



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
«Παγκόσμιες Προκλήσεις και Συστήματα Αναλύσεων»

Επιπτώσεις των διεθνών πολιτικών παραγόντων στην βιομηχανία της κρουαζιέρας της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία

Παναγιώτης Ζαφειράκης

Τριμελής Επιτροπή:
Αναπληρωτής Καθηγητής Ν.Σ. Κουτσούκης
Καθηγητής Α. Κατσης
Επίκουρος Καθηγητής Ν. Ραχανιώτης

Τελική έκδοση

Κόρινθος, 2018



UNIVERSITY OF THE PELOPONNESE
FACULTY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES
DEPARTMENT OF POLITICAL SCIENCE & INTERNATIONAL RELATIONS

Master of Arts in
«Global Risks and Analytics»

Impact of international political factors on the cruise industry in the Southeast Mediterranean

Master's Dissertation

Panagiotis Zafeirakis

Supervisors:

Associate Professor N.S. Koutsoukis

Professor A. Katsis

Assistant Professor N. Rachaniotis

Final Version

Corinth, 2018

Φύλλο αξιολόγησης

Η διπλωματική εργασία με τίτλο «Επιπτώσεις των διεθνών πολιτικών παραγόντων στην βιομηχανία της κρουαζιέρας στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου» του Παναγιώτη Ζαφειράκη αξιολογήθηκε από την τριμελή επιτροπή, τόσο ως προς την ποιότητα του κειμένου, όσο και ως προς την ποιότητα της προφορικής παρουσίασης και υπεράσπισης της διπλωματικής εργασίας ενώπιον ακροατηρίου.

Η διαδικασία αξιολόγησης της διπλωματικής εργασίας ολοκληρώθηκε την 23/02/2018 με γενική επίδοση:

- Καλώς
- Λίαν Καλώς
- Άριστα

Τα μέλη της τριμελούς επιτροπής:

1. Αναπληρωτής Καθηγητής Ν.Σ. Κουτσούκης
2. Καθηγητής Α. Κατσής
3. Επίκουρος Καθηγητής Ν. Ραχανιώτης

Abstract

Tourism is a phenomenon with global social and economic implications. Therefore, tourism unavoidably has significant connections to geopolitics and the global power balance. This study tries to investigate that connection and, particularly, the extent to which tourism in a certain location is affected by the geopolitical developments in the region. This dissertation focuses on the cruise industry and its interaction with various political factors, in the region of Southeast Mediterranean. The aim of the study is to examine the correlation between cruise passenger and ships arrivals, and political indexes of the Southeast Mediterranean countries. The research is conducted on selected destination ports in Greece, Turkey and Cyprus and data are collected from scientific and public institutions. Data are consequently analyzed using the Pearson linear correlation coefficient and the respective conclusions are made.

Keywords: Tourism, Geopolitics, Cruise Industry, Southeast Mediterranean

Περίληψη

Ο τουρισμός είναι ένα φαινόμενο με παγκόσμιες κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις. Επομένως, είναι αναπόφευκτο να έχει σημαντική διασύνδεση με το πεδίο της γεωπολιτικής και παγκόσμια ισορροπία δυνάμεων. Η παρούσα μελέτη προσπαθεί να διερευνήσει την διασύνδεση αυτή και ειδικότερα τον βαθμό στον οποίο επηρεάζεται ο τουρισμός σε έναν τόπο, από τις γεωπολιτικές εξελίξεις στην ευρύτερη περιοχή. Η εργασία επικεντρώνεται στην βιομηχανία της κρουαζιέρας και πώς αυτή αλληλεπιδρά με διάφορους πολιτικούς παράγοντες, έχοντας ως περιοχή μελέτης την Νοτιοανατολική Μεσόγειο. Στόχος της έρευνας είναι εξεταστεί η συσχέτιση μεταξύ των αφίξεων πλοίων και επιβατών κρουαζιέρας και πολιτικών δεικτών των κρατών της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Για τους σκοπούς της έρευνας επιλέγονται λιμένες – προορισμοί της Ελλάδας, της Τουρκίας και της Κύπρου και συλλέγονται δεδομένα από στατιστικά στοιχεία επιστημονικών και δημόσιων φορέων. Τα δεδομένα αναλύονται μέσω της χρήσης του συντελεστή γραμμικής συσχέτισης του Pearson και εξάγονται τα ανάλογα συμπεράσματα.

Λέξεις κλειδιά: Τουρισμός, Γεωπολιτική, Βιομηχανία της Κρουαζιέρας, Νοτιοανατολική Μεσόγειος

Περιεχόμενα

Abstract.....	I
Περίληψη	II
1. Εισαγωγή	1
1.1 Θεματική περιοχή της εργασίας.....	1
1.2 Σκοπιμότητα της εργασίας	1
1.3 Σκοπός της εργασίας	2
1.4 Θεωρητικές παραδοχές	2
1.5 Περίγραμμα εργασίας.....	4
2. Γεωπολιτικές διαστάσεις του τουρισμού	5
2.1 Εισαγωγή.....	5
2.2 Η διασύνδεση τουρισμού και γεωπολιτικής.....	6
2.3 Έρευνες γύρω από την σχέση τουρισμού και γεωπολιτικής.....	11
3. Μεθοδολογία της έρευνας	15
3.1 Εισαγωγή.....	15
3.2 Μέθοδοι έρευνας, αξιοπιστία και εγκυρότητα	15
3.3 Σχεδιασμός της έρευνας.....	17
3.3.1 Είδος της έρευνας	17
3.3.2 Σκοπός της έρευνας	17
3.3.3 Περιοχή στην οποία επικεντρώνεται η έρευνα	17
3.3.4 Τεχνικές συλλογής πληροφοριών	18
3.3.5 Συλλογή των δεδομένων	19
3.3.6 Ανάλυση των δεδομένων	21
3.4 Περιορισμοί της έρευνας.....	23
4. Αποτελέσματα της έρευνας	24
4.1 Αφίξεις πλοίων και επιβατών στις χώρες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.....	24

4.2	Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον αριθμό ταξιδιωτικών οδηγιών από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής	27
4.3	Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον δείκτη έντασης των εθνικών πολέμων ..	29
4.4	Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον αριθμό Τρομοκρατικών Επιθέσεων με Μεγάλες Απώλειες.....	30
4.5	Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον Δείκτη Ευπάθειας ενός Κράτους	32
4.6	Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον Δείκτη Ανθρώπινης Ανάπτυξης.....	33
4.7	Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον Δείκτη Πολιτικής Σταθερότητας και Απουσίας Βίας/Τρομοκρατίας	34
4.8	Σύνοψη	36
5.	Συμπεράσματα	38
	Βιβλιογραφία	40
	Παράρτημα Α – Πίνακες δεδομένων	45
	Παράρτημα Β – KNIME workflow	61
	Παράρτημα Γ – Μοντέλα γραμμικής παλινδρόμησης.....	62

1. Εισαγωγή

1.1 Θεματική περιοχή της εργασίας

Το περιεχόμενο της παρούσας εργασίας εντάσσεται σε άνω της μιας θεματικές περιοχές, καθώς το αντικείμενο το οποίο ερευνά είναι εκ των πραγμάτων διεπιστημονικό. Συγκεκριμένα, συνδυάζεται η επιστημονική περιοχή των τουριστικών σπουδών στην περιοχή της Μεσογείου με τις σπουδές που αναφέρονται στις διεθνείς σχέσεις και την γεωπολιτική. Επιπροσθέτως, όπως υποστηρίζουν αρκετοί ερευνητές, η μελέτη του τουρισμού αποτελεί η ίδια ένα σύνθετο διεπιστημονικό πεδίο, στα πλαίσια των κοινωνικών επιστημών (Darbellay & Stock, 2012).

1.2 Σκοπιμότητα της εργασίας

Ο τουρισμός είναι μια από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες παγκοσμίως με σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις, ιδιαίτερα στις χώρες υποδοχής. Αποτελεί ένα διεθνές φαινόμενο παγκόσμιας κλίμακας και η παρακολούθηση και καταγραφή του ενδιαφέρει τόσο τις χώρες προέλευσης, όσο και τις χώρες υποδοχής (Λαλούμης, 2015). Ένα τόσο μαζικό φαινόμενο είναι αναμενόμενο να έχει και τις αντίστοιχες γεωπολιτικές επιπτώσεις. Τα μεγάλα οικονομικά μεγέθη, η μετακίνηση πληθυσμών και οι πολυεθνικές επιχειρήσεις που σχετίζονται με την τουριστική βιομηχανία, είναι μερικές μόνο από τις παραμέτρους που έχουν επιπτώσεις στις διεθνείς σχέσεις και στην παγκόσμια γεωπολιτική ισορροπία. Αν και είναι φανερό η ανάγκη συστηματικής μελέτης της σχέσης μεταξύ του τουρισμού και των διεθνών σχέσεων, υπό το πρίσμα της γεωπολιτικής, δεν είναι πολλοί οι ερευνητές που έχουν εξετάσει την σύνδεση μεταξύ τους (Mostafanezhad & Norum, 2016).

Η Μεσόγειος θάλασσα είναι από τα αρχαία χρόνια μια περιοχή με μεγάλη γεωπολιτική σημασία. Κατέχει μια ιδιαίτερη θέση παγκοσμίως, καθώς σε αυτή βρίσκονται μερικά από τα πιο σημαντικά γεωστρατηγικά σημεία, όπως τα στενά του Γιβραλτάρ και η διώρυγα του Σουέζ. Μετά από τις εξελίξεις της τελευταίας δεκαετίας στην περιοχή, όπως για παράδειγμα η αραβική άνοιξη, η περιοχή της Μεσογείου δίνει και πάλι την ευκαιρία σε όλους δρώντες της περιοχής να χτίσουν μια περιοχή με μεγάλη οικονομική, πολιτική και διαπολιτισμική επιρροή (Gaiser & Hribar, 2012). Οι αλλαγές αυτές αναμένεται να αποτελέσουν πρόκληση για τις επόμενες δεκαετίες. Θα είναι προς το συμφέρον της Ευρώπης να εξασφαλίσει μια ομαλή μετάβαση στα νέα δεδομένα και θα πρέπει να επενδύσει όλα τα απαραίτητα κεφάλαια για να πετύχει αυτό τον στόχο (Calleja, 2011).

Πλέον της γεωπολιτικής της σημασίας, η Μεσόγειος είναι μια πολύτιμη περιοχή για τους τουρίστες, καθώς προσελκύει εκατοντάδες χιλιάδες επισκέπτες από όλο τον κόσμο (Kizielewicz, 2013). Ο τουρισμός της κρουαζιέρας είναι μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες βιομηχανίες στην παγκόσμια τουριστική αγορά. Στην περιοχή της Μεσογείου, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας είναι τόσο έντονη ώστε να κατέχει την δεύτερη θέση στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας (Soriani, Bertazzon, Di Cesare, & Rech, 2009) και την πρώτη θέση στον ευρωπαϊκό τουρισμό κρουαζιέρας (IRN reserach, 2017). Η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Μεσόγειο μπορεί να έχει ιδιαίτερα ευεργετικά αποτελέσματα στις χώρες της Νοτίου Ευρώπης που πλήττονται από την καθοδική πορεία της οικονομίας.

Η σύνδεση του τουρισμού και τη γεωπολιτικής, και ιδιαίτερα της θαλάσσιας γεωπολιτικής έχει αγνοηθεί από τους περισσότερους ερευνητές. Ακόμα λιγότεροι μελετητές έχουν ασχοληθεί με την συστηματική μελέτη της κρουαζιέρας και των κοινωνικών και πολιτικών επιπτώσεών της. Εντούτοις, υπάρχουσες μελέτες αποδεικνύουν πως η γεωπολιτική της βιομηχανίας της κρουαζιέρας πρέπει να γίνει ένα ξεχωριστό αντικείμενο μελέτης, καθώς οι γραμμές κρουαζιέρας γίνονται σιγά σιγά οι πιο σημαντικές οντότητες στη γεωπολιτική της θάλασσας (Barić, 2017).

1.3 Σκοπός της εργασίας

Η παρούσα μελέτη επιχειρεί να κάνει ένα από τα πρώτα βήματα προς την σύνδεση των πεδίων της κρουαζιέρας και της γεωπολιτικής. Στόχος της είναι να αναλύσει την διαλεκτική σχέση μεταξύ τουρισμού και γεωπολιτικής, στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Για την επίτευξη του στόχου χρησιμοποιείται μια ιδιαίτερη μορφή τουρισμού: ο τουρισμός κρουαζιέρας, στοιχεία του οποίου αντιπαραβάλλονται σε διάφορους διεθνείς πολιτικούς παράγοντες όπως είναι η πολιτική και οικονομική αστάθεια. Η εργασία επομένως, πραγματεύεται την μελέτη των επιπτώσεων διαφόρων διεθνών πολιτικών παραγόντων στον τουρισμό κρουαζιέρας στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

1.4 Θεωρητικές παραδοχές

Η μεγάλη πολυπλοκότητα της ανθρώπινης κοινωνίας και των δραστηριοτήτων της συνεπάγεται πως καμία επιμέρους ανάλυση δεν έχει την δυνατότητα να την αναλύσει και να την περιγράψει πλήρως. Επομένως οποιαδήποτε επιστημονική μελέτη, πρέπει να βασιστεί σε κάποιες βασικές παραδοχές πάνω στις οποίες θα γίνει η ανάλυση των ευρημάτων. Η παρούσα μελέτη γίνεται μέσα στο πλαίσιο της επιστήμης των Διεθνών Σχέσεων και ειδικότερα βασίζεται στην θεωρία του ρεαλισμού και την γεωοικονομική προσέγγιση.

Ρεαλισμός:

Ο Ρεαλισμός, συχνά αναφερόμενος και ως «πολιτικός ρεαλισμός» προσεγγίζει τις Διεθνείς Σχέσεις με έναν «ρεαλιστικό» τρόπο, δηλαδή με την έννοια ότι είναι αντικειμενικός και χωρίς την επιρροή ευσεβών σκέψεων και παραπλανημένης ηθικής. Για τον ρεαλισμό η παγκόσμια πολιτική σχετίζεται αποκλειστικά με την ισχύ και την ιδιοτέλεια (Heywood, 2011).

Οι κύριες θέσεις του Ρεαλισμού μπορούν να συνοψιστούν στις παρακάτω πέντε προτάσεις. Πρώτον, τα κράτη είναι οι κύριοι δρώντες στις Διεθνείς Σχέσεις. Δεύτερον, τα κράτη λαμβάνουν αποφάσεις σύμφωνα με το μοντέλο του ενιαίου ορθολογικού δρώντα. Τρίτον, η κύρια δύναμη που διαμορφώνει τα κίνητρα και τις πράξεις των κρατών είναι το διεθνές άναρχο περιβάλλον. Τέταρτον, τα κράτη στο πλαίσιο της αναρχίας, ενδιαφέρονται για την ισχύ και την ασφάλεια. Η προδιάθεση τους είναι προς τη σύγκρουση και τον ανταγωνισμό και συχνά αποτυγχάνουν να συνεργαστούν, παρόλο που μπορεί να υπάρχουν κοινά συμφέροντα. Πέμπτον, οι Διεθνείς Οργανισμοί επηρεάζουν ελάχιστα τις προοπτικές συνεργασίας (Grieco, 1988).

Οι κύριες τάσεις του Ρεαλισμού είναι οι εξής:

- Κλαστικός ρεαλισμός: Κυριαρχεί ο αγώνας για ισχύ και επιβίωση. Ο αγώνας αυτός προέρχεται από την ανθρώπινη φύση και από το άναρχο διεθνές περιβάλλον.
- Νεορεαλισμός ή δομικός ρεαλισμός: Η βασική αρχή του νεορεαλισμού είναι πως για την ανασφάλεια και τις συγκρούσεις δεν ευθύνεται η ανθρώπινη φύση, αλλά μόνο το γεγονός πως το διεθνές σύστημα είναι άναρχο. Ο νεορεαλισμός χωρίζεται σε δύο σχολές: τον επιθετικό ρεαλισμό και τον αμυντικό ρεαλισμό.
- Φιλελεύθερος ρεαλισμός: Επικρατεί η θεώρηση πως παράγοντες όπως η δραστηριότητα των διεθνών οργανισμών, η διπλωματία με τους κανόνες και τις αρχές του διεθνούς δικαίου και η αποτρεπτική ικανότητα στη βάση της ισορροπίας ισχύος, μπορούν να συμβάλει στον περιορισμό της διεθνούς αναρχίας
- Νεοκλασικός ρεαλισμός: Αποτελεί συνδυασμό του φιλελευθερισμού με τον ρεαλισμό, περιέχοντας και κάποια στοιχείο από τον κονστρουκτιβισμό (Ηρακλείδης, 2015).

Γεωοικονομία:

Η διπλωματία βασίζεται κυρίως πάνω στην οικονομία και την στρατιωτική ισχύ. Αυτό που ονομάζεται ως σκληρή ισχύς (hard power) των κρατών αποτελείται από την άμυνα, την οικονομία και την διπλωματία. Πέρα από την σκληρή ισχύ υπάρχουν και αποθέματα της λεγόμενης ήπιας ισχύος, όπως ο πολιτισμός, η συνταύτιση του διεθνούς δικαίου με τους εθνικούς σκοπούς, κλπ. Είναι γεγονός όμως πως η ισχύς των κρατών βασίζεται κυρίως στην στρατιωτική ισχύ και τον πλούτο. Όπως παρατηρεί και ο Παναγιώτης Κονδύλης (1997), οι προϋποθέσεις άσκησης επιτυχούς βίας είναι οικονομικές, ιδιαίτερα μετά την έναρξη της βιομηχανικής εποχής. Σε μεγάλους και μακρούς πολέμους άντεξαν μόνο όσα έθνη διέθεταν τα καλύτερα όπλα και το μεγαλύτερο οικονομικό δυναμικό. Αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα η περίπτωση της μάχης του Ατλαντικού (1939-1945) κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, κατά την οποία παρόλο που τα Γερμανικά υποβρύχια διαρκώς αύξαναν το τονάζ πλοίων που βύθιζαν, από ένα σημείο κι έπειτα ο ρυθμός παραγωγής νέων πλοίων από τους Αμερικάνους υπερέβαινε κατά πολύ τον ρυθμό απωλειών (Williamson, 2015).

Επομένως κάθε οικονομική σχέση είναι ταυτόχρονα και πολιτική, διότι επηρεάζει τη σχετική δύναμη των κρατών μέσα στο διεθνές σύστημα. Με άλλα λόγια, η οικονομία χρησιμοποιείται από ένα κράτος τόσο ως θεμέλιο της στρατιωτικής του ισχύος, όσο και ως αυτόνομο μέσο για

την επίτευξη των σκοπών του, μέσω της οικονομικής επιρροής. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Πλατιάς (2012):

Στο εσωτερικό των κρατών αυτή η λογική εμπεριέχεται στην έννοια της Πολιτικής Οικονομίας (Political Economy) σε αντιδιαστολή με τα Οικονομικά (Economics). Στον διεθνή χώρο η αντίστοιχη λογική εμφανίζεται με την έννοια της Γεωοικονομίας, σε αντιδιαστολή με την απλή «οικονομία».

1.5 Περιγραμμά εργασίας

Στο 2^ο κεφάλαιο πραγματοποιείται επισκόπηση της βιβλιογραφίας πάνω στο ζήτημα διασύνδεσης τουρισμού και γεωπολιτικής. Παρουσιάζονται ορισμοί του τουρισμού και της γεωπολιτικής, ώστε να διευκολυνθεί η κατανόηση της σχέσης τους. Κατόπιν, αναλύεται η σχέση αυτή και ορίζονται κατηγορίες περιπτώσεων διασύνδεσης τουρισμού και γεωπολιτικής. Τέλος, παρουσιάζονται πραγματοποιηθείσες μελέτες που σχετίζονται με το πεδίο αυτό.

Στο 3^ο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία της έρευνας. Καθορίζεται το είδος και ο σκοπός της έρευνας, καθώς και η περιοχή στην οποία επικεντρώνεται η μελέτη. Παρουσιάζονται οι τεχνικές συλλογής πληροφοριών που χρησιμοποιούνται και οι πηγές των δεδομένων. Τέλος, καταγράφονται οι μέθοδοι ανάλυσης των δεδομένων και οι περιορισμοί της έρευνας.

Στο 4^ο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας. Παρέχονται οπτικοποιημένες απεικονίσεις των δεδομένων και αναλύσεις των διαγραμμάτων. Απαντώνται τα ερευνητικά ερωτήματα και αναλύονται και ερμηνεύονται τα ευρήματα.

Στο 5^ο κεφάλαιο παρέχεται η συνοπτική περιγραφή των συμπερασμάτων της μελέτης και παρουσιάζονται προτάσεις για μελλοντική έρευνα.

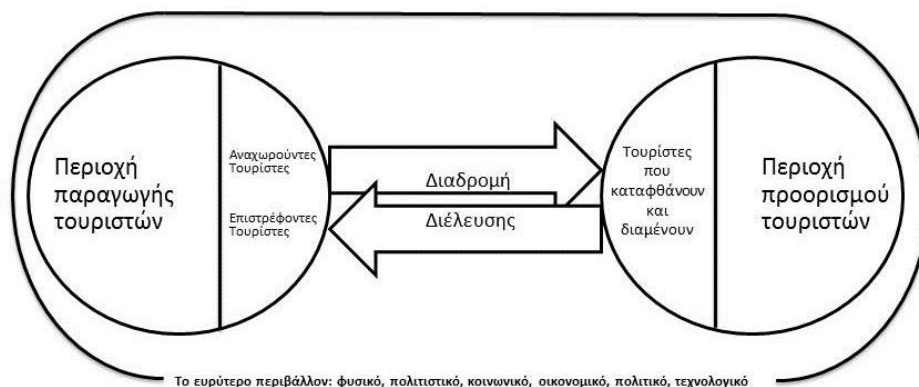
2. Γεωπολιτικές διαστάσεις του τουρισμού

2.1 Εισαγωγή

Παρόλο που πολλοί μελετητές έχουν ασχοληθεί με τις σχέσεις μεταξύ τουρισμού, ισχύος και χώρου, δεν είναι πολλοί αυτοί που έχουν ερευνήσει εξειδικευμένα τις σχέσεις μεταξύ τουρισμού και γεωπολιτικής (Mostafanezhad & Norum, 2016). Για να κατανοηθεί καλύτερα η σχέση μεταξύ τους δύο τομέων είναι απαραίτητο να οριστεί η έννοια της γεωπολιτικής και η έννοια του τουρισμού.

