

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΩΝ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΣΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ.**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΚΩΣΤΗ

ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΒΛΑΜΗ ΑΙΜΙΛΙΑ

ΠΑΤΡΑ 2012

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την υπεύθυνη καθηγήτρια της παρούσας πτυχιακής κ. Αιμιλία Βλάμη για τη βοήθειά της. Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον κ. Αερολιμενάρχη κ. Αντώνη Μπάκολη του αερολιμένα της Κέρκυρας για την παραχώρηση υλικού και για τον χρόνο του προκειμένου να γίνει η συνέντευξη.

Θα ήθελα ακόμα να ευχαριστήσω τον φίλο μου Δημήτρη Μπακαγιάννη που στάθηκε το πλευρό μου.

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο σκοπός της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι να προσδιοριστεί η συσχέτιση των περιφερειακών αεροδρομίων με την τουριστική ανάπτυξη της κάθε περιφερειακής περιοχής.

Συγκεντρώθηκαν στοιχεία επιβατικής κίνησης από τα αρχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας έτσι ώστε να υπάρξει ένα συγκεντρωμένο αποτέλεσμα για τα τελευταία έτη. Πιο συγκεκριμένα συλλέχτηκαν στοιχεία εσωτερικής και εξωτερικής κίνησης για τα έτη 2000 έως το 2010 για τα περιφερειακά αεροδρόμια Θεσσαλονίκης και Ηρακλείου ενώ για τον αερολιμένα της Ρόδου από το 1994 έως το 2010. Ακόμα αντλήσαμε στοιχεία για την μελέτη του αερολιμένα της Κέρκυρας τα οποία δόθηκαν από τον κ. Αερολιμενάρχη Κέρκυρας.

Εξετάζονται αρχικά έννοιες του τουρισμού και αναλύεται το τουριστικό φαινόμενο και η σύγχρονη μορφή του επίσης η τουριστική βιομηχανία και η διάρθρωσή της, πιο συγκεκριμένα αναλύεται η ελληνική τουριστική βιομηχανία αλλά και η παγκόσμια, ο συσχετισμός της τουριστικής ανάπτυξης με την οικονομική ανάπτυξη. Επίσης γίνεται η ανάλυση SWOT στην ελληνική τουριστική βιομηχανία.

Αναπτύσσονται έννοιες της μεταφοράς, η ανάγκη των ανθρώπων για μεταφορά, ο λόγος που επηρεάζουν οι αερομεταφορές την ελληνική οικονομία, οι αεροπορικές μεταφορές στην Ελλάδα και τα αποτελέσματα της απελευθέρωσης των αερομεταφορών. Ακόμα εξετάζονται οι αερομεταφορές και ο τουρισμός στην Ελλάδα καθώς και οι Διεθνής οργανισμοί Πολιτικής Αεροπορίας.

Για το σκοπό της εργασίας εξετάζονται τα περιφερειακά αεροδρόμια και η συμβολή τους στον τουρισμό της Ελλάδας, γίνεται αναφορά στα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας, καθώς πως επηρεάζει η επιβατική κίνηση των αεροδρομίων την οικονομία της περιφέρειας.

Στη συνέχεια της πτυχιακής αναφέρονται οικονομικές έννοιες της προσφοράς και της ζήτησης σε σχέση με το τουριστικό προϊόν όπως επίσης εξετάζονται οι ποιοτικές υπηρεσίες στον τουρισμό.

Για την ολοκλήρωση της παρούσας πτυχιακής εργασίας έγινε μελέτη της νήσου Κέρκυρας αντλώντας στοιχεία για την επιβατική κίνηση του αεροδρομίου μελετώντας την οικονομική δραστηριότητα και πως διαμορφώνεται το ακαθάριστο εθνικό προϊόν μέσα από τις συναλλαγματικές εισροές. Γίνεται παράθεση ερωτηματολογίου το οποίο απαντήθηκε από τον κ. Αερολιμενάρχη κ. Αντώνη Μπάκολη.

Τέλος διατυπώνονται τα συμπεράσματα τα οποία προκύπτουν μέσα από την εργασία και ύστερα από τη μελέτη και άντληση στοιχείων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία προβάλλει τον συσχετισμό της επιβατικής κίνησης των περιφερειακών αεροδρομίων με την τουριστική κίνηση της περιφερειακής περιοχής. Έτσι γίνεται κατανοητό πως η ζήτηση της επιβατικής κίνησης μπορεί να επιδράσει θετικά τις τουριστικές επιχειρήσεις αλλά ταυτόχρονα να αυξήσει την συνολική οικονομία ενός τόπου με την είσοδο νέων αγορών.

Στην αρχή εξετάζονται βασικές έννοιες του τουρισμού οι οποίες λειτουργούν εισαγωγικά για την παρούσα πτυχιακή εργασία. Έπειτα γίνεται αναφορά στις έννοιες τις μεταφοράς και πως αλληλεπιδρούν στον τουρισμό. Παράλληλα προβάλλονται πίνακες που δείχνουν τις επιβατικές κινήσεις στην Ελλάδα και ειδικότερα για τις περιφερειακές περιοχές που φιλοξενούν αεροδρόμια. Μέσα από οικονομικές έννοιες (ζήτησης-προσφοράς) έγινε προσπάθεια να προβληθεί ο βαθμός που επηρεάζει η επιβατική κίνηση τις τουριστικές περιοχές.

Τέλος γίνεται η εξέταση για τον Αερολιμένα της Κέρκυρας η οποία είναι και η έρευνα της συγκεκριμένης πτυχιακής εργασίας. Εξετάζοντας πίνακες με τις επιβατικές κινήσεις του αερολιμένα με τους οποίους οδηγούμαστε σε συμπεράσματα ανά περίοδο. Η τελική ανάλυση γίνεται με την παράθεση ερωτηματολογίου στον κ. Αερολιμενάρχη Κέρκυρας όπου μέσα από αυτό και από την επεξεργασία των απαντήσεων ολοκληρώσαμε με την καταγραφή των συμπερασμάτων.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Ανάλυση του τουριστικού φαινομένου	10
1.1. Εισαγωγή στον τουρισμό	10
1.2. Η δομή της τουριστικής βιομηχανίας.....	11
1.2.1 Η ελληνική τουριστική βιομηχανία.....	12
1.2.2 Μεγέθη και αριθμοί.....	13
1.3. Παγκόσμια τουριστική κίνηση	15
1.3.1 Παγκόσμια τουριστική κίνηση για το 2010	17
1.3.2 Προβλέψεις τουριστικής βιομηχανίας για το 2020	17
1.4. Η συμβολή της τουριστικής ανάπτυξης στην οικονομική ανάπτυξη	17
1.5. Επιφυλάξεις για οικονομικές ωφέλειες	19
1.6. Οικονομική ανάπτυξη και παραγωγική απασχόληση	20
1.7. Η βελτίωση των συγκοινωνιών και ο εκσυγχρονισμός των αεροδρομίων.....	21
1.8. Η συμβολή της βιομηχανίας των αερομεταφορών στην ανάπτυξη του εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα.....	22
1.9. Η ανάλυση SWOT στην τουριστική βιομηχανία της Ελλάδας	26
1.9.1. Τα δυνατά σημεία της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας	27
1.9.2. Ευκαιρίες με βάση την ανάλυση SWOT	30
1.9.3. Οι κίνδυνοι	31
2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Μεταφορές και Οικονομία	32
2.1. Η έννοια της μεταφοράς.....	32
2.2. Η ανάγκη για μεταφορά	34
2.3. Το ειδικό βάρος των μεταφορών στην Εθνική Οικονομία των χωρών	34
2.4. Οι Αεροπορικές Μεταφορές στην Ελλάδα.....	35

2.5.	Η εξέλιξη των αεροπορικών μεταφορών	37
2.6.1.	Η απελευθέρωση των αερομεταφορών και η επιρροή στην Ελλάδα	38
2.6.2.	Οι αερομεταφορές και ο τουρισμός στην Ελλάδα	41
2.6.3.	Αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και ελληνικός τουρισμός. ...	41
2.6.	Διεθνείς οργανισμοί Πολιτικής Αεροπορίας.....	43
3.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Περιφερειακά αεροδρόμια και τουρισμός.....	48
3.1.	Αναφορικά αεροδρόμια Ελλάδα.....	48
3.2.	Συνοπτική αναδρομή στους Διεθνείς Αερολιμένες.....	54
3.3.	Περιφερειακά αεροδρόμια και οικονομική ανάπτυξη.....	57
4.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Βασικές οικονομικές έννοιες.....	62
4.1.	Ζήτηση και προσφορά αγαθών	62
4.1.2.	Ποιοτικές υπηρεσίες στην περιφέρεια.....	62
5.	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Μελέτη της Νήσου Κέρκυρας.....	64
5.1	Γενικές πληροφορίες.....	64
5.2	Η Τουριστική Ανάπτυξη της Κέρκυρας.....	65
5.3	Αερολιμένας Κέρκυρας Ιωάννης Καποδίστριας.....	66
5.4	Στατιστικά στοιχεία επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα της Κέρκυρας.....	67
	Συνέντευξη με τον Αερολιμενάρχη Κέρκυρας.....	77
	Συμπεράσματα – Προτάσεις.....	80
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	83
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	86

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι ευρύτατα εδραιωμένη η άποψη ότι ο τουρισμός συγκροτεί την οικονομία ενός τόπου και θεωρείται κλάδος οικονομικής δραστηριότητας. Εύλογα ακολουθούμε στο συμπέρασμα πως οι κινήσεις στα αεροδρόμια μιας χώρας και κυρίως της Ελλάδας αλληλοεξαρτώνται και συσχετίζονται με την τουριστική ανάπτυξη και κίνηση. Έχει παρατηρηθεί πως μεγάλο ποσοστό τουριστών οι οποίοι έχουν ως προορισμό την Ελλάδα μετακινούνται με αεροπλάνο αφού για κατοίκους ορισμένων χωρών είναι ο μόνος τρόπος γι' αυτό λοιπόν είναι απαραίτητη η συνεχής εξέλιξη των αεροδρομίων.

Στόχος της παρούσας πτυχιακής εργασίας είναι να δείξει σε ποιο βαθμό η κίνηση προς τα περιφερειακά αεροδρόμια της Ελλάδας επηρεάζει την τουριστική ανάπτυξη και πως συναρτάται αυτή με την οικονομική ανάπτυξη ενός τόπου. Το θέμα της εργασίας είναι άξιο προσοχής γιατί με βάση αριθμούς και στατιστικά στοιχεία μπορούμε να παρατηρήσουμε πώς μπορεί και γιατί μια περιφέρεια η οποία διατηρεί αεροδρόμιο να αναπτυχθεί οικονομικά και εμπορικά. Το ενδιαφέρον της εργασίας από πρακτικής πλευράς αφορά τους εμπόρους μιας περιοχής όπως και τις τουριστικές επιχειρήσεις (ξενοδοχεία, τουριστικά γραφεία, διαφημιστικές εταιρείες, εμπορικά καταστήματα, τουριστικά περίπτερα, τοπικές ιδιωτικές επιχειρήσεις) και τις στατιστικές υπηρεσίες του κράτους.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την ανάπτυξη του θέματος αρχικά ήταν η βιβλιογραφική μελέτη με σκοπό να παρουσιασθούν θέματα σχετικά με τον τουρισμό. Ύστερα και έπειτα από συγκέντρωση στατιστικών μεγεθών και αριθμών από το διαδίκτυο εμφανίζονται αποτελέσματα τα οποία δείχνουν τις επιβατικές κινήσεις, τις τουριστικές εισπράξεις και πιο συγκεκριμένα οι αφίξεις στα αεροδρόμια της περιφέρειας. Επίσης χρησιμοποιήθηκε η αναζήτηση οικονομικών όρων για να αναλυθεί καλύτερα το ζητούμενο της πτυχιακής εργασίας.

Η δομή αναλύεται ως εξής. Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ανάλυση του τουριστικού φαινομένου καθώς και η SWOT ανάλυση της ελληνικής τουριστικής

βιομηχανίας. Στη συνέχεια γίνεται λόγος για το πως επηρεάζει η οικονομική ανάπτυξη την παραγωγική απασχόληση. Επίσης γίνεται αναφορά για τη συμβολή των αερομεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη στην Ελλάδα. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται η συνάρτηση της μεταφοράς και της οικονομίας. Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύονται τα περιφερειακά αεροδρόμια και πως συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη ενός τόπου. Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά σε βασικούς οικονομικούς όρους δηλαδή στην προσφορά και στη ζήτηση. Το τελευταίο κεφάλαιο είναι η έρευνα της εργασίας η οποία είναι η μελέτη του αεροδρομίου της Κέρκυρας στην οποία παρουσιάζονται τα στοιχεία για την επιβατική κίνηση του αεροδρομίου καθώς και ερωτηματολόγιο το οποίο απαντά ο κ. Αερολιμενάρχης του αεροδρομίου.

1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Ανάλυση του τουριστικού φαινομένου

1.1. Εισαγωγή στον τουρισμό

Ο τουρισμός αποτελεί ένα πολυδιάστατο και κοινωνικό φαινόμενο με οικονομικές, αλλά κυρίως με κοινωνικές, πολιτιστικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις, οι επιδράσεις του οποίου δεν μπορούν να αγνοηθούν. Με την σύγχρονη μορφή ο τουρισμός έχει πάρει πια μαζικό χαρακτήρα κάτι που τον κάνει να διαφοροποιείται από τις παλαιότερες μορφές του. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η διαφορά μεταξύ παλαιότερων μορφών τουρισμού και της σημερινής μορφής είναι περισσότερο ποιοτική και ποσοτική.¹ Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές μορφές του σύγχρονου τουρισμού έχουν τις ρίζες τους στην αρχαιότητα και συγκεκριμένα στην αρχαία Ελλάδα. Έτσι λοιπόν ο συνεδριακός τουρισμός είναι εξέλιξη των αρχαίων αμφικτιονιών, ο τουρισμός υγείας η συνέχιση των αρχαίων ασκληπιείων, ο μορφωτικός τουρισμός η συνέχιση των μορφωτικών ταξιδιών της αλεξανδρινής περιόδου στα πνευματικά κέντρα του ελληνισμού κλπ.

«Ο τουρισμός είναι ένας κλάδος γνώσης, που μόνο πρόσφατα προσέλκυσε την προσοχή των μελετητών από πολλούς επιστημονικούς χώρους. Οι περισσότερες μελέτες έγιναν για ειδικούς σκοπούς και χρησιμοποίησαν στενούς λειτουργικούς ορισμούς του τουρισμού για να ανταποκριθούν σε συγκεκριμένες ανάγκες των ερευνητών και των κυβερνητικών αξιωματούχων. Οι μελέτες κάθε άλλο παρά προσέγγισαν το θέμα αυτό συστηματικά. Κατά συνέπεια πολλοί ορισμοί του τουρισμού και του τουρίστα που δόθηκαν κατά καιρούς, βασίστηκαν στην απόσταση του ταξιδιού, στο χρόνο που διατέθηκε για την πραγματοποίησή του και το σκοπό του. Το πρόβλημα αυτό προσπάθησαν στο παρελθόν να το λύσουν πολλοί διεθνείς οργανισμοί, μεταξύ των οποίων η Κοινωνία των Εθνών, ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού και ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Αναπτύξεως».²

¹ Λογοθέτης, 1982, σελ. 17.

² Ηγουμενάκης, Κραβαρίτης, Λύτρας, 1999 αναφέρονται στον McIntosh 1986, σελ. 155.

Η πρώτη προσπάθεια που έγινε για να οριστεί ο τουρισμός ήταν αυτή των καθηγητών Hunziker και Krapf του Πανεπιστημίου της Βέρνης. Υποστήριξαν την άποψη ότι ο τουρισμός είναι το σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που προκύπτουν από την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού και την διαμονή στενών προορισμό σε βαθμό που δεν οδηγείται σε μόνιμη διαμονή. Επίσης το 1937 η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων της Κοινωνίας των Εθνών υιοθέτησε έναν ορισμό που χαρακτηρίζει τον τουρίστα σαν ένα άτομο που ταξιδεύει για ένα χρονικό διάστημα 24 ωρών ή περισσότερο σε μια χώρα διαφορετική από αυτή που διαμένει. Ο ορισμός παρουσίασε κάποιες αδυναμίες, έτσι δύομιση δεκαετίες αργότερα, το 1963, η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για Διεθνή Ταξίδια και Τουρισμό κατέληξε ο όρος επισκέπτης να περιγράφει κάθε άτομο που επισκέπτεται μια χώρα, για οποιοδήποτε λόγο εκτός από εκείνον της άσκησης του επαγγέλματος.

Οποιαδήποτε προσπάθεια γίνει για την περιγραφή του τουρισμού είναι καταδικασμένη να αποτύχει, αν δεν ληφθούν υπόψη οι διάφοροι παράγοντες που συγκροτούν την τουριστική βιομηχανία και επηρεάζονται από αυτή.

1.2. Η δομή της τουριστικής βιομηχανίας

Ως κεντρικό σύστημα παραγωγής και διανομής τουριστικών προϊόντων μπορεί να θεωρηθεί η τουριστική βιομηχανία. Τα τουριστικά προϊόντα συγκροτούν τη συγκεκριμένη βιομηχανία, η οποία αναπτύσσεται ταχύτερα και δυναμικότερα από οποιαδήποτε άλλη. Επειδή μερικά από τα τουριστικά αυτά προϊόντα είναι ζωτικής σημασίας στη γένεση και ικανοποίηση των τουριστικών αναγκών, ενώ άλλα παίζουν μόνο έναν περιφερειακό ρόλο, είναι δύσκολο να προσδιορίσει κανείς τι αποτελεί η τουριστική βιομηχανία. Όμως μερικές τουριστικές υπηρεσίες, για παράδειγμα αυτές της σίτισης και των μεταφορών, εξυπηρετούν εκτός από τις επιθυμίες των τουριστών και αυτές άλλων ανθρώπων, οι οποίοι δεν έχουν την ιδιότητα του τουρίστα,

Οι υπηρεσίες και δραστηριότητες που προσφέρει μπορούν να κατανεμηθούν μεταξύ οργανισμών και δημόσιου τομέα. Ο δημόσιος τομέας περιλαμβάνει τους δημόσιους οργανισμούς και υπηρεσίες σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό

επίπεδο, υπηρεσίες έκδοσης και θεώρησης διαβατηρίων, υπηρεσίες λιμανιών και αερολιμένων, σχολές τουριστικών επαγγελμάτων, κέντρα επαγγελματικής κατάρτισης, οργανισμούς φεστιβαλικών εκδηλώσεων κλπ. Ο ιδιωτικός τομέας περιλαμβάνει υπηρεσίες ξενάγησης, υπηρεσίες συνοδείας, ταξιδιωτική ασφάλιση, χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, τουριστικές εκδόσεις, ενημερωτικά φυλλάδια, σχολές τουριστικών επαγγελμάτων, κέντρα επαγγελματικής κατάρτισης κλπ.³

1.2.1 Η ελληνική τουριστική βιομηχανία

Η τουριστική βιομηχανία της Ελλάδας αποτελεί την βασική πηγή εσόδων συντελώντας σημαντικά στην εθνική οικονομία αφού ο τουρισμός στην Ελλάδα χρησιμοποιείται σαν την πιο εύκολη και γρήγορη λύση στα οικονομικά προβλήματα από τους ιδιώτες αλλά και από το κράτος. Το ελληνικό έδαφος χρησιμοποιείται σαν τουριστικό προϊόν το οποίο προσπαθεί να ικανοποιήσει την ανάγκη και την επιθυμία του εργαζομένου για διασκέδαση προκαλώντας φαινόμενα οικονομικοκοινωνικά. Τα οικονομικά φαινόμενα παρουσιάζονται στην αύξηση της τιμής της γης, εκεί δηλαδή που υπάρχει έντονο τουριστικό ενδιαφέρον. Ταυτόχρονα τα κοινωνικά φαινόμενα παρουσιάζονται στην αλλαγή της απασχόλησης των κατοίκων μιας περιοχής.

Για πολλές χώρες – ιδιαίτερα αναπτυσσόμενες – το τουριστικό εισόδημα συμμετέχει καθοριστικά στη διαμόρφωση του ΑΕΠ. Στη χώρα μας η Τουριστική Βιομηχανία διαδραματίζει ιδιαίτερο ρόλο στη διαμόρφωση του ΑΕΠ, σε τέτοιο βαθμό που η πορεία της να επιδρά σοβαρά στο βιοτικό επίπεδο όλων των Ελλήνων. Βέβαια για να μπορέσουμε να υπολογίσουμε το καθαρό όφελος της οικονομίας μας από την τουριστική βιομηχανία, θα πρέπει από τα έσοδα της χώρας σε συνάλλαγμα από τον τουρισμό να αφαιρεθούν οι δαπάνες σε συνάλλαγμα που έχουν πραγματοποιηθεί για εισαγωγές προς εξυπηρέτηση του τουρισμού.

Ως οικονομικό μέγεθος, ο τομέας των μεταφορών, κατατάσσεται σε μια πολύ καλή θέση μεταξύ των άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων, αφού η συμβολή του στο

³ Ηγουμενάκης κ.α., 1999, σελ. 95.

ΑΕΠ της Πατρίδας μας ξεπερνά το 5%, ποσό συγκρίσιμο με αυτό των κοινοτικών εταίρων μας. Σε ότι αφορά την συμμετοχή των επενδύσεων του κλάδου των μεταφορών και επικοινωνιών στο σύνολο των Ακαθάριστων Επενδύσεων της χώρας, είναι ομοίως πολύ σημαντική αφού στη δεκαετία 1982-1992 κυμάνθηκε γύρω στο 20% ⁶. Μόνο για τη δεκαετία 1975-1984 δαπανήθηκαν στη χώρα μας, για έργα υποδομής στον τομέα των μεταφορών, 1380 εκατομ. ECU σε σταθερές τιμές και ισοτιμίες συναλλάγματος 1975.⁴

Παρακάτω θα παρουσιασθεί η κατάσταση της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας, σύμφωνα με μελέτες του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ) για τις χρονολογίες 2008, 2009 και 2010. Στη συνέχεια θα παρουσιασθεί η Παγκόσμια Τουριστική Κίνηση για το 2010 με βάση τα στοιχεία του ΣΕΤΕ και παράλληλα ποιά ήταν η πρόβλεψη της τουριστικής κίνησης για το έτος 2011.

1.2.2 Μεγέθη και αριθμοί

Σύμφωνα με τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων για το έτος 2008 η συμβολή της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας στο ΑΕΠ εκτιμάται στο 16,5 % ενώ η συμμετοχή στην απασχόληση στο 19,3%. Δηλαδή απορροφήθηκαν 817.100 άτομα σε άμεση και έμμεση απασχόληση. Τα έσοδα από τις ταξιδιωτικές εισπράξεις κυμάνθηκαν στα 11,6 δισεκατομμύρια ευρώ και οι αφίξεις των αλλοδαπών έφτασαν τα 15,9 εκατομμύρια. Η μέση κατά κεφαλή δαπάνη, λαμβάνοντας υπόψη τις διελύσεις των αλλοδαπών, σημειώθηκε στα 730 ευρώ. Στον πίνακα που ακολουθεί θα παρουσιασθούν πέντε παραπάνω μεγέθη.

