

Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός στην Ελλάδα και την Κύπρο

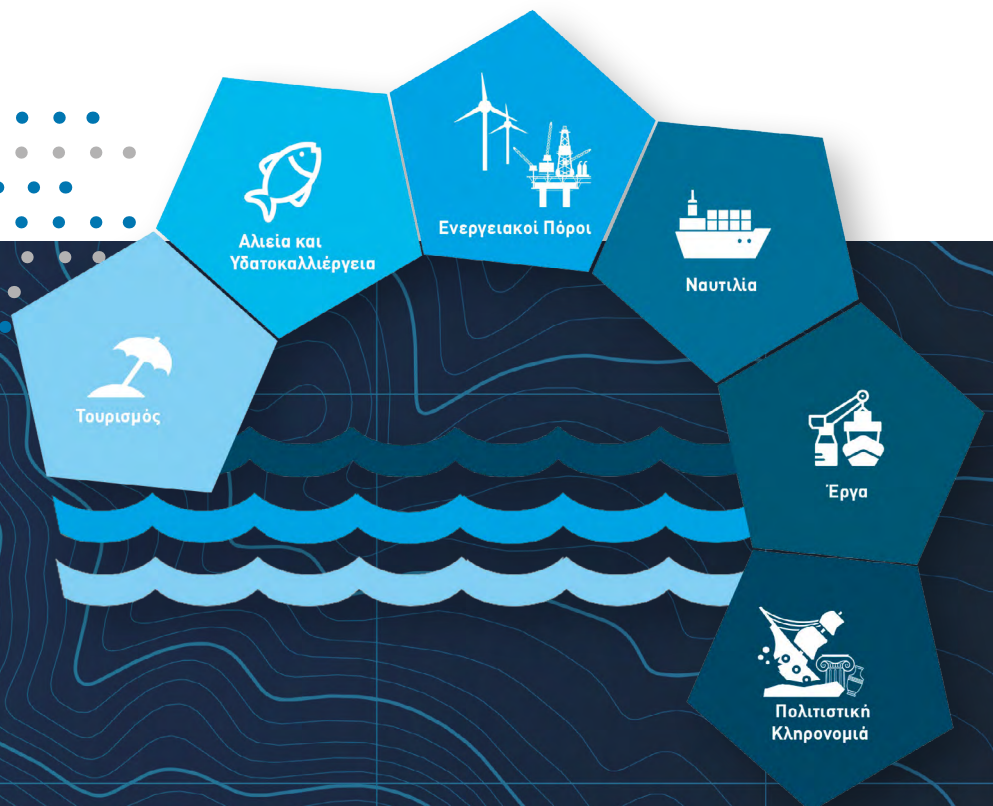
Επιστημονική επιμέλεια:

Παυλογεωργάτος Γ.

Αλιούρης Κ.

Ιωάννου Ν.

Χατζημιτσός Δ.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

Interreg
Ελλάδα-Κύπρος

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης



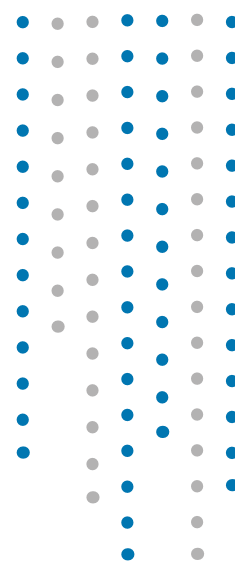
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ



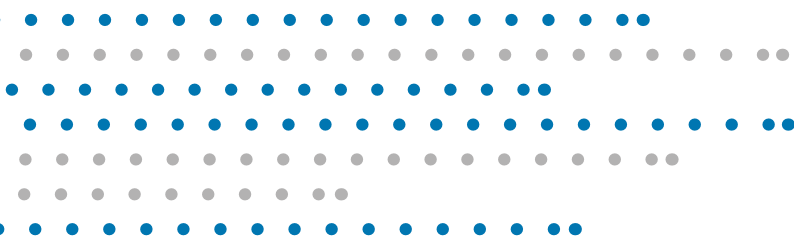
ΘΑΛ-ΧΩΡ 2

προπομπός

Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός στην Ελλάδα και την Κύπρο



Επιστημονική επιμέλεια:
Γεράσιμος Παυλογεωργάτος
Κυριάκος Αλιούρης
Νικόλας Ιωάννου
Διόφαντος Χατζημιτσής



1η έκδοση: Ιανουάριος 2023

Συλλογικό

Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός στην Ελλάδα και την Κύπρο

Επιστημονική επιμέλεια:

Γεράσιμος Παυλογεωργάτος

Κυριάκος Αλιούρης

Νικόλας Ιωάννου

Διόφαντος Χατζημιτσής

Φιλολογική επιμέλεια: Ηλίας Αλικάκος

Σχεδιασμός εξωφύλλου: DTP Εκδόσεων ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ

Ηλεκτρονική σελιδοποίηση: DTP Εκδόσεων ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ

© 2023 Πανεπιστήμιο Αιγαίου – Διεπιστημονική Ερευνητική Ομάδα «ΘΑΛ-ΧΩΡ»

ISBN: 978-618-5705-08-4

Απαγορεύεται η μερική ή ολική αναδημοσίευση του παρόντος έργου καθώς και η αναπαραγωγή του με οποιοδήποτε μέσο χωρίς γραπτή άδεια, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ελληνικού Νόμου (Ν. 2121/1993 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα) και τις διεθνείς συμβάσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας.

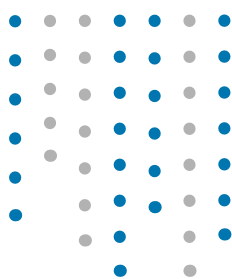
Εκδόσεις ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ

28ης Οκτωβρίου 53, 10433 Αθήνα

T: 210 5245264, 210 5245246

E: propobos@propobos.gr

<https://www.propobos.gr>



Περιεχόμενα

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 1

Εισαγωγή

1. Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός στην Ευρωπαϊκή Ένωση: παρελθόν, παρόν και μελλοντικές προκλήσεις	11
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΑΛΙΟΥΡΗΣ, ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΩΑΝΝΟΥ, ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΠΑΥΛΟΓΕΩΡΓΑΤΟΣ, ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ ΧΑΤΖΗΜΙΤΣΗΣ	
1. Εισαγωγή.....	12
2. Γιατί χρειάζεται ένας Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός.....	13
3. Αρχές Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού.....	14
4. Υφιστάμενη κατάσταση	16
5. Μελλοντικές προκλήσεις	17
2. Στρατηγικά έργα ΘΑΛ-ΧΩΡ και ΘΑΛ-ΧΩΡ 2.....	19
ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΑΛΙΟΥΡΗΣ, ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΩΑΝΝΟΥ, ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΠΑΥΛΟΓΕΩΡΓΑΤΟΣ, ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ ΧΑΤΖΗΜΙΤΣΗΣ	
1. Εισαγωγή.....	20
2. Διασυνοριακή Συνεργασία για Ανάπτυξη Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού - ΘΑΛ-ΧΩΡ.....	20
3. Διασυνοριακή Συνεργασία για Εφαρμογή Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού - ΘΑΛ-ΧΩΡ 2.....	22
3. Η Στρατηγική βιώσιμης Γαλάζιας Οικονομίας: Αξιολόγηση της συμβολής στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου	25
ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΤΣΟΥΝΗΣ, ΜΑΡΙΑ ΛΕΚΑΚΟΥ	
1. Εισαγωγή.....	26
2. Γαλάζια Οικονομία	27
3. Η συμβολή της Γαλάζιας Οικονομίας στην Περιφέρεια Βορείου Αιγαίου.....	37
4. Συμπεράσματα	48
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	49
4. Μέθοδοι παραγωγής ενέργειας από το θαλάσσιο περιβάλλον	53
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΛΙΛΑΣ, ΑΦΡΟΚΟΜΗ-ΑΦΡΟΥΛΑ ΣΤΕΦΑΝΑΚΟΥ, ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΓΚΙΝΗΣ, ΝΙΚΗΤΑΣ ΝΙΚΗΤΑΚΟΣ, ΕΥΑΝΘΙΑ ΑΝΤΩΝΙΟΥ	
1. Εισαγωγή	54
2. Τεχνολογίες Θαλάσσιων Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας.....	54
3. Προοπτικές Εφαρμογής Θαλάσσιων Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας στο Ελληνικό Περιβάλλον	74
4. Συμπεράσματα	76
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	77
5. Τουρισμός και Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός	81
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΠΑΥΛΟΓΕΩΡΓΑΤΟΣ, ΜΑΡΙΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΓΛΟΥ	
1. Εισαγωγή.....	82
2. Θαλάσσιος τουρισμός.....	91
3. Τουρισμός και Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός.....	104
4. Συμπεράσματα	107
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	108

6. Η Ένταξη της Ενάλιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς στον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό – Μεθοδολογικά Ζητήματα	115
ΔΙΟΝΥΣΙΑ ΚΟΥΤΣΗ, ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΕΑ	
1. Εισαγωγή.....	116
2. Εννοιολογικό πλαίσιο και κρίσιμα ζητήματα διαχείρισης της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς	118
3. Ένταξη της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς στις αρχές του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού	126
4. Μεθοδολογικό πλαίσιο σχεδιασμού για την αξιοποίηση της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς	132
5. Πρακτική εφαρμογή μεθοδολογικής προσέγγισης για την αξιοποίηση της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς και δυσκολίες εφαρμογής σε τοπικό επίπεδο – Το παράδειγμα της Λέρου.....	135
6. Συμπεράσματα	140
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	141
7. Η πληθυσμιακή εξέλιξη των νησιών του Αρχιπελάγους¹ από το 2016 μέχρι το 2051	147
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Σ. ΓΑΒΑΛΑΣ	
1. Εισαγωγή	148
2. Μεθοδολογία πληθυσμιακών προβολών.....	149
3. Σύνοψη πληθυσμιακών προβολών.....	154
Επίμετρο.....	170
Επιγραμματικά συμπεράσματα	173
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	174
8. Θαλάσσιος Χωροταξικός-Οικονομικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη: Η Μελέτη Περίπτωσης του Βορείου, του Νοτίου Αιγαίου & της Κρήτης	177
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΚΚΙΝΟΥ, ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΚΟΡΡΕΣ	
1. Εισαγωγή.....	178
2. Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός.....	179
3. Το Διεθνές και Ευρωπαϊκό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού.....	182
4. Το Χωροταξικό Πλαίσιο Σχεδιασμού στην Ελλάδα: Μια Διαχρονική Ανάλυση.....	185
5. Βιώσιμη Ανάπτυξη και Χωροταξικός Σχεδιασμός στην Ελλάδα: Μια Διασυγκριτική και Διαχρονική Ανάλυση.....	187
6. Συζήτηση-Προτάσεις	201
7. Συμπεράσματα	204
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	205

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 2

Μέθοδοι, τεχνικές και εργαλεία για την εφαρμογή του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού

9. Υποδομή Χωρικών Δεδομένων για την Εφαρμογή του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα.....	209
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΠΑΥΛΟΓΕΩΡΓΑΤΟΣ, ΜΙΧΑΗΛ ΒΑΪΤΗΣ, ΝΙΚΟΣ ΣΟΥΛΑΚΕΛΛΗΣ, ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΟΨΑΧΕΙΛΗΣ, ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΑΤΑΡΗΣ, ΒΥΡΩΝ-ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ, ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΙΡΤΣΙΛΙΔΙΣ, ΕΦΗ ΧΑΤΖΗ, ΜΑΡΙΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΓΛΟΥ	
1. Εισαγωγή	210
2. Υλοποίηση	214
3. Λειτουργία.....	223
4. Αποτελέσματα	229
5. Συζήτηση.....	237
6. Συμπεράσματα	238
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	239

10. Δημιουργία γεωχωρικής βάσης δεδομένων και ροή εργασιών για συλλογή, ανάλυση και αναβάθμιση χωρικών δεδομένων για τον ΘΧΣ της Κύπρου	243
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ ΜΕΤΤΑΣ, ΕΥΑΓΟΡΑΣ ΕΥΑΓΟΡΟΥ, ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ, ΑΡΓΥΡΟ ΝΙΣΑΤΖΗ, ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΠΑΠΟΥΤΣΑ, ΜΑΡΙΟΣ ΤΖΟΥΒΑΡΑΣ, ΜΑΡΙΑ ΠΡΟΔΡΟΜΟΥ, ΕΛΕΝΗ ΛΟΥΛΛΗ, ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΜΑΚΡΗ, ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ ΧΑΤΖΗΜΙΤΣΗΣ	
1. Εισαγωγή.....	244
2. Μεθοδολογία	245
3. Αποτελέσματα	262
4. Συμπεράσματα	264
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	265
11. Βυθομετρικές αποτυπώσεις με μεθόδους τηλεπισκόπησης για υποστήριξη του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ) στην Κύπρο.....	267
ΕΥΑΓΟΡΑΣ ΕΥΑΓΟΡΟΥ, ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ ΜΕΤΤΑΣ, ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ, ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ ΧΑΤΖΗΜΙΤΣΗΣ	
1. Εισαγωγή.....	268
2. Περιοχή μελέτης	269
3. Δεδομένα	270
4. Προ-επεξεργασία	272
5. Πολυχρονική ανάλυση δορυφορικής βαθυμετρίας	273
6. Εκτίμηση δορυφορικής βαθυμετρίας για όλο το νησί της Κύπρου.....	281
7. Συμπεράσματα	288
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	289
12. Θαλάσσιος Χώρος/ Διερεύνηση και Αποτύπωση: Προσδιορισμός Παλιρροιακών Επιπέδων ..	291
ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ ΔΑΝΕΖΗΣ, ΜΑΡΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ, ΜΑΡΙΝΑ ΠΕΚΡΗ	
1. Εισαγωγή.....	292
2. Μεθοδολογία.....	298
3. Αποτελέσματα	301
4. Συμπεράσματα	312
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	313
13. Συγκρούσεις – Συμβατότητες δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο χώρο της Κύπρου	315
ΕΥΑΓΟΡΑΣ ΕΥΑΓΟΡΟΥ, ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ ΜΕΤΤΑΣ, ΚΥΡΙΑΚΟΣ ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΕΟΥΣ, ΕΛΕΝΗ ΛΟΥΛΛΗ, ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ ΧΑΤΖΗΜΙΤΣΗΣ	
1. Εισαγωγή.....	316
2. Μεθοδολογία	317
3. Αποτελέσματα	330
4. Συμπεράσματα	336
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	337
14. Η ανάπτυξη της γνώσης του Θαλάσσιου Χώρου στην Κύπρο	339
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΚΟΣΗΣ	
1. Εισαγωγή.....	340
2. Τμήμα Κτηματολογίου και Χωρομετρίας – Επίσημος Χαρτογραφικός Οργανισμός της Κύπρου	340
3. Η ανάπτυξη της υδρογραφίας στην Κύπρο	341
4. Έργο ΘΑΛ-ΧΩΡ.....	343
5. Μεθοδολογία συλλογής δεδομένων	344
6. Μεταβατική περίοδος	353
7. Έργο ΘΑΛ-ΧΩΡ 2.....	356
8. Συμπεράσματα	360
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	360
15. Διαδραστική απεικόνιση και εκτίμηση του αιολικού δυναμικού στη θαλάσσια περιοχή της Κύπρου	361
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΑΚΥΛΑΣ, ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΧΑΤΖΗΠΕΤΡΟΥ, ΗΛΙΑΣ ΓΡΑΒΑΝΗΣ, ΑΝΔΡΕΑΣ ΝΙΚΟΛΑΪΔΗΣ, ΦΑΙΔΩΝ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ	
1. Εισαγωγή.....	362
2. Ανάλυση μετεωρολογικών δεδομένων για τον άνεμο	363
3. Συνδυασμός της υφιστάμενης πληροφορίας σε υψηλότερη ανάλυση.....	372

4. Δημιουργία δια-δραστικής πλατφόρμας	375
5. Συμπεράσματα	379
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	379

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 3

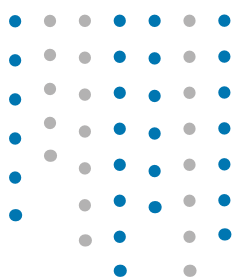
Δηλώσεις πολιτικής για την εφαρμογή του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού

16. Η εθνική χωρική στρατηγική για τον θαλάσσιο χώρο (ΕΧΣΘΧ)	383
ΓΕΩΡΓΙΑ ΚΟΤΙΝΗ, ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΑΓΙΟΥ, ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΠΑΔΑΚΗ	
1. Εισαγωγή.....	384
2. Η εθνική χωρική στρατηγική για τον θαλάσσιο χώρο ως μέρος του συστήματος χωρικού σχεδιασμού της ΕΛ-λάδας - νομικό πλαίσιο ΘΧΣ	384
3. Όραμα - σκοπός, στόχοι, κατευθυντήριες αρχές για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό.....	387
4. Οι κατευθυντήριες αρχές για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (ΘΧΣ)	393
5. Η αλληλεπίδραση χερσαίου και θαλάσσιου χωρικού σχεδιασμού.....	395
6. Θαλάσσια χωροταξικά πλαίσια.....	398
17. Δήλωση πολιτικής Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού.....	403
1. Όραμα.....	404
2. Στρατηγικές κατευθύνσεις.....	404
3. Στρατηγικοί στόχοι.....	405
4. Ειδικοί στόχοι.....	406
5. Προτεραιότητες για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό	408
6. Χωρικές κατευθύνσεις.....	410

ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ 4

Θαλάσσια Χωροταξικά Σχέδια

18. Ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της θαλάσσιας χωρικής ενότητας 1 (ευρύτερη περιοχή Βορείου Αιγαίου).....	415
ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΓΙΑΝΝΑΚΙΔΟΥ, ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΔΕΡΔΕΜΕΖΗ, ΑΝΕΣΤΗΣ ΓΟΥΡΓΙΩΤΗΣ, ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΣΤΡΑΤΗΓΕΑ, ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΙΛΙΜΙΓΚΑΣ	
1. Εισαγωγή.....	416
2. Φυσικός χώρος και πολιτιστική κληρονομιά	419
3. Οικονομική δυναμική - Αδυναμίες και προοπτικές	425
4. Χωροταξική οργάνωση της ΘΧΕ.....	428
5. Συμπεράσματα - Προοπτικές και ανάγκες κατευθύνσεων και ρυθμίσεων μέσω του ΘΧΠ.....	435
Βιβλιογραφία – αναφορές.....	437
Δικτυογραφία	439
19. Θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο της Κυπριακής Δημοκρατίας.....	441
1. Πεδίο εφαρμογής και περιορισμοί	442
2. Διάκριση χωρικών ενότητων, ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και προτεινόμενος σχεδιασμός	444
3. Θαλάσσιο χωροταξικό σχέδιο	462
4. Μηχανισμός παρακολούθησης και αξιολόγησης.....	462
Σύντομα βιογραφικά των συγγραφέων.....	495
Γλωσσάρι όρων και εννοιών	505



Γεράσιμος Παυλογεωργάτος* ✉, Μαρία Κωνσταντογλου** ✉

* Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Πολιτισμικής Τεχνολογίας και Επικοινωνίας

** Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Τμήμα Οικονομικής και Διοίκησης του Τουρισμού

✉ gpav@aegean.gr, mkon@aegean.gr

Τουρισμός και Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός

Περίληψη

Ο τουρισμός αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους και ταχύτερα αναπτυσσόμενους οικονομικούς τομείς σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρά το ότι η πανδημία COVID-19 προκάλεσε (και) στον συγκεκριμένο τομέα σημαντικότερες απώλειες στα έσοδα και στις θέσεις εργασίας, ο ρυθμός ανάκαμψής του στα προ πανδημίας επίπεδα είναι ταχύτερος από τον αντίστοιχο της παγκόσμιας οικονομίας, αποδεικνύοντας την ανθεκτικότητά του. Ο θαλάσσιος τουρισμός (τουρισμός κρουαζιέρας, τουρισμός γιώτινγκ, καταδυτικός τουρισμός, αλιευτικός τουρισμός, θαλάσσια σπορ κ.ά.) αποτελεί μία μορφή εναλλακτικού τουρισμού με έντονο ενδιαφέρον για τις ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου, ιδιαίτερα για την Ελλάδα και την Κύπρο. Σκοπός του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι να παρουσιάσει τις διεθνείς τάσεις, τις δυνατότητες και τις προκλήσεις που υφίστανται στο πλαίσιο της προσπάθειας για περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, καθώς και τις ευκαιρίες που έχει η Ελλάδα να διεκδικήσει μεγαλύτερο μερίδιο στην παγκόσμια αγορά. Όμως, η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού διεκδικεί συχνά τον ίδιο χώρο με τις υπόλοιπες ανθρώπινες δραστηριότητες (παραγωγή

05

ενέργειας, αλιεία, υδατοκαλλιέργειες κ.ά.) που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο περιβάλλον των προορισμών. Με ποιους άλλους τομείς είναι συμβατός ο τουρισμός, και με ποιους έρχεται σε σύγκρουση; Πώς μπορεί ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός να συντελέσει στην ελαχιστοποίηση των συγκρούσεων και στην ανάπτυξη συνεργειών μεταξύ του τουρισμού και των υπόλοιπων δραστηριοτήτων στο θαλάσσιο περιβάλλον; Αυτή η κρίσιμη και συνάμα δύσκολη ερώτηση θα γίνει προσπάθεια να απαντηθεί στο τέλος του συγκεκριμένου κεφαλαίου.

Λέξεις-κλειδιά

Τουρισμός, Κρουαζιέρα, Γιώτινγκ, Καταδυτικός τουρισμός, Θαλάσσια σπορ, Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, Ελλάδα

••••• 1. Εισαγωγή

Τα τελευταία εβδομήντα χρόνια (1949-2019), η τουριστική βιομηχανία γνώρισε διαρκή ανάπτυξη και διαφοροποίηση, αποτελώντας έναν από τους μεγαλύτερους και ταχύτερα αναπτυσσόμενους οικονομικούς τομείς σε παγκόσμιο επίπεδο. Σήμερα, ο επιχειρηματικός όγκος του τουρισμού ισοδυναμεί ή και ξεπερνά αυτόν των εξαγωγών πετρελαίου, των τροφίμων και των αυτοκινήτων (WTTTC, 2022). Η εν λόγω ανάπτυξη προκάλεσε την έντονη διαφοροποίηση και διόγκωσε τον ανταγωνισμό μεταξύ των διάφορων τουριστικών προορισμών (Buhalis & Constantoglou, 2022). Από το 1950 έως και το 2019, οι διεθνείς τουριστικές αφίξεις αυξήθηκαν πάνω από 58 φορές, από 25 εκατομμύρια το 1950, σε 1,035 δις το 2012 (UNWTO, 2013) και 1,46 δις το 2019 (UNWTO, 2020).

Η αξιοσημείωτη ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας ήταν απόρροια της συσχέτισης πολλών παραγόντων, όπως ενδεικτικά οι ακόλουθοι: (Constantoglou & Klothaki, 2021; Chatziliadou & Constantoglou, 2021):

- Η ισχυροποίηση της παγκόσμιας οικονομίας.
- Η αύξηση του εισοδήματος και του ελεύθερου χρόνου των εργαζομένων.
- Οι τεχνολογικές βελτιώσεις στα μέσα μεταφοράς και στις επικοινωνίες.
- Η αύξηση του προσδόκιμου ζωής.
- Οι αλλαγές στα κοινωνικά και καταναλωτικά πρότυπα κ.ά.

Το 2020, εξαιτίας της εξάπλωσης με ραγδαίους ρυθμούς της πανδημίας COVID-19, προκλήθηκαν τεράστια προβλήματα στην τουριστική βιομηχανία, τα οποία μέχρι σήμερα (2022) δεν έχουν αποκατασταθεί πλήρως. Όμως, βάσει όλων των εκτιμήσεων, η παγκόσμια τουριστική βιομηχανία θα επανέλθει στην αρχική της εικόνα τα αμέσως επόμενα χρόνια και θα συνεχίσει την ανοδική της πορεία (UNWTO, 2022a).

Δεν είναι μόνο οι μεγάλοι παράγοντες της αλυσίδας εφοδιασμού του τουρισμού (π.χ., αεροπορικές εταιρείες, εταιρείες κρουαζιέρας, πολυεθνικές ξενοδοχειακές αλυσίδες) που έχουν υποστεί σημαντικότερη ζημία, η οποία εκτιμάται στα 400 δις € (Goodwin, 2020; Nicolas, 2020). Ο αντίκτυπος στον τομέα του εργατικού δυναμικού ήταν εξίσου σημαντικός, ιδίως αν ληφθεί υπόψη η επισφαλής φύση των πολυάριθμων θέσεων εργασίας που σχετίζονται με τον τουρισμό και τη φιλοξενία στα χαμηλότερα σκαλοπάτια της επαγγελματικής κλίμακας (Chanel, 2020). Ενώ, μόλις πριν

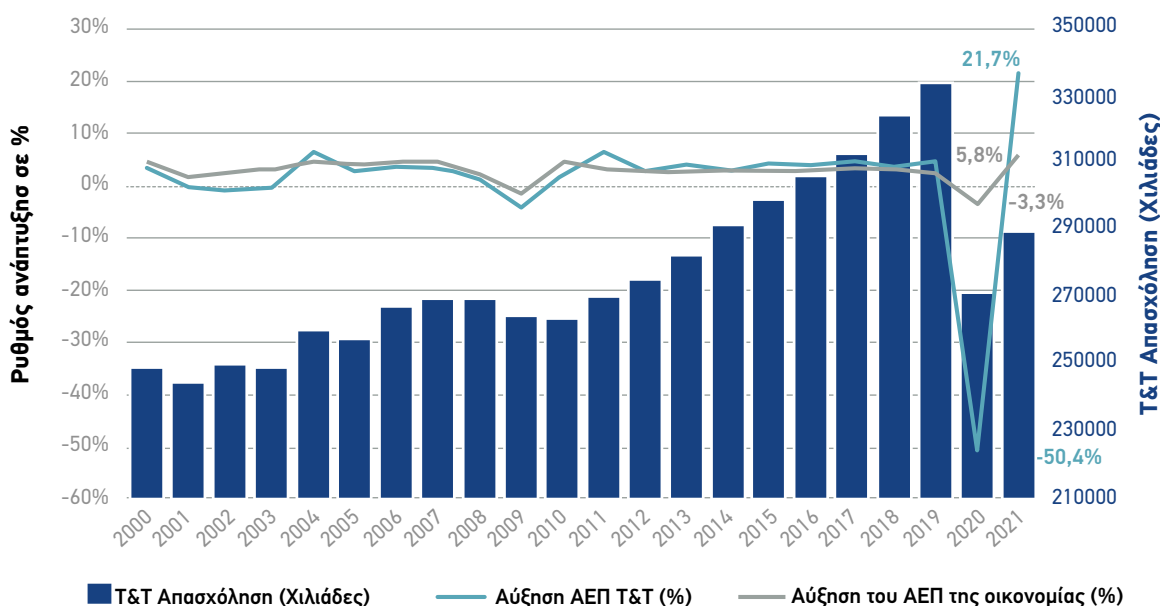
από λίγα χρόνια, ο Hall (2015) είχε προβλέψει την πιθανότητα μιας παγκόσμιας πανδημίας που θα ενέσκηπτε ως η «τέλεια καταιγίδα» (και) για τον τουρισμό, οι αλληλένδετες κοινωνικές, πολιτιστικές, ψυχολογικές και οικονομικές επιπτώσεις μιας κρίσης αυτού του μεγέθους οδήγησαν την τουριστική βιομηχανία σε «αχαρτογράφητα νερά». Η πανδημία θα μπορούσε να προκαλέσει μια διαρκή αλλαγή στη συμπεριφορά της αγοράς, εξαιτίας της οποίας θα ήταν δυνατόν να μεταμορφωθούν πλήρως τα παγκόσμια ταξιδιωτικά πρότυπα (Irwin, 2020). Από την άλλη πλευρά, η ιστορία μάς διδάσκει ότι μετά από περιόδους μεγάλων κρίσεων στο παρελθόν (συμπεριλαμβανομένης της εξάπλωσης πανδημιών), η τουριστική βιομηχανία είχε συνήθως ανακάμψει με γρήγορους ρυθμούς, επιδεικνύοντας αξιοσημείωτη ανθεκτικότητα (Novelli et al., 2018).

