ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET
ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

JEAN MONNET EUROPEAN CENTRE OF EXCELLENCE
NATIONAL AND KAPODISTRIAN UNIVERSITY OF ATHENS

Co-funded by the
Erasmus+ Programme
of the European Union

Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση

σε Τομείς-Κλειδιά για την Ανάκαμψη της Ελλάδας: Αγροτική Παραγωγή, Τουρισμός και Θαλάσσια Πολιτική

European Governance

in Key Sectors for Greece's Recovery: Agriculture, Tourism and Maritime Policies

ΙΟΥΛΙΟΣ 2017

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΣΕ ΤΟΜΕΙΣ-ΚΛΕΙΔΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ:

ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ,

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ,

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Συγχρηματοδοτούμενο από το Πρόγραμμα ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗΣ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΕΚΔΟΣΗ ΕΠΙΜΕΛΗΘΗΚΑΝ

ο Καθηγητής Γιάννης Βαληνάκης,

ο Καθηγητής Ναπολέων Μαραβέγιας και

η Δρ. Μαρίνα Σκορδέλη

Ιούλιος 2017

Copyright 2017

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET
ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ
Κλεομένους 22Α, 106 75 Αθήνα
Τηλ. 210 72 20 508 Fax: 210 3617711
Email: jmcenter-athens@pspa.uoa.gr, www.jmce.gr

All rights reserved

Το Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet δεν υιοθετεί ως φορέας πολιτικές ή άλλες θέσεις. Καταβάλλει, μάλιστα, προσπάθεια να παρουσιάζονται στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων του και στο μέτρο του δυνατού όλες οι υπάρχουσες απόψεις. Οι αναλύσεις και οι γνώμες που δημοσιεύονται σε όλες τις εκδόσεις του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet θα πρέπει να αποδίδονται αποκλειστικά στους ίδιους τους συγγραφείς και να μην θεωρούνται ότι αντιπροσωπεύουν απαραίτητα τις απόψεις του Κέντρου, του Διοικητικού Συμβουλίου του, της διεύθυνσης ή των κατά περίπτωση και καθ' οιονδήποτε τρόπο συνεργαζομένων φορέων

Κεντρική Ομάδα Εργασίας – Επιμέλεια

Καθηγητής Γιάννης Βαληνάκης,

Καθηγητής Ναπολέων Μαραβέγιας

Δρ. Μαρίνα Σκορδέλη

Ειδικοί συνεργάτες

Καθηγητής Χάρης Κοκκώσης

Νικολέτα Γκουρή

Ιωάννα Γάλλου

Ερευνητές του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet

Αγγέλου Λώρα, Executive Master of Business Administration, Πανεπιστήμιο Πειραιά

ΑΘανασίου Αλεξάνδρα, Προπτυχιακή φοιτήτρια Νομικής Αθηνών, Πτυχίο Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Βρυσαγώτης Βασίλειος, PhD στην Διοίκηση Επιχειρήσεων, Πανεπιστημίου Αιγαίου

Γκουρή Νικολέτα, ΜΔΕ στη Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Γρηγοροπούλου Κωνσταντίνα, MSc in Management of Business, Innovation & Technology, Athens Information Technology

Ζήση Κασσιανή, ΜΔΕ στη Ναυτιλία, Μεταφορές και Εμπόριο, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Καλαφάτη Ελένη, Πτυχίο Νομικής, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης

Κεφάλα Θεοδώρα, ΜΔΕ στην Εφαρμοσμένη Γεωγραφία και Διαχείριση του Χώρου, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Κοζαμάνη Αλεξάνδρα, Πτυχίο Νομικής, Εθνίκο και Καποδιστρικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Κουβαράς Ανδρέας, Πτυχίο Ναυτιλιακών σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Κριάρας Γιώργος, ΜΔΕ στη Λογιστική-Ελεγχος επιχειρήσεων και δημοσίων οργανισμών

Λαϊνάς Ιωάννης, Υποψήφιος Διδάκτορας, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Μπανούσης Δημήτρης, Υποψήφιος Διδάκτορας, Πάντειο Πανεπιστήμιο

Παναγόπουλος Δημήτρης, ΜΔΕ στη Χημεία και Τεχνολογία Περιβάλλοντος, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Παπαδοπούλου Αικατερίνη, Διδάκτορας Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών

Παστίδου Μυρτώ, ΜΔΕ σε Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Οικονομικές Σπουδές, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Ράντου Σύλβια-Αλεξάνδρα, • Πτυχιούχος του Τμήματος Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης , Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών και • ΜΔΕ σε Διεθνείς και Ευρωπαϊκές Οικονομικές Σπουδές, Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Ταταρίδας Αλέξανδρος, Επί Πτυχίω, Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Φυδάνη Στέλλα, MSc "Project Engineering Management", Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Χρυσικού Αφροδίτη, Πτυχιούχος Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ 7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι. ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΜΙΑΣ ΠΡΟΑΝΑΓΓΕΛΘΕΙΣΑΣ ΚΡΙΣΗΣ. ΕΝΔΟΓΕΝΗ ΚΑΙ ΕΞΩΓΕΝΗ ΑΙΤΙΑ 11

1.1 Σύντομο ιστορικό 11

1.2 Αίτια της Κρίσης 16

1.3 Η λογική των μνημονίων 19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ. ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΕΘΝΙΚΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ 22

2.1 Η εξέλιξη της οικονομικής διακυβέρνησης στην ΕΕ και στην Ευρωζώνη 22

2.2 Οικονομική διακυβέρνηση και ευρωπαϊκή αλληλεγγύη 23

2.3 Εθνικοί συνταγματικοί περιορισμοί για δημοσιονομική πειθαρχία 24

2.4 Το ζήτημα του ελληνικού δημόσιου χρέους 27

2.5 Δημιουργία προϋποθέσεων για διατηρήσιμη ανάπτυξη 30

2.6 Αποκατάσταση του κράτους δικαίου «rule of law» 32

2.7 Μια σύγχρονη χωροταξική πολιτική 34

2.8 Μετάβαση σε ένα νέο σύστημα διακυβέρνησης 35

2.9 Η πολιτειακή διάσταση. Πόσο βαθιά χρειάζεται να είναι η συνταγματική αναθεώρηση; ... 36

2.10 Δημόσια Διοίκηση. Ο Μεγάλος «ασθενής» 40

2.11 Τομείς προτεραιότητας ενός εθνικού αναπτυξιακού σχεδίου 47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ 49

3.1 Τουρισμός 50

3.1.1 Ο τουρισμός ως βασικός πυλώνας της οικονομίας

3.1.2 Βασικά οικονομικά στοιχεία

3.1.3 Τουρισμός και ανταγωνιστικότητα της χώρας

3.1.4 Ανάλυση SWOT

3.2 Προτάσεις Τουριστικής Πολιτικής 62

3.2.1 Αναβάθμιση τουριστικών υποδομών

3.2.1.1 Ποιοτική αναβάθμιση τουριστικών υποδομών

3.2.1.2 Επενδύσεις Σύγχρονου Χαρακτήρα

3.2.2 Στρατηγική διείσδυσης σε νέες και αναδυόμενες αγορές με υψηλό εισοδηματικό επίπεδο τουριστών

3.2.3 Ενίσχυση Ειδικών Μορφών Τουρισμού

3.2.4 Ενίσχυση της Επιχειρηματικότητας και διευκόλυνση Επενδύσεων

3.2.4.1 Προσέλκυση και υποστήριξη τουριστικών επενδύσεων

3.2.4.2 Χωροταξικό Πλαίσιο Τουρισμού

3.2.4.3 Φορολογική Πολιτική

3.2.5 Βελτίωση βασικών υποδομών και υπηρεσιών-Δίκτυα Μεταφορών

3.2.5.1 Ιδιωτικοποιηση ΟΛΠ

3.2.5.2 Ιδιωτικοποιήσεις στα περιφερειακά αεροδρόμια

3.2.6 Αναβάθμιση Ανθρώπινου Δυναμικού

3.2.6.1 Πολιτική Ποιοτικής Εκπαίδευσης

3.2.6.2 Προγράμματα και συστήματα εκπαίδευσης-κατάρτισης των επιχειρήσεων

3.2.7 Επικοινωνιακή Πολιτική-Προβολή

3.2.7.1 Ανάπτυξη Ψηφιακής Στρατηγικής

3.2.7.2 Διαχείριση κρίσεων

3.3 Συμπεράσματα και σύγχρονες προκλήσεις 95

3.3.1 Κρίσιμα ζητήματα στο εσωτερικό της χώρας

3.3.2 Κρίσιμα ζητήματα σε σχέση με το εξωτερικό περιβάλλον

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV. ΓΕΩΡΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ 100

4.1 Ενίσχυση Επιχειρηματικότητας στον αγροτικό τομέα 100

4.1.1 Ο αγροτικός τομέας στην Ελλάδα

4.1.2 Η επιχειρηματικότητα ως παράγοντας ανάπτυξης

4.1.3 ΚΑΠ και στήριξη της επιχειρηματικότητας

4.1.4 Πηγές χρηματοδότησης για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας

4.1.5 Τρόποι ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας

4.2 Ενίσχυση Εξαγωγών αγροτικής πολιτικής 116

4.2.1 Διείσδυση των αγροτικών προϊόντων στις διεθνείς αγορές

4.2.2 Χώρες - στόχοι

4.2.3 Νέα κοινή αγροτική πολιτική

4.2.4 Καθορισμός στόχων και μέσων των εξαγωγών

4.2.5. Οι συνέργειες Δημοσίου- Ιδιωτικού τομέα

4.2.6 Νέος σχεδιασμός για τις εξαγωγές

4.2.7 Ανεύρεση κεφαλαίων

4.2.8. Ανεύρεση συνεργατών - Δίκτυο αγορών

4.2.9 Εκπαίδευση γεωργών

4.2.10. Σύσταση ομάδων παραγωγών

4.2.11. ΠΟΠ/ΠΓΕ

4.2.12. Νέες καλλιέργειες

4.2.13 Μεταποίηση - Τυποποίηση - Πιστοποίηση

4.2.14 Πρότυπα ασφαλείας - Έλεγχος

4.2.15 Μεταφορές

4.2.16 Διατηρισιμότητα

4.3 Συμπεράσματα 126

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ 127

5.1 Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική 127

5.2.Παραγωγικές δραστηριότητες και θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός 134

5.3 Ναυτιλία 139

5.4 Λιμενική Πολιτική 148

5.5 Θαλάσσιοι Πόροι Ι 154

5.5.1 Υδρογονάνθρακες

5.5.2 Θαλάσσιες Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

α. Υπεράκτια Αιολικά Πάρκα

β Κυματική-Παλιρροιακή Ενέργεια

5.6 Θαλάσσιοι Πόροι ΙΙ 162

5.6.1 Αλιεία

5.6.2 Θαλάσσια Βιοτεχνολογία-Βιοποικιλότητα

5.7 Νησιωτικότητα 173

5.7.1 Νησιωτική πολιτική στην αλιεία

5.7.2 Νησιωτική πολιτική στην ενέργεια

5.7.3 Περιβάλλον και βιώσιμη χωρική ανάπτυξη των νησιών

5.7.4 Πολιτική Μεταφορών στα νησιά

5.7.5 Τουρισμός – Επιχειρηματικότητα

5.8. Παράκτιος και Θαλάσσιος Τουρισμός 185

ΕΡΕΥΝΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΕΣ 193

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 199

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το βιβλίο αυτό αποσκοπεί να παρουσιάσει τις ρεαλιστικές προϋποθέσεις για ένα εθνικό αναπτυξιακό σχέδιο για την ανάκαμψη της Ελλάδας, εστιάζοντας σε τρεις τομείς-κλειδιά διακυβέρνησης της οικονομίας. Αποτελεί συλλογικό πόνημα τριών ερευνητικών ομάδων που συνέστησε το Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet του Πανεπιστημίου Αθηνών, στο πλαίσιο του τριετούς προγράμματος Δια Βίου Μάθησης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2014-17). Η πρώτη ομάδα υπό την εποπτεία και συντονισμό του καθηγητή **Γιάννη Βαληνάκη** εστίασε στο ειδικό θέμα της ανάπτυξης του τουρισμού, η δεύτερη υπό τον καθηγητή **Ναπολέοντα Μαραβέγια** στην γεωργική ανάπτυξη, και η τρίτη υπό την δρα **Μαρίνα Σκορδέλη** στην θαλάσσια ανάπτυξη. Οι τρεις αυτοί τομείς-κλειδιά διακυβέρνησης αναδείχθηκαν, σύμφωνα με τα πορίσματα του προηγούμενου τριετούς προγράμματος (2011-14), ως οι πλέον κατάλληλοι για να οδηγήσουν την χώρα, ως ατμομηχανές ανάπτυξής της, στην ταχύτερη δυνατή έξοδο από την κρίση.

Την κεντρική ομάδα των τριών επιμελητών πλαισίωσαν ο ειδικός επιστημονικός σύμβουλος **Χάρης Κοκκώσης**, καθηγητής στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, οι ειδικές ερευνήτριες **Νικολέτα Γκουρή** και **Ιωάννα Γάλλου**, καθώς και μια σειρά άλλων ερευνητών που επεξεργάστηκαν συγκεκριμένες πτυχές των προβλημάτων.

Μία από τις κεντρικές παραδοχές που διατρέχουν και ολόκληρο το βιβλίο είναι ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την έξοδο της Ελλάδας από την κρίση είναι η αποτελεσματική αντιμετώπιση των χρόνιων αδυναμιών του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης, τόσο ως προς το πολιτικό σύστημα, όσο και ως προς τη δημόσια διοίκηση. Οι αδυναμίες αυτές έχουν αναδειχθεί και συζητούνται σταθερά καθ' όλη σχεδόν τη διάρκεια της Μεταπολίτευσης, χωρίς ωστόσο να βρουν αποτελεσματικές λύσεις. Η ένταση της τρέχουσας κρίσης επανέφερε, αφενός το ζήτημα για ριζικές αλλαγές και αφετέρου την επανεξέταση ακόμα και των θεμάτων «ταμπού» των νευραλγικών αυτών τομέων.

Στο **πρώτο κεφάλαιο** του βιβλίου, εξετάζονται τα ενδογενή και εξωγενή αίτια μιας «προαναγγελθείσας» ελληνικής κρίσης χρέους και παρουσιάζεται το ιστορικό πλαίσιο της ενεργοποίησης του μηχανισμού στήριξης της ελληνικής οικονομίας, από το 2010 μέχρι σήμερα.

Όπως αναλύεται, τα αίτια της κρίσης μπορούν να συνδυάσουν ερμηνείες τόσο από την πολιτική όσο και από την οικονομική επιστήμη, καθώς συσχετίζονται με τη δομή και τους θεσμούς της ελληνικής κοινωνίας. Σύμφωνα με την ερμηνεία που προτείνεται, ήταν πρωτίστως οι εσωτερικοί παράγοντες που καθόρισαν τη (στρεβλή) δυναμική του συστήματος. Όμως, τα ελληνικά προβλήματα οφείλονται και σε εξωτερικούς δομικούς παράγοντες. Το κεφάλαιο, που αντλεί τα βασικά δεδομένα από την προηγούμενη τριετή έρευνα του Κέντρου, κλείνει με μια παρουσίαση της λογικής των μνημονίων με κριτικά συμπεράσματα.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο**, αναλύονται εκτενώς οι ρεαλιστικές προϋποθέσεις για ένα εθνικό αναπτυξιακό σχέδιο, παραθέτοντας μια σειρά από σαφείς προτάσεις πολιτικής. Εκκινώντας από την παρουσίαση, αφενός των πρόσφατων αλλαγών στην ευρωπαϊκή δημοσιονομική και γενικότερη οικονομική διακυβέρνηση, και αφετέρου των εθνικών συνταγματικών περιορισμών για δημοσιονομική πειθαρχία, και του ζητήματος του ελληνικού δημόσιου χρέους, προτείνεται η δημιουργία εκείνων των προϋποθέσεων που θα οδηγήσουν σε μια βιώσιμη ελληνική ανάπτυξη. Οι τελευταίες περιλαμβάνουν ένα νέο μείγμα οικονομικής πολιτικής, την αποκατάσταση του κράτους δικαίου, ήτοι το κράτος δικαίου (rule of law) και την ποιότητα των κανόνων που διέπουν τη λειτουργία της δικαιοσύνης,μια σύγχρονη χωροταξική πολιτική, την μετάβαση σε ένα νέο σύστημα διακυβέρνησης,την πολιτειακή διάσταση και το βάθος μιας συνταγματικής αναθεώρησης, και την δημόσια διοίκηση σε ένα σύγχρονο δημοκρατικό κράτος.

Στο **τρίτο κεφάλαιο**, αναλύεται διεξοδικά ο πρώτος τομέας προτεραιότητας,ο τουρισμός, η πραγματική ατμομηχανή της εξόδου της εθνικής οικονομίας από την τρέχουσα κρίση. Αναλύονται τα βασικά οικονομικά στοιχεία σχετικά με τον εισερχόμενο και εσωτερικό τουρισμό, και η υψηλή διεθνής ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας. Σε κανένα άλλο τομέα δεν πετυχαίνει για το 2016 η Ελλάδα (με βάση το δείκτη ταξιδιωτικής και τουριστικής ανταγωνιστικότητας του Παγκόσμιο Οικονομικού Φόρουμ) την 24η θέση σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι συγγραφείς προτείνουν μια σειρά από εμπεριστατωμένες προτάσεις τουριστικής πολιτικής που αναδεικνύουν την ανάγκη για την υιοθέτηση στοχευμένης και συγκροτημένης στρατηγικής με συγκεκριμένες δράσεις ως εφαλτήριο για την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού και ενίσχυση της συμβολής του στην ανάπτυξη της χώρας. Οι προτάσεις ομαδοποιούνται ως εξής: (α) Αναβάθμιση τουριστικών υποδομών, (β) Στρατηγική διείσδυσης σε νέες και αναδυόμενες αγορές με υψηλό εισοδηματικό επίπεδο τουριστών, (γ) Ενίσχυση Ειδικών Μορφών Τουρισμού, (δ) Ενίσχυση της Επιχειρηματικότητας και διευκόλυνση Επενδύσεων, (ε) Βελτίωση βασικών υποδομών και υπηρεσιών-Δίκτυα Μεταφορών, (στ) Αναβάθμιση Ανθρώπινου Δυναμικού και (ζ) Επικοινωνιακή Πολιτική-Προβολή. Το βασικότερο συμπέρασμα αυτού του κεφαλαίου είναι ότι ο τουρισμός, ακόμα και μέσα στο γενικότερο κλίμα ύφεσης της ελληνικής οικονομίας, φαντάζει ως η πιο σημαντική ελπίδα εξόδου της χώρας από την κρίση. Πέρα από την απλή αύξηση των

επισκεπτών ετησίως, η ανάδειξη της χώρας σε Φλόριντα της Ευρώπης αποτελεί ισχυρό οπλοστάσιο για την εθνική ανάπτυξη. Οι μακροοικονομικές προοπτικές μπορούν να γίνουν περισσότερο αισιόδοξες, αν τηρηθούν με συνέπεια οι απαιτούμενες προϋποθέσεις και εξαλειφθούν οι αβεβαιότητες.

Το **τέταρτο κεφάλαιο** εστιάζει στον δεύτερο τομέα προτεραιότητας, την αγροτική ανάπτυξη, στα πεδία της επιχειρηματικότητας και των εξαγωγών. Αναγνωρίζοντας τον κρίσιμο ρόλο της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υποστηρίζεται ότι η στρατηγική ενίσχυσης των δυο πεδίων (επιχειρηματικότητας και εξαγωγών) στον τομέα της γεωργίας, μπορεί να αναδείξει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα ενισχύοντας εγχώριες τάσεις για την ανάκαμψη της Ελλάδας. Αφενός, γίνεται μια εκτενής παρουσίαση των στοιχείων για τον αγροτικό τομέα στην Ελλάδα, με έμφαση στα εργαλεία που προσφέρει η ΚΑΠ, τις πηγές χρηματοδότησης και τους τρόπους ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας. Αφετέρου, σε σχέση με τις αγροτικές εξαγωγές, οι συγγραφείς καθορίζουν τα χαρακτηριστικά μιας νέας, ενιαίας και οργανωμένης αγροτικής πολιτικής εντός των ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα κινείται με γνώμονα τον Ευρωπαίο πολίτη και τις εθνικές οικονομίες των κρατών μελών. Τέλος, γίνεται πρόταση ενός προγράμματος που θα περιλαμβάνει, κατά κύριο λόγο, την ενίσχυση των εξαγωγών και το άνοιγμα σε νέες αγορές, καθώς και το πώς μπορεί η Ελλάδα (μέσω δημόσιας και ιδιωτικής πρωτοβουλίας και συνεργασίας) να προσαρμοστεί στις τωρινές συνθήκες της παγκόσμιας αγοράς, και, στο τέλος, η ελληνική οικονομία να λάβει θετικό πρόσημο από τις εξαγωγές των προϊόντων που παράγονται εντός των συνόρων της.

Τέλος, το **πέμπτο κεφάλαιο** παρουσιάζει τον τρίτο τομέα προτεραιότητας, την θαλάσσια πολιτική. Εισαγωγικά, παρουσιάζονται οι στόχοι της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής του 2007 για μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, γνωστή με την ονομασία Γαλάζια Βίβλος. Γίνεται εκτενής αναφορά στην έννοια του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ) και στις προοπτικές που διανοίγει, καθώς η ήδη καθυστερημένη εισαγωγή ενός συντονισμένου ΘΧΣ είναι αναγκαία για την ρύθμιση των σημαντικότερων δραστηριοτήτων του κλάδου: των θαλάσσιων μεταφορών, του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού και της αλιείας. Ειδικότερα, παρουσιάζονται διεξοδικά τα στοιχεία για την ελληνική ναυτιλία, της οποίας ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει σήμερα το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, αλλά και για την ελλιπή λιμενική πολιτική της χώρας. Επιπλέον, οι συγγραφείς καταπιάνονται ιδιαίτερα με το θέμα των θαλάσσιων πόρων, ήτοι την εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων και τις θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (τα υπεράκτια αιολικά πάρκα και την κυματική-παλιρροιακή ενέργεια, καθώς, επίσης, την αλιεία και τη θαλάσσια βιοτεχνολογία). Ειδική αναφορά γίνεται στην έννοια της νησιωτικότητας. Αναφέρεται ότι, παρά τις τεράστιες προσδοκίες που δημιουργήθηκαν για τη νησιωτικότητα, στο πλαίσιο των πολιτικών

της ΕΕ, ελάχιστα έχουν μετουσιωθεί σε διακριτές πράξεις και έργα που ως στόχο θα είχαν την άρση της γεωγραφικής και κοινωνικής απομόνωσης των νησιωτικών πληθυσμών. Σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο, για την εφαρμογή μίας βιώσιμης νησιωτικής πολιτικής, απαιτείται η συστηματοποίηση του συνόλου εκείνων των προτάσεων που έχουν κατά καιρούς διατυπωθεί και διαμορφώνουν ουσιαστικά ένα ολοκληρωμένο Κυβερνητικό Σχέδιο Δράσης για τη βελτίωση της καθημερινής ζωής των κατοίκων των νησιών και την ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης, και παράλληλα το σχεδιασμό στοχευμένων νησιωτικών χρηματοδοτήσεων, ειδικότερα στους τομείς της αλιείας, ενέργειας, περιβάλλοντος και χωροταξικής ανάπτυξης, μεταφορών και τουρισμού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι.

ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΜΙΑΣ ΠΡΟΑΝΑΓΓΕΛΘΕΙΣΑΣ ΚΡΙΣΗΣ. ΕΝΔΟΓΕΝΗ ΚΑΙ ΕΞΩΓΕΝΗ ΑΙΤΙΑ*

1.1 Σύντομο ιστορικό

Την Άνοιξη του 2010 η Ελλάδα βρέθηκε σε αδυναμία αναχρηματοδότησης ληξιπρόθεσμων χρεών και χρηματοδότησης τρεχόντων ελλειμμάτων και ως αποτέλεσμα η ελληνική κυβέρνηση υπέβαλε, στις 23 Απριλίου 2010, επίσημα αίτημα προς την ΕΕ για την ενεργοποίηση του μηχανισμού στήριξης της ελληνικής οικονομίας και στις 3 Μαΐου 2010 αίτημα συνδρομής προς το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ) με τη μορφή μιας «επιστολής προθέσεων» (letter of intent), επισυνάπτοντας το «Μνημόνιο οικονομικής και χρηματοπιστωτικής πολιτικής» και το «Μνημόνιο συνεννόησης επί των συγκεκριμένων προϋποθέσεων οικονομικής πολιτικής» (στο εξής: το Μνημόνιο).[1]

Στις 5 Μαΐου η Βουλή των Ελλήνων ψήφισε το νόμο 3845/2010 (μέτρα για την εφαρμογή του μηχανισμού στήριξης της ελληνικής οικονομίας από τα κράτη μέλη της Ζώνης του Ευρώ και το ΔΝΤ) που περιέλαβε σε παραρτήματα τα δύο Μνημόνια.[2]

Στις 8 Μαΐου συνάφθηκαν οι διμερείς συμβάσεις δανεισμού μεταξύ των κρατών μελών της Ζώνης του Ευρώ, της γερμανικής επενδυτικής τράπεζας KfW (ως δανειστών) και του ελληνικού δημοσίου που αντιπροσώπευε η Τράπεζα της Ελλάδος. Έγινε εξ αρχής φανερό πρώτον, ότι

** Το κεφάλαιο αυτό βασίζεται σε προγενέστερο κείμενο του καθηγ. Πάνου Καζάκου*

[1] Στο επίσημο έγγραφο επισυναπτόταν ως αναπόσπαστο μέρος το Μνημόνιο. Βλ. IMF *Country Report No.10/111, Greece: Request for Stand-By Arrangement*, May 2010.

[2] Νόμος 3845/2010 «Μέτρα για την εφαρμογή του μηχανισμού στήριξης της ελληνικής οικονομίας από τα κράτη μέλη της Ζώνης του Ευρώ και το ΔΝΤ», ΦΕΚ Α' 65/ 6.5.2010. Ο νόμος περιλαμβάνει τέσσερα παραρτήματα: Το πρώτο περιέχει δήλωση των αρχηγών κρατών και κυβερνήσεων της Ζώνης του Ευρώ από 25.3.2010 σχετικά με τη δημιουργία μηχανισμού στήριξης για την Ζώνη του Ευρώ, το δεύτερο δήλωση των ίδιων για την ενεργοποίηση του ως άνω μηχανισμού για την Ελλάδα, το τρίτο «Το Μνημόνιο οικονομικής και χρηματοπιστωτικής πολιτικής» και το τέταρτο το «Μνημόνιο συνεννόησης επί των συγκεκριμένων προϋποθέσεων οικονομικής πολιτικής». Τα τελευταία κείμενα είχαν ήδη διαβιβασθεί προς τις αρμόδιες αρχές της Τριμερούς (ΔΝΤ, Επιτροπή, ΕΚΤ).

έπρεπε να προηγηθεί η ελληνική δέσμευση για ένα πρόγραμμα προσαρμογής και, δεύτερον, ότι ο ρόλος του ΔΝΤ για την τήρηση των όρων οικονομικής πολιτικής που συμφωνήθηκαν θα ήταν σημαντικός.

Το δάνειο, ύψους 110 δις ευρώ (80 δις ευρωπαϊκά δάνεια και 30 δις από το ΔΝΤ), είχε ως προϋπόθεση ότι η Ελλάδα θα εφάρμοζε ένα πρόγραμμα δημοσιονομικής εξυγίανσης και διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων (conditionality) για την περίοδο 2010-2012. Ένα χρόνο αργότερα γίνεται φανερό ότι οι αρχικοί στόχοι του προγράμματος δεν επιτυγχάνονταν. Τον Ιούνιο του 2011 η Βουλή εγκρίνει ένα «Μ*εσοπρόθεσμο Δημοσιονομικό πλαίσιο στρατηγικής»* για την περίοδο 2012-2015, αλλά στο μεταξύ το πολιτικό σύστημα έχει γίνει ρευστό. Προηγουμένως αναλαμβάνει ως υπουργός οικονομικών ο Ε. Βενιζέλος.

Μετά το «μεσοπρόθεσμο» του Ιουνίου 2011 η ελληνική κυβέρνηση εξήγγειλε μεν μερικά μέτρα (συγχωνεύσεις φορέων), επέβαλε νέους φόρους, και προχώρησε σε κάποιες τυπικές θεσμικές νομοθετικές ρυθμίσεις (π.χ. ιδρύοντας το ΤΑΙΠΕΔ για τις ιδιωτικοποιήσεις), αλλά γενικά κινείτο με βραδείς ρυθμούς. Η απόσταση των επίσημων δεσμεύσεων από την πράξη ήταν μεγάλη και όσοι επεσήμαιναν τους διαγραφόμενους κινδύνους οδηγούνταν σε παραίτηση, όπως φερ' ειπείν η επικεφαλής του Γραφείου Προϋπολογισμού της Βουλής Στέλλα Σάββα-Μπαλφούσια και οι συνεργάτες της καθηγητές που επεσήμαναν τον κίνδυνο εκτροχιασμού των ελλειμμάτων και του χρέους.

Η απόπειρά του υπουργού Ε. Βενιζέλου να επαναδιαπραγματευθεί «πολιτικά» το πρόγραμμα προσαρμογής προσκρούει στην απολύτως αρνητική στάση της τρόικας. Τον Νοέμβριο 2011, μετά από μια ατυχέστατη επιλογή να προτείνει δημοψήφισμα για την παραμονή της χώρας στη Ζώνη του Ευρώ, ο Γ. Παπανδρέου εξαναγκάζεται σε παραίτηση. Ο Λουκάς Παπαδήμος, νέος μεταβατικός πρωθυπουργός σε κυβέρνηση του ΠΑΣΟΚ κυρίως, που όμως υποστηρίζεται και από τη ΝΔ και το ΛΑΟΣ, αναλαμβάνει μαζί με τον Υπουργό Οικονομίας Ε. Βενιζέλο να ολοκληρώσουν τις διαπραγματεύσεις με την τρόικα για ένα δεύτερο πακέτο διάσωσης. Στις διαπραγματεύσεις κυριαρχούν δύο θέματα: η αναδιάρθρωση του ελληνικού δημόσιου χρέους και η εφαρμογή νέων μέτρων λιτότητας και μεταρρυθμίσεων.

Οι διαπραγματεύσεις κατέληξαν τον Φεβρουάριο 2012 σε ένα δεύτερο πακέτο δανεισμού, περικοπή του ιδιωτικού χρέους (PSI) και ένα ανανεωμένο πρόγραμμα οικονομικής προσαρμογής («συνοπτικά «Μνημόνιο ΙΙ)[3] Η τρόικα είχε, επίσης, συντάξει έναν κατάλογο «προαπαιτούμενων»

[3] Περιλαμβάνονται στο νόμο 4046/2012, ΦΕΚ Α 28 , 14 Φεβρουαρίου 2012 .

που θα έπρεπε να εκπληρώνονται από την ελληνική πλευρά πριν από κάθε εκταμίευση. Η νέα συμφωνία δεν διαφέρει ως προς τη γενική κατεύθυνση και οικονομική φιλοσοφία από τις προηγούμενες, αλλά παράτεινε την περίοδο προσαρμογής κατά δύο έτη (2015-2016), επέτρεψε την επαναγορά μέρους του ελληνικού χρέους με δάνεια από το EFSF (buy back), επέκτεινε την αποπληρωμή των δανείων προς την Ελλάδα από μηχανισμούς της ΕΕ από 15 σε 30 έτη και μείωσε τα επιτόκια προηγούμενων δανείων. Όμως, πρόβλεψε πάλι φορολογικά μέτρα και περικοπές δαπανών ύψους περίπου 19 δις ευρώ για να εξαλειφθεί το έλλειμμα το 2013 και στη συνέχεια να επιτευχθούν πρωτογενή πλεονάσματα κ.ά.

Οι ευρωπαϊκές κυβερνήσεις άφησαν ανοιχτή την προοπτική νέας στήριξης της χώρας μετά το 2014 και περαιτέρω περικοπής του ελληνικού δημόσιου χρέους εφόσον η Ελλάδα πετύχει δημοσιονομικά πρωτογενή πλεονάσματα ως το 2013 και εφαρμόσει όλες τις μεταρρυθμίσεις που της έχουν ζητηθεί.[4] Από πολλές πλευρές, η ταυτόχρονη περικοπή του ελληνικού χρέους (PSI) δεν θεωρήθηκε ικανοποιητική. Συναφώς, ο δημοσιονομικός στόχος του νέου πακέτου για μείωση του χρέους προς ΑΕΠ ως το 2021 περίπου στο 120% του ΑΕΠ δεν ήταν βέβαιο ότι θα επιτευχθεί, ούτε ότι θα έκανε το χρέος βιώσιμο.

Στη συνέχεια, η χώρα εισέρχεται σε μια προεκλογική περίοδο, καθώς η κυβέρνηση Λ. Παπαδήμου παραιτείται, αφού προλάβει να περάσει από τη Βουλή μια πρώτη σειρά μέτρων που η τρόικα θεωρούσε «προαπαιτούμενα» για την εκταμίευση νέων δόσεων. Μετά από δύο εκλογικές αναμετρήσεις (06.05.2012 & 17.06.2012), τον Ιούνιο 2012, σχηματίσθηκε νέα κυβέρνηση υπό τον Α. Σαμαρά με τη στήριξη ΝΔ, ΠΑΣΟΚ και ΔΗΜΑΡ. Μετά από μια περίοδο αβεβαιότητας για την εφαρμογή του Μνημονίου ΙΙ και καθώς η χώρα βρισκόταν πάλι στα πρόθυρα μιας άτακτης χρεοκοπίας και εξόδου της χώρας από τη Ζώνη του Ευρώ, η Βουλή ψήφισε τον Δεκέμβριο του 2012 το «επικαιροποιημένο μεσοπρόθεσμο πρόγραμμα δημοσιονομικής προσαρμογής 2013-2016», καθώς και επείγοντα μέτρα εφαρμογής του ώστε να ανοίξει ο δρόμος για την εκταμίευση τμημάτων των δανείων («προαπαιτούμενα»).

Η προσπάθεια εφαρμογής ενός προγράμματος κινητικότητας (μετακινήσεων ανάλογα με τα προσόντα και τις ανάγκες) και απολύσεων στον δημόσιο τομέα και εξυγίανσης κρατικών επιχειρήσεων προκάλεσε την Άνοιξη του 2013 την αποχώρηση της ΔΗΜΑΡ από τον κυβερνητικό συνασπισμό που, όμως, συνέχισε το έργο του. Στο μεταξύ ενδυναμώνεται η τεχνική βοήθεια και

[4] Για τα σχετικά κείμενα («ελληνικό πρόγραμμα οικονομικής και δημοσιονομικής προσαρμογής» κ.ά. βλ. European Commission, *The Second economic adjustment programme for Greece*, *First review*, *December 2012*, European Economy, paper 123. Βλ. επίσης νόμο 4093/2012, ΦΕΚ Α 222 από 12.11.2012 για έγκριση μεσοπρόθεσμου πλαισίου δημοσιονομικής στρατηγικής 2013-2016 και επείγοντα μέτρα εφαρμογής του νόμου 4046/2012 του Φεβρουαρίου 2012 («Μνημόνιο ΙΙ»).

μειώνεται το ποσοστό της εθνικής συμμετοχής σε έργα και δράσεις του ΕΣΠΑ, ώστε η δημοσιονομική λιτότητα να μη αποτελεί εμπόδιο στην απορρόφηση των κοινοτικών πόρων.

Η κατάσταση της οικονομίας το πρώτο εξάμηνο του 2015 χειροτέρευσε καθώς η χώρα επανήλθε σε υφεσιακή τροχιά. Παράλληλα, το 2015 προκλήθηκε πολιτική μεταβολή, καθώς η Κυβέρνηση Σαμαρά οδηγήθηκε σε πρόωρες εκλογές, μετά την αδυναμία της Βουλής να εκλέξει Πρόεδρο της Δημοκρατίας, τον Δεκέμβριο 2014. Ως συνέπεια των εκλογών του Ιανουαρίου 2015, σχηματίστηκε η Κυβέρνηση Τσίπρα, με την Κοινοβουλευτική στήριξη των ΣΥΡΙΖΑ και Ανεξάρτητων Ελλήνων. **Γεγονός είναι ότι η έμφαση στις περικοπές των δημοσίων δαπανών, στην αύξηση των φορολογικών συντελεστών και σε έκτακτες εισφορές έριχναν την οικονομία σε ένα φαύλο κύκλο**. Οι προοπτικές επιστροφής στην ανάπτυξη απομακρύνονταν. Εν συνεχεία, η αποχώρηση από τις διαπραγματεύσεις, η λήξη του προγράμματος προσαρμογής (τέλος Ιουνίου 2015), η διακοπή της αποπληρωμής δανείων στο ΔΝΤ και η προκήρυξη του δημοψηφίσματος της 5ης Ιουλίου επιδείνωσαν την οικονομική κατάσταση. Πιο συγκεκριμένα, η συνακόλουθη ανασφάλεια που προκλήθηκε, οδήγησε σε ακόμη μεγαλύτερη εκροή καταθέσεων, η οποία σε συνδυασμό με τη διακοπή ρευστότητας από τον ELA (Emergency Liquidity Assistance) παροχή έκτακτης ενίσχυσης σε ρευστότητα), είχαν ως αποτέλεσμα την επιβολή των κεφαλαιακών ελέγχων (capital controls) αυξάνοντας ακόμη περισσότερο το οικονομικό κόστος στο οποίο προστέθηκε και η ανακεφαλαιοποίηση των τραπεζών. Προς στιγμή, η χώρα φάνηκε να βαδίζει προς μια χαοτική χρεοκοπία. Όπως δήλωσε ο πρωθυπουργός στη Βουλή (15.7.2015) η χώρα βρέθηκε, αντιμέτωπη με το δίλημμα ή να αποδεχθεί μια νέα συμφωνία με τους εταίρους, όπως και έγινε τελικά στις 12 Ιουλίου, ή να χρεοκοπήσει και να βρεθεί εκτός Ευρωζώνης αποκομμένη από τους μηχανισμούς αλληλεγγύης της ΕΕ.

Τον Αύγουστο 2015 επέρχεται η συμφωνία της κυβέρνησης με τον Ευρωπαϊκό Μηχανισμό Σταθερότητας (ΕΜΣ) για μια νέα δανειακή σύμβαση επί τη βάσει ενός νέου, του τρίτου (ΙΙΙ) κατά σειρά «Μνημονίου», δηλαδή του Προγράμματος Οικονομικής Προσαρμογής. Το Μνημόνιο ΙΙΙ ψηφίσθηκε από την ελληνική Βουλή στις 14.08.2015 ενώ τον Οκτώβριο 2015, δηλαδή μετά τις πρόωρες εκλογές του Σεπτεμβρίου 2015 και την επανεκλογή της Κυβέρνησης συνεργασίας Τσίπρα (20.09.2015), επέστρεψαν οι εκπρόσωποι των θεσμών για την πρώτη αξιολόγηση που θα επέτρεπε την περαιτέρω εκταμίευση δανείων από τον ΕΜΣ.

Το Μνημόνιο ΙΙΙ σηματοδότησε την επανέναρξη μιας όντως ιδεολογικά δύσκολης για την κυβέρνηση και πολιτικά επώδυνης διαδικασίας επαναπροσέγγισης της χώρας με τους εταίρους. Η κυβέρνηση αναγνώρισε de facto ότι: (α) εντός της Ευρωζώνης και της ΕΕ η εθνική οικονομική πολιτική καθορίζεται από περιοριστικούς κανόνες, πολύ περισσότερο μάλιστα, όταν η χώρα βρίσκεται υπό στενή εποπτεία των θεσμών που παρακολουθούν σχεδόν κάθε δημοσιονομικό ή

άλλο μέτρο και (β) η ΕΕ εγγυάται ένα καλύτερο (αν και στενό) πλαίσιο για την άσκηση οικονομικής πολιτικής από την περιθωριοποίηση.

Στις 16 Ιουνίου 2016, Ελλάδα και Ευρωπαϊκοί θεσμοί κατέληξαν σε ένα «Συμπληρωματικό Μνημόνιο Συνεννόησης» (Supplemental MoU), αφού προηγουμένως η Βουλή των Ελλήνων ψήφισε σειρά «προαπαιτούμενων» και η κυβέρνηση υιοθέτησε συναφείς υπουργικές αποφάσεις για την ολοκλήρωση της πρώτης αξιολόγησης. Μετά την εξέλιξη αυτή, ο Ευρωπαϊκός Μηχανισμός Σταθερότητας (ΕΜΣ) ενέκρινε την εκταμίευση μιας υποδόσης ύψους € 7,5 δισ.

Στη χρονική αυτή στιγμή εκκρεμούν κρίσιμες αποφάσεις για τους επόμενους μήνες ως την ($2^{η}$) αξιολόγηση του Νοεμβρίου 2016 αλλά υπογραμμίζεται ότι η συμφωνία αυτή αποτέλεσε ένα βήμα στην πορεία επιστροφής στην ομαλότητα και στο μονοπάτι της ανάκαμψης. Ο πρωθυπουργός εξήγγειλε τον Οκτώβριο 2016 ταχεία ολοκλήρωση της δεύτερης αξιολόγησης εντός τριών εβδομάδων, πράγμα που έστελνε ένα μήνυμα αισιοδοξίας σε μισθωτούς και επιχειρηματικό κόσμο, αλλά δεν επιτεύχθηκε. Οι σχέσεις με τους εταίρους επιδεινώθηκαν με αποτέλεσμα να φύγουν τα τεχνικά κλιμάκια από την Ελλάδα και να παραταθεί ο χρόνος για την ολοκλήρωση της δεύτερης αξιολόγησης, προφανώς όχι μόνο με ευθύνη της ελληνικής κυβέρνησης, εφόσον κυριάρχησε η διαμάχη ΔΝΤ με την Ε.Ε. για το χρέος και τα πρωτογενή πλεονάσματα.[5]

Τον Μάιο 2017 κλιμάκια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του Ευρωπαϊκού Μηχανισμού Σταθερότητας (ΕΜΣ), της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας (ΕΚΤ) και του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (ΔΝΤ) κατέληξαν σε προκαταρκτική συμφωνία με τις ελληνικές αρχές, σχετικά με τη δέσμη πολιτικών για τη στήριξη της ανάκαμψης στην Ελλάδα. Η συμφωνία αυτή αποτέλεσε τη βάση για την ολοκλήρωση της δεύτερης αξιολόγησης του προγράμματος σταθερότητας του ΕΜΣ. Οι ελληνικές αρχές επιβεβαίωσαν την πρόθεσή τους να εφαρμόσουν ταχέως την εν λόγω δέσμη πολιτικών, ενώ εν συνεχεία, η προκαταρκτική συμφωνία συμπληρώθηκε με περαιτέρω συζητήσεις προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το χρέος της Ελλάδας είναι βιώσιμο.[6]

Το άνοιγμα του βιβλίου προσφορών για την έκδοση πενταετούς ομολόγου (Ιούλιος 2017), στο βαθμό που η κίνηση αυτή θα έχει συνέχεια και σε συνδυασμό με τις τάσεις οικονομικής μεγέθυνσης – έστω και ασθενούς –για το 2017, είναι ένα θετικό βήμα προς τη διαχείριση της

[5] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους, Τριμηνιαία Έκθεση, Οκτώβριος – Δεκέμβριος 2015, Ιανουάριος 2016

[6] Κοινή δήλωση των θεσμών για το κλείσιμο της αξιολόγησης του ελληνικού προγράμματος, https://ec.europa.eu/greece/news/20170205_dilwsi_thesmwn_kleisimo_aksiologisis_el

οικονομικής κρίσης, με δεδομένη τη συμφωνία των μεγάλων πολιτικών κομμάτων στα ουσιαστικά στοιχεία του προγράμματος προσαρμογής. Μπορεί επομένως να ερμηνευθεί ως μια κίνηση που εκφράζει την πρόθεση της κυβέρνησης να εκπληρώσει τις τρέχουσες συμφωνίες (συμπληρωματικό μνημόνιο συνεννόησης» και letter of intent προς το ΔΝΤ) και, έτσι να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για μόνιμη έξοδο στις αγορές μετά το τέλος του «μνημονίου» τον Αύγουστο του 2018. Αν συμβεί αυτό, θα έχουμε μια καμπή στη διαχείριση της οικονομίας και στις οικονομικές επιδόσεις. Αν όχι, τότε θα υπάρξει παλινδρόμηση σε συνθήκες ύφεσης, κοινωνική ένταση και δυσκολία στη χρηματοδότηση από τις αγορές. [7]

1.2 Αίτια της Κρίσης

Η απάντηση στο ερώτημα ποια ήταν (είναι) τα αίτια της κρίσης δεν είναι απλή. Συνδύαζε ερμηνείες τόσο από την πολιτική όσο και από την οικονομική επιστήμη καθώς συσχετίζεται με τη δομή και τους θεσμούς της ελληνικής κοινωνίας.

Η οικονομική προσέγγιση, διαπιστώνει, συμπυκνωμένα, δύο αλληλένδετες τάσεις: *Πρώτον*, υπήρχε υπερβάλλουσα ζήτηση που πήγαζε από τα δημοσιονομικά ελλείμματα, τον κρατικό δανεισμό για την κάλυψή τους και τον εύκολο δανεισμό των ιδιωτών. Αυτή η κατάσταση δεν ήταν διατηρήσιμη. Ταυτόχρονα, *δεύτερον*, η προσφορά αγαθών και υπηρεσιών χαρακτηριζόταν από αναποτελεσματική χρήση των πόρων και στρεβλώσεις των αγορών. Κατά προέκταση, οι υψηλοί ρυθμοί μεγέθυνσης ως το 2008 «βασίζονταν σε μη διατηρήσιμους παράγοντες».

Σύμφωνα με Εκθέσεις του Διοικητή της ΤτΕ[8] η εξέλιξη των οικονομικών μεγεθών, μετά το 2000, αποδίδονται στους εξής παράγοντες: 1) Μονίμως ελλειμματική δημοσιονομική διαχείριση που κάλυπτε καταναλωτικές δαπάνες ακόμη και σε περιόδους ανάπτυξης, 2) Συσσώρευση χρεών ως αποτέλεσμα της ελλειμματικής δημοσιονομικής διαχείρισης που σημάδεψε το «μοντέλο ανάπτυξης»,[9] 3) Διόγκωση του κράτους και κυρίως της φοροδιαφυγής, 4) Γρήγορα αυξανόμενη ιδιωτική κατανάλωση, 4) Υπερβολική ανάπτυξη των κατασκευών, 5) Χαμηλά επιτόκια (λόγω ένταξης στην Ευρωζώνη) που ενθάρρυναν τον δανεισμό ιδιωτών και κράτους, 6) Αύξηση των

[7] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους, Τριμηνιαία Έκθεση, Απρίλιος – Ιούνιος 2017, Ιούλιος 2017

[8] Ετήσιες Εκθέσεις του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, 2010-2012.

[9] Έρευνα το υπολόγισε στο 90% του ΑΕΠ. Βλ. Reinhart, C. and Rogoff, Ken *From financial crash to debt crisis*, NBER Working Paper, March 2010. Όμως η κριτική επεσήμανε ότι το συμπέρασμά της βασιζόταν σε λαθεμένα στοιχεία και κακούς υπολογισμούς! Η συζήτηση συνεχίζεται, αν και ο υπολογισμός κάποιου «ορίου» δεν είναι το κύριο θέμα.

πραγματικών μισθών κυρίως στον δημόσιο τομέα που συμπαρέσυραν και τον ιδιωτικό, 7) Συνεχής μείωση της εθνικής αποταμίευσης, 8) Προσφορά αγαθών και υπηρεσιών που χαρακτηριζόταν από αναποτελεσματική αναδιανομή των πόρων, 9) Μείωση της ανταγωνιστικότητας της χώρας.[10]

Εμπλουτίζοντας την ερμηνεία μας με τη συνεισφορά της πολιτικής επιστήμης και απλοποιώντας μια σαφώς πιο σύνθετη θεωρητική κατάσταση [11] δεχόμαστε ότι η φύση της πολιτικής διαδικασίας και οι ορθολογικές συμπεριφορές που τη σημαδεύουν εξηγούν φαινόμενα που παρατηρούμε και αλλού [(λ.χ. βραχυχρόνιους υπολογισμούς εκλογικών κερδών (political business cycle), υποβάθμιση των μακροχρόνιων επιπτώσεων (time inconsistency) και προσοδοθηρία)]. Στην Ελλάδα, όμως, αυτά τα προβλήματα της πολιτικής διαδικασίας διογκώθηκαν εξαιτίας: α. των ασθενών τυπικών θεσμών διακυβέρνησης, β. της δύναμης παραδοσιακών πελατειακών πρακτικών, που συνιστούν θεμελιώδες χαρακτηριστικό της πολιτικής της κουλτούρας[12]και γ. των επικρατουσών αντιφιλελεύθερων ιδεών.[13]

- Το πελατειακό σύστημα συνυφαίνεται με μια διάχυτη δυσπιστία έναντι της αγοράς και του ανταγωνισμού (anti-market bias). Η αρνητική προδιάθεση έναντι της αγοράς είναι μια τάση υποτίμησης του οικονομικού οφέλους της οικονομίας της αγοράς. Εκδηλώνεται π.χ. με τη μορφή θεμελιώδους δυσπιστίας έναντι της επιχειρηματικότητας και του ανταγωνισμού. Επίσης, μπορεί να προέρχεται από ψυχρούς υπολογισμούς προσωπικών ωφελειών ή κόστους, αλλά συχνά αυτονομείται, δεν γεννιέται μέσα από διαδικασίες μάθησης, πληροφόρησης ή πολύπλοκους στρατηγικούς υπολογισμούς. [14] Οι διεργασίες αυτές καταλήγουν σε έναν ακατέργαστο αντιφιλελευθερισμό, ο οποίος με τη σειρά του νομιμοποιούσε ιδεολογικά τις αντιδράσεις εναντίον κάθε μεταρρύθμισης.

Τα χαρακτηριστικά αυτά συναρθρώνονται με μια δομή, στην οποία κυριαρχεί η μικρή οικογενειακή μονάδα, τα μέλη της οποίας αναζητούν τη σταθερότητα σε πολλαπλές πηγές

---

[10] Gibson, H.D. «Ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας κατά τομέα την περίοδο 1995-2003», στο Οικονόμου, Γ., Σαμπεθάϊ, Ισαάκ και Συμίγιαννη, Γ. (επιμέλεια) *Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής*, έκδοση Τράπεζα της Ελλάδος, Αθήνα, Ιούλιος 2010, σ. 335-364.

[11] Ενδεικτικά Καζάκος, Π. *Από τον ατελή εκσυγχρονισμό στην κρίση – Μεταρρυθμίσεις, χρέη και αδράνειες στην Ελλάδα 1993-2010*, Πατάκης, Αθήνα 2010. σ. 31 και μετά, Πετράκης, Π.Ε. *Η ελληνική οικονομία: Προκλήσεις*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2010, σ. 271 και μετά.

[12] Σωτηρόπουλος, Δ. *Η κορυφή του πελατειακού κράτους. Οργάνωση, στελέχωση και πολιτικοποίηση των ανώτερων βαθμίδων της κεντρικής διοίκησης στην Ελλάδα, 1974-2000*, εκδόσεις Ποταμός, Αθήνα 2001.

[13] Καζάκος, Π. «Ο φιλελευθερισμός στις ιδεολογικές αναζητήσεις της σημερινής Ελλάδας», στου ίδιου *Πολιτική και ιδεολογία απέναντι σε παλαιά και νέα προβλήματα*, Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2003, σ.11-42.

[14] CAPLAN, Bryan, *The myth of the rational voter. Why Democracies choose bad policies*, Princeton University Press, Princeton and Oxford, 1971 (2nd ed. 2007), pp. 23 ff.

εισοδήματος, συμπεριλαμβανομένης και της απασχόλησης ενός ή περισσότερων μελών στο κράτος.[15] Αν δεν λάβουμε υπόψη παράγοντες, όπως, άτυπους θεσμούς, κυρίαρχες ιδέες, οικονομικές και κοινωνικές δομές κ.α., η κλίμακα της ελληνικής κρίσης και οι δυσλειτουργίες σε κράτος και οικονομία (λ.χ. μη διατηρήσιμα συνταξιοδοτικά συστήματα, εκτεταμένη φοροδιαφυγή, σχεδόν ενδημική διαφθορά, ανομία, παραοικονομία κ.ά.) μένουν ανεξήγητα φαινόμενα ή, στην καλύτερη περίπτωση αποδίδονται σε «λάθη».

- Με παράδειγμα τη διαφθορά μπορεί κανείς να δείξει την αλληλουχία των φαινομένων που μόλις σκιαγραφήσαμε και τη σχέση τους με την ανάπτυξη. Η εκτεταμένη διαφθορά στην Ελλάδα είναι προϊόν του ολοένα και δαπανηρότερου κομματικού ανταγωνισμού, του ηθικού κενού που συνδέεται με την προσκόλληση στην πατρωνία και τους ασθενείς θεσμούς. Η εμπειρική έρευνα τείνει να επιβεβαιώσει ότι η καταπολέμηση της διαφθοράς επηρεάζει θετικά την ανάπτυξη.[16]

Οι υστερήσεις και οι αντιστάσεις στις αλλαγές ήταν προϊόν του πλέγματος θεσμών, ιδεών και πολιτικών πρακτικών που αναφέραμε. Το ίδιο πλέγμα παραγόντων ενεργοποιήθηκε όταν οι κυβερνήσεις μετά το 2009 επιχείρησαν να διαχειριστούν την κατάσταση.

Σύμφωνα με την ερμηνεία που προτείνουμε εδώ ήταν πρωτίστως οι εσωτερικοί παράγοντες που καθόρισαν τη (στρεβλή) δυναμική του συστήματος.[17] Όμως, τα ελληνικά προβλήματα οφείλονται και σε εξωτερικούς παράγοντες. Υπάρχουν απλοϊκές και εκλεπτυσμένες απόψεις για τους «εξωτερικούς παράγοντες». Θεωρητική θεμελίωση έχει η άποψη που καθιστά συνυπεύθυνη την ίδια τη δομή της Ευρωζώνης για την ελληνική δημοσιονομική κρίση και τη φθίνουσα ανταγωνιστικότητα της οικονομίας. Η άποψη στηρίζεται στην καθιερωμένη θεωρία των αρίστων νομισματικών περιοχών. Η Ελλάδα ως μέλος της Ζώνης του Ευρώ δεν διέθετε μερικά εργαλεία προσαρμογής όπως τη συναλλαγματική ισοτιμία ή τη δική της κεντρική τράπεζα και επιπλέον, η Ζώνη του Ευρώ δεν διαθέτει τους αναγκαίους για μια νομισματική ένωση εξισορροπητικούς μηχανισμούς, φερ' ειπείν μέσω ενός ισχυρού κεντρικού προϋπολογισμού που χαρακτηρίζουν ομοσπονδιακά κράτη (τα οποία είναι και νομισματικές ενώσεις). Μια αρχική διαταραχή μπορεί, έτσι, να οδηγήσει περιοχές ή κράτη σε μια σπειροειδή υποχώρηση των οικονομικών δραστηριοτήτων τους. Άλλα επιχειρήματα παραπέμπουν στη

---

[15] Ενδεικτικά Τσουκαλάς, Κ. *Η Ελλάδα της λήθης και της αλήθειας*, Θεμέλιο, Αθήνα 2012, Δοξιάδης, Αρίστος «Νοικοκυραίοι, ραντιέρηδες, καιροσκόποι», *Athens Review of Books*, τ. 8, Ιούνιος 2010.

[16] Kaufmann, Daniel *Can corruption adversely affect public finances in industrialized countries?*, The Brookings Institution April 19, 2010. Βλ. επίσης, Λιαργκόβας, Π. *Σύγχρονα θέματα ελληνικής και διεθνούς οικονομίας*, εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2010, σ. 35 και μετά.

[17] Ενδεικτικά Kazakos, P. "Stabilization and reform in a statist regime 1974-2011", in Liargovas, P. (ed) *Greece, Economics, political and social issues*, Nova science Publishers, New York 2011, ch. 2.

χαμηλή κινητικότητα της εργασίας και στη μεγάλη ετερογένεια των χωρών που εντάχθηκαν στη Ζώνη του Ευρώ. Αναμφίβολα, η δομή της ΟΝΕ επηρέασε τις ελληνικές εξελίξεις ευθέως ή εμμέσως μέσω της οικονομικής πολιτικής.

Η άποψη ότι η αρχιτεκτονική της Ζώνης του Ευρώ ήταν ελαττωματική μας υπενθυμίζει ότι δεν πρέπει να παραβλέπουμε το ευρύτερο πλαίσιο εντός του οποίου λειτουργεί ή θέλησε να λειτουργήσει η χώρα. Αλλά, επιπλέον, δεν πρέπει να μας οδηγεί στο να υποβαθμίζουμε τους εσωτερικούς παράγοντες που απέτρεψαν την προσαρμογή στις νέες συνθήκες και προκάλεσαν συσσώρευση προβλημάτων.

1.3 Λογική των μνημονίων

Στόχος των Μνημονίων ήταν, βραχυχρόνια, η χρηματοδότηση των δημοσιονομικών αναγκών και η στήριξη των τραπεζών και, μεσοπρόθεσμα, η αποκατάσταση των εσωτερικών και εξωτερικών ισορροπιών (δημοσιονομική εξυγίανση και μεταρρυθμίσεις), η επιστροφή της χώρας στις διεθνείς αγορές κεφαλαίου και η δημιουργία μιας βάσης για σταθερή και βιώσιμη ανάπτυξη.

Βαρύνουσας σημασίας και απαραίτητες για τη διατηρήσιμη δημοσιονομική ισορροπία και την ανάπτυξη θεωρούνται οι μεταρρυθμιστικές πτυχές των Μνημονίων. Σημειώνεται, εν συντομία ότι η ελληνική κυβέρνηση δεσμεύθηκε εξ αρχής, ανάμεσα σε άλλα, στο Μνημόνιο Ι και Μνημόνιο ΙΙ:

α. να εκλογικεύσει το ρυθμιστικό σύστημα της χώρας απελευθερώνοντας την αγορά ενέργειας, αναδιαρθρώνοντας τον ΟΣΕ, ενσωματώνοντας στο εθνικό δίκαιο σειρά κοινοτικών οδηγιών, μειώνοντας τη γραφειοκρατία και συνεπώς το διοικητικό βάρος κατά 20%, ανοίγοντας τα λεγόμενα «κλειστά επαγγέλματα» κ.ά.,

β. να μεταρρυθμίσει και να εκσυγχρονίσει τη Δημόσια Διοίκηση, εφαρμόζοντας την κοινοτική νομοθεσία στις δημόσιες προμήθειες, τροποποιώντας το σύστημα αμοιβών, εισάγοντας αποτελεσματικούς μηχανισμούς ανεξάρτητης αξιολόγησης ατόμων και υπηρεσιών κ.α.,

γ. να μεταρρυθμίσει τις εργασιακές σχέσεις στον ιδιωτικό τομέα,

δ. να αλλάξει τις δομές του ασφαλιστικού (αύξηση του ορίου συνταξιοδότησης, αλλαγή του τρόπου υπολογισμού της σύνταξης κ.ά.) με στόχο να βελτιωθούν οι μακροχρόνιες δημοσιονομικές προοπτικές της χώρας,

ε. να εφαρμόσει ένα ευρύ πρόγραμμα ιδιωτικοποιήσεων κ.ά.

Το Μνημόνιο ΙΙΙ πέρα από την οικονομική του φιλοσοφία, περιλαμβάνει σειρά μέτρων και αυστηρά χρονοδιαγράμματα, στα οποία απεικονίζεται η δυσπιστία των θεσμών προς τις ελληνικές αρχές. Αναπτύσσει πολιτικές, που είναι δομημένες σε τέσσερις πυλώνες: α. αποκατάσταση της δημοσιονομικής βιωσιμότητας (δημοσιονομικό πλεόνασμα ύψους 3,5% του ΑΕΠ έως το 2018), β. διασφάλιση της χρηματοπιστωτικής σταθερότητας (Μέτρα για τα μη εξυπηρετούμενα δάνεια), γ. ανάπτυξη, ανταγωνιστικότητα και επενδύσεις (μεταρρυθμίσεις στις αγορές εργασίας και προϊόντων) και, δ. εκσυγχρονισμό της δημόσιας διοίκησης (βελτίωση αποδοτικότητας δημόσιου τομέα, αποτελεσματικότητα δικαστικού συστήματος, αναβάθμιση της καταπολέμησης της διαφθοράς). Η ομοιότητα του ΙΙΙ Μνημονίου με τα προηγούμενα είναι ότι περιλαμβάνει μεταρρυθμίσεις, που εκκρεμούν από το παρελθόν και δημοσιονομικά μέτρα, πολλά εκ των οποίων, είναι οριζόντια (π.χ. αύξηση του ΦΠΑ) και επιτείνουν την ύφεση. Το Μνημόνιο ΙΙΙ είναι εξαιρετικά εμπροσθοβαρές ως προς το δημοσιονομικό του σκέλος και περιέχει πληθώρα σοβαρών διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων, με καταληκτικό χρονικό ορίζοντα το 2018.[18]

Η οικονομική και θεσμική φιλοσοφία του τρίτου Μνημονίου και του συμπληρώματός του διαφέρει ουσιωδώς από τις πελατειακές πρακτικές του παρελθόντος που στρέβλωναν τυπικούς κανόνες και κατέληγαν σε ένα αντιπαραγωγικό εν τέλει αλισβερίσι. Το ίδιο ισχύει και με μια αδιαφοροποίητη δυσπιστία έναντι του μηχανισμού της αγοράς. Το «παράδειγμα», που είναι ενσωματωμένο στο Μνημόνιο, έχει ως βασικά χαρακτηριστικά τη δημοσιονομική ισορροπία, τον υγιή ανταγωνισμό στις αγορές και τη μείωση του μεγέθους του κράτους με ιδιωτικοποιήσεις και άλλα μέτρα. Στόχος αποτελεί η επιστροφή της χώρας σε διατηρήσιμους ρυθμούς μεγέθυνσης. Ταυτόχρονα, όμως, απαιτεί και ένα καλύτερο κράτος που αντιμετωπίζει τις περιβαλλοντικές απειλές (βλ. ανακύκλωση απορριμμάτων, δασικούς χάρτες), εκλογικεύει την κοινωνική πολιτική με νέους θεσμούς αλληλεγγύης, καθιστά λειτουργικότερη τη δικαιοσύνη και αποτελεσματικότερη τη Δημόσια Διοίκηση, βελτιώνει την ποιότητα των υπηρεσιών του κλπ. Χωρίς να παραβλέπουμε τα προβλήματα εξισορρόπησης στόχων (trade - offs), σημειώνουμε ότι το «παράδειγμα» επιζητεί **να συμβιβάσει τον οικονομικό στόχο της ανάπτυξης μέσω των**

[18] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους, Τριμηνιαία Έκθεση, Ιούλιος – Σεπτέμβριος 2015, Οκτώβριος 2015.

ανοιχτών αγορών με κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς στόχους που προϋποθέτουν, εν τέλει, ένα ενεργό και αποτελεσματικό κράτος, ισχυρό έναντι μεμονωμένων συμφερόντων. [19]

Γεγονός είναι ότι πολλά μέτρα του Μνημονίου συνεπάγονται μειώσεις εισοδημάτων, ενώ άλλα φέρνουν στην επιφάνεια ζητήματα κατανομής των βαρών της προσαρμογής (π.χ. συνταξιοδοτικό). Σε τέτοιες περιπτώσεις, πρέπει να βρεθεί μια «μέθοδος» πειστικής αιτιολόγησης: Γιατί πρέπει να προστατευθούν οι σημερινοί συνταξιούχοι και όσοι έχουν «ώριμα» συνταξιοδοτικά δικαιώματα (π.χ. μέσω της «προσωπικής διαφοράς») σε βάρος των σημερινών εργαζομένων που τα χρηματοδοτούν; Παρόμοια προβλήματα εμφανίζονται και σε άλλους τομείς όπως η φορολογία και οι ιδιωτικοποιήσεις. Είναι σημαντική η αναζήτηση λύσεων για έναν ουσιαστικό διάλογο με τον πολίτη. Αναμφίβολα και στη μακροοικονομική πτυχή του τρίτου Μνημονίου βαραίνουν σοβαρά ελαττώματα που μπορεί να ανατρέψουν τη μεταρρυθμιστική προοπτική. Ο στόχος για πρωτογενή πλεονάσματα διαρκείας μετά το 2018, της τάξης του 3,5% του ΑΕΠ, δεν είναι ρεαλιστικός και οι αναβολές σε μια οριστική ρύθμιση του χρέους της χώρας τροφοδοτούν την αβεβαιότητα.

Όμως, συνολικά εξετάζοντας τα πράγματα, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν εναλλακτικές λύσεις. Η επίσημη προσδοκία (και ακαδημαϊκή σοφία[20]) ήταν ότι η δέσμη μέτρων που περιλαμβάνεται στα Μνημόνια θα οδηγήσει σε μια νέα δυναμική την ελληνική οικονομία. Συνολικά, επιζητά να αλλάξει τους εσωτερικούς θεσμούς με κριτήριο την αποτελεσματικότητα. Οι διαρθρωτικές προσαρμογές στοχεύουν στο να δουλεύει καλύτερα η οικονομία σε σύγκριση με ό,τι γνωρίζαμε ως τώρα, να προάγουν τις ικανότητες της χώρας να παράγει αγαθά και υπηρεσίες. Αποτελούν, επίσης, το κλειδί για μια διατηρήσιμη δημοσιονομική ισορροπία και ανάπτυξη κατά τις επίσημες προσδοκίες και την επικρατούσα ακαδημαϊκή άποψη.[21]

Χωρίς να απορρίπτουμε τις κριτικές για το κόστος και τις αβεβαιότητες της πολιτικής προσαρμογής, τα Μνημόνια πρέπει αναγκαστικά να λειτουργήσουν παράλληλα με ένα εθνικό αναπτυξιακό σχέδιο ως μοχλοί για την έξοδο της χώρας από την κρίση.

---

[19] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους, Τριμηνιαία Έκθεση, Ιούλιος – Σεπτέμβριος 2016, Οκτώβριος 2016.

[20] Ενδεικτικά Meghir, Costas, Vayanos, D. and Vettas, N. *The economic crisis in Greece: A time of reform and opportunity*, 5 August 2010.

[21] Η σχετική έρευνα είναι απέραντη και θα ήταν μάταιο να επιχειρήσουμε εδώ την επισκόπησή της. Βλ. όμως την οικονομική βιβλιογραφία στην αγγλική από έλληνες ερευνητές του εξωτερικού στην επισκόπηση Lykogiannis, Ath. *The Greek post-war economy 1945-2005*. A bibliography, Alyco, Athens 2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ.

ΡΕΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΝΑ ΕΘΝΙΚΟ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

2.1 Η εξέλιξη της οικονομικής διακυβέρνησης στην ΕΕ και στην Ευρωζώνη

Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Νομισματική Ένωση (ΟΝΕ), μέχρι και το ξέσπασμα της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης και της κρίσης χρέους στην Ευρωζώνη, δεν διέθετε μια ολοκληρωμένη, ισχυρή και θεσμικά κατοχυρωμένη δομή οικονομικής διακυβέρνησης, ικανή να εξασφαλίσει τη μακροοικονομική και δημοσιονομική σύγκλιση και σταθερότητα των κρατών-μελών της,[22] η έλλειψη της οποίας ήταν σημαντική καθώς η ΟΝΕ δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις μιας βέλτιστης νομισματικής περιοχής. Η ιστορία ανέδειξε οικονομικές και δημοσιονομικές ανισορροπίες όπως και τη μη αποτελεσματική εποπτεία και ελέγχου του χρηματοπιστωτικού τομέα. Οι αδυναμίες αυτές ήταν καθοριστικές για την εξέλιξη της κρίσης στην Ευρωζώνη μετά την απότομη διαταραχή της κατάρρευσης της Lehman Brothers το 2008, και έθεσαν σε κίνδυνο ακόμα και την ίδια την ύπαρξή της. Έτσι, η Ε.Ε αναγκάστηκε κατά τη διάρκεια της κρίσης και εν μέσω οικονομικών δυσχερειών και πολιτικών αντεγκλήσεων να ξεκινήσει μια βαθιά μεταρρύθμιση του πλαισίου οικονομικής διακυβέρνησης της.

Πιο συγκεκριμένα, για την επίτευξη πιο αποτελεσματικού μακροοικονομικού συντονισμού αποφασίστηκε, αφενός, ένα νέο πλαίσιο μακροοικονομικής εποπτείας για τον έγκαιρο εντοπισμό και αντιμετώπιση οικονομικών ανισορροπιών, το οποίο συνοδεύεται από το διευρυμένο Σύμφωνο του Ευρώ (Euro Plus Pact), ή Σύμφωνο Ανταγωνιστικότητας, που καλύπτει διαρθρωτικά θέματα ανταγωνιστικότητας, (π.χ. παρακολούθηση του κόστους εργασίας, ευελιξία και ασφάλεια της αγοράς εργασίας, βιωσιμότητα του ασφαλιστικού συστήματος) και αφετέρου η νέα διαδικασία «Ευρωπαϊκού Εξαμήνου», όπου εθνικά μεσοπρόθεσμα προγράμματα δημοσιονομικής και οικονομικής πολιτικής παρουσιάζονται και εγκρίνονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο στο πρώτο εξάμηνο κάθε χρόνου.

---

[22] Παρεμβάσεις των καθηγητών Γ. Σταθάκη και Ι Ιωάννη Μουρμούρα στην Ημερίδα του Κέντρου Αριστείας του Πανεπιστημίου Αθηνών *«Η έξοδος από την κρίση: Εφαρμόσιμες εναλλακτικές προτάσεις»,* 23-24 Μαΐου 2013.

Αυτές οι θεσμικές καινοτομίες συνοδεύονται και από ένα αναβαθμισμένο Σύμφωνο Σταθερότητας (Fiscal Compact), το οποίο λειτουργεί στο πλαίσιο της νέας Συνθήκης (Μάρτιος 2012), με βάση την οποία κάθε χώρα δεσμεύεται να ενσωματώσει στο νομικό της πλαίσιο κανόνα δημοσιονομικής πειθαρχίας (που ορίζεται σε δομικό έλλειμμα 0,5% του ΑΕΠ) και να μειώσει κατά 1/20 ετησίως το ποσοστό χρέους που βρίσκεται πάνω από το 60% του ΑΕΠ, ενώ υπάρχει ex ante παρακολούθηση της έκδοσης νέου χρέους. Η εφαρμογή των παραπάνω ρυθμίσεων από κάθε κράτος-μέλος ελέγχεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Κάθε παρέκκλιση τιμωρείται με αυτόματες κυρώσεις ενώ σε περίπτωση πλημμελούς εφαρμογής μπορεί να ασκηθεί προσφυγή στο Δικαστήριο της Ε.Ε από οποιοδήποτε κράτος-μέλος της ευρωζώνης.

Ταυτόχρονα, δημιουργήθηκε ο μόνιμος Ευρωπαϊκός Μηχανισμός Σταθερότητας (Ε.Μ.Σ.) ο οποίος συμπληρώνει το οπλοστάσιο της ΕΕ και της Ζώνης του Ευρώ (αριθμητικοί περιορισμοί, νέες διαδικασίες λήψης αποφάσεων, κυρώσεις) για τη δημοσιονομική πειθαρχία και αποτελεσματικότερο συντονισμό της οικονομικής πολιτικής των κρατών μελών. Κατέχει ισχυρή θέση στο ευρωπαϊκό σύστημα. Είναι ένας δημόσιος χρηματοδοτικός θεσμός περίπου όπως το Δ.Ν.Τ. Εξουσιοδοτήθηκε με διεθνή σύμβαση να δανείζει μια χώρα που αδυνατεί πλέον να δανεισθεί απευθείας από τις διεθνείς αγορές με ανεκτά επιτόκια και βρίσκεται στα πρόθυρα χρεοκοπίας. Αλλά, όποιο κράτος ζητήσει βοήθεια, θα τη λάβει μόνον αν δεχθεί όρους οικονομικής πολιτικής (αιρεσιμότητα, conditionality), δηλαδή αν δεχθεί να εφαρμόσει ένα πρόγραμμα διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων και διατηρήσιμης δημοσιονομικής εξυγίανσης. Δεν θα μπορεί να γίνει τρόπον τινά μόνιμος πελάτης του Ε.Μ.Σ. για ολοένα και περισσότερα χρέη.

Τέλος, για την καλύτερη ρύθμιση και εποπτεία του ευρωπαϊκού χρηματοπιστωτικού τομέα, δημιουργήθηκαν το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Συστημικού Κινδύνου και τρείς νέες ευρωπαϊκές αρχές, η Ευρωπαϊκή Αρχή Τραπεζών, η Ευρωπαϊκή Αρχή Ασφαλίσεων και Επαγγελματικών Συντάξεων, και η Ευρωπαϊκή Αρχή Κινητών Αξιών και Αγορών.

2.2 Οικονομική διακυβέρνηση και ευρωπαϊκή αλληλεγγύη

Οι αλλαγές στη δημοσιονομική και γενικότερη οικονομική διακυβέρνηση, που αναφέραμε πιο πάνω, θεωρήθηκαν απολύτως αναγκαία για να λειτουργήσει αποτελεσματικά η νομισματική ένωση και να αποτραπούν κρίσεις χρέους, ωστόσο, απαιτούν εκχώρηση εθνικών αρμοδιοτήτων που αφορούν στον πυρήνα της εθνικής κρατικής κυριαρχίας, όπως είναι η δημοσιονομική πολιτική δηλαδή η είσπραξη των φόρων και η κατανομή των δαπανών. Στην ουσία, με βάση τη νέα Συνθήκη, ένα όργανο χωρίς δημοκρατική νομιμοποίηση, όπως είναι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, θα μπορεί να ελέγχει και έμμεσα να επιβάλει αλλαγές στη δημοσιονομική πολιτική ενός

κράτους-μέλους, δηλαδή να «υποκαθιστά» το εθνικό κοινοβούλιο, το οποίο εκφράζει τη βούληση πολιτών ενός κράτους-μέλους.

Ας σημειωθεί ότι και η δημιουργία πραγματικού κοινοτικού προϋπολογισμού και η άσκηση της δημοσιονομικής πολιτικής και γενικότερα οικονομικής πολιτικής σε ευρωπαϊκό επίπεδο δεν φαίνεται να προσκρούει τόσο στην απροθυμία των κρατών-μελών να εκχωρήσουν εθνικές αρμοδιότητες στην Ένωση, εφόσον τέτοιες αρμοδιότητες ήδη εκχωρούνται για τον έλεγχο των εθνικών προϋπολογισμών και των εθνικών οικονομικών πολιτικών με την προαναφερόμενη Συνθήκη. Αντίθετα, το πρόβλημα φαίνεται να έγκειται στην έλλειψη ισχυρής ευρωπαϊκής αλληλεγγύης των πλουσιότερων κρατών-μελών της Ένωσης προς τα κράτη-μέλη της ευρωπαϊκής περιφέρειας (τα οποία έχουν συνήθως περισσότερη ανάγκη στήριξης ιδίως σε περιόδους κρίσης), σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στα ομοσπονδιακά κράτη, όπου πραγματοποιείται μεταφορά πόρων μέσω του ομοσπονδιακού προϋπολογισμού από τα ισχυρότερα στα ασθενέστερα κρατίδια - πολιτείες (Γερμανία, ΗΠΑ κ.α.).

Ωστόσο, η επίδειξη ισχυρότερης ευρωπαϊκής αλληλεγγύης προς τα ασθενέστερα οικονομικά κράτη-μέλη, τα οποία δέχονται να εφαρμόσουν απαρέγκλιτα επί ποινή κυρώσεων μια κοινωνικά και πολιτικά επίπονη για τα κράτη αυτά δημοσιονομική πειθαρχία, θα συνέβαλε στην ουσιαστική δημοκρατική νομιμοποίηση της ευρωπαϊκής οικονομικής διακυβέρνησης και στο επίπεδο των ευρωπαϊκών λαών.

Η εκχώρηση τόσο σημαντικών για την κρατική υπόσταση αρμοδιοτήτων από τα κράτη-μέλη στην Ένωση, προκειμένου να λειτουργήσει αποτελεσματικά η Ευρωζώνη, θα μπορούσε, αν υπήρχε πολιτική βούληση, να οδηγήσει στην αλλαγή του ρόλου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έτσι ώστε αυτή να αποτελέσει πραγματική κυβέρνηση της Ε.Ε. που θα προκύπτει από τον συσχετισμό των πολιτικών δυνάμεων στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Με τον τρόπο αυτό ο έλεγχος των εθνικών δημοσιονομικών πολιτικών θα υπόκειται στο δημοκρατικά εκλεγμένο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το οποίο θα αποκτήσει αποφασιστικές αρμοδιότητες όπως η Βουλή των Αντιπροσώπων στις ΗΠΑ, ενώ το Συμβούλιο Υπουργών θα παραμείνει ως αντιπροσωπευτικό σώμα των κρατών-μελών (πολιτειών).

2.3 Εθνικοί συνταγματικοί περιορισμοί για δημοσιονομική πειθαρχία

- Στη δημόσια συζήτηση έχει τεθεί κατά διαστήματα το ζήτημα του συνταγματικού περιορισμού της κυβέρνησης και της Βουλής στη δημοσιονομική διαχείριση με την καθιέρωση ποσοτικών κριτηρίων. Αυτό έχει συμβεί σε πολλές χώρες, ενώ σήμερα επιβάλλεται έμμεσα από

το λεγόμενο «δημοσιονομικό σύμφωνο» στην ΕΕ.

- Οι ποσοτικοί δημοσιονομικοί περιορισμοί στο συνταγματικό επίπεδο (μαζί με άλλους κανόνες αυξημένου κύρους και συναφείς θεσμούς) δίνουν μια διέξοδο από το δίλημμα του πως μπορεί να αντιμετωπισθεί το εγγενές αυτό χαρακτηριστικό της δημοκρατικής πολιτικής χωρίς να αναιρεθεί η ίδια η δημοκρατία[23] ιδίως σε χώρες στις οποίες η πολιτική ανταλλαγή βρίσκει γόνιμο έδαφος στην πολιτική παράδοση (κουλτούρα).

- Κατά κανόνα οι ποσοτικοί περιορισμοί, όπου υπάρχουν, στοχεύουν στη συνολική ισορροπία του προϋπολογισμού καθιερώνοντας γενικά την αρχή του (περίπου) «ισοσκελισμένου προϋπολογισμού» κυρίως ως προς το τακτικό σκέλος του (Γερμανία, Αυστρία, Ελβετία κ.α.). Πρέπει να σημειώσουμε εδώ ότι οι κανόνες, όπου έχουν καθιερωθεί, δεν επενδύονται πάντοτε συνταγματικά. Σημασία έχει ότι εφαρμόζονται σε μόνιμη βάση από διαδοχικές κυβερνήσεις.

- Στην Ελλάδα, η ιδέα των ποσοτικών περιορισμών προβλήθηκε μεν κατά καιρούς ως ένα *νέο* «δημοσιονομικό σύνταγμα» εντός του Συντάγματος, αλλά χωρίς πρακτικές συνέπειες.[24] Χαρακτηριστικά, αναφέρουμε τη θέσπιση «δημοσιονομικού συντάγματος» για να περιορισθούν οι πηγές της δημοσιονομικής χαλαρότητας,[25] τη θέσπιση ανώτατου ορίου 3% του ΑΕΠ για τα δημοσιονομικά ελλείμματα.[26] Το σκεπτικό προτάσεων ήταν ότι έπρεπε να προστατευθεί η δημοσιονομική διαχείριση από τους «εσωτερικούς παράγοντες» που επηρεάζουν τη διαμόρφωσή της και έχουν ως συνέπεια τη δημιουργία δημοσιονομικών ελλειμμάτων και χρεών.[27]

- Η σύσταση ενός «δημοσιονομικού συμβουλίου» (Fiscal Council) στην Ελλάδα, που ήταν και δέσμευση της χώρας ήδη από το πρώτο Μνημόνιο (2010), πραγματοποιήθηκε με νόμο του 2014[28] και συγκροτήθηκε σε σώμα το 2016. Εδώ αναδεικνύεται ακόμα, σε συνάφεια με τα

---

[23]Για τη συζήτηση δημοσιονομικών περιορισμών στις ΗΠΑ βλ. Niskanen, W. A. "The case for a new fiscal constitution" in Niskanen, W.A. *Policy analysis and public choice*, The Locke Institute, Chetelman UK, 1998, σ. 361-373.

[24] Για μια κριτική επισκόπηση της σχετικής συζήτησης στην Ελλάδα βλ. Καζάκος, Π. *Αναθεώρηση του Συντάγματος και οικονομία. Δοκίμιο οικονομικής ανάλυσης των συνταγματικών θεσμών*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2007, ιδίως κεφάλαιο 4 ((Δημοσιονομικό σύνταγμα με ποσοτικούς περιορισμούς;).

[25]Χριστοδουλάκης, Ν. «Για ένα σύνταγμα ανάπτυξης», συνέντευξη στην *Καθημερινή*, 15.1.2006.

[26]Αλογοσκούφης, Γ. « Η οικονομία και η συνταγματική αναθεώρηση», εφημερίδα *η Καθημερινή*, 9.11.1997. και απόψεις του Στ. Μάνου πριν από την ένταξη στην ευρωζώνη στο *E21*, Μάρτιος 1995, 64-65.

[27] Ενδεικτικά Buchanan, James, "The balanced budget amendment: Clarifying the arguments", *Public Choice*, 90 (1997), pp 117-138.

[28] ν. 4270 (ΦΕΚ 143/Α/28.06.2014) «Αρχές δημοσιονομικής διαχείρισης και εποπτείας (ενσωμάτωση της Οδηγίας 2011/85/11) - δημόσιο λογιστικό και άλλες διατάξεις».

προηγούμενα, μια μάλλον υποτιμημένη πτυχή του τρίτου Μνημονίου (Αύγουστος 2015) και του συμπληρωματικού Μνημονίου (Ιούνιος 2016) αναφορικά με ένα ***νέο θεσμικό πλαίσιο για την οικονομική και ειδικότερα τη δημοσιονομική πολιτική.***[29] Ξεχωρίζουμε τις εξής αλλαγές:

- Συγκροτήθηκε σε σώμα το Δημοσιονομικό Συμβούλιο. Η κυβέρνηση, αν και με πολλές επιφυλάξεις για το θεσμό, όρισε τα μέλη του. Το δημοσιονομικό συμβούλιο είχε συσταθεί με βάση νόμο του 2014. Το Ελληνικό Δημοσιονομικό Συμβούλιο (ΕΔΣ), σύμφωνα με το νόμο (Ν. 4270/14, άρθ. 42, παρ. 4) αξιολογεί τις μακροοικονομικές και δημοσιονομικές προβλέψεις του Μεσοπρόθεσμου Πλαισίου Δημοσιονομικής Στρατηγικής

- Ενισχύθηκε η αυτονομία του Ταμείο Χρηματοπιστωτικής Σταθερότητας (ΤΧΣ).

- Ιδρύθηκε η «Ελληνική Εταιρεία Συμμετοχών και Περιουσίας Α.Ε»

- Καταργήθηκε η ΓΓΔΕ και στη θέση της ιδρύθηκε η Ανεξάρτητη Διοικητική Αρχή Δημοσίων Εσόδων που είναι μια πλήρως αυτόνομη αρχή με δικό της διοικητικό συμβούλιο και προϋπολογισμό.

- Ιδρύθηκε ο Αυτόματος Μηχανισμός Δημοσιονομικής Προσαρμογής του Προϋπολογισμού της Γενικής Κυβέρνησης, ο οποίος θα ενεργοποιείται την Άνοιξη κάθε έτους με βάση έκθεση του Υπουργού Οικονομικών και πρότασή του για σχετικό ΠΔ για τυχόν απόκλιση της εκτέλεσης του προϋπολογισμού από τον στόχο του πρωτογενούς πλεονάσματος του προηγούμενου έτους. Ο νόμος καθορίζει το ύψος και, το σπουδαιότερο, το είδος της προσαρμογής. Σύμφωνα με αυτόν, η προσαρμογή θα γίνει μέσω περικοπής των δαπανών από την οποία εξαιρούνται ορισμένες κατηγορίες τους. Αν καθυστερήσει το ΠΔ, θα πραγματοποιείται «αυτόματη» και «αυτοδίκαιη» δημοσιονομική προσαρμογή! Οι διαδικασίες και το αντικείμενο των περικοπών διευκρινίσθηκαν στο «τεχνικό» παράρτημα του συμπληρωματικού Μνημονίου: Η εξοικονόμηση πόρων θα πρέπει να προέλθει κατά 45% από τους μισθούς του Δημοσίου, 15% από τις συντάξεις κλπ.

- Άλλαξε η νομοθεσία για τις δημόσιες προμήθειες.

---

[29] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους, Τριμηνιαία Έκθεση, Απρίλιος – Ιούνιος 2016, Ιούλιος 2016. σ.13 και μετά.

- Οι πόροι της δανειακής σύμβασης που προορίζονται για την εξόφληση οφειλών του Δημοσίου προς τους προμηθευτές του δεσμεύονται σε ελεγχόμενο ειδικό λογαριασμό (dedicated account), ενώ συμφωνήθηκε χρονοδιάγραμμα για τον ρυθμό των εξοφλήσεων.

Στις 18 Μαΐου 2017 ψηφίστηκε στη Βουλή το νομοσχέδιο που αφορά το «Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2018-2021». Η σύνταξη του ΜΠΔΣ, που αποτελεί συμβατική υποχρέωση των κρατών μελών της ευρωζώνης με βάση τους νέους κανόνες της ευρωπαϊκής οικονομικής διακυβέρνησης, καθιερώθηκε στη χώρα μας με το νόμο 3871/2010 στοχεύοντας στην απεικόνιση της δημοσιονομικής στρατηγικής της γενικής κυβέρνησης ως ένα ενιαίο πλέον σύνολο και όχι μόνο σε επίπεδο κράτους, σε τετραετή ορίζοντα. Το Μεσοπρόθεσμο θα πρέπει να είναι συμβατό με τους γενικούς προσανατολισμούς οικονομικής πολιτικής του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου που προηγούνται και αποτελούν την κατάληξη μιας άλλης διαδικασίας (Ευρωπαϊκό εξάμηνο). Θα προβλέπει, ανάμεσα σε άλλα, ενδεικτικούς ή δεσμευτικούς στόχους για τα ελλείμματα ή πλεονάσματα της Γενικής Κυβέρνησης και δεσμευτικές ανώτατες δαπάνες των Υπουργείων. Οι εθνικοί προϋπολογισμοί κάθε έτους θα πρέπει να κινούνται εντός των ορίων του Μεσοπρόθεσμου, το οποίο θα πρέπει να εγκρίνεται από τη Βουλή μέχρι το τέλος Μαΐου κάθε έτους.

Οι αλλαγές αυτές, που εν μέρει συμπληρώνουν αδρανοποιημένα μέτρα προηγούμενων κυβερνήσεων, τείνουν να μειώσουν το μακρύ χέρι της κομματικής πολιτικής στη δημόσια οικονομία και περιουσία. Όμως, ταυτόχρονα, περιορίζεται η δυνατότητα για αντικυκλική πολιτική, προσαρμοσμένη στις ανάγκες της ελληνικής οικονομίας. Πελατειακές πρακτικές και άλλες ad hoc παρεμβάσεις ήταν άλλωστε υπεύθυνες για την αναποτελεσματικότητα της δημοσιονομικής διαχείρισης. Το νέο θεσμικό πλαίσιο, τείνει να «πειθαρχήσει» το πελατειακό σύστημα.

2.4 Το ζήτημα του ελληνικού δημόσιου χρέους

Σύμφωνα με τη λογική των πολιτικών (Μνημόνια) που εφαρμόστηκαν από το 2010 και μετά, η ελληνική οικονομία θα ανέκαμπτε μέσω της αποκατάστασης της ανταγωνιστικότητάς της. Στην ουσία, σχεδιαζόταν μια ριζική αναδιάρθρωση της οικονομικής-παραγωγικής δομής της χώρας, η οποία θα στηριζόταν στις διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις και στις επενδύσεις. Αν και στην αρχή του προγράμματος προβλεπόταν μια μικρή συρρίκνωση της οικονομικής δραστηριότητας, μέσω των αλλαγών θα δημιουργείτο ένα περιβάλλον που θα προσέλκυε επενδύσεις και σταδιακά η οικονομία θα μετασχηματιζόταν, μπαίνοντας σε τροχιά μακροχρόνιας ανάπτυξης. Στην πράξη

όμως, τα πράγματα εξελίχθηκαν εντελώς διαφορετικά: ενώ η Ελλάδα κατάφερε να μειώσει το δημοσιονομικό της έλλειμμα και παρά το «κούρεμα» του PSI το 2012, η χώρα διανύει, εν έτει 2017, ήδη τον 7ο χρόνο ύφεσης, το ΑΕΠ έχει μειωθεί κατά περίπου 25%, το χρέος έχει εκτιναχθεί στο 175% του ΑΕΠ ενώ η ανεργία είναι σε υψηλότατα επίπεδα. Την ίδια στιγμή, οι επενδύσεις, που είναι άκρως απαραίτητες για την εγκαθίδρυση ενός νέου οικονομικού-παραγωγικού μοντέλου, έχουν μειωθεί σημαντικά, ενώ και η πρόσβαση των επιχειρήσεων σε κεφάλαια είναι ιδιαιτέρως προβληματική. Η ζοφερή αυτή κατάσταση αυξάνει και την αβεβαιότητα (σε πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο), δημιουργώντας έναν φαύλο κύκλο.[30]

Συνοπτικά, υποστηρίζεται από πολλούς μελετητές, ότι η Ελλάδα έχει παγιδευτεί σε ένα σισύφειο αγώνα, τόσο λόγω του υψηλού και δυσβάστακτου χρέους (που επηρεάζει βασικούς αναπτυξιακούς συντελεστές), όσο και λόγω της αβεβαιότητας που κυριαρχεί (ως απόρροια της κρίσης χρέους), αλλά και του χαμηλού επιπέδου των θεσμών της χώρας (που είναι υψίστης σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη). [31] [32]

Το ερώτημα που τίθενται είναι τι πρέπει να γίνει. Μια σοβαρή αναδιάρθρωση του ελληνικού χρέους είναι απαραίτητη για να επανέλθει η χώρα σε τροχιά οικονομικής ανάπτυξης. Αναφορικά με το θέμα αυτό, η διεθνής εμπειρία αναδεικνύει δύο πτυχές:

α) η αναδιάρθρωση του υπερβολικού χρέους μιας χώρας καθίσταται επιτακτική όταν πλέον είναι φανερό ότι η εξυπηρέτησή του δεν μπορεί να επιτευχθεί μέσω της δημοσιονομικής προσαρμογής[33] ή της αναμενόμενης ανάπτυξης, ενώ και η παροχή ρευστότητας (μέσω νέων δανείων) δεν είναι αποτελεσματική λύση σε μακροχρόνιο ορίζοντα και,

β) η αναβολή ή η καθυστέρηση της αναγνώρισης της αναδιάρθρωσης ως μέρος της λύσης στο χρέος, μπορεί να οδηγήσει σε χειρότερες καταστάσεις, όπως ακριβώς έχει συμβεί από το 2010 και ένθεν στην Ελλάδα. Από την άλλη πλευρά, όταν το χρέος είναι υπερβολικό και δυσβάστακτο, στο βαθμό που κάθε «κέρδος» που προκύπτει από τις μεταρρυθμίσεις (πχ. την αυξημένη φορολογία κα) ή τις επενδύσεις κατευθύνεται για την εξυπηρέτησή του χρέους (αντί να την

---

[30] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους, Η Παγίδα του Χρέους, 5η Ενδιάμεση Έκθεση, Μάρτιος 2017

[31] **Carmen M Reinhart, Kenneth Rogoff,** *Debt and growth revisited* 11 August 2010, www.voxeu.org. Φαίνεται ότι υποστηρίζουν πως *όταν ο λόγος χρέους προς ΑΕΠ ξεπεράσει το 90%, χειροτερεύουν δραματικά οι αναπτυξιακές προοπτικές* της οικονομίας και, κατά προέκταση, η διαχείριση του χρέους!

[32] Δήλωση του ειδικού σε θέματα οικονομικής συγκυρίας του Ινστιτούτου IFO (Γερμανίας καθηγητή Kai Carstensen στην εφημερίδα *Die Welt* 26.6.2013.

[33] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους. «Βιωσιμότητα δημοσιονομικά μέτρα και πρωτογενή πλεονάσματα». σ. 52. Τριμηνιαία Έκθεση. Απρίλιος – Ιούνιος 2016

καρπώνονται οι πολίτες της χώρας), τότε αυτό από μόνο του αποτελεί αντικίνητρο για τη χώρα για να υλοποιηθούν τα βήματα αυτά. [34]

Επιζητώντας την κατάλληλη ισορροπία ανάμεσα σε κράτος και αγορά μια βέλτιστη λύση θα πρέπει να λάβει υπόψη της α) τις διεθνείς και ευρωπαϊκές εμπειρίες, β) την εξελισσόμενη συναίνεση στην Ευρώπη και γ) τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής οικονομίας που είναι παγιδευμένη σε φαύλους κύκλους. Μείζον πολιτικό (και κοινωνικά ηθικό) ζήτημα αποτελεί η διατηρησιμότητα των όσων έχουν επιτευχθεί στον δημοσιονομικό τομέα και η επιστροφή στη βιώσιμη ανάπτυξη η οποία εξαρτάται, μεταξύ άλλων, από τη ρύθμιση του χρέους.

Το θέμα του χρέους συνυφαίνεται (πια) και με την «έξοδο στις αγορές». Εκτός από άλλα, ανοιχτό μένει και το ερώτημα αν θα έπρεπε να προηγηθεί της εξόδου στις αγορές η αναδιάρθρωση του χρέους. Κατά την άποψή του Γραφείου Προϋπολογισμού του Κράτους, η πρότερη αναδιάρθρωση θα βελτίωνε τόσο τις προοπτικές της χώρας, όσο και την αξιολόγηση της πιστοληπτικής της ικανότητας, επομένως, θα οδηγούσε σε μείωση των επιτοκίων. Πιθανόν, θα απέτρεπε και απότομες διακυμάνσεις τους μετά από κάθε αναταραχή. Όμως, φαίνεται ότι η λύση αυτή, την οποία προκρίνει έμμεσα και το ΔΝΤ, δεν γίνεται δεκτή από τους Ευρωπαίους εταίρους. [35]

Από την άλλη πλευρά, με δεδομένο ότι μία αναδιάρθρωση χρέους, χωρίς βαθιές τομές δεν θα βοηθήσει στη διατηρησιμότητα της ανάπτυξης, η Ελλάδα πρέπει να συνεχίσει τις διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις, με μεγαλύτερη συνέπεια και χωρίς άλλες χρονικές υστερήσεις, σε τομείς όπως η δικαιοσύνη, η καταπολέμηση της φοροδιαφυγής, η καλύτερη διακυβέρνηση και εν γένει στην αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία των μηχανισμών του κράτους.

Οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις, που έχουν ολοκληρωθεί και που συνεχίζουν να υλοποιούνται στην ελληνική οικονομία, αναμένεται να έχουν σημαντικά μακροχρόνια οφέλη σε όρους παραγωγής, επενδύσεων και απασχόλησης. Η ελληνική οικονομία θα επωφεληθεί νωρίτερα από τις μεταρρυθμίσεις, εφόσον όσες εκκρεμούν υλοποιηθούν βάσει του προγράμματός τους χωρίς καθυστερήσεις. Επιπλέον, τα πρωτογενή πλεονάσματα (ως ποσοστό του ΑΕΠ) που απαιτούνται για τη μείωση του δημόσιου χρέους μπορούν να είναι χαμηλότερα στην περίπτωση εκείνη που ταυτόχρονα με τη δημοσιονομική εξυγίανση υλοποιούνται οι προβλεπόμενες διαρθρωτικές

[34] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους. Η Παγίδα του Χρέους. 5η Ενδιάμεση Έκθεση, Μάρτιος 2017

[35] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους. «Το ζήτημα της Ανάπτυξης Διαρκείας». σ.16. Τριμηνιαία Έκθεση. Απρίλιος – Ιούνιος 2017, Ιούλιος 2017.

μεταρρυθμίσεις. Μεγαλύτερα συμπληρωματικά οφέλη μπορούν να εξασφαλιστούν μακροχρόνια εφόσον ο δημοσιονομικός χώρος που δημιουργούν οι μεταρρυθμίσεις χρησιμοποιηθεί για να γίνουν μειώσεις των συντελεστών φορολογίας εισοδήματος.[36]

2.5 Δημιουργία προϋποθέσεων για διατηρήσιμη ανάπτυξη

Οι εξελίξεις των τελευταίων ετών έχουν καταστήσει σαφές ότι η «επίλυση» του θέματος του παραγωγικού μοντέλου και της οικονομικής ανάπτυξης της Ελλάδας αποτελεί ένα σύνθετο ζήτημα που απαιτεί μια ολιστική προσέγγιση για την αντιμετώπιση πολλαπλών θεμάτων όπως το μείγμα πολιτικής, η φορολογική πολιτική, η λειτουργία του κράτους και των αγορών, η πολιτική σταθερότητα κ.α.

Παρά το γεγονός ότι το άνοιγμα του βιβλίου προσφορών για την έκδοση πενταετούς ομολόγου (Ιούλιος 2017) αποτελεί θετικό βήμα για τη διαχείριση της οικονομικής κρίσης, ωστόσο, θα έχει συνέχεια εφόσον 1) συνεχισθεί η δημοσιονομική σταθερότητα, 2) διασφαλισθεί η οικονομική μεγέθυνση με διάρκεια, 3) επιτευχθεί η κοινωνική σταθερότητα και η συνοχή και 4) διατηρηθεί η πολιτική σταθερότητα με όσο το δυνατό ευρύτερη πολιτική συναίνεση. Τα σημεία αυτά παραπέμπουν στην ανάγκη θεσμικής ανασυγκρότησης της χώρας καθώς και σε ένα νέο μείγμα οικονομικής πολιτικής. [37]

Ένα νέο μείγμα οικονομικής πολιτικής

Το ζήτημα του «μείγματος οικονομικής πολιτικής» (δαπανών και φόρων) παραμένει προς το παρόν ανοιχτό μαζί με άλλα (τον λόγο εμμέσων και αμέσων φόρων, την αστάθεια του φορολογικού συστήματος κ.λπ.). [38] Υπογραμμίζεται ότι η γενική τάση 2015-2017 ήταν να γίνεται η προσαρμογή με ολοένα και περισσότερα φορολογικά μέτρα. Για το 2020 μάλιστα προβλέπεται νέα αύξηση των φορολογικών εσόδων κατά 1% ΑΕΠ.

Παρά το γεγονός ότι η έρευνα και η εμπειρία υποδεικνύει ότι τα προγράμματα που βασίζονται περισσότερο στην περιστολή των δαπανών είναι αποτελεσματικότερα από αυτά που

---

[36] Έκθεση Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, 2016.