Πίνακας 1.1 Τα βασικά μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού για το 2008

Για το 2009 η συμβολή της ελληνικής τουριστικής βιομηχανία υπολογίζεται στο 15,2% , όσο για τη συμβολή στην απασχόληση οι μελέτες δείχνουν πως απορροφήθηκαν 741.500 άτομα, δηλαδή το 17,7%. Οι ταξιδιωτικές εισπράξεις

⁴ Σαμπράκος, 1997, σελ. 18.

έφτασαν τα 10,4 δισεκατομμύρια ευρώ ενώ οι ταξιδιωτικές εισπράξεις ήταν 14,9 εκατομμύρια. Βάση αυτών η μέση κατά κεφαλή δαπάνη υπολογίσθηκε στα 697 ευρώ.

Βασικά μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού 2008	
Εποχικότητα	50% των αφίξεων αλλοδαπών πραγματοποιείται Ιούλιο-Αύγουστο-Σεπτέμβριο
Συγκέντρωση προσφοράς	52% των ξενοδοχειακών κλινών συγκεντρώνονται σε 3 περιοχές της Ελλάδας. (ΞΕΕ)
Ξενοδοχειακή Υποδομή	9.385 ξενοδοχεία / 715.857 κλίνες
Top 5 αγορές	Γερμανία, Ην. Βασίλειο, Ιταλία, Γαλλία, Ολλανδία
Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)	Αθήνα, Ηράκλειο, Ρόδος, Θεσ/νίκη, Κέρκυρα

Πηγή: ΣΕΤΕ

Πίνακας 1.2 : Τα βασικά μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού για το 2009

Βασικά μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού 2009	
Εποχικότητα	52% των αφίξεων πραγματοποιείται Ιούλιο-Αύγουστο-Σεπτέμβριο
Συγκέντρωση προσφοράς ξενοδοχείων	52% των κλινών σε Κρήτη, Δωδεκάνησα και Μακεδονία
Ξενοδοχειακή υποδομή	9.554 ξενοδοχεία / 726.546 κλίνες (ΞΕΕ)
Top 5 αγορές	Γερμανία, Ην.Βασίλειο, Γαλλία, Ιταλία, Ολλανδία
Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)	Αθήνα, Ηράκλειο, Ρόδος, Θεσ/νίκη, Κέρκυρα (ΕΣΥΕ)

Πηγή: ΣΕΤΕ

Η συμβολή της τουριστικής οικονομίας στο ΑΕΠ για το 2010 φτάνει το 15,3%, ενώ η συνολική απασχόληση στην τουριστική οικονομία αντιστοιχεί στο 17,9% των απασχολουμένων (746.200 θέσεις εργασίας). Οι μελέτες δείχνουν πως μέχρι το 2019 η απασχόληση στην τουριστική οικονομία μπορεί να αυξηθεί τουλάχιστον κατά 360.000 άτομα, καλύπτοντας έτσι το 100% των ανέργων κατά το 2009.⁵

Πίνακας 1.3 : Τα βασικά μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού για το 2010

<i>Βασικά μεγέθη Ελληνικού Τουρισμού 2010</i>	
<i>Εποχικότητα</i>	55% των αφίξεων αλλοδαπών πραγματοποιείται Ιούλιο-Αύγουστο-Σεπτέμβριο
<i>Συγκέντρωση προσφοράς</i>	66% των ξενοδοχειακών κλινών συγκεντρώνονται σε 4 περιοχές της Ελλάδας
<i>Ξενοδοχειακή υποδομή</i>	9.732 ξενοδοχεία / 763.407 κλίνες
<i>Top 5 αγορές</i>	Γερμανία, Ην.Βασίλειο, Π.Γ.Δ.Μ, Γαλλία, Ιταλία (ΕΛ.ΣΤΑΤ & ΤτΕ)
<i>Top 5 αεροδρόμια</i>	Αθήνα, Ηράκλειο, Ρόδος, Θεσ/νίκη, Κέρκυρα. (ΕΛ.ΣΤΑΤ.)

1.3. Παγκόσμια τουριστική κίνηση

Σύμφωνα με τις προβλέψεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (W.T.O) η αυξημένη προτίμηση του κόσμου προς τον παγκόσμιο τουρισμό φαίνεται να διατηρείται σε ικανοποιητικά επίπεδα, ανεξάρτητα από τα διάφορα τρομοκρατικά επεισόδια, πολέμους και ταραχές. αναλυτικά θα δούμε στον παρακάτω πίνακα τις αφίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο για την δεκαετία 2000 έως 2010.

⁵ Στοιχεία από τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΣΕΤΕ).

Πίνακας 1.4 : Διεθνείς αφίξεις 2000-2010

<i>Κόσμος</i>	<i>Διεθνείς τουριστικές αφίξεις σε εκατομμύρια</i>
2000	674,0
2001	684,1
2002	702,6
2003	689,0
2004	764,0
2005	797,0
2006	842,0
2007	898,0
2008	916,0
2009	881,0
2010	940,0

Πηγή : ΣΕΤΕ

Πίνακας 1.5 : Τουριστικές εισπράξεις ανά ήπειρο 2007-2010

<i>ΠΕΡΙΟΧΗ</i>	<i>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ</i>				<i>ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ</i>		
	2007	2008	2009	2010	2008/2007	2009/2008	2010/1009
<i>Κόσμος</i>	857	939	851	918	9,57%	-9,37%	7,87%
<i>Ευρώπη</i>	434,0	471,8	411,5	406,9	8,70%	-12,78%	-1.12%
<i>Ασία & Ειρηνικός</i>	186,1	208,6	203,2	248,2	12,10%	-2,59%	22,15%
<i>Αμερική</i>	172,2	189,1	165,9	181,8	9,83%	-12,27%	9,58%
<i>Αφρική</i>	29,5	30,3	28,6	30,8	2,70%	-5,66%	7,69%
<i>Μέση Ανατολή</i>	35,0	40,0	42,0	50,5	14,28%	5,11%	20,18%

ΠΗΓΗ : ΣΕΤΕ

1.3.1 Παγκόσμια τουριστική κίνηση για το 2010

Το 2010 παρουσίασε 940 εκατ. αφίξεις τουριστών παγκοσμίως, 58 εκατ. περισσότερες σε σχέση με τις αφίξεις του 2009 σημειώνοντας έτσι μια αύξηση 6,6 %.

Η αύξηση αυτή οφείλεται στα θετικά αποτελέσματα που παρουσίασαν όλες οι περιοχές κατά τη διάρκεια του έτους. Πιο συγκεκριμένα, η Μέση Ανατολή παρουσίασε τη μεγαλύτερη αύξηση στα νούμερα των διεθνών αφίξεων (+14%). Ακολουθούν Ασία (+12,7%), Αφρική (+7%), Αμερική (+6,5%) και Ευρώπη (+3,3%).⁶

1.3.2 Προβλέψεις τουριστικής βιομηχανίας για το 2020

Σύμφωνα με το πρόγραμμα πρόβλεψης Vision 2020 του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, καλύπτοντας μια περίοδο 25 ετών, ξεκινώντας από το 1995 ως έτος αφετηρία για τις προβλέψεις του 2010 και 2020, ο ρυθμός αύξησης των διεθνών τουριστικών αφίξεων θα προβλέπεται στο 4,1% με γνώμονα το 2020. Συμπερασματικά, οι διεθνείς αφίξεις αναμένεται ως τότε να ξεπεράσουν το 1,6 δις. ευρώ. Το 1,2 δις αφίξεις θα είναι ενδοπεριφερειακές και 378 εκατομμύρια ευρώ θα είναι μακράς ταξιδιώτες μεγάλων αποστάσεων.⁷

1.4. Η συμβολή της τουριστικής ανάπτυξης στην οικονομική ανάπτυξη

Ο τουρισμός λειτουργεί ως μία οικονομική δραστηριότητα, η οποία κάτω από διάφορες προϋποθέσεις μπορεί να συμβάλλει αποφασιστικά στις μεν αναπτυσσόμενες χώρες έτσι ώστε να διακοπεί μια ώρα αρχύτερα ο φαύλος κύκλος

⁶ UNWTO World Tourism Barometer, Απρίλιος 2011.

⁷ ΣΕΤΕ, 2011 online διαθέσιμο στο www.greektourism2020.gr (20/08/2011)

της φτώχειας και της μιζέριας τους. Στις δε αναπτυγμένες χώρες να μεγενθύνει περισσότερο την οικονομία τους.

Στις αναπτυσσόμενες χώρες ο τουρισμός στις περισσότερες περιπτώσεις αποτελεί μια σχετικά νέα οικονομική δραστηριότητα που αναπτύχθηκε σε υψηλά επίπεδα σε σχετικό μικρό διάστημα, γεγονός το οποίο είχε σαν συνέπεια να χρησιμοποιηθούν αρκετά τόσο τα έργα τουριστικής υποδομής και ανωδομής τους όσο και οι ανθρωπίνι πόροι τους. Σε μερικές περιπτώσεις τα έργα τουριστικής ανωδομής των χώρων υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών δεν επαρκούν για να απορροφήσουν μεγάλους αριθμούς αφίξεων τουριστών. Σε άλλες περιπτώσεις ο μικρός αριθμός των τουριστών μπορεί να είναι αμυδρός για μία εκμετάλλευση των τουριστικών εγκαταστάσεων. Σε περιπτώσεις όπως οι τελευταίες ίσως κριθεί αναγκαίο να αυξηθούν οι τιμές των εγκαταστάσεων ώστε να αντισταθμιστεί στο μέτρο του εφικτού το κόστος που συνεπάγεται η υποεκμετάλλευσή τους. Εξάλλου η ανάπτυξη του τουρισμού σε αναπτυσσόμενες χώρες με παραδοσιακή κουλτούρα και διαφορετικό βιοτικό επίπεδο από αυτό των τουριστών που έρχονται σε επαφή, ευθύνεται για πολλές ανεπιθύμητες οικονομικές, φυσικές και κοινωνικές επιδράσεις που κάθε άλλο παρά συμβάλλουν στην τουριστική τους ανάπτυξη.

Έχει υποστηριχθεί από επιστημονικούς κύκλους ότι για το μετασχηματισμό μιας παραδοσιακής αγροτικής οικονομίας μιας αναπτυσσόμενης χώρας σε μια βιομηχανική οικονομία, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να επιδιώξει αυτή με κάθε τρόπο να αναπτυχθεί οικονομικά. Η οικονομική όμως ανάπτυξη μιας χώρας δεν είναι εύκολη υπόθεση και αυτό γιατί εκτός άλλων απαιτεί τεράστια κεφάλαια, τα οποία, όπως είναι γνωστό, οι αναπτυσσόμενες χώρες συνήθως δε διαθέτουν. Αυτό σημαίνει ότι αν θέλουν να αναπτυχθούν οικονομικά, θα πρέπει να προσφύγουν σε εσωτερικό και διεθνή δανεισμό. Πέρα από αυτό όμως η οικονομική ανάπτυξη απαιτεί μακριά περιθώρια αναμονής και υπομονής, αφού η αναπτυξιακή διαδικασία είναι κατά κανόνα χρονοβόρα. Όλα αυτά αποτέλεσαν την κύρια αιτία που ανάγκασαν πολλές αναπτυσσόμενες χώρες να στραφούν προς τον τουρισμό, με την προσδοκία ότι αναπτύσσοντάς τον θα εξασφαλίσουν τους απαραίτητους πόρους. Εκτός από αυτό όμως ο τουρισμός, χρησιμοποιείται ευρύτατα σήμερα και στις αναπτυγμένες χώρες σαν αποτελεσματικό μέσο για την τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας στην περιφέρεια αλλά και σε τοπικές οικονομίες, όταν αυτές παρουσιάζουν εμφανή σημεία οικονομικής κάμψης.

Παρά τις όποιες αμφισβητήσεις που έχουν κατά καιρούς εκφραστεί από ορισμένους επιστημονικούς κύκλους για την ικανότητα του τουρισμού να εξασφαλίζει συναλλαγματικά έσοδα στις αναπτυσσόμενες χώρες, αυτοί που τάσσονται ανεπιφύλακτα υπέρ της τουριστικής ανάπτυξης είναι κατηγορηματικοί σε ότι αφορά στα πλεονεκτήματα και οικονομικά ωφέληματα της τουριστικής ανάπτυξης. Έτσι λοιπόν πιστεύουν ότι η ανάπτυξη του τουρισμού σε μία αναπτυσσόμενη χώρα, όχι μόνο μπορεί να της εξασφαλίσει τα συναλλαγματικά έσοδα που δε διαθέτει, αλλά μπορεί επίσης να την ανακουφίσει από τις επιπτώσεις που προκαλεί το πρόβλημα της ανεργίας κυρίως στα αστικά κέντρα, ενώ μακροχρόνια ο τουρισμός μπορεί να προκαλέσει ένα υποκατάστατο για παραδοσιακές εξαγωγές, το μέλλον των οποίων κάθε άλλο παρά ευόιοιο προδιαγράφεται.⁸

1.5. Επιφυλάξεις για οικονομικές ωφέλειες

Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι παρά τις όποιες κριτικές που ασκούν αυτοί που δεν κρύβουν τις αμφισβητήσεις τους για τις οικονομικές αξίες που μπορούν να προκύψουν από την ανάπτυξη του τουρισμού σε μια χώρα, οι αμφισβητήσεις-επιφυλάξεις αυτές δεν αφορούν στις οικονομικές προοπτικές της τουριστικής ανάπτυξης, αλλά μάλλον στις μη οικονομικές αρνητικές επιδράσεις της. Με άλλα λόγια ο εκτεταμένες οικονομικές ωφέλειες της τουριστικής ανάπτυξης μπορεί να συνοδεύονται από διάφορα μη ποσοτικοποιημένα φυσικά και κοινωνικά κόστη, που μπορούν αν τεκμηριώνουν αντιθέσεις για μια παραπέρα ανάπτυξη του τουρισμού. Πέρα από αυτά όμως οι αρνητικές κριτικές, ο τουρισμός συνεχίζει να θεωρείται από τους περισσότερους ακόμα σαν ένα συστατικό αρκετά σημαντικό των προγραμμάτων που καταρτίζουν για οικονομική ανάπτυξη και πρόοδο.

Ένα μεγάλο μέρος των μελετών που διερευνούν τη σημασία της τουριστικής ανάπτυξης για τις αναπτυγμένες χώρες και όχι μόνο, προσπαθούν να διερευνήσουν χωριστά τους διάφορους τρόπους με τους οποίους αυτοί μπορούν να συμβάλλουν

⁸ Ηγουμενάκης κ.α., 1999.

θετικά στην όλη διαδικασία της οικονομικής ανάπτυξης και προόδους μιας χώρας. Όλες μαζί αυτές οι μελέτες αποτελούν αναμφίβολα ένα ισχυρό ενισχυτικό της επιχειρηματολογίας που προβάλλεται και που συνηγορεί για την ανάπτυξη του τουρισμού. Μερικές από αυτές όμως εξετάζουν τον τουρισμό σαν ένα ορθολογιστικό μέσο οικονομικής ανάπτυξης και προόδου, τις επιτυχίες και τις αποτυχίες των χωρών που χρησιμοποιούν την τουριστική ανάπτυξη γι' αυτόν το σκοπό, καθώς επίσης τα προβλήματα που ενδέχεται να παρουσιαστούν κατά τον προγραμματισμό της τουριστικής ανάπτυξης και τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται εκ των προτέρων, προκειμένου να διασφαλιστεί η αίσια έκβαση των στόχων.

1.6. Οικονομική ανάπτυξη και παραγωγική απασχόληση

Ένας από τους βασικούς σκοπούς της οικονομικής ανάπτυξης είναι η εξασφάλιση παραγωγικής απασχόλησης σε όλους όσους θέλουν και μπορούν να εργαστούν. Όπως είναι γνωστό, ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά των αναπτυσσόμενων χωρών είναι συνήθως το υψηλό ποσοστό ανεργίας που εμφανίζουν. Σαν κλάδος οικονομικής δραστηριότητας έντασης εργασίας που είναι κατεξοχήν ο τουρισμός, έχει τη δυνατότητα να απορροφήσει άμεσα ένα μεγάλο ποσοστό του άνεργου πληθυσμού, ενώ εξαιτίας των ευεργετικών επιδράσεων που ασκεί η ανάπτυξη του τουρισμού σε άλλους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας, παρέχει τη δυνατότητα να απασχοληθούν παραγωγικά σε αυτούς πολλοί άνεργοι.

Όταν συγκρίνει κανείς τον τουρισμό με άλλους κλάδους οικονομικής δραστηριότητας, θα διαπιστώσει ότι αυτός χρειάζεται ανθρώπινο δυναμικό με σχετικά χαμηλά επίπεδα εργασιακής ειδίκευσης. Έτσι λοιπόν ενδέχεται αν είναι εφικτή η απορρόφηση μεγάλων τμημάτων ανθρώπινων πόρων, που απασχολούνται επαγγελματικά σε άλλους παραδοσιακούς κλάδους οικονομικής δραστηριότητας. Παρόλα αυτά όμως η δυνατότητα του τουρισμού να χρησιμοποιεί στην παραγωγική διαδικασία μεγάλες αναλογίες ανειδίκευτου ανθρώπινου δυναμικού, αποτελεί μόνο μια παροδική φάση στην αναπτυξιακή πορεία του. Καθώς όμως ο κλάδος οικονομικής δραστηριότητας για τον οποίο ο λόγος αναπτύσσεται, ενδέχεται να αποκτά αυτός ολοένα και μεγαλύτερη εξάρτηση από ανθρώπινους πόρους με μεγαλύτερη ειδίκευση και περισσότερες δεξιότητες. Το γεγονός αυτό θα

μπορούσε να οδηγήσει σε μια έλλειψη εργατικού δυναμικού και σε μια αύξηση του κόστους απασχόλησής του στην τουριστική βιομηχανία, αλλά παράλληλα και σε μια βελτίωση της ποιοτικής στάθμης των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών. Όσο οι άλλοι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας διευρύνουν την παραγωγική τους δυνατότητα τόσο αυξάνονται παράλληλα και τα μέσα επίπεδα των δεξιοτήτων που ζητούν οι εργοδότες από τον οικονομικό ενεργό πληθυσμό να διαθέτει. Αυτό όμως θα απαιτήσει οπωσδήποτε μεγαλύτερα κεφάλαια για να στηριχθούν τα διάφορα επίπεδα της επιχειρούμενης οικονομικής ανάπτυξης.

Ένας από τους λόγους που κάνουν τον τουρισμό δημοφιλές μέσο οικονομικής ανάπτυξης και προόδου στις αναπτυσσόμενες χώρες είναι η διαπίστωση των πολιτικών τους εξουσιών ότι οι διεθνείς τουρίστες προέρχονται κατά κύριο λόγο από αναπτυγμένες χώρες και από την άλλη η προσδοκία τους ότι η αυξημένη ευημερία στις χώρες για τις οποίες ο λόγος θα αντανάκλαται μεταξύ άλλων και στους ταχύτερους ρυθμούς με τους οποίους θα αυξάνουν αριθμητικά οι διεθνείς τουρίστες που θα προέρχονται από αυτές. Καθώς ο τουρισμός για διακοπές και ευχαρίστηση αναμένεται να αυξηθεί μελλοντικά σαν αποτέλεσμα της αυξημένης ευημερίας στις χώρες προέλευσης των διεθνών τουριστών, η δυνατότητα παροχής τουριστικών υπηρεσιών ενδέχεται να είναι μικρότερη σε σχέση με τη συνολική ζήτησή τους και την αναλογία του διεθνούς τουρισμού σε σχέση με αυτήν του εσωτερικού να είναι αυξημένη.

Συμπερασματικά μπορεί να ειπωθεί ότι η ύπαρξη ανεκμετάλλετων τουριστικών πόρων, η φύση της αγοράς εργασίας στον τουρισμό και η ανάπτυξη της διεθνούς τουριστικής αγοράς μπορεί να δώσει στις αναπτυσσόμενες χώρες μερικά πλεονεκτήματα έναντι των αναπτυγμένων χωρών, σε ότι αφορά στην ανάπτυξη του τουρισμού.

1.7. Η βελτίωση των συγκοινωνιών και ο εκσυγχρονισμός των αεροδρομίων

Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα που απασχολεί τις χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών είναι εκείνο που αφορά τις συγκοινωνίες. Όπως είναι γνωστό, ολοένα και περισσότεροι τουρίστες χρησιμοποιούν σαν μεταφορικό μέσο στις τουριστικές

τους μετακινήσεις το αεροπλάνο και αυτό κυρίως λόγω της ταχύτητας αλλά και της άνεσης με την οποία πραγματοποιούνται αυτές.

Η τάση αυτή στη μετακίνηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος είχε σαν συνέπεια να δημιουργηθούν σοβαρά προβλήματα στις χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών, επειδή τα περισσότερα αεροδρόμιά τους κρίθηκαν ανεπαρκή για να δεχτούν και να εξυπηρετήσουν τα σύγχρονα επιτεύγματα της αεροναυπηγικής, που αναμφίβολα προκάλεσαν επανάσταση στις αερομεταφορές και κατ' επέκταση στη μετακίνηση του διεθνούς τουριστικού ρεύματος.

Επειδή όμως η εξέλιξη τόσο στις αερομεταφορές όσο και στα άλλα συγκοινωνιακά μέσα θα συνεχιστεί και στο μέλλον, με αποτέλεσμα τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν λίγο-πολύ σήμερα οι χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών αναφορικά με την καταλληλότητα των αεροδρομίων τους, καθώς επίσης του οδικού και σιδηροδρομικού τους δικτύου, να οξυνθούν και να γίνουν πειστικότερα, θα πρέπει οι φορείς της πολιτικής τους εξουσίας να επέμβουν το συντομότερο δυνατό και να δώσουν λύσεις σε αυτά.

1.8. Η συμβολή της βιομηχανίας των αερομεταφορών στην ανάπτυξη του εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα

Όπως και οποιαδήποτε βιομηχανία, η αερομεταφορά συνεισφέρει άμεσα στην οικονομία μέσω της απασχόλησης και της συσσώρευσης εισοδημάτων και ανάλογα συνεισφέρει έμμεσα μέσω της αγοράς αγαθών και υπηρεσιών από τις προμηθευτικές βιομηχανίες. Οι αερομεταφορές εκπλήρωσαν με επιτυχία τις απαιτήσεις για γρήγορη, άνετη, οικονομική μαζική μεταφορά και πραγματώνοντας αυτό έχουν επίσης εκπληρώσει πολλές άλλες ανάγκες και επιθυμίες και συνεισέφεραν στην οικονομική και κοινωνική ευρωστία με πολύ περισσότερους τρόπους από ότι ο καθένας γνωρίζει.⁹

⁹ Λαϊνός, 1999, σελ.75.

Η ιδιαίτερη γεωμορφολογία της Ελλάδας συμβάλλει στην ανάπτυξη του τουρισμού, αλλά και για την σύνδεση των διαφόρων περιοχών της χώρας, από τις αερομεταφορές. Το 80% των διεθνών αφίξεων στην χώρα μας πραγματοποιείται με αεροπλάνο ενώ μόλις το 17% των Ελλήνων χρησιμοποιεί αεροπλάνο για τις μετακινήσεις του, πράγμα που σημαίνει ότι υπάρχουν περιθώρια ανάπτυξης της αγοράς. Τα στατιστικά αυτά στοιχεία δείχνουν ότι το κράτος θα έπρεπε να επιχειρήσει μακροπρόθεσμη εθνική στρατηγική αερομεταφορών και να φροντίζει για την ανάπτυξη των αεροπορικών υποδομών ώστε να διαμορφωθούν οι προϋποθέσεις για το άνοιγμα νέων δρομολογίων.

