρισμού", Εκδόσεις "ΕΛΛΗΝ", 2000.

και στην αναζήτηση των αναγκών της τοπικής κοινωνίας. Ο εναλλακτικός τουρισμός στηρίζεται στον διαφορετικό τρόπο των διακοπών, που προσδιορίζει τη ζήτηση συγκεκριμένων μορφών τουρισμού, οι οποίοι επιλέγονται από τον ταξιδιώτη - τουρίστα. Ο τρόπος αυτός συνδέεται με συγκεκριμένα θέματα, όπως είναι ο αθλητισμός, η περιήγηση, η φυσιολατρία κ.α. σε κάθε περίπτωση, ο ταξιδιώτης - τουρίστας επιλέγει αυτόνομα τον τρόπο οργάνωσης και διεξαγωγής του ταξιδιού του.

Γενικά, υποστηρίζεται ότι οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού είναι οικονομικά αποδοτικότερες και λιγότερο συνδεδεμένες με τις θερινές διακοπές, αλλά και λιγότερο εξαρτημένες από τους οργανωτές τουριστικών ταξιδιών, γι' αυτό και παρέχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις περιοχές που συστηματικά τις προωθούν.

Οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού σέβονται το περιβάλλον και τις ανάγκες της κοινότητας φιλοξενίας. Έλκουν ταξιδιώτες - τουρίστες, οι οποίοι αποστρέφονται τον οργανωμένο μαζικό τουρισμό και επιζητούν εναλλακτικές προτάσεις διακοπών που τους εκφράζουν ιδεολογικά και λειτουργικά. Απευθύνεται σε ανθρώπους που αναζητούν την κουλτούρα, τις αξίες και τον τρόπο ζωής των μόνιμων κατοίκων του τόπου προορισμού και οι οποίοι είναι ευαίσθητοι σε θέματα περιβάλλοντος και πολιτισμού. Στις εναλλακτικές μορφές ανήκει και ο θαλάσσιος τουρισμός που αναλύεται και παρακάτω.

Οι κυριότερες εναλλακτικές μορφές τουρισμού απεικονίζονται στον Πίνακα 1.1:

**Πίνακας 1.1:** Εναλλακτικές μορφές τουρισμού

1. Αγροτουρισμός (agri-tourism)
2. Τουρισμός υπαίθρου (outdoor tourism)
3. Αθλητικός τουρισμός (sports tourism)
4. Περιηγητικός τουρισμός (sight seeing tourism)
5. Θαλάσσιος τουρισμός (marine tourism)
6. Οικοτουρισμός ή οικολογικός τουρισμός (ecotourism)
7. Πολιτιστικός τουρισμός (cultural tourism)
8. Ορεινός τουρισμός (mountain tourism)
9. Χειμερινός τουρισμός (winter tourism)
10. Ορειβατικός τουρισμός (naturism tourism)
11. Τουρισμός περιπέτειας (adventure tourism)

## 1.4 Ο ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο ελλαδικός χώρος στο σύνολό του διακρίνεται για την έντονη παρουσία του θαλάσσιου στοιχείου<sup>4</sup>. Με τα 16.000 χ.λ.μ των ακτών, το πλήθος των νησιών, τις προστατευμένες θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών χιλιομέτρων, το ήπιο κλίμα, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το ενδιαφέρον και εναλλασσόμενο τοπίο, έχει ένα σαφές και αναμφισβήτητο συγκριτικό πλεονέκτημα στο θαλάσσιο τουρισμό. Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται τόσο από τη ναυτική παράδοση χιλιετηρίδων, όσο και από τις ευνοϊκές για θαλάσσιους πλόες ειδικές συνθήκες. Τα ελληνικά πελάγη θεωρούνται ασφαλή από τη σκοπιά των ναυτικών κινδύνων, οι αποστάσεις μεταξύ των ακτών είναι μικρές, ενώ εξίσου ευνοϊκές είναι και οι συνθήκες, που σχετίζονται με την ένταση των ανέμων και τις θερμοκρασίες περιβάλλοντος και θάλασσας. Ως αποτέλεσμα, ο θαλάσσιος τουρισμός έχει αρχίσει να αναπτύσσεται στη χώρα μας από τη 10ετία του **1960**, και μάλιστα με συνεχώς αυξητικούς ρυθμούς εξέλιξης.

**Βασικές υπηρεσίες** και **υποδομές** για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι η διαθεσιμότητα καταλυμάτων, εστιατορίων, καφετεριών, ενοικιαζόμενων θαλάσσιων σπορ κλπ., σε παραθαλάσσιες η κοντινές περιοχές. Επίσης, λόγω της μαζικότητας του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει η ευκολία και η ποιότητα της πρόσβασης (λιμάνια, αεροδρόμια, ποιότητα οδικού δικτύου κ.α.).

Η Ελλάδα προσφέρεται ως τόπος διακοπών για καλοκαιρινό, χειμερινό, καθώς και οικολογικό τουρισμό υψηλής ποιότητας. Ο επισκέπτης μπορεί να κινηθεί σε διάφορα επίπεδα δραστηριοτήτων όπως επισκέψεις σε αρχαιολογικούς χώρους, θαλασσινά μπάνια, επισκέψεις σε παρθένα ορεινά τοπία, παρατήρηση άγριας φύσης στα Εθνικά Πάρκα της χώρας, όπως επίσης και κάθε είδους ορεινές και θαλάσσιες δραστηριότητες (σπορ).

Τα παγκοσμίως γνωστά θερινά θέρετρα διακοπών της Ελλάδας των 13.700 χλμ βραβευμένων κρυστάλλινων ακτών γοητεύουν τον επισκέπτη με την ηρεμία του τοπίου, και την χαλάρωση που προσφέρει αυτή, ενώ ταυτόχρονα αποτελούν πόλο έλξης για πάνω από 14.000.000 τουρίστες κάθε χρόνο.

Στο χώρο των κρουαζιέρων, τα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία, που πραγματοποιούν ολιγοήμερες ή πολυήμερες κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια και λιμάνια

---

<sup>4</sup> [www.eot.gr/ταξιδιωτικός\\_οδηγός](http://www.eot.gr/ταξιδιωτικός_οδηγός)

άλλων χωρών της Ανατολικής Μεσογείου, είναι άνω των 160.000 Κ.Ο.Χ<sup>5</sup>. και έχουν συνολική δυναμικότητα άνω των 10.000 επιβατών. Όμως, τα ελληνικά λιμάνια επισκέπτονται και κρουαζιερόπλοια με ξένη σημαία, που φέρνουν στα θαλάσσια σύνορα της χώρας περισσότερους από 500.000 επιβάτες, κατ' έτος.

Η Ελλάδα είναι μια εξαιρετικά πολυπρόσωπη χώρα. Είναι σίγουρο ότι χρειάζονται πολύ περισσότερες από μια επισκέψεις για να μπορείς να πεις ότι γνωρίζεις καλά κάποιο από αυτά τα πρόσωπά της. Για το λόγο αυτό, οι επισκέπτες που έρχονται για πρώτη φορά στην Ελλάδα, τις περισσότερες φορές επιστρέφουν, για να ξαναζήσουν ότι τους εντυπωσίασε ή για να εξερευνήσουν όσα δεν μπόρεσαν τις προηγούμενες φορές. Και αν είναι κάτι στο οποίο όλοι συμφωνούν, είναι ότι φεύγοντας, ανεξάρτητα από το πόσες φορές έχεις επισκεφθεί τη χώρα, έχεις πάντα την αίσθηση ότι κάποιο μεγάλο κομμάτι της το έχεις χάσει και άρα υπάρχουν πάντα πολλοί λόγοι για να επιστρέψεις ξανά. Τα ταξίδια αναχώρησης από την Ελλάδα, είναι πάντα ταξίδια προγραμματισμού της επιστροφής σε αυτήν.

## 1.5 TO YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Με το όρο αυτό είναι γνωστή διεθνώς η **θαλάσσια δραστηριότητα, κατά την οποία ο ταξιδιώτης χρησιμοποιεί θαλαμηγό σκάφος για λόγους αναψυχής**. Το Γιώτινγκ βασίζεται στο θαλαμηγό σκάφος που περιέχει υπηρεσίες διανομής και εστίασης στον τουρίστα, καθώς και τη δυνατότητα προσέγγισης σε νησιωτικές και παράκτιες περιοχές. Το Γιώτινγκ παρέχει στον ταξιδιώτη μεγάλο εύρος επιλογών ως προς την απόλαυση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Το θαλαμηγό σκάφος, εκτός από χώρο καταλύματος και εστίασης, είναι η βάση για την ανάπτυξη μιας ποικιλίας δραστηριοτήτων αναψυχής όπως είναι η ηλιοθεραπεία πάνω στο σκάφος, η ερασιτεχνική αλιεία, η προσέγγιση σε δυσπρόσιτες από την ξηρά ακτές, η κατάδυση, η κολύμβηση σε απομονωμένους όρμους, το θαλάσσιο σκι, η περιήγηση κ.λ.π. Η ιδιαιτερότητα του Γιώτινγκ συνίσταται στο γεγονός ότι ο επιβαίνων στο θαλαμηγό σκάφος καθορίζει ο ίδιος το χρόνο και το χώρο των δραστηριοτήτων αναψυχής του, σε αντίθεση με την κρουαζιέρα, κατά την οποία τα δρομολόγια, τα ωράρια, οι προς επίσκεψη χώροι και όλα τα προγράμματα εκδηλώσεων είναι αυστηρά καθορισμένα και πρέπει υποχρεωτικά να τα ακολουθούν όλοι οι τουρίστες.

---

<sup>5</sup> Κ.Ο.Χ: Κόροι Ολικής χωρητικότητας.

Χαρακτηριστικό στοιχείο της θαλάσσιας αυτής δραστηριότητας (Γιώτινγκ) είναι η αυτοδυναμία της αναψυχής. Το Γιώτινγκ, από το 1960, άρχισε να αναπτύσσεται ως ιδιαίτερος τομέας του θαλάσσιου τουρισμού.

Το Γιώτινγκ διακρίνεται σε α) **γιώτινγκ με ιδιόκτητο σκάφος**, όπου ο ιδιοκτήτης του θαλαμηγού σκάφους, μόνος ή με παρέα, πραγματοποιεί θαλάσσιες δραστηριότητες αναψυχής και β) **γιώτινγκ με επαγγελματικό σκάφος**, όπου τα άτομα ναυλώνουν επαγγελματικά σκάφη αναψυχής.

Η ναύλωση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής διακρίνεται σε δύο κατηγορίες: στη **ναύλωση σκάφους με πλήρωμα** και στη **ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα**.

- ✓ Στη **ναύλωση σκάφους με πλήρωμα** οι ενδιαφερόμενοι ναυλώνουν θαλαμηγό σκάφος που είναι στελεχωμένο. Η στελέχωση του θαλαμηγού σκάφους γίνεται με βάση το μέγεθος του σκάφους, τον αριθμό των επιβαινόντων και τις απαιτήσεις τους. Τα μέλη του πληρώματος δικαιούνται να ενδιαιτώνται στο σκάφος. Τα βασικά έξοδα των μελών του πληρώματος, δηλαδή η διατροφή και η ασφάλιση τους, περιλαμβάνονται στην τιμή ναύλωσης.
- ✓ Στη **ναύλωση σκάφους χωρίς πλήρωμα** ο ταξιδιώτης παραλαμβάνει το σκάφος της επιλογής του από προκαθορισμένη μαρίνα ή από τη βάση της εταιρείας ναύλωσης και καθορίζει ο ίδιος το πρόγραμμα της αναψυχής. Βασική προϋπόθεση για τη ναύλωση αυτή είναι ο ναυλωτής να έχει δίπλωμα πλοήγησης και επιπλέον να επιβαίνει άλλο ένα άτομο που έχει ικανότητες πλοήγησης .

Υπάρχουν πολλές κατηγορίες yachts. Από τα πολύ μικρά ιστιοφόρα μέχρι τις μεγάλες θαλαμηγούς που είναι υπερπολυτελή ιδιωτικά κρουαζιερόπλοια. Ανάλογα με το μέγεθος και το είδος του yacht, οι τουριστικές δραστηριότητες διαφοροποιούνται και τα τουριστικά προϊόντα που προσφέρονται, είναι ανάλογα με τις επιθυμίες και τις οικονομικές δυνατότητες των τουριστών. Έτσι διακρίνουμε:

- Τα σκάφη **bare boats**, που είναι μικρά, απλά ιστιοπλοϊκά σκάφη, ιδιοκτησίας μιας εταιρείας, η οποία και τα ενοικιάζει στους τουρίστες. Τα bare boats μπορούν να φιλοξενήσουν 5-6 άτομα και ενοικιάζονται συνήθως χωρίς πλήρωμα. Είναι όμως σκόπιμο να προσληφθεί από τους τουρίστες κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, ένας

κατάλληλος επαγγελματίας ιστιοπλόος, για την κυβέρνηση του σκάφους, ο οποίος ονομάζεται skipper και πληρώνεται επί πλέον του ενοικίου του σκάφους.

Για να ενοικιαστεί ένα bare boat, όπως και κάθε άλλου τύπου yacht μήκους μέχρι και 15 μέτρων, χωρίς πλήρωμα πρέπει:

- Δύο τουλάχιστον μέλη από την ομάδα των ενοικιαστών να έχουν δίπλωμα ιστιοπλοΐας ανοικτής θάλασσας, που να τους επιτρέπει να κυβερνούν ιστιοφόρα μέχρι 15 μέτρα μήκους. Αν δεν υπάρχουν στην ομάδα των ενοικιαστών/τουριστών άτομα με δίπλωμα ιστιοπλοΐας τότε είναι υποχρεωτική η πρόσληψη skipper.
- Να γνωρίζουν όλα τα μέλη της ομάδας τη χρήση όλων των οργάνων, των ναυτιλιακών βοηθημάτων και των μέσων ασφάλειας που διαθέτει το σκάφος.
- Οι ιστιοπλόοι να έχουν εμπειρία και να γνωρίζουν τα δρομολόγια και τα μέρη τα οποία θέλουν να επισκεφτούν.
- Να γνωρίζουν όλα τα μέλη της ομάδας πολύ καλό κολύμπι και να φορούν σωσίβια σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού τους.
- Να αποφεύγεται (χωρίς ρητή απαγόρευση) να υπάρχουν ανήλικα παιδιά και ηλικιωμένοι ανάμεσα στους επιβάτες του σκάφους.

Από απόψεως διαμονής και διατροφής ένα bare boat προσφέρει στους επιβάτες του τα προϊόντα που προσφέρει ένα ξενοδοχειακό studio στους ενοικιαστές του. Συγκεκριμένα διαθέτει μια ή δυο καμπίνες με κλινοστρωμή, λινά και πετσέτες και μια εξοπλισμένη κουζίνα για το μαγείρεμα. Το νερό, τα τρόφιμα και τα καύσιμα του σκάφους τα αγοράζουν οι επιβάτες.

Οι τιμές ενοικίασης των yachts εξαρτώνται από τον τύπο και το μέγεθός τους και από την τουριστική περίοδο όπως καθορίζεται από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.). Ενδεικτικά, αναφέρεται ότι ένα μικρό bare boat χωρητικότητας μέχρι και 6 ατόμων ενοικιάζεται μέχρι και 1.170€ την εβδομάδα, ανάλογα και με την υπάρχουσα ζήτηση. Ένα μεγαλύτερο yacht με χωρητικότητα 10 ατόμων, ενοικιάζεται μέχρι και 5.870€ την εβδομάδα, ενώ μια μικρή θαλαμηγός με χωρητικότητα 20 ατόμων, ενοικιάζεται μέχρι και 2.350€ την ημέρα και μια υπερπολυτελής θαλαμηγός μπορεί να ενοικιαστεί μέχρι και 11.740€ την ημέρα.

Τα ημερομίσθια των skippers, που είναι επί πλέον του ενοικίου των σκαφών ανέρχονται σε 90€ έως 150€ την ημέρα. Για να ενοικιαστεί ένα σκάφος δίδεται συνήθως μια μεγάλη

προκαταβολή η οποία συνυπολογίζεται στο ενοίκιο, για να καλυφθεί μια πιθανή ζημιά στο σκάφος, ακόμη και αν η ζημιά προκληθεί από αμέλεια ή ανικανότητα του skipper.

- Τα σκάφη *sailing yachts*, είναι ιστιοφόρα μεγαλύτερα από τα bare boats τα οποία όμως ενοικιάζονται πάντοτε με πλήρωμα (υποχρεωτικός όρος της ενοικίασης). Το πλήρωμα διατίθεται από την εταιρία που διαθέτει τα sailing yachts. Το ενοίκιο είναι ενιαίο για το σκάφος και το πλήρωμα. Η διαφορά των sailing yachts από τα bare boats δεν έγκειται μόνο στο μέγεθός τους αλλά και στη συμμετοχή των ενοικιαστών/τουριστών στη διακυβέρνηση του σκάφους. Τα bare boats τα κυβερνούν τα πληρώματα χωρίς τη βοήθεια των ενοικιαστών. Στα πληρώματα συμπεριλαμβάνονται και τα πρόσωπα που επιμελούνται τη διατροφή και διαμονή των ενοικιαστών.
- Τα σκάφη *motor sailers*, είναι ιστιοφόρα τα οποία όμως διαθέτουν και μηχανές. Ενοικιάζονται και αυτά όπως τα sailing yachts πάντα με πλήρωμα και με τους ίδιους κανόνες.
- Τα σκάφη *motor yachts*, είναι τα μεγάλα μηχανοκίνητα yachts που φέρουν διάφορα ονόματα όπως κόττερα, θαλαμηγοί και κρουαζιερόπλοια. Έχουν μεγάλη χωρητικότητα και μπορούν να φιλοξενούν μεμονωμένους επιβάτες, οικογένειες ή ομάδες τουριστών. Τα μεγαλύτερα είναι στην πραγματικότητα και χρησιμοποιούνται σαν κρουαζιερόπλοια.

Το Γιώτινγκ υποστηρίζεται από πληθώρα υπηρεσιών. Είναι απαραίτητη η δραστηριοποίηση επαγγελματιών στο χώρο της ναύλωσης των σκαφών, η παροχή υπηρεσιών συντήρησης και επισκευής των σκαφών, η παροχή υπηρεσιών τροφοδοσίας και επισιτισμού και άλλων υπηρεσιών που έχουν σχέση άμεση ή έμμεση με την κίνηση του θαλαμηγού σκάφους. Βασική προϋπόθεση όμως για την ανάπτυξη του Γιώτινγκ είναι ο ελλιμενισμός των σκαφών. Για το σκοπό αυτό απαιτείται η κατασκευή ειδικών τουριστικών λιμένων (μαρίνες) και λιμένων καταφυγής και η ανάπτυξη ενός αντίστοιχου δικτύου ελλιμενισμού τουριστικών σκαφών, διότι το Γιώτινγκ προϋποθέτει τη γειτνίαση παράκτιων περιοχών, πράγμα που επιτρέπει το νησιωτικό σύμπλεγμα. Τα φυσικά αυτά στοιχεία απαντώνται στο Αιγαίο και στο Ιόνιο Πέλαγος και ευνοούν την ανάπτυξη του Γιώτινγκ στην Ελλάδα, καθώς η ακτογραμμή

ανέρχεται στα 16.000 χ.λ.μ., υπάρχουν 3000 περίπου νησιά και οι κλιματολογικές συνθήκες είναι κατάλληλες για ταξίδια με σκάφος.

## 1.5.1 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής αποτελείται από 4.800 περίπου ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη, σύμφωνα με τα στοιχεία των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Ο εν λόγω στόλος αποτελεί το μεγαλύτερο στόλο της Μεσογείου από πλευράς αριθμού σκαφών. Από το σύνολο του Ελληνικού στόλου, το 70% περίπου είναι ιστιοφόρα σκάφη, ενώ το υπόλοιπο 30% είναι μηχανοκίνητα. Τα σκάφη αυτά (τα οποία ανεξαρτήτως με το εάν επανδρώνονται ή μη, φέρουν την Ελληνική σημαία) είναι σε θέση, στην πλειοψηφία τους, να φιλοξενήσουν από 6 έως 12 άτομα<sup>6</sup>.

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα καλύπτει το 0,9% περίπου της ετήσιας τουριστικής κίνησης. Ενδεικτικά, από τους 10.000.000 τουρίστες περίπου που επισκέπτονται τη χώρα σε ετήσια βάση, οι 90.000 περίπου, αγοράζουν υπηρεσίες yachting. Σύμφωνα με τα ιστορικά δεδομένα των τελευταίων ετών, η **εντονότερη προσέλευση τουριστών** παρατηρείται κυρίως κατά τους μήνες **Απρίλιο - Οκτώβριο** κάθε έτους. Ειδικότερα, η αγορά των ναυλώσεων, μικρών και μεγάλων σκαφών, παρουσίασε μια συνεχή ανοδική πορεία κατά τη δεκαετία του 1990 και αρχές της δεκαετίας του 2000. Μάλιστα, ο συνολικός αριθμός των ναυλώσεων κατά την τελευταία πενταετία, εμφάνισε σωρευτική αύξηση ανώτερη του 40%. Σύμφωνα δε με εκτιμήσεις της αγοράς, ο αριθμός των ετήσιων ναυλώσεων δύναται να ανέλθει έως και τις 60.000 στο μέλλον, υπο ευνοϊκές συνθήκες αγοράς, και στα πλαίσια των συστηματικότερων προσπαθειών που καταβάλλονται από όλους τους φορείς για την ανάπτυξη του κλάδου στην Ελλάδα.

Μεγάλο είναι το μέρος των εσόδων της Ελλάδας που βασίζεται στον θαλάσσιο τουρισμό, καθώς η χώρα είναι ευρύτερα γνωστή για την καλή των υπηρεσιών που μπορεί να προσφέρει στους τουρίστες, σε συνδυασμό με τη φιλοξενία, την ποικιλία και την ποιότητα των τουριστικών της υποδομών (μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες, ακτοπολιτικές εταιρίες, εταιρίες αναψυχής, κ.λ.π.). Σήμερα, ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας κλάδος με αξιόλογα οικονομικά οφέλη και υψηλά περιθώρια ανάπτυξης, καθώς αποτελεί μια σημαντική πηγή εσόδων σε συνάλλαγμα. Απόδειξη αυτής της εξέλιξης αποτελεί το γεγονός ότι μερίδιο άνω του 90% των ναυλώσεων στην Ελλάδα, πραγματοποιείται κάθε χρόνο από αλλοδαπούς τουρίστες. Οι βασικοί χρήστες σκαφών αναψυχής προέρχονται από Ευρωπαϊκές χώρες, όπως τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ισπανία, την Ιταλία, κ.λ.π., ενώ μικρότερη συμμετοχή στη ζήτηση υπηρεσιών σκαφών αναψυχής εμφανίζουν οι αμερικανικές και ασιατικές αγορές.

---

<sup>6</sup> [www.iraj.gr/Yachting in Greece, 2005](http://www.iraj.gr/Yachting in Greece, 2005)

## 1.5.2 ΜΑΡΙΝΕΣ - ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ

Στην Ελλάδα λειτουργούν, σήμερα, 19 μαρίνες που διαθέτουν 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, προσφέροντας κάποιες από αυτές συγχρόνως, υπηρεσίες υψηλού επιπέδου<sup>7</sup>. Τα τελευταία χρόνια, ο Ε.Ο.Τ. και ορισμένες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολιάς και συναφών υπηρεσιών για σκάφη, κατά μήκος των ελληνικών ακτών, πρόγραμμα που βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό τρόπο και υπό τις ασφαλέστερες συνθήκες τις ανάγκες των τουριστών, που φθάνουν στην Ελλάδα από τη θάλασσα.

### **- Μαρίνες - Υποδομή ελλιμενισμού και συντήρησης σκαφών αναψυχής**

Τα κρουαζιερόπλοια και τα μεγάλα σκάφη αναψυχής χρησιμοποιούν τα λιμάνια τα οποία χρησιμοποιεί ο εμπορικός στόλος και εξυπηρετούνται από τις λιμενικές υπηρεσίες των τουριστικών προορισμών. Τα μικρού όμως και μεσαίου μεγέθους σκάφη αναψυχής (yachts και φουσκωτά) χρειάζονται ειδική υποδομή ελλιμενισμού και συντήρησης. Η υποδομή αυτή υπάρχει στις λεγόμενες μαρίνες.

Η Μαρίνα<sup>8</sup> είναι ένας ειδικός χώρος προσάραξης και ελλιμενισμού μικρών ή μεγαλύτερων σκαφών που διενεργούν θαλάσσιο τουρισμό και πληρώνουν κάποια μνημιαία, εξαμηνιαία ή και ετήσια συνδρομή ανάλογα με τα μέτρα τους.

Μαρίνα στα ιταλικά και ισπανικά σημαίνει ακτή της θάλασσας. Κατ' επέκταση σημαίνει προκουμαία εκφόρτωσης, αποβάθρα και δεξαμενή επισκευής πλοίων. Στην καθομιλουμένη, μαρίνα σημαίνει ένα περιφραγμένο υπο τύπο λιμανιού χώρο, που διαθέτει αγκυροβόλια για μικρά και μεσαία σκάφη αναψυχής, εγκαταστάσεις επισκευής και συντήρησης αυτών των σκαφών, υπηρεσίες εφοδιασμού και φύλαξης τους και διάφορες άλλες βοηθητικές υπηρεσίες.

<sup>7</sup> [www.eot.gr/ταξιδιωτικός\\_οδηγός](http://www.eot.gr/ταξιδιωτικός_οδηγός).

<sup>8</sup> Περικλής Ν. Λύτρας, "5 Γλωσσο Ερμηνευτικό Λεξικό τουριστικών όρων", Β' Έκδοση, Εκδόσεις "INTERBOOKS", Αθήνα 1997.

Συγκεκριμένα, μια τυπική μεσαιού μεγέθους μαρίνα διαθέτει:

- Λιμενοβραχίονα ικανό να προστατεύει το χώρο της μαρίνας από τον κυματισμό της θάλασσας,
- Θέσεις ελλιμενισμού σκαφών,
- Θέσεις διαχείμασης σκαφών,
- Παροχές νερού και ηλεκτρικού ρεύματος σε κάθε θέση,
- Γερανούς ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών μεγάλης ανυψωτικής δύναμης,
- Γλίστρες (επικλινείς θέσεις όπου τα ρυμουλκούμενα από οχήματα σκάφη - με ειδικά trailers – γλιστρούν και μπαίνουν στο νερό της θάλασσας),
- Συνεργεία συντήρησης και επισκευής σκαφών,
- Πρατήριο υγρών καυσίμων για τα σκάφη,
- Καταστήματα ναυτιλιακών ειδών και πιθανώς ένα εμπορικό κέντρο,
- Ευκολίες προσπέλασης (δρόμοι, εγγύτητα με κόμβους συγκοινωνιών, σύνδεση με παράκτιους σταθμούς κ.λ.π),
- Κατάλληλη σήμανση, φωτισμό και εσωτερικό κυκλοφοριακό δίκτυο,
- Υπηρεσίες φύλαξης χώρου και σκαφών επί 24ωρου βάσεως,
- Βοηθητικούς χώρους όπως χώρους υποδοχής, θέσεις parking οχημάτων και εστιατόρια,
- Διοικητικές υπηρεσίες και χώρους επαγγελματικών ενώσεων,
- Καρτοτηλέφωνο, ασυρμάτους και επικοινωνιακό δίκτυο εκτάκτων αναγκών,
- Υπηρεσίες περισυλλογής και απόρριψης απορριμμάτων,
- Πυροσβεστικές υπηρεσίες,
- Ικανό, αρκετό, καλά εκπαιδευμένο και πρόθυμο προσωπικό διαχείρισης της μαρίνας και εξυπηρέτησης πελατών υψηλών απαιτήσεων.

Οι υπάρχουσες μαρίνες στη χώρα μας, που διεκδικεί μια ξεχωριστή θέση στον κατάλογο των τουριστικών προορισμών του θαλάσσιου τουρισμού, είναι δυστυχώς και λίγες στον αριθμό και ελλιπής στην οργάνωσή τους. Όσες κατασκευάζονται με χρηματοδότηση της ΕΕ και με επίβλεψη του ΕΟΤ, δεν έχουν περατωθεί ακόμα

Οι υπάρχουσες μαρίνες δεν υπερβαίνουν τις 20 και καλύπτουν μόνο το 50% της υπάρχουσας ζήτησης. Κι όλα αυτά όταν η γειτονική Τουρκία, που μας ανταγωνίζεται στο θαλάσσιο τουρισμό, όπως και η Ιταλία και η Ισπανία, διαθέτουν περισσότερες και καλύτερα οργανωμένες μαρίνες και εκτελούν επείγοντα προγράμματα κατασκευής νέων.

## **- Αγκυροβόλια**

Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, 3.000 περίπου σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στους ελληνικούς λιμένες. Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη. Στα περισσότερα από αυτά τα λιμάνια παρέχονται βασικές ευκολίες και στοιχειώδεις εξυπηρετήσεις προς τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Τέτοια λιμάνια έχουν δημιουργηθεί στο Μικρολίμανο του Πειραιά, στην Αίγινα, στον Πόρο, στην Ύδρα, στις Σπέτσες, στο Ναύπλιο, στο Γύθειο, στην Πύλο, στη Ζάκυνθο, στην Ιθάκη, στην Κεφαλονιά, στη Λευκάδα, στους Παξούς, στην Ίο, στη Μύκονο, στην Πάτμο, στη Σύμη, στη Σάμο, στο Πλωμάρι Λέσβου, στη Χίο και αλλού.

## **- Λιμενικά τέλη**

Οι εμπορικοί λιμένες εποπτεύονται από τις κατά τόπους **λιμενικές αρχές**. Τα σκάφη αναψυχής, που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της χώρας, υποχρεώνονται στη καταβολή λιμενικών τελών, που καθορίζονται με κανονιστικές πράξεις του αρμόδιου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). Τα τέλη ελλιμενισμού καταβάλλονται στα κατά τόπους Λιμεναρχεία υπέρ του Λιμενικού Ταμείου και υπολογίζονται με βάση ένα πλήθος παραγόντων, οι οποίοι αναφέρονται σε επόμενο κεφάλαιο.

## **- Προμήθειες**

**Καύσιμα** : Τα diesel καύσιμα διατίθενται στα σκάφη αναψυχής σε πολλά λιμάνια της χώρας κυρίως με βυτιοφόρα οχήματα, με μέριμνα των κατά τόπους λιμεναρχείων. Οι περισσότερες εταιρείες πετρελαιοειδών διαθέτουν σήμερα οργανωμένο παράκτιο δίκτυο σταθμών πετρελαίου, εγκατεστημένων στα νησιά και στα ηπειρωτικά παράλια της χώρας, ικανών να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες ανεφοδιασμού των σκαφών σε καύσιμα σε κάθε γεωγραφική περιοχή. Επιπλέον, ορισμένες απ' αυτές τις εταιρείες έχουν κατασκευάσει ειδικά μικρά δεξαμενόπλοια, ικανά να μεταφέρουν μαζί με τα καύσιμα και βυτιοφόρο,

δημιουργώντας κατ' αυτό το τρόπο πλωτές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των σκαφών. Στα μεγαλύτερα λιμάνια της χώρας τα καύσιμα χρεώνονται στις τρέχουσες τιμές. Στις πιο απομακρυσμένες περιοχές στην τιμή προστίθεται μια μικρή επιβάρυνση, προκειμένου να καλυφθεί το επιπλέον κόστος μεταφοράς.

Τα σκάφη όλα ανεξαιρέτως είναι υποχρεωμένα να προμηθεύονται diesel κίνησης, το οποίο έχει το φυσικό υποκίτρινο χρώμα του πετρελαίου (αχρωμάτιστο).

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

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

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

**Λοιποί ανεφοδιασμοί - τροφοδοσίες - εξοπλισμοί** : Όσον αφορά τους ανεφοδιασμούς σε τροφοεφόδια, πάγο, υγραέριο και άλλα αγαθά, η προμήθειά τους μπορεί να πραγματοποιηθεί στα περισσότερα λιμάνια της χώρας από ιδιώτες ή μέσω των οργανωμένων δικτύων των εταιρειών πετρελαιοειδών.

## **- Επισκευές**

Στις περισσότερες ελληνικές παράκτιες περιοχές και κοντά στα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας καθώς και εκείνα των μεγαλύτερων ελληνικών νησιών, πραγματοποιούνται επισκευές όλων των ειδών ευρείας έκτασης και κάθε είδους

εξυπηρετήσεις σκαφών. Στα μικρότερα λιμάνια και στα πιο απομακρυσμένα μικρά νησιά υπάρχουν δυνατότητες επισκευής μερικών ειδών μέτριας ή μικρής έκτασης.

