

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΙΔΕΩΝ ΚΑΙ ΔΡΑΣΗΣ (ΣΙΑ)

&

TURKISH TOURISM INVESTORS ASSOCIATION

ΑΘΗΝΑ - ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Χορηγός



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<i>Εισαγωγή</i>	5
<i>Μεθοδολογία - Ερευνητικοί Περιορισμοί</i>	5
<i>Ανάλυση της Προσφοράς</i>	5
Ξενοδοχειακό δυναμικό	5
Παρουσία διεθνών ξενοδοχειακών αλυσίδων	7
Συνεδριακός και Εκθεσιακός Τουρισμός	8
Λιμένες Αναψυχής	9
Διεθνείς Αερολιμένες	10
<i>Ανάλυση της ζήτησης</i>	11
Διανυκτερεύσεις	11
Αφίξεις	11
Πληρότητα ξενοδοχείων	13
Κίνηση Αεροδρομίων	14
<i>Προοπτικές και προβλήματα Αθήνας και Κωνσταντινούπολης</i>	16
Πολιτική Κατάσταση	16
Οικονομία	16
Υποδομή	17
Γεγονότα	19
<i>Συμπεράσματα</i>	20
<i>Παράρτημα 1</i>	
<i>Ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων και αεροδρόμιο της Αθήνας</i>	21
<i>Παράρτημα 2</i>	
<i>Σύγκριση του κόστους σε Αθήνα και Κωνσταντινούπολη</i>	23

ΠΙΝΑΚΕΣ

Ξενοδοχεία σε Αθήνα και Κωνσταντινούπολη ανά κατηγορία	5
Δωμάτια σε ξενοδοχεία Αθήνας και Κωνσταντινούπολης ανά κατηγορία	6
Κλίνες σε ξενοδοχεία Αθήνας και Κωνσταντινούπολης ανά κατηγορία	6
Διεθνείς ξενοδοχειακές αλυσίδες	7
Συνεδριακές αίθουσες	8
Εκθεσιακοί χώροι	9
Χωρητικότητα μαρινών	10
Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών τουριστών	11
Αφίξεις αεροπορικάς σε Αθήνα και Κωνσταντινούπολη	11
Αφίξεις θαλασσίως σε Αθήνα και Κωνσταντινούπολη	12
Πληρότητες ξενοδοχείων	13
Ζήτηση ξενοδοχειακών υπηρεσιών στην Κωνσταντινούπολη	13
Ζήτηση ξενοδοχειακών υπηρεσιών στην Αθήνα	14
Συνολική κίνηση αεροδρομίων	14
Τα μεγαλύτερα από πλευράς κίνησης ελληνικά αεροδρόμια	21
Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών τουριστών ανά έτος σε Ελλάδα και Αθήνα	22
Εξέλιξη Ισοτιμίας Δραχμής και Τουρκικής Λίρας ως προς το Δολάριο	23
Πληθωρισμός σε Ελλάδα και Τουρκία	24
Αφίξεις αλλοδαπών Τουριστών στα αεροδρόμια της χώρας 1981- 1989	25
Αφίξεις αλλοδαπών Τουριστών στα αεροδρόμια της χώρας 1990 - 1998	26

Ευχαριστίες

Η μελέτη αυτή πραγματοποιήθηκε με τη βοήθεια του ΕΟΤ, της ΕΞΑ καθώς και μελών του ΣΕΤΕ που προσέφεραν τα απαραίτητα στοιχεία χωρίς τα οποία η μελέτη δεν θα ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί.

Ειδικότερα εκφράζουμε τις θερμές μας ευχαριστίες:

Τον κύριο Χατζηδάκη Αλέξανδρο και την κυρία Παπαϊωάννου Ντόρα του τμήματος Ερευνών και Μελετών του ΕΟΤ.

Τον κύριο Ντούβα Λουκά, Διευθυντή της ΕΞΑ.

Την κυρία Λοράντου Madeleine του ΣΕΟΣ

Ευχαριστούμε επίσης τα ακόλουθα στελέχη σε εταιρείες μέλη του ΣΕΤΕ:

Τον κύριο Γκιάλα Εμμανουήλ, Βοηθό Γενικού Διευθυντή του Ξενοδοχείου Chandris για τα στατιστικά που αφορούν τα ξενοδοχεία στην Αθήνα.

Τον κύριο Κούμανη Δημήτριο, Διευθυντή Εκθέσεων της XENIA Εκθεσιακές Εκδηλώσεις Α.Ε. για τα στοιχεία που αφορούν τον εκθεσιακό τουρισμό.

Τον κύριο Λιγνό Ανδρέα Διευθύνοντα Σύμβουλο του Afea Travel S.A. για τις πληροφορίες που αφορούν τη συνεδριακή δραστηριότητα και υποδομή.

Την κυρία Πετροπούλου Μελίνα, Σύμβουλο Επικοινωνίας της Vernicos Yachts για τα στοιχεία που αφορούν την υποδομή στον τομέα των μαρινών.

Τις κυρίες Πολλάτου Κατερίνα και Τσώνη Μαριπόλα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών για τα στοιχεία που αφορούν την κίνηση του αεροδρομίου της Αθήνας.

Επίσης ευχαριστούμε τον κύριο Sunuk Pasiner σύμβουλο διοίκησης TYD για όλα τα στοιχεία σχετικά με την Κωνσταντινούπολη.

Εισαγωγή

Οι πρόσφατες προσπάθειες για την προσέγγιση Ελλάδας Τουρκίας ανοίγουν σημαντικές προοπτικές και για τον τουρισμό που είναι μια βιομηχανία που κατ' εξοχήν ωφελείται από την ύφεση και τη συνεργασία μεταξύ των κρατών.

Ο ΣΕΤΕ σε συνεργασία με τον Turkish Tourist Investors Association (TYD), ανέλαβαν την πρωτοβουλία να συντάξουν μια συγκριτική μελέτη της Αθήνας και της Κωνσταντινούπολης σαν τουριστικούς προορισμούς. Η συγκεκριμένη μελέτη καλύπτει την ανάλυση προσφοράς και ζήτησης των τουριστικών υπηρεσιών (ξενοδοχειακή υποδομή, κίνηση αεροδρομίων, συνεδριακές και εκθεσιακές δραστηριότητες) καθώς και τις ευκαιρίες και τις προκλήσεις που θα αντιμετωπίσουν οι δύο πόλεις τα χρόνια που έρχονται.

Μεθοδολογία - Ερευνητικοί Περιορισμοί

Η παρούσα μελέτη έγινε το πρώτο τρίμηνο του 2000 με βάση τις πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν από μια σειρά πηγών στην Αθήνα και Κωνσταντινούπολη. Τα δευτερογενή στοιχεία συγκεντρώθηκαν από τις πηγές που ήδη αναφέρθηκαν. Τα πρωτογενή στοιχεία συλλέχθηκαν κατά τη διάρκεια μιας επιτόπιας επίσκεψης του ΣΕΤΕ στην Κωνσταντινούπολη τον Φεβρουάριο του 2000.

Μια δυσκολία που συνάντησε η μελέτη ήταν η ανυπαρξία συγκρίσιμων στοιχείων για το 1999 για τις δύο πόλεις περιορίζοντας έτσι το χρονικό διάστημα σύγκρισης.

Ανάλυση της Προσφοράς

Ξενοδοχειακό δυναμικό

Στην Αθήνα υπάρχουν συνολικά 305 ξενοδοχεία διαφόρων κατηγοριών ενώ ο αντίστοιχος αριθμός στην Κωνσταντινούπολη είναι 261.

Πίνακας 1. Ξενοδοχεία ανά κατηγορία

	ΑΘΗΝΑ	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ΑΘΗΝΑ	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ
	ΑΑ - Α	ΑΑ - Α	Β- Ε	Β- Ε
1996	28	55	277	185
1997	26	57	279	182
1998	26	55	279	185

Πηγή: Μελέτη IOBE για τους ΟΑ 2004 και TYD

Η τουρκική πόλη διαθέτει τόσο σε απόλυτους αριθμούς όσο και σε ποσοστά, περισσότερα ξενοδοχεία υψηλότερων κατηγοριών (τεσσάρων και πέντε αστέρων). Το 1998, το ποσοστό των μονάδων αυτών, σε σχέση με το σύνολο του δυναμικού, στην Κωνσταντινούπολη ήταν 20% ενώ, στην Αθήνα μόλις 8.5%.

Αντίστοιχη εικόνα δίνουν και τα δωμάτια σε ξενοδοχεία. Οι μονάδες πολυτελείας και πρώτης κατηγορίας της Κωνσταντινούπολης καλύπτουν περισσότερο από το 50% των διαθέσιμων δωματίων. Στην Αθήνα το αντίστοιχο ποσοστό είναι μόλις 31% το οποίο σημειώνει μια αργή αλλά σταθερή μείωση στην υπό μελέτη περίοδο (1996 - 1999). Αντίθετα αύξηση σημειώνουν στην Αθήνα τα δωμάτια σε μονάδες Δ και Ε κατηγορίας. Ο πίνακας που ακολουθεί, παρουσιάζει τα δωμάτια των ξενοδοχείων των δυο πόλεων.