Σύμφωνα με τα στοιχεία του WTTC (2022), πριν από την πανδημία COVID-19, ο ρυθμός ανάπτυξης του παγκόσμιου τομέα Ταξιδιών και Τουρισμού υπερέβαινε, για εννέα συνεχή έτη, την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας. Κατόπιν μίας καταστροφικής συρρίκνωσης της συνεισφοράς του τομέα στην παγκόσμια οικονομία, κατά 50,4%, λόγω της πανδημίας του COVID-19, τα ταξίδια και ο τουρισμός ανέκαμψαν, κατά 21,7%, το 2021, όπως φαίνεται στο **Διάγραμμα 1**. Συγκριτικά, η παγκόσμια οικονομία ανέκαμψε κατά 5,8%, γεγονός που σημαίνει ότι ο τομέας του τουρισμού και των ταξιδιών ανέκαμψε τουλάχιστον τρεις φορές γρηγορότερα από εκείνον της συνολικής οικονομίας.



• Το ΑΕΠ ταξιδιών και τουρισμού μειώθηκε κατά **50,4%** (**4.855 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ**) το 2020, έναντι της συνολικής πτώσης της οικονομίας κατά 3,3%.

• Το ΑΕΠ ταξιδιών και τουρισμού αυξήθηκε κατά **21,7%** (**1.038 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ**) το 2021, έναντι της συνολικής ανάπτυξης της οικονομίας κατά 5,8%.



Διάγραμμα 1. Η επίδραση του τουρισμού και των ταξιδιών στο παγκόσμιο ΑΕΠ και στην απασχόληση, την περίοδο 2000-2021.

Πηγή: WTTC, 2022.

Σύμφωνα με τα μέχρι σήμερα διαθέσιμα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού -ΠΟΤ (UNWTO, 2022a), και του Παγκόσμιου Συμβουλίου για τον Τουρισμό και τα Ταξίδια (WTTC, 2022), η ανάκαμψη του παγκόσμιου τουριστικού τομέα μετά το 2020 υποστηρίχθηκε, κατά κύριο λόγο, από την αύξηση των δαπανών των εγχώριων τουριστών και δευτερευόντως απ' όσα δαπάνησαν οι αλλοδαποί τουρίστες. Το 2019, τα ταξίδια και ο τουρισμός υποστήριξαν 333 εκατομμύρια θέσεις εργασίας σε όλο τον κόσμο, αντιπροσωπεύοντας το 10% του συνόλου των θέσεων εργασίας παγκοσμίως (WTTC, 2022).

Παρά τα κυβερνητικά προγράμματα σε παγκόσμιο επίπεδο, που στόχο είχαν τη διατήρηση των θέσεων εργασίας κατά τη διάρκεια των lockdowns, 62 εκατομμύρια θέσεις εργασίας χάθηκαν το 2020 (-18,6%). Δεδομένου ότι η συμβολή του τουρισμού στην παγκόσμια οικονομία αυξήθηκε κατά 21,7% το 2021, συνοδεύτηκε από αντίστοιχη αύξηση του αριθμού των θέσεων εργασίας στον τομέα των Ταξιδιών και του Τουρισμού, από 271,3 εκατομμύρια το 2020, σε 289,5 εκατομμύρια το 2021. Κατά συνέπεια, ο τομέας στήριξε 1 στις 11 θέσεις εργασίας σε ολόκληρη την οικονομία το 2021. Συν τοις άλλοις, σύμφωνα με τις μελέτες τάσεων που έχουν εκπονήσει ο ΠΟΤ (UNWTO, 2022a) και το Παγκόσμιο Συμβούλιο για τον Τουρισμό και τα Ταξίδια (WTCC, 2022), το 2022 φαίνεται να βελτιώνεται η εμπιστοσύνη των ταξιδιωτών. Αυτό θα έχει αποτέλεσμα σε παγκόσμιο επίπεδο, να επιταχυνθεί ο ρυθμός ανάκαμψης του τουρισμού κατά 43,7%, σε σύγκριση με το 2021, και να προκύψουν άλλα 10 εκατομμύρια θέσεις εργασίας. Ο εν λόγω τομέας, ανά την υφήλιο, είναι πιθανό να επιστρέψει στα προ της πανδημίας επίπεδα κοντά στα τέλη του 2023. Μάλιστα, τα προκαταρκτικά στοιχεία για το πρώτο εξάμηνο του 2022 επιβεβαιώνουν αυτή την πρόβλεψη.

Εκτιμάται ότι 700 εκατομμύρια τουρίστες ταξίδεψαν διεθνώς μεταξύ Ιανουαρίου και Σεπτεμβρίου του 2022, αριθμός υπερδιπλάσιος (+133%) από τον αριθμό που καταγράφηκε την ίδια περίοδο του 2021 (UNWTO, 2022a). Τα αποτελέσματα ενισχύθηκαν από την ισχυρή ανεκπλήρωτη ζήτηση, τη βελτίωση των επιπέδων εμπιστοσύνης, καθώς και την άρση των περιορισμών σε όλο και περισσότερους προορισμούς. Οι επιδόσεις του τουρισμού κυμάνθηκαν σε πολύ υψηλά επίπεδα το τρίτο τρίμηνο του 2022 (-26% σε σχέση με το 2019), όταν καταγράφηκαν 340 εκατομμύρια διεθνείς αφίξεις σε όλο τον κόσμο, σχεδόν το 50% του συνόλου των εννέα μηνών όσον αφορά το 2022. Η Ευρώπη (+126%) συνέχισε να ηγείται της ανάκαμψης του διεθνούς τουρισμού μέχρι τον Σεπτέμβριο, φθάνοντας στο 81% των προ της πανδημίας επιπέδων (UNWTO, 2022).

1.1 Ο τουρισμός στην Ευρώπη

Η Ευρώπη από το 1950 και μετά αποτελεί την ήπειρο με τη μεγαλύτερη τουριστική κίνηση, τόσο από πλευράς αφίξεων όσο και από πλευράς εσόδων. Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΠΟΤ (UNWTO, 2022a), το 2020, το ποσοστό της συμβολής του τουριστικού τομέα στο ΑΕΠ της Ευρώπης ήταν -47,1%, συγκρινόμενο με το αντίστοιχο προ πανδημίας επίπεδο του 2019, ενώ η διαφορά μειώθηκε σε -32,3% το 2021, καθιστώντας εμφανή μία ισχυρή ανάκαμψη. Ο παγκόσμιος τουρισμός παρουσίασε ήπια άνοδο, της τάξεως του 4%, το 2021, με 15 εκατομμύρια περισσότερες διεθνείς τουριστικές αφίξεις (επισκέπτες διανυκτέρευσης), σε σχέση με το 2020, αλλά παρέμεινε 72% κάτω από τα επίπεδα του προ-πανδημικού έτους 2019, σύμφωνα με προκαταρκτικές εκτιμήσεις. Ο ΠΟΤ (UNWTO, 2022a) εκτιμά ότι ο τουρισμός στην Ευρώπη δύναται να υπερβεί, το 2024, το επίπεδο του 2019, με τη συμβολή του κλάδου στο ΑΕΠ της περιοχής να είναι εφικτό να προσεγγίσει το 4,1% πάνω από το προ της πανδημίας ποσοστό. Η περιοχή Ασίας-Ειρηνικού προβλέπεται να είναι η πρώτη περιοχή που θα επανέλθει στο σενάριο του 2019 (το 2023), ενώ όλες οι άλλες περιοχές εκτιμάται ότι θα ανακάμψουν πλήρως το 2024 (UNWTO, 2022a).

Η Ευρώπη παρουσίασε την ταχύτερη ανάκαμψη την περίοδο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2022, με τις αφίξεις να φτάνουν το 81% του 2019. Σε αρκετές περιφέρειες της Ευρώπης είχαμε αφίξεις που ανήλθαν στο 80 έως 90% των προ της πανδημίας επιπέδων, την περίοδο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου 2022. Οι ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου παρουσίασαν ανάκαμψη της τάξεως του 86%, σε σύγκριση με το 2019. Επίσης, η Δυτική Ευρώπη με 88% και η Βόρεια Ευρώπη με 81% ανάκαμψη, αντίστοιχα, σημείωσαν ικανοποιητικότερα αποτελέσματα (UNWTO, 2022a).

1.2 Ο τουρισμός στη Μεσόγειο

Αν και η Μεσόγειος θάλασσα αντιπροσωπεύει λιγότερο από το 1% της συνολικής θαλάσσιας επιφάνειας του πλανήτη, συγκαταλέγεται στις σημαντικότερες παγκόσμιες εστίες βιοποικιλότητας, ενώ τα πλούσια θαλάσσια και παράκτια οικοσυστήματά της αποτελούν γόνιμο έδαφος για την ανάπτυξη ποικίλων κοινωνικο-οικονομικών δραστηριοτήτων (Marignani et al., 2017). Στη Μεσόγειο επικρατούν ιδανικές συνθήκες για την τουριστική βιομηχανία (ήπιο κλίμα, καλή ποιότητα φυσικού περιβάλλοντος, πλούσιο πολιτιστικό απόθεμα, τοπία ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, γαστρονομία και ασφάλεια). Κατά συνέπεια, υπάρχουν πολυάριθμες τουριστικές δραστηριότητες που συνδέονται με τη θάλασσα, την ευεξία, τον πολιτισμό, τον αθλητισμό και τη φύση. Στην πραγματικότητα, η Μεσόγειος προσελκύει περίπου το ένα τρίτο του παγκόσμιου τουρισμού και ήταν ο κύριος τουριστικός προορισμός στον πλανήτη, με περισσότερες από 400 εκατομμύρια διεθνείς τουριστικές αφίξεις το 2019 (UNWTO, 2019a). Οι τέσσερις σημαντικότεροι τομείς της τουριστικής αγοράς στις μεσογειακές χώρες είναι οι διακοπές στον ήλιο και τη θάλασσα, η κρουαζιέρα, οι ναυτικές δραστηριότητες, και οι πολιτιστικές αποδράσεις (UNEP/MAP & Plan Bleu, 2020; UNWTO, 2019a). Επομένως, ο παράκτιος τουρισμός συνιστά τη ραχοκοκαλιά των μεσογειακού οικονομικών και των αναπτυξιακών στρατηγικών, καθώς αποτελεί το εφαλτήριο για τομεακές συνέργειες (π.χ., μεταξύ των μεταφορών, των καταλυμάτων, των τροφίμων και των τομέων της ψυχαγωγίας), (Europarc, 2019). Συν τοις άλλοις, η Μεσόγειος θάλασσα είναι ένας γνωστός προορισμός για τα σκάφη αναψυχής (González et al., 2020). Επιπροσθέτως, φιλοξενεί έναν τεράστιο αριθμό μεγάλων σκαφών αναψυχής, ο οποίος αναμένεται να αυξηθεί στο άμεσο μέλλον (WestMED, 2022, Plan Bleu, 2022).

Ο τουρισμός με βάση τη φύση ή ο οικολογικός τουρισμός, είναι μία αναπτυσσόμενη αγορά σε παγκόσμιο επίπεδο. Σύμφωνα με τη μελέτη ανάλυσης τάσεων των Himannshu & Roshan (2021), ο οικοτουρισμός σε παγκόσμιο επίπεδο αποτιμήθηκε σε 181 δισεκατομμύρια δολάρια το 2019, ενώ αναμένεται να φθάσει τα 333,8 δισεκατομμύρια δολάρια έως το 2027.

Η Μεσόγειος αποτελεί εμβληματική περιοχή για τον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό, ως ένας από τους δημοφιλέστερους προορισμούς στον κόσμο (WestMED, 2022). Λαμβάνοντας υπόψη αποκλειστικά τις οικονομίες των παράκτιων περιοχών, ο τουρισμός αντιπροσωπεύει πάνω από το 70% της αξίας παραγωγής και της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας (UNEP/MAP, 2017). Σε πολλές περιπτώσεις, ο βασικός του ρόλος για τη μελλοντική ανάπτυξη της περιοχής αντισταθμίζεται από ορισμένες αρνητικές επιδράσεις όσον αφορά τη βιωσιμότητα, όπως οι ακόλουθες (PLANBLUE 2022):

- Τα οικονομικά οφέλη δεν ενθαρρύνουν τους κοινωνικούς μετασχηματισμούς (εισοδηματική ανισότητα, ισχυρή εξάρτηση από τη διεθνή αγορά).
- Υπάρχει αυξανόμενη εξάρτηση από τις αεροπορικές μεταφορές, ιδίως στην περίπτωση των νησιών.
- Η ακτογραμμή πλήττεται από την αστική εξάπλωση (κορεσμός) και την πίεση στους φυσικούς πόρους.

- Η διαχείριση των περιοχών δεν είναι επαρκής όσον αφορά τις δημόσιες υπηρεσίες (νερό, απόβλητα, αποχέτευση).
- Τα φυσικά και πολιτιστικά αγαθά τείνουν να υποβαθμίζονται κατά τη φάση ωρίμανσης του προορισμού.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, το 2018, 2,3 εκατομμύρια επιχειρήσεις απασχολούσαν 12,3 εκατομμύρια εργαζομένους σε τομείς που σχετίζονται με τον τουρισμό, όπως το εμπόριο και οι υπηρεσίες διανομής (Eurostat, 2019). Σε προ της πανδημίας μελέτες επισημαινόταν ότι ο τουρισμός εμφανίζει αυξητικές τάσεις, φτάνοντας το 12,5% του ΑΕΠ της περιοχής μέχρι το 2026, και αντιπροσωπεύοντας 2,8 εκατομμύρια θέσεις εργασίας έως το 2027 (Petrick et al., 2017). Παρά το γεγονός ότι δεν τίθεται εν αμφιβόλω η βιωσιμότητα του τουρισμού στην παρούσα εποχή, οι εμπειρογνώμονες ασχολούνται με το «πότε» και το «πώς» θα ξεπεραστεί η κρίση, λαμβανομένων υπόψη της συνεχιζόμενης κρίσης της πανδημίας COVID-19 και του πολέμου μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας (WTTC, 2021b; EC, 2022d).

Με βάση τα στοιχεία του WTTC (2021a) και της EC (2022, σελ. 107), ο τομέας του παράκτιου τουρισμού έχει πληγεί περισσότερο από την πανδημία του COVID-19 στις εξής χώρες: Κύπρος (-77,0%), Ελλάδα (-70,8%), Ισπανία (-67,9%), Μάλτα (-62,4%), Κροατία (-61,9%), Πορτογαλία (-52,5%), Βουλγαρία (-51,4%), Λετονία (-50,3%), Εσθονία (-49,3%), Δανία (-47,5%). Οι χώρες αυτές κατέγραψαν εντονότερη πτώση του κύκλου εργασιών διανυκτέρευσης από τον μέσο όρο της Ε.Ε. των 27 (-46,5%).

Συνολικά, ο αντίκτυπος του COVID-19 στη βόρεια Μεσόγειο είναι υψηλότερος απ' ό,τι στη νότια Μεσόγειο, από πλευράς ΑΕΠ και απασχόλησης. Η διαφορά αυτή θα μπορούσε να αποδοθεί στην άνιση ιστορική εξέλιξη του κλάδου σε όλη τη Μεσόγειο. Ωστόσο, είναι σαφές ότι οι κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις της πανδημίας στον τομέα του τουρισμού έχουν διαταράξει πολύ τις δύο περιοχές της Μεσογείου (βόρεια/νότια) με διαφορετικούς ρυθμούς ανάκαμψης, εξαιτίας της εξάπλωσης των εμβολίων και των κανόνων επαναλειτουργίας.

Συν τοις άλλοις, ο τουρισμός στη Μεσόγειο έχει επηρεαστεί αισθητά εξαιτίας των ταξιδιωτικών περιορισμών. Είναι αναμφισβήτητο το ότι μειώθηκαν δραστικά οι δραστηριότητες των αεροπορικών, των θαλάσσιων, των οδικών και των σιδηροδρομικών ταξιδιών, για σχεδόν ένα έτος, από το δεύτερο δεκαπενθήμερο του Μαρτίου του 2020 (OECD, 2020b). Ο COVID-19 είχε εντονότερες επιπτώσεις στις διεθνείς αφίξεις στην περιοχή της Μεσογείου, προκαλώντας τεράστια μείωσή τους, από 400 εκατομμύρια εισερχόμενες διεθνείς αφίξεις το 2019, σε 88 εκατομμύρια το 2020 (Statista, 2022). Συγκεκριμένα, ταξίδευσαν στην περιοχή 312 εκατομμύρια λιγότεροι διεθνείς τουρίστες, γεγονός που αντιστοιχεί σε μείωση 78% συγκριτικά με τα επίπεδα του 2019.

Το 2023, ο αριθμός των διεθνών επιβατών αναμένεται να υπερβεί τα προ της πανδημίας επίπεδα (MO, 2021). Βάσει προβλέψεων για την περιοχή της Μεσογείου (προ της πανδημίας), αναμένονται 500 εκατομμύρια διεθνείς αφίξεις το 2030, δηλαδή, δυνητικά, 250 εκατομμύρια διεθνείς αφίξεις στις παράκτιες περιοχές, πέραν των εγχώριων τουριστών (Petrick et al., 2017). Ωστόσο, λαμβάνει χώρα συζήτηση όσον αφορά τους απαιτούμενους τρόπους μεταφοράς, ούτως ώστε να υπάρξει συμμόρφωση με τις κλιματικές ατζέντες, καθώς η επίδραση του τουρισμού στην κλιματική αλλαγή είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τα αεροπορικά ταξίδια (UNWTO, 2019b).

1.3 Ο τουρισμός στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα, σύμφωνα με τα στοιχεία του INSETE (2021), ο τουρισμός είναι ένας από τους βασικότερους τομείς της οικονομίας. Ειδικότερα, μετά τη δημοσιονομική κρίση που ξεκίνησε το 2009, ο τουρισμός ήταν η βιομηχανία που συνετέλεσε περισσότερο στην ανάκαμψη της χώρας. Μετά από μια

δεκαετία συνεχούς ανάπτυξης, το 2019 ο τουρισμός παρουσίασε αύξηση εσόδων από το εξωτερικό κατά +12,8% ή + € 2.308 εκ. Η αύξηση της άμεσης συνεισφοράς του τουρισμού στην οικονομία της χώρας εκτιμάται σε +€ 1.961 εκατ. (ή κατά 9,3%, από € 21.143 εκ. άμεσης συνεισφοράς στην οικονομία το 2018, σε € 23.104 εκ. το 2019), όταν η συνολική αύξηση του ΑΕΠ το 2019 ήταν + € 3.693 εκατ. (ή κατά 2,1%, από € 179,6 δισ. το 2018, σε € 183,3 δισ. το 2019). Η οικονομική συνεισφορά του τουρισμού αντιστοιχεί στο 12,6% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ αν συνυπολογιστεί και η έμμεση συνεισφορά του, αντιστοιχεί σε ποσοστό που κυμαίνεται μεταξύ 27,7% και 33,4%. Ο πολλαπλασιαστής του τουρισμού κυμαίνεται από 1,2 ως 1,65 (δηλαδή για κάθε 1,0 € τουριστικής δραστηριότητας, δημιουργείται επιπλέον 1,2 έως 1,65€ πρόσθετης οικονομικής δραστηριότητας), (INSETE, 2021).

Στις Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου, Ιονίων νήσων και Κρήτης, η εξάρτηση της οικονομίας από τον τουρισμό είναι κατά πολύ υψηλότερη του μέσου όρου της χώρας. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας (2022), ο τουρισμός κάλυψε, με τις ταξιδιωτικές εισπράξεις, το 79,6% του ελλείμματος του ισοζυγίου αγαθών. Οι εισπράξεις αυτές ισούνται με το 78,1% των εισπράξεων από τις εξαγωγές όλων των άλλων προϊόντων της χώρας, εξαιρουμένων των εισπράξεων από εξαγωγή πλοίων και καυσίμων. Αν στις ταξιδιωτικές εισπράξεις συνυπολογισθούν οι εισπράξεις από αερομεταφορές και θαλάσσιες μεταφορές από τον εισερχόμενο τουρισμό, το σύνολο των ταξιδιωτικών εισπράξεων ισούται με το 87,4% των εισπράξεων από τις εξαγωγές όλων των άλλων προϊόντων, πλην των πλοίων και των καυσίμων (INSETE, 2021).

Η πανδημία του COVID 19 επηρέασε τον τουρισμό σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο ελληνικός τουρισμός δεν θα μπορούσε να μείνει αλώβητος, διακόπτοντας την ανοδική πορεία που κατέγραψαν στο σύνολό τους τα τουριστικά μεγέθη της χώρας έως και τον Φεβρουάριο του 2020. Σύμφωνα με τα στοιχεία του INSETE (INSETE2022b), ο ελληνικός τουρισμός την περίοδο 2019-2020 κατέγραψε μείωση αφίξεων κατά -76,5% (από 31.348 χιλ. το 2019, σε 7.375 χιλ. το 2020), και μείωση εισπράξεων κατά -75,6% (από € 17.680 εκατ. το 2019, σε € 4.310 εκατ. το 2020). Παρά τη συρρίκνωση των τουριστικών μεγεθών της Ελλάδας, η απασχόληση στις δραστηριότητες υπηρεσιών παροχής καταλύματος και εστίασης υποχώρησε πολύ λιγότερο (-10,0%, από 381,9 χιλ. το 2019, σε 343,6 χιλ. το 2020), ως επακόλουθο πρωτοβουλιών και μέτρων που ελήφθησαν από το κράτος για τη στήριξη της απασχόλησης και των επιχειρήσεων. Το 2020, ο ελληνικός τουρισμός παρουσίασε μείωση εισπράξεων από το εξωτερικό κατά -75,6% ή € -15.376 εκατ. (περιλαμβάνονται τα έξοδα μετάβασης και οι εισπράξεις από κρουαζιέρες). Η μείωση της άμεσης συνεισφοράς του τουρισμού στην οικονομία της χώρας εκτιμάται σε € -15.565 εκατ. (ή κατά -71,0%, από € 21.926 εκατ. άμεσης συνεισφοράς στην οικονομία το 2019, σε € 6.361 εκατ. το 2020), όταν η συνολική μείωση του ΑΕΠ το 2020 ήταν € -17.924 εκατ. (ή κατά -9,8%, από € 183,3 δισ. το 2019, σε € 165,3 δισ. το 2020). Αναμφισβήτητα, πάντως, ο τουρισμός εξακολουθεί να αποτελεί έναν δυναμικό κλάδο της ελληνικής οικονομίας. Μάλιστα, παρά τη μείωση των εισπράξεων από τον εισερχόμενο τουρισμό κατά -75,6%, έναντι -11,9% από τον εγχώριο τουρισμό, η τουριστική δραστηριότητα παρέμεινε, κατά κύριο λόγο, εξαγωγική, με το 78,0% των εισπράξεων του τουρισμού να προέρχεται από τον εισερχόμενο τουρισμό (έναντι άνω του 90% των προηγούμενων ετών). Η οικονομική συνεισφορά του τουρισμού για το 2020 αντιστοιχεί στο 3,8% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ αν συνυπολογιστεί και η έμμεση συνεισφορά του, το ποσοστό κυμαίνεται μεταξύ 8,5% έως 10,2%.

Το 2021 ήταν έτος ανάκαμψης για τον ελληνικό τουρισμό (INSETE, 2022b): αφίξεις +99%, διανυκτερεύσεις +105%, εισπράξεις +140%, σε σύγκριση με το 2020. Συγκριτικά με τα προ πανδημίας επίπεδα, η Ελλάδα βρίσκεται χαμηλότερα κατά -53% σε όρους αφίξεων (από 31,3 εκατ. το 2019, σε 14,7 εκατ. το 2021), -43% σε όρους διανυκτερεύσεων (από 232,5 εκατ. το 2019, σε 131,4 εκατ. το 2021), και -42% σε όρους εισπράξεων (από € 17,7 δισ. το 2019, σε € 10,3 δισ. το

2021). Οι επιδόσεις αυτές είναι πολύ καλύτερες από τις αντίστοιχες της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας. Ο τουρισμός στην Ελλάδα παρουσίασε σημαντική ανάκαμψη των εισπράξεων από το εξωτερικό, στα € +11.641 εκατ. (περιλαμβάνονται τα έξοδα μετάβασης και οι εισπράξεις από κρουαζιέρες), έναντι € 4.852 εκατ. το 2020. Συνολικά, η αύξηση της άμεσης συνεισφοράς του τουρισμού, εισερχόμενου και εγχώριου, στην οικονομία της χώρας εκτιμάται σε € +6.826 εκατ. (ή κατά +107,3%, από € 6.361 εκατ. άμεσης συνεισφοράς στην οικονομία το 2020, σε € 13.186 εκατ. το 2021). Η τουριστική δραστηριότητα εξακολούθησε να είναι, κατά βάση, εξαγωγική, με ποσοστό 88,3% των εισπράξεων του τουρισμού να προέρχεται από τον εισερχόμενο τουρισμό. Τέλος, η οικονομική συνεισφορά του αντιστοιχεί στο 7,2% του ΑΕΠ της χώρας, ενώ αν συνυπολογιστεί και η έμμεση συνεισφορά του, αντιστοιχεί μεταξύ 15,9% έως 19,1%.