Σημεία που πρέπει να προσεχθούν με βάση την ελληνική νομοθεσία<sup>9</sup>:

- Τα σκάφη αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, είτε υπό ελληνική είτε υπό ξένη σημαία **δεν δικαιούνται** να παραλαμβάνουν ατελώς αγαθά εξοπλισμού και εφοδιασμού, όπως καύσιμα, λιπαντικά, τροφοεφόδια και λοιπά είδη διατροφής.
- Τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία **δικαιούνται** να παραλαμβάνουν ατελώς μόνο καύσιμα, μέσα από τις διαδικασίες επιστροφής του ειδικού φόρου κατανάλωσης πετρελαιοειδών, που αποδεδειγμένα χρησιμοποιήθηκαν σαν καύσιμα για επαγγελματική χρήση. Τα ίδια σκάφη δεν δικαιούνται να παραλαμβάνουν ατελώς τροφοεφόδια και λοιπά αγαθά.

**Σημείωση:** Η σχετική νομοθεσία, που διαμορφώθηκε πρόσφατα στα πλαίσια εναρμόνισης της ελληνικής νομοθεσίας με την ευρωπαϊκή κοινοτική πολιτική, ενδέχεται να υποστεί διαφοροποιήσεις στα θέματα αυτά.

Παρακάτω, στον Πίνακα 1.2, παρατίθενται οι κυριότερες μαρίνες της Ελλάδας συμπεριλαμβανομένης εκτός της τοποθεσίας, της χωρητικότητας και του φορέα διαχείρισης καθεμιάς:

---

<sup>9</sup> "Ιεραρχική αξιολόγηση των προϋποθέσεων για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού. Περίπτωση μελέτης στα Δωδεκάνησα", Διπλωματική εργασία Κου Μιχαήλ Ν. Διακομιχάλη, για το μεταπτυχιακό πρόγραμμα "Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές εμπόριο - ΝΑ.Μ.Ε. ", Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Σχολή Επιστημών Διοίκησης, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Σεπτέμβριος 2006, Χίος, σελ. 66.

**Πίνακας 1.2:** Οι κυριότερες μαρίνες στην Ελλάδα

ΟΝΟΜΑ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
<a href="#">ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ</a>	Άγιος Νικόλαος, Λασιθίου	250	ΔΗΜΟΣ
<a href="#">ΑΛΙΜΟΣ</a>	Άλιμος, Αττικής	950	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
<a href="#">ΑΡΕΤΣΟΥ</a>	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκης	300	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
<a href="#">ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (ΑΚΤΙΟ)</a>	Άκτιο, Αιτωλοακαρνανίας	136	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΝΑΥΠΗΓΟΠΛΑΣΤΙΚΗ Α.Ε.
<a href="#">ΚΩΣ</a>	Κως, Δωδεκανήσου	250	ΔΗΜΟΣ
<a href="#">ΦΛΟΙΣΒΟΣ</a>	Αθήνα, Αττικής	247	Lamda TechnOL Flisvos Marina S.A.
<a href="#">ΓΛΥΦΑΔΑ</a>	Γλυφάδα, Αττικής	780	ΔΗΜΟΣ
<a href="#">ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ</a>	Κέρκυρα, Κερκύρας	850	ΙΔΙΩΤΗΣ - Ι.Κ.Ε.
<a href="#">ΚΑΛΑΜΑΤΑ</a>	Καλαμάτα, Μεσσηνίας	300	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.
<a href="#">ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ</a>	Μανδράκι, Δωδεκανήσου	115	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
<a href="#">ΜΕΘΑΝΑ</a>	Μέθανα, Αττικής	70	ΔΗΜΟΣ
<a href="#">OLYMPIC MARINE ΔΑΥΡΙΟ</a>	Ελληνικό, Αττικής	685	ΙΔΙΩΤΗΣ - OLYMPIC MARINE S.A.
<a href="#">ΠΑΤΡΑ</a>	Πάτρα, Αχαΐας	450	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
<a href="#">ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ</a>	Πόρτο Καρράς, Χαλκιδικής	175	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ Α.Ε.
<a href="#">ΠΟΡΤΟ ΣΑΝΗ</a>	Σανή, Χαλκιδικής	100	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΣΑΝΗ Α.Ε.
<a href="#">ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ</a>	Βουλιαγμένη, Αττικής	115	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
<a href="#">ΒΟΥΝΑΚΙ</a>	Βουνάκι, Αιτωλοακαρνανίας	70	ΙΔΙΩΤΗΣ - ΣΤΑΧΤΙΑΡΗΣ - ΑΧΕΙΜΑΣΤΟΣ Α.Ε.
<a href="#">ΕΥΛΟΚΑΣΤΡΟ</a>	Άγιος Ιωάννης, Κορινθίας	220	ΔΗΜΟΣ
<a href="#">ΖΕΑ</a>	Πειραιάς, Αττικής	650	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Πηγή : tourismgreek.net

Αρκετές από τις Ελληνικές μαρίνες, είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα "Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης"<sup>10</sup>. Στον παρακάτω Πίνακα παρατίθεται το σύνολο των βραβευμένων ελληνικών ακτών και μαρίνων κάθε χρόνου από το έτος 1988 έως και το έτος 2007:

<sup>10</sup> Η "Γαλάζια Σημαία" είναι διεθνές σύμβολο ποιότητας, το πιο γνωστό, ίσως, περιβαλλοντικό σύμβολο στον κόσμο, και απονέμεται από το 1987 σε όσες ακτές και μαρίνες πληρούν τις αυστηρές προϋποθέσεις του. Δεν αρκεί οι ακτές να διαθέτουν μόνο την επιθυμητή ποιότητα των νερών κολύμβησης. Πρέπει να τηρούνται τα 29 συνολικά κριτήρια, που αναφέρονται σε καθαριότητα, οργάνωση, πληροφόρηση, ασφάλεια λουομένων και επισκεπτών και προστασία του περιβάλλοντος της ακτής και του παράκτιου χώρου. Από [www.eurocharity.gr](http://www.eurocharity.gr).

**Πίνακας 1.3:** Σύνολο βραβευμένων ελληνικών ακτών και μαρίνων

<b>Έτος</b>	<b>Ακτές</b>	<b>Μαρίνες</b>
<b>1988</b>	7	8
<b>1989</b>	6	8
<b>1990</b>	82	6
<b>1991</b>	178	8
<b>1992</b>	235	5
<b>1993</b>	237	7
<b>1994</b>	287	4
<b>1995</b>	282	4
<b>1996</b>	311	4
<b>1997</b>	311	5
<b>1998</b>	326	7
<b>1999</b>	318	9
<b>2000</b>	319	8
<b>2001</b>	351	8
<b>2002</b>	354	7
<b>2003</b>	373	5
<b>2004</b>	378	7
<b>2005</b>	383	5
<b>2006</b>	404	5
<b>2007</b>	428	9

Πηγή: [www.eurocharity.gr](http://www.eurocharity.gr)

### **1.5.3 ΟΙ ΜΑΡΙΝΕΣ ΠΟΥ ΦΙΛΟΞΕΝΟΥΝ ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Όπως έχει προαναφερθεί, σήμερα στην Ελλάδα λειτουργούν περίπου 19 οργανωμένες μαρίνες σκαφών αναψυχής, κάποιες εκ τω οποίων προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου στους εγχώριους και αλλοδαπούς τουρίστες. Αρκετές από αυτές, όπως έχει επίσης προαναφερθεί, είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης, το οποίο αποτελεί μια σημαντική αναγνώριση που εξασφαλίζει αξιοπιστία και κύρος στις μαρίνες, και κατά συνέπεια προσελκύει νέους υποψήφιους πελάτες τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό.

Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές μαρίνες στην Ελλάδα διοικούνται αποκλειστικά από τις εταιρίες θαλάσσιου τουρισμού (yachting), ενώ οι μεγαλύτερες εκ των εταιριών αυτών διαθέτουν ήδη ιδιόκτητες μαρίνες σε όλη την Ελλάδα (όπως στο Ιόνιο πέλαγος, το Αιγαίο πέλαγος, τα Παράλια της Ηπειρωτικής Ελλάδας, κ.λ.π.), για την καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των πελατών τους.

Τα τελευταία χρόνια, ο Ε.Ο.Τ. και ορισμένες από τις διοικητικές περιφέρειες της Ελλάδας, προώθησαν τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολιάς και συναφών υπηρεσιών yachting για την καλύτερη εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής. Υπό το πρίσμα αυτό σήμερα, οι θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν στα σκάφη οι δημόσιες και ιδιωτικές μαρίνες αυξάνονται συνεχώς, ενώ κατασκευάζονται ολοένα και περισσότερες προβλήτες και κυματοθραύστες, ώστε οι μαρίνες να αποτελούν όσο το δυνατόν πιο ασφαλείς και οργανωμένους χώρους φιλοξενίας για τα τουριστικά σκάφη.

#### **1.5.4 ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), το προφίλ των τουριστών που επιλέγουν τις υπηρεσίες yachting στην Ελλάδα αφορά κυρίως σε αλλοδαπούς τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Πιο συγκεκριμένα, την ίδια στιγμή που ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα παραμονής, οι τουρίστες που έρχονται στην Ελλάδα με σκοπό να κάνουν θαλάσσιο τουρισμό δαπανούν περίπου 120 δολάρια ανά ημέρα παραμονής ανά άτομο<sup>11</sup>.

Η οικονομική ανάπτυξη του κλάδου αλλά και τα οφέλη της Ελλάδας από το yachting αναμένονται να ενισχυθούν περαιτέρω στο μέλλον, μέσω μιας σειράς παραγόντων που συνδέονται με την αναβάθμιση της εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό. Στον εκσυγχρονισμό της εικόνας της χώρας προς το διεθνές περιβάλλον, συνέβαλαν καθοριστικά τόσο οι επιτυχημένοι Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας κατά το 2004, όσο και η μετέπειτα ενδυνάμωση της νέας Ελληνικής πραγματικότητας από το Υπουργείο Τουρισμού, μέσω μιας έντονης διαφημιστικής προβολής στα ξένα μέσα μαζικής ενημέρωσης με το σλόγκαν: "Wonderful Greece".

Με αυτόν τον τρόπο, αναδείχτηκε και αναδεικνύεται αποτελεσματικότερα το νέο πρόσωπο της Ελλάδας, καθώς και οι προοπτικές ή ευκαιρίες που μπορεί να προσφέρει η χώρα σε κάθε ξένο τουρίστα, αλλά και τον επιχειρηματία.

Επισημαίνεται ότι στα ευρύτερα έσοδα που αφορούν στις ναυλώσεις και κατευθύνονται προς την Ελληνική οικονομία, θα πρέπει να συνυπολογισθούν τόσο οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι ναυλωτές (ενοικιαστές των σκαφών αναψυχής) κατά την παραμονή τους στην Ελλάδα (αποτελούν έσοδα των ίδιων των εταιριών του κλάδου), όσο και τα έσοδα που

---

<sup>11</sup> [www.iraj.gr/Yachting in Greece, 2005](http://www.iraj.gr/Yachting in Greece, 2005)

προέρχονται από μια σειρά επαγγελματιών ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του Ελληνικού yachting (όπως για παράδειγμα, έσοδα που συνδέονται με την κατανάλωση καυσίμων, τις υπηρεσίες διασκέδασης ή αναψυχής, κ.λ.π.).

Πάντως, η μεγιστοποίηση όλων αυτών των ωφελειών θα προέλθει κυρίως από τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ίδιων των εταιριών του κλάδου yachting στην Ελλάδα. Κατά τα τελευταία χρόνια, οι εταιρίες του κλάδου εντατικοποιούν τις προσπάθειές τους για την ταχύτερη ανανέωση του στόλου τους (πώληση και αγορά νέων μοντέρνων σκαφών κάθε 4-5 χρόνια), καθώς και παροχή ολοκληρωμένου πακέτου υπηρεσιών (διαχείριση ιδιόκτητων ή μισθωμένων μαρίνων ανά την Ελλάδα).

### 1.5.5 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός, αφορούν κυρίως σε θέματα υποδομής και οργάνωσης των συνολικών υπηρεσιών του. Σύμφωνα με τους εκπροσώπους των εταιριών σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, εφόσον τα προβλήματα αυτά επιλυθούν στο κοντινό μέλλον, οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου καθίστανται αναμφισβήτητα μεγάλες, ιδιαίτερα μετά την ανεπανάληπτη προβολή της Ελλάδας με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.

Ένα πρώτο σημαντικό πεδίο προβληματισμού για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού κλάδου yachting έγκειται στις μαρίνες σκαφών, και ειδικότερα στην πληρότητα, τον εκσυγχρονισμό και την ασφάλεια αυτών, καθώς σύμφωνα με τις απόψεις που κατά καιρούς έχουν εκφραστεί δημοσίως από αρκετούς παράγοντες του κλάδου, παρουσιάζεται μια σημαντική έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων ελλιμενισμού. Όσον αφορά στην υποδομή που έχει δημιουργηθεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα, εκτιμάται ότι υπάρχουν **15.850** περίπου θέσεις σκαφών αναψυχής, εκ των οποίων οι **14.400** θέσεις ανήκουν σε μαρίνες, οι **1.360** περίπου θέσεις ανήκουν σε καταφύγια τουριστικών σκαφών, και οι υπόλοιπες **90** περίπου θέσεις σε ξενοδοχειακούς λιμένες<sup>12</sup>. Ένα άλλο καίριο πρόβλημα για τον Ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό αποτελεί ο σχετικά περιορισμένος αριθμός εταιριών επαγγελματιών σκαφών αναψυχής. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στην Ελληνική Αγορά υπάρχουν 100 περίπου εταιρίες εκμεταλλεύσεως σκαφών και συναφών πλοίων, εκ των οποίων όμως, μόνο το 1/3 περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15

<sup>12</sup> www.iraj.gr/Yachting in Greece, 2005

μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Κατά το παρελθόν, ο αριθμός των εταιριών αυτών μεταβαλλόταν είτε ανοδικά είτε καθοδικά, αναλόγως με το μέγεθος της ναυλαγοράς, ενώ σε δύσκολες συγκυρίες, κάποιες από τις επιχειρήσεις αυτές αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν από τον κλάδο.

Επίσης, τα τελευταία χρόνια, ο αριθμός των απασχολουμένων στις επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζει μια έντονη διακύμανση, έχοντας ανέλθει κατά καιρούς έως και το επίπεδο των 50.000 ατόμων. Στο πλαίσιο αυτό, οι κλαδικές εταιρίες αρχίζουν να καταβάλουν συστηματικότερες προσπάθειες βελτίωσης του τεχνολογικού εξοπλισμού τους, προκειμένου να καλύψουν το πρόβλημα του ελλειπούς - κυρίως τεχνικού - προσωπικού. Επισημαίνεται ότι για τον υπολογισμό του πραγματικού αριθμού των απασχολουμένων στον κλάδο, θα πρέπει να συμπεριληφθούν και οι διάφοροι επαγγελματίες, το αντικείμενο εργασίας των οποίων έχει άμεση σχέση με την υποστήριξη του yachting. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι τεχνικοί ναυαγοσωστικών μονάδων, βιοτεχνιών εξοπλισμού, επιχειρήσεων ανεφοδιασμού, κ.λ.π.

Συνοπτικά, τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος της ενοικίασης σκαφών αναψυχής είναι τα εξής :

- Σημαντική αύξηση των τελών των μαρίνων,
- Οργανωτικές ελλείψεις στις Ελληνικές μαρίνες,
- Έλλειψη τουριστικής νοοτροπίας,
- Ελλιπή κίνητρα για την ανανέωση του στόλου των επιχειρήσεων,
- Ανεπαρκής ναυτική παιδεία,
- Έλλειψη εξειδικευμένων ομάδων για την παροχή τεχνικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου,
- Απουσία σύγχρονης νομοθεσίας σχετικά με τον θαλάσσιο τουρισμό.

### 1.5.6 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Οι Ελληνικές εταιρίες σκαφών αναψυχής επενδύουν ένα μεγάλο μέρος των εσόδων τους στην αντικατάσταση των τουριστικών σκαφών τους ανά 4-5 χρόνια με νέα, υπερσύγχρονα μοντέλα, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις υψηλές απαιτήσεις των πελατών τους, οι οποίοι στο μεγαλύτερο μέρος τους προέρχονται από το εξωτερικό. Επίσης, στην προσπάθεια προσέλκυσης υψηλής εισοδηματικής τάξης πελατείας, οι εν λόγω εταιρίες συμμετέχουν κάθε χρόνο σε διεθνή Ναυτικά Σαλόνια, δηλαδή σε εκθέσεις που παρουσιάζουν τις υπηρεσίες τους, καθώς και τα νέα προηγμένα μοντέλα σκαφών αναψυχής, και συνεπώς έρχονται σε αμεσότερη επαφή τόσο με τους υποψήφιους πελάτες, όσο και με άλλους επιχειρηματικούς φορείς. Οι κρατήσεις yachting από τα ενδιαφερόμενα μέρη αρχίζουν το φθινόπωρο κάθε έτους για το επόμενο καλοκαίρι, και ήδη από τις αρχές κάθε χρονιάς, οι Ελληνικές εταιρίες yachting γνωρίζουν σε σημαντικό βαθμό την προβλεπόμενη πορεία των εσόδων τους για τη συγκεκριμένη ετήσια περίοδο.

Κατά τα τελευταία χρόνια, ο Κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού στην ευρύτερή του διάσταση, παρουσιάζει μια καθοδική πορεία σε επίπεδο κερδοφορίας, λόγω, μεταξύ των άλλων, της γενικότερης οικονομικής δυστοκίας που παρατηρείται τόσο στην Ελλάδα όσο και στη Δυτική Ευρώπη, της μείωσης της πραγματικής αγοραστικής δύναμης στην εγχώρια οικονομία, και της αύξησης του κόστους ναυλώσεων.

### 1.5.7 Η ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΡΙΕΣ ΧΩΡΕΣ

Συγκριτικό πλεονέκτημα της Ελλάδας θεωρείται ο νησιωτικός πλουραλισμός και ο μεγάλος αριθμός ακτών που διαθέτει<sup>13</sup>. Το πλεονέκτημα αυτό δεν φαίνεται να έχει εκμεταλλευτεί η Ελλάδα, της οποίας η υποδομή σε μαρίνες υπολείπεται ακόμη και αυτής των χωρών με σημαντικά μικρότερο θαλάσσιο πλούτο. Είναι επίσης χαρακτηριστικό ότι η Τουρκία, με ανάλογης εποχικότητας τουριστικό προϊόν με την Ελλάδα, διαθέτει 2,5 μαρίνες

---

<sup>13</sup> Αναστάσιος Κ. Τσίτουρας Ph.D, "Η εποχικότητα του τουρισμού στην Ελλάδα και τις ανταγωνίστριες χώρες", Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων, Αθήνα 1998.

ανά ένα εκατομμύριο τουρίστες έναντι 1,5 της Ελλάδας και 1.230 θέσεις ελλιμενισμού θαλαμηγών έναντι 634 της Ελλάδας ανά ένα εκατομμύριο τουρίστες.

Το 2<sup>ο</sup> στοιχείο που αφορά τον θαλάσσιο τουρισμό είναι η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρουν οι μαρίνες. Στις μαρίνες των ανταγωνιστριών χωρών προσφέρεται φύλαξη και περιφρούρηση των χωρών, αξιόλογο εύρος συμπληρωματικών υπηρεσιών και περιβάλλον που δεν θυμίζει την υποβάθμιση που επικρατεί στις μαρίνες του Ελληνικού χώρου.

Σύμφωνα με έρευνα που διεξήγαγε η HELLASTAT A.E.<sup>14</sup> (Ελληνική Εταιρία Στατιστικών & Οικονομικών Πληροφοριών) τον Μάιο του 2007, προκύπτει πως η ολοένα και μεγαλύτερη διείσδυση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος στις αγορές του εξωτερικού διαπιστώνεται και από τη σύγκριση των αφίξεων μεταξύ της Ελλάδος και των άμεσα ανταγωνιστικών χωρών. Βάσει των διαθέσιμων στοιχείων για το 2006, η Ελλάδα - όπως και η Πορτογαλία - αύξησε τον αριθμό τουριστών της με ρυθμό ταχύτερο σε σύγκριση με την Ισπανία (+4,9%), την Ιταλία (+4,5%), την Κροατία (+0,8%) και την Τουρκία (-6,0%), που αντιμετωπίστηκε με καχυποψία λόγω της γρίπης των πτηνών.

Οι λίγες υπό ιδιωτική διαχείριση ελληνικές μαρίνες προσφέρουν υπηρεσίες εφάμιλλες των άμεσων ανταγωνιστριών τους στην Αδριατική και στην ανατολική Μεσόγειο, κυρίως Κροατία, Ιταλία και Τουρκία. Αν και οι συγκεκριμένες χώρες στερούνται του πλούτου της ακτογραμμής, της ποικιλίας και του αριθμού των νησιών της Ελλάδος, έχουν καταφέρει να δημιουργήσουν περισσότερες μαρίνες από αυτήν, παρέχοντας υψηλό επίπεδο υπηρεσιών. Εκτός ανταγωνισμού βρίσκονται οι εγκαταστάσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής που τελούν υπό διαχείριση από τον ευρύτερο δημόσιο τομέα, καθώς συχνά παρουσιάζουν ελλείψεις σε υποδομές και προσωπικό, περιορισμένη συντήρηση των λιμενικών εγκαταστάσεων κ.α..

Οι μαρίνες στις ανταγωνιστικές χώρες δίδουν ιδιαίτερη έμφαση σε υπηρεσίες υποδοχής των πελατών τους και ακολουθούν δυναμικές μεθόδους προώθησης πωλήσεων. Σημαντικότερος ανταγωνιστής της Ελλάδος στον κλάδο των μαρίνων είναι αναμφισβήτητα η Κροατία, η οποία διαθέτει περίπου 50 σύγχρονες μαρίνες συνολικής χωρητικότητας 13.200 θέσεων ελλιμενισμού και 4.500 θέσεων διαχείμασης σκαφών. Σε κάθε περίπτωση, αξιόλογα επενδυτικά προγράμματα ανάπτυξης θαλάσσιου τουρισμού έχουν υλοποιηθεί τα τελευταία χρόνια και στην Τουρκία.

---

<sup>14</sup> [www.mediashipping.gr](http://www.mediashipping.gr).

Στη θαλάσσια επικράτεια της χώρας υπάρχουν συνολικά περισσότεροι από 1.250 λιμένες κάθε κατηγορίας, με τις υπό ιδιωτική εκμετάλλευση μαρίνες, μαζί με όσες εκτιμάται ότι παραχωρηθούν σε ιδιώτες το 2007, να μη ξεπερνούν τις 30.

Τόσο η Τουρκία όσο και η Κροατία αυξάνουν κάθε χρόνο τόσο τον αριθμό των μαρίνων τους όσο και τις αφίξεις των τουριστικών σκαφών και άρα και τα έσοδά τους<sup>15</sup>. Η Ιταλία διαθέτει επίσης ένα πολύ καλό δίκτυο μαρίνων προσελκύοντας τουρίστες από όλο τον κόσμο. Και βέβαια η χώρα με το καλύτερο δίκτυο μαρίνων είναι η Γαλλία, η οποία στην Κυανή Ακτή διαθέτει μια μαρίνα ανά 1.000 μέτρα.

## 1.6 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Κρουαζιέρα σημαίνει ένα **ταξίδι αναψυχής με ένα ειδικό επιβατηγό πλοίο, που ονομάζεται κρουαζιερόπλοιο**. Το κρουαζιερόπλοιο στην πραγματικότητα είναι ένα πλωτό ξενοδοχείο που έχει τη δυνατότητα να προσφέρει όλα τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που προσφέρει ένα κανονικό ξενοδοχείο. Το τουριστικό ταξίδι με ένα κρουαζιερόπλοιο είναι ένα προκαθορισμένο και καλά οργανωμένο ταξίδι που ακολουθεί ένα πρόγραμμα που περιλαμβάνει, το λιμάνι και την ώρα αναχώρησης, το πλουν που θα ακολουθήσει το πλοίο, τα λιμάνια που θα προσεγγίσει, τις ώρες παραμονής εκτός πλοίου, τον πλουν της επιστροφής και τον ακριβή χρόνο επιστροφής.

Η κρουαζιέρα συνδέει την ψυχαγωγία του επιβάτη στο κρουαζιερόπλοιο με την επίσκεψή του σε ένα ή περισσότερα κοσμοπολίτικα λιμάνια, ικανοποιώντας τη ανάγκη για γνωριμία με νέους τόπους και επαφή με πολιτισμούς. Η κρουαζιέρα είναι αμιγής δραστηριότητα αναψυχής. Το σύγχρονο κρουαζιερόπλοιο προσφέρει στον επιβάτη θάλασσα, ήλιο, ψυχαγωγία, και υπηρεσίες που διαφοροποιούνται από την απλή θαλάσσια μεταφορά που προσφέρει ντο επιβατηγό πλοίο.

Ο ταξιδιώτης έχει την δυνατότητα να πραγματοποιήσει κρουαζιέρες είτε μέσω οργανωμένων μεγάλων πολυτελών κρουαζιερόπλοιων είτε ενοικιάζοντας σκάφος το οποίο θα του επιτρέψει να επισκεφθεί σημεία και νησιά της Ελλάδας τα οποία βρίσκονται εκτός του συνηθισμένου δρομολογίου των μεγάλων οργανωμένων κρουαζιερόπλοιων. Τα ενοικιαζόμενα σκάφη αποτελούν δημοφιλή λύση για τη Ελλάδα. Προσφέρονται σε μεγάλη ποικιλία πολυτέλειας, τύπων και μεγεθών (Cruisers, Catamaran, Ιστιοπλοϊκά, Φουσκωτά

---

<sup>15</sup> [www.shipfriends.gr](http://www.shipfriends.gr).

σκάφη μεγάλου και μικρού μήκους κ.α.), ενώ περιλαμβάνουν όλο τον απαιτούμενο εξοπλισμό που προβλέπουν οι διεθνείς κανονισμοί για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Στην περίπτωση που ο ενδιαφερόμενος δεν διαθέτει το απαιτούμενο δίπλωμα που να του επιτρέπει να το κυβερνήσει μόνος του, οι εταιρείες μπορούν να διαθέσουν καπετάνιο (Skipper) ή και πλήρωμα. Μερικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον χώρο της ενοικίασης σκαφών αναψυχής παρουσιάζονται ενδεικτικά παρακάτω: Ghiolman Yachting , Kavas Yachting , Sea Crown Yachting , Hellenic Yacht Charters.

Οι κρουαζιέρες άρχισαν να γίνονται προσιτές και σε άλλα κοινωνικά στρώματα και όχι μόνο στην ανώτατη εισοδηματική τάξη, με την προσφορά κρουαζιέρων μικρότερης διάρκειας καθώς και την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας των κρουαζιερόπλοιων. Αποτέλεσμα των εξελίξεων αυτών υπήρξε η μείωση του μέσου όρου της ηλικίας των καταναλωτών κρουαζιέρας. Μάλιστα, έχουν δημιουργηθεί σύγχρονα προγράμματα κρουαζιέρας τα οποία συνδυάζουν παροχές και υπηρεσίες που απευθύνονται σε όλα τα μέλη μιας οικογένειας κάθε ηλικίας. Έτσι, υπάρχουν δραστηριότητες ειδικά για ενήλικους, άλλες για παιδιά, άλλες για εφήβους, άλλες για άτομα τρίτης ηλικίας, αλλά και δραστηριότητες που ενθαρρύνουν τη συμμετοχή όλων.

Η κοινωνικές εξελίξεις έχουν επιδράσει και στο χρόνο πραγματοποίησης μιας κρουαζιέρας. Η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας μειώθηκε, καθώς οι επιβάτες με μέσο εισόδημα αναζητούν ολιγοήμερες κρουαζιέρες με χαμηλότερο κόστος.

Με κοινωνικοοικονομικά κριτήρια οι θαλάσσιες κρουαζιέρες μπορούν να διακριθούν σε:

- **Τριήμερες κρουαζιέρες.** Αυτές πραγματοποιούνται στο τέλος της εβδομάδας, δηλ. τα Σαββατοκύριακα ή τις αργίες Συνήθως περιορίζονται στα χωρικά ύδατα ενός κράτους με την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε γειτονικά λιμάνια π.χ. κρουαζιέρα στα ελληνικά νησιά. Τα πλεονεκτήματα αυτής της μορφής κρουαζιέρας είναι το χαμηλό κόστος, η αποφυγή της κυκλοφοριακής κίνησης κατά την είσοδο και έξοδο από τα αστικά κέντρα και η απαλλαγή από το άγχος της αναζήτησης τρόπων διασκέδασης. Επίσης είναι ιδανικές για όσους για πρώτη φορά δοκιμάζουν αυτόν τον τρόπο τουρισμού.
- **Κρουαζιέρες μικρής διάρκειας.** Αυτές καλύπτουν τη χρονική περίοδο μιας εβδομάδας και πραγματοποιούνται μεταξύ λιμένων που βρίσκονται σε όμορες περιοχές. Οι κρουαζιέρες μικρής διάρκειας διακρίνονται σε *πενθήμερες* και *επταήμερες*. Οι πενήμερες πραγματοποιούνται συνήθως Δευτέρα ως Παρασκευή και

συνδυάζουν την προσέγγιση του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών χωρών π.χ. η κρουαζιέρα στο Αιγαίο πέλαγος που συνδυάζει Ελληνικά και Τουρκικά λιμάνια. Οι επταήμερες ή εβδομαδιαίες κρουαζιέρες συνήθως καλύπτουν όλη την εβδομάδα και είναι οι πλέον δημοφιλείς. Το κρουαζιερόπλοιο κατά τη διάρκεια αυτής της κρουαζιέρας προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών που πολλές φορές παρουσιάζουν πολιτιστικές διαφορές. Η επταήμερη κρουαζιέρα είναι διαδεδομένη στη Μεσόγειο θάλασσα όπου το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια της νότιας Ευρώπης, της βόρειας Αφρικής, της δυτικής Ασίας και νησιωτικών κρατών όπως είναι αυτά της Κύπρου και της Μάλτας.

- **Κρουαζιέρα μέσης διάρκειας (8-14 ημερών).** Πραγματοποιούνται στον Ειρηνικό και Ατλαντικό ωκεανό και συχνά συνδυάζουν προσεγγίσεις του κρουαζιερόπλοιου σε λιμάνια διαφορετικών ηπείρων. Πολλές φορές χαρακτηρίζονται ως “θεματικές κρουαζιέρες” επειδή η κρουαζιέρα εστιάζεται σε συγκεκριμένο θέμα π.χ. γαστρονομία, τέχνη, πολιτισμός κ.λ.π.
- **Κρουαζιέρα μακράς διάρκειας.** Αυτές υπερβαίνουν τις 15 ημέρες και συνήθως καλύπτουν το χρονικό διάστημα 3 εβδομάδων. Κατά την διάρκεια αυτών το κρουαζιερόπλοιο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών ηπείρων.

## **1.7 Ο ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

Παράκτιος τουρισμός είναι ο τουρισμός που έχει τουριστικό προορισμό τις ακτές της θάλασσας. Δηλαδή ο τουρισμός κατά τη διάρκεια του οποίου οι τουρίστες διαμένουν και διατρέφονται σε παράκτια τουριστικά θέρετρα και ξενοδοχεία και η κύρια δραστηριότητα εκδηλώνεται κοντά ή δίπλα στις ακτές και μέσα στα νερά των αιγιαλών και συνίσταται στην ενασχόλησή τους με τη θάλασσα, την άμμο, τον ήλιο και τα παράκτια παιχνίδια. Από τη φύση του ο παράκτιος τουρισμός είναι θερινός τουρισμός και αναπτύσσεται από τις αρχές Απριλίου μέχρι το τέλος Οκτωβρίου στις εύκρατες περιοχές του νότιου ημισφαιρίου, ενώ διαρκεί ολόκληρο το χρόνο στις ισημερινές και παραίσημερινές χώρες και στις χώρες της αιώνιας άνοιξης (Χαβάη, νησιά Καραϊβικής, Σεϋχέλλες κ.λ.π.).

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά του παράκτιου τουριστικού προϊόντος είναι η ζέστη, το εύκρατο κλίμα, η θάλασσα, οι ανοικτοί ορίζοντες και η δυνατότητα των τουριστών να κάνουν

θαλασσινά μπάνια και να ντύνονται ελαφρά. Και αυτά είναι τα χαρακτηριστικά που προσελκύουν τους τουρίστες που κατοικούν στις βόρειες χώρες.

Από πολύ νωρίς ο παράκτιος τουρισμός πήρε τη μορφή του μαζικού τουρισμού λόγω του μεγάλου αριθμού των τουριστών που προσέλκυσε. Σήμερα όταν γίνεται λόγος για μαζικό τουρισμό και για τις δυσμενείς επιδράσεις του, ο λόγος αφορά πρωτίστως το μαζικό παράκτιο τουρισμό και τις ανησυχητικές διαστάσεις που έχει πάρει σε ορισμένους παράκτιους τουριστικούς προορισμούς.

### 1.7.1 Η ΕΛΛΑΔΑ ΣΑΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η Ελλάδα θεωρείται σαν ένας από τους παραδείσους του παράκτιου τουρισμού λόγω των γεωγραφικών και κλιματολογικών της χαρακτηριστικών. Σαν χερσόνησος και σαν νησιωτική χώρα διαθέτει ακτές μήκους πάνω από 16.000 χλμ, δηλαδή το 1/3 περίπου των ακτών ολόκληρης της Μεσογείου που έχουν μήκος 46.000 χλμ.

