

Διεθνείς εξελίξεις και τουριστικές προοπτικές στην Ευρώπη

ΚΩΣΤΑΣ ΚΡΑΝΤΟΝΕΛΛΗΣ

1. **ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ** του παρόντος άρθρου είναι να ανατρεξεί με συντομία σε ορισμένες πρόσφατες διεθνείς κοινωνικοοικονομικές, πολιτικές και τεχνολογικές εξελίξεις και να τις συσχετίσει με τη συντελούμενη προσπάθεια εμπλουτισμού του ευρωπαϊκού τουριστικού προϊόντος. Ακόμα, να αναφέρει επιγραμματικά τις πιθανότερες εκδοχές για το μέλλον του τουρισμού στην Ευρώπη καθώς και τις απαιτούμενες πολιτικές παρεμβάσεις σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ). Αν το άρθρο εκτείνεται δυσανάλογα σε πλάτος, αυτό οφείλεται στην προσπάθεια να αναδειχθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι από τους παράγοντες που επηρεάζουν το σύγχρονο τουρισμό.

2. Είναι στατιστικά επιβεβαιωμένο ότι από τα μέσα της δεκαετίας του '50 μέχρι σήμερα, ο τουρισμός ακολουθεί μια συνεχή ανοδική πορεία που αναμένεται να εξακολουθήσει και μελλοντικά, έστω με βραδύτερους ρυθμούς. Υπενθυμίζεται ότι από δεκαετία σε δεκαετία οι μέσοι ρυθμοί αύξησης των

αία μετατόπιση του κέντρου βάρους της διεθνούς τουριστικής κίνησης, εκτός Ευρώπης.

4. Οι πρώτες χώρες-δέκτριες τουρισμού για το 1994 ήταν η Γαλλία, οι ΗΠΑ, η Ισπανία, η Ιταλία και η Ουγγαρία. Οι πέντε αυτές χώρες προσελκύουν το μεγαλύτερο μέρος των διεθνών αφίξεων, γεγονός που καθιστά τον τουρισμό σχεδόν ευρωπαϊκή υπόθεση. Σημαντική είναι η είσοδος της Ουγγαρίας, χώρας της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης (ΚΑΕ) στο προσκήνιο της διεθνούς τουριστικής προσφοράς, κάτι που δικαιώνει απόλυτα τις σχετικές προβλέψεις.

5. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (ΠΟΤ) που κυκλοφορούν τελευταία, οι προοπτικές για το μέλλον του τουριστικού κλάδου διαγράφονται ιδιαίτερα ευνοϊκές. Έτσι, έως το 2000 προβλέπεται αύξηση των διεθνών τουριστικών αφίξεων κατά 50% περίπου, ενώ το 2010 το σύνολο των τουριστών θα φθάσει τα 937 εκατομμύρια, πράγμα που σημαίνει διπλασιασμό της τουριστικής κίνησης έναντι του 1990.

6. Πρέπει, ωστόσο, να επισημανθεί ότι η αισιοδοξία των τεχνοκρατών του ΠΟΤ ως προς τα αναμενόμενα ποσοστικά μεγέθη δύσκολα συμβαδίζει με την σημερινή πραγματικότητα, κύριο γνώρισμα της οποίας είναι η βαθιά και διαρκώς επιδεινούμενη παγκόσμια οικολογική κρίση. Είναι βέβαιο, ότι με δεδομένη την οργανική εξάρτηση του τουρισμού από το περιβάλλον, ως πρωταρχικού πόλου έλξης τουριστών, προβλήματα όπως η ρύπανση και η εξάντληση των πόρων, επιδρούν αρνητικά στο σύνολο των δραστηριοτήτων που συνθέτουν το τελικό τουριστικό προϊόν.

7. Παράλληλα με τα προβλήματα του περιβάλλοντος, ήδη από τη δεκαετία του '80, διαπιστώνεται ευρεία ανακατανομή της τουριστικής κίνησης σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο. Η εν λόγω ανακατανομή οφείλεται τόσο στις γενικότερες κοινωνικές εξελίξεις και στις αρνητικές πολιτικοοικονομικές συγκυρίες (πόλεμοι στα Βαλκάνια, επίμονη ύφεση, ανεργία) όσο και στις πολιτικές αλλαγές στην Ανατολική Ευρώπη. Όλα αυτά, σε συνδυασμό με την πορεία θεσμικής ολοκλήρωσης της ΕΕ που κάθε άλλο παρά ευθύγραμμη προβλέπεται.