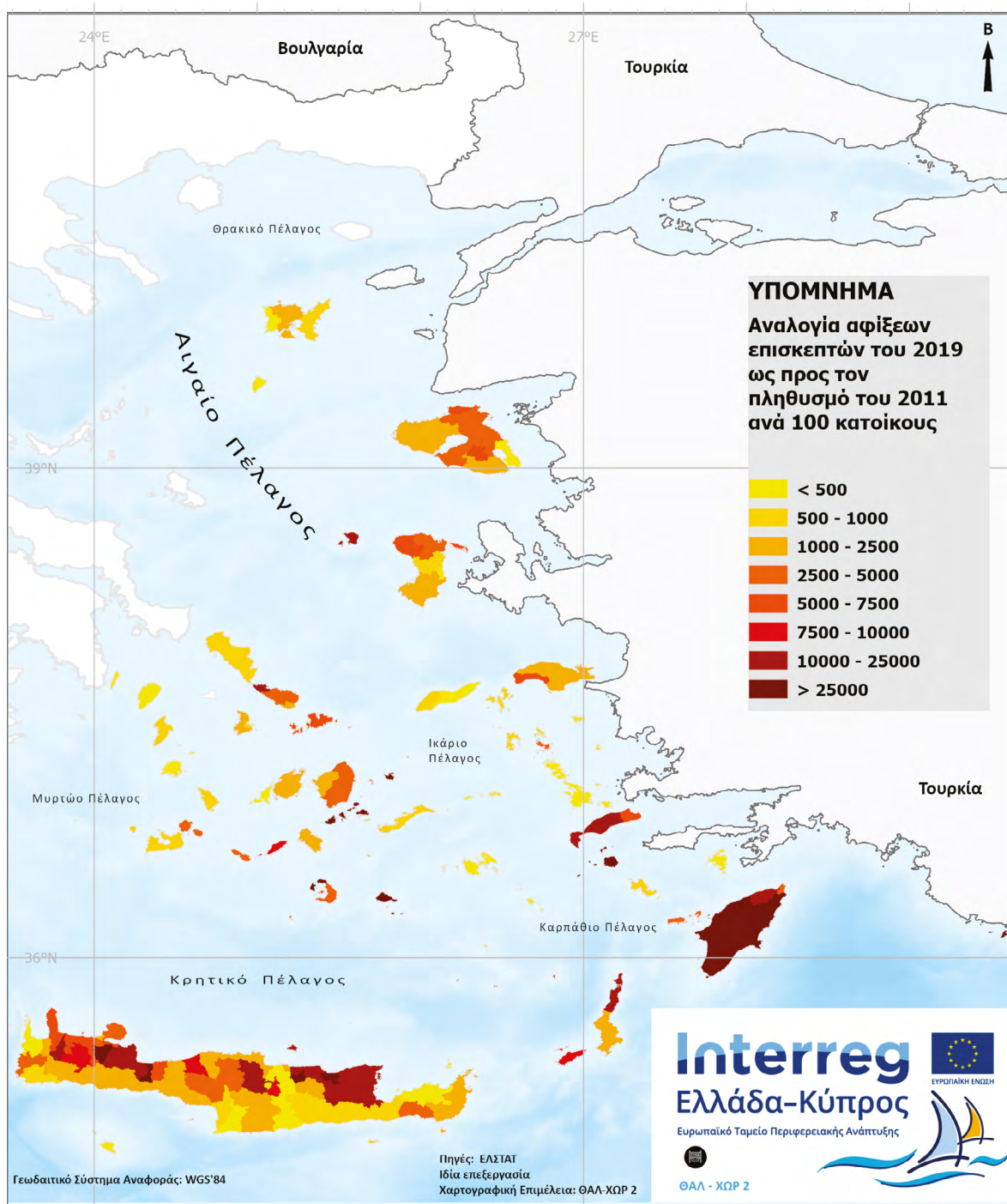
Στους χάρτες 1 και 2 παρουσιάζεται ο δείκτης τουριστικής πίεσης αναφορικά με την αναλογία αφίξεων ημεδαπών και αλλοδαπών τουριστών προς τον τοπικό πληθυσμό (σύμφωνα με την απογραφή του 2011), για τα έτη 2019 και 2020, αντίστοιχα. Αυτό που γίνεται εμφανές στον χάρτη 1 είναι η πίεση που υφίστανται τα πιο αναπτυγμένα τουριστικά νησιά του Αιγαίου. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις της Ρόδου, της Κω, της βόρειας Κρήτης, της Μυκόνου και της Σαντορίνης. Επίσης, σε αυτόν τον δείκτη είναι χαρακτηριστική η πίεση που δέχονται μικρότερα νησιά που δεν είναι ώριμοι προορισμοί όπως οι προαναφερθέντες. Ενδεικτικά αναφέρουμε τα νησιά των μικρών Κυκλάδων, όπως η Ανάφη, η Δονούσα και τα Κουφονήσια, την Αστυπάλαια, τη Νίσυρο και την Πάτμο. Η πίεση αυτή μοιραία εκδηλώνεται και στο φυσικό περιβάλλον των ευαίσθητων οικοσυστημάτων των νησιών αυτών, τόσο στον χερσαίο όσο και στον θαλάσσιο χώρο.

1.4 Βασικές προκλήσεις και τάσεις για τον τουρισμό και τα ταξίδια το 2023

Σύμφωνα με μελέτη που δημοσίευσε ο Economist Intelligence (2022), οι τάσεις στη βιομηχανία του τουρισμού για το 2023 θα είναι οι ακόλουθες:

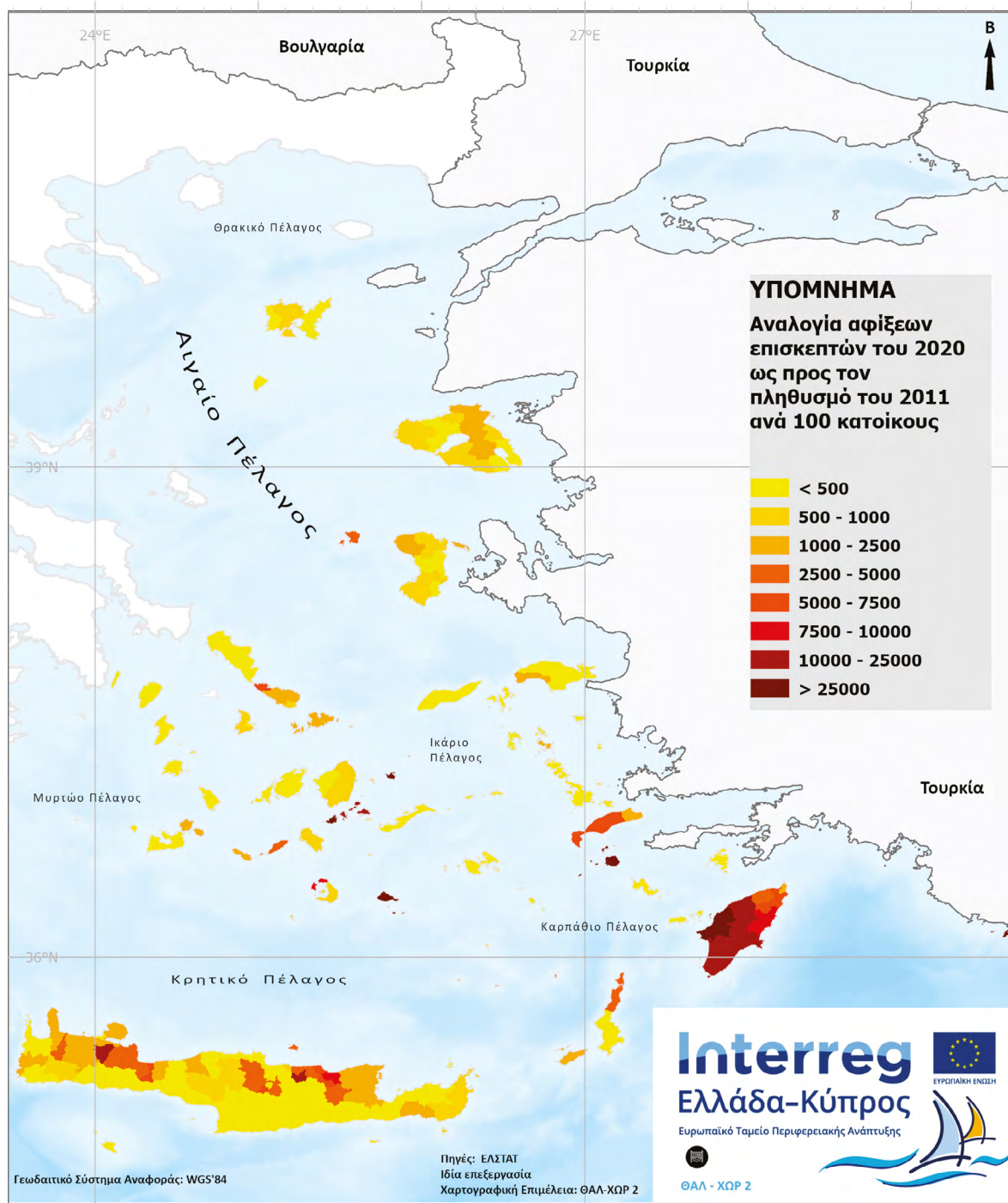
- Οι παγκόσμιες τουριστικές αφίξεις θα αυξηθούν κατά 30% το 2023, μετά την αύξηση κατά 60% το 2022, αλλά και πάλι δεν θα επιστρέψουμε στα προ της πανδημίας επίπεδα.
- Η οικονομική ύφεση, οι κυρώσεις κατά της Ρωσίας και, κατά κύριο λόγο, η στρατηγική μηδενικής τουριστικής κίνησης της Κίνας, θα συγκαταλέγονται στους παράγοντες που θα επιβαρύνουν τον κλάδο.
- Τα ξενοδοχεία, τα εστιατόρια και τα αεροδρόμια θα καταβάλλουν προσπάθειες για να αντιμετωπίσουν την έλλειψη εργατικού δυναμικού, τις μισθολογικές απαιτήσεις και τις υψηλές τιμές των τροφίμων και της ενέργειας.
- Οι διεθνείς αεροπορικές εταιρείες αναμένεται να επιστρέψουν στην κερδοφορία, επωφελούμενες από τη διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση.
- Ο αντίκτυπος της κλιματικής αλλαγής στον κλάδο θα καταστεί εμφανέστερος, με τις υψηλές θερμοκρασίες, τις ελλείψεις νερού και τις πλημμύρες, να εξωθήσουν τους τουριστικούς προορισμούς στην ανάληψη δράσης.
- Οι αεροπορικές εταιρείες θα κληθούν να βρουν τρόπους αντιμετώπισης του υψηλού κόστους των καυσίμων. Παρά τις δυσχερείς οικονομικές συνθήκες, τα σημάδια για το 2023 είναι πιο θετικά, με την IATA να εκτιμά ότι οι αεροπορικές εταιρείες πιθανόν να οδεύσουν ακόμη και προς την κερδοφορία, εάν τα ταξίδια ανακάμψουν, όπως αναμένεται. Ένας μεγάλος κίνδυνος θα είναι το κόστος των καυσίμων. Φυσικά, οι τιμές του πετρελαίου έχουν πλέον υποχωρήσει, όμως τιμολογούνται σε δολάρια ΗΠΑ, με το δολάριο να ενισχύεται έναντι σχεδόν κάθε άλλου νομίσματος.

Αναλογία επισκεπτών του 2019 ως προς τον μόνιμο πληθυσμό του 2011



Χάρτης 1. Χάρτης τουριστικής πίεσης. Αναλογία συνολικού αριθμού αφίξεων αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών (2019) προς τον μόνιμο πληθυσμό των τουριστικών προορισμών (απογραφή 2011).

Αναλογία επισκεπτών του 2020 ως προς τον μόνιμο πληθυσμό του 2011



Χάρτης 2. Χάρτης τουριστικής πίεσης. Αναλογία συνολικού αριθμού αφίξεων αλλοδαπών και ημεδαπών τουριστών (2020) ως προς τον μόνιμο πληθυσμό των τουριστικών προορισμών (απογραφή 2011).

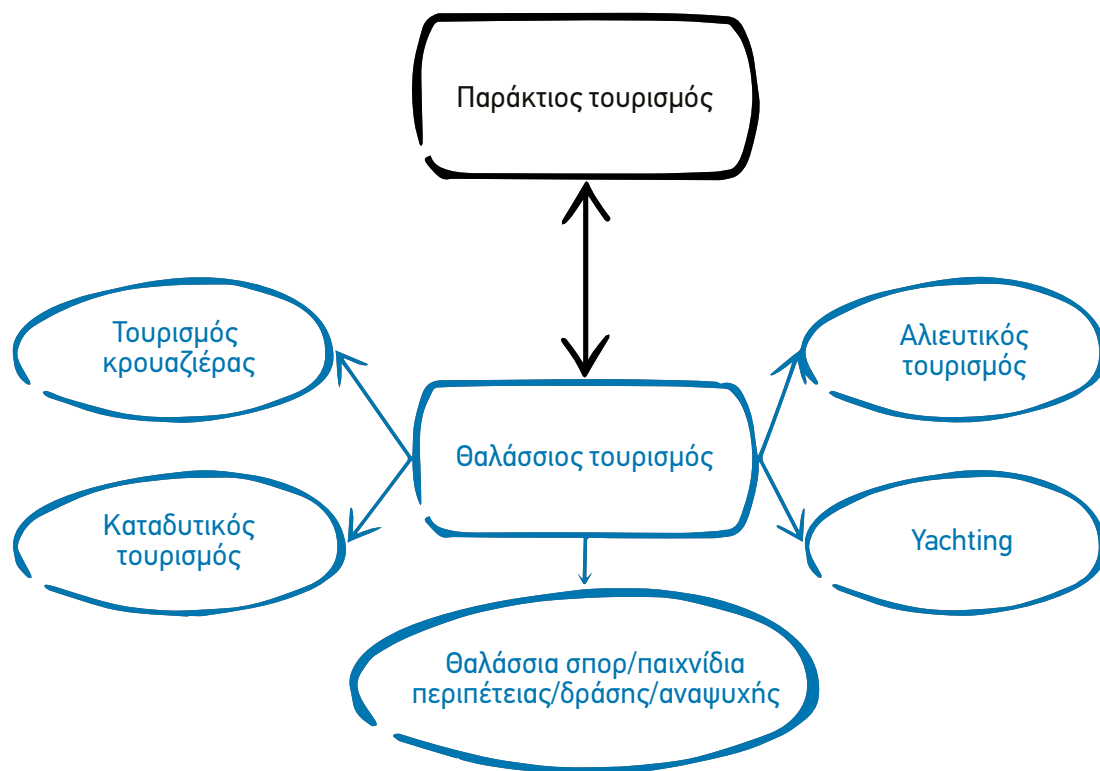
Ως αποτέλεσμα, οι αεροπορικές εταιρείες με έδρα τις ΗΠΑ είναι πιο πιθανό να είναι κερδοφόρες το 2023, ενώ οι αεροπορικές εταιρείες των υπόλοιπων χωρών ενδέχεται να αντιμετωπίσουν περαιτέρω δυσκολίες. Οι αεροπορικές εταιρείες ήδη έχουν τεθεί ενώπιον των διευρυνόμενων μισθολογικών πιέσεων, εν μέσω μίας χρόνιας έλλειψης εργατικού δυναμικού.

- Γενικά, όσον αφορά το σύνολο της βιομηχανίας του τουρισμού, υφίστανται και θα εξακολουθήσουν να τίθενται ζητήματα που σχετίζονται με την έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού. Μετά τις απολύσεις στις οποίες προέβησαν κατά τη διάρκεια της πανδημίας, πολλές εταιρείες δυσκολεύονται να επαναπρολάβουν προσωπικό. Όλες οι εκτιμήσεις δείχνουν ότι θα χρειαστεί περαιτέρω χρόνος για να επέλθει η επιθυμητή κανονικότητα ως προς το εργατικό δυναμικό στον τομέα του τουρισμού, μετά την πανδημία.
- Ένας επιπρόσθετος σημαντικός παράγοντας που επηρέασε τον τουρισμό ήταν η πολιτική μηδενικής ανοχής της Κίνας στα κρούσματα του COVID 19. Η εν λόγω χώρα αντιπροσώπευε περίπου το ένα δέκατο των παγκόσμιων τουριστικών αναχωρήσεων πριν από την πανδημία, όμως αναμένεται ότι τα σύνορά της θα παραμείνουν, σε μεγάλο βαθμό, κλειστά μέχρι τουλάχιστον τα μέσα του 2023. Μάλιστα, υπάρχει ο κίνδυνος να παραταθεί η πολιτική μηδενικής ανοχής της Κίνας στα κρούσματα του COVID-19, εάν η πανδημία συνεχίσει να αποτελεί απειλή. Αν συμβεί κάτι τέτοιο, αναμένεται ότι ο αριθμός των εξερχόμενων ταξιδιωτών από την Κίνα θα υπερδιπλασιαστεί το 2023, φτάνοντας τα περίπου 59 εκατομμύρια. Σε αυτή την περίπτωση, ο συγκεκριμένος αριθμός απλώς θα υπερβαίνει κατά τι το ένα τρίτο των 155 εκατομμυρίων αναχωρήσεων του 2019, όταν η Κίνα ήταν η μεγαλύτερη πηγή τουριστών στον κόσμο. Η μειωμένη ζήτηση θα επηρεάσει πρωτίστως τους τουριστικούς προορισμούς στην Ασία, συμπεριλαμβανομένων της Ταϊλάνδης και του Χονγκ Κονγκ, οι οποίοι παλαιότερα βασιζόνταν, σε μεγάλο βαθμό, στους Κινέζους επισκέπτες. Όμως, εξαιτίας του περιορισμού των Κινέζων επισκεπτών, θα επηρεαστούν αρνητικά και η Ευρώπη, οι ΗΠΑ και άλλες περιοχές. Ακόμη και ο εγχώριος τουρισμός της Κίνας, που επίσης μειώθηκε την περίοδο 2020-22, θα επηρεαστεί δυσμενώς από την οικονομική επιβράδυνση της χώρας. Στην Κίνα αναμένεται αύξηση του ΑΕΠ κατά «μόλις» 4,7% το 2023, η οποία θα ισοδυναμεί με ύφεση σε μια χώρα που έχει συνηθίσει να εμφανίζει έντονους ρυθμούς ανάπτυξης.
- Η κλιματική αλλαγή έχει ήδη αρχίσει να επηρεάζει βασικούς τουριστικούς προορισμούς, με χιονοδρομικά κέντρα να μην έχουν χιόνι και θερινά θέρετρα να πλήττονται από ξηρασίες και πυρκαγιές. Το 2023 οι επιπτώσεις αυτές ενδέχεται να καταστούν εντονότερες, εάν η συχνότητα και η ένταση των ακραίων καιρικών φαινομένων ακολουθήσουν αυξητικούς ρυθμούς. Ωστόσο, δεν έχει σημειωθεί ικανοποιητική πρόοδος για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, δεδομένου ότι ο τουρισμός προκαλεί σήμερα, παγκοσμίως, εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου μεταξύ 5% και 8% επί του συνόλου (UNWTO, 2019).

••••• 2. Θαλάσσιος τουρισμός

Τα θαλάσσια και παράκτια περιβάλλοντα αποτελούν πόλους έλξης, σε παγκόσμιο επίπεδο, για εκατομμύρια τουρίστες και λάτρεις της αναψυχής. Ο θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας από τους κλάδους της σύγχρονης τουριστικής βιομηχανίας με διαρκώς αυξανόμενο ενδιαφέρον και γρήγορους και διαρκείς ρυθμούς ανάπτυξης τις τελευταίες δεκαετίες οι οποίοι, όπως εκτιμάται, θα συνεχιστούν και μετά την εποχή της πανδημίας (Martinez-Vazquez et al., 2021; Dwyer, 2018; Diakomihalis, 2007; Orams, 1999).

Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει πληθώρα δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη



Διάγραμμα 2. Θαλάσσιος τουρισμός. (Σχέδιο των συγγραφέων).

θάλασσα, τους θαλάσσιους πόρους και τη βιοποικιλότητα, τα θαλάσσια/ναυτικά σπορ, καλύπτοντας ένα ευρύτατο φάσμα εξειδικευμένων αγορών (Martínez-Vazquez, 2020; Dwyer, 2018; Sari et al., 2016). Προς το παρόν, στη διεθνή επιστημονική βιβλιογραφία δεν έχει επιτευχθεί συναίνεση για την οριοθέτηση των τομέων του θαλάσσιου τουρισμού, με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ένας κοινώς αποδεκτός ορισμός του. Ο θαλάσσιος τουρισμός συχνά αναφέρεται και ως ναυτικός. Ενίοτε, συμπεριλαμβάνει τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται ακόμα και στην παράκτια ζώνη (όπως μία βόλτα στην παραλία, την ηλιοθεραπεία, το beach volley κ.λπ.) (Martínez-Vazquez et al., 2021). Μέχρι σήμερα, δεν έχουν καθοριστεί με σαφήνεια ο βαθμός της φυσικής προσπάθειας, το επίπεδο εξειδίκευσης ή τα μέσα που οριοθετούν τον θαλάσσιο τουρισμό (Yustika & Goni, 2020).

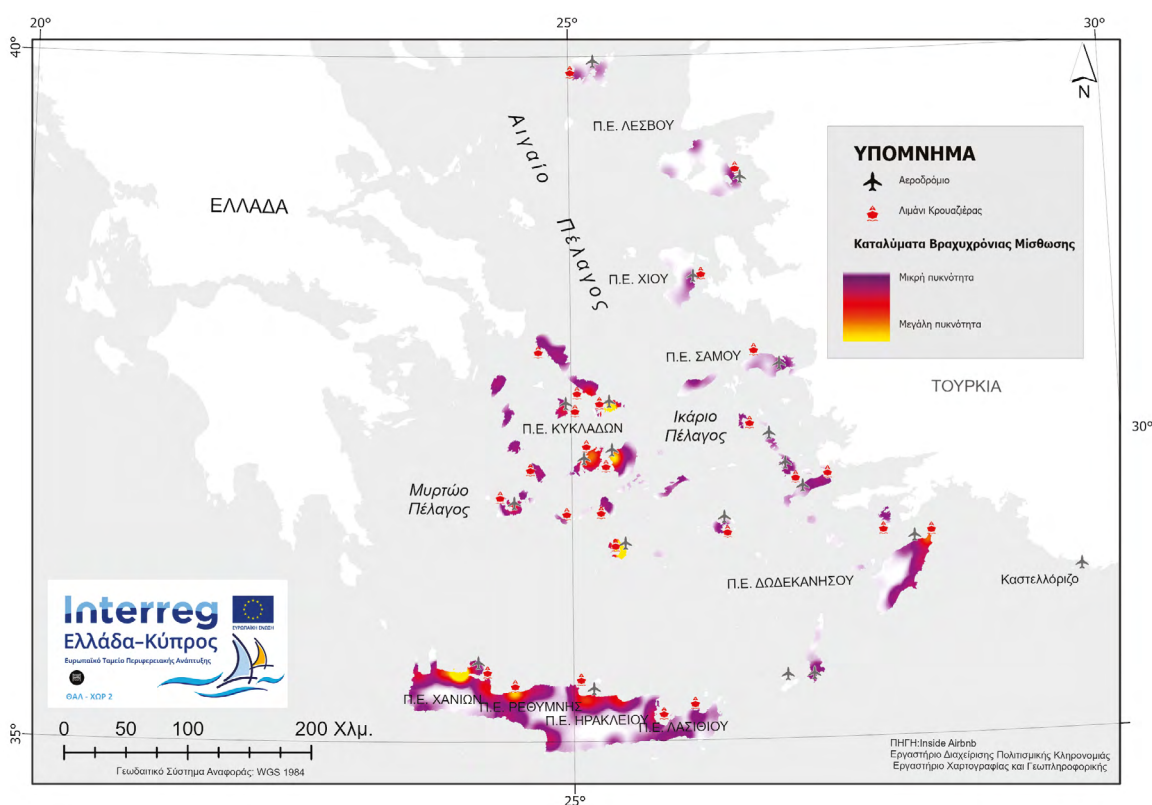
Κατά συνέπεια, η διεθνής έρευνα σχετικά με τη ζήτηση του θαλάσσιου τουρισμού αποτελεί ένα αιγιματικό έργο, καθώς δεν υπάρχει ακόμη συναίνεση σχετικά με τα κριτήρια για την οριοθέτηση των τουριστικών τομέων (Carvache-Franco, 2020; Albayrak, 2019). Αυτό έχει οδηγήσει σε μια κατακερματισμένη και μη ισορροπημένη ερευνητική παραγωγή στον τομέα, με τις μελέτες να επικεντρώνονται συχνά σε μία συγκεκριμένη δραστηριότητα ή κάποιον σκοπό του ταξιδιού (Yang et al., 2021).

Κάποιες από τις δραστηριότητες του θαλάσσιου τουρισμού προϋποθέτουν σωματική προσπάθεια, κάποιες δεξιότητες ή/και εξειδικευμένες γνώσεις, και χαρακτηρίζονται από έναν βαθμό δυσκολίας και κινδύνου, που όμως διαφέρει σημαντικά μεταξύ των διάφορων δραστηριοτήτων, όπως, π.χ., τζετ σκι, καγιάκ, ιστιοπλοΐα, σέρφινγκ κ.ά. (Carvache-Franco, 2020; Buckley, 2012). Κάποιες άλλες δραστηριότητες είναι πιο ασφαλείς, δεν απαιτούν ιδιαίτερες δεξιότητες και γνώσεις, όπως, π.χ., η κολύμβηση με αναπνευστήρα, η παρατήρηση της άγριας ζωής στη θάλασσα κ.λπ. (Amaral, 2018; García-Cegarra, 2017; Luck, 2007). Τέλος, ορισμένες δεν απαιτούν τις οποιοσδήποτε γνώσεις, προσφέρουν ψυχαγωγία και αναψυχή και θεωρούνται, σε γενικές γραμμές, πιο ασφαλείς για όσους τις επιλέγουν, όπως, π.χ., κρουαζιέρα, γιώτινγκ με πλήρωμα κ.λπ.

Για τις ανάγκες του συγκεκριμένου κεφαλαίου, θα υιοθετηθεί ο ορισμός του θαλάσσιου τουρισμού όπως αναφέρεται στην ελληνική νομοθεσία¹, όπου ορίζεται ως: «... το σύνολο των οργανωμένων τουριστικών υπηρεσιών και δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας που παρέχονται στον θαλάσσιο χώρο και τις ακτές του τουριστικού προορισμού και αποτελεί μία από τις δυναμικά αναπτυσσόμενες μορφές τουρισμού. Ο θαλάσσιος τουρισμός διακρίνεται ιδίως σε τουρισμό κρουαζιέρας, τουρισμό γιώτινγκ, θαλάσσιες και παράκτιες δραστηριότητες αναψυχής, καταδυτικό τουρισμό αναψυχής».

Επομένως, όσον αφορά τη μελέτη του θαλάσσιου τουρισμού, η παράκτια ζώνη, με βάση τον προηγούμενο ορισμό, δεν είναι δυνατόν να παραβλέπεται (βλ. **Διάγραμμα 2**), κυρίως αν ληφθεί υπόψη το ότι στις παράκτιες ζώνες, σύμφωνα με τη μέχρι τώρα ανάλυση, συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος όχι μόνο της τουριστικής δραστηριότητας, αλλά και της οικονομικής. Άλλωστε, στις παράκτιες ζώνες συναντώνται και τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα, που συγκεντρώνουν όλες τις οικιστικές και οικονομικές δραστηριότητες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα σε αυτή την περίπτωση είναι η λεκάνη της Μεσογείου και η διαχρονική της ανάπτυξη.

Στον Χάρτη 3 απεικονίζεται η πυκνότητα των καταλυμάτων που είναι καταχωρισμένα σε πλατφόρμες της οικονομίας διαμοιρασμού στις Περιφέρειες Βορείου, Νοτίου Αιγαίου και Κρήτης. Από τον χάρτη φαίνεται η υψηλή συγκέντρωση αυτής της μορφής καταλυμάτων σε όλα τα νησιά. Υψηλότερες πυκνότητες εμφανίζονται κοντά στα αεροδρόμια και τα λιμάνια των νησιών, καθώς και στα αστικά κέντρα και στις πρωτεύουσές τους. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Κρή-



Χάρτης 3. Πυκνότητα καταλυμάτων βραχυχρόνιας μίσθωσης.

1. Άρθρο 12 του Ν. 4582/2018, «Θεματικός τουρισμός, Ειδικές μορφές τουρισμού - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου στον τομέα του τουρισμού και της τουριστικής εκπαίδευσης - Στήριξη τουριστικής επιχειρηματικότητας και άλλες διατάξεις». ΦΕΚ 208/Α/11-12-2018.

της, όπου στο βόρειο τμήμα της και γύρω από τα αστικά της κέντρα εμφανίζονται οι υψηλότερες πυκνότητες συγκέντρωσης καταλυμάτων της οικονομίας διαμοιρασμού, ειδικά στην περιοχή των Χανίων. Ανάλογες υψηλές πυκνότητες αυτής της μορφής καταλυμάτων συναντώνται και στους πλέον ανεπτυγμένους νησιωτικούς προορισμούς, όπως η Μύκονος, η Σαντορίνη, η Πάρος κ.ο.κ. Όμως, αυτή η υπέρμετρη ανάπτυξη οδηγεί στην αναγκαιότητα θέσπισης ενός σαφούς πλαισίου λειτουργίας της, δεδομένου ότι ασκεί επιπρόσθετη πίεση στα περιβάλλοντα όπου αναπτύσσεται, κυρίως όταν πρόκειται για παράκτιες και νησιωτικές περιοχές, όπου οι φυσικοί και ανθρωπογενείς πόροι είναι περιορισμένοι. Η εν λόγω εντατική δραστηριότητα, η οποία μέχρι σήμερα δεν έχει ρυθμιστεί, προσθέτει πίεση και στο θαλάσσιο περιβάλλον των περιοχών αυτών.