Οι αεροπορικές επιβατικές μεταφορές είχαν ραγδαία ανάπτυξη στην εικοσαετία 1970-1990, ως αποτέλεσμα κυρίως της οικονομικής ανάπτυξης και της αύξησης του επιπέδου ζωής. Τα επόμενα χρόνια αναμένεται ακόμη μεγαλύτερη ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών. Για τη χώρα μας εκτιμάται, ότι το 2020 η αεροπορική κίνηση θα έχει αυξηθεί 3,5 φορές σε σύγκριση με τη σημερινή. Οι αεροπορικές εμπορευματικές μεταφορές (cargo) είχαν και αυτές αλματώδη ανάπτυξη, κυρίως σε ότι αφορά προϊόντα μεγάλης αξίας και ταχεία διακίνηση αλληλογραφίας. Αξίζει να σημειωθεί ότι η αεροπορική κίνηση στη χώρα μας χαρακτηρίστηκε από συνεχή και σταθερή αύξηση μέχρι το 1985, οπότε και σταθεροποιήθηκε.¹⁰

Στη χώρα μας παρατηρείται ακανόνιστη τουριστική ανάπτυξη καθώς πολλές περιοχές της Ελλάδος δεν εξυπηρετούνται αεροπορικά. Μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ευρώπη στη δεκαετία του 1990, η ανισότητα αυτή επιδεινώθηκε καθώς ο ανταγωνισμός επικεντρώθηκε στις γραμμές με σημαντική κίνηση.

Δεύτερο αρνητικό παράγοντα αποτελούν οι επιβαρύνσεις, που επιβάλλονται από τα ελληνικά αεροδρόμια. Ένα εισιτήριο μετ' επιστροφής εντός Ελλάδας περιλαμβάνει φόρους και τέλη που ξεπερνούν τα 40 ευρώ. Τα υψηλά τέλη αυξάνουν το κόστος των ναύλων, μειώνουν την επιβατική κίνηση, ελαχιστοποιώντας τις δυνατότητες ανάπτυξης της εσωτερικής αγοράς. Δεν είναι η έλλειψη ζήτησης που εμποδίζει την ανάπτυξη αεροπορικών συνδέσεων -

¹⁰ Προφυλλίδης, 1993, σελ. 16.

επιχείρημα που προβάλλεται συχνά - αλλά ο λανθασμένος τρόπος με τον οποίο έχουν εξ' αρχής σχεδιασθεί οι αερομεταφορές. Ένα απλό παράδειγμα ελλιπούς σχεδιασμού: η Πελοπόννησος και η Κεντρική Ελλάδα δεν διαθέτουν αεροδρόμιο, γεγονός που δυσχεραίνει την πρόσβαση σε χώρους υψηλής επισκεψιμότητας, όπως η Ολυμπία ή τα Μετέωρα.

Μια πρώτη κίνηση είναι η επέκταση των αεροδρομίων που ήδη υπάρχουν, όπως αυτό της Πάχης στα Μέγαρα, της Λάρισας, της Νέας Αγχιάλου για τις ανάγκες της πολιτικής αεροπορίας, κίνηση που ενέχει και λιγότερο κόστος. Η λύση αυτή έχει ήδη δοκιμαστεί σε άλλα αεροδρόμια της Ελλάδος, π.χ. στο Ηράκλειο κι έχει αποδώσει. Σε δεύτερη φάση θα απαιτηθεί η προώθηση σχεδίων κατασκευής αεροδρομίων σε νέους προορισμούς (όπως η Τρίπολη).¹¹

Στόχος είναι να δημιουργηθεί μια αγορά όπου οι αεροπορικές μεταφορές θα γίνονται ανάμεσα στα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας τα οποία θα συνδέονται απευθείας με ευρωπαϊκές πρωτεύουσες αλλά και πολλές μικρότερες πόλεις. Η ίδια η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει αναγνωρίσει τις ιδιαιτερότητες της γεωγραφίας της χώρας μας και ενισχύει την ανάπτυξη αεροδρομίων σε απομονωμένες περιοχές με σημαντικούς πόρους αλλά και τις αεροπορικές εταιρίες για την έναρξη δρομολογίων από περιφερειακά αεροδρόμια.

Η τοπική αυτοδιοίκηση καλείται να αναλάβει πρωτοβουλίες εκμεταλλευόμενη τις δυνατότητες του ευρωπαϊκού προγράμματος DEAR (Developing the Economies of Airport Regions) και τα νέα δεδομένα στο χώρο των αερομεταφορών, με την ανάπτυξη αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους που αναζητούν περιφερειακά αεροδρόμια και ανοίγουν νέα δρομολόγια προς νέους τουριστικούς προορισμούς. Η αερομεταφορά προσφέρεται πια σε πολύ μεγαλύτερη κλίμακα και με πολύ καλύτερες τιμές συμβάλλοντας έτσι στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη. Η δημιουργία των κατάλληλων υποδομών στα περιφερειακά αεροδρόμια θα διαμορφώσει προϋποθέσεις προσέλκυσης ελληνικών και ξένων αεροπορικών εταιριών. Βέβαια η λειτουργία νέων αεροδρομίων ή η επέκταση παλαιών είναι μια χρονοβόρα διαδικασία η οποία χρειάζεται προσεκτικό σχεδιασμό και ένα πολιτικό περιβάλλον που να ευνοεί την εύρεση χρηματοδοτικών πόρων.

¹¹ Κώστας Ιατρού, 2005.

Συμπερασματικά η κατασκευή ενός νέου αεροδρομίου ή η ανάπτυξη ή βελτίωση ενός υφισταμένου, συνεπάγεται πάντοτε ένα σημαντικό κόστος. Έτσι είναι μεγάλου μεγέθους :

- Οι δαπάνες κατασκευής
- Οι περιβαλλοντικές του επιπτώσεις (μη οικονομικό κόστος λειτουργίας)
- Η πολυπλοκότητα των λειτουργιών, μέτρων ασφαλείας και οι σχετικές δαπάνες.

Επίσης πρέπει να είναι γνωστή η ζήτηση που ο αερολιμένας θα εξυπηρετήσει. Η σχετική μελέτη λέγεται συνήθως Μελέτη Προβλέψεων, του αερομεταφορικού έργου και των αεροπορικών κινήσεων. Στη συνέχεια θα πρέπει να γίνει η επιλογή της θέσεως του αερολιμένα (site selection), σε συνδυασμό με το Γενικό Σχέδιο Αναπτύξεως (Master Plan) του αερολιμένα.

Πιο αναλυτικά η Μελέτη Σχεδιασμού είναι ουσιαστικά, ένα σύνολο των εξής στοιχείων:

Απογραφές : Το αρχικό βήμα είναι η συλλογή όλων των στοιχείων των σχετικών με την περιοχή που θα εξυπηρετήσει το αεροδρόμιο. Σε αυτά τα περιλαμβάνονται στοιχεία απογραφής των ήδη υπάρχοντων εγκαταστάσεων αεροδρομίου.

Προβλέψεις : Για τον σχεδιασμό είναι απαραίτητη η μελέτη της ζήτησης για αερομεταφορική εξυπηρέτηση. Η μελέτη προβλέψεων βασίζεται σε κοινωνικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και τεχνικά στοιχεία

Ανάλυση Ζητήσεως Χωρητικότητας : Στην περίπτωση σχεδιασμού, για την ανάπτυξη υφιστάμενου αεροδρομίου, είναι αναγκαία η συγκριτική ανάλυση της ζήτησης και των προβλέψεων με την χωρητικότητα δηλαδή την ικανότητα εξυπηρέτησης των επί μέρους εγκαταστάσεων του αεροδρομίου.

Περιβαλλοντικές μελέτες : Στη διαδικασία εκλογής θέσεως ενός νέου αεροδρομίου ή αναπτύξεως αυτού που ήδη υπάρχει, θα πρέπει να λαμβάνονται ιδιαίτερα υπόψη οι περιβαλλοντικές επιρροές του έργου.

Επιλογή θέσεως : Η επιλογή θέσεως αποτελεί ένα σημαντικό μέρος της μελέτης. Για την επιλογή της θέσης του αεροδρομίου θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα αποτελέσματα των μελετών, οι δυνατότητες αναπτύξεως στον χώρο, το οικονομικό και μη οικονομικό κόστος και το κόστος κατασκευής.

Γενικό σχέδιο ανάπτυξης : Περιλαμβάνει τους διαδρόμους και τις ζώνες προσέγγισης. Τα δάπεδα αναμονής και το τροχοδρομικό σύστημα, τα δάπεδα στάθμευσης, τις εγκαταστάσεις αεροναυτιλιακών βοηθημάτων και τα λειτουργικά σχέδια των αεροσταθμών.¹²

1.9. Η ανάλυση SWOT στην τουριστική βιομηχανία της Ελλάδας.

Η ανάλυση του επιχειρηματικού περιβάλλοντος είναι ένα αναγκαίο πρώτο βήμα στη συστηματική εκτίμηση της τρέχουσας θέσης της εταιρείας και στον εντοπισμό των προβλημάτων της, πριν αυτή καθορίσει τους αντικειμενικούς της στόχους για τον επόμενο χρόνο. Ανεξάρτητα από το αν η εταιρεία ετοιμάζει μια μελέτη σκοπιμότητας για την κυκλοφορία ενός νέου προϊόντος ή απλώς εκτιμά τις τρέχουσες συνθήκες αγοράς, προκειμένου να καταρτίσει ένα νέο πρόγραμμα μάρκετινγκ, θα πρέπει να γνωρίζει:

Τα οικονομικά, πολιτικά, νομικά, κοινωνικο-πολιτιστικά και τεχνολογικά γεγονότα που επηρεάζουν ή θα μπορούσαν να έχουν σχέση με τις λειτουργίες και την αποδοτικότητα της εταιρείας-αεροδρομίου.

Το τρέχον σχήμα των αγορών που εξυπηρετεί η εταιρεία, συμπεριλαμβανομένων του μεγέθους, της ανάπτυξης και των τάσεων τη σειρά προϊόντων που προσφέρονται και τις τιμές που χρεώνονται σε κάθε αγορά.

Η φύση του ανταγωνισμού, συμπεριλαμβανομένου και του μεγέθους κάθε ανταγωνιστή, του μεριδίου του στην αγορά, της φήμης του, των μεθόδων του μάρκετινγκ που ακολουθεί, των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων του.

¹² Αμπακούμκιν, 1990, σελ. 21.

Αναλυτικές λεπτομέρειες για το μερίδιο που η εταιρεία κατέχει στην αγορά, τις πωλήσεις, την αποδοτικότητα και τα μοντέλα συναλλαγών.

Αυτή η ανάλυση εφαρμόζεται με μια τεχνική που είναι γνωστή ως ανάλυση SWOT δηλαδή, ο εντοπισμός των δυνατών (strengths) και αδύνατων (weaknesses) σημείων, των ευκαιριών (opportunities) που παρουσιάζονται στο επιχειρηματικό περιβάλλον και των οποιονδήποτε απειλών (threats) που αντιμετωπίζει η εταιρεία. Αυτές οι πληροφορίες αποτελούν βάση για περαιτέρω ενέργειες.¹³

1.9.1. Τα δυνατά σημεία της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας

ΦΥΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- Η ποικιλία της φυσικής ομορφιάς.
- Το πολυνησιακό του ελλαδικού χώρου.
- Η ακτογραμμή που ξεπερνά τα 15.000 χιλιόμετρα.
- Το καλό μεσογειακό κλίμα.
- Η πλούσια παραγωγή παραδοσιακών προϊόντων πρωτογενούς και δευτερογενούς παραγωγής..

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- Η πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά.
- Η ελληνική κουζίνα και η δομή της διατροφής.
- Το σημαντικό ιστορικό και πολιτιστικό απόθεμα, καθώς και σύγχρονη πολιτιστική παραγωγή.

ΘΕΣΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- Υψηλός βαθμός ασφάλειας τουριστών σε σχέση με ανταγωνιστικούς προορισμούς.
- Τα αυξημένα κονδύλια του ΕΣΠΑ που στοχεύουν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας και της ποιότητας του τουρισμού.

¹³ Holloway, Robinson, 1995, σελ. 38.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

- Το άνοιγμα της αγοράς στο διεθνή ανταγωνισμό (ξενοδοχειακές και τουριστικές εταιρείες).
- Η δημιουργία επενδύσεων σε έργα τουριστικής υποδομής και ανωδομής (ΠΟΤΑ, μαρίνες, αεροδρόμια, ξενοδοχειακά συγκροτήματα, ιαματικές πηγές, τουριστικά αγκυροβόλια).

Μειονεκτήματα της ελληνικής τουριστικής βιομηχανίας

ΣΕ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

- Ο χαμηλός βαθμός αξιοποίησης φυσικών και πολιτιστικών πόρων.
- Η μεγάλη χωροταξική ανισοκατανομή του ξενοδοχειακού δυναμικού.
- Η υψηλή γεωγραφική συγκέντρωση τουριστικής υποδομής.
- Η επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος λόγω μη τήρησης των περιβαλλοντικών όρων.
- Οι τάσεις υποβάθμισης και σε ορισμένες περιπτώσεις κατανάλωσης (καταστροφής) των πόρων (π. χ. παράλιων, οικιστικών συνόλων, μνημείων).
- Η υπέρβαση της φέρουσας ικανότητας τουριστικής ανάπτυξης ορισμένων τουριστικών περιοχών του νησιωτικού χώρου.
- Η μη ύπαρξη ειδικού χωροταξικού σχεδίου για τον τουρισμό.

ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ

- Οι ελλείψεις σε ειδικές τουριστικές υποδομές και ανωδομές (μεταφορές, συνεδριακοί χώροι, εγκαταστάσεις ειδικών μορφών τουρισμού, κλπ).
- Τα διοικητικά εμπόδια εισόδου νέων ξενοδοχειακών επιχειρήσεων σε ανεπτυγμένες τουριστικές περιοχές (κορεσμός).

- Η συντριπτική πλειονότητα (>95%) των τουριστικών μονάδων είναι ΜΜΕ με μειωμένη ικανότητα marketing, αξιοποίησης νέων τεχνολογιών, αποτελεσματικής οικονομικής διαχείρισης.
- Η χαμηλή ποιότητα τουριστικών υποδομών (μορφή κτηρίων, ανεπάρκεια χώρων, μέτριος εξοπλισμός, ανύπαρκτη ή κακή διακόσμηση όπως κι η έλλειψη ειδικών τουριστικών υποδομών, συμπληρωματικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων για άτομα με ειδικά ενδιαφέροντα.
- Ο μειούμενος βαθμός αυθεντικότητας τουριστικού προϊόντος που δεν αντισταθμίζεται από βελτίωση της ποιότητας.
- Η μονοδιάστατη τουριστική εικόνα (χώρα ήλιου –θάλασσας).
- Ο χαμηλός βαθμός διαφοροποίησης προσφερόμενου προϊόντος.
- Η «ερημοποίηση» υπαίθρου από ανθρώπινο δυναμικό και παραγωγικές δραστηριότητες που δυσκολεύουν την ανάπτυξη «αυθεντικών» και «εναλλακτικών» τουριστικών προϊόντων.
- Η έλλειψη διαφοροποιημένης τουριστικής εικόνας μεταξύ των τουριστικών περιοχών της χώρας.
- Η έλλειψη σύνθετων τουριστικών προϊόντων για προσέλκυση τουριστών με ειδικά ενδιαφέροντα (ιαματικός, συνεδριακός, αθλητικός, πολιτιστικός, φυσιολατρικός) παρά τα όσα εξαγγέλλονται.
- Ο χαμηλός βαθμός διασύνδεσης της τουριστικής δραστηριότητας με κλάδους της εθνικής-τοπικής οικονομίας.
- Το χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού (επιχειρηματιών και εργαζομένων).

ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ ΖΗΤΗΣΗΣ

- Η έντονη εξάρτηση του ελληνικού τουρισμού από τη διεθνή ζήτηση.
- Η χαμηλή τουριστική δαπάνη εξαιτίας της προσέλκυσης χαμηλού επιπέδου τουριστών.

- Η υψηλή εξάρτηση της τουριστικής ζήτησης από τον οργανωμένο παραθεριστικό τουρισμό που επηρεάζεται πρώτιστα από το κόστος του ταξιδιού (χαμηλή τιμή πακέτου και χαμηλή συναλλαγματική απόδοση).
- Η μικρή διάρκεια της τουριστικής περιόδου (Μάιος – Σεπτέμβριος) όπου έρχονται στην Ελλάδα το 75% των αλλοδαπών τουριστών.

ΣΕ ΘΕΣΜΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

- Η έλλειψη εκσυγχρονισμένης τουριστικής νομοθεσίας.
- Η εκτεταμένη παραξενοδοχία.
- Η αδυναμία συνεργασίας μεταξύ εμπλεκόμενων φορέων-επιχειρήσεων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο.
- Ο ανυπαρξία εθνικού και περιφερειακού σχεδιασμού.

1.9.2. Ευκαιρίες με βάση την ανάλυση SWOT

- Η διαφοροποίηση της ζήτησης από τη πλευρά των καταναλωτών (ειδικά ενδιαφέροντα, ζήτηση για εξατομικευμένες υπηρεσίες) που δημιουργούν νέες εν δυνάμει αγορές πέρα από εκείνες του μαζικού ηλιοτροπικού τουρισμού.
- Η εμφάνιση νέων αγορών πέρα από εκείνες που παραδοσιακά τροφοδοτούν τον ελληνικό τουρισμό.
- Η αύξηση της δυνατότητας άμεσης πρόσβασης στον καταναλωτή μέσω διαδικτύου.
- Οι δυνατότητες χρηματοδότησης έργων υποδομής και επιχειρήσεων από το ΕΣΠΑ για βελτίωση της προσφερόμενης ποσότητας και διαφοροποίηση του παρεχόμενου προϊόντος.
- Η δυνατότητα αξιοποίησης τοπικών / παραδοσιακών προϊόντων από το τουριστικό κύκλωμα με στόχο την αναβάθμιση και τη διαφοροποίηση του.

1.9.3. Οι κίνδυνοι

- Η αυξανόμενη συγκέντρωση των tour-operators.
- Ο αυξανόμενος ανταγωνισμός στο εξωτερικό από χώρες με χαμηλότερο κόστος (Μεσόγειος, Ανατ. Ευρώπη, Απω Ανατολή).
- Ο αυξανόμενος ανταγωνισμός από χώρες με αναβαθμισμένης ποιότητας και υψηλής διαφοροποίησης τουριστικά προϊόντα.¹⁴

Συμπερασματικά, η ανάλυση SWOT είναι ένα χρήσιμο εργαλείο όχι μόνο για τις επιχειρήσεις, αλλά και για τη μελέτη και τον εντοπισμό των δυνατών σημείων μιας βιομηχανίας. Η αξιολόγηση της υπάρχουσας στρατηγικής βοηθά στη διαμόρφωση νέων στρατηγικών και ταυτόχρονα η απόκτηση πληροφοριών και γνώσεων μπορούν να μειώσουν το ρίσκο κατά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Έτσι η τουριστική ανάπτυξη θα οδηγηθεί σε ένα νέο διαφοροποιημένο πρότυπο με νέα χαρακτηριστικά προσφοράς.

¹⁴ Καθηγητής Πάρις Τσάρτας κ.α., 2010.

2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Μεταφορές και Οικονομία

2.1. Η έννοια της μεταφοράς

Η ανάγκη για ελαχιστοποίηση του κόστους μεταφοράς και του χρόνου διαδρομής οδήγησαν τα τελευταία χρόνια στη διεύρυνση της έννοιας της μεταφοράς. Έτσι σήμερα η μεταφορά περιλαμβάνει εκτός από την καθαυτή μεταφορική διαδικασία και την κράτηση θέσεων αλλά και την αποθήκευση προϊόντος και την διευκόλυνση του επιβάτη. Οι μεταφορές αποτελούν υπηρεσίες του τριτογενή τομέα. Η ζήτηση για μεταφορά μπορεί να διακριθεί σε δύο μορφές :

α. Άμεση ζήτηση για προσφορά. Εδώ η μεταφορά είναι ένα προϊόν τελικής κατανάλωσης. Ως μόνο παράδειγμα αναφέρεται η μεταφορά για τουρισμό που αποτελεί αυτοσκοπό.

β. Έμμεση ζήτηση για μεταφορά, που αποτελεί τη συνήθη περίπτωση. Η μεταφορά δεν αποτελεί αυτοσκοπό, αλλά μέσο για την επίτευξη άλλων σκοπών όπως η μεταφορά επιβατών με σκοπό την εργασία, την αναψυχή, μεταφορά εμπορευμάτων κ.λπ.¹⁵

Παρά το γεγονός ότι ο τομέας των μεταφορών διαδραματίζει ουσιαστικό ρόλο στην οικονομικοκοινωνική ζωή των χωρών, είναι αλήθεια ότι μέχρι τα μέσα του 1970, η εφαρμογή των Οικονομικών Θεωριών στον μεταφορικό τομέα υπήρξε πολύ περιορισμένη. Στις περισσότερες χώρες, κυρίως στις οικονομικά ανεπτυγμένες, η πετρελαϊκή κρίση του 1973 και η οικονομική ύφεση που ακολούθησε, μετέτρεψαν σημαντικά ολόκληρη την οικονομική ζωή. Κύρια χαρακτηριστικά της κρίσης ήταν η άνοδος της τιμής του δολαρίου και ο μεγάλος πληθωρισμός σε συνδυασμό με υψηλά επίπεδα ανεργίας.

Η σημαντική αλλαγή που επηρέασε σημαντικά τον τομέα των μεταφορών ήταν εμφανής. Τα ποσοτικά μεγέθη που δέσποζαν μέχρι τότε, όπως το ποσοστό του Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος, το επίπεδο της παραγωγικότητας και η

¹⁵ Προφυλλίδης, 1993, σελ. 4.

συγκέντρωση κεφαλαίων, δίνουν τη θέση τους σε νέα ποιοτικά μεγέθη. Η ποιότητα της ζωής έχει μια ιδιαίτερη προτίμηση από το σύνολο του πληθυσμού, όπως επίσης και ο σεβασμός του περιβάλλοντος, η καλύτερευση των συνθηκών εργασίας και η αύξηση του ελεύθερου χρόνου.

Παράλληλα, η οικονομική ανάπτυξη, που γνώρισαν τις τελευταίες δεκαετίες οι οικονομίες του Δυτικού κόσμου, είχε ως αποτέλεσμα ουσιαστικές αλλαγές στην προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών, με ιδιαίτερη έμφαση στη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών αυτών. Η αγορά των μεταφορών που άλλοτε χαρακτηριζόταν από την προσφορά, τώρα όλο και περισσότερο χαρακτηρίζεται από τη ζήτηση.