[37] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους, Απρίλιος – Ιούνιος 2017, Ιούλιος 2017

[38] Τριμηνιαία έκθεση Ιούλιος – Σεπτέμβριος 2015 σελίδα 85, Έκθεση επί του Προσχεδίου του Κρατικού Προϋπολογισμού 2017, σ. 11.

στηρίζονται στην αύξηση των φόρων,[39] ωστόσο η μεν κυβέρνηση φαίνεται να εξακολουθεί να αυξάνει φορολογικούς συντελεστές, οι δε υπηρεσίες να παραμένουν αναποτελεσματικές στη σύλληψη της φοροδιαφυγής.

Η φορολογική πολιτική οφείλει να αντιμετωπίσει **αποτελεσματικά το ζήτημα της φοροδιαφυγής**. Το 2017, ενώ στον τομέα των δαπανών διαπιστώνουμε αδυναμία εξορθολογισμού τους, στον τομέα της φοροδιαφυγής έχουν ενταθεί οι προσπάθειες ελέγχου της π.χ. με τη γενίκευση των ηλεκτρονικών συναλλαγών. Η εκτεταμένη χρήση Ηλεκτρονικών Μέσων Πληρωμής (ΗΜΠ) μπορεί να αποφέρει πολλαπλά οφέλη σε μια οικονομία, ειδικά όπως η ελληνική που αντιμετωπίζει οξύ πρόβλημα φοροδιαφυγής, τόσο σε επίπεδο ΦΠΑ (VAT gap) όσο και φόρου εισοδήματος. Ένα πρόσθετο πλεονέκτημα των ΗΜΠ είναι και η άμεση αύξηση των εσόδων που επιφέρουν, χωρίς να απαιτούνται εκ των προτέρων εκτεταμένες βελτιωτικές παρεμβάσεις στο φοροεισπρακτικό μηχανισμό. Στα ζητήματα αυτά κρίσιμος θα είναι ο ρόλος της ΑΑΔΕ που φαίνεται ότι έχει ενεργοποιηθεί και, το σπουδαιότερο, στελεχώνεται υπό την ασφυκτική πίεση των Ευρωπαίων εταίρων. Όμως, την απόδοση των ελέγχων και των ηλεκτρονικών συναλλαγών θα δυσχεραίνουν, μεταξύ άλλων, το ύψος των φορολογικών συντελεστών και η κουλτούρα φοροδιαφυγής που είναι βαθιά ριζωμένη στην ελληνική κοινωνία. Επίσης, δεν πρέπει να υποτιμάται το ηθικό μήνυμα αφενός διαφόρων χειρισμών όπως λ.χ. των παραχωρήσεων σε επιμέρους ομάδες πίεσης χωρίς υπολογισμό του κόστους και η καθυστέρηση των ελέγχων με βάση τις διάφορες «λίστες» (Λαγκάρντ, Μπόργιανς, κ.α.), και αφετέρου από την αναποτελεσματικότητα των όποιων ελέγχων πραγματοποιήθηκαν.[40]

Δεν είναι μόνον οι ποσοτικές πτυχές του φορολογικού συστήματος που προκαλούν προβλήματα, αλλά και οι συνεχείς μεταβολές του καθώς επηρεάζουν περισσότερο τις επενδυτικές αποφάσεις από το ύψος των φορολογικών συντελεστών. Όμως το ελληνικό φορολογικό σύστημα αλλάζει συνεχώς (και απρόβλεπτα) και έχει καταστεί εξόχως πολύπλοκο. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στη δεκαετία 2002-2012 έχουν ψηφισθεί 65 φορολογικοί νόμοι ενώ το 2011 το Υπουργείο Οικονομικών εξέδιδε μία εγκύκλιο για κάθε εργάσιμη μέρα! [41]

Ένα διαφορετικό μείγμα πολιτικής **συνυφαίνεται με την πολιτική προσαρμογής του κράτους**, εν γένει, στις νέες συνθήκες ως προς τον ρόλο του για την ανάπτυξη στο πλαίσιο μιας

---

[39] Alesina, Alberto and Ardagna, Silvia, *Large changes in fiscal policies: Taxes versus spending*, NBER Working Paper No 15438, October 2009.

[40] Βουλή των Ελλήνων Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους, Τριμηνιαία Έκθεση Απρίλιος – Ιούνιος 2017, Ιούλιος 2017, σ. 9 και μετά.

[41] Σύμφωνα με δηλώσεις των Χ. Κυριαζή και Β. Ράπανου. Βλ. Εφημερίδα *τα Νέα*, 9 Νοεμβρίου 2012.

ανακατανομής έργου ανάμεσα σε αυτό και στον ιδιωτικό τομέα. Μέτρα και μεταρρυθμίσεις που χαρακτηρίζουν πλέον κάθε αναπτυξιακή πολιτική και αφορούν συγκεκριμένα σε ενεργητικές πολιτικές αγορών εργασίας, σε ενθάρρυνση της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων, σε μείωση του κόστους ενέργειας, στην προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων για έργα υποδομής υψηλής προτεραιότητας, σε βελτίωση της απόδοσης δημοσίων επενδύσεων κ.α. παραπέμπουν ουσιαστικά σε μεταρρυθμίσεις ευρείας κλίμακας όπως και στη ριζική αναδιάρθρωση του κράτους σε όλες τις βαθμίδες του.

Η αποτελεσματική λειτουργία του δημόσιου τομέα μέσω της ριζικής αναδιάρθρωσης των υπηρεσιών του, με γνώμονα τη δημιουργία ενός μικρού και ευέλικτου τομέα παροχής υπηρεσιών υψηλής ποιότητας στον πολίτη και στις επιχειρήσεις, επιφέρει πολλαπλασιαστικές ευεργετικές επιδράσεις τόσο στην προσέλκυση ξένων παραγωγικών επενδύσεων όσο και στην ενθάρρυνση της εγχώριας επιχειρηματικής πρωτοβουλίας. [42]

2.6 Αποκατάσταση του κράτους δικαίου «rule of law»

Στη γενικότερη συζήτηση για τις προϋποθέσεις διατηρήσιμης ανάπτυξης προσθέτουμε τη σημασία που πρέπει να δοθεί στην τήρηση του νόμου (rule of law) όπως και στην ποιότητα των κανόνων που διέπουν τη λειτουργία της δικαιοσύνης. [43]

Τόσο το πλέγμα νομικών κανόνων όσο και η απονομή της δικαιοσύνης στη χώρα υποφέρουν από σειρά ολόκληρη αλληλένδετων προβλημάτων, στα οποία περιλαμβάνεται η πολυνομία, η βραδύτητα στην απονομή δικαιοσύνης που μερικές φορές προσλαμβάνει διαστάσεις αρνησιδικίας, η έλλειψη υποδομών, ο μη σεβασμός δικαστικών αποφάσεων από την εκτελεστική εξουσία, η διαφθορά κ.α.[44] Ειδικά η ποιότητα της απονομής δικαιοσύνης είναι ένα μέγεθος που δύσκολα «μετράται». Ωστόσο, τα διαθέσιμα στοιχεία και οι έμμεσες προσεγγίσεις επιβεβαιώνουν ότι ο χρόνος περάτωσης υποθέσεων μεγαλώνει σταθερά από τη δεκαετία του 80, οι υποθέσεις ανά υπάλληλο αυξάνονται, η ποιότητα στην απονομή δικαιοσύνης

---

[42] Έκθεση Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος, 2016, σ. 24.

[43] Borner, Silvio, Brunetti, Aymo and Weder, Beatrice, *Political credibility and economic development*, MacMillan, London, 1995, p. 161.

[44] Επίσημοι φορείς του εξωτερικού (υπουργείο εμπορίου των ΗΠΑ) και άλλοι θεσμοί (Economist Intelligence Unit) διαπιστώνουν ότι οι δικαστικές διαδικασίες για την εφαρμογή δικαιωμάτων ιδιοκτησίας είναι χρονοβόρες και ότι οι επενδυτές κινδυνεύουν να βρεθούν σε «περιπέτειες» επιδιώκοντας την εφαρμογή συμβάσεων. Βλ. Miles, M. A., Holmes, K.R and O'Grady Mary Anastasia *2006 index of economic freedom*, The heritage Foundation, Washington DC, 2006, σ. 198.

χειροτερεύει και όλα τούτα παρά τη συνεχή αύξηση των κονδυλίων για τη Δικαιοσύνη (ως % ΑΕΠ) από τις αρχές της δεκαετίας του 90.[45] Η χώρα μας έχει καταδικαστεί πάνω από 400 φορές για παραβίαση του άρθρου 6 παρ. 1 της Σύμβασης ως προς χρόνο διάρκειας της δίκης, αριθμός που μεταφράζεται σε 48% επί του συνόλου των καταδικαστικών αποφάσεων της χώρας, (ο ευρωπαϊκός μέσος όρος κυμαίνεται σε 26%) και καταβληθέν πρόστιμο 8.420.822 ευρώ. [46]

Σύμφωνα με το «συμπληρωματικό Μνημόνιο» του Ιουνίου του (2016), η κυβέρνηση δεσμεύτηκε να προτείνει και να υλοποιήσει ένα στρατηγικό σχέδιο για τη βελτίωση της λειτουργίας του συστήματος δικαιοσύνης. Παράλληλα, η κυβέρνηση θα πρέπει να προτείνει μέτρα για τη μείωση των συσσωρευμένων αστικών υποθέσεων και διοικητικών. Επιπροσθέτως θα πρέπει να συμφωνηθεί με τους Θεσμούς ένα σχέδιο δράσης, που θα αφορά στα ακόλουθα θέματα:

- βελτίωση της ηλεκτρονικής δικαιοσύνης, της διαμεσολάβησης και των δικαστικών στατιστικών στοιχείων και σχετική ενημέρωση των πολιτών και του νομικού κόσμου με σκοπό τη διάδοση της χρήσης τους,

- στήριξη των ατόμων που χρήζουν προστασίας άλλα δεν διαθέτουν πόρους,

- μειώσεις ή και αυξήσεις στα δικαστικά κόστη, αλλά και αύξηση της διαφάνειας μέσω μια ειδικής πλατφόρμας, όπου οι πολίτες θα μπορούν να ενημερώνονται.

Από την 1η Ιανουαρίου του 2016 τέθηκε σε ισχύ ο νέος Κώδικας Πολιτικής Δικονομίας, που αποσκοπεί στην επιτάχυνση της εκδίκασης των αστικών υποθέσεων και της εκτέλεσης των σχετικών δικαστικών αποφάσεων.

Παρά το γεγονός ότι η αναμόρφωση του συστήματος ανήκει στα θέματα πρώτης προτεραιότητας σε μια μεταρρυθμιστική πολιτική, η μεταρρύθμιση του ελληνικού συστήματος δικαιοσύνης έχει ήδη καθυστερήσει.

Η βελτίωση της αποτελεσματικότητας στην απονομή της Δικαιοσύνης είναι μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για το μέλλον, καθώς θα είχε τεράστια οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά οφέλη για τη χώρα.

---

[45] Πελαγίδη, Θ. και Μητσόπουλου, Μ. *Ανάλυση της ελληνικής οικονομίας. Η προσοδοθηρία και οι μεταρρυθμίσεις*, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2006, σ. 267 και μετά. Βλ. επίσης Βελλής, Γ. «Αποτελεσματικότητα της δικαιοσύνης: Απόπειρα ανατομίας του θέματος», στο Κίνηση Πολιτών για μια Ανοιχτή Κοινωνία *Αποτελεσματική δικαιοσύνη*, Αθήνα 2002. Η έκδοση περιέχει εισηγήσεις των Γ. Βελή, Στ. Ματθία, Π. Γέμτου κ.α.

[46] Από ομιλία του Παναγιώτη Πικραμένου, επί τιμή προέδρου του Συμβουλίου της Επικρατείας. Βλ. ιστοσελίδα της ΕΒR, 4 Απριλίου 2003.

2.7 Μια σύγχρονη χωροταξική πολιτική

Η σύνταξη εθνικού χωροταξικού σχεδίου είναι Συνταγματικά κατοχυρωμένη (άρθρο 24 παράγραφος 2 Συντάγματος) και είναι συνεπώς υποχρεωτική για κυβέρνηση και νομοθέτη και δεν υποκαθίσταται από ημίμετρα ή ειδικότερα μέτρα προσωρινού χαρακτήρα όπως ζώνες οικιστικού ελέγχου κλπ.[47]

Ως σήμερα, παρά την επιμονή ιδίως του Συμβουλίου της Επικρατείας, δεν έχει καταστεί δυνατή η σύνταξη εθνικού χωροταξικού σχεδίου. Καταρτίσθηκαν πάσης φύσης «ειδικά» χωροταξικά σχέδια, με στόχο να διευκολύνουν επενδύσεις σε ορισμένους κλάδους και περιοχές, τα οποία επεξεργάσθηκαν διάφορες υπηρεσίες χωρίς μια συνολικά εικόνα για τον ελληνικό χώρο και το μέλλον του. Στο μεταξύ διάφορα προβλήματα αντιμετωπίζονται ή απλά συζητούνται ad hoc όπως για παράδειγμα οι νέες ρυθμίσεις που τροποποιούν τον χαρακτήρα των ειδικών χωροταξικών σχεδίων (ορίζουν «κατευθύνσεις» για μια σειρά επενδυτικών δραστηριοτήτων ΑΠΕ, τουρισμού κ.α.), καταργούν το υπάρχον «εθνικό χωροταξικό πλαίσιο» και αντικαθίστανται από ένα «γενικό πλαίσιο αρχών κ.α.[48] Εκκρεμούν, επίσης, η κτηματογράφηση, οι δασικοί χάρτες και ο καθορισμός των ορίων των προστατευόμενων περιοχών natura. Τέλος, η πρόταση για σύσταση «ειδικών οικονομικών ζωνών» πρόσκρουσε σε τοπικές αντιδράσεις, ιδεοληψίες και, πιθανόν, στις κοινοτικές ρυθμίσεις.[49]

Ωστόσο, ένα ολοκληρωμένο χωροταξικό σχέδιο που επιπλέον εφαρμόζεται θα συνέβαλε αναμφίβολα στη μείωση της γραφειοκρατίας και των δικαστικών εμπλοκών, στη προστασία του περιβάλλοντος, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και σε μείωση των επιχειρηματικών αβεβαιοτήτων. **Από πολλές πλευρές, ο έλεγχος των χρήσεων της γης είναι προϋπόθεση για διατηρήσιμη ανάπτυξη: προλαμβάνει ή αποτρέπει αποσπασματικές και αντιφατικές λύσεις υπό την πίεση τετελεσμένων γεγονότων που με τη σειρά τους εντείνουν τις επιχειρηματικές αβεβαιότητες, ενθαρρύνουν την οικειοποίηση αγαθών που ανήκουν σε όλους, επιβαρύνουν το περιβάλλον και δηλητηριάζουν το κοινωνικό κλίμα.**

---

[47] Δεκλερής Μ., *Το δίκαιο της βιωσίμου αναπτύξεως. Γενικές αρχές,* Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα-Κομοτηνή 2000, σ. 96 και μετά.

[48] Εφημερίδα Η καθημερινή 8.12.2012.

[49] Βλ. για τα προβλήματα που αντιμετωπίζει στο ζήτημα της ειδικής οικονομικής ζώνης σε περιοχή της Θράκης στην Εφημερίδα *Τα Νέα*, 6.1.2013. Βλ. και συστάσεις του προέδρου του ΕΒΕΑ προς την κυβέρνηση για το θέμα αυτό στο περιοδικό του *Ανάπτυξη*, Ιανουάριος 2012. Οι συστάσεις αναφέρονται στις φορολογικές και άλλες ρυθμίσεις που θα ισχύουν στις ειδικές οικονομικές ζώνες για την προσέλκυση επενδύσεων.

2.8 Μετάβαση σε ένα νέο σύστημα διακυβέρνησης[50]

Απαραίτητη προϋπόθεση για την έξοδο της Ελλάδας από την κρίση είναι η αποτελεσματική αντιμετώπιση των χρόνιων αδυναμιών του ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης, τόσο ως προς το πολιτικό σύστημα, όσο και ως προς τη ΔΔ. Οι αδυναμίες αυτές έχουν αναδειχθεί και συζητούνται σταθερά καθ' όλη σχεδόν τη διάρκεια της μεταπολίτευσης, χωρίς ωστόσο να δουν αποτελεσματικές λύσεις. Η ένταση της τρέχουσας κρίσης επανέφερε αφενός το ζήτημα για ριζικές αλλαγές και αφετέρου την επανεξέταση ακόμα και των θεμάτων "ταμπού" των νευραλγικών αυτών τομέων.

Η κρίση και τα Μνημόνια έκαναν ολοένα και πιο εμφανές ότι το ελληνικό σύστημα διακυβέρνησης, έτσι όπως αυτό διαμορφώθηκε μετά τη μεταπολίτευση, όχι μόνο ήταν και παραμένει αναποτελεσματικό αλλά και διέρχεται μια σοβαρότατη κρίση νομιμοποίησης. Παρά ορισμένες θεσμικές αλλαγές, που έγιναν ήδη ή προωθούνται σήμερα, υπό εσωτερική αλλά και εξωτερική πίεση, η κατάσταση παραμένει κατά βάση η ίδια.

Η ιστορική εμπειρία δείχνει ότι αλλαγές στο σύστημα διακυβέρνησης (συμπεριλαμβανομένης και της κεντρικής διοίκησης) είχαν επιπτώσεις στην ποιότητα των πολιτικών αποφάσεων και στην οικονομία.[51] Όλες οι αναλύσεις καταδεικνύουν ότι χωρίς ριζικές αλλαγές, φερ' ειπείν, για τη μείωση του ρόλου της πελατειακής λογικής και την εγκαθίδρυση αποτελεσματικών μηχανισμών λογοδοσίας δεν θα υπάρξουν βιώσιμα αποτελέσματα. Η εμπειρία μας διδάσκει ότι η πελατειακή λογική που ευνοείται από τους τωρινούς θεσμούς είναι ικανή να ανατρέπει τυχόν επιτεύγματα μιας προγενέστερης περιόδου.

Υπό το ασφυκτικό βάρος που η κρίση δημιούργησε για την καθημερινή επιβίωση, οι πολίτες ρέπουν συχνά προς τον μηδενισμό και τον λαϊκισμό και η κοινωνία των πολιτών περιορίζεται σε διακοσμητικού χαρακτήρα. Τα βασικά οικονομικά δεδομένα, οι πολιτικές επιλογές και οι συνέπειες τους δεν γίνονται αντιληπτά και επιπλέον συσκοτίζονται συχνά από τον ανταγωνισμό του εντυπωσιασμού και των μη-ειδήσεων των ΜΜΕ και των κοινωνικών μέσων. Ακόμα και προσεκτικά διαμορφωμένες πολιτικές πρωτοβουλίες προσκρούουν σε ακραίες αντιδράσεις

---

[50] Καζάκος, Π. *Από τον ατελή εκσυγχρονισμό στην κρίση - μεταρρυθμίσεις, χρέη και αδράνειες στην Ελλάδα 1993-2010*, σ. 72-76.

[51] Wallis, Joe, and Dollery, Brian, *Αποτυχία της αγοράς, αποτυχία της κυβέρνησης, ηγεσία και δημόσια πολιτική*, μετάφραση Αλ. Στρατή, Κέντρο Θεσμικών Μεταρρυθμίσεων, εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα, 2005, σ. 213 και μετά.

κοινωνικών ομάδων, κομματικών μηχανισμών και ΜΜΕ.[52]

Στο πλαίσιο των Μνημονίων δρομολογήθηκαν υπό διεθνή εποπτεία και με ξένη τεχνική βοήθεια κάποιες αλλαγές όπως πχ., το Γραφείο του Πρωθυπουργού, η μόνιμη δομή διυπουργικού συντονισμού, που έχουν ως στόχο να αντικαταστήσουν ευκαιριακές και εφήμερες επιτροπές, οι νέοι κανόνες δημοσιονομικής διακυβέρνησης κλπ.[53] Θεωρητικά εκλογικεύονται τα (υπο) συστήματα διαχείρισης και ελέγχου κοινοτικών πόρων, τροποποιούνται οι σχέσεις πολιτικής ηγεσίας και φορολογικών υπηρεσιών, επαναπροσδιορίζεται ο ρόλος του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους κ.α. Και εδώ η πρόοδος είναι ελάχιστη.

2.9 Η πολιτειακή διάσταση. Πόσο βαθιά χρειάζεται να είναι η συνταγματική αναθεώρηση;

Αναμφίβολα, τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα υποδεικνύουν ότι χρειάζονται βαθύτερες τομές στο πολιτικό σύστημα. Καθώς συμπληρώθηκε η πενταετία που προβλέπεται μετά από την προηγούμενη αναθεώρηση του Συντάγματος για να ξεκινήσει μια νέα αναθεωρητική διαδικασία, τα κόμματα προετοίμασαν (ΝΔ,[54] ΠΑΣΟΚ) τις προτάσεις τους, ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ συγκρότησε σχετική επιτροπή.[55] Παράλληλα παρενέβησαν ακαδημαϊκοί και άλλοι.

Στο σχέδιο αναθεώρησης του Συντάγματος (Μάρτιος 2017), η ομάδα εργασίας νομικών και πολιτικών επιστημόνων, που συγκροτήθηκε μετά από πρόσκληση και με το συντονισμό του Γιώργου Κατρούγκαλου, προτείνει τη συνταγματική καθιέρωση της απλής αναλογικής, τη δυνατότητα άμεσης εκλογής του Προέδρου της Δημοκρατίας με λελογισμένη ενίσχυση των αρμοδιοτήτων του, την αλλαγή του τρόπου χρηματοδότησης των κομμάτων, την καθιέρωση θεσμών άμεσης δημοκρατίας, το μέγιστο αριθμό θητειών για βουλευτές, την πλήρη προστασία των εργασιακών και συνδικαλιστικών δικαιωμάτων, καθώς και αλλαγές στον νόμο περί ευθύνης υπουργών. Η επιστημονική ομάδα κατέληξε σε πέντε άξονες, στους οποίους θα στηριχθεί η «*πλήρης επανα-θεμελίωση του πολιτεύματος σε δημοκρατικότερη βάση*», όπως αναφέρουν: α) Μία νέα αρχιτεκτονική του πολιτεύματος, β) Διακριτότητα Κράτους-Εκκλησίας, γ) Καθιέρωση

---

[52] BERTELSMANN STIFTUNG, *SGI (Sustainable Governance Indicators) 2009*, *Greece-report*, April 2009. Μεταφράζω το «management index» ως δείκτη της ικανότητας για διακυβέρνηση και όχι για διοίκηση.

[53] Νόμοι 3871/2010 και 4055/2012.

[54] Σχετική πρόταση στην εφημερίδα *η Καθημερινή* 14.8.2011 και παλαιότερη *Εισηγητική έκθεση στην πρόταση της ΝΔ για την αναθεώρηση διατάξεων του Συντάγματος*, Ειδική Γραμματεία Προέδρου Βουλής, 25.5.2006.

[55] Εφημερίδα *τα Νέα* , 22.2.2013 και διάφορες εκδόσεις της *Αυγής* την ίδια περίοδο.

θεσμών άμεσης δημοκρατίας, δ) Ισχυροποίηση του κράτους δικαίου, δ) Θωράκιση των κοινωνικών δικαιωμάτων και των ατομικών ελευθεριών.

Γενικά, η αναθεώρηση από τη φύση της θα υπηρετήσει πολλαπλούς στόχους, ωστόσο, ένα ερώτημα είναι αν κάτω από τις σημερινές συνθήκες αξίζει να διερευνηθεί και επιδιωχθεί μια αλλαγή της μορφής του πολιτεύματος, δηλαδή, η μετάβαση σε ένα προεδρικό σύστημα, όπως π.χ. το γαλλικό ή κυπριακό ή ποιες ακριβώς αλλαγές διατάξεων πρέπει να συζητηθούν χωρίς τέτοια ριζική αλλαγή. Σημειώνουμε εξ αρχής ότι, αντίθετα από τη συνήθη επίκληση της ανάγκης για "περισσότερη δημοκρατία", η χώρα έχει πρώτα-πρώτα ανάγκη από αποτελεσματικότερη διακυβέρνηση. Η μέχρι σήμερα εμπειρία με πολυεπίπεδα όργανα και συστήματα διαβουλεύσεων δεν μπορεί να οδηγήσει σε ακόμα πιο περίπλοκα, δαπανηρά και κυρίως άκρως αναποτελεσματικά συστήματα "υπερδιαβούλευσης" που θα παρέλυαν και τα τελευταία οχυρά σωστής διακυβέρνησης. **Γι αυτό ένα πραγματικά κεντρικό δίλημμα δεν είναι να επιλέξουμε μεταξύ περισσότερης ή λιγότερης δημοκρατίας, αλλά να πετύχουμε τη σωστή ισορροπία ανάμεσα σε υπερδιαβούλευση και αποτελεσματικότητα**.[56]

Η μορφή του πολιτεύματος έχει σημασία αν δεχθούμε ότι (μπορεί να) επηρεάζει τις πολιτικές αποφάσεις των κυβερνήσεων και της Βουλής και, κατά προέκταση, τις οικονομικές επιδόσεις – τη δημιουργία ελλειμμάτων και χρεών, το μέγεθος του κράτους, το επίπεδο φορολογίας, την ποιότητα του ρυθμιστικού συστήματος, την κλίμακα της προσοδοθηρίας, την ικανότητα αντιμετώπισης κρίσεων και προσαρμογής σε μεταβαλλόμενες συνθήκες.

Στην ελληνική δημόσια συζήτηση η μετάβαση στο σύστημα της Προεδρικής Δημοκρατίας προτείνεται επί τη βάσει των εξής επιχειρημάτων. **Πρώτον**, η Προεδρευόμενη Δημοκρατία, σε αντίθεση με την Προεδρική, είναι ένα ασταθές σύστημα, το οποίο βασίζεται στις πολιτικές ισορροπίες και στο οποίο κυριαρχεί το κριτήριο του πολιτικού κόστους στις διαδικασίες αποφάσεων. Σε μια χώρα όπως η Ελλάδα, όπου οι πρόωρες εκλογές δεν είναι η εξαίρεση, η σταθερότητα που προσδίδει το προεδρικό σύστημα με τον αυστηρά προσδιορισμένο χρόνο εκλογών είναι προφανής. Αν μάλιστα η θητεία γινόταν πενταετής τότε ο πολιτικός σχεδιασμός της εκτελεστικής εξουσίας γίνεται ευκολότερος και η διακυβέρνηση αποτελεσματικότερη.

Δεύτερον, υποστηρίζεται ότι στα πλεονεκτήματα του προεδρικού συστήματος ανήκει και η ενίσχυση του κύρους και της ισχύος του Προέδρου ως αποτέλεσμα της απ' ευθείας εκλογής του

[56] Παρόμοιες επιφυλάξεις μπορούν να διατυπωθούν και σε σχέση με τη δημιουργία πρόσθετων θεσμών που θα αναδείκνυαν νέους «αρνησίκυρους παίκτες» (veto players). Τον όρο εισήγαγε στη συζήτηση ο Γ. Τσεμπέλης. Βλ. εξαιρετική ανάλυση στο Tsebelis, G. *Veto players. How political institutions work*, Princeton University Press, Princeton 2002.

από τους ίδιους τους πολίτες με την ψήφο τους. **Τρίτον**, στην Προεδρική προβλέπεται πάντα περιορισμένος αριθμός θητειών, συνήθως δύο πενταετίες (ή τετραετίες), με αποτέλεσμα ο Πρόεδρος να έχει απελευθερωθεί εντελώς (κυρίως στη δεύτερη τετραετία) από το άγχος της επανεκλογής και να αφοσιώνεται στη λήψη μέτρων για το καλό του λαού, χωρίς κανένα φόβο για πολιτικό κόστος. Τέλος, η άμεση εκλογή του Προέδρου της Δημοκρατίας θα αποδέσμευε τον θεσμό από δυσλειτουργίες κομματικών διαδικασιών, πράγμα που θα ήταν σημαντικό δεδομένου ότι ο Πρόεδρος θα είχε αυξημένες εξουσίες.

Βέβαια, η αλλαγή πολιτεύματος θα αποτελούσε μέρος μιας γενικότερης αναμόρφωσης του πολιτικού συστήματος. Αλλά, η πρόταση για αλλαγή πολιτεύματος είναι συνταγματικά αμφισβητούμενη.[57] Οι δυσκολίες εντοπίζονται στο ότι η προβλεπόμενη από το ίδιο το Σύνταγμα αναθεωρητική διαδικασία εμποδίζει την κατάργηση της κοινοβουλευτικής αρχής και επομένως η μετάβαση δεν είναι θεσμικά επιτρεπτή. Γεγονός είναι πως αν υπάρχει η βούληση της κοινωνίας η μετάβαση μπορεί να γίνει με άλλες θεσμικές παρεμβάσεις. Οι πιο σημαντικές θεσμικές ρήξεις στην Ελλάδα και διεθνώς έγιναν πράγματι με άσκηση πρωτογενούς συντακτικής εξουσίας.[58]

Προς το παρόν η αλλαγή της μορφής του πολιτεύματος δεν αποτελεί ρεαλιστική προοπτική, δεδομένου ότι κυρίως στον πολιτικό χώρο επικρατεί η προτίμηση της τωρινής του μορφής, αν και αναγνωρίζεται, ότι πρέπει να γίνουν κάποιες τροποποιήσεις.[59] Μείζον θέμα είναι και οι εξουσίες του Προέδρου. Προτείνεται πχ. να του δοθούν αρμοδιότητες να συγκαλεί την κυβέρνηση, να απευθύνεται στη Βουλή, να προτείνει δημοψήφισμα, να ζητά από το ανώτατο ειδικό δικαστήριο προληπτικό έλεγχο, όπως το Συμβούλιο Επικρατείας κάνει για τα διατάγματα της συνταγματικότητας των νόμων, χωρίς όμως εμπλοκή στη σύνθεση των κυβερνητικών οργάνων.[60]

Πέρα από τις εξουσίες του Προέδρου, με δεδομένη τη μορφή του πολιτεύματος ως Προεδρευόμενης Δημοκρατίας, χαρακτηριστικά κεντρικά σημεία μιας τέτοιας αναθεώρησης θα μπορούσαν να είναι οι διατάξεις που αφορούν στα εξής ζητήματα σε μια πρώτη συστηματοποίηση:

---

[57] Διαμαντόπουλος Θ., Ομιλία "Ρεαλιστικές Μεταρρυθμίσεις στο Πολιτικό Σύστημα και τη Δημόσια Διοίκηση", Εκδήλωση Κέντρου Αριστείας Jean Monnet στην Αντιπροσωπεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Αθήνα.

[58] Διαμαντόπουλος Θ., Ομιλία "Ρεαλιστικές Μεταρρυθμίσεις στο Πολιτικό Σύστημα και τη Δημόσια Διοίκηση", ομιλία στο Κέντρο Αριστείας Jean Monnet / Αντιπροσωπεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Αθήνα.

[59] Την άποψη υποστήριξε και ο καθηγητής Γιάννης Δρόσος στην Ημερίδα του Κέντρου Αριστείας jean Monnet «*Η έξοδος από την κρίση: Εφαρμόσιμες εναλλακτικές προτάσεις*», 23-24 Μαΐου 2013.

[60] Βλ. παρέμβασή του στην Ημερίδα του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet «*Η έξοδος από την κρίση…*», ό.π.

- Ζητήματα κόστους, διαφθοράς και διαφάνειας του πολιτικού συστήματος όπως η μείωση του αριθμού των βουλευτών, [61] η ασυλία βουλευτών (άρθρο 61 παρ 1), η ευθύνη υπουργών (άρθρο 86), και ειδικά τις ρυθμίσεις για την παραγραφή αδικημάτων και την αρμοδιότητα για την άδεια παραπομπής που σήμερα ανήκει στη Βουλή), το ασυμβίβαστο της θέσης υπουργού με τη βουλευτική ιδιότητα (άρθρο 81 παρ 2).

- Το Εκλογικό σύστημα. Κυριότερος γνώμονας για το εκλογικό σύστημα για μια χώρα όπως η Ελλάδα πρέπει να είναι η διασφάλιση της αναγκαίας για τη λειτουργία του κράτους και της οικονομίας αποτελεσματικότητας. Η θέσπιση της απλής αναλογικής αναμένεται να αποδομήσει καταλυτικά οποιαδήποτε προσπάθεια για ένα αποτελεσματικότερο κράτος.

  Παρά το γεγονός ότι οι επιπτώσεις των εκλογικών συστημάτων εξαρτώνται και από άλλα χαρακτηριστικά του πολιτειακού καθεστώτος όπως είναι οι διαφορετικοί τύποι θεσμικών ισορροπιών ανάμεσα σε εκτελεστική και νομοθετική εξουσία, σε υπουργικό συμβούλιο, επιτροπές της Βουλής, μπορούμε πάντως να δεχθούμε ότι σε σταθερές δημοκρατίες η απλή αναλογική διευκολύνει τον σχηματισμό, τη διάχυση και επιρροή των πάσης φύσης αναδιανεμητικών συμμαχιών, που πιέζουν είτε για υψηλότερες δαπάνες, είτε για άλλες εύνοιες και καταλήγουν σε περισσότερο κράτος και πιο δαιδαλώδη γραφειοκρατία.[62.]

- Άρση προνομίων και θέσπιση ελέγχου των οικονομικών των αξιωματούχων όπως λ.χ. η άρση των νομοθετικών διατάξεων σχετικά με την προστασία προσωπικών στοιχείων και χρηματιστηριακού απορρήτου για το σύνολο των αξιωματούχων,[63] η θέσπιση αυστηρότερου και αποτελεσματικότερου ελέγχου του «πόθεν έσχες» των εκπροσώπων του κοινοβουλίου[64] και άλλων λειτουργών η πρόβλεψη και διοικητική εξασφάλιση της ποινικής δίωξης και της δήμευσης περιουσιών όσων προσώπων τα περιουσιακά στοιχεία δεν ανταποκρίνονται στα

---

[61] Pappas T., «Facing the Greek crisis: It's the politics, stupid», Open Democracy, Κοινωνική Συμφωνία «Αναδιάταξη πολιτικού συστήματος και διακυβέρνησης», ό.π., Δημιουργία Ξανά, «Εκλογές – Κυβέρνηση», Προγραμματικές θέσεις κόμματος, 1η Ιουνίου 2012 και Οικολόγοι Πράσινοι, «Να ξαναβρούμε το νόημα της δημοκρατίας», 21η Σεπτεμβρίου 2011, Προγραμματικές θέσεις κόμματος. Ο Γιάννης Δρόσος και άλλοι διαφωνούν με την πρόταση για μείωση του αριθμού των βουλευτών, θεωρώντας σημαντικότερες άλλες τροποποιήσεις π.χ. ενίσχυση των αρμοδιοτήτων του Προέδρου της Δημοκρατίας, τη συνταγματική κατοχύρωση ενός πάγιου εκλογικού συστήματος, της διαφάνειας στα ΜΜΕ κλπ. Βλ. ομιλία του στην Ημερίδα του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet «*Η έξοδος από την κρίση…», ό.π.*

[62] Τα εκλογικά συστήματα επηρεάζουν πιθανόν και τη δομή των κρατικών δαπανών, αν π.χ. οι δαπάνες δίνουν προτεραιότητα σε κοινωνικές ομάδες (μέσω εισοδηματικών μεταβιβάσεων) ή σε περιφέρειες δίνοντας μεγαλύτερη σημασία στο γεωγραφικό κριτήριο. Βλ. σχετικά Milesi-Ferreti Gian Maria, Perotti, Roberto and Rostagno, Massimo *Electoral systems and public spending*, IMF Working Paper o1/22, February 2001.

[63] Κοινωνική Συμφωνία *«Αναδιάταξη πολιτικού συστήματος και διακυβέρνησης»*, ό.π.

[64] Δημοκρατική Αριστερά, «*Η κρίση του πολιτικού συστήματος*», Θέσεις 1ου Συνεδρίου, 2η Απριλίου 2011, διαθέσιμο στο http://www.dimokratikiaristera.gr/ images/stories/komma/ theseis1odhmar.pdf

νόμιμα εισοδήματά τους,[65] η υπαγωγή στη δικαιοσύνη του συνόλου των υποθέσεων που αφορούν ασυλία και σκάνδαλα καθ' όλη τη διάρκεια της μεταπολιτευτικής περιόδου, η μη παραγραφή των υποθέσεων που άπτονται στις ευθύνες του πολιτικού προσωπικού[66] κ.α.

Σε όλα ή τα περισσότερα από τα παραπάνω θέματα είναι ασφαλώς εύκολη η θεωρητική επίλυσή τους αλλά απείρως δυσκολότερη η πρακτική υιοθέτηση και εφαρμογή τους. Με διάφορα επιχειρήματα (ή προσχήματα) για μεγαλύτερη δημοκρατικότητα, ευρύτερη συμμετοχή των πολιτών στα κοινά κλπ είναι βέβαιο ότι οι πολιτικές πλειοψηφίες των περιόδων που διανύουμε θα αντισταθούν στην επιχειρούμενη μείωση του ρόλου τους, αλλά ελπίζεται ότι η οικονομική κρίση και η απαξίωση του πολιτικού συστήματος θα λειτουργήσουν ως καταλύτες για την ανανέωσή του.

2.10 Δημόσια Διοίκηση. Ο Μεγάλος «ασθενής»

Η Δημόσια Διοίκηση σε ένα σύγχρονο δημοκρατικό κράτος που επιδιώκει τη βιώσιμη ανάπτυξη πρέπει να έχει τα εξής χαρακτηριστικά:[67] α. **αποτελεσματικότητα**, δηλαδή την ικανότητα να επιτυγχάνει τους στόχους της, όπως αυτοί τίθενται από την εκλεγμένη πολιτική ηγεσία της χώρας, β. **αποδοτικότητα και οικονομικότητα**, με την έννοια της επίτευξης του μέγιστου δυνατού αποτελέσματος με την ανάλωση των, κατά το δυνατόν, λιγότερων οικονομικών πόρων, γ. **νομιμότητα**, δηλαδή τήρηση των κανόνων δικαίου στο πλαίσιο του αυτονόητου Κράτους Δικαίου, δ. **νομιμοποίηση** της δράσης της έναντι των πολιτών, κάτι που σημαίνει ανταπόκριση της δράσης της στις θεμιτές προσδοκίες των πολιτών και δυνατότητα των τελευταίων να εκφράζουν την άποψή τους για τη λειτουργία της δημόσιας διοίκησης και των λειτουργών της και ε. **λογοδοσία**, δηλαδή δημόσιο απολογισμό σε τακτά χρονικά διαστήματα για το έργο που παράγεται, τα προβλήματα που παρατηρούνται και τον προγραμματισμό για το μέλλον.

Λαμβάνοντας ως κριτήριο αυτά τα χαρακτηριστικά, η ελληνική Δημόσια Διοίκηση (ΔΔ) δεν μπορεί παρά να αξιολογηθεί αρνητικά. Αναμφίβολα, η ΔΔ αποτελεί τον "μεγάλο ασθενή" του

---

65 Κυβέρνηση Συνεργασίας (ΠΑΣΟΚ-ΝΔ-ΔΗΜΑΡ), «*Το σχέδιο πλεύσης της κυβέρνησης Εθνικής Ευθύνης*», 22η Ιουνίου 2012, διαθέσιμο στο http:// www.ethnos.gr/article.asp?catid=22767 &subid=2&pubid=63673348

66 UDemand, «*Μία σημαντική προσωπικότητα, ο Γ. Κοντογιώργης, προτείνει άμεσες αλλαγές*», 24 Οκτωβρίου 2011, διαθέσιμο στο http://udemand.wordpress.com/2011/10/24/μία-σημαντική-προσωπικότητα-ο-γ-κοντο/

67 Ενδεικτικά Minogue, M., Polidano, C. & Hulme, D. (1998), Beyond the New Public Management. Changing Ideas and Prac-tices in Governance, Cheltenham and Northampton: Edward Elgar.

ελληνικού συστήματος διακυβέρνησης. Υποστηρίζεται[68] ότι η ελληνική ιδιαιτερότητα του δημόσιου τομέα δεν έγκειται στο μέγεθος του και τη δημόσια δαπάνη για μισθούς και τα λειτουργικά έξοδα, αλλά στη χαμηλή αποδοτικότητα και στην παροχή λίγων και χαμηλής ποιότητας υπηρεσιών στους πολίτες και τις επιχειρήσεις. Η διοίκηση δεν φαίνεται ότι μπορεί να κάνει το «ποιοτικό άλμα» καθώς παρά τις μεταρρυθμίσεις, ο εκσυγχρονισμός δεν έρχεται.[69] Έχει δημιουργηθεί ένα σύστημα συμφερόντων και λησμονήθηκε ο κύριος ρόλος της δημόσιας διοίκησης, αυτός της εξυπηρέτησης του πολίτη. Έχει γίνει ένας μηχανισμός εσωστρεφής, που λειτουργεί για δικούς του λόγους.

Η ΔΔ με τις χαρακτηριστικές της δομές, συμπεριφορές και πολιτικές διαπλοκές, ήταν μέρος του συστήματος που μας οδήγησε στην κρίση: καθώς ανέβαζε το κόστος των αναγκαίων υπηρεσιών, χειροτέρευε την ποιότητά τους. Όλες οι επίσημες εκθέσεις και έρευνες υποδείκνυαν παθογένειες όπως υπηρεσίες που δεν έχουν συγκεκριμένο έργο, πειθαρχικές διαδικασίες που προστατεύουν επίορκους, κομματική διαχείριση του προσωπικού που διόγκωνε τις γραφειοκρατικές δομές, έλλειψη διαδικασιών και κανόνων λογοδοσίας, φαινόμενα free-rider (τζαμπατζήδων) κ.α.[70]

Η μεταρρύθμιση της ΔΔ αποτελεί αίτημα δεκαετιών, χωρίς την οποία είναι ανέφικτη η οικονομική ανάπτυξη καθώς ο εκσυγχρονισμός της αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για κάθε προσπάθεια υπέρβασης της οικονομικής κρίσης και δρομολόγησης μιας βιώσιμης αναπτυξιακής πορείας της χώρας.

Στη διάρκεια της επταετίας, από την εκκίνηση της κρίσης, ελήφθησαν μέτρα προς την κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού της Δημόσιας Διοίκησης τα οποία, με βάση τα κριτήρια της ορθής διοικητικής πρακτικής και επιστήμης, αξιολογούνται θετικά. Με αφετηρία τον ν.4369/2016 (ΦΕΚ 33Α'/27.02.2016) με τίτλο «Εθνικό Μητρώο Επιτελικών Στελεχών Δημόσιας Διοίκησης, βαθμολογική διάρθρωση θέσεων, συστήματα αξιολόγησης, προαγωγών και επιλογής προϊσταμένων (διαφάνεια – αξιοκρατία και αποτελεσματικότητα της Δημόσιας Διοίκησης) και άλλες διατάξεις», του οποίου η συζήτηση και ψήφιση ολοκληρώθηκε το Φεβρουάριο του 2016,

---

[68] Μανιτάκης Αντ. Ομιλία στο συνέδριο του «Economist» - 16η Συζήτηση Στρογγυλής Τραπέζης με την Ελληνική Κυβέρνηση (Transforming uncertainty into stability, wisdom and growth), 3.7.2012. Βλ. και Βαγιανός Δ., Ν. Βέττας, Κ. Μεγήρ, «Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα: Μεταρρυθμίσεις και ευκαιρίες σε μία κρίσιμη συγκυρία», *Καθημερινή*, 5 Αυγούστου 2010.

[69] Καλλιόπη Σπανού, εισήγηση στο Συνέδριο του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, «Η Έξοδος από την κρίση…», ό.π.

[70] Για τα σημερινά προβλήματα της ΔΔ και τις προσπάθειες που είχαν γίνει στο παρελθόν για την επίλυσή τους βλ. ανάμεσα σε πολλά άλλα την ακόλουθη έκθεση του ΟΟΣΑ: Varley, Caroline and Lahidji, Reza Greece: review of the Central Administration, Dec. 2011 στην ιστοσελίδα http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/greece-review-of-the-central-administration_9789264102880-en

διαπιστώνονται τα παρακάτω.[71]

Αποτιμώνται θετικά (+):

- Η μακρά περίοδος διαβούλευσης πριν την κατάθεση του σχετικού νομοσχεδίου στη Βουλή, διαβούλευση στην οποία έλαβαν μέρος πολλοί μεμονωμένοι πολίτες, αλλά και οργανωμένοι θεσμικοί φορείς, όπως οι κοινωνικοί εταίροι, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή της Ελλάδος, οι εκπρόσωποι των δημοσίων υπαλλήλων.

- Η κοινοβουλευτική συζήτηση και η επεξεργασία του νομοσχεδίου καθώς τηρήθηκαν, πράγμα σπάνιο τα τελευταία χρόνια, οι τακτικές νομοθετικές διαδικασίες (συνολικής διάρκειας τριών εβδομάδων), ακούστηκαν οι εκατέρωθεν απόψεις, ενώ ελήφθησαν υπ' όψιν αρκετές από τις ενστάσεις της αντιπολίτευσης.

- Η δημιουργία Εθνικού Μητρώου Επιτελικών Στελεχών της Δημόσιας Διοίκησης όπου θα αναδεικνύονται από επιτροπή ειδικής σύνθεσης τα επιλέξιμα στελέχη ανάμεσα στα οποία ο εκάστοτε υπουργός θα μπορεί να ορίσει τα ανώτατα στελέχη του δημοσίου, όπως γενικούς και ειδικούς γραμματείς και διοικητές δημόσιων οργανισμών.

- Η εμπλοκή του ΑΣΕΠ, του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους και της Εθνικής Σχολής Δημόσιας Διοίκησης στη διαδικασία αξιολόγησης και προαγωγής στελεχών,

- Η καθιέρωση έστω και σε περιορισμένο βαθμό της δομημένης συνέντευξης ως στοιχείου για την επιλογή των διευθυντικών στελεχών.

- Η συμφωνία δέσμευσης που υπογράφει ο εκάστοτε τοποθετούμενος επικεφαλής ενός φορέα με τον εποπτεύοντα υπουργό σχετικά με τους στόχους που ο πρώτος καλείται να υλοποιήσει.

Σημειώνεται ότι εκδόθηκε η υπ' αριθμ. ΔΙΔΑΔ/Φ.35.46/2267/οικ.32096/16.12.2016 κοινή απόφαση των Υπουργών Εσωτερικών και Διοικητικής Ανασυγκρότησης «Διεξαγωγή δομημένης συνέντευξης κατά την επιλογή προϊσταμένων» εν όψει και της έναρξης των διαδικασιών για την επιλογή Προϊσταμένων Γενικής Διεύθυνσης, Διεύθυνσης και Τμήματος. Καθιερωμένος εδώ και δεκαετίες στον ιδιωτικό τομέα, ο θεσμός της δομημένης συνέντευξης αξιολογείται ως χρήσιμο και κρίσιμο «εργαλείο» για την επιλογή υποψηφίων σε θέσεις ευθύνης στον δημόσιο τομέα.

[71] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους, Τριμηνιαία Έκθεση Ιανουάριος – Μάρτιος 2016, Απρίλιος 2016.

Είναι προφανές ότι η υλοποίηση αυτής της διαδικασίας θα αποβεί επωφελής για τη ΔΔ υπό την προϋπόθεση ότι κατά την εφαρμογή της θα τηρηθούν απαρέγκλιτα οι αρχές της αντικειμενικότητας, της διαφάνειας και της αξιοκρατίας.

Επιπροσθέτως, ξεκίνησε η διαδικασία προκήρυξης θέσεων Γενικών Διευθυντών και συγκεκριμένα 20 θέσεων Γενικών Διευθυντών Διοικητικού-Οικονομικού διαφόρων Υπουργείων. Η διαδικασία αυτή γίνεται με βάση τις διατάξεις του ν. 4369/2016 (ΦΕΚ 33Α'/27.02.2016), που προβλέπουν ένα συνδυασμό μοριοδότησης με βάση συγκεκριμένα κριτήρια και δομημένες συνεντεύξεις.

Επίσης, στο πλαίσιο υλοποίησης των όρων και των προϋποθέσεων για την αξιολόγηση των υπαλλήλων του Δημοσίου (όπως προβλέπονται στον ν. 4369/2016), εκδόθηκε η υπ' αριθμ. ΔΙΔΑΔ/Φ.32.14/750/οικ.30360/22.12.2016 απόφαση της Υπουργού Διοικητικής Ανασυγκρότησης σχετικά με τη μορφή και το περιεχόμενο των εντύπων έκθεσης αξιολόγησης των δημοσίων υπαλλήλων. Ωστόσο, κρίνεται αναγκαίο να αρχίσει η υλοποίηση των προβλεπόμενων διαδικασιών αξιολόγησης των δημοσίων υπαλλήλων οι οποίες, σύμφωνα με το ΓΠΚΒ, θα πρέπει να είναι ουσιαστικές και όχι τυπικές. Απαραίτητο φυσικά συστατικό στοιχείο της διαδικασίας αξιολόγησης αποτελεί και η υλοποίηση των αρχών της «Διοίκησης μέσω Στόχων» ώστε να είναι δυνατή η πραγματική αξιολόγηση των υπαλλήλων και των διοικητικών μονάδων.

Αποτιμώνται αρνητικά (-):

- Η νομοτεχνική «βελτίωση» της τελευταίας στιγμής, όπου εξαιρέθηκαν οι παραδοσιακοί γενικοί και ειδικοί γραμματείς και υπήχθησαν σε αυτή μερικές δεκάδες νέες θέσεις υπηρεσιακών γραμματέων. Με την εξέλιξη αυτή, εκτός του ότι αυξήθηκαν ακόμη περισσότερο οι ήδη πολλές θέσεις γραμματέων στην ελληνική ΔΔ, δημιουργήθηκε ο υπαρκτός κίνδυνος της αλληλοεπικάλυψης αρμοδιοτήτων, που θα οξύνει ακόμη περισσότερο τη δαιδαλώδη κατανομή αρμοδιοτήτων στα υπουργεία.

- Η τελική επιλογή του νόμου να μην δεσμευθεί η εκτελεστική εξουσία από το Μητρώο μέχρι το 2018 για τους μη διοικητικούς γραμματείς. Μέχρι τότε, ο στόχος της απεξάρτησης της Δημόσιας Διοίκησης από τις αλλαγές πολιτικών προσώπων θα παραμένει ανέφικτος.

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικά βήματα ψηφιοποίησης σε καίριους τομείς της ΔΔ (βλ. ενδεικτικά τη λειτουργία του taxisnet, το σύστημα ΕΡΓΑΝΗ, Διαύγεια, ΕΣΗΔΗΣ και ΚΗΜΔΗΣ, Κοινοβουλευτική Διαφάνεια, ΓΕΜΗ, ΕΡΜΗΣ κ.λπ.). Εκείνο, όμως, που εξακολουθεί να

απουσιάζει είναι ο συντονισμός των υπηρεσιών που ασχολούνται με την εισαγωγή της ψηφιοποίησης στις διαδικασίες και λειτουργίες του Δημόσιου.

Μια άλλη σημαντική νομοθετική εξέλιξη που διέπει τη λειτουργία της ΔΔ είναι η καθιέρωση νέου ενιαίου μισθολογίου για το Δημόσιο (βλ. ν. 4354 - ΦΕΚ 176 Α' / 16.12.2015) με βασικά χαρακτηριστικά, την α. αποσύνδεση του βαθμού του δημοσίου υπαλλήλου από το ύψος του μισθού του, β. την καθιέρωση μισθολογικών κλιμακίων, που βασίζονται μόνο στα χρόνια προϋπηρεσίας, γ. στο γεγονός ότι σε κάποιες περιπτώσεις επέρχονται μισθολογικές αυξήσεις, που κατανέμονται στην επόμενη τετραετία, ενώ όπου επέρχονται μειώσεις διατηρούνται για μία διετία, ως προσωπική διαφορά, δ. στην αύξηση των επιδομάτων ευθύνης, ε. στην κατάργηση του ειδικού μισθολογίου του επιστημονικού προσωπικού των Ανεξάρτητων Διοικητικών Αρχών. Παρότι η απλοποίηση του νέου μισθολογίου ως προς το παλαιό αξιολογείται θετικά, επισημαίνεται ότι απουσιάζει η διαφοροποίηση της αμοιβής ανάλογα με την αποδοτικότητα, κάτι που θα συνέβαλε στην καλύτερη λειτουργία της Δημόσιας Διοίκησης.

Σημαντική, επίσης, εξέλιξη, που αποτελεί και μνημονιακή υποχρέωση, είναι η σύσταση νομοπαρασκευαστικής επιτροπής (υπ' αριθμ. ΔΙΔΚ/Φ.38/4/28439/4.11.2016 υπουργική απόφαση) με αντικείμενο τη θέσπιση βασικών κανόνων οργάνωσης και λειτουργίας των Ανεξάρτητων Αρχών, που θα ενισχύουν την ανεξαρτησία τους και θα προβλέπουν ένα πλαίσιο για την αποτελεσματικότερη λειτουργία τους.

Δύο άλλα ζητήματα που αναδείχθηκαν στο πλαίσιο των μεταρρυθμίσεων στη ΔΔ αφορά α) στην «κινητικότητα» των δημοσίων υπαλλήλων και β) στο σχέδιο δράσης για την «Ανοικτή Διακυβέρνηση».

Πράγματι, το τελευταίο τρίμηνο του 2016, η σημαντικότερη εξέλιξη σε νομοθετικό επίπεδο στον τομέα της Δημόσιας Διοίκησης ήταν η ψήφιση του ν. 4440/2016 «Ενιαίο Σύστημα Κινητικότητας στη ΔΔ και την Τοπική Αυτοδιοίκηση, υποχρεώσεις των προσώπων που διορίζονται στις θέσεις των άρθρων 6 και 8 του ν. 4369/2016, ασυμβίβαστα και πρόληψη των περιπτώσεων σύγκρουσης συμφερόντων και λοιπές διατάξεις» (ΦΕΚ 224 Α'/02.12.2016). Μάλιστα, εκδόθηκε η υπ' αριθμ. ΔΙ-ΔΑΔ/Φ.49Κ/5/οικ.32342/19.12.2016 εγκύκλιος για την εφαρμογή του νόμου.

Αξιολογείται θετικά ο μηχανισμός περιοδικής συλλογής, ταξινόμησης και αξιολόγησης των αναγκών του δημοσίου για προσωπικό και στη συνέχεια η δημοσιοποίηση των κενών θέσεων για εκδήλωση ενδιαφέροντος από πλευράς των υπαλλήλων. Επίσης, θετικά κρίνεται ότι η διαδικασία αυτή θα διεξάγεται υπό το συντονισμό επιτροπής, την προεδρία της οποίας θα έχει εκπρόσωπος του ΑΣΕΠ και στην οποία θα μετέχουν εκπρόσωποι του ΝΣΚ, του ΕΚΔΔ κ.λπ.

Παρά τα βήματα που έγιναν τα τελευταία χρόνια στα θέματα της νομιμότητας (ΑΣΕΠ, Διαύγεια, δημιουργία μηχανισμών ελέγχου) και της οικονομικότητας (περιορισμός δαπανών, Ψηφιοποιήσεις, Ανοικτή Διακυβέρνηση, Κινητικότητα κ.α.), εξακολουθούν να υπάρχουν δομικές και λειτουργικές "παθογένειες" και καθυστερήσεις στις μεταρρυθμίσεις. Όλα αυτά είναι απόρροια του γεγονότος[72] ότι η ΔΔ στη χώρα μας αποτελεί μία από τις χαρακτηριστικές εκείνες περιπτώσεις που διαμορφώθηκαν διαχρονικά, από ετερόκλητα στοιχεία, που ανταποκρίνονται στους εκάστοτε πολιτικούς σχηματισμούς και τις πάγιες ανάγκες του πελατειακού συστήματος.

Η ολοκλήρωση της διοικητικής μεταρρύθμισης είναι ένα από τα μεγάλα στοιχήματα που μάλιστα πρέπει να κερδηθούν σε ομολογουμένως ιδιαίτερα δυσμενείς συνθήκες και μάλιστα όταν στις διοικητικές δομές, ακόμα και σήμερα, επτά χρόνια μετά την κρίση, υπάρχουν οι υποστηρικτές του status quo που τείνουν να αναπαράγονται. Ξεχωρίζουμε τις εξής δέσμες προτάσεων:

Πρώτον, απεμπλοκή της δημόσιας διοίκησης από την πολιτική η οποία θα επιτευχθεί α) μέσω μιας ευρύτερης αναθεώρησης του πολιτικού μας συστήματος, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται μεγαλύτερη διάρκεια των κυβερνήσεων και σταθερότητα, ώστε, κάποια στιγμή να σταματήσει να κυριαρχεί το «βραχυπρόθεσμο και το ατομικό» και να επικρατήσει το «μακροπρόθεσμο και το συνολικό»[73] και (β) μέσω της ανάδειξης ανεξάρτητης ηγεσίας στη ΔΔ.

Δεύτερον, κεντρικό στρατηγικό σχεδιασμό, προγραμματισμό και παρακολούθηση όλου του συστήματος της δημόσιας διοίκησης.[74] Σε θεσμικό επίπεδο, θα μπορούσε να μετακινηθεί η Γενική Γραμματεία Ευρωπαϊκών Υποθέσεων από το Υπουργείο Εξωτερικών (με αναβάθμιση αρμοδιοτήτων και στελεχών) στο ανώτατο εκτελεστικό όργανο, δηλαδή στο Γραφείο του Πρωθυπουργού.[75]

Επιπροσθέτως, κρίνεται απαραίτητη μία σταθερή και μόνιμη διυπουργική συντονιστική δομή για τη βελτίωση και επιτάχυνση συντονισμού μεταξύ των Υπουργείων και την επίλυση

---

[72] Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους, Τριμηνιαία Έκθεση, Ιανουάριος – Μάρτιος 2016. σ.13, Απρίλιος 2016

[73] Ομιλία Αθ. Διαμαντόπουλου στη διάρκεια ειδικής εκδήλωσης που πραγματοποιήθηκε από το Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet του Πανεπιστημίου Αθηνών, 27.11.12.

[74] Βλ. ενδεικτικά Ευρωπαϊκή Επιτροπή – Ομάδα δράσης για την Ελλάδα (Task Force) *Τριμηνιαία έκθεση*, Δεκέμβριος 2012.

[75] Y. Valinakis, 2012, "Greece's European Policy Making", LSE, GreeSE Paper no 63.

διυπουργικών προβλημάτων.[76]

Τρίτον, πρέπει να διαμορφωθεί μια ολοκληρωμένη στρατηγική διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού στο δημόσιο τομέα. Προς τον σκοπό αυτό θα πρέπει να μεταφερθούν όλες οι αρμοδιότητες που σχετίζονται με την ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου της διοίκησης σε έναν φορέα,[77] ώστε να διασφαλίζεται η αξιοκρατία και να αποτρέπονται πολιτικές παρεμβάσεις στην επιλογή και τη δημοσιοϋπαλληλική εξέλιξη, [78]σε συνδυασμό με την ατομική αξιολόγηση και τη θέσπιση κινήτρων παραγωγικότητας[79] και κινητικότητας.[80] Ειδικότερα, στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται και ο επανασχεδιασμός των συστημάτων εκπαίδευσης των υπαλλήλων ανάλογα με τις ανάγκες του φορέα και του κάθε υπαλλήλου χωριστά και στη συνέχεια, αξιολόγηση του υπαλλήλου σε συνδυασμό με το περίγραμμα θέσης και εν τέλει με την αξιολόγηση του φορέα στον οποίο υπηρετεί.

Είναι ακόμη επιτακτική η ανάγκη δημιουργίας δομών σε κάθε υπουργείο για την αποτελεσματική παρακολούθηση των διοικητικών διαδικασιών[81] με στόχο την εφαρμογή κοινών κανόνων και εναρμονισμένων διαδικασιών, διευκολύνοντας τη διαφάνεια, τον έλεγχο και τη λογοδοσία. Σε επίπεδο βελτίωσης διαδικασιών, προτείνεται ο επαναπροσδιορισμός του αντικειμένου και των εργαλείων παροχής υποστηρικτικών υπηρεσιών και πιο συγκεκριμένα «η κατηγοριοποίηση των υποστηρικτικών διαδικασιών σε πέντε βασικές κατηγορίες υπηρεσιών: οικονομικού ελέγχου – διαχείρισης, προσωπικού - κατάρτισης - μισθοδοσίας, προμηθειών και πληροφορικής» και παροχή τους από ενιαίες κοινές διευθύνσεις σε Υπουργικό ή περιφερειακό επίπεδο.[82]

Τέλος, πρέπει να ολοκληρωθεί η ηλεκτρονική διακυβέρνηση: Μέσω των υπηρεσιών

---

[76] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ομάδα Δράσης για την Ελλάδα, *Δεύτερη Τριμηνιαία Έκθεση*, Μάρτιος 2012, σ. 20-21. Βλ. και *Ελλάδα, Μνημόνιο Συνεννόησης στις συγκεκριμένες Προϋποθέσεις Οικονομικής Πολιτικής*, Φεβρουάριος 2012, σημείο 2.6.

[77] Στο ίδιο, σ. 58-62.

[78] Δημοκρατική Αριστερά, «*Για τη Διέξοδο από την Κρίση. Οι Προτάσεις της Δημοκρατικής Αριστεράς*», Απόφαση της Εκτελεστικής Επιτροπής της ΔΗΜΑΡ 31/05/11, διαθέσιμο στο http://www.dimokratikiaristera.gr/oi-theseis-mas/oikonomia

[79] Alliance of Liberals and Democrats for Europe, *Greece 2020 – The Way out of the Crisis*, διαθέσιμο στο www.alde.eu/uploads/media/ALDEGR2020.doc

[80] OECD, *Greece: Review of the Central Administration*, όπως αλλού, σ. 19 και Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Δεύτερη Τριμηνιαία Έκθεση,* όπως αλλού, σ. 21.

[81] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Ανάπτυξη για την Ελλάδα*, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, την Επιτροπή Περιφερειών, και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, Βρυξέλλες 18.4.2012, COM(2012) 183 τελικό, σ. 47, διαθέσιμο στο http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2012:0183:FIN:EL:PDF

[82] Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, *Λευκή Βίβλος για τη Διακυβέρνηση»*, όπως αλλού, σ. 27.

ηλεκτρονικής διακυβέρνησης επιτυγχάνεται η απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών, η ελαχιστοποίηση των διοικητικών επιβαρύνσεων, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των πληροφοριακών συστημάτων του δημόσιου τομέα και εν τέλει η εξοικονόμηση πόρων.[83] Στο πλαίσιο αυτό, προτείνεται και η δημιουργία ψηφιακού ΚΕΠ.[84]

Η μεταρρύθμιση ή αναδιάρθρωση της ΔΔ αποτελεί έργο τιτάνιο στο πλαίσιο του οποίου υλοποιούνται ή δρομολογούνται μέτρα και ενέργειες από τους αρμόδιους φορείς. Ωστόσο, ενώ είναι γενικά παραδεκτό πως η έξωθεν πίεση εν μέρει λειτουργεί, επί της ουσίας δεν αρκεί. Για να είναι βιώσιμη η όποια προσπάθεια μεταρρύθμισης, πρέπει να βρει ρίζες στην Ελληνική κοινωνία και στο Ελληνικό πολιτικό σύστημα.

2.11 Τομείς προτεραιότητας ενός εθνικού αναπτυξιακού σχεδίου

Έστω ότι δημιουργούνται οι γενικότερες προϋποθέσεις για ανάπτυξη, όπως η εφαρμογή ενός σταθερού φορολογικού συστήματος ή η αποκατάσταση του κράτους δικαίου. Έστω ότι εστιάζουμε κυρίως σε «μακροοικονομικές» πτυχές της ανάπτυξης, ακόμα και αν σε αυτές προστεθούν και «μικροοικονομικές» πτυχές που εξαρτώνται από το κράτος, όπως οι διοικητικές υποδομές, ή από τις ίδιες τις επιχειρήσεις, όπως η στρατηγική τους[85]. Μπορούμε τότε να θεωρήσουμε ότι εκτελέσαμε το καλύτερο «σχέδιο» για «επανεκκίνηση» της οικονομίας; Όλες αυτές οι ενέργειες θα αποτελέσουν σημαντική «ώθηση» για την ανάπτυξη.

Όμως, παράλληλα, θα πρέπει να εφαρμοστεί και ένα μακροχρόνιο σχέδιο για την δομή της ελληνικής οικονομίας, όπου θα φροντίζει να διατηρούνται αυτές οι προϋποθέσεις, αλλά και να προσανατολίζει το κράτος και την επιχειρηματικότητα[86]. Σε αυτό το σχέδιο, σημαντικό ρόλο θα έχει το ίδιο το κράτος[87], όπου καλείται να στηριχτεί στα πλεονεκτήματα της χώρας, να τα προωθήσει και να τα καθιερώσει στην εξωτερική ζήτηση. Με αυτή την εξωστρέφεια, η ανάπτυξη δεν θα εξαρτάται σε τόσο μεγάλο βαθμό από την εσωτερική ζήτηση. Χαρακτηριστικό είναι ότι, σύμφωνα με τις πρώτες εκτιμήσεις για το 2016, οι εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών μειώθηκαν

---

[83] Υπουργείο Οικονομικών, *«Επικαιροποιημένο Ελληνικό Πρόγραμμα Σταθερότητας και Ανάπτυξης»,* όπως αλλού, σ. 58.

[84] Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα, *«Δημόσια διοίκηση με στόχους και αποτελέσματα για τους πολίτες»*, όπως αλλού, σε συνδυασμό με Πανελλήνιο Σοσιαλιστικό Κίνημα, *«Η νέα μορφή του κράτους»*, όπως αλλού.

[85] Τα παραπάνω παραπέμπουν στην συζήτηση για την αναταγωνιστικότητα που υπενθύμισε ο Ιωσήφ Χασσίδ στην Ημερίδα του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet, ό.π.

[86] Αυτό αναγνωρίζεται τόσο από την κυβέρνηση, όσο και από την αξιωματική αντιπολίτευση. Βλ. δηλώσεις του κ. Ι. Στουρνάρα στην εφημερίδα *τα Νέα* 22.6.2012.

[87] Το σημείο αυτό τονίζεται ιδιαίτερα και από τον Γιάννη Δραγασάκη. Βλ. ομιλία του στην Ημερίδα του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet, «Η έξοδος από την κρίση: Εφαρμόσιμες εναλλακτικές προτάσεις», Αθήνα 23.5.2013.

2%[88]. Το αμέσως επόμενο ερώτημα είναι ποιά είναι τα πλεονεκτήματα-κλάδοι που πρέπει να ενισχύσει το κράτος και να τα προωθήσει στην εξωτερική ζήτηση;

Σύμφωνα με την έκθεση McKinsey and Company[89], **ο τουρισμός, η ενέργεια, η μεταποίηση, η γεωργία και το εμπόριο είναι οι τομείς με δυνατότητα ανάπτυξης,** ενώ αναφέρεται και σε άλλους κλάδους ως «ανερχόμενα αστέρια»[90]. Αναζήτηση κλάδων με αναπτυξιακές δυνατότητες μπορούν να αναζητηθούν και με βάση της εξαγωγικές επιδόσεις της ελληνικής οικονομίας τα τελευταία χρόνια που αποδεικνύουν την διατήρηση του ενδιαφέροντος των ξένων επενδυτών, όπως η Cosco και η Hewlett-Packard, σε αυτούς τους κλάδους.

Γενικά, όμως, η ελληνική οικονομία βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα ανταγωνιστικότητας, κάτι που η έρευνα γνώμης της Deloitte σε διευθύνοντες συμβούλους της βιομηχανίας[91], ανέδειξε ότι οφείλεται κυρίως στην εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού, τις επενδύσεις σε έρευνα και τεχνολογία, το φορολογικό σύστημα, το κόστος εργασίας και τις δικτυώσεις.

Παρόλα αυτά, η κυβέρνηση μπορεί ακόμα να επηρεάσει θετικά την οικονομία, καθώς διαθέτει ισχυρά εργαλεία, όπως τον αναπτυξιακό νόμο, (που έχει όμως σε μεγάλο βαθμό αδρανοποιηθεί) το ΕΣΠΑ 2014-2020, τις δυνατότητες προσφυγής στην ΕΤΕπ, ΕΤΕΑΝ[92], τις διεθνείς συμφωνίες με άλλα κράτη, την εφαρμογή της μεθόδου ΣΔΙΤ.

Χαρακτηριστικό των χαμηλών επιπέδων ανταγωνιστικότητας είναι η σύγκρισή μας με άλλες μεσογειακές και βαλκανικές χώρες ως προς την εξωστρέφειά μας[93].

Η παρούσα έρευνα επέλεξε να εστιάσει σε τρεις τομείς προτεραιότητας που κατά την άποψη της κεντρικής ερευνητικής ομάδας πληρούν τα εχέγγυα, περισσότερα από άλλους, για την ταχύτερη έξοδο της Ελλάδας από την κρίση, αν βέβαια ληφθούν υπόψη οι πραγματικότητες της χώρας όχι θεωρητικοί συλλογισμοί.

---

[88] Βλ. ιστοσελίδα https://www.*tanea.gr*, Δημοσίευση στις 8.3.2017.

[89] McKinsey and Company, Athens Office, *Greece 10 years ahead*, Athens, 2011. Κλαδικές μελέτες έχουν επίσης γίνει στο ΚΕΠΕ και στο ΙΟΒΕ. Ενδιαφέρον έχουν κατ' αρχάς και οι υποδείξεις του ΙΝΕ/ΓΣΕΕ για την οργάνωση της σχετικής προσπάθειας γύρω από την έννοια των «συστάδων» (clusters). Βλ. ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ/ ΓΣΕΕ «Αναδιανομή εισοδήματος και ανάπτυξη για την έξοδο από την κρίση της ελληνικής οικονομίας», στη μηνιαία έκδοση ΙΝΕ/ΓΣΕΕ *Ενημέρωση,* τ. 178, Δεκέμβριος 2010.

[90] Είναι οι εξής: γενόσημα φάρμακα, ιατρικός τουρισμός, ιχθυοκαλλιέργειες, χαρακτηριστικά ελληνικά τρόφιμα, μεταπτυχιακές κλασικές σπουδές, διαχείριση αποβλήτων, περίθαλψη πασχόντων από χρόνιες ασθένειες και ηλικιωμένων, κέντρα αποθήκευσης και διαμετακόμισης.

[91] Βλ. Εφημερίδα *τα Νέα*, 29.1.2013.

[92] Πρόκειται για το Ταμείο για την ενίσχυση τα ων μικρομεσαίων επιχειρήσεων που έχει συσταθεί από την κυβέρνηση σε συνεργασία με την ΕΤΕπ. Το ταμείο έχει προικοδοτηθεί με κεφάλαια 1,4 δις ευρώ. Άρχισε να λειτουργεί ουσιαστικά στα τέλη του 2012. Για το 2013 προβλέπονται ενισχύσεις για επενδύσεις στον τομέα της πληροφορικής, της ενεργειακής αναβάθμισης κατοικιών κ.α.

[93] Boston Consulting Group/Ελληνο-ολλανδικός Εμπορικός και Βιομηχανικός Σύνδεσμος Ελλάς 2020. *Η προσέλκυση των ξένων επενδύσεων στην ελληνική οικονομία. Οι απόψεις των ξένων επενδυτών*, Αθήνα κ.α. 2012.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ.

ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Κατά τα χρόνια της ύφεσης, από το 2009 και έπειτα, ο ελληνικός τουρισμός αποτέλεσε τον μόνο σταθερά αναπτυσσόμενο και δυναμικό κλάδο κατορθώνοντας να επιδείξει σημαντική βελτίωση μεγεθών στηρίζοντας έτσι την χειμαζόμενη ελληνική οικονομία. Στην δύσκολη αυτή περίοδο, ο τουρισμός ήταν και είναι, η βασική ατμομηχανή για την έξοδο της χώρας από την κρίση αφού κατάφερε να σημειώσει αύξηση 45%, όταν όλοι οι άλλοι τομείς της οικονομίας είχαν μείωση πάνω από 25%[94]. Αποτελώντας κεντρικό πυλώνα ανάπτυξης, η συνεισφορά του στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν, στην απασχόληση και στις επενδύσεις είναι σημαντική.

Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας, όπως η πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, η εκτεταμένη ακτογραμμή και το φυσικό περιβάλλον την καθιστούν από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς παγκοσμίως. Ταυτόχρονα, ο τουρισμός μαζί με την ναυτιλία αποτελούν τους πιο εξωστρεφείς τομείς της ελληνικής οικονομίας, με την εισροή ταξιδιωτικού συναλλάγματος να επιδρά θετικά στο ισοζύγιο πληρωμών της χώρας, συμβάλλοντας στη μείωση του ελλείμματος των τρεχουσών συναλλαγών. Σήμερα, η κρίση την οποία διέρχεται η ελληνική οικονομία υποδεικνύει την αναγκαιότητα υιοθέτησης δράσεων στην κατεύθυνση προσαρμογής σε ένα νέο αναπτυξιακό πρότυπο. Αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι το πρότυπο αυτό θα πρέπει να δίνει έμφαση στην ***αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της χώρας*** και στην ***τόνωση της εξωστρέφειας και των επενδύσεων***. Το ενδιαφέρον της αναπτυξιακής προοπτικής της ελληνικής οικονομίας από την πλευρά των πολιτικών και εργαλείων τόνωσης της εξωστρέφειας, στρέφεται εύλογα στις στρατηγικές ανάπτυξης των εξαγωγών προϊόντων και υπηρεσιών, όπως και στον τουρισμό, ο οποίος καλείται να διαδραματίσει περισσότερο ενεργό ρόλο στην οικονομική

[94] http://www.liberal.gr/arthro/67369/apopsi/sunenteuxeis/andreas-andreadis-o-tourismos-mporei-na-bgalei-ti-chora-apo-tin-krisi.html

ανάπτυξη της χώρας, μέσα σε ένα ιδιαίτερα ανταγωνιστικό περιβάλλον από τις χώρες της Μεσογείου, αλλά και από νέους αναδυόμενους προορισμούς. (IOBE, 2012)[95].

Για την επόμενη πενταετία ο ελληνικός τουρισμός, θέτει νέους και σημαντικά υψηλότερους στόχους με βάση τον ανανεωμένο ***Οδικό Χάρτη***, ο οποίος παρουσιάστηκε τον περασμένο Ιούλιο κατά τη διάρκεια του ετήσιου συνεδρίου του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), όπου τονίσθηκε η σημασία του τουρισμού ως μοχλού ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Σύμφωνα με τον ανανεωμένο ***Οδικό Χάρτη***, ο οποίος εκπονήθηκε από την PwC - REMaCO, μέχρι το 2021 οι αφίξεις τουριστών θα φθάσουν στα 35 εκατ. και τα έσοδα στα 20 δισ. ευρώ, ενώ οι άμεσες θέσεις απασχόλησης θα ξεπεράσουν το 1 εκατομμύριο. Ωστόσο, απαραίτητη προϋπόθεση είναι η πραγματοποίηση επενδύσεων 6,5 δισ. ευρώ έως το 2021, τόσο από τον δημόσιο όσο και τον ιδιωτικό τομέα. Το ποσό αυτό αφορά νέες επενδύσεις και όχι ανακαινίσεις ξενοδοχείων και δημοσίων υποδομών, για τις οποίες θα χρειασθεί ανάλογο ποσό. Συνολικά, απαιτούνται επενδύσεις ύψους 3 δισ. ευρώ ετησίως προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι αυτοί. Επιπλέον, θα απαιτηθούν επιπλέον 105.000 νέες κλίνες 5 αστέρων την επόμενη πενταετία, είτε με τη δημιουργία νέων είτε με την αναβάθμιση υπαρχόντων μονάδων. Αν οι στόχοι αυτοί επιτευχθούν, τότε ο τουρισμός θα φθάσει να συνεισφέρει το 2021, άμεσα και έμμεσα, 43 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ της χώρας[96].

3.1 Τουρισμός

3.1.1 Ο τουρισμός ως βασικός πυλώνας της οικονομίας

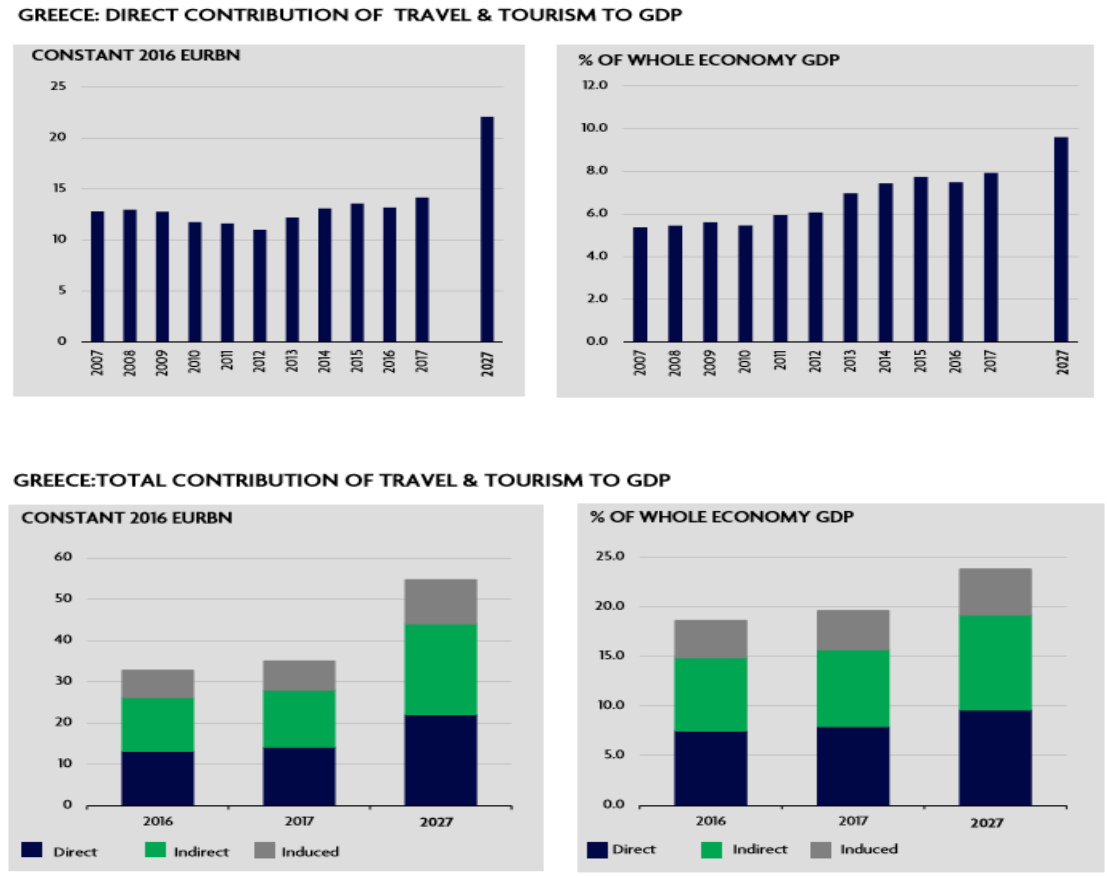
Ο τουρισμός αποτελεί για την ελληνική οικονομία έναν από τους σημαντικότερους πυλώνες ανάπτυξης και εισροής εσόδων. Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία της μελέτης του Παγκόσμιου Συμβουλίου Τουρισμού & Ταξιδιών (WTTC, 2017) για την Ελλάδα[97], η άμεση συνεισφορά του τουρισμού στο ΑΕΠ της Ελλάδας το 2016 άγγιξε τα 13,2 δισ. ευρώ (7,5% του ΑΕΠ). Για το 2017 προβλέπεται να αυξηθεί κατά 7,5%, δηλαδή σε 14,2 δις ευρώ αντανακλώντας κατά κύριο λόγο, την οικονομική δραστηριότητα που δημιουργείται από τα ξενοδοχεία, τα ταξιδιωτικά γραφεία, τις αεροπορικές εταιρίες και άλλες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Σύμφωνα με την μελέτη, η άμεση συνεισφορά του τουρισμού και των ταξιδιών στο ΑΕΠ της χώρας αναμένεται να αυξηθεί

[95] IOBE (2012), Η επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία

[96] http://www.imerisia.gr

[97] WTTC, Greece 2017

κατά 4,5% ετησίως, φθάνοντας τα 22,1 δισ. ευρώ (δηλαδή φθάνοντας το 9,6% του ΑΕΠ) μέχρι το 2027.



Πηγή: WTTC, Travel & Tourism Economic Impact 2017

Οι ταξιδιωτικές εξαγωγές (υπηρεσιών προς επισκέπτες) «δημιούργησαν» 15 δισ. ευρώ, δηλαδή το 28,0% των συνολικών εξαγωγών το 2016. Αυτό προβλέπεται να αυξηθεί κατά 10,0% το 2017 και η χώρα αναμένεται να «καλωσορίσει» 26.066.000 διεθνείς τουριστικές αφίξεις σύμφωνα με την έρευνα.

Μέχρι το 2027 οι διεθνείς τουριστικές αφίξεις προβλέπεται να αγγίξουν το συνολικό 39.920.000, δημιουργώντας δαπάνες ύψους 26,4 δισ. ευρώ, δηλαδή ποσοστό 4,8%.

GREECE	2016 USDbn[1]	2016 % of total	2017 Growth[2]	USDbn[1]	2027 % of total	Growth[3]
Direct contribution to GDP	14.7	7.5	7.5	24.6	9.6	4.5
Total contribution to GDP	36.6	18.6	6.9	61.1	23.8	4.6
Direct contribution to employment[4]	423	11.5	5.9	597	14.0	2.9
Total contribution to employment[4]	860	23.4	6.3	1,273	29.9	3.4
Visitor exports	16.7	28.2	10.0	29.4	32.2	4.8
Domestic spending	10.0	5.1	2.1	13.1	5.1	2.5
Leisure spending	25.0	7.0	7.6	40.6	8.7	4.2
Business spending	1.8	0.5	11.0	4.4	0.9	8.2
Capital investment	3.5	15.7	6.6	6.2	17.3	5.1

[1]2016 constant prices & exchange rates; [2]2017 real growth adjusted for inflation (%); [3]2017-2027 annualised real growth adjusted for inflation (%); [4]000 jobs

Γενικότερα, σύμφωνα με την έκθεση του Παγκόσμιου Συμβουλίου Ταξιδιών και Τουρισμού (WTTC), η γενική συνεισφορά του ελληνικού τουρισμού κατά το 2016 στο ΑΕΠ της χώρας ήταν 18,6%, (32,8 δισ. ευρώ), προσφέροντας 860.500 θέσεις εργασίας εντός συνόρων οι οποίες αντιστοιχούν στο 23,4% της συνολικής απασχόλησης. Για το 2017, η γενική συνεισφορά του τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας αναμένεται να παρουσιάσει αύξηση 6,9% ενώ μέχρι το 2027 προβλέπεται αύξηση 4,6% σε ετήσια βάση, εκτιμώμενη στα 54,7 δισ. ευρώ.)[98].

Η έκθεση προβλέπει ότι μακροπρόθεσμα, η ανάπτυξη του τουρισμού θα συνεχίσει να είναι ισχυρή, (το WTTC εκτιμά ότι το 2027 η τουριστική δραστηριότητα συνολικά θα συνεισφέρει το 23,8% του ΑΕΠ) συνεπώς, η δημιουργία ενός πλαισίου βιώσιμης ανάπτυξης κρίνεται απαραίτητη.

3.1.2 Βασικά οικονομικά στοιχεία

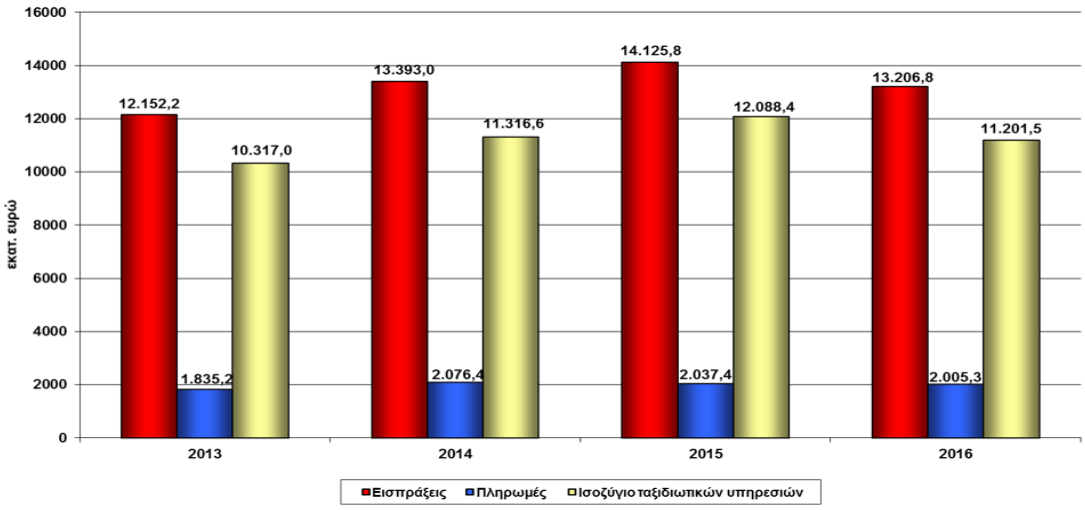
Εισερχόμενος Τουρισμός

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα οριστικά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας (ΤτΕ) για τις επιδόσεις του ελληνικού τουρισμού. Σύμφωνα με το Δελτίο της ΤτΕ, *«Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο πληρωμών 2016»*[99], το πλεόνασμα του ***ταξιδιωτικού ισοζυγίου*** για το 2016, ανήλθε στα 11.202 εκατ. ευρώ, έναντι πλεονάσματος 12.088 εκατ. ευρώ το 2015, σημειώνοντας μείωση κατά 7,3%. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται κυρίως στη μείωση των ταξιδιωτικών εισπράξεων κατά 919 εκατ. ευρώ ή 6,5%, καθώς οι ταξιδιωτικές πληρωμές μειώθηκαν κατά 32 εκατ. ευρώ ή 1,6%. Η

[98] WTTC, Travel and Tourism economic impact 2017, Greece
[99] ΤτΕ, Εξελίξεις στο ταξιδιωτικό Ισοζύγιο πληρωμών, 2017

μείωση των ταξιδιωτικών εισπράξεων το 2016 έναντι του 2015 ήταν αποτέλεσμα κυρίως της μείωσης της μέσης δαπάνης ανά ταξίδι κατά 70 ευρώ ή 13,0% (2016: 471 ευρώ, 2015: 541 ευρώ), καθώς η εισερχόμενη κίνηση μη κατοίκων ταξιδιωτών αυξήθηκε κατά 7,5%. Πιο συγκεκριμένα, πτώση κατά 9,1% παρουσίασε η δαπάνη ανά διανυκτέρευση (2016: 68 ευρώ, 2015: 75 ευρώ), καθώς η μέση διάρκεια παραμονής διαμορφώθηκε στις 6,9 διανυκτερεύσεις, μειωμένη κατά 4,3% σε σύγκριση με το 2015 (2015: 7,2 διανυκτερεύσεις). Ο αριθμός των διανυκτερεύσεων το 2016 παρουσίασε αύξηση κατά 2,9% και διαμορφώθηκε στις 193.419 χιλ. διανυκτερεύσεις (2015: 188.012 χιλ. διανυκτερεύσεις)[100].

Διάγραμμα 1. Ταξιδιωτικό Ισοζύγιο



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

Όσον αφορά τις ***ταξιδιωτικές εισπράξεις*** για το 2016, αυτές διαμορφώθηκαν στα 13.207 εκατ. ευρώ, παρουσιάζοντας έτσι μείωση κατά 6,5% σε σύγκριση με το 2015. Αυτό οφείλεται κυρίως στην πτώση των εισπράξεων από τους κατοίκους των χωρών εκτός της ΕΕ-28 κατά 14,6%, οι οποίες διαμορφώθηκαν στα 3.652 εκατ. ευρώ, αντιπροσωπεύοντας το 27,7% του συνόλου των εισπράξεων, καθώς και στη μείωση των εισπράξεων από τους κατοίκους των χωρών της ΕΕ-28 κατά 3,3%, οι οποίες διαμορφώθηκαν στα 9.097 εκατ. ευρώ. Πιο αναλυτικά, το 2016 οι

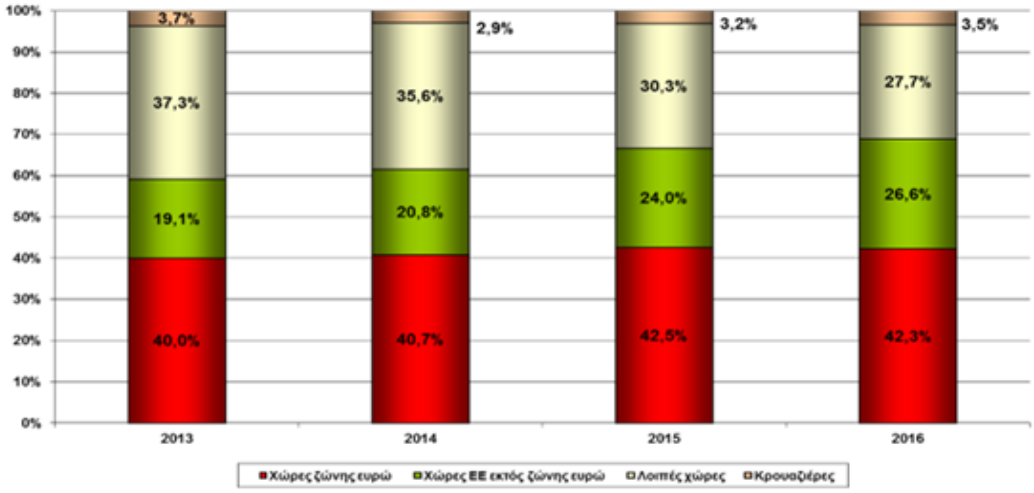
[100] http://www.avgi.gr/article/10951/8175088/auxemeno-83-5-to-pleonasma-sto-taxidiotiko-isozygio

Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, πλεόνασμα εμφάνισε το ταξιδιωτικό ισοζύγιο το πρώτο τρίμηνο του 2017. Την περίοδο Ιανουαρίου - Μαρτίου 2017, το ταξιδιωτικό ισοζύγιο εμφάνισε πλεόνασμα 140 εκατ. ευρώ, αυξημένο κατά 83,5% έναντι πλεονάσματος 76 εκατ. ευρώ την αντίστοιχη περίοδο του 2016. Η εξέλιξη αυτή ήταν αποτέλεσμα της πτώσης των ταξιδιωτικών πληρωμών κατά 90 εκατ. ευρώ ή 19,4%, καθώς οι ταξιδιωτικές εισπράξεις μειώθηκαν κατά 26 εκατ. ευρώ ή 4,8%. Η πτώση των ταξιδιωτικών εισπράξεων οφείλεται στη μείωση της εισερχόμενης ταξιδιωτικής κίνησης κατά 1,8% και της μέσης δαπάνης ανά ταξίδι κατά 3,2%. Οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή ταξιδιωτικών υπηρεσιών αντιστάθμισαν κατά 2,8% το έλλειμμα του ισοζυγίου αγαθών και συνέβαλαν κατά 13,2% στο σύνολο των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες..

εισπράξεις από κατοίκους των χωρών της ζώνης του ευρώ διαμορφώθηκαν στα 5.580 εκατ. ευρώ, παρουσιάζοντας μείωση κατά 7,1% σε σύγκριση με το 2015, ενώ οι εισπράξεις από κατοίκους των χωρών της ΕΕ-28 εκτός της ζώνης του ευρώ διαμορφώθηκαν στα 3.517 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας αύξηση κατά 3,6%.

Εξετάζοντας τις ***σημαντικότερες χώρες προέλευσης ταξιδιωτών***, παρατηρείται ότι οι ***εισπράξεις*** από τη Γερμανία μειώθηκαν κατά 5,2% και διαμορφώθηκαν στα 2.128 εκατ. ευρώ και οι εισπράξεις από τη Γαλλία μειώθηκαν κατά 25,6% και διαμορφώθηκαν στα 889 εκατ. ευρώ. Οι εισπράξεις από το Ηνωμένο Βασίλειο επίσης μειώθηκαν κατά 3,7% και διαμορφώθηκαν στα 1.944 εκατ. ευρώ. Από τις χώρες εκτός της ΕΕ-28, αύξηση κατά 3,5% παρουσίασαν οι εισπράξεις από τη Ρωσία, οι οποίες διαμορφώθηκαν στα 436 εκατ. ευρώ, ενώ οι εισπράξεις από τις ΗΠΑ σημείωσαν μείωση κατά 22,8% και διαμορφώθηκαν στα 728 εκατ. ευρώ.

Διάγραμμα 2: Κατανομή ταξιδιωτικών εισπράξεων ανά κατηγορία χώρας προέλευσης

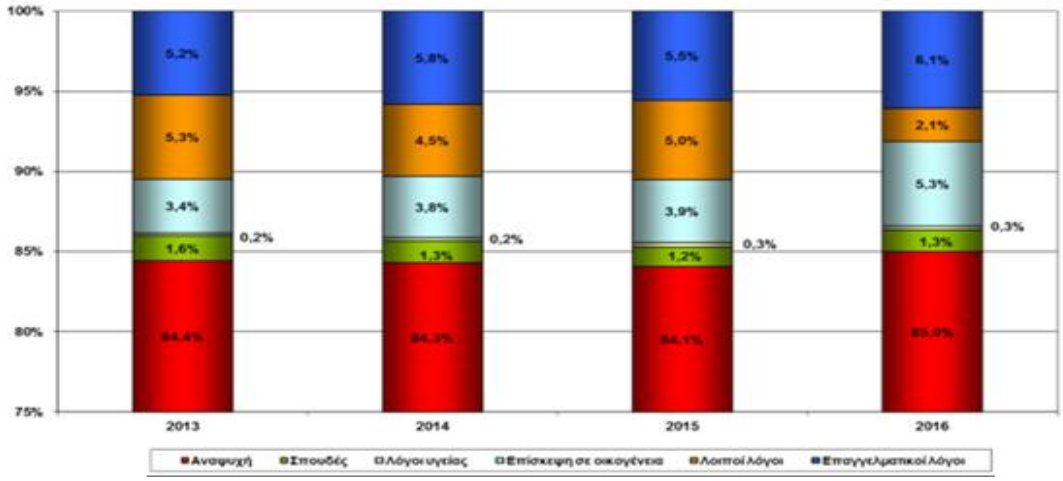


Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

Σχετικά με την ***κατανομή της ταξιδιωτικής δαπάνης*** μη κατοίκων στην Ελλάδα ανά σκοπό ταξιδιού, ο κύριος όγκος των εισπράξεων σχετίζεται με ταξίδια για προσωπικούς λόγους, των οποίων το μερίδιο στο σύνολο των δαπανών ανήλθε σε 93,9% το 2016, έναντι 94,5% το 2015, καθώς οι εισπράξεις τους μειώθηκαν κατά 7,0%. Εντός της κατηγορίας των ταξιδιών για προσωπικούς λόγους, τη μεγαλύτερη συμμετοχή στο σύνολο των δαπανών έχουν τα ταξίδια αναψυχής (2016: 85,0%, 2015: 84,1%), των οποίων οι εισπράξεις μειώθηκαν κατά 5,5% και διαμορφώθηκαν στα 11.226 εκατ. ευρώ. Τα ταξίδια για επίσκεψη σε συγγενείς/οικογένεια αντιστοιχούν στο 5,3% του συνόλου και παρουσίασαν αύξηση στις εισπράξεις τους κατά 25,9%. Μείωση κατά 5,2% παρουσίασαν τα ταξίδια για λόγους υγείας και οι συναφείς εισπράξεις διαμορφώθηκαν στα 35 εκατ. ευρώ. Τέλος, οι εισπράξεις από ταξίδια για επαγγελματικούς

λόγους εμφάνισαν άνοδο κατά 2,4%, αυξάνοντας τη συμμετοχή τους στο σύνολο των εισπράξεων (2016: 6,1%, 2015: 5,5%).

Διάγραμμα 3: Κατανομή δαπάνης ανά λόγο ταξιδιού

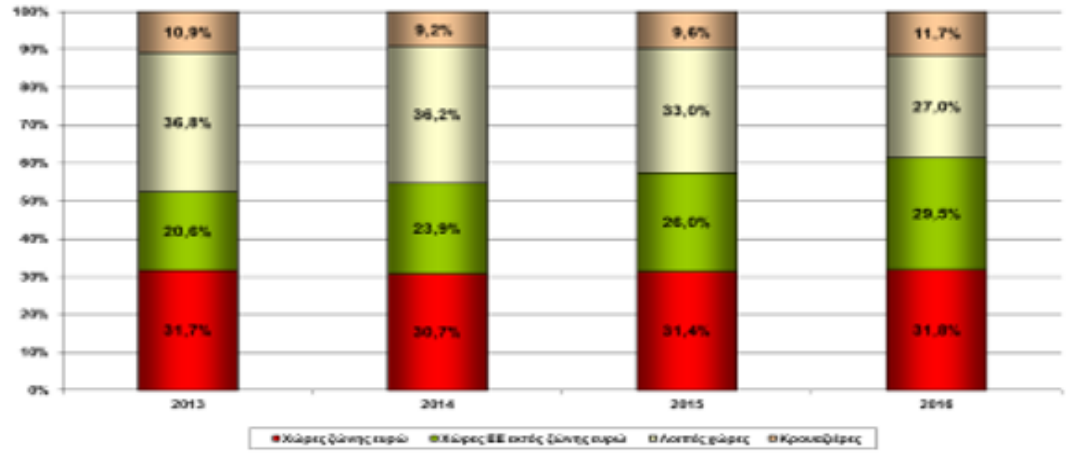


Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

Το 2016, η ***εισερχόμενη ταξιδιωτική*** κίνηση αυξήθηκε κατά 7,5% και διαμορφώθηκε στις 28.071 χιλ. ταξιδιώτες, έναντι 26.114 χιλ. ταξιδιωτών το 2015. Σχετικά με την ταξιδιωτική κίνηση μέσω αεροδρομίων παρατηρούμε ότι αυξήθηκε κατά 9,0%, ενώ αντίθετα, αυτή μέσω οδικών σταθμών μειώθηκε κατά 4,7%. Στη διαμόρφωση της ταξιδιωτικής κίνησης συνέβαλαν οι χώρες της ΕΕ-28, με ποσοστό συμμετοχής 61,3%, και οι χώρες εκτός της ΕΕ-28, με ποσοστό 27,0%. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΤτΕ, το υπόλοιπο 11,7% αντιστοιχεί στα στοιχεία για τις κρουαζιέρες εκτός της Έρευνας Συνόρων. Το 2016 η ταξιδιωτική κίνηση από τις χώρες της ΕΕ-28 αυξήθηκε κατά 15,0% σε σύγκριση με το 2015. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται στην αύξηση κατά 22,1% της ταξιδιωτικής κίνησης από τις χώρες της ΕΕ-28 εκτός της ζώνης του ευρώ, η οποία διαμορφώθηκε στις 8.282 χιλ. ταξιδιώτες, καθώς και στην αύξηση της ταξιδιωτικής κίνησης από τις χώρες της ζώνης του ευρώ κατά 9,1%, η οποία διαμορφώθηκε στις 8.935 χιλ. ταξιδιώτες. Αντιθέτως, η ταξιδιωτική κίνηση από τις χώρες εκτός της ΕΕ-28 παρουσίασε μείωση κατά 12,1% και διαμορφώθηκε στις 7.583 χιλ. ταξιδιώτες.

