

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Αερομεταφορές και Τουρισμός

Σκοπός του κεφαλαίου

Ο κύριος σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να προσεγγίσει την έννοια των αεροπορικών μεταφορών και να αναδείξει τη σημασία των αερομεταφορών στο οικονομικό και τουριστικό περιβάλλον. Να αναλύσει τις φάσεις της αλληλοεπιδρώμενης ανάπτυξης των αερομεταφορών και του τουρισμού και να περιγράψει τις επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης στον τουρισμό και τις αερομεταφορές.

Θέματα που θα μας απασχολήσουν

- Οι αεροπορικές μεταφορές στο σύγχρονο οικονομικό και τουριστικό περιβάλλον
- Βασικές έννοιες τουρισμού
- Διεθνές περιβάλλον: χαρακτηριστικά και εξελίξεις στον παγκόσμιο τουρισμό
- Τουρισμός και μεταφορικά μέσα
- Ο ελληνικός τουρισμός και οι αερομεταφορές
- Αερομεταφορές και οικονομική και τουριστική ανάπτυξη
- Φάσεις της αλληλοεπιδρώμενης ανάπτυξης των αερομεταφορών και του τουρισμού
- Παγκόσμια οικονομική κρίση και αερομεταφορές: επιπτώσεις και προοπτικές

1.1. Οι αεροπορικές μεταφορές στο σύγχρονο οικονομικό και τουριστικό περιβάλλον

Ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών είναι ένας βασικός τομέας, όχι μόνο του τουρισμού, αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας. Η μεγάλη ανάπτυξη της εναέρια μεταφοράς σημειώθηκε από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και μετά, όταν ένα πλεόνασμα αεροσκαφών διατέθηκε για αστική χρήση. Σε ευρύ ορισμό, ο κλάδος των αεροπορικών εταιρειών αποτελείται από ένα τεράστιο δίκτυο δρομολογίων, που συνδέουν πόλεις σ' όλη τη χώρα και σ' όλο τον κόσμο. Το μεγαλύτερο κομμάτι του συνόλου των αερομεταφορών καλύπτει η μεταφορά των επιβατών, με το 70% περίπου των συνολικών δραστηριοτήτων. Ακολουθούν τα εμπορεύματα και το ταχυδρομείο. Με βάση τη γεωγραφική κατανομή του παραγόμενου αεροπορικού έργου, οι εταιρείες της Β. Αμερικής, της Ευρώπης και της ΝΑ Ασίας ελέγχουν τη συνολική παγκόσμια πύα.

Πρέπει, βέβαια, να επισημάνουμε ότι το ποσοστό αυτό αγγίζει περίπου το 60% σε διεθνές επίπεδο, ενώ σε εγχώριο επίπεδο φτάνει πάνω από 80%. Κατά συνέπεια, οι μεταφορές εμπορευμάτων και του ταχυδρομείου καλύπτουν πολύ μεγαλύτερο ποσοστό στις διεθνείς, παρά στις εγχώριες αερομεταφορές. Ο λόγος που συμβαίνει αυτό είναι γιατί στα διεθνή δρομολόγια οι αποστάσεις είναι πολύ μεγάλες και οι αερομεταφορές εμπορευμάτων είναι πιο ανταγωνιστικές. Σαν αποτέλεσμα, το μερίδιο τους στις αεροπορικές δραστηριότητες αυξάνεται σημαντικά.

Μια σημαντική πτυχή της ανάπτυξης της βιομηχανίας αερογραμμών, είναι μια σταθερή μείωση του κόστους του ταξιδιού, κάνοντας αυτό μια ανταγωνιστικότερη μορφή μεταφοράς για τους τουρίστες. Αυτό ήταν, εν μέρει, ένα αποτέλεσμα της βελτιωμένης τεχνολογίας, καθώς τα αεροσκάφη έγιναν μεγαλύτερα και γρηγορότερα και μπορούσαν να μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες μειώνοντας έτσι τις δαπάνες. Οι τεχνικές εξελίξεις σημαίνουν επίσης ότι οι αερογραμμές αναβάθμισαν τους στόλους τους, παρέχοντας τα μεταχειρισμένα αεροσκάφη σε καλή κατάσταση και σε χαμηλό κόστος σε άλλες αερογραμμές, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορέων ναύλωσης. Το κόστος των αεροπορικών μεταφορών έχει άμεση επιρροή στο κόστος των προϊόντων τουρισμού και στην επιλογή του προορισμού. Ο διεθνής τουρισμός έχει πλέον επεκταθεί τόσο πολύ, ώστε η διανομή των τουριστών να επηρεάζεται από την παροχή διαθέσιμης πτήσης.

Ο έντονος ανταγωνισμός στην τουριστική αγορά σε συνδυασμό με τις τεχνολογικές εξελίξεις, τις Ευρωπαϊκές και παγκόσμιες οικονομικο-πολιτικές συνθήκες και τις απαιτήσεις των καταναλωτών, οδήγησαν σε στρατηγι-

κές συνεργασίες μεταξύ μεγάλων Tour Operators, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν ισχυρά ολιγοπώλια που μπορούν να προσφέρουν όλες τις τουριστικές υπηρεσίες, με μεγάλη ποικιλία τουριστικών προορισμών, σε όλες τις κατηγορίες πελατών και σε ιδιαίτερα χαμηλές τιμές. Τα νέα αυτά δεδομένα έχουν επίπτωση στις προσφερόμενες τιμές των ξενοδοχειακών καταλυμάτων, τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου και τη μεταφορά από/προς τον τελικό προορισμό, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι μετακινήσεις μέσω ναυλωμένων πτήσεων Charter με αναχωρήσεις από το πλησιέστερο αεροδρόμιο στον τόπο κατοικίας απευθείας προς τον τελικό προορισμό. Στην τιμή του «πακέτου διακοπών» συμπεριλαμβάνεται και η τιμή του κομίστρου μεταφοράς. Για παράδειγμα, η Ελλάδα είναι αρκετά απομακρυσμένος Ευρωπαϊκός προορισμός για τις περιοχές που αποτελούν κύριες πηγές προέλευσης τουριστών (Γερμανία, Αγγλία, Ολλανδία κ.λπ.) και έτσι το ποσοστό συμμετοχής του κόστους της αερομεταφοράς στην τελική τιμή του πακέτου είναι υψηλότερο σε σχέση με ανταγωνίστριες μεσογειακές ευρωπαϊκές χώρες (π.χ. Ισπανία, Γαλλία, Ιταλία κτλ.).

Συνυπολογίζοντας τις αλλαγές και τις εξελίξεις στην αγορά των αερομεταφορών με την απελευθέρωση στη διαχείριση και λειτουργία των αεροδρομίων, την επίγεια εξυπηρέτηση και τις στρατηγικές συμμαχίες μεταξύ των αερομεταφορέων, δημιουργούνται νέες συνθήκες και δεδομένα. Η εναέρια μεταφορά έχει περιγραφεί από τον Keller, (2002), με τους ακόλουθους τρεις όρους: εξαιρετική αύξηση, όλο και περισσότερο ανταγωνιστικές αγορές, ακραία ευπάθεια στις διεθνείς οικονομικές και πολιτικές κρίσεις.

Ανεξάρτητα πάντως της μεσο-μακροχρόνιας εντυπωσιακής ανοδικής τους πορείας, οι παγκόσμιες αερομεταφορές αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα κατά την τρέχουσα περίοδο, τα σπουδαιότερα από τα οποία είναι:

Πρώτον, η δυναμικότητα πολλών διεθνών αεροδρομίων στην Ευρώπη αλλά και σε άλλες ανεπτυγμένες οικονομίες είναι κορεσμένη. Αυτό συνεπάγεται σημαντικά προβλήματα και αδυναμία εξυπηρέτησεως της ταχέως αυξανόμενης ζήτησεως χρόνου προσγειώσεως-απογειώσεως (slots), καθώς και των επιβατών στα αεροδρόμια. Οι ελλείψεις αυτές δεν είναι δυνατό να αντιμετωπισθούν με νέες επενδύσεις λόγω της υπάρξεως σημαντικών χωροταξικών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών εμποδίων και γενικά χρονοβόρων διαδικασιών στην περαιτέρω επέκταση αυτών των αεροδρομίων.

Δεύτερον, ενώ τα κεντρικά αεροδρόμια αντιμετωπίζουν προβλήματα περιορισμένης δυναμικότητας, πολλά περιφερειακά αεροδρόμια εγκαταλείπονται από τις αεροπορικές εταιρίες, ιδιαίτερα σε περιόδους σημαντικών κρίσεων όπως η σημερινή. Άλλα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια χαρακτηρίζονται από σημαντικές ελλείψεις υποδομής και ανεπαρκή επιχειρηματική λειτουργία (λόγω της διοικήσεώς τους από κρατικούς οργανισμούς), έτσι

ώστε να μην κατορθώνουν να εξασφαλίσουν ένα μέγεθος εργασιών που θα τα καθιστούσε βιώσιμα, με κάποια εύλογη επιχορήγηση.

Τρίτον, οι παγκόσμιες μεταφορές είναι ευάλωτες σε αυξήσεις των τιμών των καυσίμων όπως αυτή που αντιμετωπίζουμε τώρα, αλλά και σε γεωπολιτικούς κινδύνους. Η κρίση της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 είχε ως συνέπεια την πτώση των εσόδων και των κερδών των αεροπορικών εταιριών τα έτη που ακολούθησαν και την μεγάλη αύξηση των δαπανών για μέτρα ασφαλείας στα αεροδρόμια και τα αεροπλάνα, με αποτέλεσμα το σύνολο των εταιριών-μελών της IATA (Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών) να καταγράψουν αρνητικά κέρδη την περίοδο 2001-2006. Στη συνέχεια, είχαν θετικό αποτέλεσμα το 2007, για να επανέλθουν σε αρνητική πορεία το 2008, εξαιτίας κυρίως των τεράστιων αυξήσεων των τιμών του πετρελαίου. Κάθε Δολάριο που προστίθεται στην τιμή των καυσίμων, αυξάνει το κόστος του κλάδου κατά \$ 1,6 δισ. Αυτό έχει φέρει πολλές (ακόμη και μεγάλες) αεροπορικές εταιρίες σε δύσκολη οικονομική θέση, έτσι ώστε να δίδουν αγώνα επιβίωσης με περιεκτές δρομολογίων και απόσυρση αεροσκαφών.