Πίνακας 2. Δωμάτια σε ξενοδοχεία ανά κατηγορία

	ΑΘΗΝΑ	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ΑΘΗΝΑ	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ
	ΑΑ - Α	ΑΑ - Α	Β- Ε	Β- Ε
1996	5.858	10.423	12.156	9.355
1997	5.640	10.837	12.184	9.261
1998	5.621	10.491	12.184	9.455

Πηγή: Μελέτη IOBE για τους ΟΑ 2004 και TYD

Η κατανομή των διαθέσιμων κλινών δεν παρουσιάζει εκπλήξεις καθώς η Αθήνα έχει περισσότερες κλίνες στις χαμηλότερες κατηγορίες και η Κωνσταντινούπολη υπερτερεί στις δυο υψηλότερες. Αυτό φαίνεται ξεκάθαρα από τον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 3. Κλίνες σε ξενοδοχεία ανά κατηγορία

	ΑΘΗΝΑ	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ΑΘΗΝΑ	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ
	ΑΑ - Α	ΑΑ - Α	Β- Ε	Β- Ε
1996	10.692	21.672	22.498	17.479
1997	10.326	22.500	22.558	17.449
1998	10.325	21.808	22.546	17.873

Πηγή: Μελέτη IOBE για τους ΟΑ 2004 και TYD

Στην Κωνσταντινούπολη αξίζει να σημειωθεί η ύπαρξη ξενοδοχείων που λειτουργούν σε αναπαλαιωμένα οικήματα. Η χρήση αυτών των οικημάτων επιτρέπει τη δημιουργία μονάδων σε κτίρια τα οποία είναι ήδη ενταγμένα στο ιστό της πόλης και την αισθητική βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Το 1996 υπήρχαν 17 μονάδες με 970 δωμάτια συνολικά ενώ το 1999, 23 μονάδες με 1020 δωμάτια.

Η τάση για αύξηση των μονάδων πολυτελείας και πρώτης κατηγορίας που είναι εμφανής όχι μόνο στη Κωνσταντινούπολη αλλά και σε όλη την Τουρκία

δείχνει την προσπάθεια που γίνεται εκεί για την ποιοτική αναβάθμιση της τουριστικής βιομηχανίας¹.

Παρουσία διεθνών ξενοδοχειακών αλυσίδων

Οι διεθνείς ξενοδοχειακές αλυσίδες έχουν παρουσία και στις δυο πόλεις η οποία παρουσιάζεται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 4. Διεθνείς ξενοδοχειακές αλυσίδες

Όνομα	ΑΘΗΝΑ		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	
	Κατηγορία	Δωμάτια	Κατηγορία	Δωμάτια
Hilton	AA	453	AA	501
Marriot	AA	259		
Sheraton (Grande Bretagne)	AA	394		
Intercontinental	AA	587	AA	390
Holiday Inn	AA	190	A	170
Best Western Esperia Palace	A	184		
Best Western Fenix	A	143		
Novotel	A	195		
Conrad Hilton			AA	625
Ciragan Palace Kempinski			AA	291
Four Seasons			AA	65
Crown Plaza			AA	298
Hyatt Regency			AA	360
Renaissance			AA	383
Ritz Carlton			AA	400*
Swisshotel The Bosphorus			AA	600
Radisson SAS			AA	246
Mercure			A	197
Σύνολο	ΑΘΗΝΑΣ	2405	ΚΩΝ/ΠΟΛΗΣ	4526

Πηγή: ΕΞΑ και TYD

¹ Έρευνα για την τουριστική ανάπτυξη της Τουρκίας, ΣΕΤΕ. 1998

* Υπό κατασκευή.

Είναι γενικά παραδεκτό ότι η παρουσία διεθνών ξενοδοχειακών αλυσίδων έχει θετικές συνέπειες για την τουριστική ανάπτυξη μιας περιοχής διότι δημιουργεί πρόσθετη ζήτηση, μεταφέρει τεχνογνωσία και βελτιώνει το επίπεδο των προσφερομένων υπηρεσιών. Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται καθαρά η υπεροχή της Κωνσταντινούπολης σε αυτό τον τομέα καθώς διαθέτει περισσότερες διεθνείς αλυσίδες με μονάδες υψηλότερης κατηγορίας (όλες εκτός από δυο ανήκουν στην κατηγορία πολυτελείας) και με πολύ υψηλότερη δυναμικότητα σε σχέση με την Αθήνα.

Συνεδριακός και Εκθεσιακός Τουρισμός

Σημαντικές διαφορές, μεταξύ των δύο πόλεων, υπάρχουν και στον τομέα της συνεδριακής και εκθεσιακής υποδομής.

Η Αθήνα διαθέτει, τυπικά τουλάχιστον, μια σειρά από αίθουσες ικανές για την διοργάνωση συνεδρίων, αλλά οι δυνατότητες φαίνονται να περιορίζονται προς το παρόν τουλάχιστον σε ότι αφορά το μέγεθος των συνεδρίων. Για μια ακόμα φορά η Κωνσταντινούπολη "δείχνει" το δρόμο διαθέτοντας αίθουσες μεγαλύτερης χωρητικότητας και συνεχίζει να βελτιώνει την ανωδομή της με τη δημιουργία μέχρι το 2002, δυο νέων συνεδριακών και εκθεσιακών κέντρων με υποδομή για 8.400 συνέδρους.

Οι διαθέσιμοι συνεδριακοί χώροι φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 5. Συνεδριακές αίθουσες

	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ		ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΑ ΚΕΝΤΡΑ	
	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤ.
ΑΘΗΝΑ	15	50-1.200	5	50-250
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	12	500-1.600	5	600-2.000

Πηγή: Afea Travel και TYD

Οι δύο πόλεις έχουν σημαντική διαφορά σε ότι αφορά την υποδομή του εκθεσιακού τουρισμού. Είναι χαρακτηριστικό ότι το εκθεσιακό μέγαρο CNR της Κωνσταντινούπολης έχει επιφάνεια σχεδόν ίση με το σύνολο της επιφάνειας των εκθεσιακών χώρων στην Αθήνα.

Αναλυτικά η υποδομή στον τομέα του εκθεσιακού τουρισμού φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 6. Εκθεσιακοί χώροι

ΑΘΗΝΑ		ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΗ	
Χώρος	Επιφάνεια m ²	Χώρος	Επιφάνεια m ²
Εκθεσιακό Κέντρο ΟΑΠ	18.500	CNR	70.000
Μεσογειακό Εκθεσιακό Κέντρο	18.000	TUYAP Beylikduzu	45.000
ΣΕΦ	14.000	LUTFI KIRDAR	7.000
ΕΚΕΠ	11.000	TUYAP Tercebasi	7.000
Εκθεσιακό Κέντρο Αθηνών	8.000	INTERTEX	3.500
LINEA	5.000		
Σύνολο Αθήνας	74.500	Σύνολο Κων/πολης	132.500

Πηγή: Σ.Ε.Ο.Ε.Σ και TYD

Η προσπάθεια που καταβάλουν οι Τούρκοι για την ανάπτυξη συνεδριακού και εκθεσιακού τουρισμού φαίνεται να εντάσσεται σε ένα σχέδιο μακροχρόνιας δράσης. Έτσι στα επόμενα δυο χρόνια θα δημιουργηθούν δύο ακόμα συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα στην Κωνσταντινούπολη. Πρόκειται για το Sutuluce Congress & Exhibition Center με συνολική επιφάνεια 8000m² και το Istanbul Cultural & Congress Center δυναμικότητας 5.400 ατόμων.

Λιμένες Αναψυχής

Η συνολική χωρητικότητα των μαρίνων σε Αθήνα και Κωνσταντινούπολη φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 7. Χωρητικότητα μαρινών

	ΑΘΗΝΑ	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ
Μαρίνες	7	2
Σύνολο θέσεων	3730	2400

Πηγή: Vernicos Yachts και TYD

Η Αθήνα αν και διαθέτει περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού έχει ουσιαστικό πρόβλημα καθώς οι θέσεις αυτές δεν επαρκούν για την ζήτηση που δημιουργείται από ιδιοκτήτες σκαφών. Η έλλειψη αυτή μπορεί να δημιουργήσει προβλήματα στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού.

Διεθνείς Αερολιμένες

Οι δύο πόλεις διαθέτουν διεθνή αεροδρόμια που είναι οι κύριες αεροπορικές πύλες εισόδου για την κάθε χώρα.

Το 2000 βρήκε το διεθνές αεροδρόμιο Atatürk της Κωνσταντινούπολης με ένα νέο terminal για διεθνείς πτήσεις ετήσιας δυναμικότητας 14 εκατομμυρίων επιβατών. Το μέχρι πρότινος διεθνές terminal, ετήσιας δυναμικότητας 11 εκατομμυρίων επιβατών χρησιμοποιείται πλέον για εσωτερικές πτήσεις.

Το αεροδρόμιο του Ελληνικού εξυπηρετεί σήμερα 12 εκατομμύρια επιβάτες και το 2000 προβλέπεται να το χρησιμοποιήσουν παραπάνω από 13 εκατομμύρια. Το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων θα εξυπηρετεί μόλις ξεκινήσει η λειτουργία του το Μάρτιο του 2001, 16 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο με δυνατότητα επέκτασης μέχρι 50 εκατομμύρια.

Σήμερα το αεροδρόμιο του Ελληνικού φιλοξενεί 54 αεροπορικές εταιρείες που πραγματοποιούν τακτικές πτήσεις προς 53 χώρες ενώ από το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης 156 εταιρείες προσφέρουν τακτικές πτήσεις και ναυλωμένες προς 95 χώρες.