Συγκεκριμένα, η ταξιδιωτική κίνηση από τη Γερμανία εμφάνισε αύξηση κατά 11,7%, η οποία διαμορφώθηκε στις 3.139 χιλ. ταξιδιώτες. Η ταξιδιωτική κίνηση από τη Γαλλία μειώθηκε κατά 13,7% και διαμορφώθηκε στις 1.314 χιλ. ταξιδιώτες, ενώ η ταξιδιωτική κίνηση από το Ηνωμένο Βασίλειο αυξήθηκε κατά 20,8% και διαμορφώθηκε στις 2.895 χιλ. ταξιδιώτες. Από τις χώρες εκτός της ΕΕ-28, η ταξιδιωτική κίνηση από τη Ρωσία παρουσίασε αύξηση κατά 16,1% και διαμορφώθηκε στις 596 χιλ. Ταξιδιώτες. Επίσης, η ταξιδιωτική κίνηση από τις ΗΠΑ αυξήθηκε κατά 3,8% και διαμορφώθηκε στις 779 χιλ. ταξιδιώτες.

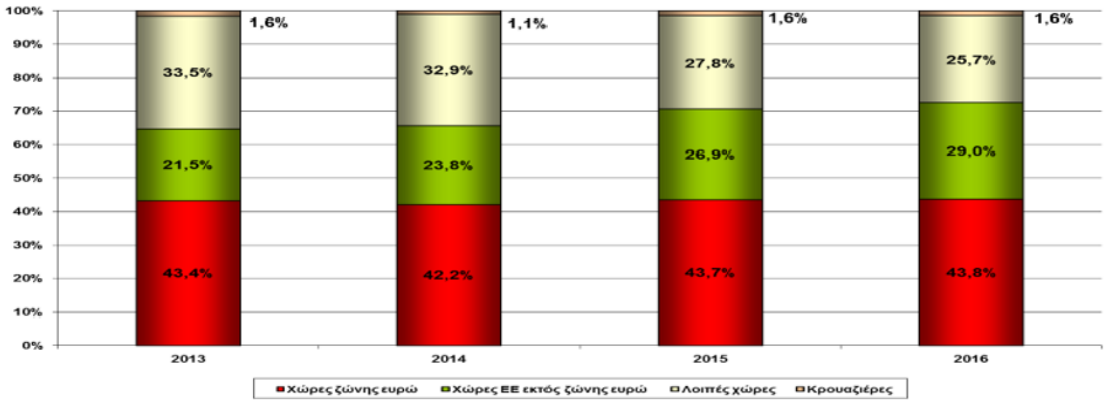
Διάγραμμα 4: Κατανομή εισερχόμενης ταξιδιωτικής κίνησης ανά κατηγορία χώρας προέλευσης



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

Κατά το 2016, ***οι διανυκτερεύσεις ταξιδιωτών*** στην Ελλάδα διαμορφώθηκαν στις 193.419 χιλ., ενώ το 2015 στις 188.012 χιλ., παρουσιάζοντας άνοδο κατά 2,9%. Αυτή η μεταβολή οφείλεται στην αύξηση κατά 5,9% των διανυκτερεύσεων των κατοίκων χωρών της ΕΕ-28, καθώς οι διανυκτερεύσεις των κατοίκων χωρών εκτός της ΕΕ-28 μειώθηκαν κατά 4,7%. Η άνοδος των διανυκτερεύσεων των κατοίκων χωρών της ΕΕ-28 είναι αποτέλεσμα της αύξησης των διανυκτερεύσεων από τις χώρες της ΕΕ-28 εκτός της ζώνης του ευρώ κατά 10,7% και των διανυκτερεύσεων από τις χώρες της ζώνης του ευρώ κατά 3,0%. Οι διανυκτερεύσεις από τη Γερμανία παρουσίασαν αύξηση κατά 5,2% και από το Ηνωμένο Βασίλειο κατά 11,8%. Αντίθετα, οι διανυκτερεύσεις από τη Γαλλία μειώθηκαν κατά 19,7%. Από τις χώρες εκτός της ΕΕ-28, αύξηση κατά 10,7% παρουσίασαν οι διανυκτερεύσεις από τη Ρωσία, καθώς αυτές από τις ΗΠΑ μειώθηκαν κατά 4,5%.

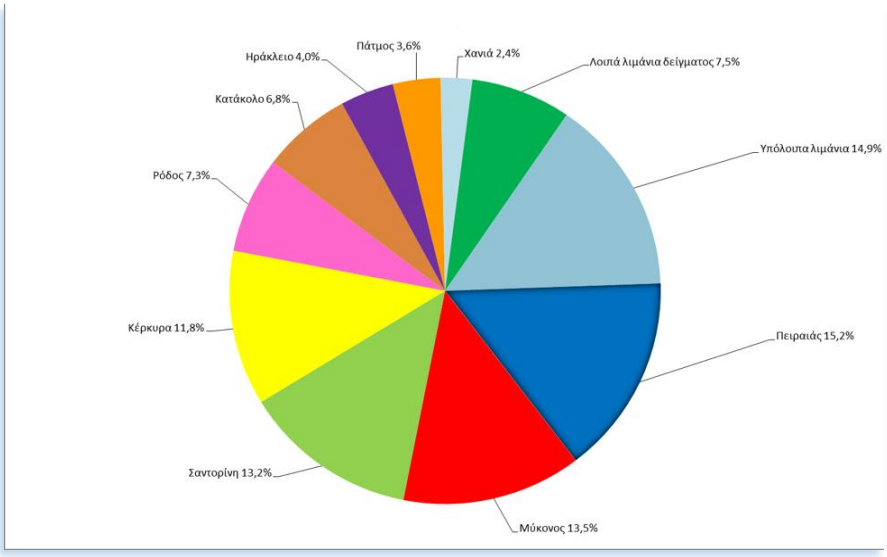
Διάγραμμα 5: Κατανομή διανυκτερεύσεων ανά κατηγορία χώρας προέλευσης



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

Στο πλαίσιο αυτό έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον η εξέταση κάποιων στατιστικών στοιχείων που αφορούν την κρουαζιέρα . Η Τράπεζα της Ελλάδας για το 2016, διεξήγε λεπτομερή έρευνα με σκοπό την άντληση στοιχείων από 16 ελληνικούς λιμένες, τα οποία και κάλυψαν το 85,1% των συνολικών αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στη χώρα. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα για το 2016, οι ***αφίξεις κρουαζιερόπλοιων*** ανήλθαν σε 4.093, ενώ το 2015 είχαν καταγραφεί 4.375 αφίξεις. Από τις αφίξεις αυτές κατεγράφησαν 5.053 χιλ. επισκέψεις επιβατών έναντι των 5.118 χιλ. επισκέψεων επιβατών το 2015. Από τη συμπληρωματική έρευνα προέκυψε ότι το 90,9% των επιβατών ήταν διερχόμενοι επισκέπτες, οι οποίοι κατά μέσο όρο πραγματοποίησαν 1,5 στάσεις σε ελληνικά λιμάνια, έναντι 2 το 2015. Το 2016, ***οι συνολικές εισπράξεις από επιβάτες κρουαζιέρας*** αυξήθηκαν κατά 1,0% σε σύγκριση με το 2015 και ανήλθαν στα 509 εκατ. ευρώ, εκ των οποίων 51 εκατ. ευρώ συμπεριλαμβάνονται στα καταγραφόμενα στοιχεία από την Έρευνα Συνόρων, καθώς αφορούν ταξιδιώτες που αναχώρησαν από την Ελλάδα (last port), ενώ 458 εκατ. ευρώ αντιπροσωπεύουν πρόσθετα έσοδα που καταγράφονται στη συμπληρωματική έρευνα.

Διάγραμμα 6: Κατανομή συνολικών αφίξεων κρουαζιερόπλοιων ανά λιμάνι - 2016



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδας

Από την πλευρά των ***εισπράξεων***, το κυριότερο λιμάνι κρουαζιέρας είναι το λιμάνι του Πειραιά, με συμμετοχή 43,8% επί του συνόλου. Ακολουθούν το λιμάνι της Κέρκυρας και το λιμάνι της Σαντορίνης με 14,7% και 8,6% των εισπράξεων αντίστοιχα. Οι επτά σημαντικότεροι λιμένες αφίξεως κρουαζιερόπλοιων καλύπτουν το 89,9% των συνολικών εισπράξεων από κρουαζιέρες και το 85,7% των συνολικών επισκέψεων επιβατών.

Οι συνολικές ***διανυκτερεύσεις εκτός κρουαζιερόπλοιων*** αυξήθηκαν κατά 1,6% και διαμορφώθηκαν στις 4.075 χιλ. διανυκτερεύσεις, ενώ οι συνολικοί επιβάτες κρουαζιέρας για την επισκοπούμενη περίοδο εκτιμώνται σε 3.391 χιλ., παρουσιάζοντας αύξηση κατά 28,8% σε σχέση με το 2015, γεγονός που επηρέασε θετικά τη διαμόρφωση των εισπράξεων από την κρουαζιέρα.

Εσωτερικός Τουρισμός

Ο εσωτερικός τουρισμός τα τελευταία χρόνια λόγω της οικονομικής κρίσης, είχε καταγράψει σημαντικές απώλειες. Παρόλα αυτά το 2016, σύμφωνα με τα στοιχεία της Eurostat, παρουσίασε σημάδια ανάκαμψης, με τις διανυκτερεύσεις των μόνιμων κατοίκων της χώρας σε τουριστικά καταλύματα να σημειώνουν αύξηση 4,9% και να ξεπερνούν τα 21,4 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις. Στα στοιχεία αυτά υπολογίστηκαν μόνο οι διανυκτερεύσεις σε οργανωμένα τουριστικά /ξενοδοχειακά καταλύματα με τη γενική εικόνα από το κλείσιμο του 2016 να παραπέμπει σε ένα σκηνικό συγκρατημένης αισιοδοξίας για το 2017[101]. Συγκριτικά τώρα με τα προηγούμενα χρόνια, το 2015, είχαν πραγματοποιηθεί 5.815.064 ταξίδια και τα άτομα που είχαν ταξιδέψει (ημεδαποί τουρίστες) ανέρχονταν σε 3.476.239, σημειώνοντας μείωση 8,2% και 4,6%, αντίστοιχα, σε σύγκριση με τα στοιχεία του 2014[102]. Το σύνολο των διανυκτερεύσεων ήταν 57.439.286 και οι δαπάνες σε 1.713.664.522 ευρώ, σημειώνοντας μείωση 10,2% και 6,6% αντίστοιχα. Από τα ταξίδια αυτά, το 93,8% αφορούσε ταξίδια που πραγματοποιήθηκαν για προσωπικούς λόγους και το 6,2% ταξίδια που πραγματοποιήθηκαν για επαγγελτικούς λόγους. Από τη σύγκριση των στοιχείων του 2015 με τα αντίστοιχα του 2014, παρατηρείται μείωση 8,7% στον αριθμό των προσωπικών ταξιδίων και μείωση 5,5% στα άτομα που ταξίδεψαν για προσωπικούς λόγους. Αντίστοιχα, μείωση 8,8% παρατηρείται στις διανυκτερεύσεις των προσωπικών ταξιδίων και μείωση 6,4% στις αντίστοιχες δαπάνες. Η σημαντικότερη μείωση των ταξιδιών, καθώς και των ατόμων που ταξίδεψαν για προσωπικούς λόγους, σε απόλυτες τιμές, παρατηρήθηκε στις ηλικίες από 25 έως 44 ετών, κατά 11,9% και 11,8% αντίστοιχα. Ομοίως, στις ηλικίες αυτές η μείωση των διανυκτερεύσεων υπολογίζεται σε 14,6% και των δαπανών σε 13,3%. Μείωση σε απόλυτες τιμές παρουσίασαν τα ταξίδια με διάρκεια από 4-7 διανυκτερεύσεις και 15 διανυκτερεύσεις και άνω, κατά 8,8% και 10,2% αντίστοιχα, ενώ οι διανυκτερεύσεις μειώθηκαν κατά 9,9% (4- 7 διανυκτερεύσεις) και 8,4% (15 και άνω) αντίστοιχα. Τα ταξίδια από 8 διανυκτερεύσεις και πάνω παρουσίασαν σημαντική μείωση 20,2%.

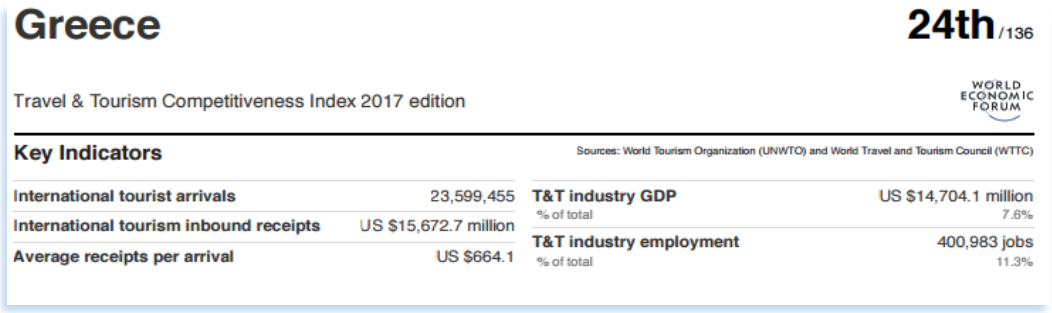
[101] http://www.news.gr/travel/ta-nea-toy-toyrismoy/article/298035/gia-proth-fora-meta-apo-hronia-oi-ellhnes-phgan.html Ανάκτηση 12/6/2017

[102] Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για τα ποιοτικά χαρακτηριστικά ημεδαπών τουριστών (Έρευνα Διακοπών) 2016, http://www.statistics.gr/documents/20181/83f9b41d-9fb6-49ce-9f77-bc20c490e782

Τα περισσότερα προσωπικά ταξίδια πραγματοποιήθηκαν οδικώς και θαλασσίως. Από την σύγκριση των στοιχείων αυτών σε σχέση με τα αντίστοιχα στοιχεία του 2014, παρατηρείται μείωση 10,4% και 9,8% αντίστοιχα. Στα περισσότερα ταξίδια που πραγματοποιήθηκαν για προσωπικούς λόγους, χρησιμοποιήθηκαν για διαμονή μη ενοικιαζόμενα καταλύματα, ήτοι το 64% του συνόλου των ταξιδιών και 78,4% του συνόλου των διανυκτερεύσεων. Η μεταβολή στα ταξίδια και στις διανυκτερεύσεις με διαμονή σε μη ενοικιαζόμενα καταλύματα το 2015 ως προς το 2014, ήταν μείωση 8,5% στα ταξίδια και 9,3% στις διανυκτερεύσεις. Μείωση επίσης παρατηρείται στα ταξίδια και στις άλλες κατηγορίες καταλυμάτων: 4,6% στα ξενοδοχεία και παρόμοια καταλύματα, 11,6% στα ενοικιαζόμενα δωμάτια και ενοικιαζόμενη κατοικία και 33,2% στα συλλογικά και ειδικά καταλύματα. Αντίστοιχα, οι διανυκτερεύσεις παρουσίασαν μείωση 6,5% στα ξενοδοχεία και παρόμοια καταλύματα, 36,2% σε συλλογικά και ειδικά καταλύματα, ενώ παρατηρείται αύξηση 4,5% στα ενοικιαζόμενα δωμάτια και ενοικιαζόμενη κατοικία[103].

3.1.3 Τουρισμός και ανταγωνιστικότητα της χώρας

Για το 2016, η Ελλάδα με βάση το δείκτη ταξιδιωτικής και τουριστικής ανταγωνιστικότητας[104], κατατάσσεται από το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ στην 24η θέση.



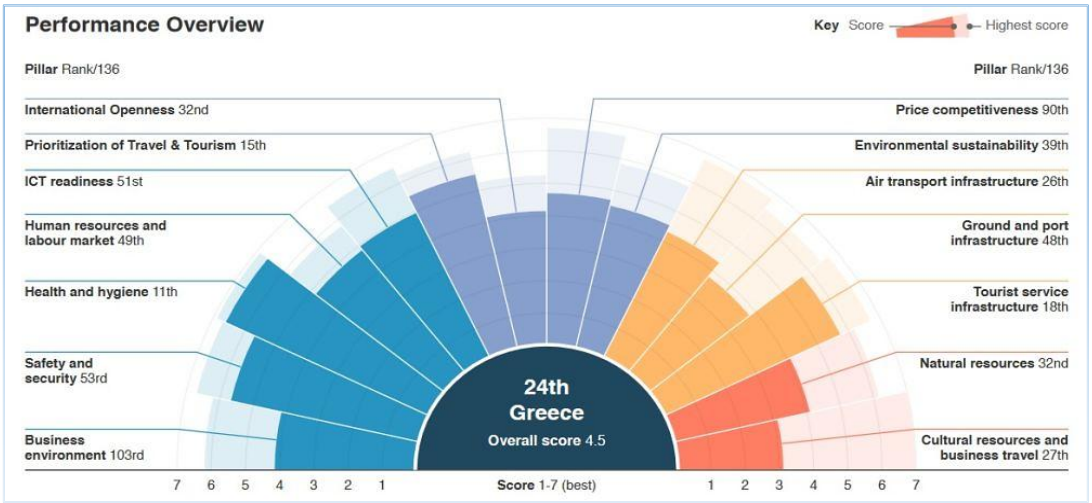
*Πηγή:*World Economic Forum (2017), The Travel & Tourism Competitiveness Index 2017 Ranking

Η απόδοση αυτή συνδέεται με τις εξαιρετικές προσπάθειες της Ελλάδας να αξιοποιήσει τους φυσικούς της πόρους (32η), τόσο άμεσα, μέσω της ισχυρότερης ψηφιακής ζήτησης (19η), όσο και έμμεσα, μέσω της προστασίας του περιβάλλοντος (39η). Την ίδια στιγμή, η ανταγωνιστικότητα έχει αυξηθεί σημαντικά (90η) χάρη στο μειωμένο κόστος διαμονής για τους διεθνείς τουρίστες, το χαμηλότερο κόστος καυσίμων και τους μειωμένους φόρους εισιτηρίων και τα αερολιμενικά τέλη για την άμεση παροχή κινήτρων στον τουρισμό. Αυτές οι πολιτικές

[103] http://www.enikonomia.gr/tourism/119023,oi-ellines-periorisan-ta-taxidia-kai-tis-dianykterefseis-to-2015-.html Ανάκτηση 12/6/2017

[104] WEF, The Travel & Tourism Competitiveness Index 2017 Ranking

συνέβαλαν στη δημιουργία περισσότερων διεθνών αφίξεων, αλλά προέκυψαν μικτά αποτελέσματα όσον αφορά τα έσοδα. Για να αυξήσει όχι μόνο τις αφίξεις, αλλά και τα έσοδα, η Ελλάδα θα πρέπει να επικεντρωθεί στο να καταστήσει το επιχειρηματικό της περιβάλλον φιλικότερο (103η), με διευκόλυνση των επενδύσεων, μειωμένη φορολόγηση των κερδών και αυξημένη αποτελεσματικότητα του νομοθετικού συστήματος. Στον σύγχρονο τεχνολογικό κόσμο, η Ελλάδα πρέπει επίσης να γίνει πιο έτοιμη για τις ΤΠΕ (51η). Μέχρι σήμερα, οι επιχειρήσεις εξακολουθούν να μην χρησιμοποιούν τις νέες τεχνολογίες για συναλλαγές μεταξύ επιχειρήσεων (98η) και συναλλαγές μεταξύ επιχειρήσεων (82η). Η βελτίωση της πολιτικής θεωρήσεων (73η) είναι ένα άλλο μέτρο που θα επηρεάσει τα έσοδα και τις διεθνείς αφίξεις με ελάχιστες οικονομικές επενδύσεις[105].



Πηγή:World Economic Forum (2017), The Travel & Tourism Competitiveness Index 2017 Ranking

Συγκριτική ανάλυση Ελλάδας και ανταγωνίστριων χωρών με βάση τους δείκτες ανταγωνιστικότητας του World Economic Forum

	Travel & Tourism	Enabling	T&T policy and	Infrastructure	Natural and
GREECE					
Rank	24	46	12	29	25
Score	4,5	5,2	4,7	4,6	3,6

[105] World Economic Forum (2017), The Travel & Tourism Competitiveness Index 2017 Ranking

CROATIA					
Rank	32	48	40	36	21
Score	4,4	5,2	4,5	4,4	3,6
CYPRUS					
Rank	52	49	42	44	76
Score	4,0	5,2	4,4	4,1	1,8
EGYPT					
Rank	74	102	44	82	48
Score	3,6	4,2	4,4	3,0	2,9
ITALY					
Rank	8	57	67	16	5
Score	5,0	5,1	4,3	5,0	5,6
SPAIN					
Rank	1	30	7	41	3
Score	5,4	5,4	4,8	5,6	5,9
TURKEY					
Rank	44	82	75	38	26
Score	4,1	4,5	4,2	4,3	3,5

Πηγή: World Economic Forum, [i]The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017

3.1.4 Ανάλυση SWOT

Δυνατά Σημεία	Αδύνατα Σημεία
• Η υψηλή θέση της Ελλάδας στην παγκόσμια κατάταξη τουριστικών προορισμών (24η το 2016). • Το ελληνικό τουριστικό προϊόν είναι αρκετά ελκυστικό και είναι βασισμένο στις κλιματολογικές συνθήκες, στη	• Τα χρόνια διαρθρωτικά προβλήματα του ελληνικού τουρισμού (π.χ. εποχικότητα, ελλείψεις σε υποστηρικτικές υποδομές). • Η γραφειοκρατία, η χρονοβόρα συνήθως διαδικασία αδειοδοτήσεων νέων τουριστικών επενδύσεων με

μορφολογία (πολλά νησιά), τον πολιτισμό αλλά και τη γαστρονομία. • Η ξενοδοχειακή υποδομή της χώρας. • Η δραστηριοποίηση εταιρειών και επιχειρηματικών ομίλων με μακρά παράδοση και εμπειρία στον τουριστικό τομέα.	αρκετούς εμπλεκόμενους φορείς. • Η μονομερής "εξάρτηση" των ελληνικών τουριστικών επιχειρήσεων από τους μεγάλους διεθνείς τουριστικούς οργανισμούς (tour operators). • Υπερφορολόγηση
Ευκαρίες	**Απειλές**
• Η συνεχής και στοχευμένη διαφημιστική προβολή του ελληνικού τουρισμού, από τους αρμόδιους φορείς. • Η περαιτέρω ανάπτυξη ειδικών μορφών τουρισμού (ιατρικός, θρησκευτικός, χειμερινός τουρισμός κ.α). • Η συστηματική προσέγγιση νέων τουριστικών αγορών (Κίνα, Ρωσία) για την περαιτέρω αύξηση των αφίξεων στη χώρα. • Η προσδοκώμενη βελτίωση του επενδυτικού κλίματος της χώρας και η προσέλκυση νέων επενδυτών για την περαιτέρω αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος.	• Η μείωση του "εσωτερικού" τουρισμού και της κατά κεφαλήν τουριστικής δαπάνης λόγω της οικονομικής "στενότητας". • Ο ανταγωνισμός από γειτονικές μας χώρες (Τουρκία, κ.α) με χαμηλότερο κόστος παροχής υπηρεσιών. • Η ανεξέλεγκτη άφιξη λαθρομεταναστών και προσφύγων πολέμου στα ελληνικά νησιά. • Ο περιορισμός των προπληρωμών και οι παύσεις πληρωμών τουριστικών οργανισμών (tour operators) του εξωτερικού. • Η έλλειψη ρευστότητας γενικά στην αγορά , τα «κόκκινα δάνεια» των ξενοδόχων και η στενότητα στην τραπεζική χρηματοδότηση.

Πηγή: ICAP GROUP A.E.[106]

3.2 Προτάσεις Τουριστικής Πολιτικής

Η ανάλυση της δυναμικής και των προοπτικών ανάπτυξης του τουρισμού αναδεικνύει την ανάγκη για την υιοθέτηση στοχευμένης και συγκροτημένης στρατηγικής με συγκεκριμένες δράσεις ως εφαλτήριο για την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού και ενίσχυση της συμβολής του στην ανάπτυξη της χώρας.

[106] ICAP, Κορυφαίοι Κλάδοι της Ελληνικής Οικονομίας 2016

Μια σύγχρονη στρατηγική για τον ελληνικό τουρισμό πρέπει να εδράζεται σε δύο βασικούς γενικούς στόχους:

-Επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και

-Εμπλουτισμό και διεύρυνση του τουριστικού προϊόντος

Για την επίτευξη των στόχων αυτών επιβάλλεται η συγκρότηση δράσεων κατά προτεραιότητα σε πέντε άξονες:

-Αναβάθμιση τουριστικών υποδομών

-Στρατηγική διείσδυσης σε νέες και αναδυόμενες αγορές με υψηλό εισοδηματικό επίπεδο τουριστών.

-Ανάπτυξη των ειδικών μορφών τουρισμού

-Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων

-Ανάπτυξη ανθρώπινου δυναμικού Διάχυση των ευκαιριών απασχόλησης στον τουρισμό και εισοδήματος

-Επικοινωνιακή πολιτική και προβολή

3.2.1 Αναβάθμιση τουριστικών υποδομών

Δράσεις:	Οφέλη:
• Ποιοτική αναβάθμιση τουριστικών υποδομών • Προσέλκυση νέων επενδύσεων σύγχρονου χαρακτήρα • Ανάπτυξη ευκαιριών κατοικίας διαχείμανσης	• Αναβάθμιση της θέσης της Ελλάδας στη διεθνή τουριστική αγορά.

3.2.1.1 Ποιοτική αναβάθμιση τουριστικών υποδομών

Για να αποκτήσει ο ελληνικός τουρισμός την απαραίτητη δυναμική θα πρέπει το τουριστικό προϊόν της χώρας να αναβαθμιστεί και η Ελλάδα να εξελιχθεί σε προορισμό υψηλότερων εισοδημάτων. Προς την κατεύθυνση αυτή, η σύνθεση του ξενοδοχειακού δυναμικού της χώρας θα πρέπει να αλλάξει. Η σημερινή κατάτμηση του εγχωρίου τουριστικού δυναμικού, σε μικρά ξενοδοχεία και ενοικιαζόμενα δωμάτια, θα πρέπει να μεταβληθεί σημαντικά και να

προσανατολιστεί σε θέρετρα ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης και σε υψηλής ποιότητας εξειδικευμένες τουριστικές μονάδες.[107]

Σύμφωνα με την έρευνα του ΙΤΕΠ[108] (2016), ο ξενοδοχειακός κλάδος από το 1990 έως σήμερα παρουσιάζει σταθερή ανοδική πορεία με προσανατολισμό την αναβάθμιση του ξενοδοχειακού δυναμικού. Κατά την περίοδο 1990-2016 τα ξενοδοχεία αυξήθηκαν κατά 52% σε όρους μονάδων και κατά 81% σε όρους δωματίων, ενώ το μέσο μέγεθος των δωματίων κινήθηκε ανοδικά κατά 19% από 35 δωμάτια το 1990 σε 41,8 το 2016. Το 1990 τα ξενοδοχεία 5* αποτελούσαν μόλις το 5% του συνολικού ξενοδοχειακού δυναμικού ενώ το 2016 το ποσοστό των 5* ξενοδοχείων έχει υπερτριπλασιαστεί, και αποτελεί το 16,6% του συνολικού ξενοδοχειακού δυναμικού. Ταυτόχρονα μειώνεται και το ποσοστό των ξενοδοχείων που ανήκουν στη χαμηλότερη κατηγορία αφού από 10,6% που ήταν το 1990, κατήλθαν σε ποσοστό 6,7% το 2016. Η ελληνική ξενοδοχεία ανανεώνει συνεχώς το προφίλ της, δεδομένου ότι την περίοδο 2008 – 2016 άνοιξαν 1.428 νέα ξενοδοχεία συνολικής δυναμικότητας 46.594 δωματίων. Όμως ταυτόχρονα διέκοψαν τη λειτουργία τους 1.001 μονάδες συνολικής δυναμικότητας 28.666 δωματίων. Το 77% των μονάδων που άνοιξαν εντάχθηκαν στις 3 υψηλότερες κατηγορίες ξενοδοχείων (82% σε όρους δωματίων), ενώ από τις μονάδες που διέκοψαν τη λειτουργία τους, το 28% περίπου προερχόταν από τις 3 υψηλότερες κατηγορίες (52% σε όρους δωματίων). Τα περισσότερα νέα ξενοδοχεία δημιουργήθηκαν στο Νότιο Αιγαίο (23%). Ακολουθεί η Κρήτη με 14% και η Πελοπόννησος με 12%. Σημαντική άνοδος στην ανέγερση νέων ξενοδοχειακών μονάδων παρατηρήθηκε και στην Ήπειρο με 9,5% και στην Κεντρική Μακεδονία με 8,8%. Στο Νότιο Αιγαίο και στην Κρήτη καταγράφηκαν και τα υψηλότερα ποσοστά των ξενοδοχείων που διέκοψαν τη λειτουργία τους (17,5% και 15,9%, αντίστοιχα). Ακολουθούν η Θεσσαλία και η Αττική, όπου τα ποσοστά των ξενοδοχείων που διέκοψαν τη λειτουργία τους ανέρχονται σε 9,5% και 8,4%, αντίστοιχα. Ειδικότερα, κατά το 2016 άνοιξαν 79 νέα ξενοδοχεία συνολικής δυναμικότητας 2.844 δωματίων. Ως προς τη δυναμικότητα των νέων ξενοδοχείων (δωμάτια) το 72% υπάγεται στις δύο ανώτερες κατηγορίες. Παράλληλα, διέκοψαν τη λειτουργία τους 74 ξενοδοχεία συνολικής δυναμικότητας 2.604 δωματίων. Πάντως η πλειονότητα των μονάδων που διέκοψαν τη λειτουργία τους ανήκουν στις 3 χαμηλότερες κατηγορίες (75% της δυναμικότητας).

Κατά την έρευνα δεν παρουσιάζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις στα ποσοστά των ξενοδοχείων ως προς την τάξη μεγέθους της πληρότητας που επιτυγχάνουν, αλλά και της μέσης τιμής διάθεσης των δωματίων, τόσο τον Μάιο όσο και τον Αύγουστο. Τον Μάιο, το 75-77% των

[107] PWC, Κατευθύνσεις οικονομικής ανάκαμψης

[108] ΞΕΕ – ΙΤΕΠ, «Εξελίξεις στον Παγκόσμιο και τον Ελληνικό Τουρισμό», 2016

ξενοδοχείων έχουν πληρότητα μέχρι 70%,ενώ αντίθετα, τον Αύγουστο, το 76-77% των μονάδων παρουσιάζουν πληρότητα άνω του 70%.Τόσο τον Μάιο, όσο και τον Αύγουστο, η πλειονότητα των ξενοδοχείων διαθέτει τα δωμάτιά τους σε τιμές που κυμαίνονται από 41-60 ευρώ. Τέλος, κατά τον Μάιο, η μέση τιμή διάθεσης των δωματίων διαμορφώνεται κάτω από 80 ευρώ για το 80-81% των ξενοδοχείων. Το αντίστοιχο ποσοστό για τον Αύγουστο κυμαίνεται στο 75%.

3. 2.1.2 Επενδύσεις Σύγχρονου Χαρακτήρα

Θέρετρα ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης[109]

Μία από τις πιο ελκυστικές επιλογές της τουριστικής αγοράς αποτελούν τα θέρετρα ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης. Καθώς η Ελλάδα εξελίσσεται σε προορισμό 5+ αστέρων, εμφανίζεται η ανάγκη για την ανάπτυξη τέτοιων θέρετρων που θα προσφέρουν πλήθος δραστηριοτήτων συνδυάζοντας: ιαματικό τουρισμό (ιαματικά κέντρα, spa), αθλητικό τουρισμό (θαλάσσια αθλήματα, γήπεδα γκολφ), ναυτικό τουρισμό (μαρίνες), συνεδριακό τουρισμό (συνεδριακά κέντρα) και πολλά άλλα. Σήμερα, αρκετά θέρετρα ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης δημιουργούνται στην Ελλάδα με τη συνεργασία κορυφαίων ονομάτων από το χώρο του τουρισμού. Η ανάπτυξη των θέρετρων αυτών θα συμβάλλει στην αξιοποίηση της ευρύτερης περιοχής όπου είναι εγκατεστημένα, αναδεικνύοντας την σε τουριστικό προορισμό. Κρίσιμης σημασίας για την ανάπτυξη θέρετρων αυτής της κλίμακας είναι ο εξορθολογισμός και η απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησής τους. Το κλειδί για την επιτυχία των εξειδικευμένων τουριστικών μονάδων είναι η μελέτη και ο εντοπισμός των τουριστικών δραστηριοτήτων που αξιοποιούν τα μοναδικά πλεονεκτήματα κάθε περιοχής. Για παράδειγμα, τα ιαματικά λουτρά και οι συναφείς υπηρεσίες θεραπευτικής ευεξίας (medical wellness), οι θρησκευτικοί χώροι και ο πολιτισμός μπορούν να δώσουν ευκαιρίες ανάπτυξης τουριστικών μονάδων υψηλής ποιότητας, δημιουργώντας προορισμούς που θα εκλαμβάνονται από τους τουρίστες ως παγκόσμια μοναδικοί στην κατηγορία τους. Στην κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνεται και το mega project Atalanti Hills στην Φθιώτιδα, μια επένδυση ύψους 1,3 δις ευρω. Το Atalanti Hills αναμένεται να βάλει δυναμικά στον χάρτη του τουρισμού την Φθιώτιδα και να δημιουργήσει περισσότερες από 7.000 νέες θέσεις εργασίας. Η εν λόγω επένδυση θα είναι η πρώτη με το νέο νομοθετικό καθεστώς που σχετίζεται με αυτή την μορφή τουριστικών επενδύσεων (ΠΟΤΑ) και η δεύτερη μετά την αντίστοιχη της Μεσσηνίας, όπου δημιουργήθηκε το Costa Navarino.

---

[109] PWC, Κατευθύνσεις οικονομικής ανάκαμψης, 2016

Κατοικία διαχείμανσης

Η ***PWC*** (2016), στην μελέτη της ***«Κατευθύνσεις οικονομικής ανάκαμψη***ς**»**[110], αναφέρει ότι η δημιουργία διεθνούς αγοράς δεύτερης κατοικίας θα δώσει μία ακόμα ώθηση στην ελληνική οικονομία. Σύμφωνα με την μελέτη, περισσότεροι από ένα εκατομμύριο Ευρωπαίοι θεωρούν την Ελλάδα ως υποψήφιο προορισμό δεύτερης/εξοχικής κατοικίας. Ταυτόχρονα, η γενιά «baby boomers» έχει ξεκινήσει να επιδεικνύει ενδιαφέρον για αγορά παραθεριστικής κατοικίας ενόψει των συνταξιοδοτήσεων, γεγονός που καταδεικνύεται από την πώληση τεσσάρων εκατομμυρίων παραθεριστικών σπιτιών/μονάδων στην Γαλλία, την Ισπανία, την Ιταλία, την Πορτογαλία, την Κύπρο και την Τουρκία τα τελευταία δώδεκα χρόνια.

Στην Ελλάδα, η αγορά δεύτερης κατοικίας θα προσθέσει εισόδημα προερχόμενο από διευρυμένη παραμονή στην χώρα ενώ θα ενισχύσει την κατασκευαστική βιομηχανία. Προϋπόθεση για την δημιουργία της αγοράς αυτής είναι η αρχική συγκέντρωσή της σε μερικούς μόνο προορισμούς, ώστε να αποκτήσει το απαραίτητο βάθος και ρευστότητα, καθώς και η συγκρότηση ενός μηχανισμού χρηματοδότησης των τελικών αγοραστών της δεύτερης κατοικίας. Η πορεία θα είναι μακρά, αλλά η λειτουργία μίας τέτοιας αγοράς θα μπορούσε μέχρι το 2025 να «φέρνει» 30.000 κατοικίες στην αγορά, σηματοδοτώντας μια σταθερή ροή επενδύσεων στην περιοχή των €2,5 δισ. ετησίως.

3.2.2 Στρατηγική διείσδυσης σε νέες και αναδυόμενες αγορές με υψηλό εισοδηματικό επίπεδο τουριστών

Δράσεις:	**Οφέλη:**
• **Στοχευμένη διείσδυση σε νέες αγορές**	• Βελτίωση εσόδων. • Ενίσχυση της βιωσιμότητας.

Η ζήτηση για το ελληνικό τουριστικό προϊόν προέρχεται κυρίως από την ευρωπαϊκή ήπειρο, με το μερίδιο των τουριστών από την Ευρώπη να έχει αυξηθεί την τελευταία δεκαετία (2005: 81%, 2014: 85%).15 Το 2014 οι αφίξεις από τις ευρωπαϊκές χώρες ανήλθαν σε 18,8 εκατομμύρια (μερίδιο 85%), εκ των οποίων το 74% προήλθε από χώρες της ΕΕ-28, ενώ το 44% αφορούσε επισκέπτες από χώρες μέλη της ευρωζώνης Η ΤτΕ κάνει και ειδική αναφορά στις αγορές-στόχους του ελληνικού τουρισμού, οι οποίες έως το 2009 αφορούσαν έξι κύριες αγορές, δηλαδή τη Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γαλλία, την Ιταλία, την Ολλανδία και τις ΗΠΑ. Το 2014, η

[110] Pwc, Κατευθύνσεις οικονομικής ανάκαμψης, 2016

σύνθεση των εν λόγω βασικών αγορών μεταβλήθηκε και περιλαμβάνει πλέον τη Ρωσία και την Τουρκία, ενώ έχουν αφαιρεθεί από τη σχετική λίστα η Ολλανδία και οι ΗΠΑ. Η εξέλιξη αυτή συνδέεται με τη βελτίωση της οικονομικής δραστηριότητας και την αύξηση της ζήτησης στις χώρες αυτές, αλλά φαίνεται να ενισχύθηκε και από την απλοποίηση στις διαδικασίες έκδοσης τουριστικής βίζας μετά το 2010. Την ίδια ώρα, διψήφιοι ρυθμοί αύξησης της ζήτησης παρατηρούνται την τελευταία πενταετία και στις αφίξεις από άλλες αναπτυσσόμενες αγορές, όπως η Ιαπωνία, η Κίνα, το Ισραήλ, αλλά και από κάποιες αραβικές χώρες (Αραβικά Εμιράτα, Μπαχρέιν, Κατάρ), τα μερίδια των οποίων στις αφίξεις παραμένουν ακόμη χαμηλά. Σε κάθε περίπτωση, η εξέλιξη αυτή σημαίνει ότι υπάρχουν και εναλλακτικές αγορές τις οποίες μπορεί να προσελκύσει η Ελλάδα, προκειμένου να εξισορροπήσει τις διακυμάνσεις της τουριστικής ζήτησης από την Ευρώπη.

Στην έκθεση της ΤτΕ γίνεται και ειδική αναφορά για την άνοδο της τουριστικής κίνησης σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Όπως επισημαίνεται, σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της αύξησης του τουρισμού πόλεων φαίνεται να διαδραμάτισαν και οι διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις που συντελέστηκαν πρόσφατα, όπως η λειτουργία των καταστημάτων τις Κυριακές, η απελευθέρωση επαγγελμάτων σχετικών με τον τουρισμό (π.χ. ξεναγοί) και το διευρυμένο ωράριο των μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων[111]

Όμως, σε επίπεδο χωρών παρατηρείται διαφοροποίηση των μεριδίων, ειδικά την περίοδο μετά την απλοποίηση των διαδικασιών έκδοσης τουριστικής βίζας. Η Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο (ΗΒ) αποτελούν διαχρονικά τις παραδοσιακές αγορές από τις οποίες προέρχεται ο μεγαλύτερος αριθμός ξένων επισκεπτών. Την τελευταία πενταετία ωστόσο αναδείχθηκαν νέες χώρες-αγορές, από τις οποίες η Ελλάδα προσελκύει σημαντικό αριθμό επισκεπτών. Οι χώρες αυτές είναι κυρίως η Ρωσία, η Τουρκία και οι γειτονικές βαλκανικές χώρες, με τις αφίξεις να υπεραντισταθμίζουν την κάμψη από κάποιες άλλες χώρες (π.χ. Ισπανία, Αυστρία, Κύπρος). Ιδιαίτερα οι αφίξεις από τη Ρωσία και την Τουρκία εμφανίζουν σημαντική αύξηση τα τελευταία χρόνια (μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης 32,3% για τη Ρωσία και 15,7% για την Τουρκία την περίοδο 2011-2014). Οι εξελίξεις αυτές διαφοροποίησαν την κατάταξη των αγορών από τις οποίες προέρχεται η ζήτηση για τον ελληνικό τουρισμό. Έτσι, ενώ οι έξι κύριες αγορές μέχρι και το 2009 (που αποτελούσαν και περίπου το 50% των αφίξεων) ήταν αυτές της Γερμανίας, του ΗΒ, της Γαλλίας, της Ιταλίας, της Ολλανδίας και των ΗΠΑ, για το 2014 οι βασικές αγορές είναι αυτές της Γερμανίας, του ΗΒ, της Γαλλίας, της Ρωσίας, της Ιταλίας και της Τουρκίας Ουσιαστικά, στην ομάδα των βασικών τουριστικών αγορών για την Ελλάδα εντάσσονται η Ρωσία και η Τουρκία. Η

[111] ΤτΕ, «Οικονομικό Δελτίο» τεύχος 42, Δεκέμβριος 2015

εξέλιξη αυτή συνδέεται με τη βελτίωση της οικονομικής δραστηριότητας και την αύξηση της ζήτησης στις χώρες αυτές, αλλά πιθανόν να ενισχύθηκε και από την απλοποίηση στις διαδικασίες έκδοσης τουριστικής βίζας μετά το 2010.

Επιπλέον, διψήφιοι ρυθμοί αύξησης της ζήτησης παρατηρούνται την τελευταία πενταετία και σε τουρίστες προερχόμενους από άλλες αναπτυσσόμενες αγορές, όπως η Ιαπωνία, η Κίνα, το Ισραήλ αλλά και από κάποιες αραβικές χώρες (Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Μπαχρέιν, Κατάρ), τα μερίδια των οποίων στις αφίξεις παραμένουν ακόμη χαμηλά. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει την ύπαρξη και εναλλακτικών αγορών, από τις οποίες η Ελλάδα θα μπορούσε να επωφεληθεί και να εξισορροπεί τις διακυμάνσεις της τουριστικής ζήτησης από την Ευρώπη.

Εκτενέστερη ανάλυση των στοιχείων δαπανών από την Έρευνα Συνόρων της Τράπεζας της Ελλάδος αναδεικνύει το γεγονός ότι οι ταξιδιώτες από τις δύο σημαντικές νέες αγορές (τη Ρωσία και την Τουρκία) αποτελούν ιδιαίτερα προσοδοφόρες πηγές τουριστικών εσόδων. Οι ταξιδιώτες από αυτές τις χώρες και τις ΗΠΑ παρουσιάζουν τις υψηλότερες δαπάνες ανά διανυκτέρευση. Τα στοιχεία πιθανώς δείχνουν ότι οι ταξιδιώτες από τη Ρωσία και την Τουρκία ανήκουν σε υψηλές εισοδηματικές ομάδες.

Η εικόνα δεν αλλάζει σημαντικά εάν εξεταστούν η δαπάνη ανά ταξίδι και η μέση διάρκεια παραμονής/ταξιδιού των ταξιδιωτών από τις οκτώ βασικές χώρες προέλευσης, καθώς στις δύο πρώτες θέσεις παραμένουν οι ταξιδιώτες από τη Ρωσία και τις ΗΠΑ. Η χαμηλή δαπάνη ανά ταξίδι για τους Τούρκους ταξιδιώτες οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο γεγονός ότι έχουν χαμηλά κόστη μεταφοράς και μικρή διάρκεια παραμονής. Οι δαπάνες ανά ταξίδι και ανά διανυκτέρευση των ταξιδιωτών από τη Ρωσία δείχνουν σημαντική πτώση σε σχέση με το 2008, ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης στη Ρωσία τα τελευταία έτη. Όμως, συνεχίζουν να κατέχουν τη δεύτερη θέση από πλευράς δαπανών ανά διανυκτέρευση και ανά ταξίδι το 2014. Αυτό πιθανόν καταδεικνύει ότι οι ταξιδιώτες από τη Ρωσία ανήκουν σε υψηλή εισοδηματική ομάδα, υψηλότερη σε σχέση με τους ταξιδιώτες άλλων χωρών.

Η ελαφρά μείωση των δαπανών ανά ταξίδι και ανά διανυκτέρευση που παρατηρείται στην εξεταζόμενη περίοδο ερμηνεύεται σε μεγάλο βαθμό από την πτώση των τιμών του τουριστικού ελληνικού προϊόντος (των διανυκτερεύσεων και των υπηρεσιών που συνδέονται με τον τουρισμό στην Ελλάδα).

Όσον αφορά τη διάρκεια παραμονής, οι ταξιδιώτες από τη Γερμανία και τις ΗΠΑ παρουσιάζουν τις περισσότερες διανυκτερεύσεις. Αντίθετα, οι γειτονικές χώρες, η Τουρκία και σε μικρότερο βαθμό η Ιταλία, καταγράφουν τη μικρότερη μέση διάρκεια παραμονής. Αυτό μπορεί να οφείλεται στο ότι το χαμηλό κόστος μεταφοράς από τα γειτονικά παράλια της Τουρκίας αλλά

και η δυνατότητα χρήσης της σχετικά φθηνότερης ακτοπλοΐας από την Ιταλία καθιστούν εφικτή τη συντομότερη παραμονή τους. Επίσης, η μεγάλη διάρκεια του ταξιδιού και το υψηλότερο αεροπορικό κόστος (π.χ. από τις ΗΠΑ) δικαιολογεί μεγαλύτερης διάρκειας παραμονή στον τουριστικό προορισμό και όχι λίγων μόνο ημερών. Σε γενικές γραμμές, η μέση διάρκεια παραμονής δείχνει να είναι σταθερή στο διάστημα που εξετάζεται, με εξαίρεση την Τουρκία. Η μείωση της διάρκειας παραμονής των Τούρκων ταξιδιωτών από το 2010 και μετά πιθανόν να σχετίζεται με την απλοποίηση της έκδοσης τουριστικής βίζας, καθώς οι Τούρκοι ταξιδιώτες μπορούν πλέον να επισκέπτονται την Ελλάδα και για 1-2 ημέρες[112].

3.2.3 Ενίσχυση Ειδικών Μορφών Τουρισμού

Δράσεις:	**Οφέλη:**
• **Ανάπτυξη Ειδικών και Εναλλακτικών μορφών τουρισμού**	• Επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. • Αντιμετώπιση της εποχικότητας. • Ενίσχυση της βιωσιμότητας του τουρισμού και των πολλαπλασιαστικών δυνατοτήτων της τουριστικής δαπάνης

Εκτός από το δίπτυχο «Ήλιος και Θάλασσα», οι βασικοί στρατηγικοί πυλώνες ανάπτυξης του τουριστικού προϊόντος της χώρας, σύμφωνα με το στρατηγικό σχέδιο του *ΣΕΤΕ 2012-2021*, απαρτίζονται από 5 ακόμα κύριες, 2 υποστηρικτικές και 4 εξειδικευμένες κατηγορίες.

Συγκεκριμένα στις κύριες περιλαμβάνονται τα εξής: Ήλιος και Θάλασσα, Ναυτικός Τουρισμός, Τουρισμός επίσκεψης πόλεων (City Break), Ιατρικός Τουρισμός, Πολιτιστικός-Θρησκευτικός Τουρισμός, ο Συνεδριακός και Επαγγελματικός Τουρισμός (MICE: Meetings, Incentives, Conferences & Exhibitions). Στις υποστηρικτικές κατηγορίες περιλαμβάνονται ο Αγροτουρισμός, ο Οικοτουρισμός και ο Γαστρονομικός Τουρισμός, ενώ στις εξειδικευμένες κατηγορίες ο Τουρισμός της τρίτης ηλικίας, ο Τουρισμός Ευζωίας και οι διάφορες Επισκέψεις και εσωτερικές μετακινήσεις.

Λόγω και της στρατηγικής επιλογής του δίπτυχου «Ήλιος και Θάλασσα», ο τουρισμός αποτελεί εποχιακή δραστηριότητα με επακόλουθο την επιβάρυνση πόρων (φυσικών και ανθρώπινου δυναμικού) τους μήνες αιχμής και αχρηστίας τους χειμερινούς μήνες.

[112] ΤτΕ, Τεύχος 42 Οικονομικό Δελτίο Δεκέμβριος 2015

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την εποχιακή απασχόληση, με επακόλουθο την μη απασχόληση των εργαζομένων στον τουριστικό τομέα για μεγάλες χρονικές περιόδους, με συνέπεια την αστάθεια του εισοδήματός τους αλλά και σημαντικές επιπτώσεις στην κοινωνική δραστηριότητα στις τουριστικές περιοχές. Για τους λόγους αυτούς η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και η ανάπτυξη και περαιτέρω υποστήριξη και άλλων μορφών θεματικού τουρισμού παραμένει η μεγάλη πρόκληση για τους αρμόδιους του τομέα.

Για παράδειγμα, ο ιατρικός τουρισμός θα μπορούσε να αναπτυχθεί ώστε η Ελλάδα να αποτελέσει κέντρο για παροχή υπηρεσιών υγείας στην Νότιο Ευρώπη, την Τουρκία και τις Αραβικές χώρες. Στοχεύοντας στην παροχή υπηρεσιών υγείας κυρίως στις μεσαίες κοινωνικά τάξεις, η Ελλάδα μπορεί να επωφεληθεί από την προσφορά ιατρικού δυναμικού υψηλών προδιαγραφών συγκριτικά με τα αντίστοιχα των γειτονικών κρατών (Βαλκάνια, Μέση Ανατολή και Αραβία). Επιπρόσθετα, η έλλειψη νομικών περιορισμών στην δημιουργία ιδιωτικών κλινικών σε συνδυασμό με τις ιαματικές πηγές, αλλά και την υψηλή προσφορά διαθέσιμων εγκαταστάσεων είναι σε θέση να μετατρέψουν αρκετές περιοχές της Ελλάδας σε πόλους παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών υγείας.

3.2.4 Ενίσχυση της Επιχειρηματικότητας και διευκόλυνση Επενδύσεων

Δράσεις:	Οφέλη:
• **Προσέλκυση και υποστήριξη τουριστικών επενδύσεων** • **Χωροταξικό του τουρισμού** • **Φορολογικό πλαίσιο**	• Βελτίωση ποιότητας τουριστικών υποδομών • Στήριξη της επιχειρηματικότητας. • Ενίσχυση της βιωσιμότητας του τουρισμού

3.2.4.1 Προσέλκυση και υποστήριξη τουριστικών επενδύσεων

Σύμφωνα με τη μελέτη του WTTC (2016)[113], οι επενδύσεις στον τομέα του τουρισμού και των ταξιδιών στην Ελλάδα το 2016 έφθασαν στα 3,2 δισ. ευρώ, ενώ για το 2017 αναμένεται να αυξηθούν κατά 6,6% και για τα επόμενα δέκα χρόνια κατά 5,1%, αγγίζοντας τα 5,5 δισ. ευρώ το 2027. Υπολογίζεται ότι το μερίδιο που καταλαμβάνει ο τομέας τουρισμού και ταξιδιών στις συνολικές εθνικές επενδύσεις της χώρας θα αυξηθεί από το 15,9% το 2017 στο 17,3% το 2027.

[113] UNWTO, "World Tourism Barometer", January 2017

Η οικονομική ανάγκη της αύξησης της κλίμακας των τουριστικών μονάδων απαιτεί αναδιάρθρωση του ξενοδοχειακού κλάδου με τον διαχωρισμό της παροχής ξενοδοχειακών υπηρεσιών από την ιδιοκτησία των ακινήτων, μέσω της δημιουργίας Ανώνυμων Εταιρειών Εκμετάλλευσης Ακίνητης Περιουσίας (ΑΕΕΑΠ). Οι ξενοδοχειακές ΑΕΕΑΠ σε συνδυασμό με μεγάλες εταιρείες διαχείρισης ξενοδοχείων θα δώσουν στον κλάδο την κλίμακα που χρειάζεται για να ανταγωνιστεί σε παγκόσμιο επίπεδο. Ειδικά όσον αφορά στο μάρκετινγκ και την πώληση κλινών διεθνώς, η συγκέντρωση θα βοηθήσει στην ενίσχυση των τιμών αλλά και στην δημιουργία ειδικότερων τουριστικών προϊόντων εκτός περιόδου αιχμής που θα βελτιώσουν τους δείκτες πληρότητας και τα οικονομικά των μονάδων. Οι ξενοδοχειακές ΑΕΕΑΠ θα διευκολύνουν την άντληση κεφαλαίων για την αναβάθμιση και επέκταση των μονάδων, προσελκύοντας θεσμικούς επενδυτές μεγάλης κλίμακας με άλλα χαρακτηριστικά ρίσκου/απόδοσης από τους παραδοσιακούς. Η αυξημένη διαφάνεια και η συγκέντρωση περιουσιακών στοιχείων σε ενιαία ιδιοκτησία θα κινητοποιήσει πόρους και θα βοηθήσει τις τράπεζες να απελευθερώσουν ξενοδοχεία από τις σημερινές ασφυκτικές σχέσεις[114].

Την τελευταία διετία, παρατηρούμε ότι υπάρχει έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον λόγω των επιδόσεων και της δυναμικής του ελληνικού τουρισμού[115], παρά τις όποιες πολιτικές αρρυθμίες. Σύμφωνα με το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο, κατά το 2016 έγιναν 14 μεγάλες επενδύσεις σε ξενοδοχεία 5 αστέρων και 40 των 4 αστέρων, Επίσης, στον τελευταίο κύκλο του Αναπτυξιακού Νόμου υποβλήθηκαν 287 τουριστικές επενδυτικές προτάσεις, που ξεπερνούν συνολικά το 1 δις ευρώ. Για το 2017, έχουν ήδη δρομολογηθεί νέες μεγάλες επενδύσεις διεθνών ξενοδοχειακών κολοσσών. Συγκεκριμένα, η γαλλική αλυσίδα ACCOR θα αναπτύξει στην Ελλάδα το εμπορικό σήμα Ibis. Επίσης θα δραστηριοποιηθεί στην ελληνική αγορά και η αλυσίδα Choice Hotels με 5 νέες μονάδες στην Αθήνα και στην περιφέρεια. Η αλυσίδα έχει περισσότερα από 6.400 ξενοδοχεία ανά τον κόσμο και έχει επιλέξει την Ελλάδα ως βάση για την επέκτασή της σε Ανατολική Μεσόγειο και Μέση Ανατολή. Επιπλέον, πέντε νέα ξενοδοχεία μεγάλης δυναμικότητας θα λειτουργήσουν σε Ρόδο, Ρέθυμνο, Ζάκυνθο, Θάσο και Τριφυλία. Επίσης, η ΤΕΜΕΣ της οικογένειας Κωνσταντακόπουλου, ο τούρκικος όμιλος Dogus, η Hilton Worldwide, η Mandarin Oriental Hotels και η γνωστή Four Seasons ερίζουν για την διαχείριση του εμβληματικού για την Αθήνα, Hilton, και να το οδηγήσουν στην νέα εποχή. Τις επενδύσεις του στον τουρισμό ενισχύει και ο γνωστός ελληνο-βενεζουελάνος επιχειρηματίας, Θ.Δουζόγλου. Μετά το "Πεντελικόν" της Κηφισιάς, το "Λητώ" της Μυκόνου και την απόκτηση κτιρίου του ΟΤΕ

[114] PWC«Επενδυτικές Στρατηγικές για τον Ξενοδοχειακό κλάδο στην Ελλάδα», Φεβρουάριος 2016
[115] https://www.sofokleous10.gr/index.php/top-stories/item/74711-2017-03-06-09-44-34

επί της οδού Σταδίου για να το μετατρέψει σε ξενοδοχείο, εξαγόρασε και το ξενοδοχείο "Mistral" στον Πειραιά, το οποίο ήταν κλειστό τα τελευταία χρόνια, για να το αναβαθμίσει και να επαναλειτουργήσει.

Εξίσου σημαντική είναι και η επένδυση της NCH Capital στην Κασσιόπη της Κέρκυρας, ύψους 120 εκατ. ευρώ, όπου περιλαμβάνει πολυτελείς κατοικίες, ξενοδοχείο 6 αστέρων και μαρίνα. Η εντατικοποίηση της αδειοδότησης θα δημιουργήσει 500 νέες θέσεις στην Κέρκυρα και 36 εκατ. ευρώ φορολογικό όφελος για το Ελληνικό Δημόσιο. Τέλος, στην Χαλκιδική ο ινδικός κολοσσός ΤΑΤΑ θα επενδύσει 80 εκατ. ευρώ σε δύο νέες ξενοδοχειακές μονάδες στην Ποτίδαια.

3.2.4.2 Χωροταξικό Πλαίσιο Τουρισμού

Τον Μάρτιο του 2017 το ΣτΕ, έλαβε μία απόφαση με σοβαρές ενδεχομένως συνέπειες στην αδειοδότηση των τουριστικών επενδύσεων στη χώρα. Το ανώτατο ακυρωτικό δικαστήριο «έσβησε» και το πρώτο ειδικό χωροταξικό για τον τουρισμό, το οποίο είχε επανέλθει αυτόματα σε ισχύ από το 2015, όταν ακυρώθηκε από το ΣτΕ το δεύτερο ειδικό χωροταξικό. Ετσι, η χωροθέτηση τουριστικών εγκαταστάσεων πλέον θα εξαρτάται από τη συνάφειά τους με τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια. Δηλαδή, κάθε νέα μεγάλη τουριστική επένδυση θα πρέπει για να αδειοδοτηθεί να είναι σε συμφωνία με τα περιφερειακά πλαίσια (τα χωροταξικά πλαίσια που ορίζουν χωρικά τις κατευθύνσεις ανάπτυξης σε κάθε περιφέρεια). Τα οποία όμως είχαν θεσπιστεί το 2003 και ως εκ τούτου έχουν «μείνει πίσω» από πλευράς νομοθεσίας (για παράδειγμα, δεν υπήρχαν τότε διάφορα μοντέλα τουριστικών αναπτύξεων που έχουν εν τω μεταξύ θεσπιστεί), αλλά και ουσίας, καθώς μεσολάβησαν 14 χρόνια. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα νέα περιφερειακά χωροταξικά είναι έτοιμα εδώ και 1-2 χρόνια, αλλά το υπουργείο Περιβάλλοντος δεν έχει προχωρήσει στη θέσπισή τους με κίνδυνο να απαξιωθούν.

Αναλυτικότερα, η απόφαση (519/17) του Ε΄ Τμήματος του ΣτΕ αφορούσε προσφυγή που είχαν καταθέσει έξι ΜΚΟ (Ελληνική Εταιρεία Προστασίας της Φύσης, Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού, Ορνιθολογική Εταιρεία, «Αρκτούρος», «Αρχέλων», «Καλλιστώ») το 2009, ενάντια στο πρώτο ειδικό χωροταξικό για τον τουρισμό που είχε θεσπιστεί την ίδια χρονιά. Η έκδοση απόφασης είχε αναβληθεί, καθώς το 2013 το υπουργείο Περιβάλλοντος θέσπισε δεύτερο ειδικό χωροταξικό για τον τουρισμό, το οποίο προσεβλήθη και αυτό ενώπιον του ΣτΕ.

Τελικά, το δεύτερο πλαίσιο ακυρώθηκε από την Ολομέλεια του ΣτΕ το 2015, καθώς δεν είχε τηρηθεί η νόμιμη διαδικασία για την έγκρισή του. Αυτομάτως λοιπόν είχε επανέλθει σε ισχύ το πρώτο πλαίσιο, του 2009. Με τη νέα απόφαση το Ε΄ Τμήμα έκρινε ότι δεν μπορεί το παλαιό πλαίσιο να θεωρηθεί ότι βρίσκεται σε ισχύ. Σύμφωνα με το σκεπτικό, η πολιτεία είχε το 2013

αναθεωρήσει το παλιό πλαίσιο επειδή ήταν παρωχημένο και συνεπώς, ως τέτοιο, δεν μπορεί να επανέλθει. Αντ' αυτού, *«μετά την ακύρωση του νεότερου πλαισίου και μέχρι την έγκριση νέου που πρέπει πάντως να προχωρήσει σε σύντομο χρονικό διάστημα, εξακολουθεί να είναι δυνατή η ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας στη χώρα με βάση τις προβλέψεις που τυχόν υπάρχουν σε υφιστάμενα περιφερειακά χωροταξικά πλαίσια καθώς και τα κατωτέρου ιεραρχικώς επιπέδου σχεδιασμού»*[116].

Οι θέσεις από την άλλη, του προέδρου του ΤΕΕ Γιώργου Στασινού[117], για ένα σύγχρονο χωροταξικό σχεδιασμό για τον Τουρισμό στη χώρα μας, θέτουν κάποιες προϋποθέσεις, όπως:

- Να υπάρχει στο σχεδιασμό και πρόβλεψη και απαγόρευση μεγάλων, σύνθετων, τουριστικών αναπτύξεων, σε ευρύτερες περιοχές, όχι σε τοπικό επίπεδο.
- Να γίνει νέα κατηγοριοποίηση των περιοχών της χώρας, με πρόβλεψη περιοδικής αλλαγής αυτής της κατηγοριοποίησης για τα νησιά του Αιγαίου, χωρίς να χρειάζεται πλήρης αναθεώρηση του χωροταξικού του τουρισμού, ώστε να αντιμετωπίζουμε προκλήσεις, απειλές και ευκαιρίες που παρουσιάζονται. Να προωθηθούν σε εκτός σχεδίου περιοχές, όχι χαμηλής κατηγορίας αλλά ποιοτικά καταλύματα 4 και 5 αστέρων, τουλάχιστον στις νέες μονάδες.
- Να κατευθυνθούν τα σύνθετα τουριστικά καταλύματα, σε αδόμητες περιοχές. Οι αρτιότητες για τουριστικές επενδύσεις πρέπει να είναι προϊόν ευρύτατου διαλόγου.
- Να γίνεται διάκριση ανάμεσα στα είδη τουρισμού που προωθούνται, ώστε να είναι εφικτή μακροπρόθεσμα η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και για να μην μείνει αναξιοποίητο το τεράστιο φυσικό κεφάλαιο της χώρας.
- Χρειάζονται ειδικές προβλέψεις για τον χειμερινό τουρισμό, με τη μορφή του ορειβατικού και χιονοδρομικού τουρισμού.
- Να καθιερωθεί η κατηγορία του αθλητικού τουρισμού, με προπονητικά κέντρα για διάφορα αθλήματα
- Να προωθηθεί ο καταδυτικός τουρισμός και αλληλένδετα και οι άλλες μορφές τουρισμού που έχουν σχέση με τη θάλασσα, τα σκάφη αναψυχής και την κρουαζιέρα.

---

[116] http://www.kathimerini.gr/899666/article/epikairothta/ellada/toyristikes-ependyseis-aney-plaisioy
Ανάκτηση 12/6/2017

[117] http://web.tee.gr/eidisis/touristiki-axiopiisi-akinitis-periousias-chorotaxikos-schediasmos-ke-touristiki-anaptixi-ekdilosi-tou-tee-sto-plesio-tis-3is-diethnous-ekthesis-tourismou-greek-tourism-expo/

- Να προωθηθεί ο αγροτουρισμός, ο οινικός και γαστρονομικός τουρισμός, να εκμεταλλευτούμε όλα αυτά που κάνουν την Ελλάδα και τους ανθρώπους της μοναδικό προορισμό.

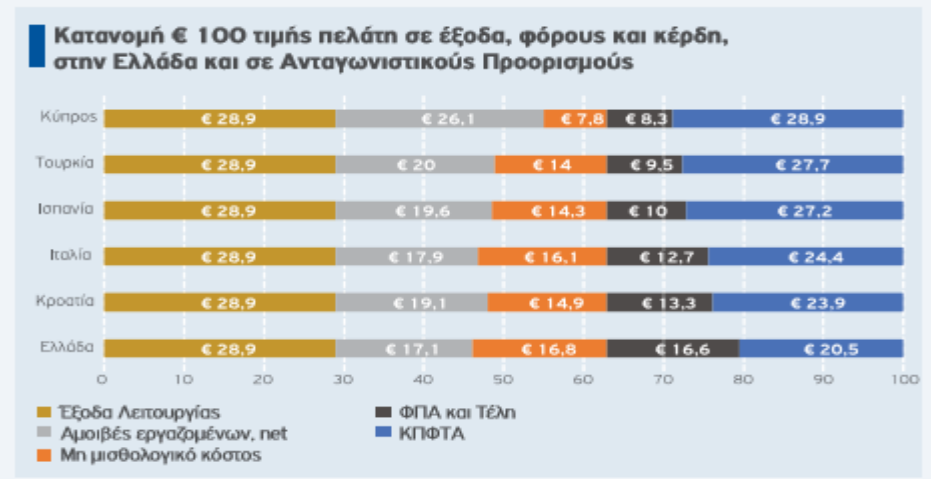
3.2.4.3 Φορολογική Πολιτική

Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο νέος πρόεδρος του ΣΕΤΕ, κ. Γ. Ρέτσος, *«το ελληνικό τουριστικό προϊόν είναι **βαριά υπερφορολογημένο** σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες. Λόγω της αύξησης των φόρων, έχει εξανεμιστεί ένα μεγάλο ποσοστό ανάκτησης της ανταγωνιστικότητας της χώρας που επιτεύχθηκε από την αρχή της εφαρμογής των μνημονίων, με την επίπονη, κοινωνικά και οικονομικά, εσωτερική υποτίμηση. Η Ελλάδα είναι ακριβότερη, κατά 6 με 7 μονάδες έναντι των ανταγωνιστών της, ενώ περιθώρια για μειώσεις τιμών δεν υπάρχουν πλέον από τους επιχειρηματίες, οι οποίοι τα εξάντλησαν από το 2008 έως σήμερα, στην προσπάθειά τους να παραμείνει η Ελλάδα στον παγκόσμιο τουριστικό χάρτη. Η τελευταία αύξηση του ΦΠΑ στα νησιά επιβάρυνε το τουριστικό πακέτο, με αποτέλεσμα όσοι ήρθαν στη χώρα μας να περιορίσουν τις δαπάνες τους, λόγω αυτής της αύξησης στην τιμή του ταξιδιού τους. Είναι και αυτή μια από τις αιτίες για την ανησυχητική μείωση των τουριστικών εσόδων. Ο φόρος διαμονής, εάν εφαρμοστεί, θα επιφέρει ένα συντριπτικό πλήγμα, στην ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προϊόντος. Αν δεν προχωρήσουμε άμεσα σε συγκεκριμένες μειώσεις φορολογικών επιβαρύνσεων, τότε κινδυνεύουμε να χάσουμε ότι με κόπο κερδίσαμε σε ανταγωνιστικότητα τα προηγούμενα χρόνια. Η **ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας** του προϊόντος, θα φέρει επιτέλους περισσότερες επενδύσεις, θα φέρει περισσότερα έσοδα στην ελληνική οικονομία και τα κρατικά ταμεία, αλλά και περισσότερες θέσεις εργασίας. Καμία μεγάλη και σοβαρή επένδυση δεν μπορεί να έρθει, όταν στη χώρα επικρατεί ο συνδυασμός της υπερφορολόγησης και του ασταθούς φορολογικού περιβάλλοντος».*[118]

Σύμφωνα με μελέτη καταγραφής και συγκριτικής αξιολόγησης του φορολογικού πλαισίου (ΙΝΣΕΤΕ, 2017) προκύπτει ότι η Ελλάδα έχει τις μεγαλύτερες φορολογικές επιβαρύνσεις και ως εκ τούτου και τα περισσότερα φορολογικά αντικίνητρα για την ανάπτυξη του τουρισμού σε σχέση με τις λοιπές ανταγωνίστριες χώρες. Η πολύ μεγάλη φορολογική επιβάρυνση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, (π.χ. η αύξηση του ΦΠΑ στη διαμονή από το 6,5% στο 13%, του ΦΠΑ στην εστίαση από το 13% στο 24%, του φορολογικού συντελεστή για τις επιχειρήσεις

[118] Η πρώτη ομιλία του Γιάννη Ρέτσου ως προέδρου του ΣΕΤΕ - ΧΡΗΜΑ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ money-tourism.gr http://money-tourism.gr/i-proti-omilia-tou-gianni-retsou-os-proedrou-tou-sete/#ixzz4joulTtjE
Follow us: @money_tourism on Twitter | xrimantourismos on Facebook

από το 26% στο 29%, η επιβολή του τέλους διανυκτέρευσης, η αύξηση του ΕΝΦΙΑ για ξενοδοχεία και ενοικιαζόμενα δωμάτια, η αύξηση των ασφαλιστικών εισφορών), αποτελεί σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα στην ανάπτυξη του τουρισμού, επιβαρύνοντας υπέρμετρα τόσο την ανταγωνιστικότητα και τα κίνητρα για επιχειρείν, όσο και το διαθέσιμο εισόδημα των εργαζομένων. Επιπλέον οδηγεί σε όξυνση της εποχικότητας. Στην εν λόγω μελέτη, παίρνοντας ως παράδειγμα ένα ξενοδοχείο 4* και εστιάζοντας αποκλειστικά στις επιπτώσεις των διαφορετικών φορολογικών συντελεστών στην Ελλάδα και σε ανταγωνιστικούς προορισμούς (Κύπρος, Τουρκία, Ισπανία, Ιταλία, Κροατία), προκύπτει ότι, *«η υπερφορολόγηση οδηγεί σε επιχειρήσεις που λειτουργούν για να εισφέρουν στο κράτος και όχι να αμείβουν τους εργαζόμενους και τους επιχειρηματίες, με επακόλουθο πολύ μειωμένα κίνητρα για επιχειρείν και εργασία»*[119].



Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ, «Ελληνικός Τουρισμός, Προοπτικές, Εξελίξεις» τεύχος 2, Ιαν. 2017

Στην Ελλάδα το άθροισμα καθαρών αμοιβών εργαζομένων και κερδών είναι σχεδόν ισόποσο με το άθροισμα φόρων και εισφορών, €37,6 έναντι €33,4. Από την άλλη, στην Ισπανία η αντιστοίχιση είναι € 46,8 / € 24,3, στην Τουρκία € 47,6 / € 23,5 και στην Κύπρο € 55,0 / € 16,1. Ενώ σε μικρότερο βαθμό το ίδιο ισχύει και για την Ιταλία €42,3 / €28,8 και την Κροατία € 43,0 / € 28,1. Σε γενικές γραμμές οι επιχειρήσεις λειτουργούν κυρίως για τους επιχειρηματίες και τους εργαζόμενους και όχι για τα κρατικά και ασφαλιστικά έσοδα.

Ως αποτέλεσμα και οι αμοιβές των εργαζομένων στην Ελλάδα είναι μειωμένες, ενώ αν ίσχυαν οι φορολογικοί συντελεστές που ισχύουν στην Κύπρο τότε, το διαθέσιμο εισόδημα των

[119] ΙΝΣΕΤΕ, «Ελληνικός Τουρισμός, Προοπτικές, Εξελίξεις» τεύχος 2, Ιαν. 2017

εργαζομένων θα ήταν υψηλότερο κατά 50%. Η δε τιμή με την οποία θα ανοίξει για να λειτουργήσει ένα ξενοδοχείο στην Ελλάδα είναι 16% υψηλότερη από αυτήν που θα ίσχυε αν οι φορολογικοί συντελεστές ήταν οι ίδιοι με της Κύπρου. Προφανώς, σε μια αγορά με έντονες εποχιακές διακυμάνσεις, με τους ισχύοντες συντελεστές το ελληνικό ξενοδοχείο μπαίνει στην αγορά πολύ αργότερα και βγαίνει πολύ νωρίτερα, λειτουργώντας μόνο όταν οι τιμές είναι υψηλές , δηλαδή κατά την υψηλή περίοδο και με μειωμένη ανταγωνιστικότητα προκειμένου οι εργαζόμενοι στα ελληνικά ξενοδοχεία να έχουν τις ίδιες αμοιβές με τους συναδέλφους τους στα κυπριακά και το λειτουργικό κέρδος στα ξενοδοχεία στην Ελλάδα να είναι το ίδιο με της Κύπρου, η τιμή δωματίου για τον πελάτη πρέπει να είναι 34% υψηλότερη.

Επίσης, η υπερφορολόγηση των τουριστικών επιχειρήσεων έχει αρνητικό αποτέλεσμα στις επενδύσεις, καθώς τα λειτουργικά κέρδη δεν επαρκούν για την αποπληρωμή των τοκοχρεωλυτικών δόσεων των δανείων. Η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα, πως όλο αυτό το πλαίσιο έχει ως αποτέλεσμα τόσο την μειωμένη ανταγωνιστικότητα στο μέλλον και συνεπώς όχι μόνο την μειωμένη απασχόληση και οικονομική δραστηριότητα, αλλά και τα μειωμένα φορολογικά και ασφαλιστικά έσοδα.

Τέλος σε μια ενδεχόμενη επένδυση θα πρέπει να συνυπολογιστούν και οι αστάθειες στο φορολογικό και οικονομικό περιβάλλον καθώς και η πολυπλοκότητα της φορολογικής νομοθεσίας. Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τις λοιπές γειτονικές χώρες, οι οποίες παρουσιάζουν ένα σταθερό φορολογικό πλαίσιο.

3.2.5 Βελτίωση βασικών υποδομών και υπηρεσιών-Δίκτυα Μεταφορών

Δράσεις:	**Οφέλη:**
Αναβάθμιση βασικών υποδομών και υπηρεσιών για τον τουρισμό	**Ενίσχυση της προσβασιμότητας στους προορισμούς** **Ενίσχυση της τουριστικής κίνησης**
• Ιδιωτικοποίηση του ΟΛΠ • Ιδιωτικοποίηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων	• Επέκταση των θέσεων πρόσδεσης στην κρουαζιέρα και τη λειτουργία-ανάδειξη του Πειραιά ως homeport. • Αναβάθμιση των περιφερειακών αεροδρομίων, ενίσχυση τόσο της ανταγωνιστικότητας των εγχώριων πυλών εισόδου της χώρας, όσο και της τουριστικής κίνησης.

Στρατηγικές επιλογές επένδυσης για την έξοδο της χώρας από την κρίση, αποτελούν οι υποδομές που διευκολύνουν τον τουρισμό καθώς ο τουριστικός κλάδος, λόγω της φύσης του, παρασύρει σε ανάπτυξη και άλλους κλάδους της οικονομίας. Η αναβάθμιση των τουριστικών υποδομών και η διευκόλυνση της πρόσβασης στην Ελλάδα είναι θεμελιώδους σημασίας. Η αναβάθμιση των τοπικών αεροδρομίων, των λιμανιών στα νησιά, η δημιουργία μαρίνων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής, η δημιουργία μαρίνας για mega-yacht (στο Λαύριο) αποτελούν προϋποθέσεις για την ενίσχυση της τουριστικής κίνησης. Ειδικά, το πλέγμα των αεροδρομίων με την κατασκευή και του αεροδρομίου στο Καστέλλι της Κρήτης, σε συνδυασμό με λιμάνια κρουαζιέρας θα δημιουργήσει νέες πύλες εισόδου, αλλά και θα διαφοροποιήσει και αναβαθμίσει το ελληνικό τουριστικό προϊόν, όπως αναφέρει σε μελέτη η PWC (2016)[120].

Οι επενδύσεις στις περιοχές αυτές έχουν τη δυναμική να αυξήσουν το εθνικό εισόδημα μέσα από υψηλούς οικονομικούς πολλαπλασιαστές. Οι επενδύσεις στα έργα υποδομών έχουν σημαντικό οικονομικό πολλαπλασιαστή της τάξης του 2x και μπορούν να μετακυλήσουν την αύξηση της ζήτησης και σε άλλους παραπλήσιους τομείς οικονομικής δραστηριότητας, αρχικά στους κλάδους της τσιμεντοβιομηχανίας και της βιομηχανίας μετάλλων και, στη συνέχεια, σε ολόκληρη την ελληνική οικονομία. Ανάλογος είναι και ο οικονομικός πολλαπλασιαστής του τουρισμού, στην περιοχή του 2x, συνδεόμενος σημαντικά με τους κλάδους της εστίασης, της τροφοδοσίας, των μεταφορών αλλά και των κατασκευών.

Οι επενδύσεις αυτές μπορούν να συμβάλλουν στο ΑΕΠ και να δημιουργούν θέσεις εργασίας σε σταθερή βάση. Η σημαντική ώθηση που θα δοθεί στην ελληνική οικονομία από την επικέντρωση των επενδύσεων στον τουρισμό και τις υποδομές θα συμπαρασύρει και τους υπόλοιπους κλάδους της ελληνικής οικονομίας σε τροχιά ανάπτυξης, με τους κλάδους με σημαντικό ποσοστό εξαγωγών να επηρεάζονται πρώτοι και τους υπόλοιπους να ακολουθούν. Επιπλέον, θα τροφοδοτήσει, με την ορμή της, την ανάπτυξη των μικρομεσαίων επιχειρήσεων σε όλη την χώρα. Οδηγώντας τις επενδύσεις στις υποδομές

Οι επενδύσεις στις υποδομές της χώρας, μέσω κοινοπραξιών του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), θα αποτελέσουν την κινητήρια δύναμη για την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, των ενεργειακών διασυνδέσεων, των υπηρεσιών διαμετακόμισης και του διεθνούς εμπορίου. Μπορούν να οδηγήσουν σε εισροές κεφαλαίων στην ελληνική οικονομία μέχρι το 2025, ύψους €17 δισ., υλοποιώντας μόνο τα ήδη γνωστά έργα.

[120] PWC 2016

Η ζήτηση για διεθνή αεροπορικά ταξίδια προς την Ελλάδα, βοηθούσης και της διεθνούς γεωπολιτικής συγκυρίας, παραμένει πολύ ισχυρή, ενώ σημειώνεται και μεγάλη αύξηση ενδιαφέροντος από τις παραδοσιακές μας αγορές, ιδιαίτερα τις Γερμανόφωνες. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας το δωδεκάμηνο του 2016 μετακινήθηκαν στο σύνολο των ελληνικών αεροδρομίων 53,6 εκατ. επιβάτες καταγράφοντας αύξηση 9,9% σε σχέση με το 2015. Το αεροδρόμιο που είχε το μεγαλύτερο ποσοστό αύξησης διακίνησης επιβατών για το δωδεκάμηνο του 2016, (στην κατηγορία των αεροδρομίων με επιβατική κίνηση άνω των 4 εκατ.), ήταν το αεροδρόμιο του Ηρακλείου όπου διακινήθηκαν 6.865.681 επιβάτες, παρουσιάζοντας άνοδο 13,3%. Στην μεσαία κατηγορία (αεροδρόμια που διακινούν από 1 έως 4 εκατ. επιβάτες ετησίως), την πρωτιά πήρε το αεροδρόμιο της Κέρκυρας, από το οποίο διακινήθηκαν 2.788.593 επιβάτες παρουσιάζοντας ποσοστό αύξησης 14,4%, ενώ στην αμέσως επόμενη κατηγορία, (αεροδρόμια που διακινούν έως 1 εκατ. επιβάτες τον χρόνο), την μεγαλύτερη ετήσια αύξηση επιβατών είχε το αεροδρόμιο της Πάρου με ποσοστό 72,2% διακινώντας συνολικά 74.344 επιβάτες.

Ο συνολικός αριθμός των πτήσεων το 2016 έφτασε τις 461.161 (από τις οποίες 189.710 εσωτερικού και 271.451 εξωτερικού) παρουσιάζοντας αύξηση 3,8% (+1,2% στις πτήσεις εσωτερικού και + 5,7% στις πτήσεις εξωτερικού), σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 όπου είχαν πραγματοποιηθεί 444.249 πτήσεις.

Την προηγούμενη χρονιά, ο οδικός τουρισμός ανέκαμψε σημαντικά, και οι οδικές αφίξεις διαμορφώθηκαν για το 2016 στα 12,05 εκατ. παρουσιάζοντας αύξηση 0,6% σε σχέση με τα 11,97 εκατ. του 2015[121].

3.2.5.1 Ιδιωτικοποίηση ΟΛΠ

Η στρατηγική σημασία της Ελλάδας ως προορισμού κρουαζιέρας και πύλης εισόδου της Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου θα ενισχυθεί περαιτέρω τόσο με την εξαγορά του ΟΛΠ ΟΛΠ+1,42% από την COSCO όσο και με την εξαγορά των 14 περιφερειακών αεροδρομίων από τη For. Οι δύο αυτές εταιρείες έχουν δεσμευτεί να αναβαθμίσουν τις υποδομές και τις υπηρεσίες που παρέχουν, γεγονός που θα ωφελήσει καθοριστικά τις προοπτικές της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Η δέσμευση επίσης της Fraport, να αυξήσει τις αεροπορικές συνδέσεις με βασικές ευρωπαϊκές τουριστικές αγορές, σημαίνει ότι ορισμένα περιφερειακά λιμάνια θα αποκτήσουν προοπτική και για *homeporting* κρουαζιερόπλοιων[122].

[121] http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=114407895

[122] https://www.portcity.gr

Σύμφωνα με την μελέτη του ΙΟΒΕ[123] (2012), η ανάπτυξη του λιμένα Πειραιώς και η δημιουργία ενός κέντρου διεθνούς εμβέλειας για το διαμετακομιστικό εμπόριο, αλλά και για τον τουρισμό και την κρουαζιέρα, αναμένεται να έχουν πολλαπλές θετικές επιδράσεις στην εγχώρια οικονομία και κοινωνία μέσω των άμεσων επενδυτικών επιδράσεων, αλλά και των συνεργειών και των λοιπών καθετοποιημένων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που θα αναπτυχθούν[124]

Το μεγαλύτερο τμήμα του επενδυτικού προγράμματος της πρώτης περιόδου αφορά στην αναβάθμιση της κρουαζιέρας (περίπου €136,3 εκατ.) και εκτιμάται πως θα υλοποιηθεί χρησιμοποιώντας τόσο ίδια κεφάλαια όσο και πόρους από ευρωπαϊκά διαρθρωτικά ταμεία (ΕΣΠΑ 2014-2020). Η επέκταση του σταθμού των επιβατών καθώς και η κατασκευή τρίτου τερματικού σταθμού αναμένεται να αποτελέσει τη βάση για την τόνωση του τουρισμού κρουαζιέρας. Σημειώνεται πως η αναβάθμιση των υποδομών για την εξυπηρέτηση των κρουαζιερόπλοιων αποτελούσε ήδη σημαντικό τμήμα του επενδυτικού σχεδίου του ΟΛΠ (περίοδος 2012-2016), όπου είχαν προβλεφθεί περί των €230 εκατ. σχετικών επενδύσεων, των οποίων η υλοποίηση δεν έχει ακόμα ξεκινήσει.(ιοβε,2016). Το γεγονός πως οι επενδύσεις στις εγκαταστάσεις της κρουαζιέρας κατά την πρώτη πενταετία αποτελούν συμβατική υποχρέωση των συμβαλλόμενων μερών, σε συνδυασμό με την ευκολότερη πρόσβαση σε κεφάλαια από τον αλλοδαπό ιδιωτικό φορέα αλλά και με την προϋπόθεση της αποδοτικότερης διαχείρισης όλων των δραστηριοτήτων του λιμένα που αναμένεται από την ιδιωτικοποίησή του, εκτιμάται πως θα επιταχύνει την κατασκευή και αναβάθμιση του σχετικού λιμένα και την παροχή ανταγωνιστικών υπηρεσιών προς τα κρουαζιερόπλοια. Με αυτό τον τρόπο, ο ρόλος του Πειραιά ως λιμένας αφετηρίας κρουαζιερόπλοιων (home port) θα μπορούσε να ενισχυθεί, με πολλαπλά οικονομικά οφέλη τόσο για τον διαχειριστή του λιμένα όσο και για τις τουριστικές επιχειρήσεις στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά.

Σε ότι αφορά τα πρόσθετα εισοδήματα από τουριστικές εισπράξεις, αυτά αφορούν κυρίως τη βελτίωση των εισπράξεων από την κρουαζιέρα, όπου η αναβάθμιση των υποδομών αναμένεται σταδιακά να συμβάλει θετικά. Η πρόσθετη εξωγενής ενίσχυση αφορά τις εξαγωγές υπηρεσιών. Ο λόγος της παρέμβασης αυτής είναι ότι η συμβολή στην κρουαζιέρα και γενικότερα στον τουρισμό του αναβαθμισμένου λιμένα θα είναι πολύ ευρύτερη από αυτή που καθορίζεται από τις τρέχουσες τάσεις και προοπτικές των τουριστικών εισπράξεων και των λοιπών παραγόντων όπως προσδιορίζονται στο σενάριο αναφοράς.[125]

---

[123] ΙΟΒΕ«Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς», Μάρτιος 2016

[124] http://www.capital.gr/poseidonia-2016/3131382/to-limani-tou-peiraia-moxlos-gia-tin-anaptuxi-tis-oikonomias

[125] ΙΟΒΕ, «Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς», Μάρτιος 2016

3.2.5.2 Ιδιωτικοποιήσεις στα περιφερειακά αεροδρόμια

Στις 14 Δεκεμβρίου 2015, μεταξύ της Fraport Greece, του Ταμείου Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) και του ελληνικού Δημοσίου υπογράφτηκαν συμβάσεις παραχώρησης, διάρκειας 40 ετών, για τη λειτουργία, τη διαχείριση, την ανάπτυξη και τη συντήρηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων στην Ελλάδα[126]. Από τα δεκατέσσερα αυτά περιφερειακά αεροδρόμια, τρία βρίσκονται στην ηπειρωτική Ελλάδα (Άκτιον, Καβάλα και Θεσσαλονίκη), ενώ τα υπόλοιπα έντεκα βρίσκονται στα νησιά Κέρκυρα, Κρήτη (Χανιά), Κεφαλονιά, Κω, Λέσβο (Μυτιλήνη), Μύκονο, Ρόδο, Σάμο, Σαντορίνη, Σκιάθο και Ζάκυνθο. Πρόκειται για μία από τις μεγαλύτερες και πιο επωφελείς επενδύσεις στην Ελλάδα καθώς αποτελεί τη βάση για την ενίσχυση της οικονομίας σε μία περίοδο ιδιαιτέρως δύσκολη για την Ελλάδα.

Έτσι, στις 11 Απριλίου 2017[127], ολοκληρώθηκε η παραχώρηση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων με την εφάπαξ καταβολή στο ΤΑΙΠΕΔ του ποσού των 1,234 δισ. ευρώ, σε συνδυασμό και με την ανάληψη της λειτουργίας των αεροδρομίων[128]. Εκτός όμως από το τίμημα των 1,234 δισ. Ευρώ, η κοινοπραξία Fraport Greece θα πρέπει να καταβάλει κάθε χρόνο ένα πρόσθετο αντίτιμο για τις παραχωρήσεις, το οποίο αρχικά έχει οριστεί στα 22,9 εκατ. ευρώ, καθώς και ετήσιο μεταβλητό τίμημα παραχώρησης της τάξης του 28,5% των λειτουργικών κερδών. Επιπλέον, η κοινοπραξία αναλαμβάνει να επενδύσει σε αερολιμενικές υποδομές ποσό ύψους 330 εκατ. ευρώ μέχρι το 2020[129]. Στη συνέχεια, και έως το τέλος της διάρκειας της παραχώρησης, θα προχωρήσει σε πρόσθετες επενδύσεις για τη συντήρηση, την αναβάθμιση και την επέκταση των υποδομών, ανάλογα με το πώς θα εξελίσσεται η επιβατική κίνηση.

Στο πλάνο της εταιρείας περιλαμβάνονται επενδύσεις άμεσες, αλλά και σε βάθος χρόνου. Οι εργασίες που θα γίνουν καθώς και τα έργα ανάπτυξης των υποδομών σ' αυτά τα αεροδρόμια, θα συμβάλουν καθοριστικά τόσο στην αύξηση του αριθμού των επιβατών, όσο και στη βελτίωση της ταξιδιωτικής τους εμπειρίας. Στις άμεσες εργασίες που θα πραγματοποιηθούν στα αεροδρόμια, με την ανάληψη της λειτουργίας τους από τη Fraport Greece και πριν την έναρξη της καλοκαιρινής περιόδου, περιλαμβάνονται ο γενικός καθαρισμός, η βελτίωση του φωτισμού και της σηματοδότησης στους εσωτερικούς (τερματικοί σταθμοί) και εξωτερικούς χώρους των

---

[126] Fraport Greece, Τα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας

[127] http://www.wmcactionnews5.com/story/35122452/fraport-greece-begins-40-year-concession-at-14-greek-regional-airports

[128] http://traveldailynews.gr/news/article/64673

[129] http://news.gtp.gr/2016/05/23/fraport-greece-catalyst-tourism-growth/

αεροδρομίων (χώρος στάθμευσης αεροσκαφών-διάδρομοι προσγείωσης-απογείωσης), η αναβάθμιση και η βελτίωση των εγκαταστάσεων υγιεινής, η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της δωρεάν σύνδεσης με το διαδίκτυο. Επίσης θα γίνουν εργασίες για τη βελτίωση της πυρασφάλειας σε όλους τους χώρους των αεροδρομίων. Έτσι κατά την πρώτη 4ετία, θα κατασκευαστούν 5 νέοι τερματικοί σταθμοί στα αεροδρόμια Θεσσαλονίκης, Κέρκυρας, Κεφαλονιάς, Κω, Μυτιλήνης, ενώ το συνολικό μέγεθος των 14 τερματικών σταθμών στα αεροδρόμια θα αυξηθεί από 200.000 m2 σε 300.000 m2 περίπου. Επίσης, θα υπάρξει αύξηση των σταθμών Check-In από 213 σε 297 (+28%), αύξηση των σημείων ασφαλείας από 44 σε 84 (+47%), αύξηση των πυλών από 103 σε 147 (+30%) και αύξηση των θέσεων στάθμευσης αεροσκαφών από 115 σε 150 (+23%). Επιπλέον, θα γίνει πλήρης ανακαίνιση και των 15, συνολικά, διαδρόμων προσγείωσης-απογείωσης και όλων των τερματικών σταθμών, των εγκαταστάσεων υγιεινής, των πυροσβεστικών σταθμών των αεροδρομίων, των χώρων στάθμευσης των αεροσκαφών και των γεννητριών ηλεκτροδότησης. Σε όλα τα αεροδρόμια θα εγκατασταθεί νέο, και τελευταίας τεχνολογίας σύστημα ελέγχου και διαχείρισης αποσκευών. Τέλος, θα υπάρξει ανανέωση και εκμοντερνισμός της εσωτερικής και εξωτερικής τους όψης[130].

Έσοδα από την Ιδιωτικοποίηση των 14 Περιφερειακών Αεροδρομίων (€ δις)	
Αντίτιμο παραχώρησης για 40 έτη	1,23
Ετήσιο Ενοίκιο (€22,9 εκ)	0,92
Έσοδα ΥΠΑ / Π.Α.σε βάθος 40 ετών	1,20
Ποσοστό 28,5% επί των ετήσιων Λειτουργικών Κερδών	5,96
Σύνολο Εσόδων	**9,31**
Επενδύσεις 2016-19	0,33
Επενδύσεις 2020-2055	1,07
Συνολικές Επενδύσεις	**1,40**
Συνολικό όφελος για το Ελληνικό Δημόσιο	**10,71**
Ετήσιο όφελος	**0,27**
Ετήσιο όφελος σε παρούσα αξία	**0,18**
Σημερινό ετησιο όφελος	**0,10**
Διαφορά	***0,08***

Πηγή: Δημήτρης Γκιόκας, «Συμφέρει ή όχι η παραχώρηση των περιφερειακών Αεροδρομίων; Οικονομική αποτίμηση», 2015[131]

Πρόκειται για μια συμφέρουσα συμφωνία από καθαρά οικονομική άποψη, καθώς το συνολικό όφελος για το ελληνικό δημόσιο από την παραχώρηση των αεροδρομίων τα επόμενα 40 έτη ανέρχεται σε €10,7 δις, δηλαδή €270 εκ το χρόνο. Σε παρούσα αξία το ετήσιο όφελος είναι €180 εκ. Ως τώρα, το ετήσιο κέρδος του δημοσίου από τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια ανερχόταν σε

[130] http://traveldailynews.gr/news/article/64673

[131] Δημήτρης Γκιόκας, «Συμφέρει ή όχι η παραχώρηση των περιφερειακών Αεροδρομίων; Οικονομική αποτίμηση», 2015

περίπου €100 εκ. Συνεπώς, θα υπάρχει θετική διαφορά ύψους €80 εκ ετησίως και €3,2 δις σε βάθος 40 ετών.

Τα οφέλη που προκύπτουν από την συμφωνία αυτή, τόσο σε εθνικό, όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, είναι πολλαπλά και θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα ακόλουθα[132]:

- Η ελληνική οικονομία θα επωφεληθεί από τη δυνατότητα αξιοποίησης ενός παγκόσμιου δικτύου για την προβολή του ελληνικού τουρισμού, από την αύξηση των αφίξεων και την επέκταση της τουριστικής περιόδου.
- Το έργο θα ενισχύει την εικόνα των 14 πόλεων και περιφερειών ως τουριστικών προορισμών.
- Η ανάπτυξη νέων δρομολογίων από τη Fraport Greece θα ενισχύσει την επιβατική κίνηση.
- Η αύξηση της κίνησης θα ενισχύσει την απασχόληση και σε άλλους τομείς της οικονομίας, όπως η γεωργία, η αλιεία, η βιομηχανική παραγωγή, οι κατασκευές, το εμπόριο, οι υπηρεσίες φιλοξενίας και η εκμετάλλευση ακινήτων.
- Θα στηριχθούν οι τοπικές επιχειρήσεις και οι τοπικοί επαγγελματίες.
- Η συνεργασία της Fraport Greece, των αεροδρομίων και των τοπικών κοινοτήτων θα ενισχύσει τα προγράμματα τοπικής ανάπτυξης
- Τα αεροδρόμια θα επωφεληθούν από την εκτεταμένη εμπειρία των μελών της κοινοπραξίας στη λειτουργία αερολιμένων σε ολόκληρο τον κόσμο.
- Η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των αεροδρομίων και των αερολιμενικών υποδομών, καθώς και η βελτιστοποίηση κάθε διαδικασίας θα αποτελέσουν βασικό κομμάτι του έργου.
- Η Fraport Greece εγγυάται την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, την ασφάλεια και την προστασία, σύμφωνα με τις αντίστοιχες διεθνείς προδιαγραφές.
- Το έργο θα ενισχύσει την εικόνα των αεροδρομίων και θα διασφαλίσει μια ευχάριστη εμπειρία για τους επιβάτες, βασισμένη στην καθαριότητα των κοινόχρηστων χώρων, το λογικό χρόνο αναμονής, τα ελκυστικά εμπορικά καταστήματα και το φιλικό προσωπικό.
- Τέλος, εν όψει της λειτουργίας της Fraport, δημιουργήθηκαν νέες θέσεις εργασίας για την στελέχωση των αεροδρομίων.

Ωστόσο, ο μόνος κίνδυνος από αυτή την συμφωνία είναι πως, ένας και μόνο διαχειριστής 14 αεροδρομίων τα οποία καλύπτουν το 52% της συνολικής επιβατικής κίνησης της χώρας με 23,7

[132]Fraport Greece

εκ επιβάτες ετησίως (στοιχεία 2014), ενδέχεται να δημιουργήσει μονοπωλιακές καταστάσεις, έτσι ώστε να κομίσει τα μέγιστα δυνατά οφέλη, εις βάρος του υγιούς ανταγωνισμού. Επιπλέον, το τέλος ανά επιβάτη θα υπερδιπλασιαστεί από τα €12 που είναι σήμερα στα €26,5 για τα επόμενα 4 χρόνια (μέχρι δηλαδή να ολοκληρώσει ο επενδυτής της συμφωνημένες επενδύσεις αναβάθμισης των αεροδρομίων) και δύναται να φτάσει τα €32,5 στη συνέχεια. Η αύξηση αυτή εκτός ότι αυξάνει το κόστος των πτήσεων πλήττει και την ανταγωνιστικότητα των αεροδρομίων. Επαναλαμβάνεται δηλαδή το λάθος με τα υπέρογκα τέλη του αεροδρομίου Αθηνών, που ανέρχονται σε €42 ανά επιβάτη, τη στιγμή που τα τέλη στα αεροδρόμια της Ιταλίας, Ισπανίας, Τουρκίας και Πορτογαλίας κυμαίνονται κατά μέσο όρο στα €17, είναι δηλαδή 2,5 φορές χαμηλότερα[133].

Συνεπώς θα πρέπει να βρεθούν τρόποι περιορισμού των μονοπωλιακών ευκαιριών της αναδόχου εταιρείας, ίσως για παράδειγμα, με ρήτρα αύξησης της επιβατικής κίνησης των αεροδρομίων. Επιπλέον θα πρέπει να μειωθούν δραστικά τα συμφωνηθέντα τέλη αεροδρομίων και τέλος να συνδυαστούν τα οφέλη του επενδυτή με την ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών.

3.2.6 Αναβάθμιση Ανθρώπινου Δυναμικού

Δράσεις:	Οφέλη:
• Πολιτική ποιοτικής τουριστικής εκπαίδευσης • Προγράμματα και συστήματα εκπαίδευσης των επιχειρήσεων	• Βελτίωση των δεξιοτήτων και των προσόντων εργαζομένων και επιχειρήσεων για την επίτευξη βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης. • Αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος και βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.

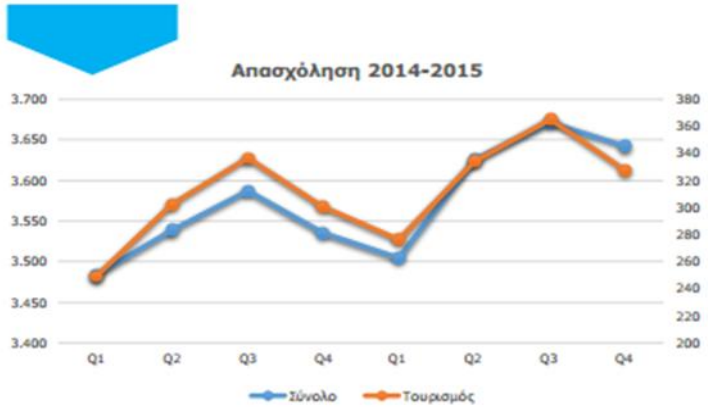
3.2.6.1 Πολιτική Ποιοτικής Εκπαίδευσης

Σύμφωνα με την μελέτη του ΙΝΣΕΤΕ (2017)[134], η απασχόληση στον τουρισμό αυξάνεται διαρκώς τα τελευταία 30 χρόνια με μέσο ετήσιο ρυθμό 2,8%. Η αυξητική αυτή τάση εντάθηκε από το 2014 και μετά, όταν και ολοκληρώθηκε η μεταστροφή του σε έναν κατ' εξοχήν εξωστρεφή,

[133] Δημήτρης Γκιόκας, «Συμφέρει ή όχι η παραχώρηση των περιφερειακών Αεροδρομίων; Οικονομική αποτίμηση», 2015

[134] ΙΝΣΕΤΕ , Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία, 2017

διεθνώς ανταγωνιστικό, τομέα. Κατά τη διάρκεια του 2016, η απασχόληση στον τουρισμό έφθασε στο υψηλότερο επίπεδο (341,2 χιλ.) από την αρχή της Έρευνας Εργατικού Δυναμικού, υπερβαίνοντας το προηγούμενο υψηλό σημείο του 2008 (322 χιλ.). Παράλληλα, η παρατηρούμενη αύξηση της μερικής απασχόλησης στον τουρισμό, μετά την ανάκαμψή του το 2013, ως αποτέλεσμα των διαρθρωτικών αλλαγών στην αγορά εργασίας, δεν είναι εις βάρος, αλλά επιπρόσθετη της πλήρους απασχόλησης, η οποία καταγράφει επίσης αύξηση. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω εξελίξεων και της παράλληλης μείωσης της απασχόλησης στους υπόλοιπους τομείς, η συμμετοχή του τουρισμού στην απασχόληση ανέβηκε από 3,9% το 1983 σε 9,3% το 2016. Επίσης, το 3ο τρίμηνο του 2016, η απασχόληση στον τουρισμό αντιπροσώπευε το 10,2% της συνολικής απασχόλησης κατέχοντας την 3η θέση μετά το εμπόριο (17,8%) και τον πρωτογενή τομέα (12,2%), αλλά μπροστά από την μεταποίηση (9,5%) και τον δημόσιο τομέα (8,9%)[135].



Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ, 2017

Η δε συνολική συνεισφορά του τομέα τουρισμού και ταξιδιών στον εργασιακό τομέα για το 2016, συμπεριλαμβανομένων των θέσεων εργασίας που έμμεσα υποστηρίζονται από την τουριστική βιομηχανία, ήταν 23,4% (860.500 θέσεις εργασίας). Το εν λόγω νούμερο αναμένεται να αυξηθεί κατά 6,3% μέχρι το 2017 αγγίζοντας τις 914.500 θέσεις εργασίας, ενώ μέχρι το 2027 θα φθάσει το 1.273.000 θέσεις εργασίας (ποσοστό 3,4%)[136].

Η ***McKinsey & Co***. (2014), στα πλαίσια της εργασίας ***«Τουριστικός Στρατηγικός Σχεδιασμός 2021»*** εκτιμώντας τις συνολικές ανάγκες απασχόλησης για τον τουριστικό κλάδο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι συνολικές θέσεις εργασίας (άμεσες και έμμεσες) παρουσιάζουν την

[135] http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26527&subid=2&pubid=114626188 Ανάκτηση 10/6/2016
[136] UNTWO

προοπτική να αυξηθούν κατά 300 χιλιάδες έως το 2021, εκ των οποίων 130 χιλιάδες θέσεις θα προκύψουν από άμεσες θέσεις απασχόλησης και 170 χιλιάδες θέσεις από έμμεσες θέσεις. Επίσης, η αναβάθμιση και η διαφοροποίηση του χαρτοφυλακίου τουριστικών προϊόντων θα επηρεάσει και την κατανομή της απασχόλησης οδηγώντας σε υψηλότερη ζήτηση για εξειδικευμένο και υψηλότερες απαιτήσεις σε δεξιότητες[137].

Σε αυτή τη νέα πορεία, ο τουρισμός οφείλει να έχει στο επίκεντρό του τον ανθρώπινο παράγοντα. Προτεραιότητα της πολιτείας αλλά και των φορέων που ασκούν τουριστική πολιτική θα πρέπει να είναι η δημιουργία περισσότερων και καλύτερων θέσεων εργασίας, εκπαίδευσης και κατάρτισης τόσο για εργαζόμενους όσο και για επιχειρηματίες, μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων.

Η εκπαίδευση ως παραγωγική επένδυση[138]

Πηγή:ΣΕΤΕ, «Ο τουρισμός πρωταγωνιστής στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη την Ελλάδα»

Η γρήγορη και συνεχής ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, με την παράλληλη ανάπτυξη νέων και περισσότερο απαιτητικών αγορών καθώς και νέων, πιο εξειδικευμένων τουριστικών προϊόντων, απαιτεί όλο και περισσότερο εξειδικευμένο τουριστικό προσωπικό. Σήμερα περισσότερο από ποτέ άλλοτε, το επίπεδο του ανθρώπινου δυναμικού και η επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο με την εκπαίδευση και την κατάρτισή του αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα στην άνοδο της παραγωγικότητας της εργασίας και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας. Ο τουρισμός ως ένα επώνυμο *εθνικό προϊόν* απαιτεί διεθνή επιβεβαίωση η οποία επιτυγχάνεται μέσω της πιστοποίησης σύμφωνα με κάποια πρότυπα. Για τον λόγο αυτό, απαιτείται μια εθνική πολιτική ποιότητας στον τουρισμό, η οποία θα καθοδηγεί τις ενέργειές της έχοντας ως τελικό στόχο την προσέλκυση τουριστών και τη βελτιστοποίηση του λόγου τιμής - ποιότητας. Και η εθνική

[137] McKinsey & Co. (2014), «Τουριστικός Στρατηγικός Σχεδιασμός 2021»
[138] ΣΕΤΕ, «Ο τουρισμός πρωταγωνιστής στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη την Ελλάδα»

πολιτική ποιότητας στον τουρισμό μπορεί να υλοποιηθεί μόνο μέσω μιας πολιτικής ποιοτικής τουριστικής εκπαίδευσης, η οποία για να ανταποκρίνεται στις συνεχώς μεταβαλλόμενες ανάγκες της ζήτησης και προσφοράς της τουριστικής βιομηχανίας, θα πρέπει να σχεδιάζεται και να υλοποιείται με βάση τα ίδια πρότυπα ποιότητας της τουριστικής βιομηχανίας. Η διασφάλιση της ποιότητας της γνώσης είναι υπόθεση τόσο του ελληνικού κράτους όσο και των εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων και των εκπαιδευτικών. Ειδικότερα ο ρόλος των εκπαιδευτικών όλων των βαθμίδων είναι καθοριστικός στην μετάδοση και κατανόηση της γνώσης αλλά και στην ανάπτυξη των δεξιοτήτων των υποψήφιων εργαζομένων σε οποιαδήποτε θέση της τουριστικής βιομηχανίας[139]. Για την επίτευξη όμως αυτού του στόχου, η σύνδεση και συνεργασία όλων των εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων που παρέχουν τουριστική εκπαίδευση στην Ελλάδα με την αγορά εργασίας, κρίνεται ως απαραίτητη προϋπόθεση.

Προβλήματα –αδυναμίες- προοπτικές:

Καθώς ο τουρισμός αποτελεί τομέα έντασης εργασίας, υπάρχει μία τάση να αξιοποιεί προσωπικό με χαμηλότερο βαθμό εξειδίκευσης. Για παράδειγμα, μόνο ένα 16% των απασχολουμένων είναι απόφοιτοι της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Επίσης, πολλές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον τουριστικό τομέα αδυνατούν να προσελκύσουν ανθρώπινο δυναμικό με ειδίκευση σε κάποιο επιστημονικό αντικείμενο, λόγω των πολλών μικρών μονάδων που αναπτύσσονται στο πρότυπο της οικογενειακής επιχείρησης, αλλά και εξαιτίας της εποχικής δραστηριότητας η οποία λειτουργεί ανασταλτικά για τα άτομα που επιθυμούν να προσφέρουν την εργασία τους σε συστηματική (δωδεκάμηνη) βάση[140]. Σύμφωνα με τα *«Πρακτικά Συνάντησης Εργασίας για τις Ανάγκες του Ανθρώπινου Δυναμικού στον Τουρισμό»* που είχε πραγματοποιηθεί το 2014 από τον ΣΕΤΕ, διαπιστώθηκαν βασικές ελλείψεις και ανάγκες σε ειδικότητες στην Τουριστική Βιομηχανία. Συγκεκριμένα:

- Σε επαγγέλματα χαμηλού και μέσου βαθμού εξειδίκευσης (Σερβιτόροι, Οροφοκόμοι, Υπάλληλοι εξυπηρέτησης πελατών), υπάρχει χαμηλός βαθμός επαγγελματισμού και δεξιοτήτων του εργατικού δυναμικού, δηλαδή έλλειψη καλών επαγγελματιών, που ενδεχομένως συνδέεται σε ένα βαθμό και με την εποχικότητα του τομέα.

139 http://traveldailynews.gr/hypostyles/article/2401

[140] ΙΟΒΕ, Η απασχόληση στον τουριστικό τομέα, 2013

- Στο πεδίο της γαστρονομίας, υπάρχει σημαντική έλλειψη επαγγελματιών με υψηλή εξειδίκευση σε εθνικές κουζίνες, υψηλή ζαχαροπλαστική οινολογία, bar tendering κλπ.

- Στο πεδίο του middle level management, υπάρχει μια γενικευμένη έλλειψη σε σύγχρονες management skills, team supervising, team management, crisis management, και συναφείς ικανότητες και δεξιότητες διοίκησης.

- Στο πεδίο των λεγόμενων hard skills, υπάρχουν σημαντικότατες ανάγκες σε ξένες γλώσσες και στο συνεχές updating των IT/computing skills.

- Σημαντικότατες ανάγκες και ελλείψεις υπάρχουν σε όλους τους τομείς που συνδέονται με την εξυπηρέτηση πελατών και των πωλήσεων. Στο πεδίο αυτό υπάρχει επιτακτική ανάγκη επιμόρφωσης των εργαζομένων σε δεξιότητες που σχετίζονται με customer orientation approach, client service skills, communication skills, cooperation, Κουλτούρα Πωλήσεων (upselling, cross – selling), adaptability skills, κλπ.

- Στο άμεσο μέλλον δημιουργούνται ανάγκες για νέες ειδικότητες και εξειδικεύσεις όπως: Animator, Δημιουργική απασχόληση παιδιών, Digital Communication, Call Center Agents, Μηχανικοί/Τεχνικοί.

- Οι διαδικασίες επικύρωσης και πιστοποίησης επαγγελματικών προσόντων των εργαζομένων με βάση πρότυπα που αναγνωρίζονται διεθνώς από την ιδιωτική αγορά, είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την επαγγελματική ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού του τομέα και αναβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος[141]

3.2.6.2 Προγράμματα και συστήματα εκπαίδευσης-κατάρτισης των επιχειρήσεων

Όμως, στη σύγχρονη οικονομική συγκυρία, τόσο η διεύρυνση των δυνατοτήτων εκπαίδευσης και κατάρτισης, όσο και ο εμπλουτισμός, η διεύρυνση των γνώσεων, των δεξιοτήτων και των προσόντων, μαζί με την ενίσχυση των ευκαιριών απασχόλησης για τους εργαζόμενους στον τουρισμό και ιδιαίτερα για τους νέους, έχει ιδιαίτερη σημασία. Γι αυτό η επένδυση στο ανθρώπινο δυναμικό αποτελεί πρωταρχικό στόχο και προτεραιότητα για το Υπουργείο Τουρισμού.

[141] ΣΕΤΕ, «Οι εκπαιδευτικές ανάγκες των επιχειρήσεων στον κλάδο του τουρισμού στην Ελλάδα», Ιούλιος 2014

Το Υπουργείο Τουρισμού, έχοντας ως στόχο την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος της Ελλάδας, δημιούργησε ένα σύγχρονο πλαίσιο εκπαίδευσης και επαγγελματικής κατάρτισης στον τομέα του τουρισμού. Μέσα σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα ενσωματώθηκε η λειτουργία των σχολών του Οργανισμού Τουριστικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης στο Υπουργείο Τουρισμού και απομένουν κάποιες τελευταίες διοικητικές λεπτομέρειες. Μέσα από μία σειρά δράσεων το Υπουργείο Τουρισμού αποσκοπεί στον εμπλουτισμό των επίλογων του ανθρώπινου δυναμικού το οποίο ενδιαφέρεται να απασχοληθεί στον τουρισμό.

Συγκεκριμένα:

α) Ενισχύονται οι προσπάθειες για την αναδιάρθρωση των προγραμμάτων σπουδών των ΑΕΙ/ΑΤΕΙ, στο τομέα του τουρισμού με στόχο την διοχέτευση στην τουριστική αγορά εξειδικευμένων στελεχών, επιστημονικής κατάρτισης ώστε ο ελληνικός τουρισμός να μπορεί να ανταποκρίνεται στις νέες διεθνείς τάσεις και να ικανοποιεί την ενεργό ζήτηση.

β) Σε συνεργασία με το ΥπΠΕΘΠΑ αναβαθμίζονται τα προγράμματα σπουδών των Ανώτερων Σχολών Τουριστικής Εκπαίδευσης και δημιουργείται επαγγελματική σχολή τριετούς φοίτησης που θα προσφέρουν υψηλής ποιότητας εκπαίδευση και κατάρτιση σε Έλληνες και ξένους σπουδαστές που προτίθενται να δραστηριοποιηθούν στην ξενοδοχειακή βιομηχανία σε συνδυασμό με πρακτική άσκηση σε ξενοδοχειακές μονάδες. Οι σπουδές θα παρέχονται και στην αγγλική γλώσσα, ώστε να προσελκύσουν σπουδαστές από την ευρύτερη ευρωπαϊκή - μεσογειακή περιοχή αλλά και από τα Βαλκάνια και τη Ρωσία, με οικονομική συμμετοχή των σπουδαστών αυτών. Επιπλέον, θα δίνεται η δυνατότητα στους αποφοίτους να συνεχίσουν την φοίτησή τους στις αντίστοιχες σχολές των ΑΕΙ και ΑΤΕΙ της χώρας.

γ) Αναθεωρούνται τα προγράμματα σπουδών των σχολών μετα-δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης (ΙΕΚ και ΕΠΑΣ) του πρώην Οργανισμού Τουριστικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης. Με αυτό τον τρόπο, θα προσφέρεται στους νέους, υψηλού επιπέδου τεχνική εκπαίδευση, ώστε να συνεισφέρουν άμεσα σε κλάδους του τουρισμού συμπεριλαμβανομένων και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε ειδικές μορφές τουρισμού.

δ) Ενισχύονται τα Προγράμματα Σπουδών Κατάρτισης και Δια Βίου Εκπαίδευσης, σε διάφορους τομείς του τουρισμού ώστε να ικανοποιηθούν οι ανάγκες της σύγχρονης ελληνικής κοινωνίας για διεύρυνση και εμπλουτισμό των δεξιοτήτων των νέων αλλά και των απασχολούμενων στον τουρισμό. Τα Προγράμματα αυτά, θα δίδονται στους

σπουδαστές μέσω των νέων δομών δια βίου μάθησης και εκπαίδευσης που έχουν συγκροτηθεί από το ΥπΠΕΘΠΑ. Παράλληλα, σε συνεργασία και με το Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, διαμορφώνονται νέα προγράμματα κατάρτισης με τη μέθοδο της εξ αποστάσεως εκπαίδευσης, ώστε να ενισχυθεί η δια βίου εκπαίδευση και να δοθεί η δυνατότητα σε επαγγελματίες του τουρισμού να αποκτούν εξειδικευμένες γνώσεις, χωρίς την υποχρεωτική τους μετακίνηση.

ε) Το Υπουργείο υλοποιεί ήδη Πρόγραμμα Συνεχιζόμενης Επαγγελματικής Κατάρτισης για εργαζομένους, εποχιακά εργαζομένους, αυτοαπασχολούμενους και επιχειρηματίες, που δραστηριοποιούνται σε επιχειρήσεις στο χώρο του τουρισμού. Το Πρόγραμμα είναι συνολικού προϋπολογισμού Δημόσιας Δαπάνης 4,5 εκατ. €, χρηματοδοτείται με πόρους του ΕΣΠΑ μέσω του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου και στοχεύει στην κατάρτιση 2.875 ωφελουμένων.

στ) Αναθεωρείται το πρόγραμμα σπουδών των Σχολών Ξεναγών το οποίο πλέον θα ολοκληρώνεται σε τρία εξάμηνα φοίτησης και απελευθερώνεται το επάγγελμα του ξεναγού. Το Υπουργείο σε συνεργασία με την Παγκόσμια Ομοσπονδία Ενώσεων Ξεναγών (WFTGA) εργάζεται για την διατήρηση βιώσιμων Σχολών Ξεναγών χρησιμοποιώντας τη μακρά εκπαιδευτική εμπειρία τους, και στοχεύοντας στον διεθνή εκπαιδευτικό χώρο, προσελκύοντας εκπαιδευόμενους από άλλες χώρες και προσφέροντας σπουδές και σε άλλες γλώσσες πλην της Ελληνικής.

Παράλληλα, σε συνεργασία με το ΥπΠΕΘΠΑ, εκδόθηκε Κοινή Υπουργική Απόφαση για την εκπόνηση προγραμμάτων ταχύρρυθμης κατάρτισης στο επάγγελμα του ξεναγού ειδικά για του αποφοίτους ανώτατων σχολών Ιστορίας και Αρχαιολογίας.

ζ) Δημιουργείται μηχανισμός για την ανάλυση θεμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης σε συνεργασία με φορείς του τουρισμού ώστε να αναδειχθούν νέα προγράμματα σπουδών και να προσδιοριστούν οι ανάγκες ανάπτυξης επαγγελματικών δεξιοτήτων. Για την συγκεκριμένη δράση έχει συσταθεί κατάλληλη ομάδα από εμπειρογνώμονες. Προς αυτή την κατεύθυνση το Υπουργείο Τουρισμού βρίσκεται ήδη σε συνεργασία με το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος και έχουν προσδιοριστεί οι ανάγκες για τις βασικές τουριστικές ειδικότητες[142].

[142] http://www.mintour.gov.gr/el/Education/

3.2.7 Επικοινωνιακή Πολιτική-Προβολή

Είναι κρίσιμο όμως, οι αλλαγές αυτές, να υποστηριχθούν και από ένα αποτελεσματικό σχέδιο προβολής της Ελλάδας στο εξωτερικό ώστε να αποκομιστούν τα μέγιστα οφέλη. Η Ελλάδα θα πρέπει να προβληθεί ως ένα σύνολο μοναδικών προορισμών, με υποδομές ικανές να υποστηρίξουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, ώστε να προσελκύσει την τουριστική αγορά υψηλού εισοδήματος. Το σχέδιο προβολής θα πρέπει επίσης να στοχεύει στην διεύρυνση της τουριστικής περιόδου διαμορφώνοντας ζήτηση για όλη τη διάρκεια του έτους και στην προώθηση πολλαπλών, αντί μεμονωμένων, προορισμών.

Η Ελλάδα θα μπορέσει να αναβαθμίσει το τουριστικό προϊόν της και να ενισχύσει το «brand name» της ως παγκόσμιος τουριστικός προορισμός. Η επιτυχής ανάπτυξη του τουριστικού κλάδου εκτιμάται ότι είναι σε θέση να κινητοποιήσει επενδύσεις ύψους περίπου €20 δισ. ως το 2025.

3.2.7.1 Ανάπτυξη Ψηφιακής Στρατηγικής

Σύμφωνα με μελέτες, πλέον του 80% του ενεργού πληθυσμού της παγκόσμιας κοινότητας, ενημερώνεται και λειτουργεί μέσα από το διαδίκτυο, σε ό,τι αφορά στη διαδικασία επιλογής προορισμού διακοπών, στις κρατήσεις και την αγορά υπηρεσιών στον τόπο προορισμού.[143].

Στον τομέα της επικοινωνίας, το διαδίκτυο και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης και διάφορες εφαρμογές και εργαλεία που συνδέονται με την κινητή τηλεφωνία και τις φορητές συσκευές πρόσβασης στο διαδίκτυο, συμβάλουν στην άμεση επικοινωνία του βαθμού ικανοποίησης, των συναισθημάτων και εμπειριών των τουριστών, τόσο κατά το διάστημα των διακοπών όσο και μετά το πέρας τους. Το νέο όραμα του Ελληνικού τουρισμού (Ελλάδα κλασσικός- ανθρωποκεντρικός- παραδοσιακός- αυθεντικός –ιστορικός προορισμός για όλες τις εποχές του χρόνου) απαιτεί τη δόμηση ισχυρής στρατηγικής επικοινωνίας, ικανής να προβάλλει αποτελεσματικά το διαφοροποιημένο Ελληνικό ποιοτικό τουριστικό προϊόν, να ανταποκριθεί στη ρευστότητα της διεθνούς τουριστικής ζήτησης, της κατάστασης των τουριστικών επιχειρήσεων και του εντεινόμενου ανταγωνισμού και να προσελκύσει τους καταναλωτές

[143] Υπουργείο Τουρισμού, Ενδεικτικά αξίζει να σημειώσουμε ότι για την χώρα μας, από το σύνολο των κρατήσεων διαμονής, το 83% άρχισε με αναζήτηση στο ίντερνετ και για τα αεροπορικά εισιτήρια η αναζήτηση άρχισε από το διαδίκτυο σε ποσοστό 91%. Οι δε αναζητήσεις για τη χώρα μας κινούνται σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα σε όλη τη διάρκεια του χρόνου, παρά το γεγονός πως το 70% των αφίξεων καταγράφεται στους μήνες αιχμής Εντούτοις, μόλις το 8% των τουριστικών επιχειρήσεων διαπιστώνεται πως έχει σοβαρή παρουσία στο διαδίκτυο

τουρίστες / έμπειρους ταξιδιώτες οι οποίοι πλέον είναι πολύ ευαίσθητοι στην ποιότητα και ιδιαιτέρως απαιτητικοί.

Το Υπουργείο Τουρισμού, θέλοντας να χρησιμοποιήσει την τεχνολογία ως όχημα για να διασφαλίσει τις καλύτερες δυνατές προοπτικές για την ανάπτυξη του κλάδου αλλά και τη διάχυση των ωφελειών που προκύπτουν σε όλη τη χώρα, προχώρησε στην υλοποίηση δράσεων ψηφιακής στρατηγικής. Συγκεκριμένα οι δράσεις κινούνται σε 4 άξονες :

Πρώτος άξονας: Προβολή και προώθηση της Ελλάδας και της τουριστικής επιχειρηματικότητας.

Μέσα από ένα δίκτυο δραστηριοτήτων εναρμονίζονται τα ψηφιακά εργαλεία στο διαδίκτυο, με στοχευμένες πράξεις και ενέργειες. Προχωρά ο σχεδιασμός και η αναδιάρθρωση των κεντρικών ιστότοπων του ΕΟΤ, (visitgreece.gr) και του Υπουργείου, που θα βασίζεται σε νέες τεχνολογίες προσέγγισης και παρουσίασης για όλες τις κινητές και σταθερές συσκευές ή υπολογιστές. Θα υπάρχει καθολική παρουσία στα κοινωνικά δίκτυα (social media) και σε όλο τους το εύρος, με το σχεδιασμό και την προώθηση στοχευμένων δράσεων προβολής, αλλά και τη συσχέτιση τους με το υπόλοιπο ψηφιακό δίκτυο για τον Τουρισμό. Το ψηφιακό περιεχόμενο επανασχεδιάζεται, ανανεώνεται και εμπλουτίζεται με πολυεπίπεδες διαδραστικές πληροφορίες κάθε είδους και μορφής, καλύπτοντας με αυτό τον τρόπο όλες τις απαραίτητες ανάγκες που αναπτύσσονται για την προώθηση του Ελληνικού τουρισμού σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης.

Δεύτερος άξονας: Ψηφιακή εκπαίδευση για τον τουρισμό.

Αφορά την στρατηγική που θα ακολουθηθεί για την ψηφιακή εκπαίδευση, όπου θα αλλάξει έτσι τόσο την μορφή, όσο και τνη εμπειρία της εκπαίδευσης στις Ανώτατες Σχολές Τουρισμού ΑΣΤΕΡ και ΑΣΤΕΚ, στα οκτώ ΙΕΚ Τουρισμού που βρίσκονται σε όλη την Ελλάδα, αλλά και στις Σχολές Ξεναγών που θα ξεκινήσουν τη λειτουργία τους. Η ψηφιακή εκπαίδευση παρουσιάζει πολλά οφέλη καθώς καταργεί το κόστος, είναι φιλική προς το περιβάλλον και θα δίνει τη δυνατότητα στους φοιτητές και σπουδαστές των σχολών τουρισμού, να προσεγγίζουν με ένα διαφορετικό τρόπο την εκπαίδευση και παράλληλα να μπορούν να συμμετέχουν περισσότερο χρησιμοποιώντας σύγχρονες μορφές διδασκαλίας. Για το σκοπό αυτό θα γίνει χρήση νέων τεχνικών μέσω ειδικών ψηφιακών αναγνωστών (e-readers), που θα περιλαμβάνουν την ύλη σε ψηφιακή μορφή, διαδραστικά. Παράλληλα, θα δημιουργηθεί ηλεκτρονική πύλη τουριστικής εκπαίδευσης, δίνοντας με αυτό τον τρόπο τη δυνατότητα σε όλους, είτε στους φοιτητές – σπουδαστές, είτε στους καθηγητές να μπορούν να παρακολουθούν την πορεία των μαθημάτων, να πληροφορούνται τα δεδομένα της εκπαίδευσης, τις βαθμολογίες τους και να έχουν την απαραίτητη επικοινωνία μεταξύ τους. Αντίστοιχα η ψηφιακή βιβλιοθήκη-αποθετήριο, θα

παρέχει πλήρη βοηθήματα κάθε είδους και μορφής, όπως επίσης σημειώσεις και αναλύσεις, με στόχο πάντα την ενδυνάμωση και την καλύτερα παρεχόμενη εκπαίδευση ά και με πολυμεσικό περιεχόμενο

Τρίτος άξονας: Ψηφιακό Υπερ-Δίκτυο Τουρισμού

Αφορά τη στρατηγική για τη δημιουργία ενός ψηφιακού Υπερ-Δικτύου Τουρισμού, ενός σημείου συγκέντρωσης και διαμοιρασμού όλων των ψηφιακών δεδομένων που αφορούν τον Ελληνικό Τουρισμό και βρίσκονται διάσπαρτα στο διαδίκτυο, με αποτέλεσμα να είναι δύσκολη η ανεύρεση και αξιοποίηση τους. Το σύστημα αυτό θα δίνει τη δυνατότητα της συλλογής πολλαπλών δεδομένων με τεχνολογίες ανάλυσης και διαχείρισης Big Data, που αφορούν τον Ελληνικό Τουρισμό από όλες τις πιθανές πηγές που είναι συνδεδεμένες στο διαδίκτυο, είτε στην Ελλάδα, είτε στο εξωτερικό, χρησιμοποιώντας τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις και καινοτομίες που υπάρχουν. Ο σημαντικός στόχος του «Υπερ-Δικτύου Τουρισμού», σε συνδυασμό με την πλατφόρμα Business Intelligence (B.I.- σύστημα επιχειρηματικής ευφυΐας), θα μπορεί μέσω ειδικών αλγόριθμων να αναλύει, να επεξεργάζεται και να διαχειρίζεται δεδομένα και πληροφορίες. Παράλληλα, θα παρέχει όλη την πληροφόρηση σε όλους τους τουριστικούς φορείς που την αναζητούν και τη χρειάζονται. Θα χρησιμοποιεί τεχνολογίες *personalization* (προσωποποίηση του προφίλ του χρήστη) για να μπορεί να αναλύει τα δεδομένα των υποψήφιων τουριστών οπουδήποτε και να βρίσκονται, με τελικό σκοπό την προσέλκυση τους στη χώρα μας.

Τέταρτος άξονας: Τόνωση της επιχειρηματικότητας και στήριξη της ανταγωνιστικότητας

Αφορά δράσεις για την τόνωση της επιχειρηματικότητας και στήριξη της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος που περιλαμβάνουν το μετασχηματισμό των ψηφιακών υπηρεσιών προς τον πολίτη και τις επιχειρήσεις *(Digital Transformation),* με την ανάπτυξη ή αναβάθμιση νέων συστημάτων υποστήριξης, όπως:

- το Μητρώο Τουριστικών επιχειρήσεων,
- τη κωδικοποίηση της τουριστικής νομοθεσίας,
- την απλοποίηση και αυτοματοποίηση των διαδικασιών,
- την ψηφιοποίηση και διαχείριση εγγράφων και ροής εργασιών,
- τη δημιουργία συστήματος ψηφιακής διοίκησης και διαχείρισης HR, με στόχο τη διασύνδεση όλων των υπηρεσιών του Υπουργείου και των Φορέων του, σε μια κεντρική ψηφιακή πλατφόρμα,

- αλλά και στοχευμένες ενέργειες για την ανάπτυξη νεοφυών ή υφιστάμενων τουριστικών επιχειρήσεων με ψηφιακές δράσεις μέσω του προγράμματος ΕΣΠΑ 2014-2020.

3.2.7.2 Διαχείριση κρίσεων

Ο τουρισμός αποτελεί ένα άκρως ευάλωτο και ασταθές προϊόν, το οποίο επηρεάζεται από πολλούς αστάθμητους παράγοντες, έξω από τα όρια ελέγχου των τουριστικών επιχειρήσεων και των προορισμών. Πολλές είναι οι αιτίες που μπορούν να επηρεάσουν ή ακόμα να απειλήσουν την οικονομική κατάσταση, τη λειτουργία, το προσωπικό και την εταιρική εικόνα μιας τουριστικής ή ξενοδοχειακής επιχείρησης. Απρόβλεπτα ατυχήματα, ακραία φυσικά φαινόμενα και τρομοκρατικές επιθέσεις, ιδιαίτερα στην περίπτωση που υπάρχει απώλεια ανθρώπινων ζωών, επιβάλλουν την εγρήγορση όλων των εμπλεκομένων φορέων στην τουριστική βιομηχανία. Μια κρίση μπορεί να έχει ποικίλες μορφές, ενώ μπορεί να εκδηλωθεί με απρόβλεπτους τρόπους. Συνεπώς, η αντιμετώπιση της είναι δυνατή όχι τόσο με τη δημιουργία τυποποιημένων κανόνων, αλλά κυρίως μέσω της συνειδητοποίησης των κινδύνων.

Καθώς η τουριστική αγορά θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως παγκοσμιοποιημένη, γεγονότα που συμβαίνουν σε μια περιοχή του πλανήτη, είναι ικανά να ανατρέψουν τα δεδομένα και το τουριστικό ρεύμα. Για τον λόγο αυτό, όλοι οι τουριστικοί προορισμοί θα πρέπει να λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα και να συστήνουν επιτροπές διαχείρισης κρίσεων.[144]

Ο ΠΟΤ στο πλαίσιο μιας σειράς πρωτοβουλιών για την διαχείριση κρίσεων στον τουρισμό, επισημαίνει ότι ο σχεδιασμός για το μέλλον, το κτίσιμο σχέσεων με τα μέσα ενημέρωσης και η ενημέρωση για το πώς πρέπει να είναι το κομμάτι της επικοινωνίας, αποτελούν τους μοναδικούς τρόπους με τους οποίους οι προορισμοί μπορούν να είναι προετοιμασμένοι να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά περιστάσεις κρίσεις και να προστατεύσουν τον τουρισμό τους.

«Καμία χώρα στον κόσμο δεν παραμένει εκτός κάποιου είδους κρίσης και θα πρέπει να καταλάβουμε ότι η διαχείριση κρίσεων έχει μια δυναμική επικοινωνιακή σκοπιά που μπορεί να βοηθήσει στον περιορισμό του αντικτύπου καθώς και στην επιτάχυνση της διαδικασίας ανάκαμψης», (Ταλέμπ Ριφάι,2017).[145]

Το θέμα της διαχείρισης κινδύνων πρέπει να προσεγγίζεται με μεγαλύτερη προσοχή ιδιαίτερα την περίοδο αυτή, καθώς είναι αναγκαία η επεξεργασία και η εκπόνηση σχεδίων διαχείρισης

---

[144] Αλέξης Σωτηρόπουλος, Τουρισμός & διαχείριση κρίσεων

[145] Ταλέμπ Ριφάι, ο γ.γ. του ΠΟΤ, στη συνάντηση του ΠΟΤ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ταξιδίων, ETC, στα κεντρικά γραφεία του ΠΟΤ στη Μαδρίτη, http://www.tornosnews.gr/permalink/21543.html

κρίσεων για όλες τις επιχειρήσεις. Επιπλέον οι επιχειρήσεις οφείλουν να δημιουργούν επιτροπές που θα αποτελούνται από στελέχη της επιχείρησης και θα είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση των κρίσεων, αναλύοντας τα πιθανότερα σενάρια, τις επιπτώσεις τους και τις δυνατότητες του οργανισμού να ανταποκριθεί σε αυτές. Οι επιτροπές εκτός από τα σχέδια αντιμετώπισης των κινδύνων, θα προετοιμάσουν και την επικοινωνία με τα ΜΜΕ και το κοινό της επιχείρησης. Επίσης η εκπαίδευση όχι μόνο της αρμόδιας επιτροπής, αλλά και του συνόλου των εργαζομένων, είναι απαραίτητη. Με αυτόν τον τρόπο, συμμετέχοντας στη διαδικασία και αναλύοντας τους κινδύνους, το προσωπικό αποκτά τη δυνατότητα και τις γνώσεις να συμβάλλει αποφασιστικά στην αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Οι τουριστικές και ξενοδοχειακές επιχειρήσεις και όλοι οι τουριστικοί προορισμοί της χώρας, χρειάζονται εξειδικευμένους συνεργάτες με γνώσεις και με ικανότητες, που μπορούν να συμβάλλουν αποτελεσματικά με τις συμβουλές και τις ενέργειες τους στην προετοιμασία και στη στρατηγική αντιμετώπιση των δύσκολων καταστάσεων και στον περιορισμό των αρνητικών συνεπειών. Η διαχείριση κρίσεων είναι μια τεχνική που απαιτεί δεξιοτεχνία. Απαιτεί κατάρτιση, προετοιμασία, οργάνωση, μεθοδικότητα, ενώ είναι προφανές ότι ένα αντικείμενο που δεν προσφέρεται για ερασιτεχνισμούς. Οι συνθήκες είναι πλέον ώριμες για ανάληψη πρωτοβουλιών από όλους τους φορείς του τουρισμού στη χώρα μας, για την πρόληψη και την προετοιμασία της αντιμετώπισης έκτακτων περιστατικών[146].

Για τον λόγο αυτό, θα πρέπει να υπάρξει σε εθνικό επίπεδο, εξειδικευμένη ομάδας διαχείρισης κρίσεων, η οποία θα αποτελείται από επαγγελματίες επικοινωνιολόγους και ανθρώπους των media, με απώτερο στόχο την επικοινωνιακή διαχείριση των κρίσεων, ώστε να προστατεύεται αποτελεσματικά η εικόνα της χώρας στο εξωτερικό. Επίσης η προβολή ενός διεθνούς προφίλ ασφαλών διακοπών με ριζική λύση του προβλήματος των λαθρομεταναστών, ειδικά στα αστικά κέντρα, ώστε να ενισχυθεί ο city-break και ο μητροπολιτικός συνεδριακός τουρισμός. Με άλλα λόγια, η διαχείριση κρίσεων θα πρέπει να ανήκει θεσμικά σε ένα ολοκληρωμένο όργανο marketing στο οποίο να είναι επίσης ενταγμένες η έρευνα αγοράς, η διαφήμιση, οι δημόσιες σχέσεις, το branding, τα Γραφεία Εξωτερικού και ενδεχομένως στα μεθοδολογικά εργαλεία τουρισμού καθώς και στα πληροφοριακά συστήματα ανάλυσης τουριστικού προϊόντος. Ένα τέτοιο όργανο marketing πρέπει να αποτελέσει βασικό πυλώνα της θεσμικής οργάνωσης του τουρισμού της Ελλάδας μακριά από γραφειοκρατίες και τις άλλες αδυναμίες της δημόσιας διοίκησης της χώρας μας.

---

[146] http://etravelnews.gr/touristikes-epiheirhseis-kai-diaheirish-krisewn/

3.3 Συμπεράσματα και σύγχρονες προκλήσεις

Ο τουρισμός κατάφερε στα χρόνια της οικονομικής κρίσης στην Ελλάδα, όχι μόνο να αντέξει, αλλά και να αναπτυχθεί. Η άνοδος που σημείωσε κατά 40%, την τετραετία 2012-2016, ενώ την ίδια στιγμή άλλοι κλάδοι σχεδόν κατέρρευσαν, (για παράδειγμα, ο κατασκευαστικός κλάδος σημείωσε πτώση πάνω από 70%), δείχνει τόσο την ανθεκτικότητά του, όσο και την δυναμική του. Αν και ευάλωτος βραχυπρόθεσμα στο πολιτικό περιβάλλον, στις διεθνείς αναταράξεις και στις κοινωνικές συγκρούσεις, μακροπρόθεσμα αποδεικνύεται ότι μπορεί να συμβάλλει στην ανάκαμψη και ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Αναμένεται στα επόμενα χρόνια μαζί με τις εξαγωγές αγαθών να είναι οι βασικοί τομείς που θα πρωταγωνιστήσουν στην προσέλκυση επενδύσεων και στην αύξηση της απασχόλησης δίνοντας ώθηση και σε άλλους τομείς της οικονομίας. Ως εκ τούτου, χαρακτηρίστηκε για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 ως τομέας προτεραιότητας τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο[147]. Καθώς επηρεάζει πλήθος αναπτυξιακών δραστηριοτήτων, αποτελεί παράλληλα σημαντικό και προνομιακό πεδίο ανταγωνισμού και στο ευρωπαϊκό πλαίσιο, όπου, ολοένα και περισσότερο, ενθαρρύνεται η δημιουργία περιβάλλοντος καινοτομικής επιχειρηματικότητας στον τομέα του τουρισμού.

Ο Τουρισμός μπορεί και φέρνει την ανάπτυξη στην αγορά καθώς τα έσοδα του μπαίνουν απευθείας τόσο στην εθνική όσο και στην πραγματική οικονομία. Με αυτά τα έσοδα πραγματοποιούνται νέες επενδύσεις, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και παράγεται νέο εισόδημα. *«Το τουριστικό προϊόν είναι αναμφίβολα ένα δυναμικό προϊόν που συνεχώς αλλάζει, εξελίσσεται και εξειδικεύεται. Χρειάζεται μία επιθετική πολιτική που να ενσωματώνει γρήγορα τις νέες τάσεις και να απαντά άμεσα στις νέες προκλήσεις όπως η διαφοροποίηση τουριστικού προϊόντος (ανάπτυξη & ανάδειξη των εναλλακτικών μορφών τουρισμού) το άνοιγμα σε νέες αγορές στόχους (Τουρκία/ Ρωσία/ Ισραήλ), η αξιοποίηση σύγχρονων εργαλείων προβολής και μάρκετινγκ όπως επίσης ανάπτυξη συνεργειών και κοινών δράσεων με φορείς του ιδιωτικού τομέα που διαθέτουν άριστη τεχνογνωσία»,* όπως χαρακτηριστικά ανέφερε ο Περιφερειάρχης Κεντρικής Μακεδονίας, κ. Απόστολος Τζιτζικώστας[148]

---

[147] Μελέτες McKinsey „Η Ελλάδα, 10 χρόνια μπροστά" - Προσδιορίζοντας το νέο μοντέλο ανάπτυξης της Ελλάδας, ΣΕΒ - Αναπτυξιακές κατευθύνσεις και προτεραιότητες στο πλαίσιο διαβούλευσης για την Προγραμματική Περίοδο 2014-2020 - Μάιος 2013, McKinsey (Growth Roadmap, 10.10.2013)

[148] http://www.typosthes.gr/gr/oikonomia/article/126351/thessaloniki-o-tourismos-apotelei-tin-megali-elpida-mas-gia-to-mellon/

Όμως για να αποδειχθεί ο τουρισμός το όχημα που θα βγάλει την ελληνική οικονομία από την κρίση, χρειάζεται μακροπρόθεσμος στρατηγικός σχεδιασμός. Χρειάζεται ένα πολυετές πλάνο με στόχο και όραμα τις επενδύσεις, την εκπαίδευση και τις προοπτικές που ανοίγονται. Ο σχεδιασμός αυτός θα πρέπει να εστιάσει τόσο στο εσωτερικό περιβάλλον της χώρας, όσο και στο εξωτερικό.

3.3.1 Κρίσιμα ζητήματα στο εσωτερικό της χώρας

Για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού τουρισμού θα πρέπει:

- ***Να γίνουν άμεσα συγκεκριμένες μειώσεις φορολογικών επιβαρύνσεων και να σταθεροποιηθεί το φορολογικό περιβάλλον***. Με τον τρόπο θα ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα του προϊόντος και θα έρθουν περισσότερες επενδύσεις. Επίσης θα έρθουν περισσότερα έσοδα στην ελληνική οικονομία και στα κρατικά ταμεία, ενώ θα δημιουργηθούν περισσότερες θέσεις εργασίας.
- ***Να επιλυθεί το θέμα με τα «κόκκινα» δάνεια,*** όπου σύμφωνα με την άποψη του κ. Ρέτσου, προέδρου του ΣΕΤΕ, θα πρέπει να επιτραπεί στις τράπεζες μέσω της δημιουργίας ενός κανονιστικού πλαισίου να αναδιαρθρώσουν τα δάνεια των τουριστικών επιχειρήσεων με πιθανή είσοδο νέων κεφαλαίων ή στρατηγικών επενδυτών, ώστε αυτές να εξυγιανθούν και να συνεχίσουν τη λειτουργία τους[149].
- ***Να επιλυθεί οριστικά το χωροταξικό πλαίσιο του τουρισμού***, για την ενθάρρυνση των επενδύσεων και την ανάπτυξή τους σε πλαίσιο αειφορίας και ασφάλειας δικαίου έτσι ώστε να αυξηθούν τα έσοδα και να αποκτήσει ισχυρή προστιθέμενη αξία το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας. Στο πλαίσιο των επενδυτικών πρωτοβουλιών θα πρέπει να δοθεί έμφαση στη δημιουργία νέων υποδομών, συνεδριακών, εκθεσιακών, εγκαταστάσεων υπηρεσιών ευεξίας, αθλητικών εγκαταστάσεων κ.ά.
- ***Να ενταχθεί η τουριστική ανάπτυξη στην εθνική και τοπική αναπτυξιακή στρατηγική, η οποία θα αυξήσει τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του τουρισμού.*** Βιώσιμες επιχειρήσεις, σεβασμός στο περιβάλλον και στις τοπικές κοινωνίες, καλύτερη αναγνώριση της ανθρώπινης συμβολής μέσω της κατανόησης των κοινωνιών, των εθίμων και του τρόπου ζωής στην τουριστική εμπειρία.

---

[149] http://www.kathimerini.gr/910386/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/gemath-krisima-8emata-h-atzenta-gia-ton-neo-proedro-toy-sete

- ***Να ενισχυθεί η επιχειρηματικότητα*** με την προώθηση κατά προτεραιότητα σχεδίων ποιοτικής αναβάθμισης και διαφοροποίησης του τουριστικού προϊόντος. Επίσης, να τεθεί στόχος η προσέλκυση και η υποστήριξη τουριστικών επενδύσεων με απλοποίηση διαδικασιών, δημιουργία νέων τουριστικών προϊόντων (σύνθετα τουριστικά καταλύματα, οργανωμένοι τουριστικοί υποδοχείς) και νέας στρατηγικής marketing.
- ***Να βελτιωθεί το υφιστάμενο τουριστικό δυναμικό*** με παρεμβάσεις για απόσυρση παλαιών και εκσυγχρονισμό υφιστάμενων τουριστικών καταλυμάτων.
- ***Να γίνει βελτίωση των υποδομών μεταφορών*** .
- ***Να ενισχυθεί η Εκπαίδευση και Κατάρτιση των απασχολούμενων στον τουρισμό*** .
- ***Να ενισχυθούν οι συνεργασίες μεταξύ των τουριστικών επιχειρήσεων (clustering) και να δημιουργηθούν τουριστικά δίκτυα (networking)*** για την επίτευξη κοινών στόχων, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς τους καθώς και την εξοικονόμηση πολύτιμων πόρων όπως είναι το κόστος προμηθειών. Η δημιουργία τέτοιου είδους συνεργασιών θα αυξήσει την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων που συμμετέχουν τόσο σε εθνικό, αλλά κυρίως σε διεθνές επίπεδο. Επίσης θα συμβάλλει στη διαφοροποίηση του προϊόντος μας σε σχέση με τους ανταγωνιστές, καθώς και στην περαιτέρω καλλιέργεια τουριστικής συνείδησης στις τοπικές κοινωνίες, απαραίτητη προϋπόθεση για παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου.

Για την άρση της εποχικότητας του ελληνικού τουρισμού:

- ***Αλλαγή του μοντέλου «Ήλιος - Θάλασσα»*** και αύξηση του ποσοστού τουριστών υψηλού εισοδήματος.
- ***Να εμπλουτιστεί το τουριστικό προϊόν με την ενίσχυση Ειδικών Μορφών Τουρισμού*** (π.χ. Θαλάσσιος/Κρουαζιέρα, Ιατρικός, Ιαματικός, Θρησκευτικός, Συνεδριακός, Αθλητικός κ.λ.π.).
- ***Να γίνει προσαρμογή και ποιοτική αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος*** ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες ενός έντονα διαφοροποιημένου κοινού με σταθερή παράμετρο την υψηλή προστιθέμενη αξία.

3.3.2 Κρίσιμα ζητήματα σε σχέση με το εξωτερικό περιβάλλον

Το διεθνές περιβάλλον. Στην Ελλάδα, οι τουριστικές επιχειρήσεις έχουν να αντιμετωπίσουν την φοροκαταιγίδα, ενώ στις γειτονικές ανταγωνίστριες χώρες, οι κυβερνήσεις επιδοτούν τις τουριστικές επιχειρήσεις ή τις απαλλάσσουν από πρόσθετες επιβαρύνσεις, προσπαθώντας έτσι να αντισταθμίσουν όσο μπορούν, τις συνέπειες των αρνητικών γεγονότων (τρομοκρατικές επιθέσεις, συρράξεις κλπ). Για παράδειγμα στην Τουρκία η κυβέρνηση, για να ενισχύσει τον

τουριστικό κλάδο που επλήγη τόσο από τρομοκρατικές επιθέσεις όσο και από τη μείωση των Ρώσων τουριστών, λόγω της έντασης μεταξύ των δυο χωρών, προχώρησε σε επιδοτήσεις τουριστικών επιχειρήσεων ύψους 80 εκατ. ευρώ καθώς και σε ανακοίνωση σειράς φοροελαφρύνσεων και φοροαπαλλαγών. Αντίθετα στην Ελλάδα, η αιχμή του δόρατος του Ελληνικού Τουρισμού, τα νησιά του Αιγαίου, με την επιβολή των νέων φόρων και την εκτίναξη του ΦΠΑ στο 24%, αναγκάζουν τους επιχειρηματίες είτε να μειώσουν δραματικά το περιθώριο κέρδους τους, είτε να εκτοξεύσουν τις τιμές προκειμένου να αντεπεξέλθουν στα νέα δεδομένα[150].

Το προσφυγικό - μεταναστευτικό πρόβλημα. Από τις αρχές του 2016 αποτέλεσε μεγάλο κίνδυνο για την Ευρώπη και ιδιαίτερα, για την Ελλάδα. Ωστόσο, στη συνέχεια περιορίστηκε ουσιαστικά έστω και με τη χρήση ανορθόδοξων και εύθραυστων μεθόδων, όπως για παράδειγμα με το κλείσιμο συνόρων των χωρών που συνορεύουν με τις χώρες εισόδου των προσφύγων ή των μεταναστών στην Ευρώπη κι με τη συμφωνία της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την Τουρκία. Όμως, μετά το αποτυχημένο πραξικόπημα στην Τουρκία και την σημαντική αλλαγή πολιτικής της Κυβέρνησης της Τουρκίας, οι κίνδυνοι μιας νέας έξαρσης του προσφυγικού-μεταναστευτικού προβλήματος έχουν ξανά αυξηθεί. Το πρόβλημα αυτό αποτέλεσε σημαντικό παράγοντα που συνέβαλε στο Brexit και συμβάλλει επίσης και στη διατάραξη των σχέσεων μεταξύ των χωρών - μελών της ΕΕ-27[151].

Η γεωπολιτική αστάθεια. Από πολλές πλευρές το γεωπολιτικό περιβάλλον στην περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου και η κρίση στις σχέσεις Ρωσίας – Τουρκίας παρουσιάζονται να έχουν θετική επίπτωση, ενισχύοντας την τουριστική κίνηση προς την Ελλάδα, καθώς η χώρα μας παραμένει ένας από τους πιο ασφαλείς προορισμούς της ανατολικής Μεσογείου, διατηρώντας εικόνα φυσιολογικής και ήρεμης χώρας.

Η ανησυχία για τις επιπτώσεις του Brexit, καθώς η Βρετανία είναι η δεύτερη καλύτερη αγορά του ελληνικού τουρισμού. Όμως, παρά την αβεβαιότητα που δημιούργησε το Brexit στις αγορές και τις προβλέψεις για αρνητικές επιπτώσεις στην Ευρωπαϊκή και παγκόσμια οικονομία, τίποτα προς το παρόν δεν επιβεβαιώνεται από τις εξελίξεις.

Η τρομοκρατία. Το φαινόμενο της διεθνούς τρομοκρατίας απασχολούσε και θα απασχολεί την παγκόσμια κοινότητα για τα επόμενα χρόνια. Η δεινή οικονομική θέση της Ελλάδας, αλλά και η

---

[150] http://www.cnn.gr/oikonomia/insights/story/36685/eykairies-kindynoi-kai-prokliseis-gia-ton-elliniko-toyrismo?v3

[151] ΣΕΤΕ «Ελληνικός Τουρισμός, εξελίξεις – προοπτικές» τεύχος 2, Ιανουάριος 2017

κοινωνικά εύθραυστη ισορροπία στην οποία βρίσκεται στις μέρες μας καθιστούν όχι μόνο επιθυμητή αλλά και αναγκαία την προληπτική δράση.

Εν κατακλείδι, ο τουρισμός, μέσα στο γενικότερο κλίμα ύφεσης της ελληνικής οικονομίας, φαντάζει ως η πιο σημαντική ελπίδα εξόδου της χώρας από την κρίση. Οι μακροοικονομικές προοπτικές της χώρας μπορούν να γίνουν περισσότερο αισιόδοξες αν τηρηθούν με συνέπεια οι απαιτούμενες προϋποθέσεις και εξαλειφθούν οι αβεβαιότητες. Η κρίση μπορεί να γίνει η αφορμή για την βελτίωση της ελληνικής τουριστικής ανταγωνιστικότητας. Μπορεί να δημιουργήσει μια μοναδική ευκαιρία για επαναπροσδιορισμό, ιεράρχηση αξιών και στόχων, κατάρτιση στρατηγικού σχεδίου και συστράτευση παραγωγικών δυνάμεων μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV.

ΓΕΩΡΓΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Στο παρόν κεφάλαιο διερευνάται ο κλάδος της γεωργίας και οι δυνατότητες συμβολής του στις αναπτυξιακές προοπτικές της χώρας και στην ταχύτερη δυνατή έξοδό της από την κρίση. Η εστίαση αφορά τα πεδία της επιχειρηματικότητας και των εξαγωγών. Αναγνωρίζοντας τον κρίσιμο ρόλο της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής (ΚΑΠ) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υποστηρίζεται ότι η στρατηγική ενίσχυσης των δυο πεδίων (επιχειρηματικότητας και εξαγωγών) στον τομέα της γεωργίας, μπορεί να αναδείξει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα ενισχύοντας εγχώριες τάσεις για την ανάκαμψη της Ελλάδας.

Σε γενικές γραμμές, ο αγροτοδιατροφικός τομέας (γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία, μεταποίηση τροφίμων κτλ.) προσφέρει επιχειρηματικές ευκαιρίες, ενώ καθοριστική για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας είναι η συμβολή του κράτους. Επίσης, σημαντική κρίνεται η συμμετοχή των ιδρυμάτων της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στη διάχυση της γνώσης και η δημιουργία συνεργατικών σχημάτων (clusters). Στο πεδίο των εξαγωγών, τα οικονομικά οφέλη που αποφέρει η αγροτική εξαγωγική δραστηριότητα αποτιμώνται ως ιδιαίτερα σημαντικά καθώς ενισχύεται το εισόδημα των παραγωγικών συντελεστών, βελτιώνεται η απασχόληση ενώ, παράλληλα, επιδιώκεται και ο εκσυγχρονισμός της παραγωγικής διαδικασίας.

4.1 Ενίσχυση Επιχειρηματικότητας στον αγροτικό τομέα

Η επιχειρηματικότητα έχει αναγνωρισμένη αξία και σημασία αφού αποτελεί παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης . Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης έχει επίσης αναγνωριστεί ο ρόλος που μπορεί να διαδραματίσει η επιχειρηματικότητα, αφού αποτελεί βασικό παράγοντα της στρατηγικής 2020 της ΕΕ για έξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη. Η ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα αναμένεται να συμβάλει στην στρατηγική της Ευρώπης 2020.

Μία από τις κύριες επιδιώξεις της ΕΕ είναι η προώθηση της επιχειρηματικότητας στον αγροτικό τομέα ανεξάρτητα από το μέγεθος της έκτασης της ιδιοκτησίας ή την τοποθεσία στην οποία βρίσκεται. Επιπλέον προωθούνται οι ευέλικτες εφοδιαστικές αλυσίδες με σκοπό την ενίσχυση

της αγροτικής επιχειρηματικότητας. Μία ακόμη επιδίωξη της ΕΕ είναι η στήριξη της δημιουργίας πράσινων επιχειρήσεων, στοχεύοντας στη μετάβαση σε οικονομίες με χαμηλές εκπομπές άνθρακα.

Παράλληλα, η γήρανση του πληθυσμού σε συνδυασμό με την ισχυρή πίεση που δημιουργείται εξαιτίας της παγκοσμιοποίησης, θα αναγκάσει την Ευρώπη να υιοθετήσει καινοτόμες λύσεις σε σχέση με τα προϊόντα, τις υπηρεσίες και τα επιχειρηματικά μοντέλα που ακολουθεί, προκειμένου να εμφανίσει οικονομική ανάπτυξη και δημιουργία θέσεων εργασίας. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη της έρευνας και την διάχυση της αγρονομικής γνώσης στον αγροτικό τομέα με στόχο την εύρεση βιώσιμων λύσεων και τη στήριξη της επιχειρηματικότητας στον αγροτικό τομέα.

4.1.1 Ο αγροτικός τομέας στην Ελλάδα

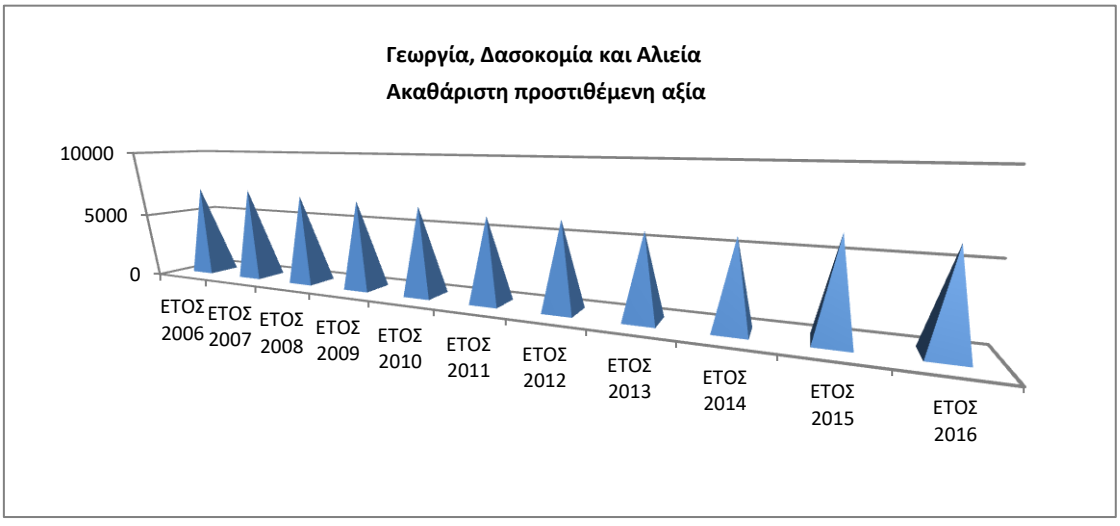
Ο αγροτικός τομέας της χώρας μας συμμετέχει σε σημαντικό ποσοστό στην διαμόρφωση της ελληνικής οικονομίας και μπορεί να αποτελέσει βασικό πυλώνα στην ανάπτυξή της. Ο αγροτοδιατροφικός τομέας (δηλαδή η γεωργία, η κτηνοτροφία, η αλιεία και η μεταποίηση τροφίμων, ποτών και καπνού) θα μπορούσε να προσφέρει επιχειρηματικές ευκαιρίες, ιδιαίτερα σ' αυτή την δύσκολη περίοδο που διανύει η Ελλάδα εξαιτίας της παρατεταμένης οικονομικής κρίσης στην οποία βρίσκεται από το 2009. Η αναδιοργάνωση του πρωτογενή τομέα, η στροφή σε νέα, δυναμικά προϊόντα με εξαγωγικό προσανατολισμό, η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας θα μπορούσαν να δώσουν λύσεις και να συνεισφέρουν στην προσπάθεια της χώρας για έξοδο από την κρίση.

Ο τομέας της ελληνικής γεωργίας το 2014 βρισκόταν στην ένατη θέση μεταξύ των 28 κρατών–μελών της ΕΕ ως προς τη συνολική αξία γεωργικής παραγωγής. Η γεωργική παραγωγή από το 2006 και μετά παρουσιάζει μείωση, ενώ η συμβολή της γεωργικής παραγωγής στο ΑΕΠ, φαίνεται ότι συρρικνώνεται. Η συμβολή της γεωργίας ως ποσοστό του ΑΕΠ είναι το ένα τρίτο από ότι ήταν πριν δεκαπέντε χρόνια (12,6% το 1995 και 4,1% το 2009). Ο γεωργικός τομέας έχει παραμείνει σχετικά σταθερός παρά την οικονομική κρίση στην οποία βρίσκεται η χώρα και παρά το γεγονός ότι η συνολική αξία των αγροτικών προϊόντων παρουσιάζει μείωση. Το 2013, η γεωργία συμμετείχε στο ΑΕΠ με ποσοστό 5,2% παρουσιάζοντας αύξηση σε σχέση με το ποσοστό 4,1 % του 2009 , συγχρόνως το ΑΕΠ παρουσίαζε μείωση της τάξεως του 20%. Αυτά τα στοιχεία είναι σημαντικά γιατί είναι ενδεικτικά της δυναμικής που διαθέτει ο κλάδος της γεωργίας και χρήζουν μελέτης και αξιοποίησης αφού η γεωργία και ο πρωτογενής τομέας μπορούν να συνεισφέρουν στην προσπάθεια της χώρας για έξοδο από την οικονομική κρίση και το αναπτυξιακό τέλμα στο οποίο έχει περιέλθει.

Η Ελληνική γεωργία χαρακτηρίζεται από μικρό μέγεθος εκμεταλλεύσεων και ομοιομορφία στον τρόπο κατανομής της γης μεταξύ μικρών – μεσαίων – μεγάλων εκμεταλλεύσεων. Οι περισσότεροι γεωργοί είναι κάτοχοι μικρών εκμεταλλεύσεων. Το 2010 το 52,2% των γεωργών – ιδιοκτητών γης, κατείχαν έκταση μικρότερη από 20 στρέμματα και το 80,24 % των γεωργικών εκμεταλλεύσεων είχαν έκταση μικρότερη των 50 στρεμμάτων. Το μικρό μέγεθος εκμεταλλεύσεων δημιουργεί την ανάγκη συνεργασιών με έμφαση στη δημιουργία ομάδων παραγωγών ή αγροτικών συνεταιρισμών απαλλαγμένων από τις αγκυλώσεις και τα μικροπολιτικά συμφέροντα του παρελθόντος. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να γίνει καλύτερη αξιοποίηση των συντελεστών παραγωγής, επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας και ενισχύεται η διαπραγματευτική δύναμη των παραγωγών σε επίπεδο τιμολογιακής πολιτικής.

Το 2015 η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του αγροτοδιατροφικού κλάδου ανήλθε στα 164,7 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ οι επιδοτήσεις ανήλθαν σε 50,1 δισεκατομμύρια ευρώ. (Ε.Ε 28) Στην Ελλάδα η ακαθάριστη προστιθέμενη αξία του αγροτοδιατροφικού κλάδου ανήλθε στα 5,5 δισεκατομμύρια ευρώ και οι επιδοτήσεις ανήλθαν στα 2,4 εκατομμύρια ευρώ. Ο αγροτοδιατροφικός τομέας στη χώρα μας συνέβαλε το 2016 κατά 4,02% στη συνολική Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία σε τρέχουσες τιμές του 2016 (Γράφημα 1).

Γράφημα 1: Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία στη Γεωργία, Δασοκομία και Αλιεία για τα έτη 2006 – 2016 στην Ελλάδα

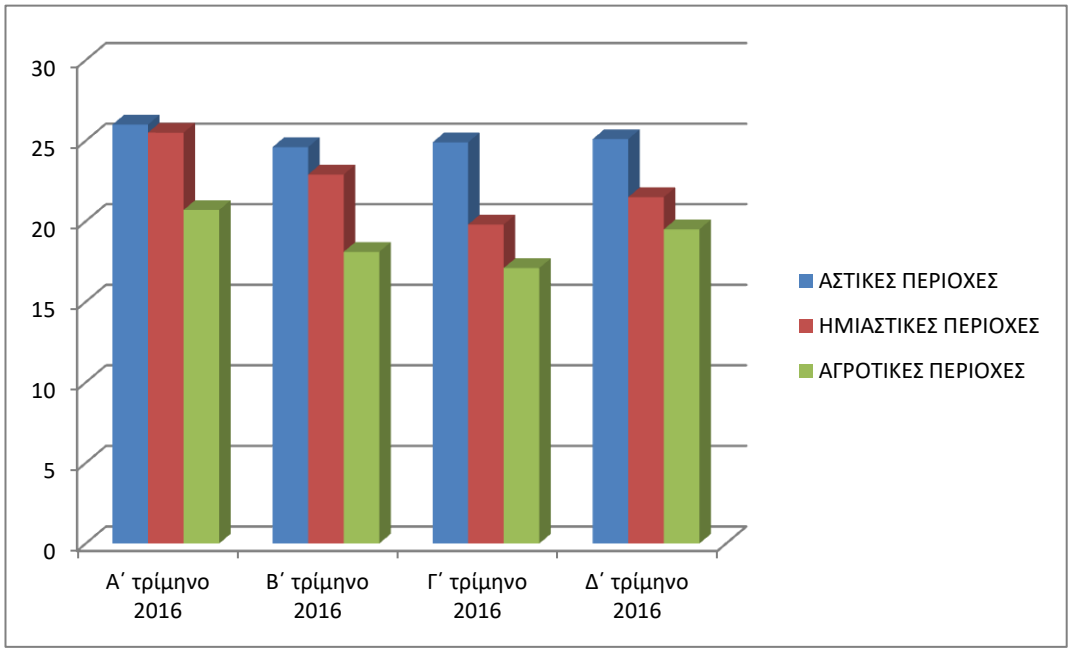


Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Το ποσοστό απασχόλησης στον αγροτικό τομέα για το διάστημα 2010 – 2015 μειώθηκε στην Ε.Ε., κατά 7,9%. Η Ελλάδα ήταν μια από τις επτά χώρες της Ε.Ε. οι οποίες παρουσίασαν αύξηση της απασχόλησης, με το ποσοστό αύξησης για το διάστημα 2010 – 2015 να φτάνει το 0,2%. Το ποσοστό απασχόλησης για τον πρωτογενή τομέα , το τέταρτο εξάμηνο του 2016 έφτασε στο

12,19% επί της συνολικής απασχόλησης στην Ελλάδα, ενώ το ποσοστό ανεργίας για το ίδιο χρονικό διάστημα έφτασε στο 1,76 % επί του συνόλου των ανέργων των 15 ετών που είχαν εργαστεί στο παρελθόν (Γράφημα 2).

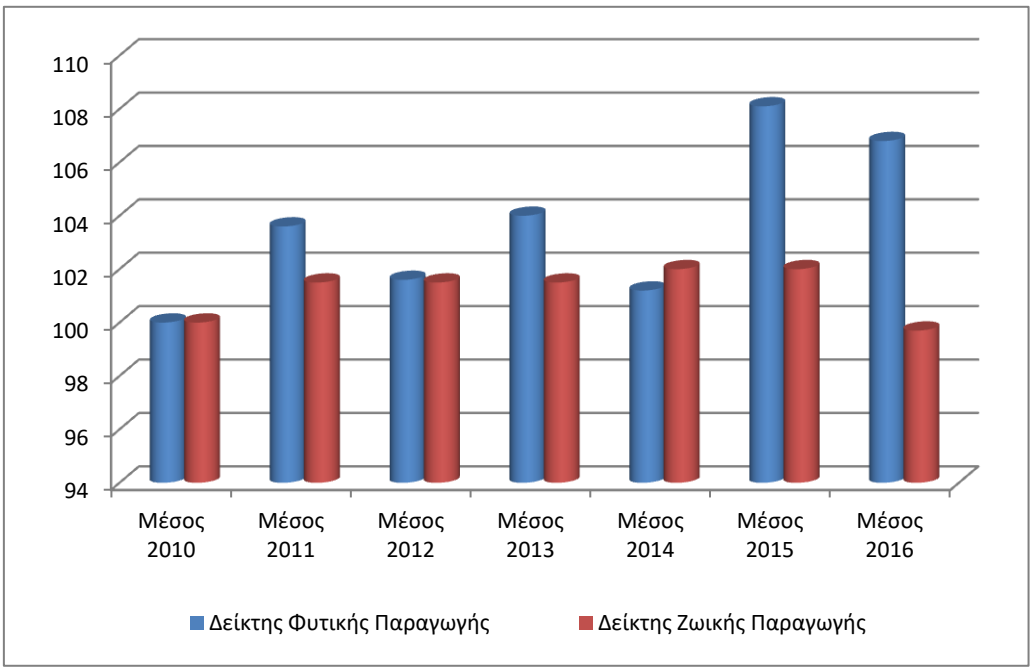
Γράφημα 2: Ποσοστό ανέργων στο σύνολο του εργατικού δυναμικού σύμφωνα με το βαθμό αστικότητας για το έτος 2016.



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

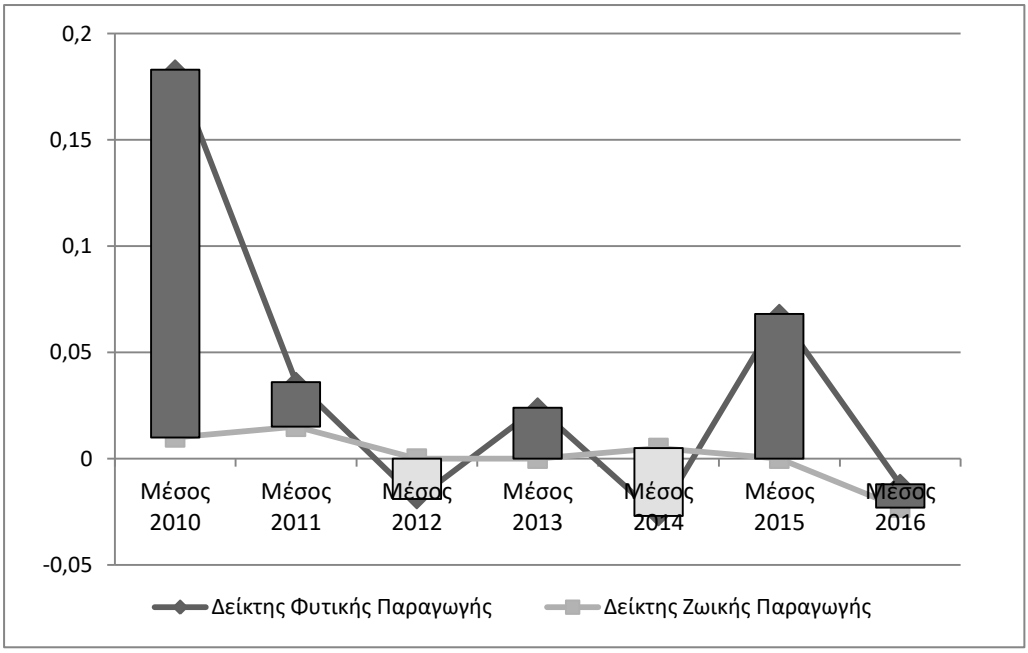
Ο αγροτικός τομέας στην ΕΕ συμμετείχε στον Ακαθάριστο Σχηματισμό Κεφαλαίου για το 2016 σε ποσοστό 0,44%, ενώ η παραγωγή του γεωργικού κλάδου για το έτος 2015 έφτασε στα 107 δισεκατομμύρια ευρώ. Για το έτος 2015 οι εκροές του αγροτοδιατροφικού τομέα (συμπεριλαμβάνονται τα αγροτικά προϊόντα, τα κτηνοτροφικά προϊόντα, οι υπηρεσίες του αγροτικού τομέα, αλλά τα αγαθά και οι υπηρεσίες που συνδέονται με τον αγροτικό τομέα αλλά δεν αποτελούν αγροτικές δραστηριότητες) στην Ε.Ε. έφτασαν τα 411,2 δισεκατομμύρια ευρώ σε σταθερές τιμές. Η Ελλάδα συμμετείχε στην αξία των εκροών σε ποσοστό 2,2% ή 10,7 δισεκατομμύρια ευρώ (Γραφήματα 3 και 4).

Γράφημα 3: Δείκτης Τιμών Εκροών στη Γεωργία Κτηνοτροφία για το 2016



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Έτος Βάσης: 2010=100,0)

Γράφημα 4: Ετήσιες Μεταβολές (%) Δείκτη Τιμών Εκροών στη Γεωργία - Κτηνοτροφία για το 2016



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Έτος Βάσης: 2010=100,0)

Η Ελλάδα παρουσιάζει έλλειμμα στο εμπορικό ισοζύγιο των προϊόντων του αγροτοδιατροφικού τομέα. Τα στοιχεία για το 2014 δείχνουν ότι τα προϊόντα του αγροτοδιατροφικού τομέα καλύπτουν το 19% του συνόλου των εξαγωγών, ενώ σχεδόν το 69% των εξαγόμενων προϊόντων κατευθύνεται στις αγορές της Ε.Ε. Αντίστοιχα, τα προϊόντα του αγροτοδιατροφικού τομέα καλύπτουν το 14% του συνόλου των εισαγόμενων προϊόντων , ενώ το ποσοστό των προϊόντων που εισάγονται από την Ε.Ε. φτάνει περίπου στο 80% επί του συνόλου των εισαγόμενων προϊόντων.

Η νέα Κοινή Αγροτική Πολιτική (ΚΑΠ), που ξεκίνησε ήδη από την 1η Ιανουαρίου 2015 και που ολοκληρώνεται το 2020, θα διαθέσει περισσότερα από 19,5 δισ. ευρώ στην Ελλάδα με προσανατολισμό την αύξηση της ποιότητας. Τα χρήματα αυτά θα διοχετευθούν στον τομέα της γεωργίας και στις αγροτικές περιοχές. Από αυτά τα χρήματα τα 15,4 δισ. ευρώ θα διατεθούν σαν άμεσες ενισχύσεις.

Το 30 % των άμεσων ενισχύσεων συνδέεται με γεωργικές πρακτικές οι οποίες συνδέονται με το περιβάλλον: διαφοροποίηση των καλλιεργειών, διατήρηση των μόνιμων βοσκοτόπων και διατήρηση των περιοχών με οικολογικό ενδιαφέρον σε ποσοστό 5% ή λήψη μέτρων που θεωρούνται ότι έχουν τουλάχιστον ισοδύναμο περιβαλλοντικό όφελος. Τα 4,1 δισ. ευρώ θα διατεθούν για μέτρα υπέρ των αγροτικών περιοχών όπως ορίζεται από το πρόγραμμα για την αγροτική ανάπτυξη.

4.1.2 Η επιχειρηματικότητα ως παράγοντας ανάπτυξης

Για την Ευρωπαϊκή Ένωση η επιχειρηματικότητα αποτελεί σημαντικό παράγοντα ενίσχυσης της καινοτομίας, της ανταγωνιστικότητας και της οικονομικής ανάπτυξης. Εξαιτίας της δυνατής τους παρουσίας σε σημαντικούς τομείς, όπως είναι οι υπηρεσίες και άλλες δραστηριότητες που βασίζονται στην γνώση, οι μικρότερες επιχειρήσεις και οι επιχειρηματίες, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην Ευρωπαϊκή οικονομία. Έχει βρεθεί θετική συσχέτιση μεταξύ της επιχειρηματικότητας και της οικονομικής απόδοσης σε σχέση με την ανάπτυξη, την εταιρική επιβίωση, την καινοτομία, την δημιουργία απασχόλησης, την τεχνολογική αλλαγή, την αύξηση της παραγωγικότητας και των εξαγωγών (Audretsch, 2002).

Η έρευνα έχει δείξει ότι υπάρχει θετική σχέση μεταξύ της επιχειρηματικής δραστηριότητας και οικονομικής ανάπτυξης (Sternberg and Wennekers, 2005) και υπάρχει μια αυξανόμενη τάση να θεωρείται η επιχειρηματικότητα σαν μια εναλλακτική στρατηγική για την αγροτική Ευρώπη (North and Smallbone, 2006· Stathopoulou et al., 2004). Όμως η επιχειρηματικότητα δεν είναι μόνο τα παραπάνω. Αποτελεί παράγοντα προσωπικής ανάπτυξης και μπορεί να ενισχύσει την κοινωνική συνοχή, αφού οι επιχειρηματικές ευκαιρίες μπορούν να δοθούν σε όλους ανεξάρτητα

από την κοινωνική τους καταγωγή ή την περιοχή στην οποία βρίσκονται.

Το 2003 η Πράσινη Βίβλος (Green Paper) για την "Επιχειρηματικότητα στην Ευρώπη" και το σχέδιο δράσης "Η Ευρωπαϊκή Ατζέντα για την επιχειρηματικότητα", που ακολούθησε το 2004 αποτέλεσαν το βασικό πλαίσιο του σχεδίου δράσης της ΕΕ σε σχέση με την προώθηση της επιχειρηματικότητας σε όλα τα κράτη μέλη. Επιπλέον, η επιχειρηματικότητα βρίσκεται στο επίκεντρο της στρατηγικής Ευρώπη 2020 για έξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη, η οποία ενισχύει την ίδρυση νέων, πράσινων επιχειρήσεων με σκοπό την μετάβαση σε οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα μέχρι το έτος 2050.

Τα στατιστικά στοιχεία που παρατίθενται φανερώνουν τους λόγους για τους οποίους η αγροτική ανάπτυξη και η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας του πρωτογενή τομέα αποτελεί επίκεντρο της χάραξης της ευρωπαϊκής πολιτικής. Περίπου το 50 % της έκτασης της ΕΕ είναι αγροτικές περιοχές οι οποίες φιλοξενούν περίπου το 56% του πληθυσμού της. Ο αγροδιατροφικός τομέας αντιπροσωπεύει το 7% της απασχόλησης και το 3,5% της προστιθέμενης αξίας στην ΕΕ, ενώ είναι ο τέταρτος μεγαλύτερος σε όγκο εξαγωγών τομέας της ΕΕ. Ο αγροτικός πληθυσμός ανέρχεται στα 25 εκατομμύρια και οι αγροτικές περιοχές αντιπροσωπεύουν το 20,6% της απασχόλησης προσφέροντας 46,1 εκατομμύρια θέσεις εργασίας σε όλη την επικράτεια της ΕΕ[152].

Βέβαια, η ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας του πρωτογενούς τομέα πρέπει να ξεπεράσει αρκετά εμπόδια και παράλληλα έχει να αντιμετωπίσει πολλές προκλήσεις. Η επιχειρηματικότητα του αγροτικού τομέα, αντιμετωπίζει μοναδικές προκλήσεις κυρίως από άποψη χωροταξική (Arenius and Clercq, 2005· Scott, 2006). Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι επιχειρηματίες στις αγροτικές περιοχές έχουν σαν αποτέλεσμα την δημιουργία δραστηριοτήτων που παρέχουν υπηρεσίες χαμηλής αξίας, παραμένουν μικρές και έχουν μικρή ελπίδα για αλλαγή (Meccheri and Pelloni, 2006). Ένα πολύ σημαντικό εμπόδιο είναι η περιορισμένη προσβασιμότητα των αγροτικών περιοχών, κάτι που δημιουργεί προβλήματα στην εφοδιαστική αλυσίδα και αυξάνει το κόστος παραγωγής και διάθεσης των προϊόντων. Επίσης στις αγροτικές περιοχές συναντάμε χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα και μικρό μέγεθος πληθυσμού, ενώ υπάρχει οικονομική και κοινωνική ανομοιογένεια. Ένας ακόμη παράγοντας που λειτουργεί ανασταλτικά και αποτελεί εμπόδιο για την ανάπτυξη της επιχειρηματικότητας είναι το μικρό μέγεθος των τοπικών αγορών και η περιορισμένη πρόσβαση σε βασικές υποδομές που στηρίζουν την επιχειρηματικότητα, όπως είναι οι τραπεζικές υπηρεσίες, η παροχή πληροφοριών

[152] https://enrd.ec.europa.eu.

και χρηματοοικονομικών συμβουλών. Οι αγροτικές περιοχές υστερούν επίσης σε κτιριακές υποδομές, σε οδικά δίκτυα και δίκτυα επικοινωνίας ενώ υπάρχουν μικρότερες ευκαιρίες και δυνατότητες δικτύωσης και συνεργασίας σε σχέση με τις αστικές περιοχές. Ένα ακόμη μεγάλο πρόβλημα που παρατηρείται στις αγροτικές περιοχές είναι η υστέρηση σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό, το οποίο να διαθέτει γνώσεις και δεξιότητες ανάλογα με τις απαιτήσεις και τις ανάγκες της περιοχής στην οποία εργάζεται ή αναζητά εργασία. Αυτά τα προβλήματα, απορρέουν από το χαμηλό βαθμό διαφοροποίησης των αγροτικών οικονομιών σε σχέση με τις αστικές περιοχές (EU Rural Review, 2011).

Θα αναρωτιόταν κάποιος διαβάζοντας τα παραπάνω, εάν μπορεί να υπάρξει οργανωμένη επιχειρηματική δραστηριότητα στις αγροτικές περιοχές ή εάν αξίζει να ασχοληθεί κάποιος με την επιχειρηματικότητα του πρωτογενή τομέα και την προσπάθεια στήριξης και ενίσχυσής της;

Η απάντηση είναι ναι, γιατί ο αγροτικός τομέας κρύβει πολλές επιχειρηματικές ευκαιρίες. Οι αγροτικές περιοχές αποτελούν σημαντική πηγή πρώτων υλών οι οποίες μπορούν με την επεξεργασία τους να αποκτήσουν σημαντική προστιθέμενη αξία. Επίσης μέσω της εφαρμογής καινοτόμων μεθόδων επεξεργασίας, μεθόδων ανάπτυξης προϊόντος και μεθόδων προώθησης μπορούν να αναπτυχθούν νέες επιχειρηματικές λύσεις και ιδέες. Στις αγροτικές περιοχές μπορεί επίσης να αναπτυχθεί το κομμάτι του αγροτουρισμού, το οποίο αποτελεί ένα ιδιαίτερο είδος τουρισμού και παρέχει έναν εναλλακτικό τρόπο αναψυχής για τους κατοίκους των αστικών περιοχών.

Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται στην Ευρώπη η τάση για εγκατάλειψη των αστικών κέντρων και εγκατάσταση, των νέων κυρίως ανθρώπων, σε αγροτικές περιοχές. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται στις αγροτικές περιοχές νέες αγορές για προϊόντα και νέες υπηρεσίες και παράλληλα η επαρχία ενισχύεται με νέους ανθρώπους, καταρτισμένους, με νέες δεξιότητες, με σχετική επαγγελματική εμπειρία και πιθανόν διάθεση για επιχειρηματική δραστηριοποίηση στον πρωτογενή τομέα (EU Rural Review, 2011).

4.1.3 ΚΑΠ και στήριξη της επιχειρηματικότητας

Η ΚΑΠ θεσπίστηκε από την ΕΕ το 1962 και στηρίζεται στην εταιρική σχέση που υπάρχει ανάμεσα στον κλάδο της γεωργίας και την κοινωνία. Οι κύριοι στόχοι της ΚΑΠ είναι:

- η βελτίωση της γεωργικής παραγωγικότητας, ώστε να φτάνουν στους καταναλωτές τρόφιμα σταθερής ποιότητας σε προσιτές τιμές.

- Η διασφάλιση του εισοδήματος των γεωργών της ΕΕ ώστε να έχουν αξιοπρεπή διαβίωση.

Οι προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει σήμερα η ΚΑΠ είναι προσαρμοσμένες στο νέο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον και περιλαμβάνουν:

- βιώσιμη παραγωγή τροφίμων τα οποία θα συμβάλλουν στην διατροφή του πληθυσμού παγκοσμίως , αφού αναμένεται σημαντική αύξηση τα επόμενα χρόνια.

- Την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και την βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων.

- Την διασφάλιση της βιωσιμότητας της αγροτικής οικονομίας και την προστασία της υπαίθρου των κρατών της ΕΕ.

Η ΚΑΠ αφορά όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ και η διαχείριση και η χρηματοδότηση ασκείται σε ευρωπαϊκό επίπεδο από τους πόρους του προϋπολογισμού της ΕΕ. Η ΚΑΠ μπορεί να ενισχύσει την επιχειρηματικότητα των αγροτικών περιοχών με πολλούς τρόπους. Μία από τις βασικές επιδιώξεις της ΚΑΠ είναι η ενίσχυση της υπαίθρου και της οικονομικής ενδυνάμωσης των αγροτών που δραστηριοποιούνται εκεί σε όλους τους τομείς της πρωτογενούς παραγωγής, ώστε να παραμείνουν στις αγροτικές δραστηριότητες και να μην εγκαταλείψουν την ύπαιθρο. Για αυτό το σκοπό η ΚΑΠ έχει λάβει μια σειρά μέτρων όπως είναι η βελτίωση της πρόσβασης των αγροτών σε νέες τεχνολογίες με υψηλή ταχύτητα, με σκοπό την πιο γρήγορη ενημέρωσή τους για θέματα που σχετίζονται με την παραγωγή τους. Για την περίοδο 2014–2020 αυτή η πολιτική της ΕΕ αναμένεται να εξασφαλίσει βελτιωμένες διαδικτυακές υποδομές σε 18 εκατομμύρια πολίτες της υπαίθρου, δηλαδή σε 6,4% του αγροτικού πληθυσμού της ΕΕ.

Η ΚΑΠ διασφαλίζει επίσης την προστασία των φυσικών πόρων και προωθεί τις βιώσιμες μεθόδους και τεχνικές παραγωγής και εργασίας. Με αυτό των τρόπο οι φυσικοί πόροι χρησιμοποιούνται ορθολογικά, διασφαλίζοντας σταθερή προμήθεια σε πρώτες ύλες, κάτι που είναι προαπαιτούμενο για την ομαλή λειτουργία των επιχειρήσεων που ασχολούνται με επεξεργασία αγροτικών προϊόντων.

Η ΚΑΠ έρχεται επίσης να καλύψει ένα μέρος της επιχειρηματικής αβεβαιότητας που έχουν όσοι δραστηριοποιούνται επιχειρηματικά στον πρωτογενή τομέα. Η αβεβαιότητα αυτή προκύπτει τόσο εξαιτίας των καιρικών συνθηκών, οι οποίες αποτελούν έναν αστάθμητο παράγοντα για την παραγωγή, όσο και σαν αποτέλεσμα της χρονικής υστέρησης μεταξύ της αύξησης της ζήτησης σε αγροτικά προϊόντα από τους καταναλωτές και της προσφοράς από τους παραγωγούς. Η ΚΑΠ στηρίζει τις επιχειρηματικές προσπάθειες των παραγωγών μέσω:

- των εισοδηματικών ενισχύσεων που δίνονται ως άμεση πληρωμή και παρέχουν στήριξη

στο γεωργικό εισόδημα. Αυτή είναι η ανταμοιβή των γεωργών για την παροχή δημόσιων αγαθών τα οποία κανονικά δεν καλύπτονται από τις αγορές, όπως είναι για παράδειγμα η φροντίδα της υπαίθρου.

- Μέτρων για την αγορά. Η ΕΕ έχει τη δυνατότητα να λαμβάνει μέτρα για να αντιμετωπίζει δύσκολες καταστάσεις όπως η απότομη αύξηση της ζήτησης, ή η πτώση τιμών λόγω αύξησης της προσφοράς.

- Μέτρων ανάπτυξης της υπαίθρου. Με σκοπό την αντιμετώπιση συγκεκριμένων αναγκών και προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι αγροτικές περιοχές εκπονούνται εθνικά και περιφερειακά προγράμματα ανάπτυξης. Τα κράτη μέλη καταρτίζουν τα προγράμματά τους βάσει τον ίδιο κατάλογο μέτρων , όμως έχουν και τη δυνατότητα να προσαρμόσουν αυτά τα προγράμματα στις ιδιαίτερες εθνικές τους οικονομικές, φυσικές και διαρθρωτικές απαιτήσεις. Το πρόγραμμα Leader αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι των προγραμμάτων αγροτικής ανάπτυξης και δίνει λύσεις στα τοπικά προβλήματα των πληθυσμών της υπαίθρου.

Τα μέτρα που αφορούν την αγορά καθώς και η εισοδηματική στήριξη των αγροτών, χρηματοδοτούνται αποκλειστικά από τον προϋπολογισμό της Ε.Ε. Τα μέτρα για την ανάπτυξη της υπαίθρου προκύπτουν σαν αποτέλεσμα πολυετούς προγραμματισμού και συγχρηματοδοτούνται από τα κράτη μέλη.

4.1.4 Πηγές χρηματοδότησης για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας

Ένας σημαντικός παράγοντας για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας είναι η εύρεση της κατάλληλης πηγής χρηματοδότησης, με σκοπό την υλοποίηση της επιχειρηματικής ιδέας. Το πρώτο βήμα βέβαια, είναι ο ακριβής σχεδιασμός της επιχειρηματικής ιδέας και ο καθορισμός των αναμενόμενων αποτελεσμάτων, ώστε να αναγνωριστεί και να αναζητηθεί η κατάλληλη πηγή χρηματοδότησης. Η Ε.Ε. προσφέρει μια πληθώρα χρηματοδοτικών προγραμμάτων στήριξης των επιχειρηματικών προσπαθειών, είτε μεμονωμένων παραγωγών είτε ομάδων παραγωγών, επιστημόνων και ΜΚΟ, επιχειρήσεων, πόλεων και περιφερειών.

Κατά την αναζήτηση χρηματοδότησης, ένα χρήσιμο εργαλείο αποτελεί το δίκτυο European Innovation Partnership “Agricultural Productivity and Sustainability”. Μέσω αυτού του δικτύου μπορούν όλοι οι ενδιαφερόμενοι που θα εγγραφούν στην ιστοσελίδα του, να έχουν πρόσβαση σε οποιαδήποτε πληροφόρηση σχετικά με όλα τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά προγράμματα. Υπάρχει επίσης πρόσβαση σε πληροφόρηση τόσο για όλα τα τρέχοντα ευρωπαϊκά προγράμματα, όσο και για προγράμματα τα οποία πρόκειται να ανακοινωθούν σε κρατικό ή

περιφερειακό επίπεδο. Παράλληλα, μπορούν όσοι είναι εγγεγραμμένοι στο δίκτυο να μοιράζονται και να ανταλλάσσουν πληροφορίες και εμπειρίες με όλους τους ενδιαφερόμενους που έχουν παρόμοιες εμπειρίες και επιδιώξεις.

Η πλήρης λίστα με όλα τα χρηματοδοτικά προγράμματα για την περίοδο 2014 – 2020 βρίσκονται στην ιστοσελίδα European Commission της ΕΕ. Εκεί μπορεί κανείς να συναντήσει 45 κατηγορίες χρηματοδοτικών προτάσεων, με τις 9 από αυτές να συνδέονται αποκλειστικά με την καινοτομία στον αγροτοδιατροφικό τομέα και στην δασοκομία.

Πιο συγκεκριμένα , πάνω από το 76% του συνολικού προϋπολογισμού της ΕΕ διανέμεται σε πέντε Ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία.

- Το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (European Agricultural Fund for Rural Development – EAFRD) χρηματοδοτεί την βελτίωση της ανταγωνιστικότητας στην αγροτική παραγωγή και την δασοκομία, την προστασία του περιβάλλοντος και της υπαίθρου, την βελτίωση της ζωής και την διαφοροποίηση της αγροτικής οικονομίας, και στηρίζει τις τοπικές πρωτοβουλίες και προσπάθειες για την αγροτική ανάπτυξη. Το ταμείο χρηματοδοτεί δάνεια και επιδοτήσεις για επενδυτικά σχέδια και συμβατικές δεσμεύσεις οι οποίες παρέχονται από περιφέρειες ή χώρες για την υλοποίηση των προγραμμάτων αγροτικής ανάπτυξης. Τα προγράμματα απευθύνονται σε αγρότες, ομάδες παραγωγών, αγροτικές επιχειρήσεις, οργανισμούς, κ.τ.λ.

- Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (European Regional Development Fund – ERDF) έχει σαν στόχο του την ενδυνάμωση της οικονομικής, κοινωνικής και εδαφικής συνοχής των κρατών μελών της ΕΕ με σκοπό την εξομάλυνση των ανισοτήτων ανάμεσα στις περιφέρειες. Χρηματοδοτεί την έρευνα και την καινοτομία, την ψηφιακή εποχή, την ανταγωνιστικότητα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και την οικονομία χαμηλών εκπομπών άνθρακα. Παρέχει δάνεια και άλλα είδη οικονομικής ενίσχυσης μέσω των περιφερειών με σκοπό την υλοποίηση των επιχειρησιακών τους προγραμμάτων. Απευθύνεται σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις, ερευνητικά κέντρα, πανεπιστήμια, τοπικές και περιφερειακές αρχές, εκπαιδευτικά κέντρα , ΜΚΟ, κ.τ.λ.

- Το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (European Social Fund – ESF) επενδύει στο ανθρώπινο κεφάλαιο με σκοπό την βελτίωση των ευκαιριών απασχόλησης για όλους τους Ευρωπαίους πολίτες. Επικεντρώνεται στην βελτίωση των δεξιοτήτων, στην ενίσχυση της απασχόλησης, της κινητικότητας και της καταπολέμησης του κοινωνικού αποκλεισμού με σκοπό την εξάλειψη της φτώχειας. Προσφέρει δάνεια και άλλου είδους οικονομική υποστήριξη μέσω

των περιφερειών και των κρατών μελών. Απευθύνεται σε επιχειρήσεις, δημόσιους οργανισμούς, πανεπιστήμια και ΜΚΟ. Ιδιαίτερα στον αγροτοδιατροφικό τομέα και στην δασοκομία το ΕΚΤ θα μπορούσε να στηρίξει την καινοτομία με την προώθηση της δια βίου μάθησης και την επένδυση στους ανθρώπινους πόρους. Επίσης η καινοτομία μπορεί να ενισχυθεί μέσω της διάδοσης των τεχνολογιών της πληροφορίας και της επικοινωνίας, της διαδικτυακής εκπαίδευσης, των τεχνολογιών που είναι φιλικές προς το περιβάλλον, καθώς και μέσω της χρηματοδότησης start-up επιχειρήσεων.

- Το πρόγραμμα Horizon 2020 το οποίο επικεντρώνεται στη χρηματοδότηση της έρευνας και της καινοτομίας και απευθύνεται σε μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, σε πανεπιστήμια, σε ερευνητικά κέντρα, αλλά και σε άλλου είδους δικαιούχους όπως είναι οι αγροτικές οργανώσεις ή υπηρεσίες παροχής αγροτικών συμβουλών. Το πρόγραμμα παρέχει δάνεια στα επιλεγμένα επενδυτικά σχέδια αλλά υπάρχει και άλλου είδους χρηματοδότηση με τη μορφή χρηματικών βραβείων καινοτομίας, δημόσιων προμηθειών, διευκολύνσεων στην πρόσβαση σε χρηματοδότηση. Το κομμάτι του προγράμματος Horizon 2020 που είναι το πιο σχετικό με την καινοτομία στον αγροτοδιατροφικό κλάδο και την δασοκομία, έχει κοινωνική διάσταση και αφορά θέματα σχετικά με την αειφόρο αύξηση της παραγωγικότητας, την ενδυνάμωση των αγροτικών κοινωνιών και την ανάπτυξη αειφόρων δασοκομικών πρακτικών.

- Το πρόγραμμα EUROSTARS προωθεί την καινοτομία σε όλους τους τομείς και παρέχει δανεισμό με σκοπό την ανάπτυξη νέων προϊόντων, υπηρεσιών ή διαδικασιών οι οποίες παρέχονται σε μια βάση η οποία περιλαμβάνει την συμμετοχή πολλών χωρών. Η λήψη χρηματοδότησης έχει σαν προαπαιτούμενο την συνεργασία πολλών φορέων από τους οποίους τουλάχιστον ο ένας πρέπει να είναι μια μικρή ή μεσαία επιχείρηση η οποία ασχολείται με την έρευνα και την ανάπτυξη καινοτόμων προϊόντων, διαδικασιών και υπηρεσιών με σκοπό την απόκτηση ανταγωνιστικού πλεονάσματος. Το πρόγραμμα δίνει έμφαση σε προϊόντα που μπορούν να φτάσουν γρήγορα στην αγορά και να γίνουν εμπορικά ενώ εφαρμόζεται σε όλες τις αγορές συμπεριλαμβανομένων των αγροτοδιατροφικών και των δασοκομικών προϊόντων.

- Το πρόγραμμα COSME ο οποίο έχει σαν σκοπό του την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων και των μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Περιλαμβάνει πολλά είδη χρηματοδότησης ανάλογα με το είδος της πρόσκλησης και αφορά επιχειρηματίες με έμφαση στους επιχειρηματίες μικρομεσαίων επιχειρήσεων καθώς και άτομα που θα ήθελαν να ξεκινήσουν την δική τους επιχείρηση. Το πρόγραμμα COSME στηρίζει τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις με τρόπους όπως είναι η διευκόλυνσή τους για πρόσβαση σε

χρηματοδότηση, πρόσβαση στις αγορές και υποστήριξη των επιχειρηματιών σε θέματα εκπαίδευσης, ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας και επιχειρηματικής καθοδήγησης.

4.1.5 Τρόποι ενίσχυσης της επιχειρηματικότητας

Η μελέτη και η ανάλυση των τρόπων με τους οποίους μπορεί να ενισχυθεί η επιχειρηματικότητα είναι πολυδιάστατη και απαιτεί να λάβουμε υπ' όψιν μας τις ραγδαίες εξελίξεις που συμβαίνουν γύρω μας, στο καινούριο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον που διαρκώς μεταβάλλεται Η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού και η ανισομερής κατανομή του, η αλλαγή των κλιματολογικών συνθηκών, η αλλαγή στις διατροφικές συνήθειες των ανθρώπων παγκοσμίως καθώς και οι εναλλακτικές χρήσεις της βιομάζας με σκοπό την παραγωγή ενέργειας αποτελούν παράγοντες που πρέπει να συνεκτιμηθούν γιατί έχουν αντίκτυπο στον σχεδιασμό και την διαμόρφωση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος.

Σε αυτούς τους παράγοντες πρέπει να προστεθεί και το δυσμενές οικονομικό περιβάλλον που έχει δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια τόσο παγκοσμίως όσο και στην Ε.Ε. με την χώρα μας να έχει εισέλθει από το 2009 σε μια κατάσταση παρατεταμένης οικονομικής κρίσης και ύφεσης από την οποία δυσκολεύεται να δραπετεύσει. Οι αντίξοες οικονομικά συνθήκες είναι ιδιαίτερα σκληρές και έχουν ακόμη ηχηρότερο αντίκτυπο στους επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στον πρωτογενή τομέα. Πολλοί επιχειρηματίες καλούνται να αντιμετωπίσουν την οικονομική κρίση, έχοντας να αποπληρώσουν δάνεια που τους βαραίνουν από το παρελθόν, ενώ παράλληλα συναντούν δυσκολία ή ακόμη και αδυναμία πρόσβασης σε οποιαδήποτε μορφή χρηματοδότησης.

Σύμφωνα με μία μελέτη της Τράπεζας Πειραιώς που δημοσιεύθηκε το Σεπτέμβριο του 2015 για τη συμβολή και τις προοπτικές του αγροτοδιατροφικού τομέα στην Ελλάδα σε συνδυασμό με τις προβλέψεις της Ευρωπαϊκή Επιτροπής για την περίοδο 2015 – 2024, υπάρχουν εκτιμήσεις που επιβεβαιώνουν ότι το αγροτικό εισόδημα της Ελλάδας θα παρουσιάσει θετικούς ρυθμούς μεταβολής για αυτό το χρονικό διάστημα. Η μελέτη αναφέρει ότι η εκτίμηση για τη μέση αθροιστική μεταβολή για την Ελλάδα διαμορφώνεται στα επίπεδα του 9%. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο θετικός ρυθμός μεταβολής του αγροτικού εισοδήματος θα έχει πτωτική τάση τουλάχιστον μέχρι το 2021 σύμφωνα με τη μελέτη εξαιτίας της ανόδου του αγροτικού εισοδήματος των νέων μελών της ΕΕ και εξαιτίας των αρνητικών ρυθμών μεταβολής των παλιών χωρών μελών. Για τη διαμόρφωση του αγροτικού εισοδήματος, εξακολουθεί να αποτελεί ρυθμιστικό παράγοντα, η διαμόρφωση του κόστους παραγωγής. Οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές της Ελλάδας σε σχέση με τις άλλες μεγάλες αγορές βασικών προϊόντων της ΕΕ φαίνεται να μην είναι τόσο αισιόδοξες. Η θετική συμβολή περιορίζεται αφού η συμμετοχή των γαλακτοκομικών προϊόντων φτάνει στο 11,5% της συνολικής γεωργικής παραγωγής, τα δημητριακά στο 10% και η ζωική παραγωγή στο

14,5%. Το χοιρινό κρέας και τα πουλερικά συμμετέχουν σε ποσοστό 14,5% παρόλο που για αυτά τα είδη υπάρχουν καλές προοπτικές εξαγωγών.

Οι προοπτικές για τα προϊόντα ποιότητας φαίνεται ότι είναι θετικές και αναμένεται διεύρυνση των αγορών με υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης. Προοπτικές ανάπτυξης φαίνεται να έχει και η μεταποίηση τροφίμων τόσο σε επίπεδο Ελλάδας όσο και σε επίπεδο ΕΕ, γιατί το καταναλωτικό κοινό εμφανίζει αύξηση στη ζήτηση προϊόντων υψηλής ποιότητας. Η Ελλάδα έχει τις δυνατότητες να ανταπεξέλθει στη ζήτηση για προϊόντα υψηλής ποιότητας αφού διαθέτει τις πρώτες ύλες και την απαιτούμενη τεχνογνωσία για να προσθέσει την απαιτούμενη αξία στο τελικό προϊόν και να αυξήσει με αυτόν τον τρόπο τις εξαγωγές της.

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι ενώ υπάρχει σωρεία προβλημάτων, συγχρόνως εμφανίζονται ευκαιρίες για επιχειρηματική δραστηριοποίηση στον πρωτογενή τομέα τόσο σε επίπεδο παραγωγής αγαθών , όσο και σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών .

