



Τουρισμός και Αερομεταφορές

-
- 1.1. Εισαγωγή 18
 - 1.2. Βασικές έννοιες τουρισμού 20
 - 1.3. Διεθνές περιβάλλον: χαρακτηριστικά και εξελίξεις στον παγκόσμιο τουρισμό 23
 - 1.4. Οι προβλέψεις των διεθνών οργανισμών για την ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού 25
 - 1.5. Τουρισμός και μεταφορικά μέσα 31
 - 1.6. Φάσεις της αλληλοεπιδρώμενης ανάπτυξης των αερομεταφορών και του τουρισμού 39
 - 1.7. Συσχέτιση και αλληλεπιδράσεις της αερομεταφοράς και του τουρισμού 46
 - 1.8. Επιχειρηματικά μοντέλα ως βασικός παράγοντας εξέλιξης των αερομεταφορών 50

Αφιξεις Αλλοδαπών Τουριστών στην Ελλάδα ανά Χώρα Προέλευσης										
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007		
I. ΕΥΡΩΠΗ	12.214.964	13.228.103	13.375.590	13.223.282	12.470.379	13.682.537	14.784.309	16.244.141		
ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ	9.912.937	10.534.883	10.376.677	10.076.175	9.382.415	10.037.285	10.579.368	12.700.368		
Αυστρία	474.996	495.928	461.672	443.595	440.391	464.470	492.921	490.320		
Βέλγιο - Λουξεμβούργο	331.942	393.062	358.010	384.793	374.557	0	0	0		
Βέλγιο	0	0	0	0	0	371.790	400.219	396.470		
Γαλλία	602.353	726.816	735.568	714.821	621.407	676.658	712.131	756.105		
Γερμανία	2.395.185	2.345.440	2.510.849	2.267.063	2.189.222	2.241.942	2.267.961	2.264.332		
Δανία	338.603	365.847	342.966	294.076	282.340	288.858	325.472	334.961		
Εσθονία	0	0	0	0	0	2.010	3.058	7.594		
Ηνωμένο Βασίλειο	2.772.256	2.932.342	2.858.360	3.008.382	2.869.737	2.718.721	2.615.836	2.618.542		
Ιρλανδία	58.837	74.239	58.634	69.961	69.509	69.027	70.251	82.106		
Ισπανία	115.432	171.450	153.039	134.441	135.082	151.140	202.230	237.857		
Ιταλία	823.245	889.925	805.008	865.730	898.208	1.128.506	1.187.598	1.157.081		
Κύπρος	134.753	139.879	139.080	150.358	146.405	168.415	196.128	221.958		
Λεττονία	0	0	0	0	0	8.100	9.194	18.546		
Λιθουανία	0	0	0	0	0	6.474	13.021	25.373		
Λουξεμβούργο	0	0	0	0	0	29.276	29.460	30.788		
Μάλτα	0	0	0	0	0	1.057	7.898	8.595		
Ολλανδία	655.285	715.926	721.413	635.882	611.990	666.287	782.154	828.185		
Ουγγαρία	147.996	159.409	144.509	176.113	88.393	104.125	107.959	164.181		
Πολωνία	153.664	208.175	235.704	183.648	69.317	166.086	198.412	313.147		
Πορτογαλία	8.815	21.383	18.927	9.244	25.703	11.013	12.697	11.862		
Σλοβακία	59.726	71.495	79.862	83.442	36.272	15.386	38.219	108.234		
Σλοβενία	0	0	0	0	0	41.010	47.492	63.591		
Σουηδία	485.749	516.857	465.772	352.905	334.150	316.042	428.334	449.312		

(συνέχεια στην επόμενη σελίδα.)

- 2,2% στη συνολική απασχόληση της χώρας.
- 4,8% στις επενδύσεις.

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (WTO) προβλέπει ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 2% (15,2 εκατ. αφίξεις). Σύμφωνα με το σενάριο αυτό που είναι συντηρητικότερο του WTTC (που στηρίζεται σε ανεπτυγμένες στατιστικές μεθόδους των δορυφόρων λογαριασμών) ο ελληνικός τουρισμός, μέχρι το 2010, θα αναπτύσσεται με ετήσιο ρυθμό αύξησης αφίξεων 4,5% και εσόδων 5%.