8. Εξελίξεις κοινωνικού κυρίως περιεχομένου που επιταχύνουν

ΜΕΣΟΙ ΡΥΘΜΟΙ ΑΥΞΗΣΗΣ
ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ ΑΝΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ

Δεκαετία του	50	60	70	80
Κόσμος	11,7%	8,3%	6,1%	4,0%
Ευρώπη	12,9%	9,4%	6,3%	3,1%

Πηγή: Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (ΠΟΤ).

διεθνών τουριστικών αφίξεων στα σύνορα φθίνουν, ως εξής: Η μέχρι σήμερα επιβράδυνση της ανάπτυξης οφείλεται στη φυσική φθορά της τουριστικής προσφοράς και στον κορεσμό της ζήτησης, κυρίως στην Ευρώπη.

3. Το 1994, οι διεθνείς τουριστικές αφίξεις σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο έφθασαν τα 528 και τα 315 εκατομμύρια τουρίστες, αντίστοιχα. Οι πρώτες χώρες-πηγές τουρισμού ήταν η Γερμανία, οι ΗΠΑ, το ΗΒ, ο Καναδάς, η Ιταλία, η Γαλλία και η Ιαπωνία. Επισημαίνεται ότι κατά την περίοδο 1985-1994 ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης του ξεχωριστού τουρισμού από την Ιαπωνία ήταν 11,6%, ενώ από τις ΗΠΑ μόνο 3,5%. Η διαφορά αυτή επιβεβαιώνει το δυναμισμό των νέων υπερπόντιων αγορών και μερικά δικαιολογεί τη βαθμι-

νον το μετασχηματισμό της δομής και της λειτουργίας του τουριστικού κλάδου, είναι η αυξανόμενη ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης για το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, όπως επίσης μια ορατή τάση αμφισβήτησης του καταναλωτισμού. Έτσι, η μεν ζήτηση προσδιορίζεται σε μεγάλο βαθμό με κριτήριο την ποιότητα του περιβάλλοντος, ενώ η τουριστική προσφορά προωθεί μορφές τουρισμού φιλοπεριβαλλοντικές και επομένως εναλλακτικές του μέχρι σήμερα γνωστού μαζικού προτύπου.

9. Ανάλογης σημασίας εξελίξεις που προοδευτικά μεταβάλλουν το καταναλωτικό πρότυπο του σημερινού τουρίστα είναι η αστικοποίηση των περιφερειών αναψυχής των πόλεων, η βαθ-



μαία αποσύνδεση της αναψυχής από την αλλαγή τόπου και κυρίως η ανατροπή της καθιερωμένης σχέσης μεταξύ εργασίας και ελεύθερου χρόνου. Πρόκειται για την αναγκαστική αποδέσμευση εργαζομένων και εργοδοτών από τις κανονικότητες του συνεχούς ωραρίου, του αριθμού των εργασιμων ημερών εβδομαδιαία, της υποχρεωτικής ετήσιας άδειας, του ορίου ηλικίας συνταξιοδότησης κ.λπ. Είναι βέβαιο ότι μακροπρόθεσμα οι εξελίξεις αυτές θα επηρεάσουν διαρθρωτικά την τουριστική ζήτηση, και κατ' επέκταση την προσφορά, στο σύνολό τους.

10. Εκτός όμως από την ανακατανομή του διεθνούς τουρισμού, συντελείται ταυτόχρονα και ουσιαστική αναδιάρθρωση του ευρωπαϊκού χώρου. Η κατάργηση των εσωτερικών συνόρων βάσει της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης και τα εκτεταμένα έργα υποδομής των μεταφορών, που παρά τις χρηματοδοτικές δυσκολίες ήδη υλοποιούνται, πρόκειται να αναδείξουν νέα οικονομικά κέντρα και να ενσωματώσουν στον κοινοτικό κορμό πολλές από τις μέχρι σήμερα περιμετρικές περιφέρειες της ΕΕ. Οι διαρθρωτικές αυτές αλλαγές σε συνδυασμό με την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, που παρατηρείται στις παράκτιες κυρίως περιοχές, ωθεί την ζήτηση προς τουριστικούς προορισμούς στην ευρωπαϊκή ενδοχώρα.