Ας δούμε όμως πιο συγκεκριμένα με ποιους τρόπους θα μπορούσε να ενισχυθεί η επιχειρηματικότητα:

- Καθοριστική για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας, είναι η συμβολή του κράτους με τους νομοθετικούς, οργανωτικούς και διοικητικούς μηχανισμούς που διαθέτει. Το οργανωμένο κράτος, έχει στη διάθεσή του τις απαραίτητες δομές και τις υπηρεσίες ώστε να μπορέσει να εφαρμόσει προγράμματα στήριξης των επιχειρήσεων. Είναι πρωταρχικής σημασίας όμως να υπάρχει μακροπρόθεσμος σχεδιασμός και χάραξη ενιαίας εθνικής στρατηγικής γιατί μ' αυτό τον τρόπο θα δομηθεί σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ κράτους και επιχειρηματιών και μόνο έτσι θα νιώσουν οι επιχειρηματίες την απαιτούμενη σιγουριά για την ανάληψη επιχειρηματικού ρίσκου. Κάποια από τα μέτρα που μπορεί να λάβει το κράτος προκειμένου να ενισχυθεί η επιχειρηματικότητα είναι η εφαρμογή ευνοϊκής φορολογικής και αναπτυξιακής νομοθεσίας με απώτερο στόχο τη σταθεροποίηση του φορολογικού περιβάλλοντος.

- Παράλληλα, στα πλαίσια του αναπτυξιακού νόμου θα μπορούσε να ισχύσει από πλευράς κράτους η επιδότηση επιτοκίου ώστε να επωφεληθούν οι επιχειρηματίες από την μείωση των χρηματοοικονομικών εξόδων (χρεωστικοί τόκοι) και να επιτύχουν καλύτερη απόδοση της επένδυσης. Σημαντική είναι επίσης και η μείωση της γραφειοκρατίας με παράλληλη απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών που απαιτούνται προκειμένου να γίνει είτε η έναρξη μιας νέας επιχείρησης είτε οποιαδήποτε συναλλαγή μεταξύ επιχείρησης και δημοσίου.

- Ένα άλλο σημαντικό βήμα από πλευράς κράτους που θα λειτουργούσε επικουρικά στην ενδυνάμωση της επιχειρηματικότητας είναι η απλοποίηση των διαδικασιών πρόσβασης στην πληροφόρηση και ενημέρωση για τα ευρωπαϊκά προγράμματα που αφορούν την χρηματοδότηση για την στήριξη των επιχειρηματικών προσπαθειών. Κεφαλαιώδους σημασίας είναι η τόνωση του τομέα των εξαγωγών αφού ένα από τα ζητούμενα για τη χώρα είναι η αύξηση του όγκου των εξαγωγών προκειμένου να προκύψει θετικό εμπορικό ισοζύγιο και αυτό είναι κάτι που μπορεί να γίνει με την επίβλεψη και την συνδρομή του κράτους.

- Τέλος, πρέπει να αναφερθεί ότι είναι σημαντική η επαναφορά του θεσμού των κέντρων γεωργικής εκπαίδευσης με εντατικοποίηση της λειτουργίας τους, ώστε να προσφέρονται διαρκείς και συστηματικές εκπαιδεύσεις στους αγρότες. Οι εκπαιδεύσεις θα πρέπει να καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα θεματολογίας με έμφαση σε σύγχρονα θέματα για τη γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία και δασοπονία αλλά και θέματα που σχετίζονται με τη χρηματοοικονομική διοίκηση, την διοίκηση επιχειρήσεων και το μάρκετινγκ.

Σε αυτό το σημείο θα ήταν καλό να τονιστεί ότι η σχέση κράτους – επιχειρήσεων είναι σχέση αμφίδρομη και οι ενέργειες του ενός μέρους έχουν αντίκτυπο στις λειτουργίες του άλλου. Αυτό μπορεί να έχει θετικά αποτελέσματα για την οικονομία ιδιαίτερα σε αυτή την περίοδο της παρατεταμένης οικονομικής κρίσης στην οποία έχει περιέλθει η χώρα και κάθε αξιόλογη προσπάθεια εξόδου από αυτή είναι υπολογίσιμη. Οι επιχειρηματικές προσπάθειες που προσφέρουν στην αγορά καινοτόμα αγαθά ή υπηρεσίες, που συμβαδίζουν με την νέα τεχνολογία και παράγουν προϊόντα με εξαγωγικό προσανατολισμό, μπορούν να στηρίξουν την οικονομία και να συμβάλλουν στην έξοδο από την κρίση.

- Εξίσου σημαντική με την κρατική στήριξη της επιχειρηματικότητας, είναι και η συμβολή των ιδρυμάτων της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης. Τα ΑΕΙ και ΑΤΕΙ της χώρας διαθέτουν καταρτισμένο επιστημονικό προσωπικό και έχουν συσσωρευμένη τεχνογνωσία που είναι προϊόν έρευνας και διαρκούς επαφής με τη γνώση και τις νέες διεθνείς επιστημονικές τάσεις. Όλη αυτή η γνώση και η έρευνα πρέπει να βρεθεί τρόπος να διοχετευθεί στην κοινωνία και να είναι διαθέσιμη και προσιτή σε οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο.

- Μία λύση θα ήταν η συνεργασία με κρατικούς φορείς, όπως είναι οι Διευθύνσεις Γεωργίας, Αλιείας ή τα Δασαρχεία οι οποίες θα μπορούσαν να λειτουργούν σαν ενδιάμεσοι φορείς διάχυσης της γνώσης και της έρευνας. Επιπλέον τα ιδρύματα μπορούν να προσφέρουν επιμορφωτικά προγράμματα στα πλαίσια της δια βίου μάθησης με σκοπό την εκπαίδευση των επιχειρηματιών σε θέματα που σχετίζονται με την οργάνωση και τη διοίκηση

επιχειρήσεων, τις τάσεις στον τομέα των εξαγωγών ή με θέματα που σχετίζονται με τις επιστημονικές εξελίξεις στον πρωτογενή τομέα , όπως είναι οι σύγχρονες καλλιεργητικές μέθοδοι, η ορθολογική διαχείριση του νερού, τα νέα καλλιεργούμενα είδη και οι εξελίξεις που σχετίζονται με τους κλάδους της κτηνοτροφίας, της αλιείας και της δασοπονίας.

- Αξιοσημείωτη για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας είναι η δημιουργία συνεταιριστικών μορφών ή συνεργατικών σχηματισμών (clusters). Με αυτό τον τρόπο θα μπορούσαν να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας με ορθολογικότερη αξιοποίηση όλων των συντελεστών παραγωγής. Επιπλέον δύνεται η δυνατότητα για αποτελεσματικότερη αξιοποίηση των δικτύων διανομής αφού θα διατίθενται μεγαλύτερες ποσότητες προϊόντων.

- Τα προγράμματα συμβολαιακής γεωργίας και κτηνοτροφίας που υλοποιούνται από τις τράπεζες μπορούν να προσφέρουν βιώσιμες λύσεις για τους παραγωγούς και τις επιχειρήσεις. Οι παραγωγοί έχουν τη δυνατότητα να καλλιεργήσουν έχοντας εξασφαλίσει την απαιτούμενη χρηματοδότηση ανάλογα με τη δυναμικότητα. Εξασφαλίζεται μειωμένο κόστος παραγωγής αφού επιτυγχάνονται καλύτερες τιμές για την αγορά των αναγκαίων αγροεφοδίων μέσω της ρευστότητας που υπάρχει και δίνει στους παραγωγούς τη δυνατότητα καλύτερης διαπραγμάτευσης τιμών αγοράς. Μπορεί να βελτιωθεί η παραγόμενη ποσότητα και η ποιότητα γιατί έχει ήδη εξασφαλιστεί η διάθεσή της σε προσυμφωνημένη τιμή.

- Επικουρικά για την επιχειρηματικότητα θα μπορούσε να λειτουργήσει η ίδρυση αγροτικής επενδυτικής τράπεζας . Η σύστασή θα μπορούσε να γίνει με τη συνδρομή ιδιωτικών και κρατικών κεφαλαίων και εκτός από χρηματοδοτικές παροχές θα μπορούσε να προσφέρει στην εκπαίδευση των επιχειρηματιών, στην υλοποίηση σεμιναρίων, στην έρευνα και στην ενημέρωση. Οι επιχειρήσεις μπορούν επίσης να ωφεληθούν από τη συμβολαιακή γεωργία αφού εξασφαλίζεται, διευρύνεται και βελτιώνεται η διάθεση και η εξαγωγή των παραγόμενων προϊόντων.

- Για την τόνωση των επιχειρηματικών τους προσπαθειών είναι απαραίτητο οι ίδιοι οι επιχειρηματίες να μεριμνήσουν ώστε τα παραγόμενα από αυτούς προϊόντα να είναι άριστης ποιότητας. Είναι εξίσου σημαντικό τα προϊόντα να είναι τυποποιημένα αφού αυτό προσθέτει αξία στο τελικό προϊόν. Τα προϊόντα πρέπει να συνοδεύονται από όλα τα απαραίτητα πιστοποιητικά ποιότητας τα οποία είναι σημαντικό να συμβαδίζουν με τις σύγχρονες διεθνείς απαιτήσεις και τάσεις για την ποιότητα και την ασφάλεια των τροφίμων.

- Σημαντικό είναι επίσης να δοθεί έμφαση στην παραγωγή προϊόντων πιστοποιημένων ως ΠΟΠ και ΠΓΕ αφού αυτά τα προϊόντα μπορούν να διεισδύσουν με μεγαλύτερη ευκολία στην Ευρωπαϊκή αγορά αφού για αυτά υπάρχουν παγιωμένα δίκτυα διανομής και μπορούν να ικανοποιήσουν τις σύγχρονες καταναλωτικές τάσεις. Η ανάγκη για προστασία του περιβάλλοντος και η ύπαρξη καταναλωτών που αναζητά "πράσινα" προϊόντα μπορεί να δημιουργήσει ευκαιρίες για νέες επιχειρηματικές προσπάθειες. Εδώ πρέπει να τονιστεί και η ανάγκη για καλλιέργεια σχέσης εμπιστοσύνης μεταξύ επιχειρηματιών και καταναλωτών και αυτό μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω συνεπούς προσφοράς προϊόντων σταθερής ποιότητας.

Συμπεραίνουμε από τα παραπάνω ότι η ενίσχυση της επιχειρηματικότητας είναι ένα πολυδιάστατο πρόβλημα το οποίο απαιτεί συντονισμένες και εντατικές προσπάθειες από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, προκειμένου να υπάρχει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα. Οποιαδήποτε όμως προσπάθεια για ενίσχυση της επιχειρηματικότητας και από οπουδήποτε και αν προέρχεται, πρέπει να γίνει με το βλέμμα στραμμένο προς το μέλλον και όχι μεμψιμοιρώντας και αναμασώντας τα λάθη του παρελθόντος. Οι δυσκολίες και οι προκλήσεις που επιφυλάσσουν οι επερχόμενες αλλαγές είναι καθοριστικής σημασίας να αντιμετωπιστούν από όλους με αισιοδοξία και δημιουργική διάθεση και όχι με πεσιμισμό και φόβο. Η επιχειρηματικότητα είναι ουσιώδες να λειτουργεί με μακροπρόθεσμο σχεδιασμό και με τους σύγχρονους όρους της πράσινης οικονομίας και της βιώσιμης και αειφόρου ανάπτυξης. Οι νέες τάσεις για την αγροτική οικονομική ανάπτυξη επιτάσσουν συνδυασμένες δράσεις που θα βασίζονται σε επενδύσεις και πρακτικές με αποτελεσματική χρήση πηγών ενέργειας και χαμηλές εκπομπές άνθρακα, βελτίωση της αντοχής των οικοσυστημάτων και των αγροτικών πρακτικών καθιστώντας τα ανθεκτικά στις κλιματικές και οικονομικές αλλαγές, σε μια μίνιμουμ διατήρηση της βιοποικιλότητας και των οικοσυστημάτων και στη διαφύλαξη της συσχέτισης μεταξύ του περιβάλλοντος και της οικονομικής ανάπτυξης και στην προστασία της κοινωνικής συνοχής.

4.2 Ενίσχυση Εξαγωγών αγροτικής πολιτικής

Σε μία χρονική περίοδο, όπου με φόντο τις διεθνείς εξελίξεις, καθίστανται πλέον πιο πολύ από ποτέ ορατές οι αλλαγές στις συνθήκες της παγκόσμιας αγοράς. Από αυτό το σκηνικό δεν μπορεί να εξαιρεθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση και είναι πλέον επιτακτική η ανάγκη αναδιαμόρφωσης και ανασύνθεσης νέων στρατηγικών σχεδιασμών. Αυτές οι τροποποιήσεις θα έχουν προσανατολισμό προπάντων κοινωνικό και ανθρωπιστικό, αλλά θα στοχεύουν επίσης στην ανάκαμψη και διατήρηση της πορείας των οικονομιών των μελών κρατών της Ε.Ε.

Σε αυτό το πλαίσιο των μεταρρυθμίσεων σημαντικό ρόλο κατέχει ο τομέας της γεωργίας. Ειδικότερα, στα χαρακτηριστικά της νέας Κοινής Αγροτικής Πολιτικής, δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στον εκσυγχρονισμό της Ευρωπαϊκής γεωργίας. Αλλαγές όπως η εισαγωγή και διεύρυνση νέων τεχνολογιών, η αύξηση της ασφάλειας κατά την παραγωγή και διακίνηση των προϊόντων, η ενίσχυση ποικίλων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και ο πολλαπλασιασμός των δυνατοτήτων των ευρωπαϊκών αγορών, έρχονται να συμβάλλουν στη λεγόμενη *Ευρώπη των 28.*

Διανύοντας το 2017 μπορεί οποιοσδήποτε να παρατηρήσει ότι η παγκόσμια οικονομική κρίση και οι χρηματοπιστωτικές προκλήσεις, δημιουργούν ένα περιβάλλον ασθενές και απόμακρο τόσο για την κάλυψη μερικών αναγκών, όσο και για την επιχειρηματικότητα.

Η παρακάτω παρουσίαση έχει ως στόχο να καθορίσει τα χαρακτηριστικά μιας νέας, ενιαίας και οργανωμένης αγροτικής πολιτικής εντός των ορίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που θα κινείται με γνώμονα τον Ευρωπαίο πολίτη και τις εθνικές οικονομίες των μελών κρατών. Στην τοποθέτηση θα γίνει πρόταση ενός προγράμματος που θα περιλαμβάνει κατά κύριο λόγο την *ενίσχυση των εξαγωγών* και *το άνοιγμα σε νέες αγορές,* καθώς και πώς μπορεί η Ελλάδα (μέσω δημόσιας και ιδιωτικής πρωτοβουλίας και συνεργασίας) να προσαρμοστεί στις τωρινές συνθήκες της παγκόσμιας αγοράς και στο τέλος η ελληνική οικονομία να λάβει θετικό πρόσημο από τις εξαγωγές των προϊόντων που παράγονται εντός των συνόρων της.

4.2.1 Διείσδυση των αγροτικών προϊόντων στις διεθνείς αγορές

Σε ένα περιβάλλον μεγάλης οικονομικής αβεβαιότητας η διείσδυση με επιτυχία σε ξένες και καινούργιες αγορές, δύναται να πολλαπλασιάσει τα οφέλη μιας επιχείρησης ή μιας ομάδας παραγωγών και κατ' επέκταση να έχει θετικό αντίκτυπο στην Ελληνική οικονομία.

Λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της Ελληνικής υπαίθρου (ιδιαίτερες εδαφικές και κλιματικές συνθήκες) δίνεται η δυνατότητα στους παραγωγούς να παράγουν καινοτόμα, ιδιαίτερα προϊόντα. Αυτά τα προϊόντα είναι άκρως ανταγωνιστικά και προσφέρουν στη χώρα μας ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στις διεθνείς αγορές (σημαντική η περίπτωση του ελαιολάδου και ο ανταγωνισμός με άλλες χώρες της Μεσογείου). Μέσω της εισόδου σε καινούργιες αγορές μπορεί να καλυφθεί πιθανή υπερεπάρκεια σε ένα προϊόν.

Όσον αφορά τα οικονομικά οφέλη που φέρει μια εξαγωγική δραστηριότητα, αυτή περιλαμβάνει:

- Αύξηση των κερδών επιχειρήσεων, ομάδων παραγωγής και συνεργατικών σχημάτων παραγωγής και εμπορίας.
- Δημιουργία πολλών θέσεων εργασίας, μειώνοντας τα σημαντικά ποσοστά ανεργίας στη χώρα μας (σε τοπικό, καθώς και σε πανελλήνιο επίπεδο).
- Ενίσχυση περαιτέρω επενδύσεων και εκσυγχρονισμός της παραγωγής.

Παράλληλα, μέσω των εξαγωγών ιδιαίτερων Ελληνικών προϊόντων, αναβαθμίζεται ο ρόλος της

Ελλάδας στον διεθνή χάρτη των αγορών, εμπλουτίζονται τα δίκτυα των αγορών και μειώνονται προβλήματα που στραγγαλίζουν την επιχειρηματικότητα.

4.2.2 Χώρες - στόχοι

Οι χώρες στις οποίες έχουν ανοιχτεί δίαυλοι επικοινωνίας αυτή τη στιγμή βρίσκονται κατά κύριο λόγο εντός της Ε.Ε. και αυτό προκύπτει από παρόμοια χαρακτηριστικά στις αγορές, αλλά και παρόμοιες συμπεριφορές των καταναλωτικών κοινών. Είναι γενικά αποδεκτό ότι αφού ένας παραγωγός εξελίξει ένα προϊόν για να καλύψει ανάγκες στην εγχώρια αγορά του, θα στραφεί σε εκείνες τις ξένες αγορές που δείχνουν παρόμοιες με τη δική του. Παράλληλα, σε αντίθεση με χώρες εκτός Ε.Ε., ευνοείται το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών της ένωσης λόγω διευκολύνσεων στο εμπόριο και ανοιχτών συνόρων.

Τέτοιες χώρες στην εσωτερική αγορά της Ε.Ε. είναι ήδη ανεπτυγμένες (όπως η Γερμανία, η Γαλλία και η Ιταλία) αλλά και ακμάζουσες. Εκτός Ε.Ε. θα χρειαστεί να αναζητηθούν κράτη τα οποία μπορούν να υποστηρίξουν δίκτυα εμπορίας λόγω της οικονομικής τους δύναμης, να έχουν κατάλληλες υποδομές μεταφορών και επικοινωνιών, αλλά και να μπορούν με κατάλληλους όρους να συνάψουν συμβόλαια διακρατικών συνεργασιών. Επομένως συνετό θα ήταν να δοθεί έμφαση στις αγορές των ΗΠΑ, Κίνας, Ρωσίας, Ελβετίας, Καναδά και χωρών του Αραβικού Κόλπου. Τα προϊόντα μας δεν υστερούν συγκριτικά με άλλα σε μια διεθνοποιημένη αγορά.

Όσον αφορά τα διάφορα κοινωνικοπολιτικά χαρακτηριστικά μιας χώρας-συνεργάτη, τότε θα πρέπει να στηθεί δίκτυο εκτιμήσεων των εξελίξεων, έτσι ώστε να προστατεύονται τα συμφέροντα των Ελλήνων επιχειρηματιών και της Ελληνικής οικονομίας. Επίσης θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διαπροσωπικές σχέσεις, οι καταναλωτικές συνήθειες και οι κοινωνικές δομές που επικρατούν σε μια χώρα. Βέβαια, όλα αυτά θα συνάδουν με τις εκθέσεις που θα δίδονται στην επιφάνεια για τα κόστη και τους οικονομικούς κινδύνους από πιθανές συνεργασίες.

4.2.3 Νέα κοινή αγροτική πολιτική

Ο προσανατολισμός στον Πυλώνα ΙΙ του τρέχοντος προγράμματος της νέας ΚΑΠ προβλέπει τα εξής:

1. Επενδύσεις σε υλικά στοιχεία του ενεργητικού.

- Επενδύσεις σε γεωργικές εκμεταλλεύσεις.
- Επενδύσεις στη μεταποίηση/ εμπορία και/ή ανάπτυξη γεωργικών προϊόντων.
- Επενδύσεις σε υποδομές που συνδέονται με την ανάπτυξη, τον εκσυγχρονισμό ή την

προσαρμογή της γεωργίας.

2.Συστήματα ποιότητας γεωργικών προϊόντων και τροφίμων.

- Στήριξη για νέα συμμετοχή σε συστήματα ποιότητας.
- Στήριξη για δραστηριότητες πληροφόρησης και προώθησης που πραγματοποιούνται από ομάδες παραγωγών στην εσωτερική αγορά.

3. Συμβουλευτικές υπηρεσίες, υπηρεσίες διαχείρισης γεωργικής εκμετάλλευσης και υπηρεσίες αντικατάστασης στην εκμετάλλευση.

- Χρήση συμβουλευτικών υπηρεσιών.
- Επιμόρφωση των συμβούλων.

4. Ανάπτυξη γεωργικών εκμεταλλεύσεων και επιχειρήσεων.

- Ενισχύσεις εκκίνησης επιχείρησης για νέους γεωργούς.
- Ενισχύσεις εκκίνησης επιχείρησης για την ανάπτυξη μικρών γεωργικών εκμεταλλεύσεων.

5. Σύσταση ομάδων και οργανώσεων παραγωγών.

Γίνεται σαφές ότι γίνονται προσπάθειες αναδιαμόρφωσης των συνθηκών στον αγροτικό και κτηνοτροφικό τομέα στην Ελλάδα. Σε αυτές τις κινήσεις συμβάλλουν τα χαρακτηριστικά της Κοινής Οργάνωσης των Γεωργικών Αγορών (Κ.Ο.Α.)[153] όπου μεταξύ άλλων περιλαμβάνονται:

- Προσανατολισμός στην αγορά / Δίκτυ ασφαλείας.
- Λήξη ποσοστώσεων (γάλα, ζάχαρη) και δικαιωμάτων φύτευσης αμπελώνων.
- Ευελιξία στις ενισχύσεις.
- Ενίσχυση μηχανισμού αντιμετώπισης κρίσεων (π.χ. αποθεματικό).
- Ενθάρρυνση συνεργασίας παραγωγών με στόχο την αύξηση της διαπραγματευτικής τους ισχύος.
- Προδιαγραφές εμπορίας γεωργικών προϊόντων.
- Νομοθεσία για Ανταγωνισμό.
- Συμφωνίες γεωργών για παραγωγή, πώληση και αποθεματοποίηση, εκτός εάν αντιβαίνουν τους στόχους της ΚΑΠ.
- Συλλογικές διαπραγματεύσεις Ομάδων Παραγωγών στο γάλα, βόειο, λάδι, δημητριακά.

4.2.4 Καθορισμός στόχων και μέσων των εξαγωγών

Για την ενίσχυση των εξαγωγών κρίνεται απαραίτητο να καθοριστούν ποιοι είναι οι στόχοι και

[153] http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuld=FTU_5.2.4.html

ποια είναι τα μέσα, ώστε μακροπρόθεσμα να μπορέσει να καρποφορήσει ένα νέο πρόγραμμα διαχείρισης των ελληνικών κεφαλαίων και προϊόντων. Αυτοί οι στόχοι θα χρειαστεί να γίνουν ευρέως αποδεκτοί από το σύνολο των επιχειρήσεων, των παραγωγών, των φορέων και των οργάνων της Δημόσιας Διοίκησης. Μόνο υπό αυτό το πρίσμα θα συντελεστούν θετικές αλλαγές. Οι στόχοι που χρειάζονται είναι οι εξής :

- Αύξηση ανταγωνιστικότητας.
- Ενιαίος εξωστρεφής προσανατολισμός της χώρας.
- Δημιουργία πολλαπλών σημείων επαφής και συνεργασίας του Ιδιωτικού με τον Δημόσιο τομέα.
- Θεσμικό πλαίσιο Επενδύσεων και Εξαγωγών.

Οι παραπάνω στόχοι θα έχουν τη βάση τους σε ένα υγιές, δίκαιο και αξιοκρατικό πλαίσιο Άμεσων Ενισχύσεων, το οποίο θα χρειαστεί να θεσπιστεί. Παράλληλα θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη μνεία στην ένταξη νέου ενεργητικού δυναμικού στον Ελληνικό γεωργικό τομέα, με την θέσπιση καθεστώτος Νέων Γεωργών. Τέλος χορηγία σε νέες επιχειρήσεις κρίνεται απαραίτητη.

4.2.5 Οι συνέργειες Δημοσίου- Ιδιωτικού τομέα

Σε μία αναδιάρθρωση του πλαισίου των εξαγωγών θα χρειαστεί να γίνει συνεργασία του Δημοσίου με φορείς του Ιδιωτικού τομέα. Παράλληλα, απαραίτητη είναι η συνεργασία θεσμικών φορέων και κλάδων της οικονομίας για την ενίσχυση της εξωστρέφειας. Σε αυτό το εγχείρημα μπορεί να συμβάλλει η συνεργασία του Υπουργείου Εξωτερικών με το Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης. Ενδεικτικά οι φορείς, οι οργανισμοί και τα ταμεία που μπορούν να είναι αρωγοί είναι :

- *Ταμείο Αγροτικής Επιχειρηματικότητας.*
- *Οργανισμός Enterprise Greece*, είναι ο αρμόδιος εθνικός φορέας, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Οικονομίας και Ανάπτυξης για την προσέλκυση επενδύσεων στην Ελλάδα και την προώθηση εξαγωγών, με στόχο να προβάλλει τη χώρα ως σημαντικό στρατηγικό εταίρο παγκοσμίως.
- *Οργανισμός Ασφάλισης Εξαγωγικών Πιστώσεων (Ο.Α.Ε.Π.)* ασφαλίζει, έναντι εμπορικών και πολιτικών κινδύνων μη πληρωμής, τις εξαγωγικές πιστώσεις που παρέχουν οι Έλληνες εξαγωγείς σε πελάτες του εξωτερικού για την πώληση προϊόντων.
- *Πανελλήνιος Σύνδεσμος Εξαγωγέων.*
- *Ελληνικές Τράπεζες.*
- *ΥΠΑΑΤ.*
- *ΟΠΕΚΕΠΕ.*
- *ΕΛΓΑ.*

4.2.6 Νέος σχεδιασμός για τις εξαγωγές

Το Κράτος μπορούν να συνδράμει στην ενίσχυση των εξαγωγών ποικιλοτρόπως. Πρωτίστως, μέσω της άρσης των γραφειοκρατικών εμποδίων, θα δημιουργηθεί ένα περιβάλλον ευνοϊκό και φιλικό στον (νέο) επιχειρηματία. Στόχος του κράτους θα πρέπει να είναι η απλοποίηση και η μείωση των σφαλμάτων, τόσο στη διοίκηση, όσο και στην οργάνωση και διευκόλυνση επιχειρηματικών δράσεων.

Επίσης, είναι απαραίτητη η κατάρτιση εθνικών/περιφερειακών προγραμμάτων που θα βασίζονται στην εκτίμηση των αναγκών των ξένων αγορών και θα έχουν συγκεκριμένους στόχους προγραμματισμοί για να είναι αποδοτικά.

Επιπροσθέτως, η ελάττωση των φορολογικών επιβαρύνσεων προς τους γεωργούς και τις επιχειρήσεις και η θέσπιση ενός δικαιότερου φορολογικού συστήματος, θα αλλάξει το σκηνικό της παραγωγής προϊόντων και των εξαγωγών αυτών. Η μείωση του ενεργειακού κόστους και οι επιχορηγήσεις συγκεκριμένων εξαγωγών, θα προσελκύσουν περισσότερους παραγωγούς σε συγκεκριμένους τομείς του γεωργικού τομέα.

Με τη συνεργασία διάφορων φορέων (υπηρεσιών του Δημοσίου, συλλόγων παραγωγών, οργανισμών, εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον Ιδιωτικό τομέα) θα μπορέσει να γίνει το πρώτο βήμα για την εθνική ανασυγκρότηση στον τομέα της γεωργίας. Κάθε φορέας, από τη σκοπιά του, θα μπορέσει να προσφέρει στον τομέα των υπηρεσιών, των επικοινωνιών, των μεταφορών, στην τεχνογνωσία και στην κεφαλαιοποίηση επιχειρηματικών σχεδίων.

4.2.7 Ανεύρεση κεφαλαίων

Πριν από οποιαδήποτε λήψη απόφασης για εγκατάσταση καλλιέργειας, επένδυσης σε τεχνολογικό εξοπλισμό, μεταφορές, τροποποίηση προϊόντος από έναν παραγωγό ή επιχειρηματία, θα χρειαστεί να ενταχθεί σε ένα πρόγραμμα ενισχύσεων και να γίνει χρήση εργαλείων χρηματοδότησης. Οπότε κρίνεται απαραίτητη η αύξηση τη ρευστότητας των εξαγωγικών επιχειρήσεων για επενδυτικούς σκοπούς, καθώς να ακολουθηθεί και το μοτίβο «μεγαλύτερες εγκαταστάσεις–μεγαλύτερη εξειδίκευση». Προγράμματα ενισχύσεων συνιστούν οι παρακάτω δυνατότητες:

- ΕΣΠΑ.
- Πρόγραμμα συμβολαιακής γεωργίας (περίπτωση Τράπεζας Πειραιώς).
- Προγράμματα για Νέους Αγρότες.

4.2.8 Ανεύρεση συνεργατών - Δίκτυο αγορών

Το σημαντικότερο σημείο ενός νέου σχεδιασμού για την ενίσχυση των εξαγωγών καταλαμβάνει η αύξηση της εξωστρέφειας, η αναζήτηση συνεργατών σε διεθνές επίπεδο και η σύναψη διμερών συμφωνιών. Επομένως χρειάζεται ένα νέο πρόγραμμα προβολής και προώθησης των

ελληνικών προϊόντων τόσο στην εσωτερική αγορά της Ε.Ε. , όσο και τρίτες χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στην προσπάθεια της συνεργασίας θεσμικών φορέων και κλάδων της οικονομίας για την ενίσχυση της εξωστρέφειας μπορούν να ληφθούν αποφάσεις, όπως :

- Ενημερωτικές εκδηλώσεις στα επιμελητήρια της χώρας.
- Εργαστήρια και σεμινάρια μεταφοράς τεχνογνωσίας σε θέματα παραγωγής και πρακτικών κατά την εμπορία.
- Προσκλήσεις αγοραστών από άλλες χώρες.
- Συναντήσεις δικτύωσης.
- Επισκέψεις ξένων διπλωματικών αρχών.
- Εκδηλώσεις marketing.
- Επιχειρηματικές αποστολές στο πλαίσιο επίσημων επισκέψεων του Προέδρου της Δημοκρατίας, του Πρωθυπουργού, και των Υπουργών της κυβέρνησης.
- Στενή συνεργασία με τις Ελληνικές Πρεσβείες στο εξωτερικό, καθώς και με τα Γραφεία Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων του Υπουργείου Εξωτερικών.
- Ανεύρεση κατάλληλων συνεργατών από όλο τον κόσμο και δημιουργία συνδέσμων ανάμεσα σε εξαγωγείς και επιχειρηματίες.
- Δημιουργία δικτύου συνεργατών με σκοπό την παρακολούθηση των διεθνών χρηματοοικονομικών, πολιτικών και κοινωνικών εξελίξεων. Στόχος η κατάθεση εκτιμήσεων για τις συνθήκες τόσο στις αγορές εντός Ε.Ε. όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο

4.2.9 Εκπαίδευση γεωργών

Όλες οι παραπάνω προτάσεις μπορούν να αξιολογηθούν και να εφαρμοστούν μόνο από εκπαιδευμένο και έμπειρο έμψυχο δυναμικό. Έτσι, η εκπαίδευση των γεωργών είναι από τα σημαντικότερα ζητήματα που πρέπει να δει η κεντρική διοίκηση και οι ιδιωτικοί φορείς, ώστε όλο αυτό το δυναμικό να μπορέσει να προσαρμοστεί στις συνθήκες της αγοράς. Αυτό μπορεί να συμβεί μέσω σεμιναρίων (ενδεχομένως και με χορηγίες) από τα οποία οι γεωργοί θα βγουν ποικιλοτρόπως κερδισμένοι. Ειδικοί από τον ακαδημαϊκό και τον επαγγελματικό χώρο μπορούν να συνδράμουν σε αυτό το εγχείρημα.

Τέλος όλες οι ενέργειες πρέπει να γίνονται υπό το πλαίσιο της Πολλαπλής Συμμόρφωσης και όλοι οι γεωργοί να έχουν πρόσβαση στο δίκτυο των Γεωργικών Συμβουλών. Σύμφωνα με τα στοιχεία που υποστηρίζει ο Sheridan (2014) μία χώρα έχει τη δυνατότητα να κάνει τη μετάβαση από πρωτογενείς εξαγωγές σε βιομηχανικές, όταν το επίπεδο μόρφωσης του πληθυσμού της είναι υψηλό. Επομένως, η διαρκής εκπαίδευση καθίσταται προαπαιτούμενη για την διατήρηση ενός υγιούς εξαγωγικού δυναμικού της χώρας μας.

4.2.10 Σύσταση ομάδων παραγωγών

Η προοπτική των συνεργατικών σχημάτων στον τομέα της παραγωγής και εμπορίας, αποκτάει ολοένα και σημαντικότερη δυναμική εντός των συνόρων. Λόγω και της χρηματοπιστωτικής κρίσης οι παραγωγοί βγαίνουν πολλαπλώς κερδισμένοι, συμμετέχοντας σε μια ομάδα. Αρχικά μπορούν να εκμεταλλευτούν την τεχνογνωσία και τον εξοπλισμό που μπορεί να φέρει η ομάδα. Έπειτα η ισχύ και η αξιοπιστία που θα έχει το προϊόν σε μια αγορά (εφόσον προέρχεται από επώνυμη και υγιή ομάδα παραγωγών) δεν έχει καμία σχέση με τις προοπτικές που έχει μια ιδιωτική πρωτοβουλία. Ταυτόχρονα, οι παραγωγοί γλιτώνουν το βήμα της επικοινωνίας και της ανεύρεσης συνεργατών σε κάποια διεθνή αγορά, καθώς μειώνουν και τα επιχειρηματικά ρίσκα που λαμβάνουν. Τέλος, μπορούν να συντελεστούν συλλογικές διαπραγματεύσεις για συμβόλαια προσφοράς (βόειο, ελαιόλαδο, δημητριακά).

4.2.11 ΠΟΠ/ΠΓΕ

Είναι σαφές ότι το επόμενο διάστημα πρέπει να γίνει προβολή των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων της Ελλάδας. Αυτά αναφέρονται κυρίως στην ίδια τη φύση και τα χαρακτηριστικά των προϊόντων μας, με την υψηλή ποιότητα και το μεγάλο εύρος τοπικών και παραδοσιακών προϊόντων με δυναμικό εμπορικό χαρακτήρα να κυριαρχούν.

Έτσι, στην πολιτική των εξαγωγών *προτεραιότητα θα πρέπει να δοθεί στα προϊόντα με γεωγραφική ένδειξη (ΠΟΠ, ΠΓΕ, Ειδικά Παραδοσιακά-ΕΠΠΕ) καθώς και σε προϊόντα που προέρχονται από συστήματα παραγωγής φιλικά προς το περιβάλλον. Με αυτό τον τρόπο θα μπορέσουν να προβληθούν προϊόντα που δεν βρίσκονται πουθενά αλλού στο κόσμο και να δώσουν τόνωση στις ελληνικές εξαγωγές, ανοίγοντας νέες αγορές.*

4.2.12 Νέες καλλιέργειες

Ολοένα περισσότερες μελέτες για την κλιματική αλλαγή και για την μελλοντική ανάπτυξη του γεωργικού τομέα, αναφέρουν την εισαγωγή νέων καλλιεργειών στα πλαίσια του εμπορίου. Ακόμα και η Ελλάδα θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των εδαφών και του κλίματος και να προβεί σε επενδύσεις σε καλλιέργειες που στο μέλλον θα έχουν μεγάλη απήχηση και ζήτηση (περίπτωση του τσαγιού).

Ο Ozcelik (2016) υπογραμμίζει τη σημαντικότητα ειδικών καλλιεργειών και τη συμβολή τους στον εθνικό φάκελο τα επόμενα χρόνια. Αναφέρει δε, ότι τα κλειδιά για την επιτυχία στην ενασχόληση με ειδικές καλλιέργειες είναι η ύπαρξη καινοτόμων ιδεών (καθώς και εργαλείων παραγωγής) και η συμμόρφωση σε διεθνή πρότυπα των αγορών.

4.2.13 Μεταποίηση - Τυποποίηση - Πιστοποίηση

Μέσω της εξέλιξης στους τομείς της μεταποίησης-τυποποίησης-πιστοποίησης, των μεθόδων παραγωγής των προϊόντων και την διαφοροποίηση τους σε καινοτόμα προϊόντα, θα μπορέσει να δοθεί αύξηση στην προστιθέμενη αξία και στα κέρδη των επιχειρήσεων (αναδιάταξη του παραγωγικού μοντέλου). Στον δρόμο προς την ενίσχυση των εξαγωγών, θα βρεθούν αγορές και δίκτυο συνεργατών, όπου θα απαιτήσουν να πληρούνται συγκεκριμένα χαρακτηριστικά των προϊόντων που θα εισάγουν και θα εμπορευτούν. Οπότε καλείται σύσσωμος ο επιχειρηματικός κόσμος να αναζητήσει στρατηγικές προσαρμογής των προϊόντων στις αγορές.

Οι Ελληνικές επιχειρήσεις αναλαμβάνουν τον ρόλο , σε ένα πλαίσιο βιώσιμων επενδύσεων και εξαγωγών, να επιλέξουν τις κατάλληλες συσκευασίες και να χρησιμοποιήσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τον τεχνολογικό τους εξοπλισμό. Επομένως μέσω ενός προγράμματος που θα αξιολογούνται και θα εκτιμώνται οι τάσεις στις αγορές, θα δίδεται και η κατάλληλη προσοχή σε υλικά και τεχνολογίες που άλλοτε θα ήταν μη κερδοφόρα.

Είναι πολύ σημαντικό, βεβαίως, να μπορέσουν τα ποιοτικά μας προϊόντα να λάβουν πιστοποίηση από αναγνωρισμένους φορείς και να μπορούν οι εξαγωγικές εταιρείες να φέρουν στις ετικέτες τους, τους πιστοποιητικούς φορείς και τον τύπο της πιστοποίησης. Έτσι, σε μια διεθνή αγορά, τα ελληνικά προϊόντα γίνονται πιο ανταγωνιστικά και αναγνωρίσιμα. Τέτοια συστήματα πιστοποίησης είναι τα λεγόμενα ISO. Εν κατακλείδι η παραγωγή πιστοποιημένων προϊόντων ποιότητας, με αυστηρές προδιαγραφές, ενιαία πρότυπα και σήματα ποιότητας, καθώς και αξιόπιστο σύστημα ελέγχων είναι επιτακτική.

Βάσει των ισχυρισμών των Shepherd and Wilson (2013) κάποια προϊόντα τα οποία βγαίνουν στις διεθνείς αγορές και φέρουν κάποια ISO standards, ίσως και να έχουν θετική επίδραση στο εμπόριο και κατ’ επέκταση στις εξαγωγές. Οι τρόποι και τα μέσα για να αναδιαταχθεί το παραγωγικό μας μοντέλο θα καθοριστούν ύστερα από τη συνεργασία διάφορων φορέων. Θετική προοπτική έχει η δημιουργία κεντρικών μεγάλων μονάδων μεταποίησης και τυποποίησης σε στρατηγικά σημεία ανά την Ελλάδα, μέσω της ενθάρρυνσης της συγκέντρωσης επιχειρήσεων. Απώτερος σκοπός πρέπει να τεθεί ο μηχανισμός του branding, ώστε να αντικατασταθεί η εξαγωγή χύμα (περίπτωση του ελαιολάδου)με επώνυμα προϊόντα.

4.2.14 Πρότυπα ασφαλείας - Έλεγχος

Συμπληρώνοντας το προηγούμενο κεφάλαιο, αναφέρεται ότι επιχειρηματικά μπορεί να συμφέρει ένα εξαγωγικό προϊόν να εναρμονίζεται με ένα διεθνές standard παρά με πολλά ειδικά που χρειάζονται για την εξαγωγή σε συγκεκριμένες αγορές (Ferro et al., 2015). Σε κάθε

περίπτωση, κρίνεται απαραίτητο τα εξαγώγιμα προϊόντα μας να μπορούν να ακολουθούν πρωτόκολλα ασφαλείας τόσο κατά την παραγωγή, αλλά και κατά την μετακίνηση και εμπορία.

Ένα χρήσιμο μέτρο θα ήταν η σύναψη διμερών συμφωνιών για το άνοιγμα σε νέες αγορές εκτός Ε.Ε. και για φυτοϋγειονομικούς ελέγχους. Επιπλέον μπορεί να χρησιμοποιηθεί το ευρωπαϊκό μέτρο του Integrated Administration & Control System. Κρίνεται επιτακτική η ανάγκη επιβολής ποινών και ελέγχων, δημιουργώντας ένα ενοποιημένο πλαίσιο ποινών. Τέλος, έχει προταθεί η δημιουργία Μητρώου Γεωργών.

4.2.15 Μεταφορές

Ένα πολύ σημαντικό συστατικό των εξαγωγικών δυνατοτήτων της χώρας περιλαμβάνει τις μεταφορές από τα κέντρα παραγωγής-μεταποίησης-τυποποίησης στις αγορές στόχους. Τα λεγόμενα logistics εμπεριέχονται σε αυτή την αλυσίδα εμπορίας προϊόντων. Ένα μέτρο που θα μπορούσε να ληφθεί είναι να βρεθούν τρόποι και μέθοδοι που θα συμβάλλουν στη μείωση του μεταφορικού κόστους των προς εξαγωγή αγροτικών προϊόντων (περίπτωση ψυχρής μεταχείρισης).

Επιπλέον η δημιουργία μεγάλων μονάδων σε στρατηγικά σημεία ανά την Ελλάδα μπορούν να φανούν χρήσιμες στις διάφορες εξαγωγικές προσπάθειες. Βεβαίως, βασική προϋπόθεση για ένα άρτιο σύστημα μεταφορών είναι η συνεργασία διαφόρων φορέων και οι διευκολύνσεις που μπορούν να εφαρμοστούν.

Τέλος, η χρήση εμπορικών αεροπλάνων και η αύξηση των δρομολογίων των εμπορικών πλοίων μπορούν να δώσουν τη δυνατότητα για άνοιγμα σε νέες απαιτητικές αγορές (περίπτωση χωρών του Αραβικού Κόλπου).

4.2.16 Διατηρισιμότητα

Σε ένα πρόγραμμα αναδιάταξης των ελληνικών εξαγωγών οφείλει να προβλεφθεί και να δρομολογηθεί ένα πρόγραμμα διατήρησης και εξασφάλισης των αλλαγών. Πρέπει να δημιουργηθούν όργανα που θα ελέγχουν εάν τηρούνται πιστά οι κανόνες των διαφόρων προγραμμάτων.

Επίσης οφείλουν τα όργανα Δημόσιας Διοίκησης και οι διάφορες κυβερνήσεις που εναλλάσσονται να διατηρούν τις διμερείς συμφωνίες που έχουν υπογραφεί τα προηγούμενα χρόνια και να δημιουργούν ένα ευνοϊκό πλαίσιο συνεργασιών και επενδύσεων. Συνοψίζοντας, λόγω των μεγάλων τεχνολογικών εξελίξεων, θα χρειαστεί να δοθεί ιδιαίτερη βάση στο ηλεκτρονικό εμπόριο.

4.3 Συμπεράσματα

Ο αγροτικός τομέας της χώρας μας συμμετέχει σε σημαντικό ποσοστό στην διαμόρφωση της ελληνικής οικονομίας και αποτελεί βασικό πυλώνα στην ανάπτυξή της. Η αναδιοργάνωση του πρωτογενή τομέα και η στροφή σε δυναμικά προϊόντα με εξαγωγικό χαρακτήρα και προσανατολισμό, υποστηρίζεται ότι παρέχουν λύσεις και συνεισφέρουν στην προσπάθεια της χώρας για έξοδο από την κρίση.

Η επιχειρηματικότητα αποτελεί σημαντικό παράγοντα καινοτομίας, ανταγωνιστικότητας και οικονομικής ανάπτυξης, τοποθετούμενη στο επίκεντρο της στρατηγικής Ευρώπη 2020 της ΕΕ για έξυπνη και βιώσιμη ανάπτυξη. Οι νέες τάσεις για την αγροτική οικονομική ανάπτυξη εστιάζουν σε συνδυασμένες δράσεις που βασίζονται σε επενδύσεις και πρακτικές με αποτελεσματική χρήση πηγών ενέργειας φιλικές προς το περιβάλλον.

Οι προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει σήμερα η ΚΑΠ εντάσσονται σε ένα νέο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον περιλαμβάνοντας παραμέτρους όπως η βιώσιμη παραγωγή τροφίμων, η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, η βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων καθώς και η διασφάλιση της βιωσιμότητας της αγροτικής οικονομίας και η προστασία της υπαίθρου των κρατών-μελών της ΕΕ.

Στο πεδίο των εξαγωγών επισημαίνεται ότι θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε προϊόντα με γεωγραφική ένδειξη προέλευσης καθώς και σε αντίστοιχα προϊόντα που προέρχονται από φιλικά προς το περιβάλλον συστήματα παραγωγής. Συναφώς, η εισαγωγή νέων καλλιεργειών μπορεί να συμβάλλει στη μελλοντική ανάπτυξη του γεωργικού τομέα, ενώ η χώρα θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του εδάφους και του κλίματος επενδύοντας σε καλλιέργειες με προσδοκώμενη απήχηση και υψηλή ζήτηση στο μέλλον.

Περαιτέρω, τονίζεται ότι οι τομείς της μεταποίησης, της τυποποίησης και της πιστοποίησης των μεθόδων παραγωγής προϊόντων μπορούν να συμβάλλουν θετικά στη συνολική προστιθέμενη αξία του αγροτικού προϊόντος, αναδιατάσσοντας τελικά το παραγωγικό μοντέλο της χώρας. Ομοίως, ζητήματα ασφαλείας κατά την παραγωγή, μετακίνηση και εμπορία, σύναψη διμερών συμφωνιών για το άνοιγμα σε νέες αγορές εκτός Ε.Ε. και τόνωση του ηλεκτρονικού εμπορίου μπορούν να βοηθήσουν σημαντικά στην τόνωση της αγροτικής εξαγωγικής δραστηριότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

5.1 Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική

Από το 1974 και μετά την ένταξη του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών στην Κοινή Πολιτική των Μεταφορών και τη διαμόρφωση Κοινής Πολιτικής Αλιείας (Common Fisheries Policy), διαγράφεται μια ολοένα και πιο δραστήρια στάση της Ευρωπαϊκής Ένωσης απέναντι σε θέματα που αφορούν στη θαλάσσια πολιτική. Η αλλαγή αυτή οδήγησε σταδιακά στη διαμόρφωση μιας Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής [154], η οποία παρέχει τη δυνατότητα συλλογικής προσέγγισης θεμάτων που αφορούν στη διαχείριση των θαλάσσιων υποθέσεων, μέσω συντονισμού και συνεργασίας σε τοπικό, εθνικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο.[155]

Το 2007, η πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM(2007)0575) για μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση, γνωστή με την ονομασία Γαλάζια Βίβλος, καθώς επίσης κι ένα αντίστοιχο σχέδιο δράσης (SEC(2007)1278), έγιναν αποδεκτά από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Το 2012, οι αρμόδιοι για τη θαλάσσια πολιτική Ευρωπαίοι Υπουργοί και η Επιτροπή ενέκριναν τη θαλάσσια και ναυτιλιακή ατζέντα για την ανάπτυξη και την απασχόληση.[156] Μπορούμε, λοιπόν, σήμερα να μιλάμε για μια Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική, η οποία προσεγγίζει συλλογικά τις πολιτικές που αφορούν δραστηριότητες που σχετίζονται με τη θάλασσα και συγκεκριμένα στους τομείς της ναυτιλίας και των θαλάσσιων λιμένων, της αλιείας και υδατοκαλλιέργειας, της υπεράκτιας παραγωγής ενέργειας, της ναυπηγικής βιομηχανίας και κλάδων της βιομηχανίας που σχετίζονται με τη θάλασσα, της θαλάσσιας επιτήρησης, του

---

[154] George-Spiros P. Tsiotis, *"Greek maritime policy-making: exploring the effects of the European Europeanisation?"*, Department of Shipping, Trade and Transport, University of the Aegean, Greece.

[155] Commission of the European Communities, DG Maritime Affairs and Fisheries (2016), "*Strategic Plan 2016-2020*", Version of 15/03/2016.

[156] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *«Ολοκληρωμένη Θαλάσσια πολιτική», https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_el*

θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού, της ανάπτυξης παράκτιων περιοχών και των εξωτερικών σχέσεων που ακολουθούν και χαρακτηρίζουν τις θαλάσσιες υποθέσεις[157].

Πρωταγωνιστικό ρόλο στην κατεύθυνση αυτή διαδραματίζει η Γαλάζια Ανάπτυξη, αφού αναγνωρίζονται οι θάλασσες και οι ωκεανοί ως μοχλοί ανάπτυξης με μεγάλη δυναμική και ενθαρρύνονται, με μια σειρά πολιτικών, οι Ευρωπαϊκές κυβερνήσεις, η θαλάσσια βιομηχανία και εν γένει τα ενδιαφερόμενα μέρη να δράσουν από κοινού για την ανάπτυξη και ταυτόχρονα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και του Ευρωπαϊκού θαλάσσιου κεφαλαίου.[158] Σημαντική ώθηση για την εφαρμογή πολιτικών που στηρίζουν την Γαλάζια Ανάπτυξη δίνει η χρηματοδότηση που παρέχεται μέχρι το 2020 από τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (European Structural and Investments Funds) στα κράτη-μέλη, τα οποία θα πρέπει να εργαστούν αποτελεσματικά ώστε να μετατρέψουν τους στρατηγικούς στόχους της Ένωσης σε επενδυτικές τους προτεραιότητες[159], σε τομείς που αφορούν την υδατοκαλλιέργεια, τον παράκτιο και παραθεριστικό τουρισμό, τη γαλάζια ενέργεια, τους θαλάσσιους ορυκτούς πόρους και τη γαλάζια βιοτεχνολογία.

Τέθηκαν, έτσι, οι προϋποθέσεις για «Γαλάζια Ανάπτυξη», η οποία αποσκοπεί στην εκμετάλλευση του αναξιοποίητου δυναμικού των ωκεανών, των θαλασσών και των ακτών, μέσω κατάλληλων επενδύσεων που προωθούν την καινοτομία και δύναται να συμβάλουν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, σημείο-κλειδί στο πλαίσιο διερεύνησης των δυνατοτήτων εξόδου από την κρίση. Το φάσμα των δυνατοτήτων της γαλάζιας ανάπτυξης είναι εντυπωσιακό, όπως προκύπτει από το παρακάτω γράφημα, στο οποίο παρουσιάζονται οι οικονομικές δραστηριότητες που εξαρτώνται από τη θάλασσα και συνιστούν τη γαλάζια οικονομία και όπως φαίνονται οι αλυσίδες αξίας αυτής ως προς την προστιθέμενη ακαθάριστη αξία και την απασχόληση.[160]

---

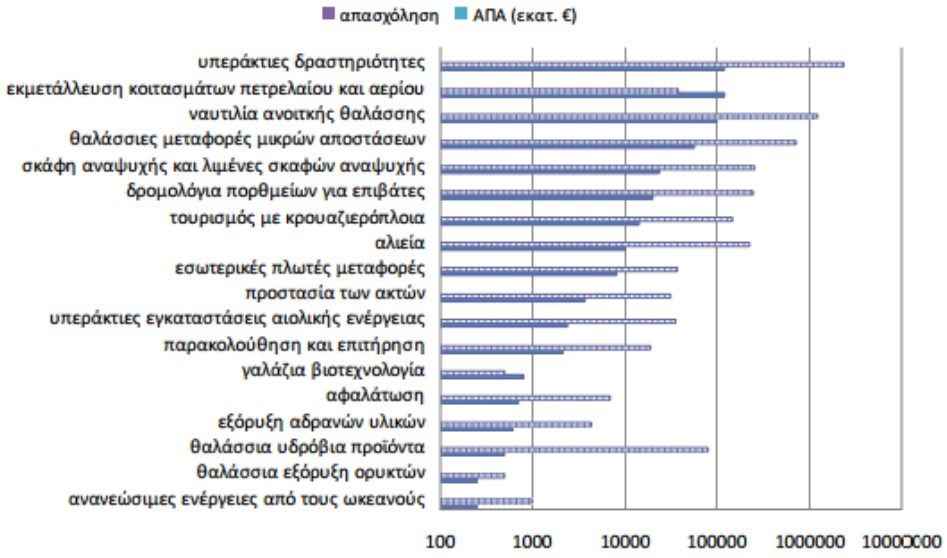
[157] Elias Beriatos, Marilena Papageorgiou (2011), *"Maritime and coastal spatial planning: the case of Greece and the Mediterranean"*, Department of Planning and Regional Development, University of Thessaly, Greece.

[158] Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *«Γαλάζια Ανάπτυξη»*, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_el

[159] Commission of the European Communities, DG Maritime Affairs and Fisheries (2016), "*Strategic Plan 2016-2020",* Version of 15/03/2016.

[160] Commission of the European Communities (2012), "Blue Growth, Opportunities for marine and maritime sustainable growth", *COM 494 final*, Brussels, 13.09.2012.

Απασχόληση και οικονομικό μέγεθος των θαλάσσιων και ναυτιλιακών οικονομικών δραστηριοτήτων



Πηγή: Ανακοίνωση Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη Γαλάζια Ανάπτυξη, COM(2012)414

Από τα παραπάνω, γίνεται αντιληπτό ότι, τόσο σε ενωσιακό όσο και σε εθνικό επίπεδο, υπάρχει μεγάλο περιθώριο ανάπτυξης από τη θάλασσα, εφόσον υιοθετηθούν κατάλληλες πολιτικές και πρωτοβουλίες. Για παράδειγμα, χρειάζεται μεγάλη προσοχή στον καθορισμό του ρυθμιστικού πλαισίου, εντός του οποίου καλούνται να αναπτυχθούν οι συγκεκριμένοι κλάδοι, προκειμένου να προσελκύσουν με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο επενδύσεις. Ιδιαίτερα όσον αφορά στην Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική, θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη τα αποτελέσματα πρόσφατης μελέτης (Deloitte, 2017), σύμφωνα με την οποία η Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική υπολείπεται σε οκτώ βασικούς δείκτες ανταγωνιστικότητας (φορολόγηση, ρυθμιστικό/οικονομικό/πολιτικό πλαίσιο, διαθεσιμότητα ναυτιλιακών δικτύων/ναυτιλιακό "cluster", εκπαίδευση/δεξιότητες, ελκυστικότητα της σημαίας, κανονιστικό πλαίσιο ενθάρρυνσης της επιχειρηματικότητας, νομικό πλαίσιο και διαθεσιμότητα χρηματοδότησης), σε σχέση με πέντε διεθνή ναυτιλιακά κέντρα (Σιγκαπούρη, Χονγκ Κονγκ, Ντουμπάι, Σαγκάη,

Βανκούβερ)[161]. Συνεπώς, υπάρχει ανάγκη για «Καλή Νομοθέτηση» που αντιτάσσεται στα βάρη της πολυνομίας και στοχεύει στην βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την ανάπτυξη της οικονομίας. Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια επιτυχημένες ενέργειες από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή προς αυτή την κατεύθυνση και, επιπλέον, έχει δημιουργηθεί μια δυναμική, με ηγέτιδες χώρες το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ολλανδία, τη Δανία και την Ιρλανδία, που παροτρύνει τα κράτη-μέλη σε έναν καλώς εννοούμενο ανταγωνισμό βελτίωσης του ρυθμιστικού περιβάλλοντός τους, με στόχο την ανάπτυξη της οικονομίας τους.[162]

Ιδιαίτερα για την Ελλάδα, η Γαλάζια Ανάπτυξη θα πρέπει να αποτελεί υψηλή προτεραιότητα, καθώς η οικονομία, η κοινωνία και πολιτισμός της αναπτύσσονται διατηρώντας παραδοσιακά μια αδιάρρηκτη σχέση με τη θάλασσα.[163] Σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα, μεταξύ των τομέων που δύνανται να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα και την εξωστρέφεια του ελληνικού οικονομικού μοντέλου προσφέροντας αναπτυξιακή διέξοδο είναι ο τουρισμός, ο πρωτογενής τομέας (γεωργία, κτηνοτροφία, αλιεία), η ενέργεια, οι μεταφορές (χερσαίες, θαλάσσιες, αεροπορικές), συμπεριλαμβανομένων των βοηθητικών δραστηριοτήτων (Logistics), η ποντοπόρος ναυτιλία.[164] Συγκεκριμένα όσον αφορά στις θαλάσσιες δραστηριότητες, εκείνες που εμφανίζουν δυναμική ανάπτυξης και αποσκοπούν στην αξιοποίηση, αλλά και δημιουργία επενδυτικών ευκαιριών, και στις οποίες μπορεί και πρέπει να προσανατολιστεί η Ελλάδα, είναι ο παράκτιος και παραθεριστικός τουρισμός, η ναυτιλία, η υπεράκτια αιολική ενέργεια και οι υποθαλάσσιοι ενεργειακοί πόροι.[165] Επιπλέον των ανωτέρω, η δυναμική της ελληνικής ναυτιλίας αποτελεί de facto συγκριτικό πλεονέκτημα της χώρας. Ταυτόχρονα, η διερεύνηση και αξιοποίηση των θαλάσσιων εθνικών ενεργειακών πόρων θα συμβάλλει στην ενεργειακή αυτονομία της χώρας. Η υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής Γαλάζιας Ανάπτυξης θα πρέπει να περιλαμβάνει σχεδιασμό και υλοποίηση ουσιαστικών μεταρρυθμίσεων που αφορούν στον **χωροταξικό σχεδιασμό και την ολοκληρωμένη διαχείριση του αιγιαλού και των παράκτιων ζωνών**.

---

[161] Monitor Deloitte (February 2017), "*EU Shipping Competitiveness Study*", International benchmark analysis, Study commissioned by ECSA.

[162] Δ. Α. Σωτηρόπουλος, Λ. Χριστόπουλος (2016), *«Πολυνομία, Κακονομία και Γραφειοκρατία στην Ελλάδα, Ανάλυση Αποτυχιών του Παρελθόντος και Προτάσεις Βελτιωτικών Παρεμβάσεων»*, Αθήνα, Διανέοσις, σελ. 19-36.

[163] Α. Ζερβάκη (2010), «Η *Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Ελληνική εξωτερική Πολιτική»* στο Γ. Βαληνάκης (επιμ.), «*Ελληνική Εξωτερική και Ευρωπαϊκή Πολιτική, 1990-2010»*, Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.

[164] Π. Τσακλόγλου, Γ. Οικονομίδης, Γ. Παγουλάτος, Χ. Τριαντόπουλος, Α. Φιλιππόπουλος (2016), *«Χάρτης εξόδου από την κρίση, Ένα νέο παραγωγικό μοντέλο για την Ελλάδα»*, Αθήνα, Διανέοσις, σελ. 120-129.

[165]Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *«Γαλάζια Ανάπτυξη»*, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_el

Στον τομέα της **ναυτιλίας**, βασικός στόχος θα πρέπει να είναι η βελτίωση της κατάρτισης, της εκπαίδευσης και των δυνατοτήτων σταδιοδρομίας στα ναυτικά επαγγέλματα[166], δεδομένου ότι ο εφοπλιστικός κλάδος έχει πραγματοποιήσει σημαντικές επενδύσεις σε παραγγελίες νέων πλοίων, οι οποίες με τη σειρά τους θα δημιουργήσουν αυξημένες ανάγκες στελέχωσης.

Η έρευνα του **ορυκτού πλούτου** της χώρας έχει σημειώσει σημαντική πρόοδο τα τελευταία χρόνια. Ειδικά όσον αφορά στην έρευνα και αξιοποίηση των υδρογονανθράκων, παρότι η Ελλάδα παρέμεινε για πολλά χρόνια ανενεργή στον τομέα αυτό, σημαντικές και πολλά υποσχόμενες εξελίξεις σημειώνονται φέτος (2017) ως προς την εκμετάλλευση υδρογονανθράκων, κυρίως στις πετρελαιοπιθανές περιοχές της Άρτας-Πρέβεζας και της Βορειοδυτικής Πελοποννήσου[167], αλλά και της ευρύτερης ελληνικής επικράτειας (Ιόνιο Πέλαγος, Πατραϊκός Κόλπος, Κυπαρισσιακός Κόλπος, Ν. Κρήτη, Θάσος). Τα προσδοκώμενα οφέλη για την ελληνική οικονομία είναι πολλαπλά και μεγάλα, ιδιαίτερα για τον τομέα της απασχόλησης.

Όσον αφορά στο πεδίο ανεύρεσης αποδοτικών **ανανεώσιμων πηγών ενέργειας**, έχει σημειωθεί εξαιρετική πρόοδος στην εκμετάλλευση της ηλιακής και αιολικής ενέργειας. Οι θάλασσες και συγκεκριμένα η «γαλάζια» ενέργεια αποτελούν τον επόμενο ενεργειακό στόχο που αναμένεται να αποφέρει σημαντικά οφέλη, ιδιαίτερα για χώρες που περιβάλλονται από θάλασσα, όπως η Ελλάδα, αρκεί να βρεθεί η κατάλληλη μέθοδος εκμετάλλευσης. Δεδομένου ότι η έρευνα σχετικά με την αξιοποίηση του υγρού στοιχείου παρουσιάζει μεγαλύτερες δυσκολίες απ' ότι ο ήλιος κι ο άνεμος, η Ελλάδα δεν έχει δείξει ως τώρα ενδιαφέρον ούτε καν στο ερευνητικό κομμάτι.

Αξιοσημείωτες είναι οι προσπάθειες της Ελλάδας, τις τελευταίες δύο δεκαετίες, προκειμένου για την αξιοποίηση των οφελών που προκύπτουν απ' την **υδατοκαλλιέργεια**. Τόσο το υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας όσο και οι άριστες κλιματολογικές και γεωμορφολογικές συνθήκες, σε συνδυασμό με την προοπτική απορρόφησης των προϊόντων σε Ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο, έδωσαν στην Ελλάδα ηγετικό ρόλο στον τομέα των εξελίξεων και της ανάπτυξης της μεσογειακής υδατοκαλλιέργειας. Μάλιστα, κύριο χαρακτηριστικό του κλάδου είναι ο έντονος εξαγωγικός προσανατολισμός, καθώς μεγάλο μέρος της συνολικής παραγωγής προωθείται σε αγορές του εξωτερικού, συμβάλλοντας σημαντικά στο ΑΕΠ της χώρας και ενισχύοντας το εξαγωγικό της προφίλ, καθώς τα προϊόντα της ελληνικής θαλάσσιας υδατοκαλλιέργειας

---

[166] Γ. Κουμουτσάκος (01.12.2011), *«Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική: Μια νέα, Ανεξάρτητη πλέον Πολιτική της ΕΕ με Πολλές Δυνατότητες για την Ελλάδα»,* Ναυτικά Χρονικά, 12/2011 Σελ.42-44.

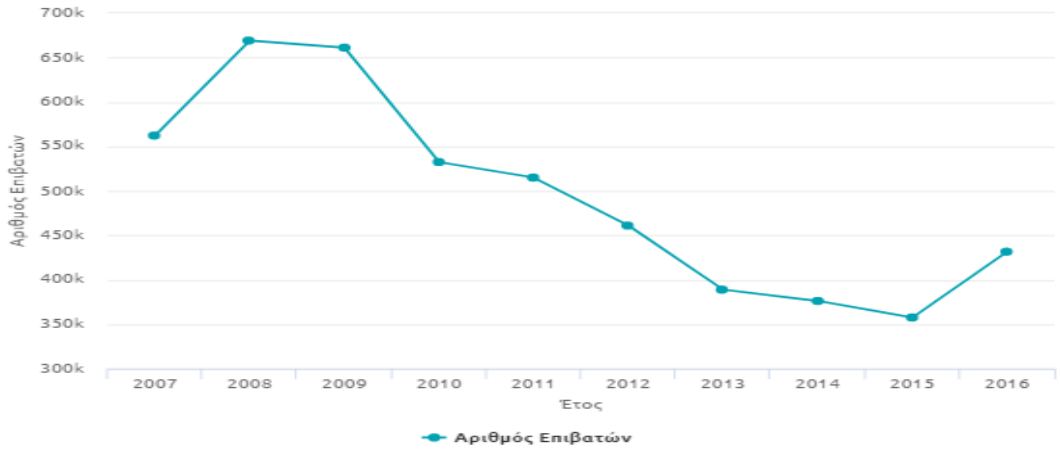
[167] Ελληνικά Πετρέλαια, (2017), http://www.helpe.gr/media-center/news/news-ypegrafhsan-oi-symbaseis-anamesa-se-ypen-kai-el-pe-gia-ereyna-kai-paragwgh-ydrogonan8rakwn-se-arta-prebeza-bd-peloponnhso

αποτελούν τα τελευταία χρόνια το δεύτερο σε αξία εξαγώγιμο αγροτικό προϊόν της χώρας μετά το ελαιόλαδο.

Ιδιαίτερα ελπιδοφόρες είναι και οι ενέργειες που πραγματοποιούνται στον τομέα της **γαλάζιας βιοτεχνολογίας**. Παρότι το εκτιμώμενο ποσοστό απασχόλησης στον εν λόγω τομέα στην Ευρώπη είναι σχετικά χαμηλό, η Κρήτη ως μέλος της Διάσκεψης των Παράκτιων Περιφερειών της Ευρώπης (Conference of Peripheral Maritime Regions) και διαθέτοντας υψηλό επιστημονικό προσωπικό, διατηρεί στενή συνεργασία με φορείς σε τοπικό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, προκειμένου για την αξιοποίηση χρηματικών κονδυλίων που αποσκοπούν στην έρευνα και την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, με έμφαση στους θαλάσσιους πόρους και κυρίως στη διατροφή, την αλιεία, την υδατοκαλλιέργεια, τη βιοτεχνολογία, τους φαρμακευτικούς σκοπούς και τη βιοποικιλότητα, καθώς και την αξιοποίηση των υποθαλάσσιων πόρων.

Ολοκληρώνοντας τους τομείς προτεραιότητας της Γαλάζιας Ανάπτυξης, θα πρέπει να γίνει αναφορά στον παραθαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό και στον τουρισμό με κρουαζιερόπλοια. Ο τομέας της κρουαζιέρας εμφανίζει πολλές δυνατότητες για ανάπτυξη, δεδομένου ότι η επίδραση της άρσης του καμποτάζ δεν έχει φέρει ακόμα τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Όμως, όπως φαίνεται παρακάτω, τα στοιχεία για τα homeporting δρομολόγια (δρομολόγια που ξεκινούν και καταλήγουν στο ίδιο ελληνικό λιμάνι) είναι ενθαρρυντικά κι ως εκ τούτου οι προσπάθειες θα πρέπει να επικεντρωθούν στην εκμετάλλευση των ευκαιριών που δημιούργησε η συγκεκριμένη μεταρρύθμιση στον τομέα της κρουαζιέρας.

Αριθμός επιβατών homeporting στα 9 ελληνικά λιμάνια-μέλη της Medcruise



Πηγή: Medcruise

Ένας απ' τους παράγοντες που παίζουν καθοριστικό ρόλο στην προσέλκυση και υλοποίηση επενδύσεων είναι η **ασφάλεια**. Απαιτείται σταθερό περιβάλλον, στο οποίο οι υπεράκτιες εγκαταστάσεις και οι θαλάσσιες διαδρομές να είναι ασφαλείς. Ταυτόχρονα και δεδομένων των πολιτικών εξελίξεων στη νότια λεκάνη της Μεσογείου, χρειάζεται συντονισμένη δράση για τη διαχείριση των μεταναστευτικών ροών, αλλά και των επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης.[168]

Σε επίπεδο **εξωτερικής πολιτικής**, η Ελλάδα συμφώνησε κατά τη διάρκεια τριμερούς συνόδου με την Κύπρο και την Αίγυπτο (9 Δεκεμβρίου 2015) για θέματα κοινού συμφέροντος που σχετίζονται άμεσα με τη στρατηγική της ενοποιημένης θαλάσσιας διακυβέρνησης, υπό το πρίσμα της αειφόρου ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα, συζητήθηκαν θέματα που αφορούν στην ενέργεια, με έμφαση στην εξόρυξη και μεταφορά φυσικού αερίου, κυρίως για τον υποθαλάσσιο χώρο μεταξύ Κύπρου και Αιγύπτου, την περιφερειακή ασφάλεια με έμφαση στη μετανάστευση, την ανάπτυξη του δικτύου θαλάσσιων μεταφορών μέσω διαλιμενικής και ναυτιλιακής συνεργασίας, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και κυρίως της συνεργασίας για ετοιμότητα αντιμετώπισης της ρύπανσης που προκαλείται από την παράκτια έρευνα, εξερεύνηση και εξόρυξη υδρογονανθράκων και τη ρύπανση πετρελαίου. Προτεραιότητα δόθηκε, επίσης, στην ενίσχυση του τουρισμού τόσο μεταξύ των τριών κρατών (Ελλάδα-Κύπρος-Αίγυπτος) όσο και στην από κοινού παροχή τουριστικού προϊόντος σε τρίτες χώρες.

Εξίσου σημαντικές είναι και οι προσπάθειες που έχουν γίνει σε διμερές επίπεδο μεταξύ Ελλάδας και Αιγύπτου, οι οποίες υπέγραψαν (2015) δύο συμφωνίες διαλιμενικής σύνδεσης και συνεργασίας των λιμένων της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης με τους λιμένες της Αλεξάνδρειας και της Δαμιέτης. Με τον τρόπο αυτό, κατέστη δυνατή η από κοινού αξιοποίηση των ευκαιριών που προσφέρονται στην περιοχή και οι οποίες προσδίδουν σημαντική δυναμική στη διμερή εμπορική και ναυτιλιακή συνεργασία των εν λόγω κρατών[169].

Επιπλέον, σημαντική είναι η προσπάθεια προς ένα «Μνημόνιο Έρευνας και Τεχνολογίας» μεταξύ Ελλάδας, Κύπρου και Ισραήλ που διευρύνει τη δυνατότητα εμπορικών ανταλλαγών και επενδύσεων, είναι σε θέση να δώσει θετική ώθηση στις θαλάσσιες μεταφορές και παράλληλα να προωθήσει ζητήματα που αφορούν στην έρευνα, την τεχνολογία και την καινοτομία, τον

---

[168] Commission of the European Communities, DG Maritime Affairs and Fisheries (2016), *"Strategic Plan 2016-2020",* Version of 15/03/2016.

[169] Ν. Αγγελής (24.12.2015), «*Αποτίμηση της Τριμερούς Συνόδου Κορυφής Ελλάδος-Αιγύπτου-Κύπρου»,* Liberal (2015), http://www.liberal.gr/arthro/26098/amyna--diplomatia/2015/apotimisi-tis-trimerous-sunodou-korufis-ellados---aiguptou---kuprou.html.

θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό, την εκπαίδευση και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

5.2 Παραγωγικές δραστηριότητες και Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός

Η έννοια του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ), εισάγεται για πρώτη φορά το 2007 στα θεσμικά κείμενα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής[170], όπου προωθείται ως ένα από τα εργαλεία εφαρμογής και στήριξης της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της ΕΕ. Στον Οδικό Χάρτη του 2008 (COM(2008)0791), επισημαίνεται ότι, μέσω της προωθούμενης οργάνωσης των δραστηριοτήτων του θαλασσίου χώρου, μπορούν να μετριαστούν οι ανταγωνιστικές δραστηριότητες, ώστε να καταστεί εφικτή μία βιώσιμη ανάπτυξη των θαλασσών, με επίκεντρο την υποστήριξη της θαλάσσιας οικονομίας για τη προσέλκυση νέων επενδύσεων και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας παράλληλα με την βιώσιμη διαχείριση και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τα κράτη-μέλη θα πρέπει, μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2016, να έχουν μεταφέρει την Οδηγία στο εθνικό τους δίκαιο, ενώ το αργότερο έως τον Μάρτιο του 2021 να έχουν θεσμοθετήσει θαλάσσια χωροταξικά σχέδια (Directive 2014/89/EU).

Όπως επισημαίνεται και από σχετικές μελέτες[171] που εκπονούνται κατά τη διάρκεια αυτών των ετών, ο ΘΧΣ αφορά ένα διευρυμένο πεδίο δραστηριοτήτων εξέχουσας οικονομικής -και όχι μόνον- σημασίας. Στα πρωταρχικά οφέλη, συγκαταλέγονται η μείωση των πιέσεων που οφείλονται στην συνύπαρξη ασύμβατων δραστηριοτήτων (Douvere and Ehler 2009, p.85, 87), η ανάπτυξη διακυβερνητικών συνεργασιών[172], η βελτίωση του συντονισμού με αντίστοιχη μείωση διοικητικών δαπανών (π.χ. μεταξύ Σλοβενίας και Ιταλίας στην Β. Αδριατική[3]), η σημαντική μείωση του χρόνου αδειοδότησης ορισμένων δραστηριοτήτων (π.χ. υπεράκτια αιολικά πάρκα Γερμανίας[173]), παράλληλα με την ανάπτυξη της έρευνας (π.χ. δραστηριότητα ISPRA για το

---

[170] Ανακοίνωση της Επιτροπής *«Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση»* COM(2007)0575, γνωστή και ως Γαλάζια Βίβλος, καθώς το σχέδιο δράσης αυτής SEC(2007)1278.

[171] Costs and benefits arising from the establishment of maritime zones in the Mediterranean Sea: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/study-maritime-zones-in-mediterranean-sea_en

Exploring the potential of Maritime Spatial Planning in the Mediterranean Sea: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/msp-med_final_report_en.pdf

[172] Study on maritime clusters in the Mediterranean and the Black Sea: https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/sites/maritimeforum/files/Maritime%20Clusters%20in%20MED-BS%20def_0.pdf

[173] Study on the economic effects of Maritime Spatial Planning: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/economic_effects_maritime_spatial_planning_en.pdf

θαλάσσιο γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών[174]). Σήμερα, ορισμένα κράτη-μέλη έχουν συμπεριλάβει κάποιας μορφής ΘΧΣ και έχουν ήδη κινήσει τις απαραίτητες διαδικασίες για τη θεσμική κατοχύρωσή του. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις τέτοιων χωρών[175], είναι στις περιοχές της Βαλτικής και της Βόρειας Θάλασσας, καθώς και του Ατλαντικού Ωκεανού. Τα πρώτα δείγματα ΘΧΣ στις περιοχές αυτές φαίνεται να εστιάζουν στην οργάνωση οικονομικών δραστηριοτήτων εξέχουσας σημασίας, όπως η υπεράκτια παραγωγή αιολικής ενέργειας, η εκμετάλλευση υδρογονανθράκων, η θαλάσσια αλιεία και οι υδατοκαλλιέργειες, ο τουρισμός[176].

Στην περίπτωση της Ελλάδας, σύμφωνα με τον Βασενχόβεν (2017, σελ. 337), η θαλάσσια χωροταξία αναμένεται να συμβάλει πρωτίστως στην διάνοιξη νέων ευκαιριών ανάπτυξης του ενεργειακού τομέα, μέσω του προσδιορισμού περιοχών εξόρυξης υδρογονανθράκων και της χωροθέτησης υπεράκτιων αιολικών πάρκων. Επιπλέον, αναμένονται σημαντικά οφέλη στην ανάπτυξη του τουριστικού και πολιτιστικού τομέα, μέσω της θεσμοθέτησης περιοχών ενάλιας κληρονομιάς, καταδυτικών, αλλά και θαλάσσιων πάρκων. Παράλληλα, φαίνεται να διανοίγονται σημαντικές ευκαιρίες για την αποτελεσματική προστασία των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών, όπως τα λιβάδια ποσειδωνίας, μέσα από την πρόβλεψη αντίστοιχων ζωνών προστασίας. Τέλος, μέσω της εφαρμογής ΘΧΣ μπορούν να επιλυθούν σημαντικές υφιστάμενες συγκρούσεις χρήσεων γης/δραστηριοτήτων, όπως είναι αυτές που παρουσιάζονται μεταξύ των υδατοκαλλιεργειών, του τουρισμού και της θαλάσσιας αναψυχής (Douvere, 2010, σελ. 113). Τέλος η εφαρμογή του ΘΧΣ αναμένεται να συμβάλλει στην εξάλειψη ή στον μετριασμό των συγκρούσεων των οικονομικών δραστηριοτήτων ή πολλαπλών επενδυτικών σχεδίων που αφορούν την ίδια θαλάσσια περιοχή, καθώς μέσω αυτού μπορούν να ληφθούν οι ενδεδειγμένες αποφάσεις ιεραρχημένης και συντονισμένης ανάπτυξης (Δαμανάκη, 2014, COM(2008)0791).

Σύμφωνα με την μελέτη για τη διερεύνηση των δυνατοτήτων του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού της ΕΕ, στην ανάλυση για τον ελλαδικό χώρο[177] επισημαίνεται η αναγκαιότητα ενός

---

[174] Technical guidance on monitoring for the Marine Strategy Framework Directive: http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC88073/lb-na-26499-en-n.pdf.pdf

[175] Απάντηση της κας Δαμανάκη εξ ονόματος της Επιτροπής http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2012-009589&language=EL

[176] Ενδεικτικά: Maritime Spatial Plan for the Belgian Part of the North Sea, March 2014: http://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/19094275/Summary%20Marine%20Spatial%20Plan.pdf

Maritime Spatial Plan for the Territorial Sea of the Baltic Sea – Lower Saxony: http://www.ml.niedersachsen.de/themen/raumordnung_landesplanung/landesraumordnungsprogramm/landes-raumordnungsprogramm-niedersachsen-5062.html

[177] Country Reports, Greece: https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/greece_01_en.pdf

συντονισμένου ΘΧΣ για την ρύθμιση των σημαντικότερων δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αυτόν: των θαλάσσιων μεταφορών, του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού και της αλιείας. Ωστόσο, μέχρι σήμερα, τα ζητήματα σχετικά με την εισαγωγή και θεσμοθέτηση θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού παρουσιάζουν σημαντικές καθυστερήσεις (Βασενχόβεν, 2017, σελ. 327). Ενδεικτικό της επικρατούσας κατάστασης αποτελεί το γεγονός ότι, τον Νοέμβριο του 2016, τέθηκε σε διαβούλευση το Σχέδιο Νόμου «Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός. Εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/89/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 2014» (ΥΠΕΝ, 2016) και, μέχρι σήμερα, δεν υπάρχει κάποια περαιτέρω εξέλιξη. Από τη διαβούλευση που πραγματοποιήθηκε, προκύπτουν σημαντικά ζητήματα κατά την μεταφορά της Οδηγίας στο ελληνικό δίκαιο, όπως επισημαίνεται από αρμόδιους συλλόγους, αλλά και κοινωνικούς εταίρους[178]. Ειδικότερα, τόσο ο Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) όσο και ο Σύλλογος Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΕΜΠΧΠΑ) επισημαίνουν τις παραλήψεις, τους κινδύνους, καθώς και την ελλειμματική επιστημονική τεκμηρίωση, με την οποία αποφασίστηκε να προβλεφθούν και να ενσωματωθούν διαδικασίες Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ) στο Σχέδιο Νόμου, παρά τις σχετικές συστάσεις για τις δύο διαδικασίες σε επίπεδο ΕΕ (Σύσταση 2002/413/ΕΚ, Απόφαση 2010/631/ΕΕ). Ο Σύλλογος Ελλήνων Βιομηχάνων (ΣΕΒ, 2017) και η αρμόδια Επιτροπή Χωροταξίας & Δικτύων επισημαίνουν πως η μη υλοποίηση -και- του ΘΧΣ έχει σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομία, στις επενδύσεις, στον γενικότερο αναπτυξιακό σχεδιασμό, καθώς και στη προστασία του περιβάλλοντος. Μεταξύ άλλων θεμάτων επισημαίνεται η ανάγκη για αναθεώρηση του θεσμικού πλαισίου αιγιαλού και παραλίας (Ν. 2971/2001), για επιτάχυνση των διαδικασιών αδειοδότησης, καθώς και η ανάγκη για έναν καλύτερο συντονισμό μεταξύ των συναρμόδιων Υπουργείων Περιβάλλοντος και Ενέργειας, Οικονομίας και Ανάπτυξης και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Η Κυβέλου τονίζει ότι *«η χώρα παρουσιάζει αδυναμία εφαρμογής της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών και σημαντική καθυστέρηση αλλά και όπως δείχνει και το πρόσφατο νομοσχέδιο, ελλιπείς, άτολμες έως και ανεπιτυχείς προσπάθειες ως προς την οργάνωση μιας συντονισμένης κρατικής στρατηγικής για τη θαλάσσια χωροταξία»* (Huffingtonpost, 2016). Η WWF τονίζει ότι το πρόσφατο Σχέδιο Νόμου για την θαλάσσια χωροταξία, πέραν των σημαντικών κενών που παρουσιάζει ως προς τη θέσπιση και εφαρμογή του εν λόγω σχεδιασμού, ενδέχεται να επιφέρει *«μερικό και άνισο σχεδιασμό που θα αφήσει χωροταξικά αρρύθμιστα μεγάλα τμήματα του*

[178] ΥΠΕΝ, Δικτυακός τόπος Διαβουλεύσεων, Σχόλια ΣΕΤΕ και ΣΕΜΠΧΠΑ στο άρθρο 1 http://www.opengov.gr/minenv/?p=8368#comments

θαλάσσιου χώρου, ευνοώντας ορισμένες δραστηριότητες σε βάρος άλλων (και του περιβάλλοντος)» (WWF, 2016, σελ.2,3).

Οι βασικές αιτίες που αποτελούν τροχοπέδη στη θεσμοθέτηση και εν τέλει εφαρμογή ΘΧΣ στον ελληνικό χώρο, πέραν των διαχρονικών προβλημάτων του ελληνικού συστήματος διοίκησης και λήψης αποφάσεων (ενδεικτικά: γραφειοκρατία, πολυνομία, χρονοβόρες διαδικασίες επίλυσης διαφορών) εμπεριέχουν και τα εξής:

- Απουσία ολιστικής προσέγγισης σχεδιασμού. Ακόμη και στο πρόσφατο Σχέδιο Νόμου, φαίνεται πως «*το νομοσχέδιο επιτρέπει να μην καταρτιστούν Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια για ορισμένες υποδιαιρέσεις ή θαλάσσια διαμερίσματα εφόσον αυτό προβλέπεται από την Εθνική Στρατηγική. Έτσι, είναι πιθανό ορισμένα θαλάσσια διαμερίσματα να καταδικαστούν σε έναν ελλιπή χωροταξικό σχεδιασμό»* (WWF, 2016, σελ.3)
- Σημαντικές ασάφειες ως προς τον τρόπο με τον οποίο θα επιβλέπονται οι αναπτυξιακές δραστηριότητες που θα σχεδιάζονται για το θαλάσσιο περιβάλλον. Αν και οι αρμοδιότητες για τον ΘΧΣ είναι πλέον διαμοιρασμένες (χρειάστηκαν περίπου 7 έτη για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο και να καταλήξουν εν τέλει οι αρμοδιότητες στο Υπουργείο Περιβάλλοντος), εντούτοις παραμένουν σημαντικές επικαλύψεις αρμοδιοτήτων μεταξύ Υπουργείου Περιβάλλοντος και Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, και όχι συμπληρωματικές δράσεις (Κωνσταντινίδης, 2012, Βασενχόβεν, 2017:341).
- Απουσία νομικής βάσης εφαρμογής. Παρόλο που στο νέο Νόμο για τον Χωρικό Σχεδιασμό (Ν.4447/2016, άρθρο 6), προβλέπονται διαδικασίες ΘΧΣ, εντούτοις απουσιάζει το νομικό πλαίσιο εφαρμογής και εξειδίκευσης, παρά τις σχετικές υποχρεώσεις που απορρέουν από την ΕΕ.
- Έλλειψη συντονισμού μεταξύ χερσαίου (παράκτιου) χωρικού σχεδιασμού και ΘΧΣ. Σε πολλά παραδείγματα εφαρμογής ΘΧΣ, διαπιστώνεται μία αδυναμία συμπερίληψης και αποτελεσματικού σχεδιασμού των αλληλεπιδράσεων ξηράς – θάλασσας (Merrie, 2010, Τσιλιμίγκας και Γουργιώτης, 2015).
- Κατακερματισμός όσον αφορά τη διαδικασία συλλογής και διάθεσης θαλάσσιων δεδομένων, καθώς η αρμοδιότητα διαχέεται οριζόντια και κάθετα στις υφιστάμενες δομές.

- Ελλιπής χρηματοδότηση για την υποστήριξη της προετοιμασίας, εφαρμογής και παρακολούθησης των πρωτοβουλιών σχεδιασμού στον θαλάσσιο χώρο[179].

Η διεθνής εμπειρία[180] έχει καταδείξει ότι για την επιτυχημένη εφαρμογή του ΘΧΣ απαιτείται μεγάλη κινητοποίηση ερευνητικού δυναμικού για την πραγματοποίηση συστηματικής μελέτης και παρακολούθησης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Στην Ελλάδα, παρά τις σημαντικές προσπάθειες ερευνητικών οργανισμών, όπως το ΕΛΚΕΘΕ[181], δεν υπάρχει συστηματική καταγραφή και χαρτογράφηση παραμέτρων του θαλάσσιου περιβάλλοντος (COM(2017)63 p.15, COM(2017)3 p.5), με αποτέλεσμα την απουσία σημαντικών δεδομένων, απαραίτητων για τον σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου (Nature Conservancy, 2010, p.10).

Ο ΘΧΣ φαίνεται, με βάση την ευρωπαϊκή εμπειρία, αλλά και τις επιστημονικές έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί, ότι αποτελεί ένα διατομεακό εργαλείο που μπορεί να παρέμβει στην κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική κατάσταση, συμβάλλοντας μεταξύ άλλων στην ενίσχυση των αναπτυσσόμενων, αλλά και στην δημιουργία νέων παραγωγικών δραστηριοτήτων (ESPON, 2013). Ως εκ τούτου, εντάσσεται στην κατηγορία των μέσων που σήμερα παραμένουν αναξιοποίητα και που, εάν οργανωθούν και αξιοποιηθούν με τον κατάλληλο τρόπο, μπορούν να φανούν πολύτιμα στην έξοδο της Ελλάδας από την οικονομική κρίση, χάρη στην αναμενόμενη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε ανταγωνιστικούς και εξωστρεφείς κλάδους της γαλάζιας οικονομίας (Δανέλλης, 2016). Ωστόσο, θα πρέπει να θεσμοθετηθεί για «το 100% των υδάτων υπό εθνική δικαιοδοσία και το 100% των ακτογραμμών» έως το 2021 (COM(2017)183, σελ. 8,14,16). Επιπλέον, ο συντονισμός μεταξύ των διαφορετικών οικονομικών τομέων (οριζόντια) και μεταξύ των επίπεδων διακυβέρνησης (κάθετα) αποτελούν επίσης κρίσιμα ζητούμενα (ΕτΠ, 2009). Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, απαιτείται ενσωμάτωση στο εθνικό σύστημα σχεδιασμού αρχών και κατευθύνσεων για την θάλασσα, ενώ παράλληλα θα πρέπει να διασφαλιστεί και αποσαφηνιστεί και η προσέγγιση του παράκτιου χώρου (δεδομένης της ευρωπαϊκής πρόβλεψης για μια άλλη-παράλληλη διαδικασία με τον ΘΧΣ: της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιας Ζώνης) (Κοκκώσης και Παπαθεοχάρη, 2015).

Η πρακτική για τη θέσπιση του κατάλληλου νομοθετικού υποβάθρου που έχουν ακολουθήσει κράτη – μέλη της ΕΕ με σημαντική πρόοδο στον σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου αφορά στην

---

[179] Βασιλείου, Π. (2014), *Εκδήλωση: «Ολοκληρωμένη ανάπτυξη μέσα από τη διάδραση γης – θάλασσας: Διαστάσεις και προοπτικές της γαλάζιας ανάπτυξης στην Ευρώπη και στην Ελλάδα»*, Διοργανωτής: Εθνικό Σημείο Επαφής ESPON, Πειραιάς

[180] Step-by-Step Approach for Marine Spatial Planning toward Ecosystem-based Management: http://msp.ioc-unesco.org/wp-content/uploads/2016/02/The-guide.pdf

[181] Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών (ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε.) : http://www.hcmr.gr/el/

εξέλιξη του νομοθετικού πλαισίου σχετικά με τον παράκτιο χώρο και την επέκτασή του προς τον θαλάσσιο, εξασφαλίζοντας παράλληλα την ολοκλήρωση του σχεδιασμού μεταξύ χερσαίου, παράκτιου και θαλάσσιου χώρου. Με δεδομένο το γεγονός ότι στην Ελλάδα δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ το ΕΧΠ για τον Παράκτιο Χώρο, θα πρέπει προφανώς να προηγηθεί η θεσμοθέτησή του, προκειμένου να ακολουθηθεί ο βηματισμός που εισήχθηκε από τα συγκεκριμένα κράτη – μέλη. Σε κάθε περίπτωση, θα μπορούσε να κεφαλαιοποιηθεί η γνώση που αποκτήθηκε από την θέσπιση του ΕΧΠ για τις Υδατοκαλλιέργειες που αποτελεί μια επιτυχημένη «πρόβα» ΘΧΣ (Βάσενχοβεν, 2017)[182] και μάλιστα το μοναδικό θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο εθνικής κλίμακας (Παπαγεωργίου, 2015)[183].

5.3 Ναυτιλία

Σήμερα, ο κλάδος της ναυτιλίας αποτελεί έναν από τους πλέον σημαντικούς κλάδους της χώρας, καθώς σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη από την τράπεζα EUROBANK για το οικονομικό έτος 2015, τα έσοδα από την ναυτιλία αντιστοιχούσαν στο 5,7% του ΑΕΠ και μαζί με τον τουριστικό κλάδο αποτελούν δύο από τους πιο σημαντικούς τομείς εξαγωγών, σημειώνοντας θετικό πρόσημο στην συνολική εικόνα της ελληνικής οικονομίας. Η ελληνόκτητη ναυτιλία διατηρεί την κυρίαρχη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία, σύμφωνα με έρευνα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, αν και έχει σημειώσει ορισμένες διακυμάνσεις τα τελευταία χρόνια, λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης που ξέσπασε το 2008.

Παρά το εξαιρετικά δυσμενές οικονομικό περιβάλλον στην Ελλάδα και παγκοσμίως, η ελληνική ναυτιλία διατηρεί την ηγετική της θέση. Ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 30,14% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,18% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων χύδην φορτίων και το 16,61% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και παράγωγων προϊόντων πετρελαίου. Ο στόλος της, σύμφωνα με στοιχεία που παρουσιάζονται στην ετήσια Έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), ανέρχεται σε 4.585 πλοία (άνω των 1.000 gt), χωρητικότητας 341,17 εκατ. τόνων (dwt), αύξηση 22% σε σχέση με το 2014. Αντιπροσωπεύει, έτσι, το 19,63% του παγκόσμιου στόλου σε χωρητικότητα και το 49,96% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Αμφότερα τα μερίδια παρουσιάζουν ανοδική πορεία

[182] Βασενχόβεν Λ. (2017) *«Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός. Ευρώπη και Ελλάδα»*. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης, Ηράκλειο Κρήτης, σελ. 280 – 284, 334 – 341

[183] Παπαγεωργίου Μ. (2015) *«Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός και παράκτιες χρήσεις: εφαρμογές και πρακτικές στην Ελλάδα»*, 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, 24 – 27 Σεπτεμβρίου 2015, Διοργανωτής: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος

συγκρινόμενα με τα προηγούμενα έτη. «Οι Έλληνες εφοπλιστές συνεχίζουν την ανανέωση του στόλου τους, επενδύοντας σε σύγχρονα, τεχνολογικά προηγμένα, αποδοτικά και φιλικά προς το περιβάλλον πλοία, με τάση προς μεγαλύτερα πλοία κατά μέσον όρο», σημειώνει η ΕΕΕ[184].

Το Top 20 της παγκόσμιας πλοιοκτησίας, σύμφωνα με έρευνα της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη (UNCTAD)

Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

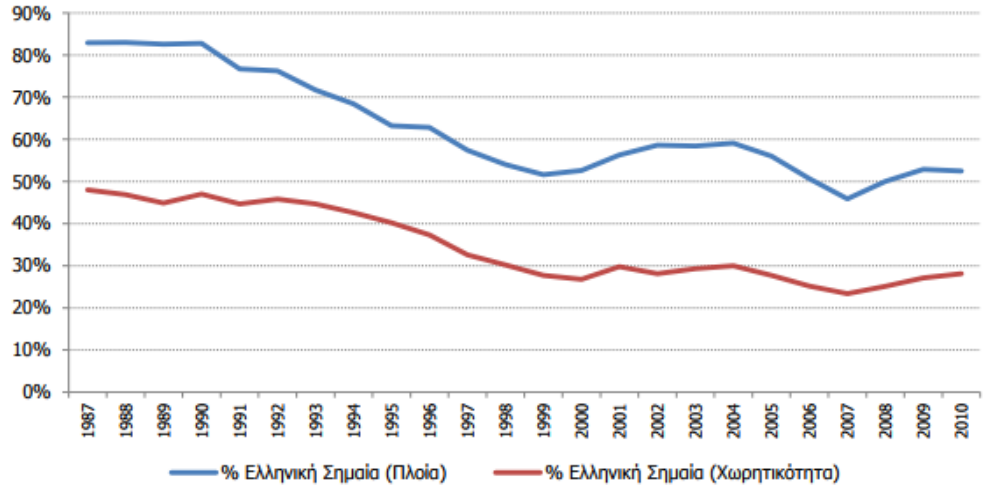
Σύμφωνα με δημοσιεύματα της γερμανικής εφημερίδας Die Welt, η αξία του ελληνικού εμπορικού στόλου υπερέχει κατά πολύ της αξίας του στόλου άλλων Ευρωπαϊκών δυνάμεων και ο ρόλος και η επιρροή που ασκούν οι Έλληνες εφοπλιστές στην παγκόσμια ναυτιλία είναι καθοριστικά. Αν και η Ελλάδα περνά βαθιά οικονομική κρίση την τελευταία οκταετία, οι Έλληνες εφοπλιστές δεν έχασαν ποτέ την ηγετική τους θέση στις διεθνείς αγορές. Το αντίθετο, βελτιώνουν ακόμα περισσότερο τη θέση τους, αφού κανείς άλλος δεν κάνει τόσες παραγγελίες σε ναυπηγεία, όπως οι ναυτιλιακές εταιρείες της Ελλάδας. Έτσι οι Έλληνες πλοιοκτήτες όχι μόνο διατηρούν τη πρώτη θέση παγκοσμίως, αλλά διευρύνουν και την απόσταση που τους χωρίζει από την Ιαπωνία, τη Κίνα, τη Γερμανία και την Σιγκαπούρη, που ακολουθούν στις επόμενες θέσεις της παγκόσμιας κατάταξης.[185] Η φορολόγηση, στην οποία υπόκεινται παραδοσιακά οι Έλληνες εφοπλιστές, είναι χαμηλή, ώστε η ίδια η οικονομία συνολικά να μην επωφελείται

[184] Τα στοιχεία προέρχονται από έρευνα της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την ανάπτυξη (UNCTAD)

[185] Έρευνα του Ιδρύματος Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) με τίτλο «η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές» (https://www.ugs.gr/media/1037/iobe-study-greek.pdf)

ανάλογα με τα ιδιωτικά συμφέροντα που αναπτύσσονται. Συγκεκριμένα, στην Ελλάδα ισχύει το καθεστώς φορολόγησης της χωρητικότητας των πλοίων (tonnage tax), βάσει του οποίου θεσπίζεται ένας συγκεκριμένος φορολογικός συντελεστής ανά τόνο (ρυθμιζόμενος με βάση τις κλίμακες χωρητικότητας και την ηλικία του πλοίου), ενώ τα εταιρικά κέρδη απαλλάσσονται από τη φορολόγηση. Παρόμοια ευνοϊκή μεταχείριση παρατηρείται σε όλα τα κράτη με αναπτυγμένη ποντοπόρο ναυτιλία και εντός ΕΕ (λ.χ. στην Γερμανία).

Παραδοσιακά, οι Έλληνες εφοπλιστές επέλεγαν την ελληνική σημαία για τα πλοία τους, ένα φαινόμενο που ωστόσο με την πάροδο των χρόνων – και ιδίως μετά την εκδήλωση της κρίσης στη χώρα – εξασθένησε σημαντικά, παράλληλα με την αυξητική τάση που παρατηρείται από την πλευρά του Υπουργείου Οικονομικών, σε ό,τι αφορά στους επιβαλλόμενους φόρους στη ναυτιλία. Πρόκειται για ένα στοιχείο που εξηγεί άλλωστε γιατί, παρά την σημαντική θέση που κατέχει διεθνώς η χώρα μας στον τομέα της ναυτιλίας, η συνεισφορά της στην ελληνική οικονομία τείνει να φθίνει, ιδίως τα τελευταία χρόνια, παραμένοντας ωστόσο σημαντική, αφού η ναυτιλία αποτελεί τον έναν από τους δύο βασικούς πυλώνες ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία.



Ποσοστό ελληνόκτητου στόλου υπό ελληνική σημαία

Πηγή: Ναυτικό επιμελητήριο Ελλάδος, 2012

Το 2016 υπήρξε μια εξαιρετικά δύσκολη χρονιά για τα οικονομικά στοιχεία και δεδομένα της ελληνικής οικονομίας και περαιτέρω της ελληνικής ναυτιλίας. Οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων είχαν αρνητικές συνέπειες για το ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαιτέρα για τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία, με αποτέλεσμα μεγάλο μέρος των εσόδων των πλοίων να μεταφερθούν στο εξωτερικό, ώστε να είναι σε θέση οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να

εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους στις διεθνείς αγορές. Απόρροια της κατάστασης αυτής ήταν η μείωση των εισροών από την ναυτιλία σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, με τη ναυτιλία πάντως να παραμένει ένας εκ των βασικών πυλώνων της ελληνικής οικονομίας – μαζί με τον τουρισμό – προβάλλοντας διεθνώς το προφίλ της χώρας[186].