Η γεωπολιτική προσέγγιση των διεθνών σχέσεων, μελετά τους επιμέρους παράγοντες (γεωγραφικοί, οικονομικοί, στρατιωτικοί, πολιτισμικοί, κ.α.) οι οποίοι επιδρούν στο διεθνές περιβάλλον ως ολότητα, η οποία αποτελείται από ξεχωριστά αλλά αλληλένδετα στοιχεία τα οποία βρίσκονται σε δυναμική ισορροπία μεταξύ τους και αλληλεπιδρούν μεταλλάσσοντας συνεχώς το ένα το άλλο (Γρίβας, 2013). Με άλλα λόγια, η γεωπολιτική υπερβαίνει την παραδοσιακή κρατικοκεντρική πολιτική ανάλυση και ενσωματώνει τον διαλεκτικό σχηματισμό του χώρου ώστε να λαμβάνεται υπ' όψιν το πώς ο κόσμος παρουσιάζεται, πώς χαρτογραφείται, πώς είναι γνωστός και πώς είναι γραμμένος (Mostafanezhad & Norum, 2016).

Ο τουρισμός αποτελεί ένα σύνθετο και παγκοσμιοποιημένο φαινόμενο με κοινωνικο-οικονομικές προεκτάσεις. Δεν είναι εύκολο να οριστεί ως πεδίο καθώς ενσωματώνει πλήθος άλλων επιστημονικών πεδίων, όπως επικοινωνία, επιστήμη των υπολογιστών, πολιτιστικές σπουδές, μετα-αποικιακές σπουδές και άλλα καθιερωμένα πεδία. Σύμφωνα με τον Leiper (1979), ο τουρισμός μπορεί να οριστεί σαν ένα σύστημα πέντε στοιχείων: τουρίστες, τρεις γεωγραφικά στοιχεία (περιοχή παραγωγής, διαδρομή διέλευσης και περιοχή προορισμού) και βιομηχανία τουρισμού (εικ. 1).

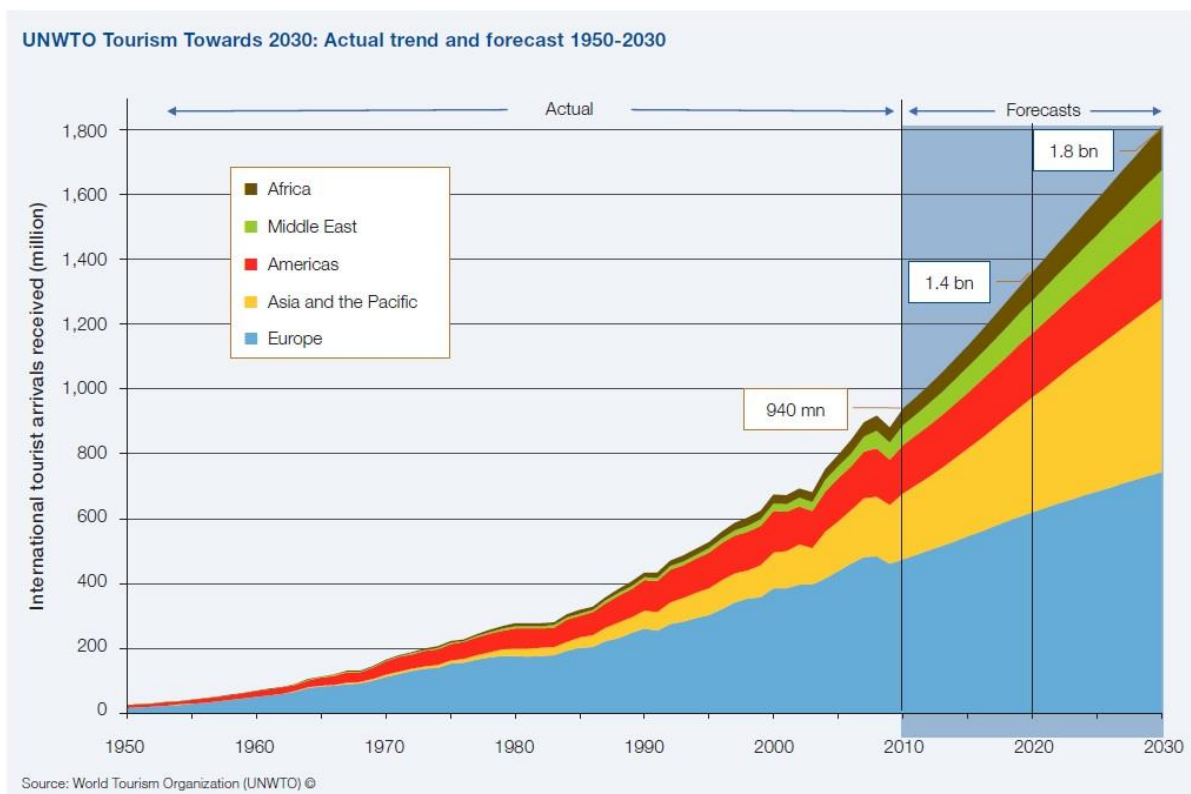


Εικόνα 1: Το σύστημα του τουρισμού [Βασισμένο στο: (Leiper, 1979)]

Ένας άλλος τρόπος να οριστεί ο τουρισμός είναι ως μια σχέση μεταξύ ανθρώπων, αντικειμένων, πρακτικών και εαυτού, στην οποία προκύπτει αναψυχή, και η οποία συνδυάζεται με σωματική μετατόπιση και κατοίκηση σε διαφορετικό μέρος (Darbellay & Stock, 2012). Με αυτόν τον ορισμό προκύπτει πως για τον τουρισμό το «διαφορετικό» μέρος είναι σημαντικό σημείο και πως οι τουρίστες «κατοικούν» στα διάφορα μέρη με ξεχωριστό τρόπο από τους εντόπιους κατοίκους.

2.2 Η διασύνδεση τουρισμού και γεωπολιτικής

Όπως υποστηρίζουν οι Suntikul και Batler (2017), ο τουρισμός είναι «πολιτικός» με πολλές διαφορετικές έννοιες της λέξης. Ο τουρισμός εισέρχεται στο πεδίο της παγκόσμιας πολιτικής μέσω του αυξανόμενα παγκοσμιοποιημένου χαρακτήρα των τουριστικών διαδρομών και των επιχειρήσεων που σχετίζονται με τον τουρισμό. Ο τουρισμός αποτελεί την μεγαλύτερη παγκόσμια βιομηχανία και παρήγαγε 1,4 τρισεκατομμύρια δολάρια εισοδήματος παγκοσμίως το 2016. Οι διεθνείς τουριστικές αφίξεις συνέχισαν για έβδομη συνεχή χρονιά την ανοδική τάση τους και έφθασαν τα 1.235 εκατομμύρια, τις οποίες ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού των Ηνωμένων Εθνών υπολογίζει να φτάσουν τα 1,8 δισεκατομμύρια το 2030 (World Tourism Organization UNWTO, 2017).



Εικόνα 2: Πραγματική τάση και πρόβλεψη διεθνών τουριστικών αφίξεων 1950-2030 [Πηγή: (World Tourism Organization UNWTO, 2017)]

Από τα ανωτέρω είναι εμφανές πως ο τουρισμός είναι ένας σημαντικός οικονομικός τομέας για τις χώρες σε όλο τον κόσμο. Αυτό από μόνο του αποτελεί έναν τρόπο με τον οποίο ο τουρισμός μπορεί να επηρεάσει τις πολιτικές σχέσεις και τις παγκόσμιες εξελίξεις. Δεν είναι

όμως η μόνη πολιτική επίπτωση που έχει ο τουρισμός. Ο τουρισμός είναι μια διαδικασία μέσα από την οποία έρχονται σε επαφή διαφορετικά έθνη και άνθρωποι, διαφορετικών πολιτικών πεποιθήσεων και ιστορικού, και η οποία έχει σχέση με όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης και πολιτικής (Butler & Suntikul, 2017). Με τον ίδιο τρόπο που ο τουρισμός επηρεάζεται από τις παγκόσμιες οικονομικές και πολιτικές τάσεις, καθώς και τις διεθνείς σχέσεις, αντίστοιχα επιδρά στην διεθνή διπλωματία. Για παράδειγμα αποτελεί αντικείμενο μελέτης πώς ο τουρισμός και οι σχετικοί με αυτόν τομείς αντιμετωπίζουν τα διαβατήρια, τα σύνορα, την κινητικότητα και τις πολιτικές αποκλεισμού (μετανάστες έναντι τουριστών) στο πλαίσιο των αυξημένων ταξιδιωτικών μέτρων ασφαλείας (Burns & Novelli, 2007). Επιπλέον, είναι πέραν αμφισβήτησης το γεγονός πως ο τουρισμός παίζει ρόλο και στην εθνική, περιφερειακή και τοπική πολιτική των προορισμών.

Ο τουρισμός δεν έχει σχέση μόνο με την πολιτική και την διακυβέρνηση. Οι πολιτικές πράξεις και επιλογές μπορούν να επιδράσουν σε αυτόν, κάτι που οδηγεί στην αντιμετώπισή του ως ένα περιβάλλον μέσα από το οποίο στοχευόμενες ενέργειες μπορούν να επιφέρουν πολιτική και οικονομική αλλαγή. Παράδειγμα αποτελούν ενέργειες περιορισμού των ταξιδιών προς συγκεκριμένες χώρες, μέσω ταξιδιωτικών οδηγιών, οι οποίες οδηγούν σε αυξημένη πίεση προς τις κυβερνήσεις να αλλάξουν την πολιτική τους. Καθώς λοιπόν ο τουρισμός πολιτικοποιείται όλο και περισσότερο, το περιβάλλον μέσα στο οποίο λειτουργεί γίνεται πιο περίπλοκο, έως και χαοτικό. Το γεγονός αυτό έχει οδηγήσει αρκετούς ακαδημαϊκούς στην αναθεώρηση του τρόπου αντιμετώπισης του πεδίου των τουριστικών σπουδών και να εντάξουν ζητήματα ισχύος, ανισότητας και ανάπτυξης στην μελέτη του. Επίσης, μερικοί προτείνουν ακόμα και μια «πολιτιστική στροφή» με την δημιουργία ενός υπο-πεδίου στις τουριστικές σπουδές (Bianchi, 2009).

Οι τουριστικές τοποθεσίες είναι χώροι στους οποίους υπερεθνικές κοινωνίες συναντιούνται και αναδιαμορφώνουν γεωπολιτικές δομές. Η προσέγγιση της γεωπολιτικής δίνει την δυνατότητα να αναλυθεί ο τρόπος με τον οποίο ο τουρισμός μπορεί ταυτόχρονα να αποτελεί και να αντανakλά τον πολιτικό λόγο, και να χωροθετηθεί η διεθνής πολιτική καθώς συνδέεται με την παγκόσμια και την τοπική τουριστική βιομηχανία. Εν τέλει, ο τουρισμός μπορεί να βοηθήσει στην αναθεώρηση της γεωπολιτικής ως μια διαλογική πρακτική η οποία αναπαριστά τη διεθνή πολιτική ως ένα τοπίο από ετερογενείς ομάδες ανθρώπων και τοποθεσιών (Mostafanezhad & Norum, 2016).

Μπορεί να υποστηριχθεί πως η σχέση μεταξύ τουρισμού και γεωπολιτικής χωρίζεται σε τρεις κατηγορίες: α) η χρήση του τουρισμού ως εργαλείο ισχύος των κρατών, β) η επιρροή του τουρισμού στο διεθνές περιβάλλον και γ) οι επιπτώσεις στον τουρισμό μιας περιοχής λόγω γεωπολιτικών εξελίξεων.

Ειδικότερα, η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει τις περιπτώσεις στις οποίες ο τουρισμός χρησιμοποιείται ως εργαλείο της εξωτερικής πολιτικής των κρατών, ως μέσο «σκληρής» ή «ήπιας» ισχύος. Χαρακτηριστικό παράδειγμα της χρήσης του τουρισμού ως μέσο πίεσης αποτελεί η απάντηση της Ρωσίας προς την Τουρκία μετά την κατάρριψη του πολεμικού αεροσκάφους Su-24 από την δεύτερη πάνω από την Συρία στις 24 Νοεμβρίου 2015. Η Ρωσία

αντέδρασε με μια σειρά από οικονομικά μέτρα, σημαντικό μέρος των οποίων σχετίζονταν με τον τουρισμό. Συγκεκριμένα, ανέστειλε το αμοιβαίο καθεστώς μη ανάγκης χορήγησης θεώρησης εισόδου (visa) με την Τουρκία, απαγόρευσε τις πτήσεις τσάρτερ από και προς την Τουρκία, δόθηκε εντολή στις ρωσικές ταξιδιωτικές επιχειρήσεις να σταματήσουν να παρέχουν διακοπές στην Τουρκία και εκδόθηκαν προειδοποιήσεις στους Ρώσους πολίτες να μην ταξιδέψουν στην Τουρκία (BBC News, 2015). Τα μέτρα αυτά είχαν σημαντικό αντίκτυπο στην οικονομία της Τουρκίας, ο οποίος οδήγησε στην συγνώμη του Τούρκου Προέδρου Ταγίπ Ερντογάν προς Ρώσο Πρόεδρο Βλάντιμιρ Πούτιν, ώστε να υπάρξει εξομάλυνση των σχέσεων (Stubbs & Solovyon, 2016).

Η δεύτερη και η τρίτη κατηγορία είναι ως ένα βαθμό συμπληρωματικές, καθώς σύμφωνα με την γεωπολιτική θεώρηση ο τουρισμός αποτελεί ένα στοιχείο του διεθνούς συστήματος (δεδομένου ότι έχει οικονομικές, κοινωνικές, πολιτισμικές και άλλες παραμέτρους) το οποίο αλληλεπιδρά, διαμορφώνει και διαμορφώνεται από το ευρύτερο διεθνές περιβάλλον. Η πρώτη κατηγορία θα μπορούσε να θεωρηθεί πως αποτελεί υπο-περίπτωση της δεύτερης και τρίτης κατηγορίας, ανάλογα με την οπτική γωνία από την οποία εξετάζεται. Επιλέγεται ο διαχωρισμός ως ξεχωριστής κατηγορίας, γιατί υπάρχει μια θεμελιώδης διαφορά: στην πρώτη κατηγορία εντάσσονται οι περιπτώσεις που η επιρροή του τουρισμού στην πολιτική, ή το αντίστροφο, είναι εκούσια και αποσκοπεί σε κάποιο στόχο, ενώ στην δεύτερη και την τρίτη εντάσσονται οι περιπτώσεις στις οποίες η επιρροή είναι ακούσια και πολλές φορές χαοτική και ανεξέλεγκτη.

Η δεύτερη κατηγορία αποτελεί ένα αντικείμενο το οποίο έχει τύχει μικρής ανάλυσης από τους μελετητές. Όπως υποστηρίζει όμως ο Hazbun (2004), παρότι ο διεθνής τουρισμός συνεχίζει να παραβλέπεται σαν αντικείμενο στην απέραντη βιβλιογραφία πάνω στην πολιτική οικονομία, η διαρκής επέκταση και η μετατροπή του διεθνούς τουρισμού έχει εδώ και καιρό εμφανίσει πολλά από τα στοιχεία αυτού που ονομάζουμε πια ως παγκοσμιοποίηση. Ο τουρισμός οδηγεί στη μετακίνηση μεγάλων υπερεθνικών ομάδων ανθρώπων, προϊόντων και κεφαλαίων τα οποία κυκλοφορούν μέσα σε παραγωγικά δίκτυα τα οποία συντονίζονται σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτού του είδους τα δίκτυα ελέγχονται από μεγάλες υπερεθνικές επιχειρήσεις, όπως είναι οι αεροπορικές εταιρείες, τα μεγάλα ταξιδιωτικά πρακτορεία και εταιρείες διαχείρισης ξενοδοχείων. Ο τουρισμός αποτελεί την αιχμή του δόρατος της παγκοσμιοποίησης, καθώς μεταφέρει μεταξύ των κρατών και μεταξύ διαφορετικών γεωγραφικών περιοχών πολιτιστικές πρακτικές, καταναλωτικές συνήθειες, επιχειρηματικές δραστηριότητες και σημαντικά κεφάλαια.

Στην τρίτη κατηγορία μπορούν να ενταχθούν όλες οι περιπτώσεις που δεν εμπίπτουν στην πρώτη και την δεύτερη κατηγορία. Σε αυτή την κατηγορία ο τουρισμός εξετάζεται ως στοιχείο που επηρεάζεται από το διεθνές περιβάλλον και μελετώνται οι επιπτώσεις σε αυτόν. Στην κατηγορία αυτή εντάσσεται η πλειοψηφία των μελετών που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι τώρα και εξετάζουν την σχέση μεταξύ τουρισμού και γεωπολιτικής. Εντούτοις, παρατηρείται ότι οι περισσότερες μελέτες ερευνούν τις επιπτώσεις στον τουρισμό από ένα συγκεκριμένο γεγονός ή από περιορισμένο εύρος παραγόντων και δεν επεκτείνονται στην διερεύνηση μιας ευρύτερης γεωπολιτικής συσχέτισης. Το αντικείμενο της παρούσας εργασίας εντάσσεται σε

αυτή την κατηγορία, καθώς αναλύονται οι επιπτώσεις στον τουρισμό και ειδικότερα στην βιομηχανία της κρουαζιέρας από διάφορους πολιτικούς παράγοντες.

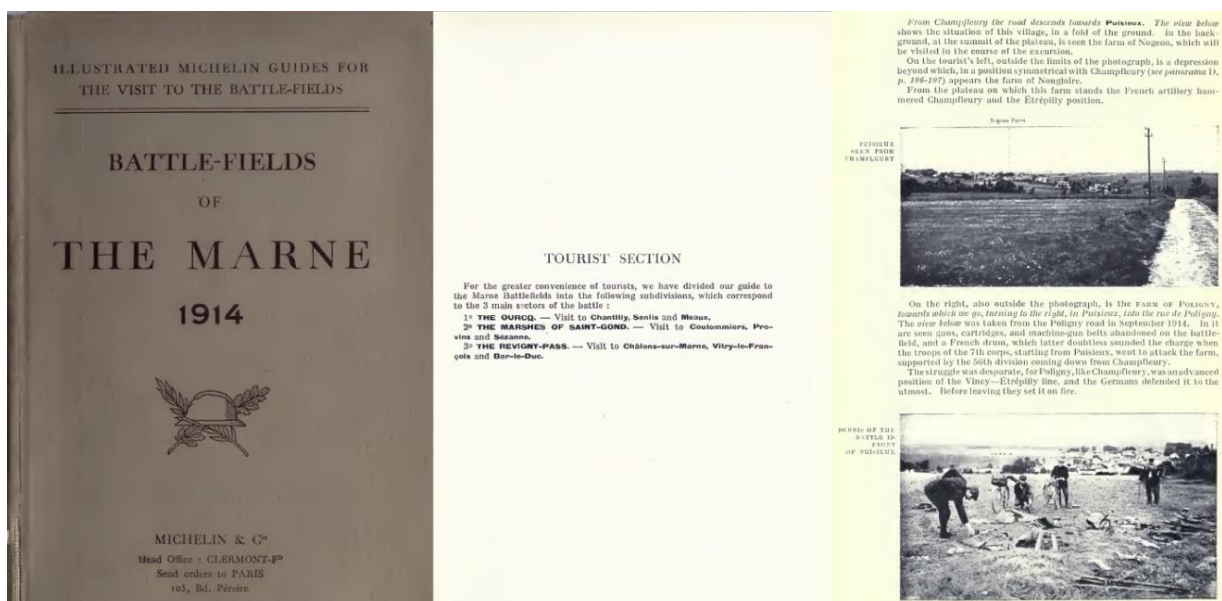
Είδη τουρισμού που σχετίζονται με τη γεωπολιτική

Παρ' όλο που όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ο τουρισμός σαν σύνολο έχει άμεση σχέση με το διεθνές περιβάλλον και την γεωπολιτική, υπάρχουν κάποια εξειδικευμένα είδη τουρισμού τα οποία έχουν στενότερη σύνδεση με τη γεωπολιτική. Χαρακτηριστικά αναφέρονται τα παρακάτω:

- **Συνοριακός τουρισμός:** Πρόσφατες έρευνες έχουν επιβεβαιώσει την σημασία του τουρισμού στις συνοριακές περιοχές (Shin, 2007). Σε πολλά σημεία του κόσμου, περιοχές οι οποίες αποτελούσαν ή αποτελούν σύνορο μεταξύ κρατών, έχουν μετατραπεί σε τουριστικούς πόλους έλξης. Ξεχωριστό ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα σύνορα τα οποία ήταν περιοχές σύγκρουσης και αστάθειας, όπως το «Νησί της Ειρήνης» στο σύνορο Ισραήλ – Ιορδανίας, το «Χρυσό Τρίγωνο» στην Νοτιοανατολική Ασία και το τείχος του Βερολίνου (Gelbman & Timothy, 2010). Ανάλογο τουριστικό αξιοθέατο είναι ένα σύνορο το οποίο ακόμα και σήμερα αποτελεί ζώνη σύγκρουσης: η Κορεάτικη αποστρατικοποιημένη ζώνη (Shin, 2007).
- **Θρησκευτικός τουρισμός:** Η θρησκεία και η θρησκοληψία είναι παράγοντες που επηρεάζουν την συμπεριφορά και τις περιοχές επίσκεψης των τουριστών. Αν και δεν υπάρχουν πολλές μελέτες που εξετάζουν αυτή την σύνδεση, έχει παρατηρηθεί πως υπάρχουν διαφορές μεταξύ τουριστών ανάλογα με την θρησκεία την οποία ακολουθούν και τον βαθμό της θρησκοληψίας τους. Σε μελέτη που πραγματοποιήθηκε στο Τείχος των Δακρύων στο Ισραήλ, παρατηρήθηκε πως υπάρχει σχέση μεταξύ της θρησκείας και της έντασης της πίστης ενός τουρίστα με τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβάνεται το μέρος το οποίο επισκέφθηκε. Επίσης, παρατηρήθηκε πως η ένταση του θρησκευτικού αισθήματος έχει διαφορετικά αποτελέσματα σε ανθρώπους από διαφορετικές θρησκείες (Poria, Butler, & Airey, 2003). Η διασύνδεση θρησκείας και τουρισμού έχει άμεσες επιπτώσεις στην τουριστική διαχείριση, αλλά και στην διαχείριση ζητημάτων ασφαλείας. Ειδικά σε περιοχές που αποτελούν πόλο έλξης τουριστών από πολλές διαφορετικές θρησκείες πρέπει να ληφθούν υπόψη ευρύτεροι πολιτικοί και πολιτισμικοί παράγοντες για την σωστή διαχείριση των ανθρώπινων ροών και την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.
- **Τουρισμός πολιτισμού και κληρονομιάς:** Ο πολιτισμός και η κληρονομιά αποκτούν όλο και περισσότερη σημασία για τους τουρίστες και για την περιφερειακή ανάπτυξη. Οι τοποθεσίες με πολιτιστική σημασία, όπως μουσεία και αρχαιολογικοί χώροι παρουσιάζουν έντονα σημεία έλξης για τους τουρίστες. Όμως ο τουρισμός κληρονομιάς δεν είναι μόνο στατικός όσον αφορά τις τοποθεσίες αλλά μπορεί να είναι και δυναμικός. Σε αρκετές περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα παραδοσιακές σιδηροδρομικές διαδρομές, ο τουρισμός πολιτισμού και κληρονομιάς μπορεί να εμφανίσει έντονη κινητικότητα, με τον ανάλογο αντίκτυπο στον τομέα της ανθρώπινης κινητικότητας (Hannam, 2014). Οι πολιτιστικοί παράγοντες μιας περιοχής είναι σημαντικοί γιατί έχουν αντίκτυπο στην οικονομία και την ανάπτυξη και κατ' επέκταση

στην ανταγωνιστικότητα της περιοχής. Γενικά, οι σχέσεις μεταξύ πολιτισμού, κληρονομιάς, γεωγραφίας, τουρισμού και οικονομίας μπορούν να θεωρηθούν αρκετά περίπλοκες (Bujdosó, et al., 2015).

