



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ
ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ»**



ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ: ΝΤΟΥΡΑ ΑΜΑΡΙΑΝΤ
ΤΑΡΛΕΒ ΒΛΑΝΤΙΜΙΡ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΒΑΣΙΟΣ ΗΛΙΑΣ

ΠΑΤΡΑ, 2017

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία με τίτλο «Η συμβολή των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους στην τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας» εκπονήθηκε στο Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Δυτικής Ελλάδας, στη Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, στο Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων υπό την επίβλεψη του καθηγητή Βάσιου Ηλία.

Αντικείμενο πραγμάτευσης της παρούσας εργασίας είναι ο τουρισμός στην Ελλάδα, οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους και συγκεκριμένα η λειτουργία, η τιμολογιακή πολιτική τους κλπ. Επιπρόσθετα δίνεται έμφαση στην συμβολή των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους στην τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας.

Η επιλογή του συγκεκριμένου θέματος έγινε με βάση το ενδιαφέρον που παρουσιάζουν οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους στις μέρες μας και το πόσο έχουν εξελιχθεί με το πέρασμα των ετών, προσφέροντας υπηρεσίες υψηλού επιπέδου, μεταφορές σε σύντομο χρονικό διάστημα με γνώμονα πάντα τις οικονομικές τιμές συμβάλλοντας παράλληλα σε διάφορους τομείς της κοινωνίας και της οικονομίας.

Για την ολοκλήρωση της πτυχιακής εργασίας απαιτήθηκε ενδελεχής έρευνα κυρίως στο διαδίκτυο, σε πηγές επί το πλείστον ελληνικές και σε βιβλία ελληνικής βιβλιογραφίας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία εξετάζει τον ελληνικό τουρισμό και πως αυτός επηρεάζεται από τις αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους. Για να διακρίνουμε τα χαρακτηριστικά του ελληνικού τουρισμού, αρχικά θα προσδιορίσουμε γενικά τον όρο «τουρισμός» και «μεταφορές». Στο Κεφάλαιο 1 γίνεται ιστορική αναδρομή τόσο του παγκοσμίου τουρισμού όσο και του ελληνικού. Επίσης, αναφέρονται τα είδη και οι μορφές, καθώς και οι λόγοι ανάπτυξης του τουρισμού. Έπειτα ακολουθεί μια ιστορική αναδρομή στις μεταφορές, παγκόσμιες και ελληνικές. Επικεντρωνόμαστε ειδικά στις αερομεταφορές και στις επιδράσεις που έχουν στον ελληνικό τουρισμό.

Το Κεφάλαιο 2 περιλαμβάνει τις αερομεταφορές και αναλύει τις αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους. Ξεκινά με ιστορική αναδρομή στις πρώτες αεροπορικές εταιρίες και συνεχίζεται με την αεροπορική βιομηχανία στην Ευρώπη. Έπειτα, αφού αναλύεται η ιστορία και η δημιουργία των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους, γίνεται εκτενής περιγραφή της λειτουργίας τους και της στρατηγικής που ακολουθούν και τις διαφορές που έχουν από τις συμβατικές αεροπορικές εταιρίες. Επίσης, παρουσιάζεται το παράδειγμα των Ryanair και EasyJet που είναι δυο από τις μεγαλύτερες αεροπορικές χαμηλού κόστους στην Ευρώπη.

Έπειτα, εξετάζουμε και αναλύουμε τον ελληνικό τουρισμό ως μια σημαντική βιομηχανία στην Ελλάδα. Προσδιορίζουμε τον ελληνικό τουρισμό στον παγκόσμιο χάρτη και ποιά είναι το μερίδιο που κατέχει. Αναφέρουμε την εξέλιξη που υπάρχει τα τελευταία χρόνια και συγκεκριμένα την πορεία από την στασιμότητα προς την ανάκαμψη. Αφού εξετάσουμε τον ελληνικό τουρισμό ως προς τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιεί, καθώς και την εποχικότητα του, θα προσδιορίσουμε τα στοιχεία από τις στατιστικές έρευνες του 2015 και θα κάνουμε μια πρόβλεψη για τα επόμενα χρόνια. Επίσης, θα μελετήσουμε τα ισοζύγια του τουρισμού για να δούμε πως μεταφράζεται ο ελληνικός τουρισμός σε χρήματα για το ελληνικό κράτος.

Τέλος, στο Κεφάλαιο 4 θα αναλύσουμε την επίδραση των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους στον ελληνικό τουρισμό. Για να γίνει αυτή η ανάλυση, μελετάμε τους παράγοντες που επιδρούν στην ανάπτυξη του τουρισμού μιας χώρας. Ακολουθούν στοιχεία για τον τρόπο λειτουργίας των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους στην Ελλάδα και κλείνουμε καταλήγοντας στο συμπέρασμα πως οι χαμηλού κόστους αεροπορικές εταιρείες βοηθούν στην ανάπτυξη του Ελληνικού Τουρισμού.

ABSTRACT

The present dissertation examines Greek tourism and the effects of low-cost airline companies on it. In the first place, in order to determine the characteristics of Greek tourism, we will try to define the terms “tourism” and “transportation”. Chapter 1 attempts a historical retrospection of international, as well as Greek tourism. The types and forms of tourism are presented, followed by the reasons behind its development. Finally, we follow up with the international and national history of transportation. More particularly we examine airline transportation and its effects on the Greek tourism.

Chapter 2 focuses on airline transportation and analyses low-cost airline companies. It starts with a historical background of the first airline companies and continues to analyse the development of the airline industry in Europe. Moreover, after shedding light on the first steps in launching low-cost airline companies, a detailed outline of their operation and strategy is presented, along with the traits that differentiate them from conventional airline companies. The examples of Ryanair and EasyJet, two of the biggest low-cost airline companies in Europe, are examined.

Thereafter, we study and analyse the role of Greek tourism as an important industry in Greece. We also determine its role in the global map and its market share in the Greek economy. Then, we follow up with a special reference to its development in the recent years and, more specifically, its course from stagnation to rebound. After examining Greek tourism as to the means of transportation mainly used, as well as its seasonality, we will attempt to determine the financial data of 2015 and make a prediction for the years to come. In addition, we will study the financial balances of tourism to determine how Greek tourism translates in profit for the Greek state.

Finally, in Chapter 4 we will analyse the effects of low-cost airlines on Greek tourism. To achieve that, we will study the factors that affect the development of tourism in a given country. Detailed information on the operation of low-cost airline companies in Greece follows promptly, finishing with the conclusion that low-cost airline companies promote and aid the development of Greek tourism.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ	1
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	2
ABSTRACT	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	6
1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	8
1.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	8
1.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ	9
1.1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	10
1.2 ΗΔΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	11
1.2.1 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	11
1.2.2 ΚΥΡΙΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	12
1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	13
1.3.1 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	14
1.4 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	15
1.4.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	15
1.4.2 ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	15
1.4.3 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	16
2. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ	19
2.1 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ	19
2.1.1 ΙΣΤΟΡΙΑ	19
2.1.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ	20
2.1.3 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗ	21
2.2 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ (LCC).....	22
2.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ	22
2.2.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ	23
2.2.3 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΩΝ LCC	25
2.3 RYANAIR ΚΑΙ EasyJet.....	26
3. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΩΣ ΞΕΧΩΡΙΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .	28
3.1 ΓΕΝΙΚΑ	28

3.2 Η ΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	29
3.3 ΑΠΟ ΤΗ ΣΤΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	32
3.4 ΤΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ	36
3.5 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΙ Η ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ	39
3.6 ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ 2015 ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΧΡΟΝΙΑ	42
3.6.1 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΧΡΟΝΙΑ	43
3.7 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ.....	44
4. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	49
4.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΙΑΣ ΧΩΡΑΣ	49
4.2 Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	50
4.3 ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	52
4.4 ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	55
4.5 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ...	56
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	57
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	60

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τουρισμός δηλώνει τη μετακίνηση ανθρώπων από μια περιοχή σε μια άλλη για μικρό διάστημα συνήθως, με σκοπό τη διασκέδαση αλλά και για επαγγελματικούς λόγους ορισμένες φορές. Για πολλές χώρες ο τουρισμός αποτελεί βασικό πυλώνα στήριξης της οικονομίας τους και συγκεκριμένα για την Ελλάδα αποτελεί τη “βαριά της βιομηχανία”.

Η Ελλάδα αποτελεί κατεξοχήν τουριστικό προορισμό για εκατομμύρια ανθρώπους, γεγονός που καθιστά τον τουρισμό παράγοντα με σημαντικές οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές επιπτώσεις για τη χώρα μας .

Μέσω του τουρισμού ένα πλήθος ανθρώπων βρίσκουν απασχόληση σε επαγγέλματα, τα οποία σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με τον τουρισμό, από τους ξεναγούς και τους εργαζόμενους στα ξενοδοχεία, ως τους εστιάτορες και τους ιδιοκτήτες εμπορικών καταστημάτων με αναμνηστικά είδη. Ωστόσο το όφελος από τον τουρισμό δεν είναι μόνο για τις τοπικές κοινωνίες, οι οποίες υποδέχονται τους τουρίστες, αλλά και γενικότερο: το κράτος, προκειμένου να εξυπηρετήσει τους τουρίστες και να διευκολύνει τη μεταφορά και την παραμονή τους, αναγκάζεται να αναπτύξει τις συγκοινωνιακές και επικοινωνιακές υποδομές, κατασκευάζοντας λιμάνια, αεροδρόμια, γέφυρες, κατάλληλο οδικό δίκτυο. Αυτά τα έργα, όμως, δεν εξυπηρετούν μόνο τους ξένους, αλλά και τον ελληνικό πληθυσμό, ο οποίος αποκτά ένα σύγχρονο κράτος και μια καλύτερη ποιότητα ζωής.

Η οικονομική κρίση που ξεκίνησε τα τέλη του 2008 με αρχές του 2009, επηρέασε τις οικονομίες πολλών χωρών και ιδιαίτερα της Ελλάδας. Η εξάρτηση της Ελλάδας από τον τουρισμό επιβάλλει την στήριξη στη προσπάθεια ανάκαμψης από αυτό το οικονομικό τέλμα, μέσω του τομέα του τουρισμού.

Ζούμε σε μια από τις πιο ενδιαφέρουσες εποχές της ανθρώπινης ιστορίας. Σ’ όλες τις εκδηλώσεις της ανθρώπινης δραστηριότητας όπως στην επιστήμη, στην πολιτική, στην οικονομία παρατηρούνται βαθιές και ουσιαστικές αλλαγές. Αυτές οι αλλαγές αναγκαστικά διεισδύουν και στον χώρο των μεταφορών και δη των εναέριων επηρεάζοντας έτσι τις τουριστικές μετακινήσεις και το τουρισμό γενικότερα.

Ιδιαίτερα για την Ελλάδα οι αλλαγές στο χώρο των αερομεταφορών είναι καθοριστικής σημασίας καθώς πρόκειται για μια χώρα όπου οι αερομεταφορές διαδραματίζουν σημαίνοντα ρόλο στη μετακίνηση τουριστών. Η πλειοψηφία των διεθνών μετακινήσεων επιβατών προς και από την χώρα περιλαμβάνει την εναέρια μεταφορά. Αυτή η μορφή μεταφοράς έχει αναπτυχθεί πολύ από τον Β’ Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά. Ο τομέας των αερομεταφορών είναι ένας βασικός τομέας όχι μόνο της βιομηχανίας τουρισμού αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας. Είναι γεγονός αδιαμφισβήτητο η ραγδαία εξέλιξη της διεθνούς βιομηχανίας των εναέριων μεταφορών σε πολλαπλούς τομείς όπως της τεχνολογίας, των συστημάτων οργάνωσης και διοίκησης κ.α.

Στον τομέα των αερομεταφορών έχουν παρεισφρήσει αρκετές εταιρίες. Οι συμβατές αεροπορικές εταιρίες και οι εταιρίες χαμηλού κόστους είναι οι δυο μορφές εταιριών που “πετάνε” καθημερινά στους αιθέρες με χιλιάδες πτήσεις. Εκτός από τις συμβατές αεροπορικές εταιρίες, πλέον καταλαμβάνουν σημαντικό μερίδιο αγοράς και οι εταιρίες χαμηλού κόστους.

Αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους ή Low Cost Carrier λέγονται οι εταιρίες που προσφέρουν εισιτήρια σε πολύ χαμηλότερη τιμή από τις συμβατές αεροπορικές εταιρίες. Στην Ελλάδα οι χαμηλού κόστους αεροπορικές εταιρίες που κυριαρχούν είναι η Ryanair, η EasyJet, η Wizz κ.α.. Οι LCC παρέχουν στον πελάτη μια εντελώς διαφορετική πτήση από τις άλλες. Φυσικά η εμπειρία μπορεί να μην ανταποκρίνεται στις προσδοκίες πολλών πελατών όμως σίγουρα εξοικονομούνται αρκετά χρήματα.

Οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους παρουσιάζουν μια αξιόλογη πορεία τα τελευταία χρόνια συμβάλλοντας παράλληλα στην αύξηση των εισερχόμενων τουριστών στη χώρα μας που συνεπάγεται τη διαρκή εισροή χρήματος και πλούτου στην ελληνική οικονομία, ειδικά σε μια εποχή, κατά την οποία η οικονομική κρίση είναι έντονη.

Στην παρούσα εργασία γίνεται μια προσπάθεια για το προσδιορισμό εννοιών όπως ο τουρισμός και οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους καθώς και η συμβολή των τελευταίων στη τουριστική ανάπτυξη της χώρας μας.

Συνοψίζοντας όλα όσα ειπώθηκαν παραπάνω, το συμπέρασμα είναι ότι το φαινόμενο του τουρισμού μπορεί να αποτελέσει παράγοντα προόδου και ανάπτυξης για την ελληνική κοινωνία, αλλά ταυτόχρονα κρύβει και αυξημένους κινδύνους, αν η τουριστική ανάπτυξη δε γίνει με τρόπο σωστά σχεδιασμένο.

1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

1.1 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας, λόγω της υψηλής συμμετοχής του στο ΑΕΠ (18,5% το 2015 σύμφωνα με το sete.gr) της χώρας και της ακόμη υψηλότερης στην απασχόληση (23,1% το 2015 σύμφωνα με το sete.gr). Επίσης πολύ σημαντικός είναι ο ρόλος του τουρισμού στην κάλυψη σημαντικού μέρους του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου της χώρας, ρόλος ο οποίος είναι εξαιρετικά σημαντικός ιδιαίτερα στην παρούσα περίοδο. Από την άλλη μεριά, όμως, ο ελληνικός τουρισμός παρουσιάζει σημαντικά προβλήματα, με κυριότερα τον εποχικό και γεωγραφικό συγκεντρωτισμό του προσφερόμενου προϊόντος και την πολύ αργή προσαρμογή στις νέες συνθήκες, τόσο από στην πλευρά της ζήτησης όσο και του περιφερειακού ανταγωνισμού. (http://www.bankofgreece.gr/BoGDocuments/EMEKA_tourismos_2014_.pdf)

Ο τουρισμός είναι ένας πολύ διαδεδομένος τρόπος ψυχαγωγίας, ειδικά στον Δυτικό Κόσμο ενώ παράλληλα αποτελεί μια πολύ μεγάλη βιομηχανία και σημαντικότερη πηγή εσόδων για παραδοσιακά τουριστικές χώρες όπως την Γαλλία, Ισπανία, Ιταλία και την Ελλάδα. (<https://el.wikipedia.org/wiki/Τουρισμός>)

ΟΡΙΣΜΟΙ

Πολλές είναι οι προσπάθειες που έχουν γίνει για να δοθεί ένας επακριβής ορισμός του Τουρισμού. Από τα κύρια χαρακτηριστικά του, οι παρακάτω ορισμοί προκύπτουν ως οι πιο περιεκτικοί:

- Ο τουρισμός είναι αποτέλεσμα μεμονωμένης ή ομαδικής μετακίνησης ανθρώπων σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς και η διαμονή τους σε αυτούς επί τουλάχιστον ένα 24ωρο με σκοπό την ικανοποίηση των ψυχαγωγικών τους αναγκών. Οι διάφορες μορφές του τουρισμού περιλαμβάνουν απαραίτητα δύο βασικά στοιχεία: Το ταξίδι στον τουριστικό προορισμό και τη διαμονή σε αυτόν, συμπεριλαμβανομένου της διατροφής. (<https://el.wikipedia.org/wiki/Τουρισμός>)
- Ο τουρισμός ορίζεται ως οι δραστηριότητες των προσώπων που ταξιδεύουν και διαμένουν σε τόπους εκτός του συνηθισμένου περιβάλλοντος τους για όχι περισσότερο από ένα συνεχή χρόνο, για αναψυχή, επαγγελματικούς και άλλους σκοπούς που δεν σχετίζονται με την άσκηση κάποιας δραστηριότητας αμειβόμενης στο τόπο επίσκεψης.
- Τουρισμός είναι η κίνηση ταξιδιωτών από τόπο σε τόπο για αναψυχή, επίσκεψη αξιοθέατων έργων ή φυσικών τοπίων. Αυτή η μετακίνηση ταξιδιωτών δημιουργεί μια οικονομική δραστηριότητα που αποκαλείται τουριστική βιομηχανία.



1.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο όρος «tourist» (τουρίστας) χρησιμοποιήθηκε το 1841 στην Αγγλία ωστόσο ως έτος γέννησης του Τουρισμού θα θεωρήσουμε το 1855 όταν ο Thomas Cook οργάνωσε το «Circular Club», το πρώτο ταξιδιωτικό πρακτορείο, που αναλάμβανε να πουλήσει πακέτα διακοπών, περιλαμβανομένων μετακινήσεων αλλά και κουπονιών διαμονής.

Το 1963 η συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για τον Τουρισμό και τα διεθνή ταξίδια, που πραγματοποιήθηκε στη Ρώμη 21 Αυγούστου έως 5 Σεπτεμβρίου, ορίζει ως «επισκέπτη», «κάθε άτομο το οποίο μετακινείται σε μια άλλη χώρα, διαφορετική από κείνη της μόνιμης κατοικίας του, για οποιονδήποτε λόγο εκτός από εκείνον της άσκησης αμειβομένου επαγγέλματος». Γίνεται επίσης διαχωρισμός του όρου σε τουρίστες και εκδρομείς.

Οι πρώτοι τουρίστες

Η δυναμική ανάπτυξη του τουρισμού έγινε μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου με την ανασυγκρότηση της Ευρώπης που ακολούθησε. Η μετακίνηση των ατόμων από τον τόπο της μόνιμης διαμονής τους στους τουριστικούς τόπους γινόταν στην αρχή με το σιδηρόδρομο και αργότερα με τουριστικά λεωφορεία και ιδιωτικά αυτοκίνητα και πολύ αργότερα με αεροπλάνα. Έτσι λοιπόν ο τουρισμός αρχίζει να αποκτά τη σύγχρονη μορφή του. Με το πέρασμα του χρόνου ο τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται και να μεγεθύνεται γεγονός όπου προκάλεσε την εμφάνιση στην αγορά διεθνών οργανισμών όπως ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών (Ο.Η.Ε) και ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.). Δημιουργείται ένα συνεχώς διογκωμένο τουριστικό ρεύμα για την εξυπηρέτηση του οποίου εμφανίστηκαν στη διεθνή τουριστική αγορά νέες αεροπορικές εταιρίες και μεγάλες τουριστικές επιχειρήσεις. Τόσο τα σύγχρονα όσο και τα μνημεία του αρχαίου κόσμου που έχουν απομείνει μαζί με τα μουσεία αποτελούν παγκοσμίως τους σημαντικότερους πόλους έλξης έλξης των επισκεπτών.

(<http://www.kathimerini.gr/493055/article/politismos/arxeio-politismoy/h-istorikh-e3eli3h-toy-toyris moy>)

Όπως γίνεται αντιληπτό, τα πάντα άλλαξαν όταν στην ζωή της ανθρωπότητας μπήκε η ατμομηχανή. Από τις αρχές του 19ου αιώνα, τα τρένα και τα ατμόπλοια κάνουν τα ταξίδια ασφαλέστερα και τα αστικά στρώματα μπαίνουν στο παιχνίδι των διακοπών

Στην άλλη πλευρά του Ατλαντικού, οι σιδηρόδρομοι φέρνουν και την αμερικανική αστική τάξη στις παραλίες, για λόγους υγείας και ξεκούρασης. Ωστόσο, το θρησκευτικό στοιχείο επικρατεί, καθώς οι σημαντικότερες παραθεριστικές δομές είναι εκκλησιαστικές και αναλαμβάνουν να προστατεύσουν τον αθώο και ιερό χαρακτήρα των καλοκαιρινών διακοπών, μακριά από καταχρήσεις και σεξουαλικά θέλητρα, ώστε ο παραθερισμός να μην συνοδεύεται με ένοχες συνειδήσεις.

Ο τουρισμός με τα σημερινά του μεγέθη αποτελεί ένα παγκόσμιο φαινόμενο το οποίο δεν είναι εύκολο να ελεγχθεί και το οποίο έχει άμεσες καταλυτικές επιπτώσεις σε κοινωνικό, πολιτιστικό και οικονομικό επίπεδο.



Ο Thomas Cook

1.1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Αν μιλήσουμε για την εμφάνιση του τουριστικού φαινομένου στην Ελλάδα θα πρέπει να ανατρέξουμε στις αρχές του 19ου αιώνα και όχι στη σύγχρονη μεταπολεμική περίοδο που ακολούθησε τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, όπου στρέφεται αυτόματα η σκέψη, καθότι υπήρξε όντως ραγδαία άνοδος των τουριστών στη χώρα μας.

Το 1895 ιδρύεται η «Ποδηλατική Εταιρία» η οποία μετονομάζεται το 1909, με τροποποίηση του καταστατικού της, σε «Ελληνική Εταιρεία Περιηγήσεων - Touring Club». Ο περιηγητισμός αποτελεί πλέον την κύρια δραστηριότητα του σωματείου που απλώς διατηρεί και ποδηλατικό τμήμα. Πριν όμως από το 1890 εντοπίζεται η ίδρυση και άλλων σωματείων στη χώρα μας, τα οποία και αυτά αναφέρονται στον εσωτερικό τουρισμό.

Ο «Περιπατητικός Σύλλογος» που ίδρυσε το 1887 ο καθηγητής Γιάννης Σαρρής με μέλη κυρίως μαθητές του Γυμνασίου της Πλάκας και ο «Άνευ ρεκλάμας Πεζοπορικός Σύλλογος» με μέλη δημοσιογράφους και λογίους της εποχής τον Κρυστάλλη, τον Καρκαβίτσα, τον Βλαχογιάννη κ.ά. που ιδρύθηκε το 1889. Χαρακτηριστική είναι η ονομασία του εκδρομικού συλλόγου που ο Καμπούρογλου με φιλική συντροφιά είχε δημιουργήσει, και είχαν αυτοονομαστεί «Εξερευνηταί των Αγνώστων χωρών της Αττικής», και όπου μετείχαν ο Αλ. Πάλλης, ο Περ. Γιαννόπουλος, ο Γιάννης Ζυγομαλάς, ο Γρ. Ξενόπουλος κ.ά.

Το 1914 ακολουθεί η σύσταση της «Εταιρίας των Φιλοξένων», εκ παραλλήλου δε και η πρώτη κρατική υπηρεσία με θέμα την τουριστική οργάνωση της Ελλάδας, με την ονομασία «Γραφείον Ξένων και Εκθέσεων», στο υπουργείο Εθνικής Οικονομίας.

Ακολουθεί το 1929 η ίδρυση του ΕΟΤ «Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού» επί Ελ. Βενιζέλου με τον νόμο 4377/1929, στον οποίο οφείλονται και τα πρώτα τεχνικά έργα υποδομής, όπως τα τουριστικά περίπτερα σε διάφορους αρχαιολογικούς χώρους.

Όλες αυτές οι αξιέπαινες προσπάθειες και άλλες μεταγενέστερες, μέχρι τη λήξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, δεν πέτυχαν να δημιουργήσουν το απαραίτητο κλίμα για την προσέλκυση ικανοποιητικού αριθμού ξένων επισκεπτών. Και τούτο, διότι η χώρα μας ακρωτηριασμένη μέχρι το 1913 κατά τα 2/3 και με πολυτάραχο βίο 80 ετών περίπου, δεν διέθετε ούτε την κατάλληλη υποδομή ούτε τα αναγκαία στελέχη για τη λειτουργία τουριστικής κίνησης.

Με την ανακάλυψη της ατμομηχανής στις αρχές του 19ου αιώνα και την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου καθώς και την κατασκευή πολυτελών κρουαζιερόπλοιων άρχισαν οι αφίξεις στη χώρα να πληθαίνουν, αλλά για τον 19ο αιώνα και αρχές 20ού που αναφερόμαστε, αυτές είναι σποραδικές, μεμονωμένων προσώπων ή ομάδων υψηλής οικονομικής και κοινωνικής στάθμης τους οποίους μάλιστα ο λαός αποκαλούσε «λόρδους» ή «μιλόρδους».

ΥΠΟΔΟΜΕΣ - ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Τα πράγματα για τον τουρισμό άλλαξαν με τα χρόνια λόγω της αναβάθμισης της τεχνολογίας των υποδομών αλλά η τρομακτική ώθηση για μαζικοποίηση του φαινομένου οφείλεται περισσότερο στο αυτοκίνητο και το αεροπλάνο που αντικατέστησαν τα παραδοσιακά μέσα. Ιδιαίτερος το αεροπλάνο και λόγω μείωσης της χρονοαπόστασης και της προσφοράς ταξιδιωτικών πακέτων, επέτρεψε το «ταξίδι διακοπών» σε ευρύτερα στρώματα της κοινωνίας. Το άπλωμα του τουριστικού προνομίου όπως ήταν φυσικό έφερε και αλλαγές στην ψυχολογία του τουρίστα και στις μορφές του τουρισμού (συνεδριακός, αγροτουρισμός, οικοτουρισμός κ.λπ.). Όλη αυτή η εξέλιξη και η πληθώρα τουριστών και οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού που αναπτύχθηκαν καθώς επίσης και ο ανταγωνισμός με γειτονικές χώρες, προϋποθέτουν τη δημιουργία της κατάλληλης εκείνης υποδομής, που θα επιτρέψει την ανάπτυξη των σχετικών δραστηριοτήτων.

(<http://www.kathimerini.gr/493055/article/politismos/arxeio-politismoy/h-istorikh-e3eli3h-toy-toyris moy>)

ΑΙΤΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός με τη σύγχρονη του μορφή αποτελεί ένα οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο, η ανάπτυξη του οποίου μετά το τέλος των εχθροπραξιών του Β' Παγκόσμιου Πολέμου έχει προσελκύσει ολοένα και περισσότερο το ενδιαφέρον τόσο των αναπτυγμένων χωρών, όσο και των αναπτυσσομένων, δηλαδή αυτών που για ίδιους ή διαφορετικούς λόγους δεν έχουν κατορθώσει ακόμα να διακόψουν το φαύλο κύκλο της φτώχειας και της μιζέριας τους. Οι λόγοι είναι κατανοητοί. Αν και ο τουρισμός σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να αποτελέσει πανάκεια για την αντιμετώπιση όλων των οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων των χωρών που επιχειρούν να τον αναπτύξουν, έχει αποδειχτεί στην πράξη ότι κάτω από προϋποθέσεις μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην οικονομική τους ανάπτυξη ή και μεγέθυνση. Αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος που η ανάπτυξη του επιδιώκεται ολοένα και περισσότερο κυρίως από τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Η αναπτυξιακή πορεία του τουρισμού τα τελευταία χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο υπήρξε ομολογουμένως εντυπωσιακή. Οι παράγοντες εκείνοι που συνέβαλαν σε αυτό ήταν κατά κύριο λόγο η αύξηση του εισοδήματος των ανθρώπων, ο περισσότερος ελεύθερος χρόνος στη διάθεση τους για διακοπές και ξεκούραση, η ραγδαία τεχνολογική εξέλιξη στα μέσα μαζικής μεταφοράς και ιδιαίτερα στα αεροπλάνα και τέλος η απλούστευση των διατυπώσεων εισόδου-εξόδου στις χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών. Ειδικότερα σε ότι αφορά την εντυπωσιακή εξέλιξη των μεταφορικών μέσων, θα πρέπει να ειπωθεί ότι αυτά συνέβαλαν στο να αυξηθεί η εμβέλεια του διεθνούς τουρισμού, με την έννοια ότι με το πέρασμα του χρόνου ολοένα και περισσότεροι άνθρωποι επισκέπτονται πιο απομακρυσμένους τουριστικούς προορισμούς. Η τάση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα να αλλάξουν βαθμιαία οι κατευθύνσεις ροών του διεθνούς τουριστικού ρεύματος. Ας σημειωθεί ότι τόσο η εξέλιξη του τουρισμού σε μια δυναμικά αναπτυσσόμενη βιομηχανία, όσο και η τρέχουσα οικονομική σημασία του δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται χωριστά, αλλά στο πλαίσιο του αυξανόμενου ενδιαφέροντος για τον τριτογενή τομέα, δηλαδή του τομέα των υπηρεσιών της οικονομικής δραστηριότητας μιας χώρας.