Σε κάθε περίπτωση πάντως, είναι σημαντικό για την Ελλάδα να ακολουθήσει ένα διαφορετικό στρατηγικό πλάνο, προκειμένου να προσελκύσει ξένες επενδύσεις σε ότι αφορά τον κλάδο της ναυτιλίας και να δημιουργήσει συνολικά ένα πιο σταθερό περιβάλλον, για να λειτουργήσει ανταγωνιστικά στο διεθνές επιχειρηματικό σύστημα και, μακροπρόθεσμα, να επωφεληθεί σε μεγαλύτερο βαθμό από το ναυτιλιακό κλάδο. Η ιδιαίτερη συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας για την εθνική οικονομία κατέστησε επιτακτική τη δημιουργία μιας ανάλογης υπουργικής δομής, η σύσταση της οποίας εντοπίζεται πίσω στο 1936[187]. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αποτελεί αφ' ενός τον βασικό διοικητικό φορέα της Εμπορικής Ναυτιλίας και αφ' ετέρου – μέσω του Λιμενικού Σώματος/Ελληνικής Ακτοφυλακής – έχει ως αποστολή την εφαρμογή του νόμου στον θαλάσσιο χώρο ευθύνης του. Σύμφωνα με το άρθρο 1 το Οργανισμού του Υπουργείου, το Π.Δ 103/2014 (ΦΕΚ 170 Α' της 28.08.2014), κύρια αποστολή του είναι ο σχεδιασμός της ναυτιλιακής πολιτικής, με σκοπό την προαγωγή και την προάσπιση των συμφερόντων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας και τη σύνδεσή της με την εθνική οικονομία, την ανάπτυξη της ναυτικής εκπαίδευσης και της ναυτικής εργασίας, την μέριμνα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, το σχεδιασμό και την εφαρμογή ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής και πολιτικής θαλάσσιου τουρισμού και θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών, τη λήψη μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα και την προαγωγή του εθνικού λιμενικού συστήματος ως παράγοντα ανάπτυξης της οικονομίας, των νησιών και της ναυτιλίας της Χώρας[188].

Η ναυτιλία ενδιαφέρει ιδιαίτερα την χώρα μας λόγω της γεωγραφικής της μορφολογίας και κατ' επέκταση της κυριαρχίας του θαλάσσιου στοιχείου, δεδομένου ότι το 20% της συνολικής

---

[186] Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, έκθεση για την ελληνική ναυτιλία κατά το οικονομικό έτος 2017 https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2017/

[187] Ιδιαίτερα σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι, με το Ν.Δ «*Περί διοικήσεως εμπορικού ναυτικού*» το 1927, το Λιμενικό Σώμα, που είχε συσταθεί το 1919 και λειτουργούσε υπό τις διαταγές του Υπουργείου Ναυτικών, απέκτησε αυτοτέλεια και ανεξαρτησία με σκοπό, όχι μόνο την αστυνόμευση των παραλιών και της διοικήσεως των λιμένων, αλλά και την προαγωγή της εμπορικής ναυτιλίας, πράγμα που αποδεικνύει τη σημασία που είχε αναγνωρίσει και προσδώσει η Ελληνική Πολιτεία στην εμπορική ναυτιλία ως ιδιαίτερο κομμάτι της εθνικής οικονομίας συνολικά, ήδη από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του ελληνικού κράτους από τα πρώτα βήματα διοικητικής οργάνωσης της Αντιβασιλείας το 1836 (Πηγή: Ένωση Απόστρατων Αξιωματικών Λιμενικού Σώματος 1999, Ιστορία του Λιμενικού Σώματος).

[188] Άρθρο 1 Π.Δ 103/2014 (ΦΕΚ 170 Α' – 28.08.2014)

επιφάνειας της ελληνικής επικράτειας αποτελείται από νησιά, τα περισσότερα εκ των οποίων είναι κατοικημένα. Άλλωστε, και τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας βρίσκονται κοντά στα παράλια. Επιπλέον, το μέγεθος της ελληνικής ακτογραμμής (14.854 χιλιόμετρα) είναι τέτοιο, ώστε η Ελλάδα να συγκαταλέγεται στις 15 χώρες με το μεγαλύτερο ανάπτυγμα ακτών σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ και το γεγονός ότι μεγάλος αριθμός λιμανιών παρουσιάζουν μόνιμη επιβατική κίνηση είναι εξίσου σημαντικό, σε σύγκριση με άλλες χώρες της ευρωπαϊκής ηπείρου.

Όλα αυτά, σε συνδυασμό με τον νησιωτικό χαρακτήρα της Ελλάδας δημιουργούν την ανάγκη ύπαρξης επαρκών θαλάσσιων συγκοινωνιών, ώστε να υπάρχει αντίστοιχα επαρκής σύνδεση της νησιωτικής και ηπειρωτικής Ελλάδας. Έτσι, το κράτος καλείται να διαφυλάσσει και να ενισχύει τον κοινωνικό χαρακτήρα της ακτοπλοΐας, ώστε να αποτελεί αφ’ ενός έναν κερδοφόρο και ανταγωνιστικό τομέα της οικονομίας σε σύγκριση με τον αντίστοιχο τομέα άλλων Ευρωπαϊκών οικονομιών και αφ’ ετέρου να εξασφαλίζει την εδαφική συνέχεια και συνοχή του ελληνικού κράτους και την βιώσιμη και ισορροπημένη ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών.

Εκτός από τα παραπάνω, κάποιες ιδιαιτερότητες της ελληνικής ναυτιλίας αφορούν το πεδίο δραστηριοποίησής της και τον τρόπο και τις πηγές χρηματοδότησής της[189]. Η ελληνική ναυτιλία δραστηριοποιείται κυρίως στις χύδην μεταφορές[190], οι οποίες καλύπτουν το 95% των μεταφορών. Επιπλέον, καθώς δεν διατίθεται σημαντικό εθνικό φορτίο προς μεταφορά, λόγω του ποσοστού των εξαγωγών της χώρας μας, τα ελληνικά πλοία προσφέρονται κατά κύριο λόγο προς κάλυψη μεταφορικών αναγκών τρίτων χωρών, γεγονός που καθιστά την ίδια την ναυτιλία ως εξαγωγικό τομέα της οικονομίας, με τη διαφορά ότι, σε σχέση με άλλους εξαγωγικούς κλάδους της ελληνικής οικονομίας, τόσο η δραστηριοποίησή του όσο και η παραγωγική του διαδικασία εκτελούνται εκτός ελληνικής επικράτειας[191]. Όσον αφορά στην χρηματοδότηση της ελληνικής ναυτιλίας, αυτή γίνεται κυρίως από ξένους χρηματοδοτικούς οργανισμούς, γι’ αυτό άλλωστε δεν ισχύουν για την Ελλάδα στον τομέα της ναυτιλίας οικονομικά και δημοσιονομικά συστήματα, όπως είναι οι επιδοτήσεις ή οι επιχορηγήσεις[192]. Κατ’ επέκταση, η ελληνική ναυτιλία εξαρτάται άμεσα από τον ξένο χρηματοδοτικό και επενδυτικό παράγοντα και την ξένη αγορά ναύλων.

---

[189] Παπαγιαννούλης Κ. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε, (σελ. 179)

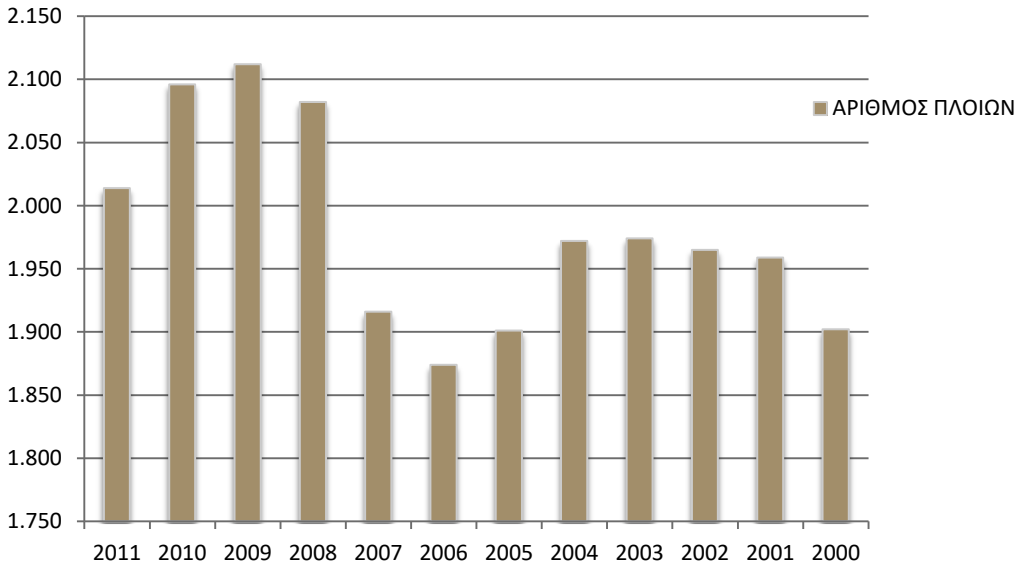
[190] Χύδην μεταφορές ή ομοειδή φορτία: Χαρακτηρίζονται τα αποτελούμενα φορτία από το ίδιο προϊόν και μεταφέρονται χωρίς συσκευασία. Τέτοια φορτία μπορούν να χαρακτηριστούν από τα ξηρά τρόφιμα έως τα μεταλλεύματα, καθώς και τα υγρά φορτία κάθε είδους που μεταφέρονται.

[191] Παπαγιαννούλης Κ. (2002*), Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε, (σελ. 179)

[192] Παπαγιαννούλης Κ. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε, (σελ. 180)

Ο ελληνικός στόλος αποτελείται κυρίως από πλοία φορτηγά, δεξαμενόπλοια, επιβατηγά, αλλά και πλοία άλλου είδους. Το εμπόριο στο οποίο συμμετέχει είναι υπερπόντιο και διεξάγεται για λογαριασμό τρίτων χωρών, καθώς στην Ελλάδα δεν διατίθεται σημαντικό μεταφορικό έργο ικανό να καλύψει την διαθεσιμότητα του στόλου. Το γεγονός αυτό έχει ως συνέπεια η ελληνική ναυτιλία γενικότερα να εξαρτάται άμεσα από την ξένη αγορά ναύλων και τις διεθνείς χρηματοπιστωτικές αγορές. Υπόκειται, επομένως, σε όλες τις επιπτώσεις που μπορούν να επέλθουν από τους διεθνείς οικονομικούς και μη παράγοντες, όπως παραδείγματος χάριν μια οικονομική κρίση, όπως αυτή της τελευταίας πενταετίας, ή μια πολεμική σύρραξη, ενώ ταυτόχρονα επηρεάζεται άμεσα και από μέτρα προστατευτισμού που ενδεχομένως να εφαρμοστούν από κυβερνήσεις κρατών για την προστασία της ναυτιλίας τους.

Αριθμός ελληνόκτητων πλοίων κατά την τελευταία δεκαετία (2000 - 2011)



Πηγή: Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος

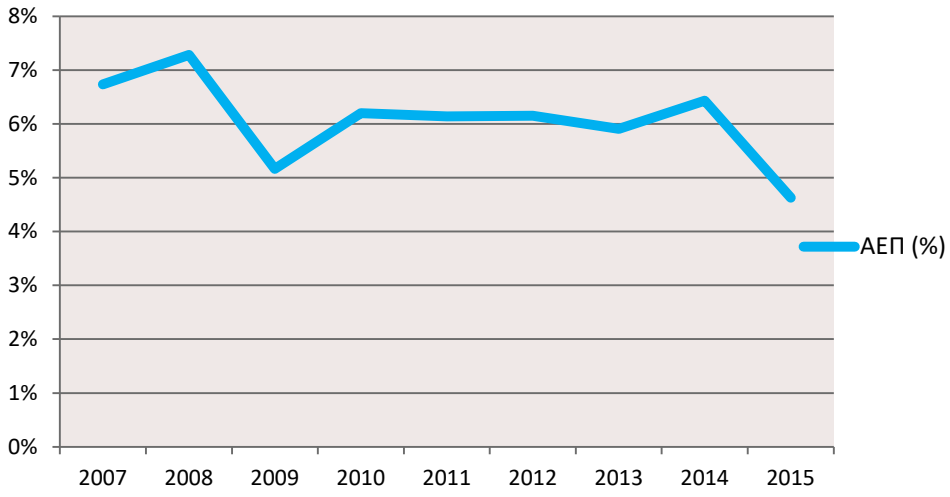
Ο ναυτιλιακός κλάδος αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας για την ελληνική οικονομία. Ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και αποτελεί τον σημαντικότερο κλάδο των μεταφορών, επηρεάζοντας άμεσα το σύνολο της οικονομίας[193]. Πρόκειται για τον πιο εξωστρεφή και δυναμικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας, καθώς εμπλέκεται και σε άλλες οικονομικές δραστηριότητες με ποικίλους τρόπους, χωρίς

[193] Παπαγιαννούλης Κ. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε, (σελ. 157)

συγχρόνως να βασίζεται σε κρατικές επιχορηγήσεις. Η ναυτιλία, με λίγα λόγια, αποτελεί την ατμομηχανή της οικονομίας, με την συμβολή της στα μακροοικονομικά μεγέθη της οικονομίας να είναι αξιοσημείωτη, ως αποτέλεσμα των υψηλών διεθνών επιδόσεών της και της γνώσης και της εμπειρίας που έχει αποκομίσει από την πορεία που έχει σημειώσει μέσα στα χρόνια.

Σε ότι αφορά στην συμβολή της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία θα πρέπει να εξετάσουμε τα μακροοικονομικά εκείνα μεγέθη, τα οποία επηρεάζονται από αυτήν. Πρώτα απ' όλα, η ελληνική ναυτιλία συμμετέχει με ποικίλους τρόπους στην αύξηση του Α.Ε.Π., δημιουργώντας προστιθέμενη αξία στο ακαθάριστο εγχώριο προϊόν. Η ναυτιλία συμβάλλει στο εθνικό προϊόν ως ιδιωτικός τομέας, μέσω των εισοδημάτων των εργαζόμενων ναυτικών και επιχειρηματικών προσόδων, και ως δημόσιος τομέας, μέσω των κάθε είδους εσόδων που προκύπτουν από τις δραστηριότητές του προς όφελος της εθνικής οικονομίας. Η θετική αυτή συμβολή του κλάδου στο Α.Ε.Π. μπορεί να αποτελέσει, άλλωστε, βασικό μοχλό ανάκαμψης της εξασθενημένης ελληνικής οικονομίας, την αύξηση της ρευστότητας και την προσέλκυση ξένων επενδύσεων. Ήδη, άλλωστε, με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, οι εισπράξεις της Ναυτιλίας ως ποσοστό του ΑΕΠ από το 2007 έως το 2013 κυμαίνονται σταθερά γύρω στο 7%.

Η προσφορά της ναυτιλίας και των θαλάσσιων μεταφορών ως ποσοστό του ΑΕΠ



Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Εξίσου σημαντικό είναι το γεγονός, ότι ο ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει στην αύξηση της απασχόλησης, απασχολώντας προσωπικό τόσο στη θάλασσα όσο και στην ξηρά, καθώς και κάθε είδους συνυφασμένα παραναυτιλιακά επαγγέλματα που συντηρούνται από τον ευρύτερο ναυτιλιακό κλάδο. Βέβαια, σύμφωνα με επίσημα στοιχεία από τον κλάδο ναυτιλιακής πολιτικής του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, το ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλίας έχει μειωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, γεγονός που οφείλεται αφ' ενός στην τεχνολογική

εξέλιξη των πλοίων και αφ' ετέρου στην απομάκρυνση των Ελλήνων από τον άμεσο κλάδο της ναυτιλίας και την στροφή τους περισσότερο προς άλλους κοινωνικούς και οικονομικούς κλάδους.

Τέλος, ο ναυτιλιακός κλάδος συμβάλλει εξίσου σημαντικά τόσο στη βελτίωση του ισοζυγίου υπηρεσιών, του εμπορικού ισοζυγίου και του ισοζυγίου πληρωμών της χώρας όσο και στον δημοσιονομικό τομέα, μέσω της φορολόγησης και των φορολογικών εσόδων που προέρχονται από την ναυτιλία. Σε ότι αφορά στο ισοζύγιο, οι εξαγωγές και τα κεφάλαια που εισρέουν από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα της Ελλάδας υπερβαίνουν τις εκροές, συμβάλλοντας θετικά στην ισοσκέλιση του ισοζυγίου πληρωμών, όπως παρατηρούμε και στον παρακάτω πίνακα. Στο δημοσιονομικό τομέα, από την άλλη, είναι σημαντική η συμβολή στην εθνική οικονομία μέσω των φόρων που επιβάλλονται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τους εργαζομένους του ναυτιλιακού κλάδου, καθώς και των λοιπών φορολογικών εσόδων που προέρχονται από αυτούς.

Ισοζύγιο τρεχουσών πληρωμών, αναφορικά με τον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών

ΕΤΟΣ	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ	15.678,5	17.623,6	12.261,6	14.013,1	12.710,9	11.760,9	10.672,1	11.448,7	8.136,8
ΠΛΗΡΩΜΕΣ	5.426,8	6.484,6	4.789,7	5.924,8	5.080,7	4.420,0	3.129,3	2.895,4	2.121,4
ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΤΡΕΧΟΥΣΩΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ	10.251,7	11.139,0	7.471,9	8.088,3	7.630,2	7.340,9	7.542,8	8.553,3	6.015,4

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Οι εισπράξεις από τη ναυτιλία συναγωνίζονται στην Ελλάδα τις εισπράξεις από τον εξωτερικό τουρισμό (€ 11,7 δισ. το 2008), καθώς και τις εισπράξεις από τις εξαγωγές αγαθών (€ 19,8 δισ. το 2008).

Συγκριτική εξέλιξη των εισπράξεων από την ναυτιλία, τον τουρισμό και τις εξαγωγές αγαθών (εκατ. Ευρώ)

									Μέση Ετήσια Αύξηση	
	2000	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009*	2008/2003	2009/2008*
					Εισπράξεις					
Ταξιδιωτικό	10.061,2	10.284,7	9.495,3	10.347,8	10.835,5	11.319,2	11.635,9	9.900	4,1%	-14,9%
Μεταφορές (ναυτιλία)	8.640,6	8.523,4	9.569,8	13.307,0	13.871,4	16.939,3	19.188,3	14.400	14,9%	-25,0%
Ταξιδιωτικό/ΑΕΠ	7,4%	6,6%	5,5%	5,6%	5,5%	5,0%	4,8%	4,0%		
Ναυτιλία/ΑΕΠ	6,3%	5,4%	5,6%	7,2%	7,0%	7,4%	7,9%	5,9%		
					Πληρωμές					
Ταξιδιωτικό	4.948,9	2.548,7	2.136,0	2.310,4	2.445,7	2.485,7	2.679,3	2.500	4,6%	-6,7%
Μεταφορές (ναυτιλία)	4.458,3	5.029,7	4.923,6	5.728,2	6.237,7	7.771,3	9.316,0	6.950	13,6%	-25,4%
Τουριστικό Ισοζύγιο	**5.112,3**	**7.736,0**	**7.359,3**	**8.037,4**	**8.389,8**	**8.833,5**	**9.019,7**	**7.400**	**4,2%**	**-18,0%**
Ισοζύγιο Μεταφορών	**4.182,3**	**3.493,7**	**4.646,2**	**7.578,8**	**7.633,7**	**9.167,9**	**9.872,3**	**7.450**	**16,3%**	**-24,5%**
Εξαγωγές Αγαθών	**11.098,5**	**10.433,6**	**11.113,6**	**12.653,3**	**14.200,9**	**17.445,5**	**19.812,9**	**18.600**	**12,3%**	**-6.1%**
Εξαγ. αγαθών/ΑΕΠ	8,1%	6,7%	6,5%	6,8%	7,2%	7,6%	8,2%	7,6%	...	...
ΑΕΠ	136.281	156.615	171.410	185.851	197.645	228.181	242.946	245.375	7,2%	1,0%
* Εκτιμήσεις ΔΟΜ										

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Επιπλέον, καθώς η ελληνική ναυτιλία αποτελεί την πλέον υπολογίσιμη δύναμη διεθνώς και διαδραματίζει σπουδαίο ρόλο στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, δεν είναι δύσκολο να αναλογιστούμε τη συνεισφορά της στην διεθνή ναυτιλία και την επίδρασή της στη διεθνή οικονομία. Η άποψη αυτή ενισχύεται ακόμη περισσότερο, αν αναλογιστεί κανείς τη θέση και την επίδραση που ασκεί η ελληνική ναυτιλία παγκοσμίως, σε σχέση με διάφορα ναυτιλιακά ζητήματα, στο πλαίσιο της συμμετοχής της στους διάφορους Ευρωπαϊκούς και διεθνείς οργανισμούς[194]. Η κατάσταση αυτή, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι η ελληνική ναυτιλία, στο πλαίσιο των θαλάσσιων μεταφορών, λειτουργεί εξυπηρετώντας άλλες χώρες, ενισχύει το ρόλο που αυτή διαδραματίζει στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον των θαλάσσιων μεταφορών και καταδεικνύει ολόκληρη την συμβολή της στο παγκόσμιο σύστημα. Δεν μπορούμε, επίσης, να παραβλέψουμε τη συμβολή της ναυτιλίας και στην εθνική και πολιτιστική προβολή της χώρας διεθνώς[195]. Η Ελλάδα γίνεται περαιτέρω γνωστή για την μακρά ναυτική της παράδοση, τον πολιτισμό και την ιστορία της, μέσω των ναυτιλιακών της δραστηριοτήτων σε παγκόσμια κλίμακα.

[194] Παπαγιαννούλης Κ. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε, (σελ. 158 – 159)

[195] Παπαγιαννούλης Κ. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε, (σελ.159)

5.4 Λιμενική Πολιτική

Αν και η αξιοποίηση των ελληνικών λιμανιών έχει τεθεί στο επίκεντρο της δημόσιας συζήτησης, ωστόσο η τελευταία περιορίζεται στο δίπολο δημόσια και ιδιωτική αξιοποίηση, ενώ αγνοεί σε σημαντικό βαθμό τον σχεδιασμό για μια νέα λιμενική πολιτική. Η πολιτική αυτή θα πρέπει να έχει ως επίκεντρο την εξωστρέφεια, την δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, την προσέλκυση επενδύσεων στην εγχώρια λιμενική βιομηχανία και την παροχή λιμενικών υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας σεβόμενη το φυσικό παράκτιο περιβάλλον και το Ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο.

Η σχετική Ευρωπαϊκή Έκθεση[196] (2006) αναγνωρίζει τον κρίσιμο ρόλο των λιμένων στην λειτουργία του εφοδιασμού. Ειδικότερα, η αποδοτικότητα των λιμένων απαιτεί την χρήση σύγχρονων τεχνολογικών μέσων και ποιοτικές συνδέσεις με την ενδοχώρα και με τα υπόλοιπα μέσα μεταφορών. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι, για την αύξηση της αποδοτικότητας, απαιτείται η προσέλκυση επενδύσεων, οι οποίες πρέπει να διασφαλίζονται από το κατάλληλο νομοθετικό πλαίσιο. Περαιτέρω, οι Ευρωπαικές πολιτικές για τον λιμενικό τομέα είναι προσανατολισμένες στην διασφάλιση και προώθηση του ανταγωνισμού εντός των λιμενικών ζωνών, αλλά και μεταξύ των λιμένων. Σύμφωνα με τον Παλλη (2007), η Ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική έχει ένα εμπορικά φιλελεύθερο πολιτικό προσαναταλισμό.

Το ελληνικό λιμενικό σύστημα αποτελείται από 819[197] λιμένες, με την περιφέρεια Ν. Αιγαίου να διαθέτει το μεγαλύτερο ποσοστό λιμένων (14,41%), ενώ ακολουθούν οι περιφέρειες Αττικής και Β. Αιγαίου με ποσοστά 13,8% και 12,33% αντίστοιχα. Οι ελληνικοί λιμένες κατηγοριοποιούνται ως α) διεθνούς ενδιαφέροντος, β) εθνικής σημασίας, γ) μείζονος ενδιαφέροντος, και δ) τοπικού ενδιαφέροντος[198]. Επιπλέον, το νομικό καθεστώς λειτουργίας των ελληνικών λιμένων περιλαμβάνει τρία είδη νομικών μορφών, τους Οργανισμούς Λιμένων (Ο.Λ.), τα Λιμενικά Ταμεία (Λ.Τ.) και τα δημοτικά λιμενικά ταμεία (Δ.Λ.Τ.)

Σε λειτουργικό επίπεδο[199], η χώρα μας διαθέτει μια πολύ μεγάλη αναλογία λιμένων ανά νομό, ανά περιφέρεια και ανά χίλιους κατοίκους. Περαιτέρω, οι ελληνικοί λιμένες είναι εξοπλισμένοι

---

[196] Communities, C. o. (2006). Freight Logistics in Europe - Key to sustainable mobility. Brussels .

[197] Σκαφίδα Α. «*Θεσμικός επαναπροσδιορισμός των ελληνικών λιμένων*». Παρουσίαση στα πλαίσια του εκπαιδευτικού προγράμματος «*Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική*» Ευρωπαϊκή Έδρα Jean Monnet Μάϊος-Ιούνιος 2016.

[198] Γενική Διεύθυνση Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, Στατιστικά στοιχεία 2014.

[199] Μουτζούρης Κ.Ι. Παρουσίαση με θέμα «*Λιμενική Πολιτική*». Ημερίδα «Ανάπτυξη από την θάλασσα. Μια ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική για την Ελλάδα» ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET. 25/6/2016

σε ποσοστό 43% με φωτοσήμανση, ενώ πάνω από τους μισούς διαθέτουν υποδομές προστασίας της λιμενολεκάνης από κυματισμούς. Σε ποσοστό 74%, διαθέτουν προστασία από δυσμενείς καιρικές συνθήκες, ενώ σε ποσοστό 93% διαθέτουν ηλεκτρονικούς πίνακες ενημέρωσης. Επίσης, σε ποσοστό γύρω στο 50% διαθέτουν ένα σύνολο βασικών υποδομών διευκόλυνσης για επιβάτες και οχήματα εντός της χερσαίας ζώνης. Τέλος, διαθέτουν, σε ποσοστό άνω του 90%, ηλεκτρονικό εξοπλισμό διευκόλυνσης της ναυσιπλοΐας, όπως συστήματα radar, vessel traffic κ.α. Ωστόσο, τα ελληνικά λιμάνια υστερούν σε εξοπλισμούς καταπολέμησης της ρύπανσης, όπως μέσα καταπολέμησης της ρύπανσης (μόνο το 34,7 %) και εγκαταστάσεις υποδοχής καταλοίπων (μόνο το 14,7%). Από την παραπάνω ανάλυση, προκύπτει η φυσιογνωμία των ελληνικών λιμένων που συνίσταται σε υποδομές που μπορούν να αντιμετωπίσουν δυσμενείς καιρικές συνθήκες και που διαθέτουν ένα σύνολο βασικών υποδομών διευκόλυνσης των χρηστών (πλοία, επιβάτες, οχήματα). Ωστόσο, τα ελληνικά λιμάνια δεν λειτουργούν προσανατολισμένα στην προστασία του παράκτιου περιβάλλοντος, ενώ[200] δεν διαθέτουν υποδομές διασύνδεσης με άλλες χερσαίες μεταφορικές υποδομές, όπως αυτοκινητόδρομοι και σιδηρόδρομοι. Η έλλειψη απαραίτητων σύγχρονων υποδομών είναι αποτέλεσμα της αδυναμίας του ελληνικού δημοσίου να χρηματοδοτήσει λιμενικά έργα, αλλά και της μη προσέλκυσης ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων[201].

Τα κύρια λιμάνια της χώρας διαθέτουν οργανωτικά σχήματα που λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και διακρίνονται από ευελιξία και ταχύτητα στην λήψη αποφάσεων[202]. Επίσης, πλεονέκτημα των οργανισμών λιμένων πρέπει να θεωρηθεί και η άμεση συμμόρφωση με την διεθνή και την κοινοτική νομοθεσία. Μεγάλο πλεονέκτημα των ελληνικών λιμενων είναι ότι έχουν συμμορφωθεί απόλυτα με τις απαιτήσεις του κώδικα ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) και την MARPOL (International Convention from the Prevention of Pollution from Ships). Το συγκεκριμένο πλεονέκτημα δίνει την δυνατότητα στα ελληνικά λιμάνια να συμμετάσχουν σε διαδικασίες προσέλκυσης εταιρικών πελατών[203]. Επιπλέον, σύμφωνα με την μελέτη των Βαγγέλη και Πάλλη (2016), τα ελληνικά λιμάνια

---

[200] Βεντίκος Ν. Παρουσίαση με θέμα «*Η δυναμική της Ελληνικής Ναυτιλίας: Εμπειρία του παρελθόντος - Προοπτικές του μέλλοντος»* Εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική» Ευρωπαϊκή Έδρα Jean Monnet Μάϊος-Ιούνιος 2016

[201] Βλάχος Γ, Παρουσίαση με θέμα «*Ανάπτυξη από την θάλασσα- Επενδυτικές δυνατότητες*». Ημερίδα «Ανάπτυξη από την θάλασσα. Μια ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική για την Ελλάδα» ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET. 25/6/2016

[202] Σκαφίδα Α «*Θεσμικός επαναπροσδιορισμός των ελληνικών λιμένων*». Παρουσίαση στα πλαίσια του εκπαιδευτικού προγράμματος «Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική» Ευρωπαϊκή Έδρα Jean Monnet Μάϊος-Ιούνιος 2016

[203] Παρουσίαση με θέμα «*Θεσμικός επαναπροσδιορισμός των ελληνικών λιμένων*» Σκαφίδα Μ Παρουσίαση στα πλαίσια του εκπαιδευτικού προγράμματος «Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική» Ευρωπαϊκή Έδρα Jean Monnet Μάϊος-Ιούνιος 2016

επιτυγχάνουν μια ικανοποιητική οικονομική απόδοση με σταθερότητα εσόδων και κερδών σε περιόδους οικονομικής κρίσης. Βασικό, επίσης, πλεονέκτημα είναι η ελκυστικότητα των ελληνικών λιμένων για την άφιξη πλοίων, γεγονός που αποτυπώνεται από την αύξηση του δείκτη Liner Shipping Connectivity Index (Βαγγέλης και Πάλλης, 2016). Τέλος, με την πρόσφατη λιμενική μεταρρύθμιση (Μάιος 2016), η δημιουργία της Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων (Ρ.Α.Λ.) αποτελεί συμμόρφωση με μια ακόμα Ευρωπαϊκή πολιτική. Το νέο ρυθμιστικό πλαίσιο του λιμενικού ανταγωνισμού οριοθετεί τους κανόνες ανταγωνισμού εντός της ελληνικής επικράτειας αυξάνοντας την ελκυστικότητα του ελληνικού λιμενικού συστήματος για νέες ξένες επενδύσεις (Βαγγέλης και Πάλλης, 2016).

Οι αδυναμίες του ελληνικού λιμενικού συστήματος αφορούν τρεις κατηγορίες α) τις διοικητικές, β) τις οικονομικές και γ) τις θεσμικές. Σε σχέση με την πρώτη κατηγορία, εμφανής είναι η αδυναμία προσέλκυσης στην λιμενική βιομηχανία έμπειρων υψηλόβαθμων διοικητικών στελεχών, λόγω πολιτικών παρεμβάσεων στην διαδικασία επιλογής τους (Pallis,2007). Διοικητική αδυναμία των ελληνικων λιμένων αποτελεί και η πολυπλοκότητα των αδειοδοτικών μηχανισμών. Το μέγεθος της πολυπλοκότητας αυξάνει όσο αυξάνει και το μέγεθος του επενδυτικού σχεδίου.[204] Στις οικονομικές αδυναμίες συγκαταλέγονται οι μειωμένες επενδυτικές δαπάνες και η αύξηση των χρηματοικονομικών εξόδων για τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης (Βαγγέλης και Πάλλης, 2016), ενώ η βασικότερη οικονομική αδυναμία αφορά το γεγονός ότι τα ελληνικά λιμάνια υστερούν σε απόδοση λειτουργίας και ειδικότερα στον δείκτη throughput με τον δείκτη τους να βρίσκεται στο 78%, σε σχέση με τον αντίστοιχο δείκτη των Ευρωπαϊκών λιμένων. Ακόμα μια οικονομική αδυναμία είναι ο συνδυασμός του περιορισμένου βαθμού εισόδου του ιδιωτικού τομέα στην ελληνική λιμενική παραγωγή και της μη παροχής εξειδικευμένων λιμενικών υπηρεσιών (Pallis, 2007). Σε σχέση με τις θεσμικές αδυναμίες των ελληνικών λιμένων, παρατηρείται περιορισμένος αριθμός παραχωρήσεων λιμενικών δραστηριοτήτων στον ιδιωτικό τομέα (Pallis, 2007). Από το 1999, έτος της μεγάλης μεταρρύθμισης του ελληνικού λιμενικού συστήματος, η μόνη παραχώρηση λιμενικών δραστηριοτήτων έγινε με την σύμβαση του 2008 μεταξύ της ελληνικής κυβέρνησης και κινεζικής ναυτιλιακής εταιρίας. Ανάλογη προσπάθεια στην Θεσσαλονίκη, την ίδια χρονική περίοδο, απέτυχε, ενώ έκτοτε δεν έχει ξαναδημοσιευτεί κανένα σχέδιο παραχώρησης για τα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας. Η έλλειψη παραχωρήσεων οδηγεί και σε ένα ακόμα μειονέκτημα, αυτό του μειωμένου ενδολιμενικού ανταγωνισμού. Σε πορεία αντίθετη με την λιμενική πολιτική της ΕΕ, οι

[204] Παρουσίαση με θέμα «*Προκλήσεις του παράκτιου τουρισμού*» Κατσικάδης Σ.. Παρουσίαση στα πλαίσια του εκπαιδευτικού προγράμματος «Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική» Ευρωπαϊκή Έδρα Jean Monnet Μάϊος-Ιούνιος 2016

ελληνικοί οργανισμοί λιμένων παραμένουν συγκεντρωτικά διοικητικά σχήματα παροχής απλών λιμενικών υπηρεσιών. Οι ελληνικοι οργανισμοί λιμένων κινούνται αργά στην διαδικασία μετεξέλιξης των λιμένων σε συστάδες (clusters) εταιριών παροχής λιμενικών υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας και μεγάλης εμπορικής ελκυστικότητας. Σημαντική θεσμική αδυναμία των ελληνικών λιμένων αποτελεί και ο μη καταμερισμός των λιμενικών δραστηριοτήτων μεταξύ του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα. Παρά την προσφάτη θεσμοθέτηση της Ρ.Α.Λ., ακόμα δεν έχει καθοριστεί ένα απόλυτα σαφές σχέδιο καταμερισμού των δραστηριοτήτων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα Θεσσαλονικής (Βαγγέλης και Πάλλης, 2016). Με δεδομένο τον κυριαρχο ρόλο του κράτους στην παραγωγή των λιμενικών υπηρεσιών, προκύπτουν και άλλες αδυναμίες. Σύμφωνα με τον Πάλλη (2007), η ελληνικη λιμενική παραγωγή προσφέρει μόνο βασικές λιμενικές υπηρεσίες και όχι εξειδικευμένες. Η εστίαση των λιμενικών υπηρεσιών στην απλή εξυπηρέτηση των πελατών ενός λιμανιού στερεί την δυνατότητα παροχής υπηρεσιών προστιθεμένης αξίας με υψηλά περιθώρια κέρδους, όπως για παράδειγμα οι υπηρεσίες της εφοδιαστικής αλυσίδας ή υπηρεσίες επεξεργασίας καταλοίπων[205].

Σημαντική ευκαιρία για τα ελληνικά λιμάνια είναι ο συνδυασμός της γεωγραφικής θέσης της χώρας με την αύξηση των κινεζικών εξαγωγών, κατά τους Πάλλη και Βάγγελα (2016). Με τον σχεδιασμό των κινεζικών εξαγωγικών φορέων για τον «δρόμο του μεταξιού», το κινεζικό ενδιαφέρον εστιάζεται στα λιμάνια, των οποίων η γεωγραφική θέση βρίσκεται κοντά στην Διώρυγα του Σουέζ. Καθίσταται, επομένως, σαφές ότι τα ελληνικά λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας, όπως ο Πειραιάς, το Λαύριο, η Θεσσαλονική, η Αλεξανδρούπολη, μπορούν να αξιοποιήσουν την ευκαιρία προσέλκυσης διακινούμενου όγκου κινεζικών και ασιατικών φορτίων.

Πέρα όμως από την απλή διαχείριση των κινεζικών φορτίων, αναπτύσσεται και μια νεά δυνατότητα, αυτή της παροχής εξειδικευμένων υπηρεσιών και ειδικότερα των υπηρεσίων διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας. Σύμφωνα με τους Χλωμουδή κ΄ συν.(2003), παρατηρείται μια αύξηση της παγκόσμιας ζήτησης για εξειδικεύμενες λιμενικές υπηρεσίες με μεγάλα περιθώρια κέρδους, όπως για παράδειγμα οι υπηρεσίες logistics εντός των λιμένων. Οι μεγάλοι φορτωτές μοναδοποιημένων φορτίων είναι πολυεθνικές επιχείρησεις που θεωρούν τις λιμενικές υπηρεσίες αναγκαίο έξοδο. Προς τούτο, αναζητούν σημεία-λιμένες συγκέντρωσης φορτίων, όπου στον ίδιο χώρο θα μπορούν να αγοράσουν και υπηρεσίες διαχείρισης εφοδιαστικής

[205] Μουτζούρης Κ.Ι. Παρουσίαση με θέμα «Λιμενική Πολιτική». Ημερίδα «Ανάπτυξη από την θάλασσα. Μια ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική για την Ελλάδα» ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΑΡΙΣΤΕΙΑΣ JEAN MONNET. 25/6/2016

αλυσίδας, όπως αποθήκευση τύπου διαμεταφοράς (cross –docking), ελαφρά συναρμολόγηση, συσκευασία. Στο πλαίσιο αυτό, οι πρώτες προσπάθειες της παραχωρησιούχου εταιρίας του λιμένα Ε/Κ του Πειραία, με την εγκατάσταση κέντρων διανομής για εταιρίες καταναλωτικών ηλεκτρονικών προϊόντων, αποτελούν ενδείξεις αξιοποίησης της συγκεκριμένης ευκαιρίας. Άλλη πηγή ευκαιριών για την ανάπτυξη των ελληνικών λιμένων είναι η Ευρωπαϊκή πολιτική για την ανάπτυξη των διευρωπαικών δικτύων (Trans European Networks – TENs). Με βάση το γεγονός ότι ο σχεδιασμός των TENs προβλέπει την ανάπτυξη λιμενικών υποδομών, οι οποίες θα διασυνδέονται με σιδηροδρομικά, οδικά και ποτάμια μέσα, προκύπτει μια ευκαιρία αύξησης του μεταφορικού έργου για τα λιμάνια, κατά τον Πάλλη (2007). Ο σχεδιασμός των διευρωπαϊκών δικτύων (TENs) δεν αποτελεί μόνο ευκαιρία αύξησης των διακινούμενων όγκων, αλλά και ευκαιρία άντλησης μεγάλου όγκου χρηματοοικονομικών πόρων για ανάπτυξη των λιμενικών υποδομών, σύμφωνα με τους Πάλλη και Βάγγελα (2016). Μέσω του μηχανισμού Connecting Europe Facilities (CEF), τα ελληνικά λιμάνια μπορούν να αντλήσουν πόρους για έργα ανάπτυξης υποδομών διασύνδεσης τους με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς και ιδίως με τον σιδηρόδρομο. Συνεπώς, η αύξηση των επενδύσεων των ελληνικών οργανισμών λιμένων, μέσω άντλησης πόρων από το πρόγραμμα CEF, οδηγεί στην αύξηση της απασχόλησης στην περίοδο κατασκευής των έργων, αλλά και στην βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης των λιμένων κατά την περίοδο λειτουργίας.

Οι απειλές στην διαδικασία μετεξέλιξης των ελληνικών λιμένων σε κέντρα εφοδιαστικής διακρίνονται σε δύο κατηγορίες : α) στις πολιτικές και β) στις οικονομικές. Οι οικονομικές απειλές, σύμφωνα με τον Παλλη (2007), περιλαμβάνουν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, οι οποίες ευνοούν τα λιμάνια της Βορειοδυτικής Ευρώπης, αφού αυτά είναι πια ανεπτυγμένα σε σχέση με τα λιμάνια της Μεσογείου, με αποτέλεσμα να γίνεται δυσχερέστερη η ανταγωνιστική θέση των λιμένων της Μεσογείου και κατ΄επέκταση των ελληνικών, σε σχέση με τα υπόλοιπα Ευρωπαϊκά λιμάνια. Η αποτύπωση της παραπάνω δυσχερούς ανταγωνιστικής θέσης είναι το μειωμένο throughput των ελληνικών λιμένων σε σύγκριση με τους Ευρωπαϊκούς λιμένες. Οικονομική απειλή, κατά τον Πάλλη (2007), αποτελεί και το σύστημα των κύριων και τροφοδοτικών ναυτιλιακών γραμμών (hub & spoke) που έχουν υιοθετήσει οι μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες μεταφοράς Ε/Κ. Μέσω του συγκεκριμένου συστήματος, αναπτύσσουν ένα δικτύο κύριων γραμμών που εξυπηρετούνται από ένα μικρό αριθμό λιμένων υψηλής χωρητικότητας και αποδοτικότητας και ένα δίκτυο τροφοδοτικών γραμμών (feeder lines) που εξυπηρετούν όλα τα υπόλοιπα λιμάνια προορισμού των φορτίων που μεταφέρουν. Ευνόητο είναι ότι ο ανταγωνισμός όλων των λιμένων εστιάζεται στην διαχείριση φορτίων κύριων γραμμών, με την πίεση του λιμενικού ανταγωνισμού να αναγκάζει τις λιμένικες διοικήσεις να προσφέρουν τιμολογία ακόμα και κάτω του κόστους υποκύπτοντας σε εμπορικές συμφωνίες

που ενίοτε αποβαίνουν ζημιογόνες. Το παραπάνω φαινόμενο εντείνουν οι τάσεις συγκέντρωσης των μεγάλων ναυτιλιακών εταιριών γραμμών και η παροχή μη εξειδικευμένων λιμενικών υπηρεσιών. Άλλη κατηγορία απειλών αφορά τις γεωπολιτικές. Η πολιτική αστάθεια που επικρατεί στις χώρες της ΝΑ Μεσογείου (Τουρκία, Αίγυπτος) και οι εμφύλιες συρράξεις στην Συρία και την Λιβύη μειώνουν τα επίπεδα ιδιωτικής κατανάλωσης και δημόσιων επενδύσεων, γεγονός που περιορίζει και τους όγκους διακινούμενου φορτίου στην λεκάνη της ΝΑ Μεσογείου μειώνοντας την ελκυστικότητα των λιμένων της περιοχής στις μεγάλες ναυτιλιακές εταιρίες γραμμών. Τέλος, στις απειλές συγκαταλέγεται και η αβεβαιότητα που επικρατεί στις χώρες του Ευρωπαϊκού Νότου, σε σχέση με την αποτελεσματικότητα των οικονομικών πολιτικών που υιοθετούνται. Στις απειλές συγκαταλέγονται και πολιτικά γεγονότα που αμφισβητούν την πορεία της Ευρωπαικής ολοκλήρωσης, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το δημοψήφισμα του 2015 στην Ελλάδα ή το δημοψήφισμα του 2016 για την έξοδο του Ηνωμένου Βασιλείου από την ΕΕ.

Από τα παραπάνω γίνεται αναγκαία μια πρόταση χαράξης μιας νέας λιμενικής πολιτικής. Σε σχέση με το εσωτερικό περιβάλλον του ελληνικού λιμενικού συστήματος, είναι απαραίτητη η διατήρηση της οικονομικής απόδοσης, καθώς και του οργανωτικού πλαισίου των Οργανισμών Λιμένων που τους προσφέρει ταχύτητα και ευελιξία[206] στις αποφάσεις (Βαγγέλης και Πάλλης, 2016). Επιπλέον, πρέπει να εξαλειφθούν οι πολιτικές παρεμβάσεις στην επιλογή των λιμενικών διοικήσεων, ώστε να προσελκυστούν έμπειρα και προσοντούχα στελέχη της λιμενικής βιομηχανίας (Βαγγέλης και Πάλλης, 2016). Σε σχέση με το εξωτερικό περιβάλλον και με δεδομένο ότι οι Ευρωπαϊκές πολιτικές οδηγούν μακροχρόνια σε ένα σταθερό πανευρωπαϊκό πλαίσιο λειτουργίας στοχευόντας α) στην βελτίωση της αποτελεσματικότητας των λιμένων, μέσω του ενδολιμενικού ανταγωνισμού, β) στην αποτελεσματικότερη λειτουργία των κανόνων ανταγωνισμού στο σύνολο της Ευρωπαϊκής λιμενικής βιομηχανίας και γ) στην ανάπτυξη υποδομών διασύνδεσης με την ενδοχώρα, οι δράσεις των ελληνικών λιμένων πρέπει να προσανατολιστούν προς συγκεκριμένες κατευθύνσεις. Θα πρέπει αρχικά να ενθαρρυνθεί η ανάπτυξη μιας πιο εξωστρεφούς επιχειρηματικής στρατηγικής, με προώθηση των συνεργειών με τον ιδιωτικό τομέα για την παροχή εξειδικευμένων και προστιθέμενης αξίας λιμενικών υπηρεσιών (Χλωμούδης κ΄συν.,2003). Θα πρέπει, επιπλέον, να προωθηθεί η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων των TENs και των κοινοτικών χρηματοδοτικών μηχανισμών (CEF, πακέτο

[206] Σκαφιδά Α., «Θεσμικός επαναπροσδιορισμός των ελληνικών λιμένων». Παρουσίαση στα πλαίσια του εκπαιδευτικού προγράμματος «Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική» Ευρωπαϊκή Έδρα Jean Monnet Μάιος-Ιούνιος 2016.

Juncker), αλλά και η εντατικοποίηση των σινοελληνικών εμπορικών σχέσεων για την πραγμάτωση του σχεδίου του «δρόμου του μεταξιού» (Πάλλη, 2007). Επίσης, είναι σημαντικό να αντιμετωπιστούν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού, οι οποίες ευνοούν τα λιμάνια της Βορειοδυτικής Ευρώπης, αφού αυτά είναι πιο ανεπτυγμένα σε σχέση με τα λιμάνια της Μεσογείου (Πάλλης, 2007). Τέλος, η εμπέδωση των Ευρωπαϊκών πολιτικών για την αντιμετώπιση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης αποτελεί το μόνο αξιόπιστο μέσο για την μείωση της πολιτικής αβεβαιότητας που προκαλούν οι πολιτικές λιτότητας.

5.5 Θαλάσσιοι Πόροι Ι

5.5.1. Υδρογονάνθρακες

Στην Ελλάδα, έχουν λάβει χώρα 175 ερευνητικές γεωτρήσεις, ακολουθώντας πάντα τις συνεχείς και εξελισσόμενες μεθόδους έρευνας και εμπλουτίζοντας τις υπάρχουσες γνώσεις σχετικά με τη γεωλογική δομή. Οι πρώτες έρευνες, μέχρι το 1960, πραγματοποιήθηκαν με ρηχές γεωτρήσεις και επιφανειακές μετρήσεις. Οι περιοχές που εξετάστηκαν ήταν η Ζάκυνθος, το Κατάκολο, τα Λουτρά Κυλλήνης και η Ήπειρος και τα ευρήματα περιορίστηκαν σε απλές ενδείξεις πετρελαίου και αερίων υδρογονανθράκων. Προχωρώντας στην δεκαετία 1960-1970, παρατηρείται μια συστηματικότερη προσπάθεια από το Υπουργείο Βιομηχανίας με τη συνδρομή του Ινστιτούτου Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Μελετών (ΙΓΜΕ) και σύμβουλο το Γαλλικό Ινστιτούτο Πετρελαίων (IFP), όπου πραγματοποιήθηκαν εκτεταμένες γεωλογικές έρευνες. Την ίδια περίοδο, άλλες εταιρείες, όπως η BP, η ESSO, η HUNT, η TEXACO, η CHEVRON, η ANSCHUTZ και η OCEANIC-COLORADO, πραγματοποίησαν περισσότερες από 40 γεωτρήσεις σε ξηρά και θάλασσα. Οι περισσότερες από τις γεωτρήσεις αυτές είχαν ενθαρρυντικές ενδείξεις για την ύπαρξη των υδρογονανθράκων. Το σημαντικότερο αποτέλεσμα, όμως, ήταν ο εντοπισμός των κοιτασμάτων Πρίνου και Νότιας Καβάλας στο Θρακικό πέλαγος (Τσάλτας και Αναγνώστου, 2014). Ακολούθησε η περίοδος 1975-1998, με την ίδρυση του πρώτου φορέα διαχείρισης των δικαιωμάτων του ελληνικού δημοσίου στην αναζήτηση, έρευνα και εκμετάλλευση υδρογονανθράκων, με την επωνυμία ΔΕΠ Α.Ε. και, στη συνέχεια, ακολούθησε η ίδρυση της θυγατρικής ΔΕΠ-ΕΚΥ. Το ελληνικό δημόσιο παραχώρησε στους εν λόγω φορείς 24 ερευνητικές άδειες, σε ξηρά και θάλασσα, χωρίς διαγωνισμό. Στη συνέχεια, εκτελέστηκαν 73 ερευνητικές γεωτρήσεις βασισμένες στις σεισμικές έρευνες και ανακαλύφθηκαν τρία μικρά κοιτάσματα πετρελαίου στη θαλάσσια περιοχή του Δυτικού Κατάκολου, ασφάλτου στην Ζάκυνθο και φυσικού αερίου στην περιοχή Επανομής στην Χαλκιδική (Ν.Λαλεχός,1992). Ακολούθησε ο 1ος γύρος διεθνών παραχωρήσεων, το 1995, με εκχώρηση τεσσάρων περιοχών:

1. Η TRITON διερεύνησε την Αιτωλοακαρνανία και τον Πατραϊκό κόλπο. Όμως, η εταιρεία εγκατέλειψε την παραχώρηση πληρώνοντας τις σχετικές ρήτρες στο δημόσιο. Έτσι στον Πατραϊκό κόλπο δεν εκτελέστηκε η προγραμματισμένη γεώτρηση λόγω αποχώρησης της εταιρείας Triton.

2. Η ENTERPRISE OIL ερεύνησε την Ήπειρο και την ΒΔ Πελοπόννησο και εντόπισε ενδείξεις υδρογονανθράκων, αλλά χωρίς αξιόλογα αποτελέσματα (Φ. Μαρνέλλης, 2011). Εντούτοις, η γεώτρηση (4.000 μ.) στα Ιωάννινα εγκαταλείφθηκε ημιτελής για τεχνικούς λόγους.

Έτσι, παρόλο που επενδύθηκαν συνολικά 85 εκατ. ευρώ σε σεισμικές έρευνες και γεωτρήσεις, οι έρευνες αυτές δεν απέδωσαν. Επιπρόσθετα, οι γεωτρήσεις αυτές δεν έφθασαν το βάθος που προέβλεπαν οι αρχικές συμφωνίες.

Το 2007, με σχετική τροπολογία του Ν.3587/2007, το Ελληνικό Δημόσιο ανακάλεσε όλες τις παραχωρήσεις στις ΔΕΠ/ΔΕΠ-ΕΚΥ/ΕΛΠΕ, πλην εκείνων στις οποίες η ΕΛΠΕ ΑΕ συμμετέχει στην ευρύτερη περιοχή του Πρίνου. Με την ψήφιση του Ν.4001/11, πραγματοποιήθηκε ο εκσυγχρονισμός του νομικού πλαισίου και συστάθηκε η Ελληνική Διαχειριστική Εταιρία Υδρογονανθράκων (ΕΔΕΥ), η οποία κλήθηκε να διαχειρισθεί με ευελιξία και διαφάνεια τα θέματα περί υδρογονανθράκων. Με την ψήφιση του Ν.4409/2016, η Ελλάδα ενσωμάτωσε στο εθνικό της δίκαιο την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2013/30 ΕΚ και τροποποίησε το ΠΔ.148/2009, με σκοπό την ασφάλεια των υπεράκτιων δραστηριοτήτων εκμετάλλευσης κοιτασμάτων πετρελαίου και φυσικού αερίου (ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε, 2016). Επιπλέον, η Ελλάδα στρέφεται σε μια στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση για κάθε περιοχή ενδιαφέροντος, όπου θα περιγράφει και θα αξιολογεί τις ενδεχόμενες σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον, κατά την υλοποίηση έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων. Από τότε μέχρι και πρόσφατα, υπήρξε αδράνεια και στασιμότητα, λόγω κυρίως της διάλυσης της κρατικής ΔΕΠ-ΕΚΥ, αλλά και της έλλειψης πολιτικής βούλησης για συνέχιση των δραστηριοτήτων (Κ. Νικολάου, 2012). Εξαίρεση στην αδράνεια αποτελούν οι ερευνητικές και παραγωγικές δραστηριότητες στην περιοχή του Πρίνου, στο Θρακικό πέλαγος (Τσάλτας και Αναγνώστου, 2014). Από τις μέχρι σήμερα έρευνες εντοπίσθηκαν τα εξής:

Κοιτάσματα στην περιοχή του Πρίνου στο Θρακικό Πέλαγος		
1	Κοιτάσματα Πετρελαίου Πρίνος	116 εκατ. Βαρέλια
2	Κοιτάσματα Φυσικού Αερίου	855 εκατ.κυβ.μέτρα

3	Κοίτασμα Βόριου Πρίνου	3,5 εκατ. Βαρέλια
4	Κοίτασμα Έψιλον	350.000 βαρέλια.

Τα τελευταία χρόνια, και πιο συγκεκριμένα από το 2013, εκτελούνται μετά από διαγωνισμό 12.500χλμ σεισμικά, μη αποκλειστικής χρήσης, από την Νορβηγική εταιρεία PGS. Την ίδια χρονιά, πραγματοποιήθηκε διαγωνισμός με τη διαδικασία ανοικτής πρόσκλησης (opendoor) για τρεις περιοχές. Πιο συγκεκριμένα, στη Δυτική Ελλάδα (Μάιος 2014) υπεγράφησαν συμβάσεις μίσθωσης, με την Energean Oil & Gas, για τις περιοχές του Κατάκολου και των Ιωαννίνων και, με την Ελληνικά Πετρέλαια ΑΕ, για τον Δυτικό Πατραϊκό Κόλπο (Κων/νος Νικολάου, 2016).

Η πλειοψηφία των γεωτρήσεων που πραγματοποιήθηκαν στην Ελλάδα, είχαν τοποθετηθεί εκτός στόχων ή ήταν ρηχές ή τεχνικά άστοχες. Οι μέχρι σήμερα έρευνες χαρακτηρίζονται από αποσπασματικότητα, με μεγάλα διαστήματα αδράνειας, ενώ, στις εποχές όπου εντατικοποιήθηκαν οι έρευνες, υπήρξαν επιτυχίες. Οι κατά καιρούς εκφραζόμενες απόψεις ότι, σε περιοχές της Ελλάδας, όπως στη νότια από την Κρήτη θαλάσσια περιοχή ή στο Ιόνιο πέλαγος ή αλλού έχουν εντοπισθεί μεγάλα κοιτάσματα υδρογονανθράκων, δεν έχουν ακόμα πιστοποιηθεί (Κ. Νικολάου, 2012).

Τα τελευταία χρόνια έχουν πραγματοποιηθεί αρκετές εκτιμήσεις για τον ενεργειακό πλούτο της Ελλάδας και για το πόσα χρήματα μπορεί να συνεισφέρει στο Ελληνικό ΑΕΠ (Γ. Μανιάτης, 2016). Μια από τις πιο σοβαρές προσεγγίσεις που έγιναν για τα κοιτάσματα της Ελλάδας ήταν η Έκθεση της γερμανικής τράπεζας Deutsche Bank. Αναλυτικότερα, η Deutsche Bank, κατόπιν μελέτης στα υποθαλάσσια κοιτάσματα φυσικού αερίου στην Κρήτη, κατέληξε στο ποσό των 427 δις δολαρίων, ενώ το καθαρό όφελος για το ελληνικό δημόσιο θα ανέρχεται στα 214 δις δολάρια, ποσό που ουσιαστικά ξεπερνάει το 107% του ελληνικού ΑΕΠ. Ως εκ τούτου, η Ελλάδα αναμένεται να αναδειχθεί ως η 15η μεγαλύτερη κάτοχος κοιτασμάτων φυσικού αέριου στον κόσμο. Οι εμπειρογνώμονες γεωλόγοι που πραγματοποίησαν την έρευνα αναφέρουν την ύπαρξη σημαντικών αποθεμάτων πετρελαίου_στην Ελλάδα, επιπροσθέτως αυτών του φυσικού αερίου**.** Οι υπολογισμοί της Τράπεζας αφορούν μόνο τα υποθαλάσσια κοιτάσματα της Κρήτης και όχι και αυτό του Ιονίου ή και του Αιγαίου (Σόλων Κασίνης, 2012).

Τα προσδοκώμενα οφέλη από την εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων έχουν πολλές και διαφορετικές διαστάσεις. Αρχικά, τα άμεσα κέρδη του κρατικού προϋπολογισμού μπορούν να φτάσουν αρκετά δισεκατομμύρια ετησίως. Ταυτόχρονα, η προσέλκυση ξένων επενδύσεων και κεφαλαίων στη χώρα θα αποφέρει μια εισροή εσόδων στα ταμεία, δημιουργώντας ένα καλό αποθεματικό κεφάλαιο, αλλά και μια χρηματική ροή στα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, τα οποία

αντιμετωπίζουν προβλήματα ρευστότητας. Επιπλέον, οι εισαγόμενες πηγές ενέργειας είναι ιδιαίτερα δαπανηρές, η εγχώρια παραγωγή υδρογονανθράκων θα συμβάλει ενεργά στη ασφάλεια του εφοδιασμού της χώρας, ενώ ταυτόχρονα θα μειώσει τις τιμές του πετρελαίου και του φυσικού αερίου για τους τελικούς χρήστες. Η αναζήτηση, η έρευνα και η εκμετάλλευση των υδρογονανθράκων, η διάρκεια των οποίων είναι τουλάχιστον δεκαετής, θα δημιουργήσουν πολλές θέσεις εργασίας, είτε άμεσα στις ανάδοχες ή στις θυγατρικές εταιρείες που θα προκύψουν, είτε έμμεσα με τη μεγαλύτερη εμπλοκή ντόπιων επιχειρήσεων στην παροχή υλικών και υπηρεσιών προς τις εταιρείες. Μεγαλύτερη εμπλοκή θα υπάρξει και για τις υποστηρικτικές επιχειρήσεις, όπως σίτισης, ναυτιλίας, ξενοδοχειακές κτλ. Τέλος, θα υπάρξει ανάπτυξη της τοπικής γνώσης σε θέματα υδρογονανθράκων (τεχνικής, οικονομικής, λογιστικής, νομικής φύσεως) και ανάπτυξη εγχώριας βιομηχανίας και τεχνολογίας πετρελαίου και αερίου. Επιπρόσθετα, θα ενισχυθεί η ασφάλεια της Ελλάδας από εξωτερικές απειλές, με την ύπαρξη εμπορικών δομών και συμφερόντων ξένων δυνάμεων. (Γ. Μανιάτης, 2016).

5.5.2 Θαλάσσιες Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας

Οι θάλασσες και οι ωκεανοί δύνανται να αποτελέσουν σημαντικές πηγές καθαρής ενέργειας. Οι θαλάσσιες Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ) αναμένεται να προωθήσουν την ανάπτυξη κάθε οικονομίας που ζητεί να μειώσει τον άνθρακα, ενώ συνδέονται με την ασφάλεια του ενεργειακού εφοδιασμού και ενισχύουν επιλογές που αφορούν στη μέγιστη αξιοποίηση εγχώριων πηγών ενέργειας, αλλά και εν δυνάμει ενεργειακών πόρων. Παράλληλα, συμβάλλουν στην προστασία του περιβάλλοντος και αποτελούν πυλώνα της γαλάζιας οικονομίας. Οι επενδύσεις στις θαλάσσιες ΑΠΕ αναμένεται να δημιουργήσουν θέσεις απασχόλησης και να τονώσουν την ανταγωνιστικότητα της εθνικής οικονομίας[207], ενώ μπορεί να αποτελέσουν θεμελιώδη επενδυτικό άξονα για την Ελλάδα.

Αναγνωρίζοντας την ιδιαίτερη σημασία των θαλάσσιων ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, η ΕΕ, στο πλαίσιο της ευρύτερης πολιτικής της και με σκοπό την ευχερέστερη υλοποίηση των στόχων της για βιώσιμη ανάπτυξη και ενεργειακό μέλλον απαλλαγμένο από άνθρακα, έχει εκδώσει ανακοινώσεις και πλαίσιο δράσης αναφορικά με την αξιοποίηση του δυναμικού της θαλάσσιας και της ωκεάνιας ενέργειας της Ευρώπης, με σκοπό την προώθηση της έρευνας και της ανάπτυξης στον τομέα αυτό, καθώς και την ενίσχυση της διασυνοριακής συνεργασίας.

---

[207] Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2014). Γαλάζια ενέργεια. Απαραίτητα μέτρα για την αξιοποίηση του δυναμικού της θαλάσσιας και της ωκεάνιας ενέργειας της Ευρώπης έως το 2020 και εντεύθεν. COM/2014/08 final, σελ.2.

α. Υπεράκτια Αιολικά Πάρκα

Τα υπεράκτια αιολικά πάρκα (offshore wind farms) συνιστούν πρακτική, κατά την οποία εγκαθίστανται ανεμογεννήτριες σε θαλάσσιες περιοχές, αυξάνοντας τη δυνατότητα παραγωγής αιολικής ενέργειας από χώρες, όπου είναι περιορισμένες οι κατάλληλες περιοχές στη ξηρά για εγκατάσταση αιολικών πάρκων, όπως η Ελλάδα.[208]

Σε παγκόσμιο επίπεδο, η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από υπεράκτια αιολικά πάρκα βρίσκεται ακόμα σε χαμηλά επίπεδα, σε σχέση με εκείνη που παράγεται από τα πάρκα της ξηράς[209], ενώ χαρακτηριστικό είναι ότι η Ευρώπη διαθέτει πάνω από το 90% της παγκόσμιας εγκατεστημένης υπεράκτιας αιολικής ισχύος[210]. Η σχετική βιομηχανία βρίσκεται σε ένα πρώτο στάδιο και έχει τεράστιο δυναμικό μείωσης του κόστους και τεχνολογικής καινοτομίας[211], ωστόσο έχει σημειωθεί πρόοδος και ενδιαφέρον τα τελευταία έτη εκ μέρους μεγάλων επενδυτών, όπως κορυφαίες πετρελαϊκές εταιρίες, για επενδύσεις σε έργα ύψους πολλών δις δολαρίων για αιολικά πάρκα στην Ευρώπη[212]. Σύμφωνα με το σύνδεσμο WindEurope ,το 2016, οι επενδύσεις στον τομέα στην Ευρώπη σημείωσαν ρεκόρ και αύξηση κατά 39% σε σύγκριση με το 2015[213]. Η μισή νέα ισχύς πέρυσι εγκαταστάθηκε στη Βρετανία και η υπόλοιπη σε Γερμανία, Βέλγιο, Δανία και Φινλανδία[214]. Επίσης, έχουν αναπτυχθεί δυναμικά θαλάσσια αιολικά πάρκα στη Βόρεια Θάλασσα, ενώ δεδομένων των σημερινών υπό κατασκευή εγκαταστάσεων, υπάρχουν σε 11 ευρωπαϊκές χώρες 84 υπεράκτια αιολικά πάρκα, τα οποία αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα των χωρών που τα κατέχουν[215]. Σύμφωνα με ειδικούς, παρόλη την ραγδαία ανάπτυξη της εν λόγω τεχνολογίας στην Ευρώπη, το τρέχον pipeline έργων δεν είναι αρκετό, και οι δεσμεύσεις των κρατών-μελών μέχρι στιγμής υπολείπονται αρκετά από τους στόχους του 2020, θέτοντας σε κίνδυνο την ανταγωνιστική θέση της Ευρώπης στην υπεράκτια αιολική ενέργεια (Dickson)[216].

---

[208]Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (HELMEPA), "Υπεράκτια αιολικά πάρκα", http://www.helmepacadets.gr/files/YperaktiaAiolikaParka.pdf, σελ.1

[209]Ibid, βλ. υποσημείωση 2.

[210] Χατζημπίρος, Δ., 2014, 6ο Πανελλήνιο Συνέδριο: Διαχείριση και Βελτίωση Παράκτιων Ζωνών, Εργαστήριο Λιμενικών Έργων του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου , σελ.4 παρ.2.

[211] Ibid, βλ. υποσημείωση 4, σελ 4 παρ 3.

[212] 2017, "Οι μεγάλες πετρελαϊκές κάνουν δυναμική είσοδο στα υπεράκτια αιολικά", *Energypress*, 24-03-2017.

[213] WindEurope, 2016, "The European offshore wind industry: Key trends and statistics 2016", σελ.7.

[214] Ibid, βλ. υποσημείωση 7.

[215] Μπότα, Ε. 2017, "Άπνοια επενδύσεων για την ανάπτυξη θαλασσίων αιολικών πάρκων στην Ελλάδα", *WORLDENERGYNEWS*, 25-01-2017.

[216] 2016, " ΕΕ: Επενδύσεις ρεκόρ 14 δισ. ευρώ σε θαλάσσια αιολικά πάρκα το φέτος", *energyin.gr*, 29-07-2016

Στην Ελλάδα, τα υπεράκτια αιολικά πάρκα διέπονται από τη νομοθεσία που αφορά στις ΑΠΕ (Ν. 3468/2006 και Ν. 3851/2010)[217], ωστόσο δεν υπάρχουν ακόμα εγκατεστημένα τέτοια πάρκα, διότι αφενός αποτελεί καινούργια τεχνολογία κι αφετέρου η χώρα μας διαθέτει πολλές περιοχές με μεγάλα βάθη, με συνέπεια να περιορίζονται εκείνες που μπορούν να υποστηρίξουν την εγκατάσταση τέτοιων επενδύσεων. Παρόλα αυτά, έχει υπάρξει σχετικό ενδιαφέρον και το θαλάσσιο αιολικό δυναμικό είναι υψηλό, κυρίως στο Αιγαίο. Ειδικότερα, το 2010 επιλέχθηκαν προκαταρκτικά από το Υπουργείο 12 θαλάσσιες περιοχές (Άγιος Ευστράτιος, Αλεξανδρούπολη, Κάρπαθος, Κέρκυρα, Θάσος, Κρυονέρι, Κύμη, Λήμνο, Λευκάδα, Πεταλιοί, Σαμοθράκη και Φανάρι Ροδόπης) για εγκατάσταση θαλάσσιων αιολικών πάρκων με ορίζοντα το 2017, συνολικής ισχύος 1,2 GW[218]. Σύμφωνα με στοιχεία της ΡΑΕ, το 2014 βρίσκονταν σε ώριμο ή πολύ ώριμο στάδιο αδειοδότησης αιολικά έργα συνολικής ισχύος 6610 MW, τα οποία αντιστοιχούν σε συνολική επένδυση πάνω από 10 δις Ευρώ[219] και θα μπορούσαν να δώσουν το πράσινο φως στο δρόμο για την πράσινη ανάπτυξη στη χώρα μας. Στην περιοχή της Λήμνου, αναμενόταν η κατασκευή του μεγαλύτερου Υπεράκτιου Αιολικού Πάρκου του κόσμου, ισχύος 500 MW. Αυτή η εθνικής σημασίας επένδυση ύψους 2 δις ευρώ, θα συντελούσε στην προβολή, στην οικονομική ανάπτυξη και στην ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού της χώρας. Ωστόσο, η υλοποίηση των επενδύσεων για τη δημιουργία θαλασσίων αιολικών πάρκων δεν έχει ακόμη προχωρήσει, ενώ το project της Λήμνου φαίνεται να εγκαταλείφθηκε, καθώς κρίθηκε τελικά ασύμφορο οικονομικά, λόγω των στρεβλώσεων της αγοράς ηλεκτρικής ενέργειας και των γραφειοκρατικών εμποδίων εκ μέρους των εμπλεκόμενων φορέων[220].

Εφόσον ολοκληρωθούν αποτελεσματικά οι διασυνδέσεις των Κυκλάδων και της Κρήτης με τον ηπειρωτικό κορμό, τότε η παραγωγή ηλεκτρισμού από τους πετρελαϊκούς σταθμούς θα περάσει στην αξιοποίηση του υψηλού αιολικού δυναμικού που διαθέτει η χώρα. Εντός της επόμενης δεκαετίας, είναι απαραίτητη η επέκταση των διασυνδέσεων σε όλα τα νησιά του Αιγαίου Πελάγους, διότι μόνο έτσι είναι δυνατή η ανάπτυξη ενός σημαντικού αριθμού θαλάσσιων αιολικών πάρκων (Χατζημπίρος, 2014). Η προσέλκυση και μόχλευση ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων, για την υλοποίηση των προβλεπόμενων από τον ενεργειακό σχεδιασμό τεχνολογικών αλλαγών στο ελληνικό ενεργειακό σύστημα, αποτελεί ιδιαίτερα σημαντική ευκαιρία εγχώριας οικονομικής ανάπτυξης σε διάφορους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας (π.χ. ενεργειακός, κατασκευαστικός, εμπορικός κλάδος κ.λπ.) (Χατζημπίρος, 2014).

---

[217] WWF Ελλάς, " Θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας", σελ.2

[218] Ibid, βλ. υποσημείωση 11, σελ. 3.

[219] Ibid, βλ. υποσημείωση 4, σελ. 11 παρ.3.

[220] Ibid, βλ. υποσημείωση 9.

Τα υπεράκτια αιολικά πάρκα και οι άλλοι τύποι αξιοποίησης του θαλάσσιου ενεργειακού δυναμικού, πέραν των ευεργετημάτων Α.Π.Ε. που διαθέτουν, όπως η μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και αερίων ρύπων κλπ., παρουσιάζουν και κάποια μειονεκτήματα[221]. Επί παραδείγματι, τα συγκεκριμένα πάρκα είναι αρκετά θορυβώδη, ενώ κατά τη διάρκεια της κατασκευής ή της αποσυναρμολόγησης των εγκαταστάσεων, ενδέχεται να προκύψουν μεγάλες αρνητικές επιπτώσεις για τη βιοποικιλότητα. Προβλήματα μπορεί, επίσης, να ανακύψουν στη ναυτιλία και την αλιεία, καθώς τα θαλάσσια αιολικά πάρκα δεσμεύουν χώρο και είναι απαγορευτικά για τους εν λόγω τομείς. Περαιτέρω, το κόστος εγκατάστασης θαλάσσιων αιολικών πάρκων είναι γενικά αυξημένο σε σχέση με αυτό των αιολικών πάρκων στη ξηρά και υπάρχουν περιορισμοί στην αιολική ισχύ που μπορεί να εγκατασταθεί στα μη διασυνδεδεμένα νησιά. Τα θαλάσσια αιολικά πάρκα ενδέχεται, ακόμη, να προκαλέσουν επιπτώσεις στον τουρισμό που αποτελεί κεντρικό μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας της χώρας μας, καθώς αναδιαμορφώνουν το τοπίο.

β. Κυματική-Παλιρροιακή Ενέργεια

Η θάλασσα μπορεί να προσφέρει τεράστιες ποσότητες ενέργειας, μέσω κυμάτων παλιρροιών και θερμοκρασιακών διαφορών του νερού (ΟΤΕC)[222]. Στα πλεονεκτήματα από τη χρήση της ενέργειας αυτής εντάσσονται, μεταξύ άλλων και οι σχετικά ήπιες περιβαλλοντικές επιπτώσεις και η αδιάκοπη παραγωγή ενέργειας, ενώ κρίσιμα μειονεκτήματα αποτελούν το κόστος μεταφοράς της ενέργειας στη στεριά, το κόστος εγκατάστασης και λειτουργίας[223].

Στην Ευρώπη, μέχρι πρότινος, η κυματική και παλιρροιακή ενέργεια είχαν αξιολογηθεί ως αντιοικονομικές, καθώς αμφισβητείται η ανθεκτικότητα του εξοπλισμού στο *εξαιρετικά σκληρό θαλάσσιο περιβάλλον*.[224] Ωστόσο, τα τελευταία έτη, η τεχνολογία αυτή έχει επεκταθεί τόσο, ώστε να αποτελεί πλέον πραγματικότητα. Το Ηνωμένο Βασίλειο ήταν πρωτοπόρο στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από θαλάσσια και παλιρροϊκά κύματα, η οποία μπορεί να καλύψει ως και το 1/5 των ενεργειακών της αναγκών, ενώ παρόμοιες επενδύσεις έχουν γίνει και σε άλλες χώρες, όπως η Σκωτία, η Πορτογαλία, χωρίς απόδοση εκεί βέβαια[225], και η Γαλλία.

---

[221] Ibid,βλ. υποσημείωση 3 σελ. 3-4 και 11 σελ.6-7.

[222] Δραστηριότητες Ομάδας Εργασίας 2010-2012, "Οι προοπτικές των ΑΠΕ στην Ελλάδα", ΤΕΕ, portal.tee.gr

[223] Ibid βλ. υποσημείωση 16 σελ.61, 73 και Θεοδώρου, Δ., 2013, "Σύγχρονες Τεχνολογίες Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας από την αιολική, κυματική και παλιρροιακή ενέργεια", Πτυχιακή Εργασία, Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας Σχολή Μηχανικών, σελ. 22.

[224] Ibid βλ. υποσημείωση 16 σελ.1.

[225] 2014, " Η κυματική ενέργεια καταποντίζεται, η παλιρροϊκή πετάει", *econews.gr*, 10-12-2014.

Στην Ελλάδα, καμία αξιοσημείωτη έρευνα δεν έχει διεξαχθεί, προκειμένου να χρησιμοποιηθεί αυτή η ενεργειακή δυνατότητα[226], παρόλα αυτά το 2012 έγιναν θετικά βήματα από την Περιφέρεια Πελοποννήσου, η οποία ήρθε σε επαφή με την σουηδική εταιρεία Hexicon, για την ανάπτυξη πλωτών μονάδων εκμετάλλευσης της αιολικής και της κυματικής ενέργειας.[227] Η Ελλάδα διαθέτει το υψηλότερο εκμεταλλεύσιμο θαλάσσιο κυματικό δυναμικό της Μεσογείου (5-9 TWh σε ετήσια βάση) που εντοπίζεται ιδίως στο Νότιο Αιγαίο και θα μπορούσε να αξιοποιήσει σημαντικά στην ηλεκτροδότηση μεγάλου αριθμού νησιών που δεν είναι συνδεμένα με το ηπειρωτικό δίκτυο της χώρας. Ωστόσο, η μικρή χωρητικότητα των δικτύων των νησιών του Αιγαίου και η μεταβλητή φύση της παραγόμενης ηλεκτρικής ενέργειας, ενδέχεται να συνιστούν εμπόδια στην ανάπτυξη των Α.Π.Ε[228].

Η παλιρροϊκή και κυματική ενέργεια συνιστούν πηγές που αντιμετωπίζουν ακόμη σοβαρές οικονομικές, τεχνολογικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις. Μολονότι τα τελευταία χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο υπάρχει εξέλιξη στην ανάπτυξη τεχνολογιών για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από την κυματική και την παλιρροιακή ενέργεια, χρειάζεται να γίνουν πολλές έρευνες για τη βελτίωση της αποδοτικότητας αυτών των συστημάτων και τον περιορισμό των μειονεκτημάτων τους[229]. Στην Ελλάδα, ο τομέας των θαλάσσιων ΑΠΕ δεν έχει αναπτυχθεί όσο θα περίμενε κανείς βάσει των δυνατοτήτων της χώρας . Ποικίλοι παράγοντες ευθύνονται για αυτό, όπως η μη διασύνδεση ορισμένων νησιών, το υψηλό κόστος της τεχνολογίας, η δύσκολη πρόσβαση στη χρηματοδότηση, διοικητικά και περιβαλλοντικά εμπόδια. Ωστόσο, ο δρόμος προς την πράσινη οικονομία, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της χώρας, τη βιωσιμότητα και την έξοδο από την οικονομική κρίση, απαιτεί απλουστευμένες διαδικασίες, λεπτομερή νομοθετική πρόβλεψη, αξιοποίηση των βέλτιστων πρακτικών, εξειδίκευση και εξάλειψη των ασυμμετριών της αγοράς. Παράλληλα, κρίνεται απαραίτητη η προσέλκυση και μόχλευση ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων, ώστε να υλοποιηθούν οι προβλεπόμενες από τον ενεργειακό σχεδιασμό τεχνολογικές αλλαγές στο ελληνικό ενεργειακό σύστημα[230].

---

[226] Χέλμης, Ν., 2013, "Επισκόπηση και αξιολόγηση των κυριότερων τεχνολογιών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ενέργεια των κυμάτων και εκτίμηση της σκοπιμότητας εισαγωγής των τεχνολογιών αυτών και στην Ελλάδα", Πτυχιακή Εργασία, Τ.Ε.Ι. Κρήτης, σελ. 86.

[227] Ibid, βλ. υποσημείωση 17 Θεοδώρου, σελ. 38.

[228] Οικονόμου, Ε., 2010, "Περιοχές κυματικής ενέργειας για παραγωγή ηλεκτρισμού και η χωροθέτηση τους στο Αιγαίο", Ημερίδα: Δορυφορική Γεωδαισία: Σύγχρονα Συστήματα και Εφαρμογές, Τ.Ε.Ι. Αθήνας, 26-05-2010, σελ.23.

[229] Ibid βλ. υποσημείωση 17, Θεοδώροτ, Δ., σελ.47.

[230] Ibid υποσημείωση 4.

5.6 Θαλάσσιοι Πόροι ΙΙ

5.6.1 Αλιεία

Ο τομέας της αλιείας θεωρείται σημαντικός για την οικονομία, επειδή συμμετέχει ουσιαστικά στην εξασφάλιση ζωικών πρωτεϊνών υψηλής βιολογικής αξίας, αξιοποιεί τοπικούς πλουτοπαραγωγικούς πόρους, εξασφαλίζει θέσεις εργασίας και απασχολεί σημαντικό αριθμό κατοίκων παράκτιων περιοχών συμβάλλοντας στη διατήρηση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής μεγάλων παράκτιων και νησιωτικών περιοχών. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας και Θάλασσας 2014-2020 (ΕΠΑλΘ 2014-2020) στοχεύει στην προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης, στη δημιουργία θέσεων εργασίας, στη βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών που εξαρτώνται από την αλιεία και την υδατοκαλλιέργεια, στον έλεγχο των αλιευτικών δραστηριοτήτων, στην εξάλειψη της παράνομης αλιείας και στη βελτίωση των γνώσεων για την κατάσταση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Εφόσον η ελληνική πολιτεία, οι επιχειρήσεις που ασχολούνται με την αλιεία και οι αλιείς αξιοποιήσουν τις δυνατότητες που τους δίνει το επιχειρησιακό πρόγραμμα και πάρουν τα προαναφερόμενα μέτρα, η ελληνική αλιεία θα ανταποκριθεί με επιτυχία στους Ευρωπαϊκούς στόχους της στρατηγικής «ΕΥΡΩΠΗ 2020» για μία έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη, αλλά και στη Διακήρυξη της Μάλτας «MedFish4Ever», η οποία υπογράφτηκε στις 31 Μαρτίου 2017, από δέκα παράκτια κράτη, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα.

Η αλιεία υπήρξε ανέκαθεν κύρια δραστηριότητα και βασική πηγή εισοδήματος για τους κατοίκους πολλών παράκτιων περιοχών και ιδίως των νησιών. Είναι ιδιαίτερα σημαντική για την Εθνική Οικονομία, αν και συμβάλλει σε μικρό ποσοστό στο ΑΕΠ της χώρας. Υποκαθιστά εισαγωγές αλιευτικών προϊόντων, προσφέρει βασικές πρώτες ύλες στη μεταποιητική βιομηχανία και διατίθεται στην άμεση κατανάλωση. Η ελληνική αλιευτική παραγωγή, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία είναι σταθερή και κυμαίνεται, κατά την τελευταία δεκαετία, στις 90.000 με 100.000 τόνους τον χρόνο. Τα στοιχεία αυτά αφορούν μόνο στο 40% της παραγωγής, καθώς δεν περιλαμβάνουν τα αλιεύματα της ερασιτεχνικής αλιείας. Τα πραγματικά εμπορικά αλιεύματα είναι 30% -50% περισσότερα, ενώ περίπου το 55%-60% αυτών των αλιευμάτων προέρχεται από την παράκτια αλιεία (Μαχιάς, 2014). Οι διάφορες πρακτικές ανεξέλεγκτης και παράνομης αλιείας που παρατηρούνται σχεδόν στο σύνολο των ελληνικών θαλασσών υποβαθμίζουν συνεχώς τα θαλάσσια οικοσυστήματα και τα ιχθυαποθέματα στις ελληνικές θάλασσες. Τα τελευταία χρόνια μάλιστα, με πρόφαση την κρίση, παρατηρείται έξαρση αυτού του φαινομένου. Επιπλέον, εκτός από τα ελληνικά σκάφη που αλιεύουν παράνομα, στα ελληνικά χωρικά ύδατα παρατηρείται τακτικά παράνομη αλιεία και από τουρκικά και ιταλικά σκάφη (Μήλιου, 2014). Το πρόβλημα αυτό εντείνεται και από το γεγονός ότι ο μηχανισμός αλιευτικού

ελέγχου στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα ανεπαρκής για να αντιμετωπίσει τα πολυάριθμα παράνομα περιστατικά. Αυτό οφείλεται: α) στην ιδιαίτερη γεωμορφολογία των ελληνικών θαλασσών που καθιστά πιο δύσκολο το ελεγκτικό έργο των αρμόδιων αρχών, β) στην ελλιπή εκπαίδευση των λιμενικών σε θέματα αλιευτικού ελέγχου, γ) στις ατέλειες του Συστήματος Δορυφορικής Παρακολούθησης και δ) στην ελλιπή ή επιλεκτική εφαρμογή των Ευρωπαϊκών κανονισμών που αφορούν στον αλιευτικό έλεγχο και την αλιευτική διαχείριση (Μήλιου, 2014) .

Ωστόσο, η μείωση των ιχθυοαποθεμάτων δεν οφείλεται μόνο στην παράνομη αλιεία, αλλά και σε άλλες ανθρώπινες δραστηριότητες, όπως η πολεοδόμηση, ο τουρισμός και οι βιομηχανίες, καθώς παραμορφώνουν τις ακτές και καταστρέφουν τα παράκτια θαλάσσια οικοσυστήματα. Επιπλέον πρόβλημα αποτελεί το γεγονός ότι στην Ελλάδα δεν υπάρχουν δημογραφικά στοιχεία της σύνθεσης των αποθεμάτων, ούτε ασφαλή σημεία αναφοράς, σύμφωνα με τα οποία να μπορεί να κριθεί η πορεία του κάθε αποθέματος. Επίσης, δεν είναι γνωστή η επίδραση που έχουν τα διάφορα αλιευτικά εργαλεία στα αποθέματα και τους πληθυσμούς του είδους, έτσι ώ-στε να είναι δυνατή η ολοκληρωμένη εικόνα των αποθεμάτων, σε κάποια από τις τρεις βασικές γεωγραφικές υποπεριοχές (Αιγαίο, Ιόνιο και Κρητικό) διαχείρισης της Ελλάδας (Μαχιάς, 2014). Σε όλα αυτά τα προβλήματα, προστίθεται και το γεγονός ότι η χάραξη της αλιευτικής πολιτικής καθορίζεται από τις έρευνες και τα συμπεράσματα που έχουν πραγματοποιηθεί αλλού και υπό διαφορετικές συνθήκες.

Παρόλα αυτά, η επαγγελματική αλιευτική δραστηριότητα, εξακολουθεί να αποτελεί σημαντική πηγή εισοδήματος σε αρκετές παράκτιες περιοχές της χώρας. Γι’ αυτό και κρίνεται απαραίτητη η λήψη μέτρων όπως: α) η διαμόρφωση ενός πλαισίου για τον ΘΧΣ που να περιλαμβάνει τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και τη διασυνοριακή συνεργασία, β) η δημιουργία ενός μητρώου των επαγγελματιών αλιέων, γεγονός που θα μειώσει κατά πολύ την αλιευτική πίεση προς τα αποθέματα και θα επιτρέψει στους πραγματικούς επαγγελματίες να αναβαθμίσουν τα σκάφη τους, τα εργαλεία τους και την ασφάλειά τους στην θάλασσα, γ) η υιοθέτηση της αλιείας χαμηλής έντασης, η οποία σέβεται το θαλάσσιο περιβάλλον και έχει χαμηλές επιπτώσεις σε αυτό (Λάζου, 2014) και δ) η αλλαγή της πολιτικής για την ερασιτεχνική αλιεία, με βάση μία συγκροτημένη πολιτική ανάπτυξής της ως κλάδου της τουριστικής βιομηχανίας (Μαχιάς, 2014). Η λήψη και η εφαρμογή των παραπάνω μέτρων θα συμβάλει αποφασιστικά στην υλοποίηση του στόχου της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής της ΕΕ. που τέθηκε σε ισχύ την 1.1.2014, ο οποίος είναι η ορθολογική άσκηση της αλιείας, ώστε να βελτιωθεί η αλιευτική διαχείριση και να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για ένα καλύτερο μέλλον για τους θαλάσσιους πόρους, τους αλιείς και το θαλάσσιο περιβάλλον, από το οποίο εξαρτώνται (Αρμένη, 2014).

Ως προς τις υδατοκαλλιέργειες, αυτές είναι η καλλιέργεια ή εκτροφή υδρόβιων οργανισμών, με τη χρήση διαφόρων τεχνικών, με σκοπό την αύξηση της παραγωγής τους. Οι οργανισμοί αυτοί παραμένουν, σε όλη τη διάρκεια εκτροφής ή καλλιέργειας, στην ιδιοκτησία φυσικού ή νομικού προσώπου. Ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της υδατοκαλλιέργειας έχει η ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στις 29 Απριλίου 2013, ότι η υδατοκαλλιέργεια μπορεί να συμβάλει στον συνολικό στόχο της συμπλήρωσης του κενού μεταξύ της κατανάλωσης και της παραγωγής θαλασσινών στην ΕΕ, κατά τρόπο βιώσιμο από περιβαλλοντικής, κοινωνικής και οικονομικής σκοπιάς (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013). Προκειμένου, λοιπόν, να αυξηθεί η παραγωγή της υδατοκαλλιέργειας, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έθεσε ως τομείς προτεραιότητας τη μείωση των διοικητικών επιβαρύνσεων, τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε χώρο και ύδατα, την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, την αξιοποίηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από την υψηλή ποιότητα και τα αυστηρά υγειονομικά και περιβαλλοντικά πρότυπα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013).

Οι υδατοκαλλιέργειες αποτελούν σημαντικό κομμάτι της αλιείας, καθώς προσθέτουν ενέργεια στο οικοσύστημα (Μαχιάς, 2014), συγκεντρώνουν μεγάλο ποσοστό απασχόλησης και αποτελούν δυναμικό κομμάτι του εξαγωγικού κλάδου. Το 2015, ο συνολικός όγκος παραγωγής εκτιμήθηκε, από τον Σύνδεσμο Ελληνικών Θαλασσοκαλλιεργειών (ΣΕΘ), σε περίπου 110.000 τόνους (Νικολαΐδης, 2016). Το 69% της εγχώριας παραγωγής αλιευτικών προϊόντων προέρχεται από την υδατοκαλλιέργεια και το 31% από την αλιεία. Η Ελλάδα βρίσκεται στις δύο πρώτες χώρες παραγωγής μεσογειακής υδατοκαλλιέργειας παγκοσμίως αντιπροσωπεύοντας το 31% της παραγωγής διεθνώς. Πρόκειται για τον πιο εξωστρεφή κλάδο ζωικής παραγωγής της χώρας, καθώς το 80% της συνολικής παραγωγής προωθείται σε αγορές του εξωτερικού. Επίσης, αποτελεί το δεύτερο σε αξία εξαγώγιμο αγροτικό προϊόν, μετά το ελαιόλαδο (Γενική Διεύθυνση Αλιείας, 2017) .

Και από την πλευρά της απασχόλησης, όμως, οι υδατοκαλλιέργειες παίζουν σημαντικό ρόλο, καθώς απορροφούν σημαντικό κομμάτι του ελληνικού ανθρώπινου δυναμικού. Το 2013, ο κλάδος της υδατοκαλλιέργειας στην Ελλάδα απασχολούσε συνολικά 3.666 άτομα, απασχόληση που ωστόσο, σε σχέση με το 2005, παρουσίασε μείωση της τάξεως του 2,2% ετησίως. Η μείωση αυτή ήταν αποτέλεσμα αφενός των οικονομικών εξελίξεων των τελευταίων ετών αφετέρου της τεχνολογικής εξέλιξης στις μεθόδους καλλιέργειας (WWF, 2015).

Σύμφωνα με στοιχεία του Συνδέσμου Ελληνικών Θαλασσοκαλλιεργειών, η ελληνική παραγωγή έχει συρρικνωθεί την τελευταία τριετία κατά 10%. Οι κύριοι λόγοι της συρρίκνωσης ήταν η αδυναμία χρηματοδότησης της παραγωγής και το θεσμικό πλαίσιο που δεν ευνοεί την ανάπτυξη (Καραγιαννοπούλου, 2014). Πολλές επιχειρήσεις του κλάδου βρίσκονται σε μία επισφαλή

χρηματοοικονομική κατάσταση, καθώς αντιμετωπίζουν δανειακές πιέσεις, ενώ τα βιολογικά αποθέματα συγκριτικά με τις βιολογικές πωλήσεις είναι αντιστρόφως ανάλογα. Το μέτρο που προτείνεται για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου, είναι οι επιχειρήσεις να παράγουν σύμφωνα με τη ζήτηση, έτσι ώστε να μην παρατηρούνται φαινόμενα υπερπροσφοράς (Επιμελητήριο Κεφαλονιάς & Ιθάκης, 2010).

Σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο, ο κλάδος αντιμετωπίζει μεγάλα προβλήματα, όπως η διαδικασία αδειοδότησης, η εθνική στρατηγική ανάπτυξης και η μη ολοκλήρωση του χωροταξικού σχεδιασμού (Καραγιαννοπούλου, 2014). Όσον αφορά τον χωροταξικό σχεδιασμό έχει ξεκινήσει η θεσμοθέτηση Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών (Π.Ο.Α.Υ.). Οι Π.Ο.Α.Υ. είναι θαλάσσιες ζώνες, οι οποίες αποσκοπούν στην οργάνωση και την αειφόρο ανάπτυξη των υδατοκαλλιεργειών στην Ελλάδα. Στις περιοχές αυτές, θέτονται σαφείς όροι λειτουργίας και μετεγκατάστασης των μονάδων υδατοκαλλιεργειών και δημιουργείται φορέας διαχείρισης, ο οποίος θα παρακολουθεί την εφαρμογή των θεσπισθέντων κανόνων (ΠΑΣΕΓΕΣ, 2014). Αξιοσημείωτο, επίσης, είναι ότι από τη Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας έχει δημοσιευτεί ειδική δράση, η οποία αφορά στην υποστήριξη έργων έρευνας και καινοτομίας που εκτελούνται στην Ελλάδα από ερευνητικούς φορείς και δυναμικές εγχώριες επιχειρήσεις στον τομέα των υδατοκαλλιεργειών. Ανάμεσα στους στόχους της δράσης είναι και η ενίσχυση και αναβάθμιση του στελεχικού/ερευνητικού δυναμικού των επιχειρήσεων (Πασπαλιάρη, 2016).

Στα αρνητικά στοιχεία της υπάρχουσας κατάστασης σήμερα πρέπει να επισημανθεί αυτό του κατακερματισμού του κλάδου. Το γεγονός αυτό δεν επιτρέπει την ανάληψη δράσεων κοινού ενδιαφέροντος, ούτε την έγκαιρη πληροφόρηση με στοιχεία εξέλιξης της αγοράς. Κρίνεται, λοιπόν, αναγκαίο να δημιουργηθεί ένας σύνδεσμος επιχειρήσεων ή να υπάρξει μία συγχώνευση επιχειρήσεων που θα συμβάλει στην ανάπτυξη του κλάδου. Ο σύνδεσμος επιχειρήσεων ή η συγχώνευση επιχειρήσεων θα επιτρέψουν, μεταξύ άλλων, να υπάρχει καλύτερη ενημέρωση για την κατάσταση της αγοράς και μεγαλύτερη συνεργασία με ερευνητικά κέντρα. Με τον τρόπο αυτό, θα συμβάλουν στον περιορισμό της μείωσης των τιμών, καθώς και στη συντονισμένη προώθηση των προϊόντων. Θα διαδραματίσουν, επίσης, σημαντικό ρόλο στη βελτίωση ευκαιριών για καινοτομία, στην οποία συγκαταλέγεται και η διαφοροποίηση των ειδών που καλλιεργούνται στα ιχθυοτροφεία. Επιπλέον, ένα από τα βασικότερα που θα πρέπει να γίνει είναι η δημιουργία ενός εθνικού «brand», αντίστοιχου με αυτού στα γεωργικά προϊόντα. Για να υπάρξουν οικονομίες κλίμακας, θα πρέπει να δοθούν κίνητρα σε μικρούς παραγωγούς. Επιπρόσθετα, η δημιουργία «επώνυμων» προϊόντων για συγκεκριμένες αγορές θα δώσει ώθηση στην οικονομία. Επίσης, τα προϊόντα του κλάδου πρέπει να ενταχθούν στον κατάλογο με τα σημαντικά εξαγωγικά προϊόντα της χώρας και να γίνουν επενδύσεις για την προώθηση τους στην εγχώρια και διεθνή αγορά. Στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης των

καταναλωτών, οι επιχειρήσεις πρέπει να ενσωματώσουν εγκαταστάσεις παραγωγής στο φυσικό περιβάλλον, κάτι το οποίο οφείλουν να γνωστοποιούν στους καταναλωτές.

Τις αρνητικές επιπτώσεις της υδατοκαλλιέργειας παρουσιάζουν ομάδες συμφερόντων, οι οποίες υποστηρίζουν ότι με τον τρόπο που πραγματοποιούνται σήμερα οι υδατοκαλλιέργειες επιτείνουν την κρίση, αφαιρώντας πολλαπλάσιους θαλάσσιους πόρους σε σχέση με αυτούς που παράγουν. Ο Δημητριάδης (2010) υποστηρίζει ότι η πραγματική παραγωγή της υδατοκαλλιέργειας είναι έως και δέκα φορές μεγαλύτερη της επιτρεπόμενης από τους εγκεκριμένους όρους. Εκτός αυτού, η υδατοκαλλιεργητική παραγωγή δημιουργεί ερωτήματα σχετικά με την επίδρασή της στο περιβάλλον. Η σημαντικότερη επίδραση σχετίζεται με την απελευθέρωση σωματιδίων και διαλυμένων θρεπτικών, κυρίως αζώτου και φωσφόρου, τα οποία προέρχονται από την ανεκμετάλλευτη τροφή και τον μεταβολισμό των ψαριών (Κατσέλης και Ράμφος, 2015).

Πάντως, παρά τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο κλάδος της υδατοκαλλιέργειας, επειδή τα κονδύλια που θα διατίθενται στον αλιευτικό τομέα της χώρας μας, κατά την επταετία 2014-2020, είναι αυξημένα κατά 87%, σε σύγκριση με την προηγούμενη προγραμματική περίοδο 2007-2013, σύμφωνα με τον νέο κοινοτικό κανονισμό για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας, υπάρχει η αισιοδοξία ότι θα παρθούν τα προαναφερόμενα μέτρα, ώστε να στηριχθεί και ο κλάδος της υδατοκαλλιέργειας.

Τέλος, ο αλιευτικός τουρισμός είναι μία αναπτυσσόμενη επιχειρηματική δραστηριότητα που μπορεί να αυξήσει την προβολή ορισμένων τουριστικών περιοχών στην Ελλάδα που παραμένουν αναξιοποίητες και να συμβάλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στην ανάπτυξη (Κύρκος, 2016). Ο αλιευτικός τουρισμός θεσμοθετήθηκε στην Ευρώπη πριν από πολλά χρόνια και είχε ως αποτέλεσμα αρκετά αλιευτικά λιμάνια των κρατών-μελών να εξελιχθούν σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς. Στην Ελλάδα, όμως, μόλις τον Ιανουάριο του 2015 δημοσιεύτηκε η Υπουργική Απόφαση, η οποία καθόριζε τους όρους και τη διαδικασία για τη διενέργεια αλιευτικού τουρισμού από επαγγελματίες αλιείς και, τον Ιούλιο του 2015, δόθηκαν οι πρώτες άδειες επαγγελματικού αλιευτικού τουρισμού. Σήμερα, υπάρχουν περισσότερα από τριάντα αλιευτικά σκάφη με άδεια, ενώ πάρα πολλοί είναι στη διαδικασία της αδειοδότησης (Λουρδής, 2017).

Ο αλιευτικός τουρισμός συμπεριλαμβάνει τη διαδικασία επιβίβασης τουριστών/επισκεπτών σε κατάλληλα διαμορφωμένα αλιευτικά σκάφη, τα οποία έχουν ειδική άδεια για μεταφορά επιβατών για λόγους αναψυχής (Αναγνόπουλος, 2008). Αποτελεί μία ήπια μορφή βιώσιμης και εναλλακτικής τουριστικής ανάπτυξης. Όσον αφορά στον τομέα της απασχόλησης, η ενασχόληση του αλιέα με τον αλιευτικό τουρισμό, όχι μόνο συμβάλλει στην ενίσχυση του εισοδήματός του,

αλλά λειτουργεί θετικά και στη μείωση της έντονης αλιευτικής δραστηριότητας. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της θνησιμότητας από την υπεραλίευση, καθώς θα υπάρχει συμμόρφωση στην εφαρμογή των κανόνων και των περιορισμών που ισχύουν, ώστε να περιοριστούν οι παράνομες αλιευτικές δραστηριότητες. Επίσης, θα υπάρξει συμμόρφωση στους κανόνες για το ελάχιστο επιτρεπόμενο μέγεθος των αλιευμάτων.

Βασικό κριτήριο για την ενασχόληση με τον αλιευτικό τουρισμό είναι η εκπαίδευση. Οι αλιείς πρέπει να παρακολουθούν ειδικά σεμινάρια, όπου, εκτός από τα θέματα επικοινωνίας με τους τουρίστες και τα σχετικά με την οργάνωση και την προώθηση της δραστηριότητας του αλιευτικού τουρισμού, θα έχουν την ευκαιρία να κατανοήσουν επίσης τις αρχές διαχείρισης των αλιευτικών αποθεμάτων, την προστασία της βιοποικιλότητας και των τροφικών δικτύων, καθώς και να ενημερωθούν για τη διατροφική αξία των αλιευμάτων και το πώς αυτή αναδεικνύεται, μαζί με την τοπική παράδοση, με δράσεις εστίασης στο πλαίσιο ενός «πακέτου» αλιευτικού τουρισμού.

Οι αλιευτικές εκδρομές διεξάγονται εντός της αιγιαλίτιδας ζώνης της χώρας τηρουμένων των διατάξεων για την προστασία της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας, των θαλάσσιων πάρκων και των υποθαλάσσιων αρχαιολογικών μνημείων. Δραστηριότητες των αλιευτικών εκδρομών δύνανται να πραγματοποιούνται, κατά περίπτωση, και στη χερσαία παράκτια, παραλίμνια και παρόχθια ζώνη.