Η μεταφορική υποδομή αποτελεί προαπαιτούμενο, αν και όχι απαραίτητα εγγύηση, της οικονομικής ανάπτυξης. Η οικονομική ανάπτυξη απαιτεί την ύπαρξη μεταφορικής υποδομής που να εξασφαλίζει ταχείες, ασφαλείς, αξιόπιστες και οικονομικές συνθήκες μεταφοράς. Οι επενδύσεις σε μεταφορική υποδομή αντιπροσωπεύουν για τις αναπτυγμένες χώρες 20-40% των συνολικών κρατικών επενδύσεων. Ο στρατηγικός ρόλος των μεταφορών στην εθνική οικονομία και οι υψηλές επενδύσεις για μεταφορική υποδομή απαιτούν ορθολογική και τεκμηριωμένη επιλογή των διαφόρων επενδύσεων.

Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι η οικονομία των μεταφορών δεν είναι ξεχωριστή από τους άλλους κλάδους της οικονομικής επιστήμης, αλλά όσο οι γνώσεις αυξάνονται γίνεται ολοένα και πιο δύσκολο, αν όχι αδύνατον για τους οικονομολόγους να ακολουθήσουν τις εξελίξεις στον κλάδο τους και γι' αυτό το λόγο υποχρεούνται σε όλο και μεγαλύτερη εξειδίκευση.

Τέλος ας αναφερθούν τα λόγια του A.Marshall «Οι μεταφορές έχουν αποτελέσει μία από τις σπουδαιότερες ανθρώπινες δραστηριότητες σε όλα τα στάδια του πολιτισμού». Αποτελούν ένα αγαθό «συνολικής κατανάλωσης», δηλαδή μια υπηρεσία που έχει πλατύτερες επιδράσεις στην οικονομική κοινωνική και πολιτιστική δραστηριότητα.¹⁶

¹⁶ Σαμπράκος, 1997, σελ. 26.

2.2. Η ανάγκη για μεταφορά

Η ανάγκη για μεταφορά δημιουργείται από την διαφορετικότητα του χώρου γένεσης μιας οποιαδήποτε ανθρώπινης ανάγκης και του χώρου στον οποίο μπορεί να ικανοποιηθεί. Η δημιουργία της ανάγκης μετακίνησης καλείται γένεση (generation), η οποία με βάση το χώρο και την αιτία δημιουργίας, διακρίνεται σε παραγωγή (production) και έλξη (attraction).¹⁷

Για παράδειγμα οι καθημερινές μετακινήσεις των εργαζομένων από την κατοικία τους στον τόπο εργασίας τους και το αντίστροφο, θεωρείται ότι παράγονται στην κατοικία τους και έλκονται από τον τόπο της εργασίας τους.

Η διαφορετικότητα των όρων «προέλευση» και «προορισμός» όπως και των «παραγωγή» και «έλξη» είναι προφανής. Οι πρώτοι ορίζουν τα άκρα και την κατεύθυνση της κάθε μετακίνησης. Έτσι οι μετακινήσεις προς και από την κατοικία όπως αναφέραμε έχουν κάθε φορά διαφορετική προέλευση και προορισμό.

Όταν και τα δύο άκρα της μετακίνησης είναι μέσα στην ίδια πόλη η μεταφορά ονομάζεται εσωτερική ενώ όταν το ένα άκρο είναι έξω από την πόλη, ονομάζεται εξωτερική. Οι εξωτερικές των οποίων και τα δύο άκρα βρίσκονται έξω από την πόλη, ονομάζονται διαμπερείς (through-trips).

2.3. Το ειδικό βάρος των μεταφορών στην Εθνική Οικονομία των χωρών

Οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 6% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος για τις χώρες της ΕΟΚ, με αντίστοιχο ποσοστό για τη γεωργία μικρότερο (5%). Ακόμη οι

¹⁷ Σαμπράκος, 1997.

μεταφορές απορροφούν σημαντικό ποσοστό της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας, 15% περίπου για τις χώρες της ΕΟΚ και 25% για την Ελλάδα.

Βάση όλων αυτών οι μεταφορές και πόσο περισσότερο οι αεροπορικές αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα της παραγωγικής διαδικασίας, αφού οι υπηρεσίες της χρησιμοποιούνται από όλες τις οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες. Η ποσότητα και η ποιότητα των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών στο χώρο και στον χώρο τον οποίο ζητούνται, παίζει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη της οικονομίας μιας χώρας. Ταυτόχρονα όμως στα πλαίσια αυτά, βασικό προσδιοριστικό άξονα ανάπτυξης της βιομηχανίας μεταφορών, αποτελεί η οικονομική αποτελεσματικότητα με την οποία ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών καλύπτει τη ζήτηση στο χώρο και στο χρόνο. Το ειδικό του βάρος προσδιορίζεται από το βαθμό επίδρασής του στη διαμόρφωση και εξέλιξη των ακόλουθων δεικτών:¹⁸

- Ø Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π) – προστιθέμενη αξία
- Ø Ακαθάριστες Επενδύσεις Πάγιου Κεφαλαίου (Α.Ε.Π.Κ)
- Ø Απασχόληση (αριθμός εργαζόμενων που απασχολούνται στο κλάδο)
- Ø Ισοζύγιο πληρωμών

2.4. Οι Αεροπορικές Μεταφορές στην Ελλάδα

Για την ελληνική οικονομία ο τομέας των αερομεταφορών είναι μεγάλης σπουδαιότητας, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος των τουριστικών μετακινήσεων πραγματοποιείται αεροπορικώς αφού το εκτεταμένο δίκτυο 40 αεροδρομίων εξυπηρετεί χιλιάδες τουρίστες.

Από τα αεροδρόμια της χώρας τα 5 μεγαλύτερα, δηλαδή της Αθήνας, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου και Κέρκυρας εξυπηρετούν το 85% της

¹⁸ Λαϊνός, 1999, σελ. 34.

συνολικής αεροπορικής κίνησης. Από τα υπόλοιπα 35 αεροδρόμια παρά το ότι εξυπηρετούν ένα μικρό ποσοστό, τα 20 εξυπηρετούν και έκτακτη κίνηση εξωτερικού.

Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα η γεωγραφική ιδιομορφία της Ελλάδας δημιουργεί ένα εκτεταμένο αεροπορικό δίκτυο. Η Ελλάδα είναι μια περισσότερο νησιωτική χώρα, με ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό της τμήμα. Η αεροπορική σύνδεση είναι συνεπώς απαραίτητη για τη σύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα. Επιπλέον η Ελλάδα δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με τις υπόλοιπες χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης, κατά συνέπεια αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα.

Παρά τις προσπάθειες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) για την καλύτερη εξυπηρέτηση των αεροδρομίων (διάδρομοι, τροχόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, κτιριακές εγκαταστάσεις κλπ.), αυτή παραμένει ανεπαρκής ως προς την τωρινή και προβλεπόμενη μελλοντική ζήτηση. Τέλος υπάρχει έλλειψη ευρείας εφαρμογής 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, γεγονός το οποίο παρατηρείται από τη μέχρι τώρα εξέλιξή του. Για παράδειγμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο το αεροπλάνο κατά την εικοσιπενταετία 1970-1995 τριπλασίασε το μερίδιό του στην αγορά των επιβατικών μεταφορών. Παρόμοια παρατηρείται και στη χώρα μας. Κατά τα τελευταία έτη υπάρχει μια ιδιαίτερη αύξηση του επιβατικού αερομεταφορικού έργου που εξυπηρετείται από το σύνολο των αεροδρομίων της χώρας.

Για την εξέλιξη του αερομεταφορικού έργου κρίνεται αναγκαία η υλοποίηση μεγάλων αναπτυξιακών έργων υποδομής, ελέγχου και οργάνωσης των αεροδρομίων και του εναέριου χώρου, ενώ λόγω της απελευθέρωσης των αερομεταφορών και του ανταγωνισμού καθορίζονται πολύ μεγάλες απαιτήσεις για υψηλό επίπεδο υπηρεσιών.

Βάση των πρόσφατων εξελίξεων στον αερομεταφορικό τομέα ,στο πλαίσιο της WTM, διοργανώθηκε ένα ενδιαφέρον γεγονός κατά το οποίο έγιναν παρουσιάσεις της Aegean και της Νέας Ολυμπιακής και των προοπτικών για την τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας, με τη σημαντική υποστήριξη που προσφέρουν οι συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες.¹⁹

2.5. Η εξέλιξη των αεροπορικών μεταφορών

Τα κέρδη μιας αεροπορικής εταιρίας καθορίζονται από το εύρος της αγοράς, οι εταιρείες προσπαθούν να μεγαλώσουν το μερίδιο τους στην αγορά και να μειώσουν τις δαπάνες. Η μεγάλη ανάπτυξη στις αερομεταφορές επιτεύχθηκε λόγω του ανταγωνισμού των τιμών, της προσφοράς υπηρεσιών σε καινούριες αγορές και στην προσαρμογή των υπηρεσιών στις απαιτήσεις των πελατών.

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών έχει αλλάξει δραματικά τις μεθόδους με τις οποίες οι εταιρείες προωθούν τις υπηρεσίες τους. Λόγω του ανταγωνισμού τους για περισσότερους επιβάτες, οι μεγαλύτερες εταιρείες επένδυσαν ιδιαίτερα στα συστήματα κρατήσεων μέσω υπολογιστών, ανέπτυξαν εξαιρετικές τεχνικές για τη στρατολόγηση και την οικονομική απολαβή των ταξιδιωτικών πρακτόρων, προώθησαν τη πίστη των πελατών με προγράμματα συχνών πτήσεων και ανέπτυξαν συνεργασίες με εταιρείες τοπικών δρομολογίων, οι οποίες τους εξυπηρετούν με συνδέσεις μεταξύ των κόμβων. Αυτές οι στρατηγικές κινήσεις των μεγάλων εταιρειών κυρίως προήλθαν από την απελευθέρωση των αερομεταφορών ενδυνάμωσε τον ανταγωνισμό των μεγάλων εταιρειών, αλλά και τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν.

Πέρα από τις κινήσεις στρατηγικής μετά την απελευθέρωση γίνεται μια προσπάθεια ανάπτυξης και εκμετάλλευσης των οικονομιών φάσματος. Η οικονομία προσφορών στον κλάδο των αερομεταφορών δημιουργούνται από τις υπηρεσίες που προσφέρει μια εταιρεία και θα πρέπει να διακριθεί από τις οικονομίες κλίμακας, οι οποίες έχουν ως σημείο αναφοράς το μέγεθος. Αυτή η

¹⁹ ΣΑΑΣ, Γ' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

οικονομία φάσματος είναι αποτέλεσμα της απαίτησης των ταξιδιωτών για επιπλέον υπηρεσίες. Η οικονομία φάσματος μπορεί επίσης να δημιουργήσει μια διανομή πληροφοριών μέσω των υπολογιστικών και των συστημάτων κρατήσεως, αμοιβές σε πρακτορεία ταξιδιών, κίνητρα για συχνούς ταξιδιώτες και δομές υπηρεσιών οι οποίες μπορούν να προσφερθούν χάρη στα δίκτυα hub and spoke. Οι οικονομίες προσφορών παρέχουν σημαντικά ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα στις μεγάλες εταιρείες ακόμη και σε περιόδους έλλειψης οικονομικής κλίμακας.²⁰

2.6.1. Η απελευθέρωση των αερομεταφορών και η επιρροή στην Ελλάδα

Η απελευθέρωση της αγοράς στην Ε.Ε. επηρέασε και την ελληνική αγορά δηλαδή εμφανίστηκαν νέες αεροπορικές εταιρείες που σύντομα όμως δημιουργήθηκε σημαντικό ζήτημα για τη βιωσιμότητά τους. Σήμερα, ο εθνικός αερομεταφορέας εξακολουθεί να υποστηρίζεται από το κράτος, ενώ επιβιώνει ένας μόνο ιδιωτικός αερομεταφορέας που έχει να αντιμετωπίσει έντονο ανταγωνισμό.

Η ολοκλήρωση των διεργασιών στην Ολυμπιακή Αεροπορία και η αποσαφήνιση του ανταγωνιστικού καθεστώτος και της πολιτικής τιμολόγησης είναι ζωτικής σημασίας για την εξισορρόπηση της ελληνικής αγοράς αερομεταφορών. Στην Ελλάδα, παρά τη συνεχή αύξηση της επιβατικής κίνησης και τη σημαντική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, η βιωσιμότητα και η ανάπτυξη των αεροδρομίων δεν είναι εξασφαλισμένη.

Τα σύγχρονα Ελληνικά αεροδρόμια θα πρέπει να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν Επιχειρησιακά Σχέδια, με στρατηγικές και σχέδια δράσης για την εξασφάλιση της θέσης τους στην αγορά. Ειδικά για τον αερολιμένα Αθηνών, ο σχεδιασμός αυτός θα πρέπει να εστιαστεί στην προσέλκυση νέων πελατών και διαμετακομιστικής κίνησης επιβατών και εμπορευμάτων.

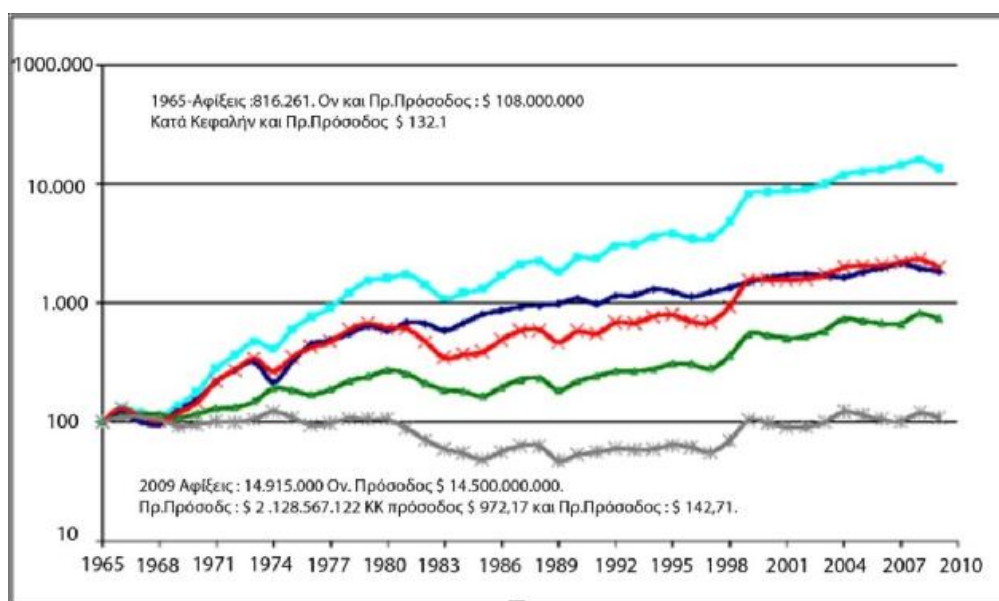
Η απελευθέρωση και η φιλελευθεροποίηση της αγοράς παρείχε στους managers των αερομεταφορών την ευχέρεια να αποφασίσουν για το είδος της εταιρείας που θέλουν να έχουν, τι είδος επιπρόσθετης αξίας θέλουν να προσφέρουν στον πελάτη,

²⁰ Wells, 1997

τι επίπεδο και είδος υποδομής θα χρησιμοποιήσουν, πως θα τη διαθέσουν σε σχέση με επιχειρηματικές στρατηγικές και στρατηγικές marketing και τέλος πως θα τις προγραμματίσουν, συγχρονίσουν, κατευθύνουν, διοικήσουν και να ελέγξουν με ένα αποτελεσματικό τρόπο ώστε να επιτευχθούν οι συνολικοί στόχοι.²¹

Στον παρακάτω πίνακα θα παρουσιαστεί η κίνηση του εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα από το 1965 έως και το 2009.

Πίνακας 2.6 Η κίνηση του εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα 1965-2010



Πηγή: UNWTO

Όπως φαίνεται από τον πίνακα ο τουρισμός στην Ελλάδα αναπτύχθηκε ραγδαία μετά τη δεκαετία του 1960. Δεν συνοδεύτηκε όμως από μια αντίστοιχη ποιοτική αναβάθμιση. Δηλαδή παρατηρήθηκε καταστροφικός ανταγωνισμός μεταξύ των παρόχων τουριστικών υπηρεσιών, μεγάλη διαπραγμάτευση μεταξύ των tour operators και προβλήματα συντονισμού μεταξύ εθνικών και τοπικών αρχών.

Παρακάτω θα παρουσιαστούν στοιχεία τα οποία απεικονίζουν τον αριθμό πτήσεων που εξυπηρετήθηκαν από το 2004 έως το 2010.

Πίνακας 2.7 : Αριθμοί πτήσεων 2004-2010

²¹ Τενεκούδης Α.Γ.

	<i>ΑΦΙΞΕΙΣ</i>	<i>ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ</i>	<i>ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ</i>	<i>ΠΤΗΣΕΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</i>
2004	104042	104225	123325	202888
2005	102269	102509	116799	226432
2006	109671	109830	123715	222435
2007	118512	118687	130646	253597
2008	117821	118037	125547	281381
2009	113070	113226	136436	275195
2010	111086	111134	119069	313349

Αν και η απελευθέρωση των αερομεταφορών έχει αναμφίβολα κάποιες επιπτώσεις στα πρότυπα εξέλιξης της κίνησης στους ελληνικούς αερολιμένες, ωστόσο, σε καμία περίπτωση δεν παρατηρείται κοσμογονία και αυτό οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στο γεγονός ότι οι εταιρείες χαμηλού κόστους δεν έχουν ουσιαστικά εδραιώσει την παρουσία τους στην Ελλάδα με εξαίρεση έναν μικρό αριθμό αερολιμένων που εξυπηρετούνται από αυτές συχνά σε εποχική και μόνο βάση.²²

Απαραίτητος βέβαια είναι ο κοινωνικός διάλογος και η ανταλλαγή απόψεων ανάμεσα σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς ώστε να αποφευχθεί ένας πιθανός καταστροφικός ανταγωνισμός μεταξύ των αερολιμένων και των περιοχών τους για την προσέλκυση αερομεταφορέων χαμηλού κόστους.

Τέλος και σε ότι αφορά στα νησιά του Ανατολικού Αιγαίου, σημαντικές μπορεί είναι οι επιπτώσεις μίας πιθανής απελευθέρωσης της αγοράς των αερομεταφορών μεταξύ Ευρωπαϊκής Ένωσης και Τουρκίας στο βαθμό βεβαίως που υπάρχουν σχέσεις καλής γειτονίας της τελευταίας με την Ελλάδα.

²² Παπαθεοδώρου, 2011

2.6.2. Οι αερομεταφορές και ο τουρισμός στην Ελλάδα

Είναι γεγονός πως οι αερομεταφορές είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το μέλλον του τουρισμού. Όμως υπάρχει το καλύτερο αποτέλεσμα θα πρέπει να ξεπεραστούν συντεχνιακά ή άλλα συμφέροντα. Δηλαδή απαιτείται η ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας αλλά και η περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς των αερομεταφορών.

Η Ελλάδα βάση των συμπερασμάτων των συνεδρίων του ΗΑΤΤΑ (σύνδεσμος τουριστικών-ταξιδιωτικών γραφείων) πρέπει να εκμεταλλευτεί την προνομιακή της θέση και να αναπτύξει συνεργασίες με χώρες της ΝΑ Μεσογείου για τη δημιουργία μεγάλων και ενιαίων τουριστικών πόλων έλξης, στην ευρύτερη περιοχή. Επίσης απαιτούνται έργα αναβάθμισης των υποδομών στα περιφερειακά αεροδρόμια, όπως και των υποδομών πρόσβασης σε αυτά.

Κυρίως, όμως, θα πρέπει τα αεροδρόμια αυτά να αποκτήσουν αυτόνομα διοικητικά – διαχειριστικά σχήματα, ώστε να αναπτύξουν στρατηγικές μάρκετινγκ και κυρίως ελκυστικότερες τιμολογιακές πολιτικές.

2.6.3. Αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και ελληνικός τουρισμός.

Μέσω της διεύρυνσης της τουριστικής περιόδου, της βελτίωσης των υποδομών στα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας και η συνεργασία των τοπικών φορέων με τις περιφέρειες στον τομέα του marketing, οι τουριστικοί προορισμοί της Ελλάδας μπορούν να φιλοξενούν Αεροπορικές Εταιρείες Χαμηλού Κόστους.

Επίσης είναι μύθος ότι οι επιβάτες των Αεροπορικών Εταιρειών Χαμηλού Κόστους είναι νέοι επιβάτες για τα αεροδρόμια και τους προορισμούς και ότι τα ευεργετικά αποτελέσματα των Αεροπορικών Εταιρειών Χαμηλού Κόστους είναι εμφανή σε όλα τα αεροδρόμια.

Ακόμη σε συνέδριο του Ξ.Ε.Ε. σημειώθηκε πως δεν έχει αποδειχθεί ότι οι επιβάτες των Α.Ε.Χ.Κ. ξοδεύουν περισσότερα στα αεροδρόμια και στους προορισμούς επειδή πληρώνουν χαμηλότερους ναύλους και αφετέρου αφού οι L.C.C. δεσμεύονται για τα αναπτυξιακά προγράμματά τους.

Η ψήφιση του νόμου 3913 όπου προβλέπεται η δημιουργία Ανωνύμων Εταιρειών Διαχείρισης Αεροδρομίων που σκοπός τους θα είναι η διαχείριση και ανάπτυξη των ανατιθέμενων αεροδρομίων βάσει επιχειρηματικού πλάνου θα δώσει ανάπτυξη στην αεροπορική κίνηση αυτών των αεροδρομίων. Βέβαια η μέχρι σήμερα εμπειρία έχει δείξει ότι η συγκεντρωτική διαχείριση του συνόλου (εξαιρείται του Ελευθέρου Βενιζέλου) των ελληνικών αεροδρομίων δεν αναδεικνύει και δεν εκμεταλλεύεται τα πλεονεκτήματα του κάθε αεροδρομίου και της τοπικής κοινωνίας.²³

Δεν υπάρχει, δηλαδή, η απαραίτητη στόχευση στην ανάπτυξη και λειτουργία του κάθε αεροδρομίου με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (κοινωνικά, οικονομικά, γεωγραφικά, πολιτισμικά) της εξυπηρετούμενης περιοχής. Έτσι αναμένεται η επιλογή των συμβουλίων, με στόχο την υποβολή της μελέτης μέχρι το τέλος του έτους, ώστε οι πρώτες παραχωρήσεις να λάβουν χώρα μέσα στο 2012. Ακόμα βάση στοιχείων του Ξ.Ε.Ε. , δίνεται το βήμα σε ειδικούς επί των αερομεταφορών να αναλύσουν τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που παρουσιάζει ο μεγάλος αριθμός αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην Ελλάδα. Επίσης τους δίνεται η ευκαιρία να δώσουν εξήγηση στα σημεία των καιρών και να δώσουν κατευθύνσεις στρατηγικής για τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για το σχεδιασμό και την άσκηση τουριστικής πολιτικής σε τοπικό και εθνικό επίπεδο.

Πέρα των παραπάνω συμπερασμάτων για τους Low Cost Carriers διαπιστώνονται τα εξής: Κύριο σημείο στο οποίο δίνουν σημασία όλοι οι επιβάτες είναι πως οι Αεροπορικές Εταιρείες Χαμηλού Κόστους είναι ασφαλείς. Παράλληλα

²³ Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος (ΞΕΕ), 2011.

δημιουργούν νέες αγορές και είναι οι καταλύτες της αεροπορικής ανάπτυξης την τελευταία δεκαετία στην Ευρώπη .

