

Ανάλυση Παραγόντων Επιρροής και Εμπειρική Διερεύνηση των Εσωτερικών Τουριστικών Ροών στην Ελλάδα

Σεραφείμ ΠΟΛΥΖΟΣ

1. Εισαγωγή

Η εγκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων στον χώρο είναι ένα θέμα το οποίο απασχόλησε τους επιστήμονες από τον προηγούμενο αιώνα, αρχικά με τις θεωρίες του νφη *Thönen*, οι οποίες εξετάζουν την διάρθρωση της γεωργικής χρήσης, στη συνέχεια με τις θεωρίες της κλασικής σχολής (*Weber, Moses, Alonso κ.λ.π*) και τα τελευταία τριάντα χρόνια τις νεώτερες θεωρίες, οι οποίες έχουν ως επίκεντρο τη χωροθέτηση της βιομηχανίας (*Richardson 1972, Λαμπριανίδης 1992, Walker and Chapman 1992*). Ενώ λοιπόν η γεωργική δραστηριότητα στην αρχή και η βιομηχανική αργότερα μελετήθηκαν σε βάθος για αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα, η τουριστική δραστηριότητα ως πρόβλημα εξήγησης ή προσδιορισμού του τόπου εγκατάστασης

της στο χώρο, έχει διερευνηθεί πολύ λίγο μέχρι σήμερα. Τόσο οι θεωρίες χωροθέτησης οικονομικών δραστηριοτήτων, όσο επίσης η Οικονομική Γεωγραφία και η Περιφερειακή Οικονομική, δεν ασχολήθηκαν ιδιαίτερα με την εξέταση του τουρισμού ως χωρικό φαινόμενο (*Κομίλης 1986*). Εκτιμούμε ότι αυτό οφείλεται σε δύο λόγους: Πρώτο, ο τουρισμός αποτελεί μια σχετικά νέα οικονομική δραστηριότητα, αφού η ανάπτυξη του με γρήγορους ρυθμούς και η ραγδαία μεγέθυνση της τουριστικής ζήτησης εμφανίζεται μετά τη δεκαετία του 60 με την εκρηκτική βελτίωση των μεταφορικών μέσων και των αντίστοιχων υποδομών. Και δεύτερο, οι χωροθετικές επιλογές στην περίπτωση αυτή είναι σαφώς πιο περιορισμένες από ότι στη βιομηχανία, αφού οι περιοχές οι οποίες διαθέτουν τουριστικούς πόρους (κλιματολογικές συνθήκες, ακτές, δάση, αρχαιολο-

γικούς χώρους, κ.λ.π.), είναι συγκεκριμένες στο γεωγραφικό χώρο. Για την ανάπτυξη του τουρισμού μιας περιοχής βασική προϋπόθεση είναι η ύπαρξη σε αυτή φυσικών ή άλλων πλεονεκτημάτων, η απόκτηση των οποίων δεν είναι προφανώς δυνατή.

Μπορούμε να αναφέρουμε δύο εργασίες, οι οποίες ασχολούνται με το ζήτημα της «χωροθέτησης» του τουρισμού. Στην πρώτη ο Christaller (1963) διατύπωσε την άποψη ότι ο τουρισμός, σε αντίθεση με τις άλλες οικονομικές δραστηριότητες, είναι ο κλάδος της οικονομίας ο οποίος αποφεύγει «κεντρικές θέσεις» και τις οικονομίες συγκέντρωσης. Αντίθετα έλκεται από τις απομακρυσμένες παραλίες, τα μοναχικά δάση και τα υψηλά βουνά. Θέσεις δηλαδή γεωγραφικά απομακρυσμένες και απομονωμένες. Οι κάτοικοι των πυκνοκατοικημένων αστικών κέντρων επιλέγουν να περάσουν τον ελεύθερο χρόνο των διακοπών τους σε περιφερειακές ζώνες, ενώ η επίσκεψη στις μεγάλες πόλεις έχει αποκλειστικά επιχειρηματικό ή μορφωτικό στόχο. Για να τεκμηριώσει εμπειρικά τους παραπάνω ισχυρισμούς του ο Christaller, αναφέρει ευρωπαϊκές χώρες και χρησιμοποιεί αντίστοιχους χάρτες, όπου φαίνεται η χωρική κατανομή των τουριστικών συγκεντρώσεων και η σχέση τους με τα αστικά κέντρα.

Αντίθετα ο νφη Boventer (1966), θεωρεί ως πιο σημαντικούς παράγοντες της τουριστικής ανάπτυξης το μεταφορικό κόστος και τις οικονομίες συγκέντρωσης. Το μικρό μεταφορικό κόστος βελτιώνει τη συνολική προσιτότητα των τουριστικών περιοχών και οι οικονομίες συγκέντρωσης συναφών δραστηριοτήτων επηρεάζουν το μέγεθος και την ποικιλία των προσφερομένων υπηρεσιών και αγαθών τουρισμού, αυξάνοντας τη συνολική ελκυστικότητα των περιοχών και μεταβάλλοντας τις τουριστικές ροές. Με άλλα λόγια οι

απόψεις του νφη Boventer είναι αντιδιαμετρικές από εκείνες του Christaller.

Η γενική πάντως άποψη, η οποία διαμορφώνεται ύστερα από μια γενική θεώρηση της βιβλιογραφίας και των εμπειρικών μελετών, είναι ότι η κατεύθυνση του τουρισμού είναι πολύπλευρη, αν και διαπιστώνεται μια τάση τουριστικών μετακινήσεων από τις πλουσιότερες χώρες προς τις φτωχότερες σε διεθνές επίπεδο, ενώ οι εσωτερικές τουριστικές ροές έχουν ανάλογο σχήμα, αφού κυρίως πηγάζουν από τα αστικά κέντρα και κατευθύνονται προς τις περιφερειακές περιοχές. Κατά τον Pearce (1991), οι έρευνες σε διάφορες χώρες έχουν δείξει ότι οι εσωτερικές τουριστικές ροές δεν είναι ούτε ομοιόμορφες ούτε τυχαίες. Τα αποτελέσματα σε όλες τις κλίμακες επιβεβαιώνουν ότι οι ροές είναι φθίνουσα συνάρτηση της απόστασης, ενώ η εσωτερική τουριστική αγορά δεν μπορεί να αντιμετωπίζεται ως μια ομογενής οντότητα, κάτι που προκύπτει από τις διαφορετικές χωρικές προτιμήσεις των εγχώριων τουριστών.

Αναφορικά με τις αλληλεξαρτήσεις που προκύπτουν από τη σχέση «κέντρου – περιφέρειας» στην κατεύθυνση των τουριστικών ροών, τόσο σε διεθνές όσο σε εθνικό – περιφερειακό επίπεδο, εξηγούνται ως συνάρτηση της οικονομικής υπεροχής των κέντρων και της προθυμίας της περιφέρειας για υιοθέτηση αξιών και λύσεων, οι οποίες να ανταποκρίνονται και να ικανοποιούν τις ανάγκες του μητροπολιτικού ταξιδιώτη. Σε έρευνες πάντως οι οποίες έχουν γίνει, πιστοποιείται ο ενδοπεριφερειακός χαρακτήρας των διεθνών τουριστικών μετακινήσεων και αποδεικνύεται ότι το «κέντρο» συμβάλει με ένα μικρό ποσοστό στην ανάπτυξη του τουριστικού τομέα της περιφέρειας (Βαρβαρέσος 2000). Γενικότερα, η τουριστική έρευνα στρέφεται κατεξοχήν στις χώρες (περιοχές) υποδοχής

και λιγότερο στις χώρες (περιοχές) προέλευσης των τουριστικών ροών.

Ενώ η χωρική διάρθρωση του διεθνούς τουρισμού και των τουριστικών ροών του εξωτερικού προς την Ελλάδα έχει εξετασθεί σε άλλες εργασίες (Παρασκευόπουλος 1981, Levantis 1981, Κομίλης 1986, Βαρβαρέσος 1998)), το θέμα των εσωτερικών τουριστικών ροών δεν έχει μελετηθεί ιδιαίτερα, ενώ έχουν εκφρασθεί επιφυλάξεις σχετικά με την δυνατότητα κατασκευής υποδείγματος μετακινήσεων αναψυχής προς τοποθεσίες με ιδιαίτερο φυσικό κάλλος αφού εκτιμάται ότι δεν υπάρχει τεκμηριωμένη θεωρία σχετικά με το είδος και τα αίτια των μετακινήσεων αυτών (Γιαννόπουλος 1986).

Έχοντας ως βάση τα προαναφερθέντα, σκοπός της παρούσας έρευνας είναι ο προσδιορισμός και η ανάλυση των παραγόντων, που χαρακτηρίζουν τις τουριστικές περιοχές στον ελληνικό χώρο, επηρεάζουν τις ροές προς αυτές και γενικότερα προσδιορίζουν την χωρική διάρθρωση του εσωτερικού τουρισμού. Επίσης ο υπολογισμός της επίδρασης των παραγόντων με την χρήση γραμμικών συναρτήσεων πολλαπλής παλινδρόμησης στην διαμόρφωση του μεγέθους των εσωτερικών τουριστικών ροών.

2. Μεθοδολογίες υπολογισμού και ανάλυση παραγόντων επιρροής των εσωτερικών τουριστικών ροών στην Ελλάδα

Οι μεθοδολογίες, οι οποίες κυρίως έχουν αναπτυχθεί για την ποσοτική ανάλυση των τουριστικών ροών, μπορούν να καταταγούν σε δύο βασικές κατηγορίες (Long 1970, Gordon and Endward 1973, Cesario and Knetsch 1976, Παρασκευόπουλος 1981, Κομίλης 1986):

α. Τα υποδείγματα γραμμικών εξισώσεων πολλαπλής παλινδρόμησης.

β. Τα υποδείγματα χωρικής αλληλεξάρτησης (spatial interaction models) που κατά κύριο λόγο εμφανίζονται με την μορφή των υποδειγμάτων βαρύτητας (gravity models).

Τα υποδείγματα της πρώτης κατηγορίας είναι της γενικής μορφής:

$Y_i = \alpha_0 + \sum_{i=1}^n \alpha_i X_i + \epsilon_i$	(1)
---	-----

όπου:

Y_i	=	ο συνολικός αριθμός επισκεπτών στην περιφέρεια i.
X_i	=	παράγοντες θέσης (location factors), οι οποίοι έχουν σχέση με τα γενικότερα χαρακτηριστικά της περιφέρειας i και επηρεάζουν τις συνολικές τουριστικές ροές προς αυτή.

Τα υποδείγματα της δεύτερης κατηγορίας είναι της γενικής μορφής:

$T_{ij} = k P_i^a A_j^b D_{ij}^c$	(2)
-----------------------------------	-----

όπου:

T_{ij}	=	οι τουριστικές ροές από την περιφέρεια i (προέλευση) στην περιφέρεια j (προορισμός).
P_i	=	παράγων (ή παράγοντες) της περιφέρειας i που παράγει τουριστικές ροές.
A_j	=	δείκτης συνολικής «ελκυστικότητας» της περιφέρειας j .
D_{ij}	=	γεωγραφική σταθερά.
K		η απόσταση μεταξύ i και j .
a, b, c	=	παράμετροι που δείχνουν την ελαστικότητα των τουριστικών ροών ως προς τις άλλες μεταβλητές.