- **Τουρισμός περιοχών ένοπλης σύγκρουσης:** Τα πεδία των μαχών και οι διάφορες περιοχές σύγκρουσης ανά τον κόσμο, ανέκαθεν αποτελούσαν ένα πόλο έλξης για πολλούς ανθρώπους. Ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα, αποτελεί η έκδοση ενός τουριστικού οδηγού για τα πεδία των μαχών στην περιοχή του Μάρνη το 1914, κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου (εικ. 3). Εντυπωσιακό είναι το γεγονός πως αυτός ο οδηγός εκδόθηκε το 1917, δηλαδή ενώ ήταν σε πλήρη εξέλιξη ο πόλεμος (Michelin, 1917). Μια σύγχρονη περίπτωση είναι το χωριό Bil'in στην Παλαιστίνη. Το χωριό αυτό έχει μετατραπεί από μια τοποθεσία τοπικής αντιπαράθεσης σε ένα διεθνές σύμβολο αντίστασης (Belhassen, Uriely, & Assor, 2014).



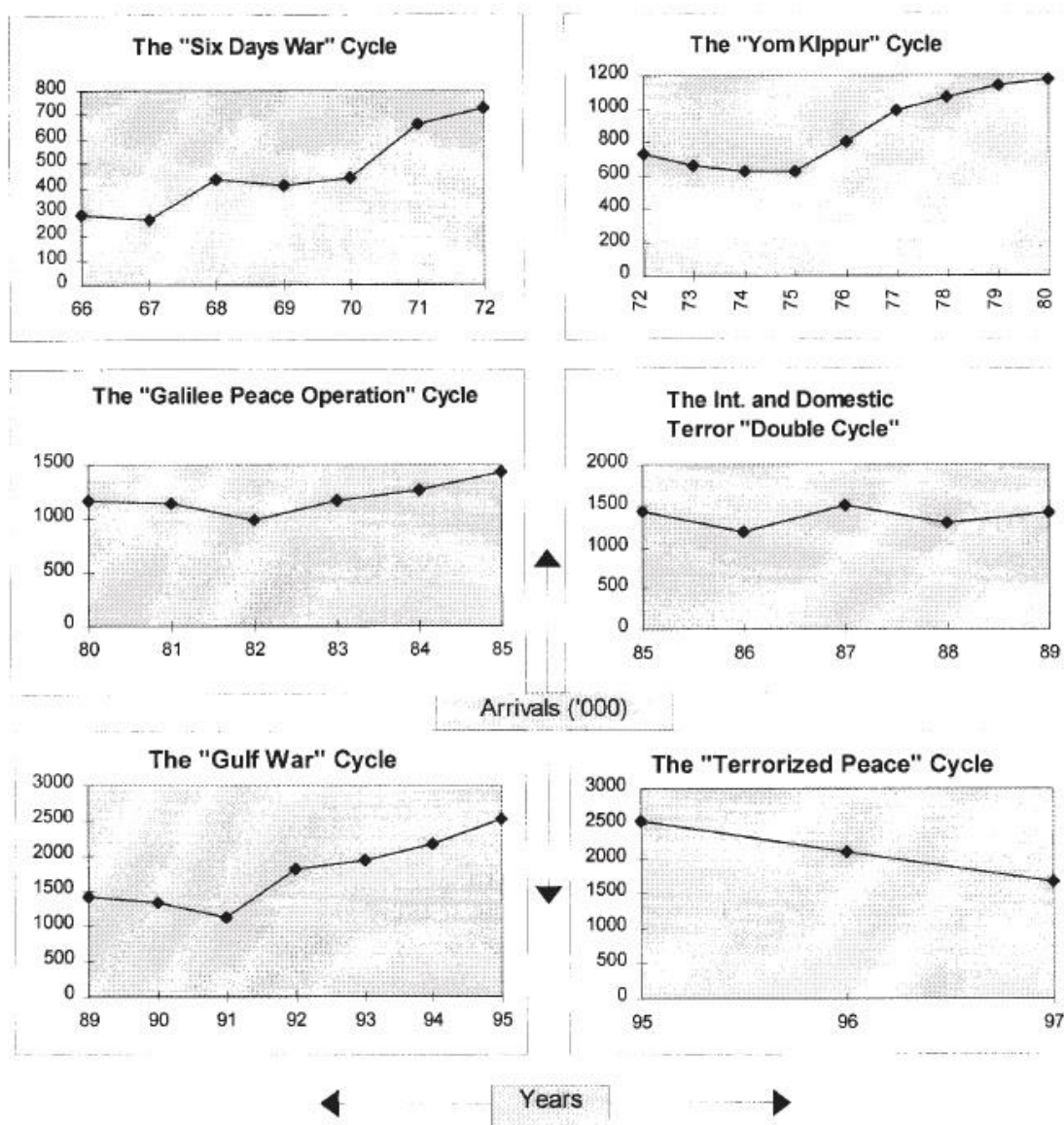
Εικόνα 3: Αποσπάσματα από τον τουριστικό οδηγό της Michelin για τα πεδία μαχών στην περιοχή του Μάρνη το 1914 [Πηγή: (Michelin, 1917)]

- **Αρκτικός τουρισμός:** Οι αρκτικές περιοχές αποτελούν εδώ και χρόνια τουριστικό πόλο έλξης. Την τελευταία δεκαετία, υπάρχει αύξηση στον αριθμό των επισκεπτών στις περιοχές αυτές η οποία προέρχεται από διάφορους παράγοντες, ένας από τους οποίους είναι και η κλιματική αλλαγή. Ο παράγοντας της κλιματικής αλλαγής, έχει προκαλέσει έντονο ενδιαφέρον από τα Μέσα Μαζικής Επικοινωνίας, καθώς αναμένεται να έχει σημαντικές επιδράσεις στο περιβάλλον, στις κοινωνίες (Müller, Lundmark, & Lemelin, 2013), αλλά και στο γεωπολιτικό επίπεδο καθώς γίνονται προσιτά νέα πεδία εξόρυξης πετρελαίου και εμφανίζονται νέες θαλάσσιες δίοδοι (Borgerson, 2008). Τα γεωπολιτικά συμφέροντα των κρατών επηρεάζουν σημαντικά την ανάπτυξη του αρκτικού τουρισμού. Αυτή τη στιγμή η Ρωσία δείχνει έντονο ενδιαφέρον προώθησης των συμφερόντων της στην περιοχή και ένα μέσο που χρησιμοποιεί είναι το «Ρωσικό Αρκτικό Εθνικό Πάρκο» το οποίο δημιουργήθηκε το 2009 (Zelenskaya, 2018).

2.3 Έρευνες γύρω από την σχέση τουρισμού και γεωπολιτικής

Αν και η σχέση μεταξύ τουρισμού και γεωπολιτικής είναι μια σχετικά σύγχρονη άποψη υπάρχουν αρκετές μελέτες οι οποίες ερευνούν το αντικείμενο. Δεδομένου ότι τουρισμός αποτελεί ένα παγκόσμιο φαινόμενο, ερευνητές σε όλο τον κόσμο έχουν διερευνήσει αυτή τη σχέση, είτε άμεσα αναφερόμενοι στην γεωπολιτική διάσταση του τουρισμού, είτε έμμεσα.

Μια από τις πρώτες έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί στο πεδίο αυτό, είναι η έρευνα του Mansfeld (1999) πάνω στην σχέση που έχουν οι κύκλοι των πολέμων, της τρομοκρατίας και της ειρήνης στην τουριστική βιομηχανία του Ισραήλ (εικ. 4). Η μελέτη αυτή πραγματεύεται την διαχείριση των τουριστικών κρίσεων, κατόπιν διαφόρων καταστάσεων ασφαλείας, βασιζόμενη στην περίπτωση του Ισραήλ. Παρουσιάζονται οι διάφορες περιπτώσεις που έχουν επιδράσει στον ισραηλινό τουρισμό, με την χρήση στατιστικών στοιχείων και αναλύονται οι καθοριστικοί παράγοντες.



Εικόνα 4: Οι κύκλοι των τουριστικών αφίξεων στο Ισραήλ: Τάσεις μείωσης και ανάκαμψης [Πηγή: (Mansfeld, 1999)]

Χρησιμοποιώντας τα συμπεράσματα από την ανάλυση των στοιχείων, ο Mansfeld παρουσιάζει μια σειρά από οδηγίες στην διαχείριση των κρίσεων διαφόρων τύπων. Μια χαρακτηριστική οδηγία από τα συμπεράσματα της έρευνας αποτελεί η προτροπή προς τα κράτη, τα οποία αντιμετωπίζουν το ζήτημα των τουριστικών κύκλων ως αποτέλεσμα καταστάσεων ασφαλείας, να συνεργαστούν μεταξύ τους ώστε να μοιραστούν την εμπειρία και την γνώση πάνω στην αποτελεσματικότητα των μέτρων αντιμετώπισης μιας κρίσης.

Την ίδια εποχή μια άλλη έρευνα που πραγματοποιήθηκε, μελέτησε την σχέση μεταξύ της πολιτικής αστάθειας, του πολέμου και του τουρισμού στην Κύπρο. Η μελέτη εξετάζει τις αποκλίνουσες τύχες της τουριστικής βιομηχανίας στο διαιρεμένο νησί της Κύπρου και αναλύει τις προοπτικές διαχείρισης της κρίσης και ανάκαμψης, Το Ελληνο-Κυπριακό κράτος έχει βιώσει ένα οικονομικό θαύμα εξαιτίας της ραγδαίας τουριστικής ανάπτυξης. Αντίθετα, ο τουρισμός στο Τουρκο-Κυπριακό τμήμα παραμένει υπανάπτυκτος λόγω του διεθνούς μποϋκοτάζ. Η μελέτη υποστηρίζει πως οι προοπτικές για να ανθίσει η Κυπριακή τουριστική βιομηχανία, μπορούν να υπάρξουν μόνο κάτω από το πρίσμα ενός αποστρατικοποιημένου ενιαίου νησιωτικού κράτους, με ένα αναθεωρημένο και διαφοροποιημένο προϊόν. Επίσης, θεωρεί πως ένα ανταγωνιστικό, ενιαίο Κυπριακό τουριστικό προϊόν μπορεί να φέρει πιο κοντά τις δύο κοινότητες και να λειτουργήσει ως καταλύτης για την ανάδειξη του Κυπριακού αναπτυξιακού δυναμικού (Ioannides & Apostolopoulos, 1999).

Σε μια μεταγενέστερη έρευνα, αναλύθηκε η επίδραση της πολιτικής αστάθειας στον τουρισμό, έχοντας ως μελέτη περίπτωσης την Ταϊλάνδη. Η μελέτη επιβεβαιώνει την ισχύ της εικόνας για έναν προορισμό, ως έναν σημαντικό παράγοντα της καταναλωτικής συμπεριφοράς. Οι ερευνητές υποστηρίζουν πως η επίδραση της αρνητικής δημοσιότητας λόγω πολιτικής αστάθειας στον τουρισμό μπορεί να είναι προσωρινή, αρκεί ο προορισμός να έχει μια ισχυρή θετική εικόνα (όπως η Ταϊλάνδη) και η διαταραχή στις τουριστικές ροές δεν διαρκεί πολύ. Εντούτοις, προτείνουν στους διαχειριστές των προορισμών να συνεργαστούν με τις κυβερνήσεις ώστε να εξασφαλιστεί πολιτική σταθερότητα η οποία οδηγεί σε συνεχή τουριστικά εισοδήματα (Ingram, Taberi, & Watthanakhomprathip, 2013).

Σημαντικό και επίκαιρο ζήτημα αποτελεί, επίσης, η σχέση μεταξύ του τουρισμού και της μετανάστευσης, το οποίο είναι μια από τις βασικές σύγχρονες προκλήσεις που αντιμετωπίζει η Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και ο υπόλοιπος ανεπτυγμένος κόσμος. Σε μια πολυπολιτισμική κοινωνία στην οποία ο πολυφυλετισμός θεωρείται ότι έχει αποτύχει, είναι γεγονός πως οι εντόπιοι κάτοικοι που έχουν αρνητικές απόψεις για μια μειονοτική ομάδα η οποία κατοικεί στη χώρα τους, είναι λιγότερο πιθανόν να επισκεφθούν την χώρα προέλευσης αυτής της μειονότητας ως τουρίστες. Επομένως, η εχθρότητα προς τους μετανάστες είναι ένας ακόμα τύπος εχθρότητας και μια καινούρια έννοια στην εξήγηση της τουριστικής συμπεριφοράς. Επίσης, οι μετανάστες έχουν αγνοηθεί ως στοιχείο του τουρισμού, παρόλο που παίζουν ένα σημαντικό ρόλο στην φήμη ενός προορισμού. Ως αντιπρόσωποι του έθνους τους στο εξωτερικό, επιδεικνύουν δείγματα «αλλοδαπής» κουλτούρας και εθίμων σε εθνοτικές γειτονιές και φεστιβάλ στην χώρα διαμονής τους και μπορούν να στείλουν ένα ισχυρό μήνυμα σχετικά με την χώρα προέλευσής τους σε πιθανούς τουρίστες (Moufakkir, 2014). Επίσης, ενώ ο τουρισμός και η μετανάστευση είναι αυξανόμενης σημαντικότητας στοιχεία στην ανθρώπινη

κινητικότητα, δεν έχουν υπάρξει πολλές προσπάθειες διερεύνησης της διασύνδεσης μεταξύ των δύο. Ειδικότερα, σε μελέτη που διεξήχθη στην Ουγγαρία, εξετάστηκε αυτή η διασύνδεση πάνω σε δυο θέματα έρευνας: πρώτον στην εποχικότητα των τουριστικών ροών και δεύτερον στην απόκτηση περιουσίας από αλλοδαπούς. Μέσα από την μελέτη εξάγονται μια σειρά από συμπεράσματα τα οποία αναφέρονται στην σχέση μεταξύ τουριστών και μεταναστευτικών ροών, και την ιδιοκτησία περιουσίας από αλλοδαπούς και εξετάζονται υπό το περιβάλλον ελευθερίας της μετακίνησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Illes & Michalko, 2008).

Σε μία έρευνα που συσχετίζεται άμεσα η γεωπολιτική με τον τουρισμό, μελετήθηκε η επιρροή των πολιτικών στάσεων στην προτίμηση των τουριστικών προορισμών. Σε αυτή την έρευνα διερευνείται η σχέση μεταξύ γεωπολιτικής και τουρισμού και η ασύμμετρη συσχέτιση μεταξύ αυτών των δύο φαινομένων. Έχοντας κατά νου πως δημοφιλείς γεωπολιτικές αναπαραστάσεις διαμορφώνονται στην συλλογική συνείδηση των ανθρώπων κυρίως κάτω από την επίδραση των μέσων, αναλύεται ο αντίκτυπος από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης στην δημιουργία εθνικών στερεοτύπων και προκαταλήψεων, καθώς επίσης και οι δια-πολιτισμικές παρεξηγήσεις. Έπειτα, εξετάζεται η σχέση μεταξύ της «γεωπολιτικής γνώσης» που κατέχουν οι άνθρωποι από διαφορετικές χώρες και της τουριστικής τους έλξης ή απώθησης, ως επακόλουθο αυτής της γνώσης. Το κύριο μέρος της μελέτης αποτελεί μια μελέτη περίπτωσης της στάσης 60 πρωτοετών φοιτητών του College of Hotel Management στο Βελιγράδι προς 13 επιλεγμένες χώρες. Το κυρίαρχο συμπέρασμα της έρευνας είναι η ανάδειξη του ερωτήματος από πού προέρχονται οι κυρίαρχες γεωπολιτικές στάσεις των συμμετεχόντων στην έρευνα. Και η γνώση της απάντησης σε αυτό το ερώτημα προσδίδει μια σημαντική ισχύ σε αυτόν που την κατέχει. Διότι, η κυρίαρχη γεωπολιτική στάση ενός λαού απέναντι σε ένα κράτος, συνήθως παίρνεται ως «δεδομένη» γιατί αποτελεί «κοινή λογική». Με αυτό τον τρόπο μπορεί εύκολα να χρησιμοποιηθεί σε γεωπολιτικές ενέργειες, σε πολιτική και σε τουριστική προπαγάνδα (Kalmić, 2014).

Η χρήση, επομένως, του τουρισμού ως γεωπολιτικό εργαλείο είναι μια συνηθισμένη πρακτική σε όλα τα κράτη. Σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε, διερευνήθηκε ο κινέζικος εξερχόμενος τουρισμός προς την Ινδία μέσα από την οπτική γωνία της γεωπολιτικής. Το κράτος της Κίνας για αρκετό καιρό περιόριζε τον εξερχόμενο τουρισμό ξεκάθαρα λόγω των γεωπολιτικών ανησυχιών του. Δεδομένου ότι τα τελευταία χρόνια ο περιορισμός αυτός έχει αρθεί, η έρευνα εξετάζει τόσο τις ιστορικές γεωπολιτικές σχέσεις μεταξύ Κίνας και Ινδίας ως και τις σύγχρονες αντιλήψεις των Κινέζων τουριστών για την Ινδία και το ανάποδο. Το συμπέρασμα της έρευνας είναι πως παρόλο που οι χώρες έχουν προσπαθήσει να αυξήσουν τις τουριστικές ροές μεταξύ τους, ως μια προσπάθεια βελτίωσης των σχέσεων, οι αντιλήψεις των τουριστών για την κάθε χώρα έχουν παραμείνει εχθρικές και αντικατοπτρίζουν την γεωπολιτική αβεβαιότητα μεταξύ των δύο κρατών (Hannam, 2013).

Τέλος, μια πρόσφατη μελέτη των Fregonese και Ramadan (2015) αναδεικνύει το ζήτημα της «Ξενοδοχειακής Γεωπολιτικής» (Hotel Geopolitics) και επιχειρεί να θέσει μια νέα ατζέντα στην έρευνα της γεωπολιτικής των ξενοδοχείων. Πάει ένα βήμα πιο πέρα από την μελέτη των ξενοδοχείων ως ουδέτερες τοποθεσίες αναψυχής και τουρισμού, και υποστηρίζει πως τα ξενοδοχεία πρέπει να διερευνηθούν ως γεωπολιτικές τοποθεσίες. Οι ερευνητές θεωρούν πως οι

χώροι ενός ξενοδοχείου συνδέονται με ευρύτερες αρχιτεκτονικές ασφάλειας και ανασφάλειας, πόλεμου και εργασιών ειρήνευσης. Γίνεται παρουσίαση έξι θεμάτων για την ερευνητική ατζέντα: τα ξενοδοχεία ως προβολείς ήπιας ισχύος, μαλακοί στόχοι για πολιτική βία, στρατηγικές υποδομές κατά τη διάρκεια συγκρούσεων, υποδοχές για πολεμικούς ανταποκριτές, πάροχοι έκτακτης φιλοξενίας και φροντίδας, και υποδομές για οικοδόμηση της ειρήνης. Ως συμπέρασμα εξάγεται πως το γεωπολιτικό δυναμικό των ξενοδοχείων ανακύπτει από δύο χωρικές διαστάσεις τη φιλοξενίας: το επιλεκτικό άνοιγμα και κλείσιμο των ξενοδοχείων προς τον περιβάλλοντα χώρο τους και οι εύκαμπτες υλικές υποδομές τους, οι οποίες μπορούν να διευκολύνουν τις γεωπολιτικές διεργασίες. Εν κατακλείδι οι Fregonese και Ramadan προτείνουν πως η έρευνα της γεωπολιτικής πρέπει να λάβει σοβαρά υπόψη το ξενοδοχείο ως ένα γεωπολιτικό χώρο.

3. Μεθοδολογία της έρευνας

3.1 Εισαγωγή

Η κατανόηση του περιβάλλοντος και της φύσης των φαινομένων του, είναι κάτι που ανέκαθεν απασχολούσε την ανθρωπότητα. Στην προσπάθεια επίτευξης αυτού του στόχου ο άνθρωπος έχει τα εργαλεία της εμπειρίας, της λογικής σκέψης και της έρευνας. Η έρευνα ουσιαστικά είναι συνδυασμός της εμπειρίας και της λογικής σκέψης και θεωρείται η πιο επιτυχημένη μέθοδος αναζήτησης της επιστημονικής αλήθειας, ειδικά όσον αφορά τις θετικές επιστήμες. Η έρευνα μπορεί να οριστεί ως η συστηματική, ελεγχόμενη, εμπειρική και κριτική διερεύνηση κάποιων υποθέσεων σχετικά με τις πιθανολογούμενες σχέσεις μεταξύ των φυσικών φαινομένων (Cohen, Manion, & Morrison, 2007). Ο παραπάνω ορισμός εκφράζει τις βασικές αρχές της επιστημονικής μεθόδου. Η επιστημονική μέθοδος είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη στις θετικές επιστήμες, λόγω των «μετρήσιμων» φαινομένων που παρουσιάζονται σε αυτές. Στις κοινωνικές επιστήμες εμφανίζεται μεγάλος αριθμός μη μετρήσιμων παραμέτρων, αλλά αυτό δεν αποτελεί λόγο οι βασικοί κανόνες της επιστημονικής μεθόδου να διαφέρουν μεταξύ των θετικών και των κοινωνικών επιστημών (Van Evera, 1997).

Η επιστημονική προσέγγιση είναι ο σχεδιασμός και οι διαδικασίες της έρευνας, οι οποίες περιλαμβάνουν όλα τα βήματα από ευρείες υποθέσεις έως λεπτομερείς μεθόδους συλλογής δεδομένων, ανάλυσης και ερμηνείας. Ο σχεδιασμός αυτός περιλαμβάνει έναν αριθμό αποφάσεων που πρέπει να ληφθούν. Μέσα σε αυτές τις αποφάσεις εντάσσονται οι φιλοσοφικές υποθέσεις που κάνει ο ερευνητής για την συγκεκριμένη έρευνα, οι διαδικασίες αναζήτησης πληροφοριών, και συγκεκριμένες μέθοδοι συλλογής, ανάλυσης και ερμηνείας των δεδομένων. Η συνολική απόφαση που θα ληφθεί, αποτελεί την προσέγγιση η οποία θα χρησιμοποιηθεί για να μελετηθεί ένα θέμα. Μελετώντας ένα συγκεκριμένο θέμα, η επιλογή μιας επιστημονικής προσέγγισης δεν είναι μονοσήμαντη, αλλά εξαρτάται και από την φύση του ερευνητικού ερωτήματος, τις προσωπικές εμπειρίες του ερευνητή και το ακροατήριο στο οποίο απευθύνεται η μελέτη (Creswell, 2014).