1.2 ΗΛΗ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

1.2.1 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Ο τουρισμός διακρίνεται σε:

- Εγχώριο, (domestic tourism): ο τουρισμός των κατοίκων μίας χώρας όταν ταξιδεύουν μόνο εντός αυτής (πχ. ένας Αθηναίος πηγαίνει στην Τρίπολη)
- Εξερχόμενο, (outbound tourism): αφορά στους μόνιμους κατοίκους μίας χώρας οι οποίοι ταξιδεύουν σε μία άλλη χώρα (πχ. ένας Έλληνας που ταξιδεύει στη Γαλλία)
- Εισερχόμενο, (inbound tourism): ο τουρισμός των αλλοδαπών οι οποίοι ταξιδεύουν σε δεδομένη χώρα (πχ. ένας Γάλλος που ταξιδεύει στην Ελλάδα)
- Διεθνή, (international tourism): το σύνολο του εισερχόμενου και του εξερχόμενου τουρισμού.
- Εσωτερικό, (internal tourism): το σύνολο του εγχώριου και του εισερχόμενου τουρισμού
- Εθνικό, (national tourism): το σύνολο του εγχώριου και του εξερχόμενου τουρισμού.
(<https://el.wikipedia.org/wiki/Τουρισμός>)

1.2.2 ΚΥΡΙΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

- Θαλάσσιος τουρισμός. Ο θαλάσσιος τουρισμός αναφέρεται στο σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο χώρο και στις ακτές μιας περιοχής υποδοχής τουριστών. Συνήθως, ως θαλάσσιος τουρισμός νοούνται οι κρουαζιέρες με κρουαζιερόπλοια καθώς και οι θαλάσσιες περιηγήσεις με σκάφη αναψυχής (ιστιοπλοϊκά, μηχανοκίνητα σκάφη, θαλαμηγοί κλπ.). Στην κατηγορία του θαλάσσιου τουρισμού εντάσσεται όμως και ένα μεγάλο εύρος άλλων δραστηριοτήτων, όπως θαλάσσιες αθλητικές δραστηριότητες, το υποβρύχιο ψάρεμα, οι καταδύσεις («καταδυτικός τουρισμός») κ.ά.
 - Πολιτιστικός τουρισμός Ως πολιτιστικός τουρισμός προσδιορίζεται η περιήγηση με κεντρικό κίνητρο την επίσκεψη των πολιτιστικών μνημείων και των πόρων πολιτιστικής κληρονομιάς ενός προορισμού, όπως αρχαιολογικοί χώροι, ιστορικά μνημεία, θρησκευτικά μνημεία, το δομημένο περιβάλλον (οικιστικά σύνολα αρχιτεκτονικής αξίας, παραδοσιακοί οικισμοί, ιστορικά κέντρα πόλεων, ιστορικοί φάροι κλπ) και οι πολιτιστικές εκδηλώσεις (μουσικής, χορού, τέχνης, θεάτρου κλπ.). Αποτελεί μια ιδιαίτερα σημαντική μορφή τουρισμού, αφού το πολιτιστικό κίνητρο ήταν και παραμένει ένας από τους κυριότερους λόγους ταξιδιών για τους τουρίστες σε παγκόσμιο επίπεδο. Στην περίπτωση της Ελλάδας, ο συνδυασμός του αρχαιολογικού πλούτου και του αρχαιοελληνικού πολιτισμού αποτελεί διαχρονικά έναν από τους κυριότερους πόλους προσέλκυσης τουριστών στην χώρα και ένα σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι άλλων τουριστικών προορισμών. (<http://altertourism.gr/morfes-tourismou/lista-thematikou-morfon-tourismou-kai-drastiriotitwn>)
 - Εκπαιδευτικός τουρισμός Στο πλαίσιο του πολιτιστικού τουρισμού εντάσσεται και η ειδική μορφή του εκπαιδευτικού τουρισμού, ο οποίος περιλαμβάνει τις ακόλουθες δραστηριότητες:
 - Διοργάνωση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για φοιτητές πανεπιστημίων και κολεγίων.
 - Προγράμματα εκπαιδευτικού και πολιτιστικού περιεχομένου για εκδρομές σχολείων και πανεπιστημίων από την Ελλάδα και το εξωτερικό.
 - Προγράμματα εκπαίδευσης και γνωριμίας της Ελληνικής πολιτιστικής κληρονομιάς.
 - Προγράμματα εκμάθησης της Ελληνικής γλώσσας.
- Ο εκπαιδευτικός τουρισμός θεωρείται μία από τις σημαντικότερες αναπτυσσόμενες τουριστικές αγορές και μπορεί να προσφέρει σημαντικά οφέλη σε μια περιοχή με πλούσια πολιτιστικά στοιχεία, τα οποία αποτελούν πόλο έλξης για εκπαιδευτικό / μαθητικό τουρισμό, προερχόμενο τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό.

➤ Τουρισμός πόλεων. Ο τουρισμός πόλεων αναφέρεται σε διακοπές τριών ή τεσσάρων ημερών σε μεγάλες πόλεις, κατά τη διάρκεια των οποίων ο επισκέπτης συνδυάζει πολιτισμικές δραστηριότητες με τις αστικές δραστηριότητες που προσφέρει ο κάθε προορισμός. Αποτελεί πηγή τουριστικών εσόδων καθ' όλη την διάρκεια του έτους, και έχει συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη πολλών πόλεων της Ευρώπης και της Ασίας.

Παράλληλα τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια άνθιση νέων μορφών τουρισμού που ονομάζονται εναλλακτικός τουρισμός. Τέτοιες μορφές είναι οι παρακάτω:

Αγροτουρισμός – Τουρισμός Υπαίθρου, Αρχαιολογικός τουρισμός, Αρχιτεκτονικός τουρισμός, Γαστρονομικός τουρισμός, Ιαματικός τουρισμός, Τουρισμός υγείας και ευεξίας, Θρησκευτικός τουρισμός, Ιατρικός τουρισμός, Οικοτουρισμός, Οινοτουρισμός και Συνεδριακός τουρισμός.

Ο τουρισμός έχει παρουσιάσει διαχρονικά συνεχή ανάπτυξη όσον αφορά τη γκάμα των επισκεπτόμενων προορισμών και χαρακτηρίζεται από αυξανόμενες επιπτώσεις σε διαφορεές χώρες και τόπους. Το γεγονός αυτό σχετίζεται με τις αλλαγές στην τεχνολογία των μεταφορών και την οικονομική δυνατότητα απόκτησης ή με τη διάχυση των ταξιδιών από μια ελίτ σε μια ευρύτερη μαζική αγορά. Η ανάπτυξη του τουρισμού συνδέεται σχεδόν καθοριστικά με την ανάπτυξη των μεταφορών.

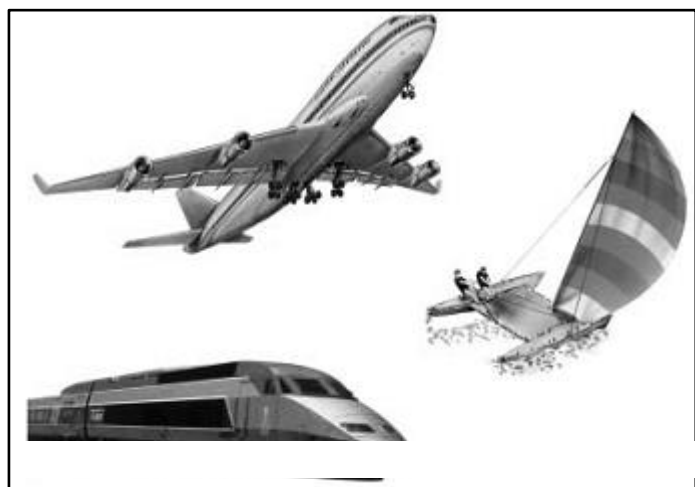


Ακρόπολη. Από τα πιο γνωστά αξιοθέατα στον κόσμο με χιλιάδες τουρίστες να την επισκέπτονται κάθε μήνα.

1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΟΡΙΣΜΟΣ

Μεταφορές, στον οικονομικό και εμπορικό χώρο, ονομάζονται γενικά οποιεσδήποτε μετακινήσεις επιβατών και φορτίων από έναν τόπο σε έναν άλλον. Συνήθως η μετακίνηση επιβατών και φορτίων γίνεται έναντι κάποιας αμοιβής που ονομάζεται εισιτήριο ή κόμιστρο ή ναύλος. Συνεπώς οι μεταφορές αποτελούν εμπορικές πράξεις, παράγουσες οικονομική χρησιμότητα. (<https://el.wikipedia.org/wiki/Μεταφορές>)



ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Η ιστορία των μεταφορών είναι συνυφασμένη με την ύπαρξη της ανθρώπινης ζωής. Ο πρωτόγονος άνθρωπος μετακινούταν βαδίζοντας σε αναζήτηση τροφής ή από περιέργεια να γνωρίσει το περιβάλλον του, ή ακόμα και για την προστασία του από τους διάφορους φυσικούς κινδύνους (όπως σε αναζήτηση κάποιου καταφυγίου - σπηλιάς). Γρήγορα όμως κατάλαβε ότι οι φυσικές του αντοχές για να διανύει μεγάλες αποστάσεις ήταν περιορισμένες και πολύ περισσότερο περιορισμένη η ικανότητά του να μεταφέρει βάρη σε σημαντικές αποστάσεις.

Οι αδυναμίες αυτές οδήγησαν τον άνθρωπο σε αναζήτηση διαφόρων μέσων μεταφοράς τόσο για τον ίδιο όσο και για τα αγαθά του, ξεκινώντας αρχικά τη χρησιμοποίηση ζώων στη ξηρά και από το πρωτόγονο μονόξυλο στις λίμνες και τους ποταμούς βγήκε στη θάλασσα. Έτσι παράλληλα με τις καταπληκτικές του εφευρέσεις έφθασε από τον τροχό, το κουπί, το πανί και τον ατμό στους σύγχρονους αεροστρόβιλους των εξελιγμένων σύγχρονων μέσων μεταφορών.

O ΟΡΟΣ TRANSPORT-TRANSPORTATION

Ο παλαιότερος διεθνής όρος transportation έχει σήμερα αντικατασταθεί με τον βραχύτερο transport, τον οποίο χρησιμοποιούν και οι κοινωνιολόγοι με την ευρύτερη σημασία της μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών γενικά στο χώρο με επικεντρωμένο το ενδιαφέρον στα μέσα "πολλαπλής φοράς" καθώς και στα προσωπικά μέσα μετακίνησης, θεωρούμενα ως βασικοί δημιουργοί του συστήματος διακίνησης αγαθών μέσα στις κοινότητες, τις κοινωνίες και μεταξύ αυτών.

Παρά ταύτα ενώ όλες οι κοινωνικές επιστήμες έχουν δείξει κάποιο ενδιαφέρον γι' αυτές, μόνο η Οικονομική Επιστήμη έχει παρουσιάσει αξιόλογο έργο σε εργασίες έρευνας και μελέτης σε σημείο που η έννοια μεταφορές να έχει επεκταθεί σήμερα σ' ένα ευρύ ανεπτυγμένο τεχνικό πεδίο (τομέα) έρευνας στο σημείο που να χαρακτηρίζονται δικαιολογημένα από το εύρος αυτών. (<http://www.oi-dromeis.gr/istoria-metaforon>)

1.3.1 ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι ραγδαίες μεταβολές στην τεχνολογία των μεταφορών, προσδίδουν στον άνθρωπο τη δυνατότητα μετακίνησης με μεγαλύτερη ευκολία και τη κάλυψη μεγάλων αποστάσεων σε μικρό χρονικό διάστημα. Οι μεταφορές διακρίνονται σε:

Χερσαίες μεταφορές

Τις σημερινές χερσαίες μεταφορές τις χρησιμοποιούμε για να μεταφερθούμε πάνω στη Γη. Οι μεταφορές στην ξηρά διακρίνονται σε οδικές και σιδηροδρομικές. Οι χερσαίες μεταφορές πραγματοποιούνται μέσω του αυτοκινήτου, του λεωφορείου, του τρένου κ.α.

Ακτοπλοϊκές μεταφορές

Τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς έχουν ακριβώς την ίδια λειτουργία με τα χερσαία αλλά στη θάλασσα. Στην Ελλάδα οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες που συνδέουν τα μεγάλα λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά και εξυπηρετούν χιλιάδες κατοίκους και τουρίστες, κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες. Κύρια μέσα των ακτοπλοϊκών μεταφορών είναι τα πλοία, τα φέρυμποτ, τα σκάφη και τα κρουαζιερόπλοια.

Εναέριες μεταφορές

Οι εναέριες μεταφορές έχουν ως σκοπό την μεταφορά ανθρώπων και πραγμάτων μέσω του αέρα. Η Ελλάδα διαθέτει αρκετά διεθνή και κρατικά αεροδρόμια, στα οποία εδρεύουν διάφορες αεροπορικές εταιρείες και παρέχουν πτήσεις εσωτερικού, συνδέοντας μεγάλες ελληνικές επαρχιακές πόλεις μεταξύ τους, αλλά και με την Αθήνα, καθώς και με τα νησιά.

Επίσης παρέχουν και πτήσεις εξωτερικού, συνδέοντας αρκετές ελληνικές πόλεις, με μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια. Αεροπλάνα και Ελικόπτερα είναι τα βασικά εναέρια μεταφορικά μέσα.

1.4 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

1.4.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην Ελλάδα, η ιστορία του κλάδου των εμπορικών αερομεταφορών δραστηριοτήτων χρονολογείται από το 1931, όπου είναι και η έναρξη του πρώτου κύκλου, με πρώτη αεροπορική εταιρεία την «Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών» (ΕΕΕΣ) που πέταξε από την 1-7-1931 έως την 27-10-1940. Στις 10 Ιουλίου 1931, το «Αθήναι», δωδεκαθέσιο αεροπλάνο τύπου Junkers G.24 με νηολόγιο SX-ACA και αριθμό κατασκευής 962 απογειώθηκε από το Τατόι Αττικής και προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Σέδες, της Θέρμης Θεσσαλονίκης. Το πλήρωμα αποτελούσαν ο κυβερνήτης, ο συγκυβερνήτης, ο ιπτάμενος μηχανικός και ο ασυρματιστής. Πρώτος επιβάτης, ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος. Το αεροσκάφος αυτό ήταν ένα από τα 4 του αρχικού στόλου της «Ελληνικής Εταιρείας Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε.» (ΕΕΕΣ), της πρώτης πολιτικής αεροπορικής εταιρείας στην Ελλάδα που πραγματοποίησε πτήση.

Στη συνέχεια ιδρύεται η Τ.Α.Ε (Τεχνικάί Αεριπορικήί Εκμεταλλεύσεις Α.Ε.) στις 3-9-1946, ύστερα εμφανίζονται άλλες τρεις αεροπορικές εταιρείες το 1947 (ΕΛΛ.Α.Σ, Α.Μ.Ε και ΔΑΙΔΑΛΟΣ) και συγχωνεύονται το 1951 μετονομαζόμενες σε νέα Τ.Α.Ε. τον Ιούλιο του 1951, η οποία τελικά κατέληξε σε πτώχευση.

Στις 6 Απριλίου 1957 ξεκινά ο δεύτερος κύκλος με την εμφάνιση της Ολυμπιακής Αεροπορίας (OLYMPIC AIRWAYS) του Αριστοτέλη Ωνάση, της οποίας το πρώτο και πρωινό δρομολόγιο στην ιστορία της ελληνικής εναέριας συγκοινωνίας ήταν το Αθήνα - Θεσσαλονίκη και μάλιστα με ελικοφόρο DOUGLAS DC-3, λειτουργώντας εντελώς προνομιακά - μονοπωλιακά μέχρι το 1992.

Έπειτα εμφανίζεται ο τρίτος κύκλος του κλάδου με την απελευθέρωση των ευρωπαϊκών (συνεπώς και εθνικών) ουρανών και την είσοδο των πρώτων ελληνικών ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών (Αεροπλοΐα Αιγαίου / Aegean Aviation με ιδρυτές τους Αντώνιο και Νικόλαο Σιμιγδαλά το 1992 και SEEA (South East European Airlines) με ιδρυτές τους Πιλαδάκης και Πανταζόπουλος το 1992, εκκινώντας μια νέα εποχή στην Εθνική βιομηχανία αερομεταφορών με χαρακτηριστικά ραγδαίας ανάπτυξης, δυναμικής αλλά και αστάθειας, μεταφέροντας το 2000 περίπου 8,5 εκ. επιβάτες.

(<http://www.tovivlio.gr/index.php?article=118>)

1.4.2 ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι ελληνικές κυβερνήσεις, συμμετείχαν ενεργά στην επεξεργασία και στη λήψη των αποφάσεων στην ΕΕ (Ευρωπαϊκή Ένωση). Είναι δεσμευμένες με αυτές και στοχοπροσηλωμένες στην υλοποίηση της πολιτικής απελευθέρωσης των αερομεταφορών. Προχώρησαν στην κατάργηση της κρατικής μονοπωλιακής αξιοποίησης των εσωτερικών αερογραμμών και στην απελευθέρωση της εκμετάλλευσής τους. Στα πλαίσια αυτά και στο όνομα της εξυπηρέτησης του εισερχόμενου τουρισμού προχώρησαν στην αδειοδότηση δεκάδων ιδιωτικών αεροπορικών επιχειρήσεων. Οι 20 από αυτές έκλεισαν τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας τους, αφήνοντας πίσω τους σημαντικά χρέη προς το ελληνικό δημόσιο, τα οποία θα κληθούν να πληρώσουν οι Έλληνες εργαζόμενοι. Σύμφωνα μάλιστα με στοιχεία της Αεροπορικής Ακαδημίας της Ελλάδας, μία στις τρεις αεροπορικές εταιρίες είχε διάρκεια λειτουργίας μέχρι τρία χρόνια.

Για να διευκολυνθεί ο ανταγωνισμός στις αερομεταφορές, η είσοδος νέων αεροπορικών εταιριών και η ιδιωτικοποίηση της ΟΑ (Ολυμπιακής Αεροπορίας), ξεκίνησαν τα προγράμματα «εξυγίανσης» και συρρίκνωσης της ΟΑ το 1996, ενώ ο άμεσα ανταγωνιστής της, η Aegean, άρχισε να παίρνει «σάρκα και οστά» το 2000. Σε αυτή την πορεία συρρικνώθηκε το μερίδιο αγοράς που κατείχε και ως συνέπεια του εσωτερικού ανταγωνισμού με τις νέες ιδιωτικές αεροπορικές εταιρίες και στο διεθνή με τις μεγάλες ξένες

Το 1996 η ΟΑ και οι θυγατρικές της είχαν ένα στόλο 51 αεροσκαφών, το 2005 οι Ολυμπιακές Αερογραμμές διέθεταν 40 αεροσκάφη, δηλαδή σημειώθηκε μείωση 22%. Μειώθηκαν ή και καταργήθηκαν υπερπόντιες αεροπορικές γραμμές με ΗΠΑ, Αυστραλία κ.α. Το 1996 εξυπηρετούσαν αεροπορικά 80 προορισμούς (35 στην Ελλάδα, 27 στην Ευρώπη και 18 σε άλλες ηπείρους). Το 2004 εξυπηρετούσαν αεροπορικά 67 προορισμούς (35 στην Ελλάδα, 22 στην Ευρώπη και μόνο 10 σε άλλες Ηπείρους). Δηλαδή μειώθηκαν οι προορισμοί της ΟΑ, ιδιαίτερα οι εκτός Ευρώπης. Αποτέλεσμα αυτών ήταν και η μείωση των επιβατών από 6,4 εκατ. επιβάτες το 1996 σε 5,8 εκατ.

Το 2005 μειώθηκαν οι εργαζόμενοι κατά 40%. Το 1997 απασχολούσε 8.208 εργαζόμενους, ενώ το 2002, πριν διαχωριστεί ο όμιλος, απασχολούσε 5.027 εργαζόμενους. Στις εγχώριες πτήσεις το μεγαλύτερο μερίδιο από την απώλεια της ΟΑ κέρδισε η ιδιωτικού κεφαλαίου εταιρία Aegean, η οποία διακινεί περίπου το 50% των επιβατών στις εσωτερικές πτήσεις. Το 2005 η Aegean μετέφερε συνολικά 4 εκατ. επιβάτες, ενώ το 2000 είχε μεταφέρει 1,6 εκατ. επιβάτες. Διέθετε στόλο 18 αεροσκαφών και εξυπηρετούσε 30 συνολικά προορισμούς (15 στην Ελλάδα και 15 στην Ευρώπη). Από το Νοέμβριο του 2005 έχει προχωρήσει σε συνεργασία με τη γερμανική Lufthansa για πτήσεις προς και από τη Γερμανία. Για να διευκολυνθεί η ιδιωτικοποίηση της ΟΑ τεμαχίστηκε η καθετοποιημένη δομή του Ομίλου. Ιδιωτικοποιήθηκε η Olympic Catering. Το 1998 δημιουργήθηκε η κοινοπραξία της Ολυμπιακής Εταιρίας Κανσίων, η οποία ανέλαβε την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία του συστήματος εφοδιασμού κανσίων του ΔΑΑ (Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών). Στην κοινοπραξία εκτός της ΟΑ συμμετέχουν: Η Motor Oil, η Avin Oil, η βελγική BFSC και η γερμανική Hansa Consult.

1.4.3 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Στην παγκόσμια τουριστική βιομηχανία οι μεταφορές αποτελούν κρίσιμο παραγωγικό συντελεστή καθώς εξασφαλίζουν την διάδοση του τουριστικού προϊόντος. Η μεταφορική υποδομή αποτελεί βασικό στοιχείο στήριξης της τουριστικής ανάπτυξης και στην περίπτωση της Ελλάδας η σχέση του τουρισμού και της μεταφορικής υποδομής στην Ελλάδα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως σχέση αλληλεξάρτησης και αναλογικής σύνδεσης.

Η γεωγραφική ιδιομορφία της χώρα μας, με την τεράστια ακτογραμμή και το μεγάλο νησιωτικό σύμπλεγμα, αναδεικνύει τις μεταφορές ως ζωτικό παράγοντα και βασικό συντελεστή για την περαιτέρω εξέλιξη και ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας. Η ποιότητα, το σύστημα διανομής, καθώς και το κόστος των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών επηρεάζουν την διαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος και στην χώρα μας. Όπως προκύπτει από την βιβλιογραφία, τα τελευταία χρόνια, η πορεία της τουριστικής ανάπτυξης σημαδεύεται από την αυξανόμενη εξάρτηση από τις διεθνείς τουριστικές εταιρίες και τον εντεινόμενο ανταγωνισμό από πρώτο-εμφανιζόμενους τουριστικούς προορισμούς.

Το θέμα των αερομεταφορών είναι σημαντικό και άρρηκτα συνδεδεμένο με την πορεία του τουρισμού που αποτελεί τον βασικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας. Η πολιτική της σταδιακής απελευθέρωσης των αερομεταφορών, η ταχύτατη ανάπτυξη των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους και η επίδραση των νέων τεχνολογιών δημιουργούν νέα δεδομένα στην βιομηχανία των αερομεταφορών.

Οι ναυλωμένες πτήσεις (charter) ήταν ο βασικός και απαραίτητος συντελεστής

εξέλιξης του τουρισμού στην πατρίδα μας και αυτές θεμελίωσαν την αλματώδη ανάπτυξη ιδιαίτερα των ελληνικών νησιών. Από τις αρχές της δεκαετίας του '70 έγινε αντιληπτό ότι χωρίς την ύπαρξη (σε κοντινή απόσταση), αεροδρομίου, είναι πολύ δύσκολη αν όχι αδύνατη, η τουριστική ανάπτυξη μιας περιοχής (όπως και αντίστροφα): όπου λειτουργούσε αεροδρόμιο, η ανάπτυξη της περιοχής ήταν σχεδόν δεδομένη.

Η απόσταση που βρίσκεται η χώρα μας σε σχέση με τις ανταγωνίστριες χώρες, Ισπανία, Πορτογαλία και Ιταλία, από τις πηγές προέλευσης των τουριστών, την θέτει σε μειονεκτική θέση έναντι αυτών. Η Ελλάδα είναι η χώρα του αεροπορικού τουρισμού αφού μεγάλο ποσοστό (άνω του 60%, πηγή: statistics.gr) των επισκεπτών χρησιμοποιούν το αεροπλάνο ως μεταφορικό μέσο. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών έρχεται με πτήσεις τσάρτερ, γεγονός που δείχνει την μεγάλη εξάρτηση της χώρας από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες.

Ένα εξίσου σημαντικό θέμα που απασχολεί για πολλά χρόνια τον ελληνικό τουρισμό είναι και η περιορισμένη παρουσία ελληνικών επιχειρήσεων οι οποίες να δραστηριοποιούνται στον χώρο της ταξιδιωτικής βιομηχανίας (tour operators) με σαφή προσανατολισμό στον εισερχόμενο τουρισμό. Σημαντική πτυχή αυτού του θέματος αποτελεί η απουσία πτήσεων ελληνικών αερομεταφορέων χαμηλού κόστους γεγονός που θα ενίσχυε σημαντικά την θέση και τις δραστηριότητες των ελλήνων tour operators αλλά κυρίως θα ενίσχυε την ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προϊόντος της χώρας μας.

Η εμφάνιση των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους ενδεχομένως και να είναι η απαρχή μείωσης της εξάρτησης του ελληνικού τουρισμού, τόσο από τους ξένους tour operators όσο κι από τα αεροσκάφη που αυτοί διαθέτουν. Η περαιτέρω παρουσία των πτήσεων χαμηλού κόστους στα ελληνικά αεροδρόμια πιθανόν να συμβάλλει, ώστε ο ελληνικός τουρισμός να προσαρμοστεί στα νέα δεδομένα και τις συνθήκες που διαμορφώνονται στο ευρωπαϊκό τουριστικό γίγνεσθαι, υπό το πρίσμα του ενιαίου ευρωπαϊκού ουρανού και της καθιέρωσης των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους ως σύγχρονου μοντέλου εναέριας τουριστικής μετακίνησης.

Η εξυπηρέτηση των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποιείται μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου 40 αεροδρομίων. Από τα αεροδρόμια της χώρας τα 5 μεγαλύτερα (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας) εξυπηρετούν το 85% της συνολικής αεροπορικής κίνησης. Από τα υπόλοιπα 35 αεροδρόμια, παρά το γεγονός ότι εξυπηρετούν μικρό σχετικά ποσοστό της συνολικής κίνησης, τα 20 εξυπηρετούν και έκτακτη κίνηση εξωτερικού.

Το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας, αυτό κατέστη απαραίτητο λόγω της γεωφυσικής ιδιομορφίας της Ελλάδας. Συγκεκριμένα η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα, με συμπαγείς ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό της τμήμα. Η αεροπορική σύνδεση είναι κατά συνέπεια απαραίτητη για τη σύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα. Επιπλέον η Ελλάδα δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με τις υπόλοιπες χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης, ενώ λόγω της γεωγραφικής της θέσης αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα. (<http://saas.gr/g-kps-v-tameio-synohis/aeroporikes-metafores>)

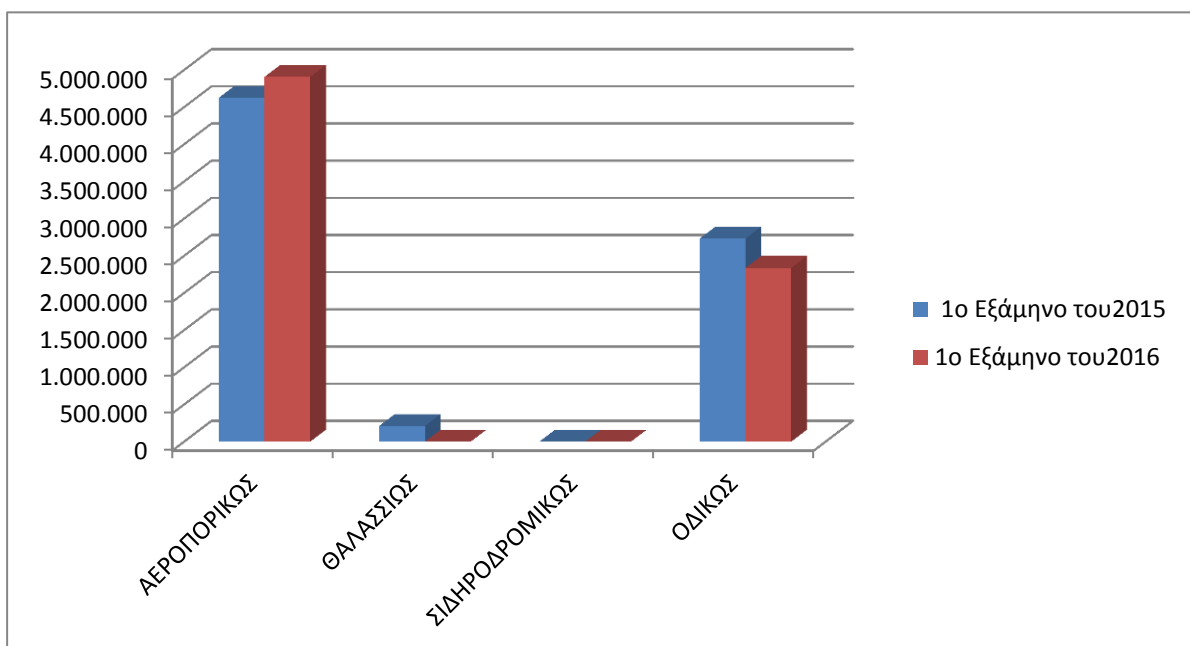
Παρά τις προσπάθειες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των αεροδρομίων (διάδρομοι, τροχόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, κτιριακές εγκαταστάσεις κλπ.), αυτή παραμένει ανεπαρκής ως προς την υφιστάμενη και προβλεπόμενη μελλοντική ζήτηση. Επίσης υπάρχει έλλειψη ευρείας εφαρμογής της τηλεματικής και της εφαρμογής της κοινωνίας της πληροφορίας στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος, κάτι το οποίο θα συμβάλλει στην παροχή υψηλότερων επιπέδων ασφαλείας και διαχείρισης των επιχειρησιακών λειτουργιών

Ο τομέας των αερομεταφορών έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης τόσο παγκοσμίως όσο και στην Ελλάδα, τάση η οποία πιστοποιείται από τη μέχρι τώρα εξέλιξή του.

Κατά τα τελευταία έτη παρατηρείται μια ιδιαίτερη αύξηση του επιβατικού αερομεταφορικού έργου που εξυπηρετείται από το σύνολο των αεροδρομίων της χώρας.

Η αύξηση αυτή αναφέρεται κυρίως στην επιβατική κίνηση εξωτερικού και ιδιαίτερα στη σημαντική αύξηση της κίνησης εκτάκτων πτήσεων εξωτερικού. Όσον αφορά στην επιβατική κίνηση εσωτερικού παρατηρείται μια στασιμότητα, εξ' αιτίας της ανάπτυξης ανταγωνιστικών εναλλακτικών μεταφορικών μέσων και της αύξησης των κομίστρων, η οποία όμως δεν αναμένεται να συνεχιστεί λόγω της επεκτεινόμενης απελευθέρωσης των αερομεταφορών και της μείωσης των σχετικών κομίστρων.

Όπως φαίνεται και από το παρακάτω διάγραμμα τα τελευταία δυο έτη και συγκεκριμένα τα πρώτα εξάμηνα των δυο ετών (2015 και 2016), υπάρχει μια ανοδική τάση στη χρήση αεροπορικών μέσων. Παράλληλα στο διάγραμμα διαφαίνεται και η μεγάλη διαφορά στη χρήση αεροπορικών μέσων έναντι των υπολοίπων μέσων.



Πηγή: statistics.gr

2. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

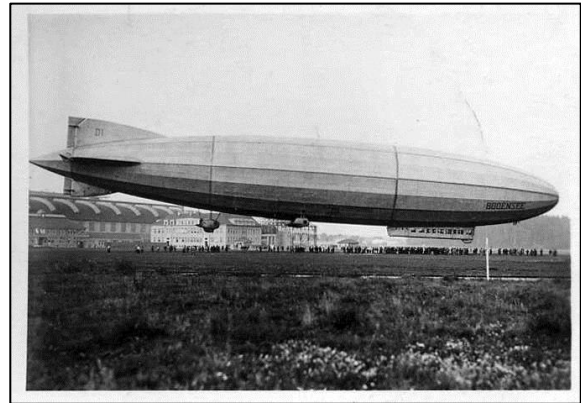
2.1 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

Μια αεροπορική εταιρία είναι μια εταιρεία που παρέχει υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών για ταξίδια επιβατών και εμπορευμάτων. Οι αεροπορικές εταιρείες που χρησιμοποιούν αεροσκάφη για την παροχή αυτών των υπηρεσιών, μπορούν να σχηματίσουν συνεργασίες ή συμμαχίες με άλλες εταιρείες και να συμφωνήσουν σε λειτουργία ενός κοινού κωδικού. Σε γενικές γραμμές οι αεροπορικές εταιρείες αναγνωρίζονται αφού λάβουν πιστοποιητικό λειτουργίας αέρα ή άδεια που εκδίδεται από κυβερνητικό οργανισμός της πολιτικής αεροπορίας.

Οι αεροπορικές εταιρείες ποικίλουν σε μέγεθος, μπορεί να είναι από μικρές εγχώριες αεροπορικές μέχρι διεθνείς εταιρίες οι οποίες πετούν σε όλο τον κόσμο. Οι αεροπορικές υπηρεσίες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως διηπειρωτικές, εγχώριες ή περιφερειακές ή διεθνείς. Η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία σήμερα είναι η American Airlines Group.