Έχει πάνω από 3000 νησιά και νησίδες και το περιβάλλον του Αρχιπελάγους του Αιγαίου και του Ιονίου θεωρείται μοναδικό σε παγκόσμια κλίμακα. Πλήθος κόλπων, όρμων και ορμίσκων με σύγχρονα λιμάνια σε κάθε νησί και κατά μήκος των ακτών της ηπειρωτικής Ελλάδας, εξυπηρετούν τη θαλάσσια συγκοινωνία και τις ανάγκες των ακτών. Οι ακτές της είναι οι καθαρότερες ακτές της Ευρώπης και πλην ορισμένων εξαιρέσεων δεν αντιμετωπίζουν ακόμα προβλήματα μόλυνσης.

Το κλίμα της είναι εύκρατο και δεν παρουσιάζονται θερμοκρασιακές ακρότητες ούτε παρατηρούνται άλλα ακραία καιρικά φαινόμενα. Η ημερότητα του τοπίου της είναι χαρακτηριστική καθώς δεν διαθέτει αφιλόξενες για τον άνθρωπο περιοχές και οι φυσικοί της πόροι (προϊόντα γης, νερό, αέρας) θεωρούνται οι πιο άθροιστοι και αυθεντικοί της Ευρώπης. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά συνδυαζόμενα με την ευκολία των συγκοινωνιών από και προς τις χώρες της Ευρώπης, την γενικότερη υποδομή, που είναι ισάξια αυτής των λοιπών ανεπτυγμένων χωρών, και προ παντός με την παράκτια τουριστική υποδομή που είναι ικανή να φιλοξενήσει πάνω από 15 εκατομμύρια τουρίστες κάθε χρόνο, κατέστησαν την Ελλάδα, ιδανικό τόπο του παράκτιου τουρισμού.

Σήμερα το 90-95% της συνολικής τουριστικής δραστηριότητας που εκδηλώνεται από εσωτερικούς και εξωτερικούς τουρίστες αναφέρεται στον παράκτιο τουρισμό και οι

υπόλοιπες μορφές τουρισμού που συναντιόνται συνδυάζονται λίγο ή πολύ με παράκτιες δραστηριότητες.

### 1.7.2 ΤΟ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα καλύπτει έκταση περίπου 131.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων με το 20% αυτής να αντιστοιχεί στα περίπου 3.000 νησιά της. Η παράκτια ζώνη (απόσταση μέχρι 50 χλμ. από τη θάλασσα) "φιλοξενεί" το 85% του πληθυσμού, το 80% της βιομηχανίας, το 90% του τουρισμού, μεγάλο μέρος της γεωργίας και το σύνολο σχεδόν της αλιείας και των ιχθυοκαλλιεργειών.

Η Ελλάδα είναι ακόμα μια από τις πλούσιες σε βιοποικιλότητα χώρα, με πολλά ενδημικά είδη φυτών και ζώων, παρά τις πιέσεις που δέχεται το περιβάλλον, ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες. Η ελληνική παράκτια ζώνη χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλία ειδών (χλωρίδας και πανίδας), γεω-μορφολογικών χαρακτηριστικών, παραγωγικών οικοσυστημάτων αλλά και από συσσώρευση πλήθους ανθρώπινων δραστηριοτήτων (ψυχαγωγία, αστική και βιομηχανική ανάπτυξη, κτλ.). Οι κύριοι τύποι θαλάσσιων μεσογειακών οικοτόπων απαντώνται στην Ελλάδα, και χωρίζονται σε επτά ομάδες θαλάσσιων και παράκτιων οικοτόπων. Έχουν καταγραφεί και περιγραφεί 31 θαλάσσιοι και 132 παράκτιοι (ξηράς και υγροτόπων) τύποι φυτικών ειδών. Στις ελληνικές θάλασσες έχουν καταγραφεί περίπου 450 είδη ψαριών, ορισμένα από τα οποία είναι είδη τα οποία μετανάστευσαν τις τελευταίες δεκαετίες από τον Ινδικό Ωκεανό και την Ερυθρά Θάλασσα, μέσω της Διώρυγας του Σουέζ ή εξαιτίας των πλοίων. Σημαντική είναι και η παρουσία 12 ειδών δελφινιών και φαλαινών (κητώδη), από τη φάλαινα-φουσητήρα μέχρι το δελφίνι *Ziphius*.

Περίπου 110 άτομα της μεσογειακής φώκιας *Monachus monachus* ζουν ακόμα στις θάλασσες μας και βρίσκουν καταφύγιο πλέον σε απομακρυσμένες σπηλιές. Η θαλάσσια χελώνα *Caretta caretta* γεννάει τα αυγά της σε ένα αριθμό ελληνικών ακτών, ενώ δύο άλλα είδη θαλάσσιων χελωνών, η πράσινη χελώνα (*Chelonia mydas*) αλλά και η δερματοχελώνα (*Dermodochelus coriacea*) έχουν παρουσία στις ελληνικές θάλασσες. Εννέα (9) περιοχές έχουν χαρακτηριστεί ως Ειδικές Προστατευόμενες Περιοχές σύμφωνα με τη Συνθήκη της Βαρκελώνης (4ο Πρωτόκολλο). Από τις 238 περιοχές που έχουν προταθεί από την Ελλάδα για ένταξη στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Φυσικών Προστατευόμενων Περιοχών NATURA (ΦΥΣΗ)

2000, περίπου 120 περιέχουν θαλάσσιους και παράκτιους οικοτόπους καθώς και οικοτόπους για σημαντικά είδη. Πολλά νησιά και βραχονησίδες έχουν παρόμοιες περιοχές. Σημαντικές Περιοχές για τα πουλιά βρίσκονται κοντά στην παράκτια ζώνη.

### 1.7.3 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ Η ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ

Η αυξανόμενη πίεση στην παράκτια ζώνη είναι το σοβαρότερο, ίσως, περιβαλλοντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει τόσο η Μεσόγειος όσο και η Ευρώπη. Αν και σε κάποιους άλλους περιβαλλοντικούς τομείς διαπιστώνεται μια βελτίωση ή τουλάχιστον σταθεροποίηση της κατάστασης, στο θέμα του παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος όλα δείχνουν συνέχιση της επιδείνωσης. Οι παράκτιες περιοχές αντιμετωπίζουν πληθώρα προβλημάτων από τις ολοένα αυξανόμενες ανθρώπινες επεμβάσεις, όπως η μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων στις ακτές, η ρύπανση των κλειστών κόλπων και των θαλασσών γενικότερα με λύματα και κάθε είδους απόβλητα, η συρρίκνωση των φυσικών και αδόμητων παράκτιων περιοχών, η εξαφάνιση των οικολογικών χαρακτηριστικών των ακτών (παράκτια βλάστηση, αμμόλοφοι, υγρότοποι κ.α).

### 1.7.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Μέχρι στιγμής η διαμόρφωση και εφαρμογή παράκτιας πολιτικής είναι αδύναμη στη χώρα μας. Τα σχέδια διαχείρισης του παράκτιου περιβάλλοντος -όταν υπάρχουν- δεν έχουν αποτελεσματική εφαρμογή, ενώ συχνά είναι με ευθύνη της κεντρικής αλλά και της τοπικής διοίκησης που υποβαθμίζονται αντί να προστατεύονται οι παράκτιες περιοχές. Ένα μεγάλο ποσοστό των κανονιστικών ρυθμίσεων δεν έχει εφαρμοστεί ή έχει παραγκωνιστεί μετά από μια περίοδο εφαρμογής.

Δεν υπάρχει ενιαίο και ικανοποιητικό νομικό πλαίσιο για την ολοκληρωμένη (βιώσιμη) διαχείριση της παράκτιας ζώνης, παρά την ύπαρξη ορισμένων νόμων όπως ο 2344/40 για τον αιγιαλό, ο οποίος αναθεωρήθηκε το Νοέμβριο του 2001 από το "περιβαλλοντοκτόνο" νόμο "περί Αιγιαλού, παραλίας και άλλων διατάξεων", ο 1337/83 "περί χωρικής ανάπτυξης" και ο 1650/86 για το περιβάλλον, οι οποίοι αναθεωρήθηκαν από τον Νόμο 2742/99 (Φ.Ε.Κ.

207/A/1999) "περί χωροταξίας και βιώσιμης ανάπτυξης". Η διαχείριση παράκτιων πόρων στηρίζεται σε χωρικές και τομεακές πολιτικές που αφορούν αποσπασματικά την αστική ανάπτυξη, το τουρισμό, τη βιομηχανία, τη γεωργία και το περιβάλλον.

Το κύριο πρόβλημα σε διοικητικό-οργανωτικό επίπεδο είναι η έλλειψη μηχανισμών συντονισμού των διάφορων φορέων που εμπλέκονται στη διαχείριση παράκτιων πόρων. Η τρέχουσα πολιτική αντίληψη αποβλέπει στην επίλυση εκ των υστέρων προβλημάτων που έχουν ήδη δημιουργηθεί, ενώ σχεδόν απουσιάζει πλήρως η προσπάθεια πρόληψης και πρόβλεψης μελλοντικών προβλημάτων.

### 1.7.5 ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Η αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον δεν είναι υπόθεση μόνο της κεντρικής διοίκησης, που έτσι κι αλλιώς συχνά δεν είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική ενώ σε άλλες περιπτώσεις αποτελεί μέρος του προβλήματος. Είναι θέση πολλών διεθνών οργανισμών, ότι οι τοπικές κοινωνίες, οι περιβαλλοντικές και κοινωνικές οργανώσεις, οι ερευνητικοί φορείς, οι επαγγελματικές ενώσεις (π.χ. ψαράδες, τουριστικές επιχειρήσεις κ.α) πρέπει να συμμετάσχουν από κοινού με την κεντρική διοίκηση στη διαμόρφωση και την εφαρμογή μιας πολιτικής βιώσιμης διαχείρισης των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων.

Η πολιτική αυτή πρέπει να στοχεύει στην προστασία της θάλασσας και των ακτών και στην επιλογή οικονομικών δραστηριοτήτων καθώς και την προσαρμογή των υπαρχόντων που θα λαμβάνουν υπόψη και θα ενσωματώνουν την περιβαλλοντική και την κοινωνική διάστασή τους. Η πολιτική προστασίας και βιώσιμης διαχείρισης των ακτών και της θάλασσας, για να είναι αποτελεσματική θα πρέπει να συνοδεύεται από την ευαισθητοποίηση και την ενεργοποίηση των πολιτών.

Θέματα προτεραιότητας αν θέλουμε να διατηρηθούν ο φυσικός και πολιτιστικός πλούτος των ακτών είναι για τη χώρα μας (αλλά και για άλλες μεσογειακές χώρες) ο τερματισμός της αυθαίρετης δόμησης και κατάληψης των ακτών, των μπαζωμάτων, της μετατροπή τους σε αποδέκτες λυμάτων, απορριμμάτων και αποβλήτων. Πρέπει, επίσης, να μπει φραγμός στην υπερβολική και συχνά χωρίς σοβαρή περιβαλλοντική μελέτη και κοινωνική αποδοχή κατασκευή τουριστικών λιμανιών (μαρίνων) και άλλων εγκαταστάσεων.

Μεγάλης σημασίας είναι και η περιβαλλοντική διαχείριση των δεκάδων μεγάλων και μεσαίας κλίμακας λιμανιών.

Όλα αυτά καθιστούν απαραίτητη όχι μόνο την υιοθέτηση μιας σύγχρονης διαχειριστικής πολιτικής που θα εξασφαλίζει τόσο την συναινετική προστασία των παράκτιων οικοσυστημάτων όσο και τη μελλοντική ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με βιώσιμο τρόπο αλλά και την ενδυνάμωση των κοινωνικών εκείνων δυνάμεων που θα εκφράζουν με σταθερό και αποφασιστικό τρόπο αυτήν την ανάγκη, θα δεσμεύουν στην κατεύθυνση αυτή. Αυτό προϋποθέτει πολίτες που δεν θα επιδιώκουν απλώς την εξυπηρέτηση μικροσυμφερόντων ή μεγαλοσυμφερόντων που στο τέλος ληηλατούν το μέλλον μας αλλά θα νοιάζονται για τον τόπο, το περιβάλλον και τα δικαιώματα των μελλοντικών γενιών.

Η προστασία και βιώσιμη διαχείριση των ακτών είναι σχετικά εύκολη και μπορεί να δημιουργήσει θέσεις απασχόλησης με κοινωνική και περιβαλλοντική σημασία, διατηρήσιμες μακροχρόνια. Η καταστροφή των ακτών είναι πολύ πιο εύκολη, βραχυπρόθεσμα μπορεί να επιφέρει κέρδη σε λίγους ή περισσότερους, μακροπρόθεσμα όμως το κόστος περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά είναι τεράστιο. Η αποκατάσταση μιας υποβαθμισμένης περιοχής είναι εξαιρετικά δύσκολη υπόθεση και απαιτεί σημαντικούς πόρους και συνεπάγεται, πιθανώς, σημαντικές ανακατατάξεις δραστηριοτήτων, σχέσεων και συμφερόντων.

## 1.8 Η ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η Παράκτια Τουριστική Ναυτιλία<sup>16</sup>, σε ορισμένες περιπτώσεις, **μπορεί να έχει τη μορφή της Κρουαζιεροπλοΐας, μικρότερης εμβέλειας, χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς, σε άλλες περιπτώσεις δε, το αντικείμενο των επιχειρήσεων είναι καθαρά μεταφορικό, όταν τα πλοία και σκάφη ναυλώνονται για ημερήσιες εκδρομές από παράκτια ή νησιωτικά λιμάνια που αποτελούν περισσότερο ή λιγότερο ανεπτυγμένους τουριστικούς προορισμούς προς γειτονικά λιμάνια της ηπειρωτικής ή νησιωτικής χώρας, στα οποία παρατηρείται μια δορυφορική εξάρτηση όσον αφορά την τουριστική δραστηριότητά τους.** Στη δραστηριότητα της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας κατατάσσονται οι ημερήσιες κρουαζιέρες, οι οποίες για την διάκρισή τους από την «κλασική» δραστηριότητα των Κρουαζιέρων αποκαλούνται *Ημερήσιες Θαλάσσιες Περιηγήσεις*.

<sup>16</sup> [www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr). Άρθρο (κατηγορία: Απόψεις): "Η οικονομική ανάλυση του κλάδου της παράκτιας τουριστικής ναυτιλίας στην Ελλάδα". Δρ. Μιχάλης Ν. Διακομιχάλης - Δευτέρα, 9 Ιουλίου 2007

Η δραστηριότητα της Παράκτιας Τουριστικής Ναυτιλίας εμφανίστηκε στα νησιωτικά συμπλέγματα του Αιγαίου και του Ιονίου τη δεκαετία του '60. Η εμφάνιση της δραστηριότητας ήταν απόρροια της «ζήτησης» για ταξίδια σε «εξαρτώμενα» - συγκοινωνιακά, διοικητικά και αναπτυξιακά - μικρότερα νησιά, γειτονικά των μεγαλύτερων και γνωστότερων, στα οποία παραθέριζαν ημεδαποί ή αλλοδαποί επισκέπτες. Τα **κίνητρα** των επισκέψεων ήταν τόσο η επίσκεψη σε τουριστικά αξιοθέατα των γειτονικών νησιών όσο και επαγγελματικά ή επιστημονικά ενδιαφέροντα των επισκεπτών. Σε άλλες περιπτώσεις η εμφάνιση των ημερήσιων θαλάσσιων περιηγήσεων ήταν αποτέλεσμα της προσπάθειας από την πλευρά της «προσφοράς» για εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος με την δυνατότητα παροχής ακόμη περισσότερων επιλογών στους επισκέπτες.

Στο διάστημα, από την εμφάνιση της δραστηριότητας μέχρι και σήμερα, το «προϊόν» των Ημερήσιων Θαλάσσιων Περιηγήσεων έχει εξελιχθεί ποιοτικά και ποσοτικά. Σχεδόν σε κάθε λιμάνι νησιωτικού ή ηπειρωτικού τουριστικού προορισμού της χώρας υπάρχουν πλοία που εκτελούν ημερήσιες θαλάσσιες περιηγήσεις. Οι προορισμοί και τα προγράμματα των εκδρομών έχουν εμπλουτιστεί, καθώς και οι παρεχόμενες υπηρεσίες, τόσο εν πλω, όσο και στους παράκτιους προορισμούς. Παράλληλα, τα πλοία που ασκούν τη δραστηριότητα είναι σύγχρονα, μεγαλύτερου μεγέθους και με μεγαλύτερες ταχύτητες με σκοπό την μείωση του χρόνου του ταξιδιού.

Το προϊόν της **Ημερήσιας Θαλάσσιας Περιήγησης**, προσφέρεται από τουριστικά πλοία τα οποία αποκαλούνται ημερόπλοια, λόγω των προδιαγραφών τους (και του περιορισμού που επιβάλλεται από τις λιμενικές αρχές) για την εκτέλεση ημερήσιων ταξιδιών. Οι επιχειρήσεις του «κλάδου» των σκαφών που πραγματοποιούν ημερήσιες κρουαζιέρες, συγκροτούν την Πανελλήνια Ένωση Πλοιοκτητών Ημερόπλοιων Σκαφών (Π.Ε.Ν.Π.Η.Σ.). Οι πελάτες που παίρνουν μέρος στις ημερήσιες εκδρομές είναι πελάτες-τουρίστες που περνούν τις διακοπές του στον τόπο όπου διοργανώνεται η εκδρομή. Είναι γι' αυτούς ένα επιμέρους προϊόν που μπορούν να επιλέξουν και το οποίο τους δίνει την ευκαιρία να επισκεφθούν και έναν άλλο προορισμό, έστω και για μία μέρα, τον οποίο είναι πολύ πιθανόν να μην είχαν τη δυνατότητα και την ευκαιρία να επισκεφθούν διαφορετικά.

Επίσης με την ημερήσια εκδρομή, η οποία έχει ως κύριο προϊόν την επίσκεψη άλλου προορισμού, δίνεται η ευκαιρία σε πολλούς να επιλέξουν τον προορισμό αυτό στο μέλλον για τις επόμενες διακοπές τους ή συνδυάζοντάς τον και άλλους προορισμούς.

Είναι πολύ σημαντικός ο ρόλος των ημερήσιων εκδρομών για τους προορισμούς των εκδρομών, τόσο για τα οφέλη που αποφέρει από την κατανάλωση των εκδρομέων στην τοπική αγορά, όσο και από την δυνατότητα που δίνεται για ανάπτυξη, προώθηση και

προβολή του προϊόντος που συνθέτει ο τόπος, άμεσα, σε πιθανούς πελάτες - στόχους.

**Οι πελάτες επιλέγουν την ημερήσια εκδρομή - Παράκτια περιήγηση - για διάφορους λόγους, όπως<sup>17</sup>:**

- ✓ Επίσκεψη σε επιμέρους – επιπλέον - προορισμούς με χαμηλό κόστος. έχουν ήδη πληρώσει το κόστος των διακοπών τους και η εκδρομή συγκριτικά προσθέτει ελάχιστη επιβάρυνση.
- ✓ Ευκαιρία να «αποδράσουν» από τον τόπο που έχουν επιλέξει να περάσουν το σύνολο των διακοπών τους.
- ✓ Έχουν τη δυνατότητα να «ψωνίσουν» ντόπια προϊόντα, βιοτεχνίας, λαϊκής τέχνης, κλπ., που πιθανόν δεν μπορούν να βρουν διαφορετικά.
- ✓ Έρχονται σε άμεση επαφή (όχι με φωτογραφίες, περιγραφές, διαφήμιση, κ.ά.) με έναν τόπο που μπορεί να αποτελέσει μελλοντικό προορισμό των διακοπών τους.

---

<sup>17</sup> [www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr). Άρθρο : "Η οικονομική ανάλυση του κλάδου της παράκτιας τουριστικής ναυτιλίας στην Ελλάδα". Δρ. Μιχάλης Ν. Διακομιχάλης - Δευτέρα, 9 Ιουλίου 2007

## *ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>*

### *Η ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ*

Η μέθοδος της αναλυτικής ιεράρχησης ανήκει στις επικοινωνιακές μεθόδους αξιολόγησης. Οι μέθοδοι αυτές χαρακτηρίζονται γενικά, από τη συλλογή και επεξεργασία απόψεων ατόμων και φορέων, με σκοπό τη συστηματική καταγραφή τους, η οποία χρησιμεύει ως βάση για τη δημιουργία ενός αξιολογητικού πλαισίου. Οι πιο διαδεδομένες είναι η μέθοδος Δελφοί (Delphi method), η μέθοδος Εξαρτώμενης Αποτίμησης (Contingent Valuation Method) και η μέθοδος που εξετάζεται στην προκειμένη περίπτωση η διαδικασία Αναλυτικής Ιεράρχησης (Analytic Hierarchy Process)<sup>18</sup>.

## 2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΧΟΛΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ (ANALYTIC HIERARCHY PROCESS - AHP)

Η διαδικασία αναλυτικής ιεράρχησης (Analytic Hierarchy Process (AHP)) προτάθηκε από τον Thomas Saaty<sup>19</sup>. Χρησιμοποιεί ιεραρχικά *μοντέλα* απόφασης τα οποία έχουν μια μαθηματική βάση και αποτελεί ένα πλαίσιο επίλυσης προβλημάτων το οποίο οργανώνει δεδομένα σε μία συγκεκριμένη ιεραρχία, ώστε να οδηγήσει σε ορθή λήψη αποφάσεων.

**Μοντέλο:** Ένα μοντέλο είναι ένας αντιπρόσωπος ενός φαινομένου. Μπορούμε να θέσουμε το μοντέλο μας είτε ως ένα φυσικό, είτε ως ένα μαθηματικό μοντέλο, στην προσπάθειά μας να ανακαλύψουμε τις επιδράσεις. Ύστερα εφαρμόζουμε ότι έχουμε στον πραγματικό κόσμο. Ένα μοντέλο μας βοηθάει να λύσουμε προβλήματα.

Η AHP λειτουργεί θέτοντας προτεραιότητες τόσο για διαφορετικές εναλλακτικές λύσεις, όσο και για τα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για να αξιολογηθούν οι λύσεις αυτές. Πιο συγκεκριμένα σε πρώτη φάση αξιολογεί τα κριτήρια που έχουν τεθεί για να διαπιστωθεί ο βαθμός συμβολής του καθενός στην επίτευξη του στόχου. Στη συνέχεια αξιολογεί την επίδοση των εναλλακτικών λύσεων για το κάθε ένα από αυτά τα κριτήρια.

Η μέθοδος βασίζεται σε μια σειρά συγκρίσεων ανά ζεύγη, των υπάρχοντων δεδομένων ώστε να καθορισθεί η σχετική τους προτεραιότητα. Τα κριτήρια με τα οποία γίνονται οι συγκρίσεις και η τελική ιεράρχηση που προκύπτει από αυτές δεν είναι απαραίτητο σαφώς καθορισμένα. Είναι πιθανό και αποδεκτό να βασίζονται σε μη μετρήσιμους παράγοντες όπως

---

<sup>18</sup> Παναγιώτης Κομίλης, Νίκος Βαγιονής, "Τουριστικός σχεδιασμός. Μέθοδοι και πρακτικές αξιολόγησης", Εκδόσεις "ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ", Α' Έκδοση, Δεκέμβριος 1999 σελ. 66-73.

<sup>19</sup> Thomas Saaty: Είναι ο εφευρέτης, ο αρχιτέκτονας, και ο αρχικός θεωρητικός της αναλυτικής διαδικασίας ιεραρχίας, ένα πλαίσιο λήψης αποφάσεων που χρησιμοποιείται για τη μεγάλης κλίμακας, πολυκομματική, ανάλυση απόφασης πολλαπλών κριτηρίων, και της αναλυτικής διαδικασίας δικτύων, η γενίκευσή του στις αποφάσεις με την εξάρτηση και ανατροφοδοτεί. Από Wikipedia, η ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια.

η εμπειρία και η υποκειμενική κρίση. Μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας οι πιο σημαντικοί παράγοντες έχουν τους υψηλότερους συντελεστές βαρύτητας<sup>20</sup>.

Στον Πίνακα 2.1 που ακολουθεί φαίνεται η κλίμακα αξιολόγησης που χρησιμοποιείται στην ΑΗΡ.

**Πίνακας 2.1:** Κλίμακα αξιολόγησης που χρησιμοποιείται στην Μέθοδο Αναλυτικής Ιεράρχησης.

<b>Παράγων Α</b>	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	<b>Παράγων Β</b>
----------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	----------------------

Οι δύο παράγοντες που υπόκεινται σε σύγκριση τοποθετούνται στα δύο άκρα της κλίμακας. Η **πρώτη απόφαση** που λαμβάνεται από το άτομο που μετέχει στη διαδικασία είναι ποιος από τους δύο παράγοντες είναι ο πιο σημαντικός. Η **δεύτερη** είναι να καθοριστεί ο βαθμός στον οποίο ο ένας παράγοντας υπερτερεί έναντι του άλλου, σύμφωνα με την κλίμακα που ακολουθεί.

ΙΣΗ	(οι δύο παράγοντες έχουν την ίδια σπουδαιότητα)
ΜΕΤΡΙΑ	(ο ένας παράγοντας υπερτερεί ελαφρώς του άλλου)
ΙΣΧΥΡΗ	(ο ένας παράγοντας υπερτερεί ισχυρά του άλλου)
ΠΟΛΥ ΙΣΧΥΡΗ	(ο ένας παράγοντας έχει πολύ μεγαλύτερη σπουδαιότητα)
ΑΠΟΛΥΤΗ	(η υπεροχή του ενός παράγοντα είναι τόσο ισχυρή ώστε ο άλλος πρακτικά αγνοείται).

Για τους άρτιους αριθμούς δεν δίνεται ορισμός αλλά χρησιμοποιούνται για την ακόμα πιο ακριβή απεικόνιση της ιεράρχησης των δύο παραγόντων. Επίσης δεν υπάρχουν σωστές ή λάθος απαντήσεις στην αξιολόγηση των ζευγών.

Αφού γίνουν όλες οι απαραίτητες συγκρίσεις τα αποτελέσματα εισάγονται στο λογισμικό σύστημα (Expert Choice) που υποστηρίζει την ΑΗΡ, το οποίο θα υπολογίσει τους συντελεστές βαρύτητας όλων των παραγόντων που πήραν μέρος στη διαδικασία.

Η εφαρμογή της διαδικασίας αυτής λύνει το πρόβλημα της ποσοτικής απεικόνισης άυλων περιουσιακών στοιχείων, τα οποία πλέον αξιολογούνται με βάση το βαθμό σπουδαιότητας τους σύμφωνα με την κρίση των ατόμων που μετέχουν στη διαδικασία. Στο

<sup>20</sup> "The Seven Pillars of the Analytic Hierarchy Process", Saaty T.L, ISAHP, Kobe, Japan, August 1999

τέλος έχουμε μια διαδικασία ολικής στάθμισης, η οποία καθορίζει τη συνολική συνεισφορά κάθε εναλλακτικής λύσης στην εκπλήρωση του στόχου.

**Το συγκριτικό πλεονέκτημα** της μεθόδου έγκειται στη δυνατότητα χρησιμοποίησής της σε περιπτώσεις αξιολόγησης που χαρακτηρίζονται από ασάφεια δεδομένων (στοιχεία ελλιπή ή με δύσκολα συγκρινόμενες ιδιότητες), καθώς και από σημαντικής επιρροής κοινωνικοπολιτικές παραμέτρους - χαρακτηριστικά που δεν συνηγορούν στη χρήση "παραδοσιακών" τεχνικών ανάλυσης / μέτρησης.

Γενικά η μέθοδος έχει εφαρμοστεί σε πολλές περιπτώσεις αξιολόγησης, που αφορούν κυρίως θέματα λήψης κρίσιμων αποφάσεων πολιτικής στον δημόσιο τομέα (επιλογές προτεραιοτήτων παρέμβασης, κατανομές πόρων κ.τ.λ), θέματα συναρτώμενα κατεξοχήν με ιεραρχήσεις και συστήματα στάθμισης πολυάριθμων και δύσκολα μετρήσιμων κοινωνικών και περιβαλλοντικών μεταβλητών.

Στον τουριστικό σχεδιασμό και στην αξιολόγηση σχεδίων, προγραμμάτων και πολιτικών τουριστικής ανάπτυξης, η διαδικασία Αναλυτικής Ιεράρχησης μπορεί να εφαρμοστεί σε διάφορες περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα :

- Επιλογή θέσεων εγκατάστασης (χωροθέτηση) ορισμένων τουριστικών υποδομών, (π.χ νέα πάρκα υπαίθριας αναψυχής, μαρίνες κ.λ.π)
- Επιλογή των ενδεικνύομενων τύπων εγκαταστάσεων υποδομής και των αναγκαίων επενδύσεων σε ειδικές περιοχές (ορεινές, αγροτικές ή δασικές περιοχές, παράκτιες ζώνες κ.λ.π)
- Διαμόρφωση και επιλογή για ανάπτυξη του καλύτερου δυνατού συνδυασμού ή μείγματος πόρων τουριστικής έλξης και αντιστοίχου πλέγματος υπηρεσιών λειτουργίας τους σε ορισμένους τουριστικούς προορισμούς.

Με την AHP ένα πολυδιάστατο πρόβλημα αξιολόγησης που περιέχει πολλούς ανάμοιους μεταξύ τους παράγοντες γίνεται μονοδιάστατο, με μοναδική μεταβλητή την σχετική βαρύτητα του ενός δείκτη έναντι των άλλων.

Η περίπτωση της δημιουργίας του Balanced Scorecard - BSC, αποτελεί μια από τις πιο καλές εφαρμογές της μεθόδου. Πολλές εταιρίες που εισήγαγαν το BSC, είχαν περιορισμένη επιτυχία η οποία οφείλονταν στην μη επιτυχή σχεδίαση του πίνακα<sup>21</sup>. Τα σημεία κλειδιά για την επιτυχή εφαρμογή του BSC είναι η σωστή επιλογή των δεικτών που θα χρησιμοποιηθούν

---

<sup>21</sup> "Why Balanced Scorecard Fail", Schneiderman A.M., Journal of Statagic Cost Management, January, 1999a

για την αξιολόγηση αλλά και η σωστή στάθμισή τους ώστε να οριστεί σωστά ο βαθμός στον οποίο ή επίδοση του κάθε δείκτη χωριστά συμβάλλει στην επίδοση της επιχείρησης.

Η εφαρμογή της μεθόδου της AHP στην δημιουργία του BSC γίνεται σε δύο στάδια:

- Το **πρώτο** αφορά την επιλογή των πιο σημαντικών δεικτών-κλειδιά, και
- το **δεύτερο** αναφέρεται στον καθορισμό των συντελεστών βαρύτητας με τους οποίους οι δείκτες αυτοί μετέχουν στην δημιουργία του BSC.

## 2.2 ΤΑ ΕΠΤΑ ΒΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ

Μπορούμε να δώσουμε επτά βήματα της διαδικασίας της απόφασης<sup>22</sup>, χρησιμοποιώντας το λογικό των Expert Choice.

1. Αναζήτηση και Έρευνα του θέματος
2. Αναζήτηση των πιθανών εναλλακτικών λύσεων
3. Κατασκευή ενός μοντέλου Expert Choice
4. Κάνουμε αξιολογήσεις
5. Συνθέτουμε
6. Εξετάζουμε και επιβεβαιώνουμε την Απόφαση
7. Επεξήγηση της Απόφασης

### **Βήμα 1 : Αναζήτηση και έρευνα του θέματος**

Το πρώτο βήμα της διαδικασίας της απόφασης περιλαμβάνει τρία στοιχεία:

---

<sup>22</sup> "Ιεραρχική αξιολόγηση των προϋποθέσεων για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού. Περίπτωση μελέτης στα Δωδεκάνησα", Διπλωματική εργασία Κου Μιχαήλ Ν. Διακομιχάλη, για το μεταπτυχιακό πρόγραμμα "Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές εμπόριο - ΝΑ.Μ.Ε. ", Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Σχολή Επιστημών Διοίκησης, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Σεπτέμβριος 2006,Χίος,σελ. 74 -79.

- Προσδιορισμός του προβλήματος
- Προσδιορισμός των στόχων και των εναλλακτικών
- Αναζήτηση των εναλλακτικών

Ένα ιεραρχικό μοντέλο δεν θα πρέπει να περιλαμβάνει κάθε στοιχείο που μπορεί να περιγράψει. Είναι πιθανό, το μοντέλο να είναι τόσο μεγάλο, ώστε να γίνει δύσκολο στην διεξαγωγή των αποτελεσμάτων. Αν ένα μοντέλο είναι πολύ μεγάλο, μπορεί να είναι δύσκολο να δούμε στην συνέχεια τις επιδράσεις που θα έχουν οι αλλαγές των προβλέψεων σε κάθε σημείο του. Ένα μοντέλο θα πρέπει να είναι τόσο μεγάλο ώστε να περιλαμβάνει όλα τα αναγκαία στοιχεία του προβλήματος μας, αλλά και τόσο μικρό ώστε να ανταποκρίνεται εύκολα στις αλλαγές.

