

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (Ηράκλειο)



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΧΩΡΑ
ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ**

Πτυχιακή εργασία των

Χανιωτάκης Ραφαήλ-Γεώργιος 4628

Χαραλαμπίδου Δήμητρα 7135

Επιβλέπων καθηγητής: ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΞΑΝΘΟΣ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρακάτω πτυχιακή εργασία διεξήχθη στο πλαίσιο του πτυχιακού προγράμματος Διοίκησης Επιχειρήσεων του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Κρήτης για την απόκτηση αντιστοίχου πτυχιακού τίτλου. Οποιαδήποτε παράλειψη, αλλοίωση ή λάθος είναι ευθύνη των συγγραφέων της

Θέλουμε να ευχαριστήσουμε αμφότεροι τις οικογένειες μας για τη διαρκή υποστήριξη τους στο πέρας των σπουδών μας Όπως επίσης τον επόπτη καθηγητή της διατριβής καθώς και όλο το εκπαιδευτικό προσωπικό του ιδρύματος για τις γνώσεις και τις εμπειρίες που μας μετέδωσαν.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....σελ.2

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- 1.1 Τι είναι ο τουρισμός;.....σελ.4
- 1.2 Ιστορική αναδρομή τουρισμού;.....σελ.6
- 1.2.1 Ιστορία του Ελληνικού τουρισμού;.....σελ.7
- 1.3 Επεξήγηση παραμέτρων της έρευνας;.....σελ.8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

- 2.1 Ανάλυση εκτιμώμενου αριθμού τουριστικών αφίξεων... (γράφημα 1 και 2)....σελ.9
- 2.2 Μεταβολές αφίξεων ανά χώρα προέλευσης... (γράφημα 3).....σελ.11
- 2.3 Ανάλυση τουριστικών αφίξεων ανά μέσο... (γράφημα 4).....σελ.13
- 2.3.1 Ανάλυση τουριστικών αφίξεων ανά χώρα προέλευσης βάση το μέσο. (γράφημα 5 και 6);.....σελ.14
- 2.4 Ανάλυση τουριστικών αφίξεων ανά σταθμό εισόδου... (γράφημα 7)....σελ.18

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ;.....σελ.19

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ;.....σελ.21-22

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ(αναδιπλωμένο)

- Αρχείο από επεξεργασία excel 1... (2.1 και 2.2)
- Αρχείο από επεξεργασία excel 2...(2.3 και 2.3.1)
- Αρχείο από επεξεργασία excel 3...(2.4)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Τι είναι ο τουρισμός

Οι πρώτοι ορισμοί δόθηκαν από τον καθηγητή W. Hunziker και τον K. Krapf στη Βέρνη το 1942 οι οποίοι όρισαν το τουρισμό ως «το σύνολο των εκδηλώσεων, οι οποίες γεννιούνται από τη διαμονή των ξένων, όταν αυτή καλύπτεται κατά το μεγαλύτερο μέρος της από κάποια απασχόληση κερδοσκοπικής μορφής» (Hunziker&Krapf, 1942). Ένα δεύτερος ορισμός που δόθηκε από τους ίδιους μελετητές είναι ότι «ο τουρισμός είναι το σύνολο των φαινομένων που δημιουργούνται από ένα ταξίδι και από την παραμονή σε ένα μέρος, ατόμων που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι, εφ' όσον αυτοί δεν πάρουν άδεια παραμονής εκεί και δεν λαμβάνουν μέρος σε καμία εργασία – εκδήλωση στην περιοχή». Το 1954 ο Joshke προσεγγίζει τον τουρισμό σαν κατανάλωση, ενώ το 1974 ο Walterspiel επικεντρώνεται στις οικονομικές επιπτώσεις του τουρισμού και τον ορίζει ως μετατόπιση της αγοραστικής δύναμης. Το 1975 ο Kaspar προσέγγισε τον τουρισμό ως σύστημα και τον όρισε σαν το σύνολο των σχέσεων και φαινομένων που προκύπτουν από ένα ταξίδι και την

παραμονηατόμων σε ένα τόπο ο οποίος δεν αποτελεί τον κύριο και μόνιμο τόπο διαμονής και εργασίας. Το 1979 ο Leiper ορίζει τον τουρισμό ως ένα σύστημα που εμπεριέχει την εθελούσια μετάβαση και προσωρινή παραμονή ενός ατόμου σε διαφορετικό τόπο από τον τόπο διαμονής του (Leiper, 1979). Επίσης επικεντρώνεται στην οικονομική διάσταση του τουρισμού, καθώς αναφέρεται στον τουρισμό ως μια εθνική βιομηχανία η οποία περιλαμβάνει ένα ευρύ σύνολο διατομεακών συνθετικών δραστηριοτήτων, όπως οι μεταφορές, η διανυκτέρευση, η ψυχαγωγία, η εστίαση και άλλες σχετικές υπηρεσίες. Το 1982 οι Mathieson & Wall περιγράφουν το τουριστικό γεγονός ως: «την προσωρινή μετακίνηση σε τόπους εκτός της μόνιμης διαμονής και εργασίας, τις δραστηριότητες που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια αυτής της διαμονής και τις παρεχόμενες διευκολύνσεις για την κάλυψη των τουριστικών αναγκών» (MATHIESON & WALL, 1982). Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO) δίνει τον παρακάτω ορισμό:

Ο τουρισμός περιλαμβάνει τις δραστηριότητες των ανθρώπων που ταξιδεύουν σε προορισμούς και περιοχές άλλες εκτός από αυτές που αποτελούν το συνηθισμένο περιβάλλον τους (π.χ. τον τόπο της μόνιμης κατοικίας τους) και για χρονικό διάστημα που δεν ξεπερνά τον ένα χρόνο, με σκοπό την αναψυχή, την ικανοποίηση επαγγελματικών τους αναγκών κ.ά.

