**Ας ξεκινήσουμε με ένα εκατομμύριο!**

Ι. Δουλάκης1

1Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αριστοτέλη, Ιερισσός Νομού Χαλκιδικής, 63075, Ελλάδα

Ι. Δουλάκης: [ioannis.doulakis@gmail.com](mailto:ioannis.doulakis@gmail.com)

**ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Η κατάθεση μιας μικρής εμπειρίας από τη διαχείριση κάποιων μικρών λιμένων και οι μεγάλες προσδοκίες που αυτή δημιούργησε για ένα καλύτερο μέλλον είναι η επιδίωξη της παρούσας εισήγησης. Μικρής κλίμακας παρεμβάσεις αλλάζουν εντυπωσιακά την εικόνα και δίνουν το στίγμα μιας άλλης προοπτικής σε έναν τόπο με πλήθος αναξιοποίητα συγκριτικά πλεονεκτήματα. Διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι τα λιμενικά έργα μπορούν να γίνουν όχημα ανάπτυξης με πολλαπλά οικονομικά και κοινωνικά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες και ένας δημόσιος Φορέας δηλώνει πρόθυμος να αντιμετωπίσει την πρόκληση.

Λέξεις κλειδιά: Τοπικές κοινωνίες, Λιμενικές υποδομές

Θέσαμε ως τίτλο της εισήγησής μας το ποσό του ενός εκατομμυρίου όχι μόνο γιατί το εκατομμύριο στη γλώσσα του λαού ταυτίζεται με την ευημερία αλλά και επειδή όντως τόσα περίπου ήταν τα ίδια έσοδα του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Αριστοτέλη κατά τα τέσσερα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του. Τα έσοδα αυτά προέρχονται κατά κύριο λόγο από τέλη που επιβαρύνουν επισκέπτες στην περιοχή και επομένως πρόκειται για εισροή χρημάτων και διοχετεύτηκαν για τη συντήρηση και αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών, κυρίως μάλιστα μέσω της τοπικής αγοράς. Θα μπορούσαμε λοιπόν να ισχυριστούμε ότι ο Φορέας ενίσχυσε την τοπική κοινωνία με μία οικονομική ένεση περίπου 2.000.000€, αφού αφενός διέθεσε το ποσό του 1.000.000€ στην τοπική αγορά ενώ αφετέρου εμπλούτισε τις υφιστάμενες λιμενικές υποδομές με ίσης αξίας παρεμβάσεις. Προκειμένου δε να αναδειχθεί η δυναμική που κρύβεται στο ποσό αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι αντιστοιχεί σε ποσοστό άνω του 5% των συνολικών ιδίων εσόδων του οικείου Δήμου Αριστοτέλη για το ίδιο χρονικό διάστημα. Αξιοσημείωτος επίσης είναι ο ρυθμός αύξησης των εσόδων του Φορέα όπως απεικονίζεται στο συγκριτικό πίνακα απολογιστικών στοιχείων που αφορά τα ίδια έσοδα του Φορέα.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Πίνακας 1 Συγκριτικά απολογιστικά στοιχεία ιδίων εσόδων 2015-2018 (Πρωτογενή δεδομένα).   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | | 198.804,27 € | 236.192,43 € | 261.213,72 € | 289.474,27 € | |

Μια συνολική αύξηση δηλαδή περίπου 45%, ενώ τίποτα δεν προοιωνίζει μια διαφορετική εξέλιξη στο μέλλον. Το αντίθετο μάλιστα. Πεποίθησή μας είναι ότι η αύξηση αυτή θα συνεχιστεί και ίσως με πιο εντυπωσιακούς ρυθμούς. Η αισιοδοξία μας δε αυτή πηγάζει από την εξέταση δεδομένων πάνω σε δύο άξονες. Πρώτον, σε ποιες συνθήκες επιτεύχθηκε η ανωτέρω διαχείριση και δεύτερον σε ποιες προοπτικές βασίζεται ο σχεδιασμός για το προσεχές και το απώτερο μέλλον.