Πιο συγκεκριμένα το Ελληνικό συνδέεται με τακτικές πτήσεις σύμφωνα με το χειμερινό πρόγραμμα πτήσεων με 22 πόλεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση, 14 στην υπόλοιπη Ευρώπη, 15 στη Μέση Ανατολή και τη Βόρειο Αφρική, 7 στην πρώην Σοβιετική Ένωση και με 8 πόλεις σε άλλες Ηπείρους.

Το αεροδρόμιο Kemal Atatürk συνδέεται με 24 πόλεις τις Ευρωπαϊκής Ένωσης, 15 πόλεις στη Ευρώπη, 15 στη Μέση Ανατολή και τη Βόρειο Αφρική, 14 στη πρώην Σοβιετική Ένωση και 5 διηπειρωτικούς προορισμούς.

Αν εξετάσουμε τις απευθείας συνδέσεις που προσφέρονται προς την ιδιαίτερα σημαντική για τον τουρισμό αγορά των ΗΠΑ θα διαπιστώσουμε την ύπαρξη ουσιαστικών διαφορών μεταξύ των δύο πόλεων. Συγκεκριμένα η Αθήνα συνδέεται με απευθείας πτήσεις μόνο με την Νέα Υόρκη. Αντίθετα, η Κωνσταντινούπολη συνδέεται από τον Ιούνιο 1999 τρεις φορές τη βδομάδα με απευθείας πτήσεις με τη Νέα Υόρκη, με το Μαϊάμι και με την Ατλάντα η οποία αποτελεί το βασικό κόμβο του δικτύου της αμερικανικής Delta προσφέροντας εύκολες ανταποκρίσεις στο εσωτερικό δίκτυο των ΗΠΑ.

Ανάλυση της ζήτησης

Διανυκτερεύσεις

Πίνακας 8. Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών τουριστών

ΕΤΟΣ	1992	1993	1994	1995
ΑΘΗΝΑ	3.477.787	3.651.057	3.721.473	3.745.036
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	2.798.832	3.585.618	3.402.242	3.649.992

ΕΤΟΣ	1996	1997	1998	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 92- 98
ΑΘΗΝΑ	3.194.252	3.438.345	3.508.890	1%
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	4.838.626	6.289.796	4.856.597	74%

Πηγή: Στατιστικό Δελτίο ΕΟΤ και ΤΥΔ

Η Κωνσταντινούπολη γνώρισε μια περίοδο σημαντικών αυξήσεων στις διανυκτερεύσεις το μεγαλύτερο μέρος της δεκαετίας του 90. Το 1997 μπορεί να θεωρηθεί η κορυφαία χρονιά η οποία ακολουθήθηκε από μια πτώση τις δύο επόμενες. Στην Αθήνα οι διανυκτερεύσεις παρέμειναν περίπου σταθερές μεταξύ 1992 και 1998 με εξαίρεση το 1994, το οποίο θεωρείται το καλύτερο έτος στα χρονικά από πλευράς αφίξεων, και το 1995.

Αφίξεις

Η εξέλιξη στις αφίξεις αλλοδαπών και στις δύο πόλεις φαίνονται στους ακόλουθους πίνακες:

Πίνακας 9. Αφίξεις αλλοδαπών αεροπορικάς

ΕΤΟΣ	1992	1993	1994	1995
ΑΘΗΝΑ	2.241.003	2.280.357	2.577.656	2.494.682
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	880.292	1.329.458	1.700.200	1.779.720

ΕΤΟΣ	1996	1997	1998	ΜΕΤΑΒΟΛΗ 92- 98
ΑΘΗΝΑ	2.119.583	2.178.320	2.178.320	-3%
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	2.211.708	2.098.926	2.113.827	140%

Πηγή: ΕΟΤ και ΤΥΔ

Η Αθήνα κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας είχε μια σχετική στασιμότητα στον αριθμό των αφίξεων με εξαίρεση την περίοδο 1994-1995. Η μείωση των αφίξεων αλλοδαπών τουριστών στην Αθήνα οφείλεται, όπως αναλύεται στο Παράρτημα Ι, και στην ανάπτυξη των περιφερειακών

αεροδρομίων τα οποία δέχονται κάθε χρόνο όλο και περισσότερους επισκέπτες.

Από την άλλη πλευρά η Κωνσταντινούπολη σημειώνει μια σταθερή άνοδο στις αφίξεις ακόμα και το 1998 ένα έτος το οποίο δεν ήταν "καλό" για την Τουρκία.

Η έντονη διαφοροποίηση στις αφίξεις είναι ακόμα πιο εμφανής στην κίνηση των λιμανιών που εξυπηρετούν τις δυο πόλεις. Το λιμάνι της Κωνσταντινούπολης, πέτυχε μέσα στη δεκαετία του 1990 να αυξήσει την επιβατική κίνηση του ενώ το λιμάνι του Πειραιά σημείωσε δραματική μείωση όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 10. Αφίξεις αλλοδαπών θαλασσίως

ΕΤΟΣ	1992	1993	1994	1995
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	53.300	46.846	48.323	38.623
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	199.029	218.467	231.464	227.971

ΕΤΟΣ	1996	1997	1998	Μεταβολή 92-98
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	24.771	40.851	27.326	-49%
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	225.972	193.823	243.049	22%

Πηγή: Στατιστικό Δελτίο ΕΟΤ και ΤΥΔ

Η διαφορά στις αφίξεις στα λιμάνια της Κωνσταντινούπολης και του Πειραιά φαίνεται να αυξάνεται χρόνο με το χρόνο. Το 1992 οι αφίξεις στην Κωνσταντινούπολη ήταν τέσσερις φορές περισσότερες από αυτές στον Πειραιά. Το 1998 ήταν σχεδόν 9 φορές περισσότερες. Η αρνητική αυτή εξέλιξη οφείλεται στο περιοριστικό νομικό πλαίσιο και στην ελλιπή υποδομή. Το πλέον πρόσφατο παράδειγμα υποχώρησης της Αθήνας σαν σημαντικό σταθμό κρουαζιερόπλοιων αποτελεί η απόφαση της εταιρείας Renaissance Cruises να καταργήσει την Αθήνα από το πρόγραμμα της².

Το ισχύον νομικό πλαίσιο επιτρέπει μόνο σε πλοία ελληνικού νηολογίου να ξεκινούν και να τερματίζουν κρουαζιέρες σε ελληνικά λιμάνια. Κατά συνέπεια οι εταιρείες αναγκαζόντουσαν να χρησιμοποιούν τον Πειραιά σαν ένα σύντομο ενδιάμεσο σταθμό μεταξύ των λιμανιών της Ιταλίας και της Τουρκίας ή του Ισραήλ. Αυτό έχει σαν αυτονόητη συνέπεια την μείωση των εσόδων από διανυκτερεύσεις και των πολλαπλασιαστικών οφελών για την Αθήνα και την ευρύτερη περιοχή της. Ταυτόχρονα η ανυπαρξία υποδομής στο λιμάνι του Πειραιά δημιουργεί δυσκολίες στην προώθηση του στην μετά cabotage εποχή καθώς τα άλλα λιμάνια έχουν δημιουργήσει και την υποδομή και την κατάλληλη εικόνα σε ότι αφορά την υποδοχή κρουαζιερόπλοιων.

¹ Εφημερίδα Το Βήμα 17 Ιανουαρίου 2000

² Εφημερίδα Ισοτιμία 1/2 Απριλίου 2000

Πληρότητα ξενοδοχείων

Τα επίπεδα πληρότητας των ξενοδοχείων στην Αθήνα και στην Κωνσταντινούπολη φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 11. Πληρότητας ξενοδοχείων σε κλίνες

ΕΤΟΣ	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Δ 1992/1998
ΑΘΗΝΑ	49,3	46,1	50,8	51,1	54,6	56,5	57,5	17%
ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	38,8	44,4	38,7	48,5	52,6	53	43,1	11%

Πηγή: Στατιστικό Δελτίο ΕΟΤ και ΤΥΔ

Τα ξενοδοχεία στην Κωνσταντινούπολη διένυσαν μια περίοδο ανόδου της πληρότητας με σημαντικές όμως διακυμάνσεις, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 90. Η άνοδος αυτή αντιστράφηκε το 1998 με μια σημαντική πτώση. Είναι χαρακτηριστικό ότι εκείνη τη χρονιά η πληρότητα των ξενοδοχείων στην Κωνσταντινούπολη ήταν χαμηλότερη από το 1993. Η πτώση αυτή αποδίδεται στην μεγάλη πτώση (-23%) του αριθμού των διανυκτερεύσεων σε σχέση με το 1997. Αντίθετα η Αθήνα είχε μια σταθερή ανοδική πορεία της πληρότητας, παρά την ελάχιστη άνοδο των διανυκτερεύσεων κατά μόλις 1% μεταξύ 1992 και 1998.

Δυστυχώς δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία για τις πληρότητες ανά κατηγορία ξενοδοχείων από τουρκικής πλευράς πράγμα που καθιστά αδύνατη την ποιοτική ανάλυση των πληροτήτων.

Η μείωση της πληρότητας δεν μπορεί να αποδοθεί σε συγκεκριμένα αίτια αν και ο ΤΥΔ κάνει λόγο για μια γενικότερη επιδείνωση των δεδομένων του Τουρκικού Τουρισμού.