Ο τουρισμός και οι μεταφορές βρίσκονται σε σχέση δομικής αλληλεξάρτησης : η ζήτηση για μεταφορές είναι φύσης παράγωγης και προκύπτει από την επιδίωξη των ταξιδιωτών να μεταβούν σε κάποιο προορισμό. Αντίστοιχα τα επίπεδα προσβασιμότητας που

προσφέρουν σε μεταφορές καθορίζει τη ζήτηση ενός τουριστικού προορισμού.

1.2 Ιστορική αναδρομή τουρισμού

Η ανάπτυξη των πρώτων μεγάλων πόλεων στη Μεσοποταμία από τα αρχαία χρόνια οδηγεί στην ανάγκη επαφών για εμπορικούς, πολιτικούς ή μορφωτικούς λόγους. Η εφεύρεση του χρήματος και των μέσων για να ταξιδέψουν δίνει την ευκαιρία σε ανθρώπους να αλληλεπιδράσουν σε διαφορετικά μέρη και έτσι δημιουργείται ο τίτλος του τουρισμού.

Από τον 20^ο αιώνα και μετά ανθίζει ο οργανωμένος μαζικός τουρισμός και η Ευρώπη γίνεται ο δημοφιλέστερος τουριστικός προορισμός ακόμα και για τους Αμερικανούς. Τα ατμόπλοια γίνονται ταχύτερα και τα ταξίδια ασφαλέστερα. Με το τέλος του πρώτου παγκοσμίου πολέμου φθίνει η ατμοπλοϊκή και σιδηροδρομική μετακίνηση λόγω της εισόδου του αυτοκινήτου και του αεροπλάνου. Παράλληλα με τη μαζική παραγωγή του αυτοκινήτου οδηγούμαστε στη δημιουργία νέου οδικού δικτύου με αποτέλεσμα τη μεγάλη ανάπτυξη του εσωτερικού τουρισμού κυρίως ανάμεσα στις γειτονικές χώρες. Στις πρώτες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα υπήρξε μια δυναμική ανάπτυξη στη χρήση αεροπλάνου όπου και βασίστηκε η μαζικοποίηση του διεθνούς τουρισμού.

Μετά το 1950 έχουμε αλματώδη ανάπτυξη του τουρισμού και είναι πλέον ένας βασικός οικονομικός τομέας που επηρεάζει άμεσα τις χώρες στις οποίες αναπτύσσεται. Η τεράστια αυτή ανάπτυξη οφείλεται σε κάποιους παράγοντες όπως η πολιτική και η οικονομική σταθερότητα στις ανεπτυγμένες χώρες, καθώς και την ανάπτυξη του «κοινωνικού κράτους» σε αυτές. Ακόμα η ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων όπως η απελευθέρωση και ιδιωτικοποίηση των αερομεταφορών με αρχή στις

Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής το 1978 και πέρας στην Ευρώπη το 1997 είχε ως αποτέλεσμα το πλήρες «άνοιγμα» τόσο του εμπορίου όσο και των τουριστικών μεταφορών. Τέλος με τη ομαλή και εύκολη πλέον διεξαγωγή τουριστικών μετακινήσεων, οι προαναφερθέντες παράγοντες καθώς και η μετατροπή του τουρισμού σε σύγχρονο καταναλωτικό προϊόν είχαν ως αποτέλεσμα τη μορφοποίηση του τουρισμού όπως τη γνωρίζουμε σήμερα.

1.2.1 Ιστορία του Ελληνικού τουρισμού

Από τα χρόνια των Ναπολεόντειων πολέμων, το να ταξιδεύεις στην Ελλάδα είναι επιβεβλημένο και μέρος του GRANDTOUR, καθώς τα περισσότερα μέρη της Ευρώπης ήταν απροσπέλαστα. Περιοχές με ιδιαίτερη αρχαιολογική και ιστορική αξία (Δελφοί, Μυκήνες κλπ) έγιναν δημοφιλείς προορισμοί για ταξιδιώτες που ασχολούνταν κυρίως με κλασσικές σπουδές, ορμώμενοι από τα γραπτά των αρχαίων Ελλήνων ιστορικών.

Τουριστική ανάπτυξη σημειώθηκε στις περιοχές που ήταν πιο εύκολη η πρόσβαση των τουριστών με αυτοκίνητο ή σιδηρόδρομο π.χ. το 1913 μετά την απελευθέρωση της Μακεδονίας, επίκεντρο της τουριστικής ανάπτυξης έγινε η Θεσσαλονίκη λόγω των δυνατοτήτων προσέγγισης της με σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το πρώτο αεροδρόμιο που χτίστηκε στην Ελλάδα ήταν το διεθνές αεροδρόμιο Ελληνικού στην Αθήνα το 1938. Ο δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος διέκοψε την ολοκλήρωση του έργου έως ότου το 1945 που η Ελληνική κυβέρνηση επέτρεψε τη χρήση του ως βάση της Αμερικάνικης

πολεμικής αεροπορίας. Μετά το τέλος του πολέμου από το 1950 έως το 1969 ολοκληρώθηκε η κατασκευή και η επέκταση του αεροδρομίου. Από το 1970 έως το 2001 το αεροδρόμιο εξυπηρετούσε από 10 έως 12 εκ. επιβάτες το χρόνο. Το 2001 κηρύχτηκε ο τερματισμός λειτουργίας και η μεταφορά του στο νέο διεθνές αερολιμένα «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ».

Από την αρχή του τουρισμού μέχρι τη μορφή που έχει πάρει σήμερα πρωταρχικό ρόλο στην ανάπτυξη του έπαιξαν οι ανάγκες για πολιτικές, οικονομικές, πολιτιστικές, μορφωτικές και εμπορικές ανάγκες των πολιτισμών. Καθώς και η ραγδαία τεχνολογική εξέλιξη βοήθησε στην ανάπτυξη και μορφοποίηση του τουρισμού αλλά και στην εδραίωση του ως αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινής ζωής.