Αρκετές εκατοντάδες εταιρίες εμπλέκονται στη μεταφορά ατόμων ή αγαθών μέσω αέρος. Η μεγαλύτερη από αυτές, η American Airlines, έχει έσοδα που ξεπερνούν τα 12 δισ. δολάρια το χρόνο, ενώ η μικρότερη μπορεί να λειτουργεί ένα μόνο αεροπλάνο μερικούς μήνες το χρόνο.











Στις μέρες μας υπάρχουν πολλές αεροπορικές εταιρίες οι οποίες εκτελούν δρομολόγια σε όλα τα μήκη και πλάτη του κόσμου, είτε μόνο σε εσωτερικά δίκτυα, είτε μόνο σε εξωτερικά, ή και στα δύο. Στους παρακάτω πίνακες παραθέτουμε στοιχεία των μεγαλύτερων αεροπορικών εταιριών στον κόσμο. Στον Πίνακα 1.5. σας παρουσιάζουμε τις πρώτες δέκα εταιρίες για το 2010 με τις μεγαλύτερες μεταφορές φορτίων (σε τόνους) ανά χιλιόμετρα. Δεσπόζει, θα μπορούσαμε να πούμε το όνομα - κολοσσός των μεταφορικών εταιριών FedEx στην πρώτη θέση. Στις υπόλοιπες θέσεις συναντάμε και άλλες αεροπορικές εταιρίες μεγάληρια όπως η Lufthansa. Τέλος, παρατηρούμε πολλές εταιρίες προερχόμενες από την Ασία όπως China Airlines, Korean Air Lines.

Μετά την μεγάλη κρίση που ακολούθησε την 11η Σεπτεμβρίου και τους πολέμους στο Αφγανιστάν και στο Ιράκ, οι αεροπορικές, όσες τουλάχιστον απέμειναν στον αέρα (θυμίζουμε τις χρεοκοπίες της Swiss Airlines και της SABENA), προσπάθησαν να προσγειωθούν ομαλά, συνεργαζόμενες με άλλους κορυφαίους ομίλους των αιθέρων.

Αν και η αεροπορική βιομηχανία φαίνεται μετά τις εξελίξεις αυτές να στέκεται στο ύψος της, παραμένει ωστόσο όμηρος σε εξωγενείς παράγοντες που είναι εξαιρετικά δύσκολο και σε ορισμένες περιπτώσεις αδύνατον να προβλεφθούν. Αυτοί δεν είναι άλλοι από μια νέα αύξηση στις τιμές του πετρε-

Πίνακας 1.1

Οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες με βάση τον αριθμό των επιβατών

By scheduled passengers carried									
Rank	Airline	2011	2010	2009	2008	2007 ^[1]	2006 ^[2]	2005	
1	 Delta Air Lines	163,838,348	162,614,714	161,049,000	106,070,000	72,900,000	73,584,000	86,007,000	[3]
2	 United Airlines	141,799,000	145,550,000	81,421,000	86,412,000	68,400,000	69,265,000	66,717,000	[4]
3	 Southwest Airlines	135,274,464	130,948,747	101,339,000	101,921,000	101,911,000	96,277,000	88,380,000	[5]
4	 American Airlines	106,013,737	105,163,576	85,719,000	92,772,000	98,162,000	99,835,000	98,038,000	[6]
5	 China Southern Airlines	80,671,800	75,500,000	66,280,000	57,961,000	56,900,000	48,512,000	43,228,000	[7]
6	 Ryanair ¹	76,400,000	80,500,500	66,503,999	58,565,663	50,931,723	42,509,112	34,768,813	[8]
7	 Air France-KLM	75,780,000	70,750,000	71,394,000	73,844,000	74,795,000	73,484,000	70,015,000	[9]
8	 China Eastern Airlines	68,724,960	64,877,800	44,042,900	37,231,480	39,161,400	35,039,700	24,290,500	[10]
9	 Lufthansa	65,458,000	90,173,000	76,543,000	70,543,000	66,100,000	53,400,000	51,300,000	[11]
10	 US Airways	60,854,368	59,809,367	58,921,521	62,659,312	66,056,374	66,102,774	71,580,012	[12]

Notes

- Based on International Air Transport Association and individual companies' published figures
- ¹ Ryanair number based on actual tickets sold

Πηγή: World Tourism Organization (UNWTO), 2011.

Πίνακας 1.2

Οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες με βάση τον αριθμό των προορισμών

By number of destinations			
Current number of destinations			
Rank	Airline	Country	Destinations
1	United Airlines	United States	374 ^[28]
2	Delta Air Lines	United States	331 ^[29]
3	American Airlines	United States	260 ^[30]
4	Air France-KLM	France, Netherlands	230 ^[31]
5	Lufthansa	Germany	217 ^[32]
6	US Airways	United States	206 ^[33]
7	British Airways-Iberia	United Kingdom, Spain	200 ^[34]
8	Turkish Airlines	Turkey	191 ^[35]
9	Qantas	Australia	182 ^[36]
10	Air Canada	Canada	179 ^[37]

Πηγή: World Tourism Organization (UNWTO), 2011.

Πίνακας 1.3

Οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες με βάση τον αριθμό των χιλιομέτρων επιβατών

By scheduled passenger kilometers					
Scheduled passenger kilometer flown					
Rank	Airline	2010 (millions) ^[13]	2009 (millions) ^[14]	2008 (millions)	2007 (millions)
1	Delta Air Lines	266,990	161,904	199,895	178,952
2	American Airlines	201,881	196,939	242,987	231,330
3	United Airlines	164,662	161,436	204,706	197,684
4	Emirates	143,660	118,284	100,672	90,530
5	Lufthansa	129,671	123,083	126,267	122,672
6	Continental Airlines	128,141	125,048	149,845	137,712
7	Southwest Airlines	125,581	-	-	-
8	Air France ¹	125,173	126,415	129,433	123,458
9	China Southern Airlines	110,545	-	-	-
10	British Airways ²	105,554	111,995	114,608	113,275

Notes

- Based on International Air Transport Association published figures
- ¹ Excludes figures for KLM
- ² Excludes figures for Iberia

Notes

- Based on International Air Transport Association published figures











Πηγή: World Tourism Organization (UNWTO), 2011.

λαίου, μια μεγάλη τρομοκρατική ενέργεια ή μια διεθνή επιδημία, όπως έδειξε η πρόσφατη περίπτωση της γρίπης των πουλερικών που έπληξε τους Ασιάτες αερομεταφορείς.

Μέχρι στιγμής, οι εκτιμήσεις κερδών έχουν μόνο εν μέρει ακολουθήσει τις αυξήσεις των τιμών των μετοχών κυρίως γιατί αναμένεται κι άλλο ράλι στις τιμές του πετρελαίου. Ωστόσο, όσον αφορά στις αποτιμήσεις, βάσει τόσο των κερδών ανά μετοχή όσο και της ταμειακής ρευστότητας, ο κλάδος των ευρωπαϊκών αερογραμμών κινείται στο ανώτερο σημείο της ιστορικής κλίμακάς του.

Πίνακας 1.4

Οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες με βάση τον αριθμό των αεροσκαφών

By fleet size		
Passenger airlines		
Rank	Airline	Fleet size
1	 Delta Air Lines	722 ^[16]
2	 Southwest Airlines	704 ^[17]
3	 United Airlines	701 ^[18]
4	 American Airlines ²	617 ^[19]
5	 Air France-KLM	586 ^[20]
6	 China Southern Airlines	420 ^[21]
7	 SkyWest Airlines	397 ^[22]
8	 Air Canada ³	352 ^[23]
9	 International Airlines Group ⁴	347 ^[24]
10	 US Airways	338 ^[25]

Notes

- ^1 Includes figures for AirTran Airways.
- ^2 Excludes figures for American Eagle.
- ^3 Includes figures for Air Canada Express.
- ^4 Includes combined figures for British Airways and Iberia.

Πηγή: World Tourism Organization (UNWTO), 2011.

Πίνακας 1.5

Οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες μεταφοράς φορτίου

Rank	Airline	Fleet size
1	 Fed Ex	688 ^[26]
2	 UPS Airlines	214 ^[27]
3	 DHL Aviation	75
4	 TNT Airways	50
5	 Korean Air Cargo	24
6	 Cathay Pacific Cargo	24
7	 China Airlines Cargo	19
8	 Lufthansa Cargo	18
9	 EVA Air Cargo	18
10	 Cargolux	16

Πηγή: World Tourism Organization (UNWTO), 2011.

1.2. Βασικές έννοιες τουρισμού

Παραδοσιακά η Ελλάδα προσελκύει ένα σημαντικό αριθμό αλλοδαπών τουριστών και σύμφωνα με τις εισησεις του WTO των τουλάχιστον τελευταίων 30 χρόνων, κατατάσσεται ανάμεσα στις 20 πιο δημοφιλείς τουριστικές χώρες του κόσμου. Οι αλλοδαποί τουρίστες που προέρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό της Ελληνικής τουριστικής αγοράς και σε ποσοστό άνω του 90% επιλέγουν να ταξιδέψουν στη χώρα μας αεροπορικά. Αντίστοιχα το 80% περίπου της συνολικής τουριστικής κίνησης προς την Ελλάδα χρησιμοποιεί ως μεταφορικό μέσο το αεροπλάνο. Ο τουρισμός είναι ο δυνατότερος και ανταγωνιστικότερος κλάδος της ελληνικής οικονομίας σε διεθνές επίπεδο. Παράλληλα παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης στην τρέχουσα δεκαετία σε παγκόσμιο επίπεδο. Στόχος της Ελλάδας, είναι η ανάδειξη του Τουρισμού σε βασική προτεραιότητα και κινητήριο μοχλό της αναπτυξιακής διαδικασίας, η ενίσχυση της άμεσης και της έμμεσης συνεισφοράς του στο προϊόν, το εισόδημα, την απασχόληση. Όπως περιγράφεται στο Σχέδιο ΥΠΑΝ 2008-2012 για την Ανταγωνιστικότητα και την Ανάπτυξη: «Κεντρικός στόχος είναι η εδραίω-

ση των συνθηκών βιώσιμης ανάπτυξης για τη διασφάλιση της διαρκούς, μετρούμενης με ποσοτικούς και ποιοτικούς στόχους, βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου –αύξησης του πραγματικού εισοδήματος, ενίσχυσης των δικαιωμάτων και των ευκαιριών– όλων των ελλήνων πολιτών, και σύγκλισης με το αντίστοιχο επίπεδο που απολαμβάνουν οι πολίτες της ΕΕ». Το προτεινόμενο στρατηγικό σχέδιο στηρίζεται σε έξι άξονες δράσης:

- Στην αναβάθμιση της ποιότητας της προσφοράς.
- Στον εμπλουτισμό και τη διαφοροποίηση του συνολικού τουριστικού προϊόντος.
- Στην εκπαίδευση και την κατάρτιση του ανθρώπινου δυναμικού.
- Στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας.
- Στην προώθηση και την προβολή της χώρας με νέα εργαλεία.
- Στις σύγχρονες μεθόδους και τον εκσυγχρονισμό των δομών της δημόσιας διοίκησης και των μηχανισμών άσκησης της τουριστικής πολιτικής.