Αυτό φαίνεται χαρακτηριστικά από τον επόμενο πίνακα:

Πίνακας 12. Ζήτηση ξενοδοχειακών υπηρεσιών στην Κωνσταντινούπολη

ΕΤΟΣ	1992	1993	1994	1995
Πληρότητα	38,8	44,4	38,7	48,5
Αφίξεις	1.079.321	1.547.925	1.931.664	2.007.691
Διανυκτερεύσεις	2.798.832	3.585.618	3.402.242	3.649.992
Δωμάτια	-	-	-	-

ΕΤΟΣ	1996	1997	1998	Μέση Ετήσια Μεταβολή 1992/1998
Πληρότητα	52,6	53	43,1	-3,2%
Αφίξεις	2.437.680	2.292.749	2.356.876	0,5%
Διανυκτερεύσεις	4.838.626	6.289.796	4.856.597	-3,9%
Δωμάτια	21.237	21.858	21.653	-0,2

Πηγή: ΤΥΔ

Πίνακας 13. Ζήτηση ξενοδοχειακών υπηρεσιών στην Αθήνα

ΕΤΟΣ	1992	1993	1994	1995
Πληρότητα	49,27	46,11	50,8	51,08
Αφίξεις	2.294.303	2.327.203	2.625.979	2.533.305
Διανυκτερεύσεις	3.477.787	3.651.057	3.721.473	3.745.036
Δωμάτια	16.992	17.149	18.010	18.038

ΕΤΟΣ	1996	1997	1998	Μέση Ετήσια Μεταβολή 1992/1998
Πληρότητα	54,64	56,46	57,54	2,8%
Αφίξεις	2.128.029	2.170.775	2.134.961	-1,2%
Διανυκτερεύσεις	3.194.252	3.438.345	3.508.890	0,2%
Δωμάτια	18.014	17.824	17.805	0,8%

Πηγή: Στατιστικό Δελτίο ΕΟΤ

Κίνηση Αεροδρομίων

Ξεκινώντας από διαφορετικά επίπεδα επιβατικής κίνησης στις αρχές της δεκαετίας το 1990, τα αεροδρόμια των δύο πόλεων ακολουθούν μια αντίστροφη πορεία μέσα στο χρόνο. Έτσι η επιβατική κίνηση στο αεροδρόμιο του Ελληνικού μειώνεται, τόσο σε απόλυτους αριθμούς όσο και σε ποσοστό του συνόλου της κίνησης των ελληνικών αεροδρομίων. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 1978 το Ελληνικό είχε τη μερίδα του λέοντος (70%) στην επιβατική κίνηση των ελληνικών αεροδρομίων. Από τότε το αεροδρόμιο είχε μια συνεχή μείωση του ποσοστού, παρά την αύξηση του αριθμού των επιβατών. Αυτή η μείωση οφείλεται κυρίως στην άνοδο των περιφερειακών αεροδρομίων τα οποία σημείωσαν, λόγω αρχικά του μικρού αριθμού επιβατών, εξαιρετικά υψηλές αυξήσεις όπως τα Χανιά ή η Ζάκυνθος.

Πίνακας 14. Συνολική κίνηση αεροδρομίων

	ΣΥΝΟΛΟ		SCHEDULED		CHARTER	
	ATH	IST	ATH	IST	ATH	IST
1992	9.066.756	4.577.565	7.650.705	3.339.047	1.416.051	1.238.518
1993	9.414.698	4.616.835	7.876.296	3.303.971	1.538.402	1.312.864
1994	9.992.253	4.695.910	8.322.347	3.563.590	1.669.906	1.402.320
1995	9.924.089	5.907.964	8.597.020	4.172.132	1.327.069	1.735.832
1996	10.411.691	6.708.926	NA ¹	4.662.219	NA	2.046.704
1997	11.090.035	7.242.705	10.091.932	5.523.488	998.103	1.719.217
1998	10.880.421	7.108.516	9.684.551	5.661.637	1.194.980	1.446.879
92/98	20%	55%	26%	70%	-14%	16%

Πηγή: Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών και TYD

¹ Το 1996 η ΥΠΑ άλλαξε τον τρόπο ταξινόμησης προγραμματισμένων και έκτακτων πτήσεων

Ο παραπάνω πίνακας δείχνει καθαρά την σημαντική αύξηση της κίνησης με προγραμματισμένες πτήσεις στο αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης και σε μικρότερο βαθμό την αύξηση των ναυλωμένων πτήσεων. Η θετική αυτή μεταβολή είναι αποτέλεσμα της αύξησης των πτήσεων των αεροπορικών εταιρειών προς το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης καθώς η πόλη γίνεται σημαντικό περιφερειακό κέντρο. Αντίθετα κατά την ίδια περίοδο η προγραμματισμένη κίνηση προς το αεροδρόμιο της Αθήνας, παρά την απελευθέρωση των αερομεταφορών μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση αυξάνεται με σαφώς βραδύτερους ρυθμούς ενώ οι ναυλωμένες πτήσεις μειώνονται προς όφελος των περιφερειακών αεροδρομίων, όπως φαίνεται και στο Παράρτημα 1.

Προοπτικές και προβλήματα Αθήνας και Κωνσταντινούπολης

Οι δύο πόλεις μπαίνουν στη καινούργια χιλιετία με προβλήματα αλλά και με αρκετή αισιοδοξία. Η αισιοδοξία πηγάζει από την βελτίωση του γενικότερου κλίματος, από προσθήκες που ήταν αναμενόμενες εδώ και μεγάλο χρονικό διάστημα αλλά και από γεγονότα που γίνονται στις δύο πόλεις και θα βοηθήσουν την προβολή τους σε παγκόσμιο επίπεδο.

Πολιτική Κατάσταση

Η Τουρκία αποχαιρέτησε το 1999 με την απόκτηση του τίτλου της υποψήφιας προς ένταξη χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η επίτευξη αυτή, ο οποίος ήταν ένας στόχος από το 1987, δίνει τη δυνατότητα στην Τουρκία να εκσυγχρονίσει τους πολιτικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς θεσμούς της με όφελος τη δημιουργία μιας καλύτερης εικόνας στο εξωτερικό με αυτονόητα θετικές επιπτώσεις για τον τουρισμό. Για την Κωνσταντινούπολη αυτό θα σημαίνει την αύξηση της κίνησης.

Οι δύο πόλεις έχουν πολλά να κερδίσουν από την βελτίωση της πολιτικής κατάστασης στην περιοχή. Η ύφεση μπορεί να λειτουργήσει θετικά για επισκέψεις που συνδυάζουν και τις δυο πόλεις κυρίως από long haul επισκέπτες που αποφέρουν υψηλότερο εισόδημα.

Οικονομία

Κυρίαρχο ρόλο σε αυτές τις αλλαγές έχουν οι αποκρατικοποιήσεις σε Ελλάδα και Τουρκία. Οι εθνικοί οργανισμοί τουρισμού αποκρατικοποιούν ξενοδοχεία και άλλα στοιχεία της τουριστικής ανωδομής τα οποία συχνά βρίσκονται σε εξαιρετικές τοποθεσίες. Ο ιδιωτικός τομέας έχοντας τη τεχνογνωσία και το δυναμικό μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην καλύτερη αξιοποίηση τους.

Για την Ελλάδα όμως το διαχρονικό σημείο αναφοράς της οικονομικής πολιτικής, τα τελευταία χρόνια είναι η ΟΝΕ. Η είσοδος της χώρας μας στην ΟΝΕ σηματοδοτεί ταυτόχρονα και την έναρξη μίας νέας μεγαλύτερης αυτή τη φορά προσπάθειας για την διατήρηση και βελτίωση των επιτευγμάτων σε ότι αφορά στα γνωστά κριτήρια σύγκλισης. Η πρόκληση-στόχος πλέον έγκειται στην εκμετάλλευση του σταθερού μακροοικονομικού κλίματος για την επίτευξη ταχύτερων ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης, διατήρησης χαμηλού πληθωρισμού και μείωσης των ελλειμμάτων. Δηλαδή, αύξηση των παραγωγικών επενδύσεων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και προσαρμογή στην πολιτική της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας .

Σε επίπεδο Ενωμένης Ευρώπης, ο τομέας του Τουρισμού είναι υποβαθμισμένος παρόλη την καθολική αναγνώριση της συμβολής του στην οικονομική ανάπτυξη. Οι κύριοι λόγοι της υποβάθμισης είναι οι διαφορετικές επιδιώξεις μεταξύ βορείων και νοτίων χωρών στο της θέμα ένταξης του Τουρισμού στις κοινές πολιτικές και η έλλειψη νομοθετικής βάσης για τη δημιουργία και στήριξη των πολιτικών αυτών.

Η τάση της υποβάθμισης επιβεβαιώθηκε αρχικά με την απόρριψη του προγράμματος Φιλοξένια, το οποίο ήταν ένα πρόγραμμα ελάχιστης χρηματοδότησης του Τουρισμού, ακόμα και στην πιο συρρικνωμένη μορφή του προϋπολογισμού 8 MECU - ενώ η αρχική πρόταση ήταν 25 MECU- και συνεχίστηκε κατά την πρόσφατη διοικητική αναδιάρθρωση της Επιτροπής, όπου ο Τουρισμός (από Διεύθυνση που ήταν για λίγα χρόνια) απορροφήθηκε ως "τμήμα" στη Γενική Διεύθυνση Information and Enterprise.