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

Πίνακας 1.2: Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών ανά πύλη εισόδου και μέσου μεταφοράς.
Αφίξεις αλλοδαπών τουριστών ανά χώρα προέλευσης

(σε χιλ.)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
I. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ	10.454,1	10.841,1	10.437,9	10.417,1	9.973,8	10.915,2	11.509,1	12.001,22
II. ΟΔΙΚΩΣ	1.741,5	2.322,0	2.855,8	2.828,0	2.692,0	2.986,5	3.441,2	4.354,88
III. ΘΑΛΑΣΣΙΩΣ	836,0	808,2	797,0	629,8	584,2	759,8	1.009,8	1.066,36
IV. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ	64,0	86,1	89,3	94,6	91,6	103,9	79,1	95,3
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	13.095,6	14.057,4	14.180,0	13.969,5	13.341,6	14.765,4	16.039,2	17.517,8
% Κατανομή αφίξεων κατά μ.μ.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
I. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ	79,8	77,1	73,6	74,6	74,8	73,9	71,8	68,5
II. ΟΔΙΚΩΣ	13,3	16,5	20,1	20,2	20,2	20,2	21,5	24,9
III. ΘΑΛΑΣΣΙΩΣ	6,4	5,7	5,6	4,5	4,4	5,1	6,3	6,1
IV. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,5	0,5
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

1.1. Εισαγωγή

Η πλειοψηφία των διεθνών μετακινήσεων επιβατών προς και από την Ελλάδα περιλαμβάνει την εναέρια μεταφορά. Αυτή η μορφή μεταφοράς έχει αναπτυχθεί πολύ από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και μετά, όταν ένα πλεόνασμα αεροσκαφών διατέθηκε για αστική χρήση. Το κόστος των αεροπορικών μεταφορών έχει άμεση επιρροή στο κόστος των προϊόντων τουρισμού και στην επιλογή του προορισμού. Ο διεθνής τουρισμός έχει επεκταθεί ώστε η διανομή των τουριστών να επηρεάζεται από την παροχή διαθέσιμης πτήσης. Ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών είναι ένας βασικός τομέας όχι μόνο της βιομηχανίας τουρισμού, αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας.

Μια σημαντική πτυχή της ανάπτυξης της βιομηχανίας αερογραμμών είναι μια σταθερή μείωση του κόστους του ταξιδιού, κάνοντας αυτό μια ανταγωνιστικότερη μορφή μεταφοράς για τους τουρίστες. Αυτό ήταν, εν μέρει, ένα αποτέλεσμα της βελτιωμένης τεχνολογίας, καθώς τα αεροσκάφη έγιναν μεγαλύτερα και γρηγορότερα και μπορούσαν να μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες μειώνοντας έτσι τις δαπάνες. Οι τεχνικές εξελίξεις σήμαιναν επίσης ότι οι αερογραμμές αναβάθμισαν τους στόλους τους, παρέχοντας τα μεταχειρισμένα αεροσκάφη σε καλή κατάσταση και σε χαμηλό κόστος σε άλλες αερογραμμές, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορέων ναύλωσης.

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

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

Δεύτερον, ενώ τα κεντρικά αεροδρόμια αντιμετωπίζουν προβλήματα περιορισμένης δυναμικότητας, πολλά περιφερειακά αεροδρόμια

εγκαταλείπονται από τις αεροπορικές εταιρίες, ιδιαίτερα σε περιόδους σημαντικών κρίσεων όπως η σημερινή. Άλλα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια χαρακτηρίζονται από σημαντικές ελλείψεις υποδομής και ανεπαρκή επιχειρηματική λειτουργία (λόγω της διοικήσεώς τους από κρατικούς οργανισμούς), έτσι ώστε να μην κατορθώνουν να εξασφαλίσουν ένα μέγεθος εργασιών που θα τα καθιστούσε βιώσιμα, με κάποια εύλογη επιχορήγηση.