## **Βήμα 2 : Αναζήτηση των πιθανών εναλλακτικών λύσεων**

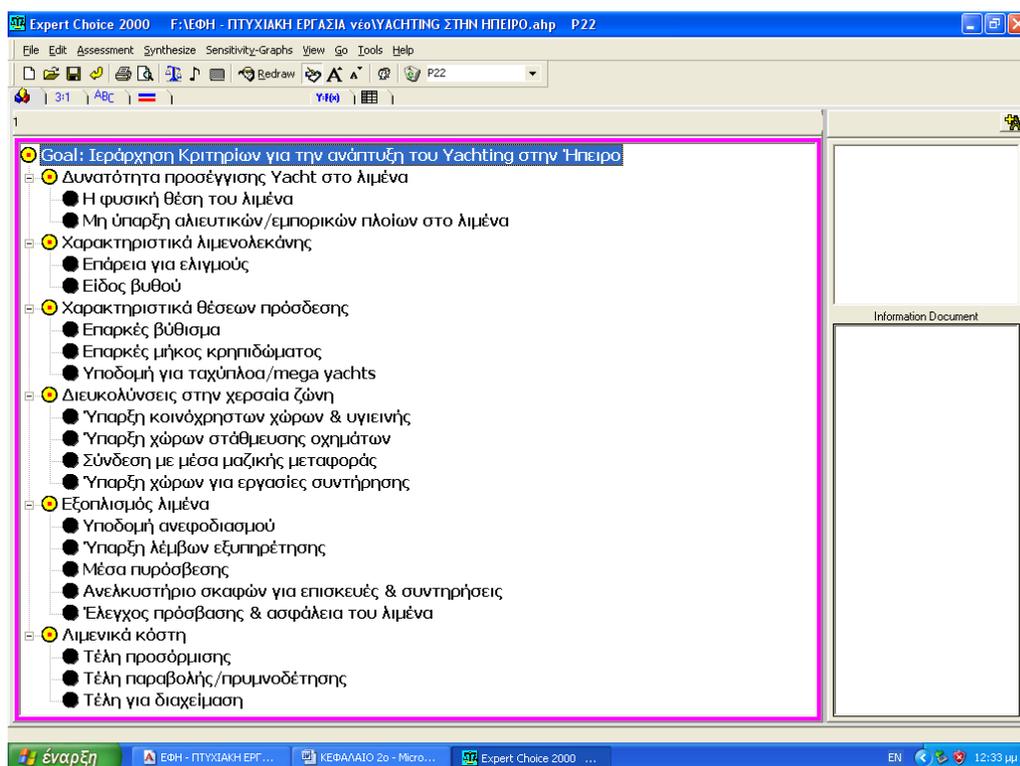
Προσδιορίζουμε τους πιο σημαντικούς στόχους. Δηλαδή, αποφασίζουμε ποιοι από τους στόχους μας αντιπροσωπεύουν τις απαιτήσεις μας. Αυτό που οι συγγραφείς Kerper και Tregoe ονόμαζα "στόχους MUST" , αυτοί ήταν αναγκαίοι και ικανοποιητικοί.

Αξιολογούμε την κάθε εναλλακτική απέναντι από κάθε «στόχο MUST» και ελαχιστοποιούμε έτσι τις εναλλακτικές λύσεις που θα δώσουμε στο Μοντέλο, ώστε να είναι πιο απλό. Αυτή η εργασία μπορεί πολύ εύκολα να γίνει βάση της λογικής και των στόχων που έχουμε θέσει.

## **Βήμα 3 : Κατασκευή ενός μοντέλου Expert Choice**

Σύμφωνα με τον κατασκευαστή της Analytic Hierarchy Process, τον Thomas L. Saaty, δεν υπάρχει «σωστό» μοντέλο: Ο καθένας που έχει να λύσει κάποιο πρόβλημα μπορεί να το δομήσει ιεραρχικά εντελώς διαφορετικά από κάποιον άλλον, αλλά αν οι προβλέψεις είναι οι ίδιες, τότε όλες οι απαντήσεις θα τείνουν να είναι οι ίδιες. Στο Σχήμα 2.1 που ακολουθεί, απεικονίζεται ένα μοντέλο Expert Choice:

Σχήμα 2.1 : Μοντέλο Expert Choice



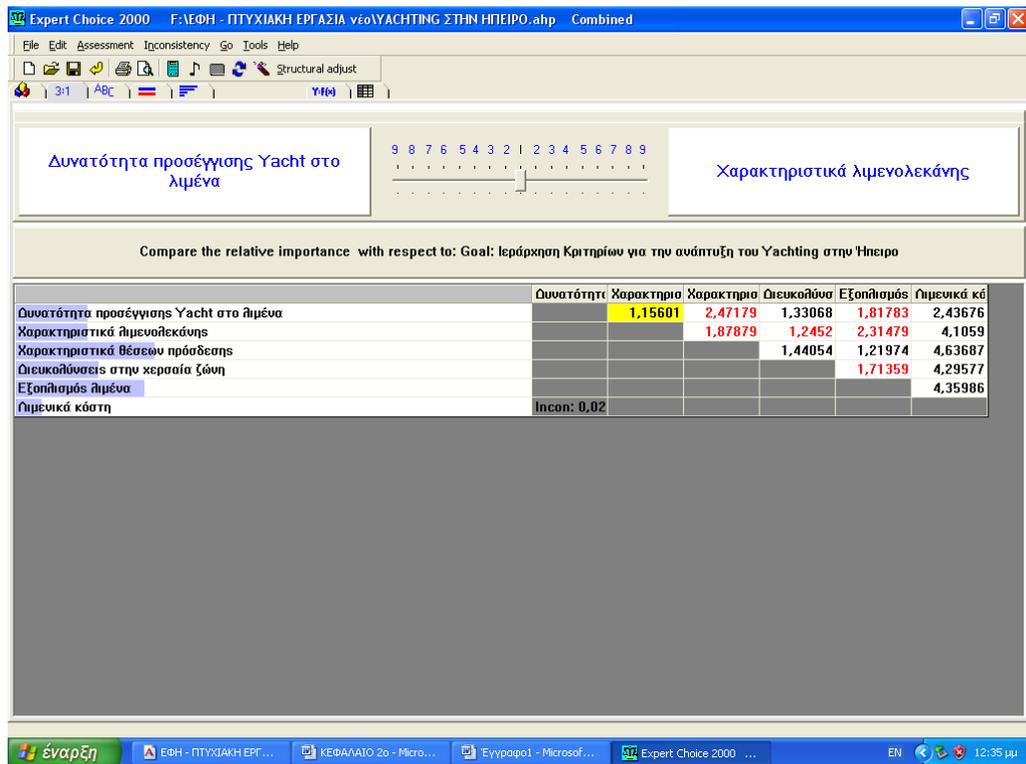
#### Βήμα 4 : Κάνουμε αξιολογήσεις

Ύστερα από την κατασκευή του Μοντέλου, θα πρέπει ο λήπτης της να συγκρίνει τα στοιχεία σε κάθε επίπεδο Ιεραρχίας. Αυτό γίνεται αξιολογώντας κάθε ένα ζευγάρι του Μοντέλου σε σχέση πάντα με το στοιχείο που βρίσκεται ένα επίπεδο πάνω από αυτό, ανάλογα με πιο είναι πιο σημαντικό, πιο προτιμητέο, πιο πιθανό

Οι αξιολογήσεις (Σχήμα 2.2) γίνονται ανά τα ζευγάρια των στοιχείων που ανήκουν στο επίπεδο του Μοντέλου. Βέβαια η αξιολόγηση αυτών των στοιχείων γίνεται πάντα σε σχέση με το στοιχείο που βρίσκεται ένα επίπεδο πάνω από τα συγκεκριμένα στοιχεία.

Υπάρχουν τρεις τρόποι που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε για να κάνουμε σύγκριση ανά ζευγάρια στο Expert Choice: Σημαντικότητα, Προτίμηση ή Πιθανότητα. Ο όρος που θα επιλέξει κάποιος θα τον βοηθήσει να επικεντρωθεί στον στόχο της σύγκρισης, αλλά η επιλογή δεν θα επιδράσει καθόλου στα αποτελέσματα.

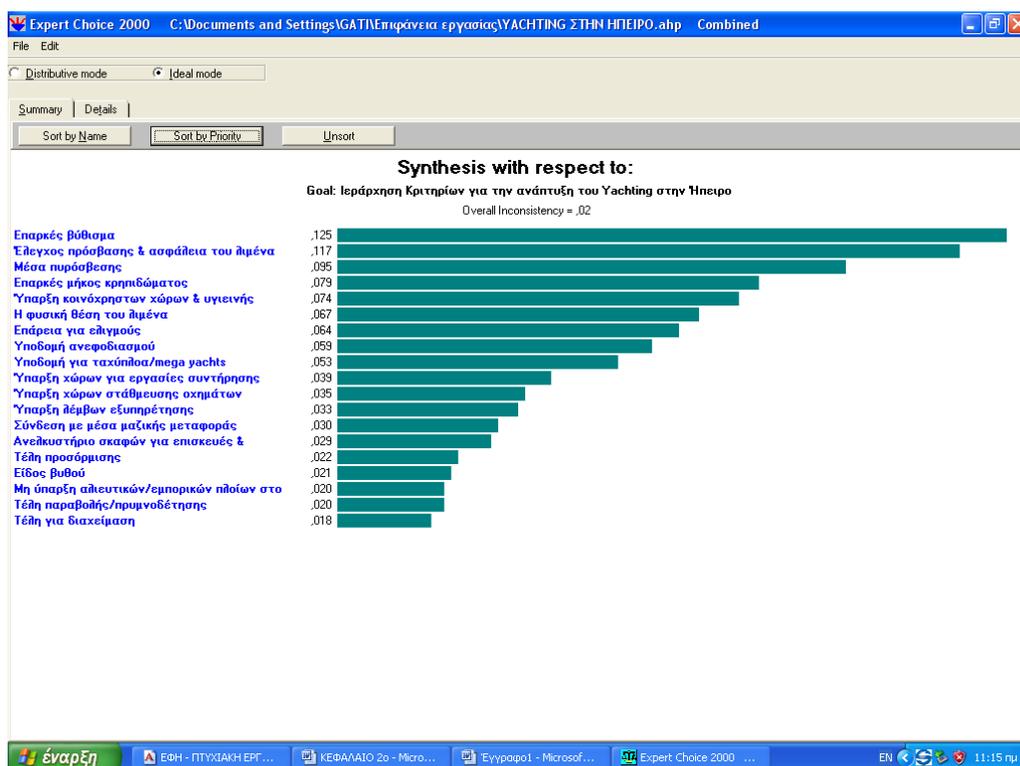
Σχήμα 2.2 : Αξιολόγηση ανά ζεύγη



## Βήμα 5 : Συνθέτουμε

Οι αξιολογήσεις συνδυάζονται χρησιμοποιώντας όλα τα δεδομένα του Μοντέλου, ώστε να βγει το καλύτερο αποτέλεσμα. Αυτό βγαίνει είτε με την εμφάνιση της καλύτερης εναλλακτικής λύσης, είτε από την εμφάνιση του σημαντικότερου κριτηρίου για την λήψη της Απόφασης. Στο Σχήμα 2.3 που ακολουθεί απεικονίζεται η σύνθεση των κριτηρίων ως προς τον στόχο:

Σχήμα 2.3: Σύνθεση ως προς τον στόχο

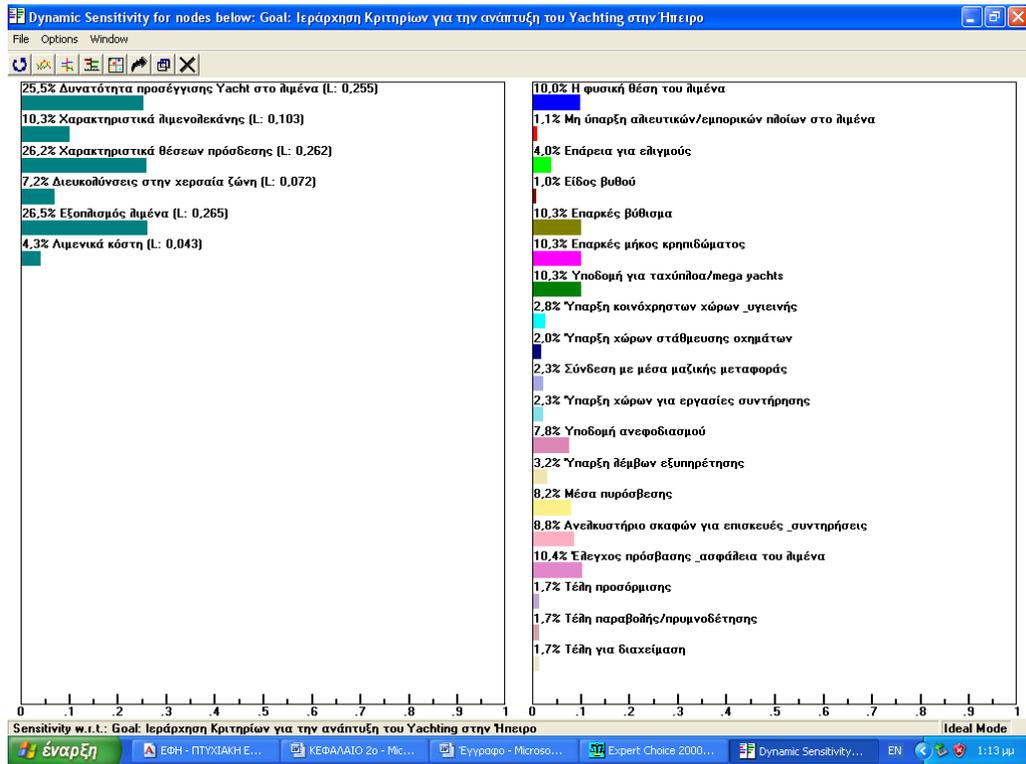


## Βήμα 6 : Εξετάζουμε και επιβεβαιώνουμε την Απόφαση

Ύστερα επιβεβαιώνουμε ότι η διεξαγόμενη λύση από τις εναλλακτικές είναι αυτή που είχαμε διαισθανθεί. Αν όχι τότε επανεξετάζουμε την δομή, τους στόχους και τις αξιολογήσεις του Μοντέλου μας.

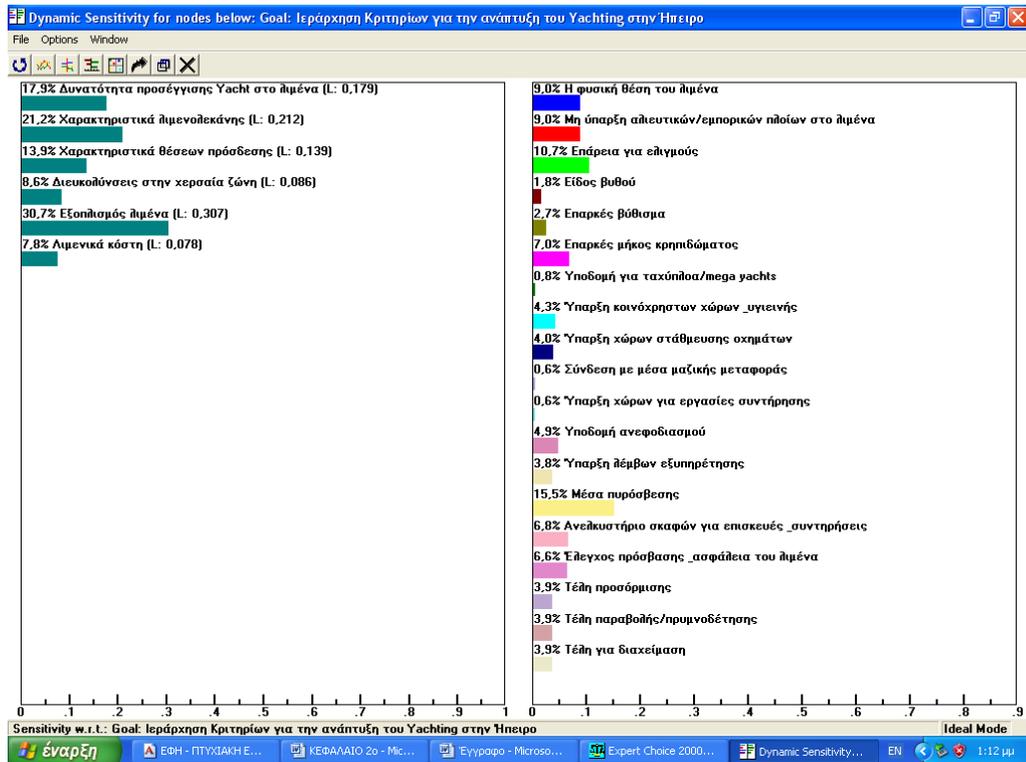
Αν οι αξιολογήσεις των κυριών κριτηρίων αλλάξουν, τότε πως θα επηρεάσει το αποτέλεσμα; Το Expert Choice έχει γραφικά σχήματα τα οποία θα είναι αρκετά ευαίσθητα στις γραφικές αναλύσεις.

Σχήμα 2.4: Δυναμικό διάγραμμα



Ύστερα αφού αλλάξουμε τα δεδομένα μας σε ένα μονάχα Κριτήριο, παρατηρούμε τις αλλαγές

Σχήμα 2.5: Δυναμικό διάγραμμα μετά τις αλλαγές



## **Βήμα 7 : Επεξήγηση της Απόφασης**

Είναι συχνά σημαντικό να μπορούμε να επεξηγήσουμε τον λόγο που τέθηκε μια απόφαση. "Καλές" αποφάσεις, κατά μέσο όρο, μπορούν να δώσουν καλά αποτελέσματα. Ωστόσο, εξαιτίας της αβεβαιότητας, δεν υπάρχει εγγύηση ότι μια «καλή» απόφαση θα φέρει το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Το Expert Choice είναι το ιδανικό μοντέλο για μια καλή παρουσίαση της απόφασης που διεξήχθη από το Μοντέλο. Οι εντολές Information και Notes μπορούν να είναι χρήσιμες για να βλέπουν όλοι οι συμμετέχοντες στο Μοντέλο τα "γιατί" και τα "πώς" βγήκε αυτή η απόφαση. Μπορούν να κρατούνται σημειώσεις είτε για το κάθε κελί ξεχωριστά είτε για το αρχείο και το Μοντέλο ολόκληρο. Τέτοιες σημειώσεις θα φαινόταν χρήσιμες στην συνολική παρουσίαση

### **2.3 Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας περιλαμβάνει τρία επίπεδα<sup>23</sup>:

- ✓ Την βιβλιογραφική ανασκόπηση
- ✓ Την έρευνα του πεδίου
- ✓ Τη συμπλήρωση ερωτηματολογίων και την επεξεργασία τους με τη χρήση του λογισμικού Expert Choice.

---

<sup>23</sup> "Ιεραρχική αξιολόγηση των προϋποθέσεων για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού. Περίπτωση μελέτης στα Δωδεκάνησα", Διπλωματική εργασία Κου Μιχαήλ Ν. Διακομιχάλη, για το μεταπτυχιακό πρόγραμμα "Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές εμπόριο - ΝΑ.Μ.Ε. ", Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Σχολή Επιστημών Διοίκησης, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Σεπτέμβριος 2006,Χίος,σελ. 16 -23.

### **2.3.1 Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΑΠΟΔΟΣΗΣ (KEY PERFORMANCE INDICATORS) ΜΕ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ**

Το πρώτο στάδιο αφορά την επιλογή από ένα μεγάλο πλήθος δεικτών απόδοσης. Ο συνολικός αριθμός τους πρέπει να είναι μικρότερος του 10 ώστε να είναι εφικτή η εύκολη παρακολούθησή τους. Η μέθοδος εφαρμόζεται για τους δείκτες της κάθε μιας από τις τέσσερις πτυχές του BSC χωριστά. Εφαρμόζοντας την AHP, οι παράγοντες βαθμολογούνται κατά ζεύγη και με τη βοήθεια ενός κατάλληλου λογισμικού συστήματος, που χρησιμοποιεί τους αλγόριθμους του AHP, προκύπτει η τελική τους ιεράρχηση, με βάση την οποία μπορούμε να επιλέξουμε τους περισσότερο σημαντικούς δείκτες επίδοσης της κάθε πτυχής και να τους εντάξουμε στον πίνακα ισορροπημένης στοχοθεσίας.

Μια πολύ σημαντική προϋπόθεση για την επιτυχή εφαρμογή της AHP στην δημιουργία του BSC είναι η σωστή επιλογή των ατόμων που θα συμμετέχουν στην διαδικασία, αφού οι αποφάσεις τους θα κρίνουν τόσο τον καθορισμό των δεικτών, όσο και τον καθορισμό των αντίστοιχων στατιστικών τους βαρών, διαδικασία που θα περιγραφεί αναλυτικά σε επόμενο κεφάλαιο. Για την γενική αξιολόγηση των τεσσάρων πτυχών του BSC πρέπει να επιλέγονται άτομα από τα ανώτερα κλιμάκια διοίκησης ώστε να έχουν μια όσο το δυνατό πιο πλήρη εικόνα για την επιχείρηση και την ακολουθούμενη στρατηγική της. Αντίθετα, στην ομάδα των ατόμων που θα αξιολογήσουν τους δείκτες της κάθε μιας από τις τέσσερις πτυχές του BSC, είναι σκόπιμο να μετέχουν, πέραν των μελών της διοίκησης και κατώτερα στελέχη από τους αντίστοιχους τομείς, ώστε να γνωρίζουν καλά τους δείκτες επίδοσης που θα κληθούν να ιεραρχήσουν και τον βαθμό συμμετοχής τους στη συνολική επίδοση της επιχείρησης.

### **2.3.2 Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΒΑΡΩΝ ΜΕ ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΟΙ Κ.Ρ.Ι ΜΕΤΕΧΟΥΝ ΣΤΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ BSC ΜΕ ΤΗ ΜΕΘΟΔΟ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ**

Η επιλογή της ομάδας των Δεικτών - κλειδιά που έχουν τη μεγαλύτερη σπουδαιότητα για την επιχείρηση ακολουθείται από τον υπολογισμό των στατιστικών βαρών με τα οποία οι

δείκτες αυτοί θα εμφανιστούν στο BSC. Η διαδικασία υπολογισμού των στατιστικών βαρών διενεργείται σε δύο επίπεδα:

Το **πρώτο επίπεδο** αφορά την ιεράρχηση των τεσσάρων βασικών πτυχών του BSC και τον προσδιορισμό των συντελεστών με τους οποίους θα συμμετέχουν στον τελικό πίνακα. Για τον λόγο αυτό οι τέσσερις πτυχές εξετάζονται ανά ζεύγη και βαθμολογείται η σχετική προτεραιότητα της μιας έναντι της άλλης πτυχής με μια κλίμακα η οποία είναι συνήθως από το ένα έως το εννέα. Ο βαθμός ένα δίνεται όταν οι δύο πτυχές είναι ισοδύναμες, ενώ ο βαθμός εννέα δίνεται όταν η διαφορά ανάμεσα στις δύο πτυχές είναι τόσο ισχυρή ώστε η μία πρακτικά να αγνοείται.

Οι παράγοντες που θα ληφθούν υπόψη κατά την αξιολόγηση είναι η ακολουθούμενη στρατηγική και η θέση του προϊόντος/επιχείρησης στον κύκλο ζωής. Το άθροισμα των συντελεστών των τεσσάρων πτυχών του BSC που θα προκύψουν με την ολοκλήρωση της AHP πρέπει να είναι ίσο με τη μονάδα.

Το **δεύτερο επίπεδο** αφορά τον υπολογισμό των στατιστικών βαρών των δεικτών της κάθε μιας πτυχής του BSC ξεχωριστά. Οι δείκτες συγκρίνονται ανά ζεύγη ώστε να βρεθεί η σχετική τους ιεράρχηση. Το άθροισμα των στατιστικών βαρών των δεικτών κάθε κατηγορίας είναι ίσο με τη μονάδα. Τα στατιστικά βάρη που υπολογίζονται για το κάθε ένα επίπεδο ανάλυσης ξεχωριστά χαρακτηρίζονται ως τοπικά (local weights), ενώ τα τελικά στατιστικά βάρη με τα οποία οι δείκτες κλειδιά θα εμφανιστούν στο BSC λέγονται ολικά (καθολικά, πλήρη) στατιστικά βάρη (global weights).

Τα καθολικά βάρη κάθε πτυχής υπολογίζονται, πολλαπλασιάζοντας τον συντελεστή βαρύτητας της κάθε μίας πτυχής, με τα στατιστικά βάρη των δεικτών που περιέχονται σε αυτή.

Σαν συνέπεια του τρόπου υπολογισμού τους, το άθροισμα των καθολικών βαρών του BSC είναι επίσης ίσο με τη μονάδα.

### 2.3.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ ΤΗΣ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΙΕΡΑΡΧΗΣΗΣ ΚΑΙ Η ΜΕΘΟΔΟΣ ΤΗΣ ΔΙΚΤΥΑΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ-ΚΛΕΙΔΙΑ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΒΑΡΩΝ ΤΟΥΣ

Η μέθοδος AHP βασίζεται σε δομημένες σχέσεις ιεράρχησης μεταξύ των παραγόντων που εμπλέκονται στο πρόβλημα που πρέπει να επιλυθεί. Τοποθετείται ο στόχος στο ανώτερο επίπεδο λήψεως αποφάσεων και με γραμμικές σχέσεις αιτίας-αποτελέσματος περνούμε στις διάφορες εναλλακτικές λύσεις των κατώτερων επιπέδων που θα οδηγήσουν στην υλοποίησή του. Στις πιο πολλές περιπτώσεις όμως, συμπεριλαμβανομένης και της δημιουργίας του BSC οι σχέσεις μεταξύ των διάφορων παραγόντων που λαμβάνουν μέρος στο πρόβλημα δεν είναι ευθείες ή γραμμικές, ούτε επίσης περιορίζονται μόνο μεταξύ δύο συγκεκριμένων παραγόντων κάθε φορά. Αντίθετα είναι δυνατό να υπάρχουν πολλαπλές αλληλεπιδράσεις μεταξύ διαφορετικών μη διαδοχικών επιπέδων απόφασης, οι οποίες δεν μπορούν να απεικονισθούν σωστά με την AHP.

Η εξέλιξη και η γενίκευση της Μεθόδου Αναλυτικής Ιεράρχησης (AHP) οδήγησε στη Διαδικασία Δικτυακής Ανάλυσης (Analytical Network Process - ANP). Η μέθοδος αυτή εξετάζει τις αλληλεπιδράσεις τόσο μεταξύ των παραγόντων μιας συγκεκριμένης ομάδας δεδομένων που σχετίζονται άμεσα μεταξύ τους (εσωτερική αλληλεπίδραση - inner dependence), όσο και μεταξύ παραγόντων που ανήκουν σε διαφορετικές ομάδες (εξωτερική αλληλεπίδραση - Outer dependence). Η δομή της ANP είναι πιο χαλαρή και αντιμετωπίζει τα προβλήματα λήψεως αποφάσεων χωρίς να θεωρεί απαραίτητη την ιεράρχηση των παραγόντων που τα δομούν, όπως η AHP, αντίθετα κάνει εφικτή την παράλληλη επεξεργασία τους. Δίνει ένα γενικό πλαίσιο χειρισμού αποφάσεων χωρίς να θεωρεί απαραίτητο ότι οι αποφάσεις των ανώτερων επιπέδων εξαρτώνται από εκείνες των κατώτερων. Χρησιμοποιεί ένα δίκτυο συσχετισμών μεταξύ των διάφορων επιπέδων λήψεως αποφάσεων χωρίς την αναγκαιότητα της κατάταξης των επιπέδων αυτών σε συγκεκριμένη ιεραρχία.

Η βάση της θεωρίας της ANP δεν είναι η κατάταξη αλλά η αλληλεπίδραση. Η διαδικασία εφαρμογής της ANP έχει δύο στάδια. Το πρώτο αφορά τον προσδιορισμό του δικτύου των αλληλεπιδράσεων οι οποίες υποδηλώνουν ισχυρές σχέσεις εξάρτησης μεταξύ των παραγόντων ή των ομάδων που μετέχουν στη διαδικασία. Το δεύτερο είναι ο καθορισμός του δικτύου των επιρροών, δηλαδή των χαλαρών σχέσεων αλληλεπίδρασης μεταξύ των παραγόντων και των ομάδων αυτών. Στην συνέχεια και αφού προσδιοριστούν οι σχέσεις

αυτές το πρόβλημα που πρέπει να επιλυθεί εξετάζεται από τέσσερις διαφορετικούς μηχανισμούς ελέγχου. Αυτοί είναι: **α)** τα κέρδη - οφέλη (benefits), **β)** το κόστος (cost), **γ)** οι ευκαιρίες (opportunities) και **δ)** οι κίνδυνοι (risks).

Στη συνέχεια λαμβάνεται το πηλίκο του γινομένου κέρδη επί ευκαιρίες δια το γινόμενο του κόστος επί τον κίνδυνο. Το πηλίκο αυτό υπολογίζεται για όλους τους δυνατούς συνδυασμούς των εναλλακτικών λύσεων. Τα αποτελέσματα κανονικοποιούνται ώστε η καλύτερη λύση να έχει συντελεστή βαρύτητας ίσο με τη μονάδα.

Η ANP είναι μία καινοτομική προσέγγιση στις διαδικασίες λήψεως αποφάσεων, η οποία αγνοήθηκε για μεγάλο χρονικό διάστημα γιατί οι παραδοσιακές δομές οργάνωσης των επιχειρήσεων εμφάνιζαν απλούς γραμμικούς συσχετισμούς, μεταξύ των διαφόρων παραγόντων επίδοσης και δεν έκαναν λεπτομερειακή και πλήρη ανάλυση των αλυσίδων αιτίας – αποτελέσματος που οδηγούν στην υλοποίηση της στρατηγικής της επιχείρησης. Επίσης δεν περιλάμβαναν διαδικασίες ανατροφοδότησης ώστε να εισάγουν εναλλακτικές λύσεις σε περίπτωση θετικών ή αρνητικών συνεπειών των αρχικών αποφάσεων .

## ***ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>***

### ***ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ***

Η Ήπειρος της άγριας και σκληρής πέτρας, διαθέτοντας τις ορεινές ομορφιές της Πίνδου, της μεγαλύτερης οροσειρά της χώρας, αναμένεται να αποτελέσει έναν αξιόλογο τουριστικό πόλο για πολλαπλές μορφές τουρισμού και για τους τέσσερις νομούς της (Άρτας, Θεσπρωτίας, Ιωαννίνων, Πρέβεζας). Η περιφέρεια Ηπείρου διαθέτει εξαιρετικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως **καθαρές ακτές**, θαυμάσια τοπογραφία, **αρχαιολογικά μνημεία**, **εθνικούς δρυμούς**, τοπική πολιτιστική παράδοση, παραδοσιακούς οικισμούς, ιστορική παράδοση, για την ανάδειξη του τουρισμού και του πολιτισμού ως εστίες ανάπτυξης.

Η περιοχή έχει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης τουρισμού διότι διαθέτει πλήθος εναλλαγών στο προϊόν της, το οποίο με τις ιδιομορφίες του και τις κοντινές αποστάσεις επιτρέπει την ανάπτυξη πολλών εναλλακτικών-ειδικών μορφών διακοπών. Ελάχιστοι τόποι συνδυάζουν απέραντες ακτές με καθαρή θάλασσα, βουνά με ιστορία και φυσικές ομορφιές, εθνικούς δρυμούς, καλή τουριστική οργάνωση, οικονομικές τιμές. Η Ήπειρος είναι τόπος που μπορεί να προσφέρει διαφορετικούς τύπους διακοπών, από τον ήρεμο οικογενειακό παραθερισμό, μέχρι Σαββατοκύριακα για ανήσυχους επισκέπτες.

Σήμερα, πέρα από τον ιστορικο-πολιτιστικό τουρισμό και τον θαλάσσιο, στην Ήπειρο ο επισκέπτης μπορεί να βρει ειδικές δραστηριότητες, όπως κανό-καγιάκ και ράφτινγκ στους ποταμούς Αώο, Βοϊδομάτη, Άραχθο και Αχέροντα, αναρρίχηση σε φυσικές και τεχνητές πίστες στην Κόνιτσα, εκδρομές με ποδήλατα βουνού στην Πίνδο, έφιππες διαδρομές, περιηγητικό και οικολογικό τουρισμό με συγκεκριμένες διαδρομές και οδηγούς φυσικού τουρισμού, κ.ά.

Για τις παραπάνω δραστηριότητες υπάρχουν εκπαιδευτές για αρχαρίους και ο περιηγητικός και οικολογικός τουρισμός είναι άριστα οργανωμένος από τα γραφεία τουρισμού στα Ιωάννινα. Επιπλέον, υπάρχουν το χιονοδρομικό κέντρο Μετσόβου, παρατηρητήρια πουλιών σε Άρτα και Πρέβεζα, συνεδριακά κέντρα (Ιωάννινα, Μέτσοβο), ο υγροβιότοπος του Αμβρακικού, οργανωμένα θαλάσσια σπορ στην Πάργα, ιαματικές πηγές, κ.ά., που καλύπτουν ένα ευρύτερο φάσμα τουρισμού.

