



ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»

Διπλωματική Εργασία

«Ο ρόλος των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην
ανάπτυξη των περιφερειακών τουριστικών προορισμών της Ελλάδος.
Η περίπτωση της Καλαμάτας.»

Ευστράτιος Τσαποΐτης

Επιβλέπων καθηγητής: Ανδρέας Παπαθεοδώρου

Καισαριανή, Μάιος 2026

Η παρούσα εργασία αποτελεί πνευματική ιδιοκτησία του/της φοιτητή/φοιτήτριας («συγγραφέας/δημιουργός») που την εκπόνησε. Στο πλαίσιο της πολιτικής ανοικτής πρόσβασης ο συγγραφέας/δημιουργός εκχωρεί στο ΕΑΠ, μη αποκλειστική άδεια χρήσης του δικαιώματος αναπαραγωγής, προσαρμογής, δημόσιου δανεισμού, παρουσίασης στο κοινό και ψηφιακής διάχυσής τους διεθνώς, σε ηλεκτρονική μορφή και σε οποιοδήποτε μέσο, για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, άνευ ανταλλάγματος και για όλο το χρόνο διάρκειας των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας. Η ανοικτή πρόσβαση στο πλήρες κείμενο για μελέτη και ανάγνωση δεν σημαίνει καθ' οιονδήποτε τρόπο παραχώρηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας του συγγραφέα/δημιουργού ούτε επιτρέπει την αναπαραγωγή, αναδημοσίευση, αντιγραφή, αποθήκευση, πώληση, εμπορική χρήση, μετάδοση, διανομή, έκδοση, εκτέλεση, «μεταφόρτωση» (downloading), «ανάρτηση» (uploading), μετάφραση, τροποποίηση με οποιονδήποτε τρόπο, τμηματικά ή περιληπτικά της εργασίας, χωρίς τη ρητή προηγούμενη έγγραφη συναίνεση του συγγραφέα/δημιουργού. Ο συγγραφέας/δημιουργός διατηρεί το σύνολο των ηθικών και περιουσιακών του δικαιωμάτων.

«Ο ρόλος των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην
ανάπτυξη των περιφερειακών τουριστικών προορισμών της Ελλάδος.
Η περίπτωση της Καλαμάτας.»

Ευστράτιος Τσαποΐτης

Επιτροπή Επίβλεψης Διπλωματικής Εργασίας

Επιβλέπων Καθηγητής:
ΠΑΠΑΘΕΟΔΩΡΟΥ ΑΝΔΡΕΑΣ

Συν-Επιβλέπων Καθηγητής:
ΚΟΝΤΗΣ ΑΛΕΞΙΟΣ ΠΑΤΑΠΙΟΣ

Καισαριανή, Μάιος 2026

«Ευχαριστώ τους καθηγητές μου για την καθοδήγησή τους καθώς και την οικογένειά μου, τους φίλους και τους συναδέλφους μου για την υποστήριξή τους.»

Περίληψη

Η παρούσα εργασία εξετάζει την επίδραση των αεροπορικών συνδέσεων και ειδικότερα των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (LCCs) στην τουριστική ανάπτυξη της Καλαμάτας με επίκεντρο το Αεροδρόμιο της Καλαμάτας (KLX). Η μελέτη συνδυάζει δευτερογενή δεδομένα από επίσημες πηγές (ΥΠΑ, ΕΛΣΤΑΤ, Τράπεζα της Ελλάδος) με πρωτογενή έρευνα μέσω ερωτηματολογίου, ώστε να αποτυπώσει τόσο τις διαχρονικές τάσεις της αεροπορικής κίνησης όσο και τις αντιλήψεις των εμπλεκόμενων μερών του προορισμού για τον ρόλο των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην τουριστική ανάπτυξη του προορισμού. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι την περίοδο 2010-2024 η επιβατική κίνηση στο Αεροδρόμιο της Καλαμάτας αυξήθηκε σημαντικά γεγονός που συνδέεται άμεσα με την είσοδο και επέκταση των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Η ανάλυση των δευτερογενών δεδομένων αναδεικνύει τρεις διακριτές φάσεις: μια περίοδο σταδιακής ανάπτυξης (2010-2012), μια περίοδο εκρηκτικής ανόδου λόγω νέων δρομολογίων και αυξημένης προβολής της περιοχής (2013-2019), και μια περίοδο ανάκαμψης μετά την πανδημία COVID-19, με το 2024 να αποτελεί έτος ιστορικού ρεκόρ. Η πρωτογενής έρευνα επιβεβαιώνει ότι οι αεροπορικές συνδέσεις αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη της Καλαμάτας και της ευρύτερης περιοχής ως προορισμού. Οι περισσότεροι εμπλεκόμενοι φορείς δηλώνουν ότι η ύπαρξη απευθείας πτήσεων επηρεάζει σημαντικά την τουριστική ανάπτυξη, ενώ οι LCCs θεωρούνται ιδιαίτερα σημαντικοί για την προσβασιμότητα της περιοχής. Παράλληλα, εντοπίζονται προκλήσεις όπως η υψηλή εποχικότητα, η εξάρτηση από συγκεκριμένες αγορές (κυρίως Ηνωμένο Βασίλειο και Γερμανία) και η ανάγκη περαιτέρω ενίσχυσης των υποδομών. Συνολικά, η εργασία καταδεικνύει ότι η αεροπορική συνδεσιμότητα αποτελεί βασικό μοχλό τουριστικής ανάπτυξης για τη Καλαμάτα, ενώ αναδεικνύει την ανάγκη στρατηγικού σχεδιασμού για τη βιώσιμη αξιοποίηση της αυξανόμενης ζήτησης.

Λέξεις – Κλειδιά

Καλαμάτα, Τουριστική Ανάπτυξη, Εταιρείες Χαμηλού Κόστους.

The role of low-cost airlines in the development of regional tourism destinations in Greece. The case of Kalamata.

Efstratios Tsapoitis

Abstract

The present study examines the impact of air connectivity and particularly the role of low-cost carriers (LCCs) on the tourism development of Kalamata, with a specific focus on Kalamata International Airport (KLX). The research combines secondary data from official sources (Hellenic Civil Aviation Authority, ELSTAT, Bank of Greece) with primary data collected through a structured questionnaire, in order to capture both the long-term trends in air traffic and the perceptions of destination stakeholders regarding the contribution of low-cost carriers to the region's tourism growth. The findings indicate that during the period 2010-2024, passenger traffic at Kalamata Airport increased significantly, a development directly linked to the entry and expansion of low-cost carriers. The analysis of secondary data highlights three distinct phases: a period of gradual growth (2010-2012), a period of rapid expansion driven by new routes and increased destination visibility (2013-2019), and a post-pandemic recovery phase, with 2024 marking a historic peak in passenger numbers. The primary research confirms that air connectivity is a decisive factor for the development of Kalamata and the wider region as a tourism destination. Most stakeholders report that the availability of direct flights significantly influences tourism performance, while LCCs are considered particularly important for enhancing the area's accessibility. At the same time, several challenges are identified, including high seasonality, dependence on specific source markets (mainly the United Kingdom and Germany), and the need for further infrastructure improvements. Overall, the study demonstrates that air connectivity constitutes a key driver of tourism development for Kalamata, while also highlighting the necessity for strategic planning to ensure the sustainable management of the growing demand.

Keywords

Kalamata, Tourism Development, Low-Cost Carriers

Ευστράτιος Τσαποΐτης, Ο ρόλος των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην ανάπτυξη των περιφερειακών τουριστικών προορισμών της Ελλάδος. Η περίπτωση της Καλαμάτας.

Περιεχόμενα

Συντομογραφίες & Ακρωνύμια	Σελ.8
1.Εισαγωγή	Σελ.9
1.1 Εισαγωγικές πληροφορίες και υπόβαθρο της έρευνας	Σελ.10
1.2 Προβληματική της έρευνας	Σελ.12
1.3 Σημαντικότητα της έρευνας	Σελ.13
1.4 Ερευνητικός σκοπός και στόχοι	Σελ.14
1.5 Διάρθρωση της διπλωματικής εργασίας.	Σελ.14
2. Βιβλιογραφική Επισκόπηση	Σελ.16
2.1 Εισαγωγή στην Βιβλιογραφική Επισκόπηση	Σελ.16
2.2 Βασικές Έννοιες	Σελ.17
2.3 Το μοντέλο λειτουργίας των Αεροπορικών Εταιριών Χαμηλού Κόστους	Σελ.19
2.4 Εμπειρική διερεύνηση των επιπτώσεων των LCCs στον τουρισμό περιφερειακών προορισμών	Σελ.21
2.5 Εμπειρικά στοιχεία για την Ελλάδα	Σελ.24
2.6 Μεθοδολογικές προσεγγίσεις και κενά	Σελ.29
2.7 Σύνοψη και σύνδεση με την περίπτωση της Καλαμάτας	Σελ.30
3. Παρουσίαση της Καλαμάτας ως τουριστικού προορισμού	Σελ.32
3.1 Ο προορισμός	Σελ.32
3.2 Η Σύμβαση Παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων στην Fraport Greece και το Αεροδρόμιο της Καλαμάτας	Σελ.34
4. Μεθοδολογία της Έρευνας	Σελ.36
4.1 Φιλοσοφία της Έρευνας	Σελ.36
4.2 Σχεδιασμός της Έρευνας	Σελ.38
4.3 Μέθοδοι Συλλογής Δεδομένων	Σελ.42
4.4 Ερευνητικός Πληθυσμός, Δειγματοληψία και Υλοποίηση της Έρευνας.	Σελ.44
4.5 Μέθοδοι Ανάλυσης Δεδομένων	Σελ.45
5. Αποτελέσματα της Έρευνας	Σελ.47
5.1 Παρουσίαση Δευτερογενών Στοιχείων	Σελ.47
5.1.1 Εξέλιξη της Αεροπορικής Κίνησης στο Αεροδρόμιο Καλαμάτας 2010–2024	Σελ.47

5.1.2 Συνολική Εξέλιξη της Κίνησης 2010–2024	Σελ.47
5.1.3 Η συνδρομή των LCCs στη συνολική κίνηση του Αεροδρομίου Καλαμάτας	Σελ.49
5.1.4 Χαρακτηριστικά επισκεπτών της Καλαμάτας	Σελ.49
5.1.5 Ξενοδοχειακό δυναμικό	Σελ.50
5.1.6 Επάρκεια Οδικού Δικτύου	Σελ.50
5.1.7 Επάρκεια υποδομών	Σελ.50
5.1.8 Υποδομές Αεροδρομίου	Σελ.51
5.2 Αποτελέσματα Πρωτογενούς Έρευνας (Ερωτηματολόγιο)	Σελ.51
5.2.1 Προφίλ Συμμετεχόντων	Σελ.52
5.2.2 Αντιλήψεις για την είσοδο LCCs και την προσβασιμότητα	Σελ.52
5.2.3 Εποχικότητα και πρότυπα ζήτησης	Σελ.53
5.2.4 Οικονομικές επιπτώσεις και τοπική απορρόφηση	Σελ.54
5.2.5 Υποδομές, Ικανότητα και Διακυβέρνηση	Σελ.54
5.2.6 Κοινωνικές και Κοινοτικές Επιπτώσεις	Σελ.54
5.2.7 Μελλοντική Προοπτική και Στρατηγικές Προτεραιότητες	Σελ.54
5.2.8 Μία πρώτη Ερμηνεία των Πρωτογενών Ευρημάτων	Σελ.55
5.3 Σχολιασμός των Αποτελεσμάτων	Σελ.55
5.3.1 Η αεροπορική συνδεσιμότητα ως μοχλός τουριστικής ανάπτυξης	Σελ.55
5.3.2 Διαφοροποίηση αγορών και αλλαγή προφίλ επισκεπτών	Σελ.56
5.3.3 Η εποχικότητα ως διαχρονική πρόκληση	Σελ. 56
5.3.4 Οικονομικές επιπτώσεις αύξηση ζήτησης και διαρροές	Σελ.57
5.3.5 Υποδομές και λειτουργική ικανότητα του προορισμού	Σελ.57
5.3.6 Κοινωνικές επιπτώσεις και αντιλήψεις κατοίκων	Σελ.58
5.3.7 Στρατηγικές προτεραιότητες και προτάσεις των φορέων	Σελ.58
5.3.8 Κίνδυνοι και ευπάθειες του προορισμού	Σελ.58
5.3.9 Συνολική ερμηνεία και σύνδεση με τους ερευνητικούς στόχους	Σελ.59
6. Συμπεράσματα και Προτάσεις Πολιτικής	Σελ.60
6.1 Σκοπός της μελέτης και βαθμός ικανοποίησης στόχων	Σελ.60
6.2 Κύρια συμπεράσματα σύνθεση δευτερογενούς και πρωτογενούς έρευνας	Σελ.60
6.3 Κριτική σύγκριση με τη βιβλιογραφία και θεωρητικές προεκτάσεις	Σελ.62
6.4 Πρακτικές προεκτάσεις και προτάσεις πολιτικής	Σελ.62

6.4.1 Προτάσεις πολιτικής	Σελ.62
6.4.2 Σχεδιασμός υλοποίησης, χρηματοδότηση και διακυβέρνηση	Σελ.64
6.5 Κίνδυνοι, ευπάθειες και διαχείριση ρίσκου για τον προορισμό	Σελ.65
6.6 Θεωρητικές και πρακτικές συνεισφορές της έρευνας	Σελ.65
6.6.1 Θεωρητική συνεισφορά	Σελ.65
6.6.2 Πρακτική συνεισφορά	Σελ.66
6.6.3 Συνολική αξία και μεταφορά των συμπερασμάτων σε άλλους προορισμούς	Σελ.66
6.7 Περιορισμοί της έρευνας	Σελ.66
6.8 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα	Σελ.67
6.9 Τελικές παρατηρήσεις	Σελ.67
Βιβλιογραφία	Σελ.69
Παράρτημα	Σελ.76

Συντομογραφίες & Ακρωνύμια

Αεροπορικές Εταιρείες Χαμηλού Κόστους (Low-Cost Carriers): LCCs

Οργανισμοί διαχείρισης προορισμού: DMO

Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας: KLX

1. Εισαγωγή

1.1 Εισαγωγικές πληροφορίες και υπόβαθρο της έρευνας.

Ο τουριστικός κλάδος αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους και ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας με σημαντικές επιπτώσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη, την απασχόληση, τις κοινωνικές δομές και την διαμόρφωση πολιτισμικών ταυτοτήτων. Δεν πρόκειται απλώς για έναν κλάδο που παράγει εισόδημα και ενισχύει το ισοζύγιο πληρωμών αλλά για έναν πολυδιάστατο κοινωνικοοικονομικό φαινόμενο που επηρεάζει τον τρόπο με τον οποίο οι κοινωνίες οργανώνονται, εξελίσσονται και αλληλοεπιδρούν με το εξωτερικό τους περιβάλλον. Η τουριστική δραστηριότητα συνδέεται άμεσα με την κινητικότητα των ανθρώπων, την αναζήτηση εμπειριών, την πολιτισμική ανταλλαγή και την ανάπτυξη νέων μορφών κατανάλωσης και αναψυχής, καθιστώντας τον τουρισμό έναν από τους πιο δυναμικούς παράγοντες αλλαγής στην σύγχρονη εποχή.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού, ο τουριστικός τομέας συνεισφέρει περίπου το 10% του παγκόσμιου ΑΕΠ, ενώ αποτελεί έναν από τους βασικούς μοχλούς οικονομικής μεγέθυνσης για πολλές χώρες ιδιαίτερα για εκείνες που διαθέτουν πλούσιο φυσικό και πολιτιστικό πλούτο. Η συμβολή αυτή δεν περιορίζεται μόνο στα άμεσα οικονομικά οφέλη όπως τα έσοδα από την διαμονή, εστίαση και τις μεταφορές, αλλά επεκτείνεται και σε ένα ευρύ φάσμα έμμεσων και επαγόμενων επιδράσεων. Ο τουρισμός ενισχύει την τοπική παραγωγή, δημιουργεί ζήτηση για υπηρεσίες και προϊόντα, προωθεί την ανάπτυξη υποδομών και συμβάλλει στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε πολλούς κλάδους της οικονομίας. Παράλληλα, λειτουργεί ως μοχλός για την αναβάθμιση των δημόσιων υποδομών, την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς και την ενίσχυση της διεθνούς εικόνας μιας χώρας, καθιστώντας τον έναν από τους στρατηγικούς τομείς για την οικονομική αλλά και κοινωνική ανάπτυξη.

Η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς της Μεσογείου και συνεπώς εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τουρισμό ο οποίος συμβάλλει καθοριστικά στην οικονομική της ανάπτυξη, στην περιφερειακή συνοχή και στη δημιουργία θέσεων εργασίας. Η γεωγραφική της θέση, το κλίμα, η φυσική ομορφιά, η πολιτιστική κληρονομιά και η ποικιλία των προορισμών της την καθιστούν ιδιαίτερα ελκυστική για εκατομμύρια επισκέπτες κάθε χρόνο. Ο τουρισμός αποτελεί για τη χώρα έναν από τους βασικούς πυλώνες ανάπτυξης, επηρεάζοντας άμεσα το ισοζύγιο πληρωμών, την περιφερειακή οικονομία και την κοινωνική συνοχή. Σε πολλές περιοχές της χώρας ο τουρισμός δεν είναι

απλώς ένας σημαντικός τομέας αλλά η κύρια οικονομική δραστηριότητα και κατά συνέπεια καθορίζει το επίπεδο ευημερίας των τοπικών κοινωνιών.

Η σημασία του τουρισμού για την Ελλάδα γίνεται ακόμη πιο εμφανής όταν εξετάσει κανείς την περιφερειακή του διάσταση. Πολλές περιοχές της χώρας ιδιαίτερα οι νησιωτικές και οι παράκτιες βασίζουν μεγάλο μέρος της οικονομικής τους δραστηριότητας στον τουρισμό ο οποίος λειτουργεί ως μοχλός ανάπτυξης, ενίσχυσης της απασχόλησης και διατήρησης του πληθυσμού στους τόπους καταγωγής του. Η τουριστική δραστηριότητα συμβάλλει στην δημιουργία νέων επιχειρήσεων, στην ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας και στην ανάπτυξη συμπληρωματικών κλάδων, όπως οι μεταφορές, οι πολιτιστικές δραστηριότητες και οι υπηρεσίες αναψυχής. Επιπλέον ο τουρισμός ενισχύει την κοινωνική συνοχή καθώς δημιουργεί ευκαιρίες για επαγγελματική αποκατάσταση ιδιαίτερα σε νέους και γυναίκες και συμβάλλει στην διατήρηση της τοπικής πολιτιστικής ταυτότητας μέσα από την ανάδειξη παραδόσεων, εθίμων και τοπικών προϊόντων. Παρόλες τις θετικές επιπτώσεις η εξάρτηση από τον τουρισμό συνοδεύεται και από προκλήσεις. Η εποχικότητα, η ευαισθησία σε διεθνείς κρίσεις, η πίεση στους φυσικούς πόρους και η ανάγκη για βιώσιμη διαχείριση αποτελούν ζητήματα που απαιτούν προσεκτική αντιμετώπιση. Η Ελλάδα ως χώρα που στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στον τουρισμό καλείται να διαχειριστεί αυτές τις προκλήσεις με τρόπο που να διασφαλίζει την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του κλάδου και την προστασία των τοπικών κοινωνιών. Η ανάγκη για διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος, η ενίσχυση της ποιότητας των υπηρεσιών, η διαχείριση της φέρουσας ικανότητας και η προώθηση μορφών βιώσιμου τουρισμού αποτελούν βασικές προτεραιότητες για την εγχώρια τουριστική πολιτική.

Στο πλαίσιο αυτό οι αερομεταφορές αποτελούν κρίσιμο παράγοντα για την ανάπτυξη του τουρισμού καθώς η προσβασιμότητα ενός προορισμού καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την δυνατότητα προσέλκυσης τουριστών, τις αγορές προέλευσης τους και την εποχικότητα της ζήτησης. Η εξέλιξη των αερομεταφορών τις τελευταίες δεκαετίες χαρακτηρίζεται από σημαντικές αλλαγές, με κυριότερη την εμφάνιση και ραγδαία εξάπλωση των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (Low-Cost Carriers ή LCCs). Η ανάπτυξη των LCCs αποτέλεσε μια από τις καθοριστικές εξελίξεις στην ευρωπαϊκή αλλά και την ευρύτερη αγορά των αερομεταφορών καθώς επηρέασε καθοριστικά την τουριστική κινητικότητα, την δομή της ζήτησης και την λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων. Η απελευθέρωση της ευρωπαϊκής αγοράς αερομεταφορών την δεκαετία του 1990 σε συνδυασμό με την τεχνολογική πρόοδο, την αύξηση της ζήτησης για οικονομικά προσιτά ταξίδια και την υιοθέτηση νέων επιχειρηματικών μοντέλων επέτρεψε στους LCCs να αναπτυχθούν με εντυπωσιακούς

ρυθμούς. Μελέτες όπως των Graham και Shaw (2008) τεκμηριώνουν ότι οι LCCs έχουν αναδιαμορφώσει την γεωγραφία των αερομεταφορών ενισχύοντας την προσβασιμότητα των περιφερειακών προορισμών και δημιουργώντας νέες τουριστικές ροές. Η στρατηγική των LCCs να χρησιμοποιούν περιφερειακά και δευτερεύοντα αεροδρόμια σε συνδυασμό με την επιθετική τιμολογιακή πολιτική τους έχει συμβάλει στην σημαντική αύξηση της τουριστικής κινητικότητας, στην διεύρυνση της τουριστικής περιόδου και στην διαφοροποίηση των αγορών προέλευσης των επισκεπτών.

Η ελληνική περίπτωση παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον καθώς η χώρα διαθέτει ένα εκτεταμένο δίκτυο περιφερειακών αεροδρομίων πολλά από τα οποία εξυπηρετούν τουριστικούς προορισμούς με έντονη εποχικότητα. Η είσοδος των LCCs σε αυτά τα αεροδρόμια συνέβαλε στην αύξηση των αφίξεων, στην διεύρυνση της τουριστικής περιόδου και στην διαφοροποίηση των αγορών προέλευσης. Ωστόσο, η ακαδημαϊκή έρευνα έχει επικεντρωθεί κυρίως σε δημοφιλείς νησιωτικούς προορισμούς όπως η Κρήτη, η Ρόδος και οι Κυκλάδες, αφήνοντας λιγότερο διερευνημένες περιοχές όπως η Καλαμάτα και η ευρύτερη Μεσσηνία. Η περιοχή της Μεσσηνίας αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αναδυόμενου τουριστικού προορισμού, ο οποίος γνώρισε σημαντική ανάπτυξη μετά την είσοδο των LCCs στο Αεροδρόμιο Καλαμάτας (KLX). Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 2010 η Καλαμάτα αποτελούσε έναν σχετικά περιορισμένης κλίμακας τουριστικό προορισμό με ισχυρή αγροτική ταυτότητα και περιορισμένη διεθνή προβολή. Η λειτουργία του Αεροδρομίου της Καλαμάτας ήταν περιορισμένη με λίγες τακτικές πτήσεις και κυρίως πτήσεις charter. Η είσοδος των LCCs, σε συνδυασμό με την ανάπτυξη μεγάλων τουριστικών επενδύσεων όπως το ξενοδοχείο Costa Navarino οδήγησε στην ραγδαία αύξηση της τουριστικής ζήτησης και σε μία συνολική αναδιαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος της περιφέρειας. Η αύξηση των απευθείας διεθνών πτήσεων, η διεύρυνση των αγορών προέλευσης, η ενίσχυση της εποχικής ζήτησης και η ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού (π.χ. γαστρονομικός, αθλητικός, πολιτιστικός) δημιούργησαν νέα δεδομένα για την τοπική οικονομία, τις επιχειρήσεις και την κοινωνία συνολικά. Ωστόσο η ταχεία ανάπτυξη συνοδεύεται, όπως θα αναλυθεί, από προκλήσεις όπως η εποχικότητα, η εξάρτηση από συγκεκριμένες αεροπορικές εταιρείες, οι πιέσεις στις υποδομές, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις και οι κοινωνικές αλλαγές λόγω της αυξημένης τουριστικής ροής. Η παρούσα διπλωματική εργασία επιχειρεί να εξετάσει αυτές τις διαστάσεις, συνδυάζοντας ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα και να συμβάλει στην κατανόηση του τρόπου με τον οποίο οι LCCs επηρεάζουν την τουριστική ανάπτυξη της Καλαμάτας και της Μεσσηνίας.

1.2 Προβληματική της έρευνας.

Παρά την σημαντική αύξηση των αφίξεων και την ενίσχυση της τουριστικής δραστηριότητας στην Καλαμάτα και την Μεσσηνία παραμένουν αναπάντητα κρίσιμα ερωτήματα σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους (LCCs) επηρεάζουν την τοπική ανάπτυξη. Η διεθνής βιβλιογραφία αναγνωρίζει ότι οι LCCs μπορούν να λειτουργήσουν ως μοχλός ανάπτυξης, ενισχύοντας την προσβασιμότητα, την ζήτηση και την ανταγωνιστικότητα των προορισμών. Ωστόσο, η επίδρασή τους δεν είναι μονοδιάστατη ούτε απαλλαγμένη από προκλήσεις. Η εμπειρία άλλων ευρωπαϊκών περιφερειακών προορισμών δείχνει ότι η ταχεία αύξηση της τουριστικής ροής μπορεί να δημιουργήσει πιέσεις στις υποδομές, να εντείνει την εποχικότητα, να αυξήσει την εξάρτηση από εξωτερικούς παράγοντες και να προκαλέσει κοινωνικές και περιβαλλοντικές εντάσεις. Στην περίπτωση της Καλαμάτας η προβληματική είναι ακόμη πιο σύνθετη καθώς η περιοχή δεν είχε ιστορικά αναπτύξει ένα ισχυρό τουριστικό υπόβαθρο αντίστοιχο άλλων ελληνικών προορισμών. Η απότομη αύξηση της ζήτησης σε συνδυασμό με την περιορισμένη χωρητικότητα των υποδομών δημιουργεί ερωτήματα σχετικά με την βιωσιμότητα του μοντέλου ανάπτυξης που βασίζεται στις LCCs. Η εξάρτηση από συγκεκριμένες εταιρείες οι οποίες μπορούν να αλλάξουν στρατηγική ή να αποσύρουν δρομολόγια χωρίς προειδοποίηση αποτελεί έναν σημαντικό κίνδυνο για την τοπική οικονομία. Επιπλέον, η αύξηση της τουριστικής ροής μπορεί να επηρεάσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων, να δημιουργήσει πιέσεις στην αγορά κατοικίας, να εντείνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση και να επηρεάσει την διαχείριση των φυσικών πόρων.

Η προβληματική της έρευνας εντοπίζεται σε τέσσερις βασικούς άξονες οι οποίοι συνδέονται άμεσα με τα ερευνητικά ερωτήματα της εργασίας. Αυτοί είναι οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις και η στρατηγική για την μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του προορισμού. Πιο συγκεκριμένα η αύξηση των αφίξεων μέσω LCCs μπορεί να ενισχύσει την τοπική οικονομία, να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και να στηρίξει την επιχειρηματικότητα. Ωστόσο, παραμένει ασαφές σε ποιο βαθμό τα οφέλη αυτά κατανέμονται ισόρροπα μεταξύ των επιχειρήσεων και των κοινωνικών ομάδων. Επιπλέον η εξάρτηση από έναν περιορισμένο αριθμό αεροπορικών εταιρειών μπορεί να δημιουργήσει οικονομική εξάρτηση. Η αύξηση του τουρισμού μπορεί να ενισχύσει την κοινωνική συνοχή και να δημιουργήσει ευκαιρίες για πολιτισμικές ανταλλαγές. Ωστόσο μπορεί επίσης να προκαλέσει εντάσεις, να επηρεάσει την καθημερινότητα των κατοίκων και να δημιουργήσει ανησυχίες

σχετικά με την αλλοίωση της τοπικής ταυτότητας. Η αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας μπορεί να επιβαρύνει τους φυσικούς πόρους, να εντείνει την κατανάλωση ενέργειας και νερού και να δημιουργήσει πιέσεις στις υποδομές διαχείρισης αποβλήτων. Η φέρουσα ικανότητα της περιοχής αποτελεί κρίσιμο ζήτημα. Τέλος η ανάπτυξη που βασίζεται στους LCCs απαιτεί στρατηγικό σχεδιασμό προκειμένου να διασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα. Η απουσία ολοκληρωμένης στρατηγικής μπορεί να οδηγήσει σε υπερτουρισμό, υποβάθμιση της ποιότητας του τουριστικού προϊόντος και απώλεια ανταγωνιστικότητας. Η έλλειψη ολοκληρωμένων μελετών για την περιοχή καθιστά αναγκαία την παρούσα έρευνα η οποία φιλοδοξεί να προσφέρει μια σφαιρική και τεκμηριωμένη εικόνα των επιπτώσεων των LCCs στην Καλαμάτα, συμβάλλοντας τόσο στην ακαδημαϊκή γνώση όσο και στην διαμόρφωση πολιτικών βιώσιμης ανάπτυξης.

1.3 Σημαντικότητα της έρευνας

Η παρούσα έρευνα είναι σημαντική για μια σειρά από λόγους που αφορούν τόσο την ακαδημαϊκή κοινότητα όσο και τους φορείς χάραξης πολιτικής και τις τοπικές επιχειρήσεις. Η συμβολή της έρευνας μπορεί να συνοψιστεί σε τρεις βασικούς άξονες οι οποίοι είναι η ακαδημαϊκή συμβολή, η πολιτική και στρατηγική σημασία και η πρακτική σημασία για τις επιχειρήσεις. Η μελέτη καλύπτει ένα σημαντικό κενό στη βιβλιογραφία σχετικά με τις επιπτώσεις των LCCs σε αναδυόμενους μεσογειακούς προορισμούς. Παρόλο που η διεθνής βιβλιογραφία έχει εξετάσει εκτενώς τον ρόλο των LCCs στην ανάπτυξη του τουρισμού η ελληνική βιβλιογραφία παραμένει περιορισμένη ιδιαίτερα όσον αφορά περιφερειακούς προορισμούς όπως η Καλαμάτα. Η έρευνα συμβάλλει στην κατανόηση των μηχανισμών μέσω των οποίων οι LCCs επηρεάζουν την τουριστική ανάπτυξη προσφέροντας εμπειρικά δεδομένα και αναλύσεις που μπορούν να αξιοποιηθούν σε μελλοντικές μελέτες. Τα ευρήματα της έρευνας μπορούν να αξιοποιηθούν από τοπικούς φορείς όπως τον Δήμο Καλαμάτας, την Περιφέρεια Πελοποννήσου και επιχειρηματικούς συλλόγους για την χάραξη πολιτικών βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης. Η κατανόηση των επιπτώσεων των LCCs είναι απαραίτητη για τον σχεδιασμό στρατηγικών που θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα της περιοχής, θα βελτιώσουν τις υποδομές και θα διασφαλίσουν την ισόρροπη ανάπτυξη. Οι επιχειρήσεις της περιοχής μπορούν επίσης να κατανοήσουν καλύτερα τις τάσεις της ζήτησης, τις ανάγκες των επισκεπτών και τις προκλήσεις που προκύπτουν από την αυξημένη τουριστική ροή. Η έρευνα μπορεί να βοηθήσει τις επιχειρήσεις να προσαρμόσουν τις στρατηγικές τους, να βελτιώσουν

τις υπηρεσίες τους και να αξιοποιήσουν τις ευκαιρίες που δημιουργεί η αυξημένη αεροπορική συνδεσιμότητα.