Τρίτον, οι παγκόσμιες μεταφορές είναι ευάλωτες σε αυξήσεις των τιμών των καυσίμων όπως αυτή που αντιμετωπίζουμε τώρα, αλλά και σε γεωπολιτικούς κινδύνους. Η κρίση της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 είχε ως συνέπεια την πτώση των εσόδων και των κερδών των αεροπορικών εταιριών τα έτη που ακολούθησαν και την μεγάλη αύξηση των δαπανών για μέτρα ασφαλείας στα αεροδρόμια και τα αεροπλάνα, με αποτέλεσμα το σύνολο των εταιριών-μελών της IATA (Διεθνής Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών) να καταγράψουν αρνητικά κέρδη την περίοδο 2001-2006. Στη συνέχεια, είχαν θετικό αποτέλεσμα το 2007, για να επανέλθουν σε αρνητική πορεία το 2008 εξαιτίας κυρίως των τεράστιων αυξήσεων των τιμών του πετρελαίου. Σχετικά, ο Giovanni Bisignani, Διευθύνων Σύμβουλος της IATA αναφέρει (2.6.2008) ότι 24 αεροπορικές εταιρίες περιήλθαν σε κατάσταση χρεοκοπίας τους τελευταίους έξι μήνες, ενώ η άνοδος της τιμής του πετρελαίου στα \$ 130/βαρέλι συνεπάγεται άνοδο του κόστους λειτουργίας των αεροπορικών εταιριών κατά \$ 99 δις. Κάθε Δολάριο που προστίθεται στην τιμή των καυσίμων, αυξάνει το κόστος του κλάδου κατά \$ 1,6 δις. Αυτό έχει φέρει πολλές (ακόμη και μεγάλες) αεροπορικές εταιρίες σε δύσκολη οικονομική θέση, έτσι ώστε να δίδουν αγώνα επιβιώσεως με περικοπές δρομολογίων και απόσυρση αεροσκαφών.

Η εναέρια μεταφορά, έχει περιγραφεί από τον Keller (2002), με τους ακόλουθους τρεις όρους:

- Εξαιρετική αύξηση.
- Όλο και περισσότερο ανταγωνιστικές αγορές.
- Ακραία ευπάθεια στις διεθνείς οικονομικές και πολιτικές κρίσεις.

1.2. Βασικές έννοιες τουρισμού

Ο τουρισμός είναι ο δυνατώτερος και ανταγωνιστικότερος κλάδος της ελληνικής οικονομίας σε διεθνές επίπεδο. Παράλληλα παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης στην τρέχουσα δεκαετία σε παγκόσμιο επίπεδο. Στόχος της Ελλάδας, είναι η ανάδειξη του Τουρισμού σε βασική προτεραιότητα και κινητήριο μοχλό της αναπτυξιακής διαδικασίας, η ενίσχυση της άμεσης και της έμμεσης συνεισφοράς του στο προϊόν, το εισόδημα, την απασχόληση. Όπως περιγράφεται στο Σχέδιο ΥΠΙΑΝ 2008-2012 για την Ανταγωνιστικότητα και την Ανάπτυξη: "Κεντρικός στόχος είναι η εδραίωση των συνθηκών βιώσιμης ανάπτυξης για τη διασφάλιση της διαρκούς, μετρούμενης με ποσοτικούς και ποιοτικούς στόχους, βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου – αύξησης του πραγματικού εισοδήματος, ενίσχυσης των δικαιωμάτων και των ευκαιριών— όλων των ελλήνων πολιτών, και σύγκλισης με το αντίστοιχο επίπεδο που απολαμβάνουν οι πολίτες της ΕΕ". Το προτεινόμενο στρατηγικό σχέδιο στηρίζεται σε έξι άξονες δράσης:

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

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

Ο ευρύτερος διεθνής ορισμός του τουρισμού, περιλαμβάνει όλα τα ταξίδια άνω των 24 ωρών για λόγους ψυχαγωγίας, εργασίας, σπουδών

και υγείας. Αλλά με οποιονδήποτε ορισμό του τουρισμού, περισσότερο ή λιγότερο ευρύ, η δυνατότητα μετακινήσεως αποτελεί βασική προϋπόθεση και κύριο χαρακτηριστικό του. Η ανάπτυξη του τουρισμού συνδέεται επομένως σχεδόν καθοριστικά με την ανάπτυξη των μεταφορών. Και η επίλυση των προβλημάτων μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην περαιτέρω προώθηση του τουρισμού (Ηγουμενάκης, 1999, Ηγουμενάκης, 2000, Luhmann, 1984). Η Παγκόσμια Οργάνωση Τουρισμού (WTO) προσδιορίζει τον τουρίστα ως κάποιον που επισκέπτεται μια άλλη χώρα από αυτήν που είναι συνήθως η χώρα που κατοικεί, για οποιονδήποτε λόγο εκτός από το να εργαστεί (Inskeep, 1991).