Επίσης συμβάλλουν στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη περιοχών, καθώς και αεροδρομίων . Προσφέρουν ανταγωνιστικές τιμές και προαιρετικές υπηρεσίες ενώ ταυτόχρονα η δυναμική τους αναπτύσσει νέα προϊόντα και υπηρεσίες.

Οι Αεροπορικές Εταιρείες θα συνεχίσουν να αναπτύσσονται στη Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο συμβάλλοντας βραχυπρόθεσμα στην αύξηση της επιβατικής κίνησης, όχι όμως αναγκαστικά και μακροχρόνια. Φυσικά η ελληνική αγορά καλείται να επιλέξει το είδος της αεροπορικής κίνησης που επιθυμεί.

Τέλος, οι εταιρείες χαμηλού κόστους έχουν καταφέρει να κερδίσουν ένα μεγάλο μερίδιο στις πτήσεις μικρών και μεσαίων αποστάσεων παγκοσμίως. Αντιθέτως, οι πτήσεις μεγάλης διάρκειας και οι υπερατλαντικές διαδρομές παραμένουν το πρόβλημα των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών. Ωστόσο, οι εταιρείες χαμηλού κόστους προσβλέπουν να κατακτήσουν και αυτό το κομμάτι της αγοράς προσφέροντας όμως περιορισμένες υπηρεσίες.

Για τους επιβάτες μία πτήση έως 3-4 ώρες σε στενά καθίσματα, χωρίς φαγητό και άλλες υπηρεσίες για να φτάσουν φθηνά στον τόπο των διακοπών τους είναι κάτι που δέχονται αδιαμαρτύρητα. Όταν όμως πρόκειται για μία πτήση πάνω από τον Ατλαντικό ή τον Ειρηνικό δεν είναι μία ευχάριστη προοπτική.

Παρόλα αυτά στην Ασία υπάρχουν εταιρείες που προσπαθούν να εφαρμόσουν το μοντέλο του χαμηλού κόστους στην Ασία, με τελευταία την Singapore Airlines, η οποία θα δημιουργήσει θυγατρική αεροπορική εταιρεία για το σκοπό αυτό.²⁴

2.6. Διεθνείς οργανισμοί Πολιτικής Αεροπορίας

I.C.A.O. (International Civil Aviation Organization)

²⁴ Kathimerini.gr, 2011

Ο Ι.С.Α.Ο. ιδρύθηκε στις 04/04/1947 όπου και τέθηκε σε ισχύ η σύμβαση του Σικάγο, η οποία αποτελεί και την ιδρυτική συνθήκη του οργανισμού.

Σκοποί του Ι.С.Α.Ο. :

Οι επιδιώξεις του οργανισμού που προσδιορίζονται από το άρθρο 44 της συνθήκης του Σικάγο είναι η ανάπτυξη των αρχών και της τεχνικής της διεθνούς αεροναυτιλίας και η υποβοήθηση του προγραμματισμού και της ανάπτυξης των διεθνών αερομεταφορών. Τα παραπάνω αναπτύσσονται για τους εξής λόγους:

- Για να εξασφαλίζεται παγκόσμια η ασφαλής και μεθοδική ανάπτυξη της πολιτικής αεροπορίας.
- Να ενθαρρύνει την ανάπτυξη του σχεδιασμού και της εκμετάλλευσης των αεροσκαφών για ειρηνικούς σκοπούς.
- Να ενθαρρύνει την ανάπτυξη για τη διεθνή πολιτική αεροπορία εναέριων διαδρομών και αεροδρομίων.
- Να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των λαών για ασφαλείς, τακτικές, επαρκείς και οικονομικές μεταφορές.
- Να αποτρέπει την οικονομική σπατάλη που προέρχεται από τον αλόγιστο ανταγωνισμό.
- Να εξασφαλίζει το σεβασμό των δικαιωμάτων και των ίσων ευκαιριών για ίδρυση και λειτουργία επιχειρήσεων εναέριων μεταφορών των συμβαλλόμενων κρατών.
- Να αποφεύγει τις διακρίσεις ανάμεσα στα συμβαλλόμενα κράτη.
- Να προάγει την ασφάλεια των πτήσεων.
- Να προάγει γενικά την ανάπτυξη της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας.

Τα όργανα του Ι.С.Α.Ο.

Ο Ι.С.Α.Ο. στηρίζεται στα ακόλουθα όργανα για την επίτευξη των στόχων του:

- Τη συνέλευση των κρατών μελών που είναι και το κυρίαρχο όργανο.

- Το συμβούλιο που αποτελείται από τριάντα τρία μέλη με τριετή θητεία.
- Τις μόνιμες επιτροπές, δηλαδή της αεροναυτιλίας, αεροπορικών μεταφορών, νομικής, κοινής υποστήριξης αεροναυτιλιακών υπηρεσιών και η οικονομική επιτροπή.
- Τη γραμματεία.

E.C.A.C. (European Civil Aviation Conference)

Αποτελεί αποκεντρωμένο όργανο του I.C.A.O., με έδρα το Παρίσι, που καλύπτει τις αερομεταφορές στην Ευρώπη.

Τα θεσμικά του όργανα είναι:

- Η Συνέλευση, που συνέρχεται ανά τριετία.
- Οι συσκέψεις των Γενικών Δ/των Πολιτικής Αεροπορίας.
- Η επιτροπή συντονισμού.
- Οι μόνιμες επιτροπές δηλαδή οι οικονομικές επιτροπές 1^η και 2^η, η τεχνική, η επιτροπή διευκολύνσεων αεροπορικών μεταφορών.

Αντίστοιχα με την E.C.A.C. διεθνή όργανα για τις γεωγραφικές μεταφορές της Αφρικής και της Λατινικής Αμερικής, είναι τα A.F.C.A.C. και L.A.C.A.C. αντίστοιχα.

I.A.T.A. (International Air Association)

Είναι διεθνής, μη κυβερνητικός οργανισμός. Ιδρύθηκε το 1945 στην Αβάνα, ενώ η μόνιμη έδρα του είναι το Μόντρεαλ του Καναδά. Ο σκοπός λειτουργίας της έχει δύο σκέλη:

- Εξετάζει τα θέματα που άπτονται γενικά της εμπορικής εκμετάλλευσης των επιχειρήσεων εναέριων μεταφορών τακτικών γραμμών, όπως εμπορικά, τεχνικά, οικονομικά, νομικά κ.λ.π εκτός του καθορισμού τιμολογίων.
- Ο καθορισμός τιμολογίων και κομίστρων. Ο σκοπός αυτός με την εφαρμογή της φιλελευθεροποίησης καθίσταται ανεφάρμοστος.

Μέλη της είναι οι αεροπορικές επιχειρήσεις, που έχουν εξουσιοδοτηθεί από τις κυβερνήσεις κρατών και αποτελούνται από μέλη του I.C.A.O., των οποίων έχουν την εθνικότητα, για εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών.

E.R.A. (European Regions Airlines Association)

Η ευρωπαϊκή ένωση αερομεταφορών των περιφερειών εκπροσωπεί περίπου 65 ινδοευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες που μεταφέρουν ετησίως 70,6 εκατομμύρια επιβάτες σε 1.6 εκατομμύρια πτήσεις προς 426 προορισμούς σε 61 ευρωπαϊκές χώρες. Επίσης η E.R.A. αντιπροσωπεύει και υποστηρίζει πάνω από 100 μέλη.

Η E.R.A. ιδρύθηκε το 1980,είναι μία μη κερδοσκοπική εμπορική ένωση που εκπροσωπεί περίπου 200 εταιρείες που εμπλέκονται στις ευρωπαϊκές αερομεταφορές συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών εταιρειών, του αεροσκάφους και των κατασκευαστών κινητήρων, τα αεροδρόμια, τους προμηθευτές και τους παρόχους υπηρεσιών από όλη την Ευρώπη.

Η Ένωση προωθεί τα συμφέροντα των ενδο-ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών από πιέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και των άλλων ευρωπαϊκών ρυθμιστικών φορέων πάνω σε θέματα πολιτικής, προωθώντας την κοινωνική και οικονομική σημασία των αεροπορικών μεταφορών και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Ακόμα διοργανώνει ετήσιες διασκέψεις και άλλες εκδηλώσεις δικτύωσης, δημοσιεύει μηνιαίο περιοδικό και με την παροχή συμβουλών από εμπειρογνώμονες καθοδηγεί και ρυθμίζει τα θέματα σχετικά με τις αεροπορικές μεταφορές.²⁵

Δομή: Η E.R.A. διοικείται από το Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο εκλέγεται από τα μέλη κάθε χρόνο. Το Διοικητικό συμβούλιο είναι υπεύθυνο για την εποπτεία των δραστηριοτήτων και της στρατηγικής της Ένωσης.

Λειτουργεί για λογαριασμό των μελών της αλλά και του Διοικητικού Συμβουλίου. Η Διεύθυνση αποτελείται από τα εξής τμήματα:

²⁵ Ελληνική Αεροπορική Ένωση.

- Των Ρυθμιστικών Υποθέσεων.
- Επιχειρηματική Ανάπτυξη.

A.E.A (Association of European Airlines)

Η AEA διαμορφώθηκε το 1952 όταν οι πρόεδροι της Air France, KLM και Swissair αποφάσισαν την εκπόνηση μελέτης για τα οικονομικά προβλήματα των ευρωπαϊκών εταιρειών. Σήμερα η AEA έχει 29 εταιρείες-μέλη. Στόχος της είναι να προωθεί τα κοινά συμφέροντα των μελών της στους διεθνείς οργανισμούς. Η έδρα της βρίσκεται στις Βρυξέλλες. Η ένωση ιδρύθηκε το 1980 στη Ζυρίχη από τις εταιρείες Crossair, Tyrolean Airways, Swedair και τη NDF.

Στην Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών συμμετέχουν 35 μεγάλες αεροπορικές εταιρείες, και ήταν η φωνή της ευρωπαϊκής αεροπορικής βιομηχανίας για περισσότερα από 50 χρόνια.

Ομοσπονδιακή υπηρεσία αεροπορίας.

Λειτουργικός κλάδος του υπουργείου Μεταφορών, η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας έχει τις ρίζες της στο νόμο για το αεροπορικό εμπόριο του 1926, που οδήγησε και στην ίδρυση του κλάδου Αεροναυτιλίας.

Η αεροπορία, συνέχισε να αναπτύσσεται και να αναπτύσσεται με ταχύ ρυθμό δημιουργώντας την ανάγκη για νέους μηχανισμούς που θα ρυθμίζουν την πολιτική πτήση. Το αποτέλεσμα ήταν ο νόμος για την πολιτική αεροναυτιλία του 1938, με τον οποίο και ιδρύθηκε η ανεξάρτητη Υπηρεσία Πολιτικής Αεροναυτιλίας με αρμοδιότητες τόσο σε θέματα ασφάλειας, όσο και σε οικονομικά θέματα. Το 1940, ο μηχανισμός επαναρυθμίστηκε και οι αρμοδιότητες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροναυτιλίας, μεταβιβάστηκαν σε μία νέα Υπηρεσία Πολιτικής Αεροναυτιλίας, τη CAA η οποία υπαγόταν στον υφυπουργό Εμπορίου και το Συμβούλιο Πολιτικής Αεροναυτιλίας CAB το οποίο είχε διοικητικούς δεσμούς με το υπουργείο εμπορίου αλλά αναφερόταν άμεσα στο Κογκρέσο.

Τον Απρίλιο του 1967, η Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Αεροπορίας μετονομάστηκε σε Federal Aviation Agency και ενσωματώθηκε στο υπουργείο Μεταφορών, το οποίο είχε ιδρυθεί για να επαναφέρει ενότητα σ' ένα σύστημα μεταφορών. Οι βασικές αρμοδιότητες της FAA παρέμειναν αναλλοίωτες.

Κύριες αρμοδιότητες:

- Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας.
- Πρόγραμμα ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας.
- Μηχανική και ανάπτυξη.

Επίσης η FAA συνεργάζεται με τον οργανισμό Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) για την καθιέρωση παγκόσμιων προδιαγραφών ασφαλείας και διαδικασιών, παρέχει τεχνικές συμβουλές στην εξαγωγή και εισαγωγή των προϊόντων για την αεροπορία και χειρίζεται την πιστοποίηση κινητήρων αεροσκαφών που έχουν κατασκευαστεί στο εξωτερικό.²⁶

3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Περιφερειακά αεροδρόμια και τουρισμός.

3.1. Αναφορικά αεροδρόμια Ελλάδας.

²⁶ Wells, 1997, σελ. 143.



Παραπάνω γίνεται μια παρουσίαση των 73 ελληνικών αεροδρομίων που διαθέτουν επιστρωμένο διάδρομο. Τα συγκεκριμένα διακρίνονται σε αεροδρόμια με αμιγώς πολιτική χρήση, πολιτική και στρατιωτική χρήση, αμιγώς στρατιωτική χρήση, ιδιωτική χρήση και αεροδρόμια εκτός χρήσης.

Σύμφωνα με τις καταγραφές της Υ.Π.Α., στην Ελλάδα λειτουργούν 38 αερολιμένες δημοσίων αερομεταφορών και ένα γενικής αεροπορίας. Πιο αναλυτικά η Υ.Π.Α. βάζει σε αξιολογική σειρά τους αερολιμένες σε δύο

κατηγορίες, δηλαδή τους ξεχωρίζει σε Διεθνείς Αερολιμένες οι οποίοι είναι οι εξής:²⁷

- Αθηνών
- Θεσσαλονίκης
- Ρόδου
- Ηρακλείου
- Κέρκυρας
- Καλαμάτας
- Χανίων
- Δήμου
- Κεφαλονιάς
- Σάμου
- Μυτιλήνης
- Καβάλας
- Αλεξανδρούπολης
- Ζακύνθου
- Κω

Επίσης υπάρχουν και οι αερολιμένες οι οποίοι παρέχουν υπηρεσίες την θερινή περίοδο. Αυτοί είναι:

- Καστοριάς
- Σαντορίνης

²⁷ Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

- Ιωαννίνων
- Μυκόνου
- Ακτίου
- Αράξου
- Μήλου
- Χίου
- Σκιάθου
- Καρπάθου
- Νέας Αγχιάλου

Και τελευταία για καθαρά εσωτερικές πτήσεις είναι οι παρακάτω αερολιμένες:

- Νάξου
- Κυθήρων
- Πάρου
- Κοζάνης
- Αστυπάλαιας
- Σκύρου
- Κάσου
- Λέρου
- Καστελόριζου

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται με αλφαβητική σειρά τα αεροδρόμια της Ελλάδας, στρατιωτικά και πολιτικά, σύμφωνα με τους κωδικούς της IATA

Πίνακας 3.13 : *Αεροδρόμια Ελλάδας-IATA codes*

IATA	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	ΠΕΡΙΟΧΗ
AGQ	Πολιτικό αεροδρόμιο Αγρινίου	Αγρίνιο
AOK	Κρατικός αερολιμένας Καρπάθου	Κάρπαθος
ATH	Διεθνές αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος	Αθήνα
AXD	Διεθνές αεροδρόμιο Αλεξανδρούπολης	Αλεξανδρούπολη
CFU	Κρατικός αερολιμένας Κέρκυρας	Κέρκυρα
CHQ	Κρατικός αερολιμένας Χανίων	Χανιά
EFL	Κρατικός αερολιμένας Κεφαλονιάς	Κεφαλονιά
GPA	Αεροδρόμιο Αράξου	Αράξος-Πάτρα
HER	Κρατικός αερολιμένας Ηρακλείου	Ηράκλειο
JIK	Αεροδρόμιο Ικαρίας	Ικαρία
IOA	Κρατικός αερολιμένας Ιωαννίνων	Ιωάννινα
JKH	Κρατικός αερολιμένας Χίου	Χίος
JMK	Κρατικός αερολιμένας Μυκόνου	Μύκονος
JNX	Κρατικός αερολιμένας Νάξου	Νάξος
JSH	Αεροδρόμιο Σητείας	Σητεία

JSI	Κρατικός αερολιμένας Σκιάθου	Σκιάθος
JSY	Κρατικός αερολιμένας Σύρου	Σύρος
JTR	Κρατικός αερολιμένας Σαντορίνης	Σαντορίνη
JTY	Κρατικός αερολιμένας Αστυπάλαιας	Αστυπάλαια
KGS	Κρατικός αερολιμένας Κω	Κως
KIT	Κρατικός αερολιμένας Κυθήρων	Κύθηρα
KLX	Αεροδρόμιο Καλαμάτας	Καλαμάτα
KSJ	Κρατικός αερολιμένας Κάσου	Κάσος
KSO	Κρατικός αερολιμένας Καστοριάς	Καστοριά
KVA	Αερολιμένας Καβάλας	Καβάλα
KZI	Κρατικός αερολιμένας Κοζάνης	Κοζάνη
KZS	Κρατικός αερολιμένας Καστελλόριζου	Καστελλόριζο
LRS	Κρατικός αερολιμένας Λέρου	Λέρος
LXS	Κρατικός αερολιμένας Λήμνου	Λήμνος
MJT	Κρατικός αερολιμένας Μυτιλήνης	Μυτιλήνη
MLO	Κρατικός αερολιμένας Μήλου	Μήλος
PAS	Κρατικός αερολιμένας Πάρου	Πάρος
PVK	Αεροδρόμιο Ακτίου	Ακτιο-Πρέβεζα
PYR	Κρατικός αερολιμένας Ανδραβίδας	Ανδραβίδα

RHO	Κρατικός αερολιμένας Ρόδου	Ρόδου
SKG	Αερολιμένας Θεσσαλονίκης	Θεσσαλονίκη
SKU	Κρατικός αερολιμένας Σκύρου	Σκύρος
SMI	Κρατικός αερολιμένας Σάμου	Σάμος
VOL	Αεροδρόμιο Βόλου	Βόλος
ZTH	Κρατικός αερολιμένας Ζακύνθου	Ζάκυνθος

3.2. Συνοπτική αναδρομή στους Διεθνείς Αερολιμένες.

Διεθνές Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης βρίσκεται 15 χλμ. Νοτιοανατολικά της πόλης. Σύμφωνα με τις πληροφορίες της Υ.Π.Α ήταν τρίτο σε κίνηση αεροδρόμιο της Ελλάδας το 2008. Ονομάζεται «Μακεδονία» λόγω της ιστορικής γεωγραφικής περιοχής, ενώ παλαιότερα ονομαζόταν Κρατικός Αερολιμένας Μικράς Θεσσαλονίκης και ο κωδικός της IATA είναι SKG. Ο αερολιμένας πραγματοποιεί τοπικές και διεθνείς πτήσεις προς Ευρωπαϊκές χώρες και την Κύπρο. Την εξυπηρέτηση κάνουν οι Olympic Air, η Swissport και η Goldair Handling Agent.

Πίνακας 3.14 : *Επιβατική κίνηση Αεροδρομίου Θεσσαλονίκης 2000-2010.*

Έτος	Εσωτερικές πτήσεις		Διεθνής πτήσεις	
	Αφίξεις	Αναχωρήσεις	Αφίξεις	Αναχωρήσεις

2010	809.869	872.202	1.133.704	1.094.976
2009	854.827	859.063	1.187.233	1.203.072
2008	803.444	808.439	1.271.776	1.285.900
2007	823.410	821.540	1.251.308	1.271.711
2006	742.424	744.409	1.151.395	1.164.626
2005	731.537	730.968	1.099.516	1.108.560
2004	764.369	732.042	1.060.064	1.064.434
2003	734.298	712.379	1.027.767	1.026.478
2002	615.650	603.413	1.011.462	1.026.911
2001	674.213	669.153	1.040.545	1.046.908
2000	772.548	760.835	1.005.051	1.009.593

Πηγή : ΥΠΑ

Διεθνές Αεροδρόμιο Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης».

Ο Αερολιμένας του Ηρακλείου καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση στα σημαντικότερα αεροδρόμια της Ελλάδας. Απέχει 4 χλμ από το κέντρο της πόλης στην περιοχή Νέα Αλικαρνασσό. Πραγματοποιεί εσωτερικές και εξωτερικές πτήσεις προς την Ευρώπη μέσω πτήσεων charter.

Πίνακας 3.15 : Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Νίκος Καζαντζάκης 2000-2010

<i>Έτος</i>	<i>Εσωτερικές πτήσεις</i>		<i>Εξωτερικές πτήσεις</i>	
	<i>Αφίξεις</i>	<i>Αναχωρήσεις</i>	<i>Αφίξεις</i>	<i>Αναχωρήσεις</i>
2010	504.633	530.860	1.930.155	1.941.689
2009	553.679	578.455	1.952.074	1.968.632
2008	547.484	568.439	2.154.010	2.167.135
2007	537.718	561.478	2.162.769	2.176.404

2006	493.760	510.463	2.159.452	2.181.977
2005	448.461	462.746	2.003.643	2.018.061
2004	458.373	468.323	1.886.607	1.899.205
2003	403.032	410.025	2.001.590	2.018.860
2002	348.053	369.881	2.022.733	2.051.062
2001	406.885	423.563	2.083.909	2.132.369
2000	494.317	495.079	2.058.233	2.103.008

Πηγή : ΥΠΑ

Διεθνής Αερολιμένας Ρόδου.

Ο διεθνής κρατικός Αερολιμένας Ρόδου «Διαγόρας» είναι το τέταρτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ελλάδας με κίνηση το 2007 να φτάνει τους 415.166 επιβάτες για πτήσεις εσωτερικού και τους 1.395.021 επιβάτες για πτήσεις εξωτερικού, σύμφωνα με τις πληροφορίες της Υ.Π.Α. το αεροδρόμιο λειτουργεί όλες τις ημέρες και ώρες του χρόνου προσφέροντας επίσης υπηρεσίες όπως ενοικιάσεις αυτοκινήτων, στάθμευση αυτοκινήτων, κατάστημα αφορολόγητων ειδών. Οι κορυφαίες εταιρείες που πετούν προς τη Ρόδο είναι η Olympic Air και η Aegean Airlines.

Πίνακας 3.16 : *Επιβατική εσωτερική κίνηση αερολιμένα Ρόδου 1994-2010.*

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΡΟΔΟΥ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
	ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1994	6.428	189.277	190.795	2.660	232
1995	6.813	209.455	210.246	2.676	270
1996	7.180	235.325	242.071	2.388	315
1997	9.587	279.199	280.569	2.312	243
1998	10.167	269.461	265.823	2.246	245
1999	11.988	318.930	319.459	1.888	190
2000	12.571	356.883	363.677	2.578	241

2001	11.781	338.430	344.039	1.464	354
2002	11.099	310.074	318.763	1.242	412
2003	13.313	340.760	348.555	2.612	363
2004	14.036	360.778	337.095	1.798	330
2005	13.026	370.263	380.213	1.864	179
2006	13.677	401.280	408.685	2.573	329
2007	14.618	415.166	424.160	2.475	379
2008	14.730	416.295	427.234	2.536	403
2009	14.741	407.960	418.717	2.269	368
2010	12.628	364.260	372.306	1.935	287

Πηγή : ΥΠΑ

Πίνακας 3.17 : *Επιβατική κίνηση εξωτερικού 1994-2010.*

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΡΟΔΟΥ					
ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/Φ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
	ΑΦ.+	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
	ΑΝ.				
1994	13.992	1.056.560	1.055.154	1	0
1995	13.160	960.586	964.336	4	0
1996	10.884	899.809	864.312	4	0
1997	13.078	1.019.876	935.651	12	0
1998	14.760	1.116.611	1.020.417	20	0
1999	17.475	1.340.709	1.312.420	9	40
2000	17.071	1.339.139	1.347.351	3	28
2001	16.319	1.361.783	1.383.923	1	1
2002	15.911	1.288.923	1.312.723	0	0
2003	15.806	1.236.553	1.240.202	2	0
2004	14.990	1.165.843	1.172.807	0	0
2005	15.418	1.215.771	1.241.267	0	0
2006	17.065	1.336.884	1.344.673	2	0
2007	18.158	1.391.615	1.395.021	3	0
2008	17.760	1.354.921	1.369.019	0	3
2009	16.939	1.315.479	1.327.955	0	0
2010	18.930	1.421.955	1.428.051	8	0

Πηγή : ΥΠΑ

3.3. Περιφερειακά αεροδρόμια και οικονομική ανάπτυξη.