1.3 Επεξήγηση των **παραμέτρων** δεδομένων της έρευνας

Η παρούσα έρευνα χρησιμοποιεί δεδομένα που σχετίζονται με τις αφίξεις μη κατοίκων της Ελλάδας με οποιοδήποτε μέσο όπως αυτά έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα της ελληνικής Στατιστικής υπηρεσίας (ΕΛΣΤΑΤ). Όπως προκύπτει από την πιο πρόσφατη πρόσβασή μας (στις 18/9/2018) δεν υφίστανται ετήσια δεδομένα νωρίτερα από το 2006 και αργότερα από το 2016. Συνεπώς, η έρευνα περιορίζεται σε τρεις βασικές μεταβλητές (**βασικούς δείκτες**):

1. Τις τουριστικές αφίξεις στην Ελλάδα ανά χώρα προέλευσης
2. Τις τουριστικές αφίξεις στην Ελλάδα ανά μεταφορικό μέσο
3. Τις τουριστικές αφίξεις στην Ελλάδα ανά σταθμό εισόδου στη χώρα.

Με εξαίρεση την δεύτερη κατηγορία δεδομένων η έρευνα επικεντρώνεται στα έτη 2007 έως 2015 διότι στη δεύτερη κατηγορία

είναι μη διαθέσιμο το έτος 2007. Η παραπάνω πληροφορία υπέστη επεξεργασία και έγινε μια απόπειρα οι πιο πάνω κατηγορίες να επαληθεύουν όπου αυτό ήταν εφικτό. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η πρωτογενής πηγή των δεδομένων είναι η Τράπεζα της Ελλάδος και η πληροφορία έχει συλλεχθεί δειγματοληπτικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

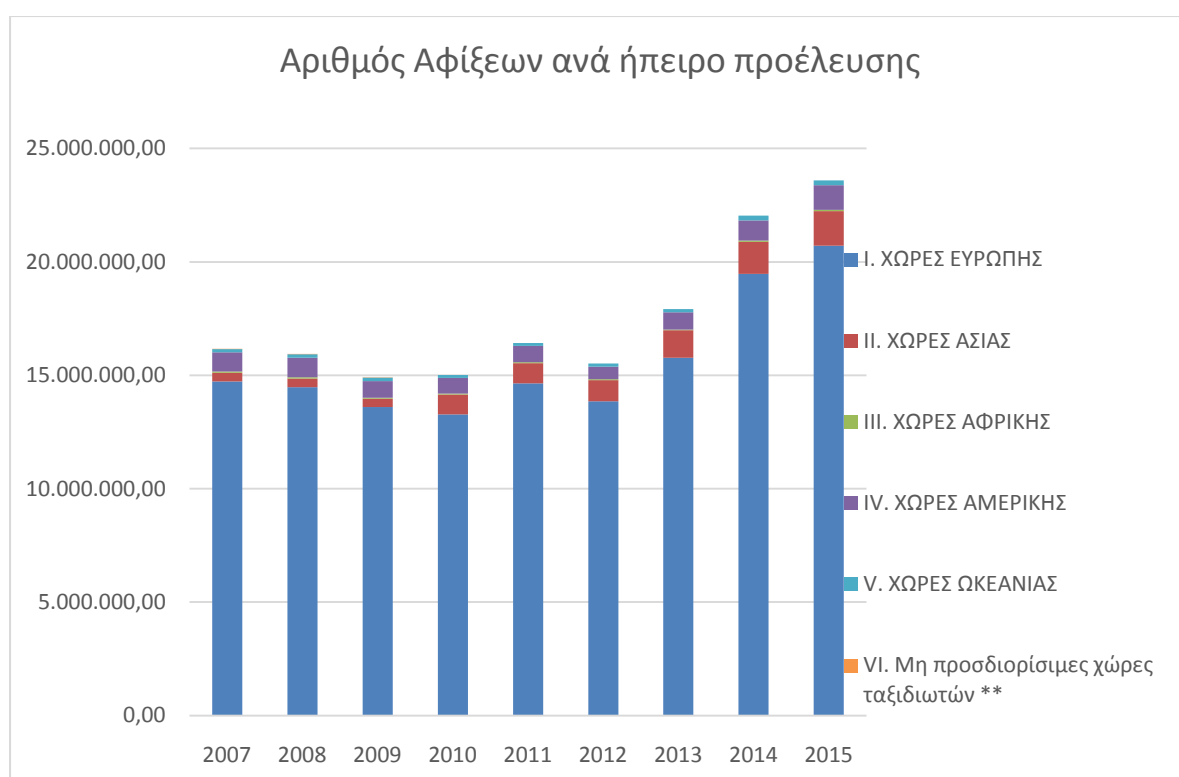
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ

2.1 Στον **πρώτο πίνακα(πίνακας Δεδομένων αφίξεων από αρχείο 1)** που παρατίθεται παρουσιάζονται σε απόλυτους αριθμούς οι εκτιμώμενες αφίξεις στη χώρα ανά Χώρα προέλευσης και κατ' έτος. Είναι παράλειψη αν δεν σημειωθεί ότι η συγκρισιμότητα είναι μερική κυρίως στις Ευρωπαϊκές χώρες διότι στα πρώτα έτη η πΓΔΜ και η Κροατία συμπεριλαμβάνονται στις λοιπές Ευρωπαϊκές χώρες με συνέπεια το σχετικό μέγεθος να διογκώνεται σημαντικά κυρίως από την πρώτη.