Μια παραλλαγή του παραπάνω υποδείγματος, είναι η ανάλυση των ενδιάμεσων (ή εναλλακτικών) ευκαιριών (Long 1970). Η γενική παραδοχή που απορρέει από τη χρήση των γραμμικών εξισώσεων, αφορά τη γραμμική συνάρτηση της τουριστικής ζήτησης με τους παράγοντες που την προσδιορίζουν. Η βασική διαφοροποίηση των δυο υποδειγμάτων έγκειται στην διαφορετική έμφαση που δίνουν στον παράγοντα «απόσταση», στη σημασία που αποδίδεται στη διάσταση «χώρος» και στο χαρακτήρα της αλληλεπίδρασης που έχουν και αναφέρεται στις ανά ζεύγη σχέσεις των γεωγραφικών μονάδων παρατήρησης (Κομίλης 1986).

Τόσο τα γραμμικά υποδείγματα πολλαπλής παλινδρόμησης, όσο και τα υποδείγματα βαρύτητας, συνήθως χρησιμοποιούν ως βασικούς παράγοντες, οι οποίοι προσδιορίζουν τους τουριστικές ροές: α) τα πληθυσμιακά και οικονομικά δεδομένα της περιοχής, η οποία παράγει τις ροές, β) την συνολική «ελκυστικότητα» της περιοχής, η οποία «έλκει» τις ροές και γ) την απόσταση ή το μεταφορικό κόστος μεταξύ των περιοχών «παραγωγής» και «έλξης». Η εφαρμογή όμως των υποδειγμάτων αλληλεπίδρασης απαιτεί στατιστικά στοιχεία, τα οποία να αναφέρονται όχι μόνον στον προορισμό, αλλά και στην προέλευση των ροών.

Ενώ η προέλευση των τουριστικών ροών του εξωτερικού είναι γνωστή από τα υπάρχοντα στοιχεία ελέγχου εισόδου και εξόδου στα λιμάνια, τους μεθοριακούς σταθμούς και τα αεροδρόμια, καθώς και από την αναγραφή της εθνικότητας τους στα τουριστικά καταλύματα υποδοχής και παραμονής τους, στατιστικά στοιχεία για την περιφέρεια προέλευσης του εσωτερικού τουρισμού στην Ελλάδα δεν υπάρχουν. Υπάρχει δηλαδή η δυνατότητα ελέγχου των ροών του εξωτερικού, τόσο ως προς την προέλευση, όσο και ως προς τον προορισμό τους και επομένως είναι δυνατή στην περίπτωση αυτή η εφαρμογή του υποδείγματος βαρύτητας ή γενικότερα των υποδειγμάτων χωρικής αλληλεξάρτησης. Για τις ροές του εσωτερικού υπάρχουν στατιστικά στοιχεία που αφορούν μόνο τον προορισμό τους. Πέραν τούτου ένα άλλο πρόβλημα για την ποσοτική ανάλυση έχει σχέση με την αδυναμία διάκρισης του σκοπού των μετακινήσεων, αν δηλαδή είναι τουριστικός και μόνον, αφού ο έλεγχος τους γίνεται μέσω του συνολικού αριθμού των επισκέψεων και διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχεία. Στην περίπτωση των διανυκτερεύσεων σε τουριστικά καταλύματα (camping,

τουριστικοί ξενώνες, κ.λ.π.), όπου ο σκοπός της επίσκεψης είναι αποκλειστικά τουριστικός, δεν υπάρχουν τα απαραίτητα στοιχεία προέλευσης, ώστε η διερεύνηση των ροών να γίνει με εφαρμογή του υποδείγματος βαρύτητας.

Η ανυπαρξία επαρκών στατιστικών στοιχείων και προκειμένου να διερευνήσουμε ποσοτικά τις ροές του εσωτερικού τουρισμού ελέγχοντας και υπολογίζοντας τους παράγοντες που τις επηρεάζουν, μας οδηγεί στη χρήση του στατιστικού υποδείγματος, όπως αυτό δίδεται από την εξίσωση (1). Η χρήση της εξίσωσης απαιτεί καταρχήν περιγραφή και ποσοτικό προσδιορισμό των παραγόντων, οι οποίοι καθορίζουν την ελκυστικότητα και το τουριστικό ενδιαφέρον κάθε περιφέρειας. Η ανάλυση στην παρούσα έρευνα θα γίνει σε επίπεδο νομού και θα χρησιμοποιηθούν στατιστικά στοιχεία που αφορούν ίδιες χρονικές περιόδους. Γίνεται δηλαδή διαστρωματική ανάλυση (cross section analysis), επειδή κρίνουμε ότι διαχρονικά δεν υπάρχουν σημαντικές σχετικές μεταβολές στις τουριστικές ροές, αλλά μάλλον μια σχετική αδράνεια στην αλλαγή του μεγέθους, της κατεύθυνσης και της χωρικής συγκέντρωσης του τουρισμού και συνεπώς δεν απαιτείται να γίνει χρήση χρονολογικών σειρών.

Οι τουριστικές ροές και η ποσοτική εκτίμηση της τουριστικής ζήτησης μετριοούνται συνήθως με τρεις τρόπους (Βαρβαρέσος 2000):

- Με την συνολική τουριστική δαπάνη.
- Με τις τουριστικές αφίξεις στα τουριστικά καταλύματα (αριθμητική καταγραφή των αφίξεων στους σταθμούς εισόδου της χώρας για το διεθνή τουρισμό).
- Με τον συνολικό αριθμό διανυκτερεύσεων σε όλα ή

ορισμένα τουριστικά καταλύματα (καταγραφή των διανυκτερεύσεων για τον διεθνή και τον εσωτερικό τουρισμό).

Για την έρευνα μας χρησιμοποιούμε τον συνολικό αριθμό διανυκτερεύσεων, αφού τα διατιθέμενα στατιστικά στοιχεία υπάρχουν και είναι ιδιαίτερα αξιόπιστα (ΕΣΥΕ 1995, 1998). Το σύνολο των διανυκτερεύσεων αποτελεί το άμεσο μέτρο του βαθμού χρησιμοποίησης της παραγωγικής δυναμικότητας του τουριστικού κλάδου, αλλά και ενδεικτικό μέτρο της συνολικής ελκυστικότητας κάθε περιοχής. Επομένως η εξαρτημένη μεταβλητή *Υ*, της εξίσωσης (1) παριστάνεται στην παρούσα διερεύνηση με τον ετήσιο αριθμό των διανυκτερεύσεων επισκεπτών για κάθε ηπειρωτικό νομό. Διευκρινίζεται ότι για την παρούσα έρευνα επισκέπτης για τουριστικό ή άλλο σκοπό θεωρείται εκείνος, ο οποίος έχει τουλάχιστον μια διανυκτέρευση στην περιοχή επίσκεψης.

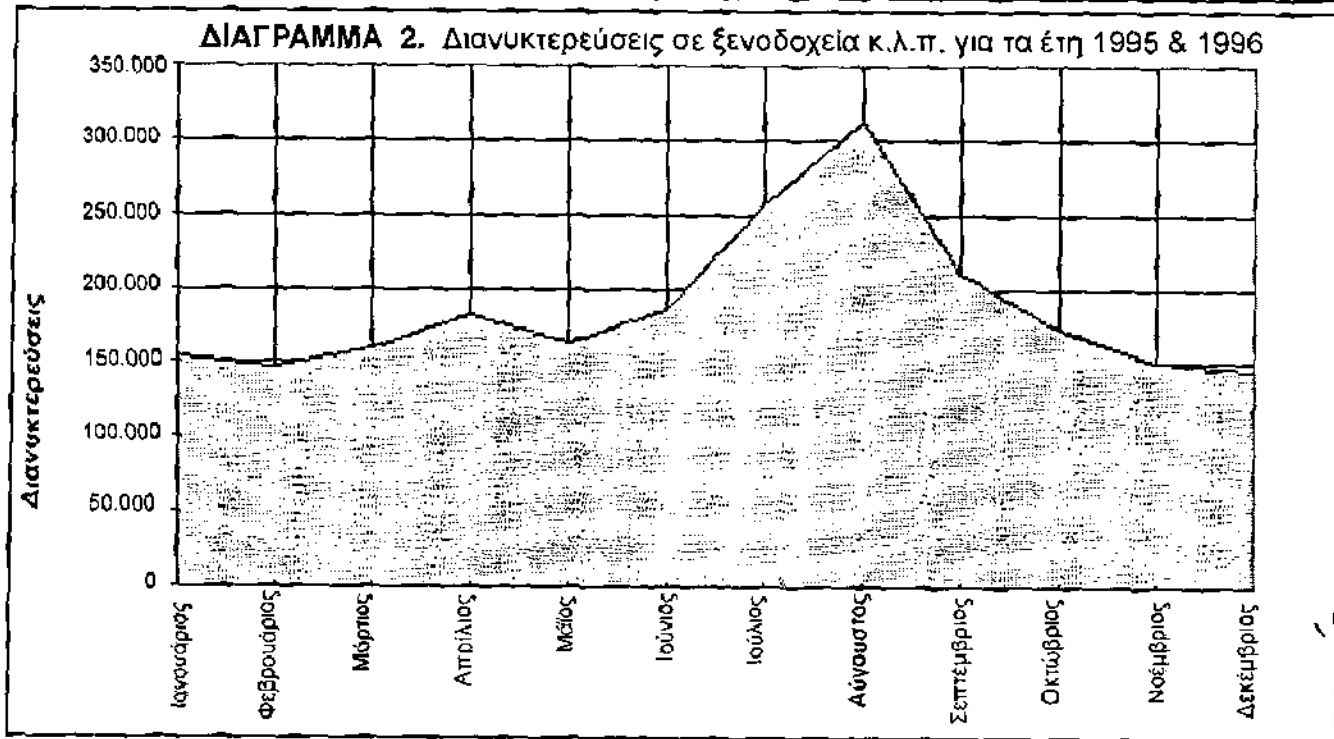
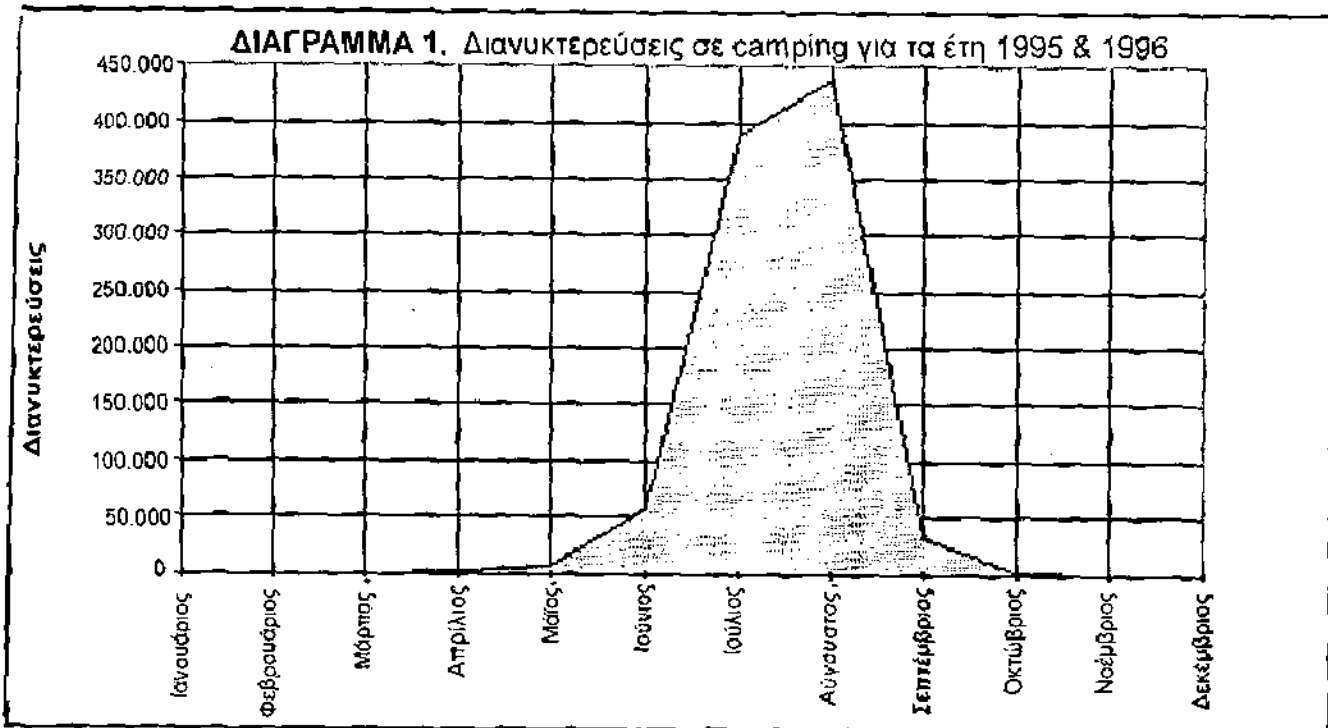
Ο τουρισμός, ως νέος ιδιόμορφος και ταχύτατα αναπτυσσόμενος τομέας της οικονομίας, συνδέεται άμεσα με τις κοινωνικές και πολιτισμικές αλλαγές στις σύγχρονες κοινωνίες. Το γεγονός αυτό εξηγεί τις δυσκολίες που υπάρχουν στην εννοιολογική οριοθέτηση και ταξινόμηση των βασικών στοιχείων που συναρθρώνουν την έννοια «τουρισμός» (Τσάρτας 1996, Βαρβαρέσος 2000). Σύμφωνα με τον γενικά αποδεκτό ορισμό, που υιοθετούμε στην εργασία αυτή, «τουρίστας» θεωρείται κάθε άτομο που μετακινείται για ένα χρονικό διάστημα 24 ωρών από μια περιοχή στην οποία βρίσκεται η κατοικία του, σε άλλη για λόγους αναψυχής. Σε συνέχεια του ορισμού αυτού, ως «τουριστικό κατάλυμα» ορίζεται ο χώρος υποδοχής, παραμονής και διανυκτέρευσης των τουριστών.