1.4 Ερευνητικός σκοπός και στόχοι

Ο ερευνητικός σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να διερευνήσει τις επιπτώσεις της εισόδου και της επέκτασης των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην τουριστική ανάπτυξη της Καλαμάτας και της Μεσσηνίας μέσα από την ανάλυση ποσοτικών δεδομένων και την αποτύπωση των αντιλήψεων κατοίκων, επιχειρήσεων και φορέων. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού, διατυπώνονται οι ακόλουθοι ερευνητικοί στόχοι: η ανάλυση της εξέλιξης της αεροπορικής κίνησης στο Αεροδρόμιο Καλαμάτας και η συμβολή των LCCs στη διαμόρφωση των τουριστικών ροών, η διερεύνηση των αντιλήψεων των κατοίκων, των επιχειρήσεων και των τοπικών φορέων σχετικά με τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης, η αξιολόγηση των ευκαιριών και των προκλήσεων που προκύπτουν για την περιοχή από την αυξημένη αεροπορική συνδεσιμότητα και τέλος η διαμόρφωση προτάσεων για την ανάπτυξη στρατηγικών βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης που λαμβάνουν υπόψη τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και τις ιδιαιτερότητες της περιοχής. Τα παραπάνω συνδέονται άμεσα με τα ερευνητικά ερωτήματα της εργασίας δηλαδή το πώς έχει επηρεάσει η είσοδος των LCCs την τουριστική κίνηση και την σύνθεση των αγορών προέλευσης στην Καλαμάτα, ποιες είναι οι αντιλήψεις των κατοίκων και των επιχειρήσεων σχετικά με τις επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης, ποιες ευκαιρίες και προκλήσεις δημιουργεί η αυξημένη αεροπορική συνδεσιμότητα και ποιες στρατηγικές μπορούν να υποστηρίξουν μια βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη για την Καλαμάτα.

1.5 Διάρθρωση της διπλωματικής εργασίας.

Η εργασία οργανώνεται σε πέντε κύρια κεφάλαια. Αυτά είναι πρώτον η εισαγωγή που παρουσιάζει το υπόβαθρο, την προβληματική, την σημαντικότητα της έρευνας, τον σκοπό και τους στόχους, καθώς και τη δομή της εργασίας. Δεύτερον η βιβλιογραφική επισκόπηση η οποία εξετάζει την διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία σχετικά με τους LCCs, την αεροπορική συνδεσιμότητα, την περιφερειακή ανάπτυξη και τον τουρισμό και έχει σκοπό να αναδείξει τα θεωρητικά μοντέλα και τα ερευνητικά κενά. Τρίτον η μεθοδολογία της έρευνας η οποία περιγράφει το ερευνητικό πλαίσιο, την φιλοσοφία της έρευνας, την δειγματοληψία, το ερωτηματολόγιο, τις μεταβλητές και τις μεθόδους ανάλυσης. Τέταρτον τα αποτελέσματα της έρευνας που παρουσιάζουν τα ευρήματα της ποσοτικής και ποιοτικής ανάλυσης και τα

ερμηνεύει. Τέλος τα συμπεράσματα όπου συγκρίνονται τα ευρήματα με την βιβλιογραφία, αναλύονται οι επιπτώσεις για την πολιτική και την πράξη και προτείνονται κατευθύνσεις για μελλοντική έρευνα.

2. Βιβλιογραφική Επισκόπηση

2.1 Εισαγωγή στην Βιβλιογραφική Επισκόπηση

Σκοπός της παρούσας επισκόπησης είναι να παρουσιάσει την θεωρία και τα εμπειρικά στοιχεία από την υπάρχουσα βιβλιογραφία για τον τρόπο λειτουργίας των Αεροπορικών Εταιρειών Χαμηλού Κόστους και το πώς η λειτουργία τους επηρεάζει τους περιφερειακούς τουριστικούς προορισμούς όπως είναι η περίπτωση της Καλαμάτας. Ως Αεροπορικές Εταιρείες Χαμηλού Κόστους (Low-Cost Carriers στα αγγλικά ή LCCs) χαρακτηρίζονται οι αερομεταφορείς των οποίων το μοντέλο λειτουργίας τους περιλαμβάνει την προσφορά φθηνών εισιτηρίων μέσω της δραστικής μείωσης των λειτουργικών εξόδων και την παροχή απλής υπηρεσίας μεταφοράς ενώ εκτός από την ικανοποίηση της υπάρχουσας ζήτησης δημιουργούν και νέα μέσω μη προ υπάρχοντων δρομολογίων (Doganis, 2019).

Οι LCCs επηρεάζουν σημαντικά την τουριστική ανάπτυξη των περιφερειακών προορισμών ποικιλοτρόπως κυρίως λόγω του τρόπου λειτουργίας τους (Olipra, 2012). Ο τρόπος λειτουργίας τους έχει τα παρακάτω χαρακτηριστικά: εστιάζουν στην μείωση του λειτουργικού κόστους και στην αύξηση της αποδοτικότητας, προσφέρουν χαμηλούς ναύλους στους επιβάτες, κατά κύριο λόγο προφέρουν απευθείας πτήσεις μεταξύ των προορισμών χρησιμοποιώντας συνήθως δευτερεύοντα και περιφερειακά αεροδρόμια ενώ ο στόλος των αεροσκαφών τους χαρακτηρίζεται από ομοιοτυπία και χαμηλό όρο ηλικίας. Η έμφαση που δίνουν στην χρήση περιφερειακών αεροδρομίων και στην δημιουργία ζήτησης μέσω της επέκτασης σε νέους λιγότερο γνωστούς προορισμούς είναι σημαντική για την ανάπτυξη περιφερειακών τουριστικών προορισμών και αναδιαμόρφωσαν την ευρωπαϊκή αγορά και η απουσία τους από έναν προορισμό αποτελεί εμπόδιο στην τουριστική του ανάπτυξη.

Για την βιβλιογραφική επισκόπηση θα χρησιμοποιηθούν πηγές στα ελληνικά και στα αγγλικά από επιστημονικά περιοδικά, από την διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία και από φορείς που ασχολούνται με τις αεροπορικές μεταφορές και τον τουρισμό. Η αναζήτηση πηγών θα αφορά τους LCCs και τους περιφερειακούς τουριστικούς προορισμούς. Θα παρουσιαστούν οι σημαντικότερες θεωρίες όπως ο κύκλος ζωής του τουριστικού προορισμού και η προσβασιμότητα (Yoo κα, 2024), ο τρόπος λειτουργίας του επιχειρηματικού μοντέλου των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, οι επιπτώσεις στην ζήτηση, την οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον. Επίσης θα γίνει αναφορά σε παράγοντες όπως οι υποδομές και σε εμπειρικές έρευνες.

Ως περιορισμοί στην βιβλιογραφία μπορούν να αναφερθούν η έλλειψη μελετών για την περίπτωση των LCCs και της Ελλάδος και των περιφερειακών τουριστικών προορισμών της καθώς και τα ανάμικτα αποτελέσματα για την επιρροή των LCCs. Τέλος θα επιχειρηθεί να αποτυπωθούν τα διεθνή ευρήματα και να συνδεθούν με την υπό εξέταση περίπτωση.

2.2 Βασικές Έννοιες.

Οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν κύριο κριτήριο για την προσβασιμότητα ενός τουριστικού προορισμού και κατά συνέπεια για την ανάπτυξη τουριστικής ζήτησης και την ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προορισμού. Η πρόσβαση από αέρος μειώνει τις αποστάσεις, δημιουργεί πρόσβαση σε νέες αγορές και τουριστικές ροές. Ο κύριος σκοπός των αερομεταφορών είναι το να προσφέρουν πρόσβαση σε προορισμούς που υπό άλλες συνθήκες δεν θα ήταν δυνατόν να είναι προσβάσιμοι ή θα ήταν πολύ δύσκολο. Η έννοια της πρόσβασης αφορά την ευκολία την δυνατότητα για χωρική αλληλεπίδραση και περιλαμβάνει τα στοιχεία των χρονικών και προσωπικών περιορισμών, των προτιμήσεων, των μορφών των μεταφορών και της χωρικής κατανομής των ευκαιριών (Yoo κα, 2024). Οι αεροπορικές συνδέσεις μπορούν να επηρεάσουν τον όγκο των επισκεπτών, την αγορά και τις οικονομικές ευκαιρίες για τους τουριστικούς προορισμούς.

Με βάση την θεωρία της προσβασιμότητας μπορεί να εξηγηθεί πώς η βελτίωση των μεταφορών επηρεάζει τα ταξίδια και την γεωγραφική κατανομή τους. Η ευκολότερη πρόσβαση βελτιώνει την ελκυστικότητα ενός τουριστικού προορισμού και επιφέρει την μείωση του κόστους, την μείωση του χρόνου ταξιδιού ενώ η άνεση επιτρέπει την ανάδειξη νέων τουριστικών προορισμών (Dileep και Pagliara, 2023). Οι δείκτες της αεροπορικής συνδεσιμότητας (συχνότητα πτήσεων, προσφορά θέσεων και απευθείας συνδέσεις) σχετίζονται με την προσβασιμότητα ως εξής: η συχνότητα των πτήσεων συνδέεται με τους χρονικούς περιορισμούς και έχει να κάνει με το πόσο συχνά έχει την δυνατότητα να ταξιδέψει σε έναν προορισμό ο επισκέπτης, η διαθέσιμη προσφορά θέσεων με τον όγκο της προσβασιμότητας (η κλίμακα των ευκαιριών σε αντίθεση με την συχνότητα) και οι απευθείας συνδέσεις με την χωρική πρόσβαση δηλαδή πόσες αγορές έχουν πρόσβαση στον προορισμό (Halpern και Bråthen, 2011).

Το πλαίσιο του κύκλου ζωής του προορισμού θέτει την πρόσβαση των μεταφορικών μέσων ως σημαντικό στοιχείο για την τουριστική ανάπτυξη και την ανάπτυξή τους ως συνέπεια της αύξησης της τουριστικής ζήτησης. Αυτό δημιουργεί μία σχέση αλληλεπίδρασης μεταξύ των μέσων μεταφοράς και της εξέλιξης του προορισμού όπου το ένα ενισχύει το άλλο. Στα

αρχικά στάδια ανάπτυξης του τουριστικού προορισμού, οι βελτιώσεις στις μεταφορές (ανάμεσά τους και οι αεροπορικές) όπως νέες συνδέσεις, αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων και μείωση του χρόνου μετάβασης, άρουν τα εμπόδια στην πρόσβαση και ενισχύουν την αρχική ανάπτυξη βοηθώντας τους προορισμούς να περάσουν στην επόμενη φάση του κύκλου ζωής τους. Όσο αυξάνεται η ζήτηση δημιουργούνται πιέσεις για την βελτίωση και την ανάπτυξη των μεταφορών ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες. Συνεπώς η προσβασιμότητα δεν είναι μόνο εξωτερικός παράγοντας. Οι βελτιώσεις στις μεταφορές εξαρτώνται από διάφορους παράγοντες όπως η δομή της αγοράς και οι περιβαλλοντικοί περιορισμοί (Prideaux, 2000).

Σχετικά με την τουριστική δαπάνη δηλαδή τα χρήματα που καταναλώνει ο επισκέπτης και την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών μπορούν να γραφούν τα εξής. Η βελτίωση των αεροπορικών συνδέσεων μπορεί να βελτιώσει τις χρηματικές ροές προς το τουριστικό προορισμό μέσω της αύξησης των τουριστών και του ανοίγματος των αγορών. Το αποτέλεσμα εξαρτάται από την δομή της τοπικής αγοράς και την ικανότητα του προορισμού να απορροφήσει την επιπλέον ζήτηση (Halpern και Bråthen, 2011). Επίσης το φαινόμενο της διαρροής (το ποσοστό της τουριστικής δαπάνης που χάνεται από την τοπική οικονομία λόγω εισαγόμενων προϊόντων ή ξένης ιδιοκτησίας των τουριστικών επιχειρήσεων) μπορεί να αμβλυνθεί μέσω του αυξημένου αριθμού των επισκεπτών που αντιμετωπίζει την μείωση των ωφελειών (Archer και Cooper, 1998). Η αύξηση του τουρισμού λόγω της ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών θα πρέπει να επισημανθεί ότι δεν συνεπάγεται ότι θα ωφεληθεί οικονομικά το σύνολο του τουριστικού προορισμού. Αυτό συμβαίνει καθώς μπορεί να δημιουργηθούν ανισότητες στην ανάπτυξη επειδή τα οφέλη συχνά επηρεάζουν τις επιχειρήσεις που βρίσκονται εγγύτερα στα αεροδρόμια. Για την αντιμετώπιση του φαινομένου απαιτούνται επενδύσεις στις τοπικές συγκοινωνίες και σχεδιασμός κατάλληλων πολιτικών (Graham και Ison, 2014).

Μία ακόμα έννοια σχετική με την τουριστική ανάπτυξη είναι ο βιώσιμος τουρισμός. Έχει να κάνει με την αντιμετώπιση φαινομένων όπως η εποχικότητα, η επιβάρυνση του περιβάλλοντος και η ανισότητα στην ανάπτυξη των τουριστικών προορισμών. Με την βελτίωση της προσβασιμότητας που επιφέρει η ανάπτυξη των αεροπορικών συνδέσεων αυτά τα φαινόμενα μπορούν να επηρεαστούν αρνητικά (Gössling και Peeters, 2015). Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, τα οφέλη από την ανάπτυξη της προσβασιμότητας δεν κατανέμονται κατ' ανάγκη πάντοτε ομοιόμορφα με τις περιφερειακές κοινότητες να μένουν συχνά στο

περιθώριο. Η εφαρμογή πολιτικών βιώσιμου τουρισμού από τους οργανισμούς διαχείρισης προορισμού (DMO) έχει ιδιαίτερη σημασία.

Με βάση όλα τα παραπάνω θα μπορούσε να γραφεί ότι για να καρπωθούν οι περιφερειακοί προορισμοί την ανάπτυξη που προέρχεται από την λειτουργία των αεροπορικών συνδέσεων (μεταξύ αυτών οι LCCs) θα πρέπει να δοθεί προσοχή όχι μόνο στην αριθμητική αύξηση των επισκεπτών αλλά και στην σωστή διαχείριση της αύξησης της επισκεψιμότητας.

2.3 Το μοντέλο λειτουργίας των Αεροπορικών Εταιριών Χαμηλού Κόστους.

Οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους άρχισαν να αναπτύσσονται την δεκαετία του 1970 στις ΗΠΑ και στην Ευρώπη την δεκαετία του 1990 ύστερα κυρίως από την απελευθέρωση των αγορών (Doganis, 2019). Το εμπορικό μοντέλο που ακολουθούν χαρακτηρίζεται από επιθετική μείωση του κόστους λειτουργίας, απλοποιημένες υπηρεσίες (επιπλέον υπηρεσίες προσφέρονται στους επιβάτες με πρόσθετη χρέωση) και εντατική αξιοποίηση ενός ομοιογενούς στόλου αεροσκαφών. Η δραστηριότητά τους έχει αναδιαμορφώσει τις αγορές μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη. Τα χαρακτηριστικά τους που έχουν σημασία για την ανάπτυξη των περιφερειακών τουριστικών προορισμών είναι πρώτον οι πολιτικές ναύλων που κάνουν περισσότερο προσιτή την μετακίνηση προς αυτούς τους προορισμούς σε ομάδες ταξιδιωτών που είναι ευαίσθητες ως προς την τιμή. Δεύτερο χαρακτηριστικό τους που έχει σημασία για αυτούς τους προορισμούς είναι η σημασία που δίνουν οι LCC σε δίκτυα σημείο προς σημείο, γρήγορα turn around και στην χρήση δευτερευόντων και αναξιοποίητων αεροδρομίων (Graham και Shaw, 2008). Η κατανόηση αυτού του μοντέλου είναι κρίσιμη καθώς εξηγεί τους λόγους που τέτοιες εταιρείες επιλέγουν να δραστηριοποιηθούν σε περιφερειακούς προορισμούς όπως η Καλαμάτα, τους τύπους πελατών που προσελκύουν και πως συνδέονται με την εποχικότητα των τουριστικών προορισμών.

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω το επιχειρηματικό μοντέλο των LCCs βασίζεται στην δημιουργία ζήτησης μέσω λειτουργικών και εμπορικών αρχών που έχουν ως στόχο τον δραστικό περιορισμό του κόστους και την προσφορά εξαιρετικά χαμηλών ναύλων. Για την επίτευξη αυτών των αρχών ακολουθούν μία σειρά από πρακτικές. Αυτές αφορούν την αξιοποίηση ενός ομοιογενούς στόλου αεροσκαφών που αποτελείται από έναν μόνο τύπο αεροσκάφους με συνέπεια μειωμένα κόστη συντήρησης και εκπαίδευσης. Συνήθως τα δρομολόγια που δραστηριοποιούνται δεν είναι μεγάλων αποστάσεων. Χρησιμοποιούν πρόσθετες χρεώσεις για υπηρεσίες, μικρούς χρόνους εξυπηρέτησης ανά πτήση (turn around)

με μεγιστοποίηση των ημερήσιων κύκλων πτήσης και απλοποιημένες δομές ναύλων. Δημιουργούν παράπλευρα έσοδα όπως χρεώσεις αποσκευών, επιλογή θέσης, προτεραιότητα στην επιβίβαση και πωλήσεις προϊόντων κατά την διάρκεια της πτήσης ώστε τα έσοδά τους να μην εξαρτώνται μόνον από την τιμή του εισιτηρίου. Ακολουθούν κατά συνέπεια επιθετικές στρατηγικές τιμολόγησης και μειώνουν το κόστος ανά διαθέσιμη θέση/χιλιόμετρο εξασφαλίζοντας κερδοφορία (Graham και Shaw, 2008). Τα προαναφερθέντα συνδέονται με τα περιφερειακά αεροδρόμια καθώς τα καθιστούν εμπορικά βιώσιμους προορισμούς κάτι που δεν θα ίσχυε με παραδοσιακές αερογραμμές ενώ δεν απαιτούν μεγάλες επενδύσεις σε υποδομές επίγειας εξυπηρέτησης (Francis κα, 2004).

Οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους επιλέγουν τα δρομολόγια που θα εξυπηρετήσουν με βάση μία σειρά από κριτήρια. Αυτά αφορούν την αξιολόγηση της δυνητικής ζήτησης, τις χρεώσεις των αεροδρομίων, την διάθεση slots (χρονοθυρίδες) και την λειτουργική ευκολία (Graham και Shaw, 2008). Τα περιφερειακά αεροδρόμια εμφανίζονται ως ελκυστικές επιλογές επειδή έχουν χαμηλότερα τέλη, μικρότερη συμφόρηση συγκρινόμενα με κεντρικά αεροδρόμια και προσφέρουν καλύτερους χρόνους επανεξυπηρέτησης τα οποία αποτελούν σημαντικές παραμέτρους για την επιτυχία ενός δρομολογίου από έναν LCC (Francis κα, 2004). Μία πρακτική των LCCs είναι η διαπραγμάτευση κινήτρων (εκπτώσεις σε τέλη, εγγυήσεις εσόδων ή συμμετοχή στην διαφήμιση) με τα αεροδρόμια και τις τοπικές αρχές ώστε να ξεκινήσουν να εξυπηρετούν αυτούς τους προορισμούς ((Halpern και Graham, 2013). Το γεγονός ότι οι LCCs χρησιμοποιούν την δομή δικτύου σημείο προς σημείο δηλαδή, απευθείας συνδέσεις και όχι μέσω κεντρικών αεροδρομίων εξυπηρετεί αυτή την στάση τους. Η διατήρηση αυτών των δρομολογίων εξαρτάται από την επίτευξη των στόχων των αεροπορικών όσον αφορά την πληρότητα και τα έσοδα. Εφόσον αυτοί επιτευχθούν τα δρομολόγια εξελίσσονται σε σταθερές υπηρεσίες (Dobruszkes, 2013).

Για τους Μεσογειακούς τουριστικούς προορισμούς όπως αυτός της Καλαμάτας η εποχικότητα αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τον σχεδιασμό των δρομολογίων από τις αεροπορικές χαμηλού κόστους καθώς η ζήτηση κορυφώνεται κατά τους θερινούς μήνες εκτός και εάν εφαρμόζονται πολιτικές για τουρισμό καθ' όλη την διάρκεια του έτους. Με βάση το παραπάνω δεδομένο οι αεροπορικές εταιρίες υιοθετούν τον κατάλληλο σχεδιασμό με πυκνά δρομολόγια κατά τους μήνες αιχμής και περιορισμένες συνδέσεις τους υπόλοιπους προσαρμόζοντας την προσφορά θέσεων με την αντίστοιχη ζήτηση (Graham και Shaw, 2008). Από την εποχικότητα επηρεάζονται διάφορες σημαντικές επιχειρησιακές παράμετροι των αεροπορικών όπως η χρήση των αεροσκαφών, ο προγραμματισμός των πληρωμάτων και το

marketing. Επίσης η εποχικότητα σχετίζεται και με το προφίλ των επιβατών, για παράδειγμα επισκέπτες για μικρή χρονική διάρκεια κατά τους μήνες αιχμής (Butler, 2001).

Για την δημιουργία νέων επιβατών οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους βασίζονται στην ελαστικότητα τη ζήτησης ως προς την τιμή (Brons κα, 2002). Με την προσφορά μειωμένου κόστους μετακίνησης δημιουργούνται νέοι ταξιδιώτες ή οι ήδη υπάρχοντες επιλέγουν αυτές τις εταιρίες ως μέσο μεταφοράς. Οι μειωμένοι ναύλοι διευρύνουν το μέγεθος της αγοράς σε κατηγορίες επιβατών όπως οι νεότεροι σε ηλικία και οι οικονομικά ευαίσθητοι ενισχύοντας παράλληλα την ζήτηση για ταξίδια μικρής διάρκειας. Υπάρχει όμως ο κίνδυνος να δημιουργηθούν μη επιθυμητά προφίλ δαπάνης όπου παρόλη την αύξηση των επισκεπτών, η μέση δαπάνη ανά ταξίδι μειώνεται επηρεάζοντας δυσμενώς την βιωσιμότητα των τοπικών τουριστικών οικονομιών. Συνεπώς θα πρέπει να υπάρξει σωστός σχεδιασμός από τους αρμόδιους οργανισμούς ώστε να ωφεληθούν πραγματικά οι τοπικοί προορισμοί (Graham και Shaw, 2008).

Οι LCCs παρόλη την δυνατότητά τους να αυξάνουν την προσβασιμότητα ενός προορισμού σε μικρό χρονικό διάστημα παρουσιάζουν και λειτουργικούς περιορισμούς. Αυτοί έχουν να κάνουν με την σύνθεση του αεροπορικού τους στόλου, την ανάγκη για τυποποιημένες διαδικασίες, αυστηρά χρονοδιαγράμματα και χαμηλές ανάγκες επίγειας εξυπηρέτησης. Εξαιτίας αυτών σπάνια αναλαμβάνουν να πραγματοποιήσουν επενδύσεις σε τοπικές υποδομές. Αυτό σημαίνει ότι η δημιουργία βιώσιμης ανάπτυξης επιβαρύνει αποκλειστικά τον προορισμό και δημιουργεί ανάγκες σωστού σχεδιασμού καθώς σε αντίθετη περίπτωση δεν θα διατηρηθούν οι ροές των επισκεπτών και δεν θα κατευθυνθούν σε μεγαλύτερης αξίας δραστηριότητες (Francis κα, 2004).

Συνοψίζοντας, το επιχειρηματικό μοντέλο και οι στρατηγικές δικτύου των εταιρειών χαμηλού κόστους δημιουργούν ευκαιρίες και απειλές για τους περιφερειακούς τουριστικούς προορισμούς όπως η Καλαμάτα. Από τη μία πλευρά υπάρχει η δυνατότητα για αύξηση των αφίξεων σε σύντομο χρονικό διάστημα, η πρόσβαση σε νέες αγορές και η ενίσχυση της εξωστρέφειας. Από την άλλη πλευρά δημιουργούνται απειλές όπως η αύξηση της εποχικότητας, η περιορισμένη αύξηση της δαπάνης των τουριστών και η εξάρτηση από τις αεροπορικές. Συνεπώς ένα πεδίο έρευνας είναι η διερεύνηση της πιθανής αύξησης της διάρκειας παραμονής, της δαπάνης και της ισόρροπης δημιουργίας ωφελειών.

2.4 Εμπειρική διερεύνηση των επιπτώσεων των LCCs στον τουρισμό περιφερειακών προορισμών.

Η είσοδος των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην αγορά ενός περιφερειακού τουριστικού προορισμού δημιουργεί το παρακάτω ερώτημα: με ποιο τρόπο μεταβάλλεται η ζήτηση, τα οικονομικά αποτελέσματα και η εποχικότητα των προορισμών λόγω της βελτιωμένης συνδεσιμότητας. Η διεθνής βιβλιογραφία δείχνει ότι δεν υπάρχει ομοιομορφία στις επιπτώσεις καθώς αυτές εξαρτώνται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του προορισμού όπως η γεωγραφία, το προϋπάρχον επίπεδο προσβασιμότητας και η εξάρτηση από την εποχικότητα (Graham και Shaw, 2008). Σε ορισμένες περιπτώσεις ενισχύεται σημαντικά η ζήτηση, ειδικά σε λιγότερο προβεβλημένους προορισμούς λόγω της διεύρυνσης των αγορών προέλευσης και της προσέλκυσης νέων κατηγοριών ταξιδιωτών (Olipra, 2012). Ωστόσο η αύξηση των αφίξεων δεν προκαλεί πάντοτε μακροπρόθεσμη ανάπτυξη. Μπορεί βραχυχρόνια να υπάρξει μία αύξηση λόγω της έναρξης των νέων δρομολογίων χωρίς να υπάρχουν δομικές αλλαγές στην σύνθεση, την διάρκεια παραμονής και την χωρική κατανομή των επισκεπτών. Συνεπώς θα πρέπει να εξεταστούν όχι μόνο ο όγκος των αφίξεων αλλά και οι ποιοτικές μεταβολές που παρουσιάζονται.

Η διεθνής βιβλιογραφία αναφέρει ότι η είσοδος των LCCs συνδέεται με την αύξηση των αφίξεων και την διεύρυνση των αγορών προέλευσης μέσω κυρίως της προσέλκυσης ταξιδιωτών με ευαισθησία στην τιμή και μικρή διάρκεια παραμονής (Graham και Shaw, 2008). Οι βασικοί μηχανισμοί περιλαμβάνουν την μείωση των ναύλων, την λειτουργία απευθείας συνδέσεων και τις στοχευμένες στρατηγικές μάρκετινγκ. Επίσης η άμεση συνδεσιμότητα με ένα προορισμό συμβάλει στην διεύρυνση των αγορών όπως προαναφέρθηκε. Οι αεροπορικές χαμηλού κόστους πολλές φορές δεν δημιουργούν νέα ζήτηση αλλά ανακατανέμουν υπάρχοντες ταξιδιώτες από άλλους αερομεταφορείς ή γειτονικά αεροδρόμια (Warnock-Smith και Potter, 2005).

Σχετικά με την επίδραση των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους στην εποχικότητα και στην διάρκεια παραμονής των επισκεπτών παρουσιάζονται διαφοροποιήσεις στην διεθνή βιβλιογραφία (Olipra, 2012 και Graham και Dennis, 2010). Σε ορισμένους προορισμούς η λειτουργία δρομολογίων εκτός περιόδων αιχμής συμβάλει στην μετρίαση της εποχικότητας καθώς τα χαμηλότερα ναύλα και η αυξημένη διαθεσιμότητα απευθείας πτήσεων καθιστούν ελκυστικές τις διακοπές σε περιόδους χαμηλής ζήτησης. Σε άλλες περιπτώσεις ωστόσο, οι αεροπορικές χαμηλού κόστους συγκεντρώνουν την δραστηριότητά τους κατά τις περιόδους αιχμής ενισχύοντας την περιοδικότητα και τις χωρικές και χρονικές ανισορροπίες της τουριστικής ζήτησης. Αυτό συμβαίνει ιδιαίτερα σε μεσογειακούς προορισμούς κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Αντίστοιχα μικτά εμφανίζονται και τα ευρήματα για την διάρκεια της

παραμονής των επισκεπτών. Σε κάποιους προορισμούς η είσοδος των LCCs συνδέθηκε με συντομότερες επισκέψεις καθώς η αγορά που προσέλκυσε ήταν αυτή των ταξιδιωτών μικτής διάρκειας, ενώ σε άλλες περιπτώσεις η πρόσβαση σε νέες αγορές με επιβάτες που διαθέτουν υψηλή αγοραστική δύναμη οδήγησε σε μεγαλύτερες χρονικά διαμονές (Castillo-Manzano κα, 2011 και Bieger και Wittmer, 2006).

Σχετικά με τα οικονομικά αποτελέσματα (εισόδημα, απασχόληση, διαρροές) η διεθνής βιβλιογραφία αναφέρει τα εξής παρακάτω. Η αύξηση των αφίξεων που προκύπτει συνήθως από την είσοδο των LCCs σε μία αγορά, τείνει να ενισχύει τα έσοδα από τον τουρισμό στην τοπική κοινωνία και να δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας σε σχετικούς κλάδους όπως αυτοί της φιλοξενίας των μεταφορών και της εστίασης. Η ένταση αυτών των επιδράσεων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την διάρθρωση της προσφοράς του προορισμού, την ικανότητα απορρόφησης της αυξημένης ζήτησης και το μέγεθος των διαρροών που προκύπτουν λόγω της ξένης ιδιοκτησίας των επιχειρήσεων, την εισαγωγή πρώτων υλών και την περιορισμένη διασύνδεση των τοπικών επιχειρήσεων (Archer & Cooper, 1999 και Graham, Papatheodorou και Forsyth, 2008). Στους προορισμούς στους οποίους ο τουριστικός τομέας της οικονομίας αποτελείται κυρίως από τοπικές μικρομεσαίες επιχειρήσεις τα οφέλη συνήθως είναι μεγαλύτερα ενώ σε προορισμούς όπου δραστηριοποιούνται σε μεγάλο βαθμό διεθνείς αλυσίδες ή χαρακτηρίζονται από χαμηλή τοπική παραγωγή, μεγάλο μέρος της πρόσθετης δαπάνης που προκύπτει από την εισαγωγή των LCCs διαρρέει εκτός της τοπικής οικονομίας. Η διεθνής βιβλιογραφία προτείνει την χρήση διάφορων εργαλείων για την εκτίμηση των επιπτώσεων στην τοπική οικονομία ή εναλλακτικά την χρήση δεικτών όπως ο αριθμός των εγγεγραμμένων τουριστικών επιχειρήσεων, η απασχόληση ανά κλάδο και οι φορολογικές εισπράξεις. Επίσης η βιβλιογραφία για τα περιφερειακά αεροδρόμια αναφέρει ότι συχνά η είσοδος αεροπορικών εταιρειών χαμηλού ναύλου βελτιώνει μεν τα οικονομικά αποτελέσματα των αεροδρομίων αλλά υπάρχει ο κίνδυνος τα ευρύτερα οικονομικά οφέλη να μείνουν περιορισμένα εάν δεν εφαρμοστούν συμπληρωματικές πολιτικές στον κλάδο των μεταφορών, τον χωρικό σχεδιασμό και την τουριστική ανάπτυξη (Graham και Shaw, 2008 και Halpern και Graham, 2016).

Όσον αφορά τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις από την διεθνή βιβλιογραφία προκύπτουν τα ακόλουθα ευρήματα. Η σε μικρό χρονικό διάστημα αύξηση των επισκεπτών μετά την είσοδο των LCCs στην αγορά μπορεί να επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στους προορισμούς ιδιαίτερα σε μικρούς ή μεσαίου μεγέθους επειδή η ικανότητά τους να διαχειριστούν τις ροές είναι περιορισμένη. Η βιβλιογραφία υποστηρίζει ότι η έντονη πίεση από

τον αριθμό των τουριστών μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την στάση των ντόπιων κατοίκων ιδιαίτερα όταν προκύπτει επιβάρυνση σε υποδομές όπως η ύδρευση και αποχέτευση, η διαχείριση των απορριμμάτων και οι τοπικές συγκοινωνίες (Graham & Shaw, 2008). Στους υπό μελέτη προορισμούς η απότομη αύξηση της ζήτησης μπορεί να οδηγήσει σε συμφόρηση, σε περιβαλλοντική επιβάρυνση και κοινωνική κόπωση δημιουργώντας αίσθημα άνισης κατανομής των οφελών της τουριστικής ανάπτυξης. Η αύξηση της προσβασιμότητας λόγω των LCCs εάν δεν συνοδευθεί από επενδύσεις σε βασικές υπηρεσίες δεν προσκομίζει αυτόματα κοινωνικά οφέλη (Halpern & Graham, 2016). Οι κάτοικοι είναι πιθανόν να αποκτήσουν ανησυχίες για την ποιότητα της ζωής τους λόγω της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από την λειτουργία των αεροπορικών εταιρειών και την αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας.