Αυτό που προκύπτει από τα δεδομένα είναι ότι το σημαντικότερο ποσοστό (περίπου 90%) των αφίξεων προέρχεται από Ευρωπαϊκές χώρες. Επίσης υπάρχει σημαντική αύξηση των αφίξεων στα 9 έτη που μελετώνται ενώ μετά το 2010 υπάρχει πολύ έντονη άφιξη των αφίξεων από Ασιατικές χώρες σε ποσοστά άνω του 5%όπου πριν ήταν μόλις στο 2,3%. Μετά το 2013 και οι χώρες τις Αμερικής αποτελούν προέλευση αυξανόμενης έντασης έως το 2008 καθώς μέσα στα επόμενα έτη έχουμε

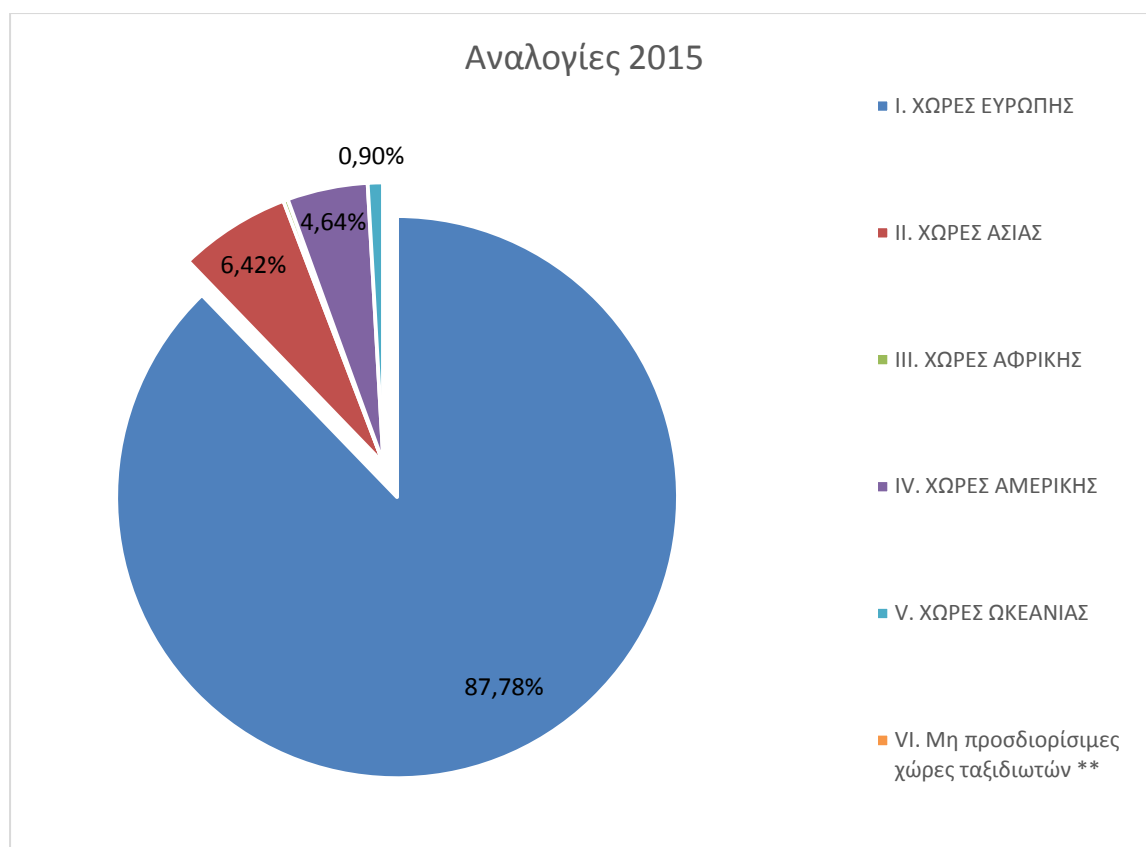
καθοδική πορεία χαμηλής έντασης , με χαμηλότερη ένδειξη το έτος 2012 στα 3,06%.Αντιθέτως οι χώρες της Αφρικής κατέχουν χαμηλά ποσοστά κάτω του 0.4% όπως και οι χώρες που δεν επάγονται σε κάποια από τις παραπάνω κατηγορίες .Τα σχετικά στοιχεία παρουσιάζονται πιο εύληπτα στο Γράφημα 1 και το Γράφημα 2 ειδικότερα για το έτος 2015.

Γράφημα 1



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Γράφημα 2



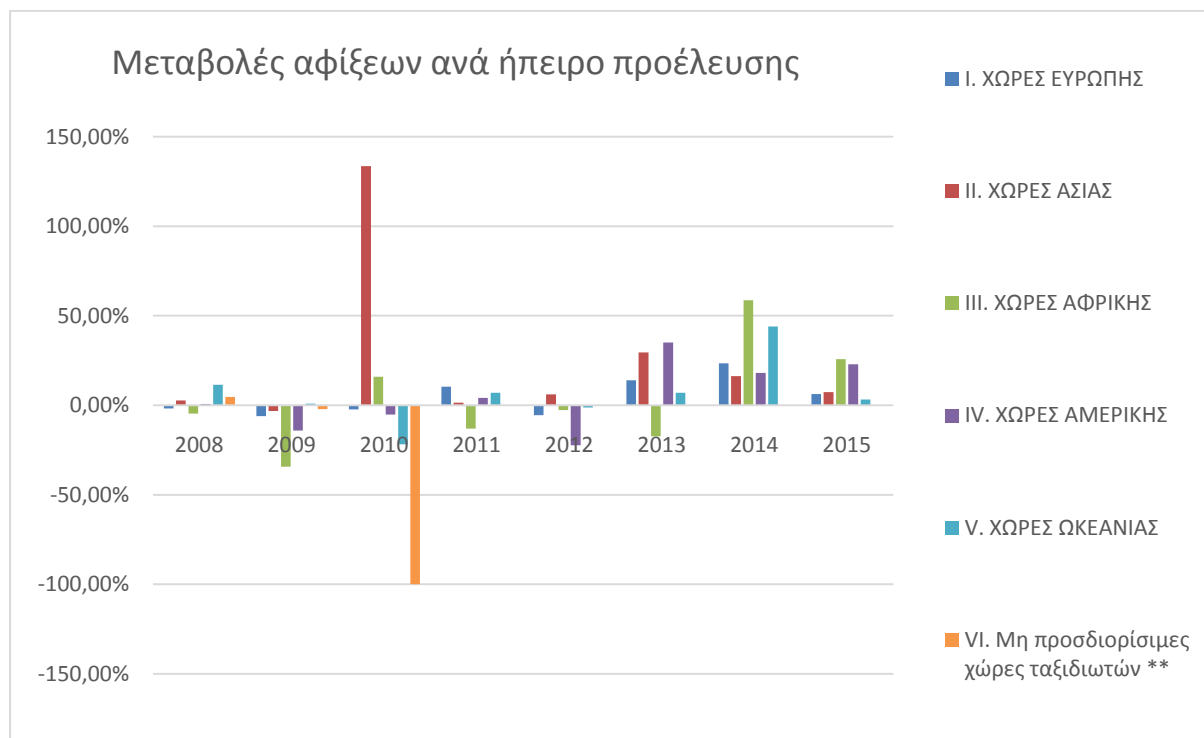
Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

2.2 Ακολουθεί ο πίνακας 2(από αρχείο 1 πίνακας μεταβολών) που παρουσιάζει τις μεταβολές των αφίξεων ανά χώρα προέλευσης όπως φαίνονται συνοπτικά ανά Ήπειρο στο γράφημα 3.