Στο πλαίσιο του αλιευτικού τουρισμού, ο επισκέπτης έχει τη δυνατότητα να γνωρίσει τις αλιευτικές ασχολίες, τις μεθόδους αλιείας και τα αλιεύματα. Επιπλέον, σύμφωνα και με τις προτάσεις του ωκεανολόγου Κλαδά, στο δημόσιο διαδικτυακό διάλογο για τη μετάβαση σε μία Πράσινη Ελλάδα (2014), ο τουρίστας έρχεται σε επαφή με τη φύση, κατανοεί τη βιοποικιλότητα του οικοσυστήματος, με αποτέλεσμα την ευαισθητοποίηση και την επαγρύπνησή του για την προστασία των υδάτινων περιοχών και την πρόληψη της ρύπανσής τους. Για παράδειγμα, η παρατήρηση των θαλάσσιων οργανισμών που αλιεύονται στην περιοχή και η συσχέτιση των μορφολογικών τους χαρακτηριστικών με τον τρόπο ζωής τους ή το περιβάλλον τους (τύπος του βυθού, βάθος, διαύγεια του νερού κ.λπ.) μπορούν να αποτελέσουν θέματα επικοινωνίας του τουρίστα με τον αλιέα και να προσδιορίσουν τη σχέση του με την άγρια φύση. Σε μία τέτοια περίπτωση, η επιμόρφωση του αλιέα θα μπορούσε να του προσφέρει τις κατάλληλες γνώσεις και ιδέες για μία τέτοια συζήτηση. Επίσης, ο τουρίστας γνωρίζει τις δραστηριότητες των αλιέων και λειτουργεί ως παράγοντας περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης και ανάπτυξης διαπολιτισμικής επικοινωνίας μεταξύ του επαγγελματία αλιέα και του περιηγητή.

Ταυτόχρονα, προβάλλεται και η περιοχή, στην οποία εφαρμόζεται αυτού του είδους ο τουρισμός. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της τουριστικής ανάπτυξης μιας περιοχής, μέσω του αλιευ-

τικού τουρισμού, αποτελεί το εστιατόριο Balboa που δημιουργήθηκε σε ένα μικρό αλιευτικό χωριό της Γαλικίας, ως ένα ιδιαίτερο εστιατόριο, αναζωογονώντας και διαφοροποιώντας τις δραστηριότητες ενός τοπικού προμηθευτή οστρακοειδών. Το Benboa προσφέρει στους επισκέπτες τη δυνατότητα να δουν ζωντανά τα οστρακοειδή, ενώ μπορούν να αγοράσουν, να μαγειρέψουν και να γευτούν θαλασσινά σε έναν ενιαίο χώρο (Στεργίου, 2016). Εξάλλου, ο τουρίστας ως καταναλωτής μαθαίνει να εκτιμά καλύτερα τα θαλασσινά προϊόντα, καθώς αποκτά προσωπική εικόνα για τις διαδικασίες παραγωγής τους και συνειδητοποιεί την εξάντληση των θαλάσσιων πόρων, ένα τεράστιο περιβαλλοντικό θέμα με παγκόσμια διάσταση. Σημαντικό, επίσης, είναι ότι οι αλιευτικές εκδρομές μπορούν να λειτουργήσουν ως κινητήριος μοχλός για ολόκληρες περιοχές, όχι μόνο κατά την τουριστική περίοδο, αλλά 365 ημέρες τον χρόνο (Νιβολιανίτης, 2016).

Μεγάλη ώθηση στον ελληνικό αλιευτικό τουρισμό δίνει η ψηφιακή πλατφόρμα Fishing Trips in Greece FishingTrip.eu, η οποία ιδρύθηκε τον Μάρτιο του 2016. Οι υπεύθυνοί της συνεργάζονται με διοργανωτές αλιευτικών εκδρομών και επαγγελματίες αλιείς και «ανεβάζουν» τα προσφερόμενα «πακέτα» (Νιβολιανίτης, 2016).

5.6.2 Θαλάσσια Βιοτεχνολογία-Βιοποικιλότητα

Οι ωκεανοί της γης κρύβουν εκατομμύρια μικροοργανισμούς και άγνωστα μέχρι σήμερα γονίδια, τα οποία μπορούν να αποτελέσουν αστείρευτη πηγή συστατικών για να δημιουργηθούν νέα φάρμακα, βιομηχανικοί διαλύτες και χημικές ουσίες. Γνωρίζουμε πλέον ότι στα θαλάσσια οικοσυστήματα κρύβεται η εντυπωσιακότερη βιοποικιλότητα στον πλανήτη. Τα προϊόντα της μπορούν να συνεισφέρουν στους τομείς της βιολογίας, της βιοϊατρικής, της βιοτεχνολογίας, της υγείας, της βιομηχανίας, των τροφίμων, κ.α. Η εξερεύνηση της θαλάσσιας βιοποικιλότητας θα μπορούσε να οδηγήσει στην ανάπτυξη νέων φαρμάκων ή βιομηχανικών ενζύμων ανθεκτικών σε ακραίες συνθήκες και, κατά συνέπεια, μεγάλης οικονομικής αξίας[231]. Μακροπρόθεσμα, αναμένεται ότι ο τομέας αυτός θα δημιουργήσει ευκαιρίες ανάπτυξης και θέσεις εργασίας υψηλής εξειδίκευσης. Η εξερεύνηση της βιοποικιλότητας της θάλασσας βοηθά, επίσης, την ανάπτυξη νέων βιομηχανικών ενζύμων και φαρμακευτικών προϊόντων**.** Τα φύκια είναι αξιόλογες πηγές βιοκαυσίμων, χημικές ουσίες υψηλής προστιθέμενης αξίας και βιοδραστικών ενώσεων.

Η ανάπτυξη νέων χρήσεων των θαλάσσιων έμβιων πόρων και η επεξεργασία της πρώτης ύλης με βιοτεχνολογικές μεθόδους ονομάζεται "γαλάζια βιοτεχνολογία" και αφορά την εξερεύνηση και

---

[231] European Commission, *Γαλάζια βιοτεχνολογία*, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/biotechnology_el

εκμετάλλευση των διαφόρων θαλάσσιων οργανισμών με σκοπό την ανάπτυξη προϊόντων υψηλής αξίας. Η πρόοδος της τεχνολογίας επιτρέπει μελέτες στα θαλάσσια οικοσυστήματα παρέχοντας μια άμεση πρόσβαση σε θαλάσσια γονίδια και γονιδιακά προϊόντα. Αυτές οι νέες προσεγγίσεις και στρατηγικές, θα φέρουν επίσης επανάσταση στην παρακολούθηση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, πολλά από τα οποία απειλούνται από ανθρώπινες δραστηριότητες. Η γαλάζια βιοτεχνολογία βασίζεται στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και στη βελτίωση της ανάλυσης μεγάλου όγκου δεδομένων, τα οποία θα υποστηρίξουν ένα τεράστιο εύρος οικονομικών δραστηριοτήτων, από την παραγωγή ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, την εξόρυξη πετρελαίου και φυσικού αερίου, την υδατοκαλλιέργεια, την αλιεία, τη ναυτιλία, τον τουρισμό και τις δραστηριότητες αναψυχής και αποτελούν σημαντική πηγή ανάπτυξης και απασχόλησης. Τα θαλάσσια είδη αποτελούν καθοριστικής σημασίας στοιχεία για την αειφόρο ανάπτυξη αυτής της οικονομίας, έναν σημαντικό πόρο τροφίμων και ζωοτροφών, καθώς και μια πλούσια πηγή βιοκαυσίμων και καινοτόμων ενώσεων για την ιατρική και τη βιομηχανία.

Η Μεσόγειος, και ειδικότερα η Ελλάδα, θα μπορούσε να επενδύσει στην ανάπτυξη καινοτομιών στον τομέα της βιοτεχνολογίας, με οφέλη στη βιομηχανία της υγείας, με την υψηλή βιοποικιλότητα της χώρας να αποτελεί μια τεράστια πηγή για τη δημιουργία φαρμάκων, τροφίμων και καλλυντικών. Η θαλάσσια βιοτεχνολογία μπορεί να αξιοποιηθεί από τη χώρα μέσω της έρευνας και των επενδύσεων, ώστε να ανακαλυφθούν καινοτόμα προϊόντα και υπηρεσίες τονώνοντας έτσι την οικονομική ανάπτυξή της. Οι τομείς στους οποίους μπορεί να συνεισφέρει η γαλάζια βιοτεχνολογία είναι οι εξής:

- *Υγεία:* π.χ. φαρμακευτικά προϊόντα, προϊόντα διατροφής, συστατικά τροφίμων, φαρμακευτικά καλλυντικά, βιοϋλικά για τα ιατροτεχνολογικά προϊόντα, φαρμακευτική χρήση των θαλάσσιων φυσικών προϊόντων, όπως αντιβιοτικά από θαλάσσια βακτήρια και μύκητες, φαρμακευτικά προϊόντα από σπόγγους και άλλους θαλάσσιους οργανισμούς για την καταπολέμηση σοβαρών ασθενιών, ενώ αντιβακτηριακές, αντιικές και αντιμυκητιακές ενώσεις έχουν απομονωθεί από φύκια, σφουγγάρια και μαλάκια. Επίσης, η γαλάζια βιοτεχνολογία βοηθά στην ανάπτυξη νέων προϊόντων, υπηρεσιών και εργαλείων για την πρόληψη και τον μετριασμό της άσκοπης εκμετάλλευσης των θαλασσίων πόρων και μέτρα αειφόρου διαχείρισης του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Μέχρι σήμερα, ελάχιστα φάρμακα που σχετίζονται με τη θαλάσσια βιοτεχνολογία έχουν λάβει την έγκριση του Αμερικανικού Οργανισμού Φαρμάκων. Ωστόσο, περισσότερα από 1.000 ακόμα βρίσκονται για ανάλυση σε επιστημονικά εργαστήρια και σε κλινικές δοκιμές. Αυτά προέρχονται, ως επί το πλείστον, από σαλιγκάρια, μικρόβια, ψάρια και άλλους θαλάσσιους οργανισμούς.

- *Καλλυντικά – Κοσμητολογία*
- *Ενέργεια:* π.χ. βιοκαύσιμα - αιθανόλη, βιοντίζελ από θαλάσσιους πόρους, εναλλακτικές μορφές ενέργειας.
- *Τρόφιμα:* π.χ. υδατοκαλλιέργειες, τρόφιμα παράγωγα από θαλάσσιους οργανισμούς.
- *Περιβάλλον*: Μηχανισμοί για την προστασία του περιβάλλοντος και γαλάζια (βιο)απορρύπανση. Ανάπτυξη νέων τεχνολογιών και προϊόντων για τη διαχείριση συγκεκριμένων τύπων απορριμμάτων, συμπεριλαμβανομένων των νανοϋλικών, των μικροπλαστικών και των εκρηκτικών υλών[232].
- *Βιομηχανία:* Νανοτεχνολογία - Βιομιμιτισμός; π.χ. Ένζυμα, πρωτεΐνες, βιοϋλικά, μέθοδοι για την ανίχνευση/ποσοτικοποίηση των προσμείξεων/ρυπογόνων ουσιών στα τρόφιμα και το νερό, βιοαισθητήρες, βιομηχανία των πλαστικών.
- *Ενάλια πολιτιστική κληρονομιά:* Ανάπτυξη νέων υπηρεσιών, τεχνολογιών ή προϊόντων για την ανακάλυψη, προστασία και αξιοποίηση ενάλιας τουριστικής κληρονομιάς.

Προκειμένου να εξασφαλιστεί η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας και να αντιμετωπιστούν οι μεγάλες προκλήσεις σε σχέση με την ενέργεια, την ασφάλεια των τροφίμων, την ανθρώπινη υγεία, και την αλλαγή του κλίματος, είναι πλέον απαραίτητο να συσταθούν και να λειτουργήσουν Κέντρα Καινοτομίας για την προώθηση δραστηριοτήτων, ερευνών και προϊόντων υψηλής ποιότητας στους τομείς της θαλάσσιας επιστήμης. Μερικά από τα ερευνητικά κέντρα που λειτουργούν ήδη είναι:

- το Ινστιτούτο Μοριακής Βιολογίας και Βιοτεχνολογίας στο Ηράκλειο Κρήτης
- το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας (ΙΤΕ)
- το Ινστιτούτο Βιολογικών Ερευνών και Βιοτεχνολογίας του Εθνικού Ιδρύματος Ερευνών
- το Ινστιτούτο Βιολογίας του ΕΚΕΦΕ 'Δημόκριτος'
- το Ελληνικό Κέντρο Θαλασσίων Ερευνών και
- το Ινστιτούτο Θαλάσσιας Βιολογίας Βιοτεχνολογίας και Υδατοκαλλιέργειας της Γενικής Γραμματείας Έρευνας και Τεχνολογίας.

Η περιφέρεια της Κρήτης έχει επενδύσει στη γαλάζια ανάπτυξη και στη θαλάσσια βιοτεχνολογία. Πιο συγκεκριμένα, έχει εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες για ανάδειξη και αξιοποίηση των θαλασσίων πόρων της που μπορούν να αποτελέσουν σημαντικούς μακροπρόθεσμους

[232]Μαίρη Πασπαλιάρη, (2016), Εφημερίδα Καθημερινή, *'Γαλάζια εργαστήρια για την καινοτόμο αξιοποίηση των θαλασσών και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης'*, http://www.kathimerini.gr/857031/article/oikonomia/epixeirhseis/galazia-ergasthria-gia-thn-kainotomo-a3iopoihsh--twn-8alasswn-kai-th-dhmioyrgia-8esewn-apasxolhshs

τομείς καινοτομίας, έρευνας, αλλά και διασύνδεσης της θαλάσσιας έρευνας με την παραγωγή και την τοπική κοινωνία. Οι επενδύσεις στον τομέα της θαλάσσιας βιοτεχνολογίας θα βοηθήσουν την τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη με τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε σχετικούς με τους θαλάσσιους πόρους τομείς στοχεύοντας επιστημονικά και ερευνητικά στην ανάπτυξη καινοτομιών που αφορούν στη διατροφή, την υγεία, τη βιοτεχνολογία και την βιοποικιλότητα. Στις προτεραιότητες της περιφερειακής στρατηγικής της Κρήτης, περιλαμβάνεται η «έξυπνη εξειδίκευση» με έμφαση στα σημεία που αφορούν τους θαλάσσιους πόρους.[233]

Η Γαλάζια Βιοτεχνολογία θα μπορούσε να αποτελέσει επιχειρηματικά κινητήριο δύναμη για την Ελλάδα με βάση την καινοτομία στους τομείς της θάλασσας και να αξιοποιήσει εμπορικά τα προϊόντα της έρευνάς της. Μπορεί να δημιουργήσει απασχόληση υψηλής εξειδίκευσης και να προσφέρει σε σημαντικούς τομείς, όπως η υγεία, η διατροφή, οι θαλάσσιες επιστήμες και η καινοτομία. Η έρευνα και οι δράσεις για την προώθηση της δραστηριότητας αυτής στο πεδίο της επιχειρηματικότητας θα μπορούσαν να αναδείξουν τον πλούτο της ελληνικής θαλάσσιας βιοποικιλότητας και, ιδιαίτερα, στα βαθιά ύδατα που εξακολουθούν να παραμένουν σε μεγάλο βαθμό ανεξερεύνητα με τον αναδυόμενο τομέας της γαλάζιας βιοτεχνολογία να μπορεί να αναδειχθεί σε αγορά για προϊόντα υψηλής ποιότητας υγείας, καλλυντικών και βιομηχανικών βιοϋλικών. Έως το 2020, μπορεί να αναδειχτεί σε αγορά για παραγωγή πρωτογενών ενώσεων για τη βιομηχανία τροφίμων, ζωοτροφών και για τη βιομηχανία. Μακροπρόθεσμα, η βιοτεχνολογία μπορεί να προσθέσει νέα καινοτόμα προϊόντα προστιθέμενης αξίας και η Ελλάδα θα μπορούσε να είναι μέρος αυτής της στρατηγικής και να επωφεληθεί οικονομικά από τη γαλάζια ανάπτυξη.

Ειδικότερα, η Ελλάδα θα πρέπει να χαράξει μια στρατηγική για την γαλάζια βιοτεχνολογία, που να προωθεί την επένδυση στην έρευνα και την τεχνολογία, την προώθηση δεξιοτήτων μέσω της εκπαίδευσης και της κατάρτισης και την εξάλειψη των γραφειοκρατικών εμποδίων. Είναι απαραίτητη η χάραξη κυβερνητικής πολιτικής, κυρίως ως προς την ενθάρρυνση και υποστήριξη τεχνολογικών καινοτομιών με έμφαση στον θαλάσσιο τομέα[234]. Θα πρέπει να προωθηθεί η δημιουργία διεθνών δικτύων για την ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών στον τομέα της θαλάσσιας βιοτεχνολογίας και η ίδρυση Κέντρων Καινοτομίας, Κέντρων Αριστείας,

[233] ERT,2016, Κρήτη: Η Περιφέρεια ενισχύει την «Γαλάζια Βιοτεχνολογία»
http://www.ert.gr/kriti-periferia-enischyi-tin-galazia-viotechnologia/

[234] OECD The Ocean Economy in 2030, http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/d03433ae-el.pdf?expires=1497823666&id=id&accname=guest&checksum=7060C8588C0C82B684E22A0AA05F9DE1
OECD The Ocean Economy in 2030, http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/d03433ae-el.pdf?expires=1497823666&id=id&accname=guest&checksum=7060C8588C0C82B684E22A0AA05F9DE1

Θερμοκοιτίδων Καινοτομίας και άλλων υποδομών καινοτομίας, με σκοπό τη βελτίωση της ανταλλαγής τεχνολογίας και καινοτομίας μεταξύ χωρών που βρίσκονται σε διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης. Είναι, επίσης, απαραίτητη η σύνδεση της θαλάσσιας βιοτεχνολογίας με τους ερευνητές, την ακαδημαϊκή κοινότητα και τη βιομηχανία και η δημιουργία μηχανισμού για την ανταλλαγή επιστημονικών γνώσεων μέσω εργαστηρίων και συναντήσεων, με στόχο τον εντοπισμό ευκαιριών για συνεργατική και διεπιστημονική έρευνα, την τόνωση της οικονομικής ανάπτυξης και την βοήθεια για την τρέχουσα επέκταση των οργανισμών και ίδρυση επιχειρήσεων. Έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην προώθηση της διεθνούς ταυτότητας και την υλοποίηση δράσεων για την υποστήριξη στρατηγικών διακρατικών εταιρικών σχέσεων για την ανάπτυξη κοινών σχεδίων δράσης, με έμφαση στην καινοτομία. Τα συγκεκριμένα επενδυτικά σχέδια θα πρέπει να μπορούν να μετατραπούν άμεσα σε επενδύσεις με προτεραιότητα την έρευνα και την καινοτομία για τη γαλάζια ανάπτυξη, μέσα από τη βιομηχανία και τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα. Η εξεύρεση πόρων - χρηματοδότηση ερευνητικών προγραμμάτων στους τομείς της βιολογίας και οικολογίας αποτελεί βασικό παράγοντα για την έρευνα των άγνωστων μέχρι στιγμής θαλάσσιων οργανισμών. Μερικά από αυτά τα προγράμματα είναι: Marie Curie, INTERREG.

Ένα από τα κύρια θέματα που προώθησε η επίτροπος Θαλασσίων Υποθέσεων και Αλιείας Μαρία Δαμανάκη[235] στη διάρκεια της θητείας της ήταν η στρατηγική για ΄γαλάζια ανάπτυξη΄ που θα προωθεί έρευνες και επενδύσεις φροντίζοντας παράλληλα την αειφορία των φυσικών πόρων. Με βάση αυτά, το πρόγραμμα Horizon 2020 (Ορίζοντας 2020) θα μπορούσε να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας χρηματοδοτώντας έρευνες στον τομέα της θαλάσσιας βιοτεχνολογίας και ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά την υγεία, τα τρόφιμα, τη βιωσιμότητα του περιβάλλοντος, την ενεργειακή ασφάλεια, κ.λπ. Κατά τη διάρκεια της Ελληνικής Προεδρίας της ΕΕ, η κυρία Δαμανάκη[236] εισηγήθηκε την δημιουργία μιας κοινής πλατφόρμας διαχείρισης και ανταλλαγής δεδομένων (Common Information Sharing Environment) και επισήμανε την ανάγκη για αναβάθμιση την γνώσης για τον υποθαλάσσιο χώρο. Στόχος μέχρι το 2020 είναι η πλήρης χαρτογράφηση του βυθού όλων των Ευρωπαϊκών Θαλασσών.

---

[235] Αθηναϊκό-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων (ΑΠΕ-ΜΠΕ), 2014, ' Μ. Δαμανάκη: Η «Γαλάζια Ανάπτυξη» μπορεί να δημιουργήσει 1,6 εκατ. νέες θέσεις εργασίας ως το 2020', *Εφημερίδα Καθημερινή*, http://www.kathimerini.gr/773600/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/m-damanakh-h-galazia-anapty3h-mporei-na-dhmioyrghsei-16-ekat-nees-8eseis-ergasias-ws-to-2020

[236] Μαρία Δαμανάκη, 'Η Γαλάζια Ανάπτυξη κλειδί στην ευρωπαϊκή ανάκαμψη', *Foreign Affairs*, 2014, http://www.foreignaffairs.gr/articles/69827/maria-damanaki/i-galazia-anaptyksi-%C2%ABkleidi%C2%BB-stin-eyropaiki-anakampsi?page=show

5.7 Νησιωτικότητα

Η Συνθήκη της Λισαβόνας (Άρθρο 174) περιλαμβάνει μια νέα διάσταση στη συνοχή αναφερόμενη στην «οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή» και δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση σε περιοχές που πλήττονται από σοβαρά και μόνιμα φυσικά ή δημογραφικά προβλήματα, όπως είναι κατά κύριο λόγο οι νησιωτικές περιοχές. Ωστόσο, **π**αρά τις τεράστιες προσδοκίες που δημιουργήθηκαν για τη νησιωτικότητα[237] με τις παραπάνω πολιτικές γραμμές της ΕΕ, ελάχιστα έχουν μετουσιωθεί σε διακριτές πράξεις και έργα που ως στόχο θα είχαν την άρση της γεωγραφικής και κοινωνικής απομόνωσης των νησιωτικών πληθυσμών[238]. Δυστυχώς, η πραγματικότητα είναι ότι δεν υπήρξε νησιωτική πολιτική της ΕΕ, ενώ ούτε η χώρα μας έχει σχεδιάσει και εφαρμόσει ολοκληρωμένες πολιτικές για τη νησιωτικότητα.[239] Αντίθετα, το γεγονός ότι πολλές νησιωτικές πολιτικές δεν βιώνουν ακόμα την ένταση της κρίσης δεν συνέχεται με την κατάρτιση ενός ολοκληρωμένου προγράμματος ανάπτυξης, αλλά αντίθετα με το γεγονός ότι τα νησιά εξαρτώνται δυσανάλογα από τον τουρισμό. Αυτή η μονομερής εξάρτηση από τον τουρισμό, όμως, δημιουργεί προβληματισμό για τη βιαιότητα της κρίσης που μπορεί να επέλθει στα νησιά στο μέλλον.[240]

Η Ελλάδα είναι μια χώρα με πολυνησιακό χαρακτήρα. Ειδικότερα, τα νησιά αποτελούν το κύριο μορφολογικό χαρακτηριστικό του ελληνικού χώρου και συστατικό τμήμα του πολιτισμού και της παράδοσης της χώρας. Η ελληνική επικράτεια περιλαμβάνει 6.000 νησιά και νησίδες διάσπαρτα στο Αιγαίο και στο Ιόνιο πέλαγος. Εκ των ανωτέρω νησιών, μόνο 227 είναι κατοικημένα.[241] Πρόκειται για φαινόμενο μοναδικό στην ευρωπαϊκή ήπειρο.

Επειδή στις νησιωτικές περιοχές της Ελλάδας η βιώσιμη ανάπτυξη και η κοινωνική συνοχή απειλούνται, τόσο από τα γνωστά εσωτερικά προβλήματα όσο και από την εντονότερη πίεση που ασκούν οι σημερινές οικονομικές συνθήκες, επιβάλλεται μια ολοκληρωμένη νησιωτική πολιτική. Αντίθετα, μέχρι τώρα εφαρμόστηκαν μεμονωμένες παρεμβάσεις, όπου, ανάλογα με τις περιστάσεις, τα νησιά ή τμήμα τους αντιμετωπίστηκαν είτε ως προβληματική είτε ως

---

[237] Γ. Σπιλάνης, Εργστήριο Τοπικής και Νησιωτικής Ανάπτυξης, http://www.aegean.gr/lid/internet/elliniki_ekdosi/Dimosieuseis/Politiki-Nision.htm

[238] Ψήφισμα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 4ης Φεβρουαρίου 2016 σχετικά με την ειδική κατάσταση των νησιών (2015/3014(RSP)).

[239] Κόνσολας Μ.: "Νησιωτικότητα: Προκλήσεις και Ευκαιρίες". Ημερίδα: "Ανάπτυξη από τη θάλασσα. Μια ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική για την Ελλάδα". Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Αθήνα, 25/06/2015.

[240] Βερνίκος Γ.: «Παράκτιος και Θαλάσσιος Τουρισμός». Ημερίδα: "Ανάπτυξη από τη θάλασσα. Μια ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική για την Ελλάδα". Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Αθήνα, 25/06/2015.

[241] Visitgreece. Διαθέσιμο στο: http://www.visitgreece.gr/el/greek_islands [προσπελάστηκε 28/04/2017].

παραμεθόρια περιοχή, στην οποία εφαρμόστηκαν οριζόντιες επιχορηγήσεις με κύριο στόχο την μείωση του κόστους επένδυσης, παραγωγής και διαβίωσης των κατοίκων, ειδικές φορολογικές ρυθμίσεις κλπ. Υπάρχει, όμως, κίνδυνος οι ιδιαιτερότητες των νησιών (μικρό μέγεθος, απομόνωση, περιφερειακότητα, πλούσιο, αλλά εύθραυστο, φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον) να ταυτίζονται με φυσικά μειονεκτήματα και να δημιουργείται η εντύπωση ότι είναι αδύνατο να ανατραπούν[242].

Η σημασία της νησιωτικότητας και των ιδιαιτεροτήτων της οικονομικής ανάπτυξης των νησιών αναγνωρίζεται στην Ελλάδα στο Σύνταγμα (άρθρα 101 παρ. 4 και 106 παρ. 1Σ.), με σαφή αναφορά στην ιδιαίτερη προσοχή που πρέπει να δοθεί για την ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών, έτσι ώστε να λαμβάνεται ειδική μέριμνα για τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη των νησιωτικών περιοχών.[243] Αναγνωρίζοντας τη σημασία της, η Ελλάδα έχει θέσει ως στόχο την εφαρμογή ενιαίας Ευρωπαϊκής νησιωτικής πολιτικής για τη διασφάλιση της εδαφικής και κοινωνικής συνοχής και της μοναδικότητας των νησιών. Το 2008 ο Υφυπουργός Εξωτερικών Γ. Βαληνάκης, οργάνωσε δύο συναντήσεις των Υπουργών Ευρωπαϊκών Υποθέσεων της ΕΕ στην Ρόδο και στην Κω σε μια προσπάθεια θέσπισης μιας ευρωπαϊκής νησιωτικής πολιτικής. Περαιτέρω υποστηρίζεται ότι τα νησιά μπορούν να γίνουν πυλώνες στήριξης της ελληνικής οικονομίας, υπό την προϋπόθεση ότι θα τους δοθούν οι κατάλληλες ευκαιρίες.[244] Πρέπει δε η νησιωτικότητα να αναγνωρισθεί στην πράξη με τη δημιουργία ίσων ευκαιριών μεταξύ νησιωτικής και ηπειρωτικής χώρας.[245]

Η θέσπιση της «**ρήτρας νησιωτικότητας**» σε Ευρωπαϊκές πολιτικές με έντονη χωρική διάσταση και η κάλυψη του πρόσθετου κόστους νησιωτικότητας, όπως αυτό της προσπελασιμότητας, από τα διαρθρωτικά ταμεία είναι δύο άμεσοι στόχοι της σημερινής κυβέρνησης[246].

---

[242] Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ. & Γ. Σπιλάνης, (Ομάδα Εργασίας Ι.Τ.Α.), Ετήσιο Γενικό Συνέδριο ΚΕΔΚΕ, Θεσσαλονίκη 26-28 Νοεμβρίου 2008, Εισήγηση με θέμα τη Νησιωτική Πολιτική, Επιτροπή Νησιωτικών Πολιτικών και Πολιτικών Συνοχής.

[243] Σκαφιδάς Δ.: Η αναθεώρηση του Συντάγματος του 2008. Εργασία, Τομέας Δημοσίου Δικαίου, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Καθηγητής Δημητρόπουλος Α, σελ. 24.

Διαθέσιμο στο: http://www.greeklaws.com/pubs/uploads/3307.pdf [προσπελάστηκε 28/04/2017].

[244] 37η Συνέλευση της Επιτροπής Νήσων της CPMR της Ε.Ε.. Εφημερίδα «Κοινή Γνώμη», 13/03/2017.

[245] Αναφέρεται ότι στατιστική στρέβλωση κατατάσσει το Ν. Αιγαίο στις πλέον ανεπτυγμένες Περιφέρειες της Ευρώπης, κατάταξη που δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα και στερεί πόρους και ευκαιρίες.

["Η νησιωτικότητα στη συνάντηση Χατζημάρκου-Πλακιωτάκη". Εφημερίδα "Κοινή Γνώμη", 03/02/2017.]

[246] ΑΠΕ-ΜΠΕ. (2017), Ρήτρα Νησιωτικότητας σε όλες τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες ζήτησε ο Ν. Σαντορινιός, http://www.capital.gr/epikairotita/3189805/ritra-nisiotikotitas-se-oles-tis-europaikes-odigies-zitise-o-n-santorinios, [πρόσβαση 8 Φεβ.2017] και,

Σπιλάνης Γ. (2017), Πιλοτική διαδικασία εφαρμογής Ρήτρας Νησιωτικότητας, https://www.ikariaki.gr/πιλοτική-διαδικασία-εφαρμογής-ρήτρα/, [πρόσβαση 22 Μαρτ.2017].

Για την εφαρμογή μίας βιώσιμης νησιωτικής πολιτικής, απαιτείται η συστηματοποίηση του συνόλου εκείνων των προτάσεων που έχουν κατά καιρούς διατυπωθεί και διαμορφώνουν ουσιαστικά ένα ολοκληρωμένο Κυβερνητικό Σχέδιο Δράσης για τη βελτίωση της καθημερινής ζωής των κατοίκων των νησιών και την ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης, με παράλληλα το σχεδιασμό στοχευμένων νησιωτικών χρηματοδοτήσεων. Με το ν.4150/13 ανασυγκρότησης του Υπουργείου Ναυτιλίας Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής [247] (ΥΝΑΝΠ), άρθρο 32, επιχειρήθηκε πρώτη φορά η θεσμοθέτηση της αρχής της νησιωτικότητας με τη Γενική Γραμματεία Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής να προβλέπεται ότι θα συνεπικουρεί σε κάθε είδους κανονιστική απόφαση που επιφέρει ενδεχόμενες συνέπειες στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη των νησιών.

Το ΥΝΑΝΠ οφείλει να σχεδιάζει τη διαμόρφωση ολοκληρωμένης εθνικής στρατηγικής για τα ελληνικά νησιά και να καταθέτει προτάσεις για την αναγκαιότητα ύπαρξης ειδικής πολιτικής για τα Ευρωπαϊκά νησιά στο πλαίσιο της Πολιτικής Συνοχής, έχοντας επαφές με άλλες Ευρωπαϊκές χώρες και ομάδες πίεσης (lobbies, πλατφόρμες επικοινωνίας) που λειτουργούν είτε στα Ευρωπαϊκά όργανα (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο-ΕΚ, Επιτροπή Περιφερειών-ΕπΠ, Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή-ΕΟΚΕ, Ευρωπαϊκό Όμιλο Εδαφικής Συνεργασίας-ΕΟΕΣ) είτε γύρω από αυτά (Επιτροπή Νησιών της CRPM, Επιμελητήρια Ευρωπαϊκών Νησιών-INSULEUR, Δίκτυο Μικρών Ευρωπαϊκών Νησιών-ESIN) για τη διαμόρφωση συναντίληψης για το περιεχόμενο της πολιτικής αυτής και ανάληψη κοινής δράσης με στόχο την υιοθέτηση της από την ΕΕ. Προς την ίδια κατεύθυνση το Συμβούλιο Νησιωτικής Πολιτικής -ΣΥ.ΝΗ.ΠΟ., καθώς και το Ερευνητικό Ινστιτούτο Νησιωτικής Πολιτικής του ΥΝΑΝΠ αποτελούν καθοριστικά εργαλεία προάσπισης της νησιωτικότητας και η άμεση ενεργοποίησή τους κρίνεται επιβεβλημένη, στο πλαίσιο επίσης και της συνταγματικής επιταγής, για άσκηση ειδικής πολιτικής για την ανάπτυξη των νησιών (Άρθρο 101 του Συντάγματος).

Μετά και την πρόσφατη (28/3/2017) πρωτοβουλία της Ελλάδας, κατά το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών και Ναυτιλίας στη Βαλέτα, συντελέστηκε ένα μικρό βήμα προς την κατεύθυνση αναγνώρισης της νησιωτικής πολιτικής που αφορά όχι μόνο την Ελλάδα, αλλά ολόκληρη την Ευρωπαϊκή νησιωτική περιοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών αποφάσισε να εγγραφεί στα κείμενα της Διακήρυξης και να είναι ένα από τα ζητήματά της η Νησιωτική Πολιτική. Για να μη μείνει κενό γράμμα αυτή η προσπάθεια και αυτή η αναφορά στη

[247] Ν. 4150/13, ΦΕΚ (102/Α/2013)"Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου & άλλες διατάξεις".

Διακήρυξη, θα πρέπει να ολοκληρωθεί αυτή η διαδικασία ως τον Ιούνιο και η Διακήρυξη της Βαλέττας να γίνει Διακήρυξη στο τακτικό Συμβούλιο Υπουργών της ΕΕ και κείμενο της ΕΕ[248].

Επίσης, ένα βήμα προς μία θετική κατεύθυνση αποτελεί και η αναγνώριση των δυσκολιών της μικρονησιωτικότητας κατά την πρόσφατη κοινή συνεδρίαση εκπροσώπων του Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νησιών (ΕΔΜΝ) με τους εκπροσώπους της Επιτροπής στις Βρυξέλλες[249] , όπου συζητήθηκε θετικά η δυνατότητα χρηματοδότησης από Ευρωπαϊκούς πόρους ενός ικανού αριθμού τεχνικού προσωπικού ανά μικρό νησί που θα έχει ως κύριο έργο του την τεχνική υποστήριξη των Ευρωπαϊκών έργων στο νησί. Η εξέλιξη αυτή μπορεί να αποβεί σημαντική για την πορεία αναγνώρισης του δικαιώματος λήψης συγκεκριμένων μέτρων ως προς την άρση της απομόνωσης των νησιών και να συντελέσει σε σύνολο δέσμης εξειδικευμένων διορθωτικών πολιτικών πρωτοβουλιών, όπως η εφαρμογή του μεταφορικού ισοδυνάμου (Μ.Ι.)[250], η δωρεάν πρόσβαση "ιντερνετ"[251], αρχικά πιλοτικά στα μικρονήσια κάτω των 1.000 κατοίκων[252].

Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί ότι στην πρόσφατη ανοικτή διαβούλευση στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών για το σχέδιο Γνωμοδότησης της Πρωτοβουλίας "ένα νέο στάδιο για την Ευρωπαϊκή πολιτική Γαλάζιας Ανάπτυξης"[253] κρίνεται σημαντικό καταρχήν το πολιτικό συμπέρασμα (παρ.63) ότι οι θαλάσσιες υποθέσεις θα πρέπει να αποτελέσουν στο μέλλον αντικείμενο συχνών συνεδριάσεων μιας σύνθεσης του Συμβουλίου για τη θάλασσα, καθώς το Ε.Κ. και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών (CoR) πρέπει άμεσα να εξετάσουν τρόπο καλύτερης διακυβέρνησης των θαλασσίων υποθέσεων. Επίσης, γίνεται σαφής αναφορά στη σημασία επίτευξης ενεργειακής αυτονομία των νησιών, διευκολύνοντας τους στόχους της Πρωτοβουλίας για τα Έξυπνα Νησιά[254], ενώ παράλληλα προμηνύεται η δημιουργία μίας Λευκής

---

[248] ΥΝΑΝΠ (2017), Στήριξη της ανταγωνιστικότητας της Ναυτιλίας στη Σύνοδο των Υπουργών Μεταφορών της ΕΕ, στη Βαλέτα, της Μάλτας http://www.hcg.gr/node/14671 [πρόσβαση 30/3/2017].

[249] ΕΔΜΝ (2017), Θετική η κομισιόν στην στελέχωση τεχνικών υπαλλήλων σε όλα τα μικρά νησιά, http://www.smallislands.org/18/1/archives_news/?recID=81 , [πρόσβαση 30/4/2017].

[250] Καψής, Α. (2014), Μεταφορικό Ισοδύναμο στην ελληνική Ακτοπλοΐα. Διερεύνηση της δυνατότητας εφαρμογής στη Γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Θήρα, Διπλωματική Εργασία, Σχολή Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ.

[251] Καθημερινή (2017), Δωρεάν πρόσβαση στο ίντερνετ ζητούν οι δήμαρχοι 13 μικρών νησιών, http://www.kathimerini.gr/906965/article/epikairothta/ellada/dwrean-prosvash-sto-internet-zhtoyn-oi-dhmarxoi-13-mikrwn-nhsiwn, [πρόσβαση 27/4/2017] και,

http://www.dimokratiki.gr/02-06-2017/ta-nisia-tis-dodekanisou-pou-tha-echoun-dorean-internet/ [πρόσβαση 2/6/2017]

[252] Δημοκράτης, (2017), Να εφαρμοστεί το μεταφορικό ισοδύναμο, http://www.dimokratis.gr/index.php?article=2017-4-12_na_efarmostei_to_metaforiko_isodynamo, [πρόσβαση 12/4/2017].

[253] Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών, (2017), Σχέδιο Γνωμοδότησης NAT-VI/019, Ένα νέο στάδιο για την ευρωπαϊκή πολιτική γαλάζιας ανάπτυξης.

[254] Πρωτοβουλία Έξυπνα Νησιά, http://www.smartislandsinitiative.eu/gr/about.php,

και Διακήρυξη των Έξυπνων Νησιών, χάραξη νέων δρόμων για τα ευρωπαϊκά νησιά (2017), http://www.smartislandsinitiative.eu/gr/declaration.php.

Βίβλου για τη θαλάσσια πολιτική με τίτλο "η θάλασσα στην καρδιά της Ευρώπης" και η οποία θα αποδειχθεί μεγάλης σημασίας για τη στρατηγική απαρχή μίας ολοκληρωμένης νησιωτικής πολιτικής.

Τέλος, οι Στρατηγικές Έρευνας και Καινοτομίας για την Έξυπνη Εξειδίκευση στις νησιωτικές Περιφέρειες καλούν να εντοπίσουν τις δραστηριότητες εκείνες, στις οποίες παρουσιάζουν ή είναι σε θέση να οικοδομήσουν, ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και σε αυτές να επικεντρώσουν τους διαθέσιμους πόρους και τις προσπάθειες, ώστε να καταστεί δυνατή η επίτευξη σημαντικών αναπτυξιακών αποτελεσμάτων. Η διερεύνηση που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο της εκπόνησης της Εθνικής Στρατηγικής οδήγησε στον εντοπισμό οκτώ κλάδων στους οποίους η έρευνα και η καινοτομία μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη σημαντικού ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος, ενώ συνυπολογίσθηκε η κρίσιμη μάζα και η αριστεία του ερευνητικού δυναμικού.

5.7.1 Νησιωτική πολιτική στην αλιεία

Με την πρόσφατη Διακήρυξη της Μάλτας «MedFish4Ever»[255], απτό παράδειγμα της επιτυχούς πολιτικής γειτονίας της ΕΕ, καθορίζεται λεπτομερές πρόγραμμα εργασίας για τα επόμενα 10 χρόνια με βάση φιλόδοξους, αλλά ρεαλιστικούς στόχους. Η διακήρυξη υπεγράφη από τους εκπροσώπους των αρμόδιων Υπουργείων των χωρών που βρίσκονται τόσο στη βόρεια όσο και στη νότια ακτογραμμή της Μεσογείου. Με την υπογραφή της Διακήρυξης, το ζήτημα αποκτά πολιτική διάσταση και παύει πλέον να αποτελεί αντικείμενο διαχείρισης σε τεχνικό μόνο επίπεδο. Μεταξύ άλλων, προτείνεται να υποστηριχθεί η βιώσιμη αλιεία και υδατοκαλλιέργεια μικρής κλίμακας, εξορθολογίζοντας τα συστήματα χρηματοδότησης τοπικών σχεδίων, όπως η αναβάθμιση στόλων με τεχνικές και αλιευτικά εργαλεία χαμηλού περιβαλλοντικού αντίκτυπου, η κοινωνική ένταξη και η συμμετοχή των αλιέων στην προστασία του περιβάλλοντος, θέσεις προσαρμοσμένες στις απαιτήσεις της μικρονησιωτικότητας και που ευνοούν στην εστίαση εξειδικεύσεων μέτρων και δράσεων με πεδίο την πολυνησιακή Ελλάδα και την βιώσιμη ανάπτυξη της αλιείας ,ιδίως στα μικρά νησιά και νησίδες.

5.7.2 Νησιωτική πολιτική στην ενέργεια

Οι πιέσεις που ασκούνται από την έντονη δραστηριότητα της επιχειρηματικής κοινότητας, με εστίαση στην εμπορική υπεράκτια χρήση της αιολικής ενέργειας, καθιστούν αναγκαία την

[255] Ministerial Conference on the sustainability of Medieterreanean Fisheries (2017), Malta MedFish4Ever Ministerial Declaration, on 30 of March 2017.

εισαγωγή του ΘΧΣ, προκειμένου αφενός να δομηθεί ένα ασφαλές και σαφές επενδυτικό περιβάλλον και αφετέρου να αποφευχθούν οι συγκρούσεις με τους παραδοσιακούς και μη χρήστες του θαλάσσιου χώρου και κατά κύριο λόγο τους νησιωτικούς και παράκτιους πληθυσμούς. Ο σχεδιασμός της εθνικής ενεργειακής πολιτικής είναι μείζονος σημασίας για τα νησιά, τα οποία προσφέρονται ως ιδανικά πεδία ελεγχόμενου πειραματισμού και εφαρμογής νέων καινοτόμων και έξυπνων δικτύων ενέργειας. Οι σημερινές τεχνολογικές προκλήσεις με γνώμονα την καινοτομία βρίσκουν ιδιαίτερα ελκυστικά πεδία τα νησιά, ως κλειστά συστήματα προσδιορισμένων απαιτήσεων, σε ζητήματα αποθήκευσης και διαχείρισης της ενέργειας (πχ. TILOS HORIZON 2020 project[256] και WiseGRID[257] αντίστοιχα), καθώς και σε άλλα θέματα εφαρμογής διαφόρων ενεργειακών επιδείξεων (μεταφορικά μέσα, ενεργειακοί συλλέκτες, κ.ά.). Παραμένουν σύγχρονες προκλήσεις προς άμεση επίλυση οι ενεργειακές διασυνδέσεις των μη διασυνδεδεμένων νησιών με την ηπειρωτική χώρα[258], το "Ali Anna", η ηλεκτροκίνηση και τα έξυπνα συστήματα αποθήκευσης ηλεκτρικού ρεύματος, προσαρμοσμένα, στοχευόμενα και ιεραρχημένα έργα υποδομών που εξυπηρετούν συνεργατικό ρόλο εξυπηρέτησης των νησιών, χωρίς να θέλουμε να παραλείψουμε το συνδυαστικό ρόλο των Α.Π.Ε., των εναλλακτικών και καθαρότερων καυσίμων (LNG, H_2, κ.ά.), λύσεις που πρέπει να συνάδουν με το ευρύτερο Εθνικό Πλαίσιο Πολιτικής για την ανάπτυξη της αγοράς των εναλλακτικών καυσίμων και την υλοποίηση των υποδομών τους[259].

Για παράδειγμα, μεγάλης σημασίας είναι το Πρόγραμμα «Ευφυής Ενέργεια - Ευρώπη» (IEE) της ΕΕ σε θέματα νησιωτικότητας, το οποίο αντιμετωπίζει τα ζητήματα της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης που εμποδίζουν την υλοποίηση των σχεδίων βιώσιμης ενέργειας, και την έλλειψη πόρων και τεχνογνωσίας στα νησιά. Βοηθά τους νησιωτικούς φορείς να βρουν τρόπους χρηματοδότησης έργων βιώσιμης ενέργειας και να αντιμετωπίσουν την απροθυμία των χρηματοοικονομικών ιδρυμάτων να επενδύσουν σε έργα μικρής και μεσαίας κλίμακας. Η συγκρότηση συστάδων (clusters) νησιών μέσω δικτύωσης πλατφόρμων ή οργανισμών και η ανταλλαγή γνώσεων σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, η ταύτιση Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών για να ξεπεραστούν τα υφιστάμενα εμπόδια με τη βοήθεια ανεπτυγμένων νησιών, καθώς και η διαδικασία μάθησης από τις εμπειρίες περιοχών-μοντέλων

---

[256] Διπλή βράβευση στην Ευρώπη για την Τήλο, http://www.lifo.gr/now/greece/149587, [πρόσβαση 21 Ιουν.'17].

[257] Στην Κύθνο ο πρώτος σταθμός φόρτισης ηλεκτροκίνητων στο Αιγαίο, http://greenagenda.gr/tag/wisegrid/, [πρόσβαση 8/6/2017].

[258] Το σχέδιο για τα ενεργειακά νησιά. http://www.karfitsa.gr/το-σχέδιο-για-τα-ενεργειακά-νησιά/ [πρόσβαση 16Απρ.'17] και http://www.enikonomia.gr/economy/149820,to-schedio-gia-ta-exypna-nisia.html [πρόσβαση 17Απρ.'17]

[259] Σύμφωνα με το Ν.4439 (ΦΕΚΑ222/'16) ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2014/95/ΕΕ.

θα είναι ο οδηγός για την εξερεύνηση αυτού του δρόμου.

Ειδικότερα οι ανανεώσιμες μορφές ενέργειας βρίσκονται συχνά σε αφθονία στα ευρωπαϊκά νησιά και η ανάπτυξή τους μπορεί να παίξει σημαντικό ρόλο στον περιορισμό των διαρθρωτικών μειονεκτημάτων μόνιμης φύσης που έχουν να αντιμετωπίσουν, εξασφαλίζοντας σημαντικά κοινωνικοικονομικά οφέλη. Οι τεχνικοί περιορισμοί που υφίστανται στο επίπεδο των δικτύων των αυτόνομων συστημάτων στα νησιά, ο κορεσμός των καλωδίων διασύνδεσης με την υπόλοιπη ήπειρο, και/ή τα κόστη των μεταφορών που δημιουργούν διακρίσεις δυσχεραίνουν την πλήρη εκμετάλλευση των ανανεώσιμων μορφών ενέργειας, αποτελώντας εμπόδιο στην εξαγωγή τους [260] . Υπάρχει στις περιοχές αυτές ένα ισχυρό δυναμικό ενεργειακής αποτελεσματικότητας, ωστόσο οι σχετικές επενδύσεις παρουσιάζονται λιγότερο ελκυστικές, λόγω της απουσίας οικονομιών κλίμακας.

5.7.3 Περιβάλλον και βιώσιμη χωρική ανάπτυξη των νησιών.

Η ολοκληρωμένη διαχείριση των υδάτινων πόρων, καθώς και η ανάπτυξη του εργαλείου της Κυκλικής Οικονομίας[261], αποτελούν προτεραιότητες νησιωτικής περιβαλλοντικής προστασίας. Η επιτυχής διαχείριση του υδάτινου νησιωτικού ισοζυγίου θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από τους συνδυασμένους χειρισμούς που θα ακολουθηθούν στην νησιωτική πολιτική για το νερό, τον τουρισμό, τις επιχειρήσεις και την οικιακή χρήση, μέσω των καινοτόμων έξυπνων τεχνολογιών εξοικονόμησης, επανάχρησης και ανακύκλωσης του νερού. Η Ελλάδα πρέπει να στρέψει τις πρωτοβουλίες της, αρχής γενομένης σε επίπεδο Ευρωκοινοβουλίου, προς τη θεματική ανάδειξη της προστασίας του νησιωτικού Τοπίου συνάμα με την πολιτιστική του Κληρονομιά.

Παράλληλα, πρέπει να υλοποιούνται αντίστοιχες θεσμικές εξειδικεύσεις, δηλαδή να εφαρμόζεται η ρήτρα νησιωτικότητας όπου είναι αναγκαίο. Πρόσφατα παραδείγματα αποτελούν οι θεσμοθετήσεις των τεχνικών προδιαγραφών των μελετών των Τοπικών Χωρικών Σχεδίων (ΤΧΣ) και Ειδικών Χωρικών Σχεδίων (ΕΧΣ) του Ν.4447/16[262], περί χωρικού σχεδιασμού και βιώσιμης ανάπτυξης, όπου οι προδιαγραφές προβλέπουν αρχές και στόχους του σχεδιασμού, με έμφαση στην κοινωνική συνοχή, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, τη συνετή διαχείριση της γης και την προστασία των φυσικών συστημάτων και της γεωργικής γης. Στην

---

[260] 35η Ετήσια Σύνοδος της Επιτροπής των Νησιών της CPMR, Βρυξέλλες 25 Ιουνίου 2015.

[261] Ανακοίνωση Ε.Ε. COM(2015) 614 final, (2.12.2015): "Το κλείσιμο του κύκλου – Ένα σχέδιο δράσης της ΕΕ για την κυκλική οικονομία".

[262] ΦΕΚ Β' 1975/6.6.2017 και ΦΕΚ Β' 1976/7.6.2017 περί προδιαγραφών για Τοπικά και Ειδικά Χωρικά Σχέδια https://greenagenda.gr/ /πήραν-φεκ-οι-προδιαγραφές-για-τοπικά-κ/., [πρόσβαση 9/6/2017].

Υπουργική Απόφαση δεν προβλέπεται διακριτά ο νησιωτικός χωρικός προσδιορισμός κατ ’εφαρμογή της ρήτρας νησιωτικότητας, με αποτέλεσμα να μην εξειδικεύεται ο ανάλογος σχεδιασμός ούτε ο στόχος προσδιορισμού των ΤΧΣ σε βάθος 15ετίας και ο οποίος αποσκοπεί στην εξασφάλιση κατοικίας, απασχόλησης, ποιότητας ζωής, κοινωνικών υπηρεσιών, επικοινωνιών και μεταφορών.

Παράλληλα, η σύσταση σε εθνικό επίπεδο ενός υφυπουργείου Νησιωτικής Πολιτικής είναι ένδειξη ότι η παραπάνω στρατηγική αποτελεί πρόκληση με στόχο μεταξύ άλλων την ισόρροπη ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών, την ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων των νησιωτικών περιοχών, την εξασφάλιση των βασικών υποδομών, τη δημιουργία ισχυρής τοπικής ταυτότητας και την προβολή των ιδιαίτερων πολιτιστικών και περιβαλλοντικών στοιχείων όλων των νησιών. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι μέσω της δικτύωσης των μεγάλων νησιών της Μεσογείου, η χώρα μπορεί να αποτελέσει βασικό πόλο για μια κοινή ευρωπαϊκή νησιωτική πολιτική με σαφή στόχο την επεξεργασία ειδικών αναπτυξιακών πολιτικών. Η Διακήρυξη για τη σύσταση Ευρωπαϊκού Ομίλου Εδαφικής Συνεργασίας για την Κυκλική Οικονομία στις Νησιωτικές Περιοχές της Μεσογείου[263], υπογράφηκε με πρωτοβουλία της Περιφέρειας Κρήτης και στόχο έχει τη δικτύωση των νησιωτικών Χωρών και Περιφερειών της Μεσογείου σε ένα κοινό μέτωπο διερεύνησης αναγκών, υιοθέτησης καλών πρακτικών και διεκδίκησης σημαντικών χρηματοδοτήσεων.

5.7.4 Πολιτική Μεταφορών στα νησιά

Οι προκλήσεις της αποτελεσματικότερης διαχείρισης των πολυτροπικών μεταφορών, σε μία χώρα με κυρίαρχο χαρακτηριστικό την πολυνησία και ιδιαίτερα τη μικρο-νησιωτικότητα, μία ειδικότερη εδαφική τυπολογία, έχουν τεράστια δυναμική και εξελίσσονται διαρκώς λόγω της αναπτυσσόμενης ναυτιλίας αλλά και του τουρισμού και της κρουαζιέρας. Για παράδειγμα, το δίκτυο συνδέσεων με υδροπλάνα[264], το οποίο προσφάτως εξελίσσεται στα ελληνικά νησιά, καθώς επίσης η προοπτική διαθεσιμότητας των εναλλακτικών καθαρών καυσίμων (LNG)[265] σε συνδυασμό με τις νέες τεχνολογικές εφαρμογές στα μέσα μεταφοράς (cold ironing, electric bunkering, διεργασίες παραγωγής H_2), αποτελούν θετικά υποσχόμενες προκλήσεις όσο αφορά τη βελτίωση του δείκτη προσπελασιμότητας των απομακρυσμένων νησιών, την αύξηση των

[263] ΕΠΙΧΕΙΡΩ (2016), ‘’Κυκλική Οικονομία - Εδαφική Συνοχή - Νησιωτικότητα” Συνέδριο από την Περιφέρεια Κρήτης http://www.epixeiro.gr/article/33159, [πρόσβαση 9/11/2016].

[264] Τζάννε Μ. (2017), τα υδροπλάνα μπαίνουν στα ελληνικά λιμάνια, http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/321666-ta-idroplana-mpainoun-sta-ellinika-limania, [πρόσβαση 1/5/2017].

[265] ENERGEIA (2017), Προχωρούν οι χωροθετήσεις για τις υποδομές LNG Μικρής Κλίμακας http://eco-gas.gr/proxwroun-oi-xwrothethseis-gia-tis-ypodomes-lng-mikrhs-klimakas/, [πρόσβαση Απρίλιος 2017].

επενδύσεων στον τομέα των μεταφορών, την οικονομική μεγέθυνση και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Για το λόγο αυτό απαιτείται συνεχής εγρήγορση στην εφαρμογή της αναπτυξιακής στρατηγικής «Ευρώπη 2020» και επιδίωξη σχεδιασμού έργων υποδομής με προστιθέμενη αξία.

Το εκτεταμένο δίκτυο, ως ένα ευρωπαϊκής κλίμακας δίκτυο μεταφορών, έχει θέσει ως σκοπό να εξασφαλίζει την προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα όλων των περιοχών της Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των απομακρυσμένων, νησιωτικών και άκρως απόκεντρων περιοχών, όπως εξάλλου επιδιώκεται με την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική που θεσπίστηκε με τον Κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1255 /2011 προκειμένου να ενισχυθεί η μεταξύ τους κοινωνική και οικονομική συνοχή. Παράλληλα, στις κατευθυντήριες γραμμές που θεσπίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 προβλέπονται οι απαιτήσεις για την υποδομή του εκτεταμένου δικτύου, ώστε έως το 2050 να προωθηθεί η ανάπτυξη δικτύου υψηλής ποιότητας σε όλη την Ένωση. Στην περίπτωση της νησιωτικής μας χώρας, είναι προφανές ότι η «νησιωτικότητα» είναι ουσιαστικά απούσα στην αποτύπωση του εκτεταμένου δικτύου, με προφανείς τις επακόλουθες συνέπειες στην ανταγωνιστικότητα και την τελική επιλεξιμότητα ώριμων έργων υποδομών, στην ελκυστικότητα των νησιών και κατ' επέκταση στη διαδικασία βιώσιμης ανάπτυξης τους.

Είναι γεγονός ότι, τόσο οι Κοινοτικές όσο και οι εθνικές πολιτικές για την περιφερειακή ανάπτυξη, πλην της γενικότερης αναγνώρισης των ενδογενών προβλημάτων των νησιωτικών περιοχών, δεν έχουν κάνει κάποιο ουσιαστικό βήμα εξειδίκευσης. Ένα παράδειγμα αποτελεί η προσπελασιμότητα, η οποία αντιμετωπίζεται περισσότερο ως πρόβλημα υποδομών και λιγότερο ως ζήτημα λειτουργίας του συστήματος μεταφορών, που θα πρέπει να διασφαλίζει ίσους όρους ανταγωνισμού στη νησιωτική επιχειρηματικότητα.

Στην Ελλάδα το 14% του πληθυσμού κατοικεί σε 124, από τα 3500 συνολικά νησιά ενός εκτεταμένου Αρχιπελάγους που περιβάλλει τη χώρα μας –μοναδικού φαινομένου για κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. 31 κύριες ακτοπλοϊκές γραμμές εξυπηρετούν σήμερα τις ανάγκες μεταφοράς κατοίκων, επισκεπτών και εμπορευμάτων, συνδέοντας τα 96 λιμάνια των νησιών με τα 42 της ηπειρωτικής χώρας[266]. Η ακολουθούμενη μέχρι σήμερα πολιτική, συναρμοδιότητας τεσσάρων Υπουργείων και αρκετών Οργανισμών (χωρίς την ουσιαστική συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης), με επίκεντρο το μεταφορικό μέσο (κυρίως το πλοίο) και όχι το μεταφορικό έργο, διαμόρφωσε συνθήκες, ολιγοπωλιακές ή μονοπωλιακές, από τις οποίες προκύπτει η δημιουργία ομάδων νησιών τριών ταχυτήτων.

[266] ΚΕΔΚΕ, (2006), Εισήγηση ΔΣ ΚΕΔΚΕ για το θεματικό συνέδριο «μεταφορές στο νησιωτικό χώρο και ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης».

Οι μεταφορές στα νησιά αποτελούν Υπηρεσία Γενικού Οικονομικού Ενδιαφέροντος [267] δεδομένου ότι διασφαλίζουν την κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική αλλά και γεωγραφική συνοχή του εθνικού χώρου. Σε αυτή την βάση πρέπει να δομηθεί η σχέση με την Πολιτεία αλλά και με την Ευρωπαϊκή Ένωση, παράλληλα με την υιοθέτηση της αρχής του μεταφορικού ισοδυνάμου. Μίας αρχής που στοχεύει στην κατά το δυνατόν εναρμόνιση της τιμολογιακής επιβάρυνσης του χρήστη των θαλάσσιων μεταφορών με αυτή των χερσαίων μεταφορών για την απολαβή ανάλογης υπηρεσίας ανεξαρτήτως του μεταφορικού μέσου που χρησιμοποιείται και αντικατάστασης της πολιτικής που είχε ως επίκεντρο το πλοίο με μια πολιτική που θα οδηγήσει στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών με το συντονισμό και διαφορετικών μέσων. Σε ευρεία σύσκεψη του ΥΝΑΝΠ και του ΥΜΕ με αρμόδιους φορείς συστάθηκαν 2 αναγκαίες επιτροπές προς την κατεύθυνση επανασχεδιασμού των συνδυασμένων μεταφορών και επανεξέτασης του θεσμικού πλαισίου των μετακινήσεων[268].

Η εφαρμογή του ακτινωτού προτύπου «Hub and Spoke» (λιμάνια κόμβοι, με συνδέσεις σε μικρότερα λιμάνια) είναι μια βιώσιμη λύση διασυνδεσιμότητας των νησιών[269] και βρίσκεται ήδη σε διαδικασία υποβολής σε αντίστοιχη ανοικτή πρόσκληση χρηματοδότησης, με σκοπό την πιλοτική της εφαρμογή στις Κυκλάδες[270].

Επίσης, είναι ξεκάθαρη η ανάγκη συνολικής αναθεώρησης του συστήματος των επιδοτήσεων, καθώς σήμερα δεν καλύπτει τις υφιστάμενες ανάγκες χρηματοδότησης, παράλληλα με την ανάγκη αναδιάρθρωσης των δρομολογίων, αλλά και τη διαφαινόμενη μείωση του ποσοστού ΦΠΑ, που περιέχεται στους ναύλους, τόσο επιβατών όσο και οχημάτων. Για την εφαρμογή βέβαια των παραπάνω δεν αρκεί μία καλή εθνική νομοθέτηση αλλά χρειάζεται η πλήρης γνώση των διαδικασιών Ευρωπαϊκής Νομοθέτησης και των Κανονισμών γύρω από τις εδαφικές τυπολογίες, και σε συνδυασμό με ισχύουσα αξιολόγηση των εδαφικών στατιστικών μονάδων (NUTS) να προσδιοριστούν οι στοχεύσεις των παρεμβάσεων.

---

[267] Ανακοίνωση της Ε.Επιτροπής 2012/C8/02, σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος.

[268] Δελτίο Τύπου, Το εγχείρημα για τις συνδυασμένες μεταφορές, http://www.hcg.gr/node/14395, [πρόσβαση, 7/2/2017].

[269] Φωτεινού Φ., (2016), Σχεδίαση ακτινωτών δρομολογίων και δρομολογίων κορμού φιλοδοξεί ο υφυπ. Νησιωτικής Πολιτικής, http://arxeio.metaforespress.gr/naftilia/item/15981-sxediasi-aktinoton-dromologion-kai-dromologion-kormoy-filodoksei-o-yfyp-nisiotikis-politikis.html, [πρόσβαση 27/11/2016].

[270] Πρόσκληση υποβολής αιτήσεων χρηματοδότησης ερευνητικών έργων του ΕΠΑΝΕΚ, ΑΔΑ: 6ΛΖ3465ΧΙ8-Η33, Τομέας 6.5.1 (Ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων και υπηρεσιών για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν τα νησιά που εντάσσονται στις άγονες γραμμές). http://www.gsrt.gr/Financing/Files /ContentFiles10427/20170310_prokhryxh_ereynw_dhmiourgw_kainotomw.pdf [πρόσβαση 10/3/2017].

5.7.5 Τουρισμός – Επιχειρηματικότητα

Η ανάπτυξη του τουρισμού σ' ένα σημαντικό αριθμό νησιών είχε ως αποτέλεσμα να ανακοπεί ή και να αναστραφεί η καθοδική πορεία λόγω κρίσης, χωρίς όμως να δρομολογηθεί κάποια αναπτυξιακή διαδικασία. Αυτή η οικονομική κατάσταση, που διαρκεί αρκετές δεκαετίες τώρα, αποτελεί ταυτόχρονα αιτία και αποτέλεσμα μιας σειράς φαινομένων, όπως η αποδιάρθρωση του τοπικού παραγωγικού ιστού, η δημογραφική και κοινωνική αποσταθεροποίηση, η αδυναμία συγκράτησης εκπαιδευμένου ανθρώπινου δυναμικού κλπ., δημιουργώντας ένα φαύλο κύκλο υπανάπτυξης. Η συνεχιζόμενη προώθηση του μοντέλου του οργανωμένου μαζικού τουρισμού, που απαιτεί όλο και μεγαλύτερες υποδομές και τουριστικές εγκαταστάσεις, απειλεί την ισορροπία των μικρής κλίμακας νησιών, ενώ το κόστος ικανοποίησης των αναγκών σε υποδομές αυξάνει εκθετικά.

Ζητούμενο είναι καταρχήν πως ο τουρισμός θα κεφαλαιοποιήσει την υψηλή ζήτηση με νέο εθνικό μοντέλο «οικονομίας της φιλοξενίας»[271]. Η νεοφυής επιχειρηματικότητα, η κοινωνική οικονομία[272], καθώς και η τόνωση της στοχευμένης και καινοτόμας δραστηριότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (SME's) είτε μέσω συστάδων επιχειρήσεων (clustering), ιδίως στο ναυτιλιακό τομέα και το yachting, μπορούν να δώσουν ώθηση στο branding και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των νησιών. Σημειώνεται, ότι νέες ιδέες και τάσεις των καιρών προσδίδουν άλλη άποψη στον τουρισμό, όπως είναι τα δίκτυα τοπιακής φυσιογνωμίας - territory branding[273], το διεθνές κίνημα του αργού τουρισμού -slow movement[274], slow food, κ.ά., τα οποία ήρθαν για να αποκαταστήσουν την πρακτική περασμένων δεκαετιών ενός συστημικού τουρισμού που περιοριζόταν στην απλή παραδοχή του τουρισμού του «ήλιου και της θάλασσας».

Η σημερινή κυβέρνηση έχει εξαγγείλει την υλοποίηση δέσμης μέτρων ώστε να ενισχυθούν τα νησιά και να μετατραπούν σε αναπτυξιακούς μοχλούς.[275] Τα εν λόγω μέτρα περιλαμβάνουν την υδατική αυτονομία των νησιών, τη μεταρρύθμιση του δικτύου μεταφορών, τη διεκδίκηση και

---

[271] Υφαντής, Π. (2017), Αγγελόπουλος: Πώς ο τουρισμός θα κεφαλαιοποιήσει την υψηλή ζήτηση, http://www.euro2day.gr/specials/interviews/article/1531948/aggelopoylos-pos-o-toyrismos-tha-kefalaiopoihsei-t.html, [πρόσβαση 18/4/2017]

[272] Ν.4430/2016, ΦΕΚ (205/Α/31-10-2016), Κοινωνική και Αλληλέγγυα Οικονομία και ανάπτυξη των φορέων της.

[273] Μεντεκίδου, Α. (2017), Συγκρότηση δικτύων τοπιακής φυσιογνωμίας στα πλαίσια μιας προσέγγισης Territory Branding για την προώθηση και ενίσχυση των νησιών του Βορειοανατολικού Αιγαίου, http://www.citybranding.gr/2017/04/territory-branding.html, [πρόσβαση 10/4/2017].

[274] Κουσούνης, Σ. (2016), http://www.kathimerini.gr/870342/article/oikonomia/epixeirhseis/to-kinhma-toy-argoy-toyrismoy-kerdizei-edafos, [πρόσβαση 6/8/2016].

[275] Ibidem (37η)

εφαρμογή της ρήτρας της νησιωτικότητας, την ευελιξία αναφορικά με τις κρατικές ενισχύσεις και την κατανομή πόρων, καθώς και τη δημιουργία ταμείου για τη νησιωτική συνοχή, ενόψει της νέας προγραμματικής περιόδου.

Κατά την πρόσφατη επίσκεψη του Πρωθυπουργού στη Νίσυρο, ο ίδιος ανακοίνωσε την άμεση ενεργοποίηση του Συμβουλίου Νησιωτικής Πολιτικής, και την ίδρυση Ερευνητικού Ινστιτούτου Νησιωτικής Πολιτικής. Ο Πρωθυπουργός έκανε επίσης λόγο για τον επανασχεδιασμό του δικτύου ακτοπλοΐας, παιδείας και υγείας στα νησιά καθώς και για τη διαχείριση των απορριμμάτων. Επιπλέον, μίλησε για την ανάδειξη των περιφερειακών μορφών τουρισμού, όπως του ιαματικού και του θρησκευτικού τουρισμού. Τέλος, υποστήριξε πως πρέπει να υπάρξει ενίσχυση των νησιωτικών δήμων με έμπειρα στελέχη, ικανά να υλοποιούν συγχρηματοδοτούμενες δράσεις, ενώ αναφέρθηκε και στην ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα παραγωγής, όπως η γεωργία.[276] Παρά τις εξαγγελίες όμως, δεν μπορεί να παραγνωρίζονται και τα αντίστροφα μέτρα όπως η κατάργηση του ειδικού καθεστώτος ΦΠΑ στα νησιά[277] και ο εγκλωβισμός μεταναστών σε τουρκικά νησιά[278].

Νέες προσπάθειες ανακοινώθηκαν επίσης από το ΥΝΑΝΠ, για την εφαρμογή της αρχής της νησιωτικότητας στην ευρωπαϊκή νομοθέτηση, αλλά και για την υιοθέτηση συγκεκριμένων θεσμικών και αναπτυξιακών παρεμβάσεων (πχ. μελέτη επιπτώσεων νησιωτικότητας και συγκρότηση ενός ξεχωριστού πυλώνα χρηματοδότησης για την αντιμετώπιση της, με τελικό στόχο την αλλαγή στατιστικών δεικτών για την κατανομή κοινοτικών πόρων και δημιουργία ενός Ταμείου Νησιωτικής Συνοχής και Ανάπτυξης για την περίοδο 2017-2027[279], σχεδιασμός ο οποίος ελήφθη υπόψη στη διάσκεψη της διακομματικής Επιτροπής του Ευρωκοινοβουλίου SEARICA (Intergroup) στο Στρασβούργο, με θέμα τις Ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις και επενδύσεις στα ευρωπαϊκά νησιά[280].

Με τον πρόσφατο καθορισμό αρμοδιοτήτων στον Υφυπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής

---

[276] "Η νησιωτικότητα στην πράξη». Εφημερίδα «Κοινή Γνώμη», 14/02/2016.

[277] Χατζηνικολάου Π.: «Αυξάνεται ο ΦΠΑ κατά 30% στα νησιά από 1ης Ιανουαρίου 2017». Εφημερίδα «Η Καθημερινή», 19/10/2016.

[278] Τζαβέλλα Α.: «Τα hot spots έρχονται οι τουρίστες όχι». CNN Greece, 23/12/2016.

[279] Σαντορινιός, Ν. (2017), Συνάντηση Ευρωπαίας Επιτρόπου Corina Cretu με τον Υφυπ. ΝΑΝΠ, http://www.santorinios.com/html/index.php/dimosieyseis/press-realeases/624-cretu-santorinios-eu?hitcount=0, [πρόσβαση 6/4/2017].

[280] Αναγγελία Διάσκεψης SEARICA (Intergroup), 18 Μαΐου 2017 Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Στρασβούργο, EU Investments in Islands (Conference dedicated to EU support mechanisms for investment. This conference aims to discuss how island territories can contribute to the impact on the ground of EU investment policies and instruments, such as the European Fund for Strategic Investments (EFSI), to reach out to citizens.), http://www.searica.eu/fr/evenements/conference/eu-investments-in-islands.

Πολιτικής (ΦΕΚ 3987/Β/2016), ανακοινώθηκε ότι επιχειρείται η αντιμετώπιση των προβλημάτων των νησιών να μην αφορά ασύνδετες πολιτικές, αλλά να απαιτούνται συντονισμένες ενέργειες για την ανάδειξη της Ρήτρας Νησιωτικότητας ως εργαλείου σχεδιασμού πραγματικών και με νόημα παρεμβάσεων που θα ακολουθούνται από στοχευμένες νησιωτικές χρηματοδοτήσεις στα νησιά βάσει μεθοδικού σχεδιασμού και όχι μεμονωμένων επιχορηγήσεων.

5.8. Παράκτιος και Θαλάσσιος Τουρισμός

Ως θαλάσσιο τουρισμό μπορούμε να χαρακτηρίσουμε «*κάθε τουριστική δραστηριότητα που έχει ως κυρίαρχο κίνητρο τη θάλασσα και τις ακτές της – είτε ως πεδίο δραστηριοτήτων τουρισμού είτε ως ειδικό ενδιαφέρον, συχνά με αθλητική ή πολιτιστική διάσταση*[281]». Έτσι, ο θαλάσσιος τουρισμός μπορεί να διακριθεί σε παράκτιο τουρισμό, όπως κολύμβηση, θαλάσσιο σκι, windsurfing, σε υποβρύχιο τουρισμό, όπως κατάδυση, υποβρύχια σκάφη, σε θαλάσσιο τουρισμό φύσης που περιλαμβάνει δραστηριότητες, όπως παρατήρηση θαλάσσιων θηλαστικών, ενυδρεία, σε θαλάσσιο αλιευτικό τουρισμό μέσω παρακολούθησης της διαδικασίας αλιείας, σε θαλάσσιο πολιτιστικό τουρισμό, όπως ναυτικά μουσεία, πλοία – μουσεία, σε θαλάσσιο αθλητικό τουρισμό με αγώνες σκαφών, καθώς και σε περισσότερο διαδεδομένες μορφές, όπως ο τουρισμός γιώτινγκ και κρουαζιέρας. [282]

Η ΕΕ χρηματοδοτεί την ενίσχυση του βιώσιμου αλιευτικού τουρισμού στην Μεσόγειο. Πρόκειται για ένα προσαρμοσμένο επιχειρηματικό μοντέλο που θα επιτρέπει στους αλιείς την τουριστική αξιοποίηση των παραδοσιακών αλιευτικών δραστηριοτήτων με θαλάσσιες τουριστικές διαδρομές, με την προώθηση τοπικών προϊόντων, αλλά και με αξιοποίηση του φυσικού και πολιτισμικού πλούτου της κάθε περιοχής. Το μοντέλο θα εφαρμοστεί στην Ιταλία, Ισπανία, Ελλάδα, Κύπρο, Αλβανία και Γαλλία, παράλληλα με στοχευμένα εκπαιδευτικά προγράμματα, και μία καινοτόμο ηλεκτρονική πλατφόρμα προώθησης και δικτύωσης των φορέων της τουριστικής βιομηχανίας.

Στις 20 Φεβρουαρίου 2014, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση για «Μια ευρωπαϊκή στρατηγική για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό», όπου παρουσιάζεται μια νέα στρατηγική για την προώθηση του

[281] Διακομιχάλης Ν. Μιχαήλ, (2009), Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, σ.42

[282] Μυλωνόπουλος Δημήτρης, Μοίρα Πολυξένη, (2005), Θαλάσσιος Τουρισμός, Εκδ. Interbooks, Αθήνα, σ.50

παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού στην Ευρώπη με στόχο την αξιοποίηση των πολλών δυνατοτήτων αυτού του τομέα. Προσδιόρισε 14 δράσεις που μπορούν να συμβάλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου και να προσδώσουν επιπλέον δυναμική στις παράκτιες περιοχές της Ευρώπης. Για παράδειγμα, η Επιτροπή προτείνει την ανάπτυξη ενός ηλεκτρονικού οδηγού για τις κυριότερες διαθέσιμες δυνατότητες χρηματοδότησης στον συγκεκριμένο τομέα και για τη στήριξη της ανάπτυξης διακρατικών και διαπεριφερειακών συμπράξεων, δικτύων, συνεργατικών σχηματισμών και στρατηγικών έξυπνης ειδίκευσης στον παράκτιο και τον θαλάσσιο τουρισμό. Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με τα κράτη μέλη, τις περιφερειακές και τοπικές αρχές και τον συγκεκριμένο κλάδο για την υλοποίηση των δράσεων αυτών. Σύμφωνα με τη δράση 14 της ευρωπαϊκής στρατηγικής για την τόνωση της ανάπτυξης και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό (COM 2014 86), η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε το παράρτημα του οδηγού για τη χρηματοδότηση του τουριστικού τομέα από την Ε.Ε. (2014-2020), το οποίο εστιάζει στα έργα με επίκεντρο τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό. [283] Σκοπός αυτής της πρωτοβουλίας είναι η ενημέρωση των παραγόντων σχετικά με έργα που έχουν λάβει χρηματοδότηση της Ε.Ε. ώστε να μπορούν να εντοπίζουν δυνατότητες για τη χορήγηση χρηματοδοτικής βοήθειας, με στόχο την ανάπτυξη έργων βιώσιμου και καινοτόμου τουρισμού στις παράκτιες περιοχές. [284]

Στην Ελλάδα, οι βασικότερες και περισσότερο διαδεδομένες μορφές οργανωμένου θαλάσσιου τουρισμού είναι οι κρουαζιέρες, οι οποίες εντάσσονται στην κατηγορία των διεθνών κρουαζιέρων και συγκεκριμένα των Μεσογειακών, η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση, καθώς και η παράκτια τουριστική ναυτιλία, στο πλαίσιο της οποίας πραγματοποιούνται ημερήσιες θαλάσσιες περιηγήσεις. Τόσο τα επαγγελματικά τουριστικά πλοία και πλοιάρια όσο και τα κρουαζιερόπλοια παρέχουν υπηρεσίες καταλυμάτων σε συνδυασμό με τη μεταφορά. Ωστόσο, μέχρι στιγμής δεν υπάρχει πλήρες νομοθετικό πλαίσιο, όσον αφορά τα κρουαζιερόπλοια και το οποίο θα μπορούσε να επιλύσει τυχόν προβλήματα που θα παρουσιαστούν. [285]

Τα τελευταία χρόνια έχει γίνει μεγάλη συζήτηση για την καλύτερη αξιοποίηση του κλάδου της κρουαζιέρας για την ελληνική οικονομία. Η προσοχή συγκεντρώνεται στην προσέλκυση περισσότερων εταιρειών και πλοίων και επομένως και των επιβατών τους στα ελληνικά λιμάνια και την αξιοποίηση τους σαν λιμάνια αφετηρίας και τερματισμού των ταξιδιών τους (homeport).

---

[283] ANNEX, Additional Examples for coastal and maritime tourism, Guide EU Funding for the tourism sector 2014-2020, European Union, 2016 http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/guide-eu-funding-for-coastal-tourism_en.pdf

[284] Παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός, https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism_el

[285] Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, (2013), Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία, Σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς, σ.48

Στην κατεύθυνση αυτή προωθήθηκε, τον Απρίλιο του 2012, με τον Ν.4072/2012 – μετά από έναν μαραθώνιο αναβολών και καθυστερήσεων – η πλήρης άρση του Cabotage. Αυτή η εξέλιξη αποτελεί την προσαρμογή της Ελλάδας στον κανονισμό 3577/1992 της Ε.Ε. για την «εφαρμογή της αρχής ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό των κρατών – μελών (θαλάσσιες ενδομεταφορές Cabotage)».

Με τη ρύθμιση αυτή τον Απρίλιο του 2012, θα επιτρέπεται στις εταιρείες κρουαζιέρας (με σημαία εντός ή εκτός Ε.Ε.) να πραγματοποιούν κυκλικά δρομολόγια με αφετηρία και τελικό προορισμό ελληνικά λιμάνια. Σημειώνεται ότι αντίστοιχες προσπάθειες είχαν γίνει στο παρελθόν, ωστόσο, δεν ήταν αποτελεσματικές λόγω υποχρέωσης των εταιριών να υπογράφουν συμβάσεις με περιοριστικούς όρους (π.χ. συχνότητα διέλευσης, διάρκεια παραμονής στο λιμάνι, απασχόληση Ελλήνων ναυτικών), τακτική που δεν ακολουθείται στα ανταγωνιστικά λιμάνια της Μεσογείου. Αυτή η υποχρέωση πλέον αποσύρθηκε, καθιστώντας τα ελληνικά λιμάνια περισσότερο ελκυστικά ως λιμάνια εκκίνησης κρουαζιέρας. Καταργείται πλέον ένα αναχρονιστικό καθεστώς που είχε σαν αποτέλεσμα κρουαζιερόπλοια τρίτων χωρών που αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου, να χρησιμοποιούν κόμβους για τα ταξίδια τους λιμάνια της Ιταλίας, της Ισπανίας, της Τουρκίας, εντάσσοντας τα ελληνικά λιμάνια στο πρόγραμμα τους μόνον για απλές και ολιγόωρες προσεγγίσεις. Έτσι τα τεράστια οικονομικά και τουριστικά οφέλη απολάμβαναν οι άλλες χώρες. [286]

Τα οφέλη από την άρση του καμποτάζ είναι πολλά και τα σημαντικότερα είναι επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με την ανάπτυξη της χειμερινής κρουαζιέρας, ανάπτυξη νέων ελληνικών προορισμών για την κρουαζιέρα και, επομένως, καλύτερη κατανομή των οφελών στην περιφέρεια, σημαντική αύξηση εσόδων για τον ξενοδοχειακό κλάδο της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Κρήτης από προγράμματα πριν και μετά την κρουαζιέρα, σημαντική διεθνής προβολή της Ελλάδος από τις εταιρείες της κρουαζιέρας και της πελατείας τους, ενώ επιπλέον, πέρα από τις νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν σε ξηρά και θάλασσα (στην Ιταλία η κρουαζιέρα απασχολεί 4.000 Ιταλούς ναυτικούς), θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν και σε άλλους πολλούς τομείς.

Ο θαλάσσιος τουρισμός στη χώρα μας άρχισε να αναπτύσσεται τη δεκαετία του 1960 και ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια. Κυριότερες μορφές της οργανωμένης αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού αποτελούν η κρουαζιέρα, η ιδιωτική θαλάσσια περιήγηση και παράκτια τουριστική

[286] Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, (2013), Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία, Σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς, σ.49

ναυτιλία, στην οποία εντάσσονται και οι ημερήσιες κρουαζιέρες. Οι κρουαζιέρες εντάσσονται στην κατηγορία των διεθνών κρουαζιέρων και, ειδικότερα, των Μεσογειακών κρουαζιέρων. Υπάρχουν περιπτώσεις που οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν κύριους προορισμούς κρουαζιερόπλοιων, με συμπληρωματικούς προορισμούς κοντινούς λιμένες, όπως τους λιμένες της Ιταλίας, της Τουρκίας, της Αιγύπτου και της Κύπρου. Υπάρχουν, όμως, και περιπτώσεις που οι ελληνικοί λιμένες αποτελούν συμπληρωματικό προορισμό, με τα κρουαζιερόπλοια να προσεγγίζουν ελάχιστους και σε πολλές περιπτώσεις μόνο έναν λιμένα. Ο αριθμός των κρουαζιερόπλοιων που έχουν ως λιμένες εκκίνησης και τερματικούς ελληνικούς λιμένες είναι περιορισμένος, ωστόσο γίνονται προσπάθειες ενίσχυσης του ελληνικού homeporting καθώς πλέον το καμποτάζ έχει αρθεί. [287]

Το γιώτινγκ στην χώρα μας, έως και το 2008, εμφανίζει ανοδική πορεία προσελκύοντας τόσο Έλληνες όσο και αλλοδαπούς τουρίστες. Τόσο οι ελληνικές μαρίνες όσο και τα καταφύγια, αν και χρειάζονται περαιτέρω ανάπτυξη, εκσυγχρονισμό και βελτιώσεις, παρέχουν επιλογές θαλάσσιων περιηγήσεων που μπορούν να προσφέρουν στον επισκέπτη, πέρα από την απόλαυση της θαλάσσιας διαδρομής, τη γνωριμία πολλών περιοχών τόσο της νησιωτικής Ελλάδας όσο και της ηπειρωτικής. Ωστόσο, παρόλο που η χώρα μας διαθέτει τη μεγαλύτερη περίμετρο ακτογραμμών συγκριτικά με τους ανταγωνιστές της, υπολείπεται σε θέσεις ελλιμενισμού, καθώς και σε ποιότητα υπηρεσιών. Αποτέλεσμα του συγκεκριμένου γεγονότος είναι η Τουρκία να προσελκύει, πέραν από τους τουρίστες που επιλέγουν τις ακτές της για θαλάσσια διαδρομή, και αρκετούς από αυτούς που επιλέγουν ελληνικά νησιά και ακτές. Οι εν λόγω τουρίστες – περιηγητές, προσεγγίζουν τουρκικά λιμάνια, προκειμένου να επωφεληθούν τόσο του υψηλότερου επιπέδου υπηρεσιών και του χαμηλότερου κόστους ελλιμενισμού, όσο και της συντήρησης και διαχείρισης των τουριστικών σκαφών, καθώς το θεσμικό πλαίσιο είναι αρκετά ευνοϊκό. [288]

Στην Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια, όλο και περισσότερα σκάφη εγκαταλείπουν τα ελληνικά λιμάνια και τις μαρίνες, κυρίως λόγω της έλλειψης λιμενικών υποδομών, καθώς και του πλαισίου για την απόκτηση και εκμετάλλευση σκαφών αναψυχής, και επιλέγουν χώρες, όπως η Τουρκία και η Κροατία, ως βάση ελλιμενισμού. Το 2010, υπήρξαν απώλειες σε αριθμό σκαφών της τάξεως του 15%, κυρίως από ιδιωτικά σκάφη που είτε αποχώρησαν από την Ελλάδα (πωλήθηκαν στο εξωτερικό, έφυγαν σε λιμένες Τουρκίας ή Κροατίας) είτε ακύρωσαν την άφιξη

---

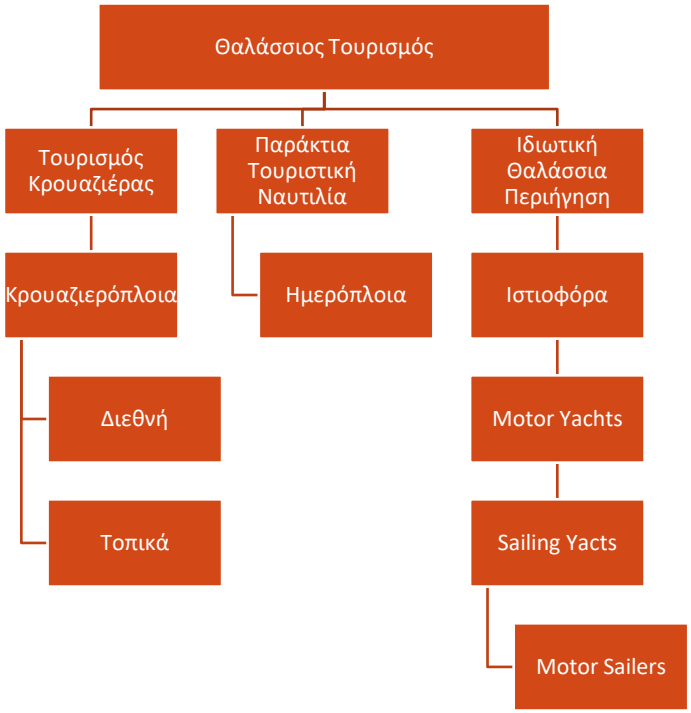
[287] Διακομιχάλης Ν. Μιχαήλ, (2009), Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, σ.49

[288] Διακομιχάλης Ν. Μιχαήλ, (2009), Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του, Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, σ.50

τους λόγω των φορολογικών μέτρων, με αποτέλεσμα τη μείωση τόσο του δυναμικού των γιωτς όσο και των θέσεων εργασίας. Τα επαγγελματικά σκάφη επιβαρύνονται συνεχώς, ενώ στην γειτονική Τουρκία τα σκάφη με τουρκική σημαία έχουν εκπτώσεις 50% στο κόστος προσέγγισης στους λιμένες της χώρας, ενώ ταυτόχρονα οι τράπεζες δίνουν μεγάλα κίνητρα για ανανέωση στόλου. Το ευνοϊκό επιχειρηματικό πλαίσιο που προσφέρει η Τουρκία σε ξένους επιχειρηματίες είχε ως αποτέλεσμα να προσελκύσει και αρκετούς Έλληνες επιχειρηματίες, οι οποίοι απέκτησαν βάσεις ναυλώσεων σε τουρκικές μαρίνες με σκοπό την εξυπηρέτηση τόσο των σκαφών τους όσο και των πελατών τους. Επιπροσθέτως, στην Ισπανία, με σκοπό την προσέλκυση σκαφών και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας στις άρτια οργανωμένες ισπανικές μαρίνες, παρατηρήθηκε μείωση του ΦΠΑ στα σκάφη, έτσι ώστε να είναι ο χαμηλότερος στην Ευρώπη. [289]

Στο παρακάτω σχήμα, αποτυπώνει το σύνολο της αγοράς του θαλάσσιου τουρισμού στην Ελλάδα.

Τμηματοποίηση του Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ελλάδα



Πηγή: Διακομιχάλης Ν. Μιχαήλ, (2009), Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του Εκδ. Σταμούλη, Αθήνα, σ.51

[289] Σταμόπουλος Μηνάς, Έγκλημα εκατομμυρίων ευρώ στο επαγγελματικό yachting, Εφημ. Πρώτο Θέμα, 6/3/2011, σ.18

Η Ελλάδα μπορεί να μετατραπεί σε περιφερειακό κόμβο κρουαζιέρας, δημιουργώντας μια ελεύθερη ναυτιλιακή αγορά στον τομέα αυτόν μετά την απελευθέρωση του Cabotage και διευρύνοντας τόσο τους προορισμούς της όσο και τη σύνθεση του τουριστικού της προϊόντος. Για το σκοπό αυτό απαιτείται μια ολοκληρωμένη στρατηγική. Η πολιτεία θα πρέπει να αναλάβει πρωτοβουλίες όσον αφορά τον συντονισμό και τον έλεγχο φορέων της περιφέρειας, όπως Οργανισμοί Λιμένων, Λιμενικά Ταμεία κλπ., ώστε να μην υπάρχει αυθαιρεσία στα επιβαλλόμενα τέλη. Σε διαφορετική περίπτωση το αποτέλεσμα θα ήταν να επιβάλλονται τέλη και επιβαρύνσεις για τα πλοία του κλάδου σε ανεξέλεγκτα επίπεδα, αποτρεπτικά στην προσέλκυση του ενδιαφέροντος από τις διαχειρίστριες εταιρείες κρουαζιέρας. Σε ορισμένες περιοχές της χώρας, κυρίως του νησιωτικού χώρου, υπάρχουν σοβαρά προβλήματα στις ιδιαιτερότητες που σχετίζονται με την προσβασιμότητα, την αποτελεσματική οργάνωση στην εξυπηρέτηση των αφιχθέντων με τα κρουαζιερόπλοια τουριστών. Είναι ανάγκη όπως στα περισσότερα αεροδρόμια της χώρας που υπάρχουν οι προϋποθέσεις προσέλκυσης τουριστών να γίνουν οι αναγκαίες υποδομές που έχουν σχέση με τους διαδρόμους, τα terminals των επιβατών, αλλά ακόμη και τα τέλη αεροδρομίου. Από την βελτίωση αυτή των υποδομών θα ωφεληθούν, όχι μόνο αυτές καθ' αυτές οι πόλεις των αεροδρομίων, αλλά και πολλές άλλες περιοχές στην ευρύτερη ζώνη που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τους τουρίστες. Η κρουαζιέρα μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στη διεύρυνση της τουριστικής περιόδου και να αυξήσει την τοπική απασχόληση. Επιβάλλεται να ξεφύγει η Ελλάδα από τα μέχρι τώρα όρια Απριλίου – Οκτωβρίου, εκμεταλλευόμενη τους αρχαιολογικούς της χώρους, την πολιτιστική της κληρονομιά και ιστορία, το θρησκευτικό τουρισμό, τις παραδοσιακές γεύσεις και διατροφικές συνήθειες, καθώς και άλλα ενδιαφέροντα της χώρας, προκειμένου να τονωθεί περισσότερο η αγορά, ιδιαίτερα στα νησιά. Αυτό θα ήταν προς όφελος της δραστηριότητας όλου του πλέγματος, χερσαίου και θαλάσσιου τουρισμού, της απασχόλησης των εργαζομένων και γενικότερα της εθνικής οικονομίας. Θα πρέπει, επίσης, να αποτελέσει σημαντική προτεραιότητα η προβολή των λιμένων και των τόπων προορισμού της κρουαζιέρας. Αποτελεί κρίσιμο παράγοντα, ο συντονισμός, η ενημέρωση και οργάνωση συνεργασιών και συνέργειας των εμπλεκόμενων με τη λειτουργία της κρουαζιέρας φορέων κάθε περιοχής. Η οργάνωση και εφαρμογή των καλύτερων πρακτικών υποδοχής και εξυπηρέτησης των επιβατών στο λιμάνι απαιτεί σύγχρονο management με στόχο τη συνεχή βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον και ενιαία αγορά. [290]

[290] Θεοδωρόπουλος Σωτήρης, (2013), Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία, Σημειώσεις μαθήματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς, σ.54

Επιπλέον, θα πρέπει να εξεταστεί η βελτίωση του κλάδου του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού στο σύνολο του. Είναι απαραίτητη η δημιουργία περισσότερων και πιο οργανωμένων μαρίνων, αφού μάλλον ο ΕΟΤ συντηρείται από τις εισπράξεις των μαρίνων που ήδη υπάρχουν. Για την αναβάθμιση του θαλάσσιου τουριστικού προϊόντος στην Ελλάδα, απαιτείται βελτίωση και οργάνωση των δομών της εκπαίδευσης και κατάρτισης και προγράμματα εκπαίδευσης σε θέματα θαλάσσιου τουρισμού που θα συνδυάζουν τους τομείς της ναυτιλίας και του τουρισμού σε διαφορετικά επίπεδα, ώστε οι εκπαιδευόμενοι να ανταποκρίνονται στις υψηλές απαιτήσεις του τουριστικού αυτού προϊόντος. Θα πρέπει, επιπλέον, να αλλάξει η δομή του ακτοπλοϊκού συστήματος με εκ νέου σχεδιασμό του δικτύου που να λαμβάνει υπόψη τις νέες συνθήκες σε ορισμένα νησιά, π.χ. τη δημιουργία αεροδρομίου, καθώς και την έντονη, πρόσφατη, τουριστική τους ανάπτυξη. Ακόμη, μπορούν να ενθαρρύνονται οι Έλληνες να αγοράζουν σκάφη, μικρά, μεγάλα, φουσκωτά, ιστιοπλοϊκά, ψαράδικα, θαλαμηγούς, για πολλούς και ευνόητους λόγους που έχουν σχέση με τη νησιωτική μας παράδοση και τον έντονο ανταγωνισμό από τις γειτονικές μας χώρες, ο οποίος θα αυξάνεται όλο και περισσότερο. Οι τιμές των εισιτηρίων των πλοίων, είναι ωφέλιμο να μειωθούν και τα δρομολόγια για τα νησιά της Ελλάδας να αυξηθούν. Ο ΦΠΑ και τα τέλη ελλιμενισμού θα πρέπει να μειωθούν, καθώς αυτό θα ανακουφίσει τους ιδιοκτήτες σκαφών και θα υπάρχουν πλέον περιθώρια άνθισης του θαλάσσιου τουρισμού. Η Ισπανία μείωσε τον ΦΠΑ στα σκάφη, ώστε να είναι ο χαμηλότερος στην Ευρώπη, για να προσελκύσει σκάφη στις δικές της τέλεια οργανωμένες μαρίνες.

ΕΡΕΥΝΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Αραμπατζή Φωτεινή , Τομεάρχης Τουρισμού,ΝΔ

Αγγελόπουλος Αλέξανδρος, Μέλος Δ.Σ του ΣΕΤΕ

Αγγελόπουλος Αλέξιος , Μέλος ΔΣ, ΕΝΩΣΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Άγγλος Γιάννης, πρώην Γενικός Γραμματέας ΕΟΤ

Ακουμιανάκης Κωνσταντίνος, Καθηγητής, Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Αλεξόπουλος Κωνσταντίνος, Διευθύνων Σύμβουλος Domotel Hotels & Resorts

Αμυράς Γιώργος, Βουλευτής «Το Ποτάμι»

Ανδρεάδης Ανδρέας, Πρόεδρος ΣΕΤΕ

Αντωνοπούλου Εύα, Δημοσιογράφος

Αυγουλάς Χρήστος, Ομ. Καθηγητής, Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, πρ. Γ.Γ. Αγροτικής Πολιτικής και Διεθνών Σχέσεων Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

Βαρελά Αγγελική, Γεν. Διευθύντρια Προβολής του ΕΟΤ

Βεντίκος Νικόλαος, Αναπληρωτής Καθηγητής, Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο"

Βερνίκος Γιώργος , Γενικός Γραμματέας ΣΕΤΕ

Βλαχογιάννη Θωμαΐς, Υπεύθυνη Προγραμμάτων, Μεσογειακό Γραφείο Πληροφόρησης για το Περιβάλλον τον Πολιτισμό και τη Βιώσιμη Ανάπτυξη

Βλάχος Γεώργιος, Οικονομολόγος, πρώην Γ.Γ. Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας και Εμπορικής Ναυτιλίας

Γαϊτάνη Τρισεύγενη , Εμπειρογνώμων Υπουργείου Εξωτερικών

Γαληνός Αλέξης, Δ/νων Σύμβουλος, Εταιρία Ανάπτυξης & Τουριστικής Προβολής Αθηνών

Γεώργα Μαρία, Ειδικός σε θέματα Διεθνούς Ιατρικού Τουρισμού

Γεωργιοπούλου Τάνια, Δημοσιογράφος, Εφημερίδα «Καθημερινή

Γεωργίου Γεώργιος, Καθηγητής, Δ/ντής Ωκεανογραφικό Κέντρο Πανεπιστημίου Κύπρου

Γιαννάτος Γιάννης, CEO- Internet business Developer Panadvert

Γιασιράνη Σταματία , Project Coordinator, Blue Growth

Γκόρτσος Χρήστος, Καθηγητής, Γενικός Γραμματέας της Ένωσης Ελληνικών Τραπεζών

Δαμασιώτης Μάρκος , Προϊστάμενος Διεύθυνσης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων, Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας (ΚΑΠΕ)

Δανέλλης Σπύρος, Βουλευτής «Το Ποτάμι», πρ. Ευρωβουλευτής

Δελατόλα Ρόζα, Δ/ντρια Εκπαίδευσης,Υπ.Τουρισμου

Δέφνερ Αλεξανδρος, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Διονυσοπούλου Παναγιώτα, Δρ., Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων (Συγγραφέας του βιβλίου «Ευρωπαϊκή Τουριστική Πολιτική»)

Δούκας Γιάννης, Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Αθηνών

Δρέττα Ιωάννα, Policy Advisor στον Πρόεδρο του ΣΕΤΕ

Ζαμπέτογλου Λία, Διευθύντρια Εκπαίδευσης ΙΝΣΕΤΕ

Ζαχαράτος Γεράσιμος, Καθηγητής, Αν. Γενικός Γραμματέας Υπουργείου Τουρισμού

Ζερβάκη Αντωνία, Δρ., Σχολή Νομικών, Οικονομικών και Πολιτικών Επιστημών, Πανεπιστήμιο Αθηνών

Ζέρβας Γιώργος, Καθηγητής, Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Θεοτοκάς Ιωάννης, Καθηγητής, Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής,

Θωμόπουλος Αριστοτέλης, Πρόεδρος Ένωσης Ξενοδόχων Θεσσαλονίκης

Ιατρίδης Δημήτριος, Ειδικός Γραμματέας Κοινοτικών Πόρων και Υποδομών, Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

Καλαματιανός Διονύσης, Γενικός Γραμματέας του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Καλπίδης Χαρίλαος, Υπουργείο Τουρισμου

Καμπουράκης Αντώνης, Πρόεδρος Ένωσης Ξενοδόχων Ρόδου, Μέλος ΔΣ ΕΟΤ

Καμπουρίδης Μίλτος , Δ/νων Σύμβουλος Ομίλου Dolphin Capital

Καραμούζης Νίκος, Πρόεδρος της Eurobank

Καρασμάνης Γεώργιος, Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

Κασίμης Χαράλαμπος, Καθηγητής, Γ.Γ. Αγροτικής Πολιτικής και Διαχείρισης των Κοινοτικών Πόρων, Αναπληρωτής Πρύτανης Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών

Κατσικάδης Σταύρος , Πρόεδρος Ένωσης Μαρινών Ελλάδας και Δ/νων Σύμβουλος Μαρίνας Φλοίσβου

Κεφαλογιάννη Όλγα, πρ.Υπουργός Τουρισμού, Βουλευτής ΝΔ

Κόκκαλης Πέτρος, Executive City Councilor for Local Growth & Entrepreneurship Municipality of Piraeus/ Leader Bluegrowth & Aephoria.net

Κοκκώσης Χάρης, Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, πρώην Πρόεδρος ΕΟΤ

Κόλλας Λεωνίδας , Αντιπρόεδρος ΔΣ της Ελληνικής Εταιρίας Προστασίας της Φύσης, Προγράμματα ΓΑΛΑΖΙΕΣ ΣΗΜΑΙΕΣ και GREEN KEY

Κόνσολας Μάνος, Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Αιγαίου, Βουλευτής Δωδεκανήσου, ΝΔ

Κονταξή Χριστίνα, Γενική Διευθύντρια, Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS

Κουμουτσάκος Γιώργος, Βουλευτής ΝΔ, πρ. Ευρωβουλευτής, Εισηγητής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική

Κουντουρά Έλενα, Αν. Υπουργός Τουρισμού

Κουρή Παναγιώτα, Επιστ. Υπευθ. Μονάδας Ευρωπαϊκού Τουρισμού Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet

Κράτσα-Τσαγκαροπούλου Ρόδη, Πρόεδρος, Ινστιτούτο Δημοκρατίας Κωνσταντίνος Καραμανλής, πρώην Αντιπρόεδρος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου

Κωνσταντόπουλος Δημήτρης, Eurobank

Κωστόπουλος Νίκος, Περιφερειακός Σύμβουλος Νότιου Τομέα Αττικής

Λαγός Δημήτρης, Καθηγητής, Πρόεδρος Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Λειβαδάς Πάνος, τέως Γενικός Γραμματέας ΕΟΤ, Ειδικός Σύμβουλος της Ένωσης Ξενοδόχων Ρόδου

Λιάκουρας Πέτρος, Αναπληρωτής Καθηγητής, Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Σπουδών, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Λυρίδης Δημήτριος, Επίκουρος Καθηγητής, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Μάρακα Μαρία, Πρ. Γενική Δ/ντρια ΕΟΤ

Μεντής Γεώργιος, Επ. Καθηγητής , Νομική Σχολή, Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Μητράκος Θεόδωρος, Υποδιοικητής Τράπεζας της Ελλάδος

Μουτζούρης Κωνσταντίνος, Πρόεδρος Ρυθμιστικής Αρχής Λιμένων, πρ. Γ.Γ. Λιμένων Υπ. Ναυτιλίας, πρ. Πρύτανης ΕΜΠ

Μπασιάκος Βαγγέλης, Τομεάρχης Περιβάλλοντος ΝΔ, πρ. Υπουργός Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων

Μπενέτος Γεώργιος, Πρόεδρος του Επαγγελματικού Επιμελητηρίου Πειραιά και Πρόεδρος του Insuleur (Δίκτυο των Νησιωτικών Επιμελητηρίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης)

Νάντσου Θεοδότα, Επικεφαλής τομέα περιβαλλοντικής πολιτικής, WWF Ελλάς

Νικολάου Κωνσταντίνος, Δρ., Γεωλόγος Πετρελαίων – Ενεργειακός Οικονομολόγος

Παναγιωτόπουλος Χρήστος, ARCAS Travel Services

Παναγιωτοπούλου Καλλιρόη, Καθηγήτρια, Τμήμα Επικοινωνίας και ΜΜΕ, Πανεπιστήμιο Αθηνών

Παπαδάτος Νικόλαος, Πρόεδρος και Δ/νων Σύμβουλος, Remaco

Παπαδόπουλος Δημήτριος, Δ/ντής Εταιρικών Πιστοδοτήσεων Ειδικής Διαχείρισης, Εθνική Τράπεζα

Παπαδούλης Γεώργιος, Καθηγητής, Πρύτανης Γεωπονικού Πανεπιστημίου Αθηνών

Παπαθεοδώρου Ανδρέας, Αναπληρωτής Καθηγητής, Διευθυντής του Εργαστηρίου Τουριστικών Ερευνών και Μελετών του Πανεπιστημίου Αιγαίου

Παπαϊωάννου Γιώργος, Γενικός Δ/ντής Αναδιάρθρωσης Δανείων,Τράπεζα Πειραιώς

Παπαϊωάννου Λεωνίδας, Senior Manager (PWC)

Παπασταματίου Παναγιώτης, Μέλος της Ελληνικής Επιστημονικής Ένωσης Αιολικής Ενέργειας

Παππάς Ιωάννης , Global Sustainable Tourism Council (GSTC) - Member of the Board of Directors & Country Representative

Παρίσης Ιωάννης, Δρ., Υποστράτηγος ε.α.