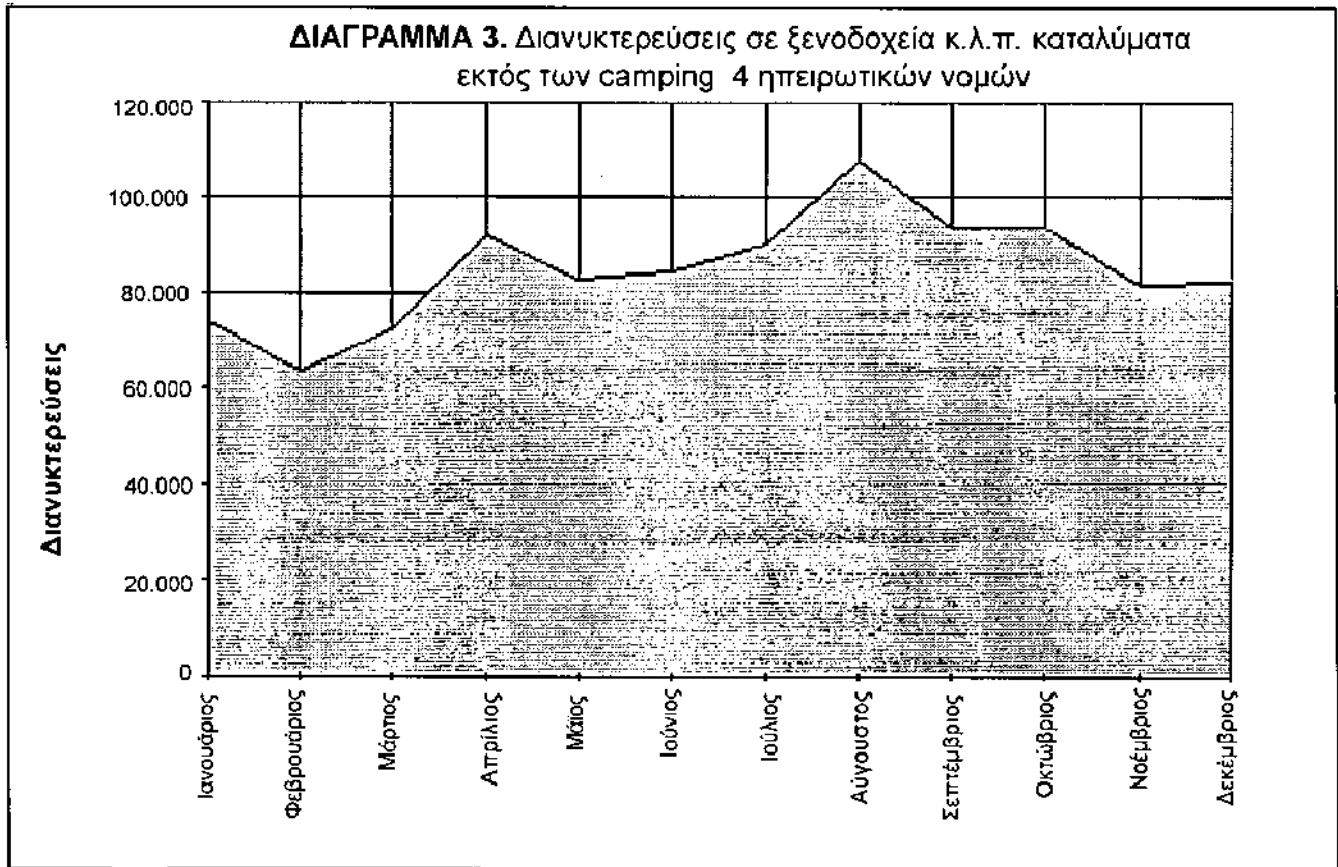
Ακολουθώντας τους Long (1970) και Τσάρτα (1996), διακρίνουμε τριών ειδών ανάλογα με τον σκοπό μετακινήσεις από περιοχή σε περιοχή. Τις εμπορικές, τις επιχειρηματικές και τις τουριστικές ή αναψυχής, αν και πολλές φορές μετακινήσεις που γίνονται για επιχειρηματικούς σκοπούς, μπορεί να περιέχουν και στοιχεία τουρισμού διακοπών. Όπως προαναφέρθηκε, υπάρχει αδυναμία διάκρισης του σκοπού επίσκεψης και παραμονής των μετακινήθόντων από νομό σε νομό. Αυτό μας αναγκάζει να συμπεριλάβουμε στο στατιστικό υπόδειγμα και τις υπόλοιπες, εκτός των τουριστικών, μετακινήσεις. Για τον λόγο αυτό η επίλυση του στατιστικού υποδείγματος γίνεται δύο φορές. Κατά την πρώτη επίλυση εξετάζουμε τις διανυκτερεύσεις σε camping, τουριστικά καταλύματα, κ.λ.π., οι οποίες είναι βέβαιο ότι προσδιορίζουν αποκλειστικά μετακινήσεις αναψυχής. Κατά τη δεύτερη επίλυση εξετάζουμε τις διανυκτερεύσεις στα ξενοδοχεία (hotels) όλων των κατηγοριών ανά νομό, αστικά ή μη, σε τουριστικές ή μη περιοχές. Στην περίπτωση αυτή οι διανυκτερεύσεις δεν προσδιορίζουν αποκλειστικά τουριστικές ροές, αφού ο σκοπός της επίσκεψης και διανυκτέρευσης μπορεί να μην είναι αναψυχής, αλλά και εμπορικός ή επιχειρηματικός.

Προτού προχωρήσουμε στην ανάλυση των παραγόντων επιρροής των τουριστικών ροών και στην επίλυση του υποδείγματος, θα δείξουμε διαγραμματικά τη μηνιαία εξέλιξη των διανυκτερεύσεων στη διάρκεια του έτους για τα Camping και για τα υπόλοιπα τουριστικά καταλύματα (ξενοδοχεία, κ.λ.π.), ώστε να διαμορφωθεί καταρχήν μια άποψη. Οι διανυκτερεύσεις στα camping αφορούν αποκλειστικά τουριστικές επισκέψεις, ενώ στη δεύτερη περίπτωση δεν είναι γνωστός ο σκοπός της επίσκεψης.

Από το Διάγραμμα 1, όπου εμφανίζονται διανυκτερεύσεις αποκλειστικά τουριστικού χαρακτήρα, προκύπτει ότι ο τουρισμός είναι «θερινό φαινόμενο». Η άποψη αυτή ενισχύεται παρατηρώντας το Διάγραμμα 2, όπου φαίνεται η μηνιαία μεταβολή στις διανυκτερεύσεις αθροιστικά για τα έτη 1995 και 1996 στα ξενοδοχεία και λοιπά καταλύματα πλην Camping (ΕΣΥΕ 1998).

Η ομοιότητα εξ άλλου των δύο διαγραμμάτων είναι φανερή. Η «αιχμή» η οποία εμφανίζεται και στα δύο διαγράμματα είναι ίδια και παρατηρείται κατά τους θερινούς μήνες. Το Διάγραμμα 2 εξ άλλου δίνει μια εικόνα της αναλογίας τουριστικών και λοιπών επισκέψεων. Η αναλογία του εμβαδού που βρίσκεται κάτω των 150000 διανυκτερεύσεων ως προς το εμβαδόν του υπολοίπου διαγράμματος, δίνει τον λόγο των μη τουριστικών προς τις τουριστικές επισκέψεις. Είναι άξιο παρατήρησης ότι το μεγαλύτερο εμβαδόν του διαγράμματος αντιστοιχεί σε μη τουριστικές επισκέψεις και επομένως οι περισσότερες επισκέψεις, όπως προσδιορίζονται από τις διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία, δεν έχουν τουριστικό χαρακτήρα.





Χρησιμοποιώντας αθροιστικά στοιχεία των ετών 1995 & 1996 (ΕΣΥΕ 1998) κατασκευάζουμε τα Διαγράμματα 3 και 4, όπου φαίνεται η μηνιαία μεταβολή κατά την διάρκεια του έτους των διανυκτερεύσεων σε 4 τυχαία επιλεγμένα ηπειρωτικούς νομούς (Φλώρινας, Ιωαννίνων, Δράμας και Πέλλας) και παραθαλάσσιους (Χαλκιδικής, Καβάλας, Πιερίας και Μαγνησίας). Από τα διαγράμματα είναι εμφανές, ότι η επίδραση στην θερινή αύξηση των διανυκτερεύσεων οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση των επισκέψεων προς τους παραθαλάσσιους νομούς την περίοδο αυτή. Έχοντας ως βάση τα προσωρινά συμπεράσματα που προκύπτουν παρατηρώντας τα προαναφερθέντα