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

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

Είναι σημαντικό πάντως, να εντοπίσουμε μια διαφορετική σύγχρονη προσέγγιση στο φαινόμενο του τουρισμού. Μέχρι πρόσφατα, οι επίσημες αναφορές στον τουρισμό, χρησιμοποιούσαν τον χαρακτηρισμό "βιομηχανία" ή "υπηρεσίες", προφανώς εστιάζοντας στην κλασική αντίληψη της βιομηχανίας των μεταφορών και της ξενοδοχειακής εξετάζοντας την άμεση συνεισφορά στο προϊόν και την απασχόληση. Όμως ο τουρισμός ορίζεται πλέον διεθνώς (από την πλευρά της ζήτη-

σης) ως μια πηγή ζήτησης εγχώριων και διεθνών (τουριστών) καταναλωτών για αγαθά και υπηρεσίες μεταφοράς, στέγασης, διατροφής, ένδυσης, ψυχαγωγίας κ.λπ.

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

Η σύγχρονη τουριστική έρευνα αναλύει την αλληλοσυσχέτιση των διαφορετικών τομέων δράσης του τουρισμού και περιλαμβάνει τη μελέτη θεμάτων όπως η ζήτηση, η προσφορά και η μεταφορά μέσω ενός κατάλληλου περιβάλλοντος. Η μεθοδολογία αυτή υποστηρίζει ότι η συστηματική ανάλυση που απευθύνεται στον τουρισμό έχει αλλάξει

Διάγραμμα 1.1: Ανάπτυξη των συστηματικών αναλύσεων στον τουρισμό

Level	Type of relationship	Example of authors	Example of tourism systems
Closed systems	Simple, linear causalities, → suitable for simple problems		Implicit Hunziker/Krapf 1942
Open systems: basic configuration	Causalities as structural model which is open to other systems	Ulrich 1968	Kaspar 1975
Open systems with interactions	Consideration of interactions feedback, intensity, etc., to manage complicated problems (e.g. paper computer) → complicated problems	<ul style="list-style-type: none"> • gen.Vester1986 • Gomez/Probst1996 	Krippendorf 1986
Self referring systems	Consideration of system transformation → complex problems	<ul style="list-style-type: none"> • gen.a.o.Luhmannn 1984 • Rüegg-Sturm 1999 	Bieger/Von Rohr 2000

Πηγή: Bieger 2002 (Bieger and von Rohr, 2000, Gomez and Probst, 1998, Hunziker and Krapf, 1942, Kaspar, 1975, Krippendorf, 1986, Luhmann, 1984, Ruegg-Sturm, 1999, Ulrich, 1968, Vester, 1986.

κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων και έχει ακολουθήσει γενικά τις εξελίξεις της συστηματικής ανάλυσης (Bieger, 2004). Το Διάγραμμα 1.1. απεικονίζει τις παραπάνω τάσεις.

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

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

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

1.3. Διεθνές περιβάλλον: χαρακτηριστικά και εξελίξεις στον παγκόσμιο τουρισμό

Με βάση εκτιμήσεις που έχουν γίνει από εκπροσώπους των διεθνών οργανισμών, για τις προοπτικές της εξέλιξης της προσφοράς όσο και