Η ONE για τον Τουρισμό σημαίνει έντονο ανταγωνιστικό περιβάλλον που διαμορφώνεται όχι μόνο από πολιτικές και οικονομικές αλλά και από κοινωνικές και τεχνολογικές παραμέτρους. Στο νέο αυτό περιβάλλον, ο ελληνικός τουρισμός καλείται να συνεχίσει να ανταγωνίζεται καθιερωμένους ευρωπαϊκούς προορισμούς υψηλής ποιότητας καθώς και τιμολογιακά ανταγωνιστικότερους προορισμούς εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης, χωρίς να υπάρχει πλέον η δυνατότητα ευελιξίας και προσαρμογής της συναλλαγματικής πολιτικής.

Η ONE σημαίνει ακόμη αύξηση της τουριστικής ζήτησης, διότι η χρήση του Ευρώ θα σημαίνει μείωση του κόστους των συναλλαγών και μετακινήσεων με φυσικό επακόλουθο την αύξηση του εσωτερικού ευρωπαϊκού τουρισμού, η δε Ευρώπη για τους ίδιους λόγους θα καταστεί ελκυστικότερος προορισμός για τις μακρινές αγορές. Από την μεγέθυνση της αγοράς, η Ελλάδα πρέπει σαφώς να διεκδικήσει μεγαλύτερο μερίδιο¹.

Υποδομή

Αναγκαία προϋπόθεση για την ανάπτυξη του τουρισμού είναι η ύπαρξη υποδομής. Η αρχή του 2000 τόσο στην Αθήνα όσο και στην Κωνσταντινούπολη σηματοδεύθηκε με την έναρξη λειτουργίας δύο σημαντικών έργων: του μετρό και του νέου αεροσταθμού αντίστοιχα. Είναι φανερό ότι και τα δύο έργα θα ωφελήσουν γενικότερα τις πόλεις και θα βοηθήσουν την ανάπτυξη του τουρισμού. Ο καινούργιος αεροσταθμός του αεροδρομίου Attaturk είναι μια προσθήκη που λύνει το πρόβλημα της κορεσμού που παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια, προσφέροντας επαρκή χωρητικότητα για το άμεσο μέλλον. Στην Αθήνα το μετρό βελτιώνει τις μετακινήσεις μέσα στην πόλη και η χρήση του βοηθάει τον περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης η οποία έχει καταγραφεί, στο παρελθόν, σαν ένα από τα αρνητικά της ελληνικής πρωτεύουσας.

Η πόλη της Αθήνας αποκτά μέσα στον επόμενο χρόνο ένα νέο αεροδρόμιο, το Ε. Βενιζέλος. Η λειτουργία του πρόκειται να βοηθήσει την Αθήνα στην βελτίωση ενός άλλου αρνητικού στοιχείου για τον ελληνικό τουρισμό: την χαμηλή ποιότητα υπηρεσιών στο υπάρχον αεροδρόμιο. Η λειτουργία του νέου αεροδρομίου πρέπει και μπορεί να προσφέρει στις εταιρείες χρήστες, μια ανταγωνιστική πολιτική τιμών και αναβαθμισμένη εξυπηρέτηση. Το καινούργιο αεροδρόμιο επίσης θα επιτρέψει στις ιδιωτικές ελληνικές

¹ Ομιλία του Προέδρου του ΣΕΤΕ Σπύρου Κοκοτού, στην 8^η Τακτική Γενική Συνέλευση του ΣΕΤΕ, 20.03.2000

αεροπορικές εταιρείες την αναβάθμιση των υπηρεσιών τους και την προβολή της Αθήνας σαν προορισμό city break που μέχρι τώρα προβάλλεται ελάχιστα.

Η λειτουργία του νέου αεροδρομίου θα επιτρέψει στην Αθήνα να γίνει ένας σημαντικός διεθνής αεροπορικός κόμβος διεκδικώντας αυτό το ρόλο από το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης. Όμως λείπουν τα απαραίτητα συμπληρωματικά έργα (π.χ. απευθείας σύνδεση με το κέντρο της πόλης με το Μετρό, καθυστερημένη ολοκλήρωση της Αττικής Οδού, κ.λ.π.) που θα επιτρέψουν την πλήρη εκμετάλλευση του νέου αεροδρομίου και θα συμβάλουν θετικά στην αύξηση του τουρισμού της Αθήνας.

Πρόσφατα οι αεροπορικές εταιρείες μέλη της IATA, που δραστηριοποιούνται στην Αθήνα, εκδήλωσαν την πρόθεση να μην μετεγκατασταθούν στο νέο αεροδρόμιο αν δεν έχει ολοκληρωθεί το συντομότερο δυνατό η οδική πρόσβαση¹.

Κλείνοντας την αναφορά στο νέο αερολιμένα της Αθήνας θα πρέπει να τονίσουμε τη σημασία ένταξης των ελληνικών αεροπορικών εταιρειών και ιδιαίτερα του εθνικού αερομεταφορέα σε κάποια από τις συμμαχίες του χώρου. Μια τέτοια ενέργεια θα βοηθήσει την καθιέρωση της Αθήνας σαν διεθνή κόμβο καθώς θα επωφεληθεί από μεγαλύτερο αριθμό συνδέσεων.

Ενα εντελώς νέο αεροδρόμιο σχεδιάζεται στην ασιατική πλευρά της Κωνσταντινούπολης το οποίο προβλέπεται να δώσει νέα ώθηση στην τουριστική ανάπτυξη. Ταυτόχρονα δείχνει την ικανότητα των Τούρκων να σχεδιάζουν με το βλέμμα στραμμένο στο απώτερο μέλλον καθώς δημιουργούν υποδομή που θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη καθώς οι διαθέσιμοι χώροι στην Ευρωπαϊκή ακτή του Βόσπορου αρχίζουν να γίνονται όλο και πιο σπάνιοι.

Επίσης στην Κωνσταντινούπολη δημιουργούνται δυο νέες μαρίνες υψηλών προδιαγραφών με πρόβλεψη για τη δημιουργία της υποδομής υποστήριξης. Νέες μαρίνες δημιουργούνται όμως και στην Αττική οι οποίες θα λειτουργήσουν σε συνδυασμό με το νέο λιμάνι του Λαυρίου. Το συγκεκριμένο έργο ελπίζεται ότι θα έχει πολλαπλές ευεργετικές συνέπειες για την Αθήνα και την Ελλάδα γενικότερα. Το νέο επίνειο της Αθήνας θα επιτρέψει την ταχύτερη σύνδεση της με τα νησιά του Αιγαίου (χάρη και στα νέα ταχύτερα σκάφη της ακτοπλοΐας) μειώνοντας την πίεση και βελτιώνοντας έτσι τις συνθήκες λειτουργίας στο λιμάνι του Πειραιά. Η ταχύτερη και καλύτερη σύνδεση των νησιών του Αιγαίου με την Αθήνα θα επιτρέψει σε τουρίστες που μεταβαίνουν κατευθείαν στα νησιά να επισκέπτονται και την Αθήνα αυξάνοντας την τουριστική κίνηση της πρωτεύουσας τους θερινούς μήνες.

Η Αθήνα διαθέτει το συγκριτικό πλεονέκτημα να βρίσκεται στο κέντρο μιας περιοχής με σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους (όπως οι Μυκήνες και το Σούνιο) αλλά και παραθεριστικά κέντρα όπως τα νησιά του Σαρωνικού. Είναι προφανές ότι αυτή η γειτνίαση μπορεί να ωφελήσει την Αθήνα καθώς οι επισκέπτες των περιοχών αυτών είναι εν δυνάμει επισκέπτες της πρωτεύουσας.

¹ Εφημερίδα Καθημερινή 31.03.2000

Η λειτουργία των μαρίνων και του νέου αεροδρομίου θα διευκολυνθεί και από την ολοκλήρωση του δρόμου Σταυρού Ελευσίνας. Το συγκεκριμένο έργο διευκολύνει την πρόσβαση στη βόρειο-δυτική πλευρά της Αθήνας η οποία δεν έχει σημειώσει σημαντική ανάπτυξη.

Στον τομέα της δημιουργίας υποδομής, στη τουρκική μεγαλούπολη κατασκευάζονται και ολοκληρώνονται σύντομα νέα συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα τα οποία θα συμπληρώσουν το υπάρχον δυναμικό το οποίο μπορεί να θεωρηθεί ιδιαίτερα εντυπωσιακό.

Αντίθετα στην Αθήνα, παρά την αναγνωρισμένη από όλους τους ενδιαφερόμενους ανάγκη για τη δημιουργία και λειτουργία συνεδριακού - εκθεσιακού κέντρου, δεν έχουν γίνει ουσιαστικά βήματα προς αυτή τη κατεύθυνση. Θα πρέπει οι προσπάθειες να περάσουν από το προκαταρκτικό στάδιο σε αυτό της υλοποίησης.

Γεγονότα

Η ύπαρξη της υποδομής δεν είναι όμως αυτοσκοπός. Μια σειρά γεγονότων στις δυο πόλεις θα επηρεάσουν άμεσα τον τουριστικό τομέα τα χρόνια που έρχονται. Το μείζον γεγονός που θα επηρεάσει τον τουρισμό της Αθήνας είναι οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004. Η ανάληψη της Ολυμπιάδας από μια πόλη προσφέρει προβολή που δύσκολα μπορεί να αποκτηθεί με άλλα μέσα. Αυτή η προβολή θα δημιουργήσει πρόσθετη ζήτηση η ικανοποίηση της οποίας προϋποθέτει 12.000 επιπλέον κλίνες από φέτος μέχρι το έτος 2003¹.