2.1.1 ΙΣΤΟΡΙΑ

Η πρώτη αεροπορική εταιρεία ήταν η DELAG. Ιδρύθηκε στις 16 Νοέμβρη 1909 με την βοήθεια της κυβέρνησης και λειτουργούσαν αεροπλάνα που κατασκευάζονταν από την Zeppelin Corporation. Η έδρα της ήταν στην Φρανκφούρτη. Η πρώτη τακτική γραμμή ξεκίνησε στις 1 Ιανουαρίου 1914 και ήταν στην πολιτεία της Φλόριντας. Οι τέσσερις παλιότερες αεροπορικές εταιρία που εξακολουθούν να υπάρχουν είναι οι: KLM (1919 Ολλανδία) , Avianca (1919 Κολομβία) , Qantas (1921 Αυστραλία) και Czech Airlines (1923 Τσέχικη Δημοκρατία).



LZ 120. Το αεροσκάφος που πραγματοποιούσε δρομολόγιο μεταξύ Βερολίνου και Βόρειας Γερμανίας το 1919.



Αφιξη της KLM στη Μελβούρνη το 1934



Ilushin Il-12 των Τσέχικων Αερογραμμών στο αεροδρόμιο του Παρισιού το 1957

2.1.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Η παλαιότερη σταθερή γραμμή στην Ευρώπη σχηματίζεται από τον Holt Thomas το 1916. Χρησιμοποιώντας ένα στόλο των πρώην στρατιωτικών αεροπλάνων DH4A που είχαν τροποποιηθεί για να μεταφέρουν δυο επιβάτες στην άτρακτο, πραγματοποιούσε πτήσεις μεταξύ Folkestone και Γάνδη. Στις 15 Ιουλίου του 1919, η εταιρία πέταξε σε όλη την Αγγλία παρόλο που δεν είχε την στήριξη από την αγγλική κυβέρνηση. Υπό τον υπολογαγό H.Shaw, η εταιρία πραγματοποίησε πτήση μεταξύ της RAF Hendon και το Παρίσι και προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο Le Bourget με την πτήση να διαρκεί 2 ώρες και 30 λεπτά χρησιμοποιώντας ένα αεροσκάφος Airco DH9.



Στις 25 Αύγουστου του 1919, η εταιρεία χρησιμοποίησε τα Airco DH16 τα όποια πραγματοποιούσαν τακτικά δρομολόγια από το Χονσλοου Χιθ στο Le Bourget στο Παρίσι τα όποια ήταν και οι πρώτες διεθνείς τακτικές γραμμές στον κόσμο. Η αεροπορική εταιρία απέκτησε σύντομα μια φήμη για την αξιοπιστία της παρά τα προβλήματα με τις κακές καιρικές συνθήκες και άρχισε να προσελκύει ευρωπαϊκό ανταγωνισμό. Τον Νοέμβριο του 1919, έκλεισε το πρώτο βρετανικό συμβόλαιο. Η βασιλική πολεμική αεροπορία δάνεισε στην εταιρία 6 αεροσκάφη DH9A για να λειτουργήσει την γραμμή μεταξύ Χόκινγκ και Κολωνίας. Το 1920, τα αεροσκάφη επεστράφησαν στην βασιλική Πολεμική αεροπορία.



Η πρώτη γαλλική αεροπορική εταιρία ήταν η LIGNES Latécoere, αργότερα γνωστή ως Aeropostale. Μια άλλη πρόωρη γαλλική αεροπορική εταιρία ήταν η Compagnie des Messageries Aériennes, που ιδρύθηκε το 1919 από τον Louis-Charles Breguet, προσφέροντας μια υπηρεσία ταχυδρομείου και εμπορευμάτων μεταξύ Παρισιού και Λιλ.



Η πρώτη γερμανική αεροπορική εταιρία που χρησιμοποιούσε βαρύτερα αεροσκάφη στον αέρα ήταν η Deutsche Luft-Reederei η όποια ιδρύθηκε το 1917 και άρχισε να λειτουργεί τον Φεβρουάριο του 1919. Κατά το πρώτο έτος η D.L.R. λειτουργούσε τακτικά προγραμματισμός πτήσεις σε διαδρομές με συνολικό μήκος περίπου 1.000 μιλιά. Από το 1921 οι πτήσεις που έκανε η εταιρία έφταναν πάνω από 3000 χιλιόμετρα μακριά και περιελάμβανε προορισμούς στην Ολλανδία, τη Σκανδιναβία και τις Βαλτικές χώρες. Μια άλλη σημαντική Γερμανική εταιρία ήταν η Junkers Luftverkehr η όποια άρχισε να λειτουργεί το 1921.

Η ολλανδική εταιρία KLM έκανε την πρώτη της πτήση το 1920 και είναι από τις παλιότερες αεροπορικές εταιρίες που βρίσκονται συνεχώς σε λειτουργία. Ιδρύθηκε από τον αεροπόρο Albert Plesman και βραβεύτηκε αμέσως με την Royal διάκριση από την βασίλισσας Wilhelmina. Η πρώτη της πτήση ήταν από το αεροδρόμιο Croydon στο Λονδίνο προς το Άμστερνταμ, με την χρήση ενός μισθωμένου αεροσκάφους DH-16 . Το 1921, η KLM ξεκίνησε τις προγραμματισμένες υπηρεσίες.

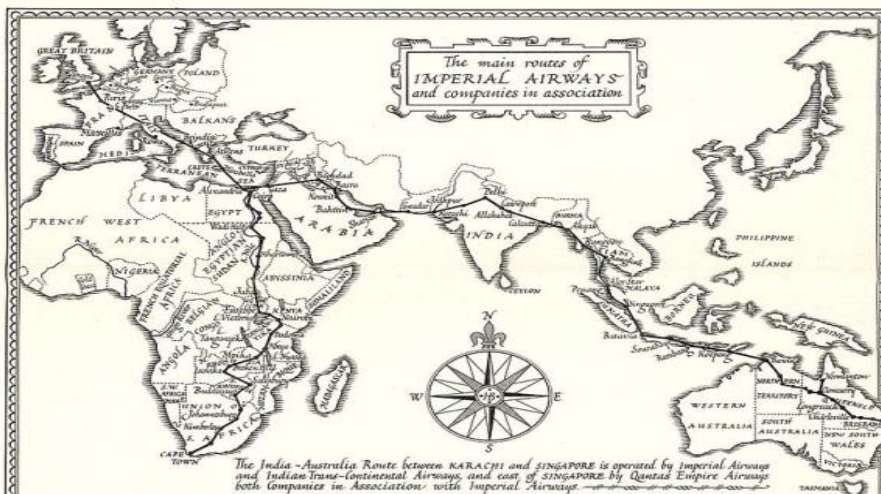


Διαφημιστική αφίσα της KLM

Στην Φινλανδία η ίδρυση της εταιρίας Aero έγινε στο Ελσίνκι στις 12 Σεπτεμβρίου το 1923. Το πρώτο αεροσκάφος της εταιρίας ήταν το: Junkers F.13 D-335 το οποίο παρέλαβε η εταιρία στις 14 Μάρτιου το 1924. Η πρώτη πτήση ήταν μεταξύ Ελσίνκι και Ταλίν, πρωτεύουσα την Εσθονίας και πραγματοποιήθηκε στις 20 Μάρτιου του 1924.

2.1.3 ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΕΠΕΚΤΑΣΗ

Το 1926, ο Alan Cobham πραγματοποιεί πτήση με διαδρομή Ηνωμένο Βασίλειο – Κέιπ Τάουν στην Νότια Αφρική. Μετά από αυτό ακολουθεί πτήση προς Μελβούρνη της Αυστραλίας. Άλλες διαδρομές έγιναν προς την Βρετανική Ινδία και στην Άπω ανατολή. Τακτικά δρομολόγια προς το Κάιρο και τη Βασόρα ξεκίνησαν το 1927. Άνοιξαν σταθμοί στην Καλκούτα, Ρανγκούν, Σιγκαπούρη και Χόνγκ Κονγκ με την πτήση να αναχωρεί από Λονδίνο στις 14 Μάρτιου το 1936.



Οι κύριες διαδρομές της Imperial Airways από Αγγλία σε Ασία , Νότια Αφρική και Αυστραλία

Όπως η Imperial Airways, έτσι και οι Air France & KLM αναπτύχθηκαν σε μεγάλο βαθμό από την ανάγκη να συνδεθούν με τις εκτεταμένες περιοχές που είχαν υπό την κατοχή τους σε ολόκληρο τον κόσμο (Βόρεια Αφρική και Ινδοκίνα για την γαλλική εταιρία και Ανατολική Ινδία για την ολλανδική). Η Γαλλία ξεκίνησε μια υπηρεσία ταχυδρομείου αέρα στο Μαρόκο το 1919 που εξαγοράστηκε και το 1927 και μετονομάστηκε σε Aéropostale. Το 1933 η εταιρία πτώχευσε, κρατικοποιήθηκε και συγχωνεύτηκε με την Air France.

Παρά το γεγονός ότι η Γερμανία δεν είχε αποικίες, άρχισε να επεκτείνει τις υπηρεσίες της σε παγκόσμιο επίπεδο. Το 1931, το αερόπλοιο Graf Zeppelin άρχισε να προσφέρει τακτικά δρομολόγια μεταξύ Γερμανίας και Νοτιάς Αμερικής, συνήθως κάθε δυο εβδομάδες και συνεχίστηκε μέχρι το 1937. Το 1936, το αερόπλοιο Χίντεμπουργκ μπήκε σε υπηρεσία και πέρασε τον Ατλαντικό με επιτυχία 36 φορές πριν συντρίβει στο Νιου Γκζέρσεϊ στις 6 Μαΐου το 1937.

Μέχρι το τέλος της δεκαετίας το 1930 η Aeroflot (Ρωσία) είχε γίνει η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία στον κόσμο, απασχολώντας περισσότερους από 4000 πιλότους και 60.000



προσωπικό και είχε στη διάθεση της για λειτουργία περίπου 3000 αεροσκάφη. Κατά τη διάρκεια της Σοβιετικής εποχής η Aeroflot ήταν συνώνυμη με τη ρώσικη πολιτική αεροπορία καθώς ήταν ο μόνος της αερομεταφορέας. Έγινε η πρώτη αεροπορική εταιρία στον κόσμο που λειτούργησε συνεχείς υπηρεσίες τζετ στις 15 Σεπτεμβρίου του 1956 με το Tupolev Tu-104.

Το λογότυπο της Aeroflot



Το τζετ Tupolev Tu-104

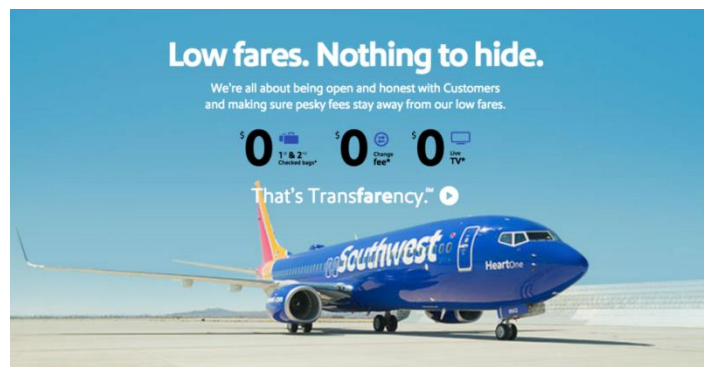
2.2 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ (LCC)

Η αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους ή LCC (Low-Cost Carrier) είναι μια αεροπορική εταιρεία που έχει γενικά χαμηλότερους ναύλους και λιγότερες ανέσεις. Για να αντισταθμίσει η εταιρία την απώλεια εσόδων από τις μειωμένες τιμές των εισιτηρίων, η αεροπορική εταιρεία μπορεί να χρεώσει για τα έξτρα, όπως τα τρόφιμα, προτεραιότητα κατά την επιβίβαση, την κατανομή του καθίσματος και τις αποσκευές κλπ. Σήμερα μεγαλύτερος αερομεταφορέας χαμηλού κόστους



Λογότυπο της Ryanair

στον κόσμο είναι Southwest Airlines, ο οποίος λειτουργεί στις Ηνωμένες Πολιτείες και ορισμένες γύρω περιοχές. Στην Ευρώπη μερικές από τις μεγαλύτερες Low-Cost εταιρίες είναι η Ryan Air που έχει έδρα στην Ιρλανδία και η Easy – Jet που εδρεύει στο Λονδίνο.



Διαφήμιση της Southwest Airlines

2.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ

Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους απογειώθηκαν με την απελευθέρωση των εγχώριων αγορών στην Ευρώπη το 1997. Πριν από την κίνηση αυτή, οι κυβερνήσεις είχαν την εξουσία να περιορίζουν την πρόσβαση στον εθνικό εναέριο χώρο για να ευνοούνται οι εθνικές αεροπορικές εταιρείες. Στην πράξη, αυτό επέτρεψε στις εθνικές αεροπορικές εταιρείες (όπως η British Airways, Alitalia, η Iberia, Air France, Lufthansa, και ούτο καθεξής), να κυριαρχήσουν στις τοπικές αγορές.

Μόλις πραγματοποιήθηκε η απελευθέρωση των πτήσεων, οι αεροπορικές εταιρείες θα μπορούσαν λίγο πολύ να πετάξουν οπουδήποτε. Ο καθορισμός των διαδρομών εξαρτιόταν αποκλειστικά από τις αεροπορικές εταιρίες και τα αεροδρόμια χωρίς να εμπλέκονται οι κυβερνήσεις.

Η ικανότητα του Διαδικτύου να αυτοματοποιήσει τις συναλλαγές οδήγησε στην μείωση των τουριστικών πρακτόρων. Οι πελάτες πλέον μπορούσαν μόνοι τους να κλείσουν τα εισιτήριά τους μέσω του διαδικτύου. Σε σύντομο χρονικό διάστημα η προσδοκία για μείωση των τιμών στα αεροπορικά εισιτήρια έγινε πραγματικότητα.

Η πρώτη εταιρία χαμηλού κόστους στον κόσμο ήταν η Pacific Southwest Airlines, η οποία ξεκίνησε πτήσεις μεταξύ της βόρειας και νότιας Καλιφόρνιας στις 6 Μαΐου του 1949. Η καλή πορεία της PSA οδήγησε και ενέπνευσε και άλλες εταιρίες να ακολουθούσουν τον μοντέλο της στα μέσα της δεκαετίας του 60'.

Η Loftleidir ή Αεροπορική της Ισλανδίας, ήταν η πρώτη εταιρία που πρόσφερε φτηνά υπερατλαντικά ταξίδια το 1964, γνωστή και με το όνομα "the Hippie Airline". Πολλοί νέοι Αμερικανοί μετά την αποφοίτηση τους ήθελαν να ταξιδέψουν στην Ευρώπη για να γευτούν τον παλιό πολιτισμό της Ευρώπης δίνοντας περισσότερη έμφαση στο φτηνό εισιτήριο παρά στις ανέσεις της πτήσης. Η Loftleidir δεν ήταν διάσημη για την ταχύτητα της ή για την συνέπεια της, και μια τέτοια πτήση άρχισε να αποκτά χαρακτήρα περιπέτειας για τους νέους Hippies της εποχής, ένας εκ των οποίων ήταν και ο Μπιλ Κλίντον, μελλοντικός πρόεδρος της Αμερικής .



Boeing 737 της Pacific Southwest Airlines



Λογότυπο της Loftleidir

Το 2004 η Ιρλανδική εταιρία Aer Lingus χαμήλωσε τις τιμές της για να ανταγωνιστεί εταιρίες όπως η Ryanair, κρατώντας όμως τις πλήρεις υπηρεσίες στα υπερατλαντικά της ταξίδια. Στα μέσα του 2004 η καναδική αεροπορική Zoom Airlines άρχισε να πουλά υπερατλαντικά εισιτήρια μεταξύ Καναδά και Αγγλίας για 89 λίρες, όπως και η Oasis Hong Kong Airlines πρόσφερε πτήσεις μεταξύ Λονδίνου και Χόνγκ Κονγκ από 199 λίρες. Τον Αύγουστο του 2006 η ZOOM ανακοινώσε πως θα δημιουργούσε έναν σταθμό στην Αγγλία ώστε να προσφέρει χαμηλού κόστους πτήσεις προς την Αμερική και την Ινδία. Όλες οι διαδικασίες διακοπήκαν στις 28 Αύγουστου του 2008 λόγω οικονομικών προβλημάτων της εταιρίας που οφειλόταν στην αύξηση της τιμής του πετρελαίου.

2.2.2 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Αεροσκάφος

Οι περισσότερες εταιρίες χαμηλού κόστους λειτουργούν με έναν μόνο τύπο αεροσκαφών. Αυτές οι εταιρίες να πραγματοποιούν πτήσεις μικρών αποστάσεων που ταιριάζει με τα αεροπλάνα που έχουν στο στόλο τους . Μεγάλου βεληνεκούς αεροσκάφη μεγάλης ατράκτου είναι συνήθως πολύ ακριβά για τους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους και για αυτό δεν προτιμούνται.

Στο παρελθόν οι εταιρίες χαμηλού κόστους έτειναν να λειτουργούν με μεγαλύτερα αεροσκάφη που είχαν αγοραστεί μεταχειρισμένα. Από το 2000, οι στόλοι των εταιριών αποτελούνται γενικά από νεότερα αεροσκάφη όπως το Airbus A320 και Boeing 737. Παρά το γεγονός ότι η αγορά νέων αεροσκαφών είναι συνήθως πιο ακριβή από αυτών των μεταχειρισμένων, τα νέα αεροσκάφη είναι φτηνότερα στην μακροπρόθεσμη λειτουργία τους καθώς είναι πιο αποτελεσματικά και οικονομικά σε θέμα κατανάλωσης καυσίμων, την κατάρτιση και την συντήρηση τους.

Τα αεροσκάφη τείνουν να λειτουργούν συχνά με το ελάχιστο σύνολο του προαιρετικού εξοπλισμού καθώς και διατήρηση του βάρους σε χαμηλά επίπεδα ώστε να υπάρχει εξοικονόμηση καυσίμων. Για παράδειγμα στα αεροσκάφη της Ryanair, τα καθίσματα δεν πλαγιάζουν και δεν έχουν τσέπες πίσω για να μειωθεί το κόστος συντήρησης και καθαρισμού. Στην Ευρώπη στα περισσότερα αεροσκάφη δεν διατίθενται συστήματα ψυχαγωγίας καθώς απουσιάζουν και οθόνες LCD που προβάλλουν διαφημίσεις και πληροφορίες σχετικά με την πτήση και τον προορισμό. Πολλές εταιρίες επιτρέπουν την επιβίβαση με προτεραιότητα με μια επιπλέον χρέωση καθώς υπάρχει και η δυνατότητα επιλογής θέσης πριν την επιβίβαση πάλι με επιπλέον χρέωση.

Παράλληλα, οι πιλότοι, αεροσυνοδοί, μηχανικοί καθώς και το επιχειρησιακό προσωπικό εξειδικεύεται στον ένα τύπο αεροσκάφους που έχει η εταιρία. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει καμία ανάγκη για δαπανηρές επανακαταρτίσεις του προσωπικού, για την διατήρηση των αποθεμάτων και αγορά εξαρτημάτων για διαφορετικούς τύπους αεροσκαφών.

Βάσεις

Οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους λειτουργούν το point-to-point δίκτυο. Σχεδόν όλες οι πτήσεις διανύουν μικρές αποστάσεις (έως 4 ώρες) και δεν υπάρχει δυνατότητα για ανταπόκριση με άλλες εταιρίες. Δεν υπάρχει δυνατότητα μεταβίβασης πτήσης και οι αποσκευές δεν μπορούν να περάσουν από μια πτήση σε άλλη. Συχνά προτιμούνται βάσεις αεροδρόμια και πόλεις που συνδέουν πολλές περιοχές ώστε να καλύπτεται όσο το δυνατό μεγάλη περιοχή και οι αποστάσεις να είναι μικρές.

Ως βάσεις οι εταιρίες διαλέγουν δευτεροβάθμια αεροδρόμια και συνήθως πετούν σε αεροδρόμια που δεν είναι απαραίτητα και πολυσύχναστα. Με αυτό τον τρόπο η εταιρία εξοικονομεί χρήματα καθώς το κόστος είναι μικρότερο από τα μεγάλα αεροδρόμια και υπάρχει λιγότερη συμφόρηση και η παραμονή των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο είναι μικρότερη. Παράδειγμα είναι το Αεροδρόμιο Fiumicino της Ρώμης που χρησιμοποιείται περισσότερο από εταιρίες χαμηλού κόστους και όχι τόσο από τους εθνικούς αερολιμένες.

Συστήματα διανομής

Το κόστος αγοράς εισιτηρίου οι εταιρίες χαμηλού κόστους είναι κάτι που δεν αγνοούν. Πολύ συχνά οι εταιρίες που δεν είναι χαμηλού κόστους βασίζονται σε ταξιδιωτικούς πράκτορες και στα γραφεία πωλήσεων που έχουν. Αντίθετα οι χαμηλού κόστους εταιρίες κρατούν τα κανάλια διανομής τους όσο το δυνατόν απλούστερα και προσπαθούν να καλύψουν όλη την πελατεία τους . Τις περισσότερες κρατήσεις οι εταιρίες τις έχουν μέσω ίντερνετ και αυτό μειώνει σημαντικά το κόστος. Παράλληλα με το γεγονός πως δεν συνεργάζονται με ταξιδιωτικούς πράκτορες τους δίνει την δυνατότητα να μην πληρώνουν καμία προμήθεια για τα εισιτήρια και έτσι καταφέρνουν να κρατήσουν το κόστος χαμηλό άρα και τις τιμές των εισιτηρίων.

Τιμολογιακή πολιτική

Η τιμολογιακή πολιτική των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους είναι συνήθως πολύ δυναμική, χρησιμοποιώντας τις εκπτώσεις και τις προσφορές για την προώθηση. Όπως και άλλοι φορείς, ακόμη και αν η διαφημιζόμενη τιμή μπορεί να είναι πολύ χαμηλή, συχνά δεν περιλαμβάνει τις επιβαρύνσεις και τους φόρους. Ακόμα ορισμένες πτήσεις διαφημίζονται ως

δωρεάν συν τους ισχύοντες φόρους και τα τέλη. Ανάλογα με την αεροπορική εταιρία, το 10 % των θέσεων σε κάθε πτήση προσφέρονται στην χαμηλότερη τιμή και είναι οι πρώτες πτήσεις που θα πωληθούν. Έπειτα οι τιμές αυξάνονται σταθερά σύμφωνα με την ζήτηση ως ενός σημείου που μπορεί να είναι συγκρίσιμο ή και πιο ακριβό από αυτά ενός φορέα με πλήρης υπηρεσίες.

Κάποιες αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους προσαρμόζουν το επιχειρηματικό τους μοντέλο και προσφέρουν στους επιβάτες επιπλέον ανέσεις πάντα με κάποιο επιπλέον κόστος. Η Spirit Airlines, Frontier και JetBlue προσφέρουν πιο άνετα καθίσματα και καμπίνες πρένιουμ. Η JetBlue προσφέρει ζωντανή τηλεόραση εν πτήση ενώ η Southwest Airlines προσφέρει σύνδεση ίντερνετ Wi-Fi.

2.2.3 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΩΝ LCC

1. Υψηλή αξιοποίηση αεροσκαφών

Τα αεροσκάφη λειτουργούν όσο το δυνατόν περισσότερο, η πτήση ξεκινά όσο το δυνατόν πρωί και τελειώνει συνήθως τα μεσάνυχτα. Με αυτόν τρόπο, η εταιρία προσπαθεί να εξασφαλίσει ότι το αεροσκάφος θα είναι όσο το δυνατόν λιγότερο στο έδαφος και περισσότερη ώρα να βρίσκεται στον αέρα καθώς μόνο όταν το αεροπλάνο πετά, αυτή κερδίζει χρήματα. Ο μέσος χρόνος παραμονής μια εταιρίας χαμηλού κόστους στο αεροδρόμιο είναι σχεδόν μισή ώρα ενώ για μια συμβατική εταιρία αυτή η διάρκεια είναι μια ώρα. Παράλληλα η χρησιμοποίηση του αεροσκάφους συνήθως διαρκεί 12 ώρες για τις εταιρίες χαμηλού κόστους, για αυτές με πλήρης υπηρεσίες, η λειτουργία των αεροσκαφών είναι περίπου 8 ώρες την ημέρα.

2. Βασικές υπηρεσίες

Η βασική λειτουργία για μια LCC εταιρία είναι να πάρει ένα πρόσωπο από το σημείο A στο σημείο B. Οτιδήποτε άλλο θεωρείται ότι είναι είδη πολυτελείας, τα όποια οι επιβάτες μπορούν να αποκτήσουν έναντι κάποιου μικρού ποσού.

Στις πτήσεις χαμηλού κόστους δεν προβλέπονται δωρεάν τρόφιμα και ποτά. Μερικοί επιβάτες δεν προτιμούν την κατανάλωση τροφίμων και πότων εν πλω αφού προτιμούν να ξεκουραστούν ή έχουν ήδη προμηθευτεί τα γεύματα τους πριν την πτήση. Ως εκ τούτου, οι εταιρίες δεν αναγκάζουν τους επιβάτες να καταναλώσουν κάτι άρα και να το προπληρώσουν. Οι επιβάτες είναι ευπρόσδεκτοι αν το επιθυμούν να αγοράσουν τρόφιμα ή ποτά στην διάρκεια της πτήσης σε προσιτές τιμές

Η εταιρία διαλέγει μόνη της τα καθίσματα για τους επιβάτες. Οι επιβάτες λαμβάνουν κάρτα επιβίβασης που αναγράφεται το κάθισμα και δεν μπορεί να ζητήσει αλλαγή χωρίς κάποιο σοβαρό λόγο. Αν οι πελάτες επιθυμούν συγκεκριμένη θέση όπως στον διάδρομο ή στο παράθυρο, μπορούν έναντι ενός μικρού ποσού να την διαλέξουν όταν κάνουν το τσεκ Ιν.

3. Online Check-in

Οι επιβάτες των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους ενθαρρύνονται να κάνουν το τσεκ Ιν τους στο διαδίκτυο. Με αυτόν τον τρόπο οι επιβάτες δεν χρειάζεται να πηγαίνουν στις αντίστοιχες θυρίδες στο αεροδρόμιο και η εταιρία εξοικονομεί κόστος από το προσωπικό της. Παράλληλα ο επιβάτης δεν χρειάζεται να είναι στην αναμονή για το τσεκ Ιν και βοήθα στην αποσυμφόρηση του αεροδρόμιου. Φυσικά, για όσους δεν μπορέσουν να κάνουν ηλεκτρονικά το τσεκ Ιν, υπάρχει δυνατότητα να γίνει στο αεροδρόμιο καταβάλλοντας όμως ένα σημαντικό ποσό.

4. Πολιτική επιστροφής χρημάτων

Οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους δεν πραγματοποιούν επιστροφές χρημάτων. Οι συμβατικές εταιρίες σπαταλούν πολλά χρήματα, χρόνο και πόρους λόγω επιστροφής χρημάτων και αναδιατάξεις των πτήσεων όταν οι επιβάτες της δεν εμφανιστούν σε μια πτήση. Είτε εμφανιστεί η όχι ο επιβάτης το κόστος για την εταιρία είναι το ίδιο. Οι LCC είναι πολύ αυστηρές όταν πρόκειται για μη εμφάνιση επιβάτη και δεν προσφέρουν επιστροφή χρημάτων.

5. Δευτερεύοντα αεροδρόμια

Οι περισσότερες εταιρίες χρησιμοποιούν δευτεροβάθμια αεροδρόμια και συνήθως πετούν σε αυτά που δεν είναι απαραίτητα και πολυσύχναστα. Με αυτό τον τρόπο η εταιρία εξοικονομεί χρήματα καθώς το κόστος είναι μικρότερο από τα μεγάλα αεροδρόμια και υπάρχει λιγότερη συμφόρηση και η παραμονή των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο είναι μικρότερη. Παράδειγμα είναι το Αεροδρόμιο Fiumicino της Ρώμης. Αυτό βολεύει αρκετά την αεροπορική εταιρία αλλά όχι και των επιβάτη καθώς τα δευτερεύοντα αεροδρόμια σε πολλές περιπτώσεις είναι σε πιο απομακρυσμένες περιοχές και το κόστος και ο χρόνος μετάβασης από εκεί προς την πόλη επιβαρύνει τον πελάτη.

6. Χειραποσκευές

Στις πτήσεις των LCC οι επιβάτες μπορούν να έχουν μαζί τους δωρεάν μια μόνο χειραποσκευή που πρέπει να έχει συγκεκριμένες διαστάσεις. Μη συμμόρφωση με αυτήν την οδηγία, οι επιβάτες θα κληθούν να πληρώσουν πρόστιμο για την βαλίτσα τους καθώς υπερβαίνει τις εκάστου διαστάσεις. Για όσους επιθυμούν μπορούν να προσθέσουν επιπλέον βαλίτσα, μουσικό εξοπλισμό η μεταφορά επιπλέον αντικείμενων με την καταβολή ενός ποσού με την αγορά του εισιτηρίου τους. Με αυτό τον τρόπο η εταιρία πετυχαίνει δυο πράγματα. Πρώτον εξοικονομεί βάρος στο αεροσκάφος καθώς οι περισσότεροι επιβάτες έχουν χειραποσκευή που ζυγίζει λιγότερο από τις μεγάλες βαλίτσες και από την άλλη βγάζει αρκετά χρήματα από τις πρόσθετες βαλίτσες που διαλέγουν κάποιοι πελάτες.

7. Έξτρα παροχές

Παράλληλα με την αγορά του εισιτηρίου από το διαδίκτυο, οι εταιρίες προσφέρουν δυνατότητα κρατήσεις ξενοδοχείου, ενοικίασης αυτοκινήτου μέχρι και ταξιδιωτικής ασφάλειας. Αυτές οι υπηρεσίες είναι προαιρετικές αλλά συνήθως έχουν δελεαστικές τιμές και αρκετοί πελάτες προβαίνουν στην αγορά τους. Επιπλέον κατά την διάρκεια της πτήσης σε ορισμένα δρομολόγια υπάρχει δυνατότητα αγοράς εισιτηρίου από το αεροδρόμιο προσγείωσης προς το κέντρο της πόλης, αφού οι εταιρίες συνεργάζονται με τις αντίστοιχες που κάνουν την διαδρομή αεροδρόμιο – κέντρο.

2.3 RYANAIR ΚΑΙ EasyJet

Η Ryanair είναι μια από τις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους στην Ευρώπη. Μέχρι να φτάσει στην σημερινή της δύναμη και να κατέχει από τις πρώτες θέσεις στην λίστα με τις καλύτερες χαμηλού κόστους εταιρίες χρειαστήκαν πολλά χρόνια καθώς και προσαρμογή της στρατηγικής.

Στην δεκαετία του 70 και 80 η Ryanair ήταν πολύ γενναιόδωρη με τους επιβάτες της, ώστε να τους παραχωρεί δωρεάν φαγητό και ποτό σε περίπτωση που μια πτήση καθυστερούσε. Εστίαζε παρά πολύ στον πελάτη από την αρχή της πτήσης μέχρι το τέλος, με αποτέλεσμα να έχει αρκετές παροχές και οι πελάτες της καθώς και οι εργαζόμενοι να είναι

απόλυτα ικανοποιημένοι. Αυτό όμως είχε σαν αποτέλεσμα τα κέρδη της εταιρίας να μένουν σε χαμηλά επίπεδα και να χάνονται πολλά εκατομμύρια. Τότε, ο ιδρυτής της Ryanair, Tony Ryan για να σώσει την εταιρία του, αποφάσισε να βάλει υπεύθυνο τον σημερινό διευθύνων σύμβουλο της εταιρίας, Michael O'Leary ώστε να σώσει κάποια από τα χρήματα του.