Ήδη, έχουν δρομολογηθεί παρεμβάσεις στις υποδομές μεταφοράς, για τη λειτουργική δικτύωση της περιοχής με την υπόλοιπη Ελλάδα. Η ολοκλήρωση της ζεύξης Ρίου-Αντίρριου θα φέρει σίγουρα από την Ηπειρωτική Ελλάδα και την Αθήνα νέους επισκέπτες ενώ η ολοκλήρωση των μεγάλων έργων (Εγνατία οδός, λιμάνι Ηγουμενίτσας) και οι μελλοντικές παρεμβάσεις (Δυτικός Άξονας, Ιόνια οδός), θα συμπληρώσουν τον στόχο και θα μετατρέψουν την Ήπειρο σε βασική πύλη της Βόρειας Ελλάδας προς τη Δυτική Ευρώπη, μέσω του λιμανιού της Ηγουμενίτσας και προς τη Βαλκανική μέσω της ενίσχυσης των Ιωαννίνων και της μετατροπής τους σε περιφερειακό και διακρατικό πόλο ανάπτυξης. Ανάλογες

πρωτοβουλίες αφορούν στην ουσιαστική αναστύλωση και την ανάδειξη των μνημείων των κλασικών και βυζαντινών χρόνων, τις αισθητικές παρεμβάσεις στο αστικό περιβάλλον, τη διαχείριση των υδάτινων πόρων, την προστασία και ανάδειξη των βιότοπων, των ακτών σε συνεργασία με οικολογικές οργανώσεις και την τοπική αυτοδιοίκηση και με τη συμμετοχή και ευαισθητοποίηση των πολιτών κ.ά.

Άλλωστε, η περιφέρεια συμμετέχει σε σειρά αναπτυξιακών πρωτοβουλιών, ικανών να καταστήσουν την Ήπειρο έναν τουριστικό προορισμό με πολλές δυνατότητες, υποσχόμενο τοπική ανάπτυξη, επενδυτικές ευκαιρίες, και απολαυστικές διακοπές για Έλληνες και ξένους επισκέπτες. Αυτό που χρειάζεται είναι πνεύμα συνεργασίας και εξωστρέφειας μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων σε συνδυασμό με μια ισορροπημένη και στοχευμένη προβολή της περιφέρειας στα διεθνή ΜΜΕ.

### 3.1 Η ΥΠΑΡΞΗ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΝΩΔΟΜΗΣ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ

Η υποδομή και η ανωδομή ενός τουριστικού προορισμού, συνθέτουν τις βασικές μεταβλητές που οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα<sup>24</sup>.

Με τον όρο **Υποδομή**, εννοούμε το σύνολο των κατασκευών και εγκαταστάσεων που απαιτούνται για να μπορέσει ο άνθρωπος, είτε είναι μόνιμος κάτοικος είτε επισκέπτης (τουρίστας) να ικανοποιήσει καθημερινές ανάγκες του που σχετίζονται με την εργασία την διαβίωση ή τον ελεύθερο χρόνο του. Αναφερόμαστε κυρίως σε έργα αρμοδιότητας και δικαιοδοσίας του Δημοσίου τομέα (Κράτος, Νομαρχίες, ΟΤΑ, ΔΕΚΟ κ.λ.π). Μπορούμε να αναφέρουμε μεταξύ των Υποδομών :

- Λιμάνια και Λιμενικές εγκαταστάσεις, Μαρίνες, Σταθμούς ανεφοδιασμού σκαφών
- Παραλίες, οργανωμένες πλαζ
- Χιονοδρομικά κέντρα
- Αεροδρόμια και εγκαταστάσεις
- Οδικό δίκτυο

---

<sup>24</sup> "Η σημασία της τουριστικής υποδομής και ανωδομής στην περιφέρεια της Ηπείρου και ο ρόλος των παραγόντων που την επηρεάζουν και τη διαμορφώνουν", εισήγηση Κου Διακομιχάλη Μιχαήλ, καθηγητή εφαρμογών του ΤΕΙ Ηπείρου, από πρακτικά 1<sup>ου</sup> Επιστημονικού Συνεδρίου "Οι προοπτικές ανάπτυξης των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών της Ευρώπης", Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας ΤΕΙ Ηπείρου, Τμήμα Λογιστικής, Πρέβεζα 24-25 Μαΐου 2001, σελ.669 -670.

- Εγκαταστάσεις Ύδρευσης και Αποχέτευσης
- Χώρους στάθμευσης
- Τηλεπικοινωνιακό δίκτυο και εγκαταστάσεις
- Δίκτυο Ηλεκτρικής Ενέργειας
- Καταστήματα Υπηρεσιών, όπως τράπεζες, Ταχυδρομείο, Λιμεναρχείο, Γραφείο ΕΟΤ, Αστυνομία, Πυροσβεστική, Προξενεία κ.α.

Με τον όρο **Ανωδομή**, εννοούμε το σύνολο των κατασκευών που προσφέρουν συγκεκριμένες υπηρεσίες και αγαθά, για τη δημιουργία των οποίων απαιτείται η ύπαρξη σημαντικής Υποδομής (στηρίζονται στην υποδομή του τόπου). Κυρίως αναφερόμαστε σε εγκαταστάσεις και επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα, όπως οι παρακάτω :

- Ξενοδοχεία, Ενοικιαζόμενα δωμάτια, Διαμερίσματα, Ορεινά καταφύγια
- Εστιατόρια, Καφετέριες, Μπαρ, Αναψυκτήρια
- Τουριστικά γραφεία, Πρακτορεία
- Γραφεία ενοικιάσεως Αυτοκινήτων, Μοτοποδηλάτων
- Θαλάσσια σπορ (Σκι, Windsurfing, Αλεξίπτωτο, Jet ski, Κανό, Καγιάκ κ.λ.π)
- Χειμερινά σπορ
- Αθλητικά κέντρα, Χώρους άθλησης στα ξενοδοχεία ή αλλού (Τέννις, Βόλλεϋ, Μπάσκετ, Squash, Golf, Mini golf κ.λ.π)
- Πισίνες, ανοικτές – θερμαινόμενες, Βατήρες κατάδυσης
- Χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων (για Θεατρικές παραστάσεις, Χορούς, Συναυλίες, Εκθέσεις Ζωγραφικής, Ήχος & Φως κ.λ.π).

### **3.2 ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ**

Στην περίπτωση της Ηπείρου, θαλάσσιος τουρισμός παρατηρείται σε 4 περιοχές: στην πόλη της Πρέβεζας, της Ηγουμενίτσας, της Πάργας και των Συβότων. Παρακάτω, γίνεται αναφορά σε κάθε περιοχή ξεχωριστά. Παρουσιάζονται κάποια γενικά στοιχεία, όπως η γεωγραφική τους θέση, τοποθεσίες που αξίζει να δουν οι επισκέπτες της καθώς και πληροφορίες για τα λιμάνια τους, ως προς την υποδομή, τις υπηρεσίες που παρέχουν στους

τουρίστες, το είδος κάθε λιμανιού(εμπορικό ή επιβατικό) και την κίνησή τους κατά τα δυο τελευταία έτη.

### 3.2.1 ΠΡΕΒΕΖΑ



Η **Πρέβεζα** είναι η πρωτεύουσα του νομού Πρεβέζης και βρίσκεται στο Ν.Δ. άκρο της Ηπείρου. Το όνομα της πόλης στα Σλαβικά σημαίνει «**πέρασμα**». Βρίσκεται στο **νότιο άκρο** του νομού που έχει σφηνοειδή μορφή και καταλήγει σε μια χερσόνησο με δύο σκέλη που φράζει την είσοδο του Αμβρακικού Κόλπου. Στο **ανατολικό** σκέλος (χερσόνησος του Αγίου Θωμά) βρίσκονται οι παραδοσιακοί μικροί παραθεριστικοί οικισμοί των κατοίκων της πόλης, χαρακτηριστικό που μπορεί να αναδειχθεί και να αξιοποιηθεί κατάλληλα στις σημερινές συνθήκες.

Γραφική πόλη με νησιώτικο χρώμα, καθώς η θάλασσα την αγκαλιάζει από τρεις πλευρές. Η γύρω περιοχή είναι κατάφυτη και τα δέντρα φτάνουν ως τη θάλασσα. Η θέα προς το Ιόνιο είναι θαυμάσια και το ηλιοβασίλεμα μαγευτικό. Στην προκουμαία η όψη της πόλης, με τους 17.724 κατοίκους, είναι σύγχρονη, ενώ στο εσωτερικό διατηρεί κάποιο «χρώμα» με στενούς γραφικούς δρόμους, παλιά σπίτια και ερειπωμένα τζαμιά. Οι Βενετοί και ο Αλή Πασάς άφησαν στην πόλη ανεξίτηλα σημάδια με τα αγέρωχα βενετικά και οθωμανικά κάστρα και τις περήφανες βυζαντινές εκκλησίες που αιχμαλωτίζουν τα βλέμματα των επισκεπτών της.

Συνδυάζει τις ήσυχες διακοπές με την κοσμοπολίτικη ζωή. Τα στενά σοκάκια και τα νεοκλασικά κτίρια είναι μερικά από τα χαρακτηριστικά της. Οι παραλίες του Ιονίου γοητεύουν τους λουόμενους κάθε ηλικίας γι' αυτό και τα περισσότερα τουριστικά καταλύματα βρίσκονται σε αυτή την περιοχή..

Η πόλη παρέχει πρόσβαση στις ακτές του Ιονίου αμμώδεις εκτάσεις και παραλίες συνολικής έκτασης πάνω από 50 χιλιόμετρα, σε ελάχιστη απόσταση από τον οδικό άξονα Πρέβεζας-Ηγουμενίτσας, οι οποίες δεν έχουν μέχρι στιγμής τύχει εκμετάλλευσης. Επίσης, παρέχεται πρόσβαση στον Αμβρακικό Κόλπο, ένα από τα σημαντικότερα οικοσυστήματα στην Ευρώπη με τις πολυάριθμες λιμνοθάλασσες στη βόρεια πλευρά του που με κατάλληλη αξιοποίηση έχει τη δυνατότητα να τροφοδοτεί με αλιεύματα όλη την Ελλάδα. Επίσης, οι κοντινές εκβολές των ποταμών Λούρου και Αράχθου παρουσιάζουν οικολογικό ενδιαφέρον.

**Νοτίως** της Πρέβεζας βρίσκεται η Αιτωλοακαρνανία και το νησιωτικό συγκρότημα της Λευκάδας, ενώ στα **βορειοδυτικά**, μικροί παραθαλάσσιοι ημιορεινοί οικισμοί.

Σε επίπεδο παραγωγικής υποδομής αξίζει να αναφερθούν η Βιομηχανική περιοχή στην περιφέρεια της πόλης και οι μονάδες ιχθυοκαλλιέργειας και ιχθυογέννησης στον Αμβρακικό. Κυριότερη απασχόληση των κατοίκων της Πρέβεζας είναι η γεωργία (καλλιεργούν λαχανικά, οπωροκηπευτικά, εσπεριδοειδή και ελιές), καθώς και η αλιεία και το εμπόριο

Στη μεταφορική υποδομή σημαντική είναι η ύπαρξη του λιμανιού και της μαρίνας, το Αεροδρόμιο του Ακτίου και της έδρας μεταφορών για τα λεωφορεία του Νομού. Η Πρέβεζα μετατρέπεται σε βάση για εξορμήσεις σε ολόκληρη τη Β.Δ Ελλάδα. Αν κάποια στιγμή αισθανθείτε την ανάγκη για περιπέτεια και εξερεύνηση, δεν έχετε παρά να ξεκινήσετε.

### **Τουριστική ανάπτυξη - Παραλίες και αξιοθέατα**

Η Πρέβεζα έχει το προνόμιο να περιβάλλεται από θαλάσσιες περιοχές, με εντελώς διαφορετικά χαρακτηριστικά. Δυτικά το Ιόνιο είναι ανοικτή θάλασσα και Ανατολικά ο Αμβρακικός είναι κλειστή. Αν και μια από τις μικρές πόλεις της χώρας σήμερα, η Πρέβεζα παραμένει η μεγαλύτερη παραθαλάσσια πόλη στις ακτές του Ιονίου. Οι άνεμοι πνέουν με μέτριες εντάσεις και από σταθερές διευθύνσεις, τόσο στο Ιόνιο όσο και στον Αμβρακικό, καθιστώντας έτσι την Πρέβεζα έναν ιδεώδη τόπο για **ιστιοπλοΐα**. Ο Νομός Πρέβεζας μπορεί να προσφέρει στον επισκέπτη τη δυνατότητα να ασχοληθεί με πλήθος αθλητικών δραστηριοτήτων. Μπορεί να ασχοληθεί με σπορ στις **υπάρχουσες υποδομές** που υπάρχουν στο Νομό. Μπορεί ακόμη να ασχοληθεί με **extreme games**, με **θαλάσσια σπορ**, με **ιππασία**, με **δραστηριότητες βουνού** και γενικότερα να αξιοποιήσει δημιουργικά το χρόνο των διακοπών του εκμεταλλευόμενος τις υποδομές και τις δυνατότητες που του προσφέρονται.

Στην πόλη υπάρχουν τρία κάστρα και οχυρωματική τάφρος, διατηρητέα κτίσματα, ενώ σε μικρή απόσταση βρίσκεται το Φρούριο του Ακτίου και το Κάστρο του Παντοκράτορα.

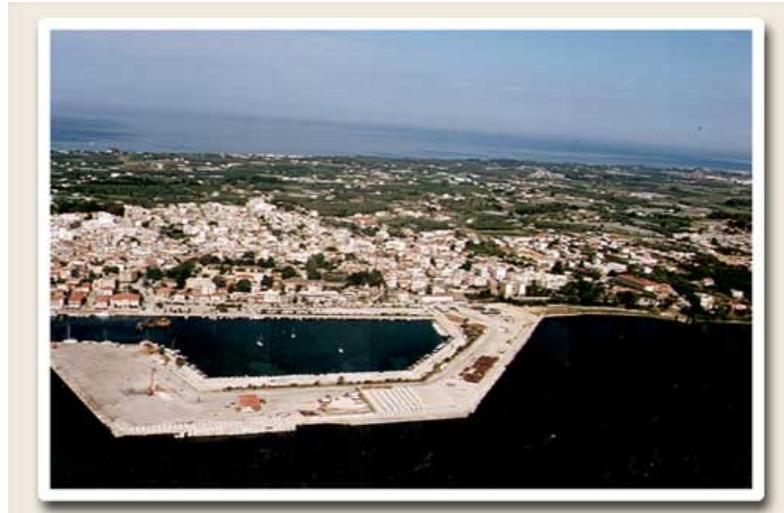
Άλλα κοντινά αξιοθέατα είναι:

- η Ρωμαϊκή Νικόπολη, 8 χλμ. βόρεια της Πρέβεζας,
- ο Ζάλογγος, σύμβολο και μνήμη της θυσίας των Σουλιωτισσών,
- η αρχαία Κασσώπη στη νότια πλευρά του Ζαλόγγου,
- το Νεκρομαντείο στις εκβολές του Αχέροντα και
- η Ιερά Μονή Κοίμησης Θεοτόκου στο Πολυστάφυλο.

Η Πρέβεζα προσφέρει στους επισκέπτες της και μπάνιο σε παραλίες με πεντακάθαρα καταγάλανα νερά. Αυτές είναι :

- Κυανή Ακτή
- Μονολίθι
- Αλωνάκι Πρέβεζας,
- Καστροσυκιά,
- Αρτολίθια,
- Βράχος,
- Λούτσα,
- Αλωνάκι Φαναρίου
- Αμμουδιά,
- Κερέντζα.

## Το λιμάνι



Η Πρέβεζα είναι χτισμένη στο στόμιο του Αμβρακικού κόλπου, συνδέεται με πορθμείο με την απέναντι ακτή της Αιτωλοακαρνανίας στο Άκτιο. Από τη θέση αυτή αποτελεί το κυριότερο λιμάνι της και κόμβο επικοινωνίας μεταξύ Ηπείρου - Ακαρνανίας αλλά και Ελλάδος - Ιταλίας. Η ύπαρξη άλλωστε, μέχρι τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, έξι προξενείων (αγγλικού, γαλλικού, ελληνικού, ιταλικού, αυστριακού, ρωσικού) σ' αυτήν, υποδηλώνει τη σημασία της στρατηγική και εμπορική.

Παλιότερα το λιμάνι αυτό παρουσίαζε αξιόλογη διακίνηση εμπορευμάτων και επιβατών. Σήμερα όμως, όσο αναπτύσσονται οι χερσαίες μεταφορές και το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, το λιμάνι της Πρέβεζας φθίνει.

Το λιμάνι της Πρέβεζας είναι κυρίως **επιβατικού χαρακτήρα**. Έχει σαν κύρια δραστηριότητα την πορθμειακή διακίνηση επιβατών μεταξύ Ακτίου και Πρέβεζας και φιλοξενεί σημαντικό αριθμό τουριστικών σκαφών. Επισημαίνεται ότι το λιμάνι είναι φυσικό και η λεκάνη του είναι στον Αμβρακικό κόλπο που προστατεύεται από τη συνθήκη RAMSAR<sup>25</sup>. Με τη ζεύξη του Ακτίου παρουσιάζει σημαντικές προοπτικές ως κέντρο ανάπτυξης θαλάσσιου τουρισμού και ο χαρακτήρας του λιμανιού θα παραπέμπει περισσότερο σε μαρίνα που θα εξυπηρετεί τουριστικούς σκοπούς. Παρακάτω, παρατίθενται δυο πίνακες με τα Φορτηγά πλοία και τις Θαλαμηγούς που κατέπλευσαν στον λιμένα της Πρέβεζας κατά τα έτη 2006 και 2007:

<sup>25</sup> Η Συνθήκη Ramsar ή Συνθήκη για τους Υγρότοπους, υπογράφηκε το 1971 στην πόλη Ραμσάρ του Ιράν, και αποσκοπεί στην προστασία και τη συνετή χρήση όλων των υγρότοπων μέσω τοπικών και εθνικών δράσεων και διακρατικής συνεργασίας ως μια συνεισφορά στην αειφόρο ανάπτυξη σε όλο τον κόσμο. Έως το 2005 τη Συνθήκη Ramsar έχουν υπογράψει 147 χώρες, ανακηρύσσοντας σχεδόν 1500 (1524) περιοχές σε υγρότοπους διεθνούς σημασίας. Από [www.wwf.gr](http://www.wwf.gr).



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΠΡΕΒΕΖΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑΣ

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΑΤΑΠΛΕΥΣΑΝΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ**  
**ΕΤΩΝ 2006 ΚΑΙ 2007**

ΜΗΝΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
<b>Ε Τ Ο Σ 2006</b>			
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	6	1	5
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	8	1	7
ΜΑΡΤΙΟΣ	15	3	12
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	12	2	10
ΜΑΙΟΣ	15	3	12
ΙΟΥΝΙΟΣ	11	1	10
ΙΟΥΛΙΟΣ	11	2	9
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	14	4	10
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	15	3	12
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	10	2	8
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	8	0	8
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	12	0	12
<b>Σ Υ Ν Ο Λ Ο</b>	<b>137</b>	<b>22</b>	<b>115</b>
<b>Ε Τ Ο Σ 2007</b>			
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	17	3	14
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	12	0	12
ΜΑΡΤΙΟΣ	12	2	10
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	8	0	8
ΜΑΙΟΣ	8	1	7
ΙΟΥΝΙΟΣ	15	1	14
ΙΟΥΛΙΟΣ	14	2	12
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	9	1	8
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	12	2	10
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	15	2	13
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	11	2	9
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	6	0	6
<b>Σ Υ Ν Ο Λ Ο</b>	<b>139</b>	<b>16</b>	<b>123</b>



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΠΡΕΒΕΖΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑΣ

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΚΑΤΑΠΛΕΥΣΑΝΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ ΕΤΩΝ 2006**

**ΚΑΙ 2007**

<b>ΕΤΟΣ 2006</b>	<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ Θ/Γ ΠΟΥ ΚΙΝΗΘΗΚΑΝ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ</b>	<b>Θ/Γ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ</b>	<b>Θ/Γ ΜΕ ΣΗΜΑΙΑ ΤΡΙΤΩΝ ΧΩΡΩΝ</b>	<b>Θ/Γ ΜΕ ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ</b>
ΜΗΝΑΣ				
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	-	-	-	-
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	-	-	-	-
ΜΑΡΤΙΟΣ	2	-	-	2
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	33	23	-	10
ΜΑΙΟΣ	83	44	2	37
ΙΟΥΝΙΟΣ	101	81	1	19
ΙΟΥΛΙΟΣ	153	125	6	22
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	149	125	3	21
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	136	115	2	19
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	48	41	2	5
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	6	-	3	3
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	-	-	-	-
<b>ΕΤΟΣ 2007</b>	<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ Θ/Γ ΠΟΥ ΚΙΝΗΘΗΚΑΝ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ ΠΡΕΒΕΖΑΣ</b>	<b>Θ/Γ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ</b>	<b>Θ/Γ ΜΕ ΣΗΜΑΙΑ ΤΡΙΤΩΝ ΧΩΡΩΝ</b>	<b>Θ/Γ ΜΕ ΣΗΜΑΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ</b>
ΜΗΝΑΣ				
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	-	-	-	-
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	1	-	-	1
ΜΑΡΤΙΟΣ	-	-	-	-
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	24	8	1	15
ΜΑΙΟΣ	129	57	6	66
ΙΟΥΝΙΟΣ	162	105	6	51
ΙΟΥΛΙΟΣ	186	142	7	37
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	183	137	10	36
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	139	113	7	25
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	67	39	-	28
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	3	3	-	-
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	-	-	-	-

## Χαρακτηριστικά λιμανιού

**Μήκος κρηπιδώματος :** 280 μέτρα

**Μήκος χερσαίας ζώνης :** 5.800 μέτρα

**Βάθος :** από 5 έως και 15 μέτρα

**Είδος βυθού :** λασπώδης



### 3.2.2 ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ



Η **Ηγουμενίτσα**, πρωτεύουσα του Νομού Θεσπρωτίας, είναι μια όμορφη πόλη 10.000 περίπου κατοίκων. Συνδυάζει το πράσινο των δέντρων με το γαλάζιο του ουρανού και της θάλασσας γιατί απλώνεται κάτω από ένα καταπράσινο δάσος και μπροστά βρέχεται από τα βαθυγάλανα νερά του Ιονίου Πελάγους. Γνωστή περισσότερο ως περιοχή με διερχόμενο τουρισμό, καθόσον από την Ηγουμενίτσα διέρχονται χιλιάδες τουρίστες από και προς την Ελλάδα κάθε χρόνο, η Θεσπρωτία διατηρεί το προσωπικό της χρώμα και παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τον επισκέπτη που θα θελήσει να την γνωρίσει. Την κόβει σχεδόν στη μέση ο ποταμός Θύαμις (Καλαμάς), του οποίου το δέλτα στις εκβολές του στο Ιόνιο αποτελεί σημαντικό βιότοπο. Συναντάει κανείς παραθαλάσσια τουριστικά κέντρα, σε περιοχές γεμάτες ελιές και ειδυλλιακές παραλίες με ψιλή άσπρη άμμο, αλλά και ορεινά γραφικά χωριά με το χαρακτηριστικό ηπειρώτικο ύφος και την ξεχωριστή αρχιτεκτονική. Επίσης δεν λείπουν τα λαογραφικά μουσεία, τα αρχαία μνημεία αλλά και οι τόποι με ιστορική μνήμη, όπως το θρυλικό Σούλι, που αποτέλεσε προπύργιο της αντίστασης των Ελλήνων κατά των Τούρκων.

Η Ηγουμενίτσα δεν διαθέτει πολλά αρχαιολογικά αξιοθέατα και ιστορικά μνημεία. Η ίδια όμως ως πόλη αποτελεί από μόνη της ένα φυσικό στολίδι, ένα φυσικό αξιοθέατο το οποίο αξίζει να επισκεφθεί κανείς για να θαυμάσει το θαλασσινό τοπίο, τις έντονες φυσικές χρωματικές αντιθέσεις και να νιώσει την ηρεμία και τη γαλήνη της φύσης.

## Τουριστική ανάπτυξη - Παραλίες και αξιοθέατα

Η Ηγουμενίτσα προσφέρει στους επισκέπτες της :

- Πεζοπορία ή βόλτα με ποδήλατο στον ποδηλατοδρόμο που βρίσκεται δίπλα στη θάλασσα.
- Καφές ή φαγητό στην καφετέρια / restaurant στη θέση Πανόραμα για να έχετε μια πανοραμική άποψη της πόλης, να δείτε τα καράβια που έρχονται και φεύγουν, να θαυμάσετε το υπέροχο θαλασσινό τοπίο που προβάλλει μπροστά στα μάτια σας και κυρίως για να απολαύσετε ένα μοναδικό ηλιοβασίλεμα.
- Ιστιοπλοΐα: Από την Ηγουμενίτσα μπορείτε να επισκεφθείτε με ιστιοφόρο την Κέρκυρα, τους Παξούς και τους Αντίπαξους αλλά και τα υπόλοιπα νησιά του Ιονίου. Μπορείτε να δέσετε στην Ηγουμενίτσα, στη Σκάλα Σαγιάδας, στην Πλαταριά, και στα Σύβοτα. Ανεφοδιασμός (νερό και καύσιμα) γίνεται στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Στην πόλη της Ηγουμενίτσας έχει την έδρα της η εταιρεία IONION YACHTING που νοικιάζει ιστιοφόρα και οργανώνει ιστιοπλοϊκές εκδρομές στα νησιά του Ιονίου.

Οι επισκέπτες της Ηγουμενίτσας έχουν την δυνατότητα να απολαύσουν το μπάνιο τους στα κρυστάλλινα νερά της παραλίας Δρέπανος και Μακρυγιάλι, αμμώδεις παραλίες κοντά στην Ηγουμενίτσα.

Στην Ηγουμενίτσα υπάρχουν και αξίζει να επισκεφτούν όσοι την προτιμήσουν για τις διακοπές τους τα εξής μέρη :

- Χερσόνησος Λυγιάς: τείχη των τριών οχυρωμένων οικισμών της Κερκυραϊκής Περαίας
- Πύργος Ραγίου: μικρό στρατιωτικού χαρακτήρα κάστρο και μεταβυζαντινός πύργος
- Λαδοχώρι (Πετρέλαια): Ρωμαϊκή έπαυλη με νεκρικό θάλαμο με ανάγλυφες σαρκοφάγους (2-3 αι.)
- Πρασούδι: ερείπια παλαιοχριστιανικού ναΐσκου
- Κάστρο Ηγουμενίτσας: στο λόφο ανατολικά της Νομαρχίας Δέλτα παλαιών εκβολών Καλαμά

## Το λιμάνι

Το νέο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας βρίσκεται στη νότια πλευρά της χερσαίας λιμενικής ζώνης, έξω από τον αστικό ιστό της πόλης, σε θέση δίπλα στην κοινότητα Λαδοχωρίου. Η προνομιακή γεωγραφική θέση του λιμανιού, η απόσταση μόλις 90 ναυτικών μιλίων μέχρι το Otranto της Ιταλίας, η ναυπήγηση πλοίων υψηλών ταχυτήτων, σε συνδυασμό με την κατασκευή της Εγνατίας Οδού και των άλλων μεγάλων έργων της Δυτικής Ελλάδας (π.χ. Ζεύξη Πρέβεζας-Ακτίου, Αεροδρόμια Ακτίου και Κέρκυρας), καθιστούν τον λιμένα κύρια πύλη για την ευκολότερη σύνδεση της χώρας με τη Δυτική Ευρώπη μέσω θαλάσσης. Το λιμάνι είναι κατά κύριο λόγο επιβατικό και συνδέεται ακτοπλοϊκά τόσο με το Εσωτερικό όσο και με το Εξωτερικό. Αυτό την καθιστά έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς κόμβους της χώρας και της Δυτικής Ελλάδας, δεδομένου ότι συνδέεται με το Πρίντεζι, το Μπάρι, την Ανκόνα, τη Βενετία και την Τεργέστη της Ιταλίας και περιστασιακά με τον Αυλώνα της Αλβανίας, ενώ στο εσωτερικό της χώρας συνδέεται με την Πάτρα, την Κέρκυρα και τους Παξούς.

Κάθε χρόνο από εδώ διακινούνται περισσότεροι από 1.200.000 επιβάτες, πάνω από 110.000 φορτηγά και περισσότερα από 270.000 ΙΧ επιβατικά αυτοκίνητα. Με δεδομένη την έλλειψη τόσο των αποθηκευτικών χώρων, όσο και των κατάλληλων λιμενικών υποδομών, δεν γίνεται διακίνηση εμπορευμάτων, με εξαίρεση εκείνα που μεταφέρονται στα φορτηγά. Κατά συνέπεια το λιμάνι δεν μπορεί να χαρακτηριστεί εμπορευματικό. Οι υπηρεσίες που προσφέρει το λιμάνι είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένες και πληρούν όλες τις διεθνείς προδιαγραφές σε ζητήματα ασφαλείας. Ο επιβατικός σταθμός που διαθέτει είναι από τους καλύτερους των Βαλκανίων και η εξυπηρέτηση είναι άμεση, καθώς αμέσως μετά την εκφόρτωση η πρόσβαση στην Εγνατία είναι υπόθεση ενός λεπτού. Κατά συνέπεια, διευκολύνονται σημαντικά όσοι έρχονται από Βόρεια Ελλάδα κατευθυνόμενοι προς την Ιταλία ή και το αντίθετο.

Παρουσιάζει σημαντική ανάπτυξη την τελευταία δεκαετία σε εισαγωγικές και εξαγωγικές δραστηριότητες με ιδιαίτερο χαρακτήρα τον εξαγωγικό. Ο οργανισμός λιμένος Ηγουμενίτσας παρέχει κατά κύριο λόγο υπηρεσίες ελλιμενισμού των πλοίων και διακίνησης επιβατών και οχημάτων.

Το Σεπτέμβριο του 2003 ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε ο νέος επιβατικός σταθμός συνολικού εμβαδού 6800 τ.μ.. Ο Νέος Σταθμός προορίζεται για την εξυπηρέτηση επιβατών καθώς και για τη στέγαση πολλών υπηρεσιών και καταστημάτων. Στο ίδιο κτίριο στεγάζονται και τα γραφεία του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας. Στους πολλούς διαθέσιμους χώρους

του, έχουν εγκατασταθεί γραφεία check in, εμπορικά καταστημάτων, εστιατόριο, καφετέρια και Καταστήματα Αφορολόγητων Ειδών (ΚΑΕ). Δίπλα στον νέο Τερματικό Σταθμό βρίσκεται χώρος στάθμευσης ΙΧ αυτοκινήτων και το κτίριο ηλεκτρομηχανολογικής υποστήριξης του Κεντρικού Τερματικού Σταθμού Επιβατών, καθώς και των εγκαταστάσεων του Λιμένα. Στο χώρο του νέου λιμένα και στη νότια πλευρά βρίσκεται η κεντρική πύλη με το νέο σταθμό ελέγχου, ο οποίος διαθέτει τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας και αντίστοιχο αριθμό σημείων ελέγχου, παρέχοντας άμεση πρόσβαση στην Εγνατία Οδό, καθώς και σε οδικό κόμβο διακλάδωσης προς άλλες κατευθύνσεις.

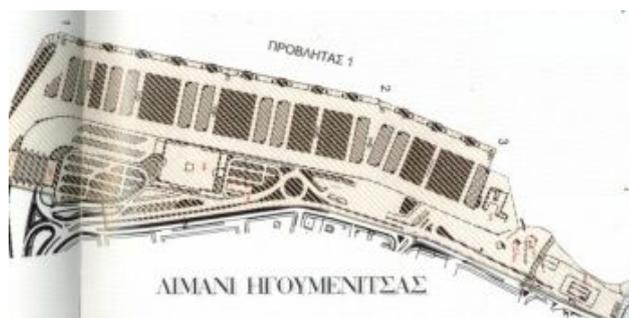


### **Χαρακτηριστικά λιμανιού**

Το νέο λιμάνι καταλαμβάνει συνολική έκταση 210 στρεμμάτων. Από αυτά, τα 130 στρέμματα αφορούν σε λιμενικό χώρο, ενώ τα 80 στρέμματα έχουν αποδοθεί για οδοποιία, χώρους στάθμευσης ΙΧ αυτοκινήτων και φορτηγών, εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού κ.λ.π. Επίσης, διαθέτει 5 περιοχές πρόσδεσης ΕΓ/ΟΓ πλοίων, γραμμές εξωτερικού, 12 θέσεις πρυμνοδέτησης, με δυνατότητα ταυτόχρονης εξυπηρέτησης έως και 7 πλοίων, και ικανούς χερσαίους χώρους (σε κάθε θέση πρυμνοδέτησης αντιστοιχούν περίπου 20 στρέμματα χερσαίων χώρων). Νότια από το Παλαιό Λιμάνι βρίσκεται ο λιμένας των πορθμείων που εκτελούν τις γραμμές εσωτερικού. Στα νότια των πορθμείων εσωτερικού βρίσκεται ο χερσαίος χώρος που περιλαμβάνει την προβλήτα 2, η οποία εξυπηρετεί τα δρομολόγια εξωτερικού. Όσον αφορά στις λιμενικές εγκαταστάσεις, το συνολικό μήκος κρηπιδωμάτων είναι περίπου 1800 μέτρα με ωφέλιμο βάθος από 5 έως 11 μέτρα.