3.2 Μέθοδοι έρευνας, αξιοπιστία και εγκυρότητα

Ένας ερευνητής πρέπει να επιλέξει μία ή περισσότερες ερευνητικές μεθόδους για την επιστημονική του αναζήτηση, έχοντας ως βάση το αντικείμενο το προτίθεται να μελετήσει. Οι ερευνητικές μέθοδοι μπορούν να είναι ποσοτικές ή ποιοτικές. Αν και η μέθοδος της ποιοτικής έρευνας έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες, η έννοιά της δεν έχει ακόμα οριστεί

με σαφήνεια. Αυτό οδηγεί στην δυσκολία να καθοριστεί, αν μια συγκεκριμένη ερευνητική μέθοδος εντάσσεται στην κατηγορία της ποσοτικής ή της ποιοτικής έρευνας (Chu & Ke, 2017).

Ως διαφορά μεταξύ ποσοτικών και ποιοτικών δεδομένων στα πλαίσια της κοινωνικής έρευνας, μπορεί να θεωρηθεί ουσιαστικά η διαφορά μεταξύ αριθμητικών και μη αριθμητικών δεδομένων. Τα ποσοτικά δεδομένα προσφέρουν το πλεονέκτημα που έχουν οι αριθμοί σε σχέση με τις λέξεις όσον αφορά την μέτρηση κάποιου ποιοτικού στοιχείου. Από την άλλη έχουν το μειονέκτημα, ότι λόγω των αριθμών πιθανώς να μην υπάρχει τόσο πλούσιο νόημα, σε σχέση με την χρήση λέξεων για την περιγραφή κάποιου φαινομένου (Babbie, 2010).

Με βάση τα ανωτέρω, είναι χρήσιμο να δοθούν ορισμοί για το είδος των επιστημονικών μεθόδων που μπορεί να χρησιμοποιήσει ένας ερευνητής:

- **Ποιοτική έρευνα** είναι μια προσέγγιση για την εξερεύνηση και κατανόηση του νοήματος που προσδίδουν τα άτομα ή οι ομάδες σε ένα κοινωνικό ή ανθρώπινο πρόβλημα. Η μέθοδος της έρευνας περιλαμβάνει αναδυόμενες ερωτήσεις και διαδικασίες, δεδομένα που τυπικά συλλέγονται στην τοποθεσία του συμμετέχοντος, ανάλυση δεδομένων η οποία επαγωγικά εξάγει συμπεράσματα από ειδικά σε γενικά θέματα και τον ερευνητή να κάνει ερμηνεία του νοήματος των δεδομένων. Η τελική γραπτή αναφορά έχει εύκαμπτη δομή.
- **Ποσοτική έρευνα** είναι μια προσέγγιση για τον έλεγχο αντικειμενικών θεωριών εξετάζοντας την σχέση μεταξύ μεταβλητών. Οι μεταβλητές αυτές μπορούν να μετρηθούν, συνήθως με την χρήση εξειδικευμένου εξοπλισμού, ώστε τα αριθμητικά δεδομένα να μπορούν να αναλυθούν χρησιμοποιώντας στατιστικές μεθόδους. Η τελική γραπτή αναφορά έχει μια δεδομένη μορφή, η οποία περιλαμβάνει την εισαγωγή, τη βιβλιογραφία και τη θεωρία, τις μεθόδους, τα αποτελέσματα και την ανάλυση των αποτελεσμάτων με την απαγωγική μέθοδο.
- **Μικτή μέθοδος έρευνας** είναι μια προσέγγιση η οποία περιλαμβάνει την συλλογή τόσο ποσοτικών όσο και ποιοτικών δεδομένων, την ενσωμάτωση των δύο τύπων των δεδομένων και την χρήση ξεχωριστών σχεδιασμών οι οποίοι περιλαμβάνουν φιλοσοφικές υποθέσεις και θεωρητικές δομές. Η βασική υπόθεση σε αυτή την μέθοδο έρευνας είναι ότι ο συνδυασμός ποσοτικής και ποιοτικής προσέγγισης παρέχει μια πιο ολοκληρωμένη κατανόηση για ένα ερευνητικό ερώτημα από την κάθε μια προσέγγιση ξεχωριστά (Creswell, 2014).

Κατά την διάρκεια πραγματοποίησης της έρευνας και την διαδικασία συλλογής των δεδομένων, είτε αυτή γίνεται απευθείας από τον ερευνητή είτε μέσω της χρήσης δευτερογενών δεδομένων, πρέπει να εξασφαλισθεί ότι οι μετρήσεις είναι αξιόπιστες και έγκυρες. Η αξιοπιστία μπορεί να οριστεί ως η συνοχή μιας μέτρησης. Με άλλα λόγια, αν ένα πείραμα πραγματοποιηθεί ξανά και ξανά με ακριβώς τις ίδιες συνθήκες, οι μετρήσεις θα είναι ίδιες ή διαφορετικές; Αν είναι ίδιες, τότε η μέτρηση μπορεί να θεωρηθεί αξιόπιστη. Η εγκυρότητα αναφέρεται στην ακρίβεια μιας μέτρησης. Δηλαδή αν το μετρητικό όργανο ή μια ερώτηση μετράει αυτό το οποίο προορίζεται να μετρήσει. Η αξιοπιστία και η εγκυρότητα αποτελούν θεμελιώδη στοιχεία που επηρεάζουν την ποιότητα μιας έρευνας. Ακόμα και αν ένας ερευνητής

χρησιμοποιεί δευτερογενή δεδομένα, πρέπει να υπάρξει προσοχή ώστε να εξασφαλίζονται τα δύο αυτά στοιχεία. Το γεγονός πως τα δεδομένα αυτά συλλέχθηκαν από κάποιον άλλο, ακόμα και κάποιον διεθνούς φήμης οργανισμό, δεν σημαίνει απαραίτητα ότι αυτά τα στοιχεία δομήθηκαν σωστά. Επίσης, μπορεί να υπάρξει η περίπτωση να έχουν δομηθεί σωστά για τον αρχικό σκοπό για τον οποίο συλλέχθηκαν, αλλά να μην είναι καλά δομημένα για τον νέο σκοπό του (Lynch, 2013).

3.3 Σχεδιασμός της έρευνας

3.3.1 Είδος της έρευνας

Η έρευνα είναι μια ανάλυση **δευτερογενών δεδομένων** (secondary data), η οποία βασίζεται σε δεδομένα που έχουν συλλεχθεί από επιστημονικούς, κρατικούς και άλλους επίσημους φορείς και είναι ελεύθερα διαθέσιμα. Η επιστημονική προσέγγιση είναι **ποσοτική**, καθώς χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο ποσοτικά δεδομένα, όπως αριθμός αφίξεων πλοίων και επιβατών, αριθμός τρομοκρατικών επιθέσεων και διάφοροι πολιτικοί δείκτες. Επίσης, όσα ποιοτικά δεδομένα περιλαμβάνονται στην έρευνα μετατρέπονται σε ποσοτικά ώστε να πραγματοποιηθεί ποσοτική ανάλυση. Στόχος της έρευνας είναι να προσδιοριστούν συσχετίσεις ανάμεσα σε συγκεκριμένα δεδομένα.

3.3.2 Σκοπός της έρευνας

Κεντρικό ερευνητικό ερώτημα της έρευνας είναι να αναλυθεί ο τρόπος με τον οποίο επιδρούν οι διεθνείς πολιτικές εξελίξεις στην βιομηχανία της κρουαζιέρας στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Συγκεκριμένα, εξετάζεται η σχέση που έχουν οι αφίξεις πλοίων και τουριστών σε προορισμούς της περιοχής με διάφορους πολιτικούς δείκτες.

3.3.3 Περιοχή στην οποία επικεντρώνεται η έρευνα

Η περιοχή στην οποία επικεντρώνεται η έρευνα είναι η περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Ως Νοτιοανατολική Μεσόγειος θεωρείται η περιοχή στην οποία έχουν παράλια οι εξής χώρες: **Ελλάδα, Τουρκία, Κύπρος, Συρία, Λίβανος, Ισραήλ και Αίγυπτος** (εικ. 5). Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται για να διαφοροποιηθεί από τον όρο «Ανατολική Μεσόγειος» ο οποίος κυριαρχεί στην βιβλιογραφία, και περιλαμβάνει συνήθως περισσότερες χώρες, όπως τη Λιβύη και την Ιορδανία (Lourdelle, 2003).



Εικόνα 5: Οι χώρες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου [Βασισμένο στο: (NordNordWest, 2010)]

3.3.4 Τεχνικές συλλογής πληροφοριών

Η τεχνική συλλογής πληροφοριών που χρησιμοποιείται στην παρούσα εργασία είναι η χρήση δευτερογενών δεδομένων. Τα δεδομένα αυτά συλλέγονται από αξιόπιστους φορείς και είναι ελεύθερα διαθέσιμα στο κοινό.

Πλεονεκτήματα της χρήσης δευτερογενών δεδομένων

Βασικό πλεονέκτημα της συλλογής δευτερογενών δεδομένων αποτελεί το γεγονός ότι, η ανάλυση υπαρχόντων δεδομένων μπορεί να γίνει σε πολύ μικρότερο χρονικό διάστημα. Σε μια πρωτογενή έρευνα η συλλογή δεδομένων συνήθως αποτελεί το πιο χρονοβόρο και ακριβό κομμάτι της έρευνας. Η ανάλυση δευτερογενών δεδομένων τυπικά απαιτεί λιγότερο χρόνο και χρήμα, καθώς τα σύνολα των δεδομένων αποκτώνται σε ελάχιστο ή μηδενικό κόστος, είναι άμεσα διαθέσιμα και επομένως χρειάζεται λιγότερος χρόνος εργασίας για την απόκτηση τους και οι ερευνητές δεν χρειάζεται να παρέχουν κίνητρα σε τυχόν συμμετέχοντες σε μια έρευνα. Τα δευτερογενή δεδομένα είναι επίσης μικρού ρίσκου για τους συμμετέχοντες στην έρευνα, αρκεί να είναι ανώνυμα. Ένα ακόμα πλεονέκτημα είναι ότι μειώνουν την σπατάλη πόρων για μια έρευνα, δεδομένου ότι πολλές φορές οι πρωτογενείς ερευνητές συλλέγουν περισσότερα δεδομένα από αυτά που αρχικά αναλύουν. Επίσης τα δευτερογενή δεδομένα συχνά περιέχουν μεγάλα μεγέθη δειγμάτων και γεωγραφικά δεδομένα, τα οποία γενικά αυξάνουν τη γενική ισχύ των ευρημάτων. Μια ανάλυση δευτερογενών δεδομένων μπορεί να διερευνήσει μεταβλητές, σχέσεις μεταξύ μεταβλητών και υποομάδες σε ένα δείγμα, οι οποίες δεν είχαν ελεγχθεί έως τώρα και να οδηγήσει σε σημαντικά νέα ευρήματα τα οποία μπορούν να προάγουν την γνώση. Για μερικές μελέτες η χρήση δευτερογενών δεδομένων μπορεί να αποτελεί την καλύτερη ή και την μοναδική λύση γιατί ακόμα και αν υπάρχει σημαντική χρηματοδότηση, ίσως είναι αδύνατο να συλλεχθεί σημαντικός αριθμός δεδομένων από μία μόνο ερευνητική ομάδα, ειδικά στην περίπτωση γεωγραφικά απομακρυσμένων δεδομένων (Dunn, Arslanian-Engoren, DeKoekkoek, Jadack, & Scott, 2015).

Μειονεκτήματα της χρήσης δευτερογενών δεδομένων

Αν και τα πλεονεκτήματα της χρήσης δευτερογενών δεδομένων είναι αρκετά, υπάρχουν και περιορισμοί. Για να πραγματοποιηθεί μια ανάλυση δευτερογενών δεδομένων πρέπει ο αναλυτής να έχει την ικανότητα και τις υποδομές να εντοπίσει και να αποκτήσει πρόσβαση στις επιθυμητές βάσεις δεδομένων. Από την στιγμή που ένας ερευνητής αποκτήσει τα επιθυμητά δεδομένα, πρέπει να έχει τις δεξιότητες να εκτιμήσει την ποιότητα των δεδομένων και τον βαθμό στον οποίο τα δεδομένα εξυπηρετούν τον ερευνητικό στόχο του. Επιπλέον, πολλές φορές οι βάσεις δεδομένων δεν είναι επαρκείς καθώς μπορεί να λείπουν δεδομένα ή να υπάρχουν μεταβλητές που δεν έχουν μετρηθεί σωστά. Τέλος, σημασία έχει και ο χρόνος συλλογής των δεδομένων καθώς αν μεσολαβεί μεγάλος χρόνος μεταξύ της συλλογής των δεδομένων και της ανάλυσής τους, αυτά μπορεί να θεωρηθούν απαρχαιωμένα (Dunn, et al., 2015).

3.3.5 Συλλογή των δεδομένων

Η συλλογή των δεδομένων αποτελείται από δύο κύριες κατηγορίες: τα δεδομένα που σχετίζονται με την βιομηχανία της κρουαζιέρας και τα δεδομένα που καταγράφουν διάφορους διεθνείς πολιτικούς παράγοντες. Τα δεδομένα της βιομηχανίας της κρουαζιέρας αναφέρονται σε λιμένες – προορισμούς, ενώ τα δεδομένα που σχετίζονται με διεθνείς πολιτικούς δείκτες αναφέρονται σε επίπεδο κρατών.

Για την βιομηχανία της κρουαζιέρας τα δεδομένα που επιλέγονται για συλλογή και ανάλυση είναι ο αριθμός των αφίξεων πλοίων και επιβατών σε κάθε προορισμό. Η συλλογή αποτελείται από δεδομένα αφίξεων πλοίων και επιβατών σε λιμένες, τα οποία έχουν συνδυαστεί από αρκετές διαφορετικές πηγές. Η κύρια πηγή δεδομένων είναι οι εκθέσεις του οργανισμού MedCruise για το έτος 2013 (MedCruise, 2014) και για το έτος 2016 (MedCruise, 2017). Ο οργανισμός MedCruise είναι ένας επίσημος συνεταιρισμός των λιμένων κρουαζιέρας της Μεσογείου. Επιπλέον πηγές για τους ελληνικούς λιμένες είναι η Ένωση Λιμένων Ελλάδας (2017) και το cluster Greek Cruise (2017). Για τους λιμένες της Τουρκίας ως επιπλέον πηγές χρησιμοποιούνται τα δεδομένα του λιμένα της Alanya (2017), της εταιρείας διαχείρισης των λιμένων του Kusadaci (Global Ports Holding, 2017a), του Bodrum (Global Ports Holding, 2017b) και της Antalya (Global Ports Holding, 2017c) και η εργασία του Okan Yasar (2012). Για τους Κυπριακούς λιμένες ως επιπλέον πηγή χρησιμοποιείται η Αρχή Λιμένων Κύπρου (2017). Τα δεδομένα από όλες τις πηγές έχουν συνδυαστεί σε μια ενιαία συλλογή δεδομένων, μετά από συγκριτική επαλήθευσή τους. Η παρούσα μελέτη επικεντρώνεται σε συγκεκριμένους λιμένες – προορισμούς κρουαζιέρας, οι οποίοι βρίσκονται στις χώρες **Ελλάδα**, **Τουρκία** και **Κύπρος**. Δεν περιλαμβάνονται στην έρευνα λιμένες από τις υπόλοιπες χώρες της Νοτιανατολικής Μεσογείου, γιατί δεν υπάρχουν τα αντίστοιχα δεδομένα.

Η μελέτη περιλαμβάνει δεδομένα για τους εξής λιμένες – προορισμούς (εικ. 6):

- Πειραιάς
- Σαντορίνη
- Κέρκυρα

- Μύκονος
- Κατάκολο
- Alanya
- Antalya
- Bodrum
- Kusadasi
- Λιμένες Κύπρου

Οι ελληνικοί λιμένες που περιλαμβάνονται στην λίστα, επιλέγονται γιατί είναι οι 5 κύριοι λιμένες κρουαζιέρας για την Ελλάδα (Πάλλης, Βαγγέλας, Αράπη, Κλαδάκη, & Παπαχρήστου, 2017). Οι τουρκικοί λιμένες επιλέγονται διότι είναι μέλη του οργανισμού MedCruise. Ο λιμένας του Mersin ο οποίος είναι επίσης μέλος του οργανισμού MedCruise, δεν περιλαμβάνεται καθώς έχει πολύ μικρό αριθμό αφίξεων και θεωρείται ασήμαντος. Τέλος, τα δεδομένα για τους λιμένες της Κύπρου περιλαμβάνονται ενιαία στα στοιχεία του οργανισμού MedCruise.



Εικόνα 6: Λιμένες κρουαζιέρας στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου [Βασισμένο στο: (MedCruise, 2017)]

Τα δεδομένα που σχετίζονται με πολιτικούς δείκτες προέρχονται κυρίως από το Integrated Network for Societal Conflict Research (INSCR), το οποίο προσφέρει μεγάλο όγκο δεδομένων σε δείκτες. Τα δεδομένα που χρησιμοποιούνται είναι: ο δείκτης έντασης Εθνικών Πόλεμων - Ethnic Wars, ο αριθμός Τρομοκρατικών Επιθέσεων με Μεγάλες Απώλειες - High Casualty Terrorist Bombings και ο Δείκτης Ευπάθειας ενός Κράτους – State Fragility Index (Center for Systemic Peace, 2017). Επιπλέον δείκτες που χρησιμοποιούνται είναι ο Δείκτης Ανθρώπινης

Ανάπτυξης από το Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (UNDP), και ο Δείκτης Πολιτικής Σταθερότητας και Απουσίας Βίας/Τρομοκρατίας από τους Παγκόσμιους Δείκτες Διακυβέρνησης της Παγκόσμιας Τράπεζας (World Bank). Τέλος, υπολογίζεται ο ετήσιος αριθμός ταξιδιωτικών οδηγιών των ΗΠΑ, προς τις χώρες ενδιαφέροντος, χρησιμοποιώντας τα δεδομένα από την εργασία του Larsen (2016). Τα δεδομένα των πηγών αυτών είναι κατάλληλα επεξεργασμένα, ώστε να περιέχουν μόνο τις χώρες ενδιαφέροντος, δηλαδή τις χώρες της Νοτιανατολικής Μεσογείου.

3.3.6 Ανάλυση των δεδομένων

Πριν από την επεξεργασία των δεδομένων ορίζονται οι παράμετροι σύμφωνα με τις οποίες θα πραγματοποιηθεί η ανάλυση. Το χρονικό πλαίσιο στο οποίο πραγματοποιείται η ανάλυση είναι από το 2000 έως το 2016. Για να αποφευχθεί η επίδραση της εποχικότητας στα αποτελέσματα της μελέτης, η ανάλυση των δεδομένων πραγματοποιείται σε ετήσια βάση. Τέλος, η ανάλυση των δεδομένων βασίζεται στην στατιστική ανάλυση και τον έλεγχο υποθέσεων.

Οι συλλογές των δεδομένων έχουν τροποποιηθεί κατάλληλα, ώστε να καλύπτουν τις ανωτέρω παραμέτρους. Ο Δείκτης Ανθρώπινης Ανάπτυξης, δεν έχει τιμές για όλο το διάστημα 2000-2016, αλλά αυτές που παρουσιάζονται στον πίνακα 1. Οι τιμές για τα έτη 2001-2009, συμπληρώθηκαν με στατιστικό τρόπο, με βάση την μέση ετήσια αύξηση του δείκτη. Το έτος 2016 δεν περιλαμβάνεται στη μελέτη, καθώς δεν υπάρχει αντίστοιχη τιμή. Επίσης, στην ανάλυση δεν περιλαμβάνεται ο δείκτης του Λιβάνου, λόγω έλλειψης δεδομένων. Τέλος, στον Δείκτη Πολιτικής Σταθερότητας και Απουσίας Βίας/Τρομοκρατίας συμπληρώθηκε για όλα τα κράτη, η τιμή για το έτος 2001 ως ο μέσος όρος των τιμών του 2000 και 2002.

Πίνακας 1: Δείκτης Ανθρώπινης Ανάπτυξης [Πηγή: (UNDP)]

HDI rank	Country	Human Development Index (HDI)								Average annual HDI growth			
		Value								(%)			
		1990	2000	2010	2011	2012	2013	2014	2015	1990-2000	2000-2010	2010-2015	1990-2015
19	Israel	0,785	0,850	0,883	0,889	0,891	0,895	0,898	0,899	0,81	0,38	0,35	0,54
29	Greece	0,760	0,801	0,860	0,858	0,860	0,862	0,865	0,866	0,52	0,71	0,14	0,52
33	Cyprus	0,733	0,800	0,847	0,850	0,849	0,850	0,854	0,856	0,88	0,58	0,20	0,62
71	Turkey	0,576	0,653	0,737	0,750	0,754	0,759	0,764	0,767	1,26	1,22	0,81	1,15
76	Lebanon	0,758	0,763	0,766	0,763	0,763	0,763	0,14	..
111	Egypt	0,547	0,612	0,671	0,673	0,681	0,686	0,688	0,691	1,12	0,93	0,60	0,94
149	Syrian Ar	0,556	0,589	0,646	0,645	0,635	0,575	0,553	0,536	0,58	0,94	-3,68	-0,15

Η επεξεργασία των δεδομένων γίνεται με μια σειρά από στατιστικές μεθόδους ανάλυσης και συσχέτισης των μεταβλητών που εμπεριέχονται στα δεδομένα. Δεδομένου ότι η μελέτη διερευνά μονοσήμαντα την σχέση μεταξύ διαφόρων διεθνών πολιτικών παραγόντων και την βιομηχανία της κρουαζιέρας, οι μεταβλητές που σχετίζονται με την κρουαζιέρα είναι οι εξαρτημένες μεταβλητές της έρευνας, ενώ οι μεταβλητές που προέρχονται από πολιτικά δεδομένα χρησιμοποιούνται ως ανεξάρτητες μεταβλητές.