11. Σύμφωνα με τα προηγούμενα, τα τουριστικά χαρακτηριστικά της τελευταίας δεκαετίας συνοψίζονται στα εξής:

– Επιβράδυνση των τυποποιημένων τουριστικών ροών από βορρά προς νότο και σταδιακή διαμόρφωση ενός αντίρροπου ρεύματος που κατευθύνεται από τις ευρωπαϊκές χώρες της Μεσογείου προς τα πολιτιστικά κέντρα της δυτικής και βό-

ρειας Ευρώπης.

– Εμφάνιση νέων τουριστικών προορισμών εντός και εκτός Ευρώπης.

– Αύξηση των διασυνοριακών και των υπερπόντιων τουριστικών μετακινήσεων και αντίστοιχη μείωση των μετακινήσεων στις μεσαίου μεγέθους αποστάσεις.

– Πρόταγμα των περιβαλλοντικών κριτηρίων κατά την επιλογή τουριστικών προορισμών.

Το πιθανότερο είναι ότι τα παραπάνω χαρακτηριστικά θα συνοδεύουν τον τουρισμό, τουλάχιστον μέχρι το 2000.

12. Αν θεωρηθεί ως δεδομένη η οργανική εξάρτηση του τουρισμού από το περιβάλλον, ανάλογα εξαρτημένος είναι ο

σύγχρονος τουρισμός και από τις μεταφορές. Επισημαίνεται πάντως, ότι η υπέρμετρη επέκταση των μεταφορών, κυρίως των οδικών και εναερίων, έχει αποδεδειγμένα αρνητική επίδραση στο περιβάλλον. Επομένως οι μεταφορές συμβάλλουν στην τουριστική ανάπτυξη στο βαθμό που οι περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις είναι ελαχιστοποιημένες και ελεγχόμενες.

13. Στο άμεσο μέλλον τουλάχιστον τρεις θα είναι οι περιοχές στον ευρωπαϊκό χώρο στις οποίες η διεθνής τουριστική κίνηση θα εμφανίσει ουσιαστική αύξηση οφειλόμενη σε δίκτυα ή μέσα μεταφοράς. Οι περιοχές είναι οι εξής:

– Η ευρύτερη περιοχή εκατέρωθεν των στενών της Μάγχης.

– Το μεσευρωπαϊκό τρίγωνο Βιέννη-Βουδαπέστη-Πράγα.

– Τα νησιωτικά συμπλέγματα της Κεντρικής και Ανατολικής Μεσογείου καθώς και οι ακτές της δυτικής Ελλάδας.

Η αναφορά στις παραπάνω περιοχές γίνεται γιατί ακριβώς λόγω αυξημένης προσπελασιμότητας μπορεί αντίστοιχα να προσελκύσουν μορφές τουρισμού που ήδη βρίσκονται σε φάση ανόδου, όπως είναι:

– Ο περιηγητικός τουρισμός μικρής διάρκειας

– Ο τουρισμός πόλεως

– Ο θαλάσσιος τουρισμός σε μια περισσότερο σύνθετη παραλλαγή του λόγω μείξης των μέσων μεταφοράς.

Επισημαίνεται ότι η διαφοροποίηση της τουριστικής προσφοράς αποτελεί σήμερα αναγκαία πολιτική επιλογή των εθνικών οργανισμών τουρισμού πολλών ευρωπαϊκών κρατών, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας, και σοβαρή επενδυτική πρόκληση για όλους τους επιχειρηματίες του κλάδου.

14. Η υποθαλάσσια σήραγγα της Μάγχης που συνδέεται άμεσα με το εκτεταμένο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων, θα αυξήσει τη διακίνηση επιβατών και κατ' επέκταση το διεθνή τουρισμό, τόσο στα βρετανικά νησιά, όσο και στην ηπειρωτική Ευρώπη. Το γεγονός αυτό δεν θα οφείλεται μόνο στη γεωγραφική ένωση των ακτών ή στη γοητεία του τεράστιου αυτού τεχνικού έργου ζεύξης. Θα είναι επίσης αποτέλεσμα της συμπίεσης των τιμών και της μείωσης του χρόνου της θαλάσσιας διαδρομής στα πλαίσια μιας επιθετικής πολιτικής μάρκετινγκ των ναυτιλιακών εταιρειών που σήμερα εκμεταλλεύονται τις πορθμιακές γραμμές στη Μάγχη. Σε κλίμα εντεινόμενου ανταγωνισμού τα νέες τεχνολογίας ταχύπλοα φέρουν, αλλά και οι αεροπορικές εταιρείες, λόγω απελευθέρωσης των αερομεταφορών, προσπαθούν να προσελκύσουν την πρόσθετη πελατεία που συνεπάγεται η αυξημένη προσπελασιμότητα.