Συνοψίζοντας η αξιολόγηση των επιπτώσεων της εισαγωγής των LCCs σε μία περιφερειακή αγορά απαιτεί ιδιαίτερη προσοχή σε ζητήματα αιτιότητας καθώς η έναρξη των συνδέσεων πολλές φορές ακολουθεί και δεν προκαλεί την αύξηση στην τουριστική ζήτηση. Τονίζεται στην βιβλιογραφία ότι δεν αρκεί η απλή συσχέτιση μεταξύ αφίξεων και δραστηριότητας των αεροπορικών αλλά θα πρέπει να ληφθούν υπόψιν και άλλες μεταβλητές όπου αυτό είναι δυνατόν (Graham και Dennis, 2010). Η συσχέτιση δεδομένων βοηθά στην ενίσχυση της αξιοπιστίας των ευρημάτων. Για παράδειγμα η σύγκριση μηνιαίων αφίξεων με στατιστικά διανυκτερεύσεων, πληρότητας καταλυμάτων και ερευνών επιχειρήσεων μπορεί να αναδείξει τις πραγματικές επιπτώσεις στην οικονομική και τουριστική ανάπτυξη. Επίσης απαιτούνται ποιοτικά και ποσοτικά δεδομένα και προσεκτική επιλογή των δεικτών.

2.5 Εμπειρικά στοιχεία για την Ελλάδα.

Μετά τη απελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και την άνοδο των LCCs από τις αρχές της δεκαετίας του 2000 αναμορφώθηκε η αγορά των μετακινήσεων μικρών αποστάσεων. Η Ελλάδα ως κατεξοχήν τουριστικός προορισμός με εξάρτηση από τις διεθνείς αεροπορικές ροές αποτέλεσε μία από τις περιπτώσεις όπου σημειώθηκε ταχεία αύξηση των αφίξεων και σημαντική αναδιάρθρωση των δρομολογίων προς δευτερεύοντα και περιφερειακά αεροδρόμια. Η σχετική βιβλιογραφία τεκμηριώνει τις αλλαγές στην γεωγραφία της ζήτησης καθώς προτιμήθηκαν περιφερειακά αεροδρόμια με χαμηλότερα τέλη, διαθεσιμότητα χρονοθυρίδων και ευνοϊκότερες επιχειρησιακές συνθήκες. Η απελευθέρωση της αγοράς οδήγησε σε αύξηση του ανταγωνισμού, μείωση των ναύλων και αύξηση της επιβατικής κίνησης στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια (Katarellos και Koufodontis, 2008). Η Ελλάδα παρουσίαζε υψηλή χωρική συγκέντρωση της αεροπορικής κίνησης στην

Αθήνα και την Θεσσαλονίκη έως τα μέσα της δεκαετίας του 2000 αλλά με την σταδιακή είσοδο των LCCs αυτή μειώθηκε (Papatheodorou και Arvanitis, 2009). Η νεότερη βιβλιογραφία (Tsiotas, Niavis και Polyzos, 2019) επιβεβαιώνει την σημασία που απέκτησαν τα περιφερειακά αεροδρόμια για την τουριστική ανάπτυξη. Η δυναμική των αεροδρομίων αυτών συνδέεται άμεσα με την παρουσία των LCCs οι οποίες είναι συχνά καταλυτικές για την τουριστική ανάπτυξη λιγότερο ανεπτυγμένων περιοχών. Δημιουργήθηκαν επίσης νέες τουριστικές ροές από την Βόρεια Ευρώπη αλλά ταυτόχρονα δημιουργήθηκαν προκλήσεις για την βιωσιμότητα και τις υποδομές. Στην περίπτωση της Ελλάδος τα χαρακτηριστικά των LCCs ταίριαζαν με τις ανάγκες του τουριστικού προϊόντος.

Η πορεία της Καλαμάτας αποτυπώνει αυτές τις δυναμικές που αναφέρθηκαν παραπάνω σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία (Kalamata Airport, 2026 και Masscom Global, 2026). Ο Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας έχει παρουσιάσει μεγάλη αύξηση στην επιβατική κίνηση η οποία συνοδεύεται από υψηλή εποχικότητα με κορύφωση τους θερινούς μήνες. Με βάση το παραπάνω διακρίνεται μία εναρμόνιση με το τρόπο λειτουργίας των LCCs. Πρέπει να αναφερθεί ότι παρατηρείται άνοιγμα προς τις αγορές της Βόρειας Ευρώπης η οποία μετέβαλε την σύνθεση της αγοράς και συνδέεται με την παρουσία LCCs που εξυπηρετούν εποχικά δρομολόγια. Διακρίνεται επίσης η εξάρτηση του αεροδρομίου από τον διεθνή τουρισμό αναψυχής.

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι αυτά που ισχύουν για την Καλαμάτα δεν ισχύουν απαραίτητα και για τις υπόλοιπες ελληνικές περιπτώσεις. Υπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας. Σε προορισμούς όπως τα Χανιά και η Κέρκυρα παρατηρήθηκε διατηρήσιμη αύξηση του τουρισμού με διεύρυνση της εποχικής ζήτησης και ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας (Tsiotas, Niavis και Polyzos, 2019). Από την άλλη σε μικρότερα αεροδρόμια στην Βόρεια Ελλάδα (Καβάλα, Καστοριά) η αύξηση της τουριστικής κίνησης ήταν βραχύβια με ιδιαίτερη εποχικότητα και μικρά πολλαπλασιαστικά οφέλη για την περιφερειακή οικονομία. Αυτό προκλήθηκε εξαιτίας μιας σειράς από παράγοντες όπως η διαθεσιμότητα και η ποιότητα της τουριστικής υποδομής (επάρκεια και διαφοροποίηση των καταλυμάτων) και οι επίγειες μεταφορικές συνδέσεις (εύκολη ή δύσκολη πρόσβαση σε αξιοθέατα). Ακόμη σημαντικός παράγοντας ήταν ο ρόλος των DMOs. Ανάλογα την ύπαρξη ή όχι σχεδιασμού από τους οργανισμούς υπήρξαν και τα αντίστοιχα αποτελέσματα.

Παρόλο που η απελευθέρωση των αεροπορικών αγορών και η ενσωμάτωση στο ευρωπαϊκό κανονιστικό πλαίσιο δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για την επέκταση των LCCs

στην Ελλάδα, το εύρος των επιπτώσεων εξαρτάται από τις στρατηγικές των φορέων διαχείρισης των περιφερειακών αεροδρομίων, από τα προσφερόμενα κίνητρα και τις τοπικές πολιτικές (Paratheodorou και Arvanitis, 2009). Τέτοια κίνητρα τα οποία χρησιμοποιούνται από τις τοπικές αρχές είναι τα μειωμένα τέλη προσγείωσης και λοιπές εκπτώσεις σε χρεώσεις των αεροδρομίων και προωθητικές διαφημιστικές καμπάνιες. Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτές οι πρακτικές θα πρέπει να αποτελούν μέρος ευρύτερης πολιτικής τοπικής ανάπτυξης καθώς υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι αεροπορικές καρπώθηκαν αυτά τα οφέλη χωρίς κάποιες δεσμεύσεις και αποχώρησαν μόλις έληξαν τα κίνητρα (Graham & Shaw, 2008). Επίσης η εξάρτηση από LCCs και εποχικά δρομολόγια δημιουργούν συμφόρηση στις υποδομές (αεροδρόμια, τουριστικά καταλύματα) χωρίς αντίστοιχη ενίσχυση της ζήτησης στο υπόλοιπο χρονικό διάστημα (Tsiotas, Niavis και Polyzos, 2019).

Για την Ελλάδα συνήθως πηγές δεδομένων αποτελούν τα στοιχεία που δημοσιεύουν οι τοπικές αρχές, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, η Eurostat και το ΙΝΣΕΤΕ. Επίσης οι διαχειριστικές αρχές των αεροδρομίων (Fraport, AIA) εκδίδουν στοιχεία όπως και οι αεροπορικές εταιρείες. Παράγοντες διαμεσολάβησης, πολιτικές και διακυβέρνηση

Όπως αναφέρθηκε οι επιδράσεις από την είσοδο των LCCs δεν προκύπτουν αυτόματα και ομοιόμορφα στους περιφερειακούς προορισμούς. Για την επίτευξη των αποτελεσμάτων διαμεσολαβούν διάφοροι παράγοντες και πολιτικές. Αυτοί οι παράγοντες έχουν μεγάλη σημασία για την Ελλάδα λόγω των χαρακτηριστικών του τουριστικού προϊόντος (εποχικότητα και ανομοιομορφία στην ανάπτυξη). Σύμφωνα με την βιβλιογραφία (Graham & Shaw, 2008), οι παράγοντες αυτοί είναι οι υποδομές, η ικανότητα για την απορρόφηση της ζήτησης, τα συστήματα διακυβέρνησης, οι στρατηγικές μάρκετινγκ και το ρυθμιστικό και περιβαλλοντικό πλαίσιο. Η ποιότητα και το μέγεθος των υποδομών και της πρόσβασης καθώς και τη διαθεσιμότητα καθορίζουν την δυνατότητα για την διαχείριση των τουριστικών ροών. Λόγω της εποχικότητας μπορεί να προκληθεί συμφόρηση ακόμα και εάν τα παραπάνω είναι σε καλό επίπεδο (Tsiotas, Niavis και Polyzos, 2019). Η δυνατότητες του προορισμού ως προς την προσφορά των υπηρεσιών επηρεάζουν το αποτέλεσμα. Σε περίπτωση περιορισμένης προσφοράς έχουμε διαρροές (Gursoy και Rutherford, 2004). Τα συστήματα διακυβέρνησης και κινήτρων αποτελούν ίσως τον πιο καθοριστικό παράγοντα καθώς οι περιφερειακές αρχές και οι διαχειριστές αεροδρομίων στην Ελλάδα χρησιμοποιούν συχνά κίνητρα για να προσελκύσουν αεροπορικές συνδέσεις. Αντίστοιχα οι DMOs επηρεάζουν με τις στρατηγικές μάρκετινγκ και τις περιβαλλοντικές ρυθμίσεις.

Η ποιότητα των αεροπορικών και επίγειων υποδομών αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες που επηρεάζουν τις επιπτώσεις από την είσοδο των LCCs σε περιφερειακούς προορισμούς όπως η Καλαμάτα. Η διεθνής και ελληνική βιβλιογραφία επισημαίνει ότι χαρακτηριστικά όπως το μήκος διαδρόμου, η χωρητικότητα του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, οι υποδομές του τερματικού σταθμού και η ικανότητα επανεξυπηρέτησης καθορίζουν τον τύπο και τη συχνότητα των αεροσκαφών που μπορούν να επιχειρούν σε ένα αεροδρόμιο (Graham και Dennis, 2010). Εξίσου σημαντική είναι η ποιότητα των επίγειων μεταφορικών συνδέσεων, οι οποίες καθορίζουν την προσβασιμότητα. Η ύπαρξη αξιόπιστων οδικών αξόνων, δημόσιων συγκοινωνιών και αποτελεσματικών χρόνων μεταφοράς προς βασικά τουριστικά σημεία επηρεάζει άμεσα το κατά πόσο οι αφίξεις διαχέονται στην ενδοχώρα ή παραμένουν συγκεντρωμένες κοντά στο αεροδρόμιο (Tsiotas κα, 2019).

Η ποσότητα και ποιότητα των διαθέσιμων καταλυμάτων, η ποικιλία των τουριστικών προϊόντων, η δομή των τοπικών εφοδιαστικών αλυσίδων και η διαθεσιμότητα εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού καθορίζουν αν μια ξαφνική αύξηση επισκεπτών οδηγεί σε υψηλότερες πληρότητες και ενίσχυση της τοπικής απασχόλησης ή αν απλώς εκτοπίζει υφιστάμενη ζήτηση (Gursoy & Rutherford, 2004). Σε προορισμούς όπου η προσφορά είναι περιορισμένη ή συγκεντρωμένη σε ένα προϊόν οι αφίξεις συχνά οδηγούν σε σύντομες διαμονές, χαμηλή κατά κεφαλήν δαπάνη και υψηλή διαρροή προς εξωγενείς φορείς, όπως διεθνείς tour operators ή μη ξένες αλυσίδες φιλοξενίας (Papatheodorou & Arvanitis, 2009).

Οι περιφερειακές αρχές, οι φορείς διαχείρισης αεροδρομίων και οι οργανισμοί διαχείρισης προορισμού συχνά διαπραγματεύονται πακέτα κινήτρων με στόχο την προσέλκυση νέων δρομολογίων (Graham & Dennis, 2010). Η βιβλιογραφία δείχνει ότι η δομή αυτών των κινήτρων είναι κρίσιμη: τα στοχευμένα, χρονικά περιορισμένα και εξαρτώμενα από επιδόσεις σχήματα όπως απαιτήσεις για ελάχιστους συντελεστές πληρότητας ή για διατήρηση δρομολογίων πέραν της πρώτης σεζόν, οδηγούν σε περισσότερο βιώσιμα αποτελέσματα από τις μη δεσμευτικές συμφωνίες (Graham & Shaw, 2008). Εξίσου σημαντικός είναι ο συντονισμός μεταξύ δημοτικών, περιφερειακών και εθνικών φορέων. Η κατακερματισμένη ευθύνη μπορεί να οδηγήσει σε ασυμμετρίες επενδύσεων όπως η αναβάθμιση ενός αεροδρομίου χωρίς αντίστοιχες βελτιώσεις στις τοπικές μεταφορές με αποτέλεσμα η αυξημένη αεροπορική ζήτηση να μην μεταφράζεται σε πραγματικά οικονομικά οφέλη (Papatheodorou & Arvanitis, 2009). Σε προορισμούς όπου ο συντονισμός είναι επιτυχημένος οι αυξημένες αφίξεις

ενσωματώνονται σε ευρύτερες στρατηγικές τουριστικής ανάπτυξης, με καλύτερη κατανομή πόρων και πιο συνεκτικό σχεδιασμό (Tsiotas, Niavis & Polyzos, 2019).

Η ποιότητα της ζήτησης που προσελκύει ένας προορισμός δεν καθορίζεται μόνο από τις αεροπορικές συνδέσεις, αλλά από το πώς οι τοπικοί φορείς αξιοποιούν αυτές τις ροές μέσω μάρκετινγκ, ανάπτυξης προϊόντος και ενεργής συμμετοχής των ενδιαφερομένων μερών. Οι LCCs φέρνουν επιβάτες, αλλά η μετατροπή αυτών των αφίξεων σε ουσιαστικές τουριστικές εμπειρίες και υψηλότερη τοπική δαπάνη απαιτεί συντονισμένες δράσεις από DMOs, επιχειρήσεις φιλοξενίας και τοπικούς φορείς. Η βιβλιογραφία δείχνει ότι το ευθυγραμμισμένο μάρκετινγκ με τις αγορές προέλευσης των LCCs όπως καμπάνιες σε βορειοευρωπαϊκές αγορές ενισχύει την αναγνωρισιμότητα του προορισμού και προσελκύει ταξιδιώτες με υψηλότερη προθυμία δαπάνης (INSETE, 2025). Παράλληλα, η ανάπτυξη προϊόντων εκτός υψηλής περιόδου, συμβάλλει στη διεύρυνση της διάρκειας παραμονής και στη μείωση της εποχικότητας, στοιχείο κρίσιμο για περιοχές όπως η Μεσσηνία (Tsiotas κα, 2019).

Το ρυθμιστικό, περιβαλλοντικό και κοινωνικό πλαίσιο καθορίζει τα όρια μέσα στα οποία μπορεί να αναπτυχθεί βιώσιμα η τουριστική δραστηριότητα που συνδέεται με την είσοδο αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους σε περιφερειακούς προορισμούς. Οι περιβαλλοντικοί κανονισμοί, όπως τα όρια θορύβου, οι περιορισμοί υπερπτήσεων και οι κανόνες προστασίας ευαίσθητων οικοσυστημάτων, επηρεάζουν άμεσα τη συχνότητα, το ωράριο και τον τύπο των πτήσεων που μπορούν να εξυπηρετηθούν (Papatheodorou και Arvanitis, 2009). Παράλληλα, οι πολεοδομικοί έλεγχοι καθορίζουν τις επενδύσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν σε υποδομές φιλοξενίας, μεταφορών και υπηρεσιών, περιορίζοντας την ανεξέλεγκτη επέκταση που συχνά συνοδεύει την ταχεία αύξηση των αφίξεων μέσω LCCs (Tsiotas κα, 2019). Σημαντικά είναι επίσης τα κοινωνικά πλαίσια και οι διαδικασίες συμμετοχής, τα οποία επηρεάζουν την αποδοχή των κατοίκων. Μηχανισμοί όπως η διαβούλευση με την τοπική κοινωνία, οι πολιτικές τοπικής απασχόλησης και τα συστήματα επιμερισμού οφελών συμβάλλουν στη μείωση των κοινωνικών εντάσεων και στην ενίσχυση της υποστήριξης προς τον τουρισμό (Gursoy & Rutherford, 2004).

Για την καλύτερη διακυβέρνηση και εποπτεία είναι σημαντική η ύπαρξη συστημάτων παρακολούθησης που συνδυάζουν τα στατιστικά δεδομένα των αεροδρομίων με δείκτες όπως πληρότητας, απασχόλησης και επιχειρηματικής δραστηριότητας ώστε να εφαρμοστούν οι κατάλληλες πολιτικές. Μέσω τέτοιων συστημάτων, οι τοπικές αρχές μπορούν να εντοπίζουν έγκαιρα συμφόρηση, ελλείψεις υποδομών ή μεταβολές στη ζήτηση και να προσαρμόζουν ανάλογα τις δράσεις τους (Graham & Dennis, 2010). Ο συνδυασμός των παραπάνω

συστημάτων με την σωστή συνεργασία των DMOs βοηθά ώστε να παρθούν από την αρχή οι κατάλληλες αποφάσεις. Οι πολιτικές παρεμβάσεις πριν και αμέσως μετά την έναρξη δρομολογίων έχουν δυσανάλογα μεγάλη επίδραση στα μακροπρόθεσμα αποτελέσματα (Graham & Shaw, 2008).

Από τα παραπάνω προκύπτουν μια σειρά από συμπεράσματα. Οι επιπτώσεις για τους περιφερειακούς προορισμούς όπως η Καλαμάτα προκύπτουν άμεσα από τους παράγοντες διαμεσολάβησης που διαμορφώνουν την επίδραση των LCCs στους περιφερειακούς προορισμούς. Πρώτον, κάθε μορφή κινήτρων προς τους αερομεταφορείς πρέπει να είναι αυστηρά υπό όρους, συνδεδεμένη με μετρήσιμους στόχους τοπικής ανάπτυξης. Δεύτερον, οι προσπάθειες προσέλκυσης νέων δρομολογίων πρέπει να συνοδεύονται από επενδύσεις σε επίγειες μεταφορές και υπηρεσίες επισκεπτών, ώστε τα οφέλη να διαχέονται χωρικά και να μην περιορίζονται γύρω από το αεροδρόμιο. Τρίτον, οι DMOs πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους και με τις αεροπορικές εταιρείες. Τέταρτον, η δημιουργία ενός απλού αλλά ισχυρού συστήματος παρακολούθησης θα διευκολύνει την λήψη σωστών αποφάσεων. Τέλος, η θεσμοθέτηση διαδικασιών συμμετοχής της τοπικής κοινωνίας είναι απαραίτητη για τη διαχείριση κοινωνικών επιπτώσεων και την ενίσχυση της κοινωνικής αποδοχής.

2.6 Μεθοδολογικές προσεγγίσεις και κενά

Η βιβλιογραφία για τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και τον περιφερειακό τουρισμό είναι πολυδιάστατη, αντανακλώντας την πολυπλοκότητα του ερευνητικού ερωτήματος δηλαδή το πώς οι αλλαγές στη συνδεσιμότητα μεταφράζονται σε τουριστικές ροές, οικονομικά αποτελέσματα και κοινωνικές επιπτώσεις. Οι ερευνητές συνδυάζουν συνήθως ποσοτικές χρονοσειρές για τη μέτρηση μεταβολών στην κίνηση και την οικονομία (Papatheodorou και Arvanitis, 2009), μοντέλα εισροών -εκροών για την εκτίμηση οικονομικών επιπτώσεων (UNWTO, 2010), και ποιοτικές προσεγγίσεις για την κατανόηση των κοινωνικών αντιλήψεων (Gursoy και Rutherford, 2004). Κάθε προσέγγιση έχει πλεονεκτήματα και περιορισμούς συνεπώς, μια ολοκληρωμένη μελέτη για την Καλαμάτα πρέπει να υιοθετήσει μικτή μεθοδολογία συνδυάζοντας δεδομένα και τεχνικές ώστε να ενισχυθεί η αιτιώδης τεκμηρίωση και η ερμηνεία του τοπικού πλαισίου.

Η ποσοτική ανάλυση χρονοσειρών αποτελεί τη ραχοκοκαλιά πολλών μελετών LCCs. Μηνιαία δεδομένα επιβατών, διαθέσιμων θέσεων και πληροτήτων καταλυμάτων επιτρέπουν την αποτύπωση τάσεων πριν και μετά την είσοδο των LCCs. (Box & Jenkins, 1976). Οι μέθοδοι αυτές εντοπίζουν διαρθρωτικές αλλαγές, αλλά είναι ευάλωτες σε παράγοντες όπως

οικονομικές κρίσεις ή παράλληλες πολιτικές παρεμβάσεις. Η ενσωμάτωση μακροοικονομικών μεταβλητών και εθνικών τουριστικών δεικτών μειώνει αυτούς τους κινδύνους.

Οι ποιοτικές μέθοδοι καλύπτουν κενά που οι ποσοτικές δεν μπορούν. Συνεντεύξεις με ξενοδόχους, διαχειριστές αεροδρομίου, DMOs και κατοίκους αποκαλύπτουν μηχανισμούς που δεν εμφανίζονται στα συγκεντρωτικά δεδομένα. Βοηθούν επίσης στην ερμηνεία παραδόξων, όπως αύξηση επιβατών χωρίς αντίστοιχη αύξηση απασχόλησης.

Τα κενά δεδομένων παραμένουν καθώς μπορεί να απουσιάζει ο σκοπός του ταξιδιού, να υπάρχει ανεπαρκής καταγραφή βραχυχρόνιων μισθώσεων και περιορισμένη λεπτομέρεια δαπανών. Η συνδυαστική χρήση διοικητικών δεδομένων, πρωτογενών ερευνών και ψηφιακών ιχνών βελτιώνει την ακρίβεια (Li κα, 2018).

2.7 Σύνοψη και σύνδεση με την περίπτωση της Καλαμάτας

Συνοψίζοντας είναι δυνατόν να συνθέσουμε την σχετική βιβλιογραφία σε ένα συνεκτικό εννοιολογικό πλαίσιο που συνδέει την είσοδο των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στον περιφερειακό τουρισμό με μετρήσιμα αποτελέσματα και στη συνέχεια να το μετατρέψουμε σε ελέγξιμες υποθέσεις, λειτουργικές μεταβλητές, δεδομένα και μεθοδολογικές επιλογές προσαρμοσμένες στην περίπτωση της Καλαμάτας. Στόχος είναι η μετάβαση σε μια εστιασμένη εμπειρική στρατηγική που μπορεί να διακρίνει μεταξύ δημιουργίας και ανακατανομής ζήτησης, να ποσοτικοποιήσει τον βαθμό τοπικής οικονομικής απορρόφησης και να αναδείξει κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Η αιτιώδης αλυσίδα έχει ως εξής: Είσοδος LCC > Μεταβολή αεροπορικής προσβασιμότητας > Μεταβολή τουριστικών ροών > Οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά αποτελέσματα. Η βασική αυτή διαδρομή επηρεάζεται από τις εξής ομάδες παραγόντων: τις υποδομές και την επίγεια συνδεσιμότητα, την τοπική προσφορά και ποικιλία προϊόντος, την διακυβέρνηση και τον σχεδιασμό κινήτρων και τη εποχικότητα και δομή της αγοράς. Οι παράγοντες αυτοί καθορίζουν αν η αυξημένη συνδεσιμότητα μετατρέπεται σε διατηρήσιμα, ευρέως κατανεμημένα οφέλη ή σε βραχύβιες αιχμές με υψηλή διαρροή.

Από τα παραπάνω προκύπτουν οι ακόλουθες υποθέσεις για την Καλαμάτα:

1. Η είσοδος LCCs αυξάνει τις μηνιαίες διεθνείς αφίξεις;
2. Οι LCC συνδέσεις αυξάνουν το μερίδιο αφίξεων από τις αγορές προέλευσης της εταιρείας;
3. Η είσοδος LCCs μειώνει τα ελλείμματα εκτός αιχμής;

4. Η αύξηση αφίξεων ενισχύει την τοπική απασχόληση και οικονομία ή τα καθαρά οφέλη μετριάζονται από διαρροές;
5. Η ταχεία αύξηση των αφίξεων αυξάνει τις ανησυχίες των κατοίκων για συμφόρηση;

3. Παρουσίαση της Καλαμάτας ως τουριστικού προορισμού.

3.1 Ο προορισμός.

Προτού ακολουθήσει η περαιτέρω ανάλυση κρίνεται σκόπιμο να αναλυθεί το προφίλ της Καλαμάτας ως τουριστικός προορισμός αναλύοντας τα χαρακτηριστικά, τις δυνατότητες και τις προοπτικές της. Η Καλαμάτα αποτελεί έναν από τους πλέον ενδιαφέροντες περιφερειακούς προορισμούς της Ελλάδος, συνδυάζοντας φυσικούς πόρους, πολιτιστική κληρονομιά, αστική ζωντάνια και αναπτυσσόμενη τουριστική υποδομή. Η γεωγραφική της θέση στο νοτιοδυτικό άκρο της Πελοποννήσου, η εύκολη πρόσβαση μέσω του αεροδρομίου Καλαμάτας (KLX) και η εγγύτητα σε εμβληματικούς προορισμούς όπως η Μάνη, η Πύλος και η Κορώνη, την καθιστούν στρατηγικό κόμβο για τον τουρισμό της Μεσσηνίας. Η πόλη έχει εξελιχθεί τα τελευταία χρόνια σε έναν προορισμό που συνδυάζει αστικό τουρισμό, παραθαλάσσιες εμπειρίες, γαστρονομία, πολιτισμό και δραστηριότητες φύσης, αντανακλώντας μια ευρύτερη τάση διαφοροποίησης του ελληνικού τουριστικού προϊόντος (ΙΝΣΕΤΕ, 2026).

Η Καλαμάτα διαθέτει ένα από τα πιο αναβαθμισμένα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας, το οποίο λειτουργεί ως βασική πύλη εισόδου για διεθνείς επισκέπτες. Η αύξηση των απευθείας συνδέσεων ιδιαίτερα μέσω αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, έχει ενισχύσει σημαντικά την αεροπορική προσβασιμότητα της περιοχής (Papatheodorou & Arvanitis, 2009). Παράλληλα, η ολοκλήρωση του αυτοκινητοδρόμου Κορίνθου Καλαμάτας έχει μειώσει τον χρόνο οδικής πρόσβασης από την Αθήνα, ενισχύοντας την εσωτερική ζήτηση και καθιστώντας την πόλη ελκυστική για σύντομες αποδράσεις. Η συνδυασμένη αυτή προσβασιμότητα επιτρέπει στην Καλαμάτα να λειτουργεί τόσο ως τελικός προορισμός όσο και ως κόμβος διασποράς προς την ευρύτερη Μεσσηνία, στοιχείο που ενισχύει τη χωρική διάχυση των τουριστικών οφελών (Tsiotas, Niavis & Polyzos, 2019).

Η περιοχή διαθέτει πλούσιο φυσικό περιβάλλον, με τον Μεσσηνιακό Κόλπο, τον Ταΰγετο και τις εκτεταμένες παραλίες να αποτελούν βασικούς πόρους. Η παραλιακή ζώνη της Καλαμάτας, μήκους άνω των 2,5 χιλιομέτρων, προσφέρει οργανωμένες και μη οργανωμένες επιλογές, ενώ η εγγύτητα σε φυσικά τοπία όπως το φαράγγι του Βιρού και το Πολυλίμνιο ενισχύει την ελκυστικότητα για δραστηριότητες φύσης. Η ποικιλία των τοπίων επιτρέπει την ανάπτυξη μορφών τουρισμού πέραν του παραδοσιακού «ήλιος και θάλασσα», όπως πεζοπορία, ποδηλασία και αγροτουρισμός. Η Καλαμάτα διαθέτει επίσης πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, με το Κάστρο, την Παλιά Πόλη, το Αρχαιολογικό Μουσείο Μεσσηνίας και το

Λαογραφικό Μουσείο να αποτελούν βασικά σημεία ενδιαφέροντος. Η πόλη είναι επίσης γνωστή για το Διεθνές Φεστιβάλ Χορού Καλαμάτας, το οποίο έχει καθιερωθεί ως ένα από τα σημαντικότερα πολιτιστικά γεγονότα της χώρας, προσελκύοντας διεθνές κοινό και ενισχύοντας την πολιτιστική ταυτότητα της πόλης (Visit Greece, 2026). Η Μεσσηνία είναι διεθνώς αναγνωρισμένη για την παραγωγή ελαιόλαδου, ελιών, σύκων και κρασιού. Η γαστρονομία αποτελεί βασικό στοιχείο της τουριστικής εμπειρίας, με την πόλη να διαθέτει πλούσια εστίαση που αξιοποιεί τοπικά προϊόντα. Η ανάπτυξη γαστρονομικών διαδρομών και εμπειριών, όπως επισκέψεις σε ελαιολιβερά και οινοποιεία, ενισχύει την αξία του προορισμού και διαφοροποιεί το τουριστικό προϊόν (INΣETE, 2026).

Η Καλαμάτα διαθέτει σημαντικές δυνατότητες στον τομέα της φιλοξενίας, που περιλαμβάνει ξενοδοχεία 3–5 αστέρων, πολυτελή καταλύματα, μικρούς ξενώνες και καταλύματα βραχυχρόνιας μίσθωσης. Η ύπαρξη μεγάλων τουριστικών επενδύσεων στη Μεσσηνία, όπως το Costa Navarino, έχει αναβαθμίσει συνολικά την εικόνα της περιοχής και έχει δημιουργήσει θετική αντίληψη για την πόλη, ενισχύοντας την ζήτηση για υψηλότερης ποιότητας υπηρεσίες. Παράλληλα, η πόλη διαθέτει αναπτυσσόμενη αγορά συνεδριακού τουρισμού, με σύγχρονους χώρους εκδηλώσεων και ξενοδοχειακές μονάδες που μπορούν να φιλοξενήσουν επαγγελματικές συναντήσεις και πολιτιστικές διοργανώσεις.

Παρά την αυξανόμενη δημοτικότητα, η Καλαμάτα εξακολουθεί να παρουσιάζει ισχυρή εποχικότητα, με κορύφωση τους μήνες Ιούλιο–Αύγουστο. Ωστόσο, η επέκταση των LCC δρομολογίων σε εκτός αιχμής περιόδους έχει αρχίσει να ενισχύει την ζήτηση την άνοιξη και το φθινόπωρο, στοιχείο που συνδέεται με την ανάπτυξη δραστηριοτήτων όπως πεζοπορία, πολιτιστικός τουρισμός και γαστρονομία (Tsiotas κα, 2019a). Η εποχικότητα παραμένει πρόκληση, αλλά ταυτόχρονα προσφέρει ευκαιρίες για στρατηγικές παρεμβάσεις που θα ενισχύσουν την βιωσιμότητα του προορισμού.

Συνοψίζοντας, η Καλαμάτα έχει εξελιχθεί σε έναν πολυδιάστατο προορισμό που συνδυάζει φυσική ομορφιά, πολιτισμό, γαστρονομία και αστική ποιότητα ζωής. Η ενίσχυση της αεροπορικής συνδεσιμότητας, η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και η αναβάθμιση των υποδομών έχουν συμβάλει στη σταθερή αύξηση της ζήτησης. Ωστόσο, η περαιτέρω ανάπτυξη απαιτεί στρατηγική διαχείριση της εποχικότητας, ενίσχυση της τοπικής προσφοράς, βελτίωση των επίγειων συνδέσεων και συστηματική παρακολούθηση των κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

3.2 Η Σύμβαση Παραχώρησης των Περιφερειακών Αεροδρομίων στην Fraport Greece και το Αεροδρόμιο της Καλαμάτας.