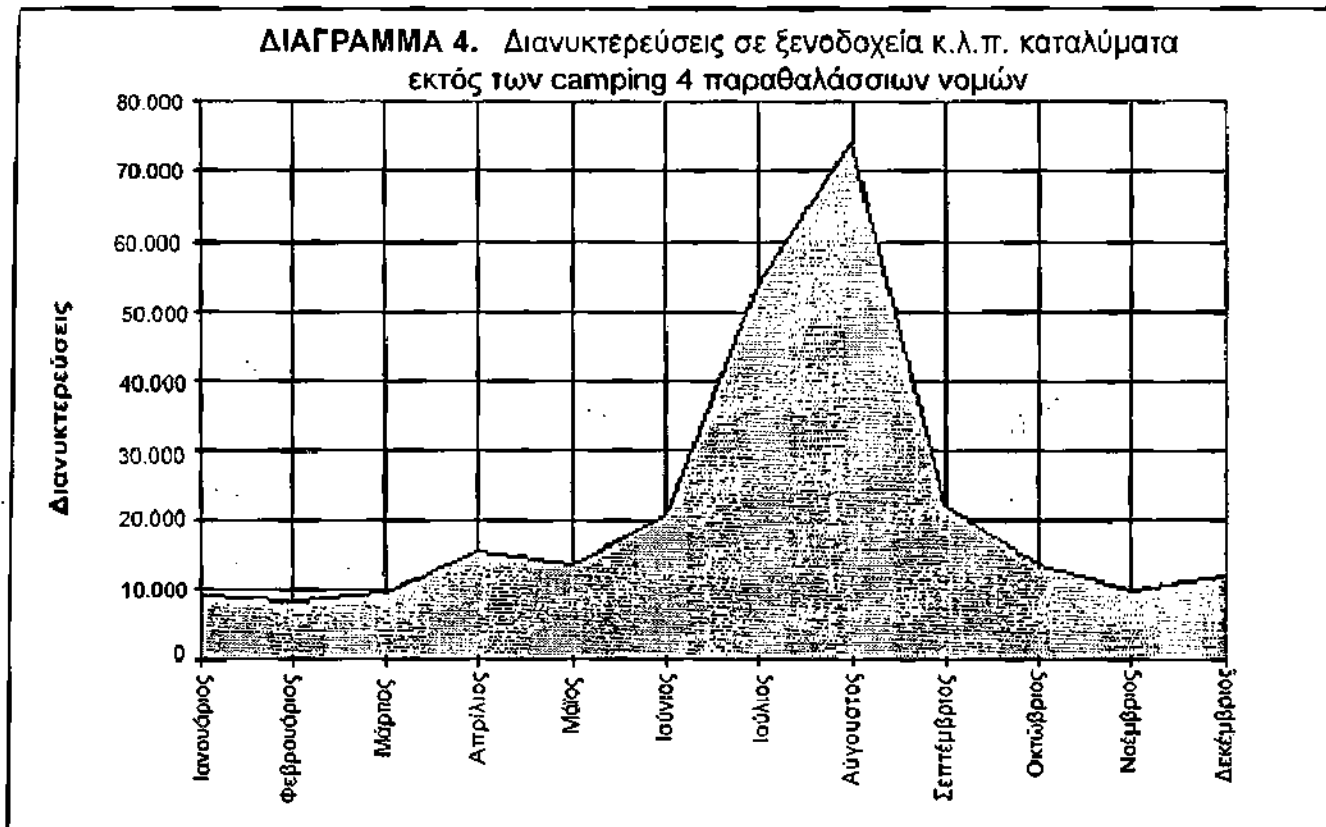
διαγράμματα, προχωρούμε στην ποσοτική διερεύνηση των τουριστικών ροών.

α. Επίλυση του υποδείγματος για αποκλειστικά τουριστικές επισκέψεις.

Το σχήμα της χωρικής διάρθρωσης των τουριστικών δραστηριοτήτων εκτιμούμε ότι έχει άμεση σχέση και διαμορφώνεται από τους εξής παράγοντες:

- Τον πληθυσμό, ο οποίος περιβάλλει την περιοχή αναψυχής, καθώς και το εισόδημα αυτού.
- Τις αποστάσεις της προς εξέταση περιοχής από τα πληθυσμιακά κέντρα, τα οποία είναι και οι αφετηρίες

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4. Διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία κ.λ.π. καταλύματα εκτός των camping 4 παραθαλάσσιων νομών



των τουριστικών μετακινήσεων.

- Τα περιβαλλοντικά και γενικότερα χαρακτηριστικά της περιοχής, τα οποία ευνοούν την αναψυχή και την ευχάριστη διαμονή.
- Τις υποδομές εξυπηρέτησης της περιοχής υποδοχής.
- Την ύπαρξη άλλων περιοχών αναψυχής στην ίδια γεωγραφική περιφέρεια.

Η σχέση των παραπάνω παραγόντων, οι οποίοι εκτιμούμε ότι διαμορφώνουν την συνολική ελκυστικότητα κάθε τουριστικής περιοχής, με το συνολικό αριθμό τουριστικών επισκεπτών, κρίνουμε ότι είναι προφανής. Μεγάλα πληθυσμιακά κέντρα τροφοδοτούν με μεγάλο

αριθμό επισκεπτών τις κοντινότερες περιοχές αναψυχής, διαμορφώνοντας έτσι αντίστοιχου μεγέθους τουριστικές ροές προς αυτές και αντιστρόφως. Εκτιμούμε επομένως την ύπαρξη θετικής σχέσης μεταξύ πληθυσμού, ο οποίος περιβάλλει τους τουριστικές περιοχές και της συνολικής προσιτότητας των περιοχών αυτών. Στις διεθνείς τουριστικές ροές οι εμπειρικές αναλύσεις έχουν δείξει ότι η «απόσταση» αναδεικνύεται σε κύριο παράγοντα, που συμβάλλει στη διαμόρφωση και τη χωρική διάταξή τους (Λαγός 1998, Βαρβαρέσος 2000). Η προβλεπόμενη θετική σχέση που προαναφέρθηκε, έρχεται σε αντίθεση με τη θέση του Christaller, ότι δηλαδή επιδιώκεται η απομάκρυνση των τουριστών από το περιβάλλον τους σε χώρους εκτός «κεντρικών

θέσεων». Η διερεύνηση που θα ακολουθήσει, θα επαληθεύσει ή θα ανατρέψει την ορθότητα των αρχικών μας υποθέσεων.

Το φυσικό και κοινωνικο-πολιτιστικό περιβάλλον κάθε περιοχής προσδίδει σε αυτή τον χαρακτήρα της τουριστικής περιοχής αφού εξυπηρετεί την αναψυχή και την ικανοποίηση της πνευματικής περιέργειας των ατόμων. Θεωρούμε συνεπώς ευνόητη την ύπαρξη θετικής σχέσης μεταξύ τουριστικών πόρων μιας περιοχής και των συνολικών επισκεπτών αυτής. Με μια πρώτη ματιά στα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία και στα προηγούμενα διαγράμματα εύκολα αντιλαμβάνεται κανείς ότι η τουριστική ζήτηση κατευθύνεται κατά το μεγαλύτερο μέρος της στις παραθαλάσσιες περιοχές και στις περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.

Οι συνολικές υποδομές αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση για να δεχθεί μία περιοχή τους επισκέπτες εξασφαλίζοντας τους άνετη παραμονή. Τέλος η ύπαρξη άλλων περιοχών αναψυχής σε κοντινή απόσταση εκτιμούμε, ότι επηρεάζει αρνητικά τον συνολικό αριθμό των τουριστικών ροών προς μια περιοχή, αφού υπάρχουν εναλλακτικές επιλογές για κάθε υποψήφιο επισκέπτη. Τονίζεται δηλαδή η αλληλεξάρτηση των περιοχών αναψυχής και ο μεταξύ τους ανταγωνισμός στην προσέλκυση τουριστικών ροών.

Αναλύουμε στη συνέχεια ποσοτικά τους παραπάνω παράγοντες, ώστε να δοθούν οι τιμές στις αντίστοιχες ανεξάρτητες μεταβλητές της στατιστικής εξίσωσης. Για την απεικόνιση των δύο πρώτων παραγόντων στο υπόδειγμα, δηλαδή του πληθυσμού και των αποστάσεων αυτού από την περιοχή αναψυχής ή της συνολικής προσιτότητας των περιοχών αναψυχής, χρησιμοποιούμε την έννοια του πληθυσμιακού

δυναμικού (population potential). Το πληθυσμιακό δυναμικό κάθε περιφέρειας δίδεται από την σχέση (3) (Clark et al 1969, Keeble et al 1982):

$$P_i = \sum_{j=1}^n \frac{M_j}{D_{ij}} \quad (3)$$

όπου:

P_i	=	το δυναμικό της περιφέρειας i .
M_j	=	μία μέτρηση του όγκου ή της 'μάζας' του πληθυσμού ή των οικονομικών δραστηριοτήτων όπως εκφράζονται μέσω του ΑΕΠ της περιφέρειας j .
D_{ij}	=	η «αντίσταση τριβής» μεταξύ της περιφέρειας i και των υπολοίπων περιφερειών j .

Η έρευνα θα περιορισθεί στους 39 ηπειρωτικούς νομούς της Ελλάδας και για τον λόγο αυτό θα χρησιμοποιηθεί για τον υπολογισμό της αντίστασης τριβής η μεταξύ τους κεντροβαρική οδική χρονοαπόσταση, η οποία λήφθηκε από άλλη μελέτη (ΥΠΕΘΟ 1993). Πολλές μελέτες χρησιμοποιούν τον όρο D_{ij}^α με τιμές για τον εκθέτη α από 1.0 έως 2.5. Ειδικά σε μελέτες, οι οποίες έγιναν αποκλειστικά για μετακινήσεις αναψυχής, προσδιορίστηκαν τιμές του α από -0.5 έως 1.5 για οδικές μετακινήσεις (Gordon et al 1970) ή από 0,081

ως 1,766 για γενικές μετακινήσεις (εκτός των αεροπορικών) (Martin and Witt 1989). Στο παρόν υπόδειγμα χρησιμοποιούμε το δυναμικό που υπολογίσθηκε χρησιμοποιώντας τον πληθυσμό κάθε νομού (δυναμικό πληθυσμού) και για τιμές $\alpha=1.0$, $\alpha=1.5$, $\alpha=2.0$.

Ένα θέμα το οποίο έχει βασική σημασία για την παρούσα έρευνα, είναι ο συνυπολογισμός του άμεσου ή ίδιου δυναμικού (self-potential) κάθε νομού. Ο συνυπολογισμός αυτός συνεπάγεται και την αποδοχή της υπόθεσης, ότι και ο πληθυσμός του εξεταζόμενου νομού κάνει χρήση των τουριστικών υποδομών του. Στην αντίθετη περίπτωση δεχόμεθα ότι ο πληθυσμός δεν διανυκτερεύει στα τουριστικά καταλύματα του νομού στον οποίο ανήκει, αφού μπορεί να κάνει χρήση της μόνιμης κατοικίας του. Εκτιμούμε ότι η δεύτερη περίπτωση είναι μάλλον απίθανη σε νομούς με μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις στη μετάβαση (Αττικής, Θεσσαλονίκης) ή την ύπαρξη των τουριστικών περιοχών σε ακραίες θέσεις (π.χ. ύπαρξη νησιωτικών περιοχών στον νομό, όπως στους νομούς Μαγνησίας, Έβρου, Καβάλας) και συνεπώς μεγάλες χρονοαποστάσεις μεταξύ των οικισμών και των περιοχών αναψυχής. Αυτό είναι κάτι που δυσκολεύει τον υπολογισμό των «ροών» μεταξύ των νομών, αφού στις συνολικές διανυκτερεύσεις συμπεριλαμβάνονται και εκείνες των κατοίκων του εξεταζόμενου νομού. Υπολογίζουμε το συνολικό πληθυσμιακό δυναμικό συμπεριλαμβάνοντας και το ίδιο δυναμικό κάθε νομού σύμφωνα με την εξίσωση (4):

$$P_i = \frac{M_i}{D_{ii}} + \sum_{j=1}^n \frac{M_j}{D_{ij}} \quad (4)$$

Αναφορικά με την απόσταση D_{ij} στο υπόδειγμα μας θα χρησιμοποιηθεί ελάχιστη χρονοαπόσταση 60 λεπτών για νομούς, στους οποίους απαιτείται αντίστοιχη χρονική καθυστέρηση για μετάβαση σε τουριστικούς πόρους - κατά κύριο λόγο τις ακτές- είτε λόγω κυκλοφοριακών προβλημάτων (Αττικής και Θεσσαλονίκης), είτε λόγω «ακραίας» θέσης των πόρων, οι οποίοι βρίσκονται σε νησιωτικές περιοχές ως προς τα πληθυσμιακά κέντρα του νομού (Μαγνησίας, Καβάλας, Έβρου). Επίσης θα χρησιμοποιηθεί χρονοαπόσταση 40 λεπτών για την επόμενη κατηγορία νομών, στους οποίους οι αποστάσεις είναι μικρότερες της προηγούμενης και τέλος χρονοαπόσταση 30 λεπτών για ηπειρωτικούς κυρίως νομούς με μικρή γεωγραφική έκταση. Η επίλυση του υποδείγματος θα γίνει δύο φορές. Στην πρώτη θα χρησιμοποιηθεί το δυναμικό, το οποίο προκύπτει από την εξίσωση (4) για όλους τους νομούς. Στην δεύτερη επίλυση θα χρησιμοποιηθεί το έμμεσο δυναμικό που προκύπτει από την εξίσωση (3) για κάθε νομό, εκτός από τους νομούς Αττικής, Θεσσαλονίκης, Μαγνησίας, Έβρου και Καβάλας για τους οποίους θα χρησιμοποιηθεί η εξίσωση (4).