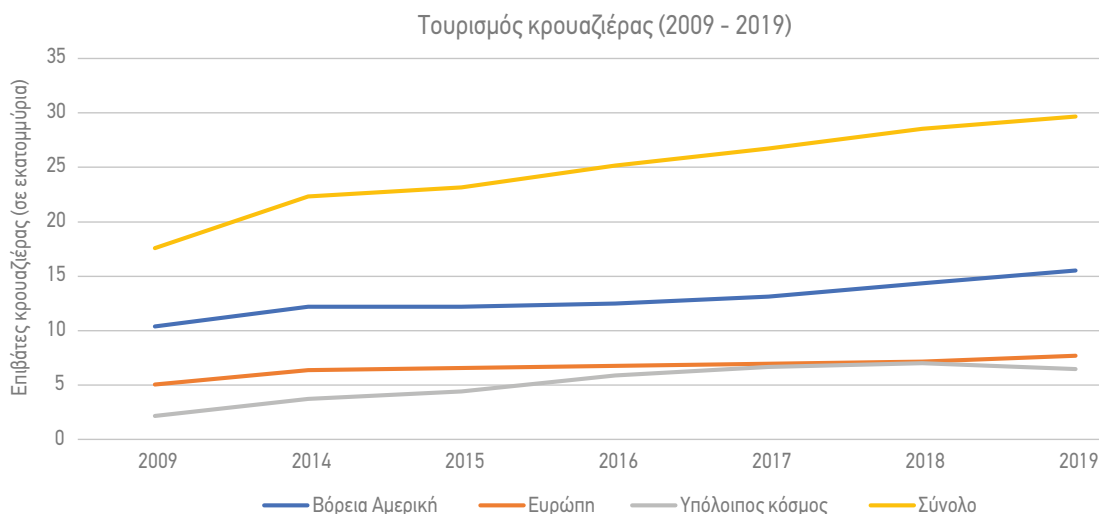
2.1 Τουρισμός κρουαζιέρας

Ο τουρισμός κρουαζιέρας ορίζεται ως²: «...το θαλάσσιο ταξίδι αναψυχής με προγραμματισμένη διαδρομή και στάσεις σε λιμάνια που πραγματοποιείται με πλοία κρουαζιέρας, κατά το οποίο οι επισκέπτες - τουρίστες επισκέπτονται σε ένα ταξίδι πολλούς και διαφορετικούς προορισμούς τουριστικού, πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος και έχουν τη δυνατότητα επιπλέον να επιλέξουν προσφερόμενα πακέτα εκδρομών και αυθεντικών εμπειριών στον ίδιο τον προορισμό, ώστε να ανακαλύψουν την ιδιαίτερη πολιτιστική κληρονομιά, τα αξιοθέατα, τους ιστορικούς χώρους, τα τοπικά έθιμα και τις παραδόσεις, καθώς και να αποκτήσουν αυθεντικές εμπειρίες που συνδέονται με τη γαστρονομία, τη διασκέδαση, τις τοπικές αγορές, την ψυχαγωγία και τον σύγχρονο πολιτισμό».

Μέχρι την κρίση της πανδημίας COVID-19, ο τουρισμός κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο αυξήθηκε από 21,3 εκατομμύρια επιβάτες το 2013, σε 28,5 εκατομμύρια το 2018, φθάνοντας τα 30 εκατομμύρια το 2019 (CLIA, 2019 & 2020). Η Μεσόγειος είναι ο πιο δημοφιλής προορισμός κρουαζιέρας για τους Ευρωπαίους ταξιδιώτες, ενώ η Ευρώπη είναι η δεύτερη σημαντικότερη αγορά παγκοσμίως για τον συγκεκριμένο κλάδο, με οικονομικό αντίκτυπο 57,3 δισ. ευρώ και περίπου 8 εκατομμύρια επιβάτες (2019), διαδραματίζοντας σημαντικό ρόλο στις οικονομίες των μεσογειακών, κατά κύριο λόγο, χωρών (Plan Bleu, 2022), (βλ. **Γράφημα 1**). Στην Ανατολική Μεσόγειο μπορούν να διακριθούν διάφορες συγκεκριμένες γεωγραφικές αγορές κρουαζιέρας, και συγκεκριμένα: α) το Αιγαίο, β) η Μαύρη Θάλασσα, γ) η θάλασσα του Λεβάντε (Κύπρος - Άγιοι Τόποι - Αίγυπτος), δ) η Βενετία - Αδριατική - Ιόνιο Πέλαγος (Lekakou & Stefanidaki, 2015).

Οι λιμένες κρουαζιέρας στη Μεσόγειο αυξήθηκαν αισθητά κατά τη δεκαετία που προηγήθηκε της πανδημίας COVID-19, χάρη στη σημαντική ανάπτυξη της συγκεκριμένης αγοράς σε παγκόσμιο επίπεδο, την αύξηση των τουριστικών προορισμών που προσείλκυαν το ενδιαφέρον των τουριστών της κρουαζιέρας, τη συνδεσιμότητα και την προσβασιμότητα των λιμένων, καθώς και τη γεωπολιτική και οικονομική κατάσταση στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Ενώ η κρουαζιέρα αποτελεί δημοφιλή μορφή τουρισμού εδώ και πολλά χρόνια, η πρόσφατη αύξηση του αριθμού των λιμένων, των πλοίων και των επιβατών που διασχίζουν τις θάλασσες και τους ωκεανούς ανά την υφήλιο οδήγησε στην αισθητή διεύρυνση των ερευνών με αντικείμενο τον τρόπο με τον οποίο οι κάτοικοι επηρεάζονται από τα κρουαζιερόπλοια στα λιμάνια τους και τους επιβάτες στις πόλεις τους. Αναμφισβήτητα, οι κάτοικοι των κοινοτήτων υποδοχής συχνά βιώνουν θετικές αλλά και αρνητικές επιδράσεις στην ποιότητα ζωής τους (Evan et al., 2020). Χαρακτηριστικές είναι οι

2. Ν. 4582/2018, «Θεματικός τουρισμός, Ειδικές μορφές τουρισμού - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου στον τομέα του τουρισμού και της τουριστικής εκπαίδευσης - Στήριξη τουριστικής επιχειρηματικότητας και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 208/Α/11-12-2018.



Γράφημα 1. Ο τουρισμός κρουαζιέρας σε διεθνές επίπεδο.

Πηγή δεδομένων: UNWTO, 2022b.

περιπτώσεις των λιμένων της Βενετίας, της Βαρκελώνης και της Σαντορίνης (Cosntantoglou & Klothaki, 2021), όπου η υπέρμετρη ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας τελικά οδήγησε στο φαινόμενο του υπερ-τουρισμού.

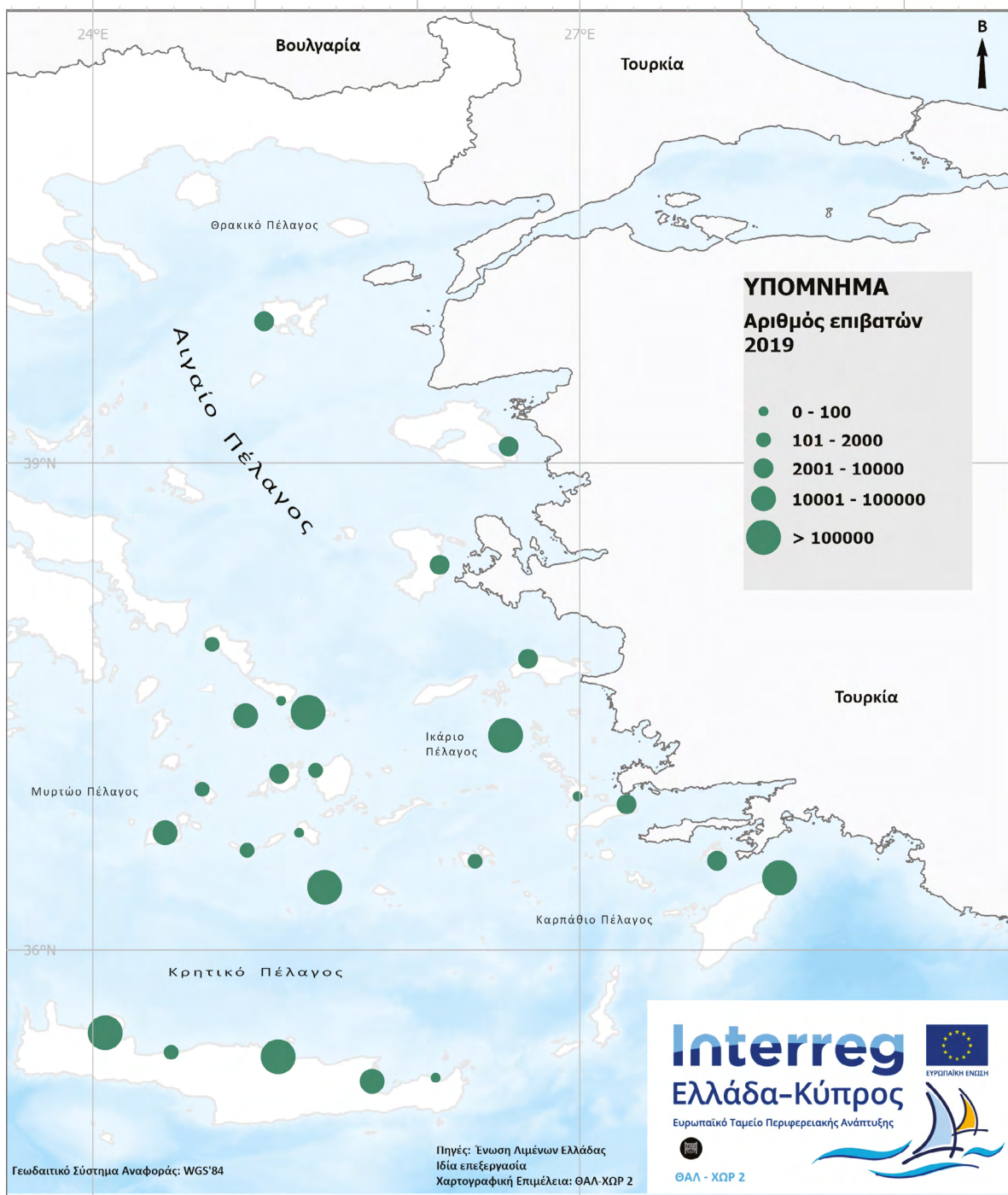
Η Ελλάδα αποτελεί τον τέταρτο δημοφιλέστερο προορισμό κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, με περισσότερες από 2 εκατομμύρια αφίξεις τουριστών ετησίως, ενώ παραμένει όγδοη μεταξύ των χωρών της Ε.Ε. σε έσοδα από τη συγκεκριμένη δραστηριότητα (Διανέοσις, 2021). Τα ελληνικά λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας είναι ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, το Ηράκλειο, ο Βόλος, η Κέρκυρα, η Ηγουμενίτσα και η Καβάλα. Τα Λιμενικά Ταμεία τα οποία διαχειρίζονται λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας είναι της Θήρας, της Μυκόνου, της νότιας Δωδεκανήσου (Ρόδος), της Πάτμου, της Κω, του Πύργου (Κατάκολο), του Νομού Χανίων, της Μήλου, της Λέσβου, του Ναυπλίου, της Σάμου, της Κεφαλληνίας-Ιθάκης, του Ρεθύμνου, της Χίου, της Σύρου και της Καλαμάτας.

Στους χάρτες 4 και 5 παρατίθενται οι αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας στους λιμένες της νησιωτικής Ελλάδας για το 2019 και το 2020. Και στους δύο χάρτες φαίνεται ότι οι σημαντικότεροι λιμένες για την κρουαζιέρα στα ελληνικά νησιά είναι εκείνοι της Μυκόνου, της Σαντορίνης, των Χανίων, του Ηρακλείου, της Ρόδου και της Σύμης. Επίσης, στον χάρτη με τις αφίξεις του 2020 φαίνεται χαρακτηριστικά η επίδραση της πανδημίας στον τομέα της κρουαζιέρας. Τα βασικά κανάλια διανομής της κρουαζιέρας περιλαμβάνουν: α) τις άμεσες κρατήσεις μέσω των εταιρειών κρουαζιέρας, β) τους tour operators του μαζικού τουρισμού (π.χ., TUI Cruises), γ) τα διαδικτυακά ταξιδιωτικά γραφεία (OTAs), δ) τα εξειδικευμένα γραφεία ταξιδιών (π.χ., Planet Cruise).

Η Ελλάδα, πριν την πανδημία COVID-19 διήνυε μία καλή περίοδο όσον αφορά τον τουρισμό κρουαζιέρας, με βάση τα διαθέσιμα δεδομένα του αριθμού των κρουαζιερόπλοιων και των επισκεπτών που προσέγγισαν λιμάνια της χώρας μας. Πιο συγκεκριμένα, το 2019 υπήρχαν 3.979 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων στα ελληνικά λιμάνια με 5.552.384 επιβάτες, το 2020 210 αφίξεις με 67.528 επιβάτες, και το 2021 2.064 αφίξεις με 1.418.315 επιβάτες (Ε.ΛΙΜ.Ε, 2021).

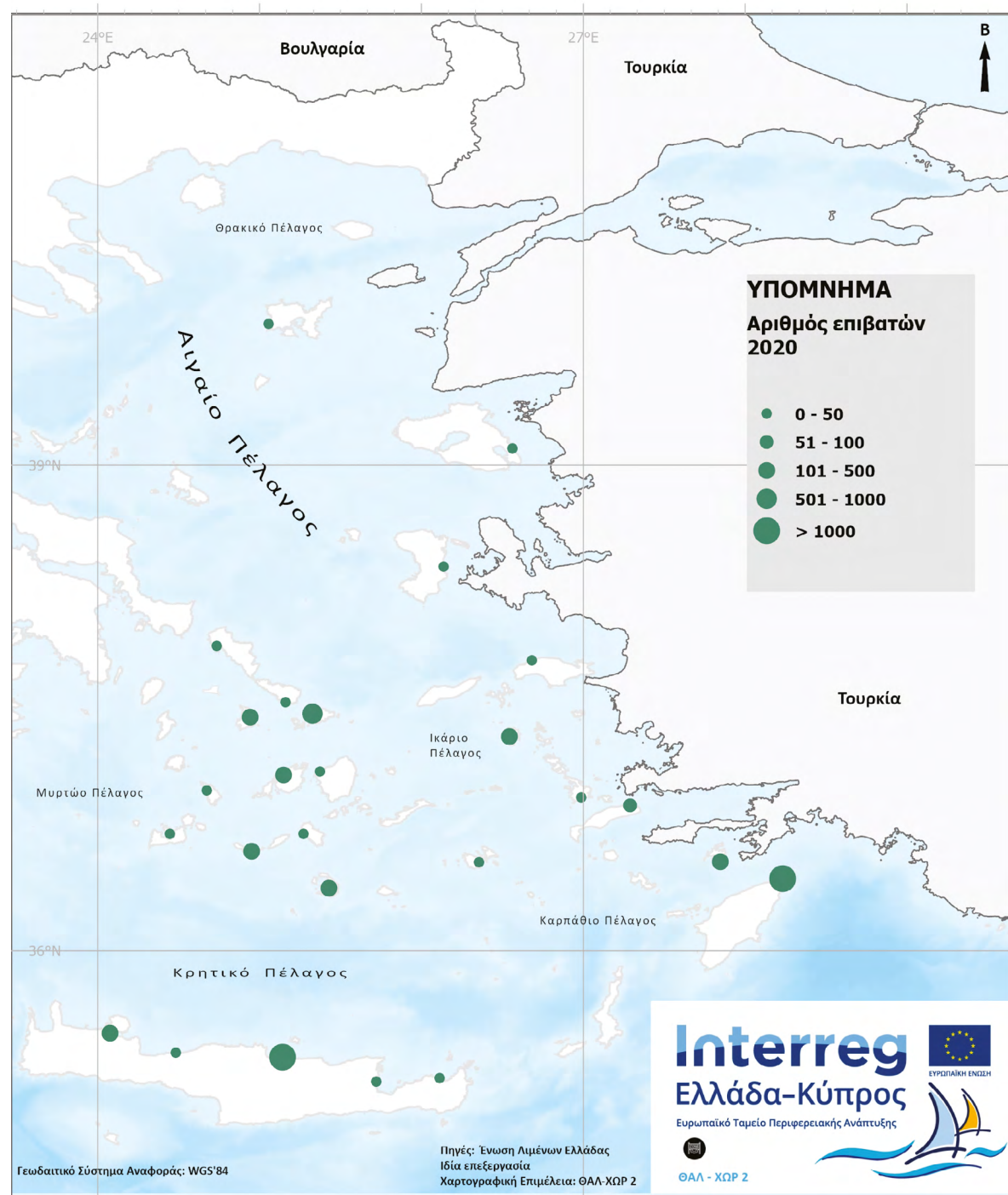
Τα βασικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας όσον αφορά την κρουαζιέρα θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα ακόλουθα: α) ενδιαφέροντα (φυσικά, ανθρωπογενή και μεικτά) τοπία, καθώς και ξεχωριστό πολιτιστικό απόθεμα στους ελληνικούς προορισμούς κρουαζιέρας, β) σημαντικός αριθμός διαθέσιμων λιμανιών, γ) μικρές, συγκριτικά, αποστάσεις μεταξύ των του-

Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας 2019



Χάρτης 4. Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας 2019.

Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας 2020



Χάρτης 5. Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας 2020.

ριστικών προορισμών της χώρας, δ) η θέση της χώρας μας στην ιδιαίτερα ανεπτυγμένη τουριστικά για την κρουαζιέρα, περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου.

Για να διατηρήσει και να βελτιώσει η Ελλάδα τη θέση της στην παγκόσμια αγορά του τουρισμού κρουαζιέρας, προτείνονται τα ακόλουθα:

- Η αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και των παρεχόμενων υπηρεσιών στα λιμάνια προορισμού κρουαζιέρας.
- Σε συνεργασία της Πολιτείας με τους εμπλεκόμενους φορείς στον τουρισμό κρουαζιέρας, επιβάλλεται η εντατικοποίηση της προσπάθειας σύνδεσης του τουρισμού κρουαζιέρας με άλλες μορφές εναλλακτικού τουρισμού, όπως ο πολιτιστικός τουρισμός, ο θρησκευτικός τουρισμός, ο γαστρονομικός τουρισμός, ο οικοτουρισμός κ.ά.
- Είναι αναγκαίο να υπάρξει ολοκληρωμένη καταγραφή, επεξεργασία και διάθεση των απαραίτητων δεδομένων (στατιστικών/γεωχωρικών) που αφορούν τον τουρισμό της κρουαζιέρας στην Ελλάδα από τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες, σε συνεργασία με τους εμπλεκόμενους φορείς στον τουρισμό κρουαζιέρας, έτσι ώστε να προκύψει καλύτερη εικόνα της αγοράς και ο όποιος σχεδιασμός της Πολιτείας να βασίζεται σε αξιόπιστα και επικαιροποιημένα δεδομένα. Πολύ χρήσιμες, όσο και αναγκαίες, είναι και οι έρευνες ικανοποίησης των τουριστών κρουαζιέρας, όταν ολοκληρωθεί η επίσκεψή τους στους ελληνικούς προορισμούς.
- Να αναπτυχθεί περαιτέρω η συνεργασία μεταξύ της Πολιτείας και των εμπλεκόμενων φορέων στον τουρισμό κρουαζιέρας, με στόχο τη συστηματική προβολή, σε διεθνές επίπεδο, των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας στον συγκεκριμένο τομέα.
- Η περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας θα πρέπει να βασιστεί σε έναν βιώσιμο σχεδιασμό, με την αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογιών, τη βελτίωση της εμπειρίας των τουριστών, καθώς και τη διαρκή μελέτη των διεθνών τάσεων και εξελίξεων στον συγκεκριμένο τομέα.

2.2 Τουρισμός γιώτινγκ (yachting)

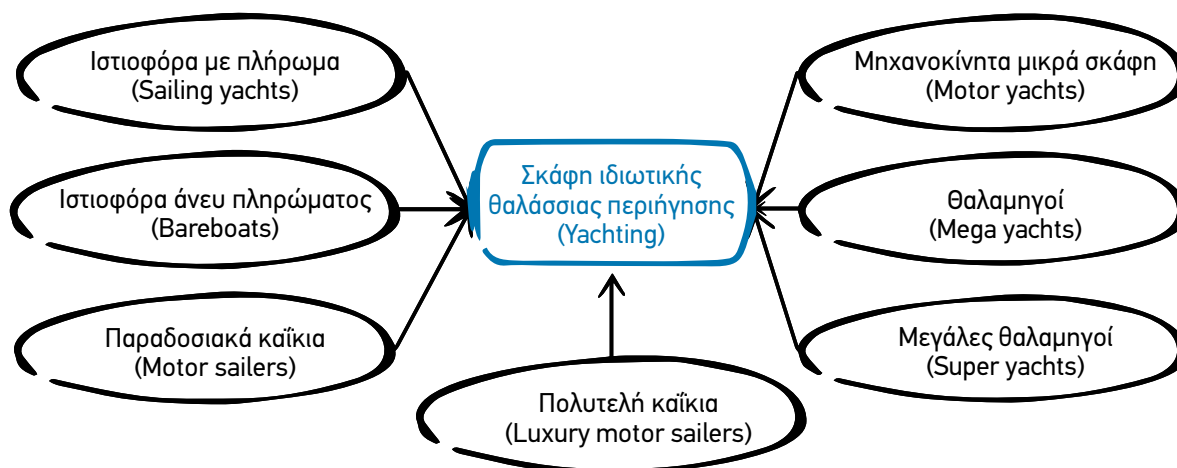
Ο τουρισμός ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης, ή τουρισμός γιώτινγκ (yachting), ορίζεται ως³: «...η θαλάσσια περιήγηση για λόγους αναψυχής με χρήση ιδιόκτητων ή εκμισθωμένων πλοίων, ιστιοφόρων, θαλαμηγών ή ταχύπλων σκαφών, με πλήρωμα ή άνευ πληρώματος⁴, περιήγηση η οποία περιλαμβάνει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης και κατά την οποία οι επισκέπτες/τουρίστες έχουν τη δυνατότητα να σχεδιάσουν και να επιλέξουν τη δική τους διαδρομή με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, όπως η ιδιωτικότητα, και η προσέγγιση παραλιών απομακρυσμένων ή προσβάσιμων μόνο διά θαλάσσης, να προσεγγίσουν σε αγκυροβόλια, τουριστικά καταφύγια και μαρίνες προκειμένου να γνωρίσουν τους προορισμούς που επιθυμούν, να διαμορφώσουν το δικό τους πρόγραμμα, να επισκεφθούν τα αξιοθέατα, να δοκιμάσουν τοπικές γεύσεις και προϊόντα, να διασκεδάσουν και να ψυχαγωγηθούν».

Η χρήση σκαφών αναψυχής ως μέσου διακοπών και μεταφοράς έχει αναπτύξει μια ξεχωριστή αγορά στην παγκόσμια τουριστική βιομηχανία. Η περαιτέρω ανάπτυξη (και) αυτής της αγοράς προϋποθέτει κατάλληλες λιμενικές εγκαταστάσεις και προσφορά σύγχρονων υπηρεσιών.

Τα έσοδα της παγκόσμιας αγοράς σκαφών αναψυχής εκτιμήθηκαν στα \$41,08 δις το 2020, παρουσιάζοντας μικρή αύξηση σε σχέση με το 2019 (\$39,75 δις), καθώς εν μέσω πανδημίας η χρήση ιδιο-

3. Ν. 4582/2018, «Θεματικός τουρισμός, Ειδικές μορφές τουρισμού - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου στον τομέα του τουρισμού και της τουριστικής εκπαίδευσης - Στήριξη τουριστικής επιχειρηματικότητας και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 208/Α/11-12-2018.

4. Βλ. **Διάγραμμα 3**.



Διάγραμμα 3. Κατηγορίες σκαφών ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης (yachting).
Διάγραμμα των συγγραφών.

κτητων ή η ενοικίαση επαγγελματικών σκαφών αναψυχής θεωρήθηκε ένας υγιεινολογικά ασφαλής τρόπος διακοπών (Grand View Research, 2021). Περίπου 48 εκατ. Ευρωπαίοι συμμετέχουν τακτικά σε δραστηριότητες που σχετίζονται με σκάφη αναψυχής, ενώ ο ευρωπαϊκός στόλος εκτιμάται σε περίπου 6.000.000 σκάφη κάτω των 24 μέτρων ολικού μήκους (European boating industry, 2022).

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Διεθνούς Συμβουλίου Ενώσεων της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας-ICOMIA (2018), η προσφορά σε ευρωπαϊκό επίπεδο εκτιμάται σε 10.094 τουριστικούς λιμένες, οι οποίοι διαθέτουν συνολική δυναμικότητα 1.099.650 θέσεων ελλιμενισμού.

Ένα από τα στοιχεία που προκαλούν τις περισσότερες δυσχέρειες όσον αφορά τη μελέτη του συγκεκριμένου τουριστικού τομέα, όπως επισημαίνεται και από τον Διακομιχάλη (2007), είναι η μεγάλη δυσκολία καταγραφής στατιστικών δεδομένων, έτσι ώστε να είναι εφικτή η μέτρηση και η ακριβής εκτίμηση του τομέα. Η Ελλάδα, με έντονη ναυτική παράδοση, ήπιες καιρικές συνθήκες, μεγάλο μήκος ακτογραμμής, πληθώρα νησιών, καθαρές και ασφαλείς για τους ναυτιλλομένους θάλασσες, προσελκύει όλο και περισσότερους τουρίστες, υψηλού εισοδηματικού επιπέδου.

Με βάση τα δημοσιευμένα δεδομένα, ισχύουν τα ακόλουθα για την Ελλάδα (ICOMIA, 2018; E.M.A.E., 2019; ICAP, 2019; NEE, 2022; EC, 2022):

- Στην Ελλάδα, το 2020 ήταν καταγεγραμμένα συνολικά 170.052 σκάφη αναψυχής. Το 2018, τα έσοδα από τη ναύλωση 6.109 επαγγελματικών σκαφών αναψυχής στη χώρα μας ανήλθαν στα €433,4 εκατ., με την αγορά να παρουσιάζει μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης της τάξεως του 3,4% την περίοδο 2014-2018. Για να υπάρξει σύγκριση, αναφέρεται ότι η παγκόσμια αγορά ναυλώσεων σκαφών αναψυχής το 2018 εκτιμάται περίπου στα 50 δις \$.
- Το 80% της ζήτησης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής στη χώρα μας προέρχεται από αλλοδαπούς τουρίστες.
- Το εθνικό λιμενικό σύστημα της χώρας περιλαμβάνει: 12 μεγάλους λιμένες, 72 Λιμενικά και Δημοτικά Ταμεία, και 1.250 περιφερειακούς λιμένες, μαρίνες, αλιευτικά καταφύγια και λιμενίσκους, μέρος μόνο εκ των οποίων μπορούν να χαρακτηριστούν τουριστικές λιμενικές υποδομές (βλ. **Χάρτη 6**).
- Σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.-28) υπάρχουν περίπου 4.700 μαρίνες, ή περίπου 1 μαρίνα ανά 14 χλμ. ακτογραμμής, ενώ η Ελλάδα, με τη μεγαλύτερη ακτογραμμή στη Μεσόγειο, σήμερα διαθέτει 57 μαρίνες, οι οποίες προσφέρουν 17.254 θέσεις ελλιμενισμού.