Ο Michael O'Leary κατέληξε στο συμπέρασμα πως η εταιρία σπαταλούσε πολλά χρήματα και για να ξεκινήσει η εταιρία να έχει κερδοσκοπικό χαρακτήρα πάλι, θα έπρεπε να καθιερωθεί αυστηρή πειθαρχία όσον αφορά τα έξοδα καθώς και να μελετηθεί το μοντέλο της Southwest Airlines που δραστηριοποιούνταν στην Αμερική. Για αυτό το λόγο ο Ryan έστειλε τον Michael O'Leary στο Τέξας της Αμερικής ώστε να μάθει πως η Southwest Airlines μπορούσε να έχει πολλά κέρδη και παράλληλα να κρατά τους ναύλους σε χαμηλές τιμές. Η Southwest Airlines στην Αμερική είχε ξεκάθαρες γραμμές που ακλουθούσε, όπως ήταν να προσφέρονται μόνο σνακ στις πτήσεις, τα αεροπλάνα και το προσωπικό της εταιρίας να εργάζονται περισσότερες ώρες και να πραγματοποιούν περισσότερες πτήσεις. Παράλληλα πετούσε σε μικρότερα αεροδρόμια όπου θα μπορούσε να διαπραγματευτεί φτηνότερα τέλη προσγείωσης. Στην παραμονή του στην Αμερική ο O'Leary κατάλαβε πως αυτός είναι ο δρόμος για να πάει η εταιρία προς τα εμπρός.

Η Southwest Airlines έγινε το πρότυπο για πολλές νέες εταιρίες χαμηλού κόστους στην Ευρώπη. Αφού δούλεψε στην Southwest Airlines και εμπνεύστηκε από αυτήν, μαζί με κάποιες δίκες του καινοτομίες, ο Sir Στέλιος Χατζηιωάννου ίδρυσε την EasyJet. Ο ίδιος δήλωσε πως ήταν τυχερός που εργάστηκε στην Southwest Airlines, καθώς δεν είχε κάποια εμπειρία από αεροπορικές εταιρίες και την επένδυση την έκανε με χρήματα του πατέρα του, ο οποίος ήταν μεγάλος μεγιστάνας στην ναυτιλία.

Από τις πρώτες του κινήσεις του Sir Στέλιος Χατζηιωάννου, ήταν να αποκόψει την αμοιβή των ταξιδιωτικών πρακτόρων και να προσφέρει την δυνατότητα στους πελάτες του να κάνουν απευθείας κράτηση στην εταιρία μέσω τηλεφωνικού κέντρου. Όταν το διαδίκτυο έκανε την εμφάνισή του, τόσο η EasyJet όσο και η Ryanair ήταν έτοιμες να αναλάβουν άμεσες κρατήσεις σε απευθείας σύνδεση. Παράλληλα, το διαδίκτυο βοήθησε τις εταιρίες να προσφέρουν και άλλες υπηρεσίες, όπως κράτηση σε ξενοδοχεία, ενοικίασης αυτοκινήτων και αλλά προϊόντα, τα οποία βοηθούσαν πολύ τα περιθώρια κέρδους για τις εταιρίες. Αποτέλεσμα είχε να διατίθενται φτηνά εισιτήρια, με τα έσοδα να προέρχονται και από την πώληση αυτών των έξτρα υπηρεσιών. Συχνά παρομοιάζουν αυτήν την στρατηγική με την μέθοδο που ακολουθούν τα ξενοδοχεία των καζίνο στο Λας Βέγκας, όπου οι τιμές των δωματίων είναι ελάχιστες, αλλά οι πελάτες ξοδεύουν πολλά χρήματα στα τραπέζια των τυχερών παιχνιδιών.

Τα μοντέλα που ακλούθησαν και οι δυο εταιρίες φαίνεται πως λειτουργούν πολύ καλά και αυτό γίνεται αντιληπτό από την προτίμηση των πελατών καθώς και από στατιστικά στοιχεία που τις κατατάσσει πρώτες στην Ευρώπη όσον αφορά τις χαμηλές κόστους εταιρίες. Ακλουθώντας ανοδική πορεία και οι δυο, η Ryanair μεγαλώνει τον στόλο της αφού παρήγγειλε 175 νέα αεροσκάφη τύπου Boeing, ενώ η EasyJet ανακοινώσε σχέδιο για να παραγγέλλει μέχρι 135 νέα αεροσκάφη από την Airbus.

3. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΩΣ ΞΕΧΩΡΙΣΤΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ

Αναπτυσσόμενος σε ένα μεταβαλλόμενο διεθνές τοπίο, ο τουρισμός εμφανίζεται ευάλωτος μεν σε βραχυχρόνιες αναταράξεις αλλά μακροπρόθεσμα αποδεικνύεται ανθεκτικός. Τα τελευταία χρόνια έχει ξεπεράσει, μεταξύ άλλων, κρίσεις πολιτικές (11 Σεπτέμβρη 2001), οικονομικές (διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση 2008-2009), φυσικές καταστροφές (τσουνάμι 2004, σεισμοί), ώσπου να ξαναβρεί την ανοδική πορεία που απορρέει από την συνολική ανάπτυξη της διεθνούς οικονομίας. Η πρόσφατη διεθνής οικονομική κρίση και η ύφεση της ελληνικής οικονομίας έφεραν την είσοδο του τουρισμού στην Ελλάδα σε φάση αναταράξεων, από την οποία φαίνεται ότι άρχισε να απομακρύνεται.

Η διαχρονική εξέταση της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας δείχνει ότι η πρόσφατη περίοδος κρίσης του ελληνικού τουρισμού ξεκίνησε πριν ακόμη αρχίσει η ελληνική οικονομία να βυθίζεται στην ύφεση. Η μετά-ολυμπιακή ευφορία παραχώρησε τη θέση της σε μία φάση στασιμότητας ήδη από το 2007, όπως διαπιστώνεται από τις επιδόσεις σε όλους τους δείκτες της τουριστικής κίνησης. Η διεθνής χρηματοπιστωτική κρίση του 2008 και 2009 έπληξε κυρίως τις πηγές της εξωτερικής ζήτησης, με αποτέλεσμα η συνακόλουθη μείωση των διεθνών ταξιδιών να επιφέρει περαιτέρω επιδείνωση της πτωτικής τάσης των τουριστικών ροών προς τη χώρα μας. Η ανάκαμψη της διεθνούς οικονομίας από το 2010, λόγω της εγχώριας κρίσης, είχε καθυστερημένο αντίκτυπο στον ελληνικό τουρισμό.

Η εκτόξευση του αριθμού των αφίξεων στα σύνορα τα δύο τελευταία χρόνια δεν θα μπορούσε να επαναλαμβάνεται αενάως, δεδομένου ότι επρόκειτο μάλλον για την ανάκτηση «χαμένου εδάφους» από την απώλεια μεριδίων αγοράς των προηγούμενων ετών. Έχει σημασία, πάντως, να υπογραμμίσουμε τη στασιμότητα ή τις διαχρονικές απώλειες από τις κυριότερες παραδοσιακές αγορές μας και τη μεταβλητότητα των αναδυόμενων αγορών.

Η πορεία των ταξιδιωτικών εισπράξεων δεν φαίνεται να ακολούθησε την υψηλή πτήση των αφίξεων των δύο τελευταίων ετών (2014, 2015), γεγονός που μπορεί να αποδοθεί σε αρκετούς παράγοντες. Η πτωτική τάση της διάρκειας παραμονής και της δαπάνης ανά ταξίδι, οι προβληματικές πληρότητες ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων, οι διαπεριφερειακές ανισότητες των διανυκτερεύσεων αναδεικνύουν την ανάγκη να αποκολληθούμε από τον φετιχισμό του αριθμού των αφίξεων ως απόλυτου κριτηρίου επιτυχίας στόχων και πολιτικών και να αναζητήσουμε πιο σύνθετους δείκτες αποτελεσμάτων.

Η ανασχεση της πτωτικής πορείας και ακόμη περισσότερο, η αντιστροφή της τάσης δεν συντελέστηκε αναίμακτα και δεν μπορεί κανείς να αποφανθεί με βεβαιότητα ότι έχει πλέον σταθεροποιηθεί οριστικά. Αρκετοί τουριστικοί προορισμοί, χάρη στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, αντιστάθηκαν με επιτυχία, μερικοί μάλιστα ευνοήθηκαν την περίοδο αυτή, ενώ κάποιοι άλλοι, ιδιαίτερα όσοι απευθύνονταν κυρίως στην εσωτερική αγορά, δυσκολεύονται ακόμη να ξεφύγουν από την περιδίνηση. Ορισμένες τουριστικές επιχειρήσεις, λειτουργώντας σε πλαίσιο πιστωτικής στενότητας ή ασφυξίας, αναγκάστηκαν να αποσυρθούν από την αγορά, ενώ οι περισσότερες υποχρεώθηκαν να προβούν σε δραστική συμπίεση του κόστους προκειμένου να διατηρήσουν μερίδια αγοράς και να είναι σε θέση να προτείνουν ανταγωνιστικές προσφορές. Αλλά και ο τομέας της απασχόλησης δεν έμεινε αλώβητος. Οι εργαζόμενοι του τομέα αντιμετώπισαν τον κίνδυνο της ανεργίας, υπέστησαν σημαντικές περικοπές στις αποδοχές τους, ενώ αναπτύχθηκε η επισφαλής εργασία και επικράτησε η γενικότερη απορρύθμιση των εργασιακών σχέσεων.

Ένας άλλος τομέας, κρίσιμος λόγω της ιδιαίτερης σημασίας που καταλαμβάνει στη διαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος, είναι το φυσικό περιβάλλον και οι συνθήκες της ευφορίας και της διατηρησιμότητας της προστασίας του. Ο περιορισμός των σχετικών διαθέσιμων χρηματοδοτικών πόρων, η αναποτελεσματικότητα του σχεδιασμού της τουριστικής ανάπτυξης σε εθνικό, περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο, η χρόνια καχεξία των δημόσιων και των αυτοδιοικητικών δομών ελέγχου, αποτελούν παράγοντες που διευκολύνουν την αντιμετώπιση της προστασίας της φύσης και των οικοσυστημάτων ως «εξωτερικού κόστους», προς αποφυγή ή παράκαμψη, από φορείς οι οποίοι, εξ ορισμού, δεν είναι απαλλαγμένοι από ιδιοτέλεια. Η αυξανόμενη ευαισθησία της διεθνούς ζήτησης σε θέματα κλιματικής αλλαγής, οικολογικής διαχείρισης και εξοικονόμησης ενέργειας, η αναζήτηση διακοπών με μειωμένο περιβαλλοντικό «αποτύπωμα», αφενός, και αφετέρου, η ανάγκη διαφύλαξης του πολύτιμου πόρου του φυσικού περιβάλλοντος επιβάλλουν αναπροσανατολισμό των προτεραιοτήτων στον τομέα αυτό.

Η διάδοση των νέων τεχνολογιών και των νέων μέσων έχει προσφέρει καινούργιες δυνατότητες και ευκαιρίες στην ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων, αναδιατάσσοντας το δίκτυο διανομής, γεγονός που συνοδεύεται παράλληλα και με φαινόμενα ανεξέλεγκτης παραοικονομίας. Η κοινωνική δικτύωση μέσω διαδικτύου, οι ποικίλες εφαρμογές στα «έξυπνα» κινητά, η «οικονομία διαμοιρασμού» μέσα από διαδικτυακές πλατφόρμες κρατήσεων, διαδίδονται ταχύτατα, με άγνωστα τελικά όρια και απρόβλεπτες επιπτώσεις στην εξέλιξη της ζήτησης. Από την άλλη μεριά, οι αλληπάλληλες αναδιαρθρώσεις του δημόσιου διοικητικού μηχανισμού, η πολυνομία και η συχνή μεταβολή του θεσμικού πλαισίου που διέπει την αδειοδότηση των τουριστικών επιχειρήσεων και τις προδιαγραφές των εγκαταστάσεων, το ασταθές και αενάως μεταβαλλόμενο φορολογικό καθεστώς, διαμορφώνουν ένα περιβάλλον που δεν ευνοεί την άσκηση ορθολογικά προγραμματισμένων τουριστικών δραστηριοτήτων και σχεδίων. Οι αναγκαίες επενδύσεις σε νέες εγκαταστάσεις και δημόσιες υποδομές καρκινοβατούν, ενώ παράλληλα η τουριστική προβολή κινείται αναγκαστικά με περιορισμένους πόρους σε συνθήκες έντονου διεθνούς ανταγωνισμού.

Για να διασφαλιστεί η σταθεροποίηση της πρόσφατης θετικής πορείας απαιτείται να αξιοποιηθούν δυνατότητες και ευκαιρίες, να αναληφθούν συντονισμένες, συνδυασμένες και στοχευμένες δράσεις από τους δημόσιους φορείς και τον ιδιωτικό τομέα, με άριστη και «ευφυή» αξιοποίηση των διαθέσιμων πόρων και με βάση ένα ολοκληρωμένο και συνεκτικό σχεδιασμό, βραχυπρόθεσμο και μεσοπρόθεσμο. Με στόχο τη διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού προορισμού, κύριοι άξονες για τις αναγκαίες δράσεις πρέπει να είναι ο εμπλουτισμός και η αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος, η διασφάλιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, η αναζήτηση νέων αγορών παράλληλα με την προσέλκυση νέων τμημάτων αγοράς στις παραδοσιακές πηγές ζήτησης, η επέκταση της τουριστικής περιόδου με κατάλληλα μέτρα σε προσφερόμενους προορισμούς, η διαφοροποίηση του προϊόντος και η «έξυπνη» εξειδίκευση των επιμέρους προορισμών, καθώς και η στοχευόμενη προβολή των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας ως τουριστικού προορισμού, μέσω πολλαπλών και κατάλληλων διαύλων.

3.2 Η ΑΝΑΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Για το σύνολο του έτους 2014, οι υπολογισμοί του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (UNWTO) δείχνουν ότι η έστω και βραδεία ανάκαμψη των οικονομιών των χωρών πηγών οδήγησε σε αύξηση του συνολικού αριθμού των διεθνών **αφίξεων** κατά 4,2%, σε σχέση με το προηγούμενο έτος. Οι συνολικές αφίξεις εισερχόμενων τουριστών σε όλες τις χώρες του κόσμου υπολογίζεται ότι το 2014 έφθασαν τα 1.133 εκατομμύρια έναντι 1.087 εκ. το 2013 και 1.039 εκ. το 2012.2 Πρόκειται για το πέμπτο συνεχόμενο έτος

σταθερής ανόδου πάνω από το μακροπρόθεσμο μέσο όρο μετά την κρίση του 2009. Την ισχυρότερη αύξηση σημείωσαν οι χώρες της Βόρειας και της Ν. Αμερικής (+8,4%), οι χώρες της Ασίας και του Ειρηνικού (+5,7%) και η Μέση Ανατολή (+6,3%), ενώ η Ευρώπη (+2,3%) και η Αφρική (+2,2%) σημείωσαν βραδύτερη άνοδο. Ωστόσο, διαπιστώνεται ότι ο όγκος των διεθνών αφίξεων ανακάμπτει ταχύτερα από ότι οι εισπράξεις, δεδομένου ότι οι ταξιδιώτες ταξιδεύουν σε κοντινότερους στις πατρίδες τους προορισμούς.

Για το έτος 2015 διαπιστώνεται ότι συνεχίζεται η αυξητική τάση, αλλά με ελαφρώς μειωμένο ρυθμό. Οι πρώτες προβολές του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού υποδεικνύουν αύξηση των αφίξεων κατά 3% έως 4%, ελαφρώς ανώτερη από τον μακροπρόθεσμο μέσο όρο (+3,8% για την περίοδο 2010-20120). Τα διαθέσιμα στοιχεία για το πρώτο εξάμηνο του 2015 επιβεβαιώνουν την παραπάνω εκτίμηση (αύξηση 4%). Επικεφαλής στην ανοδική αυτή πορεία αναμένεται ότι θα είναι οι χώρες της Ασίας και του Ειρηνικού, ακολουθούμενες από τις χώρες της αμερικανικής ηπείρου, με μέση αύξηση μεταξύ 4% και 5%. Η Ευρώπη αναμένεται ότι θα έχει ελαφρώς μικρότερη αύξηση, μεταξύ 3% και 4%, ενώ οι χώρες της Αφρικής παρουσιάζουν κάμψη.

Η **Ελλάδα** το 2014, με 22 εκ. αφίξεις, κατέλαβε την 15η θέση στην παγκόσμια κατάταξη χωρών με βάση τον αριθμό αφίξεων τουριστών. Παρά τη θεαματική άνοδο κατά 23% που σημείωσαν οι αφίξεις μη κατοίκων στα σύνορα, η χώρα μας κέρδισε μόνο μια θέση ως προς το προηγούμενο έτος 2013.

Η ανάπτυξη των αερομεταφορών ως κύριου μέσου διεθνών ταξιδιών υπήρξε σημαντική τις τελευταίες δεκαετίες. Το μερίδιο των αερομεταφορών έχει αυξηθεί από το 38% του συνόλου το 1980 στο 51% το 2010. Η ανάπτυξη αερομεταφορών «χαμηλού κόστους» και ο πολλαπλασιασμός ενδο-ευρωπαϊκών δρομολογίων έχει δώσει νέα ώθηση στα διεθνή αεροπορικά ταξίδια.

Στην Ευρώπη, λόγω του καλού οδικού δικτύου και του πυκνού και γρήγορου σιδηροδρομικού δικτύου, οι επίγειες μεταφορές εξακολουθούν να υπερισχύουν με μερίδιο 54% στο σύνολο. Στις χώρες της Νότιας Μεσογειακής Ευρώπης ωστόσο, οι αεροπορικές αφίξεις έχουν προβάδισμα, με μερίδιο 62%.

Πίνακας 1.1 Παγκόσμια κατάταξη τουριστικών προορισμών ως προς τις διεθνείς αφίξεις (σε εκ.)

Κατάταξη χωρών	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. Γαλλία	79.2	76.8	77.1	81.6	82.0	83.6	83.8
2. ΗΠΑ	57.9	54.9	59.8	62.7	66.7	70.0	74.8
3. Ισπανία	57.2	52.2	52.7	56.2	57.5	60.7	65.0
4. Κίνα	53.0	50.9	55.7	57.6	57.7	55.7	55.6
5. Ιταλία	42.7	43.2	43.6	46.1	46.4	47.7	48.6
6. Τουρκία	25.0	25.5	27.0	34.7	35.7	37.8	39.8
7. Γερμανία	24.9	24.2	26.9	28.4	30.4	31.5	33.0
8. Ηνωμένο Βασίλειο	30.1	28.2	28.3	29.3	29.3	31.1	32.6
9. Ρωσική Ομοσπονδία	21.6	19.4	20.3	22.7	25.7	28.4	29.8
10. Μεξικό	22.6	22.3	23.3	23.4	23.4	24.2	29.3
11. Χονγκ-Κονγκ (Κίνα)	17.3	16.9	20.1	22.3	23.8	25.7	27.8
12. Μαλαισία	22.1	23.6	24.6	24.7	25.0	25.7	27.4
13. Αυστρία	21.9	21.4	22.0	23.0	24.2	24.8	25.3
14. Ταϊλάνδη	14.6	14.1	15.9	19.2	22.4	26.5	24.8
15. ΕΛΛΑΣ	15.9	14.9	15.0	16.4	15.5	17.9	22.0
16. Σαουδική Αραβία	14.8	10.9	10.9	17.5	16.3	15.8	18.3
17. Καναδάς	17.1	15.7	16.1	16.0	16.3	16.1	16.5
18. Πολωνία	13.0	11.9	12.5	13.4	14.8	15.8	16.0
19. Μακάο (Κίνα)	10.6	10.4	11.9	12.9	13.6	14.3	14.6
20. Κορέα	6.9	7.8	8.8	9.8	11.1	12.2	14.2

Πηγή στοιχείων: UNWTO

**Πίνακας 1.2 Διεθνείς αφίξεις και διανυκτερεύσεις στις χώρες της Ευρώπης το 2014
- Μεταβολές % ως προς το 2013**

Χώρα	Διεθνείς αφίξεις (UNWTO και ETC)	Διεθνείς διανυκτερεύσεις (ETC)	
1 Αυστρία	TF	1.9	-0.7
2 Βουλγαρία	TCE	6.0	
3 Γερμανία	TCE	4.6	5.0
4 Δανία			7.7
5 Ελβετία	THS	2.1	0.9
6 Ελλάδα	TF	23.0	
7 Εσθονία	TF	1.5	0.3
8 Ηνωμένο Βασίλειο*	TCE	7.0	
9 Ισλανδία	TF	23.6	
10 Ισπανία	TF	7.1	4.6
11 Ιταλία	TF	1.8	0.5
12 Κροατία	TCE	6.2	2.2
13 Κύπρος	TF	1.5	-2.9
14 Λετονία	TF	20.0	9.0
15 Λιθουανία	TCE	6.2	3.8
16 Λουξεμβούργο	TCE	9.9	2.7
17 Μάλτα	TF	6.8	4.9

TF = αφίξεις στα σύνορα

TCE = αφίξεις σε συλλογικά καταλύματα

(*) Ιαν-Νοεμ

Πηγές στοιχείων: UNWTO, ETC

Ως προς την κατάταξη με βάση τις εισπράξεις (σε δολάρια), η Ελλάδα από τη 12η θέση που κατείχε το 2008, υποχώρησε μερικές θέσεις ακόμη το 2010 κατεβαίνοντας στην 21η θέση, εισπράττοντας μόλις 12,7 δις δολάρια. Ωστόσο, χάρη στην ανάκαμψη που ακολούθησε, το 2014 διατήρησε την 19η θέση, φθάνοντας τα 17,8 δις δολάρια.

Πίνακας 1.3 Παγκόσμια κατάταξη τουριστικών προορισμών ως προς τις εισπράξεις (δισ δολάρια)

Κατάταξη χωρών	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1. ΗΠΑ	110.0	94.2	137.0	115.6	161.6	172.9	177.2
2. Ισπανία	61.6	53.2	52.5	60.0	58.2	62.6	65.2
3. Γαλλία	56.6	49.5	46.9	54.8	53.7	56.6	57.4
4. Κίνα	40.8	39.7	45.8	48.5	50.0	51.7	56.9
5. Μακάο (Κίνα)	16.8	18.1	27.8	38.5	43.9	51.8	50.8
6. Ηνωμένο Βασίλειο	36.0	30.1	32.4	35.1	36.6	41.0	45.9
7. Ιταλία	45.7	40.2	38.8	43.0	41.2	43.9	45.5
8. Γερμανία	40.0	34.6	34.7	38.9	38.1	41.3	43.3
9. Ταϊλάνδη	18.2	16.1	20.1	27.2	33.9	41.8	38.4
10. Χονγκ-Κονγκ (Κίνα)	15.3	16.4	22.2	28.5	33.1	38.9	38.4
11. Αυστραλία	24.8	25.4	29.8	31.3	31.9	31.3	31.9
12. Τουρκία	22.0	21.3	22.5	25.1	25.3	28.0	29.6
13. Μαλαισία	15.3	15.8	18.3	19.7	20.2	21.5	22.6
14. Αυστρία	21.6	19.4	18.6	19.9	18.9	20.2	20.6
15. Ινδία	11.8	11.1	14.2	17.7	18.0	18.4	19.7
16. Σιγκαπούρη	10.7	9.4	14.1	18.1	18.9	19.3	19.2
17. Ιαπωνία	10.8	10.3	13.2	11.0	14.6	15.1	18.9
18. Κορέα	9.8	9.8	10.3	12.5	13.4	14.6	18.1
19. ΕΛΛΑΣ	17.1	14.5	12.7	14.6	13.4	16.1	17.8
20. Καναδάς	15.7	13.7	15.7	16.8	17.4	17.7	17.4

Πηγή στοιχείων : UNWTO

Πίνακας 1.4 Εξέλιξη αφίξεων τουριστών στις χώρες της Μεσογείου 2008-2014

χώρα	(*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
1	ΙΣΠΑΝΙΑ	TF	57 192	52 178	52 677	56 177	57 464	60 661	64 995
2	ΙΤΑΛΙΑ	TF	42 734	43 239	43 626	46 119	46 360	47 704	48 576
3	ΤΟΥΡΚΙΑ	TF	24 994	25 506	31364	34 654	35 698	37 795	39 811
4	ΕΛΛΑΣ	TF	15 939	14 915	15 006	16 427	15 518	17 920	22 033
5	ΚΡΟΑΤΙΑ	TCE	9 415	8 694	9 111	9 927	10 369	10 955	11 623
6	ΜΑΡΟΚΟ	TF	7 879	8 341	9 288	9 342	9 375	10 046	10 282
7	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	TF	12 296	11 914	14 051	9 497	11 196	9 174	9 628
8	ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	TF	6 962	6 439	6 832	7 412	7 685	8 324	9 323
9	ΤΥΝΗΣΙΑ	TF	7 049	6 901	6 902	4 785	5 950	6 269	6 069
10	ΙΣΡΑΗΛ	TF	2 572	2 321	2 803	2 820	2 886	2 962	2 927
11	ΑΛΓΕΡΙΑ	VF	1 772	1 912	2 070	2 395	2 634	2 733	
12	ΚΥΠΡΟΣ	TF	2 404	2 141	2 173	2 392	2 465	2 405	2 411
13	ΑΛΒΑΝΙΑ	TF	1 337	1 775	2 191	2 468	3 156	2 857	
14	ΣΛΟΒΕΝΙΑ	TCE	1 771	1 803	1 869	2 037	2 156	2 259	2 441
15	ΣΕΡΒΙΑ (**)	TCE	1 677	1 689	683	764	810	922	1 029
16	ΜΑΥΡΟΒΟΥΝΙΟ	TCE			1 088	1 201	1 264	1 324	1 350
17	ΜΑΛΤΑ	TF	1 291	1 182	1 339	1 415	1 444	1 582	1 690
18	ΛΙΒΑΝΟΣ	TF	1 333	1 851	2 168	1 655	1 366	1 274	1 355
19	ΒΟΣΝΙΑ-ΕΡΖΕΓ.	TCE	322	311	365	392	439	529	536
20	ΣΥΡΙΑ	TCE	5 430	6 092	8 546	5 070	-	-	-

(*) TF = αφίξεις τουριστών στα σύνορα / TCE = αφίξεις σε συλλογικά καταλύματα

Πηγές στοιχείων: - UNWTO, *World Tourism Barometer*, Vol 13, June 2015

- UNWTO, *Tourism Highlights*, 2015 Edition

3.3 ΑΠΟ ΤΗ ΣΤΑΣΙΜΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η ανοδική πορεία της τουριστικής κίνησης προς τη χώρα μας μετά την μετα-ολυμπιακή ανάκαμψη των ετών 2005 έως 2008, ανακόπηκε και εμφάνισε ανησυχητικά σημάδια στασιμότητας. Τη δυσμενή αυτή εξέλιξη επιδείνωσε η επελθούσα διεθνής οικονομική κρίση του 2008 και ο ειδικότερος αντίκτυπός της στην ελληνική οικονομία.

Από την άλλη μεριά, η αρνητική δημοσιότητα για την εικόνα της Ελλάδας στα διεθνή μέσα, ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια των ετών 2011 και 2012, οφειλόμενη κατά κύριο λόγο στη σοβαρή χρηματοοικονομική κρίση που είχε αρχίσει να αντιμετωπίζει η χώρα μας, ασφαλώς δεν συνέβαλε στην ελκυστικότητα των ελληνικών τουριστικών προορισμών και φαίνεται ότι ανέκοψε, έστω και προσωρινά, τους ρυθμούς της επιδιωκόμενης ανάκαμψης του τουριστικού ρεύματος.

Οι προορισμοί, μετά το ξέσπασμα της διεθνούς κρίσης, άρχισαν να επιδίδονται σε έντονο ανταγωνισμό για την απόσπαση μεριδίων της τουριστικής αγοράς, πράγμα που ασφαλώς δεν διευκόλυνε την τουριστική ανάκαμψη της χώρας μας. Όπως διαπιστώνει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO), τα πρώτα σημάδια ανάκαμψης του διεθνούς τουρισμού εμφανίστηκαν ήδη από τα μέσα του 2010, ωστόσο η Ελλάδα δεν κατάφερε να αποσπάσει έγκαιρα ανάλογο μερίδιο από την αύξηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος. Η έναρξη της ανάκαμψης της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας καθυστέρησε τελικά κατά τρία ολόκληρα χρόνια, σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές της.

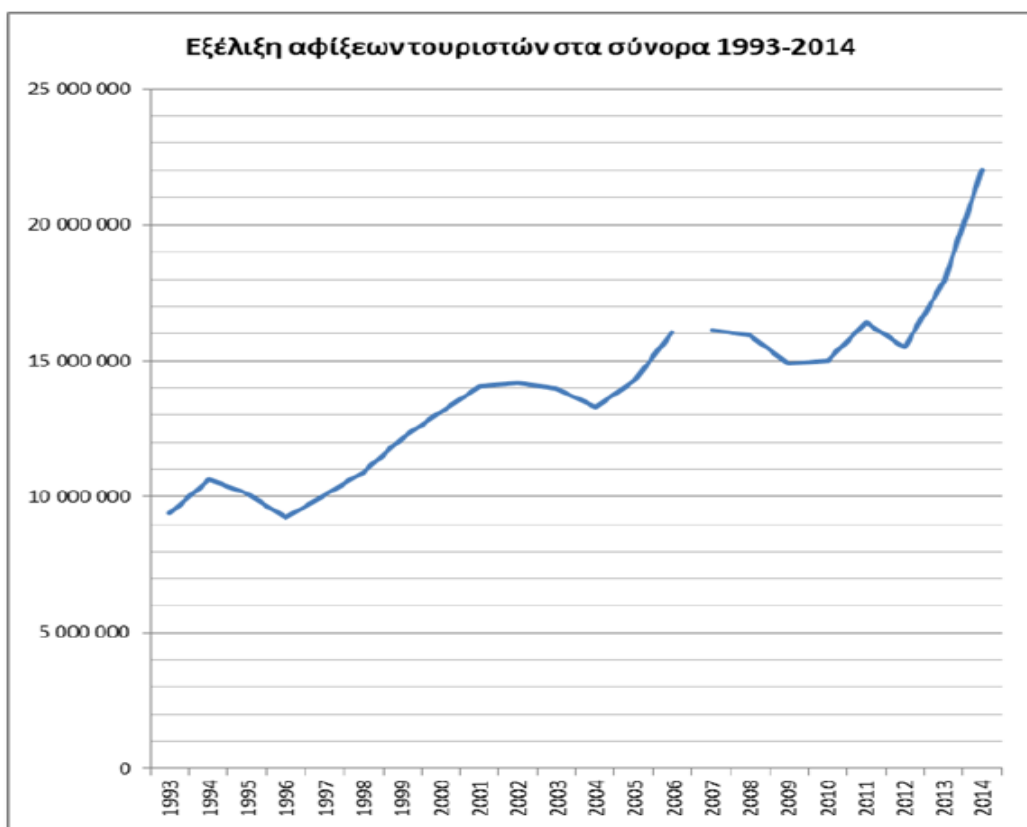
Τα δύο τελευταία χρόνια, ωστόσο, η σταθεροποίηση της διεθνούς οικονομίας, η σχετική άνθηση αναδυόμενων αγορών (Ρωσία, Κίνα, Βραζιλία, Τουρκία κλπ.), και οι εστίες αναταραχής στις ακτές της Βόρειας Αφρικής και στη Μέση Ανατολή, έδωσαν νέα ώθηση

στην ανάπτυξη τουριστικών ροών προς τη χώρα μας. Το 2013 οι αφίξεις μη μονίμων κατοίκων στα σύνορα αυξήθηκαν κατά 15,5% ενώ 2014 σημειώθηκε εντυπωσιακή αύξηση των εισερχόμενων τουριστικών ροών (+23,5%), με περισσότερα από 22 εκ. αφίξεις στα σύνορα. Η εντυπωσιακή αύξηση των αφίξεων στα σύνορα το 2014 μπορεί να ερμηνευτεί, τουλάχιστον εν μέρει, από την αποκατάσταση της σχετικής ευστάθειας της διεθνούς οικονομίας και τη βραδεία, έστω, ανάκαμψη της ανάπτυξης στις ισχυρότερες οικονομίες.