Για την απεικόνιση των τουριστικών χαρακτηριστικών ή τουριστικών πόρων μιας περιοχής, των γενικότερων δηλαδή χαρακτηριστικών της περιοχής τα οποία παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον και «έλκουν» τις τουριστικές ροές, μπορούμε καταρχήν να τα διακρίνουμε σε τρεις βασικές κατηγορίες. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν εκείνα που έχουν σχέση με την ύπαρξη θάλασσας. Στη δεύτερη εκείνα τα οποία έχουν σχέση με την ύπαρξη βουνού και στην τρίτη όσα έχουν σχέση με το κοινωνικο-πολιτιστικό περιβάλλον και την παράδοση κάθε περιοχής. Συγκεκριμένα για το υπόδειγμα μας χρησιμοποιούμε τον δείκτη τουριστικών

πόρων κάθε νομού, ο οποίος αναλύεται σε τρεις επί μέρους δείκτες και οι οποίοι απεικονίζονται με ξεχωριστές μεταβλητές. Συγκεκριμένα ο δείκτης τουριστικών πόρων αναλύεται:

- Στον δείκτη ακτών
- Στον δείκτη δασικών περιοχών και περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.
- Στον δείκτη αρχαιολογικών και πολιτιστικών μνημείων.

Ο δείκτης ακτών αναφέρεται στο συνολικό μήκος των αμμωδών ακτών κάθε νομού. Υπάρχει η εναλλακτική λύση χρησιμοποίησης του συνολικού μήκους ακτών, αλλά κρίνεται ότι η ύπαρξη ακτών δεν εξασφαλίζει και την δυνατότητα επίσκεψης τους και γενικότερης τουριστικής αξιοποίησης τους. Ο δείκτης δασικών περιοχών και περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους αναφέρεται σε ορεινές κυρίως περιοχές, όπου υπάρχουν αξιόλογα δάση, δασικοί δρυμοί, αξιόλογα τοπία, σπήλαια, ιαματικές πηγές, κ.λ.π. Τέλος ο δείκτης αρχαιολογικών και πολιτιστικών μνημείων αναφέρεται σε αρχαιότητες και μνημεία όλων των εποχών, μουσεία και ενδιαφέροντες παραδοσιακούς οικισμούς. Για την απεικόνιση των δεικτών τουριστικών πόρων χρησιμοποιούμε τις τιμές που υπολογίσθηκαν στο Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο της Ελλάδας και περιέχονται σε άλλες μελέτες (Κομίλης 1986, Καββαδίας 1992).

Τέλος, ένας ακόμη παράγων, ο οποίος ευνόητα επηρεάζει τον τουρισμό, είναι οι συνολικές τουριστικές υποδομές κάθε νομού. Για την επίλυση του στατιστικού υποδείγματος δεν χρησιμοποιούμε την μεταβλητή αυτή, αφού παρατηρώντας τα στατιστικά στοιχεία του τομέα του τουρισμού διαπιστώνεται, ότι δεν εξασφαλίζεται η πληρότητα των πάσης φύσεως καταλυμάτων σε όλη

την τουριστική περίοδο (ΕΣΥΕ 1995). Συγκεκριμένα για τα έτη 1991 έως 1993 η μέση ετήσια πληρότητα σε σύνολο των τουριστικών καταλυμάτων είναι περίπου 17%. Συνεπώς μπορούμε να θεωρήσουμε, ότι σε πρώτη φάση οι τουριστικές ροές δεν επηρεάσθηκαν σημαντικά τις περιόδους που θα εξετασθούν από την ύπαρξη ή όχι αντίστοιχων καταλυμάτων. Ανάλογα όμως με την ποιότητα των αποτελεσμάτων θα εξετασθεί ή όχι η συμμετοχή της στο υπόδειγμα.

Τέλος σχετικά με την χωρική αλληλεξάρτηση των περιοχών θα χρησιμοποιήσουμε ένα δείκτη «τουριστικού δυναμικού» ή «δυναμικού αναψυχής» για κάθε νομό. Ο δείκτης αυτός είναι ανάλογος με τον δείκτη πληθυσμιακού δυναμικού και δείχνει το συνολικό τουριστικό δυναμικό κάθε περιοχής, δηλαδή το μέτρο εγγύτητας των περιοχών αναψυχής. Ο υπολογισμός του έγινε με την εξίσωση (3) και στην θέση της «μάζας» M_i χρησιμοποιήθηκε ο δείκτης τουριστικών πόρων των νομών. Για το υπόδειγμα μας θα χρησιμοποιήσουμε μόνο τον δείκτη αλληλεξάρτησης ακτών, αφού όπως προκύπτει από τα στατιστικά στοιχεία και τα προηγούμενα διαγράμματα, οι ακτές είναι ο βασικός τουριστικός πόρος, ο οποίος φαίνεται να επηρεάζει καθοριστικά τον τουρισμό.

β. Επίλυση του υποδείγματος για συνολικές επισκέψεις

Στην περίπτωση κατά την οποία εξετάζουμε διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία (αστικά ή μη αστικά, σε τουριστικές ή μη περιοχές), δεν είναι δυνατόν να προσδιορίσουμε το σκοπό επίσκεψης και παραμονής κάθε επισκέπτη. Όπως διαφαίνεται και από το Διάγραμμα 2, ο μεγαλύτερος αριθμός των επισκέψεων έχει επιχειρηματικό ή εμπορικό χαρακτήρα. Πέραν

επομένως των παραγόντων που προηγουμένως αναλύθηκαν, πρέπει να προστεθούν και όσοι παράγουν μη τουριστικές μετακινήσεις. Αναφορικά με τις διανυκτερεύσεις αυτές, όσες δηλαδή δεν αντιστοιχούν σε καθαρά τουριστικές μετακινήσεις, εκτιμούμε ότι αυτές συνδέονται άμεσα και διαμορφώνονται από τους εξής παράγοντες:

- Το συνολικό πληθυσμό κάθε νομού.
- Τη θέση του νομού στο εθνικό οδικό δίκτυο της χώρας και το συνολικό κυκλοφοριακό φόρτο αυτού.

Για το λόγο αυτό στην περίπτωση αυτή στην εξίσωση συμπεριλαμβάνουμε δύο ανεξάρτητες μεταβλητές, οι οποίες σχετίζονται με τις πέραν των τουριστικών διανυκτερεύσεις. Αιτιολογώντας τις σχέσεις των μη τουριστικών μετακινήσεων και των δύο παραγόντων αναφέρουμε ότι: Οι επιχειρηματικές και εμπορικές μετακινήσεις, συναρτώνται άμεσα με τον πληθυσμό της περιοχής επίσκεψης, αφού αυτός κατά τέκμηριο δείχνει και το σύνολο των οικονομικών δραστηριοτήτων, που αναπτύσσονται και επομένως των επιχειρηματικών και εμπορικών συναλλαγών με τις υπόλοιπες περιφέρειες. Ο κυκλοφοριακός φόρτος ή ο αριθμός των μετακινούμενων επί του οδικού δικτύου δείχνει τη συνολική ζήτηση για υπηρεσίες διανυκτέρευσης των μετακινούμενων σε αυτό. Μεγάλος αριθμός διερχομένων από έναν νομό σημαίνει εύλογα και μεγαλύτερη πιθανότητα παραμονής των μετακινούμενων σε αυτόν και δημιουργία ζήτησης βραχυχρόνιας διανυκτέρευσης των μετακινούμενων.

Για την αριθμητική απεικόνιση των παραγόντων, που αφορούν μετακινήσεις εκτός τουρισμού, δίνουμε στις ανεξάρτητες μεταβλητές τις εξής τιμές:

Για τον πληθυσμό, επειδή προκαλεί όπως προαναφέρθηκε και ζήτηση στις τουριστικές διανυκτερεύσεις εντός του νομού στον οποίο ανήκει, υπάρχει αδυναμία να απεικονισθεί ως ανεξάρτητη μεταβλητή αφού ήδη συμμετέχει στον υπολογισμό του συνολικού πληθυσμιακού δυναμικού. Για τον λόγο αυτό διαχωρίζουμε το συνολικό δυναμικό σε «ίδιο» (ή «άμεσο») και «έμμεσο». Το ίδιο δυναμικό είναι μια διαφορετική μέτρηση του πληθυσμού κάθε νομού και συνεπώς μπορούμε να θεωρήσουμε ότι απεικονίζει στο υπόδειγμα τον πληθυσμό αυτού.

Για τη θέση του νομού στο εθνικό οδικό δίκτυο, επειδή δεν υπάρχει δυνατότητα από τα διατιθέμενα στοιχεία κυκλοφοριακού φόρτου να υπολογίσουμε τον ακριβή αριθμό των διερχομένων από τον εν λόγω νομό μη γνωρίζοντας, εάν οι μετακινούμενοι έχουν ως αφετηρία, προορισμό ή διέρχονται μέσω αυτού, κατατάσσουμε τους νομούς σε τρεις κατηγορίες. Στην πρώτη ανήκουν, όσοι νομοί βρίσκονται επί του πρωτεύοντος οδικού δικτύου, από Πάτρα προς Αθήνα έως Θεσσαλονίκη και οι οποίοι έχουν κυκλοφοριακούς φόρτους από 10000 έως 15000 οχήματα ημερησίως. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι νομοί των οποίων το οδικό δίκτυο έχει φόρτους από 5000 έως 10000 οχήματα και στην τρίτη, όσοι έχουν φόρτους μέχρι 5000 οχήματα. Έτσι οι τιμές που παίρνει η μεταβλητή, είναι 3, 2, 1 για τις τρεις κατηγορίες αντίστοιχα και 0 για τους ακραίους στο δίκτυο νομούς.