Για την στατιστική ανάλυση χρησιμοποιούνται τεχνικές περιγραφικής στατιστικής, μέσω της χρήσης κατάλληλων διαγραμμάτων. Η ανάλυση πραγματοποιείται σε επίπεδο λιμένων προορισμού και όχι σε επίπεδο χώρας, ώστε να μπορεί να εξεταστεί ως παράμετρος της

ανάλυσης και η γεωγραφική θέση του λιμένα. Για τον έλεγχο ανεξαρτησίας των μεταβλητών χρησιμοποιείται η μέθοδος η μέθοδος της γραμμικής συσχέτισης για συνεχείς ποσοτικές μεταβλητές, μέσω του συντελεστή συσχέτισης του Pearson. Το δείγμα που χρησιμοποιείται για την διερεύνηση κάθε συσχέτισης θεωρείται πως περιέχει $N=16$ τιμές, ώστε να καλύπτεται και η περίπτωση του δείκτη HDI, για τον οποίο υπάρχουν δεδομένα για το διάστημα 2000-2015. Δεδομένου ότι χρησιμοποιούνται δευτερογενή δεδομένα και δεν μπορεί να αλλάξει το μέγεθος του δείγματος, υπολογίζεται ποια πρέπει να είναι η τιμή του συντελεστή συσχέτισης ώστε να θεωρηθεί διαφορετική του μηδενός. Δηλαδή ποιος είναι ο ελάχιστος βαθμός συσχέτισης, ώστε να θεωρηθεί πως το δείγμα προσφέρει στατιστικά σημαντικά αποτελέσματα (Hulley, Cummings, Browner, Grady, & Newman, 2013, σ. 65). Ο υπολογισμός πραγματοποιείται με χρήση των ακόλουθων τύπων:

$$N = [(Z_{\alpha} + Z_{\beta}) \div C]^2 + 3 \quad (1)$$

$$C = 0.5 \times \ln\left(\frac{1+r}{1-r}\right) \quad (2)$$

Όπου:

r = ο συντελεστής συσχέτισης

N = Το μέγεθος του δείγματος

Z_{α} = Η τυπική κανονική απόκλιση για τη μεταβλητή α (Πιθανότητα κατωφλιού για την απόρριψη της μηδενικής υπόθεσης - Σφάλμα τύπου I)

Z_{β} = Η τυπική κανονική απόκλιση για τη μεταβλητή β (Πιθανότητα αποτυχίας απόρριψης της μηδενικής υπόθεσης υπό την εναλλακτική υπόθεση - Σφάλμα τυπου II)

Για $\alpha = 0,05$ ή 5% και $\beta = 0,20$ ή 20%, οι αντίστοιχες τιμές των Z_{α} , Z_{β} είναι: $Z_{\alpha}=1,960$ και $Z_{\beta}=0,842$ (Hulley, et al., 2013, σ. 73,79).

Χρησιμοποιώντας τους συντελεστές και συνδυάζοντας τους τύπους 1 και 2, προκύπτει πως για την παρούσα μελέτη ο συντελεστής συσχέτισης θεωρείται διάφορος του μηδενός όταν είναι **μεγαλύτερος του 0,65**. Η θεώρηση αυτή γίνεται και για τις περιπτώσεις που υπάρχουν λιγότερα δεδομένα για ένα λιμένα, ώστε να είναι ενιαία η αντιμετώπιση των αποτελεσμάτων. Για να εξασφαλιστεί η αξιοπιστία των αποτελεσμάτων, σε όσες περιπτώσεις προκύπτει συσχέτιση μεταξύ των μεταβλητών, γίνεται έλεγχος μέσω μοντέλου γραμμικής παλινδρόμησης ο οποίος παρουσιάζεται στο Παράρτημα Γ.

Για την ανάλυση των δεδομένων διατυπώνονται οι παρακάτω υποθέσεις εργασίας:

- Οι αφίξεις πλοίων και τουριστών σε έναν προορισμό έχουν σχέση με τον αριθμό των ταξιδιωτικών οδηγιών που έχουν εκδοθεί από τις ΗΠΑ για το σύνολο των χωρών της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.
- Οι αφίξεις πλοίων και τουριστών σε έναν προορισμό έχουν σχέση με τον δείκτη έντασης των εθνικών πολέμων (Ethnic Wars) στο σύνολο των χωρών της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

- Οι αφίξεις πλοίων και τουριστών σε έναν προορισμό έχουν σχέση με τον αριθμό Τρομοκρατικών Επιθέσεων με Μεγάλες Απώλειες - High Casualty Terrorist Bombings στο σύνολο των χωρών της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.
- Οι αφίξεις πλοίων και τουριστών σε έναν προορισμό έχουν σχέση με τον Δείκτη Ευπάθειας ενός Κράτους – State Fragility Index για το σύνολο των χωρών της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.
- Οι αφίξεις πλοίων και τουριστών σε έναν προορισμό έχουν σχέση με τον Δείκτη Ανθρώπινης Ανάπτυξης για το σύνολο των χωρών της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.
- Οι αφίξεις πλοίων και τουριστών σε έναν προορισμό έχουν σχέση με τον Δείκτη Πολιτικής Σταθερότητας και Απουσίας Βίας/Τρομοκρατίας για το σύνολο των χωρών της Νοτιοανατολικής Μεσογείου.

Η στατιστική ανάλυση των δεδομένων βασίζεται στην χρήση της εφαρμογής KNIME, η οποία αποτελεί ένα open source ολοκληρωμένο λογισμικό πακέτο αναλυτικών μεθόδων επεξεργασίας δεδομένων (analytics) και επιτρέπει την οπτική αναπαράσταση των αποτελεσμάτων. Είναι ένα λογισμικό το οποίο προσφέρει γρήγορη και εύκολη πρόσβαση σε προχωρημένες τεχνικές ανάλυσης δεδομένων και αποτελεί μια από τις κορυφαίες, ανοιχτή πλατφόρμα για χειρισμό, εξόρυξη και ανάλυση δεδομένων.

3.4 Περιορισμοί της έρευνας

Ο βασικός περιορισμός που αντιμετωπίζει η παρούσα μελέτη είναι το γεγονός πως η συλλογή των δευτερογενών δεδομένων βασίστηκε αποκλειστικά σε ελεύθερα διαθέσιμα στοιχεία. Η μελέτη δεν περιλαμβάνει δεδομένα που υπόκεινται σε περιορισμούς, αλλά τα οποία πιθανόν να είναι πιο πλούσια και με περισσότερες πληροφορίες. Το κύριο μειονέκτημα της χρήσης ελεύθερα διαθέσιμων στοιχείων είναι πως αρκετά από τα δεδομένα είναι ελλιπή. Συγκεκριμένα, η συλλογή δεδομένων από τον οργανισμό MedCruise, περιέχει πλήρη στοιχεία για την περίοδο 2000-2016 μόνο για τον λιμένα της Alanya και τους λιμένες της Κύπρου. Τα στοιχεία από τους υπόλοιπους λιμένες δεν είναι πλήρη. Παρόμοιες ελλείψεις έχουν ο Δείκτης Ανθρώπινης Ανάπτυξης και ο Δείκτης Πολιτικής Σταθερότητας και Απουσίας Βίας/Τρομοκρατίας.

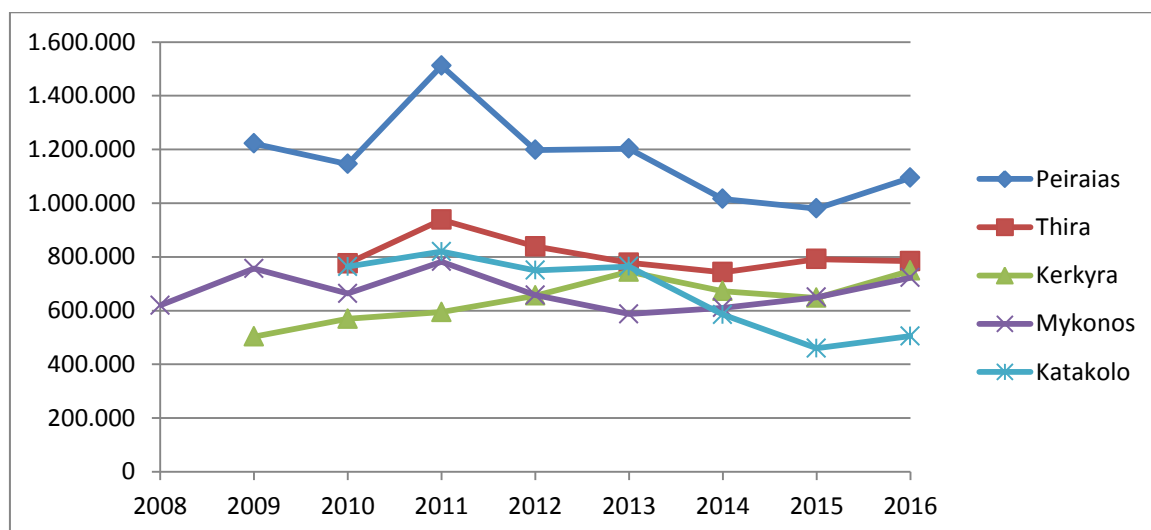
Η έρευνα επικεντρώνεται στην μελέτη τριών χωρών της περιοχής (Ελλάδα, Τουρκία, Κύπρος) όσον αφορά την κρουαζιέρα, λόγω ύπαρξης ελάχιστων ή μηδενικών δεδομένων για τις υπόλοιπες χώρες. Πιο αναλυτικά, δεν υπάρχουν δεδομένα για λιμένες της Συρίας, του Λιβάνου και του Ισραήλ, ενώ τα δεδομένα για τους λιμένες της Αιγύπτου είναι ανεπαρκή. Το χρονικό διάστημα το οποίο εξετάζει η μελέτη, είναι σχετικά ικανοποιητικό αλλά μια πιο χρονικά διευρυμένη ανάλυση μπορεί να παρέχει καλύτερα αποτελέσματα. Τέλος, δεν χρησιμοποιήθηκαν άλλες τεχνικές συλλογής πληροφοριών όπως η συμπλήρωση ερωτηματολογίων, συνεντεύξεις ή η ανάλυση περιεχομένου.

4. Αποτελέσματα της έρευνας

4.1 Αφίξεις πλοίων και επιβατών στις χώρες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

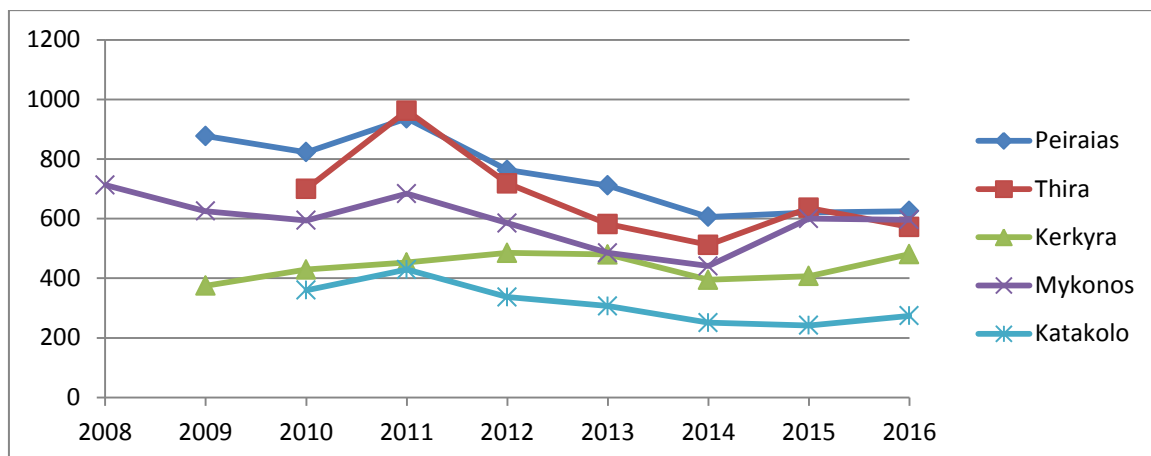
Ο αριθμός των αφίξεων πλοίων και ο αριθμός αφίξεων επιβατών στους λιμένες της περιοχής μελέτης είναι οι εξαρτημένες μεταβλητές της έρευνας. Τα δεδομένα για τις αφίξεις στους λιμένες αφορούν τρεις χώρες και παρουσιάζονται στα παρακάτω διαγράμματα.

Ελλάδα



Γράφημα 1: Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας σε ελληνικούς λιμένες ανά έτος

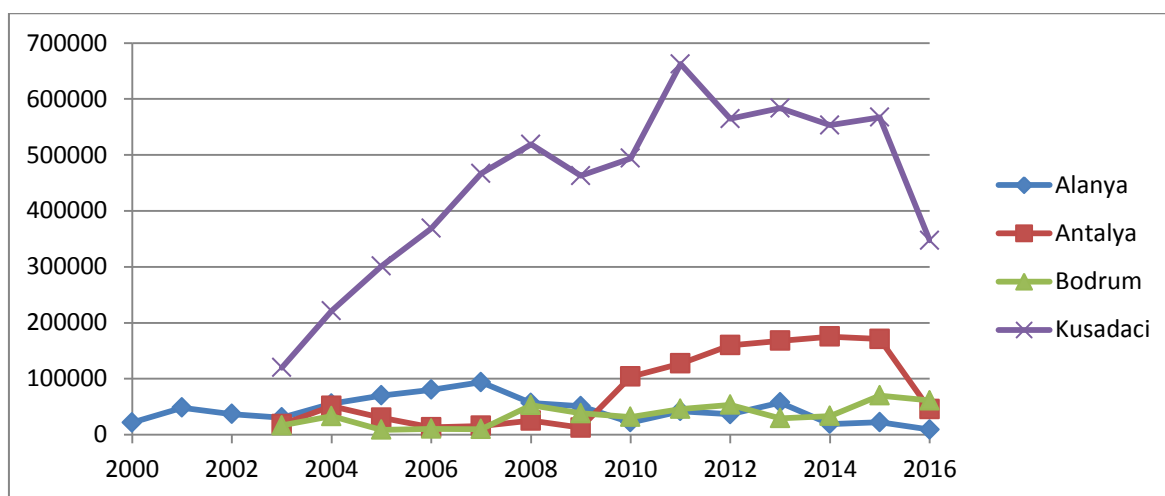
Τα δεδομένα του γραφήματος ξεκινούν από το 2008, καθώς στη συλλογή δεδομένων δεν υπάρχουν προγενέστερα δεδομένα. Οι λιμένες της Θήρας και της Μυκόνου παρουσιάζουν σχετική σταθερότητα στις αφίξεις επιβατών. Ο λιμένας της Κέρκυρας έχει αυξητικές τάσεις, ενώ ο λιμένας Κατακόλου πτωτικές. Ο λιμένας του Πειραιά παρουσιάζει μια ελαφρά πτωτική τάση έχοντας όμως αρκετή διακύμανση.



Γράφημα 2: Αριθμός αφίξεων πλοίων κρουαζιέρας σε ελληνικούς λιμένες ανά έτος

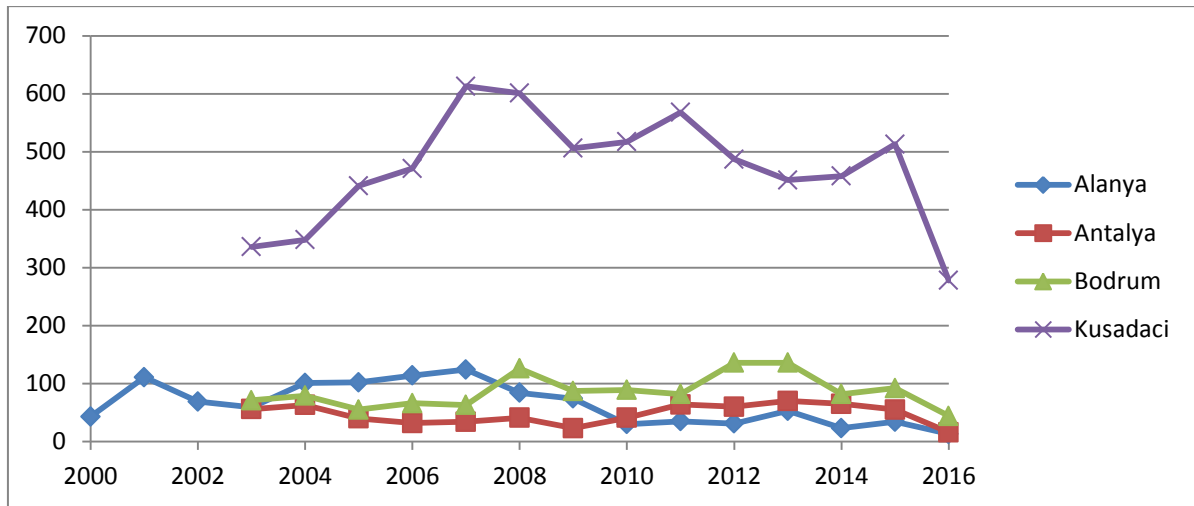
Και σε αυτό το γράφημα τα δεδομένα ξεκινούν από το έτος 2008. Παρατηρείται η γενική πτωτική τάση στον αριθμό των αφίξεων πλοίων, εκτός από τον λιμένα της Κέρκυρας στον οποίο ο αριθμός των αφίξεων παραμένει σχετικά σταθερός.

Τουρκία



Γράφημα 3: Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας σε τουρκικούς λιμένες ανά έτος

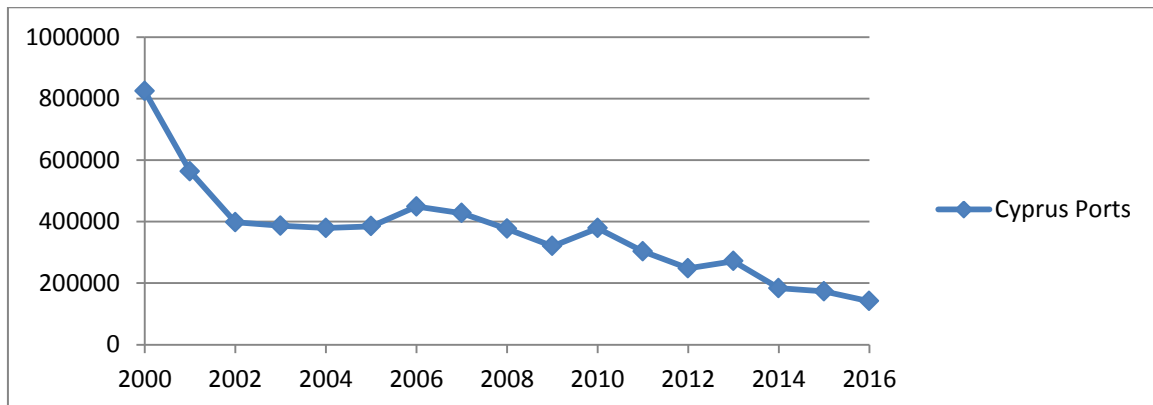
Στο γράφημα παρατηρείται η μεγάλη διαφορά του αριθμού αφίξεων στον λιμένα του Kusadasi σε σχέση με του υπόλοιπους λιμένες. Επίσης, είναι ο λιμένας με τον μεγαλύτερο ρυθμό ανάπτυξης μέχρι και το 2011. Οι υπόλοιποι λιμένες παρουσιάζουν μικρή αυξητική τάση, πλην του λιμένα της Alanya ο οποίος έχει μείωση των αφίξεων. Ιδιαίτερα ενδιαφέρον παρουσιάζει η έντονη μείωση των αφίξεων μετά το 2015, έτος που πραγματοποιήθηκε η απόπειρα πραξικοπήματος στην Τουρκία, η οποία υπήρξε καταλύτης για τις επόμενες πολιτικές εξελίξεις.



Γράφημα 4: Αριθμός αφίξεων πλοίων κρουαζιέρας σε τουρκικούς λιμένες ανά έτος

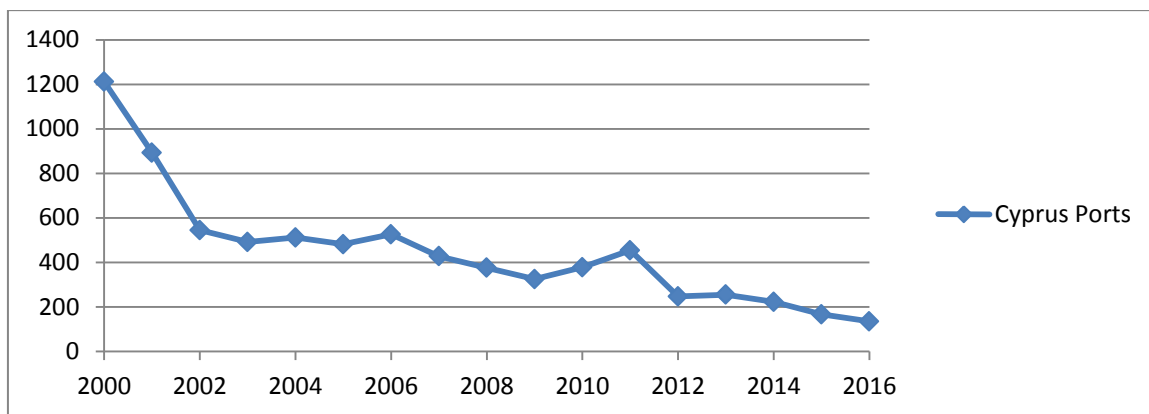
Και σε αυτό το γράφημα παρατηρείται η σημαντική διαφορά του λιμένα του Kusadasi σε σχέση με τους υπόλοιπους λιμένες της Τουρκίας. Η γενική τάση των αφίξεων είναι σχετικά σταθερή, με εξαίρεση το έτος 2016 στο οποίο παρουσιάζεται και εδώ μια έντονη πτώση.

Κύπρος



Γράφημα 5: Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας σε κυπριακούς λιμένες ανά έτος

Οι αφίξεις επιβατών στους λιμένες της Κύπρου παρουσιάζουν διαχρονικά μια πτωτική τάση. Εμφανίζεται μια έντονη πτώση μέχρι το 2002, η οποία ακολουθείται από μια μικρή ανάκαμψη το 2006. Τα επόμενα χρόνια η τάση παραμένει σταθερά πτωτική.



Γράφημα 6: Αριθμός αφίξεων πλοίων κρουαζιέρας σε κυπριακούς λιμένες ανά έτος

Και σε αυτό το γράφημα εμφανίζεται η ίδια μείωση στον αριθμό αφίξεων στους λιμένες της Κύπρου. Το γράφημα παρουσιάζει έντονη ομοιότητα με το γράφημα αφίξεων επιβατών και υποδηλώνει συστηματική μείωση στην βιομηχανία της κρουαζιέρας στην Κύπρο.