15. Έτσι, ο τουρισμός του σαββατοκύριακου και των short breaks με αυτοκίνητο θα ενταθεί μεταξύ Λονδίνου και Παρισιού, ειδικότερα δε στην περιοχή της νοτιοανατολικής Αγγλίας και βόρειας Γαλλίας. Παράλληλα όμως, η διευκόλυνση της διασυνοριακής κυκλοφορίας θα σημάνει μείωση του εσωτερικού τουρισμού και στις δύο χώρες. Εκτιμάται πάντως ότι βασική προϋπόθεση για την ισόρροπη κατανομή του οικονομικού οφέλους από την επί πλέον ζήτηση είναι η έγκαιρη ανταπόκριση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας με νέες, χωροταξικά αποκεντρωμένες, επενδύσεις.

16. Δεύτερη περίπτωση μελλοντικής πύκνωσης των τουριστικών δραστηριοτήτων είναι η ευρύτερη περιοχή με επίκεντρο το μεσευρωπαϊκό τρίγωνο Βιέννη-Βουδαπέστη-Πράγα, όπου ήδη από τη δεκαετία του '80 και με αφηρητά τη Βιέννη, αναπτύσσεται πολιτιστικός τουρισμός. Ανάλογες ήταν στις πρωτεύουσες αυτές, οι ξενοδοχειακές επενδύσεις των γνωστότερων πολυεθνικών αλυσίδων της Δύσης.

17. Με δεδομένη την πιεστική ανάγκη για επενδύσεις υποδομής σε οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές στο χώρο των Δώδεκα, τα διευρωπαϊκά δίκτυα στοχεύουν κατά προτεραιότητα στη λειτουργία της εσωτερικής αγοράς και στην κοινωνικοοικονομική συνοχή της ΕΕ, μέσω της εξασφάλισης κινητικότητας σε πρόσωπα και αγαθά. Με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών πραγματοποιούνται επίσης, οι απαραίτητες συνδέσεις των νησιωτικών, παραμεθορίων και περιμετρικών περιφερειών, με τις κεντρικές περιοχές της ΕΕ.

18. Παράλληλα, ο νέος θεσμός των πανευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών (Διασκέψεις Πράγας 1991 και Κρήτης 1994) αποβλέπει στην πύκνωση των συνδέσεων, στην ενίσχυση της λειτουργικότητας των ευρωπαϊκών δικτύων, συνολικά και μακροπρόθεσμα στη βαθμιαία ολοκλήρωση της ευρωπαϊκής ηπείρου, από πλευράς μεταφορών. Σε προτεραιότητα βρίσκονται οι χώρες της ΚΑΕ καθώς πληρούν τα κριτήρια για την προώθηση συγκεκριμένων έργων, όπως οι άξονες Βερολίνου - Μόσχας, Νυρεμβέργης - Πράγας, Δρέσδης - Πράγας,

ο εθνικός αυτοκινητόδρομος Ουγγαρίας κ.λπ.

19. Με την ένταξη της Αυστρίας στην ΕΕ η Βιέννη γίνεται βασικός συνδετικός κρίκος με τις χώρες της ΚΑΕ, ενώ είναι γνωστό ότι οι οριζόντιοι άξονες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών έχουν κατεύθυνση επέκτασης προς ανατολάς. Ήδη, ο αυτοκινητόδρομος Βερολίνου-Βαρσοβίας θεωρείται μεγάλο ευρωπαϊκό έργο πρώτης προτεραιότητας. Επομένως, τόσο από πλευράς υποδομών, όσο και πολιτισμού υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες προσφοράς για την παραπέρα ανάπτυξη του τουρισμού πόλεων, είτε για διακοπές, είτε για επάγγελμα. Με δεδομένη την εντατικοποίηση των οικονομικών συναλλαγών και του εμπορίου, τα επαγγελματικά ταξίδια στην περιοχή αυξάνονται σταθερά.