Ξεκινώντας με τον πρώτο άξονα, θεωρούμε ότι πρέπει κατ’ αρχήν, να… συστηθούμε! Να σας παρουσιάσουμε ποιοι και τι ακριβώς είμαστε, ώστε να βοηθηθείτε στην κατανόηση του μεγέθους, της αποστολής, των δυνατοτήτων και των περιορισμών που μας χαρακτηρίζουν και διέπουν τη λειτουργία μας. Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αριστοτέλη είναι ένα Δημοτικό Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, ένας Φορέας Διοίκησης και Εκμετάλλευσης Λιμένων στα γεωγραφικά όρια ενός Δήμου, εποπτευόμενος από τον οικείο Ο.Τ.Α.. Προκειμένου να μην κουράζουμε με λεπτομέρειες θα μπορούσαμε να συνοψίσουμε τα χαρακτηριστικά της φύσης του Φορέα ως εξής: Πρόκειται για έναν οργανισμό στενά συνδεδεμένο με την Τοπική Αυτοδιοίκηση Α΄ βαθμού, γεγονός που εκτιμούμε ως εξαιρετικά θετικό, καθώς τουλάχιστον θεωρητικά κανείς δεν μπορεί να γνωρίζει και να αγαπά έναν τόπο περισσότερο από τους ίδιους τους ανθρώπους του, που ωστόσο μοιραία φέρει στο σώμα του και τα αρνητικά χαρακτηριστικά του δημοσίου τομέα στην Ελλάδα και δη αυτά της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, που φυσικά αποτελούν ανασταλτικό παράγοντα για μια εύρυθμη λειτουργία.

Θεωρούμε επίσης άξιο αναφοράς, το γεγονός ότι ο Φορέας μας, ιδρύθηκε, στο μέσον περίπου μιας περιόδου κρίσης η οποία πέραν όλων των άλλων συνοδεύτηκε από βαθιά οικονομική ύφεση, πολιτική αστάθεια και πλήθος διαρθρωτικών μεταρρυθμίσεων. Σε μια στιγμή δηλαδή που ο οικείος Ο.Τ.Α. λόγω της υποχρηματοδότησης και της υποστελέχωσής του ελάχιστα μπορούσε να υποστηρίξει το εγχείρημα της οργάνωσης και λειτουργίας ενός καινούριου Φορέα. Την ίδια στιγμή που οι μνημονιακές δεσμεύσεις της χώρας καθιστούσαν ανέφικτη και την πιο στοιχειώδη προϋπόθεση για τη λειτουργία του, την πρόσληψη δηλαδή προσωπικού για τη στελέχωση των Υπηρεσιών του! Στη χρονιά εκείνη που επιβλήθηκαν οι γνωστοί περιορισμοί κίνησης κεφαλαίων.

Εν τούτοις, το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αριστοτέλη σε ένα διάστημα περίπου έξι μηνών άρχισε να λειτουργεί. Η κατάσταση που έπρεπε να διαχειριστεί ήταν εξίσου απογοητευτική. Από τους δέκα χώρους με λιμενικές εγκαταστάσεις στα γεωγραφικά του όρια μόνο δύο διέθεταν τη βασική προϋπόθεση που του έδιναν την καθ’ ύλην αρμοδιότητα σ’ αυτούς. Τον καθορισμό ή την εξομοίωση χώρου με Ζώνη Λιμένα. Επιπλέον οι φυσικές υποδομές των χώρων αυτών ήταν στο σύνολό τους ανεπαρκείς, φθαρμένες, χρονίως ασυντήρητες, οι περισσότερες κατασκευασμένες χωρίς αδειοδότηση ή καθ’ υπέρβαση αυτής. Θεωρούμε ότι δεν υπερβάλλουμε αν ισχυριστούμε ότι αρχίσαμε να λειτουργούμε όχι από μηδενική βάση αλλά από ελλειμματικό υπόβαθρο.

Από το σημείο όμως αυτό, για να περάσουμε στο δεύτερο άξονα, αρχίζει να διαφαίνεται και η σε λανθάνουσα κατάσταση ευρισκόμενη δυναμική των λιμένων μας. Όλα διέθεταν κάποιες εγκαταστάσεις και κάποιες υποδομές, όλα φιλοξενούσαν οικονομική δραστηριότητα, χωρίς όμως στοιχειώδη οργάνωση, συντονισμό, σχεδιασμό, στρατηγική. Στην πραγματικότητα απουσίαζε παντελώς ένας Φορέας Διοίκησης και Εκμετάλλευσης των χώρων αυτών και αυτό το ρόλο κληθήκαμε να διαδραματίσουμε.

Επιγραμματικά παρουσιάζουμε τα αποτελέσματα των πρωτοβουλιών του Φορέα σε ορισμένους τομείς της δραστηριότητας που συνήθως αναπτύσσεται στους λιμένες με παρεμβάσεις που στόχο είχαν τον εξορθολογισμό δαπανών και εσόδων, την τυποποίηση των διαδικασιών και την αναπτυξιακή προοπτική των χώρων αρμοδιότητας.