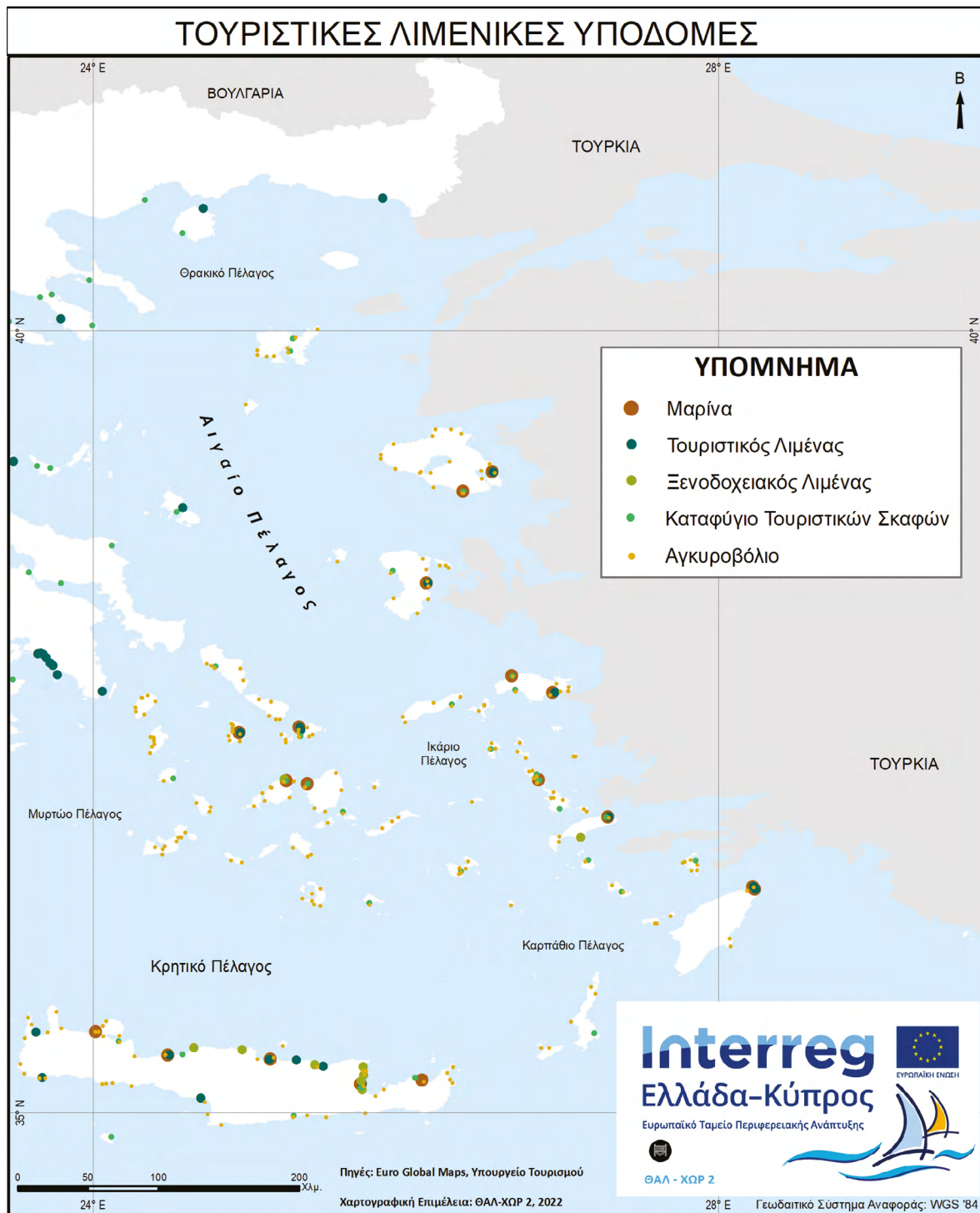
- Η Ελλάδα είχε τον υψηλότερο αριθμό ναυλώσεων θαλαμηγών μήκους άνω των 20 μέτρων, σε σύγκριση με όλους τους προορισμούς για ναυλώσεις σκαφών το καλοκαίρι του 2022, λαμβανομένων υπόψη και των ήδη υψηλών επιπέδων του 2021. Το 2021 διατήρησε την πρώτη θέση στο γιώτινγκ στη Μεσόγειο, εξασφαλίζοντας το 24% της αγοράς, με τη Γαλλία να ακολουθεί με 19% και την Ιταλία με 17%.

Για να διατηρήσει και να βελτιώσει η Ελλάδα τη θέση της στην παγκόσμια αγορά του τουρισμού γιώτινγκ, προτείνονται τα ακόλουθα:

- Να εκσυγχρονιστούν οι υφιστάμενοι τουριστικοί λιμένες και μαρίνες, όπου απαιτείται, προκειμένου να δύνανται να προσφέρουν σύγχρονες ποιοτικές υποδομές και υπηρεσίες, σε ανταγωνιστικές τιμές.
- Να υπάρξουν οι απαραίτητες ρυθμίσεις για τη δυνατότητα τοποθέτησης ελαφριών και πλωτών θέσεων ελλιμενισμού, όπου και όταν αυτό απαιτείται, παρακάμπτοντας τη γραφειοκρατική και αργή διαδικασία που προβλέπεται για την αδειοδότηση των μόνιμων εγκαταστάσεων ελλιμενισμού.
- Να καταβληθεί προσπάθεια σύνδεσης του τουρισμού γιώτινγκ με άλλα είδη τουρισμού, όπως ο καταδυτικός τουρισμός, ο αλιευτικός τουρισμός, ο γαστρονομικός τουρισμός, ο πολιτιστικός τουρισμός, ο αθλητικός τουρισμός κ.ά.
- Να ενθαρρυνθεί ο εμπλουτισμός του τουρισμού γιώτινγκ με εξειδικευμένες δραστηριότητες και πρωτότυπες δράσεις.
- Να υπάρξει καλύτερη καταγραφή, επεξεργασία και διάθεση των απαραίτητων δεδομένων (στατιστικών/γεωχωρικών) που αφορούν τον τουρισμό του γιώτινγκ στην Ελλάδα από τις αρμόδιες κρατικές υπηρεσίες, έτσι ώστε να υπάρχει καλύτερη εικόνα της αγοράς και ο όποιος σχεδιασμός της Πολιτείας να βασίζεται σε αξιόπιστα και επικαιροποιημένα δεδομένα.
- Να αναπτυχθεί περαιτέρω η συνεργασία μεταξύ της Πολιτείας και των εμπλεκόμενων φορέων στον τουρισμό γιώτινγκ, με στόχο τη συστηματική προβολή, σε διεθνές επίπεδο, των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας μας στον συγκεκριμένο τομέα, και να ενισχυθεί ο διάλογος με στόχο να επιλυθούν τα ζητήματα που αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα για την περαιτέρω ανάπτυξη του τομέα.
- Να αναπτυχθούν προγράμματα κατάρτισης και επιμόρφωσης των εργαζομένων στον τομέα του γιώτινγκ και των μαρινών, βάσει των σύγχρονων εξελίξεων, των καλών πρακτικών και τάσεων του τομέα σε διεθνές επίπεδο.
- Η περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού γιώτινγκ θα πρέπει να βασιστεί σε έναν βιώσιμο σχεδιασμό, με την αξιοποίηση των σύγχρονων τεχνολογιών, τη βελτίωση της εμπειρίας των πελατών, και τη διαρκή μελέτη των διεθνών τάσεων και εξελίξεων στον τομέα.

Ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για το γιώτινγκ στην Ελλάδα επήλθε με τον Ν. 4926/2022.⁵

5. Ν. 4926/2022, «Εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου για τη δραστηριοποίηση των πλοίων αναψυχής και των τουριστικών ημερόπλοιων, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του κλάδου των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 82/Α'/20-04-2022.



Χάρτης 6. Τουριστικές λιμενικές εγκαταστάσεις στα νησιά των Περιφερειών Βορείου Αιγαίου, Νοτίου Αιγαίου και Κρήτης. Τα στοιχεία των τουριστικών λιμενικών υποδομών επικαιροποιούνται από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Τουρισμού, διαδικασία που εκτιμάται ότι θα έχει ολοκληρωθεί στις αρχές του 2023.

2.3 Καταδυτικός τουρισμός

Ο καταδυτικός τουρισμός αναψυχής είναι⁶: «η ειδική μορφή τουρισμού, η οποία περιλαμβάνει υποβρύχια περιήγηση σε κάθε υδάτινη περιοχή της ελληνικής επικράτειας, συμπεριλαμβανομένων της θάλασσας, των εσωτερικών υδάτων (λίμνες, ποταμοί, σπήλαια), των προστατευόμενων υποθαλάσσιων χώρων, των καταδυτικών πάρκων και των επισκέψιμων ενάλιων, ενδοποτάμιων ή ενδολιμναίων αρχαιολογικών χώρων ή ιστορικών τόπων, ναυαγίων, είτε παλαιότερων, είτε νεότερων των 50 ετών από τη βύθισή τους, και των ελεύθερων τεχνητών υποβρύχιων αξιοθέατων. Οι υδάτινες περιοχές επιλέγονται από τους επισκέπτες-τουρίστες, που συνδυάζουν τις διακοπές τους με ατομικές ή οργανωμένες καταδύσεις με συγκεκριμένο εξοπλισμό και τεχνικές, καθώς και με την εκμάθηση ή την καθοδήγηση κατάδυσης ή με την περιήγηση επιφανείας με μάσκα και αναπνευστήρα (snorkeling), με σκοπό την εξερεύνηση του υποβρύχιου βυθού και της υποθαλάσσιας γεωμορφολογίας για λόγους αναψυχής, άσκησης και απόκτησης γνώσεων και εμπειριών. Ως είδη καταδυτικού τουρισμού νοούνται ιδίως η αυτόνομη ή καθοδηγούμενη κατάδυση με αναπνευστικές συσκευές, η ελεύθερη κατάδυση, η περιήγηση επιφανείας με μάσκα και αναπνευστήρα (snorkeling), η υποθαλάσσια περιήγηση με σκάφη υποβρύχιας περιήγησης, η παρατήρηση του βυθού με πλοία διαφανούς πυθμένα (glass bottom σκάφη) ή με άλλα τεχνικά μέσα, που έχουν σκοπό την εξερεύνηση του υποβρύχιου βυθού με τους ζώντες οργανισμούς και την υποθαλάσσια γεωμορφολογία του, για λόγους αναψυχής, άσκησης και απόκτησης γνώσεων και εμπειριών».

Ο καταδυτικός τουρισμός αποτελεί μία μορφή εναλλακτικού τουρισμού με σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης για τη χώρα μας. Οι τουρίστες του καταδυτικού τουρισμού ασχολούνται με την παρατήρηση της θαλάσσιας χλωρίδας και πανίδας, την περιήγηση σε καταδυτικά πάρκα, τεχνητούς υφάλους, επισκέψιμους αρχαιολογικούς χώρους εναλίων αρχαιοτήτων, και γενικότερα με την εξερεύνηση του υποθαλάσσιου περιβάλλοντος. Βάσει του προφίλ τους, είναι (CBI, 2017; Kunthea, 2016) ηλικίας, συνήθως, μεταξύ 33 και 55 ετών, και η πλειοψηφία τους είναι άνδρες, αν και οι γυναίκες που ασχολούνται με την κατάδυση αυξάνονται διαρκώς (37% το 2016). Σε γενικές γραμμές, οι τουρίστες κατάδυσης έχουν σχετικά υψηλό εισόδημα, είναι μορφωμένοι και ακολουθούν έναν ενεργό, υγιεινό τρόπο ζωής.

Εκτιμάται ότι υπάρχουν περίπου 25 εκατομμύρια πιστοποιημένοι δύτες σε παγκόσμιο επίπεδο. Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής και η Ευρώπη είναι οι κύριες αγορές προέλευσης για τον καταδυτικό τουρισμό. Αν και η αμερικανική αγορά είναι μακράν η μεγαλύτερη, περίπου το ένα τέταρτο των 6 εκατομμυρίων ταξιδιωτών κατάδυσης παγκοσμίως είναι Ευρωπαίοι. Ο ετήσιος ρυθμός αύξησης της αγοράς καταδυτικών ταξιδιών εκτιμάται στο εντυπωσιακό 16%. Συνήθως, οι τουρίστες του καταδυτικού τουρισμού πραγματοποιούν ένα ταξίδι ετησίως που διαρκεί, κατά μέσο όρο, από 10 έως 14 ημέρες. Κατά τη διάρκεια του εκάστοτε ταξιδιού τους δαπανούν, κατά μέσο όρο, 400€/ημέρα (CMMI, 2021; CBI, 2017).

Στην Ευρώπη, δημοφιλείς προορισμοί για τον τουρισμό κατάδυσης είναι το νησί Γκότζο στη Μάλτα, η Τενερίφη και η Μούρθια στην Ισπανία, τα νησιά Λόσινη και Μπρατς στην Κροατία, το Κάπρι και η Γένοβα στην Ιταλία κ.ά.

Στην Ελλάδα, αν και υπάρχουν αρκετά καταδυτικά κέντρα και αρκετές σχολές σε διάφορα μέρη, καθώς και εκατοντάδες ενδιαφέρουσες καταδυτικές τοποθεσίες, δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα για τον καταδυτικό τουρισμό.

Το 2020 άνοιξε για τους επισκέπτες το υποβρύχιο μουσείο της Αλοννήσου, το οποίο βρίσκε-

6. Ν. 4688/2020, «Ειδικές μορφές τουρισμού, διατάξεις για την τουριστική ανάπτυξη και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 101/Α/24-5-2020.

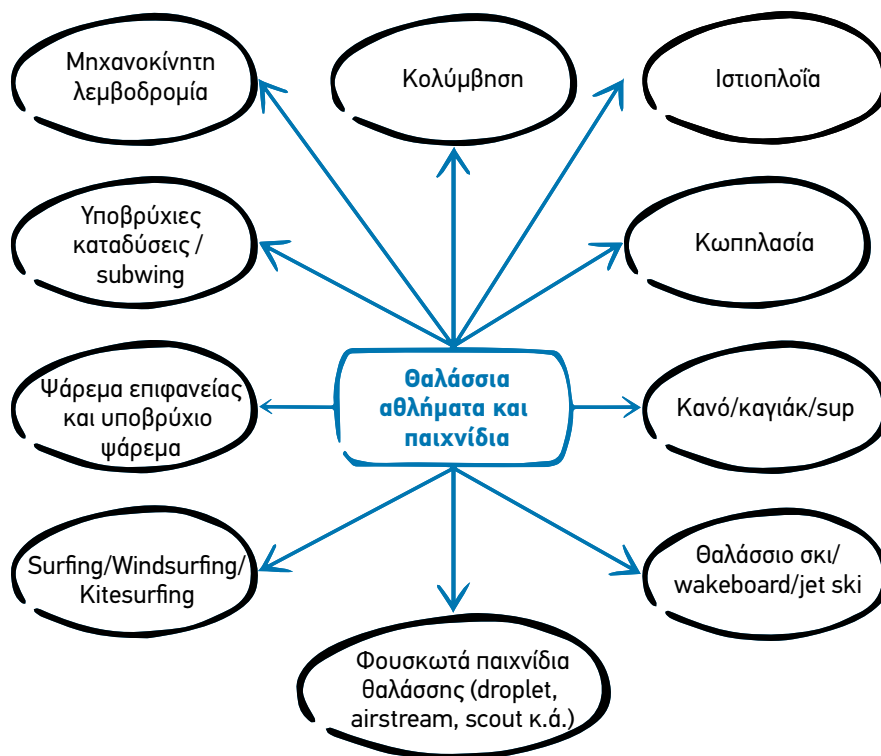
ται εντός της μεγαλύτερης προστατευόμενης θαλάσσιας περιοχής στην Ευρώπη, η οποία είναι ενταγμένη στο δίκτυο Natura 2000. Το 2022 ξεκίνησαν τη λειτουργία τους τρεις ακόμα επισκέψιμοι ενάλιοι αρχαιολογικοί χώροι στη χώρα μας. Πρόκειται για τους χώρους των ναυαγίων στην Κίκυνθο, στο Ακρωτήρι Γλάρος και στο Ακρωτήριο Τηλέγραφος στην Αμαλιόπολη Μαγνησίας.

Τέλος, αξίζει να επισημανθεί ότι, αν και ο καταδυτικός τουρισμός μπορεί να εξασφαλίσει πολλαπλά οφέλη σε έναν τουριστικό προορισμό, ελλοχεύει πάντοτε ο κίνδυνος της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, όπως και της χλωρίδας και πανίδας που αυτό φιλοξενεί (Dearden et al, 2007; Gardner et al., 2003).

2.4 Θαλάσσιες και παράκτιες δραστηριότητες αναψυχής

Οι θαλάσσιες και παράκτιες δραστηριότητες αναψυχής είναι⁷: «... οι δραστηριότητες οι οποίες ασκούνται στον θαλάσσιο χώρο και περιγράφονται ως "τουρισμός παραλίας" περιλαμβάνουν δε ιδίως κολύμβηση, θαλάσσια παιχνίδια, ατομικά και ομαδικά, θαλάσσιο σκι, ιστιοσανίδα, αλεξιπτωτο θαλάσσης και παράκτιες θαλάσσιες εκδρομές, ή ασκούνται στον παράκτιο χώρο και περιλαμβάνουν ιδίως πετοσφαίριση άμμου (beach volley), ρακέτες, τένις παραλίας (beach tennis), ποδόσφαιρο στην άμμο (beach soccer) και ηλιοθεραπεία».

Η συντριπτική πλειονότητα των παραθαλάσσιων τουριστικών προορισμών στην Ελλάδα παρέχουν τη δυνατότητα στους επισκέπτες τους, να ασχοληθούν με πληθώρα θαλάσσιων αθλημάτων και παιχνιδιών (βλ. **Διάγραμμα 4**).



Διάγραμμα 4. Θαλάσσια αθλήματα και παιχνίδια. (Διάγραμμα των συγγραφέων.)

7. Ν. 4582/2018, «Θεματικός τουρισμός, Ειδικές μορφές τουρισμού - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό του θεσμικού πλαισίου στον τομέα του τουρισμού και της τουριστικής εκπαίδευσης - Στήριξη τουριστικής επιχειρηματικότητας και άλλες διατάξεις», ΦΕΚ 208/Α/11-12-2018.

3. Τουρισμός και Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός

Η σχέση των ανθρώπων με την παράκτια ζώνη χρονολογείται από πολύ παλιά, με τις πρώτες πόλεις να ιδρύονται σε αυτήν το 3.000 π.Χ. (McNeill, 1999). Προς αυτή την κατεύθυνση συνετέλεσαν, μεταξύ άλλων, η αλιεία και το εμπόριο διά θαλάσσης (Ducci, 1995).

Ο μαζικός τουρισμός⁸, που μέχρι σήμερα αποτελεί το είδος τουρισμού που κυριαρχεί σε παγκόσμιο επίπεδο, στην περιοχή (και) της Μεσογείου αναπτύσσεται, κατά κύριο λόγο, στην παράκτια ζώνη. Όταν η ανάπτυξή του δεν βασίζεται σε κάποιον σχεδιασμό, δεν έχει εκτιμηθεί η φέρουσα ικανότητα των προορισμών και όταν ο στόχος δεν είναι η ανάπτυξη ενός βιώσιμου τουριστικού προορισμού, τότε συχνά εμφανίζεται το φαινόμενο του υπερ-τουρισμού το οποίο, εκτός των άλλων, έχει σημαντικές επιπτώσεις τόσο στο θαλάσσιο περιβάλλον όσο και στο χερσαίο των διαφόρων προορισμών (π.χ., απαίτηση για άμεση και αποκλειστική χρήση του θαλάσσιου χώρου κατά μήκος της ακτογραμμής, υποβάθμιση/ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αυξημένες απαιτήσεις για πόσιμο νερό, για την επεξεργασία των υγρών αποβλήτων, για τη διαχείριση μεγάλου όγκου στερεών απορριμμάτων κ.λπ.). Επιπλέον, η τουριστική ανάπτυξη συχνά επιβάλλει στους τουριστικούς προορισμούς την κατασκευή πρόσθετων δημόσιων υποδομών (π.χ., κατασκευή μεγαλύτερων λιμανιών ή/και μαρινών, μονάδων επεξεργασίας υγρών αποβλήτων, μονάδων αφαλάτωσης, χώρων υγειονομικής ταφής απορριμμάτων κ.ά.), καθώς και την παροχή επιπρόσθετων υπηρεσιών και δραστηριοτήτων, έτσι ώστε οι προορισμοί να εξακολουθήσουν να είναι ανταγωνιστικοί στο πλαίσιο της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας. Οι επιπτώσεις αυτές μπορούν να είναι εντονότερες στα μεσαία και τα μικρά νησιά της Μεσογείου, ιδιαίτερα της Ελλάδας, ενώ η εξέλιξη του τουρισμού υψηλού προφίλ (πολυτελείας) σε διεθνές επίπεδο⁹ θεωρείται ότι θα διογκώσει τις πιέσεις προς την κατεύθυνση αυτή. Εκτιμάται ότι την επόμενη δεκαετία θα αυξηθεί η ζήτηση για υποδομές ελλιμενισμού σκαφών και πλοίων με διαφορετικά χαρακτηριστικά, αλλά και θα διευρυνθεί η ζήτηση για καινοτόμες υπηρεσίες και ειδικές δραστηριότητες, ιδιαίτερα σε περιοχές ιδιαίτερου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος ή ακόμα και σε προστατευόμενες περιοχές. Τέλος, έντονο προβληματισμό προκαλεί το γεγονός ότι υπάρχουν πάμπολλες δραστηριότητες που εντάσσονται στον θαλάσσιο και παράκτιο τουρισμό, οι οποίες εξελίσσονται χωρίς κανενός είδους σχεδιασμό. Αν δεν βελτιωθεί η κατάσταση, ενδέχεται να ενσκήψουν συγκρούσεις ακόμα και μεταξύ των διάφορων τουριστικών δραστηριοτήτων, τουλάχιστον σε τοπικό επίπεδο.

Ως παράδειγμα αναφέρεται ότι σήμερα στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.-28) υπάρχουν περίπου 4.700 μαρίνες, ή περίπου 1 μαρίνα ανά 14 χλμ. ακτογραμμής (EC, 2022). Αν και οι υφιστάμενες μαρίνες εκτιμάται ότι μπορούν να καλύψουν τη βραχυπρόθεσμη ζήτηση για τον ελλιμενισμό των ιδιωτικών σκαφών (γιωτινγκ) την προσεχή πενταετία, σε μακροπρόθεσμο στάδιο θεωρείται πιθανή η περαιτέρω αύξηση της ζήτησης των θέσεων ελλιμενισμού, άρα και των τουριστικών λιμενικών εγκαταστάσεων, οι οποίες οφείλουν να εκσυγχρονίζονται διαρκώς και να προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες, σε ανταγωνιστικές τιμές. Η διογκούμενη ζήτηση για θέσεις ελλιμενισμού κρουαζιερόπλοιων ή/και σκαφών αναψυχής (ιδιαίτέρως σε μικρά νησιά, όπως είναι η συντριπτική πλειο-

8. Ο μαζικός τουρισμός χαρακτηρίζεται από την τάση να προσελκύει/στοχεύει κατά το δυνατόν σε διαρκώς αυξανόμενο όγκο τουριστών, με σχετικά χαμηλό μέσο όρο δαπανών ανά ταξίδι.

9. Ο *τουρισμός υψηλού προφίλ*, ή τουρισμός πολυτελείας, χαρακτηρίζεται από την τάση να προσελκύει/στοχεύει, κατά το δυνατόν, σε τουρίστες υψηλών εισοδημάτων, οι οποίοι όμως έχουν και τις ανάλογες απαιτήσεις σε υποδομές, δραστηριότητες και υπηρεσίες από τους προορισμούς που επιλέγουν να επισκεφθούν.

ψηφία των ελληνικών) και η σύνδεσή τους με άλλους τομείς, όπως ο καταδυτικός τουρισμός, τα θαλάσσια αθλήματα, οι ενδιαφέρουσες οικολογικές ζώνες κ.λπ., αποτελεί ένα ακόμα πεδίο δράσης του ΘΧΣ, που προϋποθέτει περαιτέρω έρευνα και σχεδιασμό, ιδιαίτερα σε χώρες όπως η Ελλάδα.

3.1 Η σχέση του τουρισμού με τους υπόλοιπους τομείς του ΘΧΣ

Ορισμένοι τομείς που διερευνώνται στο πλαίσιο του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού, μπορούν να επηρεάσουν την ανάπτυξη/εξέλιξη του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού. Σε γενικές γραμμές, κάθε ανθρώπινη δραστηριότητα στον παράκτιο και θαλάσσιο χώρο που ενδέχεται να έχει σημαντικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ιδιαίτερα στην ποιότητα των υδάτων και το τοπίο, είναι πιθανό να επηρεάσει αρνητικά και την ανάπτυξη/εξέλιξη του τουρισμού. Αυτό μπορεί να συμβεί ακόμα και εάν οι δραστηριότητες δεν συναντώνται άμεσα, σε κοινό χώρο. Για παράδειγμα, ένα ναυτικό ατύχημα εξαιτίας του οποίου προκαλείται διαρροή καυσίμων στο θαλάσσιο περιβάλλον, εάν δεν αντιμετωπιστεί έγκαιρα και αποτελεσματικά από τις αρμόδιες υπηρεσίες, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να ασκήσει, εκτός των άλλων, αρνητικότερη επίδραση, για μεγάλο χρονικό διάστημα, στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό της ευρύτερης περιοχής.