Το έτος 2008 ήταν σχεδόν αρνητικό για τις χώρες της Ευρώπης και Αφρικής ενώ χαμηλά ποσοστά οριακά άνω του 0% κατέχουν οι χώρες Ασίας ωκεάνιας και Αμερικής. Το έτος 2009 είναι απολύτως αρνητικό για τον Ελληνικό τουρισμό με χαμηλότερο ποσοστό αυτό της Αφρικής με -34,3%, ενώ αντίθετα τα τελευταία δυο έτη ο τουρισμός αυξανόταν από κάθε ήπειρο. Τα έτη 2008, 2011 και 2012 οι μεταβολές δεν είναι πολύ

μεγάλες παρότι το 2012 υπάρχει σημαντική μείωση των Αμερικανών τουριστών. Ιδιαίτερα θετικό για την Ασία και την Αφρική είναι το 2010 που αντισταθμίζεται από σημαντική μείωση των Ευρωπαίων τουριστών. Εκείνη την χρονιά οι Ασιατικής προέλευσης αφίξεις υπερδιπλασιάζονται. Τέλος, το 2013, υπάρχει μια γενική αύξηση των τουριστών από όλες τις Ηπείρους με μεγαλύτερο ποσοστό αυτό της Αμερικής με 35,04% πλην της Αφρικανικής όπου το ποσοστό είναι - 17,39%.

Γράφημα 3

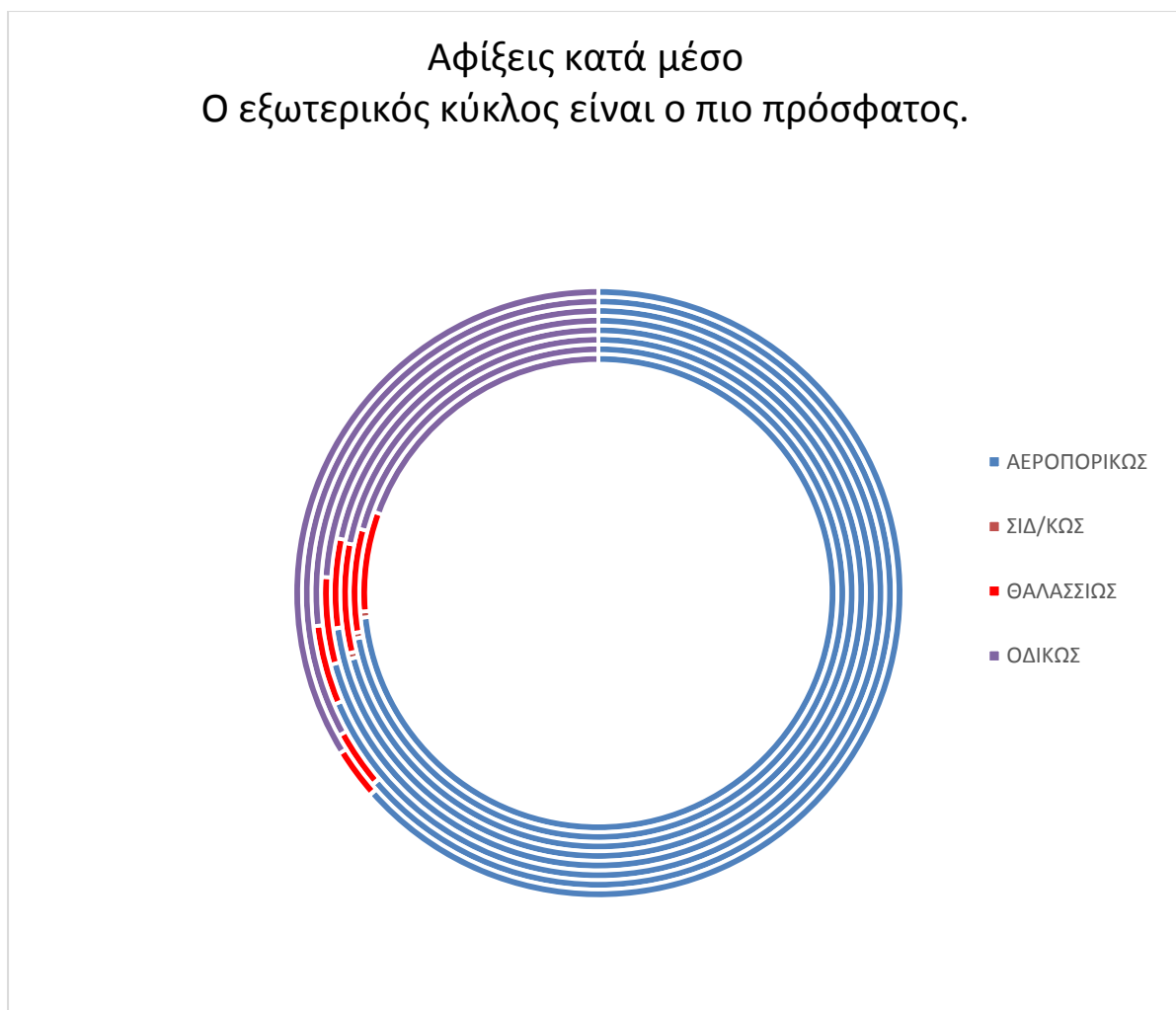


Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



2.3 ΤΟΥΡΙΣΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Στη συνέχεια επιχειρείται μια διάκριση των αφίξεων με βάση το μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιήθηκε. Όπως φαίνεται στο γράφημα 4, περισσότεροι από τους μισούς τουρίστες επιλέγουν το αεροπλάνο, ωστόσο ενώ το 2008 (εσωτερικός δακτύλιος) και το 2011 (μεσαίος δακτύλιος) το συγκεκριμένο μέσο χρησιμοποιούν περίπου το 70%, τα τελευταία δυο έτη το αντίστοιχο ποσοστό έχει περιοριστεί περίπου στο 66%. Σε αυτά τα δυο έτη, έχει υποδιπλασιαστεί και το σχετικά μικρό ποσοστό των αφίξεων που γίνονται από θαλάσσης το οποίο κυμαίνεται από 2%-6% στα έτη μελέτης.