Πίνακας 2 Έσοδα-Έξοδα από ηλεκτροδότηση-υδροδότηση κατά τα έτη 2016-2018 (Πρωτογενή δεδομένα).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 2016 | | 2017 | | 2018 | |
| ΕΣΟΔΑ | ΕΞΟΔΑ | ΕΣΟΔΑ | ΕΞΟΔΑ | ΕΣΟΔΑ | ΕΞΟΔΑ |
| 17,70 € | 22.419,16 € | 6.543,77 € | 21.746,61 | 7.797,24 € | 20.926,70 € |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Πίνακας 3 Έσοδα από παραχωρήσεις χώρων κατά τα έτη 2015-2018 (Πρωτογενή δεδομένα).   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | | 600 | 1.279,20 | 3.297,64 | 28.064,74 | |

Πίνακας 4 Έσοδα από Τέλη-Π.Δ.Ε. κατά τα έτη 2015-2018 2018 (Πρωτογενή δεδομένα).

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| ΕΙΔΟΣ ΕΣΟΔΟΥ | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| ΤΕΛΗ | 0 € | 0 € | 12.844,97 € | 16.827,62 € |
| Π.Δ.Ε. ΠΟΡΟΙ | - | 32.000,00 € | 70.000,00 € | 123.600,00 € |

Από την ανάγνωση των αποτελεσμάτων αυτών γίνεται φανερό ότι επιτεύχθηκε σημαντική αύξηση εσόδων σε τομείς με μεγάλη υστέρηση, αύξηση η οποία μεταφράζεται σε δημιουργία ή ενίσχυση άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας, βελτίωση των υφιστάμενων υποδομών τόσο αισθητικά όσο και λειτουργικά και το κυριότερο σε οργάνωση της λιμενικής δραστηριότητας σε έναν κύκλο αυτοτροφοδοτούμενο και αυτάρκη καθώς ο Φορέας λειτουργεί αποκλειστικά με ίδια έσοδα.

Φυσικά ούτε τα ποσά που αναφέρθηκαν ούτε οι υποδομές που δημιουργήθηκαν είναι τέτοιας τάξεως μεγέθους που να δικαιολογούν ενθουσιασμό παρά μόνο εάν εκληφθούν ως ενδείξεις ή καλύτερα ως τροχιοδεικτικά στοιχεία μιας αναπτυξιακής πορείας η οποία και αποτελεί το κύριο αντικείμενο των επιδιώξεων του Φορέα μας από την ίδρυσή του. Σχετικές μελέτες και έρευνες που έχουν εκπονηθεί από διάφορους φορείς επί του γενικότερου αντικειμένου, σε σχέση δηλαδή με τη σημασία, το οικονομικό δυναμικό και τις προοπτικές ανάπτυξης των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις λιμενικές υποδομές όπως η αλιεία, ο θαλάσσιος τουρισμός και ειδικότερα η κρουαζιέρα και το yachting, καταδεικνύουν σαφώς: α) Το πλούσιο οικονομικό δυναμικό που αυτές διαθέτουν, β) την αυξητική τάση που παρουσιάζουν σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο, γ) τα πολλαπλασιαστικά οφέλη που αποκομίζουν οι τοπικές κοινωνίες από την συνάφειά τους, δ) το έλλειμμα που παρουσιάζει η χώρα μας σε υποδομές φιλοξενίας τέτοιων δραστηριοτήτων και ε) τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας στο συγκεκριμένο πεδίο (Γκιζάκης κ.α. 2012) (Μυλωνάς 2012) (Μανώλογλου 2017).

Φαίνεται λοιπόν ότι η χώρα μας ενώ διαθέτει τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που την καθιστούν προνομιούχο και εξαιρετικά ελκυστικό προορισμό, δεν απολαμβάνει παρά ένα μικρό μερίδιο από αυτό που δυνητικά της αναλογεί σε μια δυναμικά αναπτυσσόμενη αγορά εξ αιτίας της υστέρησης που εμφανίζει στον ανταγωνισμό. Αν όμως μπορούν τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα να αντισταθμίσουν ή και να υπερκεράσουν τα συγκριτικά, τι θα μπορούσε να επιτευχθεί από το συνδυασμό αυτών των δύο;