- **Μήκος κρηπιδώματος Νέου Λιμένα : 782 μέτρα**
- **Βάθος Νέου Λιμένα : 10,65 μέτρα**
  
- **Μήκος κρηπιδώματος Παλαιού Λιμένα εξωτερικού : 119 μέτρα**
- **Μήκος χερσαίας ζώνης Παλαιού Λιμένα : 5 χλμ**
- **Βάθος Παλαιού Λιμένα Εξωτερικού : 10 μέτρα**
  
- **Μήκος κρηπιδώματος Π/Θ Εσωτερικού και Παλαιού Λιμένα : 930 μέτρα**
- **Βάθος Π/Θ Εσωτερικού και Παλαιού Λιμένα : 5 έως 8 μέτρα**



### 3.2.3 ΠΑΡΓΑ



Η **Πάργα** είναι μια γραφική κωμόπολη. Είναι ένας όμορφος παραδοσιακός οικισμός και βρίσκεται ανάμεσα στα Σύβοτα και τις εκβολές του Αχέροντα, απέναντι από τους Παξούς και τους Αντίπαξους. Αποτελεί ένα από τα ωραιότερα παραθεριστικά θέρετρα της χώρας, ανήκει στο νομό Πρέβεζας ο οποίος βρίσκεται στην Ήπειρο. Είναι το μόνο στεριανό μέρος του Ιονίου που **θυμίζει νησί** με τα στενά πλακόστρωτα σοκάκια του και την αυξημένη τουριστική κίνηση. Μιλάμε βέβαια για το λιμάνι και το **κάστρο** με τα παλιά σπίτια. Η πόλη της Πάργας είναι αμφιθεατρικά χτισμένη με γραφικά στενά και πλακόστρωτα ανηφορικά δρομάκια τα οποία οδηγούν στο επιβλητικό κάστρο που δεσπόζει στην κορυφή του υψώματος δυτικά της Πάργας, στα καταστήματα, στα εστιατόρια αλλά και στα πολλά μπαρ και κλαμπ που υπάρχουν στην πόλη. Το κάστρο, κτισμένο από τους Ενετούς, στο οποίο σώζονται μέχρι και σήμερα τα λουτρά του Αλή Πασά, χρησίμευε για την οχύρωση της πόλης και εντός του υπήρχαν περίπου 400 σπίτια. Στη διαδρομή για το κάστρο μπορεί κάποιος να θαυμάσει την ντόπια λαϊκή αρχιτεκτονική καθώς και τα διώροφα και τριώροφα σπίτια με τις κεραμοσκεπές και τους ξύλινους εξώστες που προσδίδουν στην πόλη ένα ξεχωριστό χρώμα. Η διαδρομή είναι ευχάριστη (και πολύβουη) και στην κορυφή της θα απολαύσετε μια υπέροχη θέα της πόλης όπου μπορείτε να καθίσετε για καφέ, ποτό ή φαγητό στα μαγαζιά που βρίσκονται πριν την πύλη του κάστρου. Εκτός από το κάστρο μπορεί να επισκεφτεί κάποιος το μοναστήρι της Παναγίας των Βλαχερνών, το εκκλησιαστικό μουσείο, όπου εκτίθενται κειμήλια και άμφια καθώς και κάποια από τις πενήντα περίπου εκκλησίες. Η όλη εικόνα με το γραφικό κόλπο, το πανέμορφο νησάκι της Παναγίας και τα πολλά ταβερνάκια, δημιουργεί μία μαγευτική ατμόσφαιρα. Κάθε καλοκαίρι η Πάργα κατακλύζεται από χιλιάδες τουρίστες, καθώς διαθέτει

επιπλέον και άριστη τουριστική υποδομή με πολλά ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια, κάμπινγκ, εστιατόρια, μπαρ, καφετέριες, κλαμπ, που αφήνουν τις καλύτερες εντυπώσεις στους επισκέπτες. Για τη νυχτερινή διασκέδαση, η Πάργα είναι η μοναδική επιλογή στην περιοχή.

Απέναντι από την παραλία της Πάργας βρίσκεται το νησάκι της Παναγίας, όπου μπορεί να φτάσει κάποιος κολυμπώντας ή με καΐκι. Το νησάκι της Παναγίας είναι το στολίδι της Πάργας και το γύρω τοπίο συμπληρώνουν το Βενετσιάνικο κάστρο και ο ελαιώνας που την περιβάλλει.

### **Τουριστική ανάπτυξη - Παραλίες και αξιοθέατα**

Οι περισσότερες από τις παραλίες είναι πλήρως οργανωμένες και διαθέτουν κατάλληλες εγκαταστάσεις για τζετ - σκι, θαλάσσιο σκι, ιστιοσανίδα, αλεξίπτωτο θαλάσσης, καταδύσεις (ενδιαφέρον έχει η κατάδυση γύρω από το κάστρο της Πάργας και τη νησίδα Άγιος Νικόλαος), ποδήλατο, κανό και πολλά θαλάσσια παιχνίδια.

Οι επισκέπτες της μπορούν να απολαύσουν το μπάνιο τους στα ήρεμα και ζεστά νερά της, αλλά και να ασχοληθούν με τα αγαπημένα τους θαλάσσια σπορ ή θαλάσσια παιχνίδια. Από την Πάργα πραγματοποιούνταιδρομολόγια προς τους Παξούς και άλλα νησιά του Ιονίου, το Νεκρομαντείο και τον αρχαιολογικό χώρο της Νικόπολης.

Η Πάργα αποτελεί δικαιολογημένα πόλο έλξης για χιλιάδες τουρίστες κάθε καλοκαίρι, όχι μόνο για τις φυσικές ομορφιές της περιοχής, αλλά και για τις όμορφες παραλίες της. Τα παράλια της Πάργας αποτελούν ίσως το καλύτερο κομμάτι από τις παραλίες του Ιονίου πελάγους.

Οι πιο γνωστές και πολυσύχναστες παραλίες είναι:

- Παραλία Βάλτου,
- Παραλία Κρυονερίου,
- Παραλία Πίσω Κρυονερίου,
- Αϊ-Γιαννάκης,

και άλλες απόκρημνες και μοναδικής ομορφιάς παραλίες τις οποίες μπορούν οι επισκέπτες της να επισκεφτούν με βάρκα και να γνωρίσουν τη μαγευτική ομορφιά και ησυχία που παρουσιάζουν οι θαλάσσιες σπηλιές στον κόλπο του Λύχνου, στο Σαρακίνικο και στον Άγιο Σώστη.

Κάποια από τα μέρη που αξίζει να δουν οι επισκέπτες της είναι :

- Το εκκλησιαστικό μουσείο, στο κέντρο της πόλης
- Ο ναός του Αγίου Νικολάου, Πολυούχος της Πάργας
- Η **σπηλιά τής Αφροδίτης** (λέγεται στην μυθολογία, ότι εκεί κολυμπούσε η θεά Αφροδίτη) .
- Το Μοναστήρι της Αγίας Βλαχέρνας
- το νησάκι μπροστά στην παραλία με τους ψηλούς ξερόβραχους Κρεμυδά και Σκορδά.

Στην γύρω περιοχή, μπορούν επίσης να επισκεφτούν:

- Το κάστρο στα σύνορα Ανθούσας - Αγιάς
- Τις πηγές του Αχέροντα
- Τον Υγροβιότοπο του Αμβρακικού Κόλπου
- Την Αρχαία Νικόπολη
- Το Ζάλογγο και τα Ερείπια της Κασσώπης

Την Πάργα την προτιμούν οι τουρίστες των τσάρτερ και γενικά όσοι δεν έχουν αυτοκίνητο. Είναι μια πολύ καλή επιλογή γιατί εκτός από την παραλία μέσα στην πόλη ο επισκέπτης έχει εύκολη πρόσβαση στις υπόλοιπες (Βάλτο, Λύχνο) με **καραβάκια** που ξεκινάνε από το λιμάνι ή ακόμα και **με τα πόδια**. Επίσης από το λιμάνι ξεκινάνε και ημερήσιες **κρουαζιέρες** για Παξούς - Αντίπαξους, τον ποταμό Αχέροντα κτλ.

### **Το λιμάνι**

Το λιμάνι της Πάργας είναι **μικρό επιβατικό λιμάνι** που εξυπηρετεί κυρίως συνδέσεις με Κέρκυρα και Παξούς, τουριστικές εκδρομές σε παρακειμένες ακτές και παρέχουν υπηρεσίες σε τουριστικά σκάφη.

**Μήκος χερσαίας ζώνης** : 850 μέτρα

**Βάθος** : από 5 έως και 8 μέτρα

**Είδος βυθού** : λασπώδης

### 3.2.4 ΣΥΒΟΤΑ



Περίπου μισή ώρα μακριά από την Ηγουμενίτσα βρίσκονται τα μαγευτικά Σύβοτα. Τα **Σύβοτα Θεσπρωτίας** είναι ένα παραθαλάσσιο χωριό όπου το καταπράσινο τοπίο αγκαλιάζετε από θάλασσα με μοναδικό μπλε που φτιάχνει μια ειδυλλιακή εικόνα.

Τα Σύβοτα είναι γνωστά από την **αρχαιότητα**, καθώς η ιστορική έρευνα συσχετίζει τα νησάκια στον όρμο των Συβότων με τα αναφερόμενα από τον Θουκυδίδη «Σύβοτα νησιά», μεταξύ των οποίων έγινε το 433 π.Χ. ναυμαχία μεταξύ Κερκυραίων και Κορινθίων κατά τον Πελοποννησιακό πόλεμο.

Ο Δήμος Συβότων δημιουργήθηκε με την συνένωση και άλλων κοινοτήτων της περιοχής. Οι κοινότητες αυτές είναι: **Πλαταριά - Σκορπιώνα - Αργυρότοπος - Φασκομηλιά - Πολυνέρι**. Η Έδρα του Δήμου βρίσκεται στην Πλαταριά και ο πληθυσμός του Δήμου ανέρχεται στους 3010 κατοίκους.

Αποτελούν το μικρό κοσμοπολίτικο θέρετρο της Θεσπρωτίας με τα συμπλέγματα νησιών και τις ομορφότερες παράλιες της Ηπείρου. Σημείο συγκέντρωσης του εγχώριου και διεθνές jet set, με σύγχρονες μαρίνες, μεγάλα ξενοδοχειακά συγκροτήματα και με τοπία που συνδυάζουν την ομορφιά της φύσης με την γαληνή της θάλασσας. Από την πρώτη στιγμή το απαράμιλλης φυσικής ομορφιάς τοπίο μαγεύει το μάτι του επισκέπτη. Τα Σύβοτα είναι χτισμένα γύρω από ένα θαλάσσιο κόλπο στον οποίο σχηματίζονται μικρά νησάκια σαν φιόρδ. Το μέρος περιβάλλετε από τα νησάκια Άγιος Νικόλαος και Μαύρο Όρος. Επίσης μπορούν να αποτελέσουν εφελτήριο και για μια διαδρομή στα Ιστορικά και φυσικά μνημεία της Ηπείρου.

## Τουριστική ανάπτυξη - Παραλίες και αξιοθέατα

Τα Σύβota προσφέρονται για πιο "ήσυχες διακοπές" για να τα βρεις με τον εαυτό σου, για να περάσεις μια περίοδο της ζωής σου προσφέροντας στον εαυτό σου, ποιοτικές διακοπές.

Οι **πανέμορφες παραλίες**, η **οργανωμένη μαρίνα** για τα σκάφη και οι άριστες **τουριστικές υποδομές** προσελκύουν Έλληνες και ξένους τουρίστες.

Τα Σύβota προσφέρουν πολλές **επιλογές αναψυχής** στον επισκέπτη, όπως καταδύσεις, ιστιοπλοΐα, εκδρομές στους Παξούς, στην Πάργα και στα γύρω χωριά. Είναι πραγματικά μια προικισμένη από τη φύση περιοχή που δεν μπορεί παρά να ενθουσιάσει τον επισκέπτη.

### **Προσφέρει:**

- Μπάνιο στους μικρούς, φυσικούς κολπίσκους με τις υπέροχες παραλίες
- Κρουαζιέρα με κότερο στις κοντινές ακτές του Ιονίου Πελάγους.
- Ημερήσια εκδρομή με караβάκι στους Παξούς.
- Ημερήσια εκδρομή στο Φαράγγι του ποταμού Αχέροντα για Rafting και
- Ανάβαση στην σκάλα της Τζαβέλαινας μέχρι το Σούλι. (Διάρκεια περίπου 6 ώρες)

Κάποιες από τις πανέμορφες παραλίες που θα συναντήσουν οι επισκέπτες της είναι:

- Μέγα Άμμος: η μεγαλύτερη οργανωμένη παραλία στην περιοχή, διαθέτει και θαλάσσια σπορ.
- Μικρή Άμμος
- Ζάβια
- Πισίνα
- Γαλλικός Μώλος
- Μπέλλα Βράκα

Κατά τη διάρκεια της διαμονής σας στα **Σύβota** θα έχετε τη δυνατότητα να **επισκεφθείτε τα αξιοθέατα** της περιοχής και να κάνετε κοντινές και μακρινές εκδρομές σε όμορφους προορισμούς.

Σας προτείνουμε να επισκεφθείτε:

- Τα όμορφα **κοντινά χωριά** Πέρδικα και Πλαταριά
- Τον ποταμό **Αχέροντα**
- Το ηρωικό **Σούλι**, γνωστό για την άρνηση των κατοίκων του να υποταχθούν στους Οθωμανούς κατακτητές
- Το **Ζάλογγο**, τόπο μαρτυρικής θυσίας των γυναικών του Σουλίου
- Το αρχαίο θέατρο της **Δωδώνης**, ένα από τα σημαντικότερα αρχαία θέατρα της χώρας
- Την **πόλη των Ιωαννίνων** με την λίμνη Παμβώτιδα και το κατοικημένο νησί της
- Το **μουσείο** κέρινων ομοιωμάτων του **Παύλου Βρέλη**
- Τα πανέμορφα **Ζαγοροχώρια** με τις πετρόχτιστες γέφυρες και τα στενά δρομάκια
- Τους **Παξούς** και τους **Αντίπαξους**
- Την κοσμοπολίτικη **Κέρκυρα** και τη **Λευκάδα**

### Το λιμάνι

Το λιμάνι των Συβότων είναι ένα **μικρό λιμάνι επιβατικού κυρίως χαρακτήρα**. Εξυπηρετεί κυρίως συνδέσεις με Κέρκυρα και Παξούς, τουριστικές εκδρομές σε παρακείμενες ακτές και παρέχουν υπηρεσίες σε τουριστικά σκάφη, όπως και το λιμάνι της Πάργας. Στη μαρίνα επίσης θα βρείτε σκάφη προς ενοικίαση ώστε να απολαύσετε τις απρόσιτες παραλίες που υπάρχουν στα νησάκια.



**Μήκος Κρηπιδώματος : 360 m**

**Βάθος : 3,50 έως 5 μέτρα**

**Μήκος Χερσαίος Ζώνης : 1 χλμ**

### **3.3 ΚΟΣΤΟΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ (ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ)**

Οι Εμπορικοί λιμένες εποπτεύονται από το Λιμενικό Σώμα. Τα σκάφη αναψυχής, που χρησιμοποιούν τα λιμάνια της χώρας υποχρεώνονται στη καταβολή λιμενικών τελών, που καθορίζονται με κανονιστικές πράξεις του αρμόδιου Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Τα **τέλη ελλιμενισμού** καταβάλλονται στα κατά τόπους Λιμεναρχεία υπέρ του Λιμενικού Ταμείου και υπολογίζονται με βάση:

- τον τύπο του πλοίου (πλοίο αναψυχής ιδιωτικής χρήσης, επαγγελματικά πλοία αναψυχής κ.λ.π.),
- τα μέτρα του πλοίου και τους κόρους ολικής χωρητικότητας,
- τη διάρκεια παραμονής του στο λιμάνι,
- το κόστος για την είσοδό του στο λιμάνι,
- τον τρόπο που θα δέσει στον λιμένα (τέλη παραβολής, τέλη πρυμνοδέτησης )
- το κόστος για διαχείριση του πλοίου εντός του λιμένα κ.λ.π.

Παρακάτω, παρατίθενται ενδεικτικά δύο πίνακες με τα λιμενικά κόστη για το λιμάνι της Πρέβεζας:



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ ΠΡΕΒΕΖΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΤΕΛΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΩΝ (Ε/Ρ & ΕΠΑΓΓ/ΚΩΝ), ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

ΙΣΧΥΕΙ ΑΠΟ 01 - 05 - 2006

ΕΙΔΟΣ	ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗ	ΠΡΥΜΝΟΔΕΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΒΟΛΗ	ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΣ
				(ΜΟΝΟ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ
				ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΑΚΙΝΗΣΙΑΣ
				ΓΙΑ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΕΚΤΑΚΤΟ ΛΟΓΟ (ΒΛΑΒΗ-ΚΑΤΑΣΧΕΣΗ ΚΛΠ)
Πλοία Αναψυχής Ιδιωτικής χρήσης ανεξαρτήτως μεγέθους <u>με χώρους ενδιαίτησης &amp; ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΥ</u> ΣΗΜΑΙΑΣ	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 0,3 (ΣΥΝ ΦΠΑ 19%)	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 0,36 (ΣΥΝ ΦΠΑ 19%)	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 0,45 (ΣΥΝ ΦΠΑ 19%)	250 €
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ				
Ε/Γ-Τ/Ρ του Ν.2743/89 ανεξαρτήτου μεγέθους	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 0,07 (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 0,08 (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 0,11 (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)	50 €
Σκάφη Αναψυχής Ιδιωτικής Χρήσης				
Χωρίς Χώρους Ενδιαίτησης και Σκάφη ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΙΚΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ ΜΕΧΡΙ 5 ΜΕΤΡΑ	ΔΕΝ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΥΝ ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 0,025 (ΣΥΝ ΦΠΑ 19%)	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 0,03 (ΣΥΝ ΦΠΑ 19%)	26 €
Σκάφη Αναψυχής Ιδιωτικής Χρήσης				
Χωρίς Χώρους Ενδιαίτησης και Σκάφη ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΙΚΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 5 ΜΕΤΡΩΝ	ΔΕΝ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΥΝ ΤΕΛΗ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 0,05 (ΣΥΝ ΦΠΑ 19%)	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 0,06 (ΣΥΝ ΦΠΑ 19%)	35 €
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 15,00	<b>Π Ρ Ο Σ Ο Χ Η ! ! ! !</b>		
Α/Κ-Π/Κ ΜΕΧΡΙ 5 ΜΕΤΡΑ	1.000 (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)	ΓΙΑ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟ ΤΑ ΛΙΜ.ΤΕΛΗ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΜΕΧΡΙ 1η ΜΑΤΡΙΟΥ ΚΑΘΕ ΕΤΟΥΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΛΙΜ.ΤΕΛΩΝ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΞΗΣ ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ!		
		20% ΑΝ ΠΡΟΚΑΤΑΒΛΗΘΟΥΝ ΓΙΑ ΈΝΑ ΜΗΝΑ		
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 30,00	30% ΑΝ ΠΡΟΚΑΤΑΒΛΗΘΟΥΝ ΓΙΑ ΈΝΑ ΕΞΑΜΗΝΟ		
Α/Κ-Π/Κ ΑΝΩ ΤΩΝ 5 ΜΕΤΡΩΝ	1.000 (ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ)	40% ΑΝ ΠΡΟΚΑΤΑΒΛΗΘΟΥΝ ΓΙΑ ΈΝΑ ΕΤΟΣ		

ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ Φ/Γ, Ε/Γ-Κ/Ζ & ΠΛΩΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΩΝ  
ΣΤΑ Φ/Γ & Δ/Ξ ΕΦΑΠΑΞ ΑΝΑ ΚΑΤΑΠΛΟΥ: 3,20 €

Φ/Γ

ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗ	ΠΡΥΜΝΟΔΕΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΒΟΛΗ
ΚΟΧ χ 4,70	ΤΟ 1/3 ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΟΛΗΣ χ 28,19	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 84,57
1.000	1.000	1.000

Ε/Γ - Κ/Ζ

ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗ	ΠΡΥΜΝΟΔΕΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΒΟΛΗ
ΚΟΧ χ 9,16	ΤΟ 1/3 ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΟΛΗΣ χ 99,33	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 298
1.000	1.000	1.000

Π/Κ ΝΑΥΠΗΓΗΜΑΤΑ

ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗ	ΠΡΥΜΝΟΔΕΤΗΣΗ	ΠΑΡΑΒΟΛΗ
ΚΟΧ χ 3,00	ΤΟ 1/3 ΤΗΣ ΠΑΡΑΒΟΛΗΣ χ 28,15	ΜΕΤΡΑ χ ΗΜΕΡΕΣ χ 84,57
1.000	1.000	1.000

### 3.4 ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ

Οι επιπτώσεις του τουρισμού είναι ποικίλες και πολύπλευρες<sup>26</sup>. Μπορούμε να διαπιστώσουμε τις συνέπειες του τουριστικού φαινομένου σε ένα τόπο σε όλους τους τομείς, οικονομικό, κοινωνικό, πολιτικό, περιβαλλοντικό, και σε κλίμακα μέτρησής τους που μπορεί να κυμαίνεται από πολύ θετικές έως πολύ αρνητικές.

Για την εκτίμηση των άμεσων και έμμεσων επιπτώσεων απαιτείται ακριβής καταγραφή και αξιολόγηση όλων των ποσοτικών και ποιοτικών μεταβλητών που συμβάλουν στην τουριστική ανάπτυξη. Δεν υπάρχει κανένα ειδικό εργαλείο ανάλυσης που να επιτρέπει την εξαγωγή απόλυτα ολοκληρωμένων συμπερασμάτων. Οι δυσκολίες ανάλυσης και η πολυσυνθετότητα της οικονομικής προσέγγισης οφείλονται στις ακόλουθες αιτίες :

- Ανυπαρξία μιας επακριβώς καθορισμένης μεθοδολογίας
- Ανεπάρκεια των στατιστικών του τουρισμού
- Η θέση του τουριστικού τομέα στο κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο

Όπως προαναφέρθηκε, η Τουριστική Υποδομή και η Ανωδομή σε ένα μεγάλο ποσοστό μπορούν να καταταγούν στα κατασκευασμένα θέλγητρα ενός προορισμού. Η Ήπειρος μπορεί και πρέπει να διατηρήσει το πλεονέκτημά της έναντι των ανεπτυγμένων τουριστικά περιοχών μαθαίνοντας από τα λάθη και τις εμπειρίες που καταγράφηκαν σ' αυτές. Μπορεί να αποφύγει τις καταστροφικές ανθρώπινες παρεμβάσεις, με τις θλιβερές συνέπειες. Ας εκμεταλλευτεί μόνο τα θετικά στοιχεία και ας προστατεύσει το μοναδικό φυσικό της πλούτο αντιστεκόμενη στο ξεπούλημά του έναντι οποιουδήποτε τιμήματος. Άλλωστε οφείλει η σημερινή γενιά που τον παρέλαβε από τις προηγούμενες, να τον παραδώσει στις επόμενες από τις οποίες τον δανείστηκε. Στον πλανήτη μας που μαστίζεται από κάθε λογής κακοποιήσεις και βιασμούς και που ολοένα μειώνονται οι ανέπαφες - παρθένες γωνίες του, η αξία αυτών που παραμένουν φυσικοί παράδεισοι και αντιστέκονται στην φθηνή και αλόγιστη ανάπτυξη ολοένα και θα αυξάνεται.

---

<sup>26</sup> "Η σημασία της τουριστικής υποδομής και ανωδομής στην περιφέρεια της Ηπείρου και ο ρόλος των παραγόντων που την επηρεάζουν και τη διαμορφώνουν", εισήγηση Κου Διακομιχάλη Μιχαήλ, καθηγητή εφαρμογών του ΤΕΙ Ηπείρου, από πρακτικά 1<sup>ου</sup> Επιστημονικού Συνεδρίου "Οι προοπτικές ανάπτυξης των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών της Ευρώπης", Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας ΤΕΙ Ηπείρου, Τμήμα Λογιστικής, Πρέβεζα 24-25 Μαΐου 2001, σελ.672 -673.

### 3.5 ΕΝΤΟΠΙΣΜΟΣ ΑΝΑΓΚΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ

Ο βαθμός τουριστικής εκμετάλλευσης των διαθέσιμων πόρων της περιοχής παραμένει χαμηλός και οι περισσότεροι από τους φυσικούς όσο και τους πολιτιστικούς πόρους της περιοχής, παραμένουν αναξιοποίητοι μέχρι τώρα. Επίσης παρουσιάζονται ενδοπεριφερειακές ανισότητες κατανομής της τουριστικής δραστηριότητας στο χώρο και χαμηλή ποιότητα των δικτύων μεταφοράς στην περιφέρεια. Υπάρχει ελλιπής προσπέλαση, κυρίως στην ορεινή ενδοχώρα και ελλιπής αστική υποδομή, καθώς και ανεπάρκεια υποστηρικτικών υποδομών αναψυχής (γκολφ, μαρίνες θεματικά πάρκα, κ.α) και ειδικών μορφών τουρισμού (ράφτινγκ, καγιακ, κ.α). Δεν υπάρχει ικανοποιητική αξιοποίηση των συνεδριακών κέντρων και του συνεδριακού τουρισμού. Η περιφέρεια απευθύνεται κυρίως στον εσωτερικό τουρισμό, ενώ δεν υπάρχει παρουσία διεθνών ξενοδοχειακών αλυσίδων. Επιπρόσθετα, παρουσιάζεται έλλειψη εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης των εμπλεκόμενων ατόμων με τον τουρισμό που έχει σαν αποτέλεσμα την παροχή χαμηλού επιπέδου υπηρεσιών στους τουρίστες και τη μη ορθή αντιμετώπιση του τουρισμού σε επαγγελματικό επίπεδο.

Γενικά, παρουσιάζεται έλλειψη συντονισμένης και μακροχρόνιας τουριστικής πολιτικής και ανεπαρκής προώθηση και προβολή του Ηπειρωτικού τουριστικού προϊόντος, καθώς δεν έχουν ακόμη δημιουργηθεί ιδανικοί τρόποι διοχέτευσης του τουριστικού προϊόντος στην αγορά. Το είδος της προβολής που γίνεται στις εκθέσεις τόσο του εξωτερικού, όσο και του εσωτερικού δεν θεωρείται ικανοποιητικό και αυτό συμβαίνει διότι μέχρι τώρα δεν υπάρχει μια ενιαία ικανοποιητική συνεργασία Δήμων, Νομαρχιών, Ε.Ο.Τ, τουριστικών πρακτόρων, ξενοδόχων και όλων των υπολοίπων φορέων που εμπλέκονται στον τουρισμό, ώστε να έχουν έναν ενιαίο κοινό στόχο.

Συμπεραίνεται λοιπόν ότι στον τομέα του τουρισμού υπάρχει έντονη ανάγκη διάθεσης δημόσιων αλλά και ιδιωτικών κυρίως κεφαλαίων για την ενίσχυση των τουριστικών υποδομών.

### 3.6 Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΙΣ ΛΙΓΟΤΕΡΟ ΕΥΝΟΗΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ (ΛΕΠ)

Η ανάπτυξη του τουρισμού μέχρι και πριν από μερικές δεκαετίες, πέρα από το ότι ήταν απρογραμμάτιστη και ευκαιριακή, επικεντρωνόταν κατά κύριο λόγο στα μεγάλα αστικά κέντρα<sup>27</sup>. Έκτοτε όμως, παρατηρείται βαθμιαία μια αυξανόμενη τάση αποκέντρωσης της τουριστικής ανάπτυξης τόσο σε επίπεδο χώρου όσο και σε επίπεδο περιφέρειας, η οποία αν και πάλι απρογραμμάτιστη, τις περισσότερες φορές καρποφόρησε αλλού λιγότερο και αλλού περισσότερο.

Η ανάπτυξη του τουρισμού στην περιφέρεια δεν είναι τόσο εύκολη όσο ενδεχομένως να φαίνεται από πρώτη όψη και τούτο γιατί απαραίτητη προϋπόθεση για να μπορέσει να επιτευχθεί αυτή, είναι η δημιουργία έργων τουριστικής υποδομής και κρατική χρηματοδότηση, η δημιουργία έργων τουριστικής ανωδομής, καθώς επίσης η εκπαίδευση τουριστικών στελεχών και η κατάλληλη κατάρτιση ανθρώπινου δυναμικού σε τουριστικά επαγγέλματα. Και ακόμα το τουριστικό προϊόν, το οποίο θα παράγεται και θα προσφέρεται, να είναι αυτό που ζητούν οι ξένοι και ντόπιοι τουρίστες, για να ικανοποιήσουν κάνοντας χρήση του, συγκεκριμένες τουριστικές τους ανάγκες και επιθυμίες. Πάνω απ' όλα όμως, η ανάπτυξη του τουρισμού στην περιφέρεια, προϋποθέτει τη χάραξη και εφαρμογή μιας ρεαλιστικής περιφερειακής πολιτικής εκ μέρους των κρατούντων, στο πλαίσιο πάντα της υλοποίησης του προγράμματος οικονομικής ανάπτυξης και μεγέθυνσης.

**Η έλλειψη σοβαρής υποδομής για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού είναι πασιφανής στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές.** Παράλληλα, η παρουσία τουριστικής δραστηριότητας, με τις όποιες συνθήκες παροχής υπηρεσιών προς τους επισκέπτες υπάρχουν σήμερα, δηλώνει την ελκυστικότητα που διαθέτουν αυτές οι περιοχές ειδικά προς τους χρήστες των προϊόντων του Θαλάσσιου Τουρισμού. Η προώθηση του Θαλάσσιου Τουρισμού στις Λιγότερο Ανεπτυγμένες Περιοχές, εφόσον αποτελέσει κοινή συνισταμένη της πολιτείας και των τοπικών κοινωνιών, μπορεί να αποβεί κεντρικός άξονας της αναπτυξιακής διαδικασίας που θα διασφαλίζει παράλληλα την κοινωνική και πολιτιστική αρμονία αυτών των περιοχών.

---

<sup>27</sup> [www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr). Άρθρο: "Οι Προοπτικές Ανάπτυξης του Yachting στις Λιγότερο Ευνοημένες Περιοχές (ΛΕΠ). Περίπτωση μελέτης τα Δωδεκάνησα". Δρ. Μιχάλης Ν. Διακομιχάλης - Δευτέρα, 21 Μαΐου 2007

Σημαντικό κριτήριο για την **προώθηση της ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού** στις ΛΕΠ αποτελεί η αποδοχή από τους τοπικούς φορείς και παράγοντες τόσο του τρόπου όσο και του μεγέθους της ανάπτυξης. Τα δύο τελευταία στοιχεία είναι συνυφασμένα με τη συγκεκριμένη περιοχή για την οποία προτείνεται η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της.

## *ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>*

### *ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ : ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ*

Ο σκοπός της έρευνας που διεξήχθη το καλοκαίρι του 2007 ήταν η εξέταση της δυνατότητας ανάπτυξης του Θαλάσσιου Τουρισμού στις Λιγότερο Ευνοημένες Περιοχές της χώρας. Για την εφαρμογή της έρευνας επιλέχθηκε η περιφέρεια της Ηπείρου, και συγκεκριμένα: η Πρέβεζα, η Ηγουμενίτσα, η Πάργα και τα Σύβοτα. Στην έρευνα δεν συμπεριλαμβάνεται η Άρτα και τα Ιωάννινα, καθώς δεν εμφανίζουν θαλάσσιο τουρισμό.

## 4.1 Η ΕΡΕΥΝΑ

Στην έρευνα αυτή έγινε ανάλυση της συμβολής του θαλάσσιου τουρισμού στην κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης και διερευνήθηκαν η σημαντικότητα και οι προϋποθέσεις ενσωμάτωσης δράσεων ανάδειξης τοπικών βιωμάτων και δεξιοτήτων σε ένα τουριστικό προϊόν, και σε συνδυασμό με τη θαλάσσια μεταφορά και περιήγηση με βάση τις υφιστάμενες υποδομές (λιμενικές εγκαταστάσεις, εξοπλισμοί λιμένων, χερσαίες υποδομές). Το εξεταζόμενο τουριστικό προϊόν ελέγχθηκε αν είναι καινοτόμο και ελκυστικό ως προς την ικανότητα ένταξής του στην αγορά του θαλάσσιου τουρισμού και τη συμβολή του στον βιώσιμο τουρισμό και ιδιαίτερα στην ενεργοποίηση και εμπλοκή των τοπικών κοινωνιών.