Η προβολή και η επακόλουθη αύξηση του τουριστικού ρεύματος που σχετίζονται με την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων ώθησαν τις αρχές της Κωνσταντινούπολης να θέσουν υποψηφιότητα για τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2008. Η τουρκική πλευρά αναγνωρίζει τις απειροελάχιστες πιθανότητες για μια τέτοια εξέλιξη, παρόλα αυτά όμως υπέβαλε υποψηφιότητα για να εκμεταλλευτεί την παγκόσμια προβολή που απολαμβάνουν οι υποψήφιες πόλεις.

Στο πιο άμεσο μέλλον δύο συνέδρια αντιπροσωπεύουν σημαντικές ευκαιρίες για την Κωνσταντινούπολη. Συγκεκριμένα πρόκειται για το Συνέδριο των Επικοινωνιών το Μάιο του 2000 με 2.500 συνέδρους και το Παγκόσμιο Συνέδριο Αρχιτεκτονικής το 2005 στο οποίο πρόκειται να λάβουν μέρος 7.000 σύνεδροι. Για μια ακόμη φορά φαίνεται η ανάγκη ύπαρξης κατάλληλης υποδομής ώστε να είναι δυνατή και στην Αθήνα η διοργάνωση τέτοιων εκδηλώσεων.

¹ Μελέτη ΙΤΕΠ "Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 και οι Επιπτώσεις στον Ελληνικό Τουρισμό" σελ. 21

Συμπεράσματα

Η Αθήνα και η Κωνσταντινούπολη μπορούν να θεωρηθούν ότι ανταγωνίζονται στο χώρο του τουρισμού αφ' ενός μεν γιατί βρίσκονται περίπου στην ίδια χρονοαπόσταση από τις κύριες χώρες-πηγές του εισερχόμενου τουρισμού τόσο για την Ελλάδα όσο και την Τουρκία και αφ' ετέρου διότι μπορούν να θεωρηθούν σαν ενδιαμέσος σταθμός για τις μακρινές αγορές από και προς την Ευρώπη.

Οι δυο πόλεις έχουν υπολογίσιμη διαφορά στην ποιότητα του ξενοδοχειακού δυναμικού. Η Κωνσταντινούπολη διαθέτει περισσότερες μονάδες πολυτελείας και Α' κατηγορίας ενώ αντίθετα στην Αθήνα η πλειονότητα των μονάδων είναι Β' κατηγορίας ή χαμηλότερες.

Σε ότι αφορά στο χώρο του συνεδριακού και εκθεσιακού τουρισμού η Αθήνα υστερεί. Είναι χαρακτηριστικό ότι ένας και μόνος χώρος εκθέσεων στην Κωνσταντινούπολη έχει έκταση ίση με το σύνολο των χώρων της Αθήνας. Επιπροσθέτως οι Τούρκοι αυξάνουν συνεχώς την υποδομή σε αυτό τον τομέα, ενώ στην Αθήνα σημειώνεται στασιμότητα.

Σημαντικές διαφορές έχουν οι δυο πόλεις στα αεροδρόμια. Στην Κωνσταντινούπολη λειτουργεί ήδη το νέο αεροδρόμιο ενώ το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας δεν πρόκειται να τεθεί σε επιχειρησιακή λειτουργία πριν από τον Μάρτιο 2001 με προβλήματα πρόσβασης που θα έχουν αρνητικές επιπτώσεις στον τουρισμό. Από τη γεωγραφική κατανομή των απευθείας πτήσεων φαίνεται ότι το αεροδρόμιο Kemal Ataturk της Κωνσταντινούπολης είναι σημαντικός κόμβος στη Μέση Ανατολή. Το αεροδρόμιο της Αθήνας τα τελευταία χρόνια έχει δει το μερίδιό του στην συνολική κίνηση των ελληνικών αεροδρομίων να μειώνεται προς όφελος των περιφερειακών αεροδρομίων.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων η τουριστική κίνηση της Κωνσταντινούπολης επωφελήθηκε από την σημαντική υποτίμηση της τουρκικής λίρας σε σχέση με το δολάριο, ενώ η δραχμή σημείωσε μικρότερη υποτίμηση. Η μεταβολή των νομισματικών ισοτιμιών μείωσε το κόστος για τους αλλοδαπούς επισκέπτες στην Κωνσταντινούπολη καθιστώντας ελκυστικότερο προορισμό.

Αθήνα και Κωνσταντινούπολη μπαίνουν στη καινούργια χιλιετία με προβλήματα αλλά και με αρκετή αισιοδοξία. Η αισιοδοξία αυτή πηγάζει από την βελτίωση του γενικότερου πολιτικό-κοινωνικού κλίματος, προσθήκες στην υποδομή, και από γεγονότα όπως μεγάλα συνέδρια στην Κωνσταντινούπολη και οι Ολυμπιακοί Αγώνες στην Αθήνα.

Παράρτημα 1 Ανάπτυξη περιφερειακών αεροδρομίων και αεροδρόμιο της Αθήνας

Λόγω της απόστασης από τις βασικές τουριστικές αγορές, ο κύριος όγκος των επισκεπτών στην Ελλάδα διακινείται αεροπορικώς. Αυτό καθιστά τα αεροδρόμια της χώρας βασικές πύλες εισόδου. Η μεταβολή των αφίξεων σε κάθε αεροδρόμιο μπορεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο δείκτη της τουριστικής κίνησης της περιοχής αλλά και να δείξει τις αλλαγές που συντελούνται στον Ελληνικό τουρισμό ιδιαίτερα με την εμφάνιση στο προσκήνιο του οργανωμένου τουρισμού και των Tour Operators.

Αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα υπάρχουν 24 Διεθνή Αεροδρόμια και 15 που εξυπηρετούν μόνο πτήσεις εσωτερικού. Ο παρακάτω πίνακας δείχνει τα κορυφαία, από άποψη επιβατικής κίνησης αεροδρόμια, κατά το 1998.

Πίνακας 15. Τα μεγαλύτερα από πλευράς κίνησης ελληνικά αεροδρόμια (1998)

Αεροδρόμιο	Επιβάτες	Κινήσεις Αεροσκαφών
ΑΘΗΝΑ	11.090.035	143.339
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	3.872.627	30.855
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	2.797.156	39.765
ΡΟΔΟΣ	2.515.376	22.66
ΚΕΡΚΥΡΑ	1.547.975	11.535

Πηγή: Πανελλήνιος Σύλλογος Τηλεπικοινωνιών ΥΠΑ

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, το αεροδρόμιο του Ελληνικού κατέχει κυρίαρχη θέση στην ελληνική αεροπορική σκηνή. Η κυριαρχία αυτή είναι δεδομένη από την ίδρυση του το 1938. Το αεροδρόμιο αναπτύχθηκε με ταχείς ρυθμούς στις δεκαετίες το '60 και του '70. Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 η αύξηση της κίνησης ήταν 13% σε σχέση με τον παγκόσμιο μέσο όρο του 5%¹.

Αντίθετα τα περιφερειακά αεροδρόμια άρχισαν να αναπτύσσονται στο πρόσφατο σχετικά παρελθόν. Αυτό φαίνεται ιδιαίτερα από το γεγονός ότι από το αεροδρόμιο του Ελληνικού το 1980 είχαν διακινηθεί 8.708.250 επιβάτες που αντιπροσωπεύουν 57,2% της συνολικής κίνησης των Ελληνικών αεροδρομίων. Το 1998 που είναι το τελευταίο έτος για το οποίο υπάρχουν πλήρη στοιχεία ο αριθμός των επιβατών που χρησιμοποίησαν το αεροδρόμιο της Αθήνας είχε ανέβει στα 10.880.421 καλύπτοντας όμως μόλις το 38,2% της συνολικής κίνησης στα ελληνικά αεροδρόμια.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να υπενθυμιστεί ο βασικός διαχωρισμός στις διεθνείς πτήσεις ανάμεσα σε προγραμματισμένες και ναυλωμένες (scheduled

¹ Athens International Airport Yearbook & Directory 1999/ 2000 p. 22

και charter). Η μείωση του ποσοστού της επιβατικής κίνησης της Αθήνας συμπίπτει με την αύξηση του αριθμού των επιβατών σε ναυλωμένες πτήσεις.

Οι ναυλωμένες πτήσεις λόγω της ευελιξίας τους και του χαμηλότερου κόστους αποτελούν μια ιδιαίτερα πρόσφορη μέθοδο μεταφοράς τουριστών σε μέσες και μεγάλες αποστάσεις. Τα τελευταία 20 χρόνια τέτοιες πτήσεις γνώρισαν ένα εξαιρετικά σημαντικό ρυθμό αύξησης στον αριθμό των επιβατών και σήμερα αντιπροσωπεύουν το 48,2% της αεροπορικής κίνησης στην Ελλάδα από 26,4% το 1980.