Ελέγχοντας την συσχέτιση μεταξύ αφίξεων πλοίων και επιβατών στον ίδιο λιμένα προκύπτει ο ακόλουθος πίνακας:

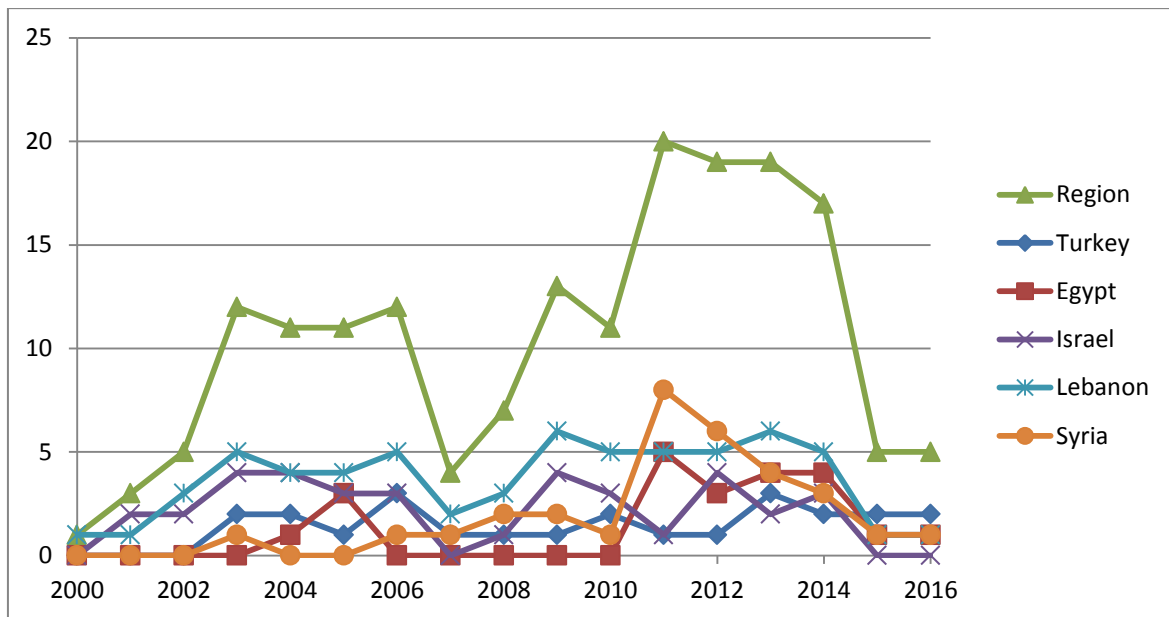
Πίνακας 2: Συντελεστές συσχέτισης μεταξύ αριθμού πλοίων και επιβατών για τον ίδιο λιμένα

Είδος συσχέτισης	Λιμένες									
	Peiraias	Thira	Kerkyra	Mykonos	Katakolo	Alanya	Antalya	Bodrum	Kusadasi	Cyprus Ports
Αφίξεις επιβατών με αφίξεις πλοίων στον ίδιο λιμένα	0.859	0.948	0.661	0.544	0.864	0.874	0.697	0.356	0.687	0.965

Όπως προκύπτει για μερικούς λιμένες εμφανίζεται συσχέτιση μεταξύ αφίξεων επιβατών και πλοίων, ενώ για κάποιους άλλους όχι. Υπενθυμίζεται πως συντελεστές συσχέτισης μικρότεροι το 0,65 θεωρούνται μηδενικοί. Σημαντικό εύρημα είναι η πολύ έντονη συσχέτιση που εμφανίζεται για τους λιμένες της Θήρας και της Κύπρου.

4.2 Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον αριθμό ταξιδιωτικών οδηγιών από τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής

Το Υπουργείο Εξωτερικών των ΗΠΑ εκδίδει δύο είδη ταξιδιωτικών οδηγιών: τις ταξιδιωτικές προειδοποιήσεις (travel warnings) και τους ταξιδιωτικούς συναγερμούς (travel alerts). Η διαφορά μεταξύ των δύο είναι πως οι ταξιδιωτικές προειδοποιήσεις εκδίδονται για παρατεταμένο χρονικό διάστημα, ενώ οι ταξιδιωτικοί συναγερμοί αφορούν πιο προσωρινές περιπτώσεις. Η ανάλυση που πραγματοποιείται είναι σε επίπεδο έτους και περιλαμβάνει το σύνολο των ταξιδιωτικών οδηγιών (warning και alerts) που εκδόθηκαν ή ήταν σε ισχύ το συγκεκριμένο έτος.



Γράφημα 7: Αριθμός ταξιδιωτικών οδηγιών των ΗΠΑ προς χώρες της περιοχής της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

Από το γράφημα προκύπτει πως στο διάστημα 2000-2016 δεν έχουν εκδοθεί ταξιδιωτικές οδηγίες για την Ελλάδα και την Κύπρο. Επίσης, παρατηρούνται δύο περίοδοι με μεγάλο αριθμό ταξιδιωτικών οδηγιών: η περίοδος 2003-2006 που σχετίζεται με την εισβολή του Ισραήλ στο Λίβανο και η περίοδος 2009-2014 που σχετίζεται με τον πόλεμο στη Συρία. Για τον υπολογισμό του αριθμού των ταξιδιωτικών οδηγιών των ΗΠΑ για την περιοχή χρησιμοποιείται το άθροισμα των επιμέρους αριθμών των κρατών (μεταβλητή $Sum(annual.war.al)$). Οι έλεγχοι ανεξαρτησίας των μεταβλητών γίνονται στο λογισμικό KNIME και εμφανίζουν τα ακόλουθα αποτελέσματα.

Row ID	Peiraios	Thira	Kerkyra	Mýkonos	Katakolo	Alanya	Antalya	Bodrum	Kusadaci	Cyprus Ports	Sum(annual.war.al)
Peiraios	1	0.912	-0.055	0.663	0.991	0.512	-0.04	0.137	0.622	0.917	0.457
Thira	0.912	1	0.192	0.82	0.894	0.196	0.201	0.053	0.629	0.806	0.367
Kerkyra	-0.055	0.192	1	0.038	0.355	-0.396	0.17	0.272	-0.395	-0.124	0.21
Mýkonos	0.663	0.82	0.038	1	0.621	0.435	-0.401	-0.031	0.47	0.543	-0.348
Katakolo	0.991	0.894	0.355	0.621	1	0.259	0.178	0.151	0.522	0.914	0.546
Alanya	0.512	0.196	-0.396	0.435	0.259	1	-0.241	-0.217	0.232	0.35	-0.289
Antalya	-0.04	0.201	0.17	-0.401	0.178	-0.241	1	0.522	0.036	0.024	0.626
Bodrum	0.137	0.053	0.272	-0.031	0.151	-0.217	0.522	1	0.379	-0.274	0.46
Kusadaci	0.622	0.629	-0.395	0.47	0.522	0.232	0.036	0.379	1	0.105	0.014
Cyprus Ports	0.917	0.806	-0.124	0.543	0.914	0.35	0.024	-0.274	0.105	1	-0.481
Sum(annual.war.al)	0.457	0.367	0.21	-0.348	0.546	-0.289	0.626	0.46	0.014	-0.481	1

Εικόνα 7: Χρωματικός και αριθμητικός πίνακας αποτελεσμάτων του λογισμικού KNIME

Το λογισμικό KNIME εμφανίζει τα αποτελέσματα σε μορφή χρωματικού και αριθμητικού πίνακα. Οι συντελεστές συσχέτισης που αφορούν την συγκεκριμένη μελέτη βρίσκονται στην τελευταία γραμμή και επισημαίνονται με κόκκινο χρώμα. Η ίδια διαδικασία χρησιμοποιείται για τον έλεγχο και των υπολοίπων συσχετίσεων και τα αποτελέσματα εμφανίζονται στο παράρτημα Δ. Τα αποτελέσματα των ελέγχων ανεξαρτησίας παρουσιάζονται συνοπτικά στον ακόλουθο πίνακα.

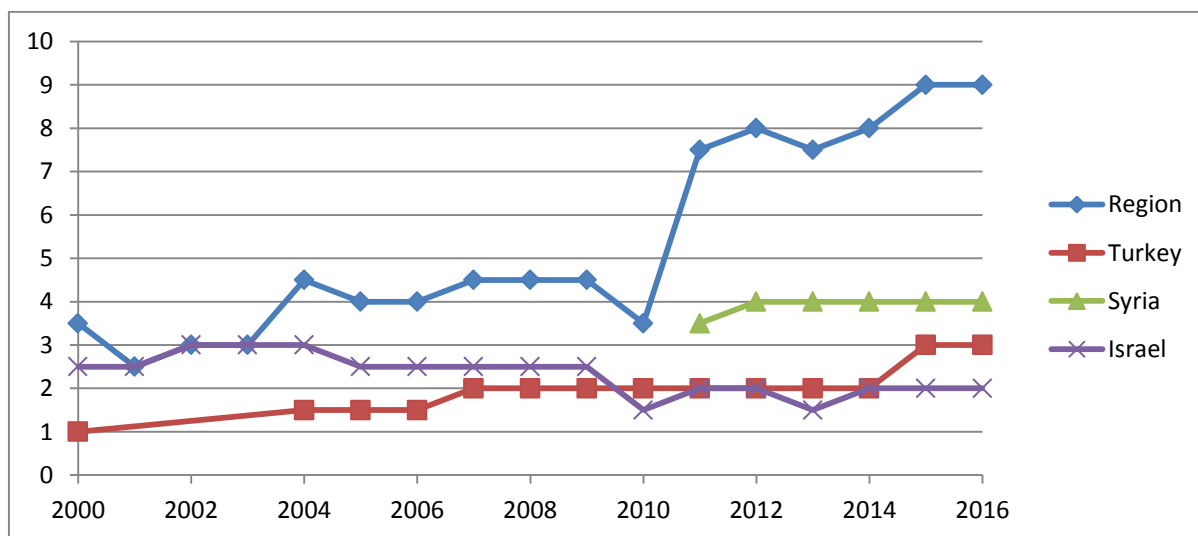
Πίνακας 3: Συντελεστές συσχέτισης αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον αριθμό ταξιδιωτικών οδηγιών των ΗΠΑ για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

Μεταβλητή	Συσχέτιση με	Λιμένες									
		Peiraias	Thira	Kerkyra	Mykonos	Katakolo	Alanya	Antalya	Bodrum	Kusadası	Cyprus Ports
Sum(annual.war.al)	Αφίξεις πλοίων	0.457	0.367	0.210	-0.348	0.546	-0.289	0.626	0.460	0.014	-0.481
	Αφίξεις επιβατών	0.610	0.407	-0.073	0.011	0.798	0.042	0.511	-0.080	0.344	-0.497

Θεωρώντας ως κατώφλι τον συντελεστή 0,65 για την ύπαρξη συσχέτισης μεταξύ των μεταβλητών, από τον πίνακα προκύπτει ότι για όλους τους λιμένες της μελέτης δεν υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των αφίξεων πλοίων και τον αριθμό ταξιδιωτικών οδηγιών των ΗΠΑ για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Όσον αφορά τις αφίξεις των επιβατών, όλοι οι λιμένες εκτός από τον λιμένα Κατακόλου δεν εμφανίζουν συσχέτιση μεταξύ αφίξεων επιβατών και αριθμού ταξιδιωτικών οδηγιών των ΗΠΑ για την περιοχή. Για τον λιμένα Κατακόλου ο ισχυρισμός επαληθεύεται μέσω υλοποίησης μοντέλου γραμμικής παλινδρόμησης, το οποίο παρουσιάζεται στο παράρτημα Γ.

4.3 Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον δείκτη έντασης των εθνικών πολέμων

Ο δείκτης έντασης των εθνικών πολέμων αποτελεί έναν μέσο όρο από τρεις δείκτες που χρησιμοποιεί το INSCR στην συλλογή των δεδομένων του. Οι τρεις αυτοί δείκτες με όνομα MAGFIGHT, MAGFATAL και MAGAREA, εκφράζουν τον αριθμό των μαχητών, τον αριθμό των νεκρών και το ποσοστό της χώρας που έχει επηρεαστεί από τον πόλεμο σε κλίμακα 0-4. Ο δείκτης AVEMAG που χρησιμοποιείται στην παρούσα ανάλυση, αποτελεί τον μέσο όρο αυτών των δεικτών.



Γράφημα 8: Δείκτης έντασης εθνικών πολέμων στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

Ο δείκτης έντασης για την περιοχή, αποτελεί άθροισμα των επιμέρους συντελεστών για κάθε χώρα (μεταβλητή $\text{sum}(\text{AVEMAG})$). Επιλέχθηκε το άθροισμα και όχι ο μέσος όρος, ως μέθοδος ομαδοποίησης για την πιο παραστατική παρουσίαση της συνολικής έντασης των πολέμων στην περιοχή. Ο δείκτης AVEMAG χρησιμοποιείται ως ανεξάρτητη μεταβλητή. Τα αποτελέσματα των ελέγχων ανεξαρτησίας παρουσιάζονται συνοπτικά στον ακόλουθο πίνακα.

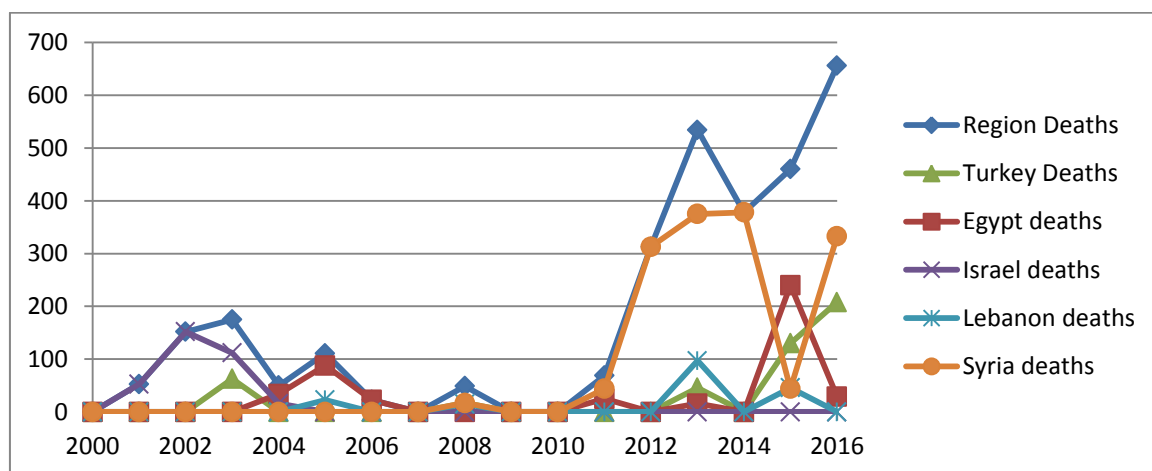
Πίνακας 4: Συντελεστές συσχέτισης αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον δείκτη AVEMAG (ένταση εθνικών πολέμων) για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

Μεταβλητή	Συσχέτιση με	Λιμένες									
		Peiraias	Thira	Kerkyra	Mykonos	Katakolo	Alanya	Antalya	Bodrum	Kusadasi	Cyprus Ports
Sum (AVEMAG)	Αφίξεις πλοίων	-0.635	-0.224	0.402	-0.373	-0.497	-0.643	0.260	0.217	-0.093	-0.683
	Αφίξεις επιβατών	-0.221	0.072	0.747	-0.050	-0.581	-0.359	0.733	0.717	0.576	-0.753

Από την ανάλυση δεν προκύπτει συσχέτιση του αριθμού αφίξεων πλοίων με τον δείκτη έντασης Εθνικών Πολέμων για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου, σε κανένα λιμένα της Ελλάδας και της Τουρκίας. Στους λιμένες της Κύπρου προκύπτει πως υπάρχει αρνητική συσχέτιση. Στις αφίξεις των επιβατών συσχέτιση εμφανίζεται να υπάρχει για τους λιμένες της Κέρκυρας, της Antalya, του Bodrum και της Κύπρου. Αξίζει να παρατηρηθεί πως οι λιμένες της Κύπρου εμφανίζουν αρνητική συσχέτιση, ενώ οι υπόλοιποι παραδόξως, ίσως, θετική. Τα αποτελέσματα επαληθεύονται μέσω υλοποίησης μοντέλου γραμμικής παλινδρόμησης, το οποίο παρουσιάζεται στο παράρτημα Γ.

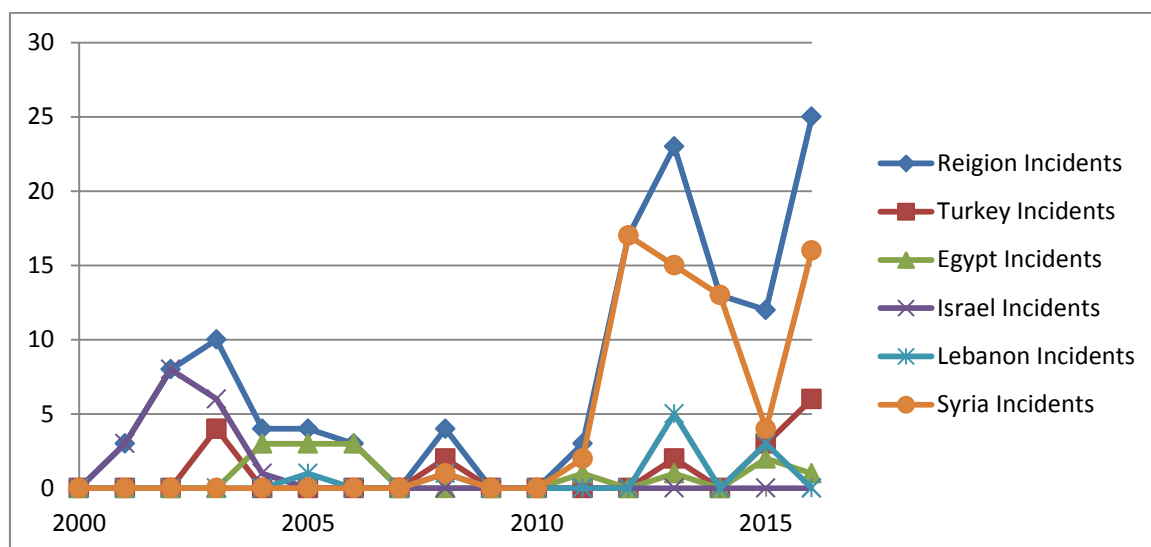
4.4 Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον αριθμό Τρομοκρατικών Επιθέσεων με Μεγάλες Απώλειες

Ως τρομοκρατικές επιθέσεις με μεγάλες απώλειες εννοούνται οι επιθέσεις που ως αποτέλεσμα είχαν την πρόκληση περισσότερων από 15 θανάτων. Στη συλλογή δεδομένων υπάρχει ο αριθμός απωλειών από κάθε επίθεση και ο αριθμός των περιστατικών.



Γράφημα 9: Αριθμός απωλειών από τρομοκρατικές επιθέσεις στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

Στο γράφημα είναι φανερό πως στην περιοχή υπάρχουν δύο περίοδοι έξαρσης των απωλειών από τρομοκρατικές επιθέσεις. Η μια περίοδος είναι από το 2001 έως το 2003 και η δεύτερη είναι από το 2011 και έπειτα. Η πρώτη περίοδος σχετίζεται με επιθέσεις στο Ισραήλ ενώ η δεύτερη σχετίζεται κυρίως με την έναρξη της βίας στη Συρία.



Γράφημα 10: Αριθμός συμβάντων τρομοκρατικών επιθέσεων στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

Από τα παραπάνω διαγράμματα είναι εμφανής η ξεκάθαρη σχέση μεταξύ του αριθμού των απωλειών και του αριθμού των περιστατικών. Ως ανεξάρτητη μεταβλητή στην ανάλυση χρησιμοποιείται ο αριθμός των απωλειών. Ο αριθμός των απωλειών από τρομοκρατικές επιθέσεις για την περιοχή υπολογίζεται ως το άθροισμα των επιμέρους αριθμών για κάθε κράτος (μεταβλητή $\text{sum}(\text{DEATH})$). Τα αποτελέσματα των ελέγχων ανεξαρτησίας παρουσιάζονται συνοπτικά στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 5: Συντελεστές συσχέτισης αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον αριθμό απωλειών από Τρομοκρατικές Επιθέσεις με Μεγάλες Απώλειες για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

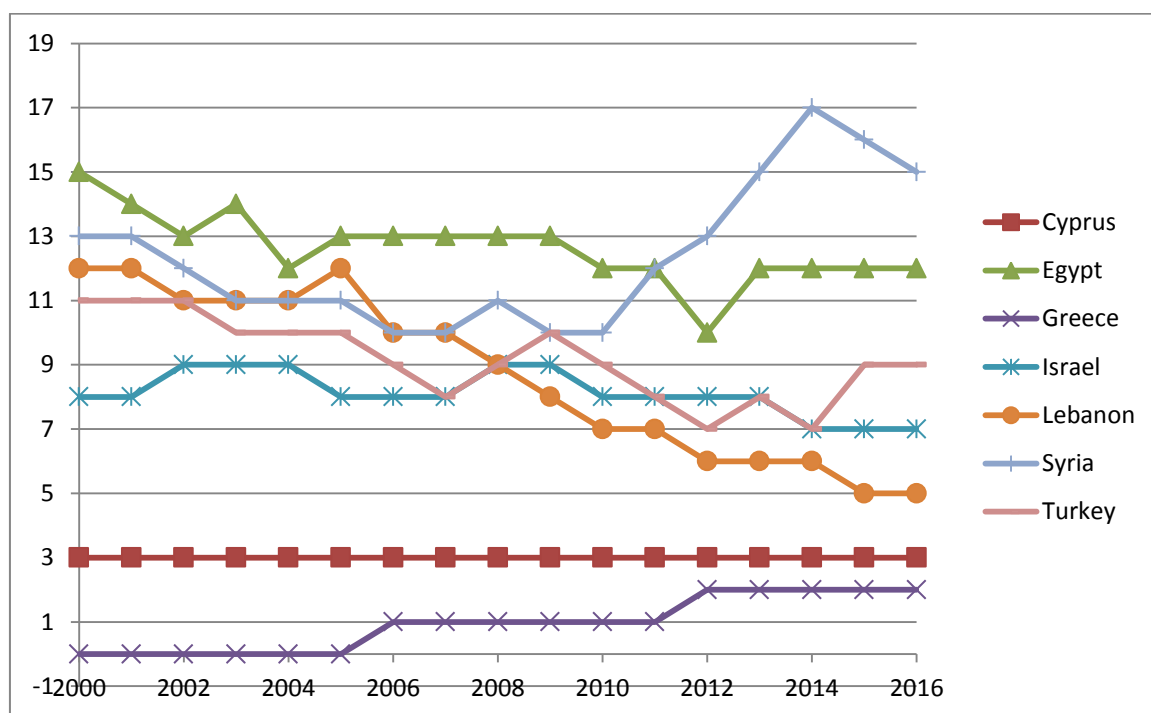
Μεταβλητή	Συσχέτιση με	Λιμένες									
		Peiraias	Thira	Kerkyra	Mykonos	Katakolo	Alanya	Antalya	Bodrum	Kusadasi	Cyprus Ports
Sum (DEATH)	Αφίξεις πλοίων	-0.847	-0.699	0.468	-0.562	-0.758	-0.601	0.166	0.121	-0.480	-0.602
	Αφίξεις επιβατών	-0.513	-0.463	0.937	-0.336	-0.661	-0.470	0.557	0.512	0.171	-0.685

Για τρεις από τους λιμένες της Ελλάδας παρουσιάζεται αρνητική συσχέτιση μεταξύ αριθμού θανάτων από τρομοκρατικές επιθέσεις στην περιοχή και αφίξεων πλοίων, με τον Πειραιά να εμφανίζει σχετικά ισχυρή συσχέτιση. Οι λιμένες της Κέρκυρας και της Μυκόνου δεν εμφανίζουν επαρκή συσχέτιση. Δεν υπάρχει συσχέτιση μεταξύ του αριθμού απωλειών από τρομοκρατικές επιθέσεις και των αφίξεων πλοίων σε στους λιμένες της Τουρκίας και της Κύπρου. Η υλοποίηση μοντέλου γραμμικής παλινδρόμησης, επιβεβαιώνει τα αποτελέσματα για τον Πειραιά και το Κατάκολο, αλλά για την Θήρα ο ισχυρισμός δεν επαληθεύεται. Στις

αφίξεις επιβατών στους ελληνικούς λιμένες παρουσιάζεται διαφορετική εικόνα. Συσχέτιση εμφανίζουν ο λιμένας του Κατακόλου και ο λιμένας της Κέρκυρας, ο οποίος έχει το ενδιαφέρον στοιχείο πως παρουσιάζει ιδιαίτερα ισχυρή θετική συσχέτιση. Δεν εμφανίζεται συσχέτιση στους λιμένες της Τουρκίας, ενώ στους λιμένες της Κύπρου εμφανίζεται αρνητική συσχέτιση. Αντίστοιχος έλεγχος μέσω γραμμικής παλινδρόμησης οδηγεί στην επαλήθευση των αποτελεσμάτων για την Κέρκυρα και τους λιμένες της Κύπρου, αλλά στην απόρριψη για τον λιμένα του Κατακόλου.