Για την ανάπτυξη αυτού του αντικειμενικού στόχου πρέπει να αναβαθμιστεί η θέση της Ελλάδας, συνολικά ως χώρα, σε όλους τους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας, ενώ παράλληλα πρέπει να ενισχυθούν οι τομείς εκείνοι που έχουν συγκριτικά πλεονεκτήματα και προοπτικές ανάπτυξης. Ο τουρισμός μπορεί να χαρακτηριστεί με περισσότερους από έναν τρόπο.

Ο ευρύτερος διεθνής ορισμός του τουρισμού, περιλαμβάνει όλα τα ταξίδια άνω των 24 ωρών για λόγους ψυχαγωγίας, εργασίας, σπουδών και υγείας. Αλλά με οποιονδήποτε ορισμό του τουρισμού, περισσότερο ή λιγότερο ευρύ, η δυνατότητα μετακίνησης αποτελεί βασική προϋπόθεση και κύριο χαρακτηριστικό του. Η ανάπτυξη του τουρισμού συνδέεται επομένως σχεδόν καθοριστικά με την ανάπτυξη των μεταφορών. Και η επίλυση των προβλημάτων μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην περαιτέρω προώθηση του τουρισμού (Luhmann, 1984). Η Παγκόσμια Οργάνωση Τουρισμού (WTO) προσδιορίζει τον τουρίστα ως κάποιον που επισκέπτεται μια άλλη χώρα από αυτήν που είναι συνήθως η χώρα που κατοικεί, για οποιονδήποτε λόγο εκτός από το να εργαστεί (Innskeep, 1991).

Με έναν άλλο ορισμό, ο τουρισμός περιλαμβάνει όλες τις ενέργειες που κάνει ο άνθρωπος όταν ταξιδεύει, ή όταν μένει σε ένα μέρος που δεν είναι η κύρια κατοικία του, αλλά ούτε το μέρος που εργάζεται (Kaspar, 1996).

Η τουριστική βιομηχανία διακρίνεται από τους λοιπούς κλάδους παραγωγικής δραστηριότητας εξαιτίας μιας χαρακτηριστικής της ιδιαιτερότητας: το προϊόν που παράγει αποτελείται από σύνθεση προϊόντων πολλών κλάδων παραγωγής. Οι κλάδοι αυτοί στο σύνολο τους, με κριτήριο την

αμεσότητα σχέσεως προς την τουριστική ζήτηση, ανήκουν στον τομέα των υπηρεσιών. Δηλαδή το τουριστικό προϊόν μπορεί να καταναλωθεί μονάχα στον τόπο της παραγωγής του. Κατά συνέπεια, εντός του τουριστικού κυκλώματος, δε μεταφέρονται τα παραγόμενα προϊόντα του κλάδου, αλλά διακινούνται οι καταναλωτές. Το γεγονός αυτό συντέλεσε στο να καθιερωθεί ο τουρισμός ως μια κατ' εξοχήν περιφερειακή δραστηριότητα που σχετίζεται άμεσα με τη φυσική μετακίνηση προσώπων από μια γεωγραφική περιοχή σε κάποια άλλη. Οι τεχνολογικές εξελίξεις στα μέσα μεταφοράς αποτέλεσαν τη βάση του σύγχρονου μαζικού τουρισμού και η τουριστική βιομηχανία με τη σειρά της μετατραπεί σταδιακά στον μεγαλύτερο καταναλωτή υπηρεσιών μεταφοράς. Έτσι, με την πάροδο του χρόνου, ανεπτύχθη μια σχέση πλήρους αλληλεξάρτησης μεταξύ μέσων μεταφοράς και τουριστικής βιομηχανίας.

Είναι σημαντικό πάντως, να εντοπίσουμε μια διαφορετική σύγχρονη προσέγγιση στο φαινόμενο του τουρισμού. Μέχρι πρόσφατα, οι επίσημες αναφορές στον τουρισμό, χρησιμοποιούσαν τον χαρακτηρισμό «βιομηχανία» ή «υπηρεσίες», προφανώς εστιάζοντας στην κλασική αντίληψη της βιομηχανίας των μεταφορών και της ξενοδοχειακής, εξετάζοντας την άμεση συνεισφορά στο προϊόν και την απασχόληση. Όμως ο τουρισμός ορίζεται πλέον διεθνώς (από την πλευρά της ζήτησης) ως μια πηγή ζήτησης εγχώριων και διεθνών (τουριστών) καταναλωτών για αγαθά και υπηρεσίες μεταφοράς, στέγασης, διατροφής, ένδυσης, ψυχαγωγίας κ.λπ.

Έτσι, αναδεικνύεται η πραγματική πλέον οικονομική φύση του τουρισμού, δηλαδή η συνολική καταναλωτική και συνακόλουθα η συνολική βιομηχανική του φύση, η οποία ανάγεται πλέον ως η αναγκαία και ικανή βάση αξιολόγησης τόσο της ύπαρξης και της μεγέθυνσης του ίδιου του τομέα, όσο όμως, και, κύρια, της σημασίας, του ρόλου και της συμβολής του τουρισμού στην ανταγωνιστικότητα του συνόλου της ελληνικής οικονομίας και την ανάπτυξη.

Η σύγχρονη τουριστική έρευνα αναλύει την αλληλοσυσχέτιση των διαφορετικών τομέων δράσης του τουρισμού και περιλαμβάνει τη μελέτη θεμάτων όπως η ζήτηση, η προσφορά και η μεταφορά μέσω ενός κατάλληλου περιβάλλοντος. Η μεθοδολογία αυτή υποστηρίζει ότι η συστηματική ανάλυση που απευθύνεται στον τουρισμό έχει αλλάξει κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων και έχει ακολουθήσει γενικά τις εξελίξεις της συστηματικής ανάλυσης (Bieger, 2004). Ο Πίνακας 1.6 απεικονίζει τις παραπάνω τάσεις.

Η αντίληψη και αποδοχή της πραγματικής οικονομικής φύσης και του ρόλου του τουρισμού στην ελληνική οικονομία και κοινωνία, και η υιοθέτηση της ευρύτερης αυτής συστηματικής προσέγγισης είναι καθοριστική για την χάραξη και την εφαρμογή της τουριστικής πολιτικής ως μέρους της ευρύτερης πολιτικής για την ανταγωνιστικότητα, την ανάπτυξη και την πραγματική οικονομική και κοινωνική σύγκλιση.

Πίνακας 1.6

Ανάπτυξη των συστηματικών αναλύσεων στον τουρισμό

Level	Type of relationship	Example of authors	Example of tourism systems
Closed systems	Simple, linear causalities, → suitable for simple problems		Implicit Hunziker/Krapf 1942
Open systems: basic configuration	Causalities as structural model which is open to other systems	Ulrich 1968	Kaspar 1975
Open systems with interactions	Consideration of interactions feedback, intensity, etc., to manage complicated problems (e.g. paper computer) → complicated problems	• gen.Vester1986 • Gomez/Probst1996	Krippendorf 1986
Self referring systems	Consideration of system tranformation → complex problems	• gen.a.o.Lunmannn 1984 • Rüegg Sturm 1999	Bieger/Von Rohr 2000

Πηγή: Bieger, 2002.

Η βελτίωση της ποιότητας του ελληνικού τουριστικού προϊόντος μπορεί να επιτευχθεί με τα παρακάτω μέτρα:

- Επαύξηση των μεριδίων από τη διεθνή τουριστική αγορά.
- Ενίσχυση της εικόνας της χώρας ως τόπο προορισμού.
- Εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων και εργαλείων μάρκετινγκ στη βάση της τριμερούς συνεργασίας.
- Διαφοροποίηση και εμπλουτισμός του ελληνικού τουριστικού προϊόντος με ανάπτυξη θεματικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού με στόχο την ικανοποίηση των εξελισσόμενων προσδοκιών/αναγκών των τουριστών.
- Δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης και σταθερού περιβάλλοντος ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας και ενίσχυσης των ιδιωτικών επενδύσεων.
- Επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο.
- Επένδυση - επιμόρφωση επιχειρηματιών και εργαζομένων στον τομέα.
- Ανάπτυξη εργαλείων έρευνας και πληροφόρησης της οικονομικής δραστηριότητας στον τομέα και υποβοήθησης της τουριστικής πολιτικής.

- Η προστασία, η αναβάθμιση και η αειφορική διαχείριση του περιβάλλοντος.
- Ενίσχυση της προσπελασιμότητας με ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των υποδομών μεταφορών της χώρας.

1.3. Διεθνές περιβάλλον: χαρακτηριστικά και εξελίξεις στον παγκόσμιο τουρισμό

Με βάση εκτιμήσεις που έχουν γίνει από εκπροσώπους των διεθνών οργανισμών, για τις προοπτικές της εξέλιξης της προσφοράς όσο και της ζήτησης στις διάφορες περιοχές του κόσμου για τα αμέσως επόμενα χρόνια, οι εξελίξεις στον διεθνή τουρισμό θα έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Σημαντικές αλλαγές στο διεθνές περιβάλλον: αλλαγή κλίματος και διάθεσης για τουρισμό από ξένους επισκέπτες, ανάδειξη νέων προορισμών. Οι οικονομίες της Βραζιλίας, Ρωσίας, Ινδίας και Κίνας θα παίξουν ένα διαρκώς αυξανόμενο ρόλο στο μέλλον της τουριστικής βιομηχανίας.
- Επιτάχυνση του ετήσιου ρυθμού ανόδου του διεθνούς τουρισμού. Σύμφωνα με τις προβλέψεις του ΠΟΤ, η Ευρώπη θα σημειώσει 717 εκατ. τουριστικές αφίξεις μέχρι το 2020, το οποίο αντιπροσωπεύει έναν ρυθμό ετήσιας ανάπτυξης του 3%.
- Συνέχιση της τάσης για κρατήσεις «τελευταίας στιγμής», που συχνά βασίζονται σε ειδικές προσφορές
- Αυξημένη χρήση του διαδικτύου για σχεδιασμό και κρατήσεις διακοπών, καθώς και άνοδος των τμηματικά «πακετοποιημένων» και εξατομικευμένων διακοπών. Μετά το τέλος του 2013 αναμένεται το 1/3 των πωλήσεων τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών να γίνεται online.
- Αύξηση του εισερχόμενου τουρισμού στις Η.Π.Α. στις 70,1 εκατ. τουριστικές αφίξεις έως το 2013. Ανάκαμψη του εξερχόμενου τουρισμού της Ιαπωνίας, ο οποίος το 2010 έφτασε τα 20 εκατ.
- Ανοδικός ρυθμός και διεύρυνση της κοινωνικής βάσης του τουρισμού με προέλευση την Κίνα. Ανάδειξη της Κίνας ως παγκόσμιας γρηγορότερα αναπτυσσόμενης αγοράς εξερχόμενου τουρισμού, με περίπου 90 εκατ. αφίξεις έως το 2013. Αύξηση του εισερχόμενου τουρισμού στο 8% κατά τα έτη 2010-2013. Προώθηση και τοποθέτηση της τουριστικής βιομηχα-

νίας της Κίνας στο διεθνές επίπεδο με αύξηση της τιμής των καυσίμων σε αυτήν.