Για την εμπειρική μας έρευνα ίσως να ήταν δυνατόν να χρησιμοποιηθούν στο στατιστικό υπόδειγμα και άλλες ανεξάρτητες μεταβλητές (παράγοντες), οι οποίοι μπορεί να διαμορφώνουν επί πλέον των περιγραφέντων την συνολική ελκυστικότητα των περιοχών ή να επηρεάζουν

τις τουριστικές ροές προς αυτήν (όπως π.χ. το ποσοστό ιδιοκτησίας αυτοκινήτου, το οικογενειακό εισόδημα, η συνολική απασχόληση στον τουριστικό ή τον τριτογενή τομέα, ο βαθμός αστικοποίησης του πληθυσμού που περιβάλλει την τουριστική περιοχή, οι σχετικές τιμές των τουριστικών υπηρεσιών ή αγαθών της περιοχής υποδοχής, το τουριστικό marketing, κ.λ.π.). Η αποτελεσματικότητα όμως των εκτιμήσεων δεν συμβιβάζεται πάντοτε με το να συμπεριληφθούν στην εξίσωση όλες οι σχετικές μεταβλητές, αφού είναι δυνατόν να εμφανισθούν προβλήματα οικονομετρικής φύσεως (πολυσυγγραμμικότητα κ.λ.π.). Εκτός τούτου δεν είναι πάντοτε δυνατόν να βρεθούν τα κατάλληλα στατιστικά στοιχεία για όλες τις μεταβλητές και να κατασκευασθούν σχετικοί δείκτες που να απεικονίζουν το μέτρο τους. Εκτιμούμε ότι, αφενός οι παράγοντες που περιγράφηκαν προηγουμένως επηρεάζουν και διαμορφώνουν στο μεγαλύτερο βαθμό την τουριστική ελκυστικότητα κάθε νομού, αφετέρου πλην των υποδομών οι υπόλοιπες δεν μεταβάλλονται με το χρόνο.

Έτσι για την έρευνα μας στην πρώτη επίλυση, όπου εξετάζουμε αποκλειστικά ροές τουριστικού χαρακτήρα και χρησιμοποιούμε στοιχεία διανυκτερεύσεων στα τουριστικά καταλύματα, υπολογίζουμε την εξίσωση:

$$\alpha_0, \alpha_1, \alpha_2, \dots, \alpha_5 > 0, \quad \varepsilon_i \sim (0, \sigma_\varepsilon^2)$$

Στη δεύτερη επίλυση, όπου εξετάζεται το σύνολο των μετακινήσεων των επισκεπτών ανεξαρτήτως σκοπού και κάνοντας χρήση των στατιστικών στοιχείων, που αφορούν διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία (hotels), υπολογίζουμε την εξίσωση:

$Y_{\text{ΤΟΥΡΙ}} = \alpha_0 + \alpha_1 X_{\Delta\text{ΥΝΙ}} + \alpha_2 X_{\text{ΑΚΤΙ}} + \alpha_3 X_{\text{ΦΥΣΙ}} + \alpha_4 X_{\text{ΑΡΧΙ}} + \alpha_5 X_{\text{ΤΔΥΝΙ}} + \varepsilon_i$	(5)
--	-----

$Y_{\text{ΤΟΥΡΙ}} = \beta_0 + \beta_1 X_{\text{ΕΔΥΝΙ}} + \beta_2 X_{\text{ΑΚΤΙ}} + \beta_3 X_{\text{ΦΥΣΙ}} + \beta_4 X_{\text{ΑΡΧΙ}} + \beta_5 X_{\text{ΟΔΟΙ}} + \beta_6 X_{\text{ΤΔΥΝΙ}} + \beta_7 X_{\text{ΙΔΥΝΙ}} + \varepsilon_i$	(6)
---	-----

$$\beta_0, \beta_1, \beta_2, \dots, \beta_7 > 0, \quad \varepsilon_i \sim (0, \sigma_\varepsilon^2)$$

όπου:

$Y_{\text{ΤΟΥΡΙ}}$	=	η συνολική ελκυστικότητα του νομού i για έλξη τουριστικών «ροών».
--------------------	---	---

$X_{\Delta\text{ΥΝ}}$	=	το πληθυσμιακό δυναμικό κάθε νομού
$X_{\text{ΑΚΤ}}$	=	
$X_{\text{ΦΥΣ}}$	=	δείκτης δασών και περιοχών φυσικού κάλλους.
$X_{\text{ΑΡΧ}}$	=	δείκτης ακτών κάθε νομού
$X_{\text{ΤΔΥΝ}}$	=	δείκτης αλληλεξάρτησης τουριστικών «πηγών» που αφορούν ακτές.
$X_{\text{ΟΔΟ}}$	=	δείκτης κυκλοφορίας του εθνικού οδικού δικτύου που διέρχεται από κάθε νομό
$X_{\text{ΙΔΥΝ}}$	=	το «ίδιο» πληθυσμιακό δυναμικό κάθε νομού
$X_{\text{ΕΔΥΝ}}$	=	το «έμμεσο» πληθυσμιακό δυναμικό κάθε νομού

3. Στατιστικά στοιχεία, αποτελέσματα και αξιολόγηση αυτών

Τα στατιστικά στοιχεία αναφέρονται στα έτη 1991 έως 1993 και λήφθηκαν από την απογραφή τουρισμού

(ΕΣΥΕ 1995). Για τους κυκλοφοριακούς φόρτους του οδικού δικτύου, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία που αναφέρονται στο έτος 1990 (ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ 1990). Οι δείκτες τουριστικών πόρων αναφέρονται στο έτος 1967 αλλά δεν απαιτείται προσαρμογή, αφού δεν μεταβάλλονται με τον χρόνο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. Εκτίμηση της επίδρασης παραγόντων μετακίνησης και διανυκτέρευσης στη διαμόρφωση της ελκυστικότητας μιας περιοχής με την μέθοδο των ελαχ. τετραγώνων (OLS) όπως προκύπτει από την επίλυση της εξίσωσης (5)

Ανεξάρτητες μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων	Τιμή της κατανομής t	Έλεγχος σημαντικότητας του t
Σταθερά	-11193.03	-0.818	0.41
$X_{\PhiΥΣ}$	1427.10	2.55	0.01
$X_{ΑΡΧ}$	550.75	1.15	0.25
$X_{ΑΚΤ}$	8722.10	4.87	0.00001
$X_{ΔΥΝ}$	881.87	1.95	0.05
$X_{Τ.ΔΥΝ}$	-66539.40	-1.15	0.25

$R^2 = 0.69$, Διορθωμένο (adjusted) $R^2 = 0.64$,

$F = 14.47$, Βαθμοί ελευθερίας: 33, Παρατηρήσεις: 39
Εκτιμούμε τις εξισώσεις (5) και (6) με την μέθοδο των ελαχίστων τετραγώνων (OLS) χρησιμοποιώντας, όπως προαναφέρθηκε, στοιχεία για τους 39 ηπειρωτικούς νομούς της Ελλάδας. Στον Πίνακα 1 φαίνονται τα αποτελέσματα της εκτίμησης της συνάρτησης πολλαπλής παλινδρόμησης, η οποία δίδεται από την εξίσωση (5) και στον Πίνακα 2 τα αποτελέσματα υπολογισμού των συντελεστών γραμμικής συσχέτισης μεταξύ των μεταβλητών της εξίσωσης. Στα

αποτελέσματα αυτά για την απεικόνιση της μεταβλητής $X_{ΔΥΝ}$ χρησιμοποιήθηκε το συνολικό πληθυσμιακό δυναμικό, όπως προκύπτει από την εξίσωση (4).

ΠΙΝΑΚΑΣ 2. Συντελεστές γραμμικής συσχέτισης μεταξύ των μεταβλητών της εξίσωσης (5)

	$X_{\PhiΥΣ}$	$X_{ΑΡΧ}$	$X_{ΑΚΤ}$	$X_{ΔΥΝ}$	$X_{Τ.ΔΥΝ}$
$X_{\PhiΥΣ}$	1.00	0.009	0.084	0.196	0.187
$X_{ΑΡΧ}$	0.009	1.00	0.389	0.438	0.288
$X_{ΑΚΤ}$	-0.084	0.389	1.00	0.34	0.63
$X_{ΔΥΝ}$	0.196	0.438	0.34	1.00	0.168
$X_{Τ.ΔΥΝ}$	0.187	0.288	0.63	0.80	1.00

ΠΙΝΑΚΑΣ 3. Εκτίμηση της επίδρασης παραγόντων μετακίνησης και διανυκτέρευσης στη διαμόρφωση της ελκυστικότητας μιας περιοχής με την μέθοδο OLS όπως προκύπτει από την επίλυση της εξίσωσης (5) χωρίς την μεταβλητή ' $X_{Τ.ΔΥΝ}$ '

Ανεξάρτητες μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων	Τιμή της κατανομής t	Έλεγχος σημαντικότητας του t
Σταθερά	-22883.69	-2.465	0.018
$X_{\PhiΥΣ}$	1443.10	2.55	0.015
$X_{ΑΡΧ}$	557.99	1.161	0.25
$X_{ΑΚΤ}$	9472.01	5.64	0.00001
$X_{ΔΥΝ}$	460.44	1.72	0.09

$R^2 = 0.68$, Διορθωμένο (adjusted) $R^2 = 0.64$,

$F = 17.58$, Sign. $F = 0,00$ Βαθμοί ελευθερίας: 34,

Παρατηρήσεις: 39

Παρατηρούμε μια υψηλή συσχέτιση ανάμεσα στην

μεταβλητή $X_{\Delta YN}$ και στην μεταβλητή $X_{TOYPA\Delta YN}$. Για να αποφύγουμε την πολυσυγγραμμικότητα, αφαιρούμε την μεταβλητή $X_{TOYPA\Delta YN}$ από το υπόδειγμα εκτιμώντας ότι πρόκειται για δευτερεύουσα μεταβλητή και το επιλύουμε πάλι. Η παράλειψη της δευτερεύουσας μεταβλητής μπορεί να εισάγει κάποιο μεροληπτικό σφάλμα (bias) στις εκτιμημένες παραμέτρους των ερμηνευτικών μεταβλητών που περιέχονται στην εξίσωση. Όμως εκείνο που έχει σημασία για την αξιοπιστία των αποτελεσμάτων, είναι το μέγεθος του μεροληπτικού σφάλματος και όχι η ύπαρξή του. Τα αποτελέσματα της νέας εκτίμησης φαίνονται στον Πίνακα 3.

Η μικρή μείωση του συντελεστή προσδιορισμού R^2 και το ικανοποιητικό του μέγεθος δείχνει ότι η

παραλειπόμενη μεταβλητή έχει δευτερεύουσα σημασία και το μεροληπτικό σφάλμα των εκτιμημένων παραμέτρων είναι αμελητέο. Συγκρίνοντας τα αποτελέσματα των Πινάκων 1 και 3 παρατηρούμε μια μεταβολή στον συντελεστή της παραμέτρου $X_{\Delta YN}$, ενώ οι υπόλοιποι συντελεστές παραμένουν σχεδόν αμετάβλητοι. Στην συνέχεια προχωρούμε σε τρεις ακόμη επιλύσεις χρησιμοποιώντας τιμές στην μεταβλητή 'Δυναμικό', οι οποίες προκύπτουν με εφαρμογή του τύπου (3) με χρονοαποστάσεις υπολογισμένες με τιμές D_{ij}^{α} , προσαυξάνοντας το 'έμμεσο δυναμικό' των 5 νομών που προαναφέραμε και χρησιμοποιώντας τιμές του εκθέτη $\alpha = 1, 2, 3$. Τα αποτελέσματα συγκεντρωτικά για τις τρεις εκτιμήσεις φαίνονται στον Πίνακα 4.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4. Εκτίμηση της επίδρασης παραγόντων μετακίνησης και διανυκτέρευσης στη διαμόρφωση της ελκυστικότητας μιας περιοχής με την μέθοδο των ελαχ. τετραγώνων (OLS) όπως προκύπτει από την επίλυση της εξίσωσης (5) με διαφορετικές τιμές του εκθέτη α

Ανεξίτες μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων			Τιμή της κατανομής t			Έλεγχος σημαντικότητας του t		
	$\alpha=1.0$	$\alpha=1.5$	$\alpha=2.0$	$\alpha=1.0$	$\alpha=1.5$	$\alpha=2.0$	$\alpha=1.0$	$\alpha=1.5$	$\alpha=2.0$
Εκθέτης									
Σταθερά	-25510	-17189	-12939	-2.92	-3.03	-2.64	0.006	0.004	0.012
$X_{\Phi Y \Sigma}$	1364.2	1338.9	1340.9	2.48	2.49	2.54	0.018	0.017	0.015
$X_{\Delta P X}$	444.04	371.68	338.61	0.93	0.79	0.73	0.35	0.43	0.46
$X_{\Delta K T}$	9283.8	9019.6	8873.8	5.68	5.50	5.53	0.0001	0.0001	0.0001
$X_{\Delta Y N}$	217.38	307.26	106.54	2.23	2.57	2.76	0.03	0.014	0.009

$R^2 = 0.69$ ($\alpha=1.0$), 0.70 ($\alpha=1.5$), 0.71 ($\alpha=2.0$) $adjusted R^2 = 0.65$ ($\alpha=1.0$), 0.66 ($\alpha=1.5$), 0.67 ($\alpha=2.0$).