Η παραχώρηση των αρχικά 14 περιφερειακών αεροδρομίων της Ελλάδας στην κοινοπραξία Fraport Greece αποτέλεσε μία από τις σημαντικότερες μεταρρυθμίσεις στον τομέα των αερομεταφορών και των υποδομών της χώρας κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Η σύμβαση, η οποία υπογράφηκε το 2015 και τέθηκε σε πλήρη ισχύ τον Απρίλιο του 2017 εντάχθηκε στο ευρύτερο πρόγραμμα αποκρατικοποιήσεων του ΤΑΙΠΕΔ, με στόχο την αναβάθμιση των υποδομών, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών. Σύμφωνα με το επίσημο δελτίο τύπου της Fraport AG (2015), η παραχώρηση έχει διάρκεια 40 ετών και περιλαμβάνει σημαντικές υποχρεωτικές επενδύσεις στα αεροδρόμια. Η Fraport Greece αποτελεί κοινοπραξία μεταξύ της γερμανικής Fraport AG και του ομίλου Κοπελούζου και ανέλαβε την διαχείριση, λειτουργία και ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων, καταβάλλοντας εφάπαξ τίμημα 1,23 δισ. ευρώ και ετήσιο μίσθωμα στο Ελληνικό Δημόσιο. Η εταιρεία δεσμεύτηκε για επενδύσεις άνω των 330 εκατομμυρίων ευρώ κατά τα πρώτα χρόνια της παραχώρησης, οι οποίες αφορούν την αναβάθμιση των κτιριακών εγκαταστάσεων, την βελτίωση των υποδομών ασφαλείας, την αύξηση της χωρητικότητας και την ενίσχυση της λειτουργικής αποτελεσματικότητας των αερολιμένων.

Ακολούθησαν και άλλα αεροδρόμια μεταξύ αυτών και αυτό της Καλαμάτας (Fraport AG. (2024). Η παραχώρηση είχε ιδιαίτερη σημασία καθώς το αεροδρόμιο βρισκόταν σε φάση αυξανόμενης ζήτησης κυρίως λόγω της ανάπτυξης του τουρισμού στη Μεσσηνία και της εισόδου αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Πριν από την παραχώρηση το αεροδρόμιο αντιμετώπιζε σημαντικές ελλείψεις σε υποδομές, περιορισμένη χωρητικότητα και ανεπαρκείς εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση της αυξανόμενης επιβατικής κίνησης. Όπως και στα υπόλοιπα αεροδρόμια υπάρχουν παρόμοιες υποχρεώσεις για πρόγραμμα επενδύσεων εκ μέρους της Fraport Greece.

Η σύμβαση παραχώρησης των περιφερειακών αεροδρομίων στην Fraport Greece αποτελεί μια σύνθετη και πολυδιάστατη διαδικασία, με σημαντικές επιπτώσεις για την ανάπτυξη των αερομεταφορών και του τουρισμού στην Ελλάδα. Για την Καλαμάτα, η παραχώρηση προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες για ανάπτυξη, αλλά απαιτεί στρατηγικό σχεδιασμό, συνεργασία μεταξύ των φορέων και συνεχή αξιολόγηση των επιπτώσεων, προκειμένου να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα και η ανταγωνιστικότητα της περιοχής ως τουριστικού προορισμού. Αυτό προκύπτει από την διεθνή βιβλιογραφία η οποία αναφέρει ότι

η ιδιωτικοποίηση των αεροδρομίων μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των τελών χρήσης και σε ενίσχυση της εμπορικής λογικής εις βάρος της κοινωνικής διάστασης των μεταφορών (Bilotkach και Zhang 2012). Στον αντίποδα τα αεροδρόμια υπό ιδιωτική διαχείριση τείνουν να επιτυγχάνουν υψηλότερα επίπεδα λειτουργικής αποτελεσματικότητας και καλύτερη διαχείριση πόρων (Oum, Adler και Yu, 2006).

4. Μεθοδολογία της Έρευνας

4.1 Φιλοσοφία της Έρευνας

Η επιλογή της φιλοσοφικής βάσης μιας έρευνας αποτελεί κρίσιμη απόφαση καθώς καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο ο ερευνητής αντιλαμβάνεται την πραγματικότητα, την φύση της γνώσης και τις κατάλληλες μεθόδους για την παραγωγή έγκυρων και αξιόπιστων συμπερασμάτων. Η επιλογή της κατάλληλης μεθόδου έρευνας επηρεάζει άμεσα τον σχεδιασμό, την συλλογή δεδομένων, την ανάλυση και την ερμηνεία των αποτελεσμάτων. Στο πλαίσιο της παρούσας διπλωματικής, η οποία ερευνά τις επιπτώσεις της εισόδου στην αγορά των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους που προέκυψαν στην τουριστική ανάπτυξη της Καλαμάτας, υιοθετείται η πραγματολογική φιλοσοφία και η εφαρμογή μικτών μεθόδων ως η πλέον κατάλληλη προσέγγιση για την κατανόηση αυτού του σύνθετου κοινωνικοοικονομικού γεγονότος.

Η πραγματολογία εστιάζει στην χρησιμότητα της γνώσης και στην πρακτική επίλυση προβλημάτων. Σύμφωνα με τον Biesta (2010) η αξία μιας μεθόδου δεν κρίνεται από την προσήλωσή της σε ένα φιλοσοφικό δόγμα, αλλά από την ικανότητά της να απαντά αποτελεσματικά στα ερευνητικά ερωτήματα. Η πραγματολογία απορρίπτει την διχοτόμηση μεταξύ ποσοτικών και ποιοτικών μεθόδων και υποστηρίζει ότι κάθε εργαλείο μπορεί να είναι χρήσιμο, εφόσον συμβάλλει στην κατανόηση του υπό μελέτη φαινομένου. Αυτή η ευελιξία καθιστά την πραγματολογία ιδανική για έρευνες στον τουρισμό, όπου τα φαινόμενα είναι πολυδιάστατα και αλληλοεπιδρούν μεταξύ οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών παραγόντων. Η παρούσα εργασία εξετάζει ένα ζήτημα με πολλές διαστάσεις: την αεροπορική συνδεσιμότητα, τις τουριστικές ροές, τις οικονομικές επιπτώσεις, τις κοινωνικές αντιλήψεις και τις περιβαλλοντικές πιέσεις. Κανένα μεμονωμένο μεθοδολογικό παράδειγμα δεν μπορεί να καλύψει επαρκώς όλο το εύρος αυτών των διαστάσεων. Η πραγματολογία επιτρέπει την επιλογή των εργαλείων που είναι πιο κατάλληλα για κάθε επιμέρους ερώτημα, χωρίς ιδεολογικούς περιορισμούς, και υποστηρίζει την ενσωμάτωση πολλαπλών πηγών δεδομένων και μεθόδων ανάλυσης.

Η επιλογή που έγινε προϋποθέτει την κριτική αξιολόγηση και απόρριψη των άλλων φιλοσοφικών προσεγγίσεων που δεν επιλέχθηκαν καθώς δεν ανταποκρίνονται στις ανάγκες της συγκεκριμένης εργασίας. Ο θετικισμός θεωρεί ότι η πραγματικότητα είναι αντικειμενική, μετρήσιμη και ανεξάρτητη από τον ερευνητή. Θα ήταν κατάλληλος αν η παρούσα έρευνα περιοριζόταν αποκλειστικά σε χρονοσειρές αφίξεων, στατιστικά μοντέλα, αιτιώδεις εκτιμήσεις

και οικονομικούς δείκτες. Ωστόσο αυτή η έρευνα δεν περιορίζεται, όπως θα αναφερθεί παρακάτω, μόνο σε αριθμητικά δεδομένα. Απαιτείται παράλληλα η κατανόηση των αντιλήψεων των κατοίκων, των εμπειριών των επιχειρηματιών, των κοινωνικών εντάσεων, των προσδοκιών και ανησυχιών των φορέων. Συνεπώς ο θετικισμός δεν είναι κατάλληλος καθώς θα οδηγούσε σε μερική κατανόηση του υπό μελέτη φαινομένου επειδή αγνοεί τις υποκειμενικές και κοινωνικές διαστάσεις του τουρισμού (Guba και Lincoln, 1994). Η φαινομενολογική προσέγγιση επικεντρώνεται στην κατανόηση των υποκειμενικών εμπειριών και των κοινωνικών νοημάτων. Θα ήταν κατάλληλη αν η εργασία εστίαζε αποκλειστικά στις εμπειρίες των κατοίκων, στις αντιλήψεις των επιχειρηματιών και στις κοινωνικές εντάσεις και συγκρούσεις. Αντίθετα, η παρούσα εργασία απαιτεί και ποσοτική τεκμηρίωση των επιπτώσεων της εισαγωγής στην αγορά των LCCs, όπως είναι οι μεταβολές των αφίξεων, η εποχικότητα, η οικονομική απορρόφηση και οι διαρθρωτικές αλλαγές. Η φαινομενολογική προσέγγιση απορρίπτεται διότι δεν επιτρέπει αιτιώδη τεκμηρίωση ούτε σύγκριση με δευτερογενή δεδομένα (Bryman, 2016). Επίσης η κριτική θεωρία απορρίπτεται καθώς επικεντρώνεται σε ζητήματα εξουσίας, ανισοτήτων και κοινωνικής δικαιοσύνης. Αν και τέτοια ζητήματα υπάρχουν στον τουρισμό, η παρούσα έρευνα δεν έχει πρωταρχικά πολιτικό ή ιδεολογικό στόχο. Επομένως, η κριτική θεωρία απορρίπτεται ως μη συμβατή με τον εμπειρικό στόχο της μελέτης.

Η μικτή προσέγγιση (ποσοτική και ποιοτική) επιλέχθηκε διότι επιτρέπει την ολοκληρωμένη διερεύνηση ενός σύνθετου φαινομένου όπως η επίδραση της εισόδου των LCCs σε έναν περιφερειακό τουριστικό προορισμό. Σύμφωνα με τους Creswell και Plano Clark (2018), οι μικτές μέθοδοι είναι κατάλληλες όταν καμία μεμονωμένη μέθοδος δεν επαρκεί για την απάντηση των ερευνητικών ερωτημάτων, ο συνδυασμός αιτιώδους τεκμηρίωσης και ερμηνείας κοινωνικών εμπειριών είναι απαραίτητος και η έρευνα έχει εφαρμοστικό χαρακτήρα και στοχεύει σε πολιτικές προτάσεις. Με την μικτή μέθοδο επιτυγχάνουμε την τριγωνοποίηση, την συμπληρωματικότητα, την ανάπτυξη και την επέκταση. Η τριγωνοποίηση (triangulation) είναι ο συνδυασμός ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων για την ενίσχυση της εγκυρότητας των αποτελεσμάτων (Denzin, 2012). Με την συμπληρωματικότητα (complementarity) τα ποιοτικά δεδομένα βοηθούν στο να ερμηνευθούν τα ποσοτικά ευρήματα (Greene, 2007). Με την ανάπτυξη (development) τα ποιοτικά ευρήματα βοηθούν στη διαμόρφωση των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου. Και τέλος με την επέκταση (expansion) οι δύο μέθοδοι καλύπτουν τις διαφορετικές πτυχές του φαινομένου.

Συνδέοντας τα παραπάνω στην υπό εξέταση περίπτωση τα επίσημα ποσοτικά δεδομένα από πηγές όπως το INΣΕΤΕ ή η Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία θα δείξουν το τι συμβαίνει ενώ οι ποιοτικές αντιλήψεις που θα διατυπωθούν μέσω ερωτηματολογίου δείχνουν πώς βιώνεται αυτό που συμβαίνει. Όπως αναφέρθηκε η μικτή προσέγγιση είναι αυτή που επιτρέπει την αιτιώδη τεκμηρίωση και κατανόηση των κοινωνικών διαστάσεων. Σχετικά με την φιλοσοφία της έρευνας η επιλογή της οδηγεί σε ένα ερευνητικό πλάνο δύο επιπέδων. Αρχικά θα γίνει χρήση δευτερογενών δεδομένων (αφίξεις, πληρότητες) ώστε να υπάρξει μία αιτιώδης εκτίμηση των επιπτώσεων της εισαγωγής των LCCs. Αυτά τα δεδομένα επιλέγονται διότι είναι αξιόπιστα, επιτρέπουν χρονοσειρές και καλύπτουν μεγάλο χρονικό διάστημα. Σε δεύτερο επίπεδο θα γίνει πρωτογενής έρευνα με βάση ερωτηματολόγιο ώστε να καταγραφούν οι αντιλήψεις των φορέων των επιχειρήσεων και των κατοίκων με σκοπό την κατανόηση των επιπτώσεων. Το ερωτηματολόγιο επιλέγεται διότι επιτρέπει μεγάλο δείγμα, είναι ανώνυμο, είναι γρήγορο στη συμπλήρωση και επιτρέπει την ποσοτικοποίηση των αντιλήψεων. Η εναλλακτική των συνεντεύξεων απορρίπτεται ως μέθοδος διότι απαιτεί πολύ χρόνο, έχει μικρό δείγμα και δεν επιτρέπει την στατιστική γενίκευση. Ωστόσο, η πραγματολογία επιτρέπει συμπληρωματικές ποιοτικές ερωτήσεις στο τέλος του ερωτηματολογίου. Με την πραγματολογία είναι δυνατή η ισότιμη ενσωμάτωση των δύο παραπάνω τμημάτων.

4.2 Σχεδιασμός της Έρευνας

Ο σχεδιασμός της έρευνας αποτελεί το θεμέλιο πάνω στο οποίο οικοδομείται η συνολική μεθοδολογική προσέγγιση, καθώς συνδέει άμεσα τη φιλοσοφία της έρευνας με συγκεκριμένες τεχνικές συλλογής και ανάλυσης δεδομένων (Bryman, 2016). Στην παρούσα μελέτη, ο σχεδιασμός βασίζεται στην πραγματολογική φιλοσοφία και υλοποιείται μέσω μιας μικτής μεθοδολογίας η οποία συνδυάζει ποσοτική ανάλυση δευτερογενών δεδομένων και πρωτογενή συλλογή δεδομένων μέσω ερωτηματολογίου. Η επιλογή αυτού του σχεδιασμού αποτελεί αποτέλεσμα αξιολόγησης των εναλλακτικών προσεγγίσεων και τεκμηριώνεται από τη διεθνή βιβλιογραφία στις κοινωνικές επιστήμες και ειδικότερα στον τουρισμό (Creswell και Plano Clark, 2017 και Goodson και Phillimore, 2004). Η έρευνα εστιάζει στην επίδραση της εισόδου στην αγορά της Καλαμάτας των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Η Καλαμάτα αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα περιφερειακού τουριστικού προορισμού. Το υπό μελέτη αντικείμενο είναι εγγενώς σύνθετο: περιλαμβάνει μεταβολές στην αεροπορική συνδεσιμότητα, στις τουριστικές ροές, στις οικονομικές επιδόσεις του τοπικού τουριστικού προϊόντος, αλλά και στις κοινωνικές αντιλήψεις και στις αντιδράσεις των κατοίκων και των

επιχειρήσεων. Μια τέτοια πολυπλοκότητα καθιστά ανεπαρκή οποιαδήποτε μονοδιάστατη μεθοδολογική προσέγγιση και καθιστά αναγκαία τη συνδυαστική χρήση ποσοτικών και ποιοτικών εργαλείων, σε συμφωνία με τη λογική της πραγματολογίας (Biesta, 2010).

Η μικτή μέθοδος επιλέχθηκε διότι επιτρέπει την ολοκληρωμένη διερεύνηση ενός σύνθετου φαινομένου όπως η επίδραση των LCCs σε έναν περιφερειακό προορισμό. Σύμφωνα με τους Creswell και Plano Clark (2018), οι μικτές μέθοδοι είναι ιδιαίτερα κατάλληλες όταν δεν επαρκούν μεμονωμένες μέθοδοι για την απάντηση των ερευνητικών ερωτημάτων, απαιτείται συνδυασμός αιτιώδους τεκμηρίωσης και ερμηνείας κοινωνικών εμπειριών και η έρευνα έχει εφαρμοστικό χαρακτήρα και στοχεύει σε πολιτικές προτάσεις. Η υπό μελέτη περίπτωση της Καλαμάτας πληροί και τα τρία κριτήρια. Από τη μία πλευρά, η ανάλυση των επιπτώσεων των LCCs απαιτεί ποσοτικές τεχνικές (π.χ. χρονοσειρές) για να εκτιμηθεί αν και σε ποιο βαθμό η είσοδος των εταιρειών χαμηλού κόστους στον προορισμό συνδέεται με μεταβολές στις αφίξεις, στην εποχικότητα και σε βασικούς οικονομικούς δείκτες. Από την άλλη πλευρά, η κατανόηση του τρόπου με τον οποίο οι κάτοικοι, οι επιχειρήσεις και οι τοπικοί φορείς βιώνουν αυτές τις αλλαγές, καθώς και των κοινωνικών και λειτουργικών επιπτώσεων, απαιτεί τη συλλογή και ανάλυση δεδομένων σχετικά με τις αντιλήψεις και τις στάσεις τα οποία δεν μπορούν να αποτυπωθούν επαρκώς μόνο με αριθμητικούς δείκτες (Greene, 2007 και Denzin, 2012).

Στο πλαίσιο αυτό, η μικτή μέθοδος προσφέρει τέσσερα βασικά πλεονεκτήματα. Αρχικά επιτρέπει την τριγωνοποίηση (triangulation). Αυτή αφορά τον συνδυασμό ποσοτικών δεδομένων (π.χ. αφίξεις, πληρότητες, απασχόληση) και ποιοτικών αντιλήψεων (μέσω ερωτηματολογίου με κλίμακες στάσεων και ανοιχτές ερωτήσεις) και ενισχύει την εγκυρότητα των συμπερασμάτων καθώς επιτρέπει τη διασταύρωση ευρημάτων από διαφορετικές πηγές (Denzin, 2012). Αν, για παράδειγμα, τα επίσημα στατιστικά δείχνουν αύξηση αφίξεων, αλλά οι επιχειρήσεις αναφέρουν περιορισμένη αύξηση εσόδων, η τριγωνοποίηση βοηθά να εντοπιστούν φαινόμενα διαρροής ή άνισης κατανομής των ωφελειών. Δεύτερον επιτρέπει την συμπληρωματικότητα (complementarity). Με αυτήν τα ποιοτικά στοιχεία συμβάλλουν στην ερμηνεία των ποσοτικών μοτίβων, εξηγώντας το γιατί πίσω από το τι (Greene, 2007). Για παράδειγμα, όταν παρατηρείται αύξηση της εποχικότητας παρά την ενίσχυση της συνδεσιμότητας, οι αντιλήψεις των επιχειρηματιών και των κατοίκων μπορούν να φωτίσουν ζητήματα όπως η ανεπαρκής διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος ή η έλλειψη στρατηγικής για την επιμήκυνση της σεζόν. Τρίτο πλεονέκτημα είναι η επέκταση (expansion). Οι δύο μέθοδοι καλύπτουν διαφορετικές πτυχές του φαινομένου. Τα ποσοτικά δεδομένα επιτρέπουν τη μέτρηση και τη σύγκριση στο χρόνο και στον χώρο, ενώ τα ποιοτικά δεδομένα

επιτρέπουν την εμβάθυνση σε εμπειρίες, προσδοκίες και αντιλήψεις που δεν είναι άμεσα μετρήσιμες (Creswell & Plano Clark, 2018). Τέλος με την ανάπτυξη (development) τα δευτερογενή δεδομένα καθοδηγούν την διαμόρφωση των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου. Για παράδειγμα, εαν τα στατιστικά δείχνουν έντονη συγκέντρωση αφίξεων σε συγκεκριμένους μήνες, το ερωτηματολόγιο μπορεί να περιλαμβάνει ερωτήσεις για τις αντιλήψεις σχετικά με την εποχικότητα, τη διαχείριση της ζήτησης και τις επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής.

Η επιλογή της μικτής μεθόδου προϋποθέτει την κριτική αξιολόγηση και απόρριψη εναλλακτικών σχεδιασμών. Ένας καθαρά ποσοτικός σχεδιασμός, βασισμένος μόνο σε δευτερογενή δεδομένα και στατιστικά μοντέλα, θα μπορούσε να αποτυπώσει με ακρίβεια τις μεταβολές στις αφίξεις, στην εποχικότητα και σε ορισμένους οικονομικούς δείκτες. Ωστόσο, δεν θα μπορούσε να αποτυπώσει τις κοινωνικές αντιλήψεις, τις εμπειρίες και τις στάσεις των κατοίκων και των επιχειρήσεων απέναντι στις αλλαγές που επιφέρει η παρουσία των LCCs. Θα παρείχε, επομένως, μια μερική εικόνα του φαινομένου (Bryman, 2016). Αντίστοιχα, ένας αποκλειστικά ποιοτικός σχεδιασμός, βασισμένος σε συνεντεύξεις ή ομάδες εστίασης, θα μπορούσε να προσφέρει βαθιά κατανόηση των εμπειριών και των αντιλήψεων των εμπλεκομένων, αλλά δεν θα επέτρεπε την αιτιώδη τεκμηρίωση των επιπτώσεων των LCCs ούτε τη σύγκριση με επίσημα στατιστικά. Θα ήταν δύσκολο να απαντηθούν ερωτήματα όπως το αν αυξήθηκαν οι αφίξεις ή μειώθηκε η εποχικότητα με τρόπο που να αντέχει σε εμπειρικό έλεγχο (Creswell και Plano Clark, 2017). Τέλος ένας σχεδιασμός μελέτης περίπτωσης (case study) χωρίς ενσωμάτωση ποσοτικών δεδομένων θα παρείχε πλούσια περιγραφική ανάλυση της Καλαμάτας ως προορισμού, αλλά δεν θα μπορούσε να απαντήσει επαρκώς στα ερωτήματα που αφορούν τη δυναμική των αφίξεων, την εποχικότητα και τις οικονομικές επιπτώσεις. Η απουσία χρονοσειρών και συγκριτικών δεικτών θα περιόριζε σημαντικά τη δυνατότητα εξαγωγής γενικεύσιμων συμπερασμάτων (Yin, 2017).

Η παρούσα εργασία υιοθετεί έναν συνδυασμό τρόπων λήψης δεδομένων, ο οποίος συνδυάζει δευτερογενή και πρωτογενή στοιχεία, σε πλήρη συμφωνία με τη λογική των μικτών μεθόδων και της πραγματολογικής προσέγγισης (Biesta, 2010 και Greene, 2007). Τα δευτερογενή δεδομένα προέρχονται από πηγές όπως η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και αφορούν αφίξεις, αναχωρήσεις και κινήσεις αεροσκαφών. Από την Fraport Greece αντλούνται στατιστικά στοιχεία για το αεροδρόμιο Καλαμάτας όπως η επιβατική κίνηση τα δρομολόγια και η χωρητικότητα. Από την Ελληνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛΣΤΑΤ) αντλούνται στοιχεία σχετικά με την απασχόληση στον τουρισμό τον αριθμό καταλυμάτων και τις διανυκτερεύσεις. Από το INSETE αντλούνται στοιχεία σχετικά με τις αγορές προέλευσης

την μέση δαπάνη ανά επισκέπτη και το προφίλ των τουριστών. Τέλος υπάρχουν τα στοιχεία από τις αεροπορικές εταιρείες όπως τα δρομολόγια η συχνότητα πτήσεων και η χωρητικότητα θέσεων. Αυτά τα δεδομένα αυτά επιτρέπουν την δημιουργία χρονοσειρών, την ανάλυση της εποχικότητας, την εκτίμηση των επιπτώσεων από τους LCCs και την σύγκριση με άλλους προορισμούς ή αεροδρόμια. Η χρήση δευτερογενών δεδομένων είναι σύμφωνη με τις πρακτικές στην έρευνα τουρισμού και μεταφορών, όπου η ανάλυση επίσημων στατιστικών αποτελεί βασικό εργαλείο για την κατανόηση των μακροχρόνιων τάσεων (Veal, 2017). Τα πρωτογενή δεδομένα θα συλλεχθούν μέσω ερωτηματολογίου. Αυτό έχει στοχεύει στο να αντλήσει στοιχεία από επιχειρήσεις τουρισμού, κατοίκους, επαγγελματίες του κλάδου και τοπικούς φορείς. Στόχος του είναι να καταγραφούν οι αντιλήψεις, οι εμπειρίες, οι προκλήσεις, οι ωφέλειες και οι κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την λειτουργία των LCCs. Η επιλογή του ερωτηματολογίου επιτρέπει την συλλογή δεδομένων από σημαντικό αριθμό συμμετεχόντων με τυποποιημένο τρόπο και τη μετατροπή στάσεων και αντιλήψεων σε ποσοτικά μετρήσιμες μεταβλητές (Bryman, 2016 και Veal, 2017). Ο συνδυασμός πρωτογενούς και δευτερογενούς έρευνας μας επιτρέπει να δούμε τι συμβαίνει και πώς αυτό βιώνεται από τους εμπλεκόμενους. Ο συνδυασμός των δύο αυτών τύπων δεδομένων επιτρέπει την εξαγωγή συμπερασμάτων έχουν πρακτική χρησιμότητα σε συμφωνία με την φιλοσοφία της πραγματολογικής προσέγγισης (Biesta, 2010).

Η βιβλιογραφία για τις μικτές μεθόδους περιγράφει διάφορους τύπους ερευνητικών σχεδιασμών. Η παρούσα έρευνα υιοθετεί το convergent parallel design (παράλληλος συγκλίνων σχεδιασμός), όπου τα ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα συλλέγονται παράλληλα, αναλύονται ξεχωριστά και συγκρίνονται και ενσωματώνονται στο στάδιο της ερμηνείας. Η επιλογή αυτού του τύπου σχεδιασμού τεκμηριώνεται από το ότι επιτρέπει την ταυτόχρονη συλλογή δεδομένων εξοικονομώντας χρόνο και πόρους, είναι κατάλληλος όταν οι δύο τύποι δεδομένων έχουν ίση βαρύτητα στην απάντηση των ερευνητικών ερωτημάτων και διευκολύνει την άμεση σύγκριση ποσοτικών και ποιοτικών ευρημάτων. Έχει χρησιμοποιηθεί ευρέως σε έρευνες τουρισμού και φιλοξενίας, όπου η τριγωνοποίηση θεωρείται κρίσιμη για την κατανόηση σύνθετων φαινομένων (Goodson και Phillimore, 2004).

Ο ερευνητικός σχεδιασμός έχει μία σειρά από στόχους. Επιδιώκει την αιτιώδη τεκμηρίωση των επιπτώσεων της λειτουργίας των LCCs στην Καλαμάτα, μέσω ανάλυσης δευτερογενών δεδομένων και κατάλληλων στατιστικών τεχνικών, την κατανόηση των κοινωνικών και επιχειρηματικών αντιλήψεων, μέσω του ερωτηματολογίου. Την σύγκριση πρωτογενών και δευτερογενών δεδομένων, ώστε να εντοπιστούν συγκλίσεις και αποκλίσεις,

τον εντοπισμό παραγόντων διαμεσολάβησης που επηρεάζουν την λειτουργία των LCCs και την παραγωγή πολιτικών προτάσεων βασισμένων σε εμπειρικά δεδομένα, σε συμφωνία με τη λογική της εφαρμοσμένης έρευνας στον τουρισμό (Goodson και Phillimore, 2004).

Σύμφωνα με τους Goodson και Phillimore (2004), ο τουρισμός ως πεδίο έρευνας χαρακτηρίζεται από διεπιστημονικότητα, συνδυασμό μεθόδων, ισχυρή σύνδεση με πολιτική και πρακτική εφαρμογή. Η παρούσα εργασία ακολουθεί αυτή τη λογική, καθώς αντλεί από τη μεθοδολογία των κοινωνικών επιστημών, της οικονομικής ανάλυσης και της γεωγραφίας των μεταφορών, συνδυάζει ποσοτικές και ποιοτικές προσεγγίσεις και στοχεύει σε συγκεκριμένες προτάσεις πολιτικής για τη διαχείριση των LCCs και την τουριστική ανάπτυξη της Καλαμάτας.

4.3 Μέθοδοι Συλλογής Δεδομένων

Η επιλογή της κατάλληλης μεθόδου συλλογής δεδομένων αποτελεί κρίσιμο στάδιο στον σχεδιασμό κάθε έρευνας, καθώς επηρεάζει άμεσα την εγκυρότητα, την αξιοπιστία και την δυνατότητα γενίκευσης των αποτελεσμάτων (Bryman, 2016). Στην παρούσα μελέτη, η κύρια μέθοδος πρωτογενούς συλλογής δεδομένων είναι το ερωτηματολόγιο, το οποίο σχεδιάστηκε ειδικά για να καταγράψει τις αντιλήψεις, τις εμπειρίες και τις στάσεις των κατοίκων, των επιχειρήσεων και των τοπικών φορέων της Καλαμάτας σχετικά με τις επιπτώσεις των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Η επιλογή αυτή τεκμηριώνεται τόσο θεωρητικά όσο και πρακτικά, ενώ συνοδεύεται από την απόρριψη εναλλακτικών μεθόδων συλλογής δεδομένων που κρίθηκαν λιγότερο κατάλληλες για τους στόχους της έρευνας.

Το ερωτηματολόγιο αποτελεί μία από τις πιο διαδεδομένες μεθόδους συλλογής δεδομένων στις κοινωνικές επιστήμες και ειδικά στον τουρισμό (Veal, 2017). Η επιλογή του βασίζεται σε τέσσερις κεντρικούς λόγους. Το ερωτηματολόγιο επιτρέπει την προσέγγιση μεγάλου αριθμού συμμετεχόντων με χαμηλό κόστος και υψηλή αποτελεσματικότητα, κάτι που θα ήταν αδύνατο με ποιοτικές μεθόδους μεγάλης διάρκειας (Creswell και Plano Clark, 2018). Η δυνατότητα διαδικτυακής διανομής ενισχύει περαιτέρω την προσβασιμότητα και την αντιπροσωπευτικότητα. Είναι ανώνυμο, γεγονός το οποίο ενθαρρύνει τις ειλικρινείς απαντήσεις, ιδιαίτερα σε θέματα που ενδέχεται να προκαλέσουν δισταγμό όπως οι κοινωνικές επιπτώσεις του τουρισμού, η συμφόρηση, οι στάσεις απέναντι στις LCCs, και οι αντιλήψεις για την ποιότητα ζωής. Η βιβλιογραφία επιβεβαιώνει ότι η ανωνυμία αυξάνει την εγκυρότητα των απαντήσεων (Dillman et al., 2014). Οι κλίμακες Likert επιτρέπουν τη μετατροπή στάσεων και αντιλήψεων σε ποσοτικά δεδομένα, κατάλληλα για στατιστική ανάλυση και σύγκριση

μεταξύ ομάδων. Η δυνατότητα αυτή είναι κρίσιμη για μια έρευνα που εντάσσεται σε μικτή μεθοδολογία και απαιτεί ποσοτική τεκμηρίωση. Τέταρτον το ερωτηματολόγιο επιτρέπει την ενσωμάτωση κλειστών ερωτήσεων για ποσοτική ανάλυση και ανοιχτών ερωτήσεων για ποιοτική θεματική ανάλυση χαρακτηριστικό που συνάδει με την πραγματολογική προσέγγιση. Οι εναλλακτικές μέθοδοι που απορρίφθηκαν είναι πρώτον οι συνεντεύξεις διότι απαιτούν πολύ χρόνο, παράγουν μικρά δείγματα, δεν επιτρέπουν στατιστική γενίκευση και δεν είναι πρακτικές για πολλαπλές ομάδες πληθυσμού. Δεύτερον οι ομάδες εστίασης (focus groups) επειδή απαιτούν φυσική παρουσία, επηρεάζονται από τις δυναμικές ομάδας, δεν είναι κατάλληλες για ευαίσθητα θέματα και δεν επιτρέπουν ποσοτική ανάλυση. Η συμμετοχική παρατήρηση απορρίφθηκε γιατί δεν μπορεί να αποτυπώσει αντιλήψεις, δεν είναι κατάλληλη για ανάλυση των επιπτώσεων των LCCs και δεν επιτρέπει σύγκριση με δευτερογενή δεδομένα. Τέλος οι τηλεφωνικές και προσωπικές συνεντεύξεις δεν κρίθηκαν κατάλληλες λόγω υψηλού κόστους και χαμηλής ανταπόκρισης.