- Συνεχιζόμενες και πιθανώς ενισχυμένες απαιτήσεις ασφαλείας.
- Ενίσχυση των ενδο-περιφερειακών ταξιδιών για διακοπές σε σύγκριση με τους μακρινούς προορισμούς.
- Συντομότερες και συχνότερες παραδοσιακές διακοπές.
- Συνεχιζόμενη μεταστροφή από τις παραδοσιακές τακτικές αερογραμμές και τις εταιρείες charter σε ραγδαία αναπτυσσόμενους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους.
- Αυξημένη ζήτηση για αυθεντικές εμπειρίες, γνωριμία με τη φύση και τον πολιτισμό των προορισμών.
- Εξακολούθηση της αυξητικής τάσης του αριθμού των ερχομένων τουριστών ηλικίας 45 ετών και άνω, από τις δυτικές χώρες και την Ιαπωνία.
- Διεύρυνση του χάσματος που διαπιστώνεται ανάμεσα στην ολοένα απαιτητικότερη διεθνή ζήτηση και την προσφορά προϊόντων και υπηρεσιών σε αρκετούς προορισμούς.
- Ισχυρός ανταγωνισμός από άλλους προορισμούς της Μεσογείου. Ενδυνάμωση των ανταγωνιστικών χωρών σε ειδικές μορφές τουρισμού και υποδομές. Η γειτονική Τουρκία αναμένεται να έχει αύξηση στις τουριστικές αφίξεις που θα φτάσει το 7% κατά τα έτη 2011-2014. Επιπλέον προβλέπεται μέγιστη αύξηση των αφίξεων για ιατρικό τουρισμό στο 20% στα επόμενα χρόνια.
- Η τάση υπέρ της εμπορίας εκπομπών της αεροπορίας, ως μια ευαίσθητη προσέγγιση των επιπτώσεων της αεροπορίας στον περιβάλλον, κάτι που θα πρέπει να εφαρμοστεί παγκοσμίως. Το Παγκόσμιο Συμβούλιο Τουρισμού και Ταξιδιών (WTTC) καλεί την Ευρωπαϊκή Ένωση να καθυστερήσει την πλήρη εκτέλεση του αμφιλεγόμενου συστήματος εμπορίας εκπομπών της αεροπορίας, μέχρι ο International Civil Aviation Organisation (ICAO) να ολοκληρώσει την διαδικασία το 2013 και να βρεθεί μια παγκόσμια λύση.
- Ανάπτυξη βιώσιμων λύσεων στην τουριστική βιομηχανία, οι οποίες θα την βοηθήσουν στις προσπάθειες για την καταπολέμηση των κλιματικών αλλαγών.
- Δημιουργία 21 εκατ. επιπρόσθετων θέσεων εργασίας μέσα στην επόμενη δεκαετία και απασχόληση συνολικά 120 εκατ.

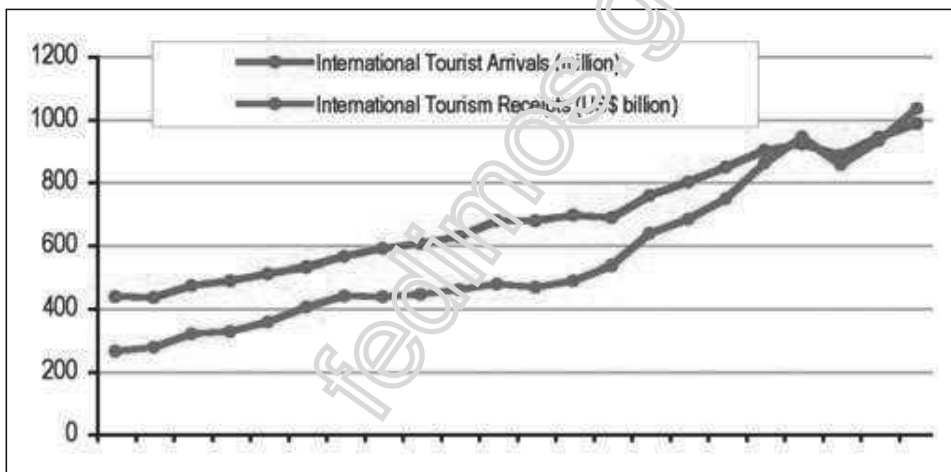
Οι πίνακες παρουσιάζουν τις αφίξεις κατά τα περασμένα έτη καθώς και τις προβλεπόμενες για το έτος 2012 συνολικά, αλλά και κατά Ηπείρους. Η

τουριστική βιομηχανία είναι πλέον ένας ανταγωνιστικός κλάδος, ολοένα και περισσότερες χώρες αναζητούν μερίδιο στην διεθνή πίτα του τουρισμού, καθώς ο τουρισμός αποτελεί βασικό μέσο για οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των χωρών. Θεωρείται σημαντικό να αναφερθεί ότι κατά το 2009 η Κίνα βρισκόταν στην 4η θέση στην παγκόσμια κατάταξη βάσει τουριστικών αφίξεων με 50,9 εκατ. αφίξεις, αμέσως μετά την Ισπανία η οποία βρισκόταν στην 3η θέση με 52,2 εκατ. τουριστικές αφίξεις.

Η Ελλάδα βρίσκεται στην 17η θέση στην παγκόσμια κατάταξη βάσει διεθνών αφίξεων με 15 εκατ. τουριστικές αφίξεις, αμέσως μετά την Ταϊλάνδη, η οποία βρίσκεται στην 16η θέση με 15,9 εκατ. τουριστικές αφίξεις.

Διάγραμμα 1.1

Inbound tourism 1990-2011



Πηγή: World Tourism Organization (UNWTO)©, 2011.

Πίνακας 1.7

	International Tourist Arrivals (million)							Market share (%)	Change (%)		Average annual growth (%) '05-'11*
	1990	1995	2000	2005	2009	2010	2011*		2011*	10/09	
World	435	528	674	799	883	940	983	100	6.4	4.6	3.5
Advanced economies¹	296	334	417	455	475	499	523	53.2	4.9	4.9	2.4
Emerging economies¹	139	193	256	344	408	441	460	46.8	8.2	4.3	5.0
By UNWTO regions:											
Europe	261.5	314.5	385.0	440.7	461.7	474.8	504.0	51.3	2.8	6.2	2.3
Northern Europe	28.6	35.5	43.4	56.1	56.0	56.1	59.3	6.0	0.2	5.6	0.9
Western Europe	108.6	112.1	139.7	141.7	148.5	153.8	159.0	16.2	3.6	3.4	1.9
Central/Eastern Europe	33.9	58.1	68.3	90.7	92.6	95.7	103.5	10.5	3.3	8.1	2.3
Southern/Mediterr. Eu.	90.3	98.0	132.6	152.5	164.5	169.1	182.2	18.5	2.8	7.7	3.0
- of which EU-27	230.1	265.9	323.7	352.4	356.8	364.9	385.0	39.2	2.3	5.5	1.5
Asia and the Pacific	55.8	82.0	110.1	153.5	161.1	204.4	217.0	22.1	12.9	6.1	5.9
North-East Asia	26.4	41.3	58.3	85.9	98.0	111.5	115.8	11.8	13.8	3.8	5.1
South-East Asia	21.2	28.4	36.1	48.5	52.1	63.2	77.2	7.8	12.5	10.4	8.0
Oceania	5.2	8.1	9.6	11.0	10.9	11.0	11.7	1.2	6.1	0.9	1.0
South Asia	3.1	4.2	6.1	8.1	10.1	11.5	12.4	1.3	13.6	8.0	7.2
Americas	92.8	109.0	128.2	133.3	141.7	150.7	153.9	15.9	6.4	3.9	2.7
North America	71.7	80.7	91.5	89.9	93.0	99.2	101.7	10.3	6.6	2.5	2.1
Caribbean	11.4	14.0	17.1	18.8	19.6	20.0	20.8	2.1	2.2	3.9	1.7
Central America	1.9	2.6	4.3	6.3	7.6	7.9	8.3	0.8	3.9	4.8	4.7
South America	7.7	11.7	15.3	18.3	21.4	23.6	25.8	2.6	10.0	9.4	5.8
Africa	14.8	18.8	26.2	34.8	45.9	49.7	50.2	5.1	8.5	0.9	6.3
North Africa	8.4	7.3	10.2	13.9	17.6	18.8	17.1	1.7	6.7	-9.1	3.5
Subsaharan Africa	6.4	11.5	16.0	20.9	28.3	31.0	33.1	3.4	9.6	6.9	7.9
Middle East	9.6	13.7	24.1	36.3	52.8	60.3	55.4	5.6	14.2	-8.0	7.3

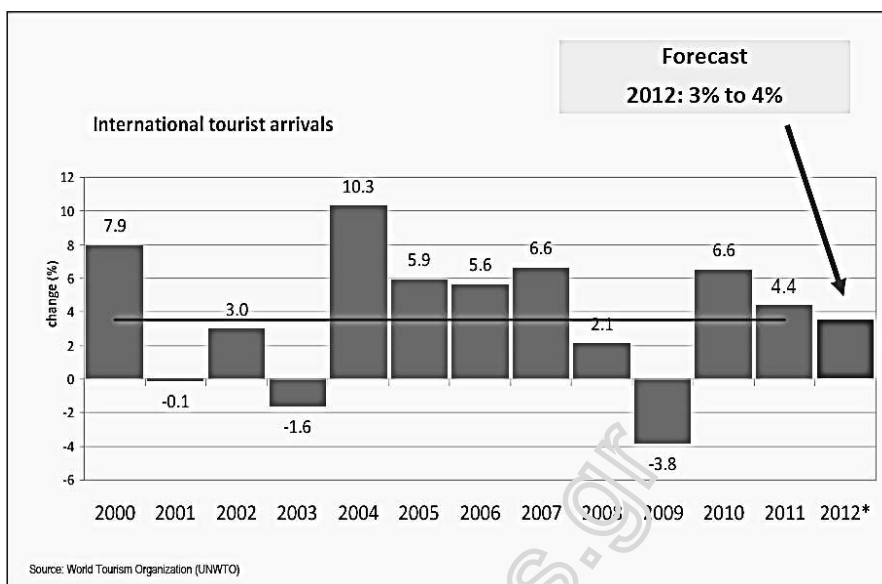
Source: World Tourism Organization (UNWTO) ©

(Data as collected by UNWTO June 2012)

¹ Classification based on the International Monetary Fund (IMF), see the Statistical Annex of the IMF World Economic Outlook of April 2012, page 177, at www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2012/01.