4.5 Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον Δείκτη Ευπάθειας ενός Κράτους

Ο Δείκτης Ευπάθειας Κράτους (State Fragility Index – SFI) προσπαθεί να υπολογίσει πόσο ευάλωτο είναι ένα κράτος σε διάφορους κινδύνους. Υπολογίζεται από τον συνδυασμό μιας σειράς από άλλων δεικτών και παίρνει τιμές από το 0 (σταθερό κράτος) έως το 25 (ευάλωτο κράτος).



Γράφημα 11: Δείκτες Ευπάθειας Κράτους για τις χώρες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

Όπως φαίνεται στο γράφημα, ο Δείκτης Ευπάθειας για την Κύπρο είναι σταθερός. Ο Δείκτης Ευπάθειας της περιοχής εξάγεται από τον μέσο όρο των δεικτών των επιμέρους κρατών (μεταβλητή Mean(sfi)). Τα αποτελέσματα των ελέγχων ανεξαρτησίας παρουσιάζονται συνοπτικά στον ακόλουθο πίνακα.

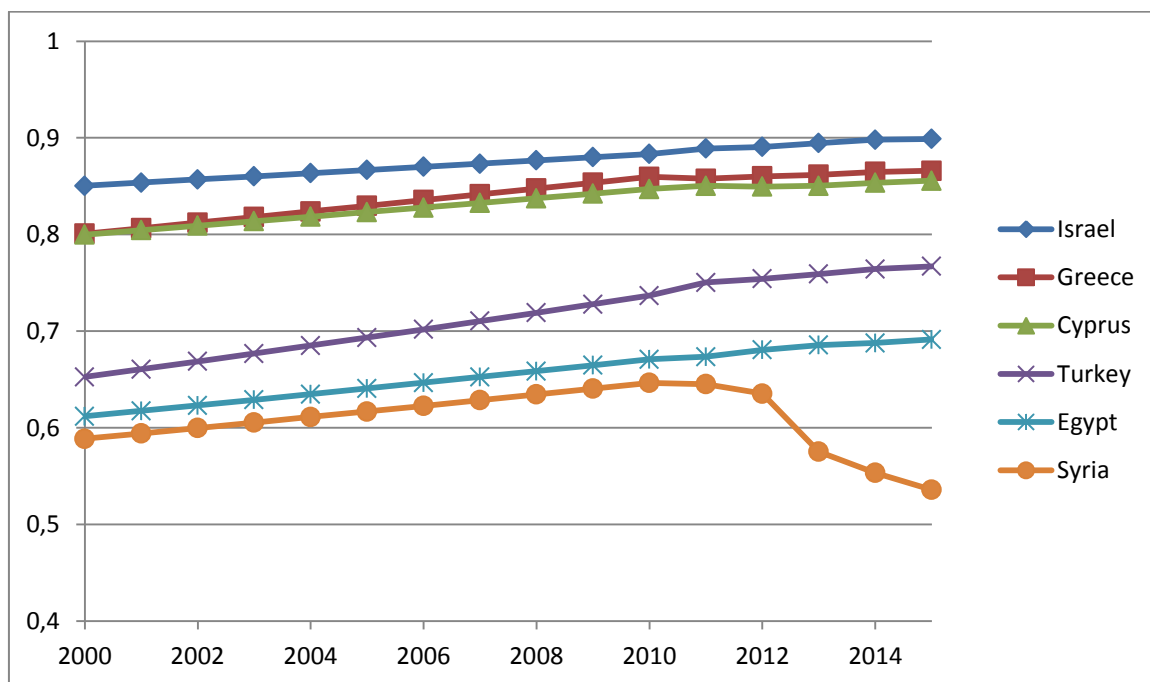
Πίνακας 6: Συντελεστές συσχέτισης αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον δείκτη SFI για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

Μεταβλητή	Συσχέτιση με	Λιμένες									
		Peiraias	Thira	Kerkyra	Mykonos	Katakolo	Alanya	Antalya	Bodrum	Kusadasi	Cyprus Ports
Mean (SFI)	Αφίξεις πλοίων	-0.469	-0.612	-0.460	-0.095	-0.709	0.362	-0.012	-0.336	-0.395	0.761
	Αφίξεις επιβατών	-0.412	-0.493	0.211	-0.284	-0.622	-0.009	-0.480	-0.392	-0.696	0.684

Τα αποτελέσματα του πίνακα δείχνουν πως ο λιμένας Κατακόλου εμφανίζει αρνητική και οι λιμένες Κύπρου θετική συσχέτιση, μεταξύ αφίξεων πλοίων και Δείκτη Ευπάθειας Κράτους για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Για τους υπόλοιπους λιμένες δεν εμφανίζεται συσχέτιση. Στις αφίξεις επιβατών συσχέτιση παρουσιάζεται για τους λιμένες του Kusadasi και της Κύπρου. Ο έλεγχος μέσω γραμμικής παλινδρόμησης επαληθεύει τα αποτελέσματα με εξαίρεση τις αφίξεις πλοίων στον λιμένα Κατακόλου, ο οποίος ισχυρισμός απορρίπτεται.

4.6 Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον Δείκτη Ανθρώπινης Ανάπτυξης

Ο Δείκτης Ανθρώπινης Ανάπτυξης (Human Development Index - HDI) αποτελεί έναν δείκτη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, ο οποίος προσπαθεί να απεικονίσει τα επιτεύγματα ενός κράτους σε τρία σημεία κλειδιά της εξέλιξης ενός ανθρώπου: μια μακριά και υγιή ζωή, πρόσβαση στη γνώση και ένα αξιοπρεπές επίπεδο ζωής. Είναι ένας σύνθετος δείκτης που προκύπτει από το γεωμετρικό μέσο από κανονικοποιημένους δείκτες των τριών σημείων.



Γράφημα 12: Δείκτες Ανθρώπινης Ανάπτυξης για τις χώρες της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

Οι Δείκτες Ανθρώπινης Ανάπτυξης για όλα τα κράτη της περιοχής ακολουθούν μια ανοδική πορεία με εξαίρεση τη Συρία. Ο Δείκτης Ανθρώπινης Ανάπτυξης της περιοχής υπολογίζεται ως ο μέσος όρος των δεικτών των επιμέρους κρατών (μεταβλητή Mean(HDI)). Η ανάλυση με τον Δείκτη Ανθρώπινης Ανάπτυξης γίνεται μέχρι το έτος 2015. Τα αποτελέσματα των ελέγχων ανεξαρτησίας παρουσιάζονται συνοπτικά στον ακόλουθο πίνακα.

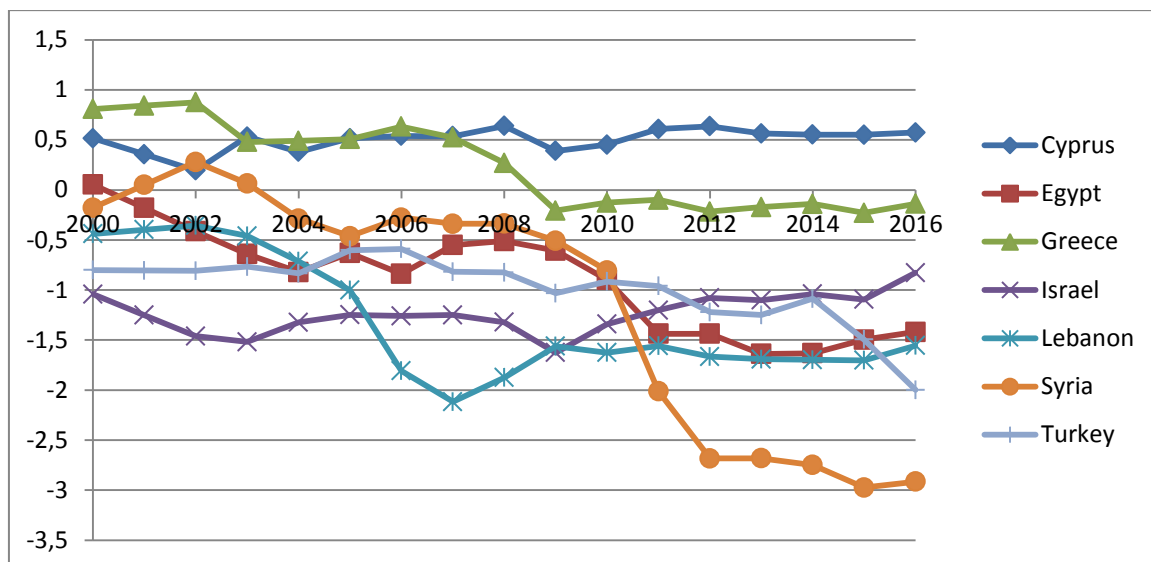
Πίνακας 7: Συντελεστές συσχέτισης αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον δείκτη HDI για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου

Μεταβλητή	Συσχέτιση με	Λιμένες									
		Peiraias	Thira	Kerkyra	Mykonos	Katakolo	Alanya	Antalya	Bodrum	Kusadasi	Cyprus Ports
Mean (HDI)	Αφίξεις πλοίων	0.450	0.767	0.734	-0.147	0.835	-0.454	0.165	0.578	0.607	-0.826
	Αφίξεις επιβατών	0.606	0.752	0.064	0.355	0.755	-0.034	0.690	0.609	0.948	-0.775

Οι λιμένες της Θήρας, της Κέρκυρας και του Κατακόλου εμφανίζουν ισχυρή θετική και οι λιμένες της Κύπρου ισχυρή αρνητική συσχέτιση αφίξεων πλοίων με τον Δείκτη Ανθρώπινης Ανάπτυξης για την περιοχή της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Αντίθετα, οι λιμένες του Πειραιά, της Μυκόνου και της Τουρκίας δεν εμφανίζουν συσχέτιση. Η επαλήθευση μέσω γραμμικής παλινδρόμησης δείχνει πως απορρίπτονται οι ισχυρισμοί για τους λιμένες Θήρας και Κέρκυρας και επαληθεύονται για το Κατάκολο και την Κύπρο. Όσον αφορά τις αφίξεις επιβατών θετική συσχέτιση εμφανίζεται για τους λιμένες Θήρας, Κατακόλου, Antalya, Kusadasi και αρνητική συσχέτιση για τους λιμένες της Κύπρου. Είναι αξιοσημείωτο πως ο συντελεστής συσχέτισης του Kusadasi είναι ιδιαίτερα υψηλός. Για τους υπόλοιπους λιμένες δεν εμφανίζεται συσχέτιση. Η επαλήθευση μέσω γραμμικής παλινδρόμησης δείχνει πως απορρίπτονται οι ισχυρισμοί για τους λιμένες Θήρας και Κατακόλου και επαληθεύονται για την Antalya, το Kusadasi και την Κύπρο.

4.7 Σχέση αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον Δείκτη Πολιτικής Σταθερότητας και Απουσίας Βίας/Τρομοκρατίας

Ο Δείκτης Πολιτικής Σταθερότητας και Απουσίας Βίας/Τρομοκρατίας (Δείκτης PV.EST) είναι ένας δείκτης της Παγκόσμιας Τράπεζας και είναι μέρος της συλλογής Παγκόσμιων Δεικτών Διακυβέρνησης. Ο δείκτης μετράει την πιθανότητα πολιτικής αστάθειας και πολιτικά υποκινούμενης βίας. Το εύρος του κυμαίνεται συνήθως από περίπου -2,5 (αστάθεια) έως 2,5 (σταθερότητα).



Γράφημα 13: Δείκτες Πολιτικής Σταθερότητας και Απουσίας Βίας/Τρομοκρατίας για τις χώρες της Νοτιανατολικής Μεσογείου

Από το γράφημα είναι εμφανές πως υπάρχει σημαντική διακύμανση για τον συγκεκριμένο δείκτη στις περισσότερες χώρες. Ο Δείκτης Πολιτικής Σταθερότητας της περιοχής υπολογίζεται από το μέσο όρο των επιμέρους δεικτών των κρατών (μεταβλητή Mean(PV.ESTIM)). Τα αποτελέσματα των ελέγχων ανεξαρτησίας παρουσιάζονται συνοπτικά στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 8: Συντελεστές συσχέτισης αφίξεων πλοίων και επιβατών με τον δείκτη PV.EST για την περιοχή της Νοτιανατολικής Μεσογείου

Μεταβλητή	Συσχέτιση με	Λιμένες									
		Peiraias	Thira	Kerkyra	Mykonos	Katakolo	Alanya	Antalya	Bodrum	Kusadasi	Cyprus Ports
Mean (PV.EST)	Αφίξεις πλοίων	0.785	0.503	-0.443	0.607	0.706	0.641	-0.205	-0.329	-0.008	0.817
	Αφίξεις επιβατών	0.407	0.229	-0.870	0.145	0.653	0.316	-0.797	-0.699	-0.698	0.835

Οι αφίξεις πλοίων στους λιμένες του Πειραιά, του Κατακόλου και της Κύπρου εμφανίζουν θετική συσχέτιση με τον δείκτη PV.EST για την περιοχή της Νοτιανατολικής Μεσογείου. Στους υπόλοιπους λιμένες δεν εμφανίζεται σημαντική συσχέτιση. Οι αφίξεις επιβατών στους λιμένες του Κατακόλου και της Κύπρου εμφανίζουν θετική συσχέτιση με τον δείκτη PV.EST. Στους λιμένες της Κέρκυρας, της Antalya, του Bodrum και του Kusadasi εμφανίζεται αρνητική συσχέτιση με τον δείκτη PV.EST. Οι υπόλοιποι λιμένες δεν παρουσιάζουν συσχέτιση. Η χρήση του μοντέλου γραμμικής παλινδρόμησης για επαλήθευση δείχνει πως οι μόνοι ισχυρισμοί που απορρίπτονται είναι οι συσχετίσεις για τον λιμένα Κατακόλου, τόσο για τις αφίξεις πλοίων όσο και για τις αφίξεις επιβατών.

4.8 Σύνοψη

Η ανάλυση των συσχετίσεων μεταξύ του αριθμού αφίξεων πλοίων και επιβατών και διαφόρων πολιτικών δεικτών οδηγεί σε χρήσιμα συμπεράσματα. Τα πιο αξιόπιστα αποτελέσματα δείχνουν να είναι όσα αφορούν τους λιμένες της Κύπρου και της Τουρκίας. Για τους λιμένες της Ελλάδας η έλλειψη δεδομένων επηρεάζει την στατιστική σημαντικότητα των αποτελεσμάτων. Για τους υπό μελέτη λιμένες προκύπτουν τα εξής:

Ελλάδα

- Πειραιάς: Οι αφίξεις πλοίων παρουσιάζουν αρνητική συσχέτιση με τον αριθμό απωλειών από τρομοκρατικές επιθέσεις και θετική συσχέτιση με τον δείκτη PV.EST. Οι αφίξεις επιβατών δεν παρουσιάζουν καμία συσχέτιση.
- Θήρα: Οι αφίξεις πλοίων και επιβατών δεν παρουσιάζουν καμία συσχέτιση καθώς απορρίφθηκαν όλες οι συσχετίσεις από την επαλήθευση με το μοντέλο γραμμικής παλινδρόμησης.
- Κέρκυρα: Οι αφίξεις πλοίων δεν παρουσιάζουν καμία συσχέτιση. Οι αφίξεις επιβατών παρουσιάζουν θετική συσχέτιση με τον δείκτη AVEMAG και τον αριθμό απωλειών από τρομοκρατικές επιθέσεις. Παρουσιάζουν αρνητική συσχέτιση με τον δείκτη PV.EST.
- Μύκονος: Δεν παρουσιάζεται καμία συσχέτιση με οποιονδήποτε δείκτη.
- Κατάκολο: Οι αφίξεις πλοίων παρουσιάζουν αρνητική συσχέτιση με τον αριθμό απωλειών από τρομοκρατικές επιθέσεις και θετική συσχέτιση με τον δείκτη HDI. Οι αφίξεις επιβατών εμφανίζουν θετική συσχέτιση με τον αριθμό ταξιδιωτικών οδηγιών των ΗΠΑ προς την περιοχή.

Τουρκία

- Alanya: Δεν παρουσιάζεται καμία συσχέτιση με οποιονδήποτε δείκτη.
- Antalya: Οι αφίξεις πλοίων δεν παρουσιάζουν καμία συσχέτιση. Οι αφίξεις επιβατών παρουσιάζουν θετική συσχέτιση με τους δείκτες AVEMAG και HDI και αρνητική με τον δείκτη PV.EST.
- Bodrum: Οι αφίξεις πλοίων δεν παρουσιάζουν καμία συσχέτιση. Οι αφίξεις επιβατών παρουσιάζουν θετική συσχέτιση με τον δείκτη AVEMAG και αρνητική με τον δείκτη PV.EST.
- Kusadasi: Οι αφίξεις πλοίων δεν παρουσιάζουν καμία συσχέτιση. Οι αφίξεις επιβατών παρουσιάζουν θετική συσχέτιση με τον δείκτη HDI και αρνητική με τους δείκτες PV.EST και SFI.

Κύπρος

- Λιμένες Κύπρου: Οι αφίξεις πλοίων και οι αφίξεις επιβατών παρουσιάζουν περίπου τις ίδιες συσχετίσεις. Εμφανίζουν αρνητική συσχέτιση με τους δείκτες AVEMAG και HDI, και θετική συσχέτιση με τους δείκτες SFI και PV.EST. Επίσης, οι αφίξεις επιβατών εμφανίζουν αρνητική συσχέτιση με τον αριθμό θανάτων από τρομοκρατικές επιθέσεις υψηλού αριθμού απωλειών.

Από τα ανωτέρω εξάγεται το συμπέρασμα πως κατά κύριο λόγο η βιομηχανία της κρουαζιέρας συσχετίζεται με αρκετούς γεωπολιτικούς δείκτες της περιοχής. Η χώρα στην οποία βρίσκεται κάποιος λιμένας δείχνει να επηρεάζει τους δείκτες με τους οποίους συσχετίζεται η κίνηση πλοίων και επιβατών σε αυτόν. Κάθε λιμένας της περιοχής όμως, έχει και τις δικές του ιδιαιτερότητες οι οποίες επηρεάζουν τον βαθμό συσχέτισης των αφίξεων με τους ευρύτερους γεωπολιτικούς παράγοντες. Οι ιδιαιτερότητες αυτές περιλαμβάνουν την γεωγραφική θέση του λιμένα, την φήμη του (brand name) και το μέγεθός του.

Αξίζει να επισημανθεί πως η χώρα που εμφανίζει την εντονότερη συσχέτιση με πολιτικούς δείκτες της περιοχής είναι η Κύπρος. Αυτό πιθανόν οφείλεται στο γεγονός πως η Κύπρος βρίσκεται γεωγραφικά στο κέντρο της Νοτιοανατολικής Μεσογείου. Υποστηρικτικά προς αυτή την άποψη λειτουργεί και η συμπεριφορά του λιμένα της Κέρκυρας, η οποία ερμηνεύεται από την γεωγραφική απόσταση που έχει από την περιοχή ενδιαφέροντος. Ένας δεύτερος παράγοντας μπορεί να θεωρηθεί το μικρό μέγεθος της Κύπρου, το οποίο οδηγεί σε μεγαλύτερη ευαισθησία από εξωτερικούς συντελεστές.

5. Συμπεράσματα

Ο τουρισμός είναι ένα σημαντικό κομμάτι της ανθρώπινης δραστηριότητας σε παγκόσμιο επίπεδο και έχει σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις σε όλες τις περιοχές που σχετίζονται με αυτόν. Μια τόσο σημαντική βιομηχανία είναι λογικό να συνδέεται με την ισχύ των κρατών και να επηρεάζει τις παγκόσμιες γεωπολιτικές ισορροπίες. Η συστηματική μελέτη αυτής της διασύνδεσης, αν και δεν έχει τύχει μέχρι τώρα έντονης προσοχής από την επιστημονική κοινότητα, διαφαίνεται ως μια αναδυόμενη τάση στο πεδίο των σπουδών του τουρισμού. Η παρούσα μελέτη συμβάλει στην διερεύνηση του συγκεκριμένου πεδίου, μέσα από την ανάλυση ενός τομέα του τουρισμού που αποκτά όλο και μεγαλύτερη βαρύτητα στην παγκόσμια οικονομία. Η βιομηχανία της κρουαζιέρας είναι μια ταχύτατα αναπτυσσόμενη βιομηχανία και μια από τις κύριες περιοχές ανάπτυξής της είναι η περιοχή της Μεσογείου.

Μέσα από την μελέτη της σχέσης της βιομηχανίας της κρουαζιέρας με διεθνείς πολιτικούς δείκτες, εξάγονται ενδιαφέροντα συμπεράσματα. Επιβεβαιώνεται η διασύνδεση του τουρισμού με την ευρύτερη γεωπολιτική ισορροπία και αναδεικνύονται παράμετροι που είναι καλό να λαμβάνονται υπόψη στον αναπτυξιακό σχεδιασμό ενός κράτους. Η χώρα που βρίσκεται στο γεωγραφικό κέντρο της περιοχής της Νοτιανατολικής Μεσογείου, η Κύπρος, είναι και η χώρα με την εντονότερη διασύνδεση μεταξύ των δεικτών της περιοχής και την κίνηση στους λιμένες της. Χώρες όπως η Τουρκία και η Ελλάδα, έχουν το πλεονέκτημα της γεωγραφικής θέσης που δίνει την δυνατότητα μεγαλύτερης ανεξαρτησίας στους λιμένες τους, αλλά σε κάθε περίπτωση υπάρχει επίδραση από τα γεγονότα της ευρύτερης περιοχής.