Το ερωτηματολόγιο οργανώνεται σε πέντε ενότητες, σύμφωνα με τις βέλτιστες πρακτικές σχεδιασμού εργαλείων συλλογής δεδομένων (Dillman κα, 2014). Αποτελείται από τις παρακάτω ενότητες:

- Ενότητα 1: Προφίλ του Οργανισμού.

Στόχος είναι η κατανόηση του προφίλ των συμμετεχόντων και περιλαμβάνει τον τύπο του οργανισμού, τα έτη λειτουργίας και το τμήμα της αγοράς που δραστηριοποιείται η επιχείρηση.

- Ενότητα 2: Αντιλήψεις για LCC και την προσβασιμότητα.

Στόχος είναι η μέτρηση των στάσεων απέναντι στους LCCs και τις επιπτώσεις στην προσβασιμότητα.

- Ενότητα 3: Εποχικότητα και πρότυπα ζήτησης.

Στόχος είναι η καταγραφή αντιλήψεων για την εποχικότητα και τα χαρακτηριστικά των επισκεπτών.

- Ενότητα 4: Οικονομικές επιπτώσεις και τοπική απορρόφηση.

Στόχος είναι η συλλογή δεδομένων για το πώς θεωρούν οι συμμετέχοντες ότι επηρεάστηκε η τοπική οικονομία.

- Ενότητα 5: Υποδομές, Ικανότητα και Διακυβέρνηση.

Στόχος είναι η συλλογή απόψεων για την λειτουργία των υποδομών και του συντονισμού των διαφόρων φορέων.

- Ενότητα 6: Κοινωνικές και Κοινοτικές Επιπτώσεις.

Στόχος είναι η συλλογή δεδομένων για τις αντιλαμβανόμενες κοινωνικές επιπτώσεις από την λειτουργία των LCCs.

- Ενότητα 7: Μελλοντική Προοπτική και Στρατηγικές Προτεραιότητες.

Στόχος είναι η συλλογή απόψεων για τις μελλοντικές προοπτικές.

Οι τύποι ερωτήσεων που χρησιμοποιήθηκαν είναι οι κλειστές ερωτήσεις (Likert, πολλαπλής επιλογής) επειδή επιτρέπουν στατιστική ανάλυση, μειώνουν την ασάφεια και διευκολύνουν τη σύγκριση με δευτερογενή δεδομένα. Επίσης χρησιμοποιήθηκαν ανοιχτές ερωτήσεις επειδή επιτρέπουν την ενίσχυση της ποιοτικής διάστασης, την κατανόηση των βαθύτερων αντιλήψεων και τον εντοπισμό μη αναμενόμενων θεμάτων. Τέλος οι ερωτήσεις φίλτρου χρησιμοποιήθηκαν επειδή επιτρέπουν την διάκριση μεταξύ των συμμετεχόντων. Η πλατφόρμα συλλογής δεδομένων που χρησιμοποιήθηκε είναι τα Google Forms διότι είναι δωρεάν, επιτρέπουν ανώνυμη συλλογή, παράγουν αυτόματα datasets, είναι προσβάσιμα από κινητά και έχουν υψηλά ποσοστά ανταπόκρισης. Άλλες πλατφόρμες παρουσιάζουν υψηλό κόστος, περιορισμούς ή πολυπλοκότητα. Έγινε πιλοτική δοκιμή πριν τη διανομή για έλεγχο της σαφήνειας, εντοπισμό προβλημάτων και βελτίωση της διατύπωσης. Η πιλοτική δοκιμή αποτελεί βασική πρακτική για την ενίσχυση της εγκυρότητας (Presser κα, 2004). Το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε ώστε να επιτρέπει την σύγκριση με ποσοτικά στοιχεία για να μπορεί να γίνει διασταύρωση με την δευτερογενή έρευνα.

4.4 Ερευνητικός Πληθυσμός, Δειγματοληψία και Υλοποίηση της Έρευνας.

Η επιλογή του ερευνητικού πληθυσμού, της μεθόδου δειγματοληψίας και της διαδικασίας υλοποίησης της έρευνας αποτελεί κρίσιμο στάδιο για την εγκυρότητα και την αξιοπιστία των αποτελεσμάτων αυτής. Στην παρούσα εργασία, η οποία εξετάζει τις επιπτώσεις των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην τουριστική ανάπτυξη της Καλαμάτας, η δειγματοληψία σχεδιάστηκε με τρόπο που να αντανάκλα την μικτή μεθοδολογική προσέγγιση, την ανομοιογένεια των εμπλεκόμενων ομάδων και την ανάγκη για σύγκριση μεταξύ πρωτογενών και δευτερογενών δεδομένων. Η επιλογή πολλαπλών ομάδων συμμετεχόντων είναι σύμφωνη με την διεθνή βιβλιογραφία η οποία τονίζει ότι η ανάλυση του τουρισμού απαιτεί την συμμετοχή πολλαπλών εμπλεκόμενων μερών (Byrd, 2007).

Ο ερευνητικός πληθυσμός περιλαμβάνει δύο βασικές ομάδες, οι οποίες επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από την παρουσία και λειτουργία των LCCs στην Καλαμάτα. Οι τουριστικές επιχειρήσεις και οι επαγγελματίες του κλάδου είναι η πρώτη ομάδα στην οποία περιλαμβάνονται ξενοδοχεία, εστιατόρια, τουριστικά γραφεία, επιχειρήσεις δραστηριοτήτων,

μεταφορές και καταλύματα βραχυχρόνιας μίσθωσης. Αυτή η ομάδα είναι κρίσιμη διότι βιώνει άμεσα τις επιπτώσεις των LCCs στην ζήτηση, την εποχικότητα, τα έσοδα και τα λειτουργικά κόστη. Η βιβλιογραφία επιβεβαιώνει ότι οι επιχειρήσεις και τα αποτελέσματά τους αποτελούν βασικό δείκτη της οικονομικής επίδρασης του τουρισμού (Veal, 2017). Η δεύτερη ομάδα αποτελείται από τους τοπικούς φορείς και θεσμικούς παράγοντες. Περιλαμβάνονται ο Δήμος Καλαμάτας, η Περιφέρεια Πελοποννήσου, το Επιμελητήριο Μεσσηνίας, οι οργανισμοί διαχείρισης προορισμού (DMOs) και οι πολιτιστικοί οργανισμοί. Αυτή η ομάδα παρέχει πληροφορίες για την διακυβέρνηση, τις πολιτικές και τις στρατηγικές που αποτελούν απαραίτητα στοιχεία για την κατανόηση των θεσμικών παραγόντων που διαμορφώνουν την τουριστική ανάπτυξη σε έναν προορισμό.

Η δειγματοληψία αποτελεί επίσης σημαντική απόφαση καθώς επηρεάζει τη δυνατότητα γενίκευσης των αποτελεσμάτων. Στην παρούσα έρευνα επιλέχθηκε ένας συνδυασμός δειγματοληπτικών τεχνικών συμβατός με την μικτή μεθοδολογία και την πραγματολογική φιλοσοφία. Συγκεκριμένα επιλέχθηκε η στρωματοποιημένη δειγματοληψία που επιτρέπει αντιπροσωπευτικότητα, σύγκριση μεταξύ ομάδων, έλεγχο για προκατάληψη, και καλύτερη κάλυψη του πληθυσμού. Η βιβλιογραφία υποστηρίζει ότι η στρωματοποιημένη δειγματοληψία είναι κατάλληλη για έρευνες τουρισμού με πολλαπλές ομάδες ενδιαφερομένων (Veal, 2017). Επίσης χρησιμοποιήθηκε σκόπιμη και ευκολίας δειγματοληψία, διότι δεν υπάρχει πλήρης κατάλογος όλων των επιχειρήσεων, η έρευνα απαιτεί γρήγορη και ευρεία διανομή και η διαδικτυακή διανομή (Google Forms) βασίζεται σε αυτοεπιλογή.

Η υλοποίηση περιλαμβάνει τέσσερα στάδια, την προετοιμασία (δημιουργία Google Form, πιλοτική δοκιμή), την διανομή του ερωτηματολογίου, την συλλογή των δεδομένων και την καταγραφή και αποθήκευση των δεδομένων. Σχετικά με τα ζητήματα δεοντολογίας η έρευνα συμμορφώνεται με τις αρχές της ανωνυμίας, της εθελοντικής συμμετοχής, της ενημερωμένης συγκατάθεσης και της προστασίας των προσωπικών δεδομένων (Israel και Hay, 2006).

Συνοψίζοντας η δειγματοληψία και η υλοποίηση της έρευνας σχεδιάστηκαν ώστε να αντανakλούν τη μικτή μεθοδολογία, να καλύπτουν πολλαπλές ομάδες, να επιτρέπουν την σύγκριση με δευτερογενή δεδομένα, να εξασφαλίζουν εγκυρότητα και αξιοπιστία και να είναι πρακτικές και εφαρμόσιμες στην Καλαμάτα ακολουθώντας παράλληλα κανόνες δεοντολογίας.

4.5 Μέθοδοι Ανάλυσης Δεδομένων.

Η ανάλυση των δεδομένων αποτελεί το τελικό και καθοριστικό στάδιο της ερευνητικής διαδικασίας, καθώς συνδέει τα ερευνητικά ερωτήματα με τα εμπειρικά ευρήματα και επιτρέπει την εξαγωγή τεκμηριωμένων συμπερασμάτων. Στην παρούσα εργασία, η οποία υιοθετεί μια πραγματολογική μικτή μεθοδολογία, η ανάλυση περιλαμβάνει τόσο ποσοτικές όσο και ποιοτικές τεχνικές, οι οποίες εφαρμόζονται παράλληλα και συγκλίνουν στο στάδιο της ερμηνείας, σύμφωνα με τον παράλληλο συγκλίνοντα σχεδιασμό. Η επιλογή των συγκεκριμένων μεθόδων τεκμηριώνεται από τη διεθνή βιβλιογραφία και συνδέεται άμεσα με τα ερευνητικά ερωτήματα, τον σχεδιασμό της έρευνας και τα χαρακτηριστικά των δεδομένων.

Η ποσοτική ανάλυση αφορά δύο πηγές δεδομένων, τα δευτερογενή δεδομένα (αφίξεις, πληρότητες, απασχόληση, δαπάνη) και τα ποσοτικά δεδομένα του ερωτηματολογίου. Η ανάλυση οργανώνεται σε τέσσερα επίπεδα. Πρώτον στην περιγραφική ανάλυση η οποία περιλαμβάνει μέσους όρους, τυπικές αποκλίσεις, συχνότητες και ποσοστά. Αυτή παρέχει μία συνολική εικόνα του δείγματος, επιτρέπει τον εντοπισμό μοτίβων και διευκολύνει την σύγκριση με δευτερογενή δεδομένα. Δεύτερον γίνεται ανάλυση κλιμάκων Likert με μέσους όρους, διακυμάνσεις και ομαδοποιήσεις θεμάτων. Γίνεται επίσης συγκριτική ανάλυση μεταξύ των ομάδων και ανάλυση των δευτερογενών δεδομένων με διάφορες τεχνικές.

Οι ανοιχτές ερωτήσεις του ερωτηματολογίου αναλύονται με θεματική ανάλυση (thematic analysis), η οποία αποτελεί μια ευέλικτη και ευρέως χρησιμοποιούμενη μέθοδο ποιοτικής ανάλυσης. Αυτή επιλέχθηκε διότι είναι ευέλικτη, ταιριάζει με την πραγματολογική προσέγγιση, επιτρέπει εντοπισμό μοτίβων και είναι κατάλληλη για σύντομα ποιοτικά δεδομένα. Η μέθοδος ακολουθεί τα έξι στάδια των Braun και Clarke (2006) δηλαδή την εξοικείωση με τα δεδομένα, τους αρχικούς κώδικες, την αναζήτηση θεμάτων, την αναθεώρηση θεμάτων, τον ορισμό και ονομασία θεμάτων και την συγγραφή των αποτελεσμάτων. Η ενσωμάτωση των ποιοτικών και ποσοτικών δεδομένων θα γίνει στο στάδιο της ερμηνείας με συγκριτικούς πίνακες, συνδυασμό ευρημάτων και εξήγηση των αποκλίσεων.

5. Αποτελέσματα της Έρευνας.

5.1 Παρουσίαση Δευτερογενών Στοιχείων

Παρακάτω θα παρατεθούν τα διαθέσιμα δευτερογενή στοιχεία που σχετίζονται με το ερωτηματολόγιο της πρωτογενούς έρευνας ώστε να υπάρξει ακολούθως μία σύγκριση μεταξύ των στοιχείων αυτών και των αντιλήψεων των συμμετεχόντων.

5.1.1 Εξέλιξη της Αεροπορικής Κίνησης στο Αεροδρόμιο Καλαμάτας 2010–2024

Η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης στο Αεροδρόμιο Καλαμάτας (KLX) την περίοδο 2010-2024 αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της δυναμικής που μπορούν να αναπτύξουν τα περιφερειακά αεροδρόμια όταν συνδυάζονται κρίσιμοι παράγοντες όπως η αύξηση της τουριστικής ζήτησης και η είσοδος αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους. Η περίοδος αυτή περιλαμβάνει σημαντικές διακυμάνσεις, από τη σταδιακή ανάπτυξη της δεκαετίας του 2010 έως την εκρηκτική άνοδο μετά το 2013, την επίδραση της πανδημίας COVID-19 και την εντυπωσιακή ανάκαμψη της περιόδου 2022–2024. Την περίοδο αυτή ξεκίνησαν πτήσεις προς την Καλαμάτα εταιρείες χαμηλού κόστους όπως η EasyJet και η Ryanair. Η ανάλυση που ακολουθεί βασίζεται σε δεδομένα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), την ΕΛΣΤΑΤ και από την Τράπεζα της Ελλάδος.

5.1.2 Συνολική Εξέλιξη της Κίνησης 2010–2024

Η επιβατική κίνηση στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας αυξήθηκε από 59.387 επιβάτες το 2010 σε 362.118 επιβάτες το 2024, σημειώνοντας συνολική αύξηση πάνω από 500%. Η αύξηση αυτή δεν ήταν γραμμική, αλλά χαρακτηρίστηκε από τρεις διακριτές φάσεις. Το διάστημα 2010 έως 2012 παρουσιάστηκε σταδιακή άνοδος, το διάστημα 2013 έως 2019 είχαμε ραγδαία ανάπτυξη και τέλος το διάστημα 2020 έως 2024 είχαμε αρχικά πτώση λόγω της πανδημίας του COVID-19 και ακολούθως πλήρη ανάκαμψη. Αναλυτικότερα είχαμε τα εξής παρακάτω.

Η περίοδος 2010 έως 2012 χαρακτηρίζεται από χαμηλή αλλά σταθερή αύξηση της επιβατικής κίνησης. Το αεροδρόμιο της Καλαμάτας λειτουργούσε κυρίως ως αεροδρόμιο charter, με περιορισμένες τακτικές διεθνείς συνδέσεις. Η αύξηση από 59.387 επιβάτες το 2010 σε 76.475 το 2012 οφείλεται σε τρεις βασικούς παράγοντες: στην έναρξη λειτουργίας του Costa Navarino (2010), στην σταδιακή ενίσχυση των charter πτήσεων και στην βελτίωση της διεθνούς εικόνας της Καλαμάτας ως προορισμού. Η έναρξη λειτουργίας του συγκροτήματος

Costa Navarino (Costa Navarino, 2026) αποτέλεσε σημείο καμπής για τον τουρισμό της Μεσσηνίας. Το συγκρότημα προσέλκυσε επισκέπτες υψηλού εισοδήματος και δημιούργησε σταθερή ζήτηση για απευθείας πτήσεις από αγορές όπως η Γερμανία και η Ολλανδία. Tour operators όπως η TUI και η Thomas Cook αύξησαν τις πτήσεις τους προς την Καλαμάτα ενισχύοντας την εποχική δραστηριότητα. Τέλος η περιοχή άρχισε να προβάλλεται ως premium τουριστικός προορισμός, με έμφαση στη γαστρονομία, το φυσικό περιβάλλον και τον πολιτισμό. Η περίοδος αυτή αποτελεί το υπόβαθρο πάνω στο οποίο χτίστηκε η ανάπτυξη των επόμενων ετών.

Η περίοδος 2013 έως 2014 χαρακτηρίζεται από εντυπωσιακή άνοδο και διπλασιασμό της κίνησης. Συγκεκριμένα το 2013 η επιβατική κίνηση διπλασιάζεται, φτάνοντας τους 158.769 επιβάτες, ενώ το 2014 αυξάνεται περαιτέρω στους 208.214 επιβάτες. Πρόκειται για τη μεγαλύτερη διετή αύξηση στην ιστορία του αεροδρομίου. Οι κύριοι παράγοντες ήταν οι παρακάτω. Αρχικά η ενίσχυση του Costa Navarino ως διεθνούς brand εξαιτίας της διεθνούς αναγνώρισης του συγκροτήματος που οδήγησε σε αύξηση των premium charter πτήσεων. Ακολούθως προστέθηκαν νέα δρομολόγια από μεγάλες ευρωπαϊκές αγορές όπως το Ηνωμένο Βασίλειο, η Γερμανία, η Ολλανδία και η Γαλλία. Παρουσιάστηκε επίσης στροφή της Ελλάδος σε νέες τουριστικές στρατηγικές με αύξηση της ζήτησης για εναλλακτικούς προορισμούς πέρα από τα νησιά. Τέλος είχαμε αύξηση της προβολής της Μεσσηνίας σε διεθνή μέσα που ανέδειξαν την περιοχή ως ανερχόμενο προορισμό.

Την περίοδο 2015 έως 2016 παρατηρείται σημαντική πτώση της κίνησης που συνδέεται με την αναδιάρθρωση των δρομολογίων από tour operators, την οικονομική αβεβαιότητα στην Ελλάδα και την μείωση της ζήτησης από το Ηνωμένο Βασίλειο λόγω συναλλαγματικών διακυμάνσεων. Ακολούθως τα δύο επόμενα έτη σημειώθηκε ραγδαία ανάπτυξη έως την εμφάνιση της πανδημίας του COVID-19. Οι κύριοι παράγοντες της ανάπτυξης ήταν η είσοδος και επέκταση των LCCs, η ενίσχυση της τουριστικής ζήτησης καθώς η Μεσσηνία καθιερώθηκε ως premium τουριστικός προορισμός με υψηλή μέση δαπάνη ανά ταξίδι και η διεύρυνση των αγορών προέλευσης (Σκανδιναβία, Ελβετία). Ακολούθησε η περίοδος του COVID-19 (2020-2021). Η πανδημία προκάλεσε δραματική πτώση της κίνησης. Παρά την μείωση το αεροδρόμιο της Καλαμάτας διατήρησε σταθερή παρουσία LCCs και ζήτηση από το Ηνωμένο Βασίλειο και την Γερμανία. Τέλος την περίοδο 2022-2024 σημειώθηκε πλήρης ανάκαμψη. Οι κύριοι παράγοντες της ανάκαμψης ήταν η αύξηση της χωρητικότητας των LCCs, η προσθήκη νέων αγορών προέλευσης όπως η Πολωνία και η Τσεχία καθώς και η επέκταση της τουριστικής περιόδου.

Όσον αφορά την εποχικότητα, παρατηρείται υψηλή εποχικότητα ιδιαίτερα στο διάστημα Ιουνίου-Σεπτεμβρίου με την λιγότερη κίνηση να καταγράφεται το διάστημα Δεκεμβρίου-Μαρτίου.

Συνοπτικά την περίοδο 2010-2024 η κίνηση αυξήθηκε κατά περίπου 500%, οι LCCs αποτελούν βασικό μοχλό αύξησης, παρουσιάζεται υψηλή εποχικότητα και η Καλαμάτα έχει αναπτύξει premium τουριστικό προφίλ.

5.1.3 Η συνδρομή των LCCs στη συνολική κίνηση του Αεροδρομίου Καλαμάτας

Η επιβατική κίνηση του Αεροδρομίου Καλαμάτας όπως αναφέρθηκε παραπάνω έχει αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια και η συμβολή των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (LCCs) αποτελεί έναν από τους βασικούς παράγοντες αυτής της ανόδου. Δεδομένου ότι οι LCCs (Ryanair, easyJet, Jet2, Transavia) αποτελούν σημαντικό μέρος των διεθνών τακτικών πτήσεων της Καλαμάτας (Flightradar24, 2026) η συμβολή τους στη συνολική κίνηση είναι άμεσα συνδεδεμένη με την αύξηση των διεθνών αφίξεων. Η εποχική κορύφωση της κίνησης (Απρίλιος-Οκτώβριος) συμπίπτει ακριβώς με την περίοδο λειτουργίας των LCCs γεγονός που καταδεικνύει την συμβολή τους στην εποχικότητα του προορισμού. Επίσης με βάση τα δρομολόγια που αναφέρονται στον ιστότοπο του Flightradar24 οι εταιρείες χαμηλού κόστους εξυπηρετούν προορισμούς οι οποίοι δεν εξυπηρετούνται από τους υπόλοιπους αερομεταφορείς (Ιταλία, Ολλανδία και Ουγγαρία) συμβάλλοντας στην διεύρυνση των αγορών. Οι εταιρείες legacy και charter δίνουν έμφαση στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Γερμανία. Οι LCCs εξυπηρετούν επίσης αυτούς τους προορισμούς επιπλέον των προαναφερθέντων.

5.1.4 Χαρακτηριστικά επισκεπτών της Καλαμάτας.

Παρόλο που δεν βρέθηκαν στατιστικά στοιχεία για τα χαρακτηριστικά των επιβατών των LCCs που επισκέπτονται την Καλαμάτα, υπάρχουν γενικά στατιστικά για τα έσοδα και την διάρκεια παραμονής τους για την Περιφέρεια της Πελοποννήσου από την Τράπεζα της Ελλάδος (2026).

Τα έσοδα ανά έτος από το 2016 έως το 2025 διακυμάνθηκαν ως εξής (σε εκ ευρώ): 323,5 (2016), 307,3(2017), 415,5(2018), 416,9(2019), 132,2(2020), 249,6(2021), 453,0(2022), 383,2(2023), 371,5(2024), 428,7(2025). Οι σημαντικότερες αγορές είναι οι Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, οι ΗΠΑ και η Γαλλία. Σύμφωνα με τα στοιχεία τα περισσότερα έσοδα προέρχονται από την αγορά της Γερμανίας με τις υπόλοιπες να έχουν διακυμάνσεις ως προς την κατάταξή τους ανάλογα το έτος. Όσον αφορά τις διανυκτερεύσεις

αυτές παραμένουν σταθερές τα τελευταία έτη παρόλο που απέχουν από την καλύτερη χρονιά που ήταν το 2022. Συγκεκριμένα οι διανυκτερεύσεις ανά έτος ήταν (σε χιλιάδες): 5.760,2(2016), 5.213,7(2017), 6.614,1(2018), 6.466,3(2019), 2.766,1(2020), 4.093,2(2021), 8.041,7(2022), 5.539,9(2023), 5.373,0(2024), 5.774,2(2025). Σύμφωνα με το ΙΝΣΕΤΕ (2024) για το σύνολο της επικράτειας η μέση διάρκεια παραμονής μειώθηκε 5,3% κατά την περίοδο 2019-2023 ενώ η κατά κεφαλή δαπάνη αυξήθηκε κατά 7% με διακυμάνσεις όμως (μείωση 2,7% το διάστημα 2022-2023). Επίσης σύμφωνα με τη ετήσια έρευνα του ΙΝΣΕΤΕ (2025) για την περιφέρεια Πελοποννήσου το 2024 η Μέση Δαπάνη ανά Διανυκτέρευση στην Περιφέρεια Πελοποννήσου κατέγραψε οριακή μείωση την περίοδο 2023-2024 κατά -0,05% (από € 69 το 2023 σε € 69 το 2024). Κάποιες Αγορές όπως η Γερμανία και οι ΗΠΑ είχαν σημαντική αύξηση αλλά υπήρχαν μειωμένες δαπάνες όσον αφορά την Γαλλία και τις λοιπές αγορές.

5.1.5 Ξενοδοχειακό δυναμικό

Το ξενοδοχειακό δυναμικό της Μεσσηνίας είναι σύμφωνα με το ΙΝΣΕΤΕ (2026) για το 2024 162 μονάδες συνολικά, που κατανέμονται ανά κατηγορία σε 13 πέντε αστέρων, 26 τεσσάρων, 47 τριών, 61 δύο και 15 ενός. Για τα δωμάτια είναι 1.658, 1.390, 1.216, 1.341 και 224 αντίστοιχα για ένα σύνολο 5.829. Τέλος για τις κλίνες οι αριθμοί είναι 4.085, 2.825, 2.270, 2.562 και 427 με το σύνολο να φθάνει τις 12.169. Η πληρότητα για το 2023-2024 αναφέρεται ως 39% για το σύνολο της περιφέρειας Πελοποννήσου και 41% για το 2024 για την Μεσσηνία (ΙΝΣΕΤΕ, 2025). Σύμφωνα με την ίδια έρευνα το επίπεδο ικανοποίησης των πελατών ξενοδοχείων στην περιφέρεια της Πελοποννήσου σημείωσε οριακή βελτίωση την περίοδο 2023-2024.

5.1.6 Επάρκεια Οδικού Δικτύου

Η επάρκεια του τοπικού οδικού δικτύου αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την τουριστική ανάπτυξη ενός προορισμού όπως έχει αναφερθεί και την αποκόμιση οφελών από την αύξηση της αεροπορικής δραστηριότητας. Αυτό ισχύει και για την περίπτωση της Καλαμάτας και της ευρύτερης Μεσσηνίας, καθώς επηρεάζει άμεσα την προσβασιμότητα, την εμπειρία των επισκεπτών και τη λειτουργικότητα των τουριστικών επιχειρήσεων καθώς και τον επιμερισμό των οφελών της τουριστικής ανάπτυξης ισόρροπα στο σύνολο της περιφέρειας. Σύμφωνα με τις προτάσεις για το Περιφερειακό Σχέδιο Μεταφορών της Περιφέρειας Πελοποννήσου, το οδικό δίκτυο της Μεσσηνίας χαρακτηρίζονταν από ελλείψεις σε χωρητικότητα, συντήρηση και διασύνδεση με βασικούς τουριστικούς πόλους, γεγονός που

περιορίζει την αποτελεσματική διαχείριση της αυξημένης τουριστικής κίνησης. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση εντείνεται σημαντικά κατά την τουριστική περίοδο, ιδίως στους δρόμους που συνδέουν την Καλαμάτα με τη Μεσσήνη, την Πύλο και τις παραλιακές ζώνες, επιβεβαιώνοντας ότι το δίκτυο λειτουργεί οριακά σε περιόδους αιχμής. Παράλληλα, το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του Δήμου Καλαμάτας αναφέρει ότι η πόλη αντιμετωπίζει σημαντική κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία επιδεινώνεται από την εποχική αύξηση των επισκεπτών και την έλλειψη επαρκών χώρων στάθμευσης και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης (Δήμος Καλαμάτας, 2019). Η τωρινή κατάσταση έχει βελτιωθεί καθώς σύμφωνα με ανακοινώσεις τύπου της περιφέρειας έχουν αρχίσει να αποδίδονται διάφορα έργα ή τμήματα αυτών προς χρήση δημιουργώντας καλύτερες συνθήκες πρόσβασης και προοπτικές για περαιτέρω ανάπτυξη (Περιφέρεια Πελοποννήσου, 2026).

5.1.7 Επάρκεια υποδομών

Η τουριστική ανάπτυξη της Μεσσηνίας τα τελευταία χρόνια έχει ενισχύσει σημαντικά την τοπική οικονομία αλλά παράλληλα έχει δημιουργήσει αυξανόμενες πιέσεις στις βασικές υποδομές της περιοχής, ιδιαίτερα κατά τους μήνες αιχμής. Στον τομέα της διαχείρισης απορριμμάτων στο Περιφερειακό Σχέδιο Διαχείρισης Αποβλήτων Πελοποννήσου (ΠΕΣΔΑ) εντάσσονται πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια (Περιφέρεια Πελοποννήσου, 2025). Στον τομέα της υγείας για το Νοσοκομείο Καλαμάτας και τα Κέντρα Υγείας της Μεσσηνίας υπάρχουν διαμαρτυρίες από τοπικούς φορείς για ελλείψεις (ERTNEWS, 2026).

5.1.8 Υποδομές Αεροδρομίου

Οι υποδομές του αεροδρομίου δεν έχουν αναβαθμιστεί εδώ και πολλά έτη. Η παραχώρηση της λειτουργίας του αεροδρομίου σε κοινοπραξία με επικεφαλής την Fraport προβλέπει συνολικό επενδυτικό πρόγραμμα περίπου 125 εκατ. Ευρώ, εκ των οποίων 28,3 εκατ. Ευρώ εντός των πρώτων τριών ετών, κατασκευή νέου τέρμιναλ 11.200 τ.μ., αύξηση των check-in counters από 4 σε 10, διεύρυνση των χώρων ελέγχου ασφαλείας και αναβάθμιση λοιπών υποδομών. Αυτά τα έργα στοχεύουν στην αύξηση χωρητικότητας, στη βελτίωση των ροών των επιβατών και στην ενίσχυση των εμπορικών δυνατοτήτων (Fraport Greece, 2026).

5.2 Αποτελέσματα Πρωτογενούς Έρευνας (Ερωτηματολόγιο)

Η πρωτογενής έρευνα σχεδιάστηκε με στόχο να αποτυπώσει τις αντιλήψεις, εμπειρίες και απόψεις των βασικών εμπλεκόμενων φορέων του τουριστικού κλάδου και των εμπλεκόμενων φορέων της Καλαμάτας σχετικά με τις επιπτώσεις της εισόδου των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (LCCs) στον προορισμό. Το ερωτηματολόγιο απευθύνθηκε σε επιχειρήσεις και επαγγελματίες που δραστηριοποιούνται άμεσα ή έμμεσα στον τουρισμό, όπως πάροχοι καταλυμάτων, επιχειρήσεις εστίασης, πάροχοι μεταφορών, επιχειρήσεις δραστηριοτήτων και επιχειρήσεις σχετιζόμενες με το αεροδρόμιο. Η ποικιλομορφία του δείγματος επιτρέπει μια πολυδιάστατη κατανόηση των επιπτώσεων των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους τόσο σε οικονομικό όσο και σε κοινωνικό και λειτουργικό επίπεδο. Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν προσφέρουν μια εικόνα για το πώς οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους έχουν επηρεάσει την προσβασιμότητα, τη ζήτηση, την εποχικότητα, τα έσοδα, τις υποδομές και την βιωσιμότητα του προορισμού. Η ανάλυση που ακολουθεί, βασίζεται στην σειρά των ενοτήτων των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου ώστε να αναδεικνύονται οι βασικές τάσεις και τα κρίσιμα ζητήματα που προκύπτουν από τις απαντήσεις. Οι πίνακες με τις απαντήσεις παρατίθενται στο παράρτημα στο τέλος της εργασίας.

5.2.1 Προφίλ Συμμετεχόντων

Το δείγμα της έρευνας ήταν 72 απαντήσεις και αποτελείται από επιχειρήσεις που καλύπτουν σημαντικό εύρος του τουριστικού τομέα και των εμπλεκόμενων φορέων της Καλαμάτας. Σημαντικό ποσοστό των συμμετεχόντων είναι πάροχοι καταλυμάτων και κυρίως μικρές επιχειρήσεις (10–49 εργαζόμενοι) οι οποίες αποτελούν την ραχοκοκαλιά της τουριστικής οικονομίας της περιοχής. Ακολουθούν επιχειρήσεις εστίασης, πάροχοι μεταφορών, επιχειρήσεις δραστηριοτήτων (όπως scuba diving και περηνγήσεις), καθώς και σύμβουλοι επιχειρήσεων. Η πλειονότητα των επιχειρήσεων λειτουργεί στην περιοχή πάνω από 10 χρόνια, ενώ αρκετές έχουν εμπειρία άνω των 15 ετών. Επίσης εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο τις διεθνείς αγορές συγκεκριμένα ή σε συνδυασμό με την εγχώρια αγορά. Αυτό σημαίνει ότι οι συμμετέχοντες διαθέτουν γνώση της κατάστασης και της εξέλιξης του τουρισμού στην Καλαμάτα και μπορούν να αξιολογήσουν με ακρίβεια (στα πλαίσια της υποκειμενικότητας) τις αλλαγές που επέφερε η είσοδος των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην αγορά.