Διάγραμμα 1.2

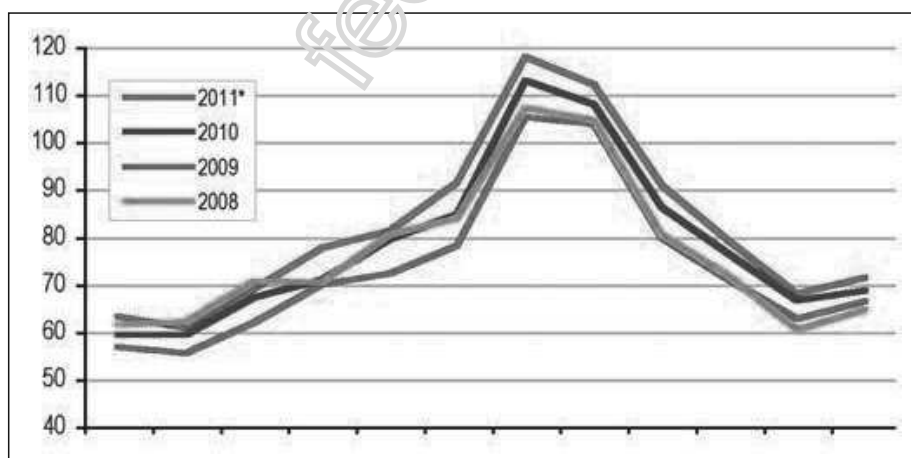
Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις



Πηγή: Διεθνής Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO) (2011).

Διάγραμμα 1.3

International Tourist Arrivals (million) Inbound tourism by month



Πηγή: World Tourism Organization (UNWTO)©.

Πίνακας 1.8

Προβλέψεις στον Διεθνή Τουρισμό

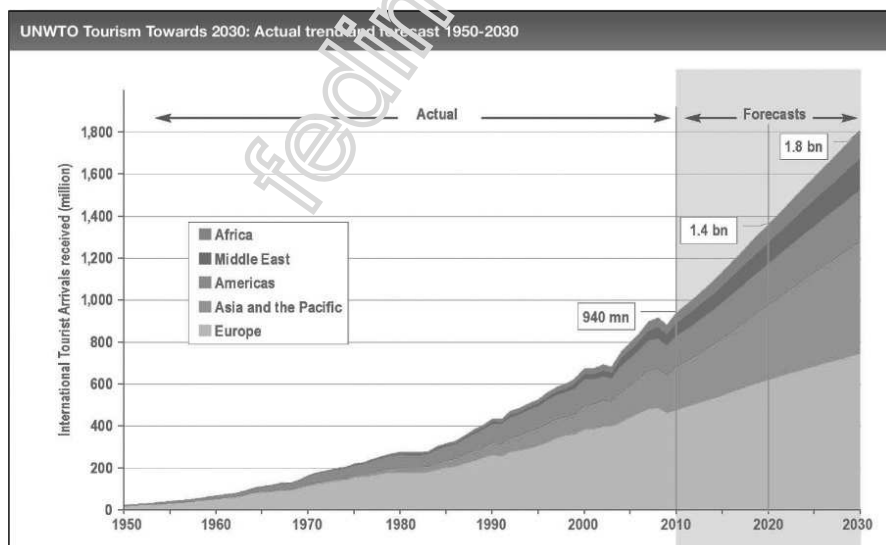
International tourism: projection full year 2012		
	2011	Projection 2012
World	+4.4%	+3% to +4%
Europe	+6.0%	+2% to +4%
Asia and the Pacific	+5.6%	+4% to +6%
Americas	+4.2%	+2% to +4%
Africa	+0.0%	+4% to +6%
Middle East	-8.0%	+0% to +5%

Source: World Tourism Organization (UNWTO)

Πηγή: Διεθνής Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO), 2011.

Διάγραμμα 1.4

UNWTO Tourism Towards 2030: Actual trend and forecast 1950-2030



Πηγή: World Tourism Organization (UNWTO)©.

Πίνακας 1.9

Οι πρώτοι 15 Τουριστικοί Προορισμοί Παγκοσμίως για το έτος 2009-2010

Θέση στον Κόσμο για το 2009-2010	Χώρα	Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις (εκατ.)
1.	Γαλλία	76,8
2.	Η.Π.Α.	59,8
3.	Κίνα	55,7
4.	Ισπανία	52,7
5.	Ιταλία	43,6
6.	Ην. Βασίλειο	28,3
7.	Τουρκία	27,0
8.	Γερμανία	26,9
9.	Μαλαισία	24,6
10.	Μεξικό	22,3
11.	Αυστρία	22,0
12.	Ουκρανία	21,2
13.	Ρωσία	20,3
14.	Χονγκ Κονγκ	20,1
15.	Καναδάς	16,1

Πηγή: Διεθνής Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO), 2011.

Πίνακας 1.10

Παγκόσμιοι Κορυφαίοι Τουριστικοί Προορισμοί για το 2020

	Χώρα	Τουριστικές Αφίξεις (εκατ.)	Μερίδιο στην Διεθνή Αγορά (%)	% Ρυθμός Ανάπτυξης 1995-2020
1.	Κίνα	130	8,3	7,8
2.	Γαλλία	106	6,8	2,3
3.	Η.Π.Α.	102	6,6	3,5
4.	Ισπανία	74	4,7	2,6
5.	Χονγκ Κονγκ (Κίνα)	57	3,6	7,1
6.	Ην. Βασίλειο	54	3,4	3,4
7.	Ιταλία	53	3,4	2,1
8.	Μεξικό	49	3,1	3,6
9.	Ρώσικη Ομοσπονδία	48	3,1	8,5
10.	Τσέχικη Ομοσπονδία	44	2,7	4,0

Πηγή: Διεθνής Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO), 2011.

1.4. Τουρισμός και μεταφορικά μέσα

Η επέκταση του μαζικού τουρισμού, μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην τεράστια ανάπτυξη της τεχνολογίας των μεταφορικών μέσων. Οι μεταφορές αποτελούν ένα σύστημα που είναι συνυφασμένο με τον ανθρώπινο πολιτισμό (Καρβούνης, 1996: 808). Το αυτοκίνητο, το λεωφορείο, ο σιδηρόδρομος, το πλοίο και το αεροπλάνο επέτρεψαν την πρόσβαση σε οποιοδήποτε σημείο της γης. Τα σύγχρονα μεταφορικά μέσα επέτρεψαν την ικανοποίηση των τεχνικών αναγκών της τουριστικής μετακίνησης. Η τουριστική μετακίνηση απαιτεί:

- Δυνατότητα πρόσβασης. Είναι απαραίτητη προκειμένου να επιτευχθεί η μετακίνηση του ανθρώπου προς κάθε κατεύθυνση, ανεξάρτητα από το φυσικό ή το ανθρώπινο εμπόδιο (ανάγλυφο, θάλασσες, αστική συγκέντρωση) που θα συναντήσει.

- Μεταφορική ικανότητα. Επιτρέπει την καθημερινή μετακίνηση εκατοντάδων εκατομμυρίων ανθρώπων στον κόσμο.
- Ταχύτητα μετακίνησης. Αποτελεί πλεονέκτημα στην αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου. Η ταχύτητα δεν αποτελεί πάντοτε βασικό παράγοντα της τουριστικής μετακίνησης. Η σημασία της εξαρτάται από τον προορισμό που επιλέγεται, π.χ. το αεροπλάνο είναι κατάλληλο για τουρισμό μακρινών αποστάσεων (π.χ. υπερατλαντικά ταξίδια) και για τις διακοπές μικρής διάρκειας, το τρένο ή το αυτοκίνητο είναι κατάλληλο για τις ενδιάμεσες αποστάσεις ή τις διακοπές μεγάλης διάρκειας, το πλοίο είναι κατάλληλο όταν το απαιτούν οι γεωγραφικές συνθήκες (σύνδεση νησιών) ή όταν πρόκειται για κρουαζιέρες. Η έννοια του χώρου-χρόνου έχει καταστεί πολύ σημαντική στην τουριστική μετακίνηση, επειδή η ανάπτυξη της τεχνολογίας των μέσων μεταφοράς επιτρέπει σήμερα την κάλυψη οποιασδήποτε απόστασης.

Οι μεταφορές καταλαμβάνουν σημαντική θέση όσο αφορά στους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η ενιαία αγορά ήταν μεγίστης σπουδαιότητας στη κοινή πολιτική των μεταφορών καθώς τα μέτρα που εισάγει όπως η κατάργηση των συνόρων, ή τα μέτρα απελευθέρωσης, στα οποία συμπεριλαμβάνεται η απελευθέρωση των ενδομεταφορών, καθιστούν εύκολη την αντιμετώπιση της αυξανόμενης ζήτησης στις μεταφορές και κάνουν δυνατή την αντιμετώπιση των προβλημάτων συμφόρησης και κορεσμού που συνδέονται με αυτή.