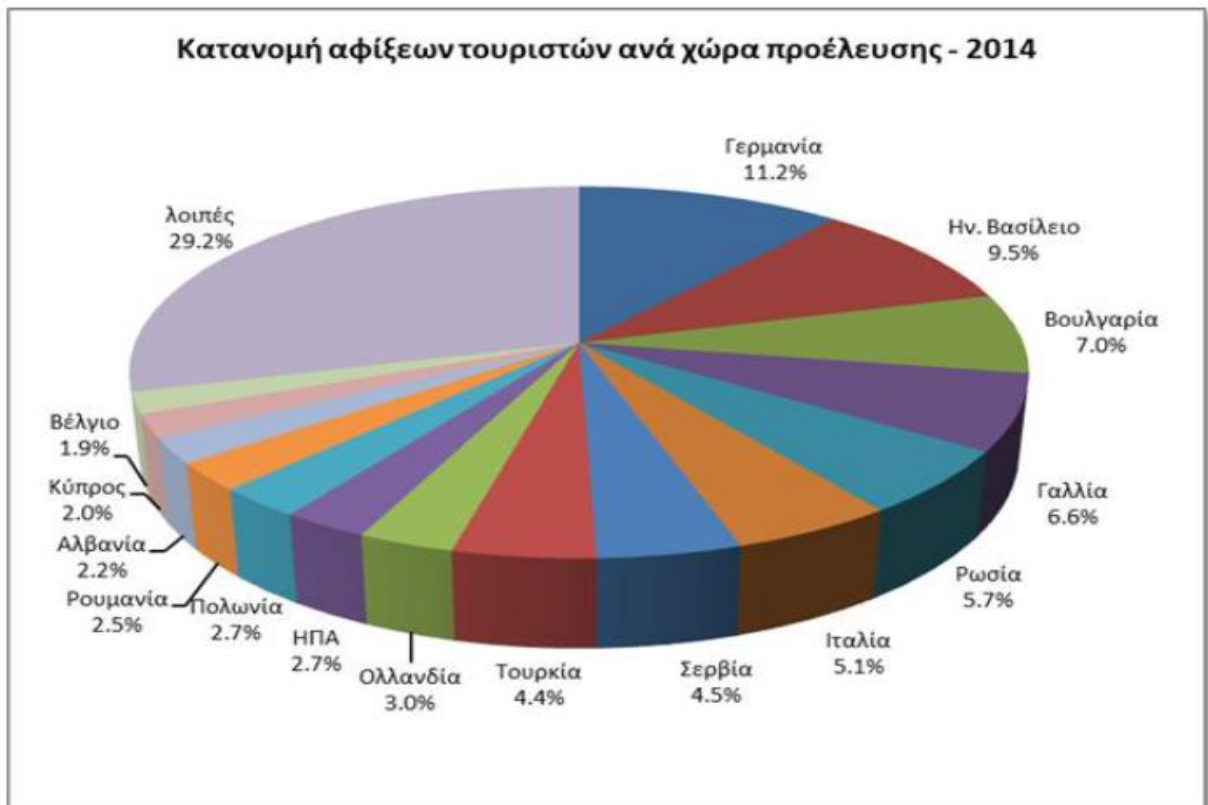
Οι απώλειες των προηγούμενων ετών, όταν, παρά τη σημειούμενη ανάκαμψη των οικονομιών των πηγών εξερχόμενου τουρισμού, η χώρα μας αδυνατούσε να αυξήσει ή έστω να διατηρήσει τα μερίδια αγοράς των προηγούμενων ετών, τελικά καλύφθηκαν. Για να επιτευχθεί αυτό όμως χρειάστηκε να γίνει σημαντική αναπροσαρμογή της τιμολόγησης των τουριστικών υπηρεσιών, ώστε να αυξηθεί η ελκυστικότητα του προορισμού. Το ίδιο επισημαίνεται και στην τελευταία έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος για τη νομισματική πολιτική. Εκεί μάλιστα επισημαίνεται ότι *«βασικός παράγοντας της αύξησης των αφίξεων και των ταξιδιωτικών εισπράξεων την περίοδο 2013-2014 είναι η πτώση των τιμών των τουριστικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών που σχετίζονται με αυτές.»*

Η μείωση των τιμών ευνοήθηκε και από τη μείωση του ΦΠΑ στις τουριστικές υπηρεσίες, καθώς και από τη γενικότερη ύφεση της ελληνικής οικονομίας. Η αύξηση του εισερχόμενου τουρισμού ευνοήθηκε οπωσδήποτε και από την αναταραχή και την παρατεταμένη πολιτική αστάθεια και τις συγκρούσεις σε αρκετές περιοχές της Μεσογείου (Τυνησία, Λιβύη, Συρία) ή βορειότερα (Ουκρανία). Αυτό ενισχύθηκε ακόμη και από τη μεταστροφή προς «φιλικότερους» προορισμούς μερίδας των τουριστών, προερχόμενων από χώρες όπου έχει αναπτυχθεί ένα περισσότερο ή λιγότερο λανθάνον αίσθημα ισλαμοφοβίας. Ένα άλλο στοιχείο που συνέβαλε στην αύξηση των δύο τελευταίων χρόνων ήταν βέβαια η σημαντική άνοδος του εξερχόμενου τουρισμού από τη Ρωσία .

Διάγραμμα 3.3.1



Διάγραμμα 3.3.2



Πηγή στοιχείων: ΕΛΣΤΑΤ

Τα οκτώ τελευταία χρόνια, οι διακυμάνσεις της πορείας της τουριστικής κίνησης εξαρτήθηκαν σε μεγάλο βαθμό τόσο από τη διεθνή όσο και από την εσωτερική οικονομική και πολιτική συγκυρία. Ειδικότερα, η διεθνής οικονομική κρίση των ετών 2008-2009 είχε σημαντικό αντίκτυπο στις πηγές της ζήτησης, περιορίζοντας τα διαθέσιμα εισοδήματα, ενώ τα έτη 2010-2014 επηρεάστηκαν ιδιαίτερα από την εσωτερική οικονομική και πολιτική αστάθεια και τη δυσμενή εικόνα της χώρας.

Όπως επισημαίνουν, ωστόσο, πολλοί παράγοντες, η αστάθεια και η αβεβαιότητα των πολιτικών εξελίξεων τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό της χώρας, μπορεί να αντιστρέψει την πρόσφατη θετική τάση. Την εκτίμηση αυτή συμμαρτίζεται και η Έκθεση του Διοικητή της Τραπέζης της Ελλάδος για το 2014. Σύμφωνα με την παραπάνω Έκθεση, καταγράφεται αύξηση των εισπράξεων από τον τουρισμό, δηλαδή των εισπράξεων από συναλλαγές μεταξύ μονίμων και μη μονίμων κατοίκων, στο σύνολο του έτους 2014 κατά 10,6%. Ο ρυθμός αυτός αύξησης των εισπράξεων εμφανίζεται έτσι να υπολείπεται του ρυθμού αύξησης των αφίξεων (23%).

**Πίνακας 3.3.1 Κατάταξη κύριων χωρών προέλευσης τουριστών
κατά σειρά αριθμού αφίξεων 2008-2014**

Χώρες μόνιμης διαμονής	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1 Γερμανία	2 469 151	2 364 486	2 038 871	2 240 481	2 108 787	2 267 546	2 459 228
2 Ηνωμένο Βασίλειο	2 278 014	2 112 149	1 802 203	1 758 093	1 920 794	1 846 333	2 089 529
3 Βουλγαρία	623 476	657 130	664 389	686 209	599 110	691 874	1 534 565
4 Γαλλία	910 021	962 435	868 346	1 149 388	977 376	1 152 217	1 463 157
5 Ρωσική Ομοσπονδία	309 071	276 021	451 239	738 927	874 787	1 352 901	1 250 174
6 Ιταλία	1 099 983	935 011	843 613	938 232	848 073	964 314	1 117 712
7 Σερβία (*)	686 996	498 356	706 635	692 059	620 450	778 765	985 661
8 Τουρκία	207 609	200 348	561 198	552 090	602 306	831 113	976 758
9 Ολλανδία	756 940	651 440	528 157	560 723	478 483	580 867	657 339
10 Η. Π.Α.	612 825	531 276	498 301	484 708	373 831	466 520	591 853
11 Πολωνία	270 039	203 487	402 170	450 618	254 682	385 474	588 712
12 Ρουμανία	327 261	307 596	257 939	223 699	230 396	278 873	543 360
13 Αλβανία	242 999	234 276	242 093	411 245	469 213	504 809	488 099
14 Κύπρος	474 941	434 746	574 764	439 757	424 827	399 008	448 342
15 Βέλγιο	420 748	334 240	339 836	432 625	326 937	344 554	409 198
16 Ελβετία	339 808	352 514	274 418	361 405	299 619	346 518	377 077
17 Τσεχική Δημοκρατία	267 596	267 833	294 936	309 062	289 034	286 974	347 624
18 Σουηδία	382 922	356 154	281 069	333 906	319 756	368 834	337 771
19 Αυστρία	354 748	352 223	338 367	310 358	236 416	236 476	285 132
20 Νορβηγία	277 303	315 595	187 319	226 627	294 114	264 816	246 136
21 Δανία	245 946	264 040	240 563	244 986	205 194	202 477	240 419
22 Ισραήλ	84 221	82 443	197 159	226 110	207 711	212 466	197 009
23 Αυστραλία	136 086	133 869	108 088	115 902	117 852	129 112	183 080
24 Φινλανδία	147 746	170 341	206 282	167 632	154 134	139 341	166 251
25 Καναδάς	158 447	134 983	113 358	142 287	102 694	186 701	145 720
26 Ισπανία	219 917	164 461	155 302	154 774	155 722	91 988	136 232
Λοιπές χώρες	1 633 992	1 617 081	1 830 845	2 075 345	2 025 325	2 608 707	3 767 327
Γενικό σύνολο	15 938 806	14 914 534	15 007 460	16 427 247	15 517 622	17 919 580	22 033 463
ετήσια μεταβολή		-6.4%	0.6%	9.5%	-5.5%	15.5%	23.0%

(*) Έως το 2011 στον αριθμό αφίξεων από τη Σερβία η ΕΛΙΣΤΑΤ περιλαμβάνει και το Μαυροβούνιο.

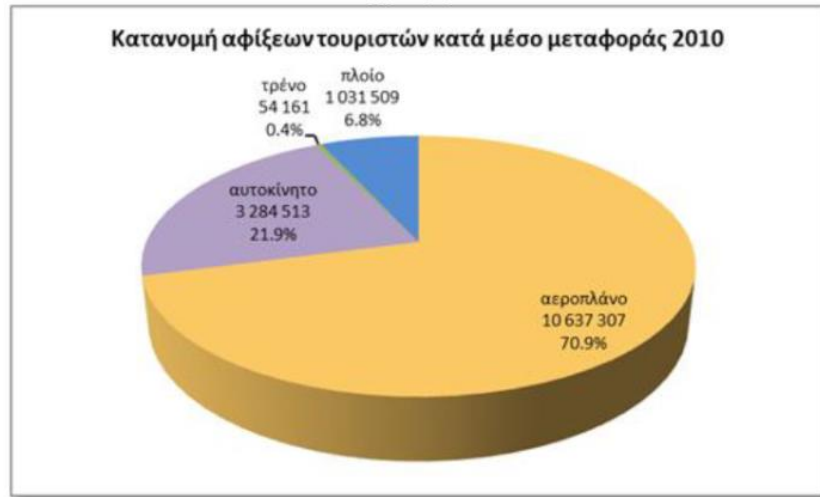
Πηγή στοιχείων: ΕΛΙΣΤΑΤ

3.4 ΤΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ

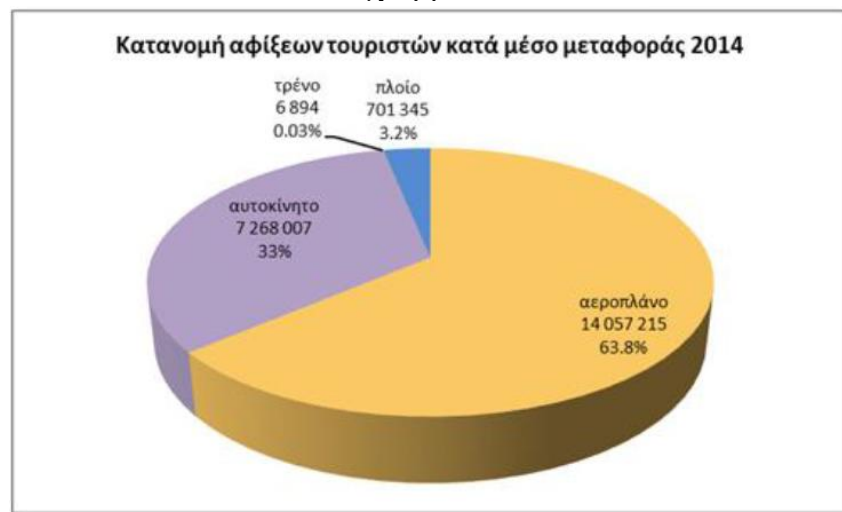
Εξετάζοντας την κατανομή των αφίξεων μη μονίμων κατοίκων στα σύνορα ως προς τα μέσα μεταφοράς, παρατηρούμε ότι η αναλογία των συνολικών αφίξεων μη μονίμων κατοίκων από το εξωτερικό σε όλα τα αεροδρόμια της χώρας ως προς το σύνολο των αφίξεων σε όλους τους σταθμούς εισόδου τα τελευταία χρόνια ακολουθούν πτωτική τάση.

Το 2010, το μερίδιο των αφίξεων με αεροπλάνο στο σύνολο των αφίξεων ήταν 70,9%, ενώ το 2014 είχε πέσει κατά 7 ποσοστιαίες μονάδες στο 63,8%. Αντίθετα, το μερίδιο των οδικών αφίξεων στο ίδιο διάστημα αυξήθηκε από 21,9% σε 33%. Το γεγονός αυτό μπορεί να αποδοθεί κατά κύριο λόγο στη σημαντική αύξηση των αφίξεων τουριστών προερχόμενων από τις γειτονικές χώρες, οι οποίοι προτιμούν τη μετακίνησή τους με αυτοκίνητο. Σημαντική μείωση είχαμε και στο μερίδιο που ταξίδεψε προς την Ελλάδα διαλέγοντας το πλοίο ως μέσο μετακίνησης. Η μείωση είναι σχεδόν στο μισό από το 2010 μέχρι το 2014 αφού από ποσοστό 6,8 % έφτασε σε 3,2%.

Διάγραμμα 3.4.1



Διάγραμμα 3.4.3

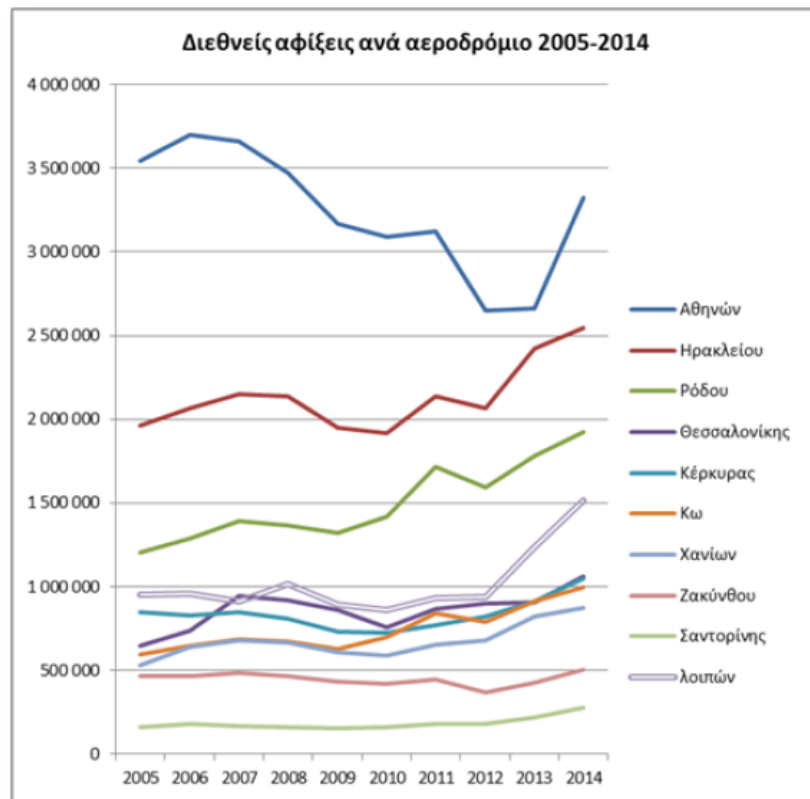


Τα πέντε μεγάλα διεθνή αεροδρόμια (Αθήνας, Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας και Θεσσαλονίκης) συγκέντρωναν σταθερά περίπου τα τρία τέταρτα του συνόλου των αεροπορικών αφίξεων αλλοδαπών έως το 2010. Το υπόλοιπο μοιραζόταν στα περιφερειακά αεροδρόμια, που υποδέχονται απευθείας πτήσεις από το εξωτερικό. Τα τελευταία χρόνια όμως εμφανίζεται πτωτική τάση στο μερίδιο αυτό και το 2014 έφθασε το 70,4%.

Το γεγονός αυτό σημαίνει ότι τα περιφερειακά αεροδρόμια έχουν αρχίσει να

προσελκύουν αεροπορικές εταιρείες, ιδιαίτερα τις λεγόμενες “low-cost carriers” (LCC), δηλαδή τους αερομεταφορείς χαμηλού ναύλου. Αν τα επόμενα χρόνια συνεχιστεί αυτή η τάση και αν συνδυαστούν οι προσπάθειες που καταβάλλονται προς αυτήν την κατεύθυνση με τα αναγκαία έργα υποδομής για την εξυπηρέτηση τόσο των αεροσκαφών όσο και των επιβατών, η εικόνα αυτή αναμένεται ότι θα ευνοήσει τους περιφερειακούς προορισμούς.

Διάγραμμα 3.4.3



Πηγή στοιχείων: ΕΛΣΤΑΤ

Πίν. 3.4.1 Τα κυριότερα αεροδρόμια κατά σειρά αριθμού αφίξεων αλλοδαπών 2007-14

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
σύνολο	11 919 978	11 691 651	10 748 109	10 637 307	11 671 155	10 992 903	12 302 448	14 057 216
Αθηνών	3 661 515	3 472 845	3 170 478	3 092 195	3 123 631	2 651 062	2 665 110	3 321 548
Ηρακλείου	2 149 020	2 135 198	1 946 544	1 914 820	2 137 230	2 067 475	2 420 486	2 544 040
Ρόδου	1 390 837	1 369 406	1 321 806	1 416 991	1 717 477	1 593 298	1 781 768	1 921 615
Θεσσαλονίκης	946 408	919 677	862 054	758 772	869 929	901 573	908 005	1 061 722
Κέρκυρας	846 109	806 713	733 137	722 699	772 607	824 000	914 622	1 046 987
Κω	684 491	671 660	627 533	697 613	843 171	788 971	912 954	994 717
Χανίων	682 029	669 122	608 361	587 825	652 058	681 497	819 882	875 526
Ζακύνθου	481 677	464 874	435 169	420 960	446 824	370 729	424 309	502 730
Σαντορίνης	165 058	162 941	151 367	161 666	178 681	178 922	217 284	274 442
Λοιπά	912 833	1 019 215	891 660	863 766	929 548	935 375	1 238 028	1 513 889

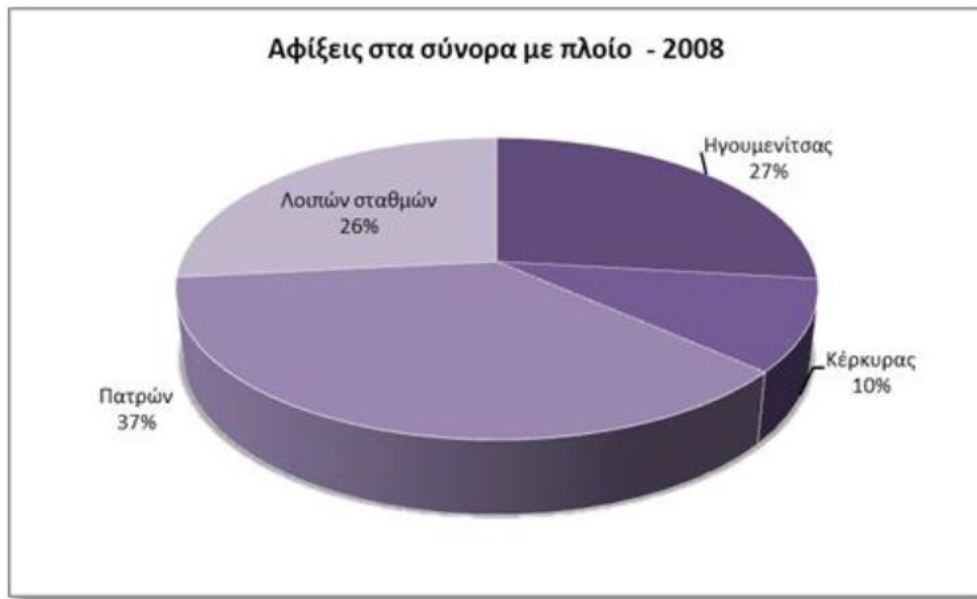
Πηγή στοιχείων: ΕΛΣΤΑΤ

Οι αφίξεις με πλοίο αφορούν κυρίως ταξίδια με οχηματαγωγά στους λιμένες Ηγουμενίτσας, Πάτρας και Κέρκυρας, προερχόμενα από την Ιταλία. Όπως φαίνεται και

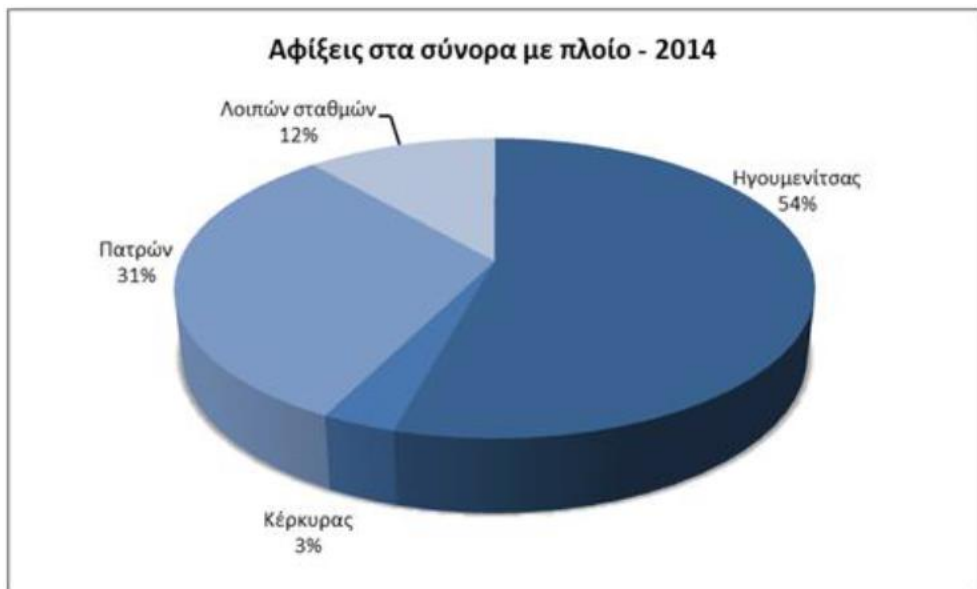
στα διαγράμματα 3.4.4 και 3.4.5 , το μερίδιο της Ηγουμενίτσας έχει διπλασιαστεί το 2014, σε σύγκριση με την κατανομή ανά λιμένα του 2008 (54% έναντι 27%), γεγονός που οφείλεται, τουλάχιστον ως ένα βαθμό, στη σύνδεσή της με την Εγνατία οδό.

Τα δρομολόγια με τρένο από και προς το εξωτερικό είχαν διακοπεί το 2012 και το 2013, για αυτόν τον λόγο δεν υπήρχαν καταγραφές αφίξεων με το μέσο αυτό. Η σιδηροδρομική σύνδεση της Ελλάδος με το εξωτερικό τέθηκε εκ νέου σε λειτουργία τον Μάιο 2014. Ούτως ή άλλως, όμως, η πρόσβαση στη χώρα μας μέσω σιδηροδρόμου, δεν αναμένεται, να αποτελέσει σημαντικό τρόπο εισόδου τουριστών, τουλάχιστον στο άμεσο μέλλον.

Διάγραμμα 3.4.4



Διάγραμμα 3.4.5



Πηγή στοιχείων: ΕΛΣΤΑΤ

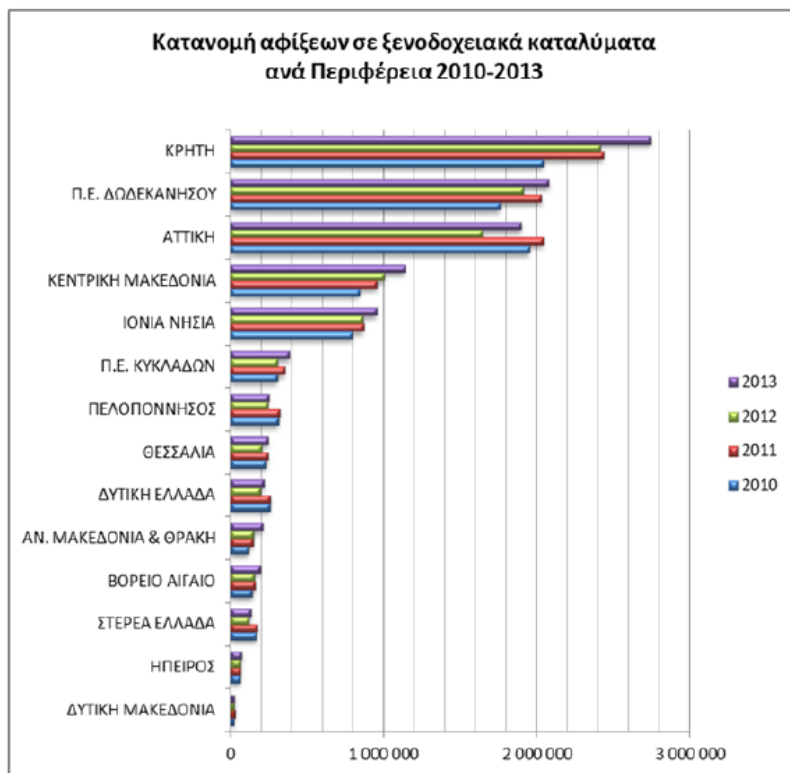
3.5 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΙ Η ΕΠΟΧΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ

Τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ για τις αφίξεις σε διάφορα αεροδρόμια της χώρας την περίοδο Ιανουαρίου-Δεκεμβρίου 2014 δείχνουν σημαντική αύξηση σε σχέση με την ίδια περίοδο του 2013 σε όλα τα αεροδρόμια, με συνολική αύξηση 14,3%. Ιδιαίτερα μεγάλη αύξηση σημειώνουν τα αεροδρόμια της Αθήνας (+24,6%) και της Σαντορίνης (+26,3%) ακολουθούμενα από αυτά της Ζακύνθου (+18,5%), της Θεσσαλονίκης (+16,9%) και της Κέρκυρας (+14,5%). Μικρότερες αυξήσεις σημειώθηκαν στα αεροδρόμια της Κω (+9%), της Ρόδου (+7,8%), των Χανίων (+6,8%) και του Ηρακλείου (+5,1%), σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, τα οποία προέρχονται από την Έρευνα Συνόρων της Τράπεζας της Ελλάδος.

Στα λοιπά μικρότερα αεροδρόμια (Κεφαλληνίας, Σκιάθου, Μυκόνου, κ.ά.) σημειώνεται αξιόλογη αύξηση (+22,3%), γεγονός που εκφράζει την τάση για σχετικά πιο ισόρροπη περιφερειακή κατανομή των τουριστικών ροών. Σημαντικό ρόλο στην περιφερειακή κατανομή των αφίξεων έχει διαδραματίσει η ανάπτυξη των αερομεταφορέων «χαμηλού κόστους» και η δρομολόγηση πτήσεων σε περιφερειακά αεροδρόμια απευθείας από τις χώρες πηγές.

Εξετάζοντας το διάγραμμα με την κατανομή των αφίξεων σε ξενοδοχειακά καταλύματα ανά Περιφέρεια, διαπιστώνουμε ότι το 49,5% του συνόλου πραγματοποιούνται στις νησιωτικές περιοχές της Νότιας Ελλάδας (Κρήτη, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα) το 2013, έναντι 45,3% το 2010. Από το γεγονός αυτό, θα μπορούσαμε να συμπεράνουμε ότι οι παραδοσιακοί προορισμοί παραθερισμού προσελκύουν αυξανόμενο μερίδιο της διεθνούς ζήτησης. Σημαντικό είναι το μερίδιο της Αττικής, μολονότι το 2013 ήταν μειωμένο έναντι του 2010 (18,1% του συνόλου των αφίξεων έναντι 21,7%).