5.2.2 Αντιλήψεις για την είσοδο LCCs και την προσβασιμότητα

Ένα από τα πιο ξεκάθαρα ευρήματα της έρευνας είναι ότι οι LCCs έχουν βελτιώσει σημαντικά την προσβασιμότητα της Καλαμάτας. Η συντριπτική πλειονότητα των συμμετεχόντων αξιολογεί την επίδραση αυτή με 4 ή 5 σε κλίμακα 1–5, γεγονός που υποδηλώνει υψηλό επίπεδο συμφωνίας. Οι συμμετέχοντες αναφέρουν επανειλημμένα ότι οι LCCs έχουν ενισχύσει την συχνότητα των πτήσεων, τον αριθμό των διεθνών αγορών που έγιναν προσβάσιμες και την προσιτότητα του ταξιδιού. Η ενίσχυση της προσβασιμότητας αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την τουριστική ανάπτυξη, καθώς μειώνει τα εμπόδια εισόδου για νέες αγορές και αυξάνει την ανταγωνιστικότητα του προορισμού σε σχέση με άλλες περιοχές της Ελλάδας. Οι συμμετέχοντες συμφωνούν ότι οι LCCs έχουν συμβάλει σημαντικά στη διαφοροποίηση των αγορών προέλευσης. Η Καλαμάτα η οποία παραδοσιακά στηριζόταν σε λίγες βασικές αγορές (κυρίως Ηνωμένο Βασίλειο και Γερμανία) φαίνεται πλέον να προσελκύει επισκέπτες από περισσότερες χώρες (για παράδειγμα την Ολλανδία) γεγονός που ενισχύει την ανθεκτικότητα του προορισμού λόγω της μειωμένης εξάρτησης από συγκεκριμένες αγορές. Η προσβασιμότητα τέλος αποτελεί κατά την γνώμη των ερωτηθέντων σημαντική ή πολύ σημαντική παράμετρο για την βιωσιμότητά των επιχειρήσεων.

5.2.3 Εποχικότητα και πρότυπα ζήτησης

Η εποχικότητα αποτελεί διαχρονικά μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για τον τουρισμό της Καλαμάτας. Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι, παρότι οι LCCs έχουν αυξήσει την κίνηση στους μήνες αιχμής, δεν έχουν μειώσει ουσιαστικά την εποχικότητα αλλά την έχουν αυξήσει λόγω του προγράμματος πτήσεων που ακολουθούν. Οι συμμετέχοντες αναφέρουν ότι έχουν παρατηρήσει αλλαγές στα χαρακτηριστικά των επισκεπτών με κυριότερες κατά σειρά τις νεότερες ηλικίες των επισκεπτών, την συντομότερη διάρκεια παραμονής και τον περιορισμένο προϋπολογισμό (πιθανών λόγω και της διεθνούς κατάστασης που προκαλεί αβεβαιότητα). Αυτό συνάδει με το προφίλ των LCCs οι οποίες προσελκύουν περισσότερο νεανικά κοινά και ταξιδιώτες που αναζητούν οικονομικές επιλογές και συχνά πραγματοποιούν μικρότερης διάρκειας ταξίδια.

5.2.4 Οικονομικές επιπτώσεις και τοπική απορρόφηση

Οι επιχειρήσεις αναγνωρίζουν ότι η δραστηριότητα των LCCs έχει αυξήσει την συνολική ζήτηση και τα έσοδα. Οι περισσότεροι συμμετέχοντες δηλώνουν ότι οι επιβάτες των LCCs ξοδεύουν το ίδιο ή λιγότερο από άλλους επισκέπτες οπότε συμπεραίνεται ότι οι οικονομικές ωφέλειες από τους LCCs προέρχονται από τον όγκο των επισκεπτών και όχι από

τις κατά κεφαλήν δαπάνες τους. Οι ωφέλειες αυτές κατά κύριο λόγο απορροφούνται από την τοπική οικονομία σύμφωνα με τους ερωτηθέντες και οι οικονομικές διαρροές οφείλονται κυρίως στις επιχειρήσεις εξωτερικής ιδιοκτησίας κατά κύριο λόγο και ακολούθως στα εισαγόμενα προϊόντα και την σύντομη διάρκεια παραμονής.

5.2.5 Υποδομές, Ικανότητα και Διακυβέρνηση

Ένα από τα πιο κρίσιμα ευρήματα της έρευνας αφορά την επάρκεια των υποδομών. Οι συμμετέχοντες αξιολογούν ως επαρκείς τις οδικές και μεταφορικές συνδέσεις πιθανόν λόγω των έργων που παραδίδονται σε σχέση με την προηγούμενη κατάσταση. Ως κενά των υποδομών που περιορίζουν τα οφέλη από την ανάπτυξη των LCCs αναγνωρίζονται κατά σειρά οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου και η ξενοδοχειακή δυναμικότητα (οι δύο αυτές κατηγορίες εμφανίζονται συχνότερα) ακολουθούν οι οδικές και μεταφορικές συνδέσεις με τις υπόλοιπες κατηγορίες να εμφανίζονται αρκετά λιγότερο συχνά (δημόσιες υπηρεσίες και ψηφιακές υποδομές). Ο συντονισμός μεταξύ αεροδρομίου, τοπικών αρχών και τουριστικών φορέων κρίνεται επαρκής κατά την πλειοψηφία των ερωτώμενων οι οποίοι όμως κατά πλειοψηφία δεν συμμετέχουν σε φόρουμ διακυβέρνησης ή σχεδιασμού προορισμού. Όσοι συμμετείχαν τα κρίνουν ως αποτελεσματικά κατά κύριο λόγο.

5.2.6 Κοινωνικές και Κοινοτικές Επιπτώσεις

Οι συμμετέχοντες αναφέρουν ότι οι κάτοικοι αντιλαμβάνονται την αύξηση του τουρισμού με θετικά κυρίως συναισθήματα. Όπως αναφέρθηκε αναγνωρίζονται τα οικονομικά οφέλη, ενώ όταν παρατηρούνται ανησυχίες αυτές αφορούν τις επιπτώσεις στην κυκλοφοριακή συμφόρηση και την αγορά στέγασης σε μεγαλύτερο ποσοστό ενώ ακολουθούν ο υπερκορεσμός και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Σε μεγάλο βαθμό (τέσσερις στις δέκα απαντήσεις) δεν παρατηρούνται σημαντικές επιβαρύνσεις. Η ανάπτυξη των LCCs ευθυγραμμίζεται με τους μακροπρόθεσμους στόχους της Καλαμάτας σύμφωνα με τους συμμετέχοντες.

5.2.7 Μελλοντική Προοπτική και Στρατηγικές Προτεραιότητες

Οι συμμετέχοντες θεωρούν κατά σειρά ότι οι στρατηγικές ενέργειες που θα μπορούσαν να ενισχύσουν τα οφέλη από τη συνδεσιμότητα των LCCs είναι η προώθηση του τουρισμού εκτός αιχμής και η παροχή κινήτρων για δρομολόγια όλο τον χρόνο (οι δημοφιλέστερες απαντήσεις με διαφορά) με τις στοχευμένες καμπάνιες μάρκετινγκ, την ενίσχυση των

χερσαίων μεταφορών και την ανάπτυξη νέων τουριστικών προϊόντων να ακολουθούν και τέλος την βελτίωση του συντονισμού των φορέων. Οι προτάσεις αυτές ευθυγραμμίζονται με τις διεθνείς πρακτικές για τη διαχείριση προορισμών που εμφανίζουν εποχικότητα. Ως σημαντικότερος κίνδυνος αναγνωρίζεται η εποχική αστάθεια (εννιά στους δέκα) με τον υπερτουρισμό να ακολουθεί και την αστάθεια της αγοράς μαζί με τις οικονομικές διαρροές να αποτελούν μικρότερες ανησυχίες. Τέλος η ανάληψη της διαχείρισης της λειτουργίας του αεροδρομίου της Καλαμάτας από την Fraport δημιουργεί θετικές προσδοκίες για την λειτουργία των LCCs στην Καλαμάτα στο μέλλον.

5.2.8 Μία πρώτη Ερμηνεία των Πρωτογενών Ευρημάτων

Η ανάλυση των απαντήσεων δείχνει ότι οι ερωτώμενοι πιστεύουν ότι οι LCCs έχουν ενισχύσει την τουριστική ανάπτυξη της Καλαμάτας κυρίως μέσω της βελτίωσης της προσβασιμότητας και της αύξησης της ζήτησης. Ωστόσο η ανάπτυξη αυτή συνοδεύεται από σημαντικές προκλήσεις όπως η εποχικότητα, η πίεση στις υποδομές και η οικονομική διαρροή. Τα ευρήματα αυτά συνδέονται άμεσα με τα δευτερογενή δεδομένα της ενότητας 5.1, τα οποία δείχνουν ότι η επιβατική κίνηση αυξήθηκε θεαματικά την περίοδο 2010–2024. Η πρωτογενής έρευνα προσθέτει την ποιοτική διάσταση, αναδεικνύοντας ότι η αύξηση αυτή δεν είναι ουδέτερη, αλλά έχει πολλαπλές επιπτώσεις που απαιτούν προσεκτική διαχείριση.

5.3 Σχολιασμός των Αποτελεσμάτων

Συνδυάζοντας τα ευρήματα της δευτερογενούς ανάλυσης (Κεφάλαιο 5.1) με τα αποτελέσματα της πρωτογενούς έρευνας (Κεφάλαιο 5.2) μπορούν να αναδειχθούν οι βαθύτερες τάσεις, οι αιτιώδεις σχέσεις και οι στρατηγικές προκλήσεις που συνδέονται με την παρουσία και τη δραστηριότητα των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας. Η ενότητα θα ερμηνεύσει τα δεδομένα μέσα από το θεωρητικό πλαίσιο της τουριστικής ανάπτυξης, της αεροπορικής συνδεσιμότητας και της διαχείρισης προορισμών, αναδεικνύοντας τόσο τα οφέλη όσο και τις προκλήσεις που προκύπτουν και προτείνοντας κατευθύνσεις πολιτικής για βιώσιμη διαχείριση.

5.3.1 Η αεροπορική συνδεσιμότητα ως μοχλός τουριστικής ανάπτυξης

Τα δευτερογενή δεδομένα καταδεικνύουν ότι η επιβατική κίνηση στο Αεροδρόμιο Καλαμάτας αυξήθηκε σημαντικά την περίοδο 2010–2024, με συνολική αύξηση που υπερβαίνει το 500%. Η αύξηση αυτή συνδέεται άμεσα με την είσοδο και την επέκταση των

LCCs, οι οποίες προσέφεραν περισσότερες απευθείας συνδέσεις, χαμηλότερο κόστος πρόσβασης, μεγαλύτερη συχνότητα πτήσεων και διεύρυνση των διεθνών αγορών. Η πρωτογενής έρευνα επιβεβαιώνει αυτή τη σχέση: οι συμμετέχοντες αξιολογούν την επίδραση των LCCs στην προσβασιμότητα με υψηλές βαθμολογίες και αναφέρουν ότι η βελτίωση της συνδεσιμότητας ήταν καθοριστική για την αύξηση της επισκεψιμότητας. Η ενίσχυση της προσβασιμότητας λειτούργησε ως καταλύτης για την προβολή της Καλαμάτας σε αγορές που προηγουμένως δεν την είχαν ως προτεραιότητα. Η δυνατότητα απευθείας πτήσεων από περιφερειακές αγορές και η μείωση του κόστους ταξιδιού μείωσαν τα εμπόδια εισόδου για νέες κατηγορίες ταξιδιωτών. Ωστόσο, η ταχεία αύξηση της κίνησης ανέδειξε και την ανάγκη για συγχρονισμένες επενδύσεις σε χερσαίες και αστικές υποδομές, ώστε η βελτιωμένη αεροπορική συνδεσιμότητα να μεταφραστεί σε βιώσιμα οφέλη για τον προορισμό.

5.3.2 Διαφοροποίηση αγορών και αλλαγή προφίλ επισκεπτών

Η ανάλυση των δευτερογενών δεδομένων δείχνει ότι η Καλαμάτα προσελκύει πλέον επισκέπτες από ευρύτερο φάσμα αγορών πέρα από τις παραδοσιακές. Η πρωτογενής έρευνα επιβεβαιώνει ότι οι LCCs συνέβαλαν στη διαφοροποίηση των αγορών προέλευσης και στην προσέλκυση νεότερων ηλικιακά και πιο οικονομικά ευαίσθητων ταξιδιωτών. Οι συμμετέχοντες αναφέρουν ότι παρατηρούν αύξηση επισκεπτών που επιλέγουν σύντομες αποδράσεις και ταξιδιώτες με περιορισμένο προϋπολογισμό. Αυτή η αλλαγή προφίλ έχει πολλαπλές επιπτώσεις καθώς αυξάνει την ζήτηση για οικονομικότερα καταλύματα και υπηρεσίες, ενισχύει την κατανάλωση σε τομείς όπως η εστίαση και οι μικρές δραστηριότητες, αλλά ταυτόχρονα μειώνει τη μέση διάρκεια παραμονής και τη μέση δαπάνη ανά επισκέπτη. Η μετατόπιση προς πιο «value-for-money» ταξιδιώτες δημιουργεί ευκαιρίες για επιχειρήσεις που μπορούν να προσαρμοστούν γρήγορα, αλλά θέτει σε δοκιμασία επιχειρήσεις που εξαρτώνται από υψηλότερα περιθώρια κέρδους. Η Καλαμάτα, επομένως μεταβαίνει σε ένα μικτό μοντέλο τουρισμού όπου συνυπάρχουν premium και οικονομικές επιλογές, γεγονός που απαιτεί ευελιξία στην προσφορά προϊόντων και στο μάρκετινγκ.

5.3.3 Η εποχικότητα ως διαχρονική πρόκληση

Παρά την αύξηση της επιβατικής κίνησης, η εποχικότητα παραμένει έντονη. Τα δευτερογενή δεδομένα δείχνουν ότι το 75–80% της ετήσιας κίνησης συγκεντρώνεται στους μήνες Ιούνιο–Σεπτέμβριο. Η πρωτογενής έρευνα επιβεβαιώνει ότι οι LCCs ενίσχυσαν την κίνηση στους μήνες αιχμής αλλά δεν επέκτειναν ουσιαστικά τη σεζόν. Οι συμμετέχοντες

αναφέρουν φαινόμενα όπως εποχική αστάθεια, υπερτουρισμό και υπερκορεσμό. Η εποχικότητα δημιουργεί δύο παράλληλες πραγματικότητες: το καλοκαίρι υψηλή ζήτηση και πίεση στις υποδομές, και τον χειμώνα περιορισμένη οικονομική δραστηριότητα. Αυτή η διπολική κατάσταση έχει συνέπειες για την απασχόληση, την επιχειρηματική βιωσιμότητα και την κοινωνική συνοχή. Οι επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν δυσκολίες στη διατήρηση προσωπικού όλο το χρόνο, ενώ οι δημόσιες υπηρεσίες δυσκολεύονται να προγραμματίσουν και να χρηματοδοτήσουν υποδομές που θα είναι αποδοτικές και βιώσιμες πέρα από την αιχμή. Η ανάγκη για στρατηγικές επέκτασης της σεζόν, όπως θεματικός τουρισμός, συνέδρια, αθλητικά γεγονότα και προώθηση εκτός αιχμής, αναδεικνύεται ως κρίσιμη.

5.3.4 Οικονομικές επιπτώσεις, αύξηση ζήτησης και διαρροές

Η αύξηση των αφίξεων συνοδεύεται από αύξηση των τουριστικών εσόδων, αλλά η εικόνα είναι σύνθετη. Η πρωτογενής έρευνα δείχνει ότι, ενώ οι επιχειρήσεις αναγνωρίζουν αύξηση εσόδων, η μέση δαπάνη ανά επισκέπτη θεωρείται χαμηλότερη και η σύντομη διάρκεια παραμονής περιορίζει την οικονομική απόδοση. Επιπλέον θεωρούν ότι υπάρχουν σημαντικές διαρροές προς επιχειρήσεις εξωτερικής ιδιοκτησίας και εισαγόμενα προϊόντα. Οι διαρροές αυτές μειώνουν την τοπική προστιθέμενη αξία και περιορίζουν τα πολλαπλασιαστικά οφέλη του τουρισμού. Η παρουσία διεθνών αλυσίδων, η χρήση οργανωμένων πακέτων και η εξάρτηση από εισαγόμενα αγαθά σημαίνουν ότι μεγάλο μέρος της δαπάνης δεν παραμένει στην τοπική οικονομία. Για να μεγιστοποιηθεί το τοπικό όφελος απαιτούνται πολιτικές που ενισχύουν τη σύνδεση του τουρισμού με την τοπική παραγωγή, κίνητρα για τοπικές προμήθειες και υποστήριξη μικρών επιχειρήσεων ώστε να συμμετέχουν στην τουριστική αλυσίδα αξίας.

5.3.5 Υποδομές και λειτουργική ικανότητα του προορισμού

Οι απαντήσεις της πρωτογενούς έρευνας δείχνουν ότι οι υποδομές της Καλαμάτας δεν έχουν συμβαδίσει με την αύξηση της ζήτησης. Οι συμμετέχοντες αξιολογούν ως επαρκείς μεν τις οδικές και μεταφορικές συνδέσεις αλλά ανεπαρκείς την ξενοδοχειακή δυναμικότητα, τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου και τις δημόσιες υπηρεσίες όπως απορρίμματα, νερό και υγεία. Τα δευτερογενή δεδομένα επιβεβαιώνουν ότι η ραγδαία αύξηση της επιβατικής κίνησης προκάλεσε ανάγκες για επενδύσεις σε υποδομές. Η πίεση στις υποδομές οδηγεί σε μειωμένη ποιότητα εμπειρίας για τους επισκέπτες, αυξημένη δυσαρέσκεια των κατοίκων και περιορισμό της ικανότητας του προορισμού να απορροφήσει περαιτέρω ανάπτυξη. Η αναβάθμιση του

αεροδρομίου, η βελτίωση των οδικών προσβάσεων, η ενίσχυση των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης και η αναβάθμιση των υπηρεσιών υγείας είναι προτεραιότητες που πρέπει να συνδεθούν με το τουριστικό στρατηγικό σχέδιο. Χωρίς συντονισμένες επενδύσεις, η αύξηση της κίνησης μπορεί να μετατραπεί σε παράγοντα φθοράς της ανταγωνιστικότητας του προορισμού.

5.3.6 Κοινωνικές επιπτώσεις και αντιλήψεις κατοίκων

Η πρωτογενής έρευνα αναδεικνύει ότι η αύξηση του τουρισμού έχει δημιουργήσει κοινωνικές πιέσεις στους τομείς της στέγασης, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, του υπερκορεσμού και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Οι κάτοικοι αναγνωρίζουν τα οικονομικά οφέλη αλλά ανησυχούν για την ποιότητα ζωής. Η κοινωνική αποδοχή του τουρισμού είναι κρίσιμη για τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα και η έλλειψη συμμετοχής των τοπικών κοινοτήτων στον σχεδιασμό και τα οφέλη ενισχύει την αντίθεση και τις εντάσεις. Η διαχείριση αυτών των επιπτώσεων απαιτεί μηχανισμούς συμμετοχής, διαφάνεια στην κατανομή ωφελειών και πολιτικές που προστατεύουν την πρόσβαση σε κατοικία και δημόσιους χώρους. Η ενσωμάτωση κοινωνικών δεικτών στην αξιολόγηση του τουριστικού σχεδιασμού θα βοηθήσει στην εξισορρόπηση οικονομικών και κοινωνικών στόχων.

5.3.7 Στρατηγικές προτεραιότητες και προτάσεις των φορέων

Οι συμμετέχοντες θεωρούν ότι οι στρατηγικές που θα ενισχύσουν τα οφέλη και θα μειώσουν τις αρνητικές επιπτώσεις είναι η ενίσχυση των χερσαίων μεταφορών, η προώθηση του τουρισμού εκτός αιχμής, η ανάπτυξη νέων προϊόντων, τα κίνητρα για δρομολόγια όλο τον χρόνο και βελτίωση του συντονισμού των φορέων. Αυτές οι προτάσεις ευθυγραμμίζονται με διεθνείς βέλτιστες πρακτικές και υπογραμμίζουν την ανάγκη για ολοκληρωμένη και συνεργατική προσέγγιση. Η εφαρμογή τους απαιτεί συντονισμό μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, στοχευμένες επενδύσεις και εργαλεία πολιτικής όπως φορολογικά κίνητρα, προγράμματα κατάρτισης και υποστήριξη μικρομεσαίων επιχειρήσεων. Η ενίσχυση της τοπικής παραγωγής και η δημιουργία αλυσίδων που συνδέουν τον τουρισμό με τον πρωτογενή και μεταποιητικό τομέα είναι κεντρικές προτεραιότητες ώστε να μειωθούν και οι διαρροές στην τοπική οικονομία οι οποίες θεωρούνται σημαντικές.

5.3.8 Κίνδυνοι και ευπάθειες του προορισμού

Η εξάρτηση από LCCs ενέχει κινδύνους όπως εποχική αστάθεια, υπερτουρισμό, αστάθεια της αγοράς, οικονομική διαρροή και εξάρτηση συγκεκριμένες αγορές. Αυτοί οι κίνδυνοι υπογραμμίζουν ότι η ανάπτυξη που βασίζεται αποκλειστικά στις LCCs δεν είναι βιώσιμη μακροπρόθεσμα. Απαιτείται διαφοροποίηση, ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και στρατηγικός σχεδιασμός που μειώνει την ευπάθεια σε εξωτερικούς παράγοντες. Στην περίπτωση της Καλαμάτας δεν εμφανίζεται αυτό το πρόβλημα καθώς οι LCCs αποτελούν σημαντικό κομμάτι της κίνησης αλλά όχι το μεγαλύτερο.

5.3.9 Συνολική ερμηνεία και σύνδεση με τους ερευνητικούς στόχους

Η σύγκριση δευτερογενών και πρωτογενών δεδομένων δείχνει ότι η αεροπορική συνδεσιμότητα αποτελεί τον βασικό μοχλό ανάπτυξης, αλλά η ποιότητα και η βιωσιμότητα της ανάπτυξης εξαρτώνται από την ικανότητα του προορισμού να διαχειριστεί υποδομές, κοινωνικές επιπτώσεις και οικονομικές διαρροές. Η εποχικότητα παραμένει το μεγαλύτερο διαρθρωτικό πρόβλημα και η τοπική οικονομία χρειάζεται ενίσχυση για να απορροφήσει τα οφέλη. Απαιτείται στρατηγικός σχεδιασμός που να συνδυάζει υποδομές, πολιτικές ενίσχυσης τοπικής παραγωγής και μέτρα διαχείρισης ζήτησης για την επίτευξη βιώσιμης ανάπτυξης.

6. Συμπεράσματα και Προτάσεις Πολιτικής

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει σύνοψη για το εάν ο ερευνητικός σκοπός και οι στόχοι ικανοποιήθηκαν, θα εξαχθούν τεκμηριωμένα συμπεράσματα για την επίδραση των LCCs στην Καλαμάτα, θα αξιολογηθεί η συμβατότητα των ευρημάτων με το θεωρητικό υπόβαθρο και θα προταθεί ένα ολοκληρωμένο και ιεραρχημένο πακέτο πολιτικών και δράσεων για τη βιώσιμη διαχείριση του προορισμού. Το αρχικό συμπέρασμα είναι ότι η αεροπορική συνδεσιμότητα μέσω LCCs δημιούργησε αύξηση της επισκεψιμότητας στην Καλαμάτα αλλά δημιούργησε ή ενέτεινε υπάρχουσες δομικές προκλήσεις (εποχικότητα, οικονομικές διαρροές, πίεση υποδομών) οι οποίες απαιτούν συντονισμένες και πολυεπίπεδες παρεμβάσεις.

6.1 Σκοπός της μελέτης και βαθμός ικανοποίησης των στόχων

Ο πρωταρχικός σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας ήταν να διερευνήσει τον ρόλο των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (LCCs) στην τουριστική ανάπτυξη της Καλαμάτας και να αξιολογήσει τις οικονομικές, χωρικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις από την λειτουργία τους με στόχο την εξαγωγή πολιτικών προτάσεων για βιώσιμη διαχείριση. Οι επιμέρους στόχοι περιλάμβαναν την χαρτογράφηση της εξέλιξης της αεροπορικής κίνησης και του προφίλ επισκεπτών, την εκτίμηση των οικονομικών επιπτώσεων και διαρροών, την αξιολόγηση της κατάστασης των υποδομών και των δημόσιων υπηρεσιών και τέλος την καταγραφή των κοινωνικών αντιλήψεων.

Οι στόχοι ικανοποιήθηκαν σε σημαντικό βαθμό. Η δευτερογενής ανάλυση παρείχε ποσοτικά και ποιοτικά δεδομένα για την αύξηση της επιβατικής κίνησης και τη μεταβολή του προφίλ επισκεπτών ενώ η πρωτογενής έρευνα με το ερωτηματολόγιο επιβεβαίωσε και εμπλούτισε αυτά τα ευρήματα, προσφέροντας τοπικές και εμπειρικές μαρτυρίες για τις επιπτώσεις στις υποδομές, την οικονομία και την κοινωνία. Οι περιορισμοί που εντοπίστηκαν (όπως μέγεθος και σύνθεση του δείγματος της πρωτογενούς έρευνας, χρονική κάλυψη) περιγράφονται αναλυτικά στην υποενότητα των περιορισμών αλλά δεν ακυρώνουν την εγκυρότητα των κύριων συμπερασμάτων.

6.2 Κύρια συμπεράσματα και σύνθεση δευτερογενούς και πρωτογενούς έρευνας

Πρώτον η αεροπορική συνδεσιμότητα αποτελεί κινητήριο μοχλό ανάπτυξης του τουριστικού τομέα. Η είσοδος και η επέκταση των LCCs αύξησαν την προσβασιμότητα της Καλαμάτας, διεύρυναν τις αγορές προέλευσης και μείωσαν το κόστος ταξιδιού. Αυτό οδήγησε σε σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης και σε μεγαλύτερη διεθνή προβολή του

προορισμού. Η πρωτογενής έρευνα επιβεβαιώνει ότι οι τοπικοί φορείς θεωρούν την αεροπορική συνδεσιμότητα ως βασικό παράγοντα της πρόσφατης ανάπτυξης.

Δεύτερον παρατηρείται διαφοροποίηση των αγορών και αλλαγή του προφίλ των επισκεπτών. Οι LCCs προσέλκυσαν νεότερα, πιο ευέλικτα και οικονομικά ευαίσθητα τμήματα της αγοράς (που σύμφωνα με την βιβλιογραφία όπως έχει αναφερθεί αποτελούν τυπικούς επιβάτες αυτών των εταιρειών) με συνέπεια την αύξηση της ζήτησης για οικονομικά καταλύματα και σύντομες διαμονές. Η μεταβολή αυτή δημιουργεί ευκαιρίες για νέες επιχειρηματικές μορφές αλλά και προκλήσεις για επιχειρήσεις που εξαρτώνται από υψηλότερα περιθώρια κέρδους. Υπάρχει επίσης ο κίνδυνος των μη αδειοδοτημένων μικρών καταλυμάτων που στοχεύουν το συγκεκριμένο κοινό.

Τρίτον η εποχικότητα παραμένει δομικό πρόβλημα. Παρά την αύξηση της κίνησης, η εποχικότητα παραμένει έντονη και η πλειονότητα της κίνησης συγκεντρώνεται σε λίγους μήνες. Οι LCCs ενισχύουν τις αιχμές και δεν επιμηκύνουν ουσιαστικά τη σεζόν. Άλλωστε αυτή η συμπεριφορά αποτελεί χαρακτηριστικό γνώρισμα τους. Η εποχικότητα προκαλεί αστάθεια στην απασχόληση, δυσκολίες στη διαχείριση υποδομών και οικονομική αστάθεια για της επιχειρήσεις.

Τέταρτον τα οικονομικά οφέλη και οι διαρροές της οικονομίας. Η αύξηση των αφίξεων συνοδεύτηκε από αύξηση των εσόδων αλλά η μέση δαπάνη ανά επισκέπτη και η διάρκεια παραμονής δεν αυξήθηκαν αναλόγως ή και μειώθηκαν. Υπάρχουν σημαντικές διαρροές προς εισαγόμενα προϊόντα και επιχειρήσεις εξωτερικής ιδιοκτησίας σύμφωνα με τους συμμετέχοντες στην έρευνα, γεγονός που μειώνει την τοπική προστιθέμενη αξία.

Πέμπτον παρατηρείται πίεση στις υποδομές και τις δημόσιες υπηρεσίες. Οι υποδομές (αεροδρόμιο, οδικές συνδέσεις, ύδρευση, αποχέτευση, διαχείριση απορριμμάτων, υγεία) δεν έχουν επαρκώς αναβαθμιστεί εγκαίρως ώστε να ανταποκριθούν στη νέα κλίμακα ζήτησης. Η πίεση αυτή εκδηλώνεται με υπερφορτώσεις κατά την αιχμή, αυξημένα λειτουργικά κόστη και κοινωνικές εντάσεις. Η κατάσταση έχει βελτιωθεί παρόλα αυτά σε κάποιους από τους τομείς αυτούς με προοπτική περαιτέρω βελτίωσης λόγω μίας σειράς δράσεων και επενδύσεων από τους αρμόδιους φορείς.

Έκτον παρατηρούνται κοινωνικές επιπτώσεις σε διάφορα επίπεδα. Οι κάτοικοι αναγνωρίζουν τα οικονομικά οφέλη από την τουριστική ανάπτυξη αλλά εκφράζουν ανησυχίες για την ποιότητα ζωής την στέγαση την κυκλοφορία και το περιβάλλον. Η κοινωνική αποδοχή είναι εύθραυστη και εξαρτάται από την αντιληπτή δίκαιη κατανομή ωφελειών και την έγκαιρη αντιμετώπιση των προβλημάτων.

6.3 Κριτική σύγκριση με τη βιβλιογραφία και θεωρητικές προεκτάσεις

Η μελέτη επιβεβαιώνει βασικές θεωρητικές θέσεις της βιβλιογραφίας για τον ρόλο των LCCs ως παράγοντα της τουριστικής ζήτησης αλλά ταυτόχρονα αναδεικνύει τις γνωστές παρενέργειες οι οποίες περιλαμβάνουν την εποχικότητα, τις διαρροές και την πίεση στις υποδομές. Σε θεωρητικό επίπεδο, η έρευνα συνεισφέρει στον εμπλουτισμό του πλαισίου της συνδεσιμότητας και της ανάπτυξης. Η μελέτη δείχνει ότι η αύξηση της συνδεσιμότητας δεν είναι επαρκής συνθήκη για την βιώσιμη ανάπτυξη και απαιτείται παράλληλη ενίσχυση των τοπικών αλυσίδων τροφοδοσίας και των υποδομών. Αυτό ενισχύει τις θεωρητικές προσεγγίσεις που συνδέουν την προσφορά μεταφορών με την τοπική ικανότητα απορρόφησης της τουριστικής ζήτησης.

Ένα δεύτερο κομμάτι αφορά τα χαρακτηριστικά των επισκεπτών. Η έρευνα επιβεβαιώνει ως ένα βαθμό τις θεωρίες για την τμηματοποίηση της ζήτησης που προκαλείται από LCCs (νεότερο κοινό με μικρότερο διαθέσιμο εισόδημα και μικρότερη διάρκεια παραμονής) και δείχνει τις επιπτώσεις που μπορούν να υπάρξουν στην τουριστική προσφορά και τιμολόγηση.

Η βιβλιογραφία αναφέρει ότι υπάρχει σύνδεση μεταξύ κοινωνικής αποδοχής και βιωσιμότητας. Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι η τουριστική ανάπτυξη συνδυάζεται με την κοινωνική αποδοχή στην υπό μελέτη περίπτωση παρόλες τις ανησυχίες. Για να συνεχιστεί αυτή η κατάσταση απαιτούνται συνεχείς παρεμβάσεις σε καθημερινά ζητήματα που επηρεάζουν την ποιότητα της ζωής των κατοίκων.