Πίνακας 1.11

Διεθνείς Αφίξεις Αλλοδαπών Τουριστών κατά μέσο ταξιδιού

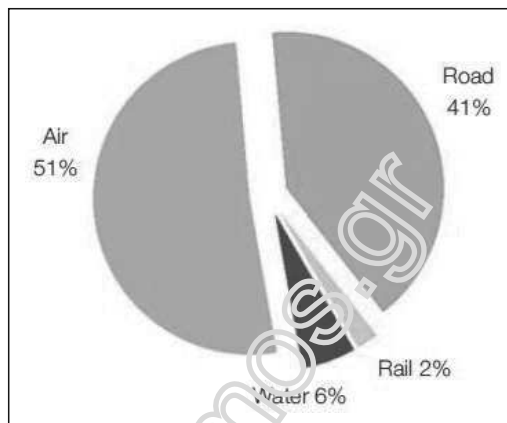
	ΣΥΝΟΛΟ ΣΤΑΘΜΩΝ	ΕΤΟΣ 2010	ΕΤΟΣ 2011	ΜΕΤΑΒΟΛΗ % 2010/2011
1.	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ	542.444	543.055	0,6%
2.	ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ	5.307	3.765	-29,6%
3.	ΘΑΛΛΑΣΙΟΣ	97.331	102.591	5,4%
4.	ΟΔΙΚΩΣ	335.329	458.976	36,9%
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ		980.411	1.108.387	13,6%

Πηγή: Ε.Ε., Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών, 2010.

Παγκοσμίως, πάνω από τους μισούς ταξιδιώτες έφτασαν στον προορισμό τους με εναέρια μεταφορά (51%) το 2010, ενώ οι υπόλοιποι χρησιμοποίησαν την επίγεια μεταφορά (49%), δηλαδή, οδικώς (41%), σιδηροδρομικώς (2%), και μέσω θαλάσσης (6%). Με το πέρασμα των χρόνων, η εναέρια μεταφορά αυξάνεται με ταχύτερους ρυθμούς από ότι η επίγεια μεταφορά, έτσι το μερίδιο της εναέριας μεταφοράς σταδιακά αυξάνεται.

Διάγραμμα 1.5

Inbound tourism by mode of transport, 2011*(share)

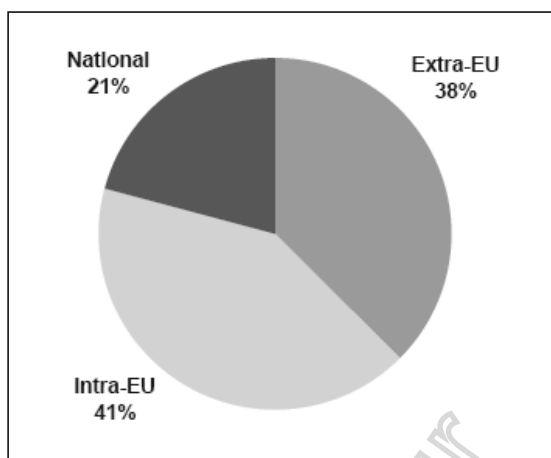


Source: World Tourism Organization (UNWTO).

Η ζήτηση για τις υπηρεσίες αεροδρομίων έχει παρουσιάσει εντυπωσιακή άνοδο τα τελευταία έτη. Οι αεροπορικές μεταφορές κερδίζουν μερίδιο τόσο από τις σιδηροδρομικές μεταφορές όπου, όμως, στις σχετικά μικρές αποστάσεις, υφίστανται ακόμη έντονο ανταγωνισμό από τα τρέινα μεγάλης ταχύτητας, όσο και από τα αυτοκίνητα (ΙΧ και ΔΧ) και από τα πλοία. Η τάση υψηλών ρυθμών αύξησης της επιβατικής κινήσεως στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο αναμένεται να συνεχισθεί και στο μέλλον. Ειδικότερα, το βασικό σενάριο της Γενικής Διευθύνσεως Ενέργειας και Μεταφορών της ΕΕ-27 για την εξέλιξη της επιβατικής κινήσεως έως το 2030, προβλέπει να συνεχισθεί η αισθητή άνοδος της συμμετοχής των αερομεταφορών στη συνολική επιβατική κίνηση στην ΕΕ-27 από 8,1% το 2005 σε 12,2% το 2030.

Διάγραμμα 1.6

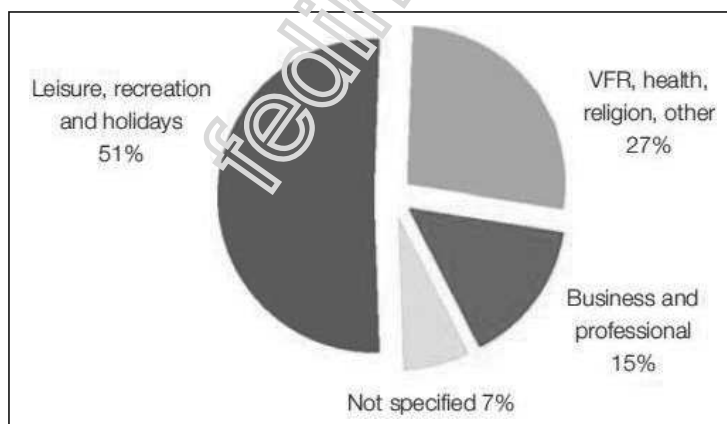
Overview of EU-27 air passenger transport in 2010



Source: Eurostat.

Διάγραμμα 1.7

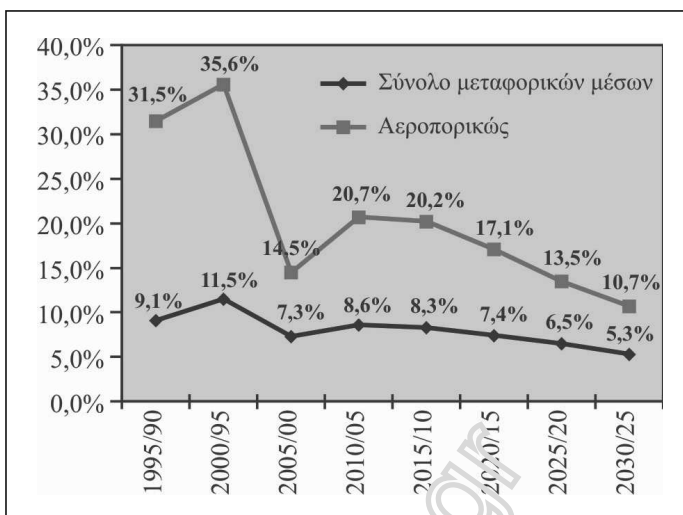
Inbound tourism by purpose of visit, 2011



Source: World Tourism Organization (UNWTO).

Διάγραμμα 1.8

Ποσοστιαία αύξηση μεταφοράς επιβατών στην ΕΕ-27 (ανά πενταετία, σε Gpkm)

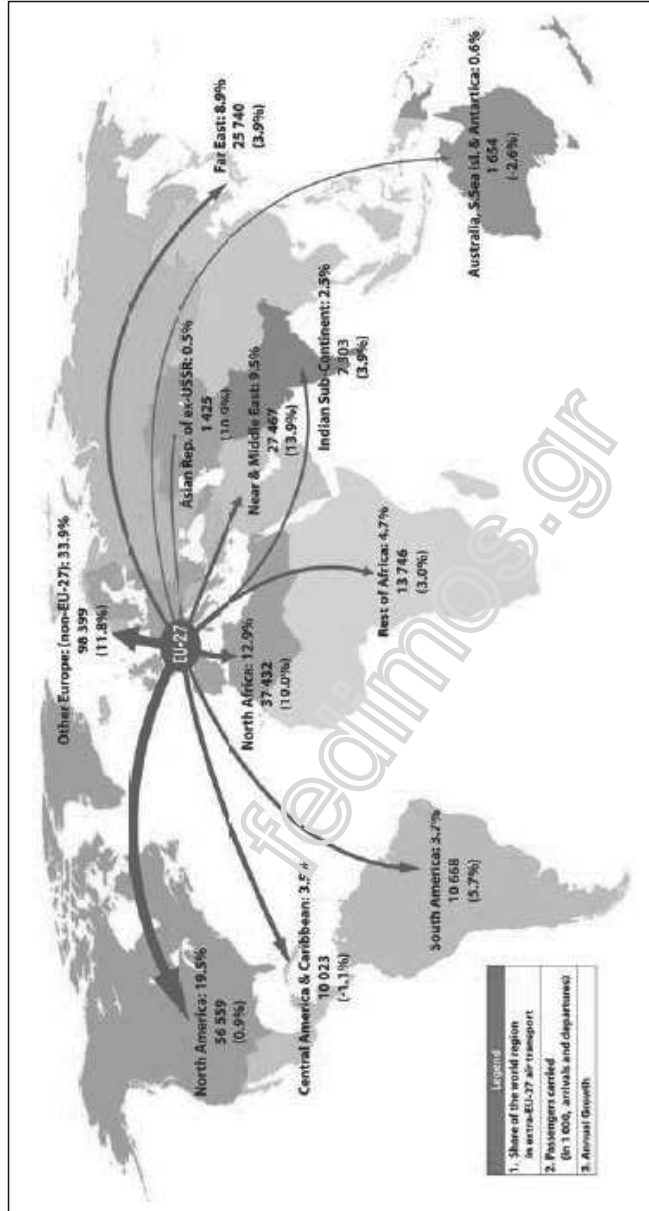


Πηγή: Ε.Ε., Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών, 2010.

Στην Ελλάδα, το ποσοστό των αερομεταφορών ήταν ήδη πολύ υψηλό από το 1990. Αναμένεται επίσης η περαιτέρω άνοδος αυτού του μεριδίου στο 22,43% το 2030 αν και ο ρυθμός αύξησας της μεταφοράς επιβατών διαχρονικά θα επιβραδύνεται. Έτσι, η ίδια έκθεση προβλέπει ότι την 5ετία 2025-2030 η αύξηση των μεταφορών επιβατών αεροπορικώς θα διαμορφώνεται στο 10,7% στην ΕΕ-27 και στο 6% στην Ελλάδα.

Επιπλέον, αυξάνεται σταθερά η μέση χιλιομετρική απόσταση που διανύει ο πολίτης τόσο στην ΕΕ-27 όσο και στην Ελλάδα. Στη χώρα μας, η συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού στο χρονικό διάστημα 2005-2011 παρουσίασε συνεχή άνοδο, με μόνη εξαίρεση τα έτη 2006 και 2007. Από την κίνηση αυτή 7.966.449 περίπου αποτελούν οι ναυλωμένες πτήσεις (charter) για το 2007 –αυξημένη κίνηση από το 2006 που ήταν 7.763.823. Η κυριαρχία των πτήσεων charter φανερώνει τον κατεξοχήν τουριστικό προσανατολισμό των αερομεταφορών στη χώρα μας και συγχρόνως υπογραμμίζει τη σπουδαιότητα του ρόλου των αερομεταφορών για την τουριστική ανάπτυξη και την οικονομία της Ελλάδας.