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών έχει συνεισφέρει σημαντικά στην ανάπτυξη αλλά και στην κίνηση των ελληνικών αερολιμένων γεγονός που σημαίνει πως οι περιφερειακές περιοχές που τους φιλοξενούν, έχουν δεχτεί θετικά οικονομικά αποτελέσματα. Έτσι όσο ο τουρισμός θα αναπτύσσεται οι επιρροές στο οικονομικό επίπεδο αλλά και στην παραγωγική απασχόληση θα είναι μεγάλες. Βέβαια οι νέες ευκαιρίες που δημιουργούνται θα πρέπει με τη σωστή στρατηγική, βάση σχεδίου marketing, να αξιοποιούνται στον ικανοποιητικό βαθμό για τη ορθή άνθηση του τουριστικού εμπορίου στις περιφερειακές περιοχές.

Σε περιφερειακό επίπεδο και ιδιαίτερα στις νησιωτικές περιοχές ο αεροπορικός τουρισμός προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα τα οποία προωθούν την οικονομική ανάπτυξη αφού συγκεκριμένο μερίδιο τουριστών εμφανίζει καθημερινή δαπάνη, επανασκεψιμότητα γεγονός που συμβαίνει και στις περιόδους με χαμηλή τουριστική κίνηση. Εξαιτίας της αυξανόμενης ζήτησης, ο περιφερειακός τουρισμός αποδίδει συναλλαγματικά έσοδα έτσι ώστε να καλύψει τα εμπορικά ελλείμματα. Συγκριτικά με αναπτυγμένες τουριστικά χώρες της Ευρώπης, παρατηρείται πως αν αναπτυχθεί η διεθνής ανταγωνιστικότητα μεγαλύτερα μέρη τουριστών θα επισκέπτονται την χώρα κατά συνέπεια την ανάπτυξη των περιφερειακών περιοχών λόγω της αεροπορικής μεταφοράς αφού όμως πρώτα οι προσφερόμενες υπηρεσίες είναι υψηλής ποιότητας.

Όσο αφορά τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι αερολιμένες στις περιφερειακές περιοχές, εκτός από τις οικονομικές συναλλαγές, παρατηρείται έντονη απασχόληση στους χώρους εργασίας στους τουριστικούς τομείς και στην επιχειρηματική δραστηριότητα που σχετίζεται με τον τουρισμό. Συνεπώς η αύξηση του τουρισμού γύρω από τα περιφερειακά αεροδρόμια συγκρατεί τον πληθυσμό μειώνοντας το πρόβλημα της μετανάστευσης και αστικοποίησης.

Παρόλο που ο τουρισμός δεν αποτελεί αυτόνομο τομέα οικονομικής δραστηριότητας μπορεί και αυξάνει το εισόδημα της περιφέρειας συνεπώς και το εθνικό εισόδημα με αποτέλεσμα να μειώνονται οι ανισότητες μεταξύ της περιφέρειας και του κέντρου. Σημαντική είναι η προσφορά των περιφερειακών αεροδρομίων στη δημιουργία εξωτερικών οικονομιών για τις τουριστικές επιχειρήσεις, για την παρούσα περιφέρεια αλλά και για γειτονικές περιφέρειες.

Ειδικότερα μέσω της ανάπτυξης των περιφερειακών αεροδρομίων υπάρχουν επενδύσεις ιδιωτικές ή δημόσιες οι οποίες αποφέρουν οικονομικά οφέλη. Για παράδειγμα επενδύσεις που αφορούν εστιατόρια και ξενοδοχεία, αυτά αποτελούν τις βασικές τουριστικές ανάγκες. Πέρα από τις βασικές επενδύσεις υπάρχουν και αυτές που αφορούν την ψυχαγωγία αλλά και επενδύσεις για έργα υποδομής. Όπως είναι λογικό τα παραπάνω συντελούν στην ενδυνάμωση του εισοδήματος και στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Είναι σαφές ότι τα χρηματικά ποσά που καταβάλλουν οι αφικνούμενοι τουρίστες στις περιφερειακές περιοχές μέσω αεροπορικών μεταφορών, συμβάλλουν στην άνθηση της τουριστικής αγοράς όπως επίσης και στην ανάπτυξη των κερδών όλων των επιχειρήσεων και φυσικά αύξηση του εισοδήματος. Η ανάπτυξη του τουρισμού λόγω των αεροδρομίων δεν σημαίνει και αυτόματη ανάπτυξη μιας περιφέρειας, όμως μπορεί να δεσμεύσει το ανθρώπινο δυναμικό και τα οικονομικά έσοδα.

Εκείνο που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι πως τα περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια βρίσκονται σε προορισμούς μακριά από τα βιομηχανικά κέντρα δηλαδή σε περιοχές που έχουν τη δυνατότητα να αναπτυχθούν τουριστικά. Επίσης ο ρόλος των αεροδρομίων συμβάλλει σοβαρά στην αστική ανάπτυξη. Είναι πολλές οι φορές που οι τουριστικά αναπτυσσόμενες περιοχές γίνονται τουριστικές πόλεις έχοντας έτσι μεγαλύτερη αύξηση του πληθυσμού αλλά και του ανθρώπινου δυναμικού στις τουριστικές επιχειρήσεις

Αποτελεί πραγματικότητα το γεγονός ότι η Ελλάδα πληροί τις περισσότερες προϋποθέσεις όπως η τουριστική πολιτική, οι πολλές μικρές και μεγάλες τουριστικές επιχειρήσεις, η ζήτηση, η προστασία του περιβάλλοντος αλλά και η ανάδειξη των φυσικών πόρων. όλα αυτά σε συνδυασμό με τις περιφερειακές περιοχές που διαθέτουν αεροδρόμια, βοηθούν στην προσέλκυση πολλών τουριστών αφού τα μεγαλύτερα τουριστικά κέντρα της χώρας είναι νησιωτικά και ηπειρωτικά προκαλώντας οικονομική άνοδο. Βέβαια αυτό ισχύει στο μέτρο των αρχών της αειφόρου ανάπτυξης δηλαδή η οικονομική ανάπτυξη που σχεδιάζεται και πραγματοποιείται έχοντας ως βάση την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα.

Με δεδομένα τα παραπάνω δεν εκπλήσσει το γεγονός ότι παρουσιάζονται και ορισμένα μειονεκτήματα όσο αφορά την ανάπτυξη του τουρισμού λόγω της εμφάνισης των αεροδρομίων στις περιφερειακές περιοχές. Αρχικά και λόγω των υψηλών-τακτικών αφίξεων σε μία τουριστική περιοχή της περιφέρειας, είναι γεγονός και σύμφωνα με τα παραπάνω πως παρατηρείται ανάπτυξη στον τομέα της οικονομίας και όχι μόνο. Εκείνο όμως που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι πως η υπερβολική ανάπτυξη συνεπάγεται του περιορισμού σε άλλες παραγωγικές διαδικασίες.

Πιο συγκεκριμένα η μονόπλευρη ανάπτυξη του τουρισμού, στην συγκεκριμένη περίπτωση λόγω των αερολιμένων, μπορεί να αποδυναμώσει άλλους κλάδους τουριστικούς ή μη. Έτσι λύνεται μόνο ένα μέρος των προβλημάτων μιας περιφέρειας χωρίς να υπάρχει μία καθολική ανάπτυξη στο εμπόριο της περιφερειακής οικονομίας.

Είναι γεγονός ότι ο τουρισμός είναι ένα ιδιαίτερο είδος βιομηχανίας γιατί τα προϊόντα που εξάγει δεν ακολουθούν τις τακτικές του κλασσικού εμπορίου έτσι η ανάπτυξη του τουρισμού αυξάνει τις εξαγωγές. Βέβαια υπάρχει και η αρνητική πλευρά της συγκεκριμένης ανάπτυξης διότι ορισμένες φορές παρατηρείται αύξηση των εισαγωγικών προϊόντων με αποτέλεσμα να ελαττώνονται οι αγορές των προϊόντων της περιφέρειας. Σε μια τέτοια περίπτωση θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στα τοπικά περιφερειακά αγαθά.

Όπως τονίστηκε και παραπάνω θα πρέπει η ανάπτυξη στις περιοχές που υπάρχουν, κατασκευάζονται ή εξελίζονται αεροδρόμια, να τηρεί τους κανονισμούς της αιφόρου ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα εξαιτίας της ταχείας ανάπτυξης των ξενοδοχείων αλλά και όλων των υπόλοιπων υποδομών το αποτέλεσμα δεν είναι άλλο παρά η επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την προσέλκυση μικρότερου ποσοστού αφικνούμενων τουριστών από το εξωτερικό αλλά και αλλαγές προτιμήσεων των ημεδαπών.

Με αφετηρία όλες τις παραπάνω θέσεις και στα μέτρα που ισχύουν, είναι ορθό να γνωρίζουν οι επιχειρηματίες αλλά και οι κάτοικοι της κάθε περιφέρειας πως οι αερολιμένες μπορούν να προσφέρουν στιγμές ευημερίας αλλά ταυτόχρονα μπορεί ο λάθος και άμετρος χειρισμός να αποτελέσουν καταστροφικό παράγοντα για την περιφερειακή οικονομία. Το εμπόριο μπορεί να ανθίσει μόνο με σωστές

στρατηγικές marketing γιατί όπως είναι γνωστό ο τουρισμός λειτουργεί συμπληρωματικά με όλες τις υπόλοιπες παραγωγικές διαδικασίες. Τα πλεονεκτήματα ύπαρξης αεροδρομίων στις περιφερειακές περιοχές είναι πολλά, τα μειονεκτήματα λιγότερα αλλά με τη σωστή τουριστική πολιτική μπορούν να αποφευχθούν.²⁸

²⁸ Λαγός, 1996

4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Βασικές οικονομικές έννοιες.

4.1. Ζήτηση και προσφορά αγαθών

Η αγορά είναι ένας όρος αφηρημένος και σε αυτή καθορίζονται ταυτόχρονα η τιμή του συγκεκριμένου αγαθού και οι ποσότητες του αγαθού που πωλούνται και αγοράζονται. Στην αγορά τα παραπάνω παρατηρούνται ως προσφορά και ζήτηση. Κατά κοινή ομολογία είναι λάθος το γεγονός ότι πολλοί πιστεύουν πως η ζήτηση συγγέεται προς τη ζητούμενη ποσότητα ενός αγαθού. Η ζήτηση είναι μια συνάρτηση που συνδέει την τιμή του αγαθού (T) προς τη ζητούμενη ποσότητα.

Θα ήταν πλάνη αν υποστήριζε κανείς ότι οι μεταφορές σήμερα αποτελούν μονοπώλιο, άλλωστε σε αυτή την περίπτωση οι αυξομειώσεις της τιμής έχουν μικρή επίδραση στη ζήτηση. Βέβαια στη σημερινή εποχή και σύμφωνα με τον μεγάλο ανταγωνισμό των μεταφορών, πόσο περισσότερο των αεροπορικών, το καθεστώς του μονοπωλίου έχει εκλείψει αφού ο επιβάτης έχει πολλές εναλλακτικές επιλογές για τη μεταφορά του.²⁹

4.1.2. Ποιοτικές υπηρεσίες στην περιφέρεια

Είναι αλήθεια πως όταν μια υπηρεσία στον τουριστικό τομέα συνδυάζεται με την ποιότητα, τότε η ζήτηση είναι μεγαλύτερη. Για παράδειγμα αν οποιοδήποτε αεροδρόμιο της περιφέρειας προσφέρει στον επιβάτη υπηρεσίες όπως η άνεση και εξυπηρέτηση το αποτέλεσμα θα είναι θετικό αφού ο επιβάτης θα επιθυμεί να επαναλάβει το ταξίδι. Εδώ όμως μπορούν να συμπεριληφθούν και οι υπηρεσίες που δέχεται ο επισκέπτης από τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις. Η ποιοτική μεταφορά εξαρτάται επίσης από την ασφάλεια μεταφοράς, τη ταχύτητα διαδρομής αλλά και από την ελαστικότητα της ώρας αναχώρησης-άφιξης.

Δεν πρέπει να παραλειφθεί το γεγονός ότι η αύξηση του πληθυσμού μιας περιφέρειας κατευθύνει τη ζήτηση για μεταφορά σε αύξηση, έτσι οι εσωτερικές

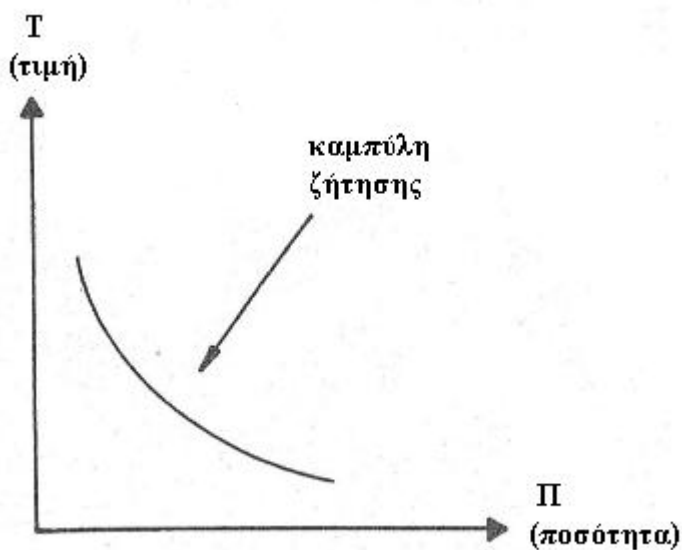
²⁹ Προφυλλίδης, 1993

μεταφορές αυξάνονται. Βέβαια η επιρροή του πληθυσμού στη ζήτηση εξαρτάται από τις συνθήκες και συνήθειες δουλειάς και διακοπών.³⁰

Εύκολα λοιπόν οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι όσο αυξάνονται οι κάτοικοι μιας οποιαδήποτε περιοχής αυξάνεται κ η ζήτηση στη μεταφορά.

Κατά συνέπεια η αύξηση της ζήτησης αεροπορικών εισιτηρίων για μια περιφερειακή περιοχή της Ελλάδας συνδέεται με την αύξηση του εισοδήματος. Φυσικά αυτό εξαρτάται από το ποσό των δαπανών που μια ομάδα επιβατών μπορεί να ξοδέψει.

Σχέδιο 4.1. Καμπύλη Ζήτησης



Στο παραπάνω σχέδιο παρατηρούμε πως η αύξηση της τιμής ενός προϊόντος (στη συγκεκριμένη περίπτωση η άνοδος της τιμής του αεροπορικού εισιτηρίου) θα οδηγήσει σε μείωση των ποσοτήτων του συγκεκριμένου αγαθού από τους καταναλωτές και αντίστροφα μείωση της τιμής του αγαθού θα οδηγήσει σε αύξηση των ζητούμενων ποσοτήτων. Η προσφορά είναι κ αυτή μια συνάρτηση που συνδέει την τιμή ενός αγαθού προς

³⁰ Προφυλλίδης, 1993, αναφέρεται στον Frybourg, Bieber, σελ. 26.

την προσφερόμενη ποσότητά του. Έτσι η αύξηση της τιμής ενός αγαθού οδηγεί σε αύξηση της προσφερόμενης ποσότητας του αγαθού και αντίστροφα.

5. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Μελέτη της Νήσου Κέρκυρας

5.1 Γενικές πληροφορίες

Ένα από τα βορειότερα νησιά του Ιονίου είναι η Κέρκυρα η οποία εκτείνεται στο Β' τμήμα του Ιονίου Πελάγους και πλησιάζει τις ακτές της Ηπείρου και τις ακτές των Αγίων Σαράντα της Αλβανίας. Σύμφωνα με την απογραφή του μόνιμου πληθυσμού της Ελλάδας για το 2011 τα αποτελέσματα για την Περιφερειακή Ενότητα Κέρκυρας είναι 103.300 κάτοικοι.

Στην Κέρκυρα είναι συγκεντρωμένες οι περισσότερες βιομηχανίες και βιοτεχνίες του νομού, όπως ελαιουργίες, κυλινδρόμυλοι, λιθογραφεία. Αλλά ταυτόχρονα βρίσκονται και οι περισσότερες από τις άλλες οικονομικές δραστηριότητες. Το λιμάνι της είναι από τα σπουδαιότερα της χώρας για τη διακίνηση των επιβατών. Είναι μεγάλο τουριστικό κέντρο, που την προτιμούν λόγω του κλίματός της, τα αξιοθέατα και για το ότι γειτονεύει με την Ιταλία και την υπόλοιπη Ευρώπη, γεγονός που βοηθά στην τακτική είσοδο τουριστών στο νησί. Συνδέεται τακτικά αεροπορικώς με την Αθήνα και με πλοία και φέρι-μποτ με την απέναντι ηπειρωτική Ελλάδα (διαμέσου της Ηγουμενίτσας) και την Ιταλία.³¹

Γενικά η Περιφέρεια Ιονίων Νήσων λόγω της γειννίας με τις παράκτιες περιοχές της Νότιας Ιταλίας και της Αλβανίας είναι άμεσα ενδιαφερόμενη σε θέματα συνεργασιών για την προαγωγή κοινών σκοπών στους τομείς των μεταφορών, του περιβάλλοντος, του πολιτισμού και της επιχειρηματικότητας με έμφαση στον τουρισμό. Επίσης η διέλευση του θαλάσσιου άξονα μεταφορών που ξεκινά από το

³¹ Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια 2002

βόρειο άκρο της Αδριατικής και καταλήγει στην Κύπρο, μπορεί υπό προϋποθέσεις να προσφέρει έμμεσα οφέλη.³²

5.2 Η Τουριστική Ανάπτυξη της Κέρκυρας.

Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση Επιχειρηματικότητας του 2005 για τα Ιόνια Νησιά, παρατηρούμε όσο αφορά το ΑΕΠ υπάρχουν διάφορες αποκλίσεις μεταξύ των νομών της Περιφέρειας. Στον νομό της Κέρκυρας το κατά κεφαλήν εισόδημα είναι πολύ ανώτερο του μέσου κατά κεφαλήν εισοδήματος της Περιφέρειας, αλλά και μεγαλύτερο του μέσου κατά κεφαλήν εισόδημα της χώρας. Ακόμα, ο νομός Κεφαλληνίας χαρακτηρίζεται από μικρότερο κατά κεφαλήν εισόδημα και αντιστοιχεί στο 83% του κατά κεφαλήν εισοδήματος του Νομού Κερκύρας. Συμπερασματικά βλέπουμε πως η οικονομική ανάπτυξη του νομού της Κέρκυρας οφείλεται στην έντονη ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα και κυρίως του τουρισμού. Με αφορμή τις αναλύσεις για τους τομείς της παραγωγικότητας καταδεικνύεται πως η Κέρκυρα υπερτερεί σε αριθμό απασχολουμένων και στους τρεις τομείς παραγωγής σε αντίθεση με τους άλλους νομούς του Ιονίου.

Η τουριστική ανάπτυξη της Κέρκυρας στηρίζεται κυρίως στον πολιτισμό της που ευνοείται για πολιτιστικό τουρισμό λόγω της ειδικής υποδομής της και της ιστορίας της. Επακόλουθο είναι η "μεταφορά" της τοπικής ιστορίας, και η διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς. Συγκεκριμένα αυτό το είδος τουρισμού περιλαμβάνει μεταξύ άλλων επισκέψεις ιστορικών μνημείων, αρχαιολογικών χώρων, μουσείων κτλ. Επιπλέον λόγω του φυσικού τοπίου της, η Κέρκυρα φιλοξενεί μεγάλο ποσοστό τουριστών που δραστηριοποιούνται στον θαλάσσιο τουρισμό. Πράγματι, το νησί της Κέρκυρας είναι ιδανικό για καταδύσεις, ιστιοπλοΐα, θαλάσσια σπορ και κάθε είδους περιηγήσεις. 'Αναμφίβολα ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις δυναμικότερες μορφές τουρισμού, αφού η σημασία του στις τουριστικές οικονομίες των χωρών που έχουν τις φυσικές

³² Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια 2002

προϋποθέσεις είναι μεγάλη' όπως αναφέρουν οι (Ηγουμενάκης, Κραβαρίτης, Λύτρας, 1998).

Η πιο παραγωγική και συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι εκείνη της ναύλωσης σκαφών αναψυχής όπως και η συναλλαγματοφόρα δραστηριότητα του θαλάσσιου τουρισμού είναι και αυτή των κρουαζιερών. Συγκεκριμένα και σύμφωνα με τα στοιχεία που κατέγραψε ο Οργανισμός Λιμένος, σημειώθηκε σημαντική αύξηση της τάξης του 5,3% στις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων το 2011 (Ανδριώτης Γ., 2012). Αναλυτικότερα το 2011 έφτασαν στην Κέρκυρα 29.769 περισσότεροι επιβάτες και 23 περισσότερα πλοία σε σχέση με το 2010. Για το 2012 τα στοιχεία δείχνουν αύξηση που ξεπερνά το 7%.

Συμπερασματικά η ανάπτυξη όλων των εναλλακτικών μορφών τουρισμού στην Κέρκυρα δεν δημιουργεί μόνο το αίσθημα της ικανοποίησης στους τουρίστες αλλά αναντίρρητα και με αφετηρία τη θέση αυτή βοηθά στην οικονομική ανάπτυξη και στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

5.3 Αερολιμένας Κέρκυρας Ιωάννης Καποδίστριας.

Ο κρατικός αερολιμένας της Κέρκυρας πήρε το όνομά του από τον πρώτο κυβερνήτη της Ελλάδας τον Ιωάννη Καποδίστρια ο οποίος είχε γεννηθεί στο νησί. Λειτουργεί από το 1949 ενώ ιδρύθηκε το 1937.

Οι στεγασμένοι χώροι του αερολιμένα προορίζονται για την εξυπηρέτηση των επιβατών και έχουν επιφάνεια 16.000 τμ. Ο ημιώροφος στον οποίον στεγάζονται τα γραφεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και των αεροπορικών εταιρειών έχει εμβαδόν 1.200 τμ. Ενώ στον επιβατικό σταθμό υπάρχουν καταστήματα, γραφεία εταιρειών ενοικιάσεων αυτοκινήτων όπως και ταξιδιωτικά γραφεία, εστιατόριο, καφετέρια, ATM. (<http://el.wikipedia>)

Οι αεροπορικές εταιρείες που πετούν από Ελλάδα προς Κέρκυρα είναι οι εξής: Aegean Airlines, Olympic Air και TUIfly. Ενώ άλλες αεροπορικές εταιρείες με πτήσεις για Κέρκυρα είναι: Air Berlin, easyJet, Ryanair, Thomson Flights,

flythomascook, flythomascook charter, Letairfly, transavia, Monarch Charter, Luxair.³³

5.4 Στατιστικά στοιχεία επιβατικής κίνησης στον αερολιμένα της Κέρκυρας.