20. Από το τέλος της δεκαετίας του '80 η μεσογειακή κρουαζιέρα βρίσκεται σε ύφεση ως επακόλουθο τρομοκρατικών ενεργειών, των εχθροπραξιών στη Λιβύη, στο Ιράκ και στα Βαλκάνια, και της διαρκούς πολιτικής αβεβαιότητας μέσα και γύρω από την Ανατολική Μεσόγειο. Η επίμονα αρνητική συγκυρία στην περιοχή επέφερε σημαντική μείωση της κίνησης και σοβαρές διακυμάνσεις της τουριστικής ζήτησης, όπως προκύπτει από τα στοιχεία που ακολουθούν:

Έτος	1989	1990	1991	1992	1993	1994
	7,6%	9,8%	6,9%	8,1%	9,0%	10,0%

Πηγή: Cruise Lines International Association (CLIA)

21. Ήδη από το 1993 σημειώνεται ανάκαμψη καθώς η διεθνής κατάσταση σχετικά ισορροπεί. Σήμερα, η ποσοστιαία γεωγραφική κατανομή ζήτησης και οι προσφορές για κρουαζιέρες, σε παγκόσμιο επίπεδο, αρχίζουν να διαμορφώνονται ως εξής: Η Μεσόγειος βρίσκεται και πάλι στη δεύτερη θέση από πλευ-

Καριβική	Μεσόγειος	Αλάσκα	Λοιποί προορισμοί
54%	10%	7%	29%

Πηγή: CLIA

ράς προσφοράς, ενώ οι προοπτικές για το μέλλον, παρά το σκληρό ανταγωνισμό, είναι θετικές.

Β. Αμερική	Ευρώπη	Αυστραλία	Λοιπές αγορές
82%	15%	1,5%	1,5%

Πηγή: CLIA

Όπως φαίνεται, το σύνολο σχεδόν της τουριστικής ζήτησης για κρουαζιέρες εκδηλώνεται στις ΗΠΑ και στον Καναδά. Επισημαίνεται πάντως, ότι τελευταία η αγορά της Βόρειας και Δυτικής Ευρώπης επεκτείνεται όλο και περισσότερο σε χώρες της Μεσογείου και κυρίως στην Ιταλία.

22. Το φέρρυ-κρουαζιερόπλοιο είναι τεχνολογική καινοτομία που κάνει δυνατό το συνδυασμό της γνωστής κρουαζιέρας και της αυτοκινητιστικής περιήγησης στους τόπους προ-σέγγισης. Η νέα αυτή μορφή θαλάσσιου τουρισμού, πρωτο-εμφανίστηκε στις αγορές της Βόρειας Ευρώπης και ακολού-θως, κατέβηκε στη Μεσόγειο με νεότευκτα πλοία. Ήδη, υπάρχουν προγράμματα στις γραμμές Μασαλίας-Κορσικής



και Γένοβας-Σικελίας, ενώ οι προοπτικές ανάπτυξης, παρά την εποχικότητα της ζήτησης, είναι ευνοϊκές.

23. Το σχετικό ενδιαφέρον για την Ελλάδα είναι προφανές καθώς μάλιστα, αναμένεται μετατόπιση του γεωοικονομικού κέντρου βάρους προς δυσμάς, όπου βρίσκονται οι απευθείας προσπελάσεις της χώρας από την ΕΕ. Τα δυτικά λιμάνια-πύ-λες εισόδου εκσυγχρονίζονται σε συνδυασμό με το χερσαίο δίκτυο μεταφορών και τις πορθμιακές ζεύξεις. Η Ήπειρος, τα Ιόνια Νησιά, η Δυτική Ελλάδα αλλά και η Κρήτη διαθέ-τουν την υποδομή και τους περιβαλλοντικούς πόρους για να γίνουν ανταγωνιστικοί πόλοι έλξης του «αμφίβιου» αυτού τουρισμού, στη Μεσόγειο.

24. Προς αυτήν την κατεύθυνση, οδικό έργο μεγάλης σημα-σίας από την πλευρά της διευρωπαϊκής υποδομής μεταφορών είναι η Ιόνια Οδός που θα δικτυώσει τα τουριστικά κυκλώμα-τα κατά μήκος των δυτικών ακτών της χώρας και θα διευκο-λύνει την περιήγηση με αυτοκίνητο. Ο βασικός αυτός κατα-κόρυφος άξονας διατρέχει το διαμέρισμα της Δυτικής Ελλά-δας, συνδέει τις περιφέρειες της περιοχής και παρέχει τη διε-θνή προοπτική μελλοντικής επέκτασης προς το Δυρράχιο.