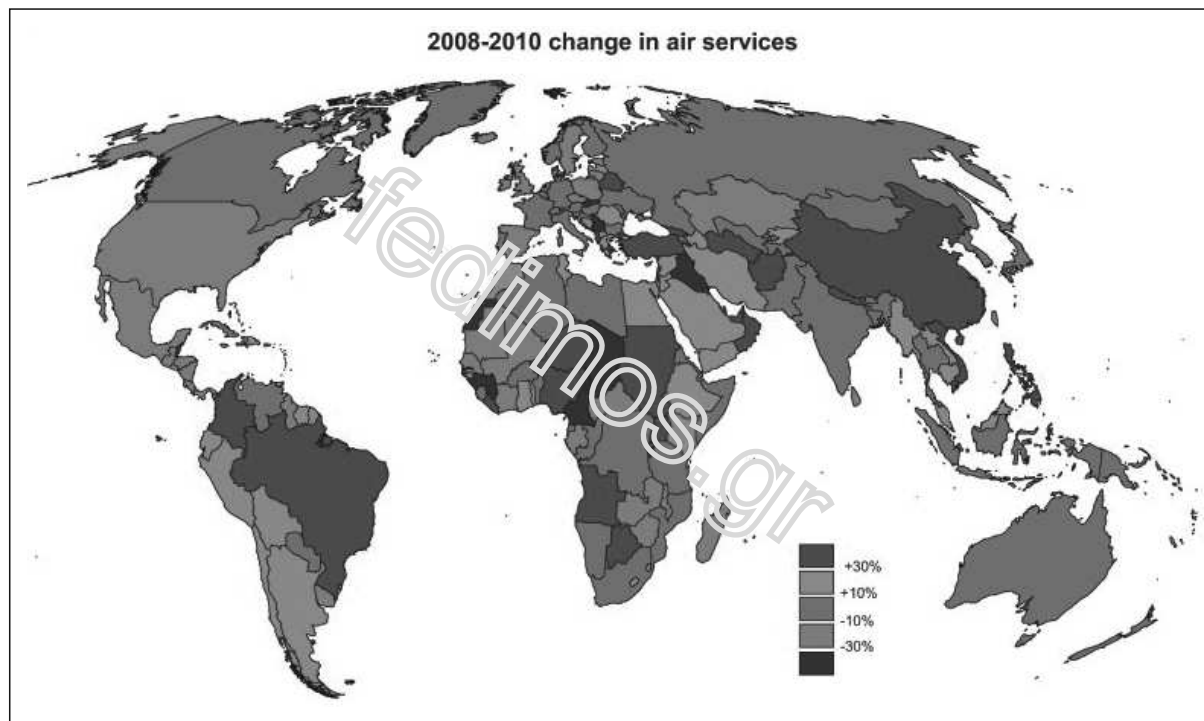
Διάγραμμα 1.9



Πηγή: Eurostat.

Διάγραμμα 1.10

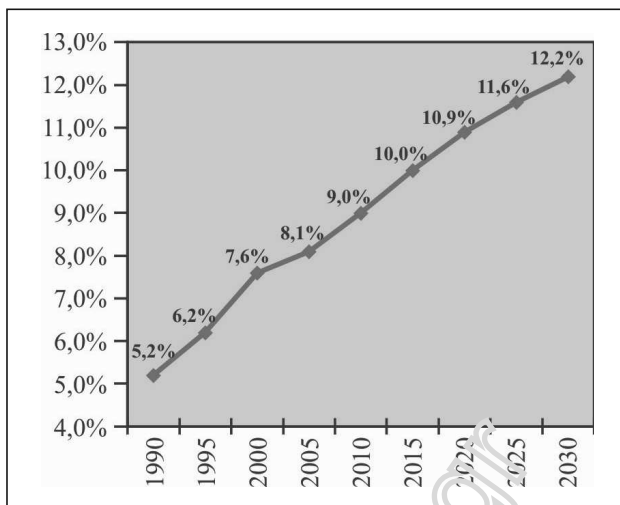
Extra-EU27 transport of passengers in 2010



Source: Eurostat.

Διάγραμμα 1.11

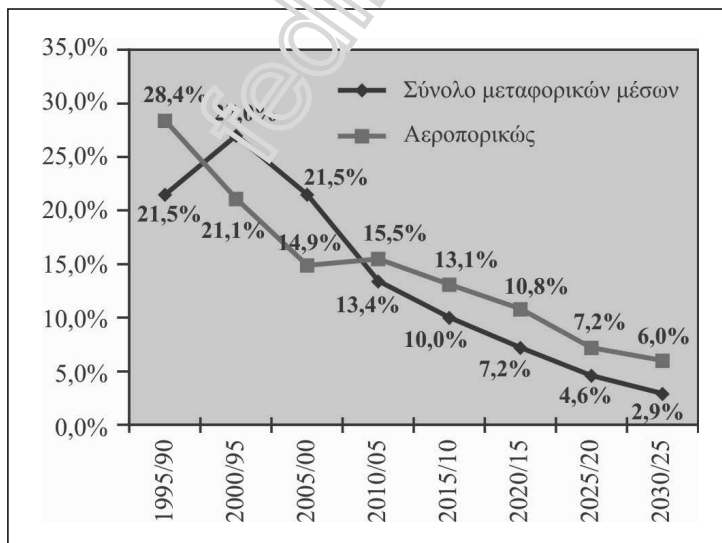
Μερίδιο αεροπορικής επιβατικής κινήσεως προς το σύνολο των μεταφορικών μέσων, ΕΕ-27



Πηγή: Ε.Ε., Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών, 2010.

Διάγραμμα 1.12

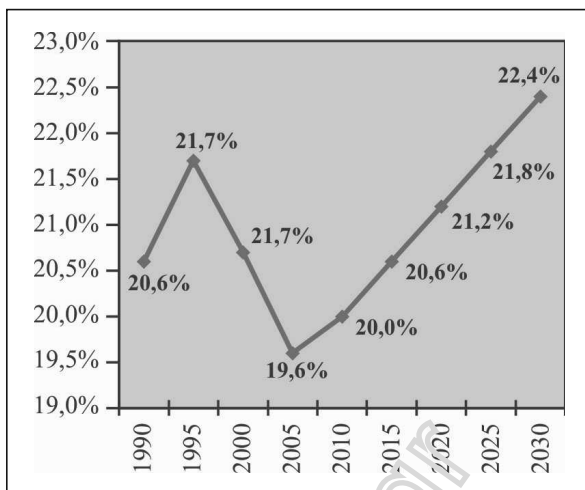
Ποσοστιαία αύξηση μεταφοράς επιβατών στην Ελλάδα (ανά πενταετία, σε Grcm)



Πηγή: Ε.Ε., Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών, 2010.

Διάγραμμα 1.13

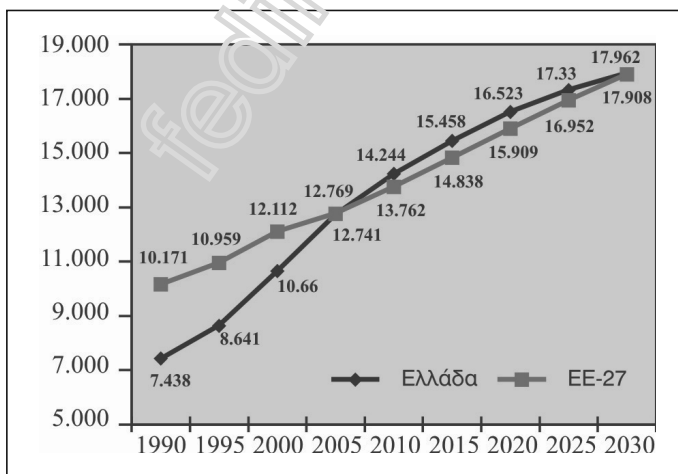
Μερίδιο αεροπορικής επιβατικής κινήσεως προς το σύνολο των μεταφορικών μέσων, Ελλάδα



Πηγή: Ε.Ε., Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών, 2010.

Διάγραμμα 1.14

Κατά κεφαλήν ταξίδια στην Ελλάδα και την ΕΕ-27 (χιλιόμετρα)



Πηγή: Ε.Ε., Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών, 2010.

1.5. Ο ελληνικός τουρισμός και οι αερομεταφορές

Η σχέση έντονης εξάρτησης του ελληνικού τουρισμού από τις εξελίξεις στις αερομεταφορές αποδεικνύεται από τα παρακάτω:

- το 80% της συνολικής τουριστικής κίνησης προς την Ελλάδα χρησιμοποιεί το αεροπλάνο ως μεταφορικό μέσο
- Η Ελλάδα είναι ο πιο γεωγραφικά απομακρυσμένος Ευρωπαϊκός προορισμός για τις κύριες χώρες προσέλευσης τουριστών.
- Λόγω του παραπάνω το ποσοστό συμμετοχής της αερομεταφοράς στην τελική τιμή του πακέτου είναι συγκριτικά υψηλότερο ως προς τις άλλες ανταγωνίστριες ευρωπαϊκές χώρες.
- Η αντικατάσταση του μεταφορικού αυτού μέσου είναι ιδιαίτερα δύσκολη (διάρκεια ταξιδιού/κόστος ταξιδιού)
- Η χρησιμοποίηση μεγάλης χωρητικότητας αεροσκαφών στις πτήσεις τσαρτερ, καθιστοποιεί ακόμα περισσότερο την τουριστική προσφορά αυξάνοντας την εξάρτηση του τουρισμού μας από λίγους ξένους Tour Operators και χώρες.