Σε γενικές γραμμές, και βάσει της μέχρι σήμερα αποκτηθείσας εμπειρίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ισχύουν τα ακόλουθα (Vaitis et al., 2022; EC, 2018; Pavlogeorgatos et al., 2015; Rempis et al., 2019; Karydis et al., 2015; Pavlogeorgatos et al., 2015; Hatzibiros & Pavlogeorgatos, 2015; Hadjimitsis et al., 2015):

- Ο παράκτιος και θαλάσσιος τουρισμός και οι **εγκαταστάσεις εξόρυξης πετρελαίου ή/και φυσικού αερίου** είναι τομείς ασύμβατοι μεταξύ τους, με αποτέλεσμα να είναι σύνηθες το φαινόμενο συγκρούσεων μεταξύ τους όταν διεκδικούν τον ίδιο χώρο. Οι υποδομές εξόρυξης πετρελαίου και φυσικού αερίου μπορούν να επηρεάσουν τον παράκτιο τουρισμό μέσω της αλλαγής των οριζόντων του τοπίου, και να λειτουργήσουν ως ανασταλτικός παράγοντας στην προσπάθεια προσέλκυσης παράκτιων τουριστών. Σε περίπτωση ατυχήματος, όπως η διαρροή πετρελαίου στο θαλάσσιο περιβάλλον, οι παράκτιες περιοχές ενδέχεται να υποστούν τις σημαντικές περιβαλλοντικές συνέπειες, που θα έχουν επιπτώσεις, εκτός των άλλων, (και) στην παρουσία των τουριστών στην ευρύτερη περιοχή.
- Ο τουρισμός και η **ναυτιλία** είναι ημι-συμβατοί τομείς. Ενώ η επιβατηγός ναυτιλία αποτελεί σημαντικό μέσο για την ανάπτυξη του θαλάσσιου και παράκτιου τουρισμού, οι εμπορευματικές μεταφορές είναι δυνατόν να εκληφθούν ως μια συγκρουσιακή δραστηριότητα όσον αφορά τη ζήτηση χώρου. Συν τοις άλλοις, σε περιοχές με υψηλή συγκέντρωση/κίνηση πλοίων, όπως σε ορισμένες περιοχές του Αιγαίου, αυξάνεται η πιθανότητα εμφάνισης περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης (π.χ., παράνομη απόρριψη σεντινόνερων στη θάλασσα) ή/και ναυτικών ατυχημάτων, τα οποία, εάν δεν αντιμετωπιστούν έγκαιρα και αποτελεσματικά, ενδεχομένως να προκληθούν επιπτώσεις (και) στον παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό.
- Η συμβατότητα μεταξύ τουρισμού και **αλιείας** εξαρτάται από τους επιμέρους τομείς. Η ερασιτεχνική αλιεία και ο παράκτιος/θαλάσσιος τουρισμός, εφόσον τηρούνται όλοι οι κανονισμοί ασφαλείας, είναι συμβατές δραστηριότητες. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι δύο τομείς δεν συγκρούονται, καθώς δεν υπάρχει χωρική επικάλυψη μεταξύ των δραστηριοτήτων. Εν προκειμένω, αναφέρουμε ως παράδειγμα την η αλιεία με μηχανότρατα μακριά από τις παράκτιες περιοχές, η οποία δεν επηρεάζει πολλές μορφές τουρισμού. Ωστόσο, όσον αφορά την επαγγελματική αλιεία, οι τομείς αυτοί δύσκολα μπορούν να συνδυαστούν χωρικά.
- Ο τουρισμός και τα **εξωχώρια αιολικά πάρκα** είναι ασύμβατοι τομείς: τα αιολικά πάρκα μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά τη ζώνη αναψυχής και την αισθητική του παράκτιου τοπίου. Αυτό

με τη σειρά του μπορεί να έχει αρνητικό αντίκτυπο στην τουριστική ζήτηση σε αυτές τις τουριστικές περιοχές, καθώς συρρικνώνεται η αξία αναψυχής. Μία κρίσιμη παράμετρος είναι η απόσταση των αιολικών πάρκων από την ακτογραμμή, αφού με την αύξηση της απόστασης η ένταση μειώνεται, ενδεχομένως μάλιστα και να εξαλειφθεί πλήρως. Μάλιστα, τα τελευταία χρόνια, διοργανώνονται και τουριστικές εκδρομές σε υπεράκτια αιολικά πάρκα.

- Ο τουρισμός και οι **υδατοκαλλιέργειες** είναι ημι-συμβατοί τομείς. Όταν οι μονάδες των υδατοκαλλιεργειών αναπτύσσονται αρκετά μακριά από την ακτή, προκειμένου να μειώνεται η οπτική ρύπανση και σε ανοικτές θάλασσες, είναι συμβατοί τομείς. Ωστόσο, η υδατοκαλλιέργεια ιχθύων κατά μήκος της ακτής μπορεί να επηρεάσει την ποιότητα του περιβάλλοντος, η οποία θεωρείται βασική παράμετρος για την ανάπτυξη του παράκτιου/θαλάσσιου τουρισμού.
 - Ο τουρισμός και η ύπαρξη **υποβρύχιων αγωγών ή/και καλωδίων** είναι ημι-συμβατοί τομείς. Οι υποβρύχιοι αγωγοί και τα υποβρύχια καλώδια είναι τοποθετημένα στον πυθμένα της θάλασσας, ενώ οι τουριστικές δραστηριότητες είναι εφικτό να αναπτύσσονται στην ακτή, στην επιφάνεια της θάλασσας, στη στήλη ύδατος, ακόμα και στον πυθμένα της θάλασσας. Οι αγωγοί είναι δυνατόν, σε περίπτωση ατυχήματος, να προκαλέσουν (εξαρτάται από το είδος του φορτίου) σημαντική περιβαλλοντική υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, πλήττοντας, εκτός των άλλων, και τον τουρισμό. Επιπροσθέτως, είναι δυνατόν να ενσκήψουν συγκρούσεις από την αγκυροβολία των σκαφών αναψυχής και την καταστροφή των καλωδίων ή/και των αγωγών. Τέλος, για λόγους ασφαλείας, συνήθως δεν επιτρέπονται η κατάδυση και το υποβρύχιο ψάρεμα σε παράκτιες περιοχές όπου έχουν ποντιστεί αγωγοί ή/και καλώδια.
 - Ο τουρισμός και η **προστασία του φυσικού περιβάλλοντος** τείνουν να δημιουργούν συγκρούσεις και εντάσεις, ιδίως μέσω του μαζικού τουρισμού. Αυτό συμβαίνει γιατί ο τουρισμός δύναται να ασκήσει υψηλές πιέσεις στα οικοσυστήματα (κυρίως μέσω των υγρών αποβλήτων, της ρύπανσης των υδάτων, των απορριμμάτων κ.λπ.). Ωστόσο, είναι εφικτό, μέσω του σχεδιασμού, της φέρουσας ικανότητας, της ανάπτυξης εναλλακτικών μορφών τουρισμού φιλικών προς το περιβάλλον, της κήρυξης προστατευόμενων περιοχών, όπου απαιτείται και κατόπιν εξειδικευμένων μελετών κ.λπ., να αναπτυχθεί μία βιώσιμη σχέση μεταξύ του τουρισμού και του φυσικού περιβάλλοντος.
 - Η ανάπτυξη του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού μπορεί να έχει ουσιαστική συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη των προορισμών, ταυτόχρονα όμως ασκεί έντονη εποχιακή πίεση στους λιμένες, στις δημόσιες αστικές υποδομές και στο περιβάλλον. Η ύπαρξη σύγχρονων **λιμενικών εγκαταστάσεων** και τακτικών **θαλάσσιων συγκοινωνιών** αποτελεί βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη του τουρισμού και την ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη των παράκτιων κοινοτήτων. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να είναι διαθέσιμα όλα τα απαραίτητα δεδομένα για τον σχεδιασμό νέων ή μεγαλύτερων λιμενικών εγκαταστάσεων, ενώ καθίσταται επιβεβλημένη και η εις βάθος αξιολόγηση της αναγκαιότητας, της χρησιμότητας και της βιωσιμότητάς τους πριν τις τελικές αποφάσεις για την κατασκευή τους.
 - Σε γενικές γραμμές, υπάρχει ασυμβατότητα μεταξύ των ποικίλων δραστηριοτήτων του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού και των παράκτιων και θαλάσσιων **εγκαταστάσεων και υποδομών εθνικής ασφάλειας**, όπως, π.χ., παράκτιων στρατιωτικών εγκαταστάσεων/θαλάσσιων πεδίων βολών.
 - Υπό προϋποθέσεις και μετά από τις σχετικές αδειοδοτήσεις από τους αρμόδιους φορείς, είναι δυνατή η επίσκεψη, για τουριστικούς σκοπούς, σε περιοχές με **ενάλιες αρχαιότητες**, ή γενικά σε **θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές**. Σε διαφορετική περίπτωση, απαγορεύεται η συντριπτική πλειοψηφία (και) των τουριστικών δραστηριοτήτων στις προστατευόμενες περιοχές.
- Συν τοις άλλοις, πρέπει να λάβουμε σοβαρά υπόψη, στο πλαίσιο του ΘΣΧ, το ότι οι παράκτιες (του-

ριστικές) περιοχές ενδέχεται να επηρεαστούν σημαντικά τα επόμενα χρόνια από διάφορες επιπτώσεις που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή (π.χ., άνοδος της στάθμης της επιφάνειας της θάλασσας, διάβρωση/τρωτότητα των ακτών, αύξηση της συχνότητας ακραίων καιρικών φαινομένων κ.λπ.).

Συνοψίζοντας, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός μπορεί να αποτελέσει ένα ιδιαίτερα χρήσιμο εργαλείο (και) για την εφαρμογή τουριστικών στρατηγικών, δεδομένου ότι δύναται να εντοπίσει και αντιμετωπίσει τις όποιες ασυμβατότητες υφίστανται μεταξύ του τουρισμού και των υπόλοιπων τομέων που αναπτύσσονται στην παράκτια ζώνη και στο θαλάσσιο περιβάλλον. Επιπροσθέτως, είναι σε θέση να συντελέσει στην ανάπτυξη συνέργειών μεταξύ του τουρισμού και των υπόλοιπων τομέων, όπως με την αλιεία (π.χ., αλιευτικός τουρισμός), την προστασία του περιβάλλοντος (π.χ., βιώσιμες μορφές εξειδικευμένου οικοτουρισμού) και τις ενάλιες αρχαιότητες (π.χ., καταδυτικός τουρισμός σε επισκέψιμους χώρους εναλίων αρχαιοτήτων). Όμως, για να συμβεί αυτό, πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις: α) η παραγωγή και διάθεση επικαιροποιημένων γεωχωρικών δεδομένων από τους αρμόδιους φορείς, έτσι ώστε οι όποιες αποφάσεις να βασίζονται στην υφιστάμενη κατάσταση και όχι σε ό,τι ίσχυε πριν από πολλά χρόνια, β) ο ΘΧΣ πρέπει να βασιστεί στον διάλογο μεταξύ των αρμόδιων κρατικών υπηρεσιών και της τοπικής αυτοδιοίκησης, με τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων και των ενδιαφερόμενων πολιτών.

4. Συμπεράσματα

Τα σημαντικότερα συμπεράσματα του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι τα ακόλουθα:

1. Τα τελευταία εβδομήντα χρόνια (1949-2019), η τουριστική βιομηχανία γνώρισε διαρκή ανάπτυξη και διαφοροποίηση, αποτελώντας, σε παγκόσμιο επίπεδο, έναν από τους μεγαλύτερους και ταχύτερα αναπτυσσόμενους οικονομικούς τομείς. Η Ευρώπη, από τη δεκαετία του '50 έως και σήμερα παραμένει ο δημοφιλέστερος τουριστικός προορισμός ανά την υφήλιο, με τις μεσογειακές χώρες να κατέχουν το μεγαλύτερο μερίδιο της ευρωπαϊκής τουριστικής αγοράς. Η Ελλάδα, από το 2018 έως και το 2021 διατηρούσε τη 13η θέση στην παγκόσμια κατάταξη των τουριστικών προορισμών με βάση τις αφίξεις τουριστών, ενώ με βάση τις τουριστικές εισπράξεις, η χώρα μας, το 2019, κατατάχτηκε στην 21η θέση στην παγκόσμια κατάταξη, έχοντας κερδίσει 2 θέσεις από το 2017.
2. Με βάση τα δεδομένα που παρουσιάστηκαν, η πανδημία του COVID-19 είχε δυσμενέστερες επιπτώσεις στον τουρισμό, σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο. Όμως, ο ρυθμός ανάκαμψης του τουρισμού είναι ταχύτερος απ' αυτόν της παγκόσμιας οικονομίας, γεγονός που αποδεικνύει την ανθεκτικότητά του. Όλες οι διεθνείς εκτιμήσεις δείχνουν ότι το αργότερο έως το 2024, η τουριστική βιομηχανία θα επιστρέψει στα επίπεδα του 2019, συνεχίζοντας την αναπτυξιακή της πορεία.
3. Ο θαλάσσιος τουρισμός περιλαμβάνει ένα ευρύτατο φάσμα δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη θάλασσα, τους θαλάσσιους πόρους και τη βιοποικιλότητα, τα θαλάσσια/ναυτικά σπορ, καλύπτοντας πληθώρα εξειδικευμένων αγορών. Οι περισσότεροι τομείς του θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα μας χαρακτηρίζονται από έντονη εποχικότητα, διαικώς μεταβαλλόμενη ζήτηση και υπερ-συγκέντρωση, κυρίως στους ώριμους τουριστικούς προορισμούς. Ο τουρισμός κρουαζιέρας, ο τουρισμός γιώτινγκ, ο καταδυτικός τουρισμός, ο αλιευτικός τουρισμός και τα θαλάσσια/ναυτικά σπορ αποτελούν εναλλακτικές μορφές τουρισμού οι οποίες έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον, τόσο για την Ελλάδα όσο και για την Κύπρο. Με τον κατάλληλο σχεδιασμό, που προϋποθέτει την ύπαρξη αξιόπιστων και

επικαιροποιημένων δεδομένων, τον εκσυγχρονισμό των απαραίτητων υποδομών, όπου απαιτείται, και την παροχή σύγχρονων ποιοτικών υπηρεσιών, η χώρα μας δύναται να αποσπάσει μεγαλύτερο μερίδιο της παγκόσμιας τουριστικής αγοράς.

4. Ο παράκτιος και ο θαλάσσιος τουρισμός είναι πιθανόν να επηρεαστεί σημαντικά τα επόμενα χρόνια από τις διάφορες επιπτώσεις που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή (π.χ., άνοδος της στάθμης της επιφάνειας της θάλασσας, διάβρωση/τρωτότητα των ακτών, αύξηση της συχνότητας ακραίων καιρικών φαινομένων, μείωση της βιοποικιλότητας κ.λπ.). Τα διαθέσιμα δεδομένα για την κλιματική αλλαγή θα πρέπει να μελετώνται και οι πιθανές επιπτώσεις τους να συνεκτιμώνται στο πλαίσιο των αποφάσεων που λαμβάνονται στον ΘΧΣ.
5. Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός μπορεί να αποτελέσει ένα εξαιρετικά χρήσιμο εργαλείο (και) για την εφαρμογή τουριστικών στρατηγικών, δεδομένου ότι, μέσω αυτού, είναι εφικτοί ο εντοπισμός και η αντιμετώπιση των όποιων ασυμβατοτήτων μεταξύ του τουρισμού και των υπόλοιπων ανθρώπινων δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στην παράκτια ζώνη και στο θαλάσσιο περιβάλλον των προορισμών. Συν τοις άλλοις, δύναται να συντελέσει στην ανάπτυξη νέων συνεργειών μεταξύ τους. Όμως, για να συμβεί αυτό πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις: α) η παραγωγή και διάθεση αξιόπιστων και επικαιροποιημένων στατιστικών και γεωχωρικών δεδομένων από τους αρμόδιους φορείς, έτσι ώστε οι όποιες αποφάσεις που λαμβάνονται, να βασίζονται στην υφιστάμενη κατάσταση και όχι στο παρελθόν, ή χειρότερα, σε «εκτιμήσεις» που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα, β) ο ΘΧΣ θα πρέπει να βασιστεί στον διάλογο μεταξύ των αρμόδιων κρατικών φορέων, της τοπικής αυτοδιοίκησης, και των ενδιαφερόμενων πολιτών.

Ένας τομέας τουρισμού και αναψυχής μπορεί να καταστεί βιώσιμος μόνον σε ένα καλής ποιότητας παράκτιο και θαλάσσιο περιβάλλον, συνεισφέροντας στην επιθυμητή αιεφόρο ανάπτυξη των νησιωτικών και παράκτιων κοινωνιών μας. Όπως δήλωσε και ο Γενικός Γραμματέας του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, Zurab Pololikashvili: «Για να εξασφαλιστεί ο βιώσιμος μετασχηματισμός του τουριστικού τομέα, η ανάπτυξή του πρέπει να θεωρείται ως μέσο για την επίτευξη της συνολικής ευημερίας μιας τοπικής κοινότητας και του περιβάλλοντος και όχι ως αυτοσκοπός» (UNWTO, 2022b).

..... Βιβλιογραφία – αναφορές

Ξενόγλωσση

- Albayrak, T., Caber, M., Cater, C. (2019). Mass tourism underwater: a segmentation approach to motivations of scuba diving holiday tourists. *Tourism Geographies*, 23 (5-6), pp. 1–16.
- Amaral, H., Antunes, J., Almeida, C. (2018). The importance of nautical tourism in the island of Faial-Azores. *Int. J. Multidiscip. Bus. Sci.*, 4 (5), pp. 127–133.
- Buckley, R. (2012). Rush as a key motivation in skilled adventure tourism: Resolving the risk recreation paradox. *Tour. Manag.*, 33 (4), pp. 961–970.
- Buhalis, D., Constantoglou, M. (2022). Destination Typologies. In: Buhalis, D., (2022). *Encyclopedia of Tourism Management and Marketing*. Cheltenham, UK: Elgar Publishers, pp. 903-907.
- Carvache-Franco, M., Carvache-Franco, W., Carvache-Franco, O., Hernandez-Lara, A.B., Buele, C.V. (2020). Segmentation, motivation, and sociodemographic aspects of tourist demand in a coastal marine destination: a case study in Manta (Ecuador). *Curr. Issues Tour.*, 23 (10), pp. 1234–1247.
- CBI (2017). Dive tourism from Europe. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/dive-tourism/europe>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].

- Chanel, S. (2020). «It's catastrophic»: Fiji's colossal tourism sector devastated by corona- virus. The Guardian. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/16/its-catastrophic-fijis-colossal-tourism-sector-devastated-by-coronavirus>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Chatziliadou, G., Constantoglou, M. (2021). New insights in sharing economy during the COVID 19 pandemic. *Journal of Tourism and Hospitality Management*, 9(5), pp. 275-287.
- CLIA (2019). The contribution of the international cruise industry to the global economy in 2018. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/global-cruise-impact-analysis---2019--final.ashx>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- CLIA (2020). State of the cruise industry outlook. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/state-of-the-cruise-industry.pdf>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- CMMI 2021. Diving tourism, artificial reefs and the marine environment. Cyprus Marine and Maritime Institute. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.cmmi.blue/diving-tourism-artificial-reefs-and-the-marine-environment/>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Constantoglou, M., Klothaki, T. (2021). How much tourism is too much? Stakeholder's perceptions on Overtourism, Sustainable Destination Management during the pandemic of COVID 19 era in Santorini Island Greece. *Journal of Tourism and Hospitality Management*. 9(5), pp. 288-313.
- Dearden, P., Bennett, M., Rollins, R. (2007). Perceptions of diving impacts and implications for reef conservation. *Coast Manag.*, 35, pp. 305-317.
- Diakomihalis, M.N. (2007). Greek maritime tourism: Evolution, structures and prospects. *Research in Transportation Economics*, 21, pp. 419-455.
- Ducci, M. E. (ed.) (1995). *Introducción al urbanismo. Conceptos básicos*. México, D.F.: Editorial Trillas, pp. 94.
- Dwyer, L. (2018). Emerging Ocean industries: Implications for sustainable tourism development. *Tour. Mar. Environ.*, 13 (1), pp. 25-40.
- EC (2018). MSP as a tool to support Blue Growth. Sector Fiche: Coastal and Maritime Tourism, final Version: 16.02.2018. European Commission, European MSP Platform. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/sites/default/files/sector/pdf/mspforbluegrowth_sectorfiche_tourism.pdf. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 10/11/2022].
- EC (2022). The EU Blue Economy report 2022. Directorate General for Maritime Affairs and Fisheries. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/publications/eu-blue-economy-report-2022_en. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Economist Intelligence (2022). Tourism outlook 2023. Turbulence in the travel industry. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.eiu.com/n/campaigns/tourism-in-2023/>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 10/11/2022].
- Europarc (2019). Sustaining ecotourism in Mediterranean Protected Areas. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://www.europarc.org/wp-content/uploads/2019/05/WWF-MEET-Destimed_W2_CNM2019.pdf. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- European Boating Industry (2022). «Facts and Figures». Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.europeanboatingindustry.eu/about-the-industry>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Eurostat (2019). Eurostat Statistics Explained. Tourism statistics. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Tourism_statistics. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- García-Cegarra, A.M., Pacheco, A.S., (2017). Whale-watching trips in Peru lead to increases in tourist knowledge, pro-conservation intentions and tourist concern for the impacts of whale-watching on humpback whales. *Aquat. Conserv. Mar. Freshw. Ecosyst.*, 27 (5), pp. 1011-1020.
- Gardner, T., Cote, I., Gill, J., Grant, A., Watkinson, A. (2003). Long-term region-wide declines in Caribbean corals. *Science* 2003, 301, pp. 958-960.
- Goodwin, H. (2020, April 12). Latest developments in responsible tourism. Responsible Tourism Partnership. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://responsibletourismpartnership.org/2020/04/12/>

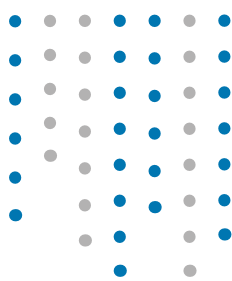
- latest-developments-in-responsible-tourism-04-2020/. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Grand View Research (2021). Leisure boat market size, share and trends analysis report by type, by region and segment forecasts 2021-2028. Grand View Research, April 2021.
- Hadjimitsis, D.G., Agapiou, A., Mettas, C., Themistocleous, K., Evagorou, E., Cuca, B., Papoutsas, C., Nisantzi, A., Mamouri, R. E., Soulis, G., Xagoraris, Z., Tsouvaras, M., Christofe, A., Lysandrou, V., Aliouris, K., Ioannou, N., and Pavlogeorgatos, G. (2015). Marine Spatial Planning in Cyprus. Proc. Third International Conference on Remote Sensing and Geoinformation of Environment (RSCy 2015), 16-19 March 2015, Paphos, Cyprus, vol. 9535, p. 1-11.
- Hall, C. M. (2015). The coming perfect storm: Medical tourism as a biosecurity issue. In: N. Lunt, D., Horsfall, & Hanefeld, J. (Eds.), Handbook on Medical Tourism and Patient Mobility. Edward Elgar Publishing, pp. 193-204.
- Hatjibiros, K., Pavlogeorgatos, G. (2015). Sustainable development in archipelago with extensive presence of valuable natural landscapes. 14th International Conference on Environmental Science and Technology (CEST 2015), 3-5 September 2015, Rhodes, Greece. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://cest2015.gnest.org/>, με ref. number: cest2015_01417. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 15/10/2022].
- Himannshu, V., Roshan, D. (2021). Ecotourism market by traveler type (solo and group), age group (Generation Y and Generation A) and sales channel (travel agents and direct): Global Opportunity Analysis and Industry Forecast 2021-2027. Allied Market Research. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.alliedmarketresearch.com/eco-tourism-market-A06364> [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 15/10/2022].
- ICOMIA (2018). Recreational Boating Industry Statistics 2017. October 2018. Surrey, United Kingdom.
- Irwin, N. (2020, April 16). It's the end of the world economy as we know it. New York Times. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: www.nytimes.com/2020/04/16/upshot/world-economy-restructuring-coronavirus.html [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Jordan, E. J., Vieira, J. C., Santos, C. M. & Huang, T.-Y. (2020). Do residents differentiate between the impacts of tourism, cruise tourism, and Airbnb tourism? Journal of Sustainable Tourism, 31, 2023, pp. 265-283.
- Karydis, M., Kitsiou, D., Kostopoulou, M., and Pavlogeorgatos, G. (2015). Ecosystem Services and spatial planning in sensitive and vulnerable coastal areas: a case study in the Aegean Sea. 14th International Conference on Environmental Science and Technology (CEST 2015), 3-5 September 2015, Rhodes, Greece. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://cest2015.gnest.org/> με ref. number: cest 2015_00045. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Kunthea, P. (2016). Experiences and satisfaction of scuba dive tourists in Cambodia: A case study of Sihanoukville. Auckland University of Technology, department of tourism & event management. Auckland: Auckland University of Technology.
- Lekakou, M., & Stefanidaki, E. (2015). Action plan for marine and sport tourism in the Cyclades, UNWTO, University of the Aegean, Tourism Research and Studies Laboratory, May 2015. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <http://tourismobservatory.ba.aegean.gr/wpcontent/uploads/2015/12/P4.1-Θαλάσσιος-Τουρισμός-2.pdf>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Lück, M. (2007). Nautical tourism development: opportunities and threats, in: M. Lück (Ed.), Nautical Tourism: Concepts and Issues, Cognizant Communication Corporation, Elmsford, USA, 2007, pp. 3-13.
- Marignani, M., Bruschi, D., Astiaso Garcia, D., Frondoni, R., Carli, E., Pinna, M., Cumo, F., Gugliermetti, F., Saatkamp, A., Doxa, A., Queller, E., Chaieb, M., Bou Dagher-Kharrat, M., El Zein, R., El Jeitani, S., Khater, C., Mansour, S., Al-Shami, A., Harik, G., Alameddine, I., el-Fadel, M., and Blasi, C. (2017). Identification and prioritization of areas with high environmental risk in Mediterranean coastal areas: A flexible approach. Science of The Total Environment, 590-591, pp. 566-578.
- Martínez-Vázquez, R.M. (2020). Nautical tourism: a bibliometric analysis. J. Spat. Organ. Dyn., 8 (4), pp. 320-330.
- Martínez-Vázquez, R.M., Milan-García, J., de Pablo-Valenciano, J. (2021). Analysis and trends of global

- research on nautical, maritime and marine tourism. *J. Mar. Sci. Eng.*, 9(1), 93, <https://doi.org/10.3390/jmse9010093>.
- McNeill, W. H. (1999) [1967]. «In The Beginning». *A World History* (4th ed.). New York: Oxford University Press.
- MO (2021). Mediterranean Observer. International Passenger Numbers Expected to Exceed Pre-Pandemic Levels In 2023. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://mediterranean.observer/international-passenger-numbers-expected-to-exceed-pre-pandemic-levels-in-2023/>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Nicolas, E. S. (2020, April 22). EU pledges help, as tourism faces e400bn hit. *EUObserver*. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://euobserver.com/coronavirus/148137>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Novelli, M., Burgess, L. G., Jones, A., Ritchie, B. W. (2018). «No Ebola ... still doomed»—The Ebola-induced tourism crisis. *Annals of Tourism Research*, 70, pp. 76–87.
- OECD (2020). Tourism Policy Responses to the coronavirus (COVID-19). Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://read.oecd-ilibrary.org/view/?ref=124_124984-7uf8nm95se&title=Covid-19_Tourism_Policy_Responses. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Orams, M. (1999). *Marine tourism: Development, impacts and management*. London: Routledge.
- Papathanassis, A., and Beckmann, I. (2011). Assessing the poverty of cruise theory hypothesis. *Annals of Tourism Research*, 38:1, pp. 153-174.
- Pavlogeorgatos, G., Stefanakou, A., Lilas, T., Nikitakos, N. (2015a). Impact assessment of offshore wind farm installations: a review. *International Journal of Oceans and Oceanography*, 9, p. 183-201.
- Pavlogeorgatos, G., Kitsiou, D., Karydis, M. (2015b). Marine spatial planning: Implementation problems in the Aegean Sea. 11th Panhellenic Symposium of Oceanography & Fisheries: «Aquatic horizons, challenges & perspectives, 13-17 May 2015, Mytilene, Lesbos, Greece.
- Pavlogeorgatos, G., Vaitis, M., Soulakellis, N., Kopsachilis, V., Tataris, G., Michalakis, V. I., Chatzi, E., & Constantoglou, M. (2022). THAL-CHOR Spatial Data Infrastructures (SDI), Greece. University of the Aegean. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://thalchor-2.yopen.gov.gr>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 10/11/2022]. <https://doi.org/10.26215/HEAL.TBA9-5210>.
- Petrick, K., Fosse, J., Lammens, H., Fiorucci, F., Manccini, R., & Sens, A. (2017). Blue Economy in the Mediterranean. Union for the Mediterranean. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2017/12/UfMS_Blue-Economy_Report.pdf. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Plan Bleu (2022). Guidelines for the sustainability of cruises and recreational boating in the Mediterranean region, Interreg MED Blue Growth Community project. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://planbleu.org/wp-content/uploads/2022/04/Guidelines_planbleu_bluegrowth.pdf. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Rempis, N., Tslimigkas, G., Pavlogeorgatos, G. (2019). Cruise tourism and coastal cities landscape. Evidence from Crete Island, Greece. *Proc. of the International Conference on «Changing Cities IV: Spatial, Design, Landscape & Socio-economic Dimensions»*, p. 387-396.
- Sari, F.O., Bulut, C., Pirnar, I. (2016). Adaptation of hospitality service quality scales for marina services. *Int. J. Hosp. Manag.*, 54, pp. 95–103.
- Statista (2022). Number of international tourist arrivals worldwide 1950-2021. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.statista.com/statistics/209334/total-number-of-international-tourist-arrivals/>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- The World Bank (2022). Urban Development. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- UNCTAD (2022). Total and urban population. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://hbs.unctad.org/total-and-urban-population/>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- UNEP/MAP (2017). United Nations Environment Programme/ Mediterranean Action Plan. Mediterranean

- 2017 Quality Status Report. Socioeconomic Characteristics. Tourism. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.medqsr.org/tourism>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- UNEP/MAP & Plan Bleu (2020). United Nations Environment Programme/Mediterranean Action Plan and Plan Bleu. State of the Environment and Development in the Mediterranean. Nairobi. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://planbleu.org/wp-content/uploads/2021/04/SoED_full-report.pdf. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- UNWTO (1994). Recommendations On Tourism Statistics. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://unstats.un.org/unsd/publication/Seriesm/SeriesM_83e.pdf. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- UNWTO (2013). UNWTO Tourism Highlights 2013 Edition. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284415427>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 1/11/2022].
- UNWTO (2019a). World Tourism Organization. International Tourism Highlights. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284421152>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 1/11/2022].
- UNWTO (2019b). World Tourism Organization and International Transport Forum. Transport-related CO2 Emissions of the Tourism Sector – Modeling Results. UNWTO, Madrid. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://doi.org/10.18111/9789284416660>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 1/11/2022].
- UNWTO (2020). International Tourism Highlights 2020 Edition. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.e-unwto.org/doi/epdf/10.18111/9789284422456>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 1/11/2022].
- UNWTO (2022a). World Tourism Organization. Impact Assessment of the COVID-19 outbreak on International Tourism Grows 4% in 2021 but remains far below pre pandemic levels. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.unwto.org/impact-assessment-of-the-covid-19-outbreak-on-international-tourism>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 1/11/2022].
- UNWTO (2022b). ZURABPOLOLIKASHVILI, SECRETARY-GENERAL OF THE UNWTO. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.unwto.org/management/zurab-polikashvili> [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 1/11/2022].
- Vaitis, M., Kopsachilis, V., Tataris, G., Michalakis, V.-I., Pavlogeorgatos, G. (2022). The development of a spatial data infrastructure to support marine spatial planning in Greece. *Ocean & Coastal Management*, 218, 106025.
- WestMED (2022). Blue Economy Initiative. Greening the Cruise and Recreational Boating sectors in the Mediterranean | 13 April 2022 | Hybrid (Sète, France – Online). Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://blue-growth.interreg-med.eu/index.php?id=14015>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 1/11/2022].
- WTTC (2021a). World Travel & Tourism Council. Economic Impact Reports. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://wttc.org/Research/Economic-Impact>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 1/11/2022].
- WTTC (2021b). World Travel & Tourism Council. Towards Destination Stewardship Achieving Destination Stewardship through scenarios & a Governance Diagnostics framework. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://wttc.org/Portals/0/Documents/Reports/2021/Destination-Stewardship-Framework.pdf?ver=2021-07-22-091804-63.7>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- WTTC (2022). Travel & Tourism economic impact 2022. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://wttc.org/Portals/0/Documents/Reports/2022/EIR2022-Global%20Trends.pdf>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Yang, W., Zhang, Z., Sun, T., Liu, H., Shao, D. (2021). Marine ecological and environmental health assessment using the pressure-state-response framework at different spatial scales. *China, Ecol. Indic.* 121, 106965.
- Yustika, B.P., Goni, J.I. (2020). Network structure in coastal and marine tourism: diving into the three clusters. *Tour. Plan. Dev.*, 17 (5), pp. 515–536.