Σε μια προσπάθεια να εξειδικεύσουμε την αναζήτησή μας στη δική μας μικρή τοπική κοινωνία θεωρούμε απαραίτητο να παρουσιάσουμε έστω συνοπτικά τα χαρακτηριστικά του τόπου μας και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που αυτός, κατά τη γνώμη μας, διαθέτει. Ο Δήμος Αριστοτέλη είναι ένας ηπειρωτικός δήμος που όμως διαθέτει περισσότερα από 240 χιλιόμετρα ακτογραμμής. Ταυτόχρονα συγκεντρώνει ελκυστικές ιδιαιτερότητες όπως το παγκόσμιας ακτινοβολίας Άγιο Όρος το οποίο είναι επισκέψιμο μόνο δια θαλάσσης και οι λιμένες που αποτελούν τις αποκλειστικές πύλες εισόδου-εξόδου προς και από αυτό, συμπεριλαμβάνονται στους χώρους αρμοδιότητας του Φορέα μας, ενώ η επιβατική κίνηση που συνδέεται με το Άγιο Όρος ξεπερνά τις 700.000 από-επιβιβάσεις ετησίως (Πρωτογενή δεδομένα). Τη γενέτειρα και ταυτόχρονα την τελευταία κατοικία του μεγαλύτερου φιλοσόφου όλων των εποχών Αριστοτέλη, η οποία βρίσκεται σε απόσταση αναπνοής από τον παραθαλάσσιο οικισμό της Ολυμπιάδας και μερικών δεκάδων μέτρων από το λιμάνι της. Τη μοναδικής ιστορικής σημασίας Διώρυγα του Ξέρξη που διαπερνά το γραφικό οικισμό των Νέων Ρόδων δίπλα ακριβώς από το σημερινό λιμανάκι. Την Αμμουλιανή, το μοναδικό κατοικημένο νησί της Κεντρικής Μακεδονίας και πόλο έλξης δεκάδων χιλιάδων Ελλήνων και ξένων επισκεπτών ετησίως. Την μακραίωνη παράδοση στη ναυπηγική τέχνη με τα διάσημα Καρνάγια της Ιερισσού όπου μέχρι και σήμερα κατασκευάζονται και συντηρούνται παραδοσιακά ξύλινα σκάφη αλλά και σύγχρονα. Την αλιεία με ένα αξιόλογο στόλο μέσης και παράκτιας αλιείας, αλλά και την όχι άδικη φήμη του σπάνιου ψαρότοπου. Τα γραφικά Πυργαδίκια στο μυχό του Σιγγιτικού κόλπου καθώς και σπάνιας ομορφιάς παραλίες σε συναρπαστική εγγύτητα με το πράσινο του ορεινού όγκου και πολλούς -επίσημα αναγνωρισμένους 38- εξαιρετικής σημασίας αρχαιολογικούς χώρους.

Στον αντίποδα ακριβώς των πλεονεκτημάτων αυτών βρίσκεται δυστυχώς η ανεπάρκεια υποδομών και ιδιαίτερα λιμενικών, που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν τη φέρουσα ικανότητα της περιοχής συμβάλλοντας ουσιαστικά στην πορεία του τόπου προς μια υγιή, βιώσιμη και αειφόρο ανάπτυξη. Σε ένα δήμο με ολοφάνερα τουριστικό χαρακτήρα, που διαθέτει σύμφωνα με στοιχεία του Ξ.Ε.Ε. 67 ξενοδοχειακές μονάδες με 3.894 δωμάτια και 7.609 κλίνες εκ των οποίων 3 μονάδες 5αστέρων με 232 δωμάτια και 489 κλίνες, δεν υπάρχει ούτε ένας τουριστικός λιμένας, ιδιωτικός ή δημόσιος, η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται από οριακού μεγέθους και ασφάλειας προβλήτες και μόνο ένα από τα 9 λιμάνια όλης της περιοχής προσφέρει ασφαλές καταφύγιο από όλους τους ανέμους!

Αυτά, τη στιγμή που σύμφωνα με διαθέσιμα στοιχεία, για κάθε 100 θέσεις ελλιμενισμού σε ένα λιμένα αναψυχής, αντιστοιχούν 4,36 άμεσες θέσεις εργασίας και 100 έμμεσες, ενώ κατά προσέγγιση αντιστοιχεί και μία θέση εργασίας ανά σκάφος (Γκιζάκης κ.α. 2012). Ταυτόχρονα, για κάθε 100 € που ξοδεύει ένας τουρίστας σε μαρίνα, αντιστοιχούν περίπου 450€ στην τοπική οικονομία (Μανωλόγλου 2017), ενώ το ποσό που εκτιμάται ότι δαπανά ημερησίως κάθε επιβάτης κρουαζιέρας για κάθε ενδιάμεσο λιμένα προσέγγισης φθάνει τα 80€ (Μυλωνάς 2012). Πολλαπλάσια βεβαίως είναι τα ποσά στους λιμένες αφετηρίας καθώς συνδέονται με περισσότερους κλάδους της τοπικής οικονομίας.