Στην συνέχεια θα προχωρήσουμε στην εκτίμηση της εξίσωσης (6), ώστε να γίνει συνολικά και συγκριτικά η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων. Τα αποτελέσματα της

εκτίμησης φαίνονται στους Πίνακες 5 και 6. Επειδή από τις προηγούμενες επιλύσεις δεν διαπιστώνεται σημαντική μεταβολή ανάμεσα στις αποτελέσματα, που

προκύπτουν με διαφορετικές τιμές του εκθέτη α της χρονοσπόδασης, επιλύουμε την εξίσωση (6) μόνο για την τιμή $\alpha=1.0$.

Όπως και προηγουμένως, προκειμένου να αποφύγουμε την πολυσυγγραμμικότητα λόγω της υψηλής συσχέτισης μεταξύ των μεταβλητών $X_{\tau\delta\gamma\mu}$ και $X_{\tau\delta\gamma\mu}$, αφαιρούμε την μεταβλητή $X_{\tau\delta\gamma\mu}$ και επιλύουμε πάλι την εξίσωση. Τα αποτελέσματα της νέας επίλυσης φαίνονται στον Πίνακα 7. Συγκρίνοντας τις εκτιμήσεις των συντελεστών των εξισώσεων (5) και (6), διαπιστώνουμε με βάση τους συντελεστές προσδιορισμού R^2 και $adjusted R^2$, ότι η δεύτερη εξίσωση δίνει πιο αξιόπιστα αποτελέσματα. Εν τούτοις και η αξιοπιστία της πρώτης εξίσωσης με δεδομένο τον διαστρωματικό χαρακτήρα των στοιχείων θεωρείται ικανοποιητική. Το γενικό συμπέρασμα που προκύπτει από τα αποτελέσματα της εκτίμησης της εξίσωσης (6), είναι ότι ο παράγων που κυριαρχεί ουσιαστικά ή επηρεάζει στον μεγαλύτερο βαθμό τις διανυκτερεύσεις στα ξενοδοχεία, είναι ο πληθυσμός του νομού υποδοχής.

Ο συντελεστής της μεταβλητής "Ίδιο Δυναμικό" είναι μεγάλος συγκριτικά με τους άλλους, συνυπολογιζόμενου του τρόπου ποσοτικοποίησης του και στατιστικά σημαντικός. Το συμπέρασμα αυτό μπορεί να γίνει κατανοητό καλύτερα παρατηρώντας το Διάγραμμα 2, από όπου διαπιστώνουμε ότι η μεταβολή των διανυκτερεύσεων κατά την θερινή περίοδο, υποθέτοντας ότι αυτή δείχνει και το μέγεθος της τουριστικής ζήτησης, αντιστοιχεί περίπου στο 20% της συνολικής. Επομένως οι διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία, οι οποίες είναι τουριστικού χαρακτήρα, αποτελούν ένα μικρό ποσοστό στο σύνολο. Με δεδομένη την μικρή τιμή του συντελεστή της μεταβλητής "Όδοι" και την μη σημαντικότητα του ο

μόνος παράγων που απομένει, για να επηρεάσει τις μη τουριστικές μετακινήσεις, είναι ο πληθυσμός του νομού. Θεωρείται επομένως λογικό η μεταβλητή "Ίδιο Δυναμικό" να έχει μεγάλη τιμή και να επηρεάζει στο μεγαλύτερο ποσοστό τις διανυκτερεύσεις στα ξενοδοχεία. Τα προαναφερθέντα οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η πρώτη εξίσωση, η οποία αναφέρεται αποκλειστικά σε τουριστικές διανυκτερεύσεις, δίνει πιο αξιόπιστα αποτελέσματα αναφορικά με τον υπολογισμό των συντελεστών των παραγόντων οι οποίοι επηρεάζουν τις τουριστικές ροές.

ΠΙΝΑΚΑΣ 5. Εκτίμηση της επίδρασης παραγόντων μετακίνησης και διανυκτέρευσης στη διαμόρφωση της ελκυστικότητας μιας περιοχής με την μέθοδο των ελαχ. τετραγώνων (OLS) όπως προκύπτει από την επίλυση της εξίσωσης (6)

Ανεξάρτητες μεταβλητές	Εκτιμητές παραμέτρων	Τιμή της κατανομής t	Έλεγχος σημαντικότητας του t
Σταθερά	32959.16	0.581	0.56
$X_{\phi\gamma\epsilon}$	2415.19	1.038	0.30
$X_{\alpha\rho\chi}$	5502.41	2.54	0.016
$X_{\alpha\kappa\tau}$	10567.63	1.44	0.15
$X_{\epsilon\delta\gamma\mu}$	561.57	0.75	0.45
$X_{\tau\delta\gamma\mu \delta\gamma\mu}$	371671.1	-1.474	0.15
$X_{\omicron\delta\omicron\iota}$	7972.09	0.591	0.55
$X_{\iota\delta\iota\omicron \delta\gamma\mu}$	16016.54	18.28	0.0000

ΠΙΝΑΚΑΣ 6. Συντελεστές γραμμικής συσχέτισης μεταξύ των μεταβλητών της εξίσωσης (6)

	$X_{\PhiΥΣ}$	$X_{ΑΡΧ}$	$X_{ΑΚΤ}$	$X_{Ι-ΔΥΝ}$	$X_{Τ-ΔΥΝ}$	$X_{ΟΔΟΙ}$	$X_{Ε-ΔΥΝ}$
$X_{\PhiΥΣ}$	1.00	0.009	-0.084	0.196	0.187	0.17	0.18
$X_{ΑΡΧ}$	0.009	1.00	0.389	0.46	0.288	0.052	0.53
$X_{ΑΚΤ}$	-0.084	0.389	1.00	0.35	0.06	0.016	0.44
$X_{Ι-ΔΥΝ}$	0.196	0.46	0.35	1.00	0.76	0.43	0.61
$X_{Τ-ΔΥΝ}$	0.187	0.288	0.06	0.76	1.00	0.51	0.24
$X_{ΟΔΟΙ}$	0.17	0.052	0.016	0.43	0.51	1.00	0.34
$X_{Ε-ΔΥΝ}$	0.18	0.53	0.44	0.61	0.24	0.34	1.00

Αξιολογώντας συνολικά τα αποτελέσματα της παρούσας έρευνας μπορούμε να πούμε ότι την σημαντικότερη επίπτωση στην διαμόρφωση της ελκυστικότητας κάθε περιοχής για επίσκεψη αναψυχής, έχει η ύπαρξη σε αυτόν θαλάσσιων ακτών. Αυτό ταυτίζεται και με την αρχική εκτίμηση, απόρροια μιας παρατήρησης στα Διαγράμματα 2 και 4. Πέραν επομένως της άποψης ότι ο τουρισμός είναι «θερινό φαινόμενο» μπορούμε να πούμε ότι επί πλέον ότι η βασική του κατεύθυνση είναι οι παραθαλάσσιοι νομοί και οι αμμώδεις ακτές. Η τιμή του συντελεστή της ανεξάρτητης μεταβλητής ' $X_{ΑΚΤ}$ ' είναι μεγάλη, συγκρινόμενη με τις τιμές των συντελεστών των υπολοίπων μεταβλητών και ο συντελεστής είναι στατιστικά σημαντικός.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7. Εκτίμηση της επίδρασης παραγόντων μετακίνησης και διανυκτέρευσης στη διαμόρφωση της ελκυστικότητας μιας περιοχής με την μέθοδο των ελαχ. τετραγώνων (OLS) όπως προκύπτει από την επίλυση της εξίσωσης (6) χωρίς την μεταβλητή ' $X_{ΤΔΥΝ}$ '

Ανεξάρτητες μεταβλητές	Εκτιμητές Παραμέτρων	Τιμή της κατανομής t	Έλεγχος σημαντικότητας του t
Σταθερά	- 24733.21	0.592	0.941
$X_{\PhiΥΣ}$	2226.48	0.941	0.35
$X_{ΑΡΧ}$	4897.24	2.26	0.03
$X_{ΑΚΤ}$	12629.56	1.732	0.09
$X_{Ι-ΔΥΝ}$	16624.66	21.12	0.0000
$X_{ΟΔΟΙ}$	-83.53	-0.007	0.99
$X_{Ε-ΔΥΝ}$	-284.03	-0.583	0.56

$R^2 = 0.98$, Διορθωμένο (adjusted) $R^2 = 0.96$,

$F = 179.67$, Sign.F = 0,00 Βαθμοί ελευθερίας: 32, Παρατηρήσεις: 39

Αντίθετα η επίδραση των άλλων τουριστικών πόρων είναι μικρότερη. Ο συντελεστής της ανεξάρτητης μεταβλητής $X_{\text{ΦΙΣΚΑΛ}}$ είναι στατιστικά σημαντικός στην περίπτωση της εξίσωσης (5) και στατιστικά ασήμαντος στην εξίσωση (6). Η τιμή του είναι θετική, αλλά σαφώς μικρότερη εκείνης της μεταβλητής $X_{\text{ΑΚΤ}}$. Αυτό υποδηλώνει, ότι το φυσικό κάλλος επηρεάζει θετικά τον τουρισμό, όχι όμως σημαντικά στην περίπτωση των διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχεία και σε ποσοστό 13 έως 15% περίπου της επιρροής που ασκούν οι παραθαλάσσιες περιοχές.

Ο συντελεστής της μεταβλητής $X_{\text{ΑΡΧ}}$, είναι στατιστικά ασήμαντος στην πρώτη εξίσωση και στατιστικά σημαντικός στη δεύτερη. Η τιμή αυτού του συντελεστή δείχνει, ότι η επιρροή των αρχαιολογικών περιοχών είναι σχετικά μικρή στην περίπτωση των διανυκτερεύσεων σε Camping και λοιπά τουριστικά καταλύματα και μεγαλύτερη στις περιπτώσεις διανυκτερεύσεων σε ξενοδοχεία. Αυτό υποδηλώνει ότι οι οικονομικά ασθενέστεροι, οι οποίοι όπως είναι ευνόητο προτιμούν τα σχετικά φθηνότερα τουριστικά καταλύματα (Camping κ.λ.π.), δεν ενδιαφέρονται ιδιαίτερα για τους αρχαιολογικούς τόπους, οι οποίοι έλκουν τουρίστες που έχουν μορφωτικά κίνητρα και προσανατολίζονται κατά κύριο λόγο στις ακτές.