Η παρούσα εργασία περιλαμβάνει πρωτογενή έρευνα. Η συλλογή των δεδομένων προς ανάλυση πραγματοποιήθηκε με ερωτηματολόγια και διεξήχθη μέσα στο διάστημα αρχές Ιουλίου - τέλη Αυγούστου. Το δείγμα μας είναι αρκετά ικανοποιητικό, αφού περιλαμβάνει ένα καλό ποσοστό των **χρηστών των λιμένων** και το 80% των **εταιριών-χρηστών** με μεγάλη εμπορευματική κίνηση. Όλα τα ερωτηματολόγια τα ακολουθούσε ένα παράδειγμα του τρόπου συμπλήρωσής του μέσα σε μια σελίδα που επεξηγούσε πώς να το απαντήσουν. Αυτό ήταν πολύ σημαντικό να γίνει, γιατί σκοπό είχε την καλύτερη οικειοποίηση των ερωτηθέντων με την σύγκριση ανά ζεύγη των στοιχείων που τους ζητήθηκε.

### 4.1.1 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε, δομήθηκε σύμφωνα με την κλίμακα ιεράρχησης που χρησιμοποιείται στη μέθοδο της Αναλυτικής Ιεραρχικής Προσέγγισης. Περιελήφθησαν σε αυτό τα κριτήρια που επιλέχθηκαν και τα υπο-κριτήρια κάθε κριτηρίου ανά ζεύγη. Τα δυο στοιχεία (κριτήρια ή υπο-κριτήρια) που υπόκεινται σε σύγκριση,

τοποθετήθηκαν στα δυο άκρα της κλίμακας. Οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να απαντήσουν πρώτα ποιος από τους δυο παράγοντες είναι ο πιο σημαντικός. Στη συνέχεια σημείωναν τον βαθμό στον οποίο ο ένας παράγοντας υπερτερεί έναντι του άλλου, σύμφωνα με την κλίμακα σημαντικότητας. Με αυτόν τον τρόπο έγινε δυνατή η αποτύπωση των απόψεων των ειδικών που συμμετείχαν στη διαδικασία, ως προς τα κριτήρια που θεώρησαν ότι είναι σημαντικά και σε ποιο βαθμό για την ανάπτυξη του Yachting στην περιοχή που κατοικεί ή δραστηριοποιείται ο κάθε ερωτώμενος.

Το ερωτηματολόγιο, παρουσιάζει αναλυτικά τα κριτήρια που θεωρούνται σημαντικότερα για την επιλογή ενός λιμένα ως διαμετακομιστικό κέντρο, καθώς και τα υποκριτήρια. Στη συνέχεια έχει προστεθεί ένα παράδειγμα για τον τρόπο συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου και η κλίμακα σύμφωνα με την οποία ζητείται να βαθμολογήσουν οι ερωτηθέντες τα κριτήρια. Ακολουθώς, τίθενται τα κριτήρια προς αξιολόγηση, με γνώμονα το επίπεδο στο οποίο ανήκουν (Παράρτημα). Δηλαδή, όλα τα στοιχεία του πρώτου επιπέδου κριτηρίων θα συγκριθούν μόνο μεταξύ τους. Το ίδιο θα γίνει και με τα κριτήρια του δεύτερου επιπέδου.

Η διανομή των ερωτηματολογίων έγινε με τους εξής τρόπους:

- Με Fax, ύστερα από προσωπική συνομιλία στο τηλέφωνο με τον ερωτώμενο και έπειτα από γνωριμία του με το αντικείμενο της μελέτης καθώς και της μεθοδολογίας που ακολουθείται. Ο τρόπος αυτός ακολουθήθηκε στο 20% του συνόλου των ερωτηματολογίων.
- Προσωπική επίσκεψη στον ερωτώμενο, ύστερα από τηλεφωνική επικοινωνία και συμφωνία ημέρας και ώρας συνάντησης με τον ερωτώμενο, θεωρούταν ο καλύτερος τρόπος συλλογής των στοιχείων, αφού εκτός των απαιτήσεων συλλέχθηκαν και πολύτιμες πληροφορίες για την εκπόνηση αυτής της μελέτης. Ο τρόπος αυτός ακολουθήθηκε στο 80% του συνόλου των ερωτηματολογίων.

Η ανταπόκριση ήταν πολύ θετική και οι παραλήπτες δήλωσαν προθυμία στην συμπλήρωσή τους. Οι διάφορες δυσκολίες που προέκυψαν αφορούσαν αφενός στην κατανόηση του τρόπου συμπλήρωσης και αφετέρου στον χρόνο που έπρεπε να διαθέσουν για την συμπλήρωσή του.

Λαμβάνοντας υπόψιν τις ιδιαιτερότητες και τις δυσκολίες που αναφέρθηκαν, η ανταπόκριση στη συμπλήρωση των ερωτηματολογίων θεωρείται αρκετά ικανοποιητική, δεδομένου ότι από τα 30 συνολικά ερωτηματολόγια τα οποία στάλθηκαν, απαντήθηκαν 21.

#### **4.1.2 ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ**

Βασιζόμενοι στα αποτελέσματα που θα μας δόθηκαν από το λογισμικό των Expert Choice και ύστερα από την σύνθεσή τους σε διαγράμματα, θα δούμε, σε σειρά προτεραιότητας τα σημαντικότερα κριτήρια για την επιλογή ενός Λιμένα.

Αρχικά, θα δώσουμε ένα πλάνο της δομής του δέντρου της ιεραρχίας. Εκεί θα φαίνονται τα κριτήρια και τα υπο-κριτήρια από τα οποία αποτελούνται καθώς και βαθμοί προτεραιότητας του καθενός. Ύστερα, υπάρχει μια σύγκριση ανάμεσα σε κάθε ένα κριτήριο ή υπο-κριτήριο με άλλα του ίδιου επιπέδου με αυτά, καθώς με μια διαγραμματική αναπαράσταση αυτών των συγκρίσεων.

#### **4.1.3 ΤΟ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ**

Παρακάτω, εμφανίζεται η σύνθεση του δέντρου που έγινε σύμφωνα με τον χωρισμό των κριτηρίων σε πρώτο και δεύτερο επίπεδο. Συνηθίζουμε, βέβαια, σε αυτήν την μελέτη, τα κριτήρια που ανήκουν στο δεύτερο επίπεδο τα ονομάζουμε ως υπο-κριτήρια. Είναι απλώς μια σχηματική παράσταση, για την καλύτερη κατανόηση των αναλύσεων που θα γίνουν παρακάτω.

Με τα αρχικά L (Local) και G (Global) δηλώνεται το εσωτερικό και το συνολικό ποσοστό σημαντικότητας για κάθε κριτήριο και υπο-κριτήριο. Δηλαδή, τι ποσοστό κατέχει κάθε υπο-κριτήριο όσον αφορά την ομάδα κριτηρίου που ανήκει και τι ποσοστό, όσον αφορά το σύνολο του Μοντέλου.

**Πίνακας 4.1:** Το διάγραμμα του μοντέλου

## **ΣΤΟΧΟΣ : Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ YACHTING ΣΤΗΝ ΗΠΕΙΡΟ**

- **Δυνατότητα προσέγγισης θαλαμηγών, ιστιοφόρων & Τουριστικών πλοίων στο λιμένα (L: 0,143, G:0,143)**
  - Η φυσική θέση του λιμένα (Είσοδος, καιρικές συνθήκες) (L: 0,773, G:0,110)
  - Μη ύπαρξη αλιευτικών & εμπορικών πλοίων στο λιμένα (L: 0,227, G:0,032)
- **Χαρακτηριστικά Λιμενολεκάνης (L: 0,136, G:0,136)**
  - Επάρκεια για ελιγμούς (L: 0,754, G:0,103)
  - Είδος βυθού (L: 0,246, G:0,033)
- **Χαρακτηριστικά Θέσεων πρόσδεσης (L: 0,266, G:0,266)**
  - Επαρκές βύθισμα (L: 0,487, G:0,130)
  - Επαρκές μήκος κρηπιδώματος για ταυτόχρονη & ασφαλή πρόσδεση πλοίων (L:0,307, G:0,082)
  - Υποδομή για ταχύπλοα & mega yachts (ύπαρξη κατάλληλης ράμπας, προσκρουστήρων, μπαλονιών, κ.τ.λ) (L: 0,206, G:0,055)
- **Διευκολύνσεις στη χερσαία ζώνη (L: 0,159, G:0,159)**
  - Ύπαρξη κοινόχρηστων χώρων & υγιεινής (L: 0,416, G:0,066)
  - Ύπαρξη χώρων στάθμευσης οχημάτων (L: 0,196, G:0,031)
  - Σύνδεση με μέσα μαζικής μεταφοράς (L: 0,169, G:0,027)
  - Ύπαρξη χώρων για εργασίες συντήρησης και διαχείμασης (winter shelter) (L: 0,220, G:0,035)
- **Εξοπλισμός λιμένα (L: 0,249, G:0,249)**
  - Υποδομή ανεφοδιασμού (νερό-καύσιμα) (L: 0,178, G:0,044)
  - Ύπαρξη λέμβων εξυπηρέτησης (L: 0,100, G:0,025)
  - Μέσα πυρόσβεσης (L: 0,285, G:0,071)
  - Ανελκυστήριο σκαφών για επισκευές & συντηρήσεις (L: 0,087, G:0,022)
  - Έλεγχος πρόσβασης & Ασφάλεια του λιμένα (L: 0,351, G:0,087)
- **Λιμενικά Κόστη (L: 0,048, G:0,048)**
  - Τέλη προσόρμισης πλοίων (L: 0,369, G:0,018)
  - Τέλη πρυμοδέτησης / παραβολής (L: 0,334, G:0,016)
  - Τέλη για διαχείμαση (L: 0,297, G:0,014)

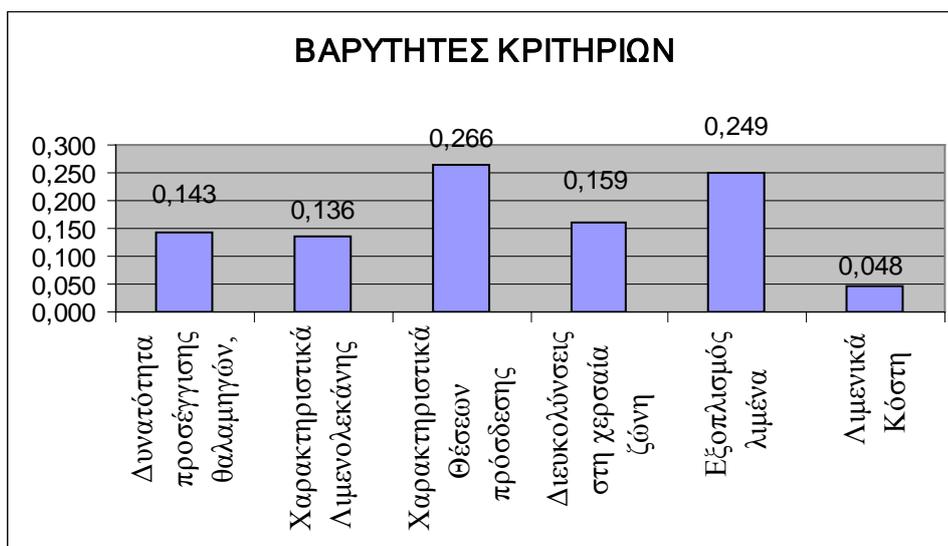
#### 4.1.4 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ

Τα αποτελέσματα (βαρύτητες εκφρασμένες επί τοις εκατό) στον Πίνακα 4.2 και στο Σχήμα 4.1 από την AHP ανάλυση της έρευνας με τα ερωτηματολόγια δείχνουν την σημαντικότητα των Χαρακτηριστικών Θέσεων Πρόσδεσης των λιμένων της Ηπείρου. Παρατηρείται επίσης πως δεν υπάρχει μεγάλη διαφορά μεταξύ των Χαρακτηριστικών Θέσεων Πρόσδεσης και του Εξοπλισμού του Λιμένα, ενώ οι διαφορές των δύο είναι αρκετά μεγάλη σε σχέση με τις Διευκολύνσεις στη χερσαία ζώνη, τη Δυνατότητα προσέγγισης θαλαμηγών και Τουριστικών πλοίων στο λιμένα, τα Χαρακτηριστικά λιμενολεκάνης και τα Λιμενικά Κόστη.

**Πίνακας 4.2:** Σημαντικότητα κριτηρίων

<b>Κριτήρια</b>	<b>Βαρύτητα (%)</b>
Χαρακτηριστικά Θέσεων πρόσδεσης	26,6 %
Εξοπλισμός λιμένα	24,9 %
Διευκολύνσεις στη χερσαία ζώνη	15,9 %
Δυνατότητα προσέγγισης θαλαμηγών, Τουριστικών πλοίων στο λιμένα	14,3 %
Χαρακτηριστικά λιμενολεκάνης	13,6 %
Λιμενικά Κόστη	4,8 %

**Σχήμα 4.1:** Βαρύτητες κριτηρίων



#### 4.1.5 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΥΠΟ-ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ

Εκινώντας την ανάλυση των αποτελεσμάτων σχετικά με τα υπο-κριτήρια, θα πρέπει να επισημανθούν κάποια σημαντικά σημεία.

Αρχικά, θα πρέπει να πούμε ότι η δομή του ερωτηματολογίου ήταν τέτοια όπου ζητήσαμε από τους ερωτώμενους να συγκρίνουν το κάθε υπο-κριτήριο που συμπεριλαμβανόταν σε ένα Κριτήριο, μονάχα με τα υπόλοιπα υπο-κριτήρια αυτού του Κριτηρίου. Δεν υπάρχει σύγκριση, δηλαδή, όλων των υπο-κριτηρίων ξεχωριστά, μαζί με τα υπόλοιπα που ανήκουν και σε άλλα Κριτήρια. Αυτό έγινε για λόγους σύμπτυξης του αριθμού των ερωτήσεων. Παρόλ' αυτά με το λογισμικό των Expert Choice που χρησιμοποιήσαμε οι συντελεστές βαρύτητας βγήκαν χωρίς την ανάγκη μιας τέτοιας σύγκρισης.

Επίσης, οι συντελεστές που εμφανίζονται δίπλα από κάθε παράγοντα είναι οι Τοπικοί συντελεστές και όχι του Συνόλου των υπο-κριτηρίων. Δηλαδή, από τα υπο-κριτήρια του κάθε Κριτηρίου, ποιο είναι αυτό με τον μεγαλύτερο συντελεστή, ποιο είναι αυτό που συντελεί περισσότερο στην σημαντικότητα του Κριτηρίου.

#### 4.1.5.1 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΥΠΟ-ΚΡΙΤΗΡΙΑ

Παρακάτω στον Πίνακα 4.3, παρατηρούνται οι σημαντικότεροι παράγοντες του δεύτερου επιπέδου της ιεραρχίας αυτού του μοντέλου.

**Πίνακας 4.3:** Προτεραιότητες υπο-κριτηρίων

<b>Υπο-κριτήρια</b>	<b>Βαρύτητες (%)</b>
Επαρκές βύθισμα	13,0 %
Η φυσική θέση του λιμένα	11,0 %
Επάρκεια για ελιγμούς	10,3 %
Έλεγχος πρόσβασης & Ασφάλεια του λιμένα	8,7 %
Επαρκές μήκος κρηπιδώματος	8,2 %
Μέσα πυρόσβεσης	7,1 %
Ύπαρξη κοινόχρηστων χώρων & υγιεινής	6,6 %
Υποδομή για ταχύπλοα & mega yachts	5,5 %
Υποδομή ανεφοδιασμού	4,4 %
Ύπαρξη χώρων για εργασίες συντήρησης και διαχείμασης	3,5 %
Είδος βυθού	3,3 %
Μη ύπαρξη αλιευτικών & εμπορικών πλοίων στο λιμένα	3,2 %
Ύπαρξη χώρων στάθμευσης οχημάτων	3,1 %
Σύνδεση με μέσα μαζικής μεταφοράς	2,7 %
Ύπαρξη λέμβων εξυπηρέτησης	2,5 %
Ανελκυστήριο σκαφών για επισκευές & συντηρήσεις	2,2 %
Τέλη προσόρμισης πλοίων	1,8 %
Τέλη πρυμνοδέτησης / παραβολής	1,6 %
Τέλη για διαχείμαση	1,4 %

Παρακάτω, στον Πίνακα 4.4 εμφανίζονται τα πέντε (5) πιο σημαντικά υπο-κριτήρια.

**Πίνακας 4.4:** Τα πέντε πιο σημαντικά υπο-κριτήρια

<b>Περισσότερο σημαντικά Υπο-κριτήρια</b>	<b>Βαρύτητες (%)</b>
Επαρκές βύθισμα	13,0 %
Η φυσική θέση του λιμένα	11,0 %
Επάρκεια για ελιγμούς	10,3 %
Έλεγχος πρόσβασης & Ασφάλεια του λιμένα	8,7 %
Επαρκές μήκος κρηπιδώματος	8,2 %

Στη συνέχεια, εμφανίζονται τα πέντε (5) λιγότερο σημαντικά υπο-κριτήρια.

**Πίνακας 4.5:** Τα πέντε λιγότερο σημαντικά υπο-κριτήρια

<b>Λιγότερο σημαντικά Υπο-κριτήρια</b>	<b>Βαρύτητες (%)</b>
Ύπαρξη λέμβων εξυπηρέτησης	2,5 %
Ανελκυστήριο σκαφών για επισκευές & συντηρήσεις	2,2 %
Τέλη προσόρμισης πλοίων	1,8 %
Τέλη πρυμνοδέτησης / παραβολής	1,6 %
Τέλη για διαχείριση	1,4 %

#### **4.1.5.2 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ “ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΘΑΛΑΜΗΓΩΝ, ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΕΝΑ”**

Από το παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε ότι η Φυσική Θέση του Λιμένα με 11,0 % θεωρείται σε μεγάλο βαθμό πιο σημαντική από την Μη Ύπαρξη Αλιευτικών και Εμπορικών πλοίων στον Λιμένα με 3,2 %.



### 4.1.5.3 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ "ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΛΙΜΕΝΟΛΕΚΑΝΗΣ"

Από το παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε ότι η Επάρκεια για ελιγμούς με 10,3 % θεωρείται σε μεγάλο βαθμό πιο σημαντική από το Είδος του βυθού με 3,3 %.



#### 4.1.5.4 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ

##### “ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΘΕΣΕΩΝ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ”

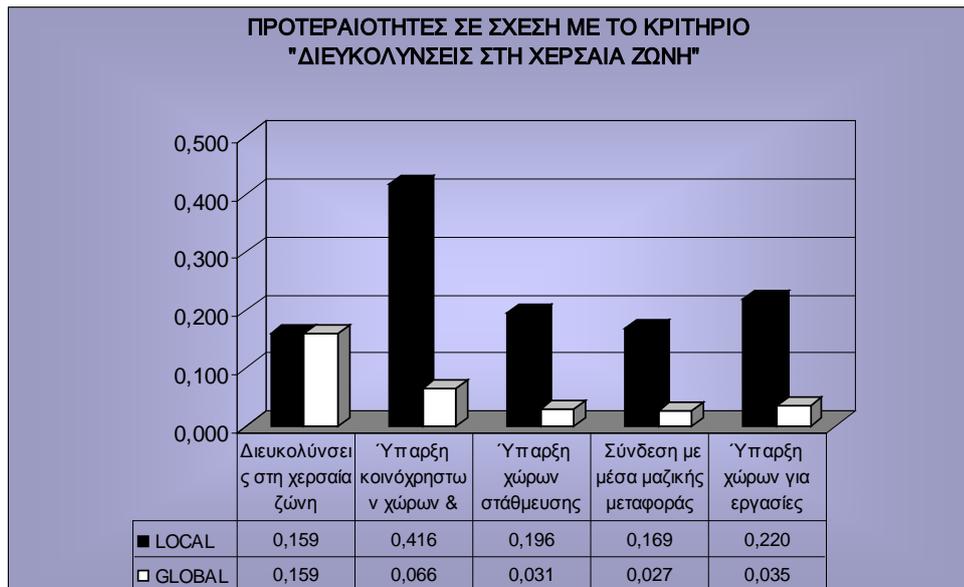
Από το παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε ότι το Επαρκές Βύθισμα με 13,0 %, θεωρείται το σημαντικότερο από τα υπο-κριτήρια ενώ ακολουθεί το Επαρκές μήκος Κρηπιδώματος με 8,2 % και κατόπιν η Υποδομή για ταχύπλοα και mega yachts με 5,5 %.



#### 4.1.5.5 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ

##### “ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΣΤΗ ΧΕΡΣΑΙΑ ΖΩΝΗ”

Από το παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε ότι η Ύπαρξη κοινόχρηστων χώρων και υγιεινής με 6,6 % θεωρείται το σημαντικότερο υπο-κριτήριο, ενώ ακολουθούν η Ύπαρξη χώρων για εργασίες συντήρησης με 3,5 %, στη συνέχεια η Ύπαρξη χώρων στάθμευσης με 3,1 % και τέλος η Σύνδεση με μέσα μαζικής μεταφοράς με 2,7 %.



#### 4.1.5.6 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ "ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΑ"

Από το παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε ότι ο Έλεγχος πρόσβασης και ασφάλεια του λιμένα με 8,7 % θεωρείται το σημαντικότερο υπο-κριτήριο, ακολουθούν τα Μέσα πυρόσβεσης με 7,1 %, η Υποδομή ανεφοδιασμού με 4,4 %, η Ύπαρξη λέμβων εξυπηρέτησης με 2,5 % και τέλος το Ανεγκυστήριο σκαφών για επισκευές και συντηρήσεις με 2,2 %.



#### 4.1.5.7 ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΡΙΤΗΡΙΟ “ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΚΟΣΤΗ”

Από το παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε ότι τα Τέλη προσόρμισης με 1,8 % θεωρείται το σημαντικότερο από τα υπο-κριτήρια και ακολουθούν τα τέλη πρυμνοδέτησης με 1,6 % και τα Τέλη για διαχείριση με 1,4 %.



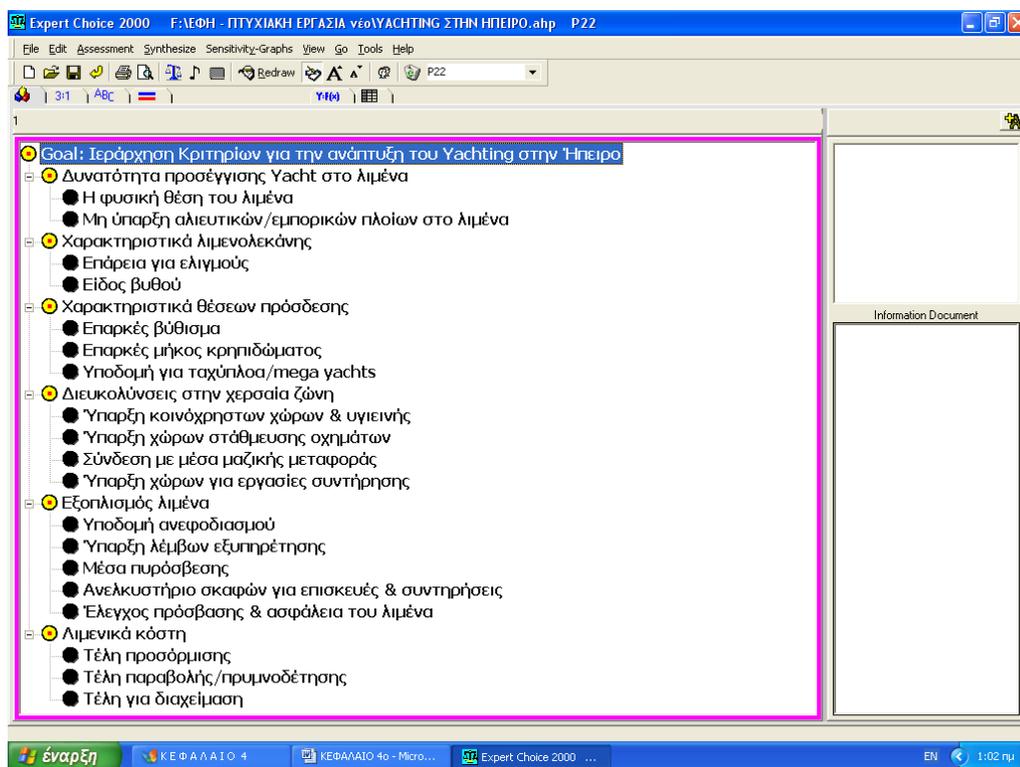
#### 4.2 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ EXPERT CHOICE

Το σύστημα Expert Choice 2000 που διατίθεται από την εταιρία Expert Choice, είναι ένα σύστημα υποστήριξης αποφάσεων βασισμένο στο μοντέλο της ιεραρχικής ανάλυσης αποφάσεων (AHP).

##### 4.2.1 ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΙΕΡΑΡΧΙΑΣ ΤΩΝ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ

Ο ορισμός του γενικού στόχου, των κριτηρίων, των υπο-κριτηρίων και της ιεραρχικής δομής τους καθώς και ορισμός των εναλλακτικών λύσεων γίνονται στην επιφάνεια εργασίας του παρακάτω σχήματος (πρωτοεμφανιζόμενη οθόνη με την είσοδο στο σύστημα). Η

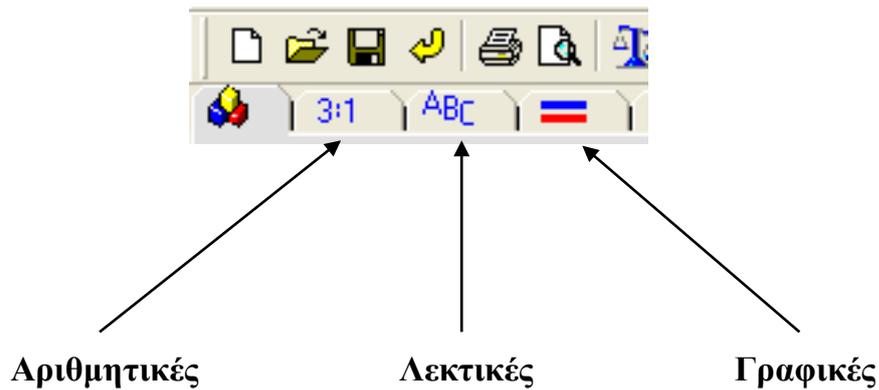
παρουσίαση των βασικών λειτουργικών χαρακτηριστικών του συστήματος παρουσιάζονται με τη βοήθεια ενός απλού προβλήματος απόφασης.



Στο βασικό μέρος της επιφάνειας εργασίας (αριστερό), ορίζονται ο γενικός στόχος και η ιεραρχία των κριτηρίων ή ανακτάται ένα ήδη αποθηκευμένο μοντέλο απόφασης. Στο πάνω δεξί τμήμα της επιφάνειας εργασίας, ορίζονται οι εναλλακτικές λύσεις και τέλος στο κάτω δεξί τμήμα δίδεται η δυνατότητα εισαγωγής διαφόρων σχολίων σχετικά με το πρόβλημα απόφασης, τα κριτήρια ή/και τις εναλλακτικές λύσεις.

#### 4.2.2 ΕΚΦΡΑΣΗ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΩΝ – ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΖΕΥΓΗ

Το Expert Choice 2000 δίνει την δυνατότητα πραγματοποίησης των συγκρίσεων με τρεις τρόπους, οι οποίοι διαφοροποιούνται μόνο ως προς τον τρόπο έκφρασης των προτιμήσεων: αριθμητικές (numerical), λεκτικές (verbal) και γραφικές (graphical) συγκρίσεις.



## - Πίνακας αριθμητικών συγκρίσεων

Compare the relative importance with respect to: Goal: Ιεράρχηση Κριτηρίων για την ανάπτυξη του Yachting στην Ήπειρο

	Δυνατότητα	Χαρακτηριστικά	Χαρακτηριστικά	Διευκολύνσεις	Εξοπλισμός	Ήμερικά κόστη
Δυνατότητα προσέγγισης Yacht στο λιμένα		4,0	1,0	3,0	1,0	5,0
Χαρακτηριστικά λιμενολεκάνης			3,0	3,0	5,0	3,0
Χαρακτηριστικά θέσεων πρόσδεσης				5,0	1,0	5,0
Διευκολύνσεις στην κερσαία ζώνη					3,0	3,0
Εξοπλισμός λιμένα						4,0
Ήμερικά κόστη						
	Incon: 0,06					

Στο επάνω μέρος της κάρτας εμφανίζονται τα δύο συγκρινόμενα στοιχεία απόφασης με μία κλίμακα και ένα δείκτη (indicator) που δείχνει το σημείο της κλίμακας που επιλέγεται. Όσο πιο κοντά σε ένα στοιχείο βρίσκεται ο δείκτης τόσο μεγαλύτερη προτίμηση υποδηλώνεται σε αυτό το στοιχείο έναντι του άλλου. Στη συνέχεια, υπάρχει μια ένδειξη που πληροφορεί για το γονικό στοιχείο (κόμβο δέντρου) ως προς το οποίο συγκρίνονται τα δύο παραπάνω στοιχεία απόφασης. Τέλος, στο κάτω μέρος της οθόνης υπάρχει ο πίνακας συγκρίσεων διπλής εισόδου, πάνω στον οποίο μπορούν να εκφραστούν απευθείας οι

προτιμήσεις πληκτρολογώντας την αντίστοιχη τιμή της κλίμακας. Οι τιμές του πίνακα που εμφανίζονται με μαύρο χρώμα δηλώνουν ότι προτιμάται περισσότερο το στοιχείο απόφασης που βρίσκεται στην αντίστοιχη γραμμή του πίνακα από αυτό που βρίσκεται στην αντίστοιχη στήλη. Οι τιμές που εμφανίζονται με κόκκινο χρώμα δηλώνουν το αντίστροφο. Στο κάτω μέρος του πίνακα εμφανίζεται και ο βαθμός ασυνέπειας (inconsistency) των συγκρίσεων.

## - Πίνακας λεκτικών συγκρίσεων

Δυνατότητα προσέγγισης Yacht στο λιμένα

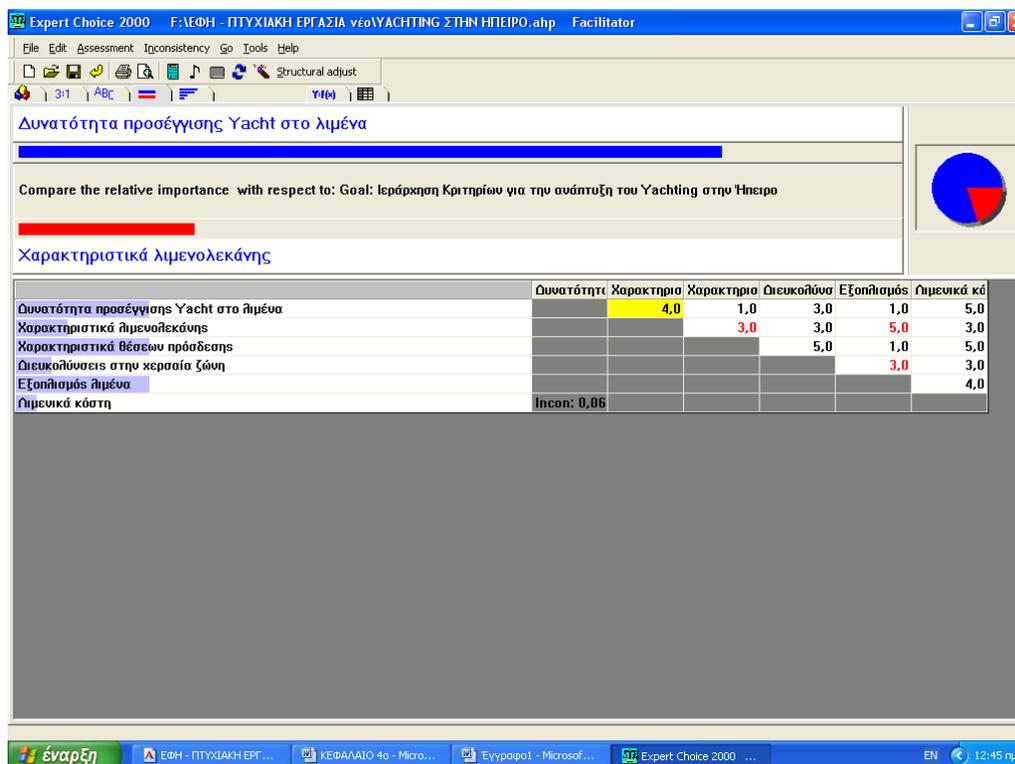
Compare the relative importance with respect to: Goal: Ιεράρχηση Κριτηρίων για την ανάπτυξη του Yachting στην Ήπειρο

Χαρακτηριστικά λιμενολεκάνης

	Δυνατότητα	Χαρακτηριστικά	Χαρακτηριστικά θέσεων πρόσδεσης	Διευκολύνσεις στην κερσαία ζώνη	Εξοπλισμός λιμένα	Λιμενικά κόστη
Δυνατότητα προσέγγισης Yacht στο λιμένα	4,0	1,0	3,0	1,0	5,0	
Χαρακτηριστικά λιμενολεκάνης		3,0	3,0	5,0	3,0	
Χαρακτηριστικά θέσεων πρόσδεσης			5,0	1,0	3,0	
Διευκολύνσεις στην κερσαία ζώνη				3,0	4,0	
Εξοπλισμός λιμένα					4,0	
Λιμενικά κόστη						Incon: 0,06

Η μόνη διαφορά της κάρτας λεκτικών συγκρίσεων σε σχέση με την προηγούμενη κάρτα συγκρίσεων είναι η κλίμακα προτιμήσεων, η οποία τώρα εμφανίζεται με λεκτική και όχι αριθμητική διαβάθμιση.