Παυλόπουλος Γιάννης, Υποναύαρχος Π.Ν., Διευθυντής Κλάδου Στρατηγικής και Πολιτικής του ΓΕΕΘΑ

Πεδιώτης Γιάννης, Δ/ντής Γ4 Δ/νσης Δικαιοσύνης-Εσωτ. Υποθέσεων-Schengen,ΥΠΕΞ

Πελεκανάκης Γιώργος, Πρόεδρος του Παγκρήτιου Συλλόγου Διευθυντών Ξενοδοχείων

Πλακιωτάκης Γιάννης, Τομεάρχης Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής της ΝΔ

Πολυσίου Μόσχος, Καθηγητής, Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Πολυτάκης Αλέξιος, Επικεφαλής Ανάπτυξης Εργασιών Αγροτικού Τομέα και Αγροτικής Επιχειρηματικότητας Τράπεζας Πειραιώς

Προύτζος Παναγιώτης, Πρόεδρος Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Εργατών Επισιτισμού και Υπαλλήλων Τουριστικών επαγγελμάτων

Ρέβελας Δημοσθένης, Δ/ντής Δ/νσης Παρακολουθήσεως Καθυστερήσεων Wholesale Banking, Alpha Bank

Ρέτσος Ιωάννης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ομοσπονδίας Ξενοδόχων και Αντιπρόεδρος Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ)

Σεραφείμ Χατζησκάκης, Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης

Σερίφης Δημήτρης, Διευθύνων Σύμβουλος, Nelios

Σιδηρά Σοφία, Manager, PWC

Σιόκουρος Ζαχαρίας, Πρόεδρος, Ινστιτούτο Θαλάσσιων Υποθέσεων Ανατολικής Μεσογείου (MARINEM - Maritime Institute of Eastern Mediterranean)

Σκαφιδά-Δρακοπούλου Άγκαθα, πρ. Γενική Διευθύντρια Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Στελλιάτος Αντώνης, Πρόεδρος Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού

Στεφανή Έφη, Προϊσταμένη Τμήματος Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων Δ/νσης Χωροταξικού Σχεδιασμού, Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Τζιάλλας Γιώργος , Γενικός Γραμματέας Τουριστικής Πολιτικής και Ανάπτυξης

Τσακίρης Γιώργος, Πρόεδρος Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος

Τσελέντης Βασίλειος, Καθηγητής του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Παν/μίου Πειραιώς και Δ/ντής Εργαστηρίου Θαλασσίων Επιστημών

Τσελεπίδης Αναστάσιος, Καθηγητής του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Παν/μίου Πειραιώς και πρ. Δ/ντής Ερευνών του ΕΛΚΕΘΕ

Τσιμπίδης Θοδωρής , Διευθυντής, Αρχιπέλαγος-Ινστιτούτο Θαλάσσιας Προστασίας

Τσιμπούκας Κωνσταντίνος, Καθηγητής, Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Τσιρώνης Ιωάννης, Αν. Υπουργός Περιβάλλοντος

Φαραντούρης Νικόλαος, Επίκουρος Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Φουντά Μαρία, Διεθύντρια Μάρκετινγκ της Google Ελλάδας

Φραντζεσκάκης Ντίνος, Δ/νων Σύμβουλος, "Discover the World Marketing"

Χαρίτσης Αλέξιος, Υφυπουργός για θέματα ΕΣΠΑ

Χατζηαντωνίου Μάρθα, Δρ., Ερευνήτρια Μονάδας Ευρωπαϊκού Τουρισμού Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet

Χατζηβασιλειάδης Γιάννης, Πρόεδρος, Ινστιτούτο Ενέργειας Νοτιοανατολικής Ευρώπης (ΙΕΝΕ)

Χατζηδάκης Κωστής, Αντιπρόεδρος ΝΔ

Χατζησκάκης Σεραφείμ, Ελληνική Εταιρία Προστασίας της Φύσης

Χλωμούδης Κωνσταντίνος, Καθηγητής, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών ΠΑΠΕΙ

Χριστίδου Αγνή , Διευθύντρια Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο της Ελλάδος

Χριστοδουλοπούλου Αιμιλία, Αναπληρώτρια Γενική Δ/ντρια, Διεύθυνση Ναυτιλιακών Επενδύσεων και Θαλάσσιου Τουρισμού, Υπ. Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

Ψαλτόπουλος Δημήτριος, Αναπληρωτής Πρύτανη Πανεπιστημίου Πατρών

Buhalis Dimitris, Professor, Bournemouth University

Chapsos Ioannis, Dr., Research Fellow in Maritime Security

Papathanassis Alexis, Dean - Faculty of Business Management & Services, Chairman of the Cruise Research Society, Co-Director of the Institute for Maritime Tourism, Bremerhaven University of Applied Sciences, Co-Director of the Institute for Maritime Tourism, Bremerhaven University of Applied Sciences

Paraskevas Alexandros, International Center for Hotel & Resort Management, University of West London

Shucksmith Mark, Professor, Director of Newcastle Institute for Social Renewal, Newcastle University

Thomson Kenneth, Professor, University of Aberdeen, Scotland, UK

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

Αγγελή Ν. (2015), «Αποτίμηση της Τριμερούς Συνόδου Κορυφής Ελλάδος-Αιγύπτου-Κύπρου», *Εφημερίδα Liberal.gr*, 24.12.2015.

Αθανασοπούλου Β., Ανδριανέσης Α., Γουργουρίνης Α., Ζολώτας Τ., Ζωγοπούλου Λ., Κελεμένης Ι., Κοσμίδης Τ., Κρητικός Μ., Μπατσαρά Ε., Μπέλλας Σ., Πανόπουλος Γ., Παπαναστασίου Θ., Παυλίδης Γ., Πρωτοψάλτης Π., Στρατή Α., Φαραντούρης Ν., Χαροκόπος Μ., Χασάπης Χ., Χατζηιωάννου Κ. (2015), *Δίκαιο Υδρογονανθράκων*, Εκδόσεις: Νομική Βιβλιοθήκη.

Αλογοσκούφης Γ. (1997), «Η οικονομία και η συνταγματική αναθεώρηση», *Εφημερίδα Η Καθημερινή*, 9.11.1997.

Αρμένη Ο. (2014), «Η διαχείριση της αλιευτικής ικανότητας», Πρακτικά Ημερίδας για την ελληνική αλιεία και το περιβάλλον, 17 Οκτωβρίου 2014, Αθήνα: Ινστιτούτο Θαλασσίων Βιολογικών Πόρων και Εσωτερικών Υδάτων.

Βαγγέλας Γ. & Πάλλής Α. (2016), «Report on Greek Ports», Πειραιάς: Ports & Shipping Advisory.

Βαληνάκης Γ., (2012) «Το Σχέδιο "Ελλάς επί τέσσερα", *Foreign Affairs (the Hellenic edition),* Ιούνιος 2012.

Βασενχόβεν Λ. (2017), *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, Ευρώπη και Ελλάδα*, Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης.

Βασιλείου, Π. (2014), Παρουσίαση με θέμα «Ολοκληρωμένη ανάπτυξη μέσα από τη διάδραση γης – θάλασσας: Διαστάσεις και προοπτικές της γαλάζιας ανάπτυξης στην Ευρώπη και στην Ελλάδα», Πειραιάς: Εθνικό Σημείο Επαφής ESPON, Πειραιάς.

Βελλής Γ. (2002), «Αποτελεσματικότητα της δικαιοσύνης: Απόπειρα ανατομίας του θέματος», στο *Αποτελεσματική Δικαιοσύνη - Δημόσιος Επιστημονικός Διάλογος*, Αθήνα, Κίνηση Πολιτών για μια Ανοιχτή Κοινωνία, 2002.

Βεντίκος Ν. (2016), Παρουσίαση με θέμα «Η δυναμική της Ελληνικής Ναυτιλίας: Εμπειρία του παρελθόντος - Προοπτικές του μέλλοντος», Εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική», Αθήνα: Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet, Εθνικό & Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Μάιος-Ιούνιος 2016.

Βερνίκος Γ.: Παρουσίαση με θέμα «Παράκτιος και Θαλάσσιος Τουρισμός» στην Ημερίδα: "Ανάπτυξη από τη θάλασσα. Μια ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική για την Ελλάδα", Αθήνα, Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet - Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο, Ιούνιος 2015.

Βλάχος Γ (2016), Παρουσίαση με θέμα «Ανάπτυξη από την θάλασσα- Επενδυτικές δυνατότητες», Ημερίδα «Ανάπτυξη από την θάλασσα. Μια ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική για την Ελλάδα», Αθήνα: Ημερίδα του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet, Εθνικό & Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών & του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Δημοσίου Δικαίου, Ιούνιος 2016.

Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους (ΓΠΚΒ) 2015, *Τριμηνιαία Έκθεση, Ιούλιος-Σεπτέμβριος 2015*, Αθήνα: Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους της Βουλής των Ελλήνων.

Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους (ΓΠΚΒ) 2015, *Τριμηνιαία Έκθεση, Οκτώβριος-Δεκέμβριος 2015*, Αθήνα: Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους της Βουλής των Ελλήνων.

Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους (ΓΠΚΒ) 2016, *Τριμηνιαία Έκθεση, Ιανουάριος-Μάρτιος 2016*, Αθήνα: Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους της Βουλής των Ελλήνων.

Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους (ΓΠΚΒ) 2016, *Τριμηνιαία Έκθεση, Απρίλιος-Ιούνιος 2016*, Αθήνα: Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους της Βουλής των Ελλήνων.

Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους (ΓΠΚΒ) 2016, *Τριμηνιαία Έκθεση, Ιούλιος-Σεπτέμβριος 2016*, Αθήνα: Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους της Βουλής των Ελλήνων.

Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους (ΓΠΚΒ) 2017, *Η Παγίδα του Χρέους, 5η Ενδιάμεση Έκθεση*, Μάρτιος 2017, Αθήνα: Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους της Βουλής των Ελλήνων.

Βουλή των Ελλήνων, Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους (ΓΠΚΒ) 2017, *Τριμηνιαία Έκθεση, Απρίλιος-Ιούνιος 2017*, Αθήνα: Γραφείο Προϋπολογισμού του Κράτους της Βουλής των Ελλήνων.

Γενική Διεύθυνση Λιμένων, Λιμενικής Πολιτικής και Ναυτιλιακών Επενδύσεων, Στατιστικά στοιχεία 2014, Πειραιάς: Υπουργείο Ναυτιλίας & Νησιωτικής Πολιτικής.

Γράτσος, Παρουσίαση με θέμα «Προοπτικές της Ναυτιλιακής Οικονομίας της Ελλάδας», Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας, 2013

Δανέλλης Σ. (2016), «Η γαλάζια ανάπτυξη στην καρδιά της οικονομικής στρατηγικής της ΕΕ», στον συλλογικό τόμο Κυβέλου Σ. (επιμ.), *Θαλάσσια Χωρικά Ζητήματα*, Αθήνα: Κριτική.

Δεκλερής Μ. (2000), *Το δίκαιο της βιωσίμου αναπτύξεως. Γενικές αρχές,* Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλας, Αθήνα - Κομοτηνή 2000.

Διακομιχάλης Μ., (2009), *Ο Θαλάσσιος Τουρισμός και οι Οικονομικές Επιδράσεις του*, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2009.

Διαμαντόπουλος Θ., Ομιλία: «Ρεαλιστικές Μεταρρυθμίσεις στο Πολιτικό Σύστημα και τη Δημόσια Διοίκηση», σε Εκδήλωση Κέντρου Αριστείας Jean Monnet στην Αντιπροσωπεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην Αθήνα.

Δραγασάκη Γ., Ομιλία: «Η έξοδος από την κρίση: Εφαρμόσιμες εναλλακτικές προτάσεις», σε εκδήλωση του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet Αθήνα 23.5.2013.

Δοξιάδης Α. (2010), *"*Νοικοκυραίοι, ραντιέρηδες, καιροσκόποι*"*, Αθήνα: *Athens Review of Books*, τ. 8, Ιούνιος 2010.

Εθνική Τράπεζα Ελλάδος, *Κλαδικές Μελέτες – Κρουαζιέρα*, Αθήνα: ΕΤΕ, Αύγουστος 2012.

Εθνικό Συμβούλιο Ανταγωνιστικότητας και Ανάπτυξης, *Ετήσια έκθεση για την ανταγωνιστικότητα 2003*, Αθήνα 2003.

ΕΚΕΠΕΚ, ΕΛΕΠ, ΕΛΙΑΜΕΠ, *Έκθεση Αποτελεσμάτων (2014), Δημόσιος Διάλογος Μετάβαση σε μια Πράσινη Ελλάδα 2010-2020*, Αθήνα: ΕΚΕΠΕΚ, ΕΛΕΠ, ΕΛΙΑΜΕΠ, Δεκέμβριος 2014.

Έλλις Α. (2017) «Οι Ενεργειακοί Κολοσσοί στην Κυπριακή ΑΟΖ», *Εφημερίδα Η Καθημερινή*, 02.01.2017

Επιτροπή των Περιφερειών (ΕτΠ) (2009) *Λευκή Βίβλος για την Πολυεπίπεδη Διακυβέρνηση της Επιτροπής των Περιφερειών*, Βρυξέλλες: CdR 89/2009 fin - ΚαΠ/ΔΣ/γς, 2009.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή των Περιφερειών, (ΕτΠ) (2017) *Ένα νέο στάδιο για την ευρωπαϊκή πολιτική γαλάζιας ανάπτυξης*, Βρυξέλλες: Σχέδιο Γνωμοδότησης NAT-VI/019.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, COM (2012) 183 τελικό, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, την Επιτροπή Περιφερειών, και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, *Ανάπτυξη για την Ελλάδα*, Βρυξέλλες 18.4.2012.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή COM (2014) 08 τελικό, *Γαλάζια ενέργεια. Απαραίτητα μέτρα για την αξιοποίηση του δυναμικού της θαλάσσιας και της ωκεάνιας ενέργειας της Ευρώπης έως το 2020 και εντεύθεν* 2014.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, COM (2015) 700 Τελικό, *Σχέδιο κοινής έκθεσης της Επιτροπής και του Συμβούλιου για την απασχόληση που συνοδεύει την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ετήσια επισκόπηση της ανάπτυξης για το 2016*, Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 26.11.2015.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, COM (2015) 614 Τελικό, *Το κλείσιμο του κύκλου – Ένα σχέδιο δράσης της ΕΕ για την κυκλική οικονομία*, Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή 2.12.2015

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, COM (2017) 63 Τελικό, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: *Η Επισκόπηση της Περιβαλλοντικής Εφαρμογής της ΕΕ: Κοινές προκλήσεις και πώς να συνδυαστούν οι προσπάθειες με σκοπό να επιτευχθούν καλύτερα αποτελέσματα*, Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 03.02.2017.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, COM (2017) 183 Τελικό, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: *Πρωτοβουλία για τη βιώσιμη ανάπτυξη της γαλάζιας οικονομίας στη δυτική Μεσόγειο*, Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 19.04.2017.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Ομάδα Δράσης για την Ελλάδα,* Τριμηνιαία Έκθεση, Μάρτιος 2012.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή – *Ομάδα δράσης για την Ελλάδα,* Τριμηνιαία έκθεση, Δεκέμβριος 2012.

Ευρωπαϊκό Δίκτυο Αγροτικής Ανάπτυξης (2016), *Συνδέοντας την αγροτική Ευρώπη 2014 – 2020*, Βρυξέλλες: Υπηρεσία Εκδόσεων Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Ζερβάκη Α. (2010), «Η Θαλάσσια Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Ελληνική εξωτερική Πολιτική» στο Βαληνάκης Γ. (επιμ.*), Ελληνική Εξωτερική και Ευρωπαϊκή Πολιτική*, 1990-2010, Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, Αθήνα 2010.

Θεοδωρόπουλος Σ. (2013), *Ευρωπαϊκές Πολιτικές στη Ναυτιλία*, Σημειώσεις Μαθήματος, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς.

Fraport Greece, Τα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας, Fraport.

Θεοδώρου, Δ. (2013), *Σύγχρονες Τεχνολογίες Παραγωγής Ηλεκτρικής Ενέργειας από την αιολική, κυματική και παλιρροιακή ενέργεια*, Πτυχιακή Εργασία, Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Μακεδονίας, Σχολή Μηχανικών.

Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ) - Ευρωπαϊκή Επιτροπή (DG ECFIN), *Έρευνα Οικονομικές συγκυρίες*, Αθήνα: ΙΟΒΕ, Φεβρουάριος 2017.

Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), *Οικονομικές επιδράσεις από την ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς*, Αθήνα: ΙΟΒΕ, Μάρτιος 2016.

Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), *Η Ελληνική Οικονομία*, Τεύχος 03/16, Τριμηνιαία Έκθεση, Αθήνα: Αρ. Τεύχους 85, ΙΟΒΕ, Οκτώβριος 2016.

Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), *Η απασχόληση στον τουριστικό τομέα*, Αθήνα: ΙΟΒΕ, Ιανουάριος 2013.

Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), *Η επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία*, Αθήνα: ΙΟΒΕ, Σεπτέμβριος 2012.

Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ) *Η επιχειρηματικότητα στην Ελλάδα*, Αθήνα ΙΟΒΕ, 2004.

Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ), Μελέτη-Εμπειρογνωμοσύνη: *Μελέτη καταγραφής και συγκριτικής αξιολόγησης του φορολογικού πλαισίου που διέπει τις τουριστικές επιχειρήσεις τόσο στην Ελλάδα όσο και διεθνώς,* Υποέργο 8 - Κωδικός ΟΠΣ Πράξης: MIS 485414, Αθήνα: ΙΝΣΕΤΕ, 30 Νοεμβρίου 2015.

Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ), *Ελληνικός Τουρισμός Εξελίξεις Προοπτικές*, τεύχος 1, Αθήνα: ΙΝΣΕΤΕ, Ιούλιος 2016.

Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ), *Ελληνικός Τουρισμός Εξελίξεις Προοπτικές*, τεύχος 2, Αθήνα: ΙΝΣΕΤΕ, Ιανουάριος 2017.

Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ*), Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία*, 2017.

Ινστιτούτο Εργασίας, ΓΣΕΕ, "Αναδιανομή εισοδήματος και ανάπτυξη για την έξοδο από την κρίση της ελληνικής οικονομίας", Μηνιαία έκδοση ΙΝΕ/ΓΣΕΕ *Ενημέρωση,* τ. 178, Δεκέμβριος 2010.

Καζάκος Π. (2010), *Αναθεώρηση του Συντάγματος και οικονομία. Δοκίμιο οικονομικής ανάλυσης των συνταγματικών θεσμών*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση, 2007.

Καζάκος Π. (2010), *Από τον ατελή εκσυγχρονισμό στην κρίση - Μεταρρυθμίσεις, χρέη και αδράνειες στην Ελλάδα 1993-2010*, Αθήνα: Πατάκης, 2010.

Καζάκος Π. (2003), «Ο φιλελευθερισμός στις ιδεολογικές αναζητήσεις της σημερινής Ελλάδας», στου ιδίου *Πολιτική και ιδεολογία απέναντι σε παλαιά και νέα προβλήματα*, Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης, 2003.

Καραμούζης, Ν. και Αναστασάτος, Γ., «Η ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας: Πηγές, προοπτικές και ο ρόλος των επενδύσεων και των εξαγωγών», *Eurobank Research Οικονομία και Αγορές*, Οκτώβριος 2011.

Καρυώτης Θ. (2016), *Η ΑΟΖ της Ελλάδος*, Εκδόσεις Λιβάνη, Αθήνα 2016.

Κασίνης Σ. (2012), «Σε τρία χρόνια γεωτρύπανα στην Κρήτη», Συνέντευξη, *Εφημερίδα Πρώτο Θέμα*, 23.12.2012.

Κατσέλης Γ. & Ράμφος Α. (2015), «Εκτίμηση της επίδρασης των υδατοκαλλιεργειών στην παροχή θρεπτικών στον Αμβρακικό Κόλπο», Πρακτικά 11ου Πανελλήνιου Συμποσίου Ωκεανογραφίας και Αλιείας, Υδάτινοι ορίζοντες: Προκλήσεις και Προοπτικές, 13-17 Μαΐου 2015, Λέσβος: Πανελλήνιος Σύλλογος Εργαζομένων στο ΕΛΚΕΘΕ.

Κατσικάδης Σ. (2016), Παρουσίαση με θέμα «Προκλήσεις του παράκτιου τουρισμού». Παρουσίαση στο πλαίσιο του Εκπαιδευτικού Προγράμματος «Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική», Αθήνα: Ημερίδα του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet, Εθνικό & Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών & του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Δημοσίου Δικαίου, Ιούνιος 2016.

Καψής, Α. (2014), *Μεταφορικό Ισοδύναμο στην ελληνική Ακτοπλοΐα. Διερεύνηση της δυνατότητας εφαρμογής στη Γραμμή Πειραιάς-Πάρος-Νάξος-Θήρα*, Διπλωματική Εργασία, Σχολή Μηχανολόγων Μηχανικών, ΕΜΠ.

Κόνσολας Μ.: Ομιλία «Νησιωτικότητα: Προκλήσεις και Ευκαιρίες» στην ημερίδα: "Ανάπτυξη από τη θάλασσα. Μια ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική για την Ελλάδα", Αθήνα: Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Ιούνιος 2015.

Κοκκώσης Χ. & Παπαθεοχάρη Θ. (2015), «Σύνδεση Θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού και Ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιας ζώνης», Πρακτικά 4ου Πανελλήνιου Συνέδριου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, 24-27 Σεπτεμβρίου 2015, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος 2015.

Κουμουτσάκος Γ. (01.12.2011), «Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική: Μια νέα, Ανεξάρτητη πλέον Πολιτική της ΕΕ με Πολλές Δυνατότητες για την Ελλάδα», Αθήνα: *Ναυτικά Χρονικά*, 12/2011.

Κριμπάς Κ., Λουλούδης Λ. (επιμέλεια) Ελληνική γεωργία και αγροτική πολιτική, Ακαδημία Αθηνών, Αθήνα 2008.

Λαλεχός Ν. (1992), *Οι έρευνες υδρογονανθράκων στον Ελλαδικό χώρο και προοπτικές εντοπίσεων οικονομικών κοιτασμάτων*, Αθήνα: ΤΕΕ - Τεχνικά Χρονικά, 2η έκτακτη έκδοση.

Λιαργκόβας Π. (2010), *Σύγχρονα θέματα ελληνικής και διεθνούς οικονομίας*,: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης, Αθήνα 2010.

Μανιάτης Γ. (2016), *Μεταρρυθμίσεις και προοδευτικός Πατριωτισμός. Ενεργειακή Ένωση και ασφάλεια, περιβάλλον, κλιματική αλλαγή, βιώσιμη ανάπτυξη, περιφερειακός σχεδιασμός, κοινωνική αλληλεγγύη*, Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα 2016

Μαραβέγιας Ν. *Η ελληνική γεωργία προς το 2010*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1999

Μαρνέλλης Φ. (2011), *Έρευνα Υδρογονανθράκων στη Δυτική Ελλάδα, Πρακτικά Συνεδρίου*, 1-7-2011, Γεωτεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, Ιωάννινα: ΓΕΩΤΕΕ - Τμήμα Ηπείρου.

Μαχιάς Α. (2014), Παρουσίαση με τίτλο «Ατλαντική και Μεσογειακή Αλιεία», στην Ημερίδα για την ελληνική αλιεία και το περιβάλλον, Αθήνα: Ινστιτούτο Θαλασσίων Βιολογικών Πόρων και Εσωτερικών Υδάτων, 17 Οκτωβρίου 2014.

Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015 «Μια νέα αναπτυξιακή κατεύθυνση για τη χώρα, Υπουργείο Οικονομικών», *Αιτιολογική Έκθεση στο Σχέδιο Νόμου Μεσοπρόθεσμο Πλαίσιο Δημοσιονομικής Στρατηγικής 2012-2015,* 2012.

Μήλιου Α. (2014), Ομιλία με τίτλο «Ανάπτυξη πλαισίων συνδιαχείρισης της αλιείας, με την ενεργό συμμετοχή των αλιευτικών κοινωνιών», στην Ημερίδα για την ελληνική αλιεία και το περιβάλλον, Αθήνα: Ινστιτούτο Θαλασσίων Βιολογικών Πόρων και Εσωτερικών Υδάτων, 17 Οκτωβρίου 2014.

Μουτζούρης Κ.Ι. (2016), Παρουσίαση με θέμα «Λιμενική Πολιτική». Ημερίδα «Ανάπτυξη από την θάλασσα. Μια ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική για την Ελλάδα», Αθήνα: Ημερίδα του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet, Εθνικό & Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών & του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Δημοσίου Δικαίου, Ιούνιος 2016.

Μουτόπουλος Κ.Δ. (2014), «Ανασύσταση της αλιευτικής παραγωγής και τυπολογία των αλιευτικών παραβάσεων», Πρακτικά Ημερίδας για την ελληνική αλιεία και το περιβάλλον,17 Οκτωβρίου 2014, Αθήνα: Ινστιτούτο Θαλασσίων Βιολογικών Πόρων και Εσωτερικών Υδάτων.

Μπότα, Ε. (2017), «Άπνοια επενδύσεων για την ανάπτυξη θαλασσίων αιολικών πάρκων στην Ελλάδα», *Εφημερίδα Worldenergynews.gr,* 25.01.2017.

Μυλωνόπουλος Δ., Μοίρα Π., (2005), *Θαλάσσιος Τουρισμός*, Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 2005.

Νικολάου Κ. (2016), Παρουσίαση με θέμα «Μια θαλάσσια ευρωπαϊκή πολιτική για την Ελλάδα», Διαφάνειες Ημερίδας, στην Ημερίδαβτου Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet, Εθνικό & Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών & του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Δημοσίου Δικαίου, Αθήνα, Ιούνιος 2016.

Ν. 4150/13, ΦΕΚ (102/Α/2013) «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου & άλλες διατάξεις».

Ν.4430/2016, ΦΕΚ (205/Α/31-10-2016), «Κοινωνική και Αλληλέγγυα Οικονομία και ανάπτυξη των φορέων της».

Ν.4439 (ΦΕΚΑ222/’16) «Ενσωμάτωσης της Οδηγίας 2014/95/ΕΕ».

Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΞΕΕ) - Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων (ΙΤΕΠ), *Εξελίξεις στον Παγκόσμιο και τον Ελληνικό Τουρισμό*, Αθήνα: ΞΕΕ-ΙΤΕΠ, 2016.

Οικονόμου, Ε., (2010), Παρουσίαση με θέμα «Περιοχές κυματικής ενέργειας για παραγωγή ηλεκτρισμού και η χωροθέτηση τους στο Αιγαίο», στην Ημερίδα: Δορυφορική Γεωδαισία: Σύγχρονα Συστήματα και Εφαρμογές, Αθήνα: Τ.Ε.Ι. Αθήνας, 26.05.2010.

Παπαγεωργίου Μ. (2015) Ομιλία με θέμα «Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός και παράκτιες χρήσεις: εφαρμογές και πρακτικές στην Ελλάδα», στο 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 24 – 27 Σεπτεμβρίου 2015.

Παπαγιαννούλης Κ. (2002), *Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας και η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2002.

Παπακωνσταντίνου Γ., *Πρακτικά της Ειδικής Ημερίδας για την Ενέργεια, Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας & Ανάπτυξη Υποδομών στη Νοτιοανατολική Ευρώπη και το Πρόγραμμα ΗΛΙΟΣ*, 03.04.2012.

Παπαθεμελής Σ. (2013), *Κρίση: Να την πληρώσουν αυτοί που την προκάλεσαν,* Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Γερμανός.

Π.Δ 103/2014, *Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου*, (ΦΕΚ 170 Α' – 28.08.2014).

Πελαγίδη Θ. & Μητσόπουλου Μ. (2006), *Ανάλυση της ελληνικής οικονομίας. Η προσοδοθηρία και οι μεταρρυθμίσεις*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθηνα 2006.

Πετράκης Π.Ε. (2010), *Η ελληνική οικονομία: Προκλήσεις*, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 2010.

Πιτέλης, Χρ. *Οικονομικοί θεσμοί, διεθνής ανταγωνιστικότητα και οικονομική πολιτική*, Τυπωθείτω, Αθήνα 1998.

Σκαφίδα Α. (2016), Παρουσίαση με θέμα «Θεσμικός επαναπροσδιορισμός των ελληνικών λιμένων» Παρουσίαση στα πλαίσια του εκπαιδευτικού προγράμματος «Ευρωπαϊκή Θαλάσσια Πολιτική», Αθήνα: Ημερίδα του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet, Εθνικό & Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών & του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Δημοσίου Δικαίου, Ιούνιος 2016.

Σταμόπουλος Μ. (2011), *Έγκλημα εκατομμυρίων ευρώ στο επαγγελματικό yachting*, Εφημερίδα Πρώτο Θέμα, 06.03.2011.

Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Απόφαση του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2010 (2010/631/ΕΕ), σχετικά με τη «σύναψη, εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του πρωτοκόλλου για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Μεσογείου στη σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου», Βρυξέλλες: Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, L279, 13.09.2010.

Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2002 (2002/413/ΕΚ), σχετικά με την «εφαρμογή της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών στην Ευρώπη», Βρυξέλλες: Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, L148, 06.06.2002.

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), *Ελληνικός Τουρισμός, Εξελίξεις – Προοπτικές,* τεύχος 2, Αθήνα:, ΣΕΤΕ, Ιανουάριος 2017.

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), *Ο τουρισμός πρωταγωνιστής στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη την Ελλάδα*, ΣΕΤΕ, Αθήνα

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), *Η συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2014 - συνοπτική απεικόνιση βασικών μεγεθών*, ΣΕΤΕ, Αθήνα 2015.

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ), *Οι εκπαιδευτικές ανάγκες των επιχειρήσεων στον κλάδο του τουρισμού στην Ελλάδα*, ΣΕΤΕ, Αθήνα 2014.

Σωτηρόπουλος, Δ. (2001), *Η κορυφή του πελατειακού κράτους. Οργάνωση, στελέχωση και πολιτικοποίηση των ανώτερων βαθμίδων της κεντρικής διοίκησης στην Ελλάδα, 1974-2000*, εκδόσεις Ποταμός, Αθήνα 2001.

Σωτηρόπουλος Α. (2013), *Τουρισμός & διαχείριση κρίσεων*, e-Travel News.blogspot.gr, (Αρχική Δημοσίευση: 2009), 2013.

Σωτηρόπουλος Δ. Α., Χριστόπουλος Λ. (2016), *Πολυνομία, Κακονομία και Γραφειοκρατία στην Ελλάδα, Ανάλυση Αποτυχιών του Παρελθόντος και Προτάσεις Βελτιωτικών Παρεμβάσεων*, Αθήνα, Διανέοσις.

Τζαβέλλα Α.: «Τα hot spots έρχονται οι τουρίστες όχι». CNN Greece, 23/12/2016.

Τζωάννου Ι., Εισήγηση με τίτλο «Ναυτιλία» στα πλαίσια της Ημερίδας του Ευρωπαϊκού Κέντρου Αριστείας Jean Monnet, «Μία Συνεκτική Αναπτυξιακή Προοπτική της Ελλάδας απέναντι στην Κρίση», Αθήνα-Γραφείο Ενημέρωσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην Ελλάδα, 02.07.2012.

Τράπεζα Πειραιώς (2015), *Η συμβολή και οι προοπτικές του αγροδιατροφικού τομέα στην Ελλάδα*, Αθήνα: Όμιλος Τράπεζας Πειραιώς, Σεπτέμβριος 2015.

Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ), *Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2010*, Αθήνα: ΤτΕ, Απρίλιος 2011.

Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ), *Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2011*, Αθήνα: ΤτΕ, Απρίλιος 2012.

Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ), *Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2012*, Αθήνα: ΤτΕ, Φεβρουάριος 2013.

Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ), *Έκθεση του Διοικητή για το έτος 2016*, Αθήνα: ΤτΕ, Φεβρουάριος 2017.

Τράπεζα της Ελλάδος (ΤτΕ), *Οικονομικό Δελτίο,* τεύχος 42, Αθήνα: ΤτΕ, Δεκέμβριος 2015.

Τριαντόπουλος, Χρ. (2013), «Η Ελλάδα σε Αριθμούς: Δραστηριότητες, Τομείς, Κλάδοι», *στο Η Ελλάδα το 2013*, Ειδική Έκδοση του Forum ΑΓΟΡΑ ΙΔΕΩΝ με το The Economist «Ο Κόσμος το 2013», Αθήνα, Ιανουάριος 2013.

Τσακλόγλου Π., Οικονομίδης Γ., Παγουλάτος Γ., Χ. Τριαντόπουλος Χ., Φιλιππόπουλος Α. (2016), *Χάρτης εξόδου από την κρίση, Ένα νέο παραγωγικό μοντέλο για την Ελλάδα*, Αθήνα: Διανέοσις.

Τσάλτας Γ, Αναγνώστου Χ. (2014), *Αιγαίο και Νοτιοανατολική Μεσόγειος. Σύγχρονες προκλήσεις και προοπτικές εκμετάλλευσης υποθαλάσσιων ενεργειακών φυσικών πόρων*, Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.

Τσίκληρας, Α. (2015), «Τα κοινωνικά δίκτυα αποκαλύπτουν τα αλιεύματα του υποβρύχιου κυνηγιού», Πρακτικά 11ου Πανελλήνιου Συμποσίου Ωκεανογραφίας και Αλιείας, Υδάτινοι ορίζοντες: Προκλήσεις και Προοπτικές, 13-17 Μαΐου 2015, Λέσβος: Πανελλήνιος Σύλλογος Εργαζομένων στο ΕΛΚΕΘΕ.

Τσιλιμίγκας Γ. & Γουργιώτης, Α. (2015), «Ζητήματα διασφάλισης της συνοχής μεταξύ του χερσαίου και του θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού», Πρακτικά 4ου Πανελλήνιου Συνέδριου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, 24-27 Σεπτεμβρίου 2015, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Τσουκαλάς Κ. (2012), *Η Ελλάδα της λήθης και της αλήθειας*,Εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 2012.

Χατζημπίρος, Κ. (2014), «Υπεράκτια Αιολικά Πάρκα στην Προοπτική του 2050», Πρακτικά 6ου Πανελλήνιου Συνεδρίου Ε.Μ.Π., Εργαστήριο Λιμενικών Έργων: Διαχείριση και τη βελτίωση

παράκτιων ζωνών, 24-27 Νοεμβρίου 2014, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Χατζηνικολάου Π.: «Αυξάνεται ο ΦΠΑ κατά 30% στα νησιά από 1ης Ιανουαρίου 2017». Εφημερίδα *Η Καθημερινή,* 19/10/2016.

Χέλμης, Ν. (2013), *Επισκόπηση και αξιολόγηση των κυριότερων τεχνολογιών παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ενέργεια των κυμάτων και εκτίμηση της σκοπιμότητας εισαγωγής των τεχνολογιών αυτών και στην Ελλάδα*, Πτυχιακή Εργασία Ηράκλειο: Τ.Ε.Ι. Κρήτης, Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών Τ.Ε., Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών.

Χλωμούδης Κ., Λεκάκου Μ. & Γ. Σπιλάνης, (Ομάδα Εργασίας Ι.Τ.Α.), Εισήγηση με θέμα «Νησιωτική Πολιτική, Επιτροπή Νησιωτικών Πολιτικών και Πολιτικών Συνοχής» στο Ετήσιο Γενικό Συνέδριο ΚΕΔΚΕ, Θεσσαλονίκη 26-28 Νοεμβρίου 2008.

Χριστοδουλάκης, Ν. (2006), «Για ένα σύνταγμα ανάπτυξης», συνέντευξη στην Εφημερίδα *Καθημερινή*, 15.1.2006.

Υπουργείο Τουρισμού, «Σχέδιο Κατευθύνσεων Εθνικής Αναπτυξιακής Στρατηγικής στον Τομέα του Τουρισμού, 2014-2020». Επικαιροποίηση, Αθήνα: Ειδική Υπηρεσία Συντονισμού & Εφαρμογής Υπουργείου Τουρισμού, Νοέμβριος 2013.

Υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης, *Λευκή Βίβλος για τη Διακυβέρνηση*.

Υπουργείο Οικονομικών, *Επικαιροποιημένο Ελληνικό Πρόγραμμα Σταθερότητας και Ανάπτυξης*.

ΥΝΑΝΠ (2017), *Στήριξη της ανταγωνιστικότητας της Ναυτιλίας στη Σύνοδο των Υπουργών Μεταφορών της ΕΕ*, Βαλέτα, της Μάλτας, Μάρτιος 2017.

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, *Σχέδιο Ήλιος, Εθνικό Αναπτυξιακό Πρόγραμμα Εξαγωγής Ηλιακής Ενέργειας στην ΕΕ*, Νοέμβριος 2011.

Alpha Bank, *Δελτίο Οικονομικών Εξελίξεων*, Αθήνα, Ιούλιος 2016.

Boston Consulting Group / Ελληνο-ολλανδικός Εμπορικός και Βιομηχανικός Σύνδεσμος Ελλάς 2020, *Η προσέλκυση των ξένων επενδύσεων στην ελληνική οικονομία. Οι απόψεις των ξένων επενδυτών*, Αθήνα 2012.

Boston Consulting Group (BCG), *Χαράζοντας μια Νέα Πορεία: Αποκαθιστώντας την Κερδοφορία*, Κοπεγχάγη, 2012.

Energypress (2017), «Οι μεγάλες πετρελαϊκές κάνουν δυναμική είσοδο στα υπεράκτια αιολικά», *Εφημερίδα Energypress.gr*, 24.03.2017.

Gibson, H.D. (2010), «Ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας κατά τομέα την περίοδο 1995-2003», στο Οικονόμου Γ., Σαμπεθάϊ Ι. & Συμίγιαννη Γ. (επιμ.), *Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδος: Αιτίες ανισορροπιών και προτάσεις πολιτικής*, Αθήνα: Τράπεζα της Ελλάδος, Ιούλιος 2010.

ICAP, *40 Κορυφαίοι Κλάδοι της Ελληνικής Οικονομίας*, Αθήνα: Μάιος 2016.

McKinsey & Company, *Η Ελλάδα 10 χρόνια μπροστά – Προσδιορίζοντας το νέο μοντέλο ανάπτυξης της Ελλάδας*, Αθήνα, Σεπτέμβριος 2011.

McKinsey & Co. (2014), *Τουριστικός Στρατηγικός Σχεδιασμός 2021*, McKinsey

PWC, *Επενδυτικές Στρατηγικές για τον Ξενοδοχειακό κλάδο στην Ελλάδα*, Αθήνα Φεβρουάριος 2016.

PWC, *Έργα υποδομών» στην Ελλάδα – Χρηματοδοτώντας το μέλλον*, Αθήνα Μάρτιος 2017.

PWC, *Κατευθύνσεις οικονομικής ανάκαμψης*, Αθήνα 2016

Wallis, J., and Dollery, B. (2005), *Αποτυχία της αγοράς, αποτυχία της κυβέρνησης, ηγεσία και δημόσια πολιτική*, μετάφραση Αλ. Στρατή, Κέντρο Θεσμικών Μεταρρυθμίσεων, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση, 2005.

WWF Ελλάς, *Θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας*, WWF Ελλάς

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Alesina, A. and Ardagna, S., *Large changes in fiscal policies: Taxes versus spending*, National Bureau of Economic Research (NBER) Working Paper No 15438, October 2009.

Alonso-Almeida M. & Bremser K. 2013. *"*Strategic Responses of the Spanish Hospitality Sector to the Financial Crisis*." International Journal of Hospitality Manager*: Volume 32, March 2013.

Arenius, P. and Clercq, D.D. (2005), "A network-based approach on opportunity recognition", *Small Business Economics*, Vol. 24.

Arthur D. Little*, Tourism industry in turbulent times - Identifying ways out of the global economic crisis*, July 2009.

Audretsch, D. (2002), *"*Entrepreneurship: A survey of the Literature".

Beriatos, E., Papageorgiou, M. (2011), *Maritime and coastal spatial planning: the case of Greece and the Mediterranean*, Department of Planning and Regional Development, University of Thessaly.

Berelsmann Stiftung (2009), *SGI (Sustainable Governance Indicators) 2009, Greece-Report*, April 2009.

Borner, S., Brunetti, A. and Weder, B. (1995), *Political credibility and economic development*, London: MacMillan, 1995.

Buchanan, J. (1997), "The balanced budget amendment: Clarifying the arguments*"*, *Public Choice*, 90 (1997).

Caplan, B. (2007), *The myth of the rational voter. Why Democracies choose bad policies*, Princeton and Oxford: Princeton University Press, 1971 (2nd ed. 2007).

Chintoan-Uta, M. (2014), "The Successes and Failures of the European Union Integrated Maritime Policy: Critical Mid-term Review 2007-2013", *Journal of Contemporary European Research*, Vol.10, Issue 3 (2014).

Chlomoudis, C., Karalis, A., & Pallis, A. (2003). "Ports Reorganisations an the worlds of production theory". *EJTIR* , 3 (1).

Douvere, F. (2010), *Marine Spatial Planning. Concepts, current practice and linkages to other management approaches,* Doctoral Thesis, Ghent: Ghent University.

Council of the European Union, 15223/01, *Joint Report on Social Inclusion,* Brussels, Council of the European Union, 12.12.2001.

Douvere, F. & Ehler, C.N. (2009*), "*New perspectives on sea use management: Initial findings from European experience with marine spatial planning*"*, *Journal of Environmental Management*, 90 (1).

ESF (2001) *Marine Biotechnology: A European Strategy for Marine Biotechnology*, ESF Marine Board Feasibility Study Group Report.

European Commission, Agriculture and Rural Development, "*Rural Entrepreneurship", EU Rural Review* No 10 (Winter 2011), Belgium, The magazine from the European Network for Rural Development, 2012.

European Commission, Agriculture & Innovation, The agricultural European Innovation Partnership (EIP–AGRI), *EU funding opportunities related to innovation in agriculture, food and forestry, Submitting your innovative project: what, how and where*, European Commission, 2014.

European Commission, COM (2002) 27 final: *Life sciences and biotechnology - A Strategy for Europe,* Brussels, Commission of the European Communities, 23.01.2002.

European Commission, COM (2003) 27 final: *Green Paper: Entrepreneurship in Europe,* Brussels, Commission of the European Communities, 21.01.2003.

European Commission, COM (2004) 70 final: Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, *Action Plan: The European agenda for Entrepreneurship*, Brussels, Commission of the European Communities, 11.02.2004.

European Commission, COM (2006) 336 final, Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: *Freight Logistics in Europe - Key to sustainable mobility* [SEC (2006) 818 & 820], Brussels, Commission of the European Communities, 28.06.2006.

European Commission, COM (2007) 575 final: *An Integrated Maritime Policy for the European Union*, Brussels, Commission of the European Communities, 10.10.2007.

European Commission, COM (2007) 860 final: *A lead market initiative for Europe*, Brussels, Commission of the European Communities, 21.12.2007.

European Commission, COM (2008) 0791 final: Communication from the Commission, *Roadmap for Maritime Spatial Planning: Achieving Common Principles in the EU*, Brussels, Commission of the European Communities, 25.11.2008.

European Commission, COM (2012) 494 final: *Blue Growth, Opportunities for marine and maritime sustainable growth,* Brussels, Commission of the European Communities, 13.09.2012.

European Commission, Directorate-General Communication Citizens information (2014), *The EU explained: Agriculture, A partnership between Europe and farmers, The EU's common agricultural*

policy (CAP): for our food, for our countryside, for our environment, European Union, Brussels, 2014 (Manuscript updated 2016).

European Commission, Directorate-General Maritime Affairs and Fisheries (2016), *Strategic Plan 2016-2020,* Ref. Ares (2016) 1374289 - Version of 18/03/2016.

European Commission, SWD (2017) 1 final, Commission Staff Working Document Accompanying the document: *Report from the Commission to the European Parliament and the Council assessing Member States' monitoring programmes under the Marine Strategy Framework Directive* [COM (2017) 3 final], Brussels, 16.01.2017.

European Network for Rural Development (2017), *Green Economy Opportunities for Rural Europe*, EU Rural Review No 23, Luxembourg: Publications Office of the European Union, 2017.

European Parliament and Council of the European Union, Directive 2014/89/EU of the European Parliament and of the Council of 23 July 2014 *Establishing a framework for maritime spatial planning*, Official Journal of the European Union, L257, 28.08.2014.

European Union, Directorate-General Maritime Affairs & Fisheries and Directorate-General Internal Market, Industry, Entrepreneurship & SMEs), ANNEX: *Additional Examples for coastal and maritime tourism, Guide on EU Funding for the Tourism Sector 2014-2020*, European Union, Belgium, 2016.

Eurostat (2016), Agriculture, forestry and fisheries statistics.

Ferro, E., Otsuki, T., Wilson, J.S. (2015), "The effect of product standards on agricultural exports", *Food Policy*, 50**.**

Hall, P. (2012), *Urban and Regional Planning,* 4th edition. London: Routledge.

Kaufmann, D. (2010), Can *corruption adversely affect public finances in industrialized countries?*, The Brookings Institution April 19, 2010.

Kazakos, P. (2011), "Stabilization and reform in a statist regime 1974-2011", in Liargovas, P. (ed) *Greece, Economics, political and social issues*, New York: Nova Science Publishers, 2011, Chapter 2.

Levy Economics Institute, "Will Tourism Save Greece*?"*, *Strategic Analysis*, August 2014.

Lykogiannis, A. (2010), *The Greek post-war economy 1945-2005*. *A bibliography*, Athens: Alyco, 2010.

McKinsey and Company, Athens Office, *Greece 10 years ahead*, Athens, 2011.

Meccheri, N. and Pelloni, G. (2006), "Rural entrepreneurs and institutional assistance: an empirical study from mountainous Italy", *Entrepreneurship & Regional Development*, Vol. 18 No. 5.

Merrie, A. (2010), *Managing the Marine Mosaic: A Briefing on Marine Spatial Planning with an Ecosystem Approach,* Stockholm, Stockholm Resilience Centre.

Miles, M. A., Holmes, K.R and O'Grady M.A. (2006), *2006 Index of economic freedom*, Washington DC: The Heritage Foundation, 2006.

Milesi-Ferreti, G.M., Perotti, R. and Rostagno, M. (2001), *Electoral systems and public spending*, IMF Working Paper No. 01/22, March 2001.

Ministerial Conference on the sustainability of Medieterreanean Fisheries (2017), *Malta MedFish4Ever Ministerial Declaration*, on 30 of March 2017.

Minogue, M., Polidano, C. & Hulme, D. (1998), *Beyond the New Public Management. Changing Ideas and Practices in Governance*, Cheltenham and Northampton: Edward Elgar, 1998.

Monitor Deloitte (February 2017), *EU Shipping Competitiveness Study*, International benchmark analysis, Study commissioned by ECSA.

Niskanen, W. A. (1998), "The case for a new fiscal constitution" in Niskanen, W.A. *Policy analysis and public choice*, The Locke Institute, Chetelman UK, 1998, pp.361-373.

North, D. and Smallbone, D. (2006), "Developing entrepreneurship and enterprise in Europe'speripheral rural areas: some issues facing policy-makers", *European Planning Studies*, Vol. 14 No. 1.

OECD, *Competition Assessment Reviews: Greece 2017 - Preliminary Version*, OECD, 2016.

OECD, *Greece: Review of the Central Administration, OECD Public Governance Reviews*, OECD.

Ozcelik, A.E. (2016), "Driving initiatives for future improvements of specialty agricultural crops", *Computers and Electronics in Agriculture.*

Pallis, A. (2006)." Chapter 7:Port Governance in Greece". in Brooks M, Cullinane K. (eds) *Devolution, Port Governance and Port Performance,* London, Elsevier.

Pallis, A. (2006). "Chapter 21: EU PORT POLICY : Implications for port governance in Europe". in Brooks M, Cullinane K. (eds) *Devolution, Port Governance and Port Performance,* London, Elsevier.

Papadaskalopoulos, A., Karaganis, A., & Christofakis, M. (2005). "The spatial impact of EU Pan-European transport axes. City clusters formation in the Balkan area and development perspectives". *Transport Policy*, 12.

Pappas T., *"Facing the Greek crisis: It's the politics, stupid",* Open Democracy, 11.06.2011.

PWC, *Directions for Economic Recovery in Greece,* 2014.

Qiu, W. & Jones, P. (2013), *The emerging policy landscape for marine spatial planning in Europe*, Marine Policy 39.

Querellou J. (coord.) (2010) *Marine Biotechnology: A New Vision and Strategy for Europe*, Beernem, Marine Board-ESF Position Paper 15.

Sandhusen, R.L. (1997) *International Marketing*, New York: Barron's Educational Series, Inc.

Shepherd, B., Wilson, N.L.W. (2013), "Product standards and developing country agricultural exports: The case of the European Union", *Food Policy,* 42.

Sheridan, B.J. (2014), "Manufacturing exports and growth: When is a developing country ready to transition from primary exports to manufacturing exports?", *Journal of Macroeconomics*, 42.

Stathopoulou, S., Psaltopoulos, D. and Skuras, D. (2004), "Rural entrepreneurship in Europe: A research framework and agenda", *International Journal of Entrepreneurial Behaviour and Research*, Vol. 10 No. 6.

Sternberg, R. and Wennekers, S. (2005), "Determinants and effects of new business creation using global entrepreneurship monitor data", *Small Business Economics*, Vol. 24.

SETE, *Greek Tourism Strategic Plan: 2021 Growth Roadmap*, Athens, Greek Tourism Confederation, 2014.

Terpstra, V., Sarathy, R. (1999) *International Marketing*, Eighth Edition, South-Western College Pub.

Tsebelis, G. (2002), *Veto players. How political institutions work*, Princeton: Princeton University Press, 2002.

Tsiotis G.-S., "Greek maritime policy-making: exploring the effects of the European Europeanisation?", 3rd Symposium, Hellenic Observatory-Department of Shipping, Trade and Transport, University of the Aegean.

Van den Berg, R., and De Langen, P., (2011), "Hinterland strategies of port authorities: A case study of the port of Barcelona", *Research in Transport Economics,* 33**.**

Valinakis, Y., 2012, *Greece's European Policy Making*, LSE, GreeSE Paper no 63.

Verhoeven, P. (2009). "European ports policy: meeting contemporary governance challenges". *Maritime Policy & Management* , 36 (1).

United Nations World Tourism Organization (UNWTO), *World Tourism Barometer,* January 2017.

WindEurope.org, 2016, *The European offshore wind industry: Key trends and statistics 2016*, Brussels, 26.01.2017.

World Economic Forum*, Travel and Tourism Competitiveness Report 2017"*

World Travel & Tourism Council (WTTC), *Travel and Tourism Economic Impact, Greece 2017,* London, 2017.

World Travel & Tourism Council (WTTC), *Travel and Tourism Economic Impact, Greece 2016,* London, 2016.

World Travel & Tourism Council (WTTC), *Travel and Tourism Economic Impact, Greece 2015,* London, WTTC, 2015.

World Travel & Tourism Council (WTTC), *Travel and Tourism Economic Impact, World 2017,* London, 2017.

Zambetakis, L. and Kanelakis, G. (2010), "Opportunity entrepreneurship in the rural sector: evidence from Greece", *Journal of Research in Marketing and Entrepreneurship*, Vol. 12 No. 2.

Zervaki, A. (2016), "Marine World Heritage and the Quest for Sustainability", *Laws*, 5, (7).

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Action news, διαθέσιμο στο http://www.wmcactionnews5.com/story/35122452/fraport-greece-begins-40-year-concession-at-14-greek-regional-airports

ANNEX, *Additional Examples for coastal and maritime tourism, Guide EU Funding for the tourism sector 2014-2020*, European Union, 2016 διαθέσιμο στο http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/guide-eu-funding-for-coastal-tourism_en.pdf

Alliance of Liberals and Democrats for Europe, *Greece 2020 – The Way out of the Crisis,* διαθέσιμο στο www.alde.eu/uploads/media/ALDEGR2020.doc

B2Green, *Η ανερχόμενη «μπλε» ενέργεια: Πώς οι θάλασσες μπορούν να μετατραπούν σε ηλεκτρικές πηγές*, 24.06.2015, διαθέσιμο στο https://www.b2green.gr/el/post/25817/i-anerchomeni-mple-energeia-pos-oi-thalasses-boroun-na-metatrapoun-se-ilektrikes-piges-photos

Blue Growth, *Scenarios and Drivers for Sustainable Growth from the Oceans, Seas and Coasts,* 14.08.2012, διαθέσιμο στο https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/sites/maritimeforum/files/Subfunction%202.4%20Blue%20biotechnolgy_Final%20v140812.pdf

Capital gr., Δελεβέγκος Δ., *Σούλτε-Fraport: Σημαντικά τα οφέλη από την επένδυσή μας*, 04.04.2016, διαθέσιμο στο http://www.capital.gr/oikonomia/3116700/soulte-fraport-simantika-ta-ofeli-apo-tin-ependusi-mas

Capital.gr, Ποσειδωνία 2016, *Το λιμάνι του Πειραιά μοχλός για την ανάπτυξη της οικονομίας*, 06.06.2016, διαθέσιμο στο http://www.capital.gr/poseidonia-2016/3131382/to-limani-tou-peiraia-moxlos-gia-tin-anaptuxi-tis-oikonomias

CNN.Greece, Ιωάννου Σ., *Ευκαιρίες, κίνδυνοι και προκλήσεις για τον ελληνικό τουρισμό*, διαθέσιμο στο http://www.cnn.gr/oikonomia/insights/story/36685/eykairies-kindynoi-kai-prokliseis-gia-ton-elliniko-toyrismo?v3

Commonwealth Secretariat, *Blue Biotechnology*, Series No 5, διαθέσιμο στο http://thecommonwealth.org/sites/default/files/inline/Blue%2BBiotechnology_UPDF.pdf

econews.gr, Η κυματική ενέργεια καταποντίζεται, η παλιρροϊκή πετάει, 10-12-2014, διαθέσιμο στο http://www.econews.gr/

Energypress, Νικολάου Κ., *Αλήθειες και ψέματα για την έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων στην Ελλάδα*, 25.03.2013, διαθέσιμο στο http://energypress.gr/news/dr-konstantinos-nikolaoy-ereyna-ydrogonanthrakon-stin-ellada-istoriko-kai-prooptikes

ENERGEIA (2017), *Προχωρούν οι χωροθετήσεις για τις υποδομές LNG Μικρής Κλίμακας*, διαθέσιμο στο http://eco-gas.gr/proxwroun-oi-xwrothethseis-gia-tis-ypodomes-lng-mikrhs-klimakas/

ENERGY PRESS, *Εγκαταλείπεται οριστικά το σχέδιο Ήλιος*, διαθέσιμο στο http://energypress.gr/news/egkataleipetai-oristika-shedio-ilios

ENERGY PRESS, *Σε δημόσιο διάλογο η έρευνα υδρογονανθράκων στο Ιόνιο τις επόμενες ημέρες,* διαθέσιμο στο
http://energypress.gr/news/se-dimosio-dialogo-i-ereyna-ydrogonanthrakon-sto-ionio-tis-epomenes-imeres

ENERGY PRESS, *Στις… ένοπλες δυνάμεις η εθνική στρατηγική για τον ενεργειακό τομέα,* διαθέσιμο στο
http://energypress.gr/news/stis-enoples-dynameis-i-ethniki-stratigiki-gia-ton-energeiako-tomea

Enterprisegreece, *Επενδύοντας στον Ελληνικό Ενεργειακό Κλάδο,* διαθέσιμο στο
http://www.enterprisegreece.gov.gr/gr/ependyseis/ependytikoi-tomeis/energeia

ENIKONOMIA.gr, *ΕΛΣΤΑΤ, Οι Έλληνες περιόρισαν τα ταξίδια και τις διανυκτερεύσεις το 2015 για προσωπικούς λόγους,* διαθέσιμο στο http://www.enikonomia.gr/tourism/119023,oi-ellines-periorisan-ta-taxidia-kai-tis-dianykterefseis-to-2015-.html

ENIKONOMIA.GR, *Το σχέδιο για τα ενεργειακά νησιά*, διαθέσιμο στο http://www.enikonomia.gr/economy/149820,to-schedio-gia-ta-exypna-nisia.html

Evergyn.gr, *ΕΕ: Επενδύσεις ρεκόρ 14 δισ. ευρώ σε θαλάσσια αιολικά πάρκα το φέτος*, 29.07.2016, διαθέσιμο στο
http://energyin.gr/2016/07/29/%CE%B5%CE%B5-%CE%B5%CF%80%CE%B5%CE%BD%CE%B4%CF%8D%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%81%CE%B5%CE%BA%CF%8C%CF%81-14-%CE%B4%CE%B9%CF%83-%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%8E-%CF%83%CE%B5-%CE%B8%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83/

European Commission, P. Cochonat, S. Dürr, V. Gunn, P. Herzig, C., Mevel, J. Mienert, R. Schneider, P. P.E. Weaver. A. Winkler, *The Deep-Sea Frontier: Science challenges for a sustainable future*, 2007, διαθέσιμο στο
http://ec.europa.eu/research/environment/pdf/deepseefrontier.pdf

European Commission, *Country Reports, Greece*, διαθέσιμο στο
https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/greece_01_en.pdf

European Economy (2012), *The Second economic adjustment programme for Greece, First review - December 2012,* European Economy, Occasional Papers 123, Brussels: European Commission, Directorate-General for Economic and Financial Affairs, διαθέσιμο στο
http://ec.europa.eu/economy_finance/publications/occasional_paper/2012/pdf/ocp123_en.pdf

European Commission, *Exploring the potential of Maritime Spatial Planning in the Mediterranean Sea,* διαθέσιμο στο
http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/study-maritime-zones-in-mediterranean-sea_en

European Commission, *Technical guidance on monitoring for the Marine Strategy Framework Directive,* διαθέσιμο στο
http://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC88073/lb-na-26499-en-n.pdf.pdf

European Commission, *Legal and socio-economic studies in the field of the Integrated Maritime Policy for the European Union,* διαθέσιμο στο
https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/documentation/studies/documents/economic_effects_maritime_spatial_planning_en.pdf

European Commission, *Exploring the potential of Maritime Spatial Planning in the Mediterranean Sea*, Framework contract FISH/2007/04, Specific contract No 6, February 2011, διαθέσιμο στο https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/sites/maritimeaffairs/files/docs/body/msp-med_final_report_en.pdf

European Environment Agency (2015), *The national state of the environment report (SOER) GREECE*, διαθέσιμο στο http://www.eea.europa.eu/soer-2015/countries/greece/download.pdf

European Marine Biological Resource Center, *EMBRC Business Plan*, November 2013, διαθέσιμο στο http://www.embrc.eu/sites/embrc.eu/files/public/EMBRC%20Business%20Plan.pdf

European Network for Rural Development, 16.08.2107, διαθέσιμο στο https://enrd.ec.europa.eu

European Parliament, *Ocean Research in Horizon 2020 (2015): The blue Growth Potential,* European Union, February 2015, διαθέσιμο στο http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/518775/IPOL_STU(2015)518775_EN.pdf

European Seas Environments Cooperation, Joint NGO Position Paper, *Limits to Blue Growth*, October 2012, διαθέσιμο στο http://mio-ecsde.org/wp-content/uploads/2012/10/En-Joint-Position-Paper-on-the-Limits-to-Blue-Growth.pdf

European Spatial Planning Observation Network (ESPON), *European Seas and Territorial Development, Opportunities and Risks (ESaTDOR)*, Final Report Applied Research 2013/1/5, διαθέσιμο στο http://www.espon.eu/export/sites/default/Documents/Projects/AppliedResearch/ESaTDOR/FR_160413/ESaTDOR_Main_Report.pdf

Express, Hill. G., *I felt safer than ever' British tourist tells REAL story behind Greek economic crisis,* 10.07.2015 (updated), διαθέσιμο στο http://www.express.co.uk/travel/articles/590275/Greece-holiday-greek-crisis-tourist-visit-tourism

Foreign Affairs, Δαμανάκη Μ., *Η Γαλάζια Ανάπτυξη κλειδί στην ευρωπαϊκή ανάκαμψη*, 30.05.2014, διαθέσιμο στο http://www.foreignaffairs.gr/articles/69827/maria-damanaki/i-galazia-anaptyksi-%C2%ABkleidi%C2%BB-stin-eyropaiki-anakampsi?page=show

Fraport: '*Our Engagement in Greece will Act as a Catalyst for Tourism Growth'*, 23 May 2016 διαθέσιμο στο http://news.gtp.gr/2016/05/23/fraport-greece-catalyst-tourism-growth

Gold Air Cargo, Κτενάς Σ., *Συνέντευξη Εκτελεστικού Αντιπροέδρου του Ομίλου Goldair,* 05.02.2014, διαθέσιμο στο http://www.goldair-cargo.com/el/news/47-interview

GREENAGENDA.GR, *Στην Κύθνο ο πρώτος σταθμός φόρτισης ηλεκτροκίνητων στο Αιγαίο*, 8/06/17 διαθέσιμο στο http://greenagenda.gr/tag/wisegrid

GTP Headlines, *Fraport: 'Our Engagement in Greece will Act as a Catalyst for Tourism Growth'*, 03.05.2016, διαθέσιμο στο
http://news.gtp.gr/2016/05/23/fraport-greece-catalyst-tourism-growth/

HCG, Δελτίο Τύπου, *Το εγχείρημα για τις συνδυασμένες μεταφορές,* διαθέσιμο στο http://www.hcg.gr/node/14395

HELMEPA, Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος (HELMEPA), *Υπεράκτια αιολικά πάρκα,* διαθέσιμο στο
http://www.helmepacadets.gr/files/YperaktiaAiolikaParka.pdf

Huffpost, Γκιόκας Δ., *Συμφέρει ή όχι η παραχώρηση των περιφερειακών Αεροδρομίων; Οικονομική αποτίμηση*, 19.08.2015, διαθέσιμο στο
http://www.huffingtonpost.gr/dimitrios-giokas/-_1141_b_8008710.html

Huffingtonpost, Κυβέλλου Σ., *Σχέδιο νόμου για τη θαλάσσια χωροταξία: Πολιτική ατολμία VS η θάλασσα ως νέος ορίζοντας για την Ελλάδα»*, 28.11.2016, διαθέσιμο στο
http://www.huffingtonpost.gr/stella-kyvelou/-versus-_b_13269766.html

Huffingtonpost, Γκιόκας Δ., *Συμφέρει ή όχι η παραχώρηση των περιφερειακών Αεροδρομίων; Οικονομική αποτίμηση*, 2015 διαθέσιμο στο
http://www.huffingtonpost.gr/dimitrios-giokas/-_1141_b_8008710.html

Iefimerida.gr, *Η ανερχόμενη «μπλε» ενέργεια: Πώς οι θάλασσες μπορούν να μετατραπούν σε ηλεκτρικές πηγές*, 24.06.2015, διαθέσιμο στο
http://www.iefimerida.gr/news/213641/i-anerhomeni-mple-energeia-pos-oi-thalasses-mporoyn-na-metatrapoyn-se-ilektrikes-piges

Imerisia.gr, ΑΠΕ, *Τουρισμός: αυξάνεται διαρκώς τα τελευταία 30 χρόνια με μέσο ρυθμό 2,8%,* 23.08.2017, διαθέσιμο στο
http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26527&subid=2&pubid=114626188

Imerisia.gr, Μαλλάς Δ. & Μόσχου Μ., *Απογείωση στις αφίξεις: Άγγιξαν τα 30 εκατ. Οι τουρίστες το 2016*, 23.08.2017, διαθέσιμο στο
http://www.imerisia.gr/article.asp?catid=26516&subid=2&pubid=114407895

International Finance Corporation, *Greek airports to welcome more visitors, and spur growth*, March 2017, διαθέσιμο στο
http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/news_ext_content/ifc_external_corporate_site/news+and+events/news/impact-stories/greek-airports-to-welcome-more-visitors

International Monetary Fund (IMF), IMF Country Reports: Greece: *Country Report No.10/111*, *Greece: Request for Stand-By Arrangement*, May 2010, διαθέσιμο στο
https://www.imf.org/external/pubs/ft/scr/2010/cr10111.pdf

International Monetary Fund (IMF), IMF Staff Country Reports: Greece: 2017 *Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Greece*, 2017, διαθέσιμο στο
http://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2017/02/07/Greece-2017-Article-IV-Consultation-Press-Release-Staff-Report-and-Statement-by-the-44630

Intergovernmental Oceanographic Commission, *MARINE SPATIAL PLANNING, A Step-by-Step Approach toward Ecosystem-based Management,* SPATIAL PLANNING, Manual and Guides No. 53, ICAM Dossier No. 6 διαθέσιμο στο

http://msp.ioc-unesco.org/wp-content/uploads/2016/02/The-guide.pdf

Kathimerini, ΑΠΕ-ΜΠΕ, Μ. Δαμανάκη: *Η «Γαλάζια Ανάπτυξη» μπορεί να δημιουργήσει 1,6 εκατ. νέες θέσεις εργασίας ως το 2020*, 26.06.2104, διαθέσιμο στο http://www.kathimerini.gr/773600/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/m-damanakh-h-galazia-anapty3h-mporei-na-dhmioyrghsei-16-ekat-nees-8eseis-ergasias-ws-to-2020

Kathimerini.gr, Μπέλλος Η., *Συμφωνία Fraport με πέντε τράπεζες*, 08.02.2017, διαθέσιμο στο http://www.kathimerini.gr/895335/article/oikonomia/epixeirhseis/symfwnia-fraport-me-pente-trapezes

Kathimerini.gr, Λιάλιος Γ., *Τουριστικές επενδύσεις άνευ πλαισίου*, 09.03.2017, διαθέσιμο στο http://www.kathimerini.gr/899666/article/epikairothta/ellada/toyristikes-ependyseis-aney-plaisioy

kathimerini.gr, Πασπαλιάρη Μ., *Γαλάζια εργαστήρια για την καινοτόμο αξιοποίηση των θαλασσών και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης*, 16.04.2016, διαθέσιμο στο http://www.kathimerini.gr/857031/article/oikonomia/epixeirhseis/galazia-ergasthria-gia-thn-kainotomo-a3iopoihsh--twn-8alasswn-kai-th-dhmioyrgia-8esewn-apasxolhshs

kathimerini.gr, Πασπαλιάρη Μ., *Οι ελληνικές υδατοκαλλιέργειες σε πλάνο έρευνας και ανάπτυξης*, 27.08.2016, διαθέσιμο στο http://www.kathimerini.gr/872482/article/oikonomia/epixeirhseis/oi-ellhnikes-ydatokalliergeies-se-plano-ereynas-kai-anapty3hs

kathimerini.gr, Κουσουνής Σ., *Γεμάτη κρίσιμα θέματα η ατζέντα για τον νέο πρόεδρο του ΣΕΤΕ,* διαθέσιμο στο http://www.kathimerini.gr/910386/article/oikonomia/ellhnikh-oikonomia/gemath-krisima-8emata-h-atzenta-gia-ton-neo-proedro-toy-sete

kathimerini.gr, *Πρώτη και το 2016 η ελληνική ναυτιλία,* διαθέσιμο στο http://www.kathimerini.gr/882582/article/oikonomia/epixeirhseis/prwth-kai-to-2016-h-ellhnikh-naytilia

kathimerini.gr, *Δωρεάν πρόσβαση στο ίντερνετ ζητούν οι δήμαρχοι 13 μικρών νησιών,* http://www.kathimerini.gr/906965/article/epikairothta/ellada/dwrean-prosvash-sto-internet-zhtoyn-oi-dhmarxoi-13-mikrwn-nhsiwn

European Marine Biological Resource Center (2013), *EMBRC Business Plan*, διαθέσιμο στο http://www.embrc.eu/sites/embrc.eu/files/public/EMBRC%20Business%20Plan.pdf

Lifo.gr, *Διπλή βράβευση στην Ευρώπη για την Τήλο που γίνεται το πρώτο ενεργειακά αυτόνομο νησί στη Μεσόγειο*, 21.06.17, διαθέσιμο στο http://www.lifo.gr/now/greece/149587

Liberal (2015), Αγγελής Ν., (24.12.2015), «*Αποτίμηση της Τριμερούς Συνόδου Κορυφής Ελλάδος-Αιγύπτου-Κύπρου*», διαθέσιμο στο http://www.liberal.gr/arthro/26098/amyna--diplomatia/2015/apotimisi-tis-trimerous-sunodou-korufis-ellados---aiguptou---kuprou.html

LIBERAL GR, Ανδρεάδης Α., *Ο τουρισμός μπορεί να βγάλει τη χώρα από την κρίση*, 27 Ιουλίου 2016, διαθέσιμο στο http://www.liberal.gr/arthro/67369/apopsi/sunenteuxeis/andreas-andreadis-o-tourismos-mporei-na-bgalei-ti-chora-apo-tin-krisi.html

Lamans, Αναγνόπουλος Ν., *Ο αλιευτικός τουρισμός στην Ε.Ε. και στην Ελλάδα*, 27.09.2008, διαθέσιμο στο
http://www.ptaba.gr/dyn/banner/052716103947_b.pdf
Library of the European Parliament, Shell S., *Blue growth, Sustainable development of EU marine and coastal sectors*, 06.05.2013, διαθέσιμο στο
http://www.europarl.europa.eu/RegData/bibliotheque/briefing/2013/130522/LDM_BRI(2013)130522_REV1_EN.pdf

Marine Spatial Plan for the Belgian part of the North Sea, διαθέσιμο στο
http://www.health.belgium.be/sites/default/files/uploads/fields/fpshealth_theme_file/19094275/Summary%20Marine%20Spatial%20Plan.pdf

Meghir, C., Vayanos, D. and Vettas, N., *The economic crisis in Greece: A time of reform and opportunity*, Greek Economists for Reform, 5 August 2010, διαθέσιμο στο
http://greekeconomistsforreform.com/wp-content/uploads/Reform.pdf

NAFTEMPORIKI.gr, *Κομισιόν: Χωρίς εθνικό «σήμα» η Ελλάδα στη ψηφιακή οικονομία,* 19 Ιουνίου 2015, διαθέσιμο στο
http://www.naftemporiki.gr/finance/story/968023/komision-xoris-ethniko-sima-i-ellada-stin-psifiaki-oikonomia

NAFTEMPORIKI.gr, *Δεύτερη θέση για την Ελλάδα στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας μέσω φωτοβολταϊκών,* 10 Φεβρουαρίου 2016, διαθέσιμο στο
http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1064802/deuteri-thesi-gia-tin-ellada-stin-paragogi-ilektrikis-energeias-meso-fotoboltaikon

Nature Conservancy, *Best Practices for Marine spatial planning (MSP)*, August 2009, διαθέσιμο στο
http://www.marineplanning.org/pdf/msp_best_practices.pdf,

New money, Σούκη Σ., *Ξενοδοχειακοί κολοσσοί σαλπάρουν για Πειραιά,* 14.01.2017, διαθέσιμο στο
http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/toyrismos/314013-ksenodoxeiakoi-kolossoi-salparoun-gia-peiraia

News.gr, travelnews, *Σημαντική αύξηση 4,9% στις διανυκτερεύσεις των Ελλήνων το 2016*, 01.02.2017, διαθέσιμο στο
http://www.news.gr/travel/ta-nea-toy-toyrismoy/article/298035/gia-proth-fora-meta-apo-hronia-oi-ellhnes-phgan.html

NEWS.GR, *Για πρώτη φορά μετά από χρόνια οι Έλληνες πήγαν διακοπές*, 01/02/2017, διαθέσιμο στο
http://www.news.gr/travel/ta-nea-toy-toyrismoy/article/298035/gia-proth-fora-meta-apo-hronia-oi-ellhnes-phgan.html

Niedersachsen.de, *Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen,* διαθέσιμο στο
http://www.ml.niedersachsen.de/themen/raumordnung_landesplanung/landesraumordnungsprogramm/landes-raumordnungsprogramm-niedersachsen-5062.html

OECD, The Ocean Economy in 2030, διαθέσιμο στο
http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/d03433ae-el.pdf?expires=1497823666&id=id&accname=guest&checksum=7060C8588C0C82B684E22A0AA05F9DE1

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), Stathakis G., *Competition Assessment Reviews: Greece 2017*, 24.02.2016, διαθέσιμο στο http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/finance-and-investment/oecd-competition-assessment-reviews-greece-2017_9789264088276-en#page1

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), *The future of the ocean economy. Exploring the prospects for emerging ocean industries to 2030*, 14.12.2012, διαθέσιμο στο http://www.oecd.org/futures/Future%20of%20the%20Ocean%20Economy%20Project%20Proposal.pdf

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), *The Ocean Economy in 2030*, 27.04.2016, διαθέσιμο στο http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/d03433ae-el.pdf?expires=1497823666&id=id&accname=guest&checksum=7060C8588C0C82B684E22A0AA05F9DE1

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD), *Use and Development of Biotechnology*, 2004, διαθέσιμο στο http://www.oecd.org/sti/biotechnologypolicies/biotechnologystatistics-belgium.htm

Oikonomia.gr, Top Story, *Επενδυτικό «μπουμ» λόγω αύξησης του τουρισμού*, 06.03.2017, διαθέσιμο στο https://www.sofokleous10.gr/index.php/top-stories/item/74711-2017-03-06-09-44-34

PARAGOGI.GR, *Ελληνική Παραγωγή»: Σύμπραξη των κορυφαίων για την ενίσχυση της μεταποιητικής βιομηχανίας*, 05-04-2017, διαθέσιμο στο http://www.paragogi.net/6392/ellhnikh-paragwgh-sympraksh-twn-koryfaiwn-gia-thn-enisxysh-ths-metapoihtikhs-viomhxanias

Poros news, Δημητριάδης Γ., *Ιχθυοκαλλιέργεια στην Ελλάδα Αναπτυξιακά Διλήμματα*, 21.04.2011, διαθέσιμο στο http://www.porosnews.gr/opinions/%CE%B9%CF%87%CE%B8%CF%85%CE%BF%CE%BA%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%B9%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%B5%CE%B9%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CE%B4%CE%B1-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CF%80%CF%84%CF%85/

PortCity.gr, *Οι ιδιωτικοποιήσεις ρότα για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού,* διαθέσιμο στο https://www.portcity.gr/index.php/%CE%BA%CF%81%CE%BF%CF%85%CE%B1%CE%B6%CE%B9%CE%B5%CF%81%CE%B1/item/8560-%CE%BF%CE%B9-%CE%B9%CE%B4%CE%B9%CF%89%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%80%CE%BF%CE%B9%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%81%CF%8C%CF%84%CE%B1-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CE%BD%CE%AF%CF%83%CF%87%CF%85%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%B8%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%BF%CF%85-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D

Progressive Citizens, Λούρδης Γ., *Η ανάπτυξη του αλιευτικού τουρισμού*, 17.02.2017, διαθέσιμο στο http://www.progressivecitizens.gr/2017/02/17/%CE%B7-%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CF%84%CF%85%CE%BE%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-

%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%B5%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%BF%CF%8D/

PROTOTHEMA.GR, Ναυτιλία: Τα 14 μέτρα ανάπτυξης, 28/12/2011, διαθέσιμο στο http://www.prototothema.gr/economy/article/?aid=167881

PROTOTHEMA.GR, Η κρίση έδιωξε από την Ελλάδα μισό εκατομμύριο νέους επιστήμονες, 02.07.17, διαθέσιμο στο http://www.prototothema.gr/greece/article/591780/i-krisi-diohnei-tous-ellines-miso-ekat-polites-efugan-gia-to-exoteriko

Reporter.gr, Καραγιαννοπούλου, Δ., *6+1 αγκάθια για τον κλάδο της ιχθυοκαλλιέργειας*, 30.05.2014, διαθέσιμο στο http://www.reporter.gr/Eidhseis/Epicheirhseis/farms/242202-6-1-agkathia-gia-ton-klado-ths-ichthyokalliergeias

SMARTISLANDSINITIATIVE, *Διακήρυξη των Έξυπνων Νησιών, χάραξη νέων δρόμων για τα ευρωπαϊκά νησιά (2017)*, διαθέσιμο στο http://www.smartislandsinitiative.eu/gr/declaration.php

Stockholm Environment Institute, Noone K., Sumaila P., Díaz P., *Valuing the Ocean,* διαθέσιμο στο http://www.sei- international.org/publications?pid=2064

Travel daily news, Γερνά Ξ., Παλησίδης Γ., Πειστικού Μ., *Η Δημόσια Ελληνική Τουριστική εκπαίδευση*, διαθέσιμο στο http://traveldailynews.gr/hypostyles/article/2401

Travel daily news, Ματσίγκος Γ., *Πως μπορεί να επιτευχθεί η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου*, 23.10.2015, διαθέσιμο στο http://traveldailynews.gr/columns/article/2936

Travel daily news, Ξ. Γερνά – G. Παλησίδη – Μ. Πειστικού, *Η Δημόσια Ελληνική Τουριστική Εκπαίδευση*, 30.11.2016, διαθέσιμο στο http://traveldailynews.gr/hypostyles/article/2401

Travel daily news, Καρατζαβέλου Β., *Στη Fraport από σήμερα τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια*, 11.04.2017, διαθέσιμο στο http://traveldailynews.gr/news/article/64673

Travel News, Σωτηρόπουλος Α., *Τουριστικές επιχειρήσεις & διαχείριση κρίσεων*, 28 Φεβρουαρίου 2009, http://etravelnews.gr/touristikes-epiheirhseis-kai-diaheirish-krisewn

Tanea.gr, *Δάνειο ενός δις. Ευρώ στη Fraport για τα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια*, 27.03.2017, διαθέσιμο στο http://www.tanea.gr/news/economy/article/5434951/daneio-enos-dis-eyrw-sth-fraport-gia-ta-14-perifereiaka-aerodromia/

The Guardian, Smith H., *Greece: Only tourism can save our bankrupt land*, 08.05.2011, διαθέσιμο στο https://www.theguardian.com/world/2011/may/08/only-tourism-save-greece

Typothess, *Θεσσαλονίκη: ο τουρισμός αποτελεί τη μεγάλη ελπίδα μας για το μέλλον*, 28.03.2017, διαθέσιμο στο http://www.typosthes.gr/gr/oikonomia/article/126351/thessaloniki-o-tourismos-apotelei-tin-megali-elpida-mas-gia-to-mellon/

WWF (2016) «Γενικές Παρατηρήσεις στο Σχέδιου Νόμου για τη Θαλάσσια Χωροταξία», διαθέσιμο στο http://s/pdfs/WWF-comments-thalassia-horotaxia28.11.2016.pdf

WWF Ελλάς, *Θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας,* διαθέσιμο στο https://www.wwf.gr/images/pdfs/WindFarmsLow.pdf

WWF, Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, διαθέσιμο στο http://s/pdfs/WWF-comments-thalassia-horotaxia28.11.2016.pdf

WWF (2015), *Υδατοκαλλιέργειες,* https://www.wwf.gr/images/pdfs/AquacultureLow.pdf ,

Varley, C. and Lahidji, R. (2011), OECD - Greece: Review of the Central Administration, Dec. 2011, διαθέσιμο στο http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/greece-review-of-the-central-administration_9789264102880-en

ΑΚΟΜΜ - ΨΗΛΟΡΕΙΤΗΣ Α.Α.Ε Ο.Τ.Α, ΤΟΠΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ CLLD - LEADER, ΟΤΔ, *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας & Θάλασσας 2014 -2020,* διαθέσιμο στο http://www.leader-clld.akomm.gr/programmatiki-periodos-2014-...-2020/1/53.html#%CE%A0%CE%91%CE%912014-2020

ΑΠΕ-ΜΠΕ, 2014, Μ. Δαμανάκη: *Η «Γαλάζια Ανάπτυξη» μπορεί να δημιουργήσει 1,6 εκατ. νέες θέσεις εργασίας ως το 2020*, *Εφημερίδα Καθημερινή,* διαθέσιμο στο http://www.kathimerini.gr/773600/article/oikonomia/die8nhs-oikonomia/m-damanakh-h-galazia-anapty3h-mporei-na-dhmioyrghsei-16-ekat-nees-8eseis-ergasias-ws-to-2020

ΑΠΕ-ΜΠΕ. (2017), *Ρήτρα Νησιωτικότητας σε όλες τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες ζήτησε ο Ν. Σαντορινιός,* διαθέσιμο στο http://www.capital.gr/epikairotita/3189805/ritra-nisiotikotitas-se-oles-tis-europaikes-odigies-zitise-o-n-santorinios, διαθέσιμο στο

Αναγγελία Διάσκεψης SEARICA (Intergroup), 18 Μαΐου 2017 Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Στρασβούργο, EU Investments in Islands (Conference dedicated to EU support mechanisms for investment. This conference aims to discuss how island territories can contribute to the impact on the ground of EU investment policies and instruments, such as the European Fund for Strategic Investments (EFSI), to reach out to citizens.), διαθέσιμο στο http://www.searica.eu/fr/evenements/conference/eu-investments-in-islands

Άρωμα Ελλάδος - Agrocosmos.com, Στεργίου, Α. (2016), *Αλιευτικός τουρισμός: Πώς μπορεί να οργανωθεί καλύτερα;*, διαθέσιμο στο http://agrocosmos.com/34099/

Η ΑΥΓΗ, *Αυξημένο 83,5% το πλεόνασμα στο ταξιδιωτικό ισοζύγιο*, διαθέσιμο στο http://www.avgi.gr/article/10951/8175088/auxemeno-83-5-to-pleonasma-sto-taxidiotiko-isozygio

Γενική Γραμματεία Έρευνας και Τεχνολογίας - Ινστιτούτο Θαλάσσιας Βιολογίας, Βιοτεχνολογίας και Υδατοκαλλιεργειών, διαθέσιμο στο http://www.gsrt.gr/central.aspx?sId=126I491I1148I646I517729&olID=662&neID=662&neTa=1_138_EPOP&ncID=0&neHC=0&tbid=0&lrID=2&oldUIID=aI662I0I126I491I1148I0I2&actionID=load&JScript=1

ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗ, *Τα νησιά της Δωδεκανήσου που θα έχουν δωρεάν internet,* διαθέσιμο στο http://www.dimokratiki.gr/02-06-2017/ta-nisia-tis-dodekanisou-pou-tha-echoun-dorean-internet/

Δημοκρατική Αριστερά, «*Για τη Διέξοδο από την Κρίση. Οι Προτάσεις της Δημοκρατικής Αριστεράς»*, Απόφαση της Εκτελεστικής Επιτροπής της ΔΗΜΑΡ 31/05/11, διαθέσιμο στο http://www.dimokratikiaristera.gr/oi-theseis-mas/oikonomia

Δημοκράτης, (2017), *Να εφαρμοστεί το μεταφορικό ισοδύναμο*, διαθέσιμο στο http://www.dimokratis.gr/index.php?article=2017-4-12_na_efarmostei_to_metaforiko_isodynamo

ΕΔΜΝ (2017), *Θετική η κομισιόν στην στελέχωση τεχνικών υπαλλήλων σε όλα τα μικρά νησιά*, διαθέσιμο στο http://www.smallislands.org/18/1/archives_news/?recID=81

Έθνος, Νιβολιανίτης, Ν., *Γίνεται μόδα ο αλιευτικός τουρισμός*, 15.06.2016, διαθέσιμο στο http://www.ethnos.gr/koinonia/arthro/ginetai_moda_o_alieutikos_tourismos-64392893/,

ΕΠΙΧΕΙΡΩ (2016), ''Κυκλική Οικονομία - Εδαφική Συνοχή - Νησιωτικότητα" Συνέδριο από την Περιφέρεια Κρήτης, διαθέσιμο στο http://www.epixeiro.gr/article/33159

Έρευνα Διακοπών 2016, διαθέσιμο στο http://www.statistics.gr/documents/20181/83f9b41d-9fb6-49ce-9f77-bc20c490e782

ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε., *Ν. 4409/2016 - «Πλαίσιο για την ασφάλεια στις υπεράκτιες εργασίες έρευνας και εκμετάλλευσης υδρογονανθράκων, ενσωμάτωση της Οδηγίας 2013/30/ΕΕ, τροποποίηση του Π.δ. 148/2009 και άλλες διατάξεις»,* 28.07.2017, διαθέσιμο στο http://www.elinyae.gr/el/item_details.jsp?item_id=11771&cat_id=3402

Ελληνικά Πετρέλαια, *Υπογραφή συμβάσεων μεταξύ ΥΠΕΝ και ΕΛΠΕ σχετικά με έρευνα και παραγωγή υδρογονανθράκων σε Άρτα, Πρέβεζα και ΒΔ Πελοπόνησο*, 25.05.2017, διαθέσιμο στο http://www.helpe.gr/media-center/news/news-ypegrafhsan-oi-symbaseis-anamesa-se-ypen-kai-el-pe-gia-ereyna-kai-paragwgh-ydrogonan8rakwn-se-arta-prebeza-bd-peloponnhso

Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMEPA), διαθέσιμο στο http://www.helmepacadets.gr/files/YperaktiaAiolikaParka.pdf

Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών, http://www.hcmr.gr/el/

ΕΛΣΤΑΤ, Δελτίο Τύπου: *Έρευνας ποιοτικών χαρακτηριστικών ημεδαπών τουριστών (έρευνα διακοπών) έτους 2015*, 30.09.2016, διαθέσιμο στο http://www.statistics.gr/documents/20181/83f9b41d-9fb6-49ce-9f77-bc20c490e782

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, *Έκθεση για την ελληνική ναυτιλία κατά το οικονομικό έτος 2017,* διαθέσιμο στο https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2017/

Επιμελητήριο Κεφαλονιάς και Ιθάκης, *Ιχθυοκαλλιέργειες: Προκλήσεις και Προοπτικές. Μέρος Β*, 26.10. 2010, διαθέσιμο στο http://www.eeki.gr/pegasus/bin/pegweb3.dll?method=../h901/faq0011&code=114363&pcode=H901_CD114363

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Clarke A., *Προς μια μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική για την Ένωση: Ένα Ευρωπαϊκό όραμα για τους Ωκεανούς και τις Θάλασσες*, Βρυξέλλες. 07.06.2006, διαθέσιμο στο http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2006/EL/1-2006-275-EL-F1-2.Pdf

ΕΡΤ, Πολύζου Κ., *Κρήτη: Η Περιφέρεια ενισχύει την «Γαλάζια Βιοτεχνολογία»*, 22.06.2016, διαθέσιμο στο http://www.ert.gr/kriti-periferia-enischyi-tin-galazia-viotechnologia/

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Αλιεία*, διαθέσιμο στο https://ec.europa.eu/fisheries/documentation/eu_fisheries_key_facts_el

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός*, διαθέσιμο στο https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism_el

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «*Γαλάζια Ανάπτυξη*», διαθέσιμο στο https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/blue_growth_el

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Γαλάζια Ανάπτυξη, ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας*, 13.09.2012, διαθέσιμο στο http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52012DC0494&from=EL

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «*Γαλάζια Βιοτεχνολογία»,* διαθέσιμο στο https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/biotechnology_el

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Ευρωπαϊκή υδατοκαλλιέργεια*, 2013, διαθέσιμο στο http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.3.7.html

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «*Ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική*», διαθέσιμο στο https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_el

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Ολοκληρωμένη Θαλάσσια πολιτική. Ορισμός και πεδίο εφαρμογής,* διαθέσιμο στο https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_el

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, *Θαλάσσια Πολιτική: «Παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός»,* διαθέσιμο στο https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/coastal_tourism_el

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Κοινοβουλευτικές ερωτήσεις, Απάντηση της κας Δαμανάκη εξ ονόματος της Επιτροπής, 19 Δεκεμβρίου 2012, διαθέσιμο στο http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2012-009589&language=EL

Θαλάσσια Πολιτική, Κωνσταντινίδης Χ., διαθέσιμο στο http://www.jmc.uoa.gr/fileadmin/jmc.pspa.uoa.gr/uploads/PDFs/KONSTANTINIDIS.doc

ΙΟΒΕ, Έρευνα του Ιδρύματος Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ) με τίτλο «η συμβολή της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία: Επιδόσεις και προοπτικές», διαθέσιμο στο https://www.ugs.gr/media/1037/iobe-study-greek.pdf

Καραμίχας Τζ., *«Να δούμε μπροστά ένα μοντέλο αγροτικής ανάπτυξης με επίκεντρο τον αγρότη που παράγει»*, 31 Ιανουαρίου 2012, διαθέσιμο στο http://www.paseges.gr/el/news/Tzanetos-Karamihas:-Na-doyme-mprosta-ena-montelo-agrotikhs-anaptyxhs-me-epikentro-ton-agroth-ayton-poy-paragei

Κατσινοπούλου, Ε., «*Ο αγροτικός τομέας πυλώνας ανάπτυξης και διεξόδου από την κρίση»,* Εκδήλωση ΣΥΡΙΖΑ στην Agrotica, 5 Φεβρουαρίου 2012, διαθέσιμο στο http://www.avgi.gr/ArticleActionshow.action?articleID=667493

Κουσούνης, Σ. (2016), *Το κίνημα του «αργού τουρισμού» κερδίζει έδαφος,* διαθέσιμο στο

http://www.kathimerini.gr/870342/article/oikonomia/epixeirhseis/to-kinhma-toy-argoy-toyrismoy-kerdizei-edafos
Μαίρη Πασπαλιάρη, (2016), Εφημερίδα Καθημερινή, *'Γαλάζια εργαστήρια για την καινοτόμο αξιοποίηση των θαλασσών και τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης'*, διαθέσιμο στο http://www.kathimerini.gr/857031/article/oikonomia/epixeirhseis/galazia-ergasthria-gia-thn-kainotomo-a3iopoihsh--twn-8alasswn-kai-th-dhmioyrgia-8esewn-apasxolhshs

Μαραβέγιας Ν., *«Προτάσεις για την ελληνική γεωργία στο πλαίσιο της νέας ΚΑΠ»*, 24 Μαρτίου 2011, διαθέσιμο στο http://www.diavouleusi.eliamep.gr/agriculture/

Ναυτεμπορική, Πετράκης Εμμ., *ΣΕΤΕ: Σε μειονεκτική θέση η Ελλάδα έναντι των τουριστικών της αντιπάλων* , 25.02.2016, διαθέσιμο στο
http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1071264/sete-se-meionektik,i-thesi-i-ellada-enanti-ton-touristikon-tis-antipalon

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, Αρ. τεύχους 198, 03.2017, διαθέσιμο στο https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/sites/maritimeforum/files/Maritime%20Clusters%20in%20MED-BS%20def_0.pdf

ΠΑΣΕΓΕΣ, *Τεράστια τα προβλήματα στον κλάδο των Υδατοκαλλιεργειών*, 13.03.2014, διαθέσιμο στο
http://www.paseges.gr/el/news/Terastia-ta-problhmata-ton-klado-twn-Ydatokalliergeiwn

ΠΑΣΕΓΕΣ, *Ήπια πτώση παραγωγής παρουσίασε ο κλάδος της ιχθυοκαλλιέργειας το 2015*, 23.12.2016, διαθέσιμο στο
http://www.paseges.gr/el/news/Hpia-ptwsh-paragwghs-paroysiase-o-klados-ths-ihthyokalliergeias-to-2015

Σαντορινιός, Ν. (2017), Συνάντηση Ευρωπαίας Επιτρόπου Corina Cretu με τον Υφυπ. ΝΑΝΠ, διαθέσιμο στο
http://www.santorinios.com/html/index.php/dimosieyseis/press-realeases/624-cretu-santorinios-eu?hitcount=0

Σημεία Καιρών, Καρυωτής Θ., *Τι συμβαίνει με τους Υδρογονάνθρακες σε Ελλάδα, Κύπρο, Αίγυπτο, Ισραήλ*, 19.09.2016, διαθέσιμο στο
https://simeiakairwn.wordpress.com/2016/09/19/14865/

Σπιλάνης Σ, *Εργαστήριο Τοπικής και Νησιωτικής Ανάπτυξης*, διαθέσιμο στο http://www.aegean.gr/lid/internet/elliniki_ekdosi/Dimosieuseis/Politiki-Nision.htm

Σπιλάνης Γ. (2017), Πιλοτική διαδικασία εφαρμογής Ρήτρας Νησιωτικότητας, https://www.ikariaki.gr/πιλοτική-διαδικασία-εφαρμογής-ρήτρα

Σύνδεσμος Επιχειρήσεων & Βιομηχανιών (ΣΕΒ) 2017, «Οικονομία και Επιχειρήσεις Special Report Η Χωροταξία ως προϋπόθεση Ανάπτυξης», διαθέσιμο στο
http://www.sev.org.gr/Uploads/Documents/50004/4SPECIAL_REPORT_Spatial.pdf

Ταλέμπ Ριφάι, ο γ.γ. του ΠΟΤ, στη συνάντηση του ΠΟΤ και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής Ταξιδίων, ΕΤC, στα κεντρικά γραφεία του ΠΟΤ στη Μαδρίτη, διαθέσιμο στο
http://www.tornosnews.gr/permalink/21543.html

ΤΕΕ, Δραστηριότητες Ομάδας Εργασίας 2010-2012, *Οι προοπτικές των ΑΠΕ στην Ελλάδα*, διαθέσιμο στο portal.tee.gr

ΤΕΕ, Παρουσίαση: «*Τουριστική Αξιοποίηση Ακίνητης Περιουσίας-Χωροταξικός Σχεδιασμός και Τουριστική Ανάπτυξη» – Εκδήλωση του ΤΕΕ στο πλαίσιο της 3ης Διεθνούς Έκθεσης Τουρισμού «Greek Tourism Expo*», διαθέσιμο στο http://web.tee.gr/eidisis/touristiki-axiopiisi-akinitis-periousias-chorotaxikos-schediasmos-ke-touristiki-anaptixi-ekdilosi-tou-tee-sto-plesio-tis-3is-diethnous-ekthesis-tourismou-greek-tourism-expo/

Τζάννε Μ. (2017), *Τα υδροπλάνα μπαίνουν στα ελληνικά λιμάνια*, διαθέσιμο στο http://www.newmoney.gr/palmos-oikonomias/321666-ta-idroplana-mpainoun-sta-ellinika-limania

Τουριστική αγορά, *Ο «άσος» στο μανίκι της Ελληνικής οικονομίας,* διαθέσιμο στο http://www.touristiki-agora.gr/article.asp?ID=2618

Το Ποτάμι, Κύρκος, Μ., *Τι είναι ο αλιευτικός τουρισμός*, 11.11.2016, διαθέσιμο στο http://topotami.gr/ti-ine-o-alieftikos-tourismos/

Υφαντής, Π. (2017), *Αγγελόπουλος: Πώς ο τουρισμός θα κεφαλαιοποιήσει την υψηλή ζήτηση,* διαθέσιμο στο http://www.euro2day.gr/specials/interviews/article/1531948/aggelopoylos-pos-o-toyrismos-tha-kefalaiopoihsei-t.html

Φωτεινού Φ., (2016), Σχεδίαση ακτινωτών δρομολογίων και δρομολογίων κορμού φιλοδοξεί ο υφυπ. Νησιωτικής Πολιτικής, διαθέσιμο στο http://arxeio.metaforespress.gr/naftilia/item/15981-sxediasi-aktinoton-dromologion-kai-dromologion-kormoy-filodoksei-o-yfyp-nisiotikis-politikis.html

http://www.wmcactionnews5.com/story/35122452/fraport-greece-begins-40-year-concession-at-14-greek-regional-airports