Οι μη τουριστικές ροές, δεν φαίνεται να επηρεάζονται από την θέση του νομού στο οδικό δίκτυο της χώρας. Νομοί με κεντρική θέση στο εθνικό οδικό δίκτυο και αρκετούς διερχόμενους δεν εξασφαλίζουν και αρκετές διανυκτερεύσεις επισκεπτών. Ο συντελεστής της μεταβλητής $X_{\text{ΟΔΟΙ}}$, είναι θετικός στην πρώτη αλλά αρνητικός στην δεύτερη επίλυση της εξίσωσης (6), απθέςως από ότι αναμενόταν και στατιστικά ασήμαντος

και στις δύο επιλύσεις. Η λογική εξήγηση που μπορεί να δοθεί για αυτό το αποτέλεσμα, είναι ότι λόγω των μικρών γεωγραφικών αποστάσεων μεταξύ ακόμη και των ακραίων νομών της χώρας και συνεπώς των μικρών χρονικών διαδρομών, δεν επιδιώκεται η παραμονή και η διανυκτέρευση των μετακινουμένων στους ενδιάμεσους των μετακινήσεων νομούς.

Σχετικά με την επίδραση της απόστασης, του μόνου παράγοντα από τους συμμετέχουν στο υπόδειγμα ο οποίος μεταβάλλεται διαχρονικά με την κατασκευή συγκοινωνιακών υποδομών, τα αποτελέσματα δείχνουν ότι έχει μικρή αλλά θετική επίδραση και στατιστικά σημαντική στην διαμόρφωση της συνολικής τουριστικής ελκυστικότητας κάθε περιοχής, όπως προκύπτει από τα αποτελέσματα της πρώτης εξίσωσης, αλλά αρνητικής και στατιστικά ασήμαντης στη δεύτερη εξίσωση. Η απόσταση συμμετέχει στον υπολογισμό των μεταβλητών $X_{\text{ΔΥΝ}}$, $X_{\text{ΕΔΥΝ}}$ και $X_{\text{ΤΟΥΡΔΥΝ}}$. Αναφορικά με την τρίτη μεταβλητή, επειδή εμφανίζει μεγάλη γραμμική συσχέτιση με τις άλλες δύο, δεν θεωρούμε αξιόπιστα τα αποτελέσματα υπολογισμού του αντίστοιχου συντελεστή και συνεπώς δεν μπορούμε να αποφανθούμε για τη συνολική επίδραση της στις τουριστικές ροές. Όπως προαναφέρθηκε, η συμμετοχή της στο υπόδειγμα έγινε για να δειχθεί η αλληλεπίδραση μεταξύ των τουριστικών περιοχών και να καλυφθεί έτσι η αδυναμία των στατιστικών εξισώσεων να υπολογίσουν την αλληλεπίδραση τους, κάτι που εξασφαλίζεται με την χρήση των υποδειγμάτων χωρικής αλληλεξάρτησης.

Μια άλλη αδυναμία των στατιστικών εξισώσεων, είναι να υπολογίσουν τον εκθέτη α της απόστασης, για να δειχθεί ο τρόπος αντίληψης του περιβάλλοντος και εάν

υπάρχει γραμμική σχέση της «νοητικής» με την πραγματική απόσταση. Οι τρεις επιλύσεις οι οποίες έγιναν με εναλλακτικές τιμές του εκθέτη α και συνεπώς διαφορετική σχέση μεταξύ «νοητικής» και πραγματικής απόστασης, έδειξαν ότι ο συντελεστής της μεταβλητής ' $X_{\Delta YN}$ ' είναι θετικός, με διαφορετικές αλλά σχετικά μικρές τιμές και στατιστικά σημαντικός σε όλες τις περιπτώσεις, πλην της τελευταίας εκτίμησης της εξίσωσης (6). Συνεπώς μπορούμε να πούμε ότι η απόσταση παίζει κάποιον ρόλο και επηρεάζει τις τουριστικές ροές, αλλά δεν αποτελεί τον σημαντικότερο και σπουδαιότερο παράγοντα. Μια μικρή βελτίωση των συγκοινωνιακών υποδομών με την συνεπαγόμενη μεταβολή της συνολικής απόστασης και του πληθυσμιακού δυναμικού κάθε περιοχής, δεν είναι βέβαιο ότι θα επιφέρει αξιοσημείωτες μεταβολές στον τουρισμό των περιοχών.

Πιθανόν άλλοι παράγοντες, όπως η διαφήμιση, η προβολή, η γενικότερη κινητικότητα και η επιχειρηματικότητα των τουριστικών φορέων, να επιφέρει μεγαλύτερη τουριστική κίνηση και συνολικά κέρδη, από ότι η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών. Μια ερμηνεία για την μικρή τιμή του συντελεστή ' $X_{\Delta YN}$ ' και συνεπώς την περιορισμένη σημασία της απόστασης, είναι ότι στην Ελλάδα οι γεωγραφικές αποστάσεις είναι σχετικά μικρές και ο απαιτούμενος συνολικός χρόνος για την τουριστική μετακίνηση (μερικές ώρες), αποτελεί ένα μικρό ποσοστό του συνολικού χρόνου των διακοπών (10-20 ημέρες). Αποδίδεται συνεπώς μικρή σημασία στην συνολική μετακίνηση. Επί πλέον η συνεχής αύξηση των κατοχών Ι.Χ. αυτοκινήτων και η δυνατότητα της 'αυτοκίνησης' ευνοεί την μείωση της σημασίας του παράγοντα 'απόσταση' στον εγχώριο τουρισμό και επιτρέπει μακρινές μετακινήσεις.

4. Συμπεράσματα

Κλείνοντας την παρούσα έρευνα, όπου επιχειρήθηκε η διερεύνηση των κυριότερων παραγόντων που διαφοροποιούν την διάρθρωση του εσωτερικού τουρισμού και του βαθμού επιρροής τους στις τουριστικές ροές στην Ελλάδα και μέσα από τον έλεγχο των διανυκτερεύσεων εξετάστηκε το γεωγραφικό σχήμα κατανομής της τουριστικής δραστηριότητας, μπορούμε να πούμε ότι η ύπαρξη του συγκριτικού πλεονεκτήματος, που δημιουργεί στις διάφορες περιοχές η ύπαρξη θάλασσας γενικότερα ή αμμωδών ακτών ειδικότερα, είναι το κυρίαρχο στοιχείο στην διαμόρφωση της συνολικής τουριστικής ελκυστικότητας και της συνεπαγόμενης τουριστικής κίνησης κάθε περιοχής. Ο βασικότερος προσανατολισμός του εσωτερικού τουρισμού είναι οι παραθαλάσσιοι νομοί. Για τους άλλους παράγοντες οι οποίοι συμπεριλήφθησαν στο στατιστικό υπόδειγμα, μπορούμε να πούμε ότι η επιρροή τους είναι σχετικά περιορισμένη και σε πολλές περιπτώσεις στατιστικά ασήμαντη. Συμπερασματικά αναφέραμε, όπως και αλλού επισημαίνεται (Βαρβαρέσος 2000), ότι η εσωτερική τουριστική ζήτηση χαρακτηρίζεται ως δίμορφη συγκέντρωση αναφορικά με τη χωρική της διάρθρωση και τη χρονική περίοδο που εμφανίζεται.

Το υπόδειγμα που υπολογίσθηκε, μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως υπόδειγμα πρόβλεψης, υπό τις προϋποθέσεις των επιφυλάξεων οι οποίες διατυπώθηκαν σχετικά με τη δυνατότητα αξιοπιστίας πρόβλεψης της εξέλιξης της τουριστικής δραστηριότητας. Οι επιφυλάξεις αναφέρονται στη βασική αδυναμία των μεθόδων πρόβλεψης να συμπεριλάβουν την «ετερογένεια του μέλλοντος», δηλαδή τη διαφορά του μέλλοντος από το παρόν ή το παρελθόν

(Βαρβαρέσος 2000). Τόσο λόγω των περιορισμών, όσο και του μεθοδολογικού πλαισίου εντός του οποίου πνήθηκε η παρούσα έρευνα, τα συμπεράσματα τα οποία προκύπτουν από την ανάλυση που προηγήθηκε, αποτελούν μια βάση για επιστημονική συζήτηση στο θέμα. Η συνεισφορά επιστημονικών προσεγγίσεων και άλλων κλάδων που ασχολούνται με τον τουρισμό (οικονομία, κοινωνιολογία, γεωγραφία) και χρησιμοποιούν διαφορετικά μεθοδολογικά εργαλεία (ανάλυση κινήτρων ή χαρακτηριστικών τουριστικών ταξιδιών, μέτρηση δαπάνης, μέτρηση ζήτησης τουριστικών περιοχών κ.λ.π.) συμβάλλουν σε μια πολύπλευρη ανάλυση του θέματος που μελετήθηκε. Κρίνουμε όμως ότι τα κύρια συμπεράσματα που εξήχθησαν, δείχνουν την βασική επίδραση κάθε επί μέρους παράγοντα στον εγχώριο τουρισμό. Τέλος αναφέρουμε ότι ερευνήθηκαν αποκλειστικά οι τουριστικές μετακινήσεις και όχι η γενικότερη τουριστική αξιοποίηση περιοχών. Αυτό αποτελεί ένα ξεχωριστό θέμα και σχετίζεται επί πλέον με την γενικότερη οικιστική ανάπτυξη τους, με κατασκευή σε αυτές δεύτερης ή εξοχικής κατοικίας, κάτι που επιβάλλει διαφορετική θεώρηση και διερεύνηση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Alonso W. (1964), «Location and Land Use», *Harvard University Press, Cambridge Massachusetts*.
- Archer B., Owen B. (1971), «Towards a Tourist Regional Multiplier», *Regional Studies*, vol. 5, pp. 289-294.
- Βαρβαρέσος Σ. (1998), «Τουρισμός: έννοιες, μεγέθη, δομές, η ελληνική πραγματικότητα» ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ, Αθήνα.
- Βαρβαρέσος Σ. (2000), «Τουρισμός: Οικονομικές προσεγγίσεις» ΠΡΟΠΟΜΠΟΣ, Αθήνα.
- Boudeville R. (1966), «Problems of Regional Economic Planning», *Edinburg, University Press*.
- Γιαννόπουλος Γ.Α. (1986), «Σχεδιασμός μεταφορών και κυκλοφοριακή τεχνική», *Θεσ/νίκη*.
- Clark C., Wilson F., Bradley J. (1969), «Industrial Location and Economic Potential in Western Europe», *Regional Studies*, vol. 3, pp. 197-212.
- Christaller W. (1963), «Some considerations of Tourism Location in Europe: The peripheral regions - underdeveloped countries - recreation areas», *Papers of Regional Science Association*, vol. XII, pp. 95-105.
- ΕΠΙΛΟΓΗ (1996), «Η Ελληνική Οικονομία», Αθήνα.
- ΕΣΥΕ (1991), «Εθνική απογραφή».
- ΕΣΥΕ (1995), «Στατιστική του Τουρισμού - Έτη 1991-1993», Αθήνα.
- ΕΣΥΕ (1998), «Στατιστική του Τουρισμού - Έτη 1995-1996», (Αδημοσίευτα στοιχεία) Αθήνα.
- Gordon I.R., Edwards S.L. (1973), «Holiday trip generation», *Journal of Transportation Economics and Policy*, vol. 7, No 2, pp. 153-168.
- Καββαδίας Π.Α. (1992), «Δείκτες περιφερειακής ανάπτυξης της Ελλάδας», ΚΕΠΕ, Αθήνα.
- Κατοχιανού Δ., Θεοδωρή-Μαρκογιαννάκη Ε. (1989), «Το ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων», ΚΕΠΕ, Αθήνα.
- Keeble D., Owens P.C., Tompson C. (1982), «Regional accessibility and economic potential in the European Community», *Regional Studies*, 16, pp. 419-432
- Κομίλη Π. (1986), «Χωρική ανάλυση του Τουρισμού», ΚΕΠΕ, Αθήνα.
- Λαγός Δ. (1998), «Τουρισμός και Περιφερειακή