## - Πίνακας γραφικών συγκρίσεων

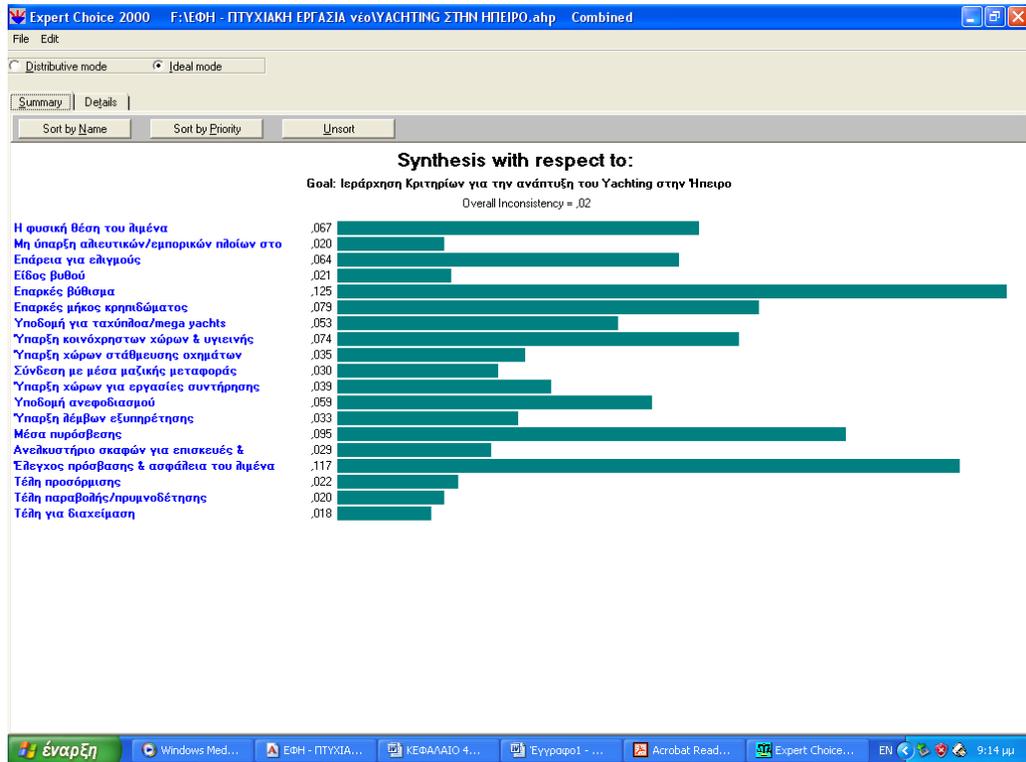


Σε κάθε ένα από τα δυο συγκρινόμενα στοιχεία απόφασης αντιστοιχεί μια ράβδος διαφορετικού χρώματος. Το σχετικό μέγεθος των ράβδων (το οποίο μπορεί να τροποποιείται σύροντας την μια ράβδο) υποδηλώνει και την σχετική προτίμηση του ενός στοιχείου απόφασης έναντι του άλλου.

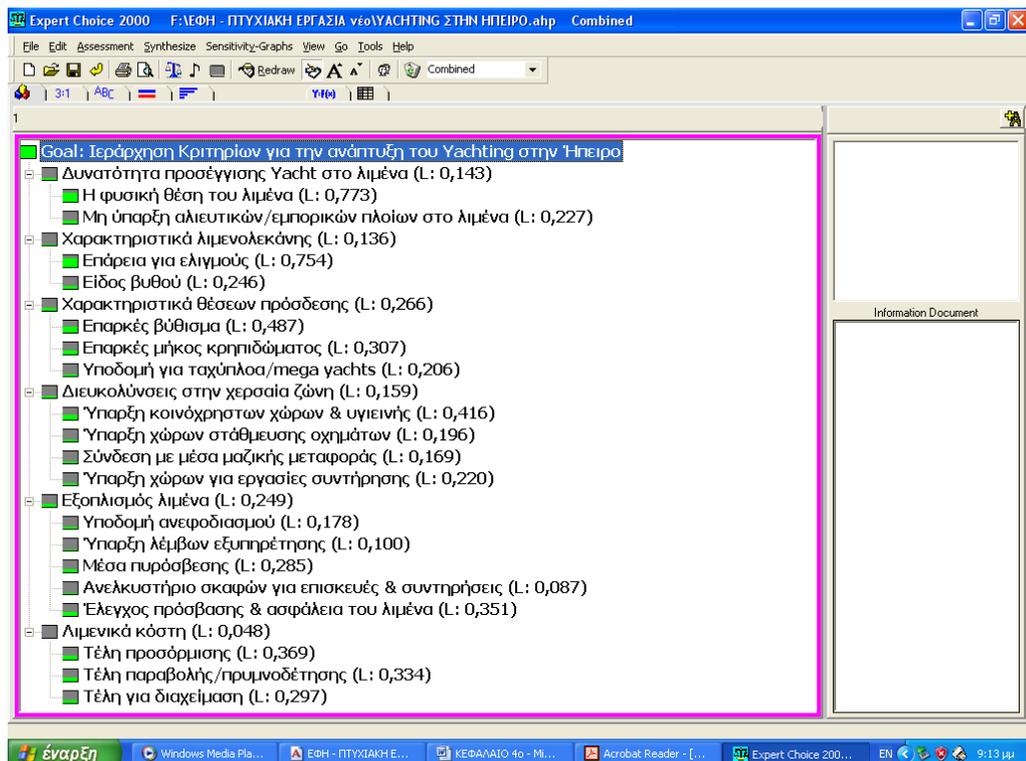
### 4.2.3 ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΒΑΡΩΝ ΚΑΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ

Το Expert Choice 2000 μπορεί να υπολογίσει τις προτεραιότητες (βάρη) των στοιχείων απόφασης και των εναλλακτικών λύσεων, τόσο σε τοπικό όσο και σε γενικό επίπεδο, χωρίς να υπάρχουν όλα τα δεδομένα συγκρίσεων ανά πίνακα, αλλά ένα ικανό μέρος αυτών. Στα σχήματα που ακολουθούν παρουσιάζονται, τόσο αριθμητικά όσο και γραφικά, οι σχετικές προτεραιότητες (βάρη) των στοιχείων απόφασης (κριτηρίων) των στοιχείων απόφασης όλων των επιπέδων της ιεραρχίας και οι τελικές επιδόσεις των εναλλακτικών λύσεων. Σε πολλά από αυτά τα σημεία παρέχεται και η δυνατότητα ανάλυσης ευαισθησίας των αποτελεσμάτων.

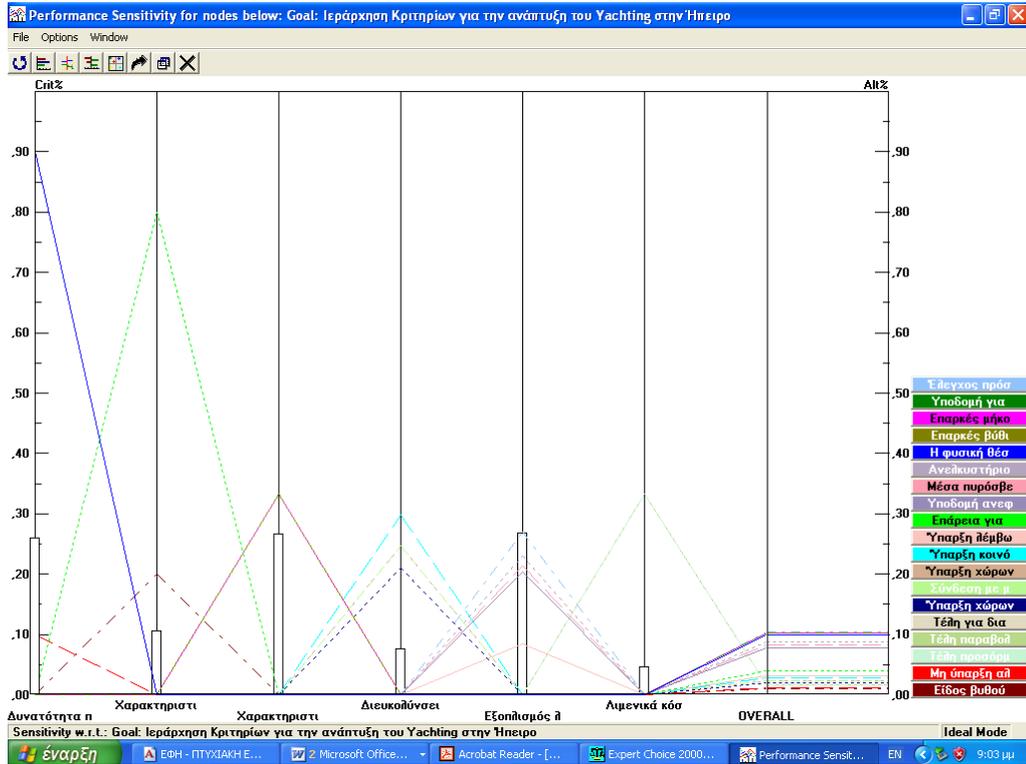
## - Τοπικές προτεραιότητες



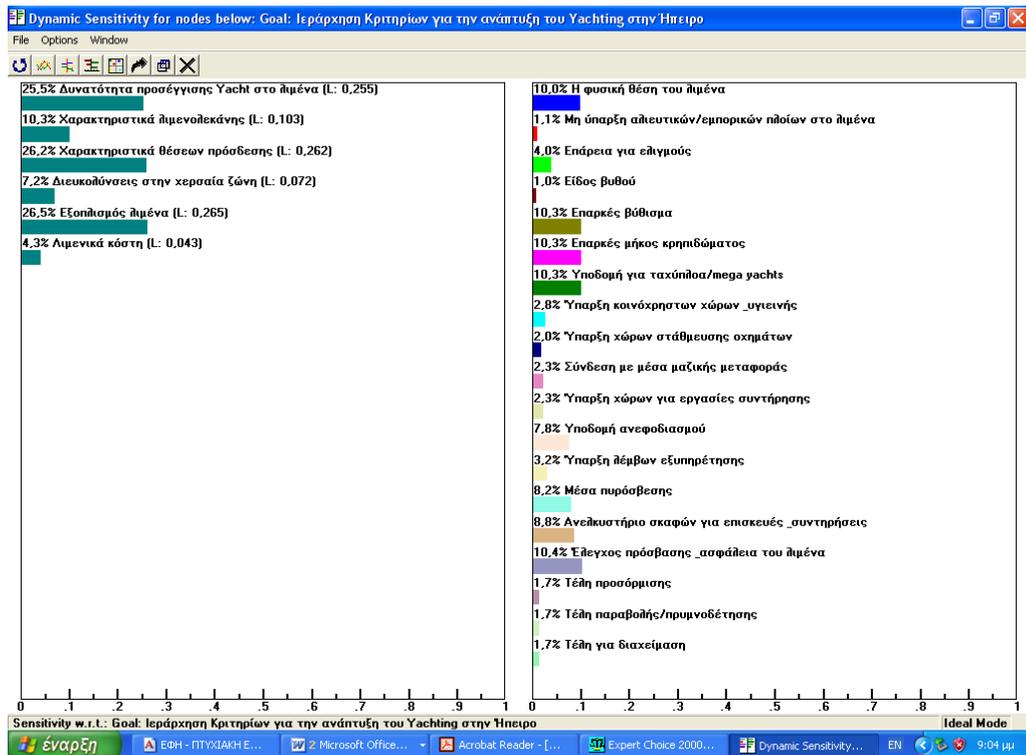
## - Προτεραιότητες πάνω στην ιεραρχική δομή



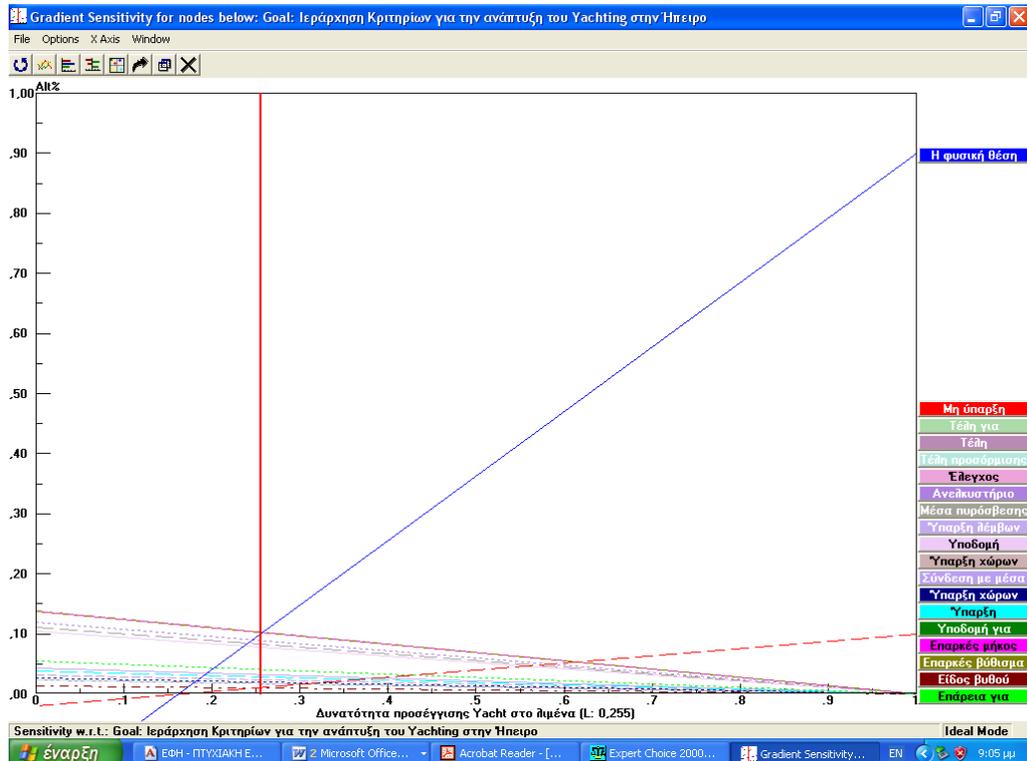
## - Διάγραμμα απόδοσης (performance graph)



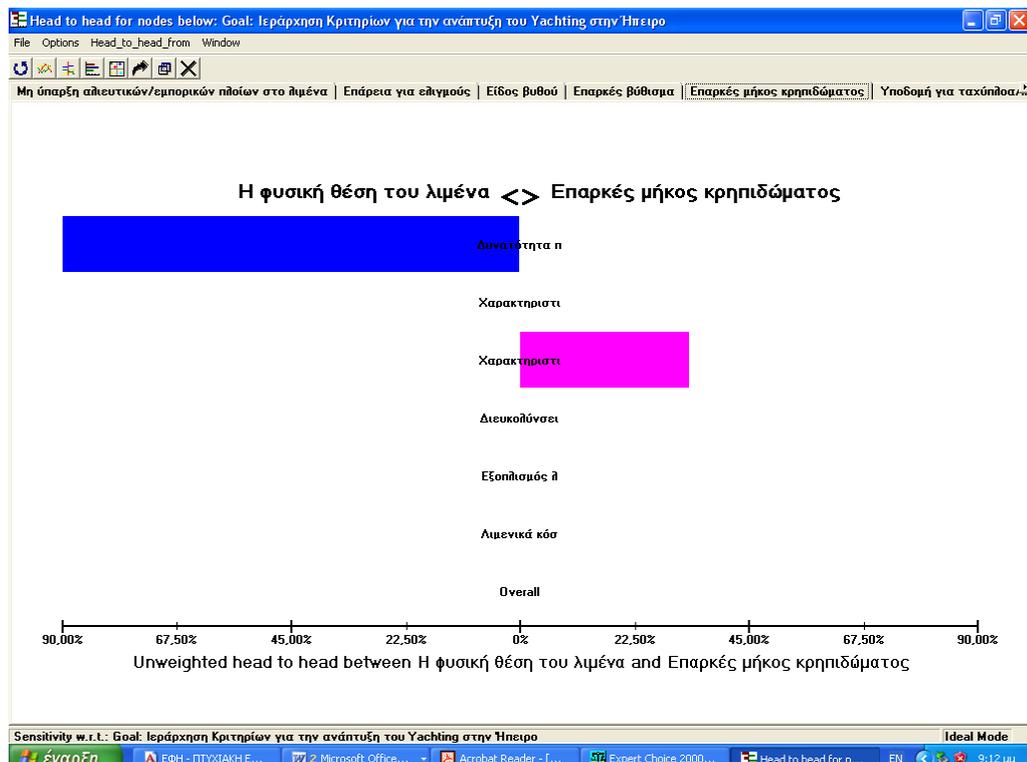
## - Δυναμικό διάγραμμα (dynamic graph)



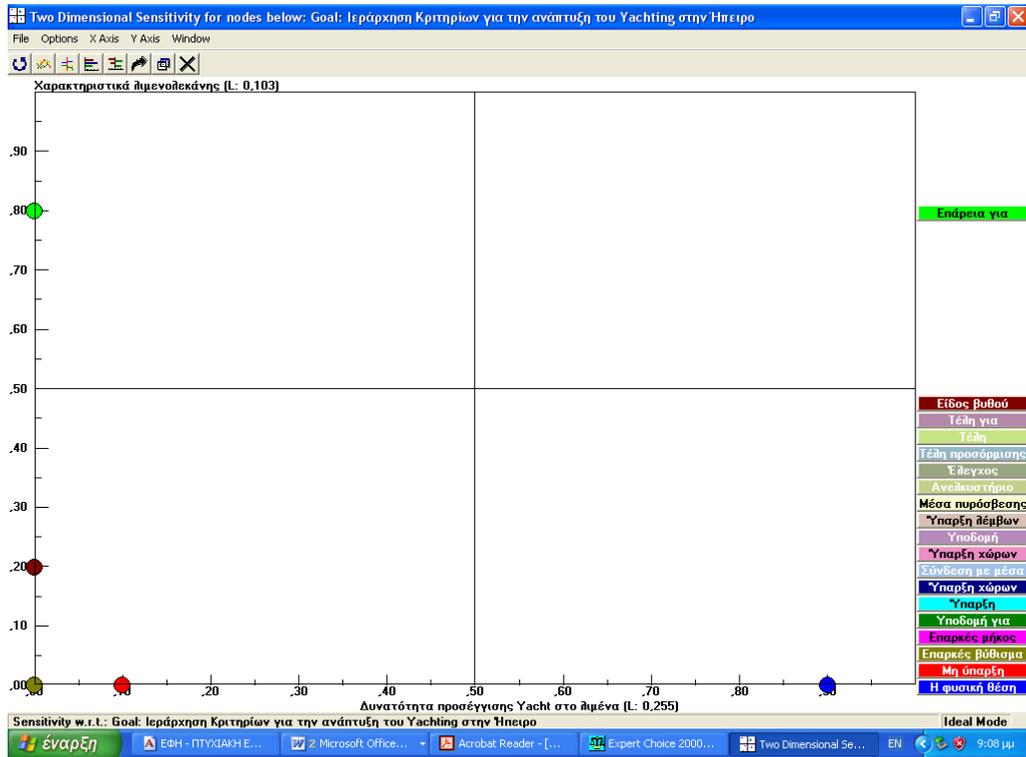
## - Βαθμωτό γράφημα (gradient graph)



## - Γράφημα αντιπαραβολής (head-to-head graph)



## - Δυσδιάστατο (2D) γράφημα



## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία εξετάστηκε η δυνατότητα ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού στις λιγότερο ευνοημένες περιοχές, και συγκεκριμένα στην Ήπειρο.

Μετά την εννοιολογική προσέγγιση του θαλάσσιου τουρισμού και των δραστηριοτήτων που περιλαμβάνει, προσδιορίστηκε η σημασία του στην ελληνική αγορά ο βαθμός συμμετοχής του στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Προσδιορίστηκαν οι παράγοντες που μπορούν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Ήπειρο μετά από την καταγραφή των απόψεων ειδικών του κλάδου, ενώ τίθεται το ζήτημα κατά πόσο είναι δυνατή η ανάπτυξη της συγκεκριμένης τουριστικής δραστηριότητας.

Με βάση τα αποτελέσματα που έχουν αναλυτικά περιγραφεί στο προηγούμενο κεφάλαιο, προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα ως προς την υπάρχουσα υποδομή και τις υπηρεσίες Yachting που παρέχονται στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές της Ηπείρου. Η σημαντικότητα των κριτηρίων και υπο-κριτηρίων που καταγράφηκε, αποτυπώνει ταυτόχρονα τον βαθμό έλλειψης αυτών των παραγόντων και την αναγκαιότητα για την απόκτηση ή τη βελτίωσή τους.

Τα συμπεράσματα αφορούν τις 4 περιοχές της Ηπείρου που εμφανίζουν θαλάσσιο τουρισμό και που αποτέλεσαν την περίπτωση μελέτης. Κατά την διεξαγωγή της έρευνας παρατηρήθηκαν σημαντικές διαφορές στις απαντήσεις των ερωτώμενων, παρόλα αυτά προκύπτει η εικόνα της έλλειψης βασικών υποδομών, εξοπλισμού και υπηρεσιών για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού σε αυτές τις περιοχές.

Σύμφωνα με τον πίνακα 4.2 που απεικονίζει την βαρύτητα κάθε κριτηρίου ως προς τον βαθμό σημαντικότητάς του στον επιθυμητό στόχο, παρατηρείται πως υψηλότερη θέση στην ιεραρχία κατέχει το κριτήριο "Χαρακτηριστικά Θέσεων Πρόσδεσης" με 26,6%, ενώ ακολουθεί ο "Εξοπλισμός Λιμένα" με ποσοστό 24,9%. Σχετική σημαντικότητα εμφάνισαν τα κριτήρια "Διευκολύνσεις στη Χερσαία Ζώνη" με 15,9%, η Δυνατότητα Προσέγγισης

Θαλαμηγών, "Τουριστικών Πλοίων στον Λιμένα" με 14,3% καθώς και τα Χαρακτηριστικά Λιμενολεκάνης με ποσοστό 13,6%. Συγκριτικά με τα υπόλοιπα κριτήρια, τα Λιμενικά Κόστη απέσπασαν το ποσοστό του 4,8%, ένα ποσοστό αρκετά χαμηλό, γεγονός που δηλώνει τον πολύ μικρό βαθμό σημαντικότητάς τους στην ανάπτυξη του Yachting.

Συνοψίζοντας, θεωρούμε ως γενικό συμπέρασμα την έλλειψη σοβαρής υποδομής για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στις λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές. Ταυτόχρονα, παρατηρείται σημαντική τουριστική δραστηριότητα παρά την έλλειψη κατάλληλης υποδομής, γεγονός που απεικονίζει την ελκυστικότητα των περιοχών που προσφέρουν θαλάσσιο τουρισμό. Προκύπτει λοιπόν το συμπέρασμα πως η προώθηση του θαλάσσιου τουρισμού θα αποφέρει σημαντικά οφέλη στην ανάπτυξη των λιγότερο ευνοημένων περιοχών.

# *BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ*

## A) ΒΙΒΛΙΑ

- "Τουριστικός σχεδιασμός. Μέθοδοι και πρακτικές αξιολόγησης", Παναγιώτης Κομίλης, Νίκος Βαγιονής, Εκδόσεις "ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ", Α' Έκδοση, Δεκέμβριος 1999
- "Τουρισμός. Έννοιες-μεγέθη-δομές. Η Ελληνική πραγματικότητα" Στέλιος Βαρβαρέσος, Εκδόσεις "ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ", Β' Έκδοση, Αθήνα 1998
- "5 Γλωσσο Ερμηνευτικό Λεξικό τουριστικών όρων", Περικλής Ν. Λύτρας, Β' Έκδοση, Εκδόσεις "INTERBOOKS", Αθήνα 1997
- "Τουριστική Οικονομία", Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Τόμος Α', Εκδόσεις "INTERBOOKS"
- "Τουρισμός και ανάπτυξη", Νίκος Γ. Ηγουμενάκης, Αθήνα 2000, Εκδόσεις "INTERBOOKS"
- "Εναλλακτικές μορφές τουρισμού", Μανώλης Κων. Σφακιανάκης, Εκδόσεις "ΕΛΛΗΝ", 2000
- Θέματα προγραμματισμού Δ10. Διερεύνηση αναπτυξιακών ανισοτήτων, Τουριστικές Δραστηριότητες", Π. Κομίλης, Αθήνα Ιούλιος 1986
- "Τουριστική οικονομική. Τουρισμός και αναψυχή", Δημήτριος Γ. Λαγός, Εκδόσεις "ΚΡΙΤΙΚΗ", 1<sup>η</sup> Έκδοση, 2005
- "Η εποχικότητα του τουρισμού στην Ελλάδα και τις ανταγωνίστριες χώρες", Αναστάσιος Κ. Τσίτουρας Ph.D, Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων, Αθήνα 1998

- "Τουρισμός και δίκαιο. Προβλήματα και προοπτικές", Τμήμα Νομικής Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, πρακτικά Συνεδρίου Μάλια Ηρακλείου Κρήτης 30 Σεπτεμβρίου-1 Οκτωβρίου 2000, Εκδόσεις "ΣΑΚΚΟΥΛΑ", Αθήνα –Θεσσαλονίκη 2002
- "Οι προοπτικές ανάπτυξης των λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών της Ευρώπης", Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας ΤΕΙ Ηπείρου, Τμήμα Λογιστικής, πρακτικά 1<sup>ου</sup> Επιστημονικού Συνεδρίου Πρέβεζα 24-25 Μαΐου 2001
- "Θαλάσσιος τουρισμός", Δημήτρης Μυλωνόπουλος, Πολυξένη Μοίρα, Εκδόσεις "INTERBOOKS", 2005
- "Αρχές τουρισμού", Ρούπας Β., ΟΕΔΒ, Αθήνα 1992
- "The Seven Pillars of the Analytic Hierarchy Process", Saaty T.L, ISAHP, Kobe, Japan, August 1999
- "Why Balanced Scorecard Fail", Schneiderman A.M., Journal of Strategic Cost Management, January, 1999a

## **B) ΑΛΛΕΣ ΠΗΓΕΣ**

### **α) Διατριβές**

"Ιεραρχική αξιολόγηση των προϋποθέσεων για την ανάπτυξη του Θαλάσσιου Τουρισμού. Περίπτωση μελέτης στα Δωδεκάνησα", Διπλωματική εργασία του Μιχαήλ Ν. Διακομιχάλη, για το μεταπτυχιακό πρόγραμμα "Ναυτιλία, Μεταφορές και Διεθνές εμπόριο - ΝΑ.Μ.Ε. ", Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Σχολή Επιστημών Διοίκησης, Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών, Σεπτέμβριος 2006, Χίος.

## **β) Περιοδικά**

- "Ναυτικά Χρόνια", Αριθμός Φύλλου 102, 08/09/2007
- "Business & Τουρισμός", Τεύχος 49, Μάρτιος 2004
- "Ναυτιλία-λιμάνια. Το παρόν και το μέλλον των ελληνικών λιμένων", Τεύχος 43, Ιούνιος 2005, Εξπρές: Ημερήσια Οικονομική Εφημερίδα

## **γ) Διαδίκτυο**

- [www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr)
- [www.eot.gr/ταξιδιωτικός οδηγός](http://www.eot.gr/ταξιδιωτικός_οδηγός)
- [www.tourismgreek.net](http://www.tourismgreek.net)
- [www.eurocharity.gr](http://www.eurocharity.gr)
- [www.mediashipping.gr](http://www.mediashipping.gr)
- [www.shipfriends.gr](http://www.shipfriends.gr)
- [www.iraj.gr/Yachting in Greece](http://www.iraj.gr/Yachting_in_Greece)

## **δ) Υπηρεσίες**

- Λιμεναρχεία:
  - Πρέβεζας,
  - Ηγουμενίτσας,
  - Πάργας
  - Συβότων
- Νομαρχία Πρέβεζας
- Δημαρχείο Πρέβεζας

*П А Р А Р Т Н М А*

Στους πίνακες που ακολουθούν, παρατίθενται τα κριτήρια και υπο-κριτήρια που θεωρούνται σημαντικότερα για την επιλογή ενός λιμένα ως διαμετακομιστικό κέντρο, ένα παράδειγμα για τον τρόπο συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου και η κλίμακα σύμφωνα με την οποία ζητείται να βαθμολογήσουν οι ερωτηθέντες τα κριτήρια.

**Κριτήρια και υπο-κριτήρια:**

<b><u>Κριτήρια</u></b>	<b><u>Στοιχεία κριτηρίου</u></b>
<b><u>Δυνατότητα προσέγγισης θαλαμηγών, ιστιοφόρων &amp; Τουριστικών πλοίων στο λιμένα</u></b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Η φυσική θέση του λιμένα (Είσοδος, καιρικές συνθήκες)</li> <li>2) Μη ύπαρξη αλιευτικών &amp; εμπορικών πλοίων στο λιμένα</li> </ol>
<b><u>Χαρακτηριστικά λιμενολεκάνης</u></b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Επάρκεια για ελιγμούς</li> <li>2) Είδος βυθού</li> </ol>
<b><u>Χαρακτηριστικά θέσεων πρόσδεσης</u></b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Επαρκές βύθισμα</li> <li>2) Επαρκές μήκος κρηπιδώματος για ταυτόχρονη &amp; ασφαλή πρόσδεση πλοίων</li> <li>3) Υποδομή για ταχύπλοα &amp; mega yachts (ύπαρξη κατάλληλης ράμπας, προσκρουστήρων, μπαλονιών κ.α.)</li> </ol>
<b><u>Διευκολύνσεις στη γερσαία ζώνη</u></b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ύπαρξη κοινόχρηστων χώρων &amp; υγιεινής</li> <li>2) Ύπαρξη χώρων στάθμευσης οχημάτων</li> <li>3) Σύνδεση με μέσα μαζικής μεταφοράς</li> <li>4) Ύπαρξη χώρων για εργασίες συντήρησης και διαχείμασης (winter shelter)</li> </ol>
<b><u>Εξοπλισμός λιμένα</u></b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Υποδομή ανεφοδιασμού (νερό, καύσιμα)</li> <li>2) Ύπαρξη λέμβων εξυπηρέτησης</li> <li>3) Μέσα πυρόσβεσης</li> <li>4) Ανελκυστήριο σκαφών για επισκευές &amp; συντηρήσεις</li> <li>5) Έλεγχος πρόσβασης και ασφάλεια του λιμένα</li> </ol>
<b><u>Λιμενικά κόστη</u></b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Τέλη προσόρμισης πλοίων</li> <li>2) Τέλη πρυμνοδέτησης / παραβολής</li> <li>3) Τέλη για διαχείμαση</li> </ol>

Τρόπος συμπλήρωσης του ερωτηματολογίου:

Κριτήριο	Ένταση σχετικής σημαντικότητας																Κριτήριο	
<b>A</b>	9	8	7	6	<b>5</b>	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	<b>B</b>

Έστω ότι θεωρείτε πως το κριτήριο A είναι 5 φορές πιο σημαντικό από το κριτήριο B, για την επιλογή ενός λιμανιού. Τότε, παρακαλώ σημειώστε τον αριθμό 5 που είναι από την πλευρά του A, όπως στο προηγούμενο πίνακα.

Κριτήριο	Ένταση σχετικής σημαντικότητας																Κριτήριο	
<b>A</b>	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	<b>3</b>	4	5	6	7	8	9	<b>B</b>

Στην περίπτωση που θεωρείτε το κριτήριο B, για παράδειγμα 3 φορές πιο σημαντικό από το A, τότε σημειώστε το νούμερο 3 από την πλευρά του κριτηρίου B, όπως στο προηγούμενο πίνακα.

Κριτήριο	Ένταση σχετικής σημαντικότητας																Κριτήριο	
<b>A</b>	9	8	7	6	5	4	3	2	<b>1</b>	2	3	4	5	6	7	8	9	<b>B</b>

Στη σπάνια περίπτωση, όπου τα δύο κριτήρια έχουν την ίδια βαρύτητα, τότε παρακαλώ σημειώστε τον αριθμό 1, όπως στον προηγούμενο πίνακα.

*Κλίμακα σχετικής σημαντικότητας:*

<b>Ορισμός</b>	<b>Ένταση σχετικής σημαντικότητας</b>
Ίση σημαντικότητα	1
Λίγο σημαντικό	3
Αρκετά σημαντικό	5
Πολύ σημαντικό	7
Πάρα πολύ σημαντικό	9