της ζήτησης στις διάφορες περιοχές του κόσμου για τα αμέσως επόμενα χρόνια, οι εξελίξεις στον διεθνή τουρισμό θα έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- Σημαντικές αλλαγές στο διεθνές περιβάλλον, αλλαγή κλίματος και διάθεση για τουρισμό από ξένους επισκέπτες, ανάδειξη νέων προορισμών.
- Επιτάχυνση του ετήσιου ρυθμού ανόδου του διεθνούς τουρισμού.
- Αύξηση του εξερχόμενου τουρισμού των Η.Π.Α.
- Ανάκαμψη του εξερχόμενου τουρισμού της Ιαπωνίας.
- Ανοδικός ρυθμός και διεύρυνση της κοινωνικής βάσης του τουρισμού με προέλευση την Κίνα.
- Συνεχιζόμενες και πιθανώς ενισχυμένες απαιτήσεις ασφαλείας.
- Ενίσχυση των ενδο-περιφερειακών ταξιδιών για διακοπές σε σύγκριση με τους μακρινούς προορισμούς.
- Συντομότερες και συχνότερες παραδοσιακές διακοπές.
- Συνεχιζόμενη μεταστροφή από τις παραδοσιακές τακτικές αερογραμμές και τις εταιρείες charter σε ραγδαία αναπτυσσόμενους αερομεταφορείς χαμηλού κόστους.
- Συνέχιση της τάσης για κρατήσεις "τελευταίας στιγμής".
- Αυξημένη χρήση του διαδικτύου για σχεδιασμό και κρατήσεις διακοπών, καθώς και άνοδος των τμηματικά "πακετοποιημένων" και εξατομικευμένων διακοπών.
- Αυξημένη ζήτηση για αυθεντικές εμπειρίες, γνωριμία με τη φύση και τον πολιτισμό των προορισμών.
- Εξακολούθηση της αυξητικής τάσης του αριθμού των ερχομένων τουριστών ηλικίας 45 ετών και άνω από τις δυτικές χώρες και την Ιαπωνία.
- Διεύρυνση του χάσματος που διαπιστώνεται ανάμεσα στην ολοένα απαιτητικότερη διεθνή ζήτηση και την προσφορά προϊόντων και υπηρεσιών σε αρκετούς προορισμούς.
- Ισχυρός ανταγωνισμός από άλλους προορισμούς της Μεσογείου.
- Ενδυνάμωση των ανταγωνιστικών χωρών σε ειδικές μορφές τουρισμού και υποδομές.

1.4. Οι προβλέψεις των διεθνών οργανισμών για την ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού

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

- 5% στη ζήτηση για αγαθά και υπηρεσίες.
- 4,6% συμβολή στο ΑΕΠ του τομέα (άμεση επίδραση) όπου ανεβάζει τον αριθμό των επισκεπτών σε περίπου 19,7 εκατ.
- 2,1% στην απασχόληση (άμεση) στον τομέα.

Πίνακας 1.1: Ενδεδειγμένες δράσεις ανά πεδίο

2004	Επαύξηση των μεριδίων από τη διεθνή τουριστική αγορά. Ενίσχυση της εικόνας της χώρας ως τόπου προορισμού. Εφαρμογή σύγχρονων μεθόδων και εργαλείων μάρκετινγκ στη βάση της τριμερούς συνεργασίας.
2005	Βελτίωση της ποιότητας του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.
2006	Η διαφοροποίηση και ο εμπλουτισμός του ελληνικού τουριστικού προϊόντος με ανάπτυξη θεματικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού με στόχο την ικανοποίηση των εξελισσόμενων προσδοκιών/αναγκών των τουριστών.
2007	Δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης και σταθερού περιβάλλοντος ανάπτυξης της επιχειρηματικότητας και ενίσχυσης των ιδιωτικών επενδύσεων.
2008	Επένδυση στο ανθρώπινο κεφάλαιο. Επένδυση - επιμόρφωση επιχειρηματιών και εργαζομένων στον τομέα.
2009	Ανάπτυξη εργαλείων έρευνας και πληροφόρησης της οικονομικής δραστηριότητας στον τομέα και υποβοήθησης της τουριστικής πολιτικής.
2010	Από άποψη μέσου μεταφοράς, οι αερομεταφορές αποτελούν το κυριότερο μέσο μεταφοράς των τουριστών με διαχρονικό αυξανόμενο μερίδιο.

(συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα.)