25. Επειδή ο τουρισμός, όπως προαναφέρθηκε, διανύει φάση μετασχηματισμού με στόχο την ποιοτική αναβάθμιση, ο θα-λάσσιος τουρισμός με θαλαμηγό σκάφος, κρουαζιερόπλοιο ή φέρρυ στην Ανατολική Μεσόγειο και ειδικότερα στην Ελλά-δα είναι σε θέση να αντιμετωπίσει το διεθνή ανταγωνισμό. Βασική προϋπόθεση επιτυχίας είναι η διατήρηση και μελλο-νικά η βελτίωση του περιβάλλοντος, γιατί αυτό είναι που

αποτελεί το συγκριτικό πλεονέκτημα της περιοχής σε σχέση με την υπόλοιπη Μεσόγειο. Έτσι, η συνδυασμένη πολιτιστική περιήγηση, θαλάσσια και χερσαία με επίκεντρο τις ζώνες ναυσιπλοΐας και τις ακτές της Δυτικής Ελλάδας μπορεί να αποτελέσει πόλο έλξης τουρισμού ειδικών ενδιαφερόντων, καθώς θα συνδυάζει τη φύση και την ιστορία, με την κινητι-κότητα.

26. Είναι αυτονόητο ότι η ισόρροπη σχέση τουρισμού και μετα-φορών με το περιβάλλον στις παραπάνω περιοχές της ΕΕ, εξα-ρτάται από την προτεραιότητα των περιβαλλοντικών κριτηρίων, ως αναγκαίου όρου σε κάθε φάση της αναπτυξιακής διαδικα-σίας, με μέτρο την φέρουσα ικανότητα των περιοχών αυτών.

27. Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του ΠΟΤ, ήδη από τη δεκαετία του '60 και ύστερα, η ποσοστιαία συμμετοχή της Ευρώπης στην παγκόσμια τουριστική κίνηση μειώνεται συ-νεχώς:

1960-94: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΣΥΝΟΛΟ					
Έτος	1960	1970	1980	1990	1994
	72,54%	70,50	65,60	62,10%	59,60%
Πηγή: ΠΟΤ					

Έτσι ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης των διεθνών τουριστι-κών αφίξεων μέχρι το τέλος της τρέχουσας δεκαετίας προ-βλέπεται 2,7%, ενώ το 2000 η ποσοστιαία συμμετοχή της Ευ-ρώπης στο σύνολο θα είναι 53%. Όσον αφορά την Ευρώπη του 2010 οι αφίξεις προβλέπονται σε 476 εκατομμύρια, δηλα-δή περίπου στο 50% του παγκόσμιου συνόλου.

28. Αν και το 50% του παγκόσμιου συνόλου δεν είναι ποσο-στό ευκαταφρόνητο, η τουριστική κάμψη σε ένα μεγάλο μέ-ρος της Ευρώπης είναι γεγονός, τόσο για λόγους φθοράς των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, όσο και κορεσμού της αγο-ράς στις παραδοσιακές χώρες-πηγές τουρισμού. Με δεδομέ-νο το δημογραφικό πρόβλημα και παρά την προσπάθεια εμπλουτισμού του προϊόντος η πιθανότερη εκδοχή για το μέ-λον της τουριστικής Ευρώπης γενικά μοιάζει να είναι ένας

φθίνων ενδοευρωπαϊκός τουρισμός τρίτης ηλικίας, με παράλ-ληλη επιδίωξη κάποιων υπερατλαντικών τουριστικών εισρο-ών, ως αντιστάθμισμα.

29. Αντίθετα, αν λόγοι γενικότερων πολιτικοοικονομικών επιλογών στρέψουν την Ευρώπη προς την Ασία και αν η στροφή αυτή συνοδεύεται από την δημιουργία ευνοϊκού κλί-ματος για πολιτιστική επικοινωνία, όπως συνήθως συμβαίνει, τότε οι ποσοτικές προβλέψεις του ΠΟΤ για το 2010 πρέπει να υπολείπονται της πραγματικότητας, καθώς η γηραιά ήπειρος θα μεταβληθεί σε ήπειρο-δέκτρια τουρισμού για όλες τις εκτός Ευρώπης νέες βιομηχανικές χώρες. Στην περίπτωση αυτή, ένα ρεύμα μαζικού τουρισμού νέας γενιάς δεν θα προέ-



πει να αιφνιδιάσει την Ευρώπη, όπως συνέβη με τις ανέτοι-μες χώρες της Μεσογείου μερικές δεκαετίες νωρίτερα.