Μεταξύ 1980 και 1988 το αεροδρόμιο του Ελληνικού, διατήρησε απόλυτα σταθερό το μερίδιο του στις προγραμματισμένες πτήσεις στο 65,8%. Αντίθετα στις ναυλωμένες πτήσεις, το μερίδιο του διατηρείται σταθερό αριθμητικά αλλά μειούμενο ως προς το ποσοστό στην ταχύτατα αναπτυσσόμενη αγορά των ναυλωμένων πτήσεων. Πιο συγκεκριμένα το Ελληνικό εξυπηρέτησε το 32,9% των επιβατών που χρησιμοποίησαν ναυλωμένες πτήσεις το 1980 ενώ το 1998 το αντίστοιχο νούμερο ήταν μόλις 8,7%.

Από την άλλη πλευρά τα περιφερειακά αεροδρόμια είδαν την κίνηση τους να αυξάνεται με περισσότερο ή λιγότερο ταχείς ρυθμούς με εξαίρεση τα Ιωάννινα και τη Χίο, όπου μειώθηκε δραματικά η κίνηση. Πρωταθλητές στις αυξήσεις είναι τα αεροδρόμια της Ζακύνθου, της Πρέβεζας και των Χανίων.

Η αύξηση αυτή της επιβατικής κίνησης φαίνεται και από τους πίνακες 18 και 19 στις σελίδες 25 και 26.

Η άνοδος των περιφερειακών αεροδρομίων, η οποία οφείλεται στην ανάπτυξη των ναυλωμένων πτήσεων είχε δραματικές συνέπειες στην ζήτηση για τουριστικές υπηρεσίες στην Αθήνα. Όπως φαίνεται από τον πίνακα που ακολουθεί η αύξηση των διανυκτερεύσεων στην πρωτεύουσα τη δεκαετία του '90 ήταν σημαντικά μικρότερη από αυτήν της υπόλοιπης Ελλάδας.

Πίνακας 16. Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών τουριστών ανά έτος (000)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Δ 90/98
Αθήνα	3.333	3.478	3.651	3.721	3.745	3.194	3.438	3.509	5%
Ελλάδα	30.159	36.260	36.474	40.656	38.772	35.498	39.992	42.565	41%

Πηγή: Στατιστικό Δελτίο ΕΟΤ

Συνοπτικά μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων αν και διευκόλυσε σημαντικά την τουριστική ανάπτυξη της περιφέρειας περιόρισε σε μεγάλο βαθμό τον ρυθμό αύξησης της τουριστικής κίνησης στην Αθήνα.

Παράρτημα 2 Σύγκριση του κόστους σε Αθήνα και Κωνσταντινούπολη

Η σύγκριση Αθήνας Κωνσταντινούπολης στον τομέα του Τουρισμού δεν μπορεί να θεωρηθεί πλήρης χωρίς την παράθεση κάποιων στοιχείων της τουρκικής και της ελληνικής οικονομίας. Αυτό είναι απαραίτητο ώστε να εκτιμηθούν οι διαφορές που σχετίζονται με διαφορετικά επίπεδα τιμών και κόστους σε κάθε πόλη.

Ένα βασικό στοιχείο που αφορά άμεσα την τουριστική κίνηση μιας χώρας είναι η ισοτιμία του νομίσματος της με τα άλλα ξένα νομίσματα και ιδιαίτερα με το δολάριο, καθώς επηρεάζει το κόστος των υπηρεσιών που καταναλώνουν οι αλλοδαποί επισκέπτες. Χρησιμοποιώντας τον δείκτη *Big Mac* του Economist μπορεί κανείς να βγάλει συμπεράσματα που αφορούν την αξία του νομίσματος μιας χώρας ως προς το δολάριο. Ο δείκτης ξεκινάει με τη θεωρία ότι το ίδιο προϊόν πρέπει να κοστίζει το ίδιο σε όλες τις χώρες. Ο Economist χρησιμοποιεί το Big Mac της αλυσίδας McDonald's για να υπολογίσει την αξία ενός νομίσματος σε σχέση με το δολάριο.

Με βάση αυτό τον δείκτη τον Αύγουστο του 1998¹ η τουρκική λίρα ήταν 22% υποτιμημένη σε σχέση με το δολάριο ενώ στις αρχές του 2000² η υποχώρηση της έφτασε στο 50% καθιστώντας το εθνικό νόμισμα της Τουρκίας ένα από τα φθηνότερα νομίσματα στον κόσμο. Αντίθετα η δραχμή παραμένει σταθερά υποτιμημένη κατά 17% από τον Αύγουστο του 1998.

Η μεταβολή της αξίας των δύο νομισμάτων ως προς το δολάριο φαίνεται και από τον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 16. Εξέλιξη Ισοτιμία Δραχμής και Τουρκικής Λίρας ως προς το Δολάριο

ΕΤΟΣ	ΔΡΑΧΜΗ	ΛΙΡΑ
Ιανουάριος 1995	232	45.845
Ιανουάριος 1996	241	81.405
Ιανουάριος 1997	273	151.865
Ιανουάριος 1998	296	260.724
Ιανουάριος 1999	279	331.400
Ιανουάριος 2000	320	317.660
Μεταβολή 1995 -2000	38%	1071%

Πηγή: Τουρκία, <http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/tu.html>
 Ελλάδα, <http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/gr.html> και
 το περιοδικό THE ECONOMIST January 8th 2000

Η συνεχής υποτίμηση του τουρκικού νομίσματος καθιστά την Κωνσταντινούπολη ελκυστικότερο προορισμό καθώς οι αλλοδαποί

¹ THE ECONOMIST January 3rd 1998, August 1st 1998,

² THE ECONOMIST January 8th 2000

επισκέπτες μπορούν να αγοράσουν περισσότερα αγαθά και υπηρεσίες με το ίδιο ποσό ξένων νομισμάτων.

Η Τουρκία αντιμετωπίζει υψηλό πληθωρισμό ο οποίος δεν μειώνεται παρά τις συνεχείς κυβερνητικές προσπάθειες. Αντίθετα στην Ελλάδα, ο πληθωρισμός έχει περιορισθεί σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Η εξέλιξη του πληθωρισμού σε Ελλάδα και Τουρκία τα τελευταία χρόνια φαίνεται στον ακόλουθο πίνακα:

Πίνακας 17. Πληθωρισμός σε Ελλάδα και Τουρκία

ΕΤΟΣ	ΕΛΛΑΔΑ	ΤΟΥΡΚΙΑ
1997	5,1	95,8
1998	3,9	69,7
1999	2,7	68,8

Πηγή: Τουρκία, <http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/tu.html>
 Ελλάδα, <http://www.odci.gov/cia/publications/factbook/gr.html> και
 το περιοδικό THE ECONOMIST January 29th 2000

Ο υψηλός πληθωρισμός της Τουρκίας μπορεί να αποτελεί πρόβλημα για την οικονομία της χώρας αλλά για τους τουρίστες κατά τη διάρκεια ενός πολυήμερου ταξιδιού μπορεί να μεταβάλλει ευνοϊκά τις συναλλαγματικές ισοτιμίες.

Η Τουρκία πλεονεκτεί για τους ξένους επισκέπτες αν μελετηθεί το κόστος ζωής σε διάφορες πόλεις του κόσμου σύμφωνα με τον Economist¹. Αν και ο δείκτης αναφέρεται στο κόστος διαβίωσης στελεχών επιχειρήσεων που ζουν μόνιμα στο εξωτερικό, επειδή δεν περιλαμβάνει την κατοικία, μπορεί να θεωρηθεί ένας καλός δείκτης του κόστους των προϊόντων και των υπηρεσιών που καλούνται να πληρώσουν οι επισκέπτες μια πόλης. Το 1998 στη Κωνσταντινούπολη το κόστος ζωής είναι 30% χαμηλότερο από τη Νέα Υόρκη που θεωρείται η πόλη αναφοράς για την έρευνα του Economist. Αντίθετα το κόστος στην Αθήνα ήταν 15% πιο χαμηλό από αυτό της Νέας Υόρκης ή το διπλάσιο από την Κωνσταντινούπολη.

Από τα παραπάνω είναι φανερό ότι η Κωνσταντινούπολη προσφέρει χαμηλότερο κόστος για τους τουρίστες σε σχέση με την Αθήνα.