Συγκριτικά με τα διεθνή ευρήματα, η περίπτωση της Καλαμάτας παρουσιάζει ομοιότητες όπως η ταχεία αύξηση της επιβατικής κίνησης, η εποχικότητα και οι διαρροές αλλά και ιδιαιτερότητες όπως η συνύπαρξη premium προϊόντων όπως το Costa Navarino με οικονομικό τουρισμό, γεγονός που απαιτεί προσαρμοσμένες πολιτικές. Αυτή η ποικιλία στο κοινό που προσελκύει ο προορισμός μπορεί να θεωρηθεί και ως πλεονέκτημα καθώς μειώνει την έκθεσή του στον κίνδυνο που υπάρχει από την πιθανότητα αλλαγών στην καταναλωτική συμπεριφορά των αγορών που εξυπηρετεί.

6.4 Πρακτικές προεκτάσεις και προτάσεις πολιτικής

6.4.1 Προτάσεις πολιτικής

Παρακάτω παρουσιάζεται ένα συγκροτημένο, ιεραρχημένο σύνολο προτάσεων πολιτικής και δράσεων ταξινομημένο σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο

ορίζοντα. Όσον αφορά τον βραχυπρόθεσμο ορίζοντα (1 με 24 μήνες) οι δράσεις μπορούν να λάβουν τις εξής μορφές. Πρώτον η δημιουργία μια συντονιστικής ομάδας μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων όπως η δημοτική και περιφερειακή αρχή, το νοσοκομείο, οι υπηρεσίες ύδρευσης και διαχείρισης λυμάτων, το αεροδρόμιο και οι εκπρόσωποι του τουριστικού τομέα της περιοχής και των ενδιαφερόμενων επιχειρήσεων με στόχο την καλύτερη επικοινωνία, τον συντονισμό των δράσεων και την λήψη πιθανών έκτακτων μέτρων κατά την περίοδο της αιχμής της τουριστικής κίνησης καθώς και προληπτικών μέτρων πριν από αυτή. Δεύτερη βραχυπρόθεσμη πρόταση είναι η ενίσχυση με προσωρινές συμβάσεις των υπηρεσιών καθαρισμού και αποκομιδής καθώς και των υπηρεσιών ύδρευσης. Αυτές οι συμβάσεις μπορούν να αφορούν διαδικασίες προληπτικής συντήρησης, εποχικούς εργαζομένους και επιπλέον μέσα. Αντίστοιχα μέτρα προτείνονται και για τον υγειονομικό τομέα με πρόσληψη εποχικού προσωπικού, μεταθέσεις/αποσπάσεις προσωπικού, διευρυμένες βάρδιες και συνεργασία με ιδιωτικά κέντρα με σκοπό την αποσυμφόρηση. Τέλος για την βραχυπρόθεσμη διαχείριση της εποχικότητας της ζήτησης μπορούν να υπάρξουν διαφημιστικές εκστρατείες που θα προσελκύσουν επιβάτες εκτός περιόδου αιχμής.

Στις μεσοπρόθεσμες δράσεις με χρονικό ορίζοντα 2 με 5 ετών ο στόχος θα πρέπει να είναι η ενίσχυση των υποδομών και της τοπικής αλυσίδας προμηθευτών. Όσον αφορά τις υποδομές και συγκεκριμένα το αεροδρόμιο θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι όροι παραχώρησης περιλαμβάνουν δεσμεύσεις για τοπικά οφέλη όπως τοπικούς προμηθευτές. Στο κομμάτι που αφορά τα δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης θα πρέπει να συνεχιστούν και να επεκταθούν οι επενδύσεις στην βελτίωση των υποδομών με αντικατάσταση παλαιών αγωγών, μείωση απωλειών και επέκταση συνδέσεων αποχέτευσης. Αντίστοιχα θα πρέπει να ισχύσουν για το κομμάτι της διαχείρισης των απορριμμάτων με ενίσχυση των υπαρχόντων προγραμμάτων και περαιτέρω πρωτοβουλίες στους τομείς της ανακύκλωσης και των προγραμμάτων μείωσης των αποβλήτων των επιχειρήσεων. Οι υγειονομικές δομές θα πρέπει να ενισχυθούν με μόνιμες προσλήψεις, νέες εγκαταστάσεις και επιπλέον εξοπλισμό. Στον τομέα των χερσαίων μεταφορών θα πρέπει να συνεχιστεί η αναβάθμιση των οδικών προσβάσεων και να βελτιωθεί η σύνδεση του αεροδρομίου με δημόσιες συγκοινωνίες. Επιπλέον μέτρα θα πρέπει να ληφθούν για την κυκλοφοριακή συμφόρηση με κατάλληλες παρεμβάσεις όπως η βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών και η δημιουργία υποδομών όπως η κατασκευή χώρων στάθμευσης. Η τοπική παραγωγή θα πρέπει να ενισχυθεί με προγράμματα επιδοτήσεων και φορολογικά κίνητρα τόσο για τους παραγωγούς όσο και για τις επιχειρήσεις που θα προμηθεύονται τοπικά προϊόντα. Κίνητρα τέλος θα πρέπει να δοθούν για την

λειτουργία επιχειρήσεων εγχώριας ιδιοκτησίας ώστε να μειωθούν οι διαρροές στην τοπική οικονομία.

Στις μακροπρόθεσμες δράσεις περιλαμβάνονται ενέργειες με χρονικό ορίζοντα άνω των 5 ετών με κύριο στόχο την διάχυση οφέλους, την διαφοροποίηση του προϊόντος και την κοινωνική αποδοχή. Για την διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος κρίνεται αναγκαία η ανάπτυξη θεματικών μορφών τουρισμού όπως πολιτιστικός, αγροτουρισμός, συνεδριακός, και αθλητικός τουρισμός για την επιμήκυνση της σεζόν και την αύξηση της μέσης δαπάνης. Για την κοινωνική αποδοχή και την διατήρηση αυτής θα πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για θέματα όπως η στεγαστική πολιτική με ρυθμίσεις για την ισορροπία μεταξύ βραχυχρόνιας μίσθωσης και αγοράς κατοικίας ώστε να υπάρχει σταθεροποίηση των τιμών των ενοικίων και την αποφυγή παραπόνων από τους μόνιμους κατοίκους. Όσον αφορά την περιβαλλοντική πολιτική θα πρέπει να υπάρξουν μέτρα εξοικονόμησης νερού, επένδυση σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας στις τουριστικές εγκαταστάσεις και προγράμματα μείωσης εκπομπών. Τέλος μακροχρόνια προγράμματα εκπαίδευσης και κατάρτισης για τους εργαζόμενους στον τουρισμό ώστε να αποκτήσουν ψηφιακές και λοιπές δεξιότητες θα εξασφαλίσουν τους εργαζομένους από τυχόν διακυμάνσεις στην αγορά εργασίας.

6.4.2 Σχεδιασμός υλοποίησης, χρηματοδότηση και διακυβέρνηση

Για την υλοποίηση των παραπάνω προτείνεται η κατάρτιση ενός πολυετούς σχεδίου που θα περιλαμβάνει τα έργα, τους υπεύθυνους φορείς, τα χρονοδιαγράμματα, τους προϋπολογισμούς και τους δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης. Το σχέδιο θα χρηματοδοτηθεί από έναν συνδυασμό εθνικών και κοινοτικών πόρων καθώς και μέσω ιδιωτικών επενδύσεων. Για τον συντονισμό απαιτείται η δημιουργία ενός μόνιμου φορέα διαχείρισης προορισμού με την συμμετοχή δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και αρμοδιότητες συντονισμού, μάρκετινγκ, παρακολούθησης και αξιολόγησης. Η επίτευξη των στόχων θα ελέγχεται μέσω δεικτών παρακολούθησης και αξιολόγησης οι οποίοι θα είναι η επιβατική κίνηση ανά μήνα του αεροδρομίου, η μέση δαπάνη ανά επισκέπτη, η μέση διάρκεια παραμονής, το ποσοστό των τοπικών προμηθειών στον τουριστικό κλάδο, ο όγκος των απορριμμάτων ανά κάτοικο και επισκέπτη, οι απώλειες νερού, ο χρόνος αναμονής εξυπηρέτησης για υγειονομική περίθαλψη και οι δείκτες ικανοποίησης των κατοίκων μέσω δειγματοληπτικών ερευνών. Κάθε δείκτης θα έχει στόχους και θα δημοσιοποιείται σε ετήσιες εκθέσεις προόδου.

6.5 Κίνδυνοι, ευπάθειες και διαχείριση ρίσκου για τον προορισμό

Στην περίπτωση της Καλαμάτας παρατηρούνται οι εξής κύριοι κίνδυνοι. Τυχόν μελλοντική εξάρτηση από τους LCCs λόγω περαιτέρω επέκτασής του μερίδιού αγοράς τους μπορεί να έχει αρνητικές συνέπειες (μειωμένη ισχύς διαπραγματεύσεως και ασύμφορες απαιτήσεις εκ μέρους τους) ή μη διεύρυνση των αγορών, καθυστερήσεις σε αναγκαία έργα υποδομών, κοινωνική αντίδραση ως αποτέλεσμα αυτών των καθυστερήσεων, περιβαλλοντικές πιέσεις από την αύξηση των αφίξεων, και οικονομικές διακυμάνσεις λόγω της μεγάλης έκθεσης στην εποχικότητα. Για την διαχείριση του ρίσκου η διαφοροποίηση των αγορών, οι ρήτρες στα συμβόλαια παραχώρησης και κατασκευής, ο συστηματικός έλεγχος της προόδου των έργων υποδομής και η αντιμετώπιση της εποχικότητας αποτελούν προτεραιότητες.

6.6 Θεωρητικές και πρακτικές συνεισφορές της έρευνας

6.6.1 Θεωρητική συνεισφορά

Η μελέτη εμπλουτίζει την θεωρητική κατανόηση της σχέσης μεταξύ αεροπορικής συνδεσιμότητας και της τοπικής ικανότητας απορρόφησης, προτείνοντας ένα εννοιολογικό πλαίσιο που συνδέει τρεις κεντρικές διαστάσεις την συνδεσιμότητα, την τοπική αλυσίδα αξίας και την κοινωνική αποδοχή. Το πλαίσιο αυτό αναδεικνύει ότι η αύξηση των αφίξεων μέσω LCCs δεν λειτουργεί αυτόματα ως μοχλός βιώσιμης ανάπτυξης και η μετατροπή της ζήτησης σε τοπικό όφελος εξαρτάται από την ικανότητα του προορισμού να απορροφήσει, να μετασχηματίσει και να διανείμει τα οφέλη. Η έρευνα τεκμηριώνει την σημασία των ενδιάμεσων μηχανισμών όπως τοπικές προμήθειες, επιχειρηματικά δίκτυα, πολιτικές κινήτρων ως κρίσιμων παραγόντων που μεσολαβούν μεταξύ μεταφορικής προσφοράς και οικονομικής απόδοσης. Επιπλέον, η μελέτη συμβάλλει στη θεωρία της τμηματοποίησης της ζήτησης, δείχνοντας πώς οι LCCs μετασχηματίζουν το προφίλ των επισκεπτών και πώς αυτή η μεταβολή αλληλοεπιδρά με την προσφορά προϊόντων και υπηρεσιών. Η έρευνα προτείνει ότι η συνδεσιμότητα πρέπει να εξετάζεται ως πολυεπίπεδο φαινόμενο, όπου οι μεταφορικές ροές, οι χρονικές κατανομές (εποχικότητα) και οι μορφές κατανάλωσης συνθέτουν ένα δυναμικό σύστημα που απαιτεί ολοκληρωμένη θεωρητική προσέγγιση. Τέλος, η μελέτη ενισχύει θεωρητικές προσεγγίσεις που συνδέουν την βιωσιμότητα και την κοινωνική αποδοχή, υπογραμμίζοντας ότι η μακροπρόθεσμη ανθεκτικότητα προορισμών προϋποθέτει δίκαιη κατανομή των ωφελειών.

6.6.2 Πρακτική συνεισφορά

Η έρευνα παράγει ένα λειτουργικό πακέτο πολιτικών που μπορούν άμεσα να υιοθετηθούν από τοπικές αρχές, ξενοδοχειακές ενώσεις και λοιπά ενδιαφερόμενα μέρη. Το πακέτο περιλαμβάνει ιεραρχημένες δράσεις βραχυπρόθεσμου, μεσοπρόθεσμου και μακροπρόθεσμου ορίζοντα, προτεινόμενους δείκτες παρακολούθησης και προτάσεις χρηματοδότησης. Συγκεκριμένα, η μελέτη προσφέρει εργαλεία για τη μείωση των διαρροών μέσω πολιτικών τοπικών προμηθειών, μηχανισμούς ενίσχυσης της τοπικής αλυσίδας αξίας και πρότυπα συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Παρέχει επίσης πρακτικές οδηγίες για τη διαχείριση εποχικών αιχμών, όπως προσωρινές ενισχύσεις υπηρεσιών, στοχευμένες καμπάνιες επιμήκυνσης της σεζόν και μέτρα βελτίωσης ροών στο αεροδρόμιο. Η πρόταση για δημιουργία μόνιμου φορέα διαχείρισης προορισμού και συντονιστικής ομάδας δράσης προσφέρει λειτουργικό πλαίσιο διακυβέρνησης που διευκολύνει την υλοποίηση και την παρακολούθηση. Η μελέτη επίσης προτείνει συγκεκριμένους δείκτες απόδοσης για την συνεχή παρακολούθηση την πορείας του κλάδου μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η επιβατική κίνηση ανά μήνα, η μέση δαπάνη ανά επισκέπτη, η μέση διάρκεια παραμονής, το ποσοστό τοπικών προμηθειών, ο όγκος απορριμμάτων ανά επισκέπτη, οι απώλειες νερού και οι χρόνοι αναμονής στο νοσοκομείο. Η χρήση αυτών των δεικτών επιτρέπει την τεκμηριωμένη αξιολόγηση των πολιτικών και δίνει την δυνατότητα για ευέλικτη αναπροσαρμογή των ακολουθούμενων στρατηγικών. Η πρακτική συνεισφορά περιλαμβάνει επίσης τις προτάσεις για επιχειρησιακές πρακτικές που στοχεύουν στην αύξηση της τοπικής προστιθέμενης αξίας και στη μείωση της εξάρτησης από εισαγόμενα αγαθά.

6.6.3 Συνολική αξία και μεταφορά των συμπερασμάτων σε άλλους προορισμούς

Η μελέτη λειτουργεί ως πρακτικός οδηγός για προορισμούς με παρόμοια χαρακτηριστικά εποχικότητας και εξάρτησης από LCCs. Το εννοιολογικό πλαίσιο και το πακέτο πολιτικών είναι μεταφερόμενα και μπορούν να προσαρμοστούν σε άλλες περιφέρειες, προσφέροντας ένα επαναχρησιμοποιήσιμο μοντέλο για τη σύνδεση της μεταφορικής πολιτικής με την τοπική οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική συνοχή.

6.7 Περιορισμοί της έρευνας

Η παρούσα έρευνα υπόκειται σε μία σειρά από περιορισμούς. Όσον αφορά τα δεδομένα του πρωτογενούς δείγματος το δείγμα της έρευνας αν και επαρκές για ποιοτική και ενδεικτική ποσοτική ανάλυση δεν καλύπτει ολόκληρο το φάσμα επιχειρήσεων και κοινοτήτων και τυχόν

μελλοντικές έρευνες θα ωφεληθούν από μεγαλύτερο και πιο αντιπροσωπευτικό δείγμα. Η έρευνα καλύπτει συγκεκριμένη χρονική στιγμή αλλά οι δυναμικές της τουριστικής ζήτησης και οι επιπτώσεις των επενδύσεων (για παράδειγμα η παραχώρηση του αεροδρομίου) εξελίσσονται και απαιτούν παρακολούθηση σε βάθος χρόνου με επαναλαμβανόμενες έρευνες. Επίσης υπάρχει το θέμα της περιορισμένης πρόσβασης σε ορισμένα πρωτογενή δεδομένα όπως ορισμένα τεχνικά στοιχεία υποδομών και οικονομικά δεδομένα επιχειρήσεων που δεν ήταν πλήρως διαθέσιμα για λόγους εμπιστευτικότητας. Σε αυτό το πλαίσιο περιλαμβάνονται και στοιχεία για τους συμμετέχοντες που θα μπορούσαν να επηρεάσουν τις απόψεις τους (εκπαίδευση, εισόδημα, πεποιθήσεις). Σε σχέση με τα δευτερογενή στοιχεία η έλλειψη ακριβών στοιχείων για το μερίδιο της αγοράς των LCCs και στατιστικών στοιχείων για τους επιβάτες τους, εμποδίζει την ακριβή εκτίμηση της πραγματικής τους επιρροής στον προορισμό. Μελλοντικές έρευνες θα μπορούσαν να συλλέξουν στοιχεία για το προφίλ των επιβατών αυτών των εταιρειών που επισκέπτονται τον συγκεκριμένο προορισμό.

6.8 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα

Με βάση τα παραπάνω οι προτάσεις που μπορούν να γίνουν είναι οι παρακάτω. Αρχικά ποσοτική μελέτη σε ευρύτερο δείγμα με διεξαγωγή μεγάλης κλίμακας ποσοτικής έρευνας σε επιχειρήσεις, κατοίκους και επισκέπτες για την στατιστική επαλήθευση των ευρημάτων. Δεύτερον μελέτη κόστους οφέλους των επενδύσεων του αεροδρομίου με ανάλυση της μακροπρόθεσμης οικονομικής απόδοσης και των τοπικών πολλαπλασιαστικών ωφελειών της παραχώρησης. Τρίτον έρευνα για την τοπική αλυσίδα αξίας με ποσοτικοποίηση των διαρροών και σχεδιασμό πολιτικών για την αύξηση της τοπικής απορρόφησης. Άλλη δυνατότητα είναι οι μελέτες περίπτωσης για την επιμήκυνση της σεζόν δηλαδή παρεμβάσεις όπως θεματικά φεστιβάλ και συνέδρια και αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς τους. Τέλος μια κοινωνιολογική έρευνα για την κοινωνική αποδοχή με βαθύτερη ανάλυση των στάσεων των κατοίκων και των μηχανισμών συμμετοχής θα βοηθούσε στην κατανόηση των αναγκών της τοπικής κοινωνίας.

6.9 Τελικές παρατηρήσεις

Η Καλαμάτα βρίσκεται σε μία περίοδο όπου η ενίσχυση της αεροπορικής συνδεσιμότητας δημιούργησε ευκαιρίες αλλά και προκλήσεις που αν αντιμετωπιστούν με συντονισμένο τρόπο μπορούν να μετατρέψουν την τρέχουσα δυναμική σε βιώσιμη, δίκαιη και ανθεκτική ανάπτυξη. Η εφαρμογή των προτεινόμενων πολιτικών απαιτεί πολιτική βούληση,

χρηματοδοτικούς πόρους και ενεργή συμμετοχή τοπικών φορέων που εφόσον υλοποιηθούν θα ενισχύσουν την ικανότητα της Καλαμάτας να αξιοποιήσει πλήρως τα οφέλη της συνδεσιμότητας χωρίς να θυσιάσει την ποιότητα της ζωής των κατοίκων και την περιβαλλοντική ακεραιότητα του προορισμού.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

Δήμος Καλαμάτας. (2019). Ξεκινά η εκπόνηση του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με τη συμμετοχή όλων. <https://www.kalamata.gr/el/enimerosi/news/17681-ksekina-i-ekponisi-tou-sxediou-viosimis-astikis-kinitikotitas-me-ti-symmetoxi-olon>

ΕΛΣΤΑΤ (2026). Τουρισμός. <https://www.statistics.gr/el/statistics/ind>

ERTNEWS (2026). Κλιμακώνεται η πίεση για το Νοσοκομείο Καλαμάτας – Παρεμβάσεις Μητροπολίτη Μεσσηνίας και δημάρχου. https://www.ertnews.gr/perifereiakoi-stathmoi/kalamata/klimakonetai-i-piesi-gia-to-nosokomeio-kalamatas-paremvaseis-mitropolit-messinias-kai-dimarxou/?utm_source=copilot.com

ΙΝΣΕΤΕ (2024). Ακτινογραφία Εισερχόμενου Τουρισμού 2019-2023 – Προφίλ Αγορών. Εξέλιξη τουριστικών μεγεθών και δεικτών των κυριότερων αγορών εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα. https://insete.gr/wp-content/uploads/2024/07/24-8_X-Ray_2019-2023.pdf

ΙΝΣΕΤΕ (2025). ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΗΣΟΥ. https://insete.gr/wp-content/uploads/2020/05/25-12_Peloponnese.pdf

Τράπεζα της Ελλάδος (2026). Ταξιδιωτικές υπηρεσίες <https://www.bankofgreece.gr/statistika/ekswterikos-tomeas/isozygio-plhrwmwn/taksidiwtikes-yphresies>

Περιφέρεια Πελοποννήσου. (2020). Περιφερειακό Σχέδιο Μεταφορών Πελοποννήσου. <https://www.ppel.gov.gr/oi-protasis-tis-periferias-peloponnisou-gia-to-ethniko-stratigiko-schedio-metaforon-2017-2037/>

Περιφέρεια Πελοποννήσου. (2025). Σε πλήρη λειτουργία η Μονάδα Επεξεργασίας Απορριμμάτων στη Μεσσηνία. <https://www.ppel.gov.gr/se-pliri-litourgia-i-monada-epexergasias-aporrimmaton-sti-messinia-dimitris-ptochos-paradidoume-lisi-ke-chtizoume-prooptiki/>

Περιφέρεια Πελοποννήσου. (2026). Δελτία Τύπου. <https://www.ppel.gov.gr/category/deltia-typou/>

ΥΠΑ (2026). ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ "ΚΑΠΙΕΤΑΝ ΒΑΣ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ" (ΚΑΚΛΚ) <http://www.ypa.gr/our-airports/kratikos-aerolimenas-kalamatas-kapetan-bas-kwnstantakopoylos-kaklk>

Costa Navarino (2026). Sustainability. <https://www.costanavarino.com/sustainability-development/>

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

ΙΝΣΕΤΕ, (2025). The contribution of Tourism to the Greek Economy in 2024. https://insete.gr/wp-content/uploads/2025/06/25_05_Tourism_and_Greek_Economy_2023-2024-ENG.pdf

ΙΝΣΕΤΕ, (2026). ΙΝΣΕΤΕ Intelligence. <https://insete.gr/business-intelligence/>

Archer, B., & Cooper, C. (1998). The positive and negative impacts of tourism. In W. F. Theobald (Ed.), *Global tourism* (2nd ed., pp. 63–81). Butterworth-Heinemann.

Bieger, T., & Wittmer, A. (2006). Air transport and tourism—Perspectives and challenges for destinations, airlines and governments. *Journal of Air Transport Management*, 12(1), 40–46. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.09.007>

Biesta, G. (2010). Pragmatism and the philosophical foundations of mixed methods research. https://www.researchgate.net/publication/242673667_Pragmatism_and_the_philosophical_foundations_of_mixed_methods_research

Bilotkach, V., & Zhang, A. (2012). Regulation, privatization, and airport charges: panel data evidence from European airports. *Journal of Regulatory Economics*. <https://doi.org/10.1007/S11149-011-9172-1>

Box, G. E. P., & Jenkins, G. M. (1976). *Time Series Analysis: Forecasting and Control*. https://books.google.gr/books/about/Time_series_analysis.html?id=1WVHAAAAMAAJ&redir_esc=y

Braun, V., & Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp063oa>

Brons, M., Pels, E., Nijkamp, P., & Rietveld, P. (2002). Price elasticities of demand for passenger air travel: A meta-analysis. *Journal of Air Transport Management*, 8(3), 165–175. [https://doi.org/10.1016/S0969-6997\(01\)00050-3](https://doi.org/10.1016/S0969-6997(01)00050-3)

Bryman, A. (2016). *Social Research Methods*. Oxford University Press https://books.google.gr/books/about/Social_Research_Methods.html?id=N2zQCgAAQBAJ&redir_esc=y

Butler, R. W. (2001). Seasonality in tourism: Issues and implications. In T. Baum & S. Lundtorp (Eds.), *Seasonality in tourism* (pp. 5–21). Pergamon. ISBN: 978-0-08-043674-6

Byrd ET (2007), "Stakeholders in sustainable tourism development and their roles: applying stakeholder theory to sustainable tourism development". *Tourism Review*, Vol. 62 No. 2 pp. 6–13, doi: <https://doi.org/10.1108/16605370780000309>

Castillo-Manzano, J. I., López-Valpuesta, L., & González-Laxe, F. (2011). The effects of the LCC boom on the urban tourism fabric: The viewpoint of tourism managers. *Tourism Management*, 32(5), 1085–1095. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2010.09.008>

Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2017). *Designing and Conducting Mixed Methods Research*. SAGE Publications.

Denzin, N. (2012). *Triangulation 2.0*. <https://doi.org/10.1177/1558689812437186>

Dileep, M.R., Pagliara, F. (2023). *Accessibility of Destinations*. In: *Transportation Systems for Tourism*. *Advances in Spatial Science*. Springer, Cham.

Dillman, D. A., Smyth, J., & Christian, L. (2014). *Internet, Phone, Mail, and Mixed-Mode Surveys*. John Wiley & Sons. DOI:10.1002/9781394260645

Dobruszkes, F. (2013). The geography of European low-cost airline networks: A contemporary analysis. *Journal of Transport Geography*, 28, 75–88. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.10.012>

Doganis, R. (2019) *Flying off Course: Airline Economics and Marketing* (fifth edition). London: Routledge.

Eleftherios D. Katarelos, Iason Koufodontis (2012). BUSINESS RELATIONS BETWEEN THE LOW COST CARRIERS AND AIRPORTS AS A CONSEQUENCE OF THE AIR TRANSPORT DEREGULATION *Journal of Air Transport Studies*, volume 3, Issue 1, 2012

57-77

https://www.jats.aviationsociety.gr/index.php/JATS/article/download/96/83/?utm_source=copilot.com

Francis, G., Humphreys, I., & Ison, S. (2004). Airports' perspectives on the growth of low-cost airlines and the remodeling of the airport–airline relationship. *Tourism Management*, 25(4), 507–514. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(03\)00121-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(03)00121-3)

Fraport AG. (2015). Fraport Greece to operate, manage and upgrade 14 Regional Airports in Greece. https://www.fraport-greece.com/content/dam/fraport-company-greece/documents/en/media-center/publications/fraport_entypo%20A4_ENG.pdf/_jcr_content/renditions/original./fraport_entypo%20A4_ENG.pdf#:~:text=On%2014%20December%202015%20Fraport%20Greece%20signed%20contracts,develop%20and%20maintain%2014%20regional%20airports%20in%20Greece.

Fraport Greece (2026). Signing of the Concession Agreement for the Development of Kalamata International Airport. https://www.fraport-greece.com/en/media-center/news1/2026/signing-of-the-concession-agreement-for-the-development-of-kalam.html?utm_source=copilot.com

Flightradar24 (2026). Kalamata International Airport. <https://www.flightradar24.com/airport/klx/arrivals>

Fraport AG. (2024). Fraport Wins Concession to Operate Kalamata Airport. <https://www.fraport.com/en/newsroom/press-releases/2024/q4/fraport-wins-concession-to-operate-kalamata-airport.html>

Goodson, L., & Phillimore, J. (Eds.). (2004). *Qualitative Research in Tourism: Ontologies, Epistemologies and Methodologies* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203642986>

Gössling, S., & Peeters, P. (2015). Assessing tourism's global environmental impact 1900–2050. *Journal of Sustainable Tourism*, 23(5), 639–659. <https://doi.org/10.1080/09669582.2015.1008500>

Graham, A., & Dennis, N. (2010). The impact of low cost airline operations to Malta *Journal of Air Transport Management* Volume 16, Issue 3, May 2010, Pages 127-136 <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2009.07.006>

- Graham, A., & Ison, S. (2014). The role of airports in regional economic development. *Journal of Transport Geography*, 34, 50–57.
- Graham, A., Papatheodorou, A., & Forsyth, P. (Eds.). (2008). *Aviation and Tourism: Implications for Leisure Travel* (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315568522>
- Graham, B., & Shaw, J. (2008). Low-cost airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability. *Geoforum*, 39(3), 1439–1451. <https://doi.org/10.1016/j.geoforum.2007.12.006>
- Greene, J. C. (2007). *Mixed methods in social inquiry*. Jossey-Bass/Wiley. <https://psycnet.apa.org/record/2007-15653-000>
- Guba, E. G., & Lincoln, Y. S. (1994). Competing paradigms in qualitative research. In N. K. Denzin & Y. S. Lincoln (Eds.), *Handbook of qualitative research* (pp. 105–117). Sage Publications, Inc.
- Gursoy, D., Rutherford, G. (2004). Host attitudes toward tourism: An Improved Structural Model, *Annals of Tourism Research*, Volume 31, Issue 3, 2004, Pages 495-516. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2003.08.008>
- Halpern, N., & Bråthen, S. (2011). Impact of airports on regional accessibility and social development. *Journal of Transport Geography*, 19(6), 1145–1154. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2010.11.006>
- Halpern, N., & Graham, A. (2013). *Airport marketing*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203117903>
- Halpern, N., & Graham, A. (2016). Factors affecting airport route development activity and performance, *Journal of Air Transport Management*, Volume 56, Part B, 2016, Pages 69-78, ISSN 0969-6997. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2016.04.016>.
- Israel, M., & Hay, I. (2006). *Research Ethics for Social Scientists*. DOI: <https://doi.org/10.4135/9781849209779>
- Kalamata Airport (2026). Statistics for Kalamata Airport. Ανακτήθηκε στις 29/04/2026 από <https://kalamatainternationalairport.com/statistics/>
- Li, X., Pan, B., Law, R., & Huang, X. (2018). Big data in tourism research: A literature review. *Tourism Management*, 68, 301–323. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.03.009>

Masscom Global (2026). Airport Advertising in Kalamata Airport (KLX), Greece. Ανακτήθηκε στις 29/04/2026 από <https://www.masscomglobal.com/airport-advertising-kalamata-klx-greece/>

Olipra, L. (2012). The impact of low-cost carriers on tourism development in less famous destinations.

https://www.academia.edu/66915584/The_impact_of_low_cost_carriers_on_tourism_development_in_less_famous_destinations

Oum, T. H., Adler, N., & Yu, C. (2006). Privatization, corporatization, ownership forms and their effects on the performance of the world's major airports. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.11.003>

Papatheodorou, A. and Arvanitis, P. (2009) Spatial Evolution of Airport Traffic and Air Transport Liberalization: The Case of Greece. Journal of Transport Geography, 17: 402– 412

Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development. Tourism Management, 21(1), 53–63 [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00079-5](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00079-5)

Presser, S., Rothgeb, J., Couper, M., Lessler, J., Martin, E., Martin, J., Singer, E., (2004). Methods for testing and evaluating survey questions. DOI:10.1002/0471654728

Tsiotas, D., Niavis, S., Polyzos, S. (2019). The Dynamics of Small and Peripheral Airports in Tourism and Regional Development: The Case of Greece. In: Kavoura, A., Kefallonitis, E., Giovanis, A. (eds) Strategic Innovative Marketing and Tourism. Springer Proceedings in Business and Economics. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-12453-3_90

Tsiotas, D., Niavis, S., & Polyzos, S. (2019a). The role of regional airports in tourism development: Evidence from Greece. https://www.openarchives.gr/aggregator-openarchives/edm/uth_rep/000178-11615_80020

Warnock-Smith, D., & Potter, A. (2005). An exploratory study into airport choice factors for European low-cost airlines. Journal of Air Transport Management, 11(6), 423–432. DOI: 10.1016/j.jairtraman.2005.05.003

Yoo, S., van Wee, B., & Molin, E. (2024). Long distance accessibility by air transportation: a literature review. Transport Reviews, 44(4), 811–833. <https://doi.org/10.1080/01441647.2024.2322430>

UNWTO (2010). Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework 2008.