Η μεγάλη δε αντίφαση στην περίπτωσή μας είναι ότι η περιοχή στερείται τόσων δυνητικών προσόδων όταν οι ίδιες έρευνες δείχνουν ότι περιοχές με τα δικά της χαρακτηριστικά –μη κοσμικές- αποτελούν τους κυριότερους προορισμούς (75%) (Γκιζάκης κ.α. 2012) για τα σκάφη αναψυχής, ενώ στην περίπτωση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, εξαιρετικά σημαντικό πρόβλημα θεωρείται η απουσία νέων προορισμών. Αν όμως το Κατάκολο και η Αρχαία Ολυμπία δέχονται κατά μέσο όρο 500.000 επιβάτες κρουαζιέρας ετησίως (Μπέλλος 2019) γιατί το Άγιο Όρος και ο Αριστοτέλης μαζί, δεν θα μπορούσαν να διεκδικήσουν το δικό τους μερίδιο στην αγορά; Και τι θα σήμαινε αυτό για την τοπική οικονομία; Με μια υπόθεση προσέλκυσης μόλις του 1% των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται την Ελλάδα με στοιχεία του 2018 έχουμε 4.788.642\*1%\*80=3.830.913,6€! Στον τομέα της ήδη υφιστάμενης στην περιοχή δραστηριότητας της ημερήσιας κρουαζιέρας, καθώς οι λιμένες μας καταγράφουν περίπου 110.000 επιβάτες ετησίως, μόνο όμως οι μισοί ξεκινούν από αυτούς, η ενίσχυση του home porting θα μπορούσε να διπλασιάσει τα έσοδα. Το ανύπαρκτο σήμερα yachting θα μπορούσε επίσης να συνεισφέρει εντυπωσιακά, δεδομένου ότι τα έσοδα των 22 μαρίνων στην Ελλάδα ανέρχονται στα 50.000.000€ ετησίως ενώ άλλα 300.000.000€ περίπου διαχέονται στους επαγγελματίες του χώρου. Αναλογικά μία μαρίνα στο μέσο όρο των υφιστάμενων θα απέφερε περί τα 2.000.000€ έσοδα και άλλα 13.000.000€ όφελος στην τοπική οικονομία. Κατά παρόμοιο τρόπο, η ανάπτυξη παραδοσιακών και νέων μορφών τουρισμού, θαλάσσιου και μη, όπως ο αλιευτικός, ο καταδυτικός, ο γαστρονομικός, ο θρησκευτικός, ο αρχαιολογικός κλπ. καθώς και η βελτίωση της προσβασιμότητας (υδατοδρόμια, λιμάνια), με τη δημιουργία των κατάλληλων λιμενικών υποδομών υποδοχής και φιλοξενίας, υπόσχεται ένα άθροισμα πολλών εκατομμυρίων για την τοπική κοινωνία.

Τείνουμε λοιπόν να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι είναι εφικτό, ένας υγιής Δημόσιος Φορέας, όπως το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Αριστοτέλη, ειδικά στην παρούσα χρονική συγκυρία, σε τοπικό επίπεδο, να λειτουργήσει ως ο κεντρικός παράγοντας για τη δημιουργία και την ανάπτυξη ενός top-down cluster (Μπαρμπαδήμου 2017), που με επίκεντρο τη δημιουργία νέων και τον εκσυγχρονισμό των υφιστάμενων λιμενικών υποδομών θα προσελκύσει γύρω του συστάδες επιχειρήσεων, δίνοντας το έναυσμα για μια εντυπωσιακή και αλματώδη ανάπτυξη.