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Η σιδηροδρομική μετακίνηση παραμένει διαχρονικά ασήμαντη και έτσι όλη η προέρχεται από βαλκανικές χώρες όπως φαίνεται και στο γράφημα 5 με γενικά ποσοστά σχεδόν στο 0% και σε διαρκή φθίνουσα πορεία.

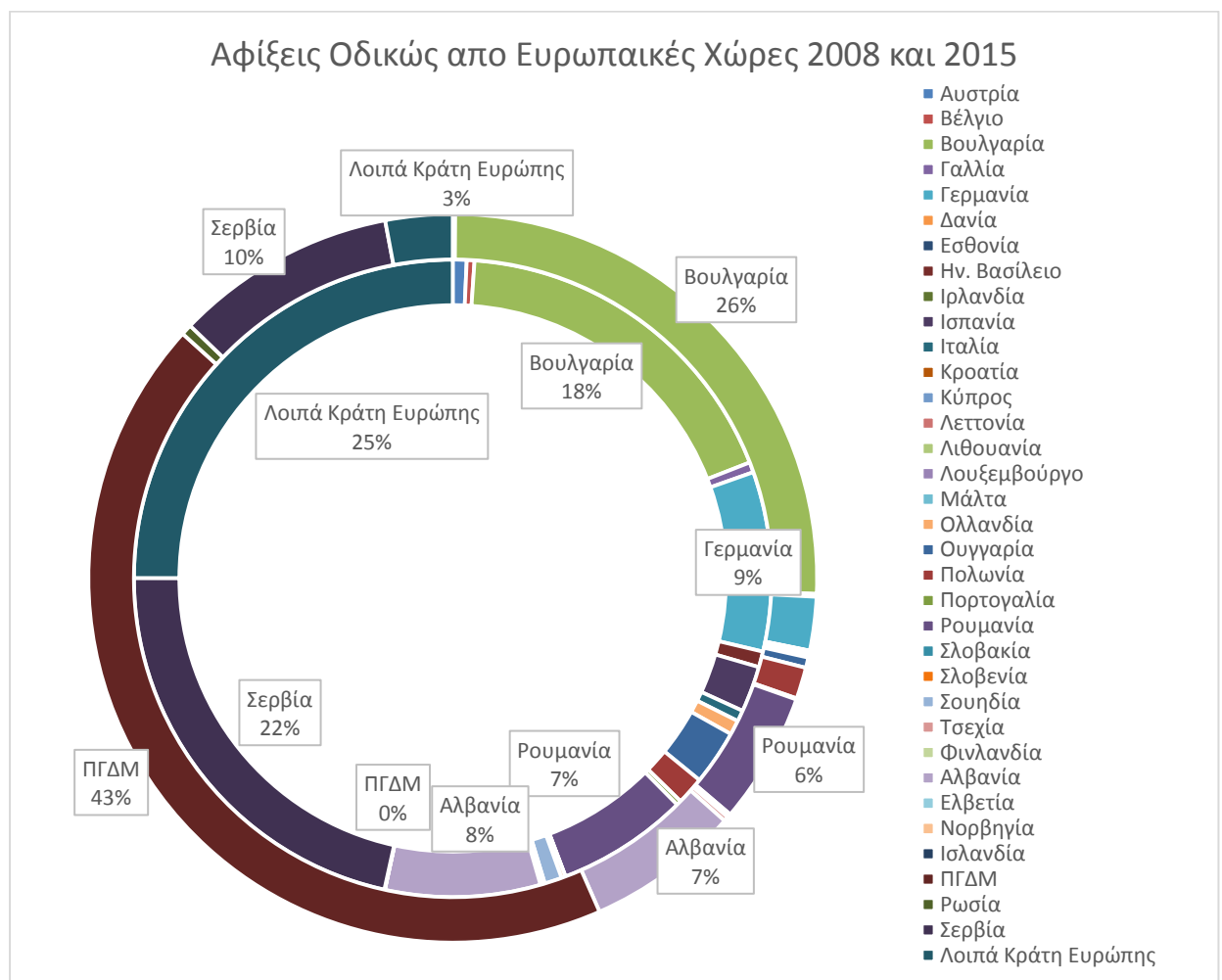
2.3.1 Στον εσωτερικό δακτύλιο παρουσιάζεται το ποσοστό οδικών αφίξεων από ευρωπαϊκές χώρες το 2008, με τη Σερβία να είναι η χώρα με το υψηλότερο ποσοστό στα 22% την οποία ακολουθεί η Βουλγαρία με μικρή διαφορά στα 18% και (εικάζουμε) η πΓΔΜ που διαφορά καλύπτεται από την σημαντική αύξηση της οδικής μετακίνησης η οποία

σε μεγάλο βαθμό συμπεριλαμβάνεται για αυτή τη χρονιά στα λοιπά κράτη της Ευρώπης.

Σημαντικά μικρότερες αφίξεις αλλά αρκετά υψηλές προέρχονται από την Γερμανία 9%, την Αλβανία 7% και τη Ρουμανία 7% ενώ στις υπόλοιπες προελεύσεις αντιστοιχούν ποσοστά μικρότερα του 5%. Ο εξωτερικός δακτύλιος δείχνει μια σημαντικά αλλαγμένη εικόνα. Το 43% των αφίξεων προέρχονται από την πΓΔΜ ενώ σημαντικά αυξημένο είναι και το ποσοστό αφίξεων που προέρχεται από τη Βουλγαρία (26%).