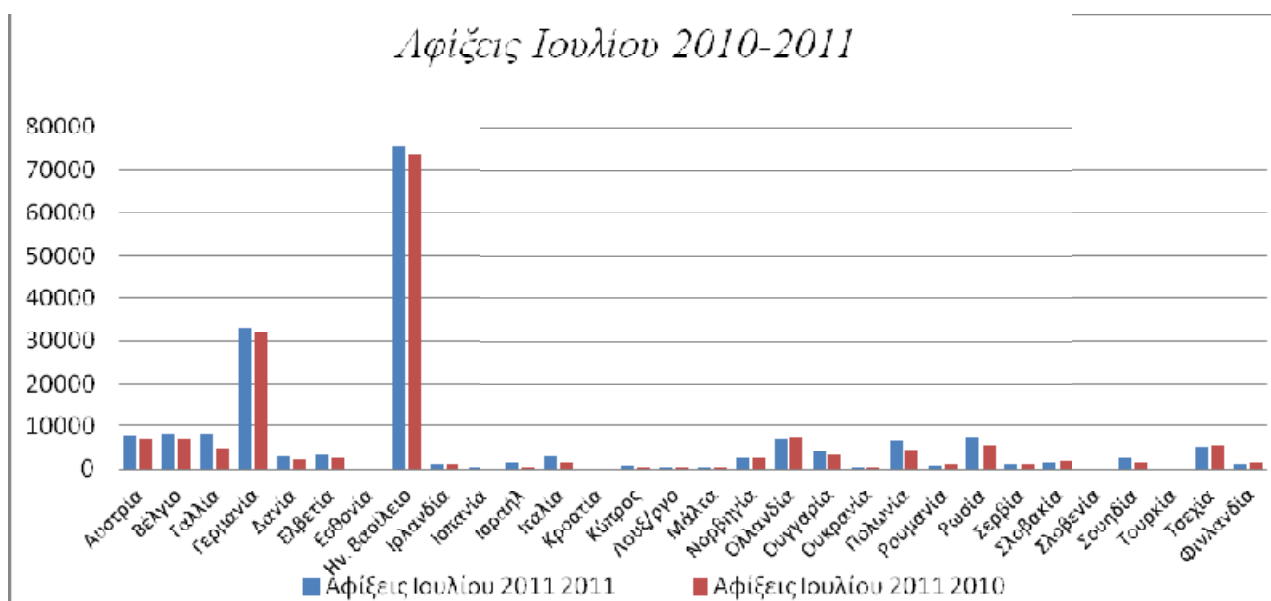
Παρακάτω παρουσιάζονται τα στοιχεία της κίνησης του αεροδρομίου Κέρκυρας για όλους τους μήνες των χρόνων 2010 και 2011 συγκριτικά καθώς και του μήνα Ιανουαρίου και Φεβρουαρίου του 2012.

Τα συγκεκριμένα στοιχεία μας τα διέθεσε ο κύριος Α. Μπάκολης, Αερολιμενάρχη του αεροδρομίου Κέρκυρας.

Στα παρακάτω διαγράμματα βλέπουμε την κίνηση των επιβατών του εξωτερικού για τους μήνες στους οποίους παρατηρείται μεγαλύτερη κινητικότητα. Παρατηρούμε πως για τον μήνα Ιούλιο η διακύμανση των αφίξεων είναι σε επίπεδα ικανοποιητικά, εφόσον αναφερόμαστε σε μια περίοδο εποχικότητας. Η μεγαλύτερη επιβατική κίνηση για το 2010 προέρχεται από το Ηνωμένο Βασίλειο και συνέχεια έχει η Γερμανία. Οι υπόλοιπες χώρες παρουσιάζουν μια ομοιόμορφη κίνηση γεγονός που δείχνει πως λόγω κλίματος και τουριστικής περιόδου, υπάρχει ζήτηση. Για παράδειγμα το Βέλγιο, η Αυστρία και η Ολλανδία είναι οι επόμενες χώρες που παρουσιάζουν μεγάλη επιβατική κίνηση. Σε ότι αφορά εξωτερικές κινήσεις του 2011, παρατηρούμε πως το Ηνωμένο Βασίλειο είναι μια σταθερή αγορά με αφίξεις που σημειώνουν τους 75.645 επιβάτες. Η μεταβολή είναι μικρή σε σχέση με τις αφίξεις του 2010 και το ίδιο παρατηρείται και για την Γερμανία ενώ μεγάλη μεταβολή (69,3) βλέπουμε να έχει η Γαλλία με περισσότερες αφίξεις το 2011 σε σχέση με το 2010. Αξίζει να προσέξουμε πως η Ρουμανία είναι η χώρα με τη μεγαλύτερη μεταβολή (- 44,9) δηλαδή υπήρχε μια μεγάλη μείωση στις αφίξεις στο νησί το 2011.

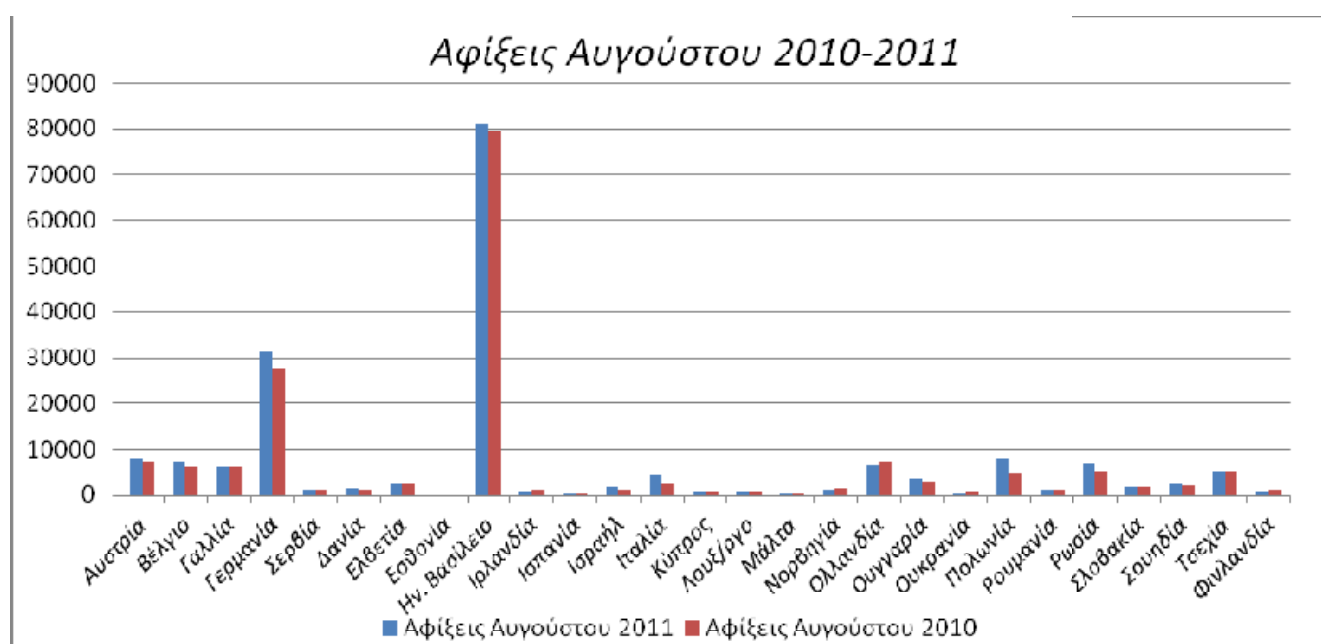
³³ Skyscanner, 2012

Διάγραμμα 5.1 : Αφίξεις Ιουλίου 2010-2011 στο αεροδρόμιο Κέρκυρας.



Ο Αύγουστος είναι ο μήνας με τη μεγαλύτερη επιβατικότητα ενώ παρατηρούμε πως το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία παραμένουν σταθερές αγορές χωρίς όμως μεγάλη αύξηση της επιβατικής κίνησης ανάμεσα στις δύο χρονιές. Είσοδο κάνει η Ισπανία με 226 αφίξεις. Γενικά παρατηρούμε ότι υπάρχουν μικρές διακυμάνσεις στις αφίξεις ανάμεσα στους δύο μήνες χωρίς όμως να υπάρχει έντονη ανομοιομορφία.

Διάγραμμα 5.2 : Αφίξεις Αυγούστου 2010-2011 στο αεροδρόμιο Κέρκυρας.



Πίνακας 5.18 : Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Κέρκυρας Ιουλίου 2010-2011

<i>Αφίξεις Ιουλίου 2011</i>			
<i>Χώρα</i>	<i>2011</i>	<i>2010</i>	<i>Μεταβολή</i>
Αυστρία	7790	7135	9,2
Βέλγιο	8242	7324	12,5
Γαλλία	8165	4824	69,3
Γερμανία	33133	31830	4,1
Δανία	2960	2245	31,8
Ελβετία	3235	2434	32,9
Εσθονία	0	0	
Ην. Βασίλειο	75645	73336	3,1
Ιρλανδία	930	1044	-10,9
Ισπανία	178	0	
Ισραήλ	1456	481	202,7
Ιταλία	3038	1526	99,1
Κροατία	0	0	
Κύπρος	676	306	120,9
Λουξ/ργο	495	510	-2,9
Μάλτα	473	435	8,7
Νορβηγία	2632	2547	3,3
Ολλανδία	7398	7683	-3,7
Ουγγαρία	4000	3454	15,8
Ουκρανία	230	335	-31,3
Πολωνία	6756	4654	45,2
Ρουμανία	612	1110	-44,9
Ρωσία	7639	5845	30,7
Σερβία	1106	1210	-8,6
Σλοβακία	1657	1915	-13,5
Σλοβενία	0	0	
Σουηδία	2409	1688	42,7
Τουρκία	0	0	
Τσεχία	5058	5856	-13,6
Φινλανδία	922	1501	-38,6

Στον πίνακα 5.18 βλέπουμε πως οι περισσότερες πτήσεις είναι για το έτος 2011.

Και πάλι παρατηρείται αύξηση στις πτήσεις από το Ην.Βασίλειο.

Πίνακας 5.19 : *Επιβατική κίνηση Αυγούστου 2010-2011.*

<i>Αφίξεις Αυγούστου</i>			
<i>Χώρα</i>	<i>2011</i>	<i>2010</i>	<i>Μεταβολή</i>
Αυστρία	7856	7265	8,1
Βέλγιο	7407	6274	18,1
Γαλλία	6242	6332	-1,4
Γερμανία	31476	27815	13,2
Σερβία	1070	1127	-5,1
Δανία	1566	1111	41,0
Ελβετία	2314	2384	-2,9
Εσθονία	0	0	
Ην. Βασίλειο	81128	79365	2,2
Ιρλανδία	733	817	-10,3
Ισπανία	381	226	68,6
Ισραήλ	1739	953	82,5
Ιταλία	4522	2616	72,9
Κύπρος	609	641	-5,0
Λουξ/ργο	686	613	11,9
Μάλτα	426	478	-10,9
Νορβηγία	1338	1382	-3,2
Ολλανδία	6651	7285	-8,7
Ουγγαρία	3329	2945	13,0
Ουκρανία	348	672	-48,2
Πολωνία	8152	4804	69,7
Ρουμανία	810	1112	-27,2
Ρωσία	6969	5133	35,8
Σλοβακία	1633	1854	-11,9
Σουηδία	2200	2073	6,1
Τσεχία	5076	5325	-4,7
Φινλανδία	733	1340	-45,3

Στον πίνακα 5.19 βλέπουμε κάποιες αυξομειώσεις στις εξωτερικές πτήσεις με κάποιες μικρές μεταβολές ανάμεσα στα δύο έτη. Για Ην.Βασίλειο παρατηρούνται οι περισσότερες πτήσεις σε σχέση με τις υπόλοιπες χώρες, ενώ λόγω της υψηλής τουριστικής περιόδου και του κλίματος του νησιού οι πτήσεις γενικά είναι σταθερές.

Πίνακας 5.20 : Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Κέρκυρας Ιουνίου 2010-2011.

<i>Αφίξεις Ιουνίου 2010-2011</i>		
<i>Μήνας</i>	<i>Εσωτερικού</i>	<i>Εξωτερικού</i>
Ιούνιος	12144	123380
Ιούνιος	12821	135526
Μεταβολή	5,6	9,8

Στον πίνακα 5.20 παρατηρείται πως οι πτήσεις του εξωτερικού για το 2010 και για το 2011 είναι υψηλές σε σχέση με αυτές του εσωτερικού. Αυτό οφείλεται στο ότι από τον μήνα Ιούνιο ξεκινά η υψηλή τουριστική περίοδος.

Στον πίνακα 5.21 παρατηρείται μεγάλος αριθμός αφίξεων από το Ην.Βασίλειο και τη Γερμανία για τον μήνα Σεπτέμβριο τόσο για το έτος 2010 όσο και για το 2011 παρόλο που είναι περίοδος χαμηλής σεζόν. Επίσης παρατηρείται μεταβολή στις πτήσεις από την Ιταλία μολονότι που γειτνιάζει με την Ελλάδα.

Πίνακας 5.21 : Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Κέρκυρας Σεπτεμβρίου 2010-2011

<i>Αφίξεις Σεπτεμβρίου 2011</i>			
<i>Χώρες</i>	<i>2011</i>	<i>2010</i>	<i>Μεταβολή</i>
Ην. Βασίλειο	60767	54418	11,7
Γερμανία	26686	23543	13,4
Ρωσία	5548	4298	29,1
Πολωνία	5337	3679	45,1
Γαλλία	5170	4380	18,0
Αυστρία	4778	3229	48,0
Ολλανδία	4497	4828	-6,9
Βέλγιο	3784	3822	-1,0
Τσεχία	3413	3457	-1,3
Ελβετία	2139	1862	14,9
Ουγγαρία	1792	1491	20,2
Σουηδία	1784	1435	24,3
Νορβηγία	1085	1227	-11,6
Φινλανδία	892	1270	-29,8
Ιρλανδία	871	775	12,4
Δανία	710	443	60,3
Μάλτα	551	616	-10,6
Λουξ/ργο	512	470	8,9
Ρουμανία	448	555	-19,3

Σερβία	365	364	0,3
Σλοβακία	314	479	-34,4
Ιταλία	129	207	-37,7
Ουκρανία	70	70	0,0
Ισπανία	54	0	
Ισραήλ	40	702	

Πίνακας 5.22 : Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Κέρκυρας Οκτωβρίου 2010-2011

<i>Αφίξεις Οκτωβρίου 2010-2011</i>		
<i>Μήνας</i>	<i>Εσωτερικού</i>	<i>Εξωτερικού</i>
Οκτώβριος 2011	8933	43687
Οκτώβριος 2010	9484	44923
Μεταβολή %	-5,8	-2,8

Στον πίνακα 5.22 βλέπουμε πως οι πτήσεις του εσωτερικού είναι κατά πολύ περισσότερες από αυτές του εξωτερικού, λόγω του ότι η θερινή περίοδος έχει λήξει. Παρόλα αυτά ο αριθμός των εξωτερικών πτήσεων δεν είναι χαμηλός αφού αρκετοί επισκέπτες προτιμούν τις περιόδους που ανήκουν στην χαμηλή σεζόν.

Πίνακας 5.23 : Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Κέρκυρας Νοεμβρίου 2010-2011

<i>Αφίξεις Νοεμβρίου 2010-2011</i>		
<i>Μήνας</i>	<i>Εσωτερικού</i>	<i>Εξωτερικού</i>
Νοέμβριος 2011	7299	1271
Νοέμβριος 2010	8525	761
Μεταβολή %	-14,4	67,0

Στον πίνακα 5.23 παρατηρούμε πως οι πτήσεις από το εξωτερικό μειώνονται σημαντικά ενώ οι εσωτερικές πτήσεις παραμένουν σταθερές.

Πίνακας 5.24 : *Επιβατική Κίνηση αεροδρομίου Κέρκυρας Δεκεμβρίου 2010-2011*

<i>Αφίξεις Δεκεμβρίου 2010-2011</i>		
<i>Μήνας</i>	<i>Εσωτερικού</i>	<i>Εξωτερικού</i>
Δεκέμβριος 2011	8025	113
Δεκέμβριος 2010	8570	200
Μεταβολή %	-6,4	-43,5

Στον πίνακα 5.24 παρατηρούμε πως η εσωτερική επιβατική κίνηση παραμένει σταθερή ενώ οι πτήσεις από το εξωτερικό μειώνονται.

Πίνακας 5.25 : *Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Κέρκυρας Ιανουαρίου 2010-2011*

<i>Αφίξεις Ιανουαρίου 2010-2011</i>		
<i>Μήνας</i>	<i>Εσωτερικού</i>	<i>Εξωτερικού</i>
Ιανουάριος 2011	8183	0
Ιανουάριος 2010	10685	0
Μεταβολή	-23,42	

Στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε μηδενικές πτήσεις από το εξωτερικό και όσον αφορά τις εσωτερικές πτήσεις βλέπουμε μια μεγάλη μεταβολή μεταξύ των ετών.

Πίνακας 5.26 : *Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Κέρκυρας Φεβρουαρίου 2010-2011*

<i>Αφίξεις Φεβρουαρίου 2010-2011</i>		
<i>Μήνας</i>	<i>Εσωτερικού</i>	<i>Εξωτερικού</i>
Φεβρουάριος 2011	7438	0
Φεβρουάριος 2010	9650	0
Μεταβολή	-22,92	

Στον πίνακα 5.26 βλέπουμε πως με την πάροδο των μηνών υπάρχει ομαλή κατανομή των εσωτερικών πτήσεων μόνο. Αυτό μας δείχνει πως η τουριστική ζήτηση στην Κέρκυρα επεκτείνεται στους μήνες Απρίλιο-Σεπτέμβριο.

Πίνακας 5.27 : *Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Κέρκυρας Μαρτίου 2010-2011*

<i>Αφίξεις Μαρτίου 2010-2011</i>		
<i>Μήνας</i>	<i>Εσωτερικού</i>	<i>Εξωτερικού</i>
Μάρτιος 2011	8611	524
Μάρτιος 2010	11507	823
Μεταβολή	-25,17	-36,33

Στον πίνακα 5.27 οι αφίξεις από το εξωτερικό είναι αμελητέες με μεγάλη μεταβολή (-36,33) σε σύγκριση των δύο χρόνων. Οι μετακινήσεις του εσωτερικού είναι σε ομαλά για την εποχή επίπεδα.

Πίνακας 5.28 : *Αφίξεις επιβατών Αεροδρομίου Κέρκυρας Απριλίου 2009 και 2011*

<i>Ημερομηνίες</i>	<i>Εσωτερικού</i>	<i>Εξωτερικού</i>
1-30/4/2011	12222	10665
1-30/4/2009	14191	6760
Μεταβολή	-13,87	57,77

Στον πίνακα 5.28 παρατηρούνται περισσότερες εσωτερικές πτήσεις τον Απρίλιο του 2011 σε σχέση με αυτές του 2009. Εξαιτίας των καλών καιρικών συνθηκών της Κέρκυρας σημειώνονται μεγάλες τιμές για τις αφίξεις του εξωτερικού.

Πίνακας 5.29 : Επιβατική κίνηση αεροδρομίου Κέρκυρας Μαΐου 2010-2011

<i>Αφίξεις Μαΐου 2011</i>			
<i>Χώρες</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>Μεταβολή</i>
Αυστρία	1241	1607	29,5
Βέλγιο	3674	4358	18,6
Γαλλία	5507	5586	1,4
Γερμανία	23026	22148	-3,8
Γιουγκοσλαβία	0	52	
Δανία	492	485	-1,4
Ελβετία	1548	1505	-2,8
Εσθονία	0	244	
Ην. Βασίλειο	44091	45004	2,1
Ην. Πολιτείες	0	117	
Ιρλανδία	358	188	-47,5
Ισπανία	0	93	
Ιταλία	0	130	
Κροατία	0	47	
Λετονία	0	0	
Λουξ/ργο	523	414	-20,8
Μάλτα	0	0	
Νορβηγία	568	687	21,0
Ολλανδία	6642	6028	-9,2
Ουγγαρία	0	0	
Ουκρανία	0	63	
Πολωνία	601	1383	130,1
Ρωσία	1513	2216	46,5
Σλοβακία	0	0	
Σουηδία	629	1207	91,9
Τουρκία	0	0	
Τσεχία	296	269	-9,1
Φινλανδία	503	372	-26,0

Στον πίνακα 5.29 βλέπουμε αυξημένες πτήσεις από το Ην.Βασίλειο για τον μήνα Μάιο του 2011 ενώ παρατηρούνται μηδενικές πτήσεις από αρκετές ευρωπαϊκές χώρες και από τις Ην.Πολιτείες για το 2010.

Πίνακας 5.30 : Επιβατική κίνηση Ιανουαρίου 2011 και 2012

<i>Ημερομηνίες</i>	<i>Εσωτερικού</i>	<i>Εξωτερικού</i>
Ιανουάριος 2012	7046	0
Ιανουάριος 2011	8183	0
Μεταβολή	-13,89	

Στον πίνακα 5.30 έχουμε στοιχεία για τον μήνα Ιανουάριο του 2012. Με δεδομένα τα παραπάνω δεν μας εκπλήσσει το γεγονός ότι δεν υπάρχουν πτήσεις από το εξωτερικό, γεγονός που αποδεικνύει πως το νησί είναι περισσότερο τουριστικός προορισμός για τους θερινούς μήνες.

Πίνακας 5.31 : *Επιβατική κίνηση Φεβρουαρίου 2011 και 2012*

<i>Αφίξεις επιβατών στον ΚΑΚΚ</i>		
<i>Μήνας</i>	<i>Εσωτερικού</i>	<i>Εξωτερικού</i>
Ιανουάριος 2012	7285	0
Ιανουάριος 2011	7438	0
Μεταβολή	-2,06	

Στον πίνακα 5.31 παρατηρούμε ξανά πως λόγω περιόδου οι πτήσεις του εξωτερικού είναι μηδενικές ενώ οι εσωτερικές πτήσεις είναι τακτικές. Υπάρχει μια μεταβολή που δείχνει πως οι εσωτερικές πτήσεις ήταν περισσότερες τον Φεβρουάριο του 2012 σε σχέση με αυτές του Φεβρουαρίου του 2011.

Συνέντευξη με τον Αερολιμενάρχη Κέρκυρας.