30. Σήμερα, και ανεξάρτητα από τα εναλλακτικά σενάρια για το μέλλον του ευρωπαϊκού τουρισμού, θα πρέπει έγκαιρα να προηγηθεί η τουριστική πολιτική της ΕΕ με τη μορφή κοινής πολιτικής ή συντονισμένων πολιτικών δράσεων, έστω και με τη διατήρηση της αρχής της επικουρικότητας. Το ισχύον σχέ-διο κοινοτικής δράσης για τον τουρισμό λήγει στο τέλος του 1995 και ήδη έχει κριθεί αναθεωρηταίο. Η αναγγελία της Επιτροπής για την έκδοση Πράσινης Βίβλου με περιεχόμενο τους κανόνες και τις προτεραιότητες μιας ευρωπαϊκής πολιτι-κής τουρισμού, οι προτάσεις του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και οι πρωτοβουλίες του αρμόδιου Επίτροπου, συνιστούν αφετηρία κοινοτικής προσπάθειας «που θα θεσπίζει ίδια ευ-ρωπαϊκή πολιτική τουρισμού, πολυτομεακή και πολυδιάστα-τη, που θα ενσωματώνει και θα συντονίζει κατά τον προ-γραμματισμό, τις περιβαλλοντικές, οικονομικές κοινωνικο-εργασιακές και πολιτιστικές παραμέτρους». Όταν οι παρα-πάνω φράσεις, που προέρχονται από σχετική έκθεση του Ευ-ρωπαϊκού Κοινοβουλίου, γίνουν πραγματικότητα, τότε είναι βέβαιο ότι ο ευρωπαϊκός τουρισμός θα μπει οριστικά σε φά-ση βιώσιμης ανάπτυξης.

ΠΗΓΕΣ

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Του-ρισμού για τις Κοινοτικές δράσεις που επηρεάζουν τον τουρισμό, 23 Νο-εμβρίου 1994.
European Commission, Second Pan European Transport Conference - Draft Declaration, Greece, 14-16 March 1994.
Erasmus University Rotterdam, Urban Tourism, Rotterdam, April 1994.
Christopher Garnett, "Impact of the Channel Tunnel on the tourist industry", Tourism Management, December 1993
Eva Kerpel, Tourism in Eastern Europe and the Soviet Union, The Economist Intelligence Unit, 1990.
Χ. Κογκώσης, Α. Παρπαίρης, «Φέρουσα ικανότητα: Κατάλυτη διαμό-ρφωση αρμονικών σχέσεων τουρισμού και περιβάλλοντος», Πρακτικά

Ημερίδας ΤΕΕ Τουρισμός και Περιβάλλον: Επιλογές για βιώσιμη ανά-πτυξη, Αθήνα, 11/5/1994.
Κ. Κραντωνέλης, «Διεθνείς τουριστικές εξελίξεις και οι κρουαζιέρες στη Μεσόγειο», Πρακτικά Ημερίδας Θαλάσσιος Τουρισμός: Ανάπτυξη και Προοπτικές, ΤΕΕ/Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, 24/11/93.
Μαρία Λογοθέτη, «Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών», Η Καθημερι-νή, 25/12/94.
Lloyd's Ship Manager, 1. «Cruise ferries hit the Med», 2. «Med wins back the cruisers», Cruise and Ferry Review, July 1993.
Ομάδα των Προσωπικών Αντιπροσώπων των Αρχηγών Κρατών και Κυ-βερνήσεων, Διευρωπαϊκά Δίκτυα, Έκθεση προς το Ευρωπαϊκό Συμβού-λιο της Έσσης, 1994.
Tony Peisley, The World Cruise Ship Industry in the 1990s, The Economist Intelligence Unit, 1992.
World Tourism Organization, Tourism in 1994 - Highlights, Madrid, January 1995.
World Travel and Tourism Council, Travel and Tourism's Economic Perspective, Brussels, January 1995.