Veal, A. (2017). Research Methods for Leisure and Tourism. (5th ed.). Pearson International.
<https://elibrary.pearson.de/book/99.150005/9781292115313>

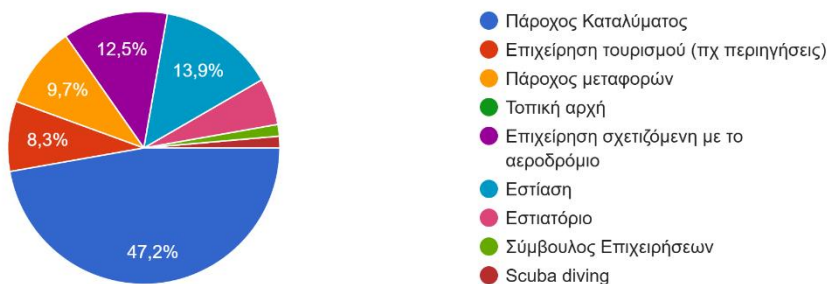
Visit Greece, (2026). Visit Greece Kalamata.
<https://www.visitgreece.gr/mainland/peloponnese/kalamata/>

Yin, R. K. (2017). Case Study Research and Applications. SAGE Publications, Inc.
<https://uk.sagepub.com/en-gb/eur/case-study-research-and-applications/book250150>

Παράρτημα: Αποτελέσματα έρευνας

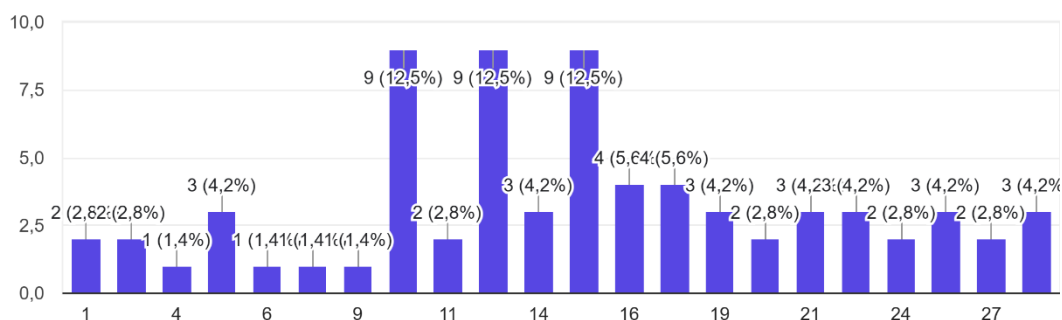
Τύπος οργανισμού

72 απαντήσεις



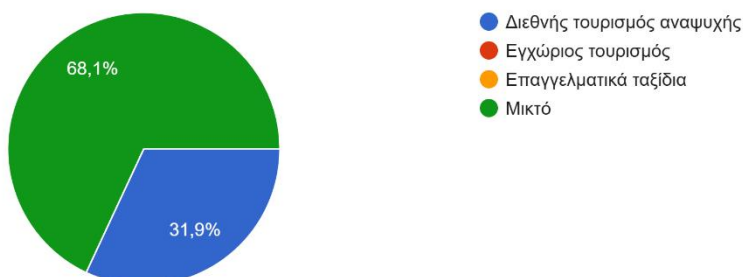
Έτη λειτουργίας στην περιοχή της Καλαμάτας

72 απαντήσεις



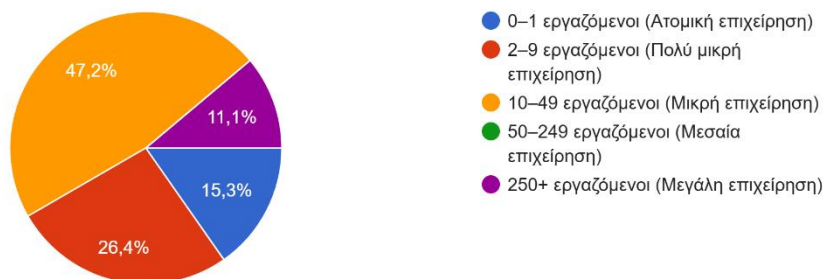
Κύρια τμήματα αγοράς που εξυπηρετείτε

72 απαντήσεις



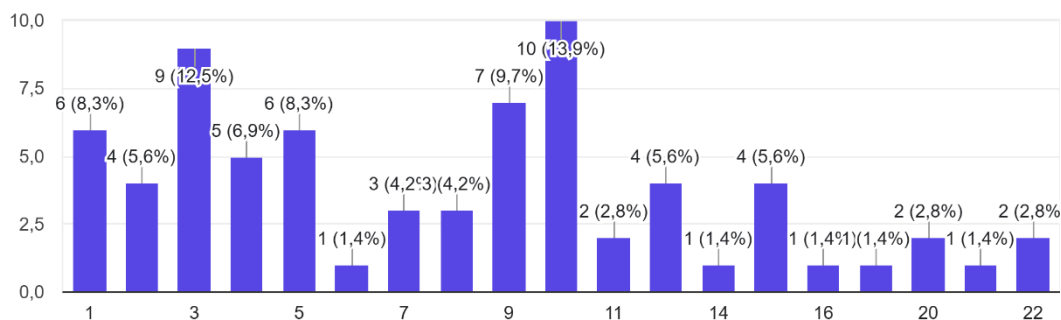
Μέγεθος Επιχείρησης

72 απαντήσεις



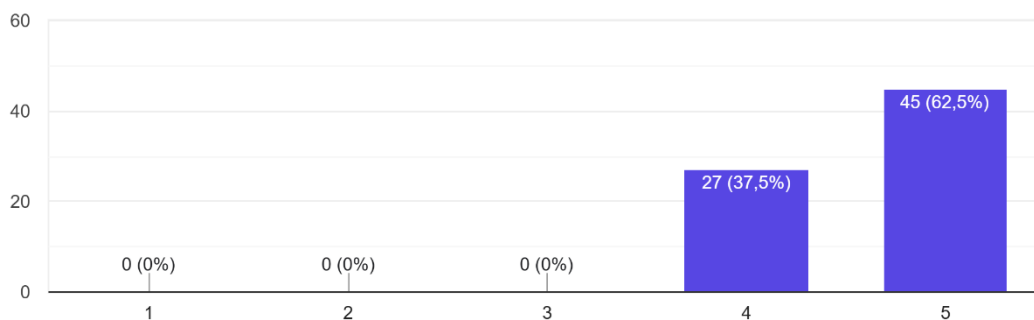
Χρόνια εργασίας στην επιχείρηση ή οργανισμό του ατόμου που συμπληρώνει την έρευνα

72 απαντήσεις



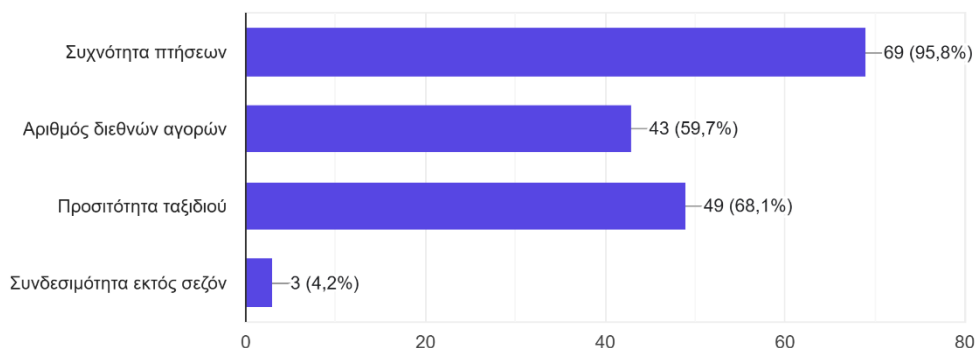
Σε ποιο βαθμό συμφωνείτε ότι η είσοδος των LCCs βελτίωσε την συνολική προσβασιμότητα της Καλαμάτας;

72 απαντήσεις



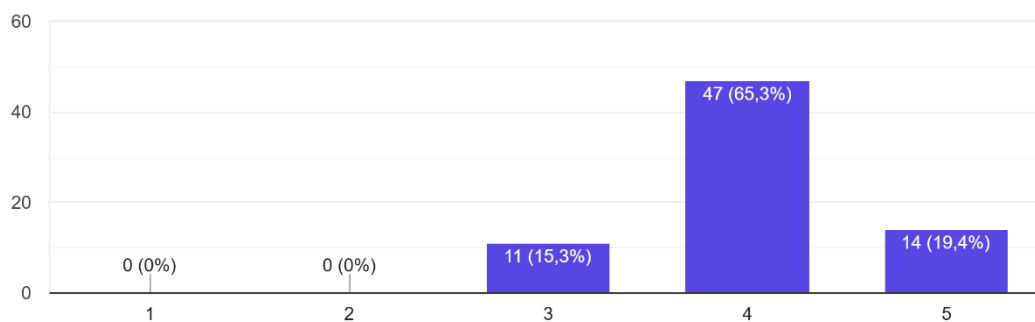
Ποιοι τομείς της προσβασιμότητας βελτιώθηκαν περισσότερο; (Δυνατότητα πολλαπλών επιλογών)

72 απαντήσεις



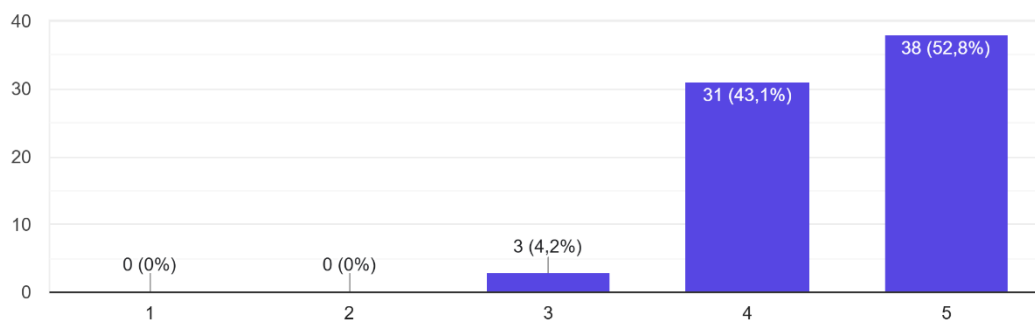
Έχουν οι LCCs συμβάλει στην διαφοροποίηση των αγορών προέλευσης;

72 απαντήσεις



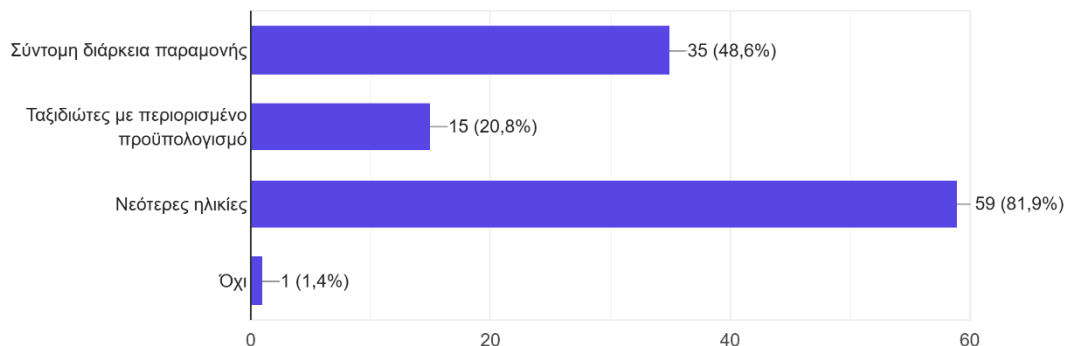
Πώς έχει επηρεάσει η δραστηριότητα των LCCs την εποχικότητα στην Καλαμάτα;

72 απαντήσεις



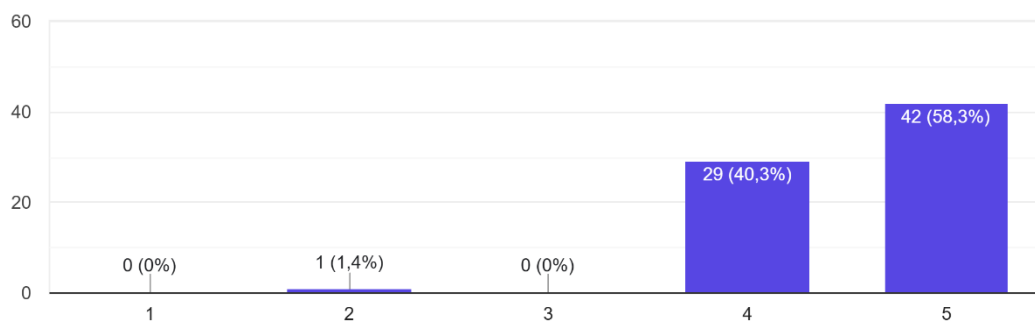
Έχετε παρατηρήσει αλλαγές στα χαρακτηριστικά των επισκεπτών κατά τους μήνες αιχμής; (Δυνατότητα πολλαπλών επιλογών)

72 απαντήσεις



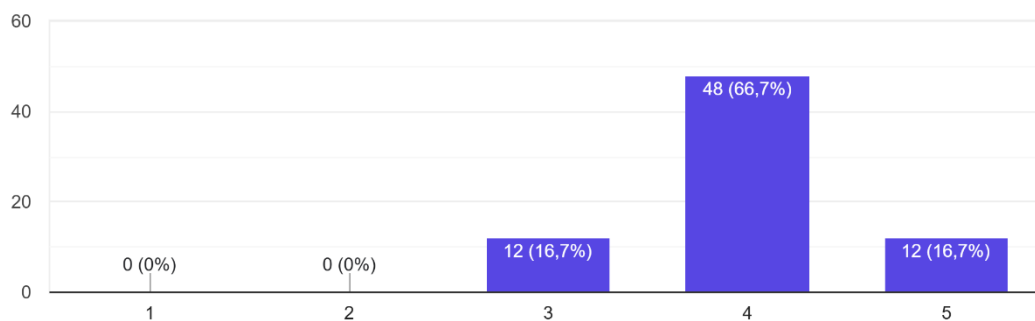
Πόσο σημαντική είναι η συνδεσιμότητα όλο τον χρόνο για την βιωσιμότητα του οργανισμού σας;

72 απαντήσεις



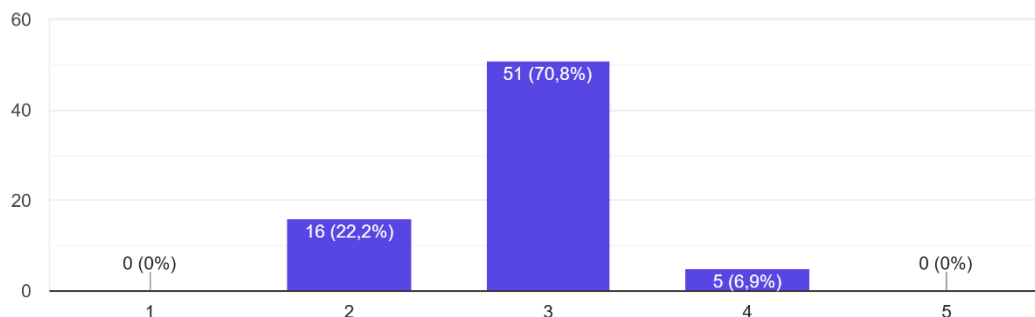
Πώς έχει επηρεάσει η ζήτηση που δημιουργούν οι LCCs τα έσοδα του οργανισμού σας;

72 απαντήσεις



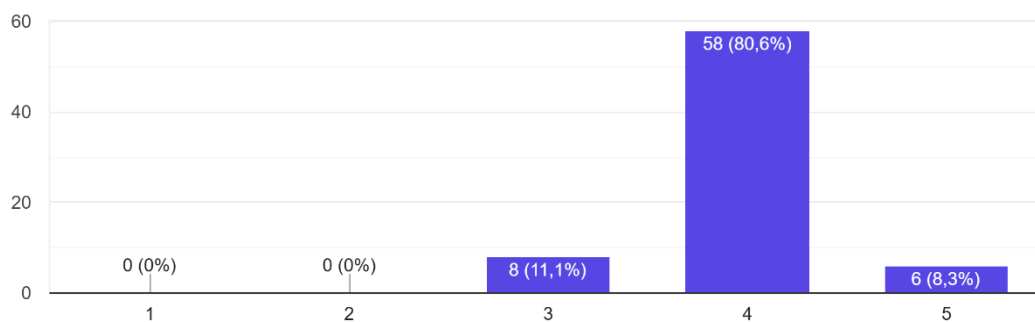
Οι επιβάτες των LCCs ξοδεύουν περισσότερο, λιγότερο ή περίπου το ίδιο σε σχέση με άλλους επισκέπτες;

72 απαντήσεις



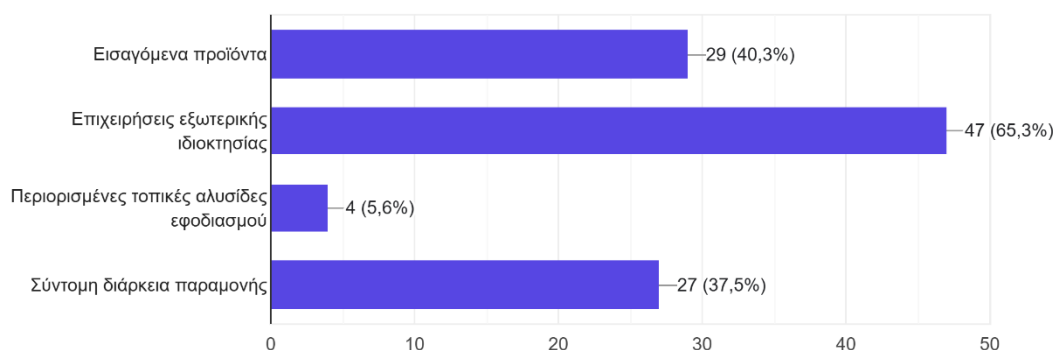
Σε ποιο βαθμό η τοπική οικονομία απορροφά τα οφέλη από την αύξηση των αφίξεων;

72 απαντήσεις



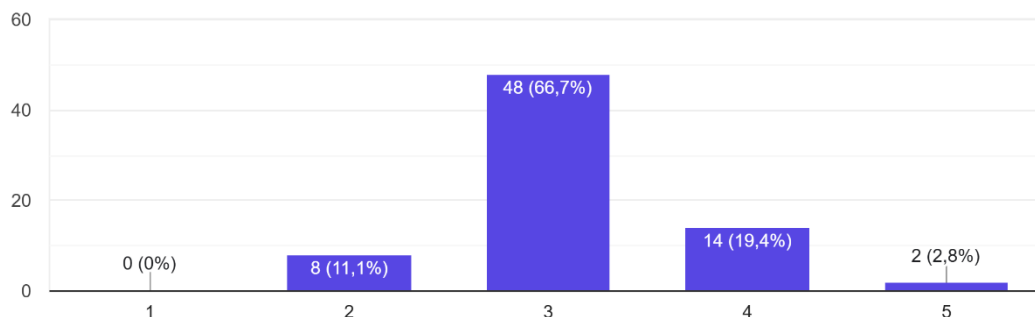
Που εντοπίζετε τις μεγαλύτερες διαρροές εσόδων για την τοπική οικονομία; (Δυνατότητα πολλαπλών επιλογών)

72 απαντήσεις



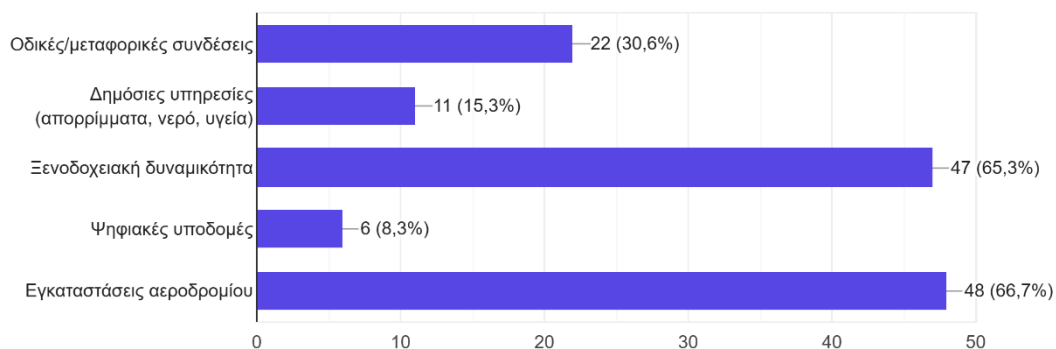
Πόσο επαρκείς είναι οι χερσαίες μεταφορές της Καλαμάτας για την εξυπηρέτηση αυξημένων αφίξεων;

72 απαντήσεις



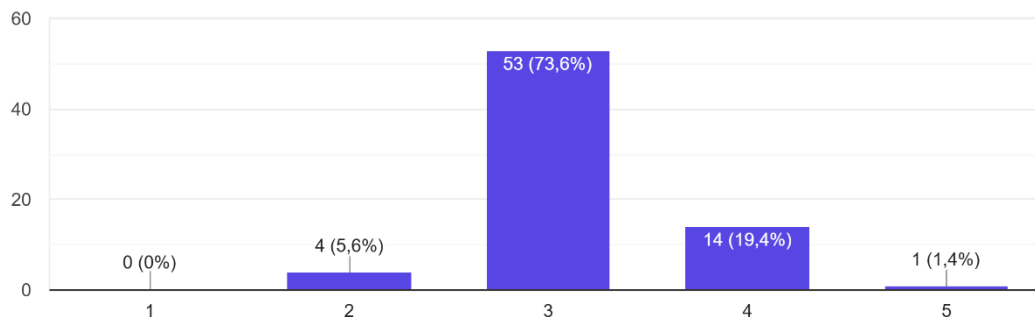
Ποια κενά υποδομών περιορίζουν τα οφέλη από την ανάπτυξη των LCCs; (Δυνατότητα πολλαπλών επιλογών)

72 απαντήσεις



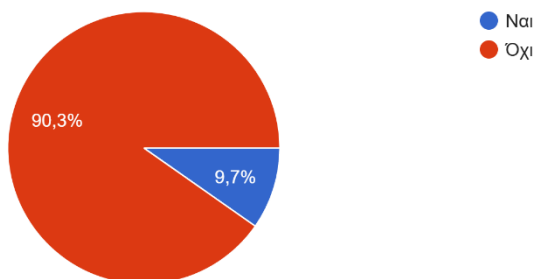
Πόσο αποτελεσματικός είναι ο συντονισμός μεταξύ αεροδρομίου, τοπικών αρχών και τουριστικών φορέων;

72 απαντήσεις



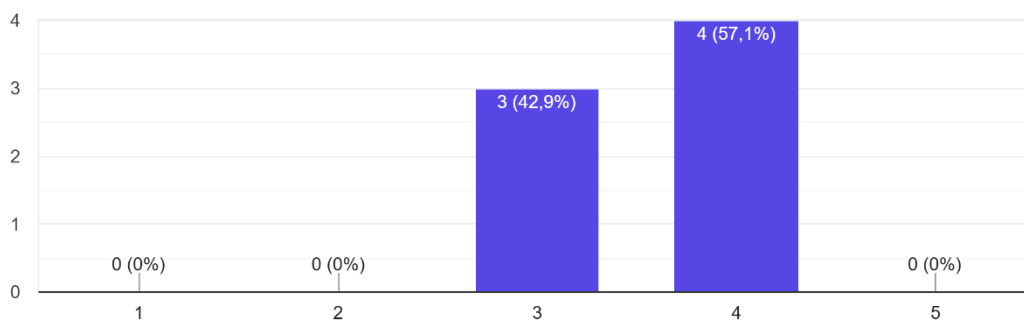
Συμμετέχει ο οργανισμός σας σε φόρουμ διακυβέρνησης ή σχεδιασμού προορισμού;

72 απαντήσεις



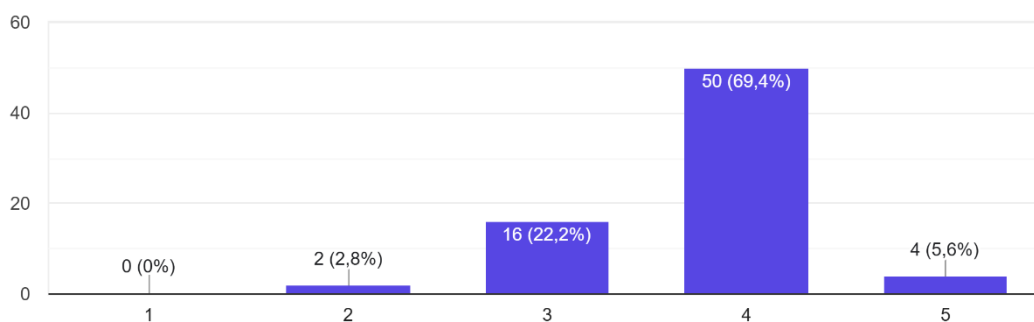
Εάν ναι πόσο αποτελεσματικά είναι;

7 απαντήσεις



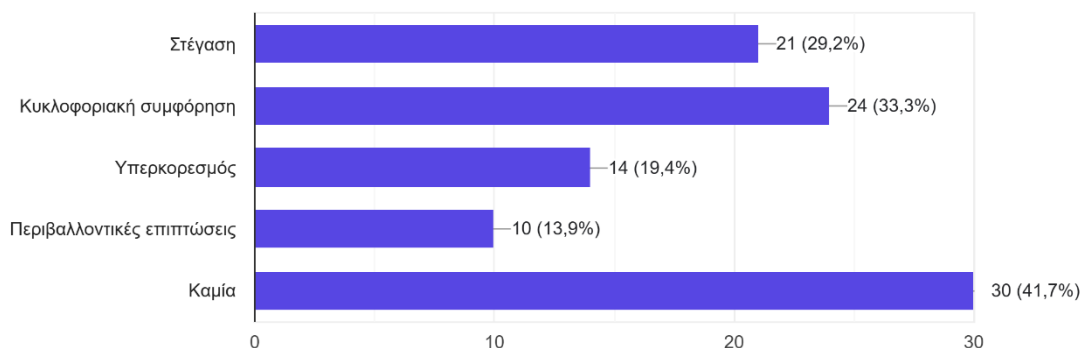
Πώς αντιλαμβάνονται οι κάτοικοι την αύξηση του τουρισμού που σχετίζεται με τους LCCs;

72 απαντήσεις



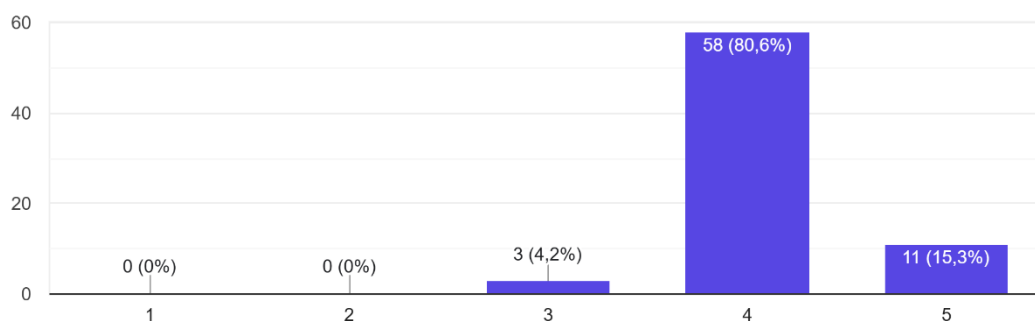
Έχετε παρατηρήσει πιέσεις στις τοπικές κοινωνίες και σε ποιον τομέα; (Δυνατότητα πολλαπλών επιλογών)

72 απαντήσεις



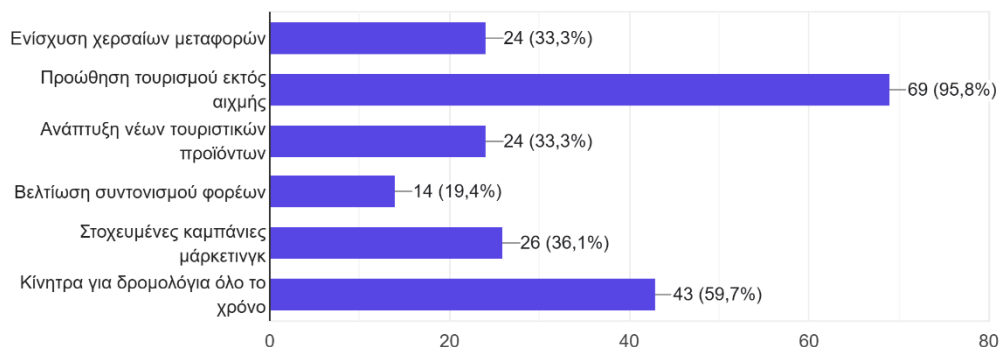
Πιστεύετε ότι η ανάπτυξη των LCCs ευθυγραμμίζεται με τους μακροπρόθεσμους στόχους της Καλαμάτας;

72 απαντήσεις



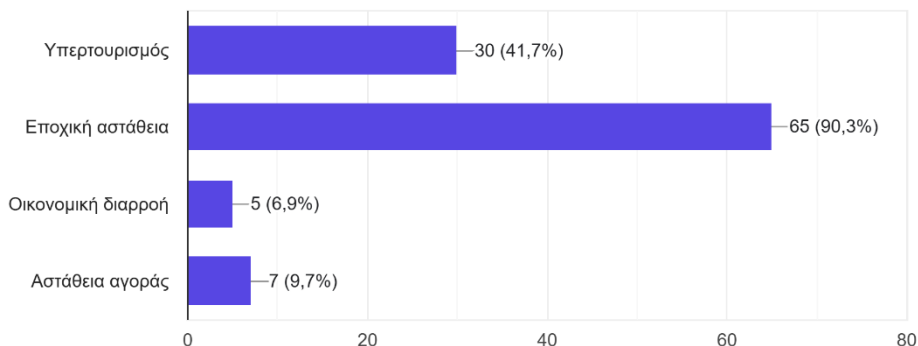
Ποιες στρατηγικές ενέργειες θα βελτίωναν περισσότερο τα οφέλη από την συνδεσιμότητα των LCCs; (Δυνατότητα πολλαπλών επιλογών)

72 απαντήσεις



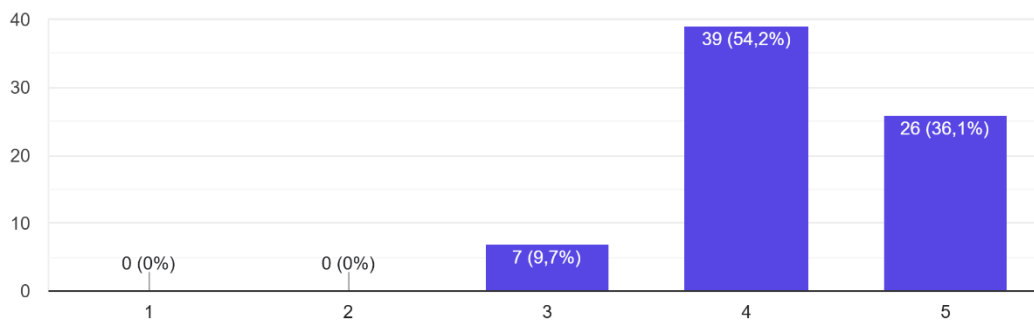
Ποιοι κίνδυνοι ενδέχεται να προκύψουν από την αυξημένη εξάρτηση από τις LCCs; (Δυνατότητα πολλαπλών επιλογών)

72 απαντήσεις



Πιστεύετε ότι η ανάληψη της διαχείρισης της λειτουργίας του αεροδρομίου της Καλαμάτας από την Fraport θα επηρεάσει την λειτουργία των LCCs στην Καλαμάτα;

72 απαντήσεις



Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα:

Δηλώνω ρητά ότι, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν.1599/1986, η παρούσα εργασία αποτελεί αποκλειστικά προϊόν προσωπικής μου εργασίας, δεν προσβάλλει κάθε μορφής δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας, προσωπικότητας και προσωπικών δεδομένων τρίτων, δεν περιέχει έργα/εισφορές τρίτων για τα οποία απαιτείται άδεια των δημιουργών/δικαιούχων και δεν είναι προϊόν μερικής ή ολικής αντιγραφής, οι πηγές δε που χρησιμοποιήθηκαν περιορίζονται στις βιβλιογραφικές αναφορές και μόνον και πληρούν τους κανόνες της επιστημονικής παράθεσης.