Οι αφίξεις από τη Σερβία έχουν υποδιπλασιαστεί στο 10% ενώ της Γερμανίας κάτω από 5%. Σταθερά φαίνονται τα ποσοστά αφίξεων από τη Ρουμανία και την Αλβανία. (Γράφημα 5).

Γράφημα 5



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Αναλυτικότερα όπως παρουσιάζεται και στο Γράφημα 6 που αφορά τις αφίξεις κατά μέσο, μέχρι το 2012 επικρατούν σχετικά σταθερές αφίξεις με εξαίρεση μια αξιόλογη αύξηση το 2011.

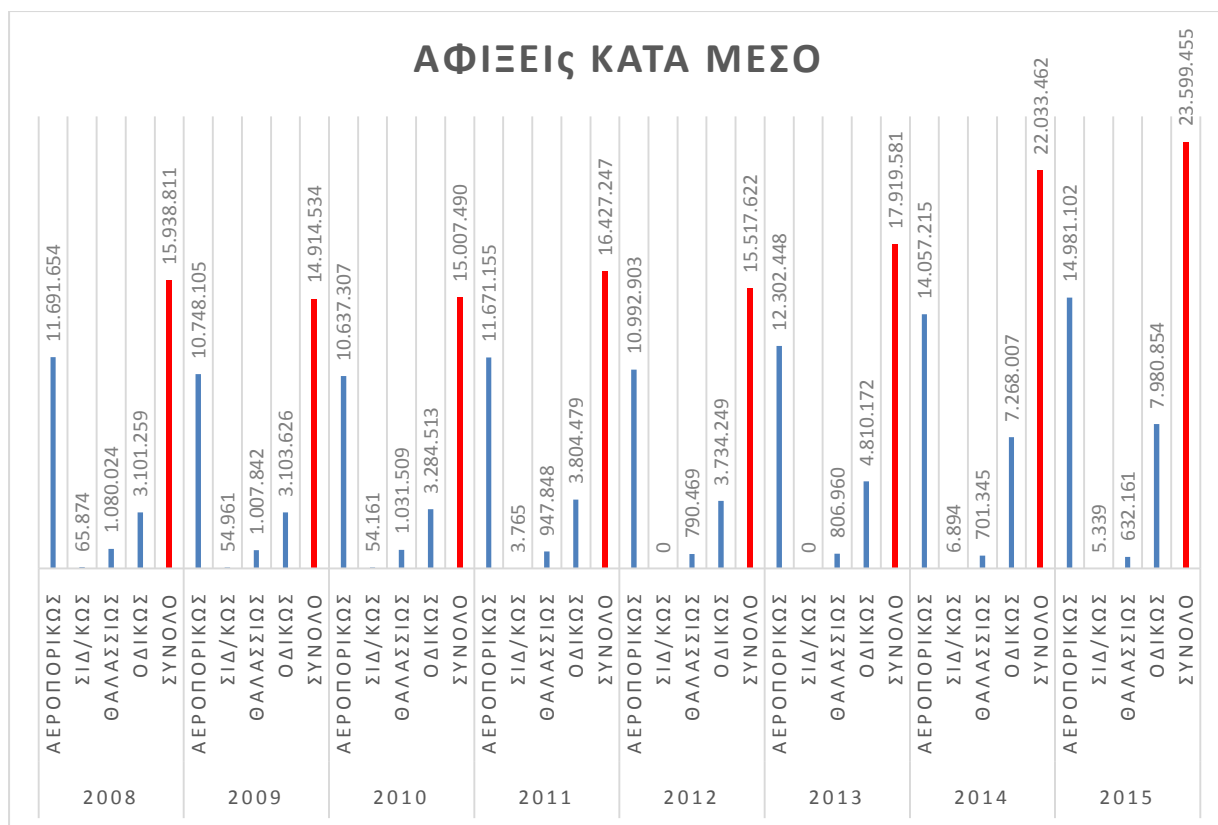
Μετά το 2011 παρατηρείται σημαντική αύξηση στις οδικές αφίξεις, οι οποίες εκτινάσσονται από 3.734.249 αφίξεις το 2012 σε 4.810.172 αφίξεις το 2013 και 7.268.007 αφίξεις το 2014. Το 2015 σταθεροποιούνται σχετικά στις 7.980.854 αφίξεις.

Αντίθετα, οι θαλάσσιες αφίξεις είναι άνω του ενός εκατομμυρίου τα έτη 2008 έως 2010 ενώ βαίνουν διαρκώς μειούμενα και το 2015 έχουν φτάσει στις 632.161.

Κλείνοντας, η σιδηροδρομική μετακίνηση τα τρία πρώτα έτη κυμαίνεται λίγο πάνω από τις 50.000, το 2011 περιορίζεται στις 3.765 αφίξεις, δεν πραγματοποιούνται σιδηροδρομικές μετακινήσεις το 2012 και το 2013 ενώ η επανέναρξή τους δεν οδηγεί σε κάποια ουσιώδη ανάκαμψη.