¹ THE ECONOMIST June 20th 1998


Πίνακας 18 Αφίξεις αλλοδαπών Τουριστών στα αεροδρόμια της χώρας 1981 - 1989

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	1981	1982	1983	1984	1985	86*	87*	1988	1989
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΕΩΣ	21	0	0	9	114			0	0
ΑΝΑΡΑΒΙΔΑΣ	21.367	16.699	20.377	16.918	15.763			230	0
ΑΡΑΞΟΥ	0	0	0	3.174	6.251			120.460	41.581
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	1.890.864	1.792.311	1.795.242	2.091.668	2.256.309			1.777.510	1.829.626
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	0	7.092	21.660	22.212	39.137			105.333	113.566
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	433.943	465.254	472.307	600.984	733.756			1.257.486	1.408.390
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	125.325	106.495	112.268	125.442	177.031			145.268	168.727
ΘΗΡΑΣ	3.060	9.958	12.581	11.170	22.926			0	0
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	476	589	541	573	687			599	408
ΚΑΒΑΛΑΣ	0	0	0	473	5.636			5.998	6.643
ΚΑΡΠΑΘΟΥ	0	0	0	0	0			5.364	2.667
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	405.923	406.938	377.385	408.045	529.684			680.995	570.123
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	7.931	10.283	8.849	11.127	24.906			58.454	50.358
ΚΩ	86.639	147.763	137.731	159.993	232.340			286.021	290.576
ΜΕΣΣΗΝΗΣ	0	0	0	2	6			18.117	14.604
ΜΥΚΟΝΟΥ	0	737	11.462	16.966	22.401			25.730	18.762
ΛΙΜΝΟΥ	179	1.152	908	866	1.338			0	0
ΜΥΡΙΝΗΣ (ΑΕΣΒΟΥ)	0	0	0	0	0			1.121	620
ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	1.403	4.166	4.931	4.462	20.044			31.160	40.237
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	8.680	11.415	10.399	11.135	12.888			26.949	27.140
ΡΟΔΟΥ	472.708	503.682	441.613	508.413	593.948			708.798	753.078
ΣΑΜΟΥ	33.776	35.424	36.633	43.707	75.997			132.158	122.038
ΣΚΙΑΘΟΥ	716	2.441	17.492	25.180	34.997			13.492	13.100
ΧΑΝΙΩΝ	13.685	24.539	19.661	15.146	43.235			89.516	107.480
ΧΙΟΥ	0	0	0	0	0			66.282	79.762

* Ο ΕΟΤ δεν έχει στοιχεία για τα έτη 1986 και 1987


Πίνακας 19 Αφίξεις αλλοδαπών Τουριστών στα αεροδρόμια της χώρας 1990 - 1998

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	Δ (81/98)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΕΩΣ	0	3	591	6	0	17	840	2.868	80	281%
ΑΝΑΡΑΒΙΑΣ	0	0	0	3	0	0	0	0	0	-100%
ΑΡΑΞΟΥ	41.549	23.966	29.102	28.971	31.709	28.433	27.546	15.554	22.840	620%
ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ	2.112.954	1.847.493	2.241.003	2.280.357	2.577.656	2.494.682	2.119.583	2.178.320	2.123.794	12%
ΖΑΚΥΝΘΟΥ	139.513	165.147	206.777	190.912	241.846	278.731	245.367	275.203	325.009	4483%
ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ	1.343.158	1.138.036	1.472.310	1.506.088	1.791.650	1.634.376	1.542.469	1.694.913	1.829.587	322%
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	228.124	229.924	345.684	419.607	537.190	566.564	566.809	580.656	558.005	345%
ΘΗΡΑΣ	12.818	47.648	65.796	78.780	103.360	132.482	122.522	129.534	144.882	4635%
ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ	920	675	17	49	12	3	122	9	10	-98%
ΚΑΒΑΛΑΣ	15.236	22.446	37.869	56.319	68.233	68.980	73.413	80.702	76.673	16110%
ΚΑΡΠΑΘΟΥ	8.888	14.713	19.645	28.103	30.837	24.610	38.798	39.851	37.849	606%
ΚΕΡΚΥΡΑΣ	712.608	640.763	735.145	733.220	816.375	791.741	640.274	685.525	796.489	96%
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ	56.065	51.771	70.711	84.003	103.782	107.030	86.176	71.448	88.814	1020%
ΚΩ	309.351	338.787	461.135	463.933	535.315	518.039	473.914	530.294	585.907	297%
ΜΕΣΣΗΝΗΣ	9.002	10.152	14.475	19.758	28.915	31.712	32.042	34.047	37.508	1875300%
ΜΥΚΟΝΟΥ	29.154	44.655	45.627	46.771	51.185	52.907	56.879	47.454	82.249	11060%
ΑΙΜΙΝΟΥ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-100%
ΜΥΡΙΝΗΣ (ΑΕΣΒΟΥ)	196	815	3.043	3.941	6.019	4.881	9.487	8.265	8.757	681%
ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ	44.368	56.083	63.866	69.942	82.706	79.518	63.702	58.195	41.195	2836%
ΠΡΕΒΕΖΑΣ	51.467	45.543	74.519	70.164	84.421	112.016	95.007	107.055	127.054	1364%
ΡΟΔΟΥ	841.089	714.879	922.931	923.883	1.081.370	957.157	931.560	1.033.026	1.128.945	139%
ΣΑΜΟΥ	95.223	87.077	122.504	140.904	184.245	140.977	140.561	137.458	147.489	337%
ΣΚΙΑΘΟΥ	53.991	80.026	105.014	108.199	128.083	119.551	97.220	94.850	111.943	15534%
ΧΑΝΙΩΝ	151.293	200.468	258.212	230.803	320.618	316.567	299.902	331.311	357.044	2509%
ΧΙΟΥ	47.773	11.377	8.730	11.693	17.063	17.777	15.294	11.388	13.148	-80%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ	6.304.864	5.772.557	7.305.312	7.496.435	8.822.774	8.479.232	7.683.659	8.147.921	8.645.841	

ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (ΣΕΤΕ)

Ο ΣΕΤΕ ιδρύθηκε το 1992 και είναι ο μοναδικός φορέας στον χώρο του τουρισμού στην Ελλάδα που εκπροσωπεί επιχειρήσεις από ολόκληρο το φάσμα των τουριστικών δραστηριοτήτων, όπως: ξενοδοχεία, τουριστικά γραφεία, αεροπορικές εταιρίες, κρουαζιερόπλοια, θαλιμηγά σκάφη, ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα, διοργανωτές εκθέσεων και συνεδρίων, τουριστική εκπαίδευση, εταιρίες συμβούλων, εκδοτικές εταιρίες, τράπεζες και άλλες εταιρίες γενικότερων τουριστικών συμφερόντων.

Ο ΣΕΤΕ είναι ο φορέας που παρεμβαίνει δυναμικά, υποστηρίζει και προωθεί τις επιχειρηματικές αρχές των μελών του, επικοινωνεί την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική σημασία του τουρισμού μας προς την κυβέρνηση, τις τοπικές αρχές, τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, εκπροσωπεί τα μέλη του σε εθνικούς και διεθνείς οργανισμούς, συνεργάζεται με ελληνικά και διεθνή ερευνητικά κέντρα για τον τουρισμό και την οικονομία, παρακολουθεί τις παγκόσμιες εξελίξεις στον τουρισμό.

Συμμετέχει – είτε θεσμοθετημένα είτε ως προσκεκλημένος κύριος σε επιτροπές, συμβούλια και ομάδες εργασίας, όπως το Εθνικό Συμβούλιο Τουρισμού, οι Επιτροπές Παρακολούθησης των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, η Οργανωτική Επιτροπή για τους Ολυμπιακούς Αγώνες 2004, το Εθνικό Συμβούλιο Πιστοποίησης κλπ.

Ο ΣΕΤΕ μετέχει ενεργά στο Επιχειρηματικό Συμβούλιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού, στο Σύνδεσμο για την Νομισματική Ενωση της Ευρώπης, στο Συμβούλιο Ελληνο-Τουρκικής Επιχειρηματικής Συνεργασίας και έχει αναπτύξει συνεργασίες με το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ταξιδιών και Τουρισμού και άλλους παρεμφερείς οργανισμούς.

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΙΔΕΩΝ ΚΑΙ ΔΡΑΣΗΣ (ΣΙΑ)

Για την υπέρσπηση των αρχών που διέπουν την ίδρυση και τη λειτουργία του Συνδέσμου, για την ανάληψη πρωτοβουλιών, για περισσότερη και πιο ουσιαστική παρέμβαση στον χώρο του τουρισμού - για όλους τους παραπάνω υψηλής σημασίας λόγους, αλλά και με τη συνειδητοποίηση των αναγκών για περισσότερη δράση και εισαγωγή νέων ιδεών, στον ΣΕΤΕ λειτουργεί το Συμβούλιο Ιδεών και Δράσης (ΣΙΑ), ένα συμβουλευτικό και επικοινωνικό όργανο του Διοικητικού Συμβουλίου του Συνδέσμου. Με την αξιοποίηση των νέων, τεχνοκρατικά καταρτισμένων επιχειρηματιών, το ΣΙΑ σκοπεύει σε ανάληψη δράσης για τη δημιουργία τεχνογνωσίας, την εκπόνηση μελετών και τη διενέργεια ερευνών, τη διάδοση των αρχών, των ενδιαφερόντων και των δράσεων του Συνδέσμου στον κλάδο, καθώς και την εκπροσώπηση και επιλεκτική δικτύωση του.

TURKISH TOURISM INVESTORS ASSOCIATION (TYD)

Ο Turkish Tourism Investors Association (TYD) ιδρύθηκε το 1988 από τους σημαντικότερους επενδυτές στο χώρο του Τουρκικού Τουρισμού. Πρόκειται για έναν ανεξάρτητο οργανισμό που σκοπεύει να διευκολύνει τις επαφές των υποψήφιων επενδυτών και να υποστηρίξει τις δραστηριότητες τους με σκοπό την ενίσχυση του Τουρισμού και την αύξηση της συμμετοχής του στην εθνική οικονομία.

Τα μέλη του TYD επενδύουν σε καταλύματα υψηλής ποιότητας, μαρίνες, αεροπορικές εταιρίες, γήπεδα golf, και υποδομές αναψυχής. Το συνολικό ύψος των επενδύσεων τους φτάνει στα 10 δισ. δολάρια ενώ άλλα 4 δισ. δολάρια αφορούν έργα που τώρα κατασκευάζονται.

Cumhuriyet Cad. 235/3 Elmadag ISTANBUL.

Tel +90 212 234 52 45 Fax: +90 212 231 19 33 email: tyd@iris.com.tr