Διάγραμμα 3.5.1



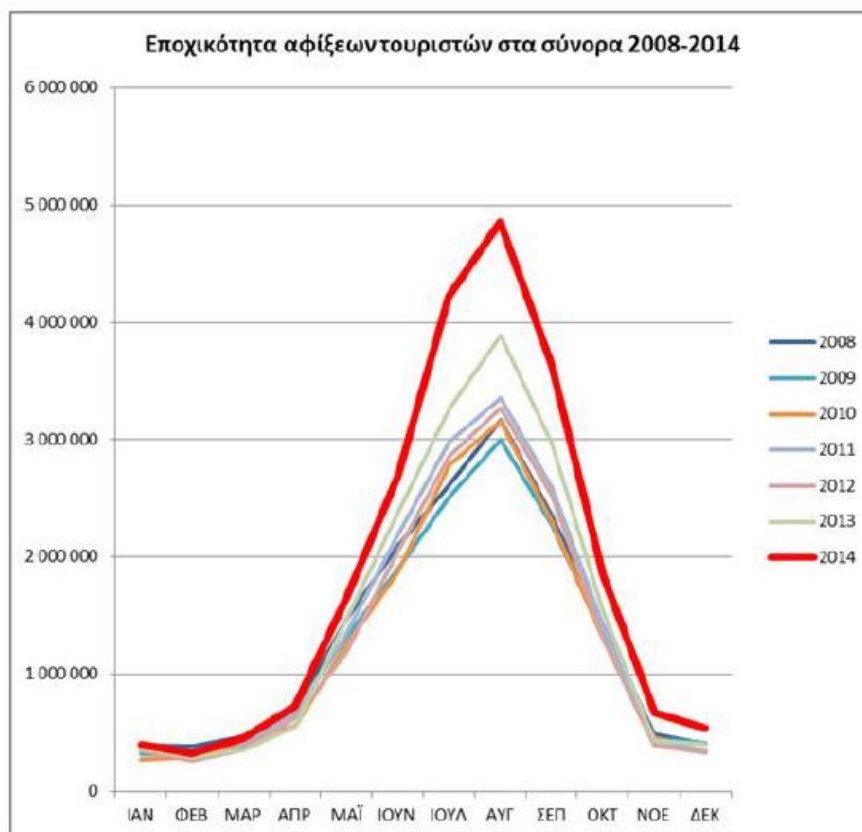
Πηγή στοιχείων: ΕΛΣΤΑΤ

Η κατανομή των αφίξεων στα σύνορα κατά στη διάρκεια του έτους εξακολουθεί να παρουσιάζει έντονα φαινόμενα **εποχικότητας**, δηλαδή υπερσυγκέντρωσης κατά τους θερινούς μήνες (Ιούνιος-Σεπτέμβριος), όπως απεικονίζεται παραστατικά και στο διάγραμμα 3.5.2. Η σχετική καμπύλη της εποχικότητας, δηλαδή της κατανομής ανά μήνα των αφίξεων στα σύνορα για το έτος 2014 εμφανίζεται ιδιαίτερα «οξυμένη» σε σύγκριση με εκείνες των προηγούμενων ετών. Είναι χαρακτηριστικό ότι τους τέσσερις θερινούς μήνες (Ιούνιος-Σεπτέμβριος) του 2014 πραγματοποιήθηκε το 70% του συνόλου των αφίξεων του έτους, ενώ το μερίδιο της αντίστοιχης περιόδου των προηγούμενων έξι χρόνων, διατηρήθηκε σε χαμηλότερα επίπεδα (από 64% έως 69%).

Η επίμονη διατήρηση του φαινομένου της εποχικότητας ενδεχομένως οφείλεται, μεταξύ άλλων, και στα χαρακτηριστικά της ζήτησης που προέρχεται από σχετικά νέες αγορές (Ρωσία, Τουρκία, Σερβία, Βουλγαρία, Πολωνία κ.ά.), όπου επιδιώκεται να καλυφθούν κατά κύριο λόγο ανάγκες παραθερισμού.

Όπως έχει σημειωθεί χαρακτηριστικά σε προηγούμενη μελέτη, «*παρά τις επί δεκαετίες εξαγγελίες για επιδίωξη άμβλυνσης της εποχικότητας, η οποία θεωρείται ως μια από τις μεγαλύτερες αδυναμίες του ελληνικού τουρισμού, και παρά τις επιμέρους προσπάθειες έχουν κατά καιρούς καταβληθεί, δεν έχει σημειωθεί καμία ουσιαστική πρόοδος. Με άλλα λόγια, το ελληνικό τουριστικό προϊόν δεν έχει κατορθώσει να επανατοποθετηθεί στη διεθνή τουριστική αγορά και ο προορισμός Ελλάδα παραμένει κατεξοχήν τόπος θερινών διακοπών, και δη παραθαλάσσιων*». Τίποτε διαφορετικό δεν μπορεί να προστεθεί σήμερα στην παραπάνω διαπίστωση. Στο ίδιο συμπέρασμα καταλήγει και σχετική πρόσφατη μελέτη του ΙΤΕΠ, όπου αφού γίνει ανάλυση της εποχικότητας του εισερχόμενου τουρισμού σε σύγκριση με τις ανταγωνίστριες χώρες, διαπιστώνεται ότι «*το φαινόμενο της εποχικότητας αναγνωρίζεται ως το πιο εμφανές χαρακτηριστικό του τουριστικού κλάδου ενώ ταυτόχρονα αποτελεί και ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που ο κλάδος αντιμετωπίζει*».

Διάγραμμα 3.5.2



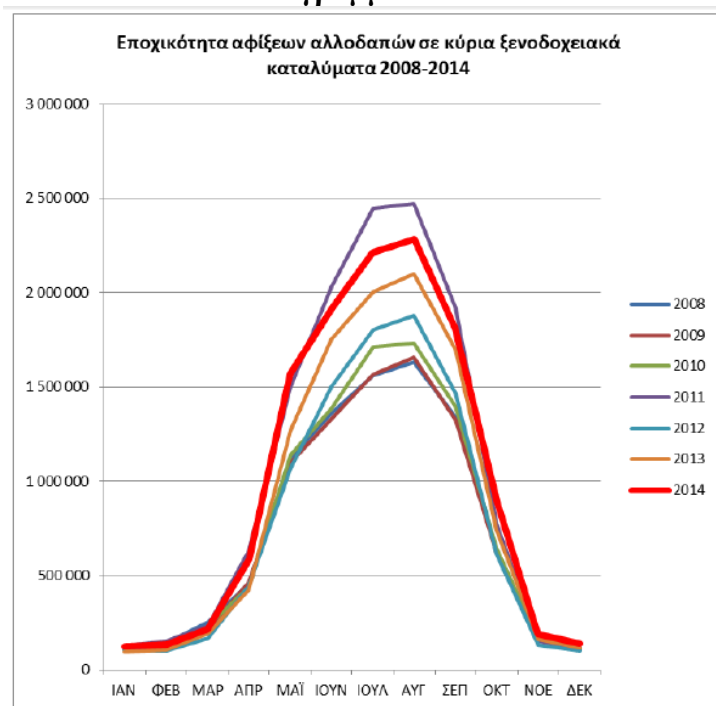
Πηγή στοιχείων: ΕΛΣΤΑΤ

Ο επιχειρηματικός και ο συνεδριακός τουρισμός, ο τουρισμός πόλεων και σύντομων διακοπών (“city breaks”), ο πολιτιστικός τουρισμός και οι άλλες μορφές τουρισμού ειδικών ενδιαφερόντων έχουν εμπλουτίσει αναμφισβήτητα το τουριστικό προϊόν, αλλά όχι σε βαθμό που να μπορέσουν να μεταβάλουν συνολικά τη φυσιογνωμία του και να επαναπροσδιορίσουν την ταυτότητα του ελληνικού προορισμού.

Πράγματι, οι προβαλλόμενες μορφές «εναλλακτικού» τουρισμού ή τουρισμού «ειδικών ενδιαφερόντων» (αγροτουρισμός, οικοτουρισμός, συνεδριακός, θρησκευτικός, ιατρικός, πολιτιστικός, γαστρονομικός τουρισμός, τουρισμός περιπέτειας, κλπ.) θα μπορούσαν να συμβάλουν στην άμβλυνση της εποχικότητας, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους και της καταλληλότητας αρκετών περιοχών της χώρας που ευνοούν την ανάπτυξή τους. Αυτό, όμως, αφορά περισσότερο στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου στους μήνες «στήριξης» (άνοιξη και φθινόπωρο), γιατί η ανάπτυξη τουρισμού και κατά τη χειμερινή περίοδο απαιτεί τη συγκέντρωση και άλλων προϋποθέσεων. Η χώρα μας, λόγω κλιματολογικών συνθηκών και έλλειψης αντίστοιχων εγκαταστάσεων, δύσκολα θα μπορούσε να προσελκύσει τουρίστες για «χειμερινά σπορ». Προκειμένου να επιτύχει τον στόχο του «τουρισμού επί 12 μήνες», θα πρέπει να στηριχτεί σε διαφορετικούς άξονες.

Συγκεκριμένα, μεταξύ αυτών, πρέπει να αναπτυχθεί η δημιουργία υποδομών για το προϊόν «διακοπές χειμερινού ήλιου» στις καταλληλότερες περιοχές του Νοτίου Αιγαίου και της Κρήτης (με ανοικτά καταστήματα, πολιτιστικές και ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, εγκαταστάσεις ευεξίας, κλπ.). Ακόμη, απαιτείται δημιουργία υποδομών συνεδριακού τουρισμού, ανάπτυξη Κέντρων Επισκεπτών και Συνεδρίων (CVBs) από «οργανισμούς διαχείρισης προορισμών» (DMOs), τουλάχιστον στις μεγάλες πόλεις. Και παράλληλα, πρέπει να επιδιωχθεί η προσέλκυση τουριστών τρίτης ηλικίας και εισερχόμενου σχολικού και εκπαιδευτικού τουρισμού, η ανάπτυξη και προώθηση ιατρικού τουρισμού και τουρισμού υγείας σε πιστοποιημένες μονάδες, κ.ά. Τέλος, θα πρέπει να αναζητηθούν και να διερευνηθούν οι τουριστικές αγορές στις οποίες το κύριο κίνητρο ταξιδιού δεν είναι οι διακοπές παραθαλάσσιου παραθερισμού. Τέτοιες αγορές είναι οι χώρες της Μέσης Ανατολής και οι μακρινές χώρες της Ασίας και του Ειρηνικού, της Βόρειας και Νότιας Αμερικής, της Ωκεανίας, κ.ά.

Διάγραμμα 3.5.3



Πηγή στοιχείων: ΕΛΣΤΑΤ

3.6 ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ 2015 ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΧΡΟΝΙΑ

Τα πρώτα στοιχεία για τον εισερχόμενο τουρισμό κατά το 2015 προέρχονται από την Έρευνα Συνόρων της Τράπεζας της Ελλάδος. Σύμφωνα με αυτά, τους πρώτους επτά μήνες του έτους (Ιανουάριος-Ιούλιος) παρουσιάστηκε αύξηση κατά 14,2% στις αφίξεις ταξιδιωτών μη κατοίκων, οι οποίες έφθασαν στις 11.974 χιλ. ταξιδιώτες, έναντι 10.487 χιλ. ταξιδιωτών την αντίστοιχη περίοδο του 2014. Η σημαντική μείωση των αφίξεων από τη Ρωσία (-65,2%) αντισταθμίστηκε από την αύξηση που σημειώθηκε την περίοδο αυτή στις αφίξεις από σημαντικές ευρωπαϊκές αγορές (Γερμανία +23,6%, Ηνωμένο Βασίλειο +29,3%, Γαλλία +7,3%) καθώς και από τις ΗΠΑ (+34,8%). Η αύξηση αυτή τροφοδοτήθηκε εν μέρει από τη μεταστροφή τουριστικών ροών εξαιτίας των αναταραχών που σημειώθηκαν σε χώρες της ευρύτερης περιοχής (Τυνησία, Αίγυπτος, Τουρκία). Από τις εξελίξεις αυτές επωφελήθηκαν όμως και ορισμένοι ανταγωνιστές μας (Ισπανία, Βουλγαρία, Κροατία, κ.ά.)

Η διατήρηση της αυξητικής τάσης της τουριστικής κίνησης και κατά το 2015 επιβεβαιώνεται και από την πορεία των ταξιδιωτικών εισπράξεων κατά τους πρώτους επτά μήνες του έτους, οι οποίες παρουσιάζουν αύξηση κατά 6,2% σε σύγκριση με το ίδιο διάστημα του 2014, σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος. Στην επίδοση αυτή έχουν συνυπολογιστεί οι εισπράξεις από κρουαζιέρες που δεν περιλαμβάνονται στην Έρευνα Συνόρων. Τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο, ωστόσο εμφανίζεται κάμψη της τάσης (αύξηση μόνο κατά 1,2% και 3,5% αντίστοιχα ως προς τους ίδιους μήνες του 2014).

Ορισμένοι προορισμοί εμφανίζονται να έχουν πληγεί περισσότερο από την πτώση των αφίξεων από τη Ρωσία, όπως η Κρήτη, η Ρόδος, η Κως, η Κέρκυρα και η Χαλκιδική. Αυτό προκύπτει και από τις πρώτες ενδείξεις για τις αφίξεις στα αεροδρόμια της χώρας από το εξωτερικό, βάσει επεξεργασίας των πιο πρόσφατων στοιχείων της ΥΠΑ. Σύμφωνα με αυτά, την περίοδο Απριλίου-Ιουλίου 2015 εμφανίζεται αύξηση των συνολικών αεροπορικών αφίξεων ταξιδιωτών από το εξωτερικό (αδιακρίτως τόπου μόνιμης διαμονής) κατά 4,9%. Ωστόσο, χαμηλό ποσοστό αύξησης εμφανίζει το αεροδρόμιο της Κέρκυρας (+1,3%), ενώ το αεροδρόμιο του Ηρακλείου εμφανίζει μείωση (-2,5%), όπως και εκείνα της Θεσσαλονίκης (-2,3%), της Ρόδου (-4,1%), της Κω (-2,5%), της Καλαμάτας (-2,9%) και των Χανίων (-0,5%). Αντίθετα, η Αθήνα, η Σαντορίνη και η Μύκονος φαίνεται ότι διατηρούν την αυξημένη ελκυστικότητά τους, όπως δείχνει η αύξηση των αεροπορικών αφίξεων από το εξωτερικό (αντίστοιχα +20,1%, +17,1% και +10,8%), καθώς και η αύξηση των πληροτήτων των ξενοδοχειακών αλλά και των άτυπων καταλυμάτων.

Η καθυστερημένη έναρξη της περιόδου των θερινών διακοπών, λόγω των εσωτερικών πολιτικών και οικονομικών εξελίξεων, επέφερε πτώση της κίνησης τους μήνες Ιούνιο και Ιούλιο, ιδιαίτερα σε προορισμούς που στηρίζονται κατά κύριο λόγο στον εσωτερικό τουρισμό. Οι εσωτερικές πολιτικές εξελίξεις (δημοψήφισμα, εκλογές) και οι οικονομικές συνέπειές τους (έλεγχος κεφαλαίων, περιορισμοί στις αναλήψεις), σε συνδυασμό και με την έξαρση των εισροών προσφύγων από τη Συρία και μεταναστών από χώρες της Ασίας, εκτιμάται ότι έχουν ανακόψει, τουλάχιστον προσωρινά, την ανοδική τάση και αναμένεται ότι θα επηρεάσουν τις επιδόσεις του δεύτερου εξαμήνου στο σύνολο της χώρας.

Οι προοπτικές για την πορεία της τουριστικής κίνησης τα επόμενα χρόνια στην Ελλάδα θα εξαρτηθούν σε μεγάλο βαθμό από την ικανότητα προσαρμογής του τουριστικού προϊόντος και των φορέων που το διαχειρίζονται στις αυξανόμενες και ανανεούμενες απαιτήσεις της διεθνούς ζήτησης. Κρίσιμοι παράγοντες θα είναι η βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς του στη διεθνή τουριστική αγορά, η αξιοποίηση ευκαιριών και προκλήσεων, η αποτελεσματική αντιμετώπιση απειλών και κινδύνων που θα διαμορφώνονται στο διεθνές περιβάλλον.

3.6.1 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΧΡΟΝΙΑ

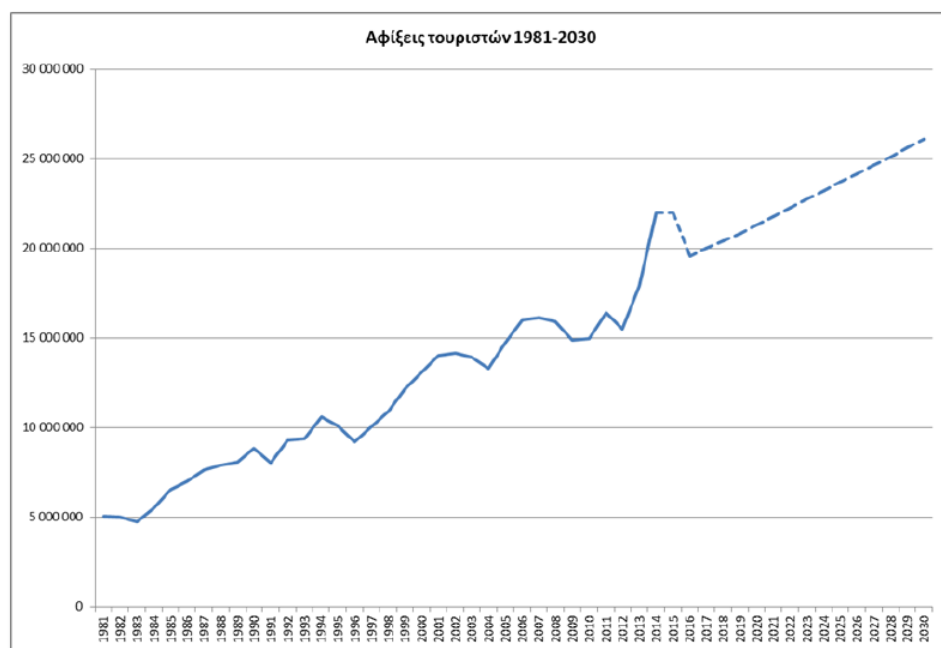
Η επεξεργασία προγνώσεων για την πορεία της τουριστικής κίνησης εξακολουθεί να παραμένει αρκετά επισφαλής, παρά τις προόδους στις διάφορες προτεινόμενες επιστημονικές τεχνικές και μεθόδους. Η τουριστική ζήτηση με τις διάφορες μορφές της και οι τουριστικές ροές εξαρτώνται από ένα πλήθος διαφορετικών παραγόντων, όπως είναι η παγκόσμια οικονομία, οι συναλλαγματικές ισοτιμίες, οι τιμές των καυσίμων, οι τιμές των ξενοδοχείων, οι κλιματικές μεταβολές, οι αθλητικές ή καλλιτεχνικές mega-εκδηλώσεις. Επηρεάζεται όμως και από ποικίλους άλλους ιδιαίτερα αστάθμητους παράγοντες, όπως είναι οι πολιτικές συγκρούσεις και απειλές, οι φυσικές ή τεχνικές καταστροφές, η φήμη και η μόδα των προορισμών, κ.ά. Για τον λόγο αυτό, η εξαρτημένη μεταβλητή των αφίξεων σε ένα προορισμό είναι, γενικά, δύσκολα προβλέψιμη, ιδιαίτερα μεσο-μακροπρόθεσμα.

Επομένως, οποιαδήποτε απόπειρα να προβλεφθεί η πορεία της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας τα επόμενα χρόνια, είναι υποχρεωμένη να λάβει υπόψη της όλους τους παραπάνω παράγοντες και ενδεχομένως ακόμη περισσότερους. Δεν υπάρχει όμως κανένα υπόδειγμα, με αναγνωρισμένη εγκυρότητα, που να παρέχει με σχετική, έστω, ασφάλεια πρόγνωση με επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα.

Η αβεβαιότητα των συνθηκών ακριβούς πρόγνωσης για την πορεία του ελληνικού τουρισμού ενισχύεται από το γεγονός ότι τα πρωτογενή στοιχεία, η «ιστορική» βάση επάνω στην οποία θα πρέπει αυτή να στηριχτεί, δεν είναι επαρκώς αξιόπιστα, στην καλύτερη περίπτωση. Οι επισφαλείς μέθοδοι συλλογής στοιχείων από την ΕΣΥΕ έως το 2007, ή έκτοτε, όπως βελτιώθηκαν από την Τράπεζα της Ελλάδος με την έρευνα συνόρων, και οι συχνές διορθώσεις ή μεταβολές των δημοσιευμένων στοιχείων, καθώς και οι μεταβολές στις μεθόδους υπολογισμού, δημιουργούν ανασφάλεια στις σχετικές μελέτες ή έρευνες για τα ποσοτικά μεγέθη του ελληνικού τουρισμού.

Σύμφωνα με μια εντελώς ενδεικτική απόπειρα προβολής, που απεικονίζεται στο διάγραμμα 3.6.1 και στηρίζεται σε γραμμική διπλή παλινδρόμηση, μπορεί να εκτιμηθεί, ως τάξη μεγέθους, ότι οι αφίξεις τουριστών (μη μονίμων κατοίκων) στα σύνορα της χώρας μας το 2030 θα ξεπεράσουν τα 26 εκατομμύρια.

Διάγραμμα 3.6.1



Πηγή στοιχείων 1981-2010: ΕΛΣΤΑΤ (ΕΣΥΕ). Επεξεργασία ενδεικτικής πρόγνωσης: Α. Κατζηδάκης

3.7 Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ

Ο τουριστικός τομέας την τελευταία δεκαετία έχει αποκτήσει ολοένα μεγαλύτερη σπουδαιότητα στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα, γεγονός που αποκτά ιδιαίτερη σημασία την περίοδο της τρέχουσας οικονομικής ύφεσης. Χαρακτηριστικά, αναφέρεται ότι το μερίδιο του κλάδου των ξενοδοχείων και των εστιατορίων στην Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία μεταξύ 2001 και 2008 αυξήθηκε από 6,9% σε 7,5%, ενώ το πραγματικό εισόδημα ανά αφικνούμενο τουρίστα αυξανόταν σχεδόν κατά 2,8% κάθε χρόνο. Μετά το 2008 όμως, ο τομέας άρχισε να συρρικνώνεται εξαιτίας του δυσμενούς διεθνούς μακρο-οικονομικού περιβάλλοντος και της επιδείνωσης των τάσεων του διαθέσιμου εισοδήματος, όπως έχουμε δείξει και στα προηγούμενα κεφάλαια.

Κατά τα έτη 2009-2013, διανύθηκε μια περίοδος δυσμενών επιδόσεων ως προς τις εισπράξεις από τις τουριστικές δραστηριότητες, όπως αυτές καταγράφονται από την Τράπεζα της Ελλάδας στο ισοζύγιο εξωτερικών συναλλαγών. Υπενθυμίζεται ότι το 2009 οι εισπράξεις από τον τουρισμό είχαν σημειώσει σημαντική πτώση σε σύγκριση με το 2008 (-10,9%) και έφθασαν μόλις τα 10.400,3 εκ. ευρώ, δηλαδή είχαν περιοριστεί ήδη από τότε στα επίπεδα του 2002. Από το 2010 και έπειτα, η ανάκαμψη της διεθνούς οικονομίας δεν επέφερε άμεσα βελτίωση των εισπράξεων από ταξιδιωτικές υπηρεσίες στη χώρα μας. Μόνο το 2013 άρχισε να καταγράφεται σημαντική αύξηση των εισπράξεων (+17%). Παρ' όλα αυτά, τη χρονιά εκείνη ο συνολικός όγκος των εισπράξεων μόλις ξεπέρασε το επίπεδο των εισπράξεων του έτους 2008 (11.707 χιλ. ευρώ έναντι 11.638 χιλ. ευρώ).

Το 2014, οι ταξιδιωτικές εισπράξεις αυξήθηκαν κατά 10,4% και ανήλθαν περίπου στο ήμισυ του συνόλου των εισπράξεων από υπηρεσίες, χρηματοδοτώντας τα $\frac{3}{4}$ του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος. Η μικρότερη αύξηση των εισπράξεων σε σχέση με εκείνη των αφίξεων στα σύνορα (+23%) αντανακλά σε σημαντικό βαθμό τη μείωση τόσο της μέσης δαπάνης ανά ταξίδι όσο και της μέσης διάρκειας παραμονής των τουριστών στην Ελλάδα. Πράγματι, το διαθέσιμο εισόδημα των τουριστών από τις περισσότερες χώρες πηγές εμφανίζεται μειωμένο εξαιτίας της διεθνούς οικονομικής ύφεσης. Από την άλλη μεριά, η πτώση του αριθμού των αφίξεων στα σύνορα από παραδοσιακές πηγές συγκρατήθηκε εν μέρει λόγω των προσφορών και των "late-bookings". Ωστόσο, η αύξηση των αφίξεων από ορισμένες αναδυόμενες πηγές τουριστικών ροών (Ρωσία, Τουρκία) δεν μπόρεσε να οδηγήσει σε ανάλογη αύξηση των εισπράξεων, εξαιτίας ακριβώς των χαμηλών τιμών των προσφορών, που προορίζονται να προσελκύσουν αυτά τα τμήματα της αγοράς. Με βάση τους υπολογισμούς της Τ.τ.Ε., η ρωσική αγορά, παρά τον δυναμισμό που εμφάνισε τα προηγούμενα χρόνια, παρουσιάζει δείγματα αστάθειας, λόγω και της ουκρανικής κρίσης και της πτώσης του ρουβλίου.

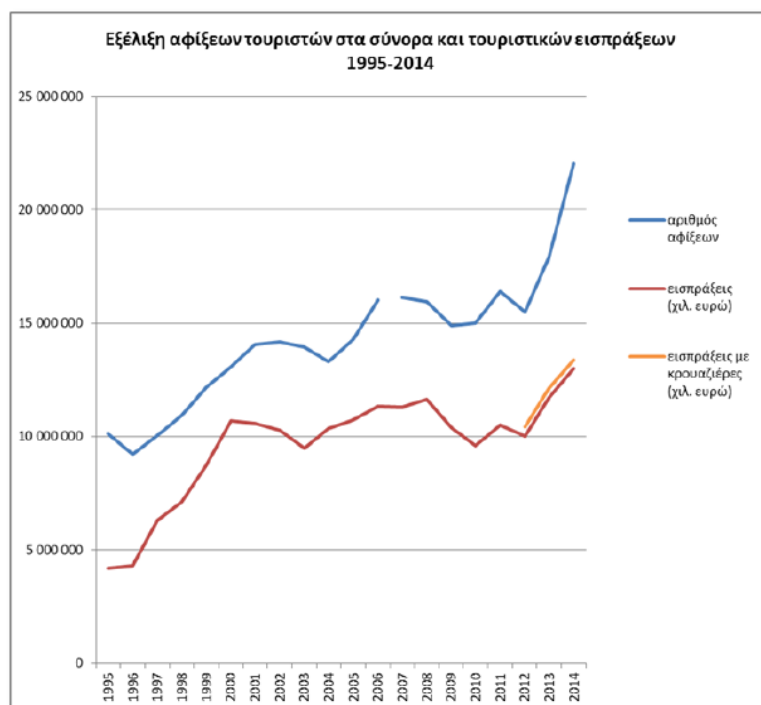
Η πτωτική τάση και στη συνέχεια η βραδεία αύξηση των εισπράξεων τα τελευταία χρόνια οφείλεται ασφαλώς στη διεθνή οικονομική κρίση, αλλά σε μεγάλο βαθμό και σε ένα συνδυασμό από τάσεις του διεθνούς τουρισμού και εσωτερικές αδυναμίες όπως:

- Παρατεινόμενη σχετική στασιμότητα της οικονομίας στις βασικές χώρες πηγές τουριστικών ροών και τις εφαρμοζόμενες πολιτικές λιτότητας (Γερμανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Γαλλία, Ιταλία) που πλήττουν το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών
- Μείωση της κατά κεφαλήν δαπάνης των τουριστών, λόγω της καθυστέρησης της ανάκαμψης των οικονομιών των χωρών πηγών και των μέτρων λιτότητας σε ορισμένες από αυτές,
- Αύξηση του αριθμού των ταξιδιών για διακοπές εντός του έτους, με συνακόλουθη μείωση της διάρκειας παραμονής ανά ταξίδι (αριθμός διανυκτερεύσεων ανά ταξίδι),
- Μειωμένη ελκυστικότητα συνολικά του ελληνικού προορισμού, εξαιτίας της παρατεινόμενης αρνητικής εικόνας της χώρας μας, και αυτό παρά την προσφορά ξενοδοχειακών και άλλων τουριστικών υπηρεσιών σε μειωμένες τιμές,
- Περιορισμένη εμβέλεια που μπορούν να έχουν οι προσπάθειες προβολής με τους

εξ αντικειμένου περιορισμένους διαθέσιμους πόρους, σε συνθήκες έντονου διεθνούς ανταγωνισμού,

- Συμπίεση των τιμών του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος (λόγω πίεσης του ανταγωνισμού και της προσφοράς πακέτων “all-inclusive”).

Διάγραμμα 3.7.1



(*) Σημείωση: Από το 2007 και εξής ακολουθείται νέα μεθοδολογία για τον υπολογισμό των αφίξεων στα σύνορα

Πηγή στοιχείων: ΕΛΣΤΑΤ (ΕΣΥΕ) και ΤτΕ

Πίνακας 3.7.1 Εξέλιξη ισοζυγίου εξωτερικών συναλλαγών στον τομέα του τουρισμού 2008-2014 (σε εκ. ευρώ)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
εισπράξεις	11 635.9	10 400.3	9 611.3	10 504.7	10 024.9	11 707.6	13 005.1
εισπράξεις με κρουαζιέρες					10 442.5	12 152.2	13 393.1
ισοζύγιο	8 956.8	7 975.7	7 455.3	8 238.2	8 181.0	9 872.4	10 931.0
ισοζύγιο με κρουαζιέρες					8 598.6	10 317.0	11 319.0
πληρωμές	2 679.1	2 424.6	2 156.0	2 266.5	1 843.9	1 835.2	2 074.1
μεταβολή ισοζυγίου	1.4%	-11.0%	-6.5%	10.5%	-0.7%	20.7%	10.7%
μεταβολή ισοζυγίου με κρουαζιέρες						20.0%	9.7%

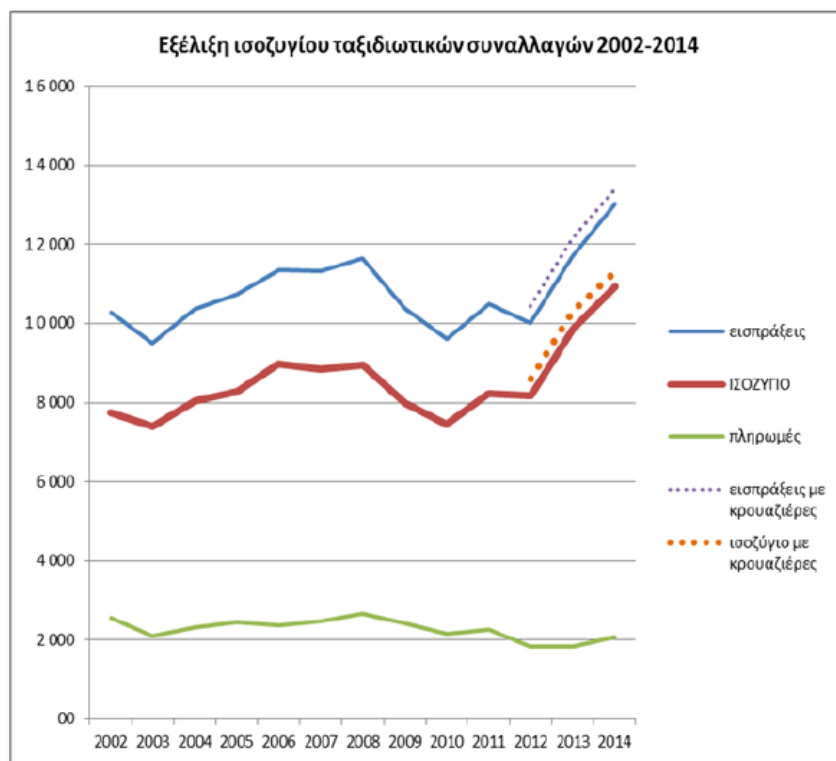
Πηγή στοιχείων: ΤτΕ, ΣΔΟΣ, τ. 161

Όπως φαίνεται στον πίνακα 3.7.1, το **ισοζύγιο** των εξωτερικών συναλλαγών στο πεδίο του τουρισμού ακολούθησε τα τελευταία χρόνια μια έντονα κυμαινόμενη πορεία, και αυτό παρά το μικρό εύρος των διακυμάνσεων που σημείωσαν οι τουριστικές πληρωμές, δηλαδή οι πληρωμές που πραγματοποίησαν οι μόνιμοι κάτοικοι Ελλάδας κατά τα ταξίδια τους στο εξωτερικό. Οι παραπάνω διαπιστώσεις στηρίζονται στα πιο πρόσφατα διαθέσιμα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας, τα οποία είναι μεν προσωρινά για το έτος 2014, αλλά είναι ενδεικτικά των γενικών τάσεων της τουριστικής κίνησης. Ειδικότερα, ενώ το 2009 και το 2010 καταγράφηκε σημαντική πτώση του ταξιδιωτικού ισοζυγίου (-11,3% και -6,8% αντίστοιχα), οφειλόμενη κατά κύριο λόγο στη ραγδαία μείωση των εισπράξεων από τον εισερχόμενο τουρισμό, τα δύο τελευταία χρόνια το ισοζύγιο εμφανίζεται αισθητά βελτιωμένο. Αυτό οφείλεται κυρίως στην άνοδο των εισπράξεων από τον εισερχόμενο τουρισμό, και βέβαια στην «καθήλωση» των πληρωμών στο εξωτερικό.