Γράφημα 6



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

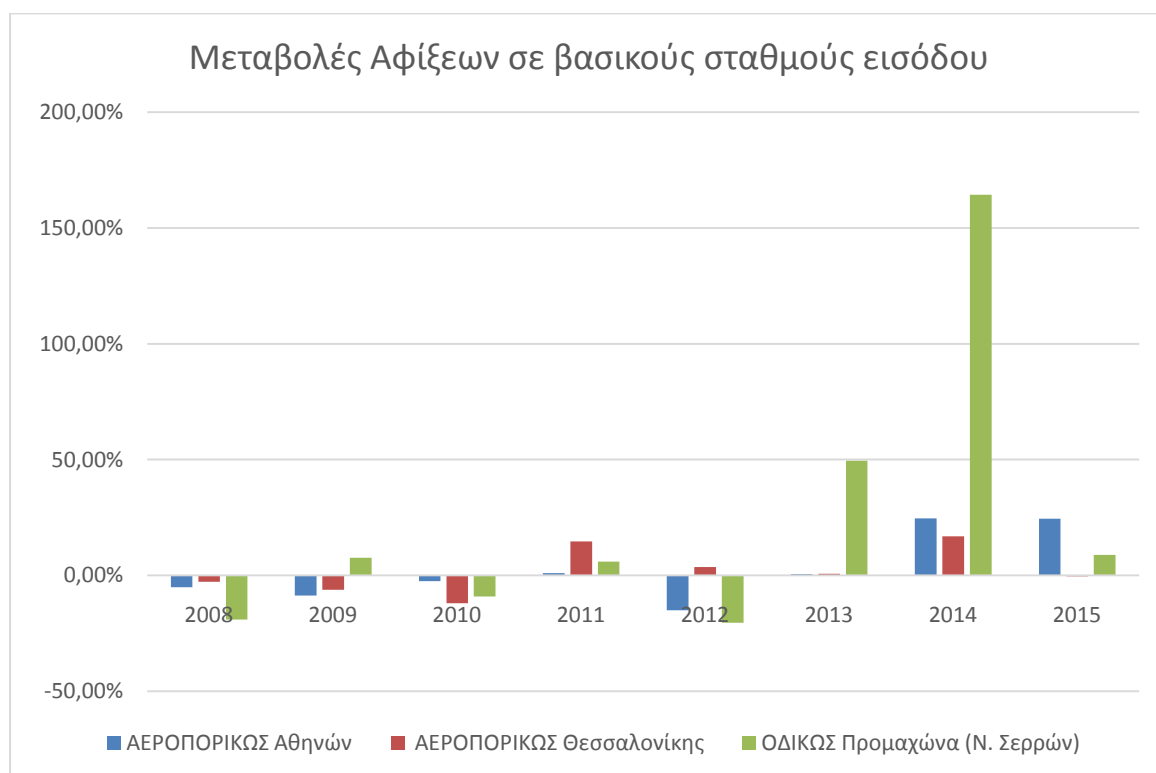
2.4 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΣΤΑΘΜΟ ΕΙΣΟΔΟΥ

Όσο αναφορά τις μεταβολές των αφίξεων ανά σταθμό, χρησιμοποιήθηκαν τρεις χαρακτηριστικοί σταθμοί εισόδου:

- το αεροδρόμιο Αθηνών
- το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης και
- ο συνοριακός σταθμός του Προμαχώνα.

Ο τελευταίος παρουσιάζει έλευση στο 50% το 2013 και πάνω από 150% το 2014. Οι άλλοι δυο σταθμοί δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερη μεταβλητότητα ενώ οι χρονιές που όλες οι εισοδοί που χρησιμοποιήσαμε παρουσίασαν θετικές μεταβολές με υψηλότερο ποσοστό στον αερολιμένα Θεσσαλονίκης στο 16,9% ενώ των Αθηνών στο 24,6% των αφίξεων είναι το 2014. (Γράφημα 7)

Γράφημα 7



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Συμπερασματικά, παρατηρείται μια σημαντική τάση από το 2012 και έπειτα, συνολικής αύξησης των αφίξεων στη χώρα μετά από μια σχετική στασιμότητα. Μάλιστα, παρατηρείται προτίμηση κυρίως από χώρες τα Ευρώπης αλλά και αύξηση στην προτίμηση χώρων της Αμερικής αλλά και της ωκεάνιας μετά το 2010.

Το πιο εντυπωσιακό φαινόμενο είναι η μειούμενη αναλογία των αεροπορικών και των θαλάσσιων αφίξεων με υπέροχη των αεροπορικών μετακινήσεων είτε λόγω εξέλιξης της τεχνολογίας είτε λόγω σχεδόν εξίσωσης των τιμών των εισιτηρίων.

Ακόμα ο σχεδόν διπλασιασμός των οδικών αφίξεων που οφείλεται κυρίως στα βαλκάνια και συμβαίνει παρά των υποδιπλασιασμό των οδικών αφίξεων από τη Γερμανία καθώς βλέπουμε την προτίμηση χώρων της κεντρικής Ευρώπης στην από αέρα μετακίνηση.

Αυτό το γεγονός αποτυπώνεται και στην εντονότατη αύξηση των αφίξεων από τα σύνορα του Προμαχώνα που ανταποκρίνεται πλήρως στο γεγονός ότι περίπου οι μισές οδικές αφίξεις προέρχονται από την πΓΔΜ, καθώς είναι πολύ πιο εύκολη η πρόσβαση με το νέο οδικό δίκτυο.

The logo for "Discover Greece" features the word "Discover" in a smaller, blue, sans-serif font positioned above the word "Greece". "Greece" is written in a large, blue, stylized script font with a thick, rounded 'G' and a long, sweeping tail on the 'e'.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

(Ξένοι Συγγραφείς)

-Leiper, N. (1979). The framework of tourism: towards a definition of tourism, tourist, and the tourist industry. Annals of Tourism Research, σσ. 390-407

-Stephen J. Page Tourism Management: Managing for Change (μετάφραση Ιωάννα Αθανασίου) εκδ Παπαζήση 2006

(Ελληνες Συγγραφείς)

-Πάρις Τσαρτας, Περικλής Λύτρας Τουρισμός και Τουριστική Ανάπτυξη εκδ Παπαζήση 2017

-Χάρης Κοκκώσης, Πάρις Τσαρτας , Ελευθέρια Γκριμπα Ειδικές και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού εκδ Κριτική 2011

(Πηγές Στατιστικών στοιχείων)

-Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛΕΣΤΑΤ)

-Τράπεζα Ελλάδος

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AD%CF%82_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%B9%CE%BF_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D (τυπικά χαρακτηριστικά αεροδρόμιου Ελληνικού)

<http://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/STO04/->

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/0160738379900033> (Ιδια Μετάφραση)