Το 90% του επιβατικού κοινού πετάει με τα «net fares», δηλαδή τους εκπτώτικους ναύλους. Η αγορά, ήτοι οι ταξιδιωτικοί πράκτορες είναι συνεχώς σε επαγρύπνηση και περιμένουν μέχρι τελευταία στιγμή να δουν εάν έβγαλε η Lufthansa ή η O.A. κ.λπ., τα «net fares» για κάθε προορισμό που τους ενδιαφέρει. Όταν κάποιος πελάτης πάει σε ένα ταξιδιωτικό πράκτορα αυτός δεν θα του αναφέρει τον κανονικό ναύλο που έχει το σύστημα, θα κοιτάξει τα χαρτιά του για να δει, την συγκεκριμένη στιγμή και τον προορισμό που ενδιαφέρει τον πελάτη, ποιες εταιρίες έχουν ποιες προσφορές και βάση αυτών θα γίνει η συζήτηση, για αυτόν τον λόγο οι ταξιδιωτικοί πράκτορες είναι σε διαρκή επικοινωνία με όλες τις αεροπορικές εταιρίες, προκειμένου να μάθουν τις τελευταίες τους προσφορές. Αυτό υποχρεώνει όλες τις αεροπορικές εταιρίες να μπου σε αυτόν τον πόλεμο τιμών, μέσω προσφορών. Η τιμολόγηση των ναύλων γίνεται με βάση την ζήτηση και την πληρότητα. Αυτό συμβαίνει και στον υπολογισμό των εκπτώτικών ναύλων. Οι προβλέψεις των διεθνών οργανισμών για την ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού.

Σύμφωνα με την εκτίμηση του Παγκόσμιου Συμβουλίου Τουρισμού και Ταξιδιών, η οποία στηρίζεται στη μέθοδο κατάρτισης των δορυφόρων λογαριασμών του Oxford Economic Forecasting, ο ελληνικός τουρισμός τα επόμενα δέκα χρόνια, πρόκειται να γνωρίσει σημαντικούς (ετήσιους) ρυθμούς ανάπτυξης μετρούμενης σύμφωνα με τους ακόλουθους δείκτες:

- 5% στη ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες.
- 4,6% συμβολή στο ΑΕΠ του τομέα (άμεση επίδραση) όπου ανεβάζει τον αριθμό των επισκεπτών σε περίπου 19, 7 εκατ.
- 2,6% στην απασχόληση (άμεση) στον τομέα.
- 2,2% στη συνολική απασχόληση της χώρας.
- 4,8% στις επενδύσεις.

Τα μέσα και τα εργαλεία για την προώθηση των στόχων και των δράσεων του τουρισμού είναι τα επόμενα: ΕΠΑΝ, ΠΕΠ, Αναπτυξιακός Νόμος, Πρωτοβουλίες Interreg και Leader. Μετά το 2006, οι χρηματοδοτήσεις μπορούν προήλθαν από το Δ ΚΠΣ, από πρωτοβουλίες public - private - partnership (για μεγάλες επενδύσεις που εφαρμόζει ήδη με επιτυχία η ΕΤΑ Α.Ε.) ή από χρηματοδοτήσεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων.

1.6. Αερομεταφορές και οικονομική και τουριστική ανάπτυξη

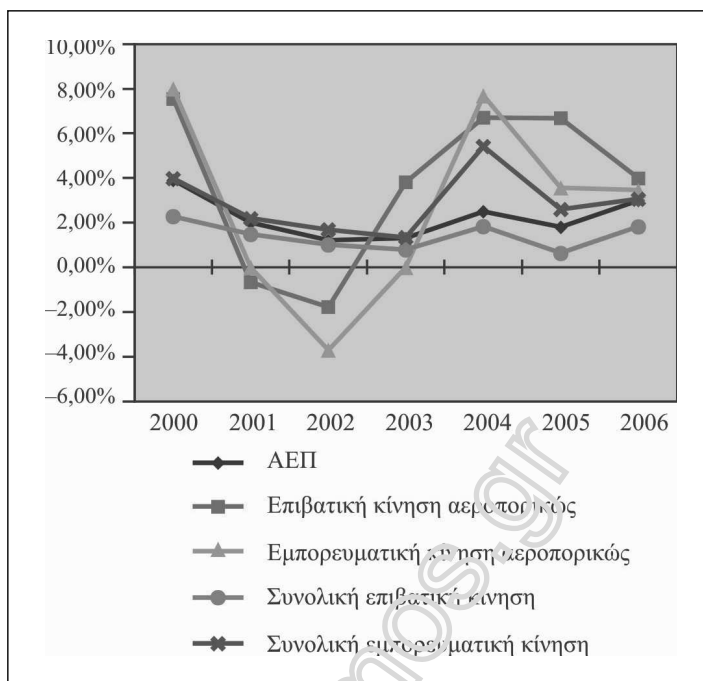
Κανένας δεν μπορεί να αμφισβητήσει τη συνεισφορά των αερομεταφορέων στις οικονομίες των κρατών. Η αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του αεροπλάνου και παράλληλα η οικονομική του εκμετάλλευση μέσω εταιρειών ναυλωμένων πτήσεων (charters), συνέβαλαν στη μαζικοποίηση και διεθνοποίηση του τουρισμού.

Γενικά, η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών ενισχύεται σε περιόδους δυναμικής ανάπτυξης των οικονομιών. Θα πρέπει να σημειωθεί όμως το γεγονός, ότι έκτακτοι παράγοντες, όπως η τρομοκρατική επίθεση της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 και η μεγάλη αύξηση των τιμών των καυσίμων, έχουν σε πολλές περιπτώσεις πολύ πιο έντονη επίπτωση στις αερομεταφορές από ό,τι στις μεταφορές με τα λοιπά μεταφορικά μέσα. Πάντως, σε ομαλές περιόδους σταθερής ανάπτυξης των οικονομιών ο ρυθμός αύξησης των αερομεταφορών συστηματικά υπερβαίνει τόσο αυτόν των λοιπών συγκοινωνιακών μέσων όσο και τον ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ.

Επίσης, λαμβάνεται υπόψη η οικονομική επιταγή ώστε να μη γίνεται εκμετάλλευση των επενδύσεων σε έργα υποδομής από μεταφορείς οι οποίοι δεν συμμετείχαν στη χρηματοδότησή τους. Η Ε.Ε. δεν παρέλειψε να υπολογίσει το σπουδαίο ρόλο της επιτακτικής ανάγκης για ασφάλεια μεταξύ των συνδέσεων, ώστε να μην αμφισβητηθεί, με την εισαγωγή νέων παραγόντων ανταγωνισμού, η συνέχιση των συγκοινωνιακών συνδέσεων ανάμεσα στις περιφερειακές ζώνες, δηλαδή τα νησιά και τις κεντρικές ζώνες, δηλαδή τις ηπειρωτικές χώρες.

Διάγραμμα 1.15

Μεταφορά επιβατικών και εμπορευμάτων σε σχέση με τον ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ



Πηγή: Ε.Ε., Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών, 2010.

Οι αερομεταφορές συμβάλλουν α) στην αύξηση των κρατικών εσόδων και του εθνικού εισοδήματος, β) στην απασχόληση μεγάλου ποσοστού εργατικού δυναμικού και συνεπώς στην αντιμετώπιση της ανεργίας, γ) στη μεταφορά επιβατών προς όλα τα μήκη και πλάτη της γης, καθώς και δ) στη μεταφορά εμπορεύματος και ταχυδρομείου.

Πιο γενικά, τα αεροπορικά ταξίδια συνεισφέρουν στα παρακάτω:

- Βελτιώνουν το εύρος των δραστηριοτήτων και της κυβέρνησης, με επέκταση της δυνητικής γεωγραφικής περιοχής για προσωπική επαφή, επικοινωνία και επιτήρηση δραστηριοτήτων. Καταρρίπτονται τα γεωγραφικά όρια.
- Βελτιώνουν τον τρόπο ζωής με τη διεύρυνση των ευκαιριών και επιλογών για εργασία, για εργασιακά εκπαιδευτικά ταξίδια, επισκέψεις σε φίλους και συγγενείς.
- Παρέχουν τη δυνατότητα στα άτομα να ανταποκρίνονται γρήγορα στις προσωπικές επείγουσες ανάγκες με το να διανύουν μεγάλες αποστά-

σεις σε λίγες ώρες. Συμβάλλουν δηλαδή στην αντιμετώπιση δύσκολων καταστάσεων.

- Υποστηρίζουν τους κλάδους που σχετίζονται με τα ταξίδια όπως ξενοδοχεία, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, ταξιδιωτικά πρακτορεία και προωθούν την οικονομική ανάπτυξη κρατών, πόλεων και περιοχών. Όλοι οι παραπάνω τομείς δραστηριότητας συγγέονται μεταξύ τους και υποστηρίζουν ο ένας τον άλλο.
- Βελτιώνουν την επικοινωνία με την ταχύτερη παράδοση του ταχυδρομείου και
- Βοηθούν στο εμπόριο με την γρήγορη παράδοση εμπορευμάτων από τους προμηθευτές στους πελάτες.

Είναι επίσης σημαντικό να λαμβάνει κανείς υπόψη τα άυλα οφέλη που παρέχονται στην οικονομία από τη χρήση των αεροσκαφών. Η γενική αεροπορία είναι σημαντική σε καταστάσεις ανάγκης, φυσικών καταστροφών, πλημμύρων, σεισμών κ.ά., για την εθνική άμυνα καθώς και για την υποστήριξη συμπληρωματικών ταξιδιωτικών επιχειρήσεων όπως ξενοδοχεία, ενοικιάσεις αυτοκινήτων, γεύματα κ.λπ. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί η συμβολή της στη μόρφωση, εκπαίδευση και κατάρτιση αφού μέσω αυτής επιτυγχάνονται αεροφωτογραφίες, χαρτογραφήσεις, επισήμανση χλωρίδας και πανίδας κ.ά.

Η ταχύτητα, η αποτελεσματικότητα και η άνεση, η ασφάλεια και η οικονομία είναι σύμβολα του σύγχρονου κόσμου και της σύγχρονης αερομεταφοράς.

1.7. Φάσεις της αλληλοεπιδρώνουσας ανάπτυξης των αερομεταφορών και του τουρισμού

Πολλοί συγγραφείς υποστηρίζουν ότι η ζήτηση των αερομεταφορών είναι στην πραγματικότητα παράγωγη ζήτηση. Πιο συγκεκριμένα, η πορεία της ζήτησης σε άλλους κλάδους της οικονομικής δραστηριότητας, όπως στο χώρο των επιχειρήσεων ή στην τουριστική βιομηχανία ή ακόμα και στον αθλητικό χώρο (π.χ. αθλητικές εκδηλώσεις), παίζουν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των αερομεταφορών. Έτσι, η θετική εξέλιξη στη ζήτηση επηρεάζει θετικά και την εξέλιξη της ζήτησης για αερομεταφορές (Σαμπράκος, 1999).

Το δεύτερο χαρακτηριστικό είναι ότι η αγορά των αερομεταφορών είναι «ανοικτή» σε δυνητικούς ανταγωνιστές, θεωρητικά τουλάχιστον. Αναφερό-