Πράγματι, η πτωτική πορεία των ταξιδιών Ελλήνων στο εξωτερικό, από το 2009 έως και το 2013, ήταν ευθεία απόρροια της οικονομικής ύφεσης και της συνακόλουθης μείωσης του διαθέσιμου εισοδήματος. Για τον λόγο αυτό, η Ελλάδα εμφανίζεται σε καλή σειρά στην παγκόσμια κατάταξη ως προς το ταξιδιωτικό ισοζύγιο το 2014 καταλαμβάνοντας την 8η θέση, ενώ το 2013 ήταν 9η, σύμφωνα με τα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού.

Τα πρώτα διαθέσιμα στοιχεία για τους πρώτους μήνες του 2015 δείχνουν ότι στο διάστημα αυτό διατηρήθηκε η δυναμική που είχε παρουσιαστεί τα δύο τελευταία χρόνια. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της ΤτΕ, το τετράμηνο Ιανουαρίου – Απριλίου οι ταξιδιωτικές εισπράξεις εμφάνισαν αύξηση κατά 14,4%. Η αύξηση των ταξιδιωτικών εισπράξεων οφείλεται κυρίως στην αύξηση των αφίξεων κατά 39,1%. Με την αποκατάσταση της σταθερής πορείας της οικονομίας, μπορεί να προσδοκάται ότι η θετική αυτή πορεία δεν θα ανακοπεί.

Διάγραμμα 3.7.2



Πηγή στοιχείων: Τ.τ.Ε., Ισοζύγιο Εξωτερικών Συναλλαγών

Μια πιο σύνθετη εικόνα για την πορεία της τουριστικής ζήτησης μπορεί να δώσει η εξέλιξη των αναλυτικών στοιχείων ανά χώρα προέλευσης, ανά μήνα καθώς και η εξέλιξη ορισμένων βασικών δεικτών. Ειδικότερα, μέσω της Έρευνας Συνόρων της ΤτΕ υπολογίζεται η συνολική δαπάνη στην Ελλάδα από τις κυριότερες χώρες προέλευσης τουριστών, η μέση διάρκεια παραμονής, η μέση δαπάνη κατά ταξίδι και η μέση δαπάνη ανά διανυκτέρευση. Επίσης, η ΕΛΣΤΑΤ καταρτίζει τον δείκτη κύκλου εργασιών των επιχειρήσεων ξενοδοχείων και εστίασης, που ως ένα βαθμό είναι συνάρτηση και της πορείας της ζήτησης.

Ειδικότερα, η κατάταξη των κυριότερων χωρών προέλευσης τουριστών με βάση τη **συνολική δαπάνη** στην Ελλάδα ανά χώρα την περίοδο 2008-2014, σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, απεικονίζεται στον πίνακα 3.7.2 και στο διάγραμμα 3.7.3. Είναι εμφανής η πτώση από το 2009 και έως το 2012 των εισπράξεων από τις περισσότερες χώρες προέλευσης, οφειλόμενη είτε στη διεθνή οικονομική κρίση, είτε στην κατάσταση της χώρας μας ως προορισμού, ή ακόμη, στην ιδιαίτερη κρίση των οικονομιών συγκεκριμένων χωρών.

Την πρώτη θέση το 2014 καταλαμβάνει η Γερμανία με 1.994 εκ. ευρώ, ενώ το Ηνωμένο Βασίλειο έρχεται δεύτερο με 1.553 εκ. ευρώ, ακολουθούμενο κατά σειρά από τη Ρωσία, τη Γαλλία, την Ιταλία και τις ΗΠΑ. Η Ρωσία από το 2011 και η Γαλλία από το 2012 και μετά σημείωσαν σημαντική άνοδο, που ακολούθησε την αντίστοιχη αύξηση του αριθμού των αφίξεων από τις δύο αυτές χώρες, οφειλόμενη ωστόσο σε διαφορετικούς λόγους. Οι δαπάνες από την Ιταλία, τις ΗΠΑ και την Ολλανδία το 2014 ήταν αντίστοιχα 704, 655 και 435 εκ. ευρώ. Ωστόσο, παρά τη σχετική αύξηση των δαπανών τους τα τρία τελευταία χρόνια, αυτές οι χώρες απέχουν αρκετά από τις αντίστοιχες επιδόσεις τους του 2008.

Αξιοσημείωτη είναι η πτώση της Κύπρου και της Ισπανίας, οφειλόμενη προφανώς στην οικονομική κρίση που αντιμετωπίζουν οι δύο αυτές χώρες τα τελευταία χρόνια. Χαρακτηριστικά, η Κύπρος από δαπάνες 483 εκ. ευρώ στην Ελλάδα το 2010 έπεσε στα 255 εκ. ευρώ και η Ισπανία από 135 εκ. ευρώ το 2011 έπεσε στα 78 εκ. ευρώ το 2014.

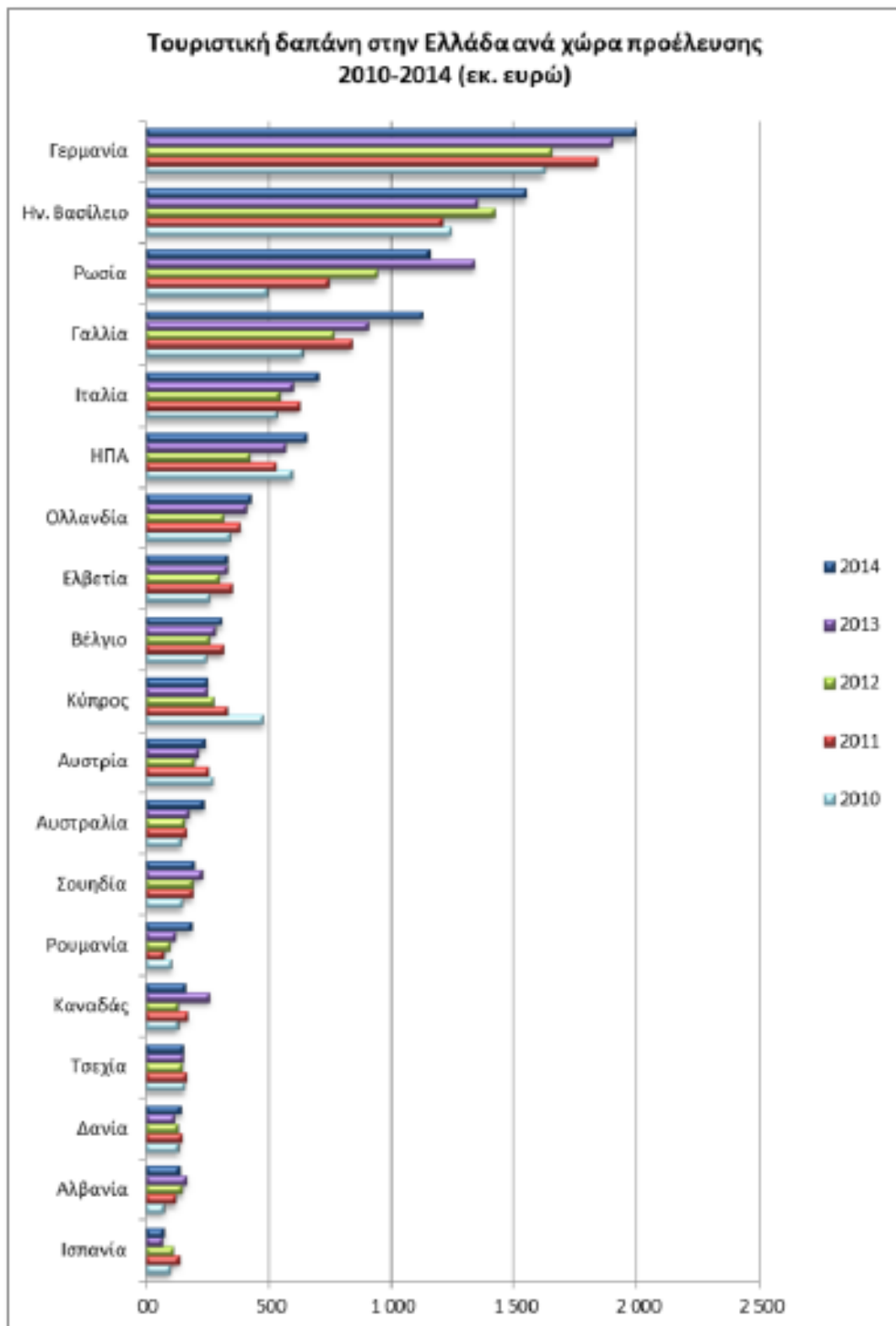
Πίνακας 3.7.2 Εξέλιξη ταξιδιωτικών εισπράξεων ανά χώρα προέλευσης (σε εκ. ευρώ)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Γερμανία	1 915.8	1 836.3	1 623.9	1 838.3	1 654.3	1 900.4	1 994.5
Ην. Βασίλειο	1 869.3	1 624.5	1 244.3	1 205.4	1 419.5	1 354.7	1 552.7
Ρωσία	400.5	301.3	495.9	743.0	943.9	1 338.6	1 156.6
Γαλλία	778.3	732.3	641.2	839.6	763.9	905.5	1 129.1
Ιταλία	823.8	629.4	541.5	626.9	543.1	600.4	704.1
ΗΠΑ	726.1	568.3	599.0	532.5	425.9	568.6	655.1
Ολλανδία	581.9	482.9	344.9	385.2	315.0	410.3	434.6
Ελβετία	282.6	303.7	265.0	349.3	296.9	333.1	337.9
Βέλγιο	359.5	313.7	247.4	316.3	259.9	283.2	311.8
Κύπρος	394.2	380.2	483.2	330.1	277.4	246.5	255.3
Αυστρία	275.1	285.6	276.3	255.4	194.5	212.4	245.4
Αυστραλία	160.4	180.4	146.7	164.6	156.4	176.8	238.9
Σουηδία	225.3	224.0	151.1	188.3	190.5	226.9	200.8
Ρουμανία	163.9	168.0	107.6	71.4	95.8	121.3	187.8
Καναδάς	186.8	144.4	134.3	171.8	131.6	259.2	164.0
Τσεχική Δημ.	182.0	156.4	160.3	165.3	148.6	152.7	157.0
Δανία	158.6	185.9	137.6	144.1	130.7	116.4	146.7
Αλβανία	89.2	90.1	78.2	122.3	147.3	166.9	143.3
Ισπανία	115.7	109.5	100.1	134.9	111.2	69.5	77.6
λοιπές χώρες	1 946.9	1 683.3	1 832.8	1 920.0	1 818.5	2 263.6	2 911.9
Σύνολο	11 635.9	10 400.2	9 611.3	10 504.7	10 024.9	11 707.0	13 005.1
κρουαζιέρες					417.6	445.2	388.0
Σύνολο (με κρουαζιέρες)					10 442.5	12 152.2	13 393.1

(*) Σημείωση: τα ποσά για τις κρουαζιέρες περιλαμβάνουν έσοδα που δεν καλύπτονται από την Έρευνα Συνόρων της ΤτΕ.

Πηγή στοιχείων: Τράπεζα της Ελλάδος

Διάγραμμα 3.7.3



Πηγή στοιχείων: Τράπεζα της Ελλάδος, ΣΔΟΣ, τ. 162

4. Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ **ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ** **ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.**

4.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΙΑΣ ΧΩΡΑΣ

Ο τουρισμός θεωρείται ως παγκόσμιος θεσμός και είναι μια τεράστια επιχείρηση παγκοσμίως η οποία απαρτίζεται από επιμέρους επιχειρήσεις. Αποτελεί μια δραστηριότητα που αφορά πολλά και διάφορα μέρη του κοινωνικού και παραγωγικού ιστού μιας χώρας. Η συνεισφορά του είναι σημαντική σε αρκετούς κλάδους της οικονομίας όπως μεταφορές, υπηρεσίες διαμονής, χώρους εστίασης, διασκέδασης και κατανάλωσης σε καταστήματα.

Η Ελλάδα είναι ένας από τους πιο διάσημους τουριστικούς προορισμούς, τόσο στην Ευρώπη, όσο και παγκοσμίως. Είναι γνωστό ότι ο τουρισμός συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στη διαμόρφωση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (Α.Ε.Π.) της χώρας και επιπλέον, λόγω της διασποράς των τουριστικών προορισμών ανά τη χώρα και κυρίως στα νησιά, έχει και καταλυτικό ρόλο στην διασπορά του εθνικού εισοδήματος στις διαφορετικές περιφέρειες.

Η τουριστική κίνηση είναι ένα από τα ζητήματα που έχει απασχολήσει ιδιαίτερα τη βιβλιογραφία διεθνώς τα τελευταία χρόνια. Δεκάδες άρθρα έχουν γραφτεί για τους παράγοντες που επιδρούν στην ζήτηση για ταξίδια και κατά συνέπεια, στην ροή τουριστών σε μια χώρα. Σε αρκετά από αυτά, τα ταξίδια αντιμετωπίζονται ως ένα οποιοδήποτε άλλο αγαθό ή υπηρεσία και συνεπώς, η ζήτηση τους μπορεί να εξηγηθεί από τη βασική οικονομική θεωρία. Σύμφωνα με αυτή, βασικός στόχος κάθε καταναλωτή είναι να μεγιστοποιήσει όσο το δυνατόν γίνεται τη χρησιμότητα που εκλαμβάνει από ένα αγαθό με όσο το δυνατόν λιγότερο κόστος.

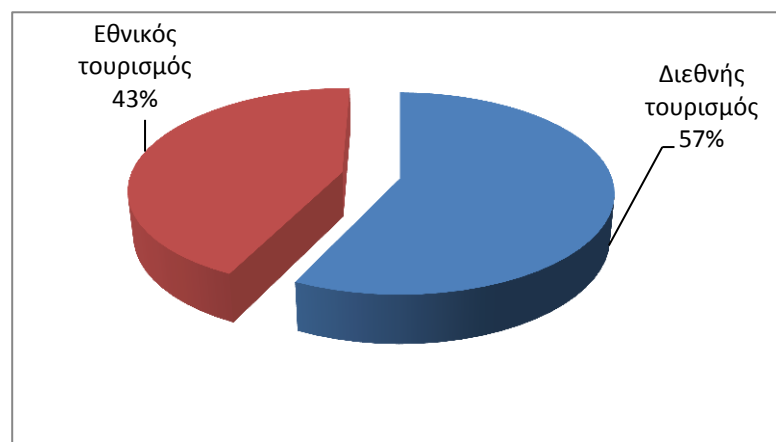
Παράλληλα, περιορισμό σε αυτήν του την προσπάθεια αποτελεί το εισόδημα του. Κατά αντιστοιχία, εφαρμόζοντας την οικονομική θεωρία στα ταξίδια, κάθε εν δυνάμει ταξιδιώτης προσπαθεί να μεγιστοποιήσει τη χρησιμότητα, δηλαδή την ικανοποίηση που εκλαμβάνει από ένα ταξίδι, μειώνοντας όσο το δυνατόν το κόστος του ταξιδιού (κόστος μεταφοράς και κόστος ζωής στον προορισμό) και έχοντας παράλληλα ως περιορισμό το εισόδημα του. Βασιζόμενοι στην παραπάνω θεωρία, πολλοί ερευνητές εξέτασαν την επίδραση του εισοδήματος και του κόστους στην ζήτηση για ταξίδια.

Ωστόσο, πολλοί άλλοι παράγοντες επιδρούν στην τουριστική κίνηση μιας χώρας. Αρχικά, μεγάλη ευθύνη έχει η ίδια η χώρα. Σημαντικό ρόλο στην προσέλκυση τουριστών παίζουν η εξωτερική πολιτική και οι διπλωματικές σχέσεις της χώρας, η πολιτική που εφαρμόζεται για τον τουρισμό (για παράδειγμα αν απαιτείται ειδική βίζα) αλλά και η προώθηση του τουρισμού μέσα από διαφημιστικές εκστρατείες. Ευθύνη αποδίδεται και στον ιδιωτικό τομέα που ασχολείται με τον τουρισμό αφού σε κάθε ταξίδι κρίνεται η ποιότητα των τουριστικών παροχών αλλά και ικανότητα των ταξιδιωτικών γραφείων. Ένας ακόμη παράγοντας που επιδρά σε σημαντικό βαθμό στη τουριστική κίνηση αλλά δεν είναι εύκολο να ποσοτικοποιηθεί είναι η ελκυστικότητα που προσφέρει ο προορισμός στους τουρίστες δηλαδή το φυσικό τοπίο, τα αξιοθέατα και γενικότερα, οι τουριστικές ατραξιόν.

4.2 Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

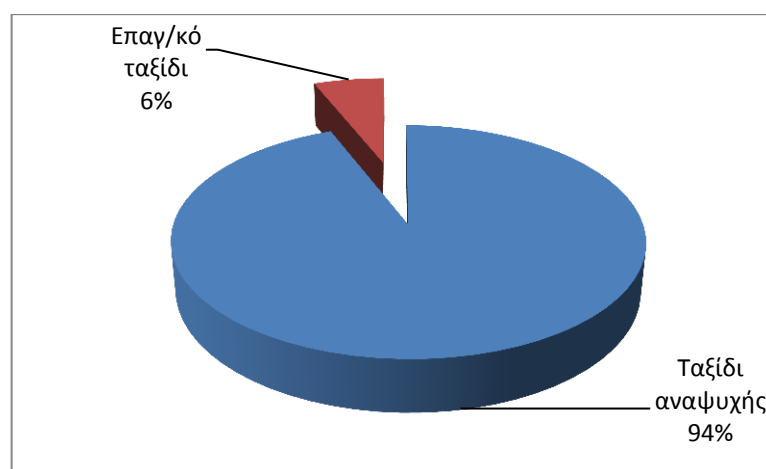
Σύμφωνα με το World Travel & Tourism Council (WTTC), η Ελλάδα το 2014 κατατάχτηκε με κριτήριο τη συνεισφορά του τουρισμού στο Α.Ε.Π. στην 28η θέση παγκοσμίως. Η συνολική συνεισφορά του τουρισμού στην οικονομία της Ελλάδας το 2014 έφτασε τα 29,6 δισεκατομμύρια ευρώ, αποτελώντας περίπου το 17% του Α.Ε.Π. Η συνεισφορά αυτή οφείλεται εν μέρει στη δημιουργία 700 χιλιάδων θέσεων εργασίας που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τον τουρισμό.

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους πιο γνωστούς προορισμούς σε όλο τον κόσμο. Το 2014 κατατάχτηκε ως η 31η πιο ανταγωνιστική τουριστικά χώρα παγκοσμίως. Αν και ο εθνικός τουρισμός θεωρείται αρκετά σημαντικός για την οικονομία της χώρας, το 2014 ο διεθνής τουρισμός παρείχε το 57% των συνολικών εσόδων που προήλθαν από τον τουρισμό και ο εθνικός τουρισμός το 43%.



Πηγή: World Economic Forum

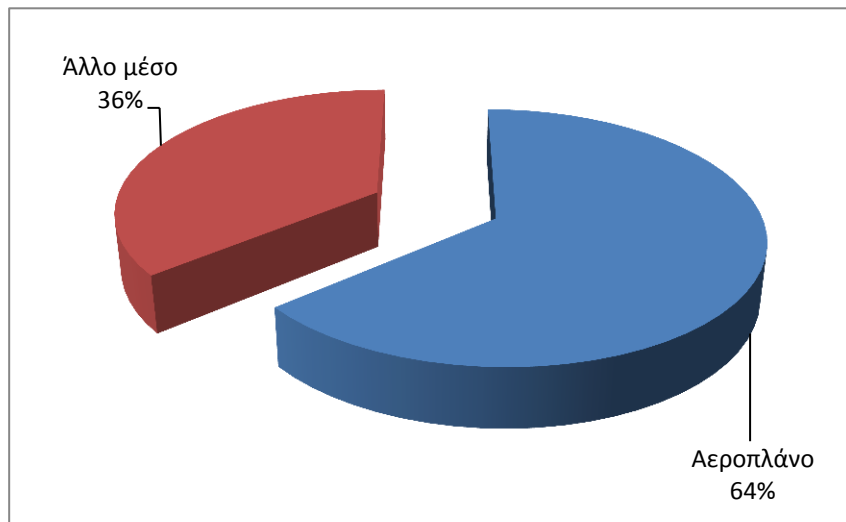
Η ροή ξένων τουριστών στην Ελλάδα, είναι ιδιαίτερα ευεργετική για την οικονομία της χώρας. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι προϋπόθεση για αυτό αποτελεί ο σκοπός να ταξιδιού να είναι η αναψυχή και όχι η εργασία. Το 2014 το 94% των εσόδων του τουρισμού προήλθε από πραγματοποίηση ταξιδιών με σκοπό την αναψυχή και μόνο το 6% από ταξίδια με σκοπό την εργασία.



Πηγή: World Economic Forum

Τα επόμενα χρόνια, η συνεισφορά του τουρισμού αναμένεται να είναι ακόμα μεγαλύτερη και για το λόγο αυτό γίνονται οι ανάλογες επενδύσεις. Συγκεκριμένα, το 2014 δαπανήθηκαν πάνω από 2,8 δισεκατομμύρια ευρώ για επενδύσεις στο χώρο του τουρισμού οι οποίες αναμένεται να είναι ιδιαίτερα κερδοφόρες αφού όπως εκτιμάται από το WTTC, τα έσοδα της Ελλάδας από τον τουρισμό το 2025 θα ξεπεράσουν τα 43,8 δισεκατομμύρια ευρώ.

Πρέπει να σημειωθεί ότι διαχρονικά το μεγαλύτερο μέρος των ξένων τουριστών έρχεται στην Ελλάδα αεροπορικώς. Το 2014 η διεθνής επιβατική κίνηση στους ελληνικούς αερολιμένες πλησίασε τα δεκατέσσερα εκατομμύρια επιβάτες. Αυτό σημαίνει ότι περίπου το 64% των τουριστών που επισκέφτηκαν τη χρονιά εκείνη την Ελλάδα, ήρθε αεροπορικώς.



Πηγή: World Economic Forum

Η χρήση του αεροπλάνου ως το κύριο μέσο άφιξης τουριστών στην Ελλάδα δεν πρέπει να προκαλεί εντύπωση. Η ιδιαίτερη μορφολογία της χώρας επιβάλλει πολλές φορές την χρήση αεροπλάνου αφού η Ελλάδα δεν είναι εύκολα προσβάσιμη οδικώς ή ακτοπλοϊκώς. Ειδικά στην περίπτωση των νησιών, που αποτελούν πολύ συχνά προορισμό τουριστών, η πρόσβαση είναι δυνατή μόνο με πλοία από τα κεντρικά λιμάνια της ηπειρωτικής χώρας ή με αεροπλάνο.

Σύμφωνα με την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.), στον ελλαδικό χώρο υπάρχουν συνολικά εβδομήντα επτά αεροδρόμια. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των αεροδρομίων της Ελλάδας είναι αρκετά σημαντικός για την έκταση της. Για παράδειγμα, η γειτονική Ιταλία αν και έχει την τριπλάσια σχεδόν έκταση της Ελλάδας, έχει λιγότερο από τα διπλάσια αεροδρόμια. Πρέπει να αναφερθεί ακόμα ότι από τα συνολικά εβδομήντα επτά αεροδρόμια της Ελλάδας, τα σαράντα τέσσερα εξυπηρετούν την επιβατική κίνηση.

Από τον ιδιαίτερα υψηλό αριθμό αεροδρομίων της Ελλάδας διαπιστώνεται πόσο σημαντική είναι η συμβολή τους για την ενίσχυση του τουρισμού στη χώρα. Ενδεικτική είναι η εξέλιξη των αεροπορικών αφίξεων στους ελληνικούς αερολιμένες το διάστημα 1994-2013, η διεθνής αεροπορική επιβατική κίνηση είχε συνεχή αύξηση σε αυτό το διάστημα μέχρι που εμφανίστηκε η οικονομική κρίση. Σαν αποτέλεσμα, τα έτη 2009-2013 παρατηρήθηκαν μειωμένες αφίξεις ξένων τουριστών στη χώρα. Ωστόσο, το 2014 η επιβατική κίνηση αυξήθηκε και πάλι σημαντικά πλησιάζοντας τους δεκατέσσερα εκατομμύρια επιβάτες.

4.3 ΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Μια πολύ σημαντική εξέλιξη για τον τουρισμό στην Ελλάδα αλλά και τις αερομεταφορές γενικότερα είναι η είσοδος των εταιρειών χαμηλού κόστους στην αγορά της χώρας τα τελευταία χρόνια.

Discount airlines, No frills airlines, Prizefighters, Low-cost airlines ή low-cost carriers (αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους) είναι διαφορετικές ονομασίες που όλες όμως προσδιορίζουν το ίδιο φαινόμενο: αερομεταφορείς οι οποίοι προσφέρουν οικονομικότερα εισιτήρια σε σύγκριση με άλλες αεροπορικές εταιρίες.

Low-cost carrier (LCC), low-cost airline, no-frills carrier ή discounter carrier είναι όλα διαφορετικά ονόματα για το ίδιο περιστατικό: Μια αερογραμμή που προσφέρει γενικά χαμηλούς ναύλους σε αντάλλαγμα της εξάλειψης πολλών παραδοσιακών υπηρεσιών προς τους επιβάτες. Κατά συνέπεια, ο χαμηλού κόστους τομέας μπορεί να διακριθεί σαφώς από τον παραδοσιακό τομέα πλήρους υπηρεσιών, ο οποίος αρχικά βασίζεται στην ποιότητα της υπηρεσίας.

Η εξάπλωση του φαινομένου των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους από τις ΗΠΑ προς την Ευρώπη και ακολούθως στην Ν.Α. Ασία, έχει επηρεάσει και την αεροπορική κίνηση προς την Ελλάδα. Ο έντονος ανταγωνισμός στην ευρωπαϊκή αγορά των αερομεταφορών, η πολιτική των ταξιδιωτικών πρακτόρων (tour operators) και η στροφή τους προς αυτού του τύπου τους αερομεταφορείς έναντι των πτήσεων charter, που παραδοσιακά κάλυπταν τις ανάγκες μετακίνησης των τουριστικών ρευμάτων από την κεντρική και βόρεια Ευρώπη προς τους παραδοσιακούς τουριστικούς προορισμούς της Μεσογείου, καθώς και οι στρατηγικές επιλογές των αερομεταφορών διαμορφώνουν ένα νέο πλαίσιο ανταγωνισμού. Σε αυτό το νέο πλαίσιο η ισχυροποίηση της θέσης των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους περιλαμβάνει και την επέκτασή τους σε αγορές που παραδοσιακά καλύπτονταν από τις ναυλωμένες πτήσεις, όπως αυτή της Ελλάδας.

Σύμφωνα με την μελέτη του Πανεπιστημίου του Αιγαίου, στην Ελλάδα η ανάπτυξη των εταιρειών χαμηλού κόστους από την μία πλευρά ακολούθησε τα πρότυπα της χωρικής συγκέντρωσης εξυπηρετώντας την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη σε ετήσια βάση είτε προσπάθησε να υποκαταστήσει ή να συμπληρώσει το μοντέλο των εταιρειών charter εκτελώντας εποχικές συνδέσεις με δημοφιλείς νησιωτικούς προορισμούς.

Πρέπει να τονιστεί σε αυτό το σημείο ότι αρκετές ηπειρωτικές περιοχές της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας βρίσκονται εντός ακτίνας 2,5 ωρών πτήσης από κύριες πηγές άντλησης τουριστών όπως η Γερμανία, η Ιταλία, η Πολωνία και η Τσεχία. Επιπρόσθετα, σχεδόν το σύνολο των ηπειρωτικών προορισμών παρέχουν ικανό επίπεδο υπηρεσιών σε ετήσια βάση σε αντίθεση με προορισμούς της νησιωτικής επικράτειας όπου πολλές επιχειρήσεις λειτουργούν μόνο σε εποχική βάση.

Το σημαντικότερο όλων όμως είναι ότι ορισμένες ηπειρωτικές περιφέρειες διαθέτουν ικανή αγοραστική ισχύ και ικανά μεγέθη πληθυσμού που θα μπορούσαν να στηρίξουν ακόμη και εξερχόμενη κίνηση. Το 2002 πετούσε προς την Αθήνα μόλις μία αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους ενώ το καλοκαίρι του 2006 ο αριθμός τους είχε ανέβει στις 13, συνδέοντας την ελληνική πρωτεύουσα με 21 ευρωπαϊκές πόλεις, από τις οποίες οι 6 δεν εξυπηρετούνταν από καμία αεροπορική εταιρεία μέχρι τότε. Το γεγονός αυτό κάνει ορατά και τα σημάδια του

ανταγωνισμού, καθώς οι διαφορές στις τιμές μεταξύ των παραδοσιακών αεροπορικών εταιρειών και των low cost carriers είναι σημαντικές.

Οι δεκατρείς αυτές εταιρείες δημιούργησαν μια δική τους αεροπορική «αγορά», η οποία κατά το διάστημα Ιανουαρίου - Σεπτεμβρίου 2006 παρουσίασε αύξηση της επιβατικής τους κίνησης κατά 22%, ενώ κατά το ίδιο διάστημα οι επιβάτες εξωτερικού στο Διεθνές Αεροδρόμιο των Αθηνών «Ελ. Βενιζέλος» αυξάνονταν με ρυθμό 6,7%.

Η Αθήνα συμπεριλήφθηκε στο δίκτυο πτήσεων των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους κυρίως μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, καθώς αυξήθηκε η ζήτηση απ' όλο τον κόσμο για ταξίδια προς την ελληνική πρωτεύουσα. Σε αυτό βοήθησε και η πολιτική εκπτώσεων που υιοθέτησε το αεροδρόμιο των Σπάτων αναφορικά με τα τέλη αεροδρομίου στα νέα δρομολόγια. Έτσι, από τις 13 εταιρείες χαμηλού κόστους που πετούσαν το καλοκαίρι του 2006 στην Αθήνα, οι 10 αποφάσισαν να συνεχίσουν δρομολόγια και κατά τη διάρκεια του χειμώνα προς 11 προορισμούς: Γλασκώβη, Ελσίνκι, Βερολίνο, Λονδίνο, Γκάτγουικ και Λούτον, Μιλάνο, Κολονία, Ντίσελντορφ, Βαρσοβία, Κρακοβία, Κοπεγχάγη, Βρυξέλλες. Χαρακτηριστικό είναι και το γεγονός, ότι η έλευση των εταιρειών αυτών έχει ως αποτέλεσμα και σημαντικές διαφορές στις τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων (e-ticketing).