Ελληνική

- Διανέοσις (2021). Διαμόρφωση στρατηγικής ανάπτυξης τουριστικών λιμένων. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2021/11/Meleti_Marines.pdf. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Ε.ΛΙΜ.Ε. (2021). Τελικά συγκεντρωτικά στοιχεία κρουαζιέρας 2021 - Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.elime.gr/deltia-tyrou/item/1876-στατιστικά-στοιχεία-κρουαζιέρας-2021>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- Ε.ΜΑ.Ε - Ένωση Μαρίνων Ελλάδας (2019). Μελέτη για την ανάπτυξη των Ελληνικών τουριστικών λιμένων. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://greek-marinas.gr/el/gma-study/>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- ΝΕΕ (Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδας) (2022). Ομιλία κ. Γιώργου Βερνίκου, μέλους ΔΣ ΝΕΕ, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις 26.09.2022. Διαθέσιμη στη διεύθυνση: <https://nee.gr/2022/10/07/ομιλία-γιώργου-βερνίκου-μέλους-δσ-νεε/>. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 20/11/2022].
- ΣΕΤΕ (2022). Στατιστικό δελτίο Νο 75. Αύγουστος 2022. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://insete.gr/wp-content/uploads/2022/08/Bulletin_2208.pdf. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 28/10/2022].
- Τράπεζα της Ελλάδας (2022). Ταξιδιωτικές Υπηρεσίες. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: <https://www.bankofgreece.gr/statistika/ekswterikos-tomeas/isozygio-plhrwmwn/taksidiwtikes-yphresies> [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 22/10/2022].
- ICAP (2019). «Ενοικιάσεις Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής». Κλαδική έκθεση. Νοέμβριος 2019, Αθήνα.
- INSETE (2021). Η συμβολή του Τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2020. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://insete.gr/wp-content/uploads/2021/11/21_11_Tourism_and_Greek_Economy_2019-2020.pdf. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 15/10/2022].
- INSETE (2022a). Ελληνικός τουρισμός 2030 - Σχέδια δράσης. Προϊόντα και αγορές – Επιτελική Σύνοψη. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://insete.gr/wp-content/uploads/2021/12/21-12_Proionta-Agores-Executive_Summary.pdf. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 15/10/2022].
- INSETE (2022b). Η συμβολή του Τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2021. Διαθέσιμο στη διεύθυνση: https://insete.gr/wp-content/uploads/2022/06/22_06_Tourism_and_Greek_Economy_2020-2021.pdf. [Ημερομηνία τελευταίας επίσκεψης: 15/10/2022].



Γλωσσάρι όρων και εννοιών

A-Ω

Αεροφωτογραφία: Φωτογραφία της επιφάνειας της Γης η οποία ανακτήθηκε με συγκεκριμένες τεχνικές από αεροπλάνο.

Αιολική ενέργεια: Είναι η κινητική ενέργεια του ανέμου που μετατρέπεται, μέσω των ανεμογεννητριών, σε ηλεκτρική ή μηχανική ενέργεια.

Αλιευτικός τουρισμός: Είναι η μορφή τουρισμού υπαίθρου, η οποία συνίσταται στην παροχή υπηρεσιών συνδεδεμένων με την αλιεία, τη σπογγαλιεία, την υδατοκαλλιέργεια και τις σχετικές με αυτές πρακτικές και τεχνικές προς τους επισκέπτες-τουρίστες. Οι τελευταίοι συνδυάζουν τις διακοπές τους με τις παρεχόμενες στο υγρό στοιχείο αλιευτικές δραστηριότητες, με σκοπό την ψυχαγωγία μέσω της αλιείας, την απόκτηση βιωματικών εμπειριών, τη γνωριμία με τις τοπικές παραδόσεις, τα τοπικά έθιμα και την τοπική γαστρονομία, τη διάδοση της αλιευτικής κουλτούρας, καθώς και την οικονομική τόνωση του κοινωνικού ιστού σε τοπικό επίπεδο (Ν. 4582/2018 – ΦΕΚ 208/Α'/11-12-2018).

Αμμόχωστος 1960: Το Κατακόρυφο Σύστημα Αναφοράς της Κύπρου που εγκαθιδρύθηκε το 1960 και χρησιμοποιείται μέχρι σήμερα.

Ανάλυση: Οι διαστάσεις κελίου πλεγματικής επιφάνειας.

Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, (ΑΠΕ): ή *ήπιες μορφές ενέργειας*. Είναι μορφές εκμετάλλευσης ενέργειας που προέρχονται από διάφορες φυσικές διαδικασίες, όπως ο άνεμος, ο ήλιος, η γεωθερμία, η κυκλοφορία του νερού κ.ά. Αποτελούν εναλλακτικές λύσεις αντί των ορυκτών καυσίμων και συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στη διαφοροποίηση του ενεργειακού εφοδιασμού.

Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ): Σύμφωνα με τη Διεθνή Συνθήκη του ΟΗΕ περί Δικαίου της Θάλασσας (1982), η Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ) θεωρείται η θαλάσσια έκταση, εντός της οποίας ένα κράτος έχει δικαίωμα έρευνας ή άλλης εκμετάλλευσης των θαλασσιών πόρων, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής ενέργειας από το νερό και τον άνεμο. Εκτείνεται μέχρι τα

200 ναυτικά μίλια από τις γραμμές βάσης, εκτός και εάν έρχεται σε σύγκρουση με τα σύνορα γειτονικών κρατών.

Αποκοπή – Clip: Το εργαλείο χρησιμοποιείται για να απομονωθεί ένα κομμάτι δεδομένων από ένα άλλο σύνολο δεδομένων. Το εν λόγω εργαλείο είναι χρήσιμο για τη δημιουργία μιας περιοχής μελέτης από δεδομένα με ευρύτερο σύνολο δεδομένων.

Αριθμός επικαλυπτόμενων χαρακτηριστικών – Count Overlapping Features: Το εργαλείο αυτό χρησιμοποιείται για τη δημιουργία επικαλυπτόμενων επιπέδων των χαρακτηριστικών και εγγράφει το σύνολο των επικαλυπτόμενων χαρακτηριστικών.

Βαθυμετρία: Αναφέρεται στις πληροφορίες για το βάθος του νερού αλλά και για το είδος του βυθού σε ωκεανούς, ποτάμια ή λίμνες.

Βάση Δεδομένων: Οργανωμένες, διακριτές συλλογές σχετιζόμενων δεδομένων, αποθηκευμένων ηλεκτρονικά και ψηφιακά, με τη δυνατότητα γρήγορης άντλησης και ανανέωσης.

Βάση Χωρικών Δεδομένων (Γεωχωρική Βάση Δεδομένων): Αναφέρεται στο τμήμα της υποδομής που λειτουργεί ως ένας κοινός χώρος αποθήκευσης και πρόσβασης σε πρωτογενές υλικό, με σκοπό την περαιτέρω επεξεργασία τους για τη διαμόρφωση των θεματικών επιπέδων που είναι διαθέσιμα από τη Γεωπύλη.

Βιώσιμη Ανάπτυξη: «*Η ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες των σύγχρονων γενεών χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των επόμενων γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες*» (WCED, 1987).

Γαλάζια Ανάπτυξη: Είναι μια μακροπρόθεσμη ευρωπαϊκή στρατηγική που εγκρίθηκε από την Επιτροπή το 2012 για να απελευθερωθεί το δυναμικό της Γαλάζιας Οικονομίας και να υποστηριχθεί η ανάπτυξη βιώσιμων θαλάσσιων και ναυτιλιακών οικονομικών δραστηριοτήτων. Επικεντρώνεται στην υδατοκαλλιέργεια, στον παράκτιο τουρισμό, στη θαλάσσια βιοτεχνολογία, στην ωκεάνια ενέργεια και στις εξορυκτικές δραστηριότητες στον θαλάσσιο βυθό.

Γαλάζια Οικονομία: Η Γαλάζια Οικονομία περιλαμβάνει

όλες τις τομεακές και διατομεακές οικονομικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τους ωκεανούς, τις θάλασσες και τις ακτές.

Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών (ΓΣΠ): Είναι ένα λογισμικό το οποίο συλλέγει, αποθηκεύει, διαχειρίζεται, αναλύει και οπτικοποιεί χωρική πληροφορία και την αναβαθμίζει με άλλα συστήματα πληροφοριών. Το ΓΣΠ μπορεί να υποστηρίξει τη λήψη αποφάσεων, αφού είναι σε θέση να μοντελοποιήσει και να αναλύσει σύνθετη έρευνα, σχεδιασμό και διαχείριση προβλημάτων.

Γεωδαιτικό Δίκτυο: Το σύνολο των σημείων με γνωστές συντεταγμένες ως προς ένα σύστημα αναφοράς, που προέκυψαν από την επεξεργασία γεωδαιτικών παρατηρήσεων.

Γεωμετρική διόρθωση δορυφορικής εικόνας: Είναι ένα βήμα προ-επεξεργασίας των δορυφορικών εικόνων και αφορά τη διόρθωση των μεταβολών στη γεωμετρία της εικόνας εξαιτίας της κίνησης του δορυφόρου, της κίνησης της Γης, του ανάγλυφου της γήινης επιφάνειας και της αστάθειας της τροχιάς του δορυφόρου, έτσι ώστε να απαλειφθούν τα σφάλματα στα δεδομένα της εικόνας για την ποιοτική βελτίωσή της.

Γεωμετρική Δομή: Ο τρόπος αναπαράστασης ενός θεματικού επιπέδου μιας Γεωγραφικής Βάσης Δεδομένων. Ένα θεματικό επίπεδο μπορεί να είναι, είτε σημειακό, είτε γραμμικό, είτε πολυγωνικό.

Γεωπύλη: Αποτελεί το τμήμα της υποδομής που είναι υπεύθυνο για τη διανομή των χωρικών δεδομένων (θεματικά επίπεδα και χάρτες) μέσω διαδικτύου, έτσι ώστε η πληροφορία να είναι διαθέσιμη και προσβάσιμη στους χρήστες. Παρέχει δυνατότητες αναζήτησης τεκμηριωμένων (με τη χρήση μεταδεδομένων) συνόλων χωρικών δεδομένων.

Γνώση του Θαλάσσιου Χώρου: Το σύνολο των δεδομένων που απεικονίζουν τον θαλάσσιο χώρο και βοηθούν στην καλύτερη κατανόησή του. Παραδείγματα αυτών είναι το ανάγλυφο του πυθμένα της θάλασσας, οι ανθρώπινες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στον θαλάσσιο χώρο κ.λπ. Αποτελεί έναν από τους πυλώνες της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής.

Δείκτης Γήρανσης: Δείχνει πόσα άτομα ηλικίας 65 ετών και άνω αντιστοιχούν σε 100 άτομα ηλικίας 0-14 ετών. Στην αγγλόφωνη βιβλιογραφία αναφέρεται ως Index of Ageing.

Δείκτης Ολικής Γονιμότητας: Λέγεται και συγκυριακός ή συγχρονικός δείκτης γονιμότητας. Στην αγγλόφωνη βιβλιογραφία, ο όρος είναι γνωστός ως Total Fertility Rate (TFR). Αναφέρεται στον αριθμό παιδιών που θα γεννήσει μία γυναίκα κατά τη διάρκεια της αναπαραγωγικής της περιόδου, αν ακολουθήσει τους ειδικούς κατά ηλικία δείκτες γονι-

μότητας του πληθυσμού, όπως αποτυπώθηκαν μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Σε πολλές περιπτώσεις είναι παραπλανητικός γιατί βασίζεται σε μία πλασματική κοόρτη γέννησης, και ως εκ τούτου δεν αποτυπώνει τη μεταβαλλόμενη αναπαραγωγική συμπεριφορά των νέων γυναικών.

Διαστημικό ραντάρ συνθετικού ανοίγματος – Spaceborne Synthetic Aperture Radar (SAR): Είναι ραντάρ εγκατεστημένο στον δορυφόρο. Το SAR είναι ένας ενεργητικός δέκτης, όπου ένας αισθητήρας παράγει τη δική του ενέργεια και στη συνέχεια καταγράφει την ποσότητα αυτής της ενέργειας που ανακλάται πίσω μετά την αλληλεπίδραση με τη Γη.

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός – International Maritime Organization (IMO): Είναι ένας εξειδικευμένος Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών, με στόχο την ασφάλεια και προστασία της διεθνούς ναυτιλίας και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

Δορυφορική Βαθυμετρία (ΔΒ): Είναι μέθοδος εκτίμησης τοπογραφίας ρηχών νερών με τη χρήση πληροφοριών από δορυφορικά δεδομένα

Ειδικό κατά ηλικία δείκτης γονιμότητας: Συνήθως εκφράζουν γεννήσεις ζώντων ανά 1.000 γυναίκες μιας συγκεκριμένης ηλικίας. Κατά κανόνα υπολογίζονται για 5ετείς ομάδες ηλικιών. Υπό αυτή την έννοια, οι ειδικοί κατά ηλικία δείκτες γονιμότητας είναι ένα «σετ» επτά δεικτών (θεωρώντας ότι η αναπαραγωγική ηλικία της γυναίκας αρχίζει από 15-19 έτη και τελειώνει στα 45-49), οι οποίοι μας δίνουν το πρότυπο γονιμότητας των γυναικών αναπαραγωγικής ηλικίας τη συγκεκριμένη στιγμή της μέτρησης.

Ειδικό κατά ηλικία δείκτης θνησιμότητας: Οι ειδικοί κατά ηλικία δείκτες (ή ποσοστά) θνησιμότητας δείχνουν τον αριθμό των θανάτων ατόμων μιας συγκεκριμένης ηλικίας σε 1.000 άτομα της ίδιας ηλικίας, στη διάρκεια ενός έτους. Η αντιστοιχισθ θανάτων με πληθυσμό συγκεκριμένης ηλικίας μπορεί να γίνει και με βάση τη μονάδα (δηλαδή ο δείκτης να αναφέρεται σε 1 άτομο και όχι σε 1.000). Κατά κανόνα υπολογίζονται για 5ετείς ομάδες ηλικιών. Για παράδειγμα, ο ειδικός κατά ηλικία δείκτης θνησιμότητας των γυναικών ηλικίας 50-54 στην Ελλάδα το 1985 ήταν ${}_5m_{50}=2,81$, που σημαίνει ότι καταγράφηκαν 2,81 θάνατοι σε 1.000 γυναίκες ηλικίας 50-54 ετών (ή 0,00281 θάνατοι ανά γυναίκα αυτής της ηλικίας). Ο αντίστοιχος δείκτης για τους άνδρες ήταν ${}_5m_{50}=5,56$.

Εκτίμηση πληθυσμού: Οι εκτιμήσεις βασίζονται σε διαθέσιμα πληθυσμιακά δεδομένα (απογραφές, δεδομένα φυσικής κίνησης του πληθυσμού ή άλλα πληθυσμιακά αρχεία) και συνήθως αναφέρονται στο παρελθόν ή το παρόν.

Εμπειρικά μοντέλα: Στη ΔΒ, είναι μια μαθηματική σχέση μεταξύ του βάθους και της ακτινοβολίας του νερού που πραγματοποιείται εμπειρικά, χρησιμοποιώντας επίγειες μετρήσεις βάθους που υφίστανται στην περιοχή μελέτης, χωρίς να λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά διαπερατότητας του φωτός στο νερό.

Εθνική χωρική στρατηγική για τον θαλάσσιο χώρο: Σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν. 4759/2022 (Ελλάδα), αποτελεί:

- α. Μέρος της εθνικής χωρικής στρατηγικής του άρθρου 3 του ν. 4447/2016 (Α΄ 241). Κατά την πρώτη εφαρμογή του παρόντος, είναι δυνατή η κατάρτιση και έγκριση της εθνικής χωρικής στρατηγικής για τον θαλάσσιο χώρο, χωρίς την ύπαρξη εγκεκριμένης εθνικής χωρικής στρατηγικής.
- β. Η εθνική χωρική στρατηγική για τον θαλάσσιο χώρο αποτελεί κείμενο βασικών αρχών πολιτικής για την ανάπτυξη και τον σχεδιασμό του θαλάσσιου χώρου, για τις αλληλεπιδράσεις του θαλάσσιου με τον παράκτιο χώρο, καθώς και για τον συντονισμό των διάφορων πολιτικών με θαλάσσιες χωρικές επιπτώσεις. Περιλαμβάνει στρατηγικές κατευθύνσεις, καθώς και μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους οργάνωσης και ανάπτυξης του θαλάσσιου χώρου στο επίπεδο της Γενικής Κυβέρνησης και των επιμέρους φορέων της. Επίσης, καθορίζει θαλάσσιες χωρικές ενότητες εντός του θαλάσσιου χώρου για τις οποίες εκπονούνται θαλάσσια χωροταξικά πλαίσια, και υποδεικνύει και αιτιολογεί τις προτεραιότητες για την εκπόνηση θαλάσσιων χωροταξικών πλαισίων στις επιμέρους χωρικές ενότητες.

Ενάλια Πολιτιστική Κληρονομιά: Περιλαμβάνει όλες τις αρχαιότητες κατά την έννοια των άρθρων 1 και 2 του ν. 3028/2002 «Για την προστασία των Αρχαιοτήτων και της εν γένει πολιτιστικής κληρονομιάς», οι οποίες εντοπίζονται στον «βυθό της θαλάσσης, ή στον πυθμένα λιμνών ή ποταμών» της ελληνικής επικράτειας. Αυτές μπορεί να είναι αρχαίες λιμενικές εγκαταστάσεις, καταποντισμένοι οικισμοί, μέρος των οποίων, πολλές φορές, προεκτείνεται στον αιγιαλό και την παραλία, ναυάγια πλοίων ή ακόμη και μεμονωμένες ενάλιες αρχαιότητες.

Ενεργητικοί δέκτες: Είναι ένα όργανο που παράγει τη δική του ενέργεια και στη συνέχεια καταγράφει την ποσότητα αυτής της ενέργειας που ανακλάται πίσω μετά την αλληλεπίδραση με τη Γη.

Επιφάνεια: Η μετατροπή ενός νέφους σημείων, αποτέλεσμα Υδρογραφικής Αποτύπωσης, σε πλεγματική μορφή συγκεκριμένης ανάλυσης. Αποτελεί μια μορφή ψηφιακής αναπαράστασης του βυθού της θάλασσας.

Εργαλείο Buffer: Με το εργαλείο buffer μπορούν να δημιουργηθούν πολύγωνα γύρω από δεδομένα που θα προσδιορίσει ο χρήστης, σε μία καθορισμένη απόσταση.

Ηλιακή ενέργεια: Είναι η ενέργεια που προέρχεται από την ακτινοβολία του ηλίου και μετατρέπεται, μέσω των φωτοβολταϊκών πάνελ, σε ηλεκτρική ενέργεια, ή, μέσω συλλεκτών, σε θερμική ενέργεια.

Θαλάσσια βιοκαύσιμα: Ο όρος αναφέρεται σε βιοκαύσιμα που έχουν ως βάση τους την άλγη, και διαφοροποιούνται, ανάλογα με το είδος της άλγης που χρησιμοποιείται, σε μικροάλγη (microalgae) και μακροάλγη (macroalgae). Και τα δύο είδη χρησιμοποιούνται για την παραγωγή βιοντίζελ, γνωστού και ως πράσινο ντίζελ.

Θαλάσσια περιοχή ή υπο-περιοχή: Σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 4 του ν. 3983/2011 (Α΄ 144), για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από τον νόμο, λαμβάνεται δεόντως υπόψη ότι τα θαλάσσια ύδατα, όπως ορίζονται στην παρ. 1 του άρθρου 4, τα οποία υπάγονται στην κυριαρχία της Ελληνικής Δημοκρατίας ή εντός των οποίων αυτή ασκεί κυριαρχικά δικαιώματα ή δικαιοδοσία, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της θαλάσσιας περιοχής της Μεσογείου.

Η αρμόδια αρχή, λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιομορφίες κάποιας συγκεκριμένης περιοχής, μπορεί να εφαρμόζει τον νόμο σε υποδιαίρεσεις ανάλογου επιπέδου των θαλάσσιων υδάτων της παραγράφου 1. Η οριοθέτηση των εν λόγω υποδιαίρεσεων γίνεται κατά τρόπο σύμφωνο με τις ακόλουθες θαλάσσιες υπο-περιοχές της Μεσογείου Θαλάσσης:

- α) την Αδριατική Θάλασσα,
- β) το Ιόνιο Πέλαγος και την Κεντρική Μεσόγειο,
- γ) το Αιγαίο Πέλαγος – Την Ανατολική Μεσόγειο (Θάλασσα της Λεβαντίνης).

Θαλάσσια ύδατα: Τα ύδατα, ο θαλάσσιος βυθός και το υπέδαφος στη θαλάσσια πλευρά της γραμμής βάσης από την οποία υπολογίζονται τα χωρικά ύδατα, έως τα όρια της περιοχής όπου ένα κράτος-μέλος έχει ή/και ασκεί δικαιώματα βάσει δικαιοδοσίας, σύμφωνα με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, εξαιρουμένων των υδάτων των παρακειμένων στις υπερπόντιες χώρες, καθώς και των εδαφών που αναφέρονται στο παράρτημα II της συνθήκης και στα Γαλλικά Υπερπόντια Διαμερίσματα και τις Εδαφικές Ενότητες (ΟΔΗΓΙΑ 2008/56/ΕΚ).

Θαλάσσια χωροταξικά πλαίσια: Σύμφωνα με το άρθρο 22 του Ν. 4759/2020, αντιστοιχούν στο περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού του άρθρου 2 του ν. 4447/2016. Αναφέρονται σε θαλάσσιες χωρικές ενότητες, οι οποίες μπορεί να είναι υπο-περιφερειακής, περιφερειακής ή διαπεριφερειακής κλίμα-

κας, όπως ειδικότερα καθορίζονται από την εθνική χωρική στρατηγική για τον θαλάσσιο χώρο. Αν η εθνική χωρική στρατηγική για τον θαλάσσιο χώρο δεν έχει εγκριθεί, ο καθορισμός χωρικών ενότητων για την εκπόνηση θαλάσσιων χωροταξικών πλαισίων γίνεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος και Ενέργειας, λαμβάνοντας υπόψη και τις υποδιαιρέσεις του θαλάσσιου χώρου που προβλέπονται στην παρ. 2 του άρθρου 5, και στο άρθρο 20 του ν. 3983/2011 (Α' 144).

Θαλάσσιες Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας: Ο όρος αναφέρεται σε όλες τις μορφές ανανεώσιμων πηγών ενέργειας που παράγονται στο θαλάσσιο περιβάλλον. Μπορεί να συμπεριλαμβάνει την υπεράκτια ηλιακή, αιολική, κυματική και παλιρροιακή ενέργεια, την ωκεάνια θερμική ενέργεια και τα θαλάσσια βιοκαύσιμα. Όλες αντιπροσωπεύουν διαφορετικούς τύπους τεχνολογιών, με ποικίλα στάδια ωριμότητας.

Θαλάσσιος τουρισμός: Είναι το σύνολο των οργανωμένων τουριστικών υπηρεσιών και δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας που παρέχονται στον θαλάσσιο χώρο και τις ακτές του τουριστικού προορισμού, και αποτελεί μία από τις δυναμικά αναπτυσσόμενες μορφές τουρισμού. Ο θαλάσσιος τουρισμός διακρίνεται, κατά κύριο λόγο, σε τουρισμό κρουαζιέρας, τουρισμό γιότινγκ, θαλάσσιες και παράκτιες δραστηριότητες αναψυχής, καταδυτικό τουρισμό αναψυχής (Ν. 4582/2018).

Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ): Η διαδικασία με την οποία η αρμόδια αρχή κάθε κράτους αναλύει και οργανώνει τις ανθρώπινες δραστηριότητες στις θαλάσσιες και παράκτιες περιοχές για να επιτευχθεί η σύνθεση οικολογικών, περιβαλλοντικών, οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών παραμέτρων, αποσκοπώντας στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης.