Τσεχία	197.527	138.375	139.982	158.129	41.535	240.694	264.362	294.316
Φινλανδία	156.573	168.335	147.322	143.592	148.197	150.198	166.361	195.125
Αλβανία	717.263	1.038.129	1.255.738	1.118.558	1.193.936	1.478.197	1.591.688	1.801.814
Βουλγαρία	240.219	438.419	470.232	459.554	440.263	599.872	677.368	1.099.754
Ελβετία	322.575	229.384	220.476	266.246	229.448	223.360	280.355	328.290
Νορβηγία	314.224	190.934	181.383	230.232	232.222	210.847	293.204	301.934
Ρουμανία	98.728	98.475	118.885	142.012	148.853	225.570	285.049	522.033
Ρωσία	102.071	133.140	135.978	144.685	142.346	182.334	261.253	257.411
Σερβία & Μαυροβούνιο	0	0	0	0	172.474	208.084	285.452	290.873
FYROM	234.464	281.866	309.607	443.319	0	0	350.043	364.200
Λοιπά κράτη Ευρώπης	113.813	122.402	115.800	100.332	528.422	516.988	180.529	199.251
Γιουγκοσλαβία	158.670	160.471	190.814	242.169	0	0	0	0
Τσεχοσλοβακία		0	0	0	0	0	0	0
ΕΣΣΔ		0	0	0	0	0	0	0
III. ΑΣΙΑ	451.816	467.761	470.429	424.538	488.366	521.990	564.529	529.940
Ιαπωνία	78.410	73.350	69.719	55.917	55.838	45.609	50.525	57.650
Κίνα								19.101
Ν. Κορέα								39.723
Ιράν	3.330	4.424	4.252	3.919	4.828	3.657	174	4.651
Ισραήλ	115.697	140.399	115.720	92.454	94.029	132.511	139.254	112.091
Λίβανος - Συρία	23.488	25.777	24.344	21.628	20.900	28.096	25.308	26.662
Τουρκία	133.954	114.354	139.018	143.536	201.816	181.308	180.775	161.858
Λοιπά κράτη Μ. Ανατολής	11.689	11.373	8.866	8.200	8.265	12.236	12.938	8.661
Λοιπά κράτη Ασίας	85.248	98.084	108.510	98.884	102.690	118.573	155.555	99.543
IV. ΚΡΑΤΗ ΑΦΡΙΚΗΣ	60.955	58.104	52.800	44.192	49.165	54.686	67.365	61.130
Αίγυπτος - Σουδάν	36.711	33.683	30.535	25.008	26.092	31.725	37.069	33.236
Νοτιοαφρικανική Ένωση	12.202	13.237	12.204	10.714	12.476	13.912	17.798	15.801
Λοιπά κράτη Αφρικής	12.042	11.184	10.061	8.470	10.597	9.049	12.498	12.093

(συνέχεια στην επόμενη σελίδα.)

(συνέχεια από την προηγούμενη σελίδα.)

II. ΑΜΕΡΙΚΗ	300.213	231.675	217.369	219.391	236.274	416.746	513.402	579.607
Αργεντινή	4.877	3.739	1.460	2.112	2.197	5.462	7.997	10.978
Βραζιλία	3.648	3.019	2.808	2.625	3.680	8.760	11.267	14.585
Μεξικό	3.704	3.977	4.438	4.270	6.162	7.397	10.008	14.672
Η.Π.Α.	218.731	164.689	146.754	148.751	161.398	305.840	358.624	380.611
Καναδάς	55.670	49.383	56.194	55.801	54.166	80.984	113.402	135.599
Λοιπά κράτη Αμερικής	13.583	6.868	5.715	5.832	8.671	8.303	12.104	23.162
V. ΩΚΕΑΝΙΑ	67.597	71.688	63.811	57.990	68.445	89.504	109.611	102.973
Αυστραλία	58.525	62.522	55.160	49.607	59.763	78.849	97.087	91.311
Λοιπά κράτη Ωκεανίας	9.072	9.166	8.651	8.383	8.682	10.655	12.524	11.662
VI. ΣΥΝΟΛΟ	13.095.545	14.057.331	14.179.999	13.969.393	13.312.629	14.765.463	16.039.216	17.517.791
ΑΛΛΟΔΑΠΩΝ								
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ	471.908	621.357	738.178	815.167	954.791	1.172.668	1.244.694	1.244.694
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	13.567.453	14.678.688	14.918.177	14.784.560	14.267.420	15.938.131	17.283.910	18.762.485

Πηγή: ΕΣΥΕ