Υπό το πρίσμα αυτής της αντίληψης, ο φορέας μας ήδη εκπονεί σειρά μελετών και γενικότερα κινείται στην κατεύθυνση της προετοιμασίας και ωρίμανσης λιμενικών έργων, επιδιώκοντας να προσελκύσει χρηματοδοτικά εργαλεία για την υλοποίησή τους ενώ ταυτόχρονα παρεμβαίνει στο μέτρο των δυνατοτήτων του βελτιώνοντας και καθιστώντας ελκυστικότερους τους χώρους δικαιοδοσίας του. Με βάση τις σχεδιαζόμενες δράσεις και με την επιφύλαξη της υλοποίησής τους, θεωρούμε ρεαλιστικό στόχο ένα μέσο ρυθμό ανάπτυξης της τάξης του 25% με τα εξής αποτελέσματα σε βάθος πενταετίας και δεκαετίας αντίστοιχα:

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Πίνακας 5 Πίνακας στοχοθεσίας πενταετίας/δεκαετίας (Πρωτογενή δεδομένα).   |  |  |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | --- | --- | | ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ ΔΛΤΑ  2024 | ΟΦΕΛΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ 2024 | ΔΙΑΧΥΣΗ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ 2024 | ΙΔΙΑ ΕΣΟΔΑ ΔΛΤΑ  2029 | ΟΦΕΛΟΣ ΤΟΠΙΚΗΣ ΚΟΙΝΩΝΙΑΣ  2029 | ΔΙΑΧΥΣΗ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ  2029 | | 890.000 € | 1.800.000 € | 9.000.000 € | 2.600.000 € | 5.200.000 € | 25.000.000 € | |

Προφανώς υπάρχουν και κάποια μεγάλα εμπόδια στην υλοποίηση ενός τέτοιου σχεδιασμού, τα κυριότερα εκ των οποίων εντοπίζονται στο μεγάλο κόστος που συνεπάγονται τα περισσότερα λιμενικά έργα και στις θεσμικές δυσκολίες που συναντούν τόσο οι δημόσιοι φορείς όσο και οι επίδοξοι επενδυτές. Ίσως όμως το σημαντικότερο πρόβλημα έως σήμερα να αποτελεί η ίδια η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού σε τοπικό αλλά και σε περιφερειακό επίπεδο (Μ.Ο.Δ. 2006). Αυτό ακριβώς το έλλειμμα φιλοδοξεί να καλύψει ο Φορέας μας, στοχεύοντας σε δράσεις εναρμονισμένες στις πρόσφατες Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΟΔΗΓΙΑ 214/89/ΕΕ) και τα Προγράμματα που συγχρηματοδοτεί με το Ελληνικό Κράτος, ενώ ταυτόχρονα οι θεσμικές αλλαγές που προωθούνται βαθμιαία στην χώρα, γεννούν καλές ελπίδες για την επιτυχία του στόχου μας.

Έχουμε λοιπόν ένα φιλόδοξο σχέδιο που μοιάζει και θα μπορούσε να λέγεται νέο “new deal”!

Βιβλιογραφικές Αναφορές

Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων (Μ.Ο.Δ.) (2006) Απογραφή και αξιολόγηση της ασκηθείσας περιφερειακής πολιτικής στην Ελλάδα μετά την ένταξή της στην Ε.Ε. με έμφαση στα προγράμματα Δημοσίων Επενδύσεων και στα προγράμματα Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Γκιζάκης Κ, Χριστοδούλοου Α, Παπαδοπούλου Γ, Καρρά Α, Μπαρδής Κ. (2012) Έρευνα για την ανάδειξη της σημασίας των σκαφών αναψυχής στον θαλάσσιο τουρισμό και την εθνική οικονομία, Κέντρο Ερευνών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, Ερευνητικό Εργαστήριο Ναυτιλιακής Οικονομίας, Διοίκησης και Ναυτιλιακών Ατυχημάτων.

Μυλωνάς Π. (2012) Κλαδικές Μελέτες, Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος.

Μανώλογλου Σ. (2017) Ο τομέας της ιδιωτικής θαλάσσιας περιήγησης (yachting) στην Ελλάδα – Τάσεις και προοπτικές ανάπτυξης, Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας JEAN MONMENT-Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Αθήνα.

Μπαρμπαδήμου Λ. (2017) Πολιτικές ενίσχυσης του ναυτιλιακού πλέγματος-cluster. Η Ευρωπαϊκή εμπειρία και η ελληνική πρακτική. Διπλωματική εργασία που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς.

Μπέλλος Η. (2019) Μειωμένες οι εισπράξεις για την ελληνική κρουαζιέρα το 2018. Η Καθημερινή.

<http://www.kathimerini.gr/1003544/article/oikonomia/epixeirhseis/meiwmenes-oi-eispra3eis-gia-thn-ellhnikh-kroyaziera-to-2018>. Accessed 09 Jan 2019