Θεματικό επίπεδο: Αναφέρεται σε ένα σύνολο χωρικών δεδομένων που περιέχει ομοειδή δεδομένα (π.χ., λιμάνια, περιφερειακές ενότητες) και αποθηκεύονται σε ένα αρχείο (π.χ., Shapefile). Τα θεματικά επίπεδα είναι εφικτό να τοποθετηθούν σε επικάλυψη για προβολή, χωρική ανάλυση και δημιουργία χαρτών. Μπορεί να είναι διανυσματικού (vector) ή ψηφιδωτού τύπου (raster).

Καθαρή Μετανάστευση: Είναι η διαφορά των εξερχόμενων από μία γεωγραφική περιοχή, από τους εισερχόμενους στην περιοχή σε δεδομένη χρονική περίοδο. Η καθαρή μετανάστευση μπορεί να είναι θετική (περισσότεροι εισερχόμενοι), αρνητική (περισσότεροι εξερχόμενοι) ή μηδενική.

Καλή Περιβαλλοντική Κατάσταση (Good Environmental Status, GES): Ως «καλή περιβαλλοντική κατάσταση» νοείται η περιβαλλοντική κατάσταση

των θαλάσσιων υδάτων, στην οποία τα ύδατα αυτά παρέχουν οικολογικά ποικίλους και δυναμικούς ωκεανούς, καθώς και θάλασσες που είναι καθαρές, υγιείς και παραγωγικές στα πλαίσια των εγγενών συνθηκών τους. Επίσης, όπου η χρήση του θαλάσσιου περιβάλλοντος βρίσκεται σε επίπεδο αειφορίας, διασφαλίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις δυνατότητες για χρήσεις και δραστηριότητες από τις σημερινές και τις μελλοντικές γενεές (Οδηγία-Πλαίσιο 2008/56/Ε.Ε.).

Καταδυτικός τουρισμός αναψυχής: Πρόκειται για την ειδική μορφή τουρισμού, η οποία περιλαμβάνει υποβρύχια περιήγηση σε κάθε υδάτινη περιοχή, συμπεριλαμβανομένων της θάλασσας, των εσωτερικών υδάτων (λίμνες, ποταμοί, σπήλαια), των προστατευόμενων υποθαλάσσιων χώρων, των καταδυτικών πάρκων και των επισκέψιμων ενάλιων, ενδοποτάμιων ή ενδολιμναίων αρχαιολογικών χώρων ή ιστορικών τόπων, ναυαγίων, και των ελεύθερων τεχνητών υποβρύχιων αξιοθέατων. Οι υδάτινες περιοχές επιλέγονται από τους επισκέπτες-τουρίστες, που συνδυάζουν τις διακοπές τους με ατομικές ή οργανωμένες καταδύσεις με συγκεκριμένο εξοπλισμό και καθορισμένες τεχνικές, καθώς και με την εκμάθηση ή την καθοδήγηση κατάδυσης ή με την περιήγηση επιφανείας με μάσκα και αναπνευστήρα (snorkeling), με σκοπό την εξερεύνηση του υποβρύχιου βυθού και της υποθαλάσσιας γεωμορφολογίας, για λόγους αναψυχής, άσκησης και απόκτησης γνώσεων και εμπειριών.

Κατακόρυφο Σύστημα Αναφοράς: Η επιφάνεια από την οποία προσδιορίζεται το υψόμετρο ή το βάθος ενός σημείου.

Κατώτατη Ρηχία: Επιφάνεια αναφοράς κάτω από την οποία η επιφάνεια της θάλασσας δεν δύναται να κατέλθει. Χρησιμοποιείται ως αναφορά στους ναυτικούς χάρτες. Προκύπτει από ανάλυση παρατηρήσεων της στάθμης της θάλασσας για διάστημα τουλάχιστον 20 ετών.

Κοινωνική συνοχή: *Η ικανότητα μιας κοινωνίας να διασφαλίζει την ευημερία όλων των μελών της, ελαχιστοποιώντας τις ανισότητες και αποφεύγοντας την πόλωση. Μια συνεκτική κοινωνία είναι μια αμοιβαία υποστηρικτική ικανότητα ελεύθερων ατόμων που επιδιώκουν αυτούς τους κοινούς στόχους με δημοκρατικά μέσα.*

Κοόρτη: Προέρχεται από το λατινικό *Cohors*, που ήταν στρατιωτική μονάδα του Ρωμαϊκού στρατού, υπομονάδα της Ρωμαϊκής λεγεώνας. Στη δημογραφία, ο όρος «κοόρτη» αναφέρεται σε μια ομάδα ανθρώπων που βίωσαν το ίδιο δημογραφικό γεγονός την ίδια περίοδο. Για παράδειγμα, μια κοόρτη γέννησης περιλαμβάνει όσους γεννήθηκαν την ίδια χρονιά (ή την ίδια περίοδο, π.χ. πενταετία), μια κοόρτη

γάμου όσους παντρεύτηκαν την ίδια χρονιά (ή την ίδια περίοδο).

Κυματική ενέργεια: Είναι η ενέργεια που παράγεται από την κίνηση των κυμάτων στην επιφάνεια της θάλασσας. Παράγοντες που την επηρεάζουν είναι το ύψος, η ταχύτητα και το μήκος του κύματος, αλλά και η πυκνότητα του νερού. Οι συσκευές παραγωγής ηλεκτρισμού από την κυματική ενέργεια ονομάζονται μετατροπείς κυματικής ενέργειας.

Μέση Στάθμη Θάλασσας: Επιφάνεια αναφοράς η οποία προκύπτει από ανάλυση παρατηρήσεων της στάθμης της θάλασσας τουλάχιστον 20 ετών. Συνήθως χρησιμοποιείται ως αφετηρία στα Κατάκορυφα Συστήματα Αναφοράς.

Μεταδεδομένα: Ορίζονται ως «δεδομένα που περιγράφουν άλλα δεδομένα». Περιλαμβάνουν πληροφορίες που αφορούν ένα σύνολο χωρικών δεδομένων, όπως σύνοψη, περιγραφή, κατηγορία, ποιότητα, γεωγραφική περιοχή, ακρίβεια, προέλευση, ιστορικό, δημιουργό, χρονικό εύρος κ.ά. Συνήθως ακολουθούν κάποιο πρότυπο (π.χ., INSPIRE, ISO19115).

Μικρο-μετακινήσεις: Οι μετακινήσεις της φυσικής γήινης επιφάνειας, αποτέλεσμα της κίνησης των τεκτονικών πλακών.

Μόνιμος Γεωδαιτικός Σταθμός GNSS: Γεωδαιτικός σταθμός που είναι μόνιμα εγκατεστημένος σε σημείο, με σκοπό τη συνεχή συλλογή δεδομένων από ειδικούς δορυφόρους.

Ναυτικές Εκδόσεις: Εκδόσεις που χρησιμοποιούνται από τους ναυτιλλόμενους για την ασφαλή πλοήγηση ενός σκάφους. Στις ναυτικές εκδόσεις περιλαμβάνονται ναυτικοί χάρτες, ο πλοηγός, ο φαροδείκτης κ.λπ.

Νησιαίο Έδαφος: Μέρος της φυσικής γήινης επιφάνειας το οποίο δεν βρέχεται από τη θάλασσα.

Ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών: Δυναμική διαδικασία με σκοπό την αειφόρο διαχείριση και χρήση των παράκτιων ζωνών, κατά την οποία λαμβάνονται ταυτόχρονα υπόψη η ευπαθής φύση των παράκτιων οικοσυστημάτων και τοπιών, η ποικιλομορφία των δραστηριοτήτων και χρήσεων, οι αλληλεπιδράσεις τους, ο θαλάσσιος προσανατολισμός ορισμένων δραστηριοτήτων και χρήσεων, και ο αντίκτυπός τους στο θαλάσσιο και το χερσαίο τμήμα. Περιοχή εφαρμογής του πρωτοκόλλου είναι η περιοχή της Μεσογείου θάλασσας, όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 1 της σύμβασης. Επιπροσθέτως, η εν λόγω περιοχή οριοθετείται από: α) το θαλάσσιο όριο των παράκτιων ζωνών, το οποίο είναι το εξωτερικό όριο των χωρικών υδάτων των μερών, β) το χερσαίο όριο των παράκτιων ζωνών, το οποίο είναι το όριο των ανάλογων παρά-

κτιων μονάδων, όπως αυτές έχουν οριστεί από τα συμβαλλόμενα μέρη (ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ICZM).

Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική (ΟΠΘ): Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει στόχο να προαγάγει τη συντονισμένη και συνεπή λήψη αποφάσεων, με σκοπό τη μεγιστοποίηση της βιώσιμης ανάπτυξης, της οικονομικής ανάπτυξης και της κοινωνικής συνοχής των κρατών-μελών, ιδίως σε οτιδήποτε αφορά τις παράκτιες, νησιωτικές και εξόχως απόκεντρες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και τους θαλάσσιους τομείς της, μέσω συνεκτικών και συνδεδεμένων με τη θάλασσα πολιτικών, και μέσω της διεθνούς συνεργασίας.

Παθητικός δέκτης: Είναι ένα όργανο που λαμβάνει και μετρά την αντανακλώμενη ένταση της ηλιακής ακτινοβολίας στην επιφάνεια της Γης.

Παλιρροϊκή ενέργεια: Εκμεταλλεύεται τη φυσική άμπωτη και τη ροή των παράκτιων παλιρροϊκών υδάτων που προκαλούνται, κατά κύριο λόγο, από την αλληλεπίδραση των βαρυτικών πεδίων της Γης, της σελήνης και του ηλίου. Οι συσκευές παραγωγής ηλεκτρισμού από την παλιρροϊκή ενέργεια ονομάζονται μετατροπείς παλιρροϊκής ενέργειας.

Παλιρροιογράφος: Όργανο που μετρά τη στάθμη της θάλασσας.

Παράκτια ύδατα: Τα επιφανειακά ύδατα που βρίσκονται στην πλευρά της ξηράς μιας γραμμής, κάθε σημείο της οποίας απέχει ένα ναυτικό μίλι προς τη θάλασσα από το πλησιέστερο σημείο της γραμμής βάσης από την οποία μετράται το εύρος των χωρικών υδάτων. Τα επιφανειακά ύδατα, κατά περίπτωση, εκτείνονται μέχρι του απώτερου ορίου των μεταβατικών υδάτων (Οδηγία 2000/60/ΕΚ).

Παραμετροποίηση: Το σύνολο των πληροφοριών που θα καταχωριστούν με συστηματικό τρόπο σε ένα θεματικό επίπεδο μιας Βάσης Δεδομένων για να το περιγράψουν.

Περιβαλλοντική κατάσταση: Η συνολική κατάσταση του περιβάλλοντος στα θαλάσσια ύδατα, λαμβάνοντας υπόψη τη δομή, τη λειτουργία και τις διεργασίες των συστατικών των θαλάσσιων οικοσυστημάτων από κοινού με τους φυσικούς φυσιογραφικούς, γεωγραφικούς, βιολογικούς, γεωλογικούς και κλιματικούς παράγοντες, καθώς και τις φυσικές, ηχητικές και χημικές συνθήκες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που οφείλονται σε ανθρώπινες δραστηριότητες μέσα ή έξω από μια συγκεκριμένη υπο- περιοχή (αρ. 3 Οδηγίας 2008/56ΕΚ).

Πίνακας επιβίωσης: Μια σειρά από συναρτήσεις οργανωμένες σε πίνακα. Ο πίνακας επιβίωσης περιγράφει το ιστορικό επιβίωσης μιας υποθετικής ομάδας ανθρώπων (κοόρτης γέννησης) από τη γέννησή τους μέχρι τον θάνατο και του τελευταίου μέλους αυτής της κοόρτης.

Πλατφόρμες Πολλαπλών Χρήσεων & Πολλαπλών

Χρήσεων του Χώρου: Είναι υπεράκτιες κατασκευές οι οποίες διαθέτουν κοινή υποδομή (π.χ., πλωτή πλατφόρμα, καλωδίωση, υποσταθμούς μετασχηματισμού τάσης κ.ά.) και συνδυάζουν περισσότερες τεχνολογίες και χρήσεις, επιτυγχάνοντας με αυτόν τον τρόπο συμπληρωματικά αποτελέσματα με αμοιβαία οφέλη.

Πληθυσμιακή πυραμίδα: Ένα διπλό ιστόγραμμα το οποίο παρουσιάζει παραστατικά τη δομή του πληθυσμού κατά φύλο και ηλικία σε μια δεδομένη στιγμή.

Προβολή πληθυσμού: Οι προβολές είναι «προεκτάσεις» (extrapolations) των τρεχουσών δημογραφικών συνιστωσών (δηλαδή της γονιμότητας, της θνησιμότητας και της μετανάστευσης) στο μέλλον.

Προσδοκία ζωής ή προσδόκιμο επιβίωσης ή προσδοκώμενη ζωή: Ο αριθμός ετών που αναμένεται να ζήσει ένα άτομο μιας δεδομένης ηλικίας, αν βιώσει τους τρέχοντες ειδικούς κατά ηλικία δείκτες θνησιμότητας. Αν δεν προσδιορίζεται η ηλικία του ατόμου, ο όρος αναφέρεται στην προσδοκία ζωής κατά τη γέννηση. Για παράδειγμα, η προσδοκία ζωής κατά τη γέννηση για κορίτσι που γεννήθηκε το 2001 θα είναι 80,9 χρόνια, αν στη διάρκεια της ζωής του βιώσει τους ειδικούς κατά ηλικία δείκτες θνησιμότητας που επικρατούσαν το 2001.

Πυκνότητα Πυρήνα – Kernel Density: Είναι ένα εργαλείο το οποίο υπολογίζει την πυκνότητα των χαρακτηριστικών σημείων γύρω από κάθε κελί εξόδου εικόνας ράστερ.

Ραδιομετρική διόρθωση δορυφορικής εικόνας: Βήμα προ-επεξεργασίας των δορυφορικών εικόνων για διορθώσεις, είτε σφαλμάτων του συστήματος καταγραφής, είτε των επιδράσεων της ατμόσφαιρας, έτσι ώστε δύο ή και περισσότερες ραδιομετρικά διορθωμένες εικόνες να εμφανίζονται σαν να έχουν αποκτηθεί με τον ίδιο αισθητήρα και κάτω από τις ίδιες ατμοσφαιρικές συνθήκες και συνθήκες φωτισμού.

Συγχώνευση – Merge: Το εργαλείο αυτό χρησιμοποιείται για τη συγχώνευση πολλαπλών συνόλων δεδομένων σε ένα ενιαίο νέο σύνολο δεδομένων εξόδου. Το συγκεκριμένο εργαλείο μπορεί να συνδυάσει κατηγορίες ή πίνακες χαρακτηριστικών σημείων, γραμμών ή πολυγώνων.

Συμμετοχικός Σχεδιασμός: Σύγχρονη προσέγγιση του σχεδιασμού, η οποία επιχειρεί την εμπλοκή «ομάδων ενδιαφερόντων» (πολίτες, φορείς, όργανα διοίκησης κ.ά.) στα επιμέρους στάδια μιας διαδικασίας σχεδιασμού, με σκοπό τη συλλογή της κατανεμημένης γνώσης και την ενσωμάτωση αυτής στον σχεδιασμό, στοχεύοντας στη

βελτίωση της διαδικασίας και των αποτελεσμάτων του.

Σύστημα Αναφοράς: Το σύστημα συντεταγμένων ως προς το οποίο καθορίζονται οι θέσεις σημείων και αντικειμένων της φυσικής γήινης επιφάνειας.

Σύστημα αυτόματης αναγνώρισης – Automatic Identification System (AIS): Πρόκειται για σύστημα το οποίο παρέχει αυτομάτως σχετικές πληροφορίες και τη θέση του πλοίου σε άλλα πλοία και στις παράκτιες αρχές.

Τουρισμός γιότινγκ (yachting): Είναι η θαλάσσια περιήγηση για λόγους αναψυχής με χρήση ιδιοκτητών ή εκμισθωμένων πλοίων, ιστιοφόρων, θαλαμηγών ή ταχύπλων σκαφών, με πλήρωμα ή άνευ πληρώματος. Η εν λόγω περιήγηση περιλαμβάνει υπηρεσίες διαμονής και εστίασης. Κατά τη διάρκειά της, οι επισκέπτες/τουρίστες έχουν τη δυνατότητα να σχεδιάσουν και να επιλέξουν τη δική τους διαδρομή με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, όπως η ιδιωτικότητα, και η προσέγγιση παραλιών απομακρυσμένων ή προσβάσιμων μόνο διά θαλάσσης, να προσεγγίσουν σε αγκυροβόλια, τουριστικά καταφύγια και μαρίνες, προκειμένου να γνωρίσουν τους προορισμούς που επιθυμούν, να διαμορφώσουν το δικό τους πρόγραμμα, να επισκεφθούν τα αξιοθέατα, να δοκιμάσουν τοπικές γεύσεις και τοπικά προϊόντα, να διασκεδάσουν και να ψυχαγωγηθούν (Ν. 4582/2018).

Τουρισμός κρουαζιέρας: Ορίζεται ως το θαλάσσιο ταξίδι αναψυχής με προγραμματισμένη διαδρομή και στάσεις σε λιμάνια, που πραγματοποιείται με πλοία κρουαζιέρας. Στο πλαίσιο του εκάστοτε εν λόγω ταξιδιού, οι επισκέπτες - τουρίστες επισκέπτονται πολλούς και διαφορετικούς προορισμούς τουριστικού, πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν προσφερόμενα πακέτα εκδρομών και αυθεντικών εμπειριών στον ίδιο τον προορισμό, ώστε να ανακαλύψουν την ιδιαίτερη πολιτιστική κληρονομιά, τα αξιοθέατα, τους ιστορικούς χώρους, τα τοπικά έθιμα και τις παραδόσεις, καθώς και να αποκτήσουν αυθεντικές εμπειρίες που συνδέονται με τη γαστρονομία, τη διασκέδαση, τις τοπικές αγορές, την ψυχαγωγία και τον σύγχρονο πολιτισμό (Ν. 4582/2018).

Υδρογραφική Αποτύπωση: Το σύνολο των εργασιών πεδίου που γίνονται με σκοπό τη ψηφιακή αποτύπωση του πυθμένα της θάλασσας. Το αποτέλεσμα αυτής είναι η παραγωγή ενός νέφους σημείων που προσομοιάζουν στον πυθμένα της θάλασσας.

Υποδομή Θαλάσσιων Χωρικών Δεδομένων: Αναφέρεται στο σύνολο των εφαρμογών, δεδομένων, διαδικασιών και ανθρώπων που συνεργάζονται

με σκοπό τη συλλογή, την επεξεργασία και τη διανομή μέσω διαδικτύου γεωγραφικών δεδομένων που σχετίζονται με τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό.

Φέρουσα ικανότητα τουρισμού: Είναι ο μέγιστος δυνατός αριθμός τουριστών-επισκεπτών που μπορεί να φιλοξενήσει ένας τουριστικός προορισμός με τις εκάστοτε υφιστάμενες τουριστικές εγκαταστάσεις και υποδομές του, χωρίς να προκαλούνται καταστροφή του φυσικού ή δομημένου περιβάλλοντος και υποβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ικανοποίηση της τοπικής κοινωνίας και των επισκεπτών-τουριστών (N. 4582/2018).

Φυσικό Ισοζύγιο: Η αλγεβρική διαφορά του αριθμού των θανάτων από τον αριθμό των γεννήσεων. Το φυσικό ισοζύγιο μπορεί να είναι θετικό (περισσότερες γεννήσεις από θανάτους), αρνητικό (περισσότεροι θάνατοι από γεννήσεις) ή μηδενικό.

Χάρτης: Σε έναν χάρτη απεικονίζονται επιλεγμένα είδη πληροφορίας (ένα ή περισσότερα θεματικά επίπεδα) για έναν συγκεκριμένο σκοπό. Η διαδικασία χαρτοσύνθεσης περιλαμβάνει τον ορισμό και τη σειρά εμφάνισης των θεματικών επιπέδων που τον απαρτίζουν, την εφαρμογή χαρτογραφικών κανόνων εμφάνισης (στιλ), τον ορισμό κλίμακας, υπομνήματος, συμβόλων, τίτλου κ.λπ.

Χωρική Θάλασσα: Η θαλάσσια ζώνη, το πλάτος της οποίας εκτείνεται σε ακτίνα δώδεκα ναυτικών μιλίων από τις γραμμές βάσης, στην οποία εντοπίζεται η κυριαρχία της Κυπριακής Δημοκρατίας.

Χωρικός σχεδιασμός: Επιστημονικό αντικείμενο, το οποίο αποσκοπεί στη ρύθμιση του χώρου για την εξυπηρέτηση κοινωνικών και οικονομικών στόχων με όρους προστασίας του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.

Ψηφιακό Μοντέλο Εδάφους: Είναι η ψηφιακή αναπαράσταση του ανάγλυφου της φυσικής γήινης επιφάνειας.

Ψηφιακό Μοντέλο Επιφανείας: Η ψηφιακή αναπαράσταση της συνεχούς μεταβολής του ανάγλυφου στον χώρο.

Ωκεάνια θερμική ενέργεια: Αξιοποιεί, για την παραγωγή ενέργειας, τη θερμοκρασιακή διαφορά που συναντάται μεταξύ των επιφανειακών ή ρηχών υδάτων και των υδάτων που βρίσκονται σε μεγαλύτερα βάθη. Όσο μεγαλύτερη είναι η διαφορά θερμοκρασίας, τόσο περισσότερη ποσότητα ενέργειας παράγεται. Οι συσκευές παραγωγής ενέργειας από την ωκεάνια θερμική ενέργεια ονομάζονται μετατροπείς ωκεάνιας θερμικής ενέργειας.

A-Z

Fit: Σύγκλιση.

Forecast: Προβλέψεις.

GDPCRETE: ΑΕΠ Περιφέρειας Κρήτης.

GDPGREECE: ΑΕΠ Ελλάδας.

GDPNORTH: ΑΕΠ Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου.

GDPSOUTH: ΑΕΠ Περιφέρειας Νότιου Αιγαίου.

Google Earth Engine (GEE): Είναι μια γεωχωρική πλατφόρμα με αρκετές δυνατότητες, καθώς μπορεί να συνδυάσει ένα σύνολο δορυφορικών εικόνων και γεωχωρικών δεδομένων, επιτυγχάνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο ανάλυση σε πλανητική κλίμακα. Οι χρήστες δύνανται να έχουν πρόσβαση και να αναλύουν δεδομένα πολύ γρήγορα, ενώ είναι εφικτές η ανίχνευση αλλαγών και η ποσοτικοποίηση των διαφορών χρήσεως στην επιφάνεια της Γης.

INVESTCRETE: Επενδύσεις Περιφέρειας Κρήτης.

INVESTGREECE: Επενδύσεις Ελλάδας.

INVESTNORTH: Επενδύσεις Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου.

INVESTSOUTH: Επενδύσεις Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου.

LABOURCRETE: Απασχολούμενοι – Ανθρώπινο Δυναμικό Περιφέρειας Κρήτης.

LABOURGREECE: Απασχολούμενοι – Ανθρώπινο Δυναμικό Ελλάδας.

LABOURNORTH: Απασχολούμενοι – Ανθρώπινο Δυναμικό Περιφέρειας Βορείου Αιγαίου.

LABOURSOUTH: Απασχολούμενοι – Ανθρώπινο Δυναμικό Περιφέρειας Νοτίου Αιγαίου.

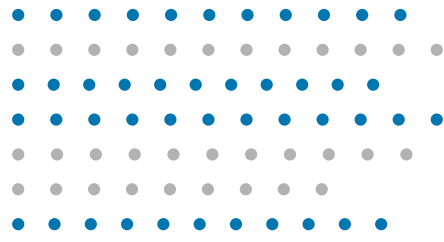
LiDAR: Σύστημα το οποίο τοποθετείται σε αεροσκάφος, με σκοπό την αποτύπωση της επιφάνειας της φυσικής γήινης επιφάνεια ή του βυθού της θάλασσας.

MBES - Ηχοβολιστικό Σύστημα Πολλαπλής Δέσμης: Σύστημα οργάνων το οποίο τοποθετείται σε πλωτό μέσο, με σκοπό την αποτύπωση της επιφάνειας του βυθού της θάλασσας.

Model Builder: Είναι μια γλώσσα προγραμματισμού για τη δημιουργία γεωγραφικών ροών εργασίας στο λογισμικό ArcGIS. Τα μοντέλα αυτά αυτοματοποιούν τις διαδικασίες χωρικής ανάλυσης και διαχείρισης δεδομένων και παρουσιάζονται ως ένα διάγραμμα που συνδέει τις ακολουθίες των διαδικασιών και των εργαλείων επεξεργασίας.

Observed: Παρατηρήσεις – Δεδομένα.

WebGIS: Αποτελεί το υποσύστημα της Γεωπύλης που επιτρέπει την προβολή των χωρικών δεδομένων (θεματικών επιπέδων και χαρτών) σε διαδραστικό χαρτογραφικό περιβάλλον, παρέχοντας λειτουργίες όπως zoom in/out, μέτρηση απόστασης κ.λπ. Ενδέχεται ο όρος «WebGIS» να χρησιμοποιείται ως ταυτόσημος με τον όρο «Γεωπύλη».



Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) αποτελεί ένα από τα κύρια οριζόντια-διατομεακά εργαλεία που στηρίζουν την υλοποίηση της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ορίζεται ως μια διαδικασία κατά την οποία οι δημόσιες αρχές αναλύουν και προβαίνουν σε χωροταξική και χρονική κατανομή των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στις θαλάσσιες περιοχές με σκοπό την επίτευξη οικολογικών, οικονομικών και κοινωνικών στόχων.

Οι γνώσεις, η εμπειρογνομοσύνη, οι βάσεις δεδομένων, οι καλές πρακτικές και η μεθοδολογία ΘΧΣ που αποκτήθηκαν και αναπτύχθηκαν στο ΘΑΛ-ΧΩΡ (2014-2015), κεφαλαιοποιήθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν στο ΘΑΛ-ΧΩΡ 2 (2018-2023), το οποίο συνέβαλε σημαντικά στη συμμόρφωση των δύο κρατών με την Ευρωπαϊκή Οδηγία 2014/89/ΕΕ, με την κατάρτιση Θαλάσσιων Χωροταξικών Σχεδίων (ΘΧΣχ) στην Ελλάδα και την Κύπρο.

Το έργο συγκροτείται γύρω από δύο διασυνοριακούς πόλους, τον «θεσμικό» και τον «επιστημονικό», και η συνεργασία αυτών εξασφάλισε τη δημιουργία ισχυρών συνεργειών για τη συνοχή του ΘΧΣ στη διασυνοριακή περιοχή του Προγράμματος «Ελλάδα – Κύπρος», που οικοδομείται αποκλειστικά γύρω από ένα θαλάσσιο σύνορο.

ΘΑΛ-ΧΩΡ 2: <https://www.mspsygr2.info>

ΘΑΛ-ΧΩΡ: <https://www.mspsygr.info>



Η δημιουργία και εκτύπωση της παρούσας έκδοσης συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Τ.Π.Α.) και από Εθνικούς πόρους της Ελλάδας και της Κύπρου. Το περιεχόμενο της αποτελεί αποκλειστική ευθύνη του Πανεπιστημίου Αιγαίου και δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αντικατοπτρίζει τις απόψεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των συμμετεχουσών χωρών και της διαχειριστικής αρχής. Επιπρόσθετα τα κείμενα του συλλογικού τόμου αντιπροσωπεύουν τις απόψεις των συγγραφέων τους και δεν εκφράζουν απαραίτητα τις απόψεις των επιμελητών της έκδοσης και του Πανεπιστημίου Αιγαίου.