Εισαγωγή

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο διερευνάται ο ρόλος του αεροδρομίου της Κέρκυρας στην τουριστική ανάπτυξη, μέσα από τη μελέτη της επιβατικής κίνησης στο νησί. Για να γίνει αυτό εφικτό θα αναλύσουμε τους αριθμούς των εξωτερικών και εσωτερικών πτήσεων και έτσι θα οδηγηθούμε σε συμπεράσματα τα οποία θα εμφανίσουν την περίπτωση της Κέρκυρας ως έναν τουριστικό προορισμό. Τις περισσότερες πληροφορίες αντλήσαμε μέσα από τη συνέντευξη με τον Αερολιμενάρχη κ. Αντώνη Μπάκολη. Η συνέντευξη αποτελείται από ερωτήσεις που αφορούν την υποδομή του αεροδρομίου, τη σύνδεση του αεροδρομίου με την τουριστική πολιτική για το νησί, τον στρατηγικό σχεδιασμό ανάπτυξης του αεροδρομίου, τις υπηρεσίες της Πολιτικής Αεροπορίας και τον ρόλο των περιφερειακών αεροδρομίων στην οικονομική ανάπτυξη. Η συνέντευξη πραγματοποιήθηκε τον Μάρτιο του 2012 καθώς και τον Απρίλιο του 2012 προκειμένου να έχουμε μια ολοκληρωμένη άποψη για τις τελευταίες εξελίξεις του αεροδρομίου μέσω διαδικτυακής βιντεοκλήσης με το πρόγραμμα Skype. (βλ. παράρτημα: ερωτηματολόγιο).

Στην αρχή ζητήσαμε πληροφορίες σχετικά με την επιβατική κίνηση του αεροδρομίου ιδιαίτερα για τους θερινούς μήνες. Η απάντηση που δόθηκε είναι πως η εποχικότητα πλήττει το αεροδρόμιο, το οποίο λειτουργεί ουσιαστικά από τον Απρίλιο έως τον Οκτώβρη και εξυπηρετεί κυρίως ναυλωμένες πτήσεις. Επίσης είναι σημαντικό πως οι περισσότερες αφίξεις από το εξωτερικό είναι κυρίως από οργανωμένους ταξιδιώτες που προέρχονται από μεγάλους tour operators και το αεροδρόμιο εξυπηρετεί πολλές πτήσεις τακτικών πτήσεων

Τα στατιστικά στοιχεία για την εξωτερική επιβατική κίνηση του Ιουνίου έδειξαν πως ήταν 135.428 επιβάτες, γεγονός που συμβάλλει θετικά στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Τον Ιούλιο η κίνηση υπολογίσθηκε στους 186.835 επιβάτες, 15.000 περισσότεροι από το 2010. Σημαντικό είναι να σημειωθεί πως η Ryanair ανακοίνωσε δύο νέους προορισμούς για την Κέρκυρα και έχει ξεκινήσει

πτήσεις από και προς το αεροδρόμιο Stansted του Λονδίνου, επίσης θα υπάρχει πτήση από το Όσλο της Νορβηγίας για πρώτη φορά. Οι άλλοι προορισμοί της εταιρείας Ryanair θα ξεκινήσουν έχοντας κάθε μέρα πτήσεις και ειδικά την Πέμπτη θα υπάρχουν τέσσερις πτήσεις (Prestwick, Leeds Bradford, London Stansted, Oslo Rygge).

Όσον αφορά τα θέματα της υποδομής του αεροδρομίου είναι αυτά που θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη σημασία καθώς το αεροδρόμιο παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις, γεγονός που επιφέρει τη μείωση της ποιότητας των υπηρεσιών και την εξυπηρέτηση. Ο κ. Αερολιμενάρχης μας απάντησε πως υπάρχουν αρκετά σημαντικά έργα χρηματοδοτούμενα από το ΕΣΠΑ τα οποία δεν έχουν υλοποιηθεί έτσι στερείται η περιφέρεια από άποψη οικονομικής και τουριστικής ανάπτυξης.

Ένα από τα προβλήματα που είχε παρουσιασθεί στο παρελθόν και δημιούργησε μεγάλη σύγχυση, ήταν η διακοπή ηλεκτροδότησης του αερολιμένα λόγω καιρικών συνθηκών. Το γεγονός προκάλεσε αρκετές συνέπειες όπως αναφέρει ο κ. Αερολιμενάρχης και τονίζει πως πρέπει να γίνει η εφαρμογή έργων τα οποία έχουν ενταχθεί στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Δυτικής Ελλάδας-Πελοποννήσου-Ιονίων Νησιών 2007-2013».

Για το λόγο αυτό γίνεται μελέτη για την παράκαμψη του αεροδρομίου που η σημασία του για τον τουρισμό θα είναι τεράστια. Το έργο αυτό συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Ο σκοπός θα είναι να γίνει η παράκαμψη του Αερολιμένα και κατασκευή οδού στην περιοχή Παγκρατέϊκα με τη δημιουργία ισόπεδου κυκλικού κόμβου για τη διασφάλιση τη κυκλοφορίας, συνολικού κόστους 4.546.272 ευρώ. Όσον αφορά τον τομέα της ασφάλειας του αερολιμένα είναι σε χαμηλά επίπεδα και ο λόγος είναι πως υπάρχει μια σχετική ανυπαρξία συστημάτων ασφάλειας κάνοντας έτσι τις υπηρεσίες να μην είναι ποιοτικές. Ο κ. Αερολιμενάρχης τόνισε για το θέμα ασφάλειας του αεροδρομίου πως τους θερινούς μήνες δημιουργούνται ουρές στον χώρο ανάκτησης των αποσκευών γεγονός που επηρεάζει ακόμα και την καθυστέρηση των αναχωρήσεων των επιβατών.

Έπειτα μας απάντησε σε ερωτήσεις σχετικές με τις υπηρεσίες του αεροδρομίου και να τις αξιολογήσει ως επιβάτης. Οι απαντήσεις μας οδήγησαν στο συμπέρασμα πως οι επιβάτες ταλαιπωρούνται από την στενότητα του χώρου και την χαμηλή

ποιότητα υποδομών. Πιο αναλυτικά οι υπηρεσίες check-in, η ανάκτηση των αποσκευών το αίσθημα άνεσης και η έλλειψη της απαραίτητης εκπαίδευσης από το προσωπικό είναι κάποια από τα μειονεκτήματα του αεροδρομίου. Όσον αφορά τις καθυστερήσεις των πτήσεων κατά τη θερινή περίοδο δεν είναι σημαντικές επειδή υπάρχει η επιθεώρηση και η πίεση για την τήρηση των προγραμμάτων.

Στη συνέχεια απευθύναμε ερωτήσεις στον κ. Αερολιμενάρχη σχετικά με τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο αερολιμένας και αυτά φάνηκαν να είναι η ανεπάρκεια στις κτιριακές υποδομές και η έλλειψη στις γνώσεις των υπαλλήλων. Έπειτα μας ανέφερε τις προτεραιότητες του και αυτές ήταν η αξιοποίηση του κτιρίου, η επίλυση διάφορων προβλημάτων η λήψη αποφάσεων σχετικά με την αναβάθμιση των υπηρεσιών και την ευκολία των πληροφοριών.

Έπειτα από απαντήσεις σχετικών ερωτήσεων οδηγηθήκαμε σε συμπεράσματα τα οποία αν εφαρμοστούν στον επιθυμητό βαθμό θα υπάρξει πρόοδος στην τουριστική ανάπτυξη του νησιού. Αρχικά η ανάπτυξη του αεροδρομίου σε επίπεδο υπηρεσιών μπορεί να προσφέρει όλο τον χρόνο θετικές εμπειρίες στους επισκέπτες με την δημιουργία εκθεσιακού χώρου όπως έχει ξαναγίνει. Είναι σημαντικό να δημιουργηθούν και να προσφέρονται υπηρεσίες από τους τοπικούς φορείς, αλλά και από εξωτερικούς συνδέσμους έτσι ώστε να προωθούνται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Εκείνο που έχει ιδιαίτερη σημασία είναι πως η Κέρκυρα διαθέτει φυσικό και πολιτιστικό δυναμικό το οποίο μπορεί να εκμεταλλευτεί με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να αναπτυχθούν διάφορες μορφές τουρισμού οι οποίες θα μπορέσουν να προσελκύσουν μεγάλο αριθμό τουριστών που ενδιαφέρονται για κάτι διαφορετικό. Έτσι θα πρέπει να γίνει ένας στρατηγικός σχεδιασμός όπου θα συνδυαστούν όλες οι περιοχές για οικονομικό όφελος.

Κατά συνέπεια όλων αυτών είναι ανάγκη να εφαρμοστούν σχέδια για την στήριξη όλων των περιφερειακών αεροδρομίων αφού συμβάλλουν σημαντικά στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού προϊόντος. Έτσι η τουριστική ζήτηση θα είναι ο λόγος ανάπτυξης πολλών περιφερειακών περιοχών και σε αυτό καλούνται τα περιφερειακά αεροδρόμια. Πέρα από αυτά, στην Κέρκυρα η επιβατική κίνηση συνήθως προέρχεται από το Ην. Βασίλειο και τη Γερμανία, αλλά τον τελευταίο καιρό υπάρχουν νέες μεγάλες αγορές από τη Ρωσία και τη Γαλλία γεγονός που μας

δείχνει πως πρέπει να υπάρξουν νέες προτάσεις από επενδυτές για καλύτερη προσφορά υπηρεσιών και καλύτερο επίπεδο στις εγκαταστάσεις οδικές και τουριστικές.

Συμπεράσματα – Προτάσεις

Ο τουρισμός σαν κλάδος οικονομικής δραστηριότητας αποτελεί σημαντικό παράγοντα οικονομικής ανάπτυξης και αύξησης. Πέρα από οικονομικής άποψης, ο τουρισμός αποτελεί κλάδο οικονομικής δραστηριότητας αφού μέσα από αυτόν βρίσκουν απασχόληση εποχιακή και μη πολλοί άνεργοι τη στιγμή που πολλές βιομηχανίες, με την ευρύτερη έννοια του όρου, μειονεκτούν στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.

Πέρα από τη δημιουργία θέσεων εργασίας ο τουρισμός επιφέρει έσοδα για τους κατοίκους των περιοχών όπου αναπτύσσεται. Έτσι εάν αναπτύσσεται σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο προγραμματισμένα και με προσπάθεια τουριστικής ανάπτυξης, οι θετικές επιδράσεις του τουρισμού γίνονται αντιληπτές.

Η οικονομία της Ελλάδας ως χώρα υποδοχής και φιλοξενίας μπορεί να αξιολογηθεί θετικά με τη μέτρηση των επενδύσεων της τουριστικής οικονομίας και αρνητικά αν μετρηθούν οι αρνητικές επιδράσεις εξαιτίας της λάθος τουριστικής πολιτικής.

Στην Ελληνική Οικονομία ο τομέας των αερομεταφορών είναι μέγιστης σημασίας και αποτελεί μια από τις κυριότερες συναλλαγματοφόρες πηγές. Οι αερομεταφορές εκπλήρωσαν με επιτυχία τις απαιτήσεις για γρήγορη, άνετη, οικονομική μαζική μεταφορά και πραγματοποιώντας αυτό έχουν συνεισφέρει στην οικονομική και κοινωνική ευρωστία.

Η χρήση του αεροσκάφους από τον τουρίστα που επισκέπτεται τη χώρα μας σημαίνει ότι στην ποιότητα του τουριστικού προϊόντος συμπεριλαμβάνεται και η ποιότητα της εξυπηρέτησης στα ελληνικά αεροδρόμια. Στον τομέα της εξυπηρέτησης συμπεριλαμβάνεται η κατάσταση των αεροδρομίων αλλά και η παρεχόμενη εξυπηρέτηση σε επιβάτες.

Η Ελλάδα εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης και λόγω του ότι δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης κάνει τις αερομεταφορές να είναι το μέσο πρόσβασης χιλιάδων επισκεπτών κάθε χρόνο. Έτσι έχουν δημιουργηθεί αεροδρόμια σε πολλές περιφερειακές περιοχές καθιστώντας εύκολη την πρόσβαση όχι μόνο στους επιβάτες του εξωτερικού, αλλά και στις εσωτερικές μετακινήσεις των κατοίκων της χώρας.

Έτσι βλέπουμε πως τα τελευταία χρόνια ο τομέας των αερομεταφορών στην Ελλάδα διαρκώς βελτιώνεται ειδικά αν προσέξουμε τα στατιστικά στοιχεία της επιβατικής κίνησης, παρατηρούμαι πως η κίνηση είναι έντονη από τον μήνα Απρίλιο έως τον Οκτώβριο. Αυτό σημαίνει πως είναι παράγοντας μεγάλης σημασίας για την οικονομία της περιφέρειας και περιφερειακή ανάπτυξης σε επίπεδο εμπορικό και κοινωνικό.

Τεράστια σημασία για τον περιφερειακό τουρισμό είναι η υλοποίηση έργων υποδομής χρηματοδοτούμενα από κρατικούς ή ιδιωτικούς φορείς για την αποφυγή ελλείψεων στον τομέα της ποιότητας και της εξυπηρέτησης. Λόγω του ότι η Ελλάδα ανήκει στην Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να υπάρχει ένα ποιοτικό ανταγωνιστικό προϊόν.

Το μέγεθος του κλάδου των αερομεταφορών στην Ελλάδα είναι τέτοιο μέσα στο σύνολο του οικονομικού συστήματος που επηρεάζει όλα τα υπόλοιπα μεγέθη της περιφέρειας. Έτσι η συνεισφορά στην οικονομία είναι άμεση μέσω της συσσώρευσης εισοδημάτων και απασχόλησης. Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα λειτουργούν ως βιομηχανία, επηρεάζει την εξωτερική πολιτική τις εμπορικές σχέσεις και την επικοινωνία.

Η γεωγραφική θέση του αεροδρομίου είναι τέτοια που κάνει δύσκολη την προσέγγιση από τους πιλότους καθώς λειτουργεί μέσα στην πόλη και μέσα σε έναν βίοτοπο, γεγονός που δε διευκολύνει ειδικά σε καταστάσεις με δύσκολες καιρικές συνθήκες. Είναι ένα αεροδρόμιο του οποίου οι δυνατότητες το κάνουν να μη μπορεί να παραμείνει τέταρτος διεθνής αερολιμένας εξαιτίας των προβλημάτων της ασφάλειας και των υποδομών. Η κατασκευή ενός νέου αεροδρομίου χρηματοδοτούμενου από το ΕΣΠΑ στην περιοχή της Λευκίμης είναι για πολλούς η μοναδική ευκαιρία για τη δημιουργία ενός αεροδρομίου που μπορεί να τηρήσει όλες τις προδιαγραφές και κατά συνέπεια να εξυπηρετήσει ολόκληρο το νομό.

Βέβαια όσον αφορά το αεροδρόμιο Ιωάννης Καποδίστριας θα πρέπει να δοθούν ορισμένες λύσεις έτσι ώστε να γίνει αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός του τουριστικού προϊόντος. Δηλαδή η ολοκλήρωση του έργου της παράκαμψης του αερολιμένα επιπλέον να υπάρξει εναρμόνιση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας με τις απαιτήσεις των Διεθνών Οργανισμών για την σωστή ασφάλεια των πτήσεων και του αεροδρομίου και για την προοπτική ανάπτυξης του χώρου. Συμπερασματικά, η ανάπτυξη του αεροδρομίου και η μείωση των παρόντων ελλείψεων είναι ζητήματα μεγάλης σημασίας τα οποία με την αρωγή του Υπουργείου Μεταφορών μπορούν να αντιμετωπιστούν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αμπακούμκιν, Κ.Γ., 1990. *Αεροδρόμια*. Αθήνα: Συμμετρία.

Ελληνική Εγκυκλοπαίδεια 2002. Τόμος 9. σελ. 93-96.

Ηγουμενάκης, Ν., Κραβαρίτης, Κ. και Λύτρας, Π., 1998. *Εισαγωγή στον Τουρισμό*. Αθήνα: INTERBOOKS

Λαϊνός, Ι.Σ., [χ.χ]. *Οικονομική Εναέριων Μεταφορών*. Αθήνα: Σταμούλης.

Λογοθέτης, Μ., 1982. *Τουριστική Πολιτική*. Αθήνα: Παπαζήση.

Προφυλλίδης, Β., 1993. *Η οικονομική των μεταφορών*. Θεσσαλονίκη: Γιαχούδη-Παπούλη

Σαμπράκος, Ε., 1997. *Εισαγωγή στην οικονομική των μεταφορών*. Αθήνα: Σταμούλης.

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Holloway, J.C., Robinson, C., 1995. *Τουριστικό Μάρκετινγκ*. 3^η έκδοση. Αθήνα: Κλειδάριθμος.

Wells, A.T., 1997. *Αεροπορική βιομηχανία μεταφορών: οργάνωση και διαχείριση αεροπορικών εταιρειών, αεροπορικές μεταφορές φορτίων (cargo)*. Αθήνα: Ελλην.

ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

Ελληνική Αεροπορική Ένωση, 2011. *Σύνδεσμοι*. Ανασύρθηκε στις 17 Οκτωβρίου 2011 από: <http://www.aviationsociety.gr/site/>

Ιατρού, Κ., Travel Daily News (2005). *Απόψεις. Τα περιφερειακά αεροδρόμια στην Ελλάδα*. Ανασύρθηκε στις 17 Οκτωβρίου 2011 από: <http://www.traveldailynews.gr/columns/article/904>

Λαγός, Δ. *ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση αστικών και περιφερειακών μελετών*. Ανασύρθηκε στις 30 Μαρτίου από : <http://dspace.lib.uom.gr/bitstream>

Ξ.Ε.Ε, (2011). *Αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους. Ευκαιρίες και προκλήσεις για τον ελληνικό τουρισμό*. Ανασύρθηκε στις 30 Μαρτίου 2011 από:

<http://www.grhotels.gr/GR/BussinessInfo/News/>

Παπαθεοδώρου, (2011). *Ημερίδα: Περιφέρεια, τουρισμός και αερομεταφορές. Οι εταιρείες χαμηλού κόστους τονώνουν την περιφέρεια*;. Ανασύρθηκε στις 5 Απριλίου 2011 από:

http://www.aviationsociety.gr/urls/ekdiloseis2011/images/omilies_rhodes/papatheodorou_has_rhodes_conference.pdf

Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, (2009). *Βασικά Μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού*. Ανασύρθηκε στις 21 Απριλίου 2011 από: <http://www.sete.gr/default.php?pname=GreekTourismBasicValue&la=1>

ΣΑΑΣ, (2011). *Αεροπορικές Μεταφορές*. Ανασύρθηκε στις 21 Απριλίου 2011 από: <http://www.saas.gr/Default.aspx?tabid=125&language=el-GR>

Τενεκούδης, Α.Γ., *Η ανάπτυξη των αερομεταφορών και η επίπτωσή τους στην ελληνική αεροπορική επιχειρηματική δραστηριότητα*. [pdf]. Ανασύρθηκε στις 12 Μαΐου 2011 από:

http://www.spoudmet.civil.upatras.gr/2001/pdf/5_7.pdf

Τσάρτας, Π., (2010). *Μελέτη εκπονηθείσα για λογαριασμό του συνδέσμου ελληνικών τουριστικών επιχειρήσεων. (ΣΕΤΕ).*[pdf]. Ανασύρθηκε στις 12 Μαΐου 2011 από:

http://www.greektourism2020.gr/fileadmin/GreekTourism2020/gt2020_documents/oreksi_diavasma/100201Meleth.pdf

UNWTO, (2011). Ανασύρθηκε στις 12 Μαΐου 2011 από:
<http://unwto.org/en>

Wikipedia, (2010). *Κατάλογος Ελληνικών Αεροδρομίων.* Ανασύρθηκε στις 12 Μαΐου 2011 από: <http://el.wikipedia.org/wik>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΤΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΑΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- Είστε Αερολιμενάρχης στον Κρατικό Αερολιμένα
- Βρίσκεστε στην παρούσα θέση μήνες/έτη
- Ανήκετε στον κλάδο/ειδικότητα

ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ

- Πώς βαθμολογείτε ως επιβάτης τον Αερολιμένα στον οποίο εργάζεστε σε ώρες αιχμής της θερινής περιόδου τις παρακάτω υπηρεσίες :

	Πολύ	καλά	μέτρια
ανεπαρκείς			
Ευχάριστο περιβάλλον	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Αίσθημα άνεσης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Καθαριότητα αεροσταθμού	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Μέτρα ασφαλείας	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Πληροφορίες Πτήσεις	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ευγένεια προσωπικού	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ταχύτητα ελέγχου εισιτηρίων (check-in)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ευκολία ανάκτησης αποσκευών	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Επάρκεια καθισμάτων	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Τηλέφωνα / Διαδίκτυο	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Υπηρεσίες εμπορικές / εστίασης	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ταξί / μέσα μεταφοράς	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

- Τα τελευταία χρόνια έχουν υλοποιηθεί σημαντικά έργα για την αναβάθμιση των υποδομών και των υπηρεσιών του Αερολιμένα ;

Ναι Όχι

- Πιστεύετε πως υπάρχουν σημαντικά έργα που απουσιάζουν και μειώνουν τις υπηρεσίες του Αερολιμένα ;

Ναι Όχι

Αν ναι, θεωρείτε ότι :

- τα έργα αυτά θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν από το Κράτος.
- θα ήταν καλύτερη η προσφορά ιδιωτικού κεφαλαίου.

- Γενικά ο εξοπλισμός και το προσωπικό του Αερολιμένα επαρκούν για την κάλυψη των αναγκών της ζήτησης από πλευράς αεροπορικών εταιριών ;

Ναι Όχι

- Κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου την περίοδο του 2011 υπήρξαν σημαντικές καθυστερήσεις πτήσεων στον Αερολιμένα ;

Ναι Όχι

- Παρακαλώ αναφέρετε επιγραμματικά τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Αερολιμένας.

1.
2.
3.

- Παρακαλώ αναφέρετε τις κυριότερες προτεραιότητες σας ως Υπεύθυνος Ασφάλειας.

1.
2.
3.

**ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ**

- Πιστεύετε πως για να ασκεί η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας αποτελεσματικά το έργο της :
 - πρέπει να παραμείνει δημόσια υπηρεσία
 - να παραμείνει στον δημόσιο τομέα και να αποκτήσει μεγαλύτερη αυτονομία
 - να απομακρυνθεί από τον κρατικό έλεγχο

- Πιστεύετε ότι η ανάληψη του management των Ελληνικών Περιφερειακών Αερολιμένων από μια διεθνή εταιρία management αεροδρομίων θα ήταν :
 - απαραίτητη
 - ωφέλιμη
 - ζημιογόνος

- Σε ποιο βαθμό πιστεύετε πως η ύπαρξη του Αερολιμένα που εργάζεστε συμβάλλει στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής :
 - Είναι η κύρια πύλη εισόδου των επισκεπτών.
 - Οι επισκέπτες χρησιμοποιούν και άλλα μέσα μεταφοράς για την πρόσβαση.

- Παρατηρούνται οργανωμένα ταξίδια από το εξωτερικό προς την Κέρκυρα ;

Ναι Όχι

- Παρατηρούνται περισσότερο μεμονωμένα ταξίδια ;

Ναι Όχι

- Πιστεύετε πως ο Αερολιμένας στον οποίο εργάζεστε συμβάλλουν θετικά ή αρνητικά στην εμπειρία ενός επισκέπτη ;

Θετικά

Αρνητικά

- Πιστεύετε ότι η ποιότητα των υποδομών και των υπηρεσιών των Περιφερειακών Αεροδρομίων είναι συντελεστές που συμβάλλουν στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού προϊόντος ;

Ναι Όχι

- Ποιές είναι οι προτάσεις σας για τουριστική ανάπτυξη ;

ΕΥΧΑΡΙΣΤΩ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΔΡΟΜΗ ΣΑΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΑΠΑΘΕΙΑ ΜΟΥ.

ΜΕ ΤΙΜΗ,

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΚΩΣΤΗ

ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ

20/03/2012