Ένα ταξίδι με επιστροφή το Νοέμβριο του 2006 από την Αθήνα στο Μιλάνο κόστιζε 137,98 Ευρώ με την χαμηλού κόστους αεροπορική εταιρία easyJet, με την Aegean κόστιζε 165 Ευρώ (για εισιτήρια τα οποία δεν επιδέχονται αλλαγές), ενώ την ίδια περίοδο ένα κανονικό εισιτήριο με τις Ολυμπιακές Αερογραμμές κόστιζε 235 Ευρώ. Αντίστοιχα, ένα εισιτήριο μετ' επιστροφής για Βρυξέλλες με την Virgin Express κόστιζε 220,84 ευρώ, ενώ με τις Ολυμπιακές Αερογραμμές 327 ευρώ.

Ακόμα και το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών, αν και θεωρείται «ακριβό» για τις εταιρείες αυτές, τη θερινή περίοδο του 2010 προσέλκυσε 13 εταιρείες χαμηλού κόστους, οι οποίες εκτελούσαν πτήσεις προς είκοσι ευρωπαϊκούς προορισμούς. Σύμφωνα μάλιστα με τον Διεθνής Αερολιμένα Αθηνών την καλοκαιρινή περίοδο αυξάνονται κατά 14,2% οι πτήσεις των εταιρειών χαμηλού κόστους στο αεροδρόμιο της Αθήνας σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους.

Αν και τα μέχρι σήμερα διαθέσιμα επίσημα και ακριβή στατιστικά στοιχεία είναι περιορισμένα, αυτή η ανάπτυξη των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους (Low cost carriers) προς την χώρα μας διαγράφεται θετική την τελευταία πενταετία με συνολικά 25 εταιρείες να εκτελούν πτήσεις από και προς τα ελληνικά αεροδρόμια μεταφέροντας πάνω από 2 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο. Η αύξηση της εισερχόμενης τουριστικής κίνησης προς την Ελλάδα και ιδιαίτερα προς τα ελληνικά νησιά, αλλά και η γεωγραφική θέση της χώρας έχουν προσελκύσει πολλές εταιρείες χαμηλού κόστους, οι οποίες διεκδικούν ένα τμήμα από την αγορά των ελληνικών αεροπορικών μεταφορών ξεπερνώντας το χρονικό όριο αλλά και την μέση απόσταση από τις κύριες ευρωπαϊκές τουριστικές αγορές.

Πτήσεις εταιριών χαμηλού κόστους σε ετήσια βάση υπάρχουν μόνο στα αεροδρόμια Αθήνας και Θεσσαλονίκης και σε περιορισμένους προορισμούς σε σχέση με τους θερινούς μήνες. Φαίνεται ότι οι εταιρίες χαμηλού κόστους λειτουργούν τότε συμπληρωματικά και τότε ανταγωνιστικά στις υπηρεσίες των εταιριών charter από την στιγμή που η πλειονότητά τους έχει εποχικό χαρακτήρα.

Παρά τις διεθνείς οικονομικές συνθήκες, τη γενικότερη μείωση της επιβατικής κίνησης στη χώρα μας και τον έντονο ανταγωνισμό, δύο νέες εταιρείες χαμηλού κόστους - η Transavia Netherlands και η Jetairfly - προστίθενται στις εταιρείες που πετούν από το ΔΑΑ (Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών), αυξάνοντας το συνολικό αριθμό των εταιρειών χαμηλού κόστους.

Δυο από τις σημαντικότερες αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους της Ευρώπης, η Ryanair και η Easyjet, δραστηριοποιούνται ήδη στον ελληνικό χώρο. Οι δύο αυτές εταιρείες έχουν δημιουργήσει ένα αρκετά μεγάλο δίκτυο σε όλη την Ελλάδα και μάλιστα έχουν αρκετούς κοινούς προορισμούς. Έχοντας συνάψει συμφωνίες με τα αεροδρόμια σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη αλλά και σε αρκετά νησιά, πετούν πλέον προς διάφορους προορισμούς σε όλη την Ευρώπη. Η εξάπλωση τους στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερης σημασίας αφού όπως αναφέρεται από τις ίδιες τις εταιρείες, σκοπός τους είναι όχι μόνο να κάνουν πιο ελκυστικά τα αεροπορικά ταξίδια στους Έλληνες αλλά με τις πτήσεις τους να προσελκύσουν και ξένους τουρίστες στην Ελλάδα.

Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι σε ορισμένες περιπτώσεις, πραγματοποιούν και πτήσεις εσωτερικού αποτελώντας έτσι ανταγωνισμό για τον μοναδικό ελληνικό αερομεταφορέα Aegean Airlines που μέχρι πρότινος είχε το μονοπώλιο σε αυτού του είδους τα αεροπορικά ταξίδια. Εκτός αυτού, με αυτό τον τρόπο αποτελούν ανταγωνισμό και για τον εναλλακτικό μέσο μετακίνησης, το πλοίο, αφού ένα μεγάλο μέρος των πτήσεων εσωτερικού γίνεται από και προς τα αεροδρόμια των νησιών. Η Easyjet πραγματοποίησε την πρώτη πτήση της στο αεροδρόμιο της Αθήνας μόλις το 1998 και σχεδόν δέκα χρόνια αργότερα, το 2007, ξεκίνησε δρομολόγια και προς τη Θεσσαλονίκη. Αναφορικά με δυο από τους καθιερωμένους «παίκτες» στην αγορά των χαμηλού κόστους αερομεταφορών δηλαδή την easyJet και την Ryanair παρατηρούμε, ότι επιθυμούν να ενισχύσουν την παρουσία τους εντείνοντας τις αεροπορικές συνδέσεις ελληνικών αεροδρομίων με αντίστοιχα ευρωπαϊκά.

Η easyJet είχε ανακοινώσει νέα απευθείας πτήση από το αεροδρόμιο Μακεδονία της Θεσσαλονίκης προς το αεροδρόμιο του Charles de Gaulle του Παρισιού από το καλοκαίρι του 2011 με τιμή εισιτηρίου, που ξεκινούσε από 34,99 ευρώ (συμπεριλαμβανομένων των φόρων αεροδρομίου). Η προσθήκη της νέας αυτής γραμμής προς Παρίσι ήρθε να προστεθεί στις ήδη υπάρχουσες πέντε που συνδέουν τη Θεσσαλονίκη με μεγάλες πόλεις, όπως το Λονδίνο, το Μιλάνο, το Βερολίνο, το Ντόρτμουντ και τη Βασιλεία.

Η Ryanair με την σειρά της πραγματοποιεί και νέο δρομολόγιο από τη Θεσσαλονίκη, αυτή τη φορά με προορισμό τη Ρώμη. Με τις νέες πτήσεις προς το αεροδρόμιο Τσιαμπίνιο της Ρώμης εκτιμάται, ότι θα αυξηθεί η κίνηση της Ryanair στη Θεσσαλονίκη σε 200.000 επιβάτες ετησίως και με αυτόν τον τρόπο θα υποστηριχθούν περίπου 200 θέσεις εργασίας στην περιοχή. Η ιρλανδική εταιρεία είχε ανακοινώσει την έναρξη δρομολογίων από τη Θεσσαλονίκη προς τις Βρυξέλλες, το Λονδίνο, το Όσλο, τη Στοκχόλμη, τη Φρανκφούρτη και το Μιλάνο. Όπως ήδη αναφέρθηκε στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης προσγειώνονται εταιρείες όπως η Ryanair, η Smart Wings και η easyJet. Αυτό οδήγησε σε αύξηση στις αφίξεις ξένων τουριστών κατά 12%. Μάλιστα, βρίσκεται σε εξέλιξη η προσπάθεια δύο εταιρειών να αποκτήσουν αεροπορική βάση (hub) στον αερολιμένα «Μακεδονία». Σύμφωνα με πληροφορίες, σε εξέλιξη βρίσκονται διαπραγματεύσεις μεταξύ στελεχών των low cost αεροπορικών εταιρειών Ryanair και Wizz Air και εκπροσώπων τουριστικών φορέων. Τα

μεγάλα οφέλη που προκύπτουν, αν καταστεί η συμπρωτεύουσα σε μία από τις βάσεις αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, δεν εξαντλούνται στην παραμονή των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο, στις μετακινήσεις-διανυκτερεύσεις των πληρωμάτων, στη δημιουργία θέσεων εργασίας, στην τεχνική υποστήριξη κ.ά.. Η Θεσσαλονίκη, η Χαλκιδική και άλλες περιοχές, όπως η Πιερία, τοποθετούνται με αξιώσεις στον τουριστικό «χάρτη» της Ευρώπης.

Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της Ρόδου και της Κω, που πρωτοστατούν σε επίπεδο προορισμών στην προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους και στο επτάμηνο εμφάνιζαν τις μεγαλύτερες αυξήσεις αφίξεων τουριστών από το εξωτερικό με ποσοστό 28,3% και 26,2% αντίστοιχα σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2010.

Το παράδειγμα των δύο προορισμών για την προσέλκυση εταιρειών χαμηλού κόστους έχουν ακολουθήσει και άλλες τουριστικές περιοχές της χώρας όπως η Κέρκυρα, η Μαγνησία (αεροδρόμιο Αγχιάλου), η Θεσσαλονίκη κ.λπ. Σύμφωνα με τα στοιχεία των αεροπορικών αφίξεων για το επτάμηνο του Ιανουαρίου - Ιουλίου 2011, η αύξηση αγγίζει ποσοστό 28,26% για τη Ρόδο και 26,25% για την Κω, με 963.822 και 465.735 επισκέπτες αντίστοιχα.

Σύμφωνα με στοιχεία των δύο νησιών, η αεροπορική εταιρία Ryanair τη χειμερινή περίοδο έφερε στη Ρόδο και την Κω 10.000 και 7.500 επισκέπτες αντίστοιχα. Μεγάλη είναι η άνοδος που καταγράφεται επίσης σε Ηράκλειο (14,42%, 1.188.543 επισκέπτες), Θεσσαλονίκη (11,77%, 720.426 επισκέπτες), Χανιά (8,51%, 376.493 επισκέπτες) και Κέρκυρα (8,35%, 427.221 επισκέπτες). Με βάση τον αρχικό προγραμματισμό της χρονιάς 2011, περισσότερα από 15.000 δρομολόγια υπολογιζόταν ότι θα πραγματοποιούσαν οι πάνω από 15 αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους (Low Cost Carriers - LCC) που πετούν πλέον σε 22 ελληνικούς προορισμούς, με τις εκτιμήσεις να δείχνουν αύξηση 15% σε σχέση με το 2010. Στην αύξηση του τουριστικού ρεύματος, μέσω της προσέλκυσης αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, δίνει βαρύτητα και η Κεφαλονιά τη νέα τουριστική περίοδο, παρατηρώντας τα οφέλη που είχαν φέτος η Ρόδος και η Κως.

Οι ξενοδόχοι του νησιού υπέγραψαν πρόσφατα με την easyJet συμφωνία συνεργασίας. Στην περίπτωση της Κρήτης και σύμφωνα με την Ένωση Τουριστικών Καταλυμάτων Νομού Χανίων υποστηρίζει ότι είναι επιτακτική η ανάγκη διατήρησης αλλά και αύξησης των πτήσεων των εταιρειών χαμηλού κόστους, σημειώνοντας ότι η παρατηρούμενη φέτος αύξηση -κατά 9%- στο αεροδρόμιο Χανίων οφείλεται περίπου κατά 50% στη δρομολόγηση πτήσεων από τη Ryanair.

4.4 ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους (Low Cost Carriers ή No-frill carriers) βασίζουν την βιωσιμότητά τους στην παροχή υπηρεσιών χαμηλών απαιτήσεων με παράλληλη μείωση του κόστους μεταφοράς καθώς και στο απλοποιημένο point to point σύστημα πτήσεων που εφαρμόζουν. Οι νέες αυτές αεροπορικές εταιρίες κατάφεραν να περικόψουν τις τιμές των ναύλων λόγω του χαμηλότερου εργατικού κόστους, των περισσότερων συνεργάσιμων εργαζομένων και των καινοτόμων μεθόδων προσέλκυσης επιβατών. Κάποια άλλα χαρακτηριστικά της επιτυχίας τους είναι τα χαμηλότερα κόστη συντήρησης των αεροσκαφών τους λόγω της ομοιογένειας του στόλου τους καθώς και τα περιορισμένα έξοδα που σχετίζονται με τις υπηρεσίες εδάφους (landing / handling fees), τα οποία διαπραγματεύονται με δευτερεύοντα αεροδρόμια, τα οποία δεν παρουσιάζουν προβλήματα

κυκλοφοριακής συμφόρησης. Το επιχειρησιακό μοντέλο των LCC δείχνει, ότι δύνανται να δραστηριοποιηθούν σε βάθος χρόνου με κόστος ανά επιβάτη και μίλι της τάξης του 40–50% σε σχέση με το αντίστοιχο κόστος των αεροπορικών εταιριών προγραμματισμένων πτήσεων.

Σήμερα οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους αποτελούν πλέον μια επιτυχημένη επιχειρηματική πραγματικότητα στον τομέα των αερομεταφορών διεθνώς. Επιπροσθέτως τείνουν να μετατραπούν σε δυναμικούς παράγοντες επιρροής και καθορισμού της τουριστικής αεροπορικής μετακίνησης ιδιαίτερα σε περιφερειακό επίπεδο.

Αυτή η αλλαγή της πολιτικής στον τομέα των αερομεταφορών διευκόλυνε την είσοδο και οδήγησε στον πολλαπλασιασμό των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους, ως επί το πλείστον στην Ευρώπη (Ryanair, Easyjet) αλλά και σε κράτη, όπως η Αυστραλία (Virgin Blue), ο Καναδάς (WestJet) και η Μαλαισία (Air Asia). Η Southwest Airlines (1971) και η Hawaii Express καταγράφονται ως δύο από τις πρώτες αεροπορικές εταιρίες χαμηλών ναύλων.

Εάν οι τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου έδωσαν (στην Ευρώπη) την χαριστική βολή στην Sabena και την Swissair, θέτοντας παράλληλα σε βαθιά κρίση όλους του μεγάλους ευρωπαϊκούς αερομεταφορείς, οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους κατάφεραν όχι μόνο να ιδιοποιηθούν ένα σημαντικό τμήμα της αγοράς αλλά και να αυξήσουν τα κέρδη και τα περιουσιακά στοιχεία. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Credit Suisse First Boston μέσα στην επόμενη δεκαετία οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους θα μεταφέρουν ετησίως 150.000.000 επιβάτες ελέγχοντας το 30% της ευρωπαϊκής αγοράς.

4.5 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Σύμφωνα με στοιχεία που απορρέουν από την Στατιστική Υπηρεσία, υπάρχει χαμηλή διείδυση των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους στην ελληνική επικράτεια. Πτήσεις εταιριών χαμηλού κόστους σε ετήσια βάση υπάρχουν μόνο στα αεροδρόμια Αθήνας και Θεσσαλονίκης και σε περιορισμένους προορισμούς σε σχέση με τους θερινούς μήνες.

Παρά τις διεθνείς οικονομικές συνθήκες και τον έντονο ανταγωνισμό, δύο νέες εταιρείες χαμηλού κόστους-η Transavia Netherlands και η Jetairfly- προστίθενται στις εταιρείες που πετούν από το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, αυξάνοντας το συνολικό αριθμό των εταιριών χαμηλού κόστους σε δεκατρείς. Η συγκεκριμένη αγορά αντιπροσωπεύει το 10% της διεθνούς επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου της Αθήνας και το 25%-30% της αγοράς του συνόλου των ξένων αεροπορικών εταιριών που δραστηριοποιούνται στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Ένας στους δέκα επιβάτες του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, «Ελευθέριος Βενιζέλος» διακινείται πλέον με αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους οι οποίες, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΔΑΑ, έχουν αποσπάσει το 10% της συνολικής επιβατικής κίνησής του. Μέσω του «Ελευθέριος Βενιζέλος» εξυπηρετούνται συνολικά 20 προορισμοί από 13 εταιρείες «lowcost», έναντι μόλις μιας, της easyJet, το 2001. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, οι επιβάτες που το 2010 διακινήθηκαν από το «Ελευθέριος Βενιζέλος» μέσω εταιριών χαμηλού κόστους ανήλθαν σε 999.114, ενώ οι low cost αερομεταφορείς εκτέλεσαν συνολικά 7.702 πτήσεις. Οι εταιρείες αυτές αποτελούν πλέον το 19% του συνόλου των ξένων αεροπορικών εταιριών που δραστηριοποιούνται στην Αθήνα.

Πόλος έλξης, όμως, των εταιρειών χαμηλού κόστους έχουν γίνει κυρίως η Θεσσαλονίκη και πολλά από τα ελληνικά νησιά. Τα πρώτα θετικά αποτελέσματα της προσγείωσης αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους φάνηκαν με τη δημοσιοποίηση των αφίξεων στις περιοχές της Κω και της Ρόδου, οι οποίες σε αντίθεση με την πτώση που κατέγραφαν οι αφίξεις σε ολόκληρη την Ελλάδα, κινήθηκαν έντονα ανοδικά. Στα δύο νησιά που πετούν οι δύο μεγαλύτερες εταιρείες χαμηλού κόστους σημειώθηκε άνοδος στις αεροπορικές αφίξεις 11% (στην Κω) και 8,7% (στη Ρόδο) στο εννεάμηνο του 2010. Δεν είναι τυχαίο, ότι ο Ευρωπαϊκός Σύνδεσμος Εταιρειών Χαμηλού Κόστους ανακοίνωσε, ότι το 2010 σημείωσε αύξηση 6,1% της επιβατικής κίνησης που μετέφεραν οι εταιρείες-μέλη του παρά το γεγονός, ότι οι αεροπορικές μετακινήσεις παρουσίασαν παγκοσμίως σημαντική πτώση.

Αναφορικά με τα μέχρι σήμερα υψηλά τέλη αεροδρομίων, η απόφαση για την μη καταβολή τελών στα περιφερειακά αεροδρόμια, αλλά και η απελευθέρωση της επίγειας εξυπηρέτησης σημείωσε άνοδο της τουριστικής κίνησης προς τη χώρα μας κατά 20% για το 2011 και όφελος των αεροπορικών εταιρειών κατά περίπου 10 εκατ. ευρώ. Η απόφαση για την απαλλαγή πληρωμής τελών στους κρατικούς αερολιμένες, που υπεγράφη από τον αρμόδιο υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, έχει ως στόχο την αύξηση των πτήσεων στα ελληνικά αεροδρόμια και την ενίσχυση του τουρισμού στη χώρα μας.

Σύμφωνα με την απόφαση του υπουργού, από την 1η Απριλίου μέχρι και τις 31 Δεκεμβρίου του 2011 δεν θα καταβάλλονται τέλη προσγείωσης, απογείωσης και παραμονής αεροσκαφών (ελαφρών και μη) σε όλα τα κρατικά αεροδρόμια της Ελλάδας, εκτός από το «Ελευθέριος Βενιζέλος». Χαρακτηριστικό του γεγονότος είναι, ότι για ένα αεροσκάφος Boeing που το κόστος της επίγειας εξυπηρέτησης κυμαινόταν πριν από την απελευθέρωση σε 1.300 με 1.500 ευρώ σήμερα το κόστος δεν ξεπερνά τα 500 - 600 ευρώ. Η μείωση αυτή οδηγεί τους tour operators να προφέρουν πακέτα προς τη χώρα μας σε πολύ χαμηλότερες τιμές.

Η Ryanair προσφέρει ένα αρκετά ευρύ δίκτυο προορισμών από τα αεροδρόμια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Το 2014 δημιουργήθηκε η νέα βάση της Ryanair στην Κέρκυρα από την οποία, πλέον πραγματοποιούνται πτήσεις προς είκοσι δύο προορισμούς στην Ευρώπη, περισσότερους από ότι είναι διαθέσιμοι στα αεροδρόμια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Αυτό δείχνει ότι η Ryanair έχει κάνει μεγάλη προσπάθεια για την εδραίωση της νέας της βάσης στην Κέρκυρα.

Παράλληλα, έχει δημιουργήσει και ένα εσωτερικό αεροπορικό δίκτυο στην Ελλάδα. Συνδέει με πτήσεις την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη, τα Χανιά, την Κέρκυρα, τη Σαντορίνη, τη Μύκονο και τη Ρόδο. Επίσης, συνδέει με απευθείας πτήσεις τη Θεσσαλονίκη με τα Χανιά.



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με περισσότερα από 16,000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, πάνω από 6.000 νησιά, και με εδραιωμένη πλέον θέση στην παγκόσμια αγορά τουρισμού, η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς για καλοκαιρινές διακοπές, αλλά προσφέρει επίσης ελκυστικές προτάσεις για θεματικό τουρισμό όλο τον χρόνο. Τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματά της, όπως η πλούσια πολιτισμική κληρονομιά, η φυσική ομορφιά του τόπου και η γεωγραφική ποικιλομορφία προσελκύουν τα τελευταία χρόνια σημαντικές επενδύσεις στον κλάδο του τουρισμού, ενισχύοντας την εικόνα της Ελλάδας αφενός ως τουριστικού προορισμού παγκόσμιου βεληνεκού, και αφετέρου ως τουριστική αγορά με εξαιρετικές επενδυτικές ευκαιρίες. (<http://www.enterprisegreece.gov.gr/gr/ependyseis/ependytikoi-tomeis/toyrismos>)

Ακόμα και κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης, ο τουρισμός στην Ελλάδα υπήρξε από τους βασικούς πυλώνες ανάπτυξης, με σημαντική συμβολή στην αγορά εργασίας, παρουσιάζοντας συνεχή αύξηση στα έσοδα και στις αφίξεις επισκεπτών.

Όπως προαναφέρθηκε ο τουρισμός συμβάλλει στο ΑΕΠ της χώρας με ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό (18,5% για το 2015 σύμφωνα με το sete.gr) και με ένα ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό στην απασχόληση (821.900 εργαζόμενοι που μεταφράζεται σε ποσοστό 23,1% για το 2015 σύμφωνα με την ίδια πηγή, το sete.gr).

Η επιρροή του τουρισμού στην πορεία της οικονομίας της χώρας είναι αρκετά σημαντική, πράγμα το οποίο γίνεται εύκολα αντιληπτό μέσω των στοιχείων που αφορούν τον τουρισμό για την διετία 2013-2014.

Το 2013 τα έσοδα από τον τουρισμό (μαζί με τα έσοδα από κρουαζιέρες) ανήλθαν σε περίπου 12 δις. € ενώ τα αντίστοιχα έσοδα του 2014 ήταν περίπου 13,4 δις. €. Οι αφίξεις τουριστών που πραγματοποιήθηκαν το 2013 ήταν περίπου 17 εκ. ενώ το 2014 περίπου 22 εκ. Η άμεση και έμμεση συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ για τις δυο συγκεκριμένες χρονιές εκτιμάται από 18% έως 25%.

Είναι προφανές από τα παραπάνω αφενός η σπουδαιότητα του τουρισμού για την ελληνική οικονομία και αφετέρου ο δυναμισμός του κλάδου. Ο δυναμισμός αυτός αποτελεί την αφετηρία στην οποία πρέπει να βασιστούν οι πολιτικές που θα αντιμετωπίσουν τη σημαντικότερη αδυναμία του τουρισμού της χώρας που δεν είναι άλλη από την εποχικότητα (περίπου το 60% των αφίξεων και των εσόδων πραγματοποιούνται στο 3^ο τρίμηνο και μόλις 6% των αφίξεων και 3% των εσόδων στο 1^ο τρίμηνο). Δηλαδή, η αντιμετώπιση της εποχικότητας δεν μπορεί παρά να γίνει με την συμπλήρωση και τον εμπλουτισμό του βασικού προϊόντος «Ηλιος και Θάλασσα», που άλλωστε αποτελεί και την μεγαλύτερη αγορά τουρισμού (tourism product) για όλη την Ευρώπη.

Επομένως θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε πως ο τουρισμός συμβάλλει θετικά σε τομείς όπως η απασχόληση, το ΑΕΠ κτλ. Γενικότερα συμβάλλει στην ενίσχυση της εικόνας της χώρας μας προς το εξωτερικό, στην οικονομική ανάπτυξη, στην κοινωνική ευημερία και επιβάλλεται να προφυλαχθεί ή να αναπτυχθεί περαιτέρω αυτή η σημαντική και «βαριά βιομηχανία», όπως εύστοχα αποκαλείται.

Για να λειτουργεί ομαλά και να αναπτύσσεται ο τουρισμός απαιτούνται ορισμένες κατάλληλες προϋποθέσεις. Εκτός από τις προφανείς που είναι οι κρατικές (και ιδιωτικές) επενδύσεις, οι σύγχρονες υποδομές, επαρκής ξενοδοχειακές υπηρεσίες, το βασικό προϊόν «ήλιος και θάλασσα», χρειάζεται ένα διευρυμένο δίκτυο μέσων μεταφοράς για να καλύπτονται οι ανάγκες των επισκεπτών για γρήγορη μετακίνηση από έναν τόπο σε έναν άλλο. Τα τελευταία χρόνια στον τομέα των μεταφορών έχουν αποκτήσει ένα σημαντικό μερίδιο της αγοράς και οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους δηλαδή οι αεροπορικές εταιρίες που προσφέρουν χαμηλές τιμές στα ναύλα και χρεώνουν άλλες υπηρεσίες.

Όπως προαναφέρθηκε ένα στους δέκα επιβάτες στο αεροδρόμιο της Αθήνας χρησιμοποιεί αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους, οι οποίες έχουν αποσπάσει το 10% της συνολικής επιβατικής κίνησης στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο. Επίσης οι LCC αποτελούν το 19% του συνόλου των ξένων αεροπορικών εταιριών που δραστηριοποιούνται στην Αθήνα. Παράλληλα ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα στοιχεία και για άλλες ελληνικές πόλεις εκτός από την Αθήνα. Στη Κω και στη Ρόδο για τη περίοδο Ιανουαρίου-Ιουλίου του 2011 σημειώθηκε άνοδος στις αεροπορικές αφίξεις 26,25% και 28,26% αντίστοιχα, σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2010. Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός πως για την ίδια περίοδο υπήρξε άνοδος στις επισκέψεις τουριστών κατά 14,2% στο Ηράκλειο και κατά 11,7% στη Θεσσαλονίκη.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Credit Suisse First Boston μέσα στην επόμενη δεκαετία οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους θα μεταφέρουν ετησίως 150.000.000 επιβάτες ελέγχοντας το 30% της ευρωπαϊκής αγοράς.

Πέραν των παραπάνω αναφερόμενων συμπερασμάτων, για τις αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους, προκύπτουν και τα εξής:

- Δημιουργούν νέες αγορές και είναι οι καταλύτες της αεροπορικής ανάπτυξης την τελευταία δεκαετία στην Ευρώπη και στην Ελλάδα σε μικρότερο βαθμό
- Συμβάλλουν στην οικονομική και στην τουριστική ανάπτυξη περιοχών, καθώς και αεροδρομίων της χώρας
- Προσφέρουν ανταγωνιστικές τιμές και προαιρετικές υπηρεσίες και είναι ασφαλής
- Η δυναμική τους αναπτύσσει νέα προϊόντα και υπηρεσίες
- Οι αεροπορικές εταιρείες θα συνεχίσουν να αναπτύσσονται στην Ευρώπη και κατ' επέκταση και στην Ελλάδα
- Συμβάλλουν βραχυπρόθεσμα στην αύξηση της επιβατικής κίνησης, όχι, όμως, αναγκαστικά και μακροχρόνια

Καταλήγοντας θα μπορούσαμε να πούμε πως οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους συμβάλλουν ποικιλοτρόπως στην τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας. Η είσοδος των LCC στην Ελλάδα, επέφερε μια αύξηση στον ετήσιο αριθμό τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα μας και συνέβαλε στην ανάπτυξη περιοχών πέραν των μεγάλων αστικών κέντρων. Ωστόσο υπάρχουν περιθώρια περαιτέρω τουριστικής ανάπτυξης μέσω των LCC αν υιοθετηθούν κατάλληλες στρατηγικές και πολιτικές που θα αποφέρουν ευεργετικά αποτελέσματα στον τουρισμό της χώρας μας και γενικότερα στην οικονομία της.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Γαλάνη-Μουτάφη Βασιλική , 2002, Έρευνες για τον Τουρισμό στην Ελλάδα και στην Κύπρο, Εκδόσεις Προπομπός

Ηγουμενάκης Γ. Νίκος ,2004, Βασικές Έννοιες Τουρισμού, Εκδόσεις Interbooks

Κατσώνη Κ. Βίκυ , 2010 , Βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών και τουρισμός, Εκδόσεις Interbooks

Lickorish J. Leonard – Jenkins L. Corson , 2004, Μια εισαγωγή του Τουρισμού, Εκδόσεις Κριτική ΑΕ

Page J. Stephen, 2003, Εισαγωγή στον Τουρισμό, Εκδόσεις Παπαζήση ΑΕΒΕ

Χατζηδάκης Αλέξης, 2015, Τάσεις της Τουριστικής Κίνησης 2008 – 2015, Εθνικό Τυπογραφείο

World Economic Forum,2014 , The Travel and Tourism Competitiveness Index Ranking.

Word Travel & Tourism Council, 2015, Travel & Tourism Economic Impact Greece

Διαδικτυακή

- <http://happytraveller.gr/travel-low-cost-airplane/>
- <http://www.bankofgreece.gr/BoGDocuments/EMEKA-tourismos-2014-.pdf>
- <http://www.kathimerini.gr/493055/article/politismos/arxeio-politismoy/historikh-e3eli3h-toy-toyrismoy>
- <http://www.kathimerini.gr/798379/article/oikonomia/epixeirhseis/>
- <http://www.inewsgr.com/261/to-taxidi-kai-i-istoria-tou--o-tourismos-kai-i-simasia-tou.htm>
- <http://altertourism.gr/morfes-tourismou/lista-thematikon-morfon-tourismou-kai-drastiriotitwn>
- <http://www.oi-dromeis.gr/istoria-metaforon/>
- <http://sete.gr/el/stratigiki-gia-ton-tourismo/vasika-megethi-tou-ellinikoy-tourismoy/>
- <http://saas.gr/g-kps-v-tameio-synohis/aeroporikes-metafores>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost_carrier
- <https://en.wikipedia.org/wiki/Airline>
- <https://el.wikipedia.org/wiki/Τουρισμός>
- <https://el.wikipedia.org/wiki/Μεταφορές>
- <http://aviationknowledge.wikidot.com/aviation:low-cost-airlines:a-brief-history-the-current-state>
- <http://www.tovivlio.gr/index.php?article=118>
- <http://www.eurocheapo.com/flights/articles/history-budget-airlines.html>
- <http://www.budgetairlineguide.com/low-cost-airlines-history-how-it-all-got-started/>
- <http://www.komep.gr/2007-teyxos-5/gia-tis-aerometafores>
- <http://www.enterprisegreece.gov.gr/gr/ependyseis/ependytikoi-tomeis/toyrismos>
- [http://nemertes.lis.upatras.gr/jspui/bitstream/10889/5650/7/Nimertis_Avramopoulos\(de\).pdf](http://nemertes.lis.upatras.gr/jspui/bitstream/10889/5650/7/Nimertis_Avramopoulos(de).pdf)