Οι διάφοροι δείκτες που περιλαμβάνονται στη μελέτη δείχνουν να έχουν και διαφορετικό αντίκτυπο στον τουρισμό κρουαζιέρας της περιοχής. Ο αριθμός ταξιδιωτικών οδηγιών των ΗΠΑ προς τις χώρες της Νοτιανατολικής Μεσογείου, δεν δείχνει να έχει ιδιαίτερη βαρύτητα στην διαμόρφωση της τουριστικής κίνησης στην κρουαζιέρα. Αυτό πιθανώς οφείλεται στο γεγονός πως οι επισκέπτες κάνουν ολιγόωρες επισκέψεις στον κάθε προορισμό και δεν μένουν σε μια χώρα για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αυτό οδηγεί στο συμπέρασμα πως η κρουαζιέρα σε μια χώρα μπορεί να θεωρηθεί σχετικά ασφαλής από διπλωματικές πιέσεις αυτού του είδους. Ο δείκτης έντασης των εθνικών πολέμων επηρεάζει αρνητικά την Κύπρο, ενώ εμφανίζει να έχει θετική συσχέτιση με τους λιμένες της Κέρκυρας, της Antalya και του Bodrum. Ο δείκτης αυτός περιγράφει πολέμους οι οποίοι γίνονται σε τρεις χώρες: την Τουρκία, το Ισραήλ και την Συρία. Ο τουρισμός της Κύπρου, όντας στο κέντρο της περιοχής των πολέμων, δείχνει ευάλωτος σε αυτούς. Αντίθετα οι λιμένες της Antalya, του Bodrum και της Κέρκυρας έχουν μια αυξανόμενη γεωγραφική απόσταση από τις εμπόλεμες περιοχές. Ως λογικό συμπέρασμα εξάγεται πως οι προορισμοί που βρίσκονται σε απόσταση από τις εστίες ανάφλεξης επωφελούνται από την

μετακίνηση των τουριστών προς πιο ασφαλείς περιοχές, παραμένοντας όμως στην ίδια περιφέρεια. Το ίδιο περίπου συμπέρασμα μπορεί να εξαχθεί και για τις τρομοκρατικές επιθέσεις της περιοχής. Ο λιμένας της Κέρκυρας εμφανίζει έντονα θετική συσχέτιση, το οποίο υποδηλώνει πως τα ζητήματα ασφαλείας προκαλούν μετακίνηση της τουριστικής κίνησης σε άλλη γεωγραφική περιοχή.

Η δεύτερη ομάδα δεικτών, δηλαδή οι δείκτες SFI, HDI και PV.EST εμφανίζουν ανάλογες συσχετίσεις με τους λιμένες της περιοχής. Αυτό επαληθεύει ως ένα βαθμό την άποψη πως ο τουρισμός σε μια περιοχή έχει κοινωνικές και οικονομικές προεκτάσεις, αλλά και την ανάστροφη σχέση, δηλαδή πως οι πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες μιας περιοχής μπορούν να επηρεάσουν την τουριστική κίνηση. Ιδιαίτερη μνεία αξίζει να γίνει στον δείκτη πολιτικής σταθερότητας και απουσίας βίας (PV.EST) ο οποίος με εξαίρεση την Κύπρο εμφανίζει αρνητικές συσχετίσεις με τις αφίξεις επιβατών στους υπόλοιπους λιμένες. Η παρατήρηση αυτή λειτουργεί υποστηρικτικά προς το συμπέρασμα ότι οι τουρίστες μετακινούνται από πολιτικά ασταθείς περιοχές σε πιο σταθερές, της ίδιας όμως περιφέρειας.

Συνοψίζοντας, τα ευρήματα της μελέτης δείχνουν πως υπάρχει σαφής αλληλεπίδραση μεταξύ τουρισμού και γεωπολιτικών παραγόντων. Παρόλο που η σχέση είναι πολύπλοκη και εξαρτάται από αρκετές παραμέτρους, όπως για παράδειγμα η γεωγραφική απόσταση, παρατηρείται η τάση να ενισχύεται ο τουρισμός ενός τόπου όταν υπάρχει αστάθεια σε μια γειτονική περιοχή. Το γεγονός αυτό μπορεί να οδηγήσει σε αναδιαμόρφωση της οικονομικής ισορροπίας της περιοχής και είναι κάτι που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στους σχεδιασμούς της κυβερνητικής πολιτικής.

Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

Όντας ένα αρκετά ανεξερεύνητο πεδίο, υπάρχει πληθώρα νέων ερευνών που μπορούν να πραγματοποιηθούν. Άμεση συνέχεια της παρούσας μελέτης είναι η διερεύνηση της αλληλεπίδρασης των αφίξεων πλοίων και επιβατών με τους πολιτικούς δείκτες κάθε κράτους ξεχωριστά και όχι ως σύνολο της περιοχής. Αξίζει, επιπροσθέτως, να μελετηθεί και ο τρόπος με τον οποίο συνδέονται οι αφίξεις σε έναν λιμένα με την κίνηση στους υπόλοιπους λιμένες της περιοχής. Ως ένα τελευταίο σημείο εξέλιξης της παρούσας έρευνας, είναι η επαλήθευση των μοντέλων γραμμικής παλινδρόμησης που υλοποιήθηκαν χρησιμοποιώντας τους δείκτες της περιοχής των επόμενων τριών ετών.

Στο γενικότερο πλαίσιο, ενδιαφέρον θα είναι να ερευνηθεί ο ρόλος της γεωγραφικής θέσης των λιμένων και η απόσταση τους από σημαντικά γεγονότα στην περιοχή στην ανάπτυξη ή την πτώση του τουρισμού κρουαζιέρας. Επίσης, μπορεί να διερευνηθεί η επίδραση των εσωτερικών πολιτικών παραγόντων στην βιομηχανία της κρουαζιέρας. Τέλος, μια ακόμα αξιολογη έρευνα είναι η μελέτη της χρήσης του τουρισμού, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού κρουαζιέρας, ως εργαλείο οικονομικής πίεσης και η αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς του.

Βιβλιογραφία

- Alidas. (n.d.). *Traffic Statistics*. Ανάκτηση Δεκέμβριος 15, 2017, από Alanya The Turkish Riviera Cruise Port: <http://www.alanyacruiseport.com/en/63/traffic-statistics>
- Babbie, E. (2010). *The Practice of Social Research Twelfth Edition*. Belmont: Wadsworth, Cengage Learning.
- Barić, I. (2017). Geopolitics of the Sea: Cruise Industry and the Principle of Extraterritoriality. *Mali Levijatan*, 4(1), σσ. 5-28.
- BBC News. (2015, December 1). *Turkey's downing of Russian warplane - what we know*. Ανάκτηση Οκτώβριος 26, 2017, από BBC News: <http://www.bbc.com/news/world-middle-east-34912581>
- Belhassen, Y., Uriely, N., & Assor, O. (2014). The touristification of a conflict zone: The case of Bil'in. *Annals of Tourism Research*, 49, σσ. 174-189.
- Bianchi, R. (2009, November). The 'Critical Turn' in Tourism Studies: A Radical Critique. *Tourism Geographies*, 11(4), σσ. 484-504.
- Borgerson, S. (2008, March/April). Arctic Meltdown The Economic and Security Implications of Global Warming. *Foreign Affairs*, 87(2), σσ. 63-77.
- Bujdosó, Z., Dávid, L., Tozser, A., Kovács, G., Major-Kathi, V., Uakhitova, G., et al. (2015). Basis of heritagization and cultural tourism development. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 188, pp. 207-315.
- Burns, P. M., & Novelli, M. (2007). Tourism and Politics: Introduction. Στο P. Burns, & M. Novelli, *Tourism and Politics Global Frameworks and Local Realities* (σσ. 1-4). Oxford: Elsevier Ltd.
- Butler, R., & Suntikul, W. (2017). *Tourism and Political Change*. Oxford: Goodfellow Publishers Ltd.
- Calleya, S. (2011). Managing the winds of change in the Mediterranean: Europe's challenge. *European View*, 10, σσ. 59-66.
- Center for Systemic Peace. (2017). *INSCR Data Page*. Ανάκτηση Οκτώβριος 16, 2017, από Center for Systemic Peace: <http://www.systemicpeace.org/inscrdata.html>
- Chu, H., & Ke, Q. (2017). Research methods: What's in the name? *Library and Information Science Research*, 39, σσ. 284-294.

- Cohen, L., Manion, L., & Morrison, K. (2007). *Research Methods in Education Sixth Edition*. Abingdon: Routledge.
- Creswell, J. (2014). *Research Design Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches*. Thousand Oaks: Sage.
- Darbellay, F., & Stock, M. (2012). Tourism as Complex Interdisciplinary Research Object. *Annals of Tourism Research*, 39(1), σσ. 441-458.
- Dunn, S., Arslanian-Engoren, C., DeKoekkoek, T., Jadack, R., & Scott, L. (2015). Secondary Data Analysis as an Efficient and Effective Approach to Nursing Research. *Western Journal of Nursing Research*, 37(10), σσ. 1295-1307.
- Fregonese, S., & Ramadan, A. (2015). Hotel Geopolitics: A Research Agenda. *Geopolitics*, 20(4), σσ. 793-813.
- Gaiser, L., & Hribar, D. (2012). Euro-Mediterranean Region: Resurged Geopolitical Importance. *International Journal of Euro-Mediterranean Studies*, 5, σσ. 57-69.
- Gelbman, A., & Timothy, D. (2010, May). From hostile boundaries to tourist attractions. *Current Issues in Tourism*, 13(3), σσ. 239-259.
- Global Ports Holding. (2017a). *Ege Port, Kusadasi*. Ανάκτηση Οκτώβριος 18, 2017, από Global Ports Holding: <http://www.globalportsholding.com/ports/7/ege-port-kusadasi>
- Global Ports Holding. (2017b). *Bodrum Cruise Port*. Ανάκτηση Οκτώβριος 18, 2017, από Global Ports Holding: <http://www.globalportsholding.com/ports/6/bodrum-cruise-port>
- Global Ports Holding. (2017c). *Antalya Cruise Port*. Ανάκτηση Οκτώβριος 18, 2017, από Global Ports Holding: <http://www.globalportsholding.com/ports/4/antalya-cruise-port>
- Greek Cruise Cluster. (n.d.). *Greek Cruise Cluster Portal*. Ανάκτηση Οκτώβριος 18, 2017, από Greek Cruise Cluster Portal: <https://www.greekcruise.gr/>
- Grieco, J. (1988). Anarchy and the limits of cooperation: a realist critique of the newest liberal institutionalism. *International Organization*, 42(3), σσ. 485-507.
- Hannam, K. (2013). “Shangri-La” and the New “Great Game”: Exploring Tourism Geopolitics Between China and India. *Tourism Planning & Development*, 10(2), σσ. 178-186.
- Hannam, K. (2014). Tourism Mobilities. Στο A. Lew, M. Hall, & A. Williams, *The Wiley Blackwell Companion to Tourism, First Edition* (σσ. 78-87). John Wiley & Sons Ltd.
- Hazbun, W. (2004). Globalisation, Reterritorialisation and the Political Economy of Tourism Development in the Middle East. *Geopolitics*, 9(2), σσ. 310-341.
- Heywood, A. (2011). *Global Politics*. Palgrave Macmillan.
- Hulley, S., Cummings, S., Browner, W., Grady, D., & Newman, T. (2013). *Designing Clinical Research Fourth Edition*. Philadelphia: Lippincott Williams & Wilkins.

- Illes, S., & Michalko, G. (2008). Relationships between International Tourism and Migration in Hungary: Tourism Flows and Foreign Property Ownership. *Tourism Geographies*, 10(1), σσ. 98-118.
- Ingram, H., Taberi, S., & Watthanakhomprathip, W. (2013). The impact of political instability on tourism: case of Thailand. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 5(1), σσ. 92-103.
- Ioannides, D., & Apostolopoulos, Y. (1999, August). Political Instability, War, and Tourism in Cyprus: Effects, Management, and Prospects for Recovery. *Journal of Travel Research*, 38, σσ. 51-56.
- IRN reserach. (2017). *Statistics and Markets 2016*. CLIA Europe.
- Kalmić, L. (2014, Decembar 14). The Influence of Political Attitudes on the Tourist Destination Preferences: A Case Study. *Turističko poslovanje*, σσ. 19-37.
- Kizielewicz, J. (2013). The Mediterranean Sea Region – the leader in the cruise ship. *Scientific Journals*, 36(108), σσ. 80-88.
- Larsen, R. (2016, December). *A World of Warning: Exploring U.S. Department of State Travel Warnings and Alerts*. Ανάκτηση Αύγουστος 28, 2017, από UNLV Theses, Dissertations, Professional Papers, and Capstones: <https://digitalscholarship.unlv.edu/thesesdissertations/2873/>
- Leiper, N. (1979). The Framework of Tourism: Towards a Definition for Tourism, Tourist and the Tourist Industry. *Annals of Tourism Research*, VI(4), σσ. 390-407.
- Lourdelle, H. (2003). Social protection in the southern and eastern Mediterranean countries: state of play and way forward. *European Review of Labour and Research*, 9(3), pp. 544-548.
- Lynch, S. (2013). *Using Statistics in Social Research A Concise Approach*. New York: Springer.
- Mansfeld, Y. (1999, August). Cycles of War, Terror, and Peace: Determinants and Management of Crisis and Recovery of the Israeli Tourism Industry. *Journal of Travel Research*, 38, σσ. 30-36.
- MedCruise. (2014). *Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2013*. Piraeus: MedCruise Association.
- MedCruise. (2017). *Cruise Activities in MedCruise Ports: Statistics 2016*. Piraeus: MedCruise Association.
- Michelin. (1917). *Illustrated Michelin guides for the visit to the battle-fields Battlefields of the Marne 1914*. Clermont: Michelin .
- Mostafanezhad, M., & Norum, R. (2016). Towards a geopolitics of tourism. *Annals of Tourism Research*, 61, σσ. 226-228.

- Moufakkir, O. (2014). What's immigration got to do with it? Immigrant animosity and its effects on tourism. *Annals of Tourism Research*, 49, σσ. 108-121.
- Müller, D., Lundmark, L., & Lemelin, R. (2013). Introduction: New Issues in Polar Tourism. Στο D. K. Müller, L. Lundmark, & R. H. Lemelin, *New Issues in Polar Tourism: Communities, Environments, Politics* (σσ. 1-17). Dordrecht: Springer.
- NordNordWest. (2010, September 8). *File:Mediterranean Sea location map.svg*. Ανάκτηση Νοέμβριος 29, 2017, από Wikipedia Commons: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mediterranean_Sea_location_map.svg
- Poria, Y., Butler, R., & Airey, D. (2003). Tourism, Religion and Religiosity: A Holy Mess. *Current Issues in Tourism*, 6(4), σσ. 340-363.
- Shin, Y.-S. (2007). Perception Differences Between Domestic and International Visitors in the Tourist Destination. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 21(2-3), σσ. 77-88.
- Soriani, S., Bertazzon, S., Di Cesare, F., & Rech, G. (2009). Cruising in the Mediterranean: structural aspects and evolutionary trends. *Maritime Policy & Management*, 36(3), σσ. 235-251.
- Stubbs, J., & Solovyov, D. (2016, June 27). *Reuters*. Ανάκτηση Οκτώβριος 26, 2017, από Kremlin says Turkey apologized for shooting down Russian jet: <https://www.reuters.com/article/us-russia-turkey-jet/kremlin-says-turkey-apologized-for-shooting-down-russian-jet-idUSKCN0ZD1PR>
- UNDP. (n.d.). *Table 2: Trends in the Human Development Index, 1990-2015*. Ανάκτηση Οκτώβριος 16, 2017, από Human Development Reports: <http://hdr.undp.org/en/composite/trends>
- Van Evera, S. (1997). *Guide to Methods for Students of Political Science*. New York: Cornell University Press.
- Williamson, M. (2015, April 28). *Why Germany's Kriegsmarine Lost the Battle of the Atlantic*. Ανάκτηση Ιούλιος 6, 2017, από <http://www.historynet.com/why-germanys-kriegsmarine-lost-the-battle-of-the-atlantic.htm>
- World Bank. (n.d.). *Worldwide Governance Indicators*. Ανάκτηση Σεπτέμβριος 29, 2017, από The World Bank Data: <https://data.worldbank.org/data-catalog/worldwide-governance-indicators>
- World Tourism Organization UNWTO. (2017). *UNWTO Tourism Highlights 2017 Edition*. Madrid: World Tourism Organization (UNWTO).
- Yasar, O. (2012). The popular resort port of cruise tourism in the Eastern Mediterranean Basin: Turkey. *International Journal of Human Sciences*, 9(1), σσ. 412-440.
- Zelenskaya, E. (2018). Geopolitics and tourism in the Arctic: the case of the national park 'Russian Arctic'. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 10, σσ. 33-47.

- Αρχή Λιμένων Κύπρου. (n.d.). *Στατιστικά Στοιχεία*. Ανάκτηση Δεκέμβριος 15, 2017, από Αρχή Λιμένων Κύπρου: <http://www.cpa.gov.cy/CPA/page.php?pageID=26&mpath=/11>
- Γρίβας, Κ. (2013). *Η στρατιωτική άνοδος της Κίνας και η γεωπολιτική του πολέμου στη Μέση Ανατολή*. Αθήνα: Εκδοτικός Οργανισμός Λιβάνη.
- Ένωση Λιμένων Ελλάδος. (n.d.). *Ελληνική Κρουαζιέρα*. Ανάκτηση Οκτώβριος 18, 2017, από Ένωση Λιμένων Ελλάδος: <https://www.elime.gr/index.php/krouaziera>
- Ηρακλείδης, Α. (2015). *Διεθνείς Σχέσεις και Διεθνής Πολιτική*. Ζωγράφου: ΣΕΑΒ.
- Κονδύλης, Π. (1997). *Θεωρία του πολέμου*. Αθήνα: Θεμέλιο.
- Λαλούμης, Δ. (2015). *Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων*. Ζωγράφου: ΣΕΑΒ.
- Πάλλης, Θ., Βαγγέλας, Γ., Αράπη, Κ., Κλαδάκη, Π., & Παπαχρήστου, Α. (2017). *Η Αναπτυξιακή Προοπτική της Κρουαζιέρας Αφεταιρίας στην Ελλάδα*. Διανέοσις.
- Πλατιάς, Α. (2012). Γεωπολιτική, Γεωοικονομία και Διεθνής Ανταγωνισμός. Στο *Τιμητικός Τόμος Ομότιμου Καθηγητή Σ. Καρβούνη* (σσ. 591-622). Πειραιάς: Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

Παράρτημα Α – Πίνακες δεδομένων

Αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας ανά έτος

Year	Peiraias	Thira	Kerkyra	Mykonos	Katakolo	Alanya	Antalya	Bodrum	Kusadaci	Cyprus Ports
2000						21,682				824,096
2001						48,452				562,936
2002						36,845				398,049
2003						30,737	18,617	16,540	119,782	386,318
2004						55,593	51,049	33,231	221,417	379,180
2005						70,190	30,424	8,921	301,105	384,670
2006						80,396	13,015	10,478	368,696	448,812
2007						93,937	15,680	9,892	466,677	427,707
2008				619,579		56,734	25,057	52,862	518,872	376,706
2009	1,221,633		503,031	756,589		50,973	12,549	38,414	462,746	320,467
2010	1,145,402	775,512	569,400	663,371	763,861	21,924	103,859	31,700	493,911	378,909
2011	1,511,636	938,291	594,228	782,365	819,943	42,108	127,250	46,031	662,456	303,086
2012	1,198,047	838,875	655,764	657,511	749,892	36,703	159,756	53,480	564,555	248,356
2013	1,202,581	778,057	744,673	587,501	763,966	57,454	167,794	29,551	583,459	271,673
2014	1,015,986	742,553	672,368	610,207	584,879	19,092	175,274	33,407	553,231	183,507

2015	980,149	791,927	647,347	649,914	459,882	22,321	171,117	70,038	567,291	173,309
2016	1,094,135	783,893	748,916	722,517	505,111	9,272	45,405	61,261	347,232	141,358

Αφίξεις πλοίων κρουαζιέρας ανά έτος

Year	Peiraias	Thira	Kerkyra	Mykonos	Katakolo	Alanya	Antalya	Bodrum	Kusadaci	Cyprus Ports
2000						43				1212
2001						111				893
2002						69				545
2003						59	56	71	336	492
2004						101	63	79	348	512
2005						102	40	55	441	482
2006						114	32	66	471	526
2007						124	34	63	613	428
2008				713		84	41	126	601	376
2009	877		375	625		74	23	87	506	325
2010	823	700	429	594	360	30	41	89	517	378
2011	936	962	453	684	429	35	64	82	568	454
2012	763	718	485	585	337	31	60	136	487	247
2013	711	582	480	485	307	53	70	136	451	255
2014	606	512	395	441	251	23	65	82	458	223
2015	621	636	407	600	242	34	55	92	513	167
2016	625	572	481	596	274	13	16	44	278	135

Ταξιδιωτικές οδηγίες των ΗΠΑ

Country	DateIssued	Expires	TravelWarning	TravelAlert
Egypt	8/10/2004	8/1/2005	0	1
Egypt	23/7/2005	22/10/2005	0	1
Egypt	18/8/2005	15/11/2005	0	1
Egypt	30/1/2011		1	0
Egypt	18/2/2011	6/2/2011	1	0
Egypt	29/3/2011	18/2/2011	1	0
Egypt	28/4/2011	29/3/2011	0	1
Egypt	7/11/2011	1/4/2012	0	1
Egypt	29/3/2012	30/6/2012	0	1
Egypt	6/2/2013	4/5/2013	0	1
Egypt	29/3/2013	27/6/2013	0	1
Egypt	15/5/2013	15/8/2013	0	1
Egypt	15/8/2013	3/7/2013	1	0
Egypt	6/11/2013	15/8/2013	1	0
Egypt	18/3/2014	18/6/2014	0	1
Israel	10/8/2001	12/1/2001	1	0
Israel	7/12/2001	10/8/2001	1	0
Israel	2/8/2002	12/7/2002	1	0
Israel	10/1/2003	2/8/2002	1	0
Israel	16/3/2003	7/2/2003	1	0
Israel	17/4/2003	16/3/2003	1	0
Israel	20/10/2003	17/4/2003	1	0
Israel	28/4/2004	23/3/2004	1	0
Israel	3/8/2004	28/4/2004	1	0
Israel	26/11/2004	3/8/2004	1	0
Israel	7/4/2005	26/11/2004	1	0
Israel	20/6/2005	7/4/2005	1	0
Israel	27/2/2006	20/6/2005	1	0
Israel	19/7/2006	27/2/2006	1	0
Israel	29/8/2006	19/7/2006	1	0
Israel	6/1/2009	31/1/2009	0	1
Israel	15/1/2009	26/9/2008	1	0
Israel	14/8/2009	15/1/2009	1	0
Israel	20/6/2010	14/8/2009	1	0
Israel	10/8/2010	5/8/2010	1	0
Israel	22/6/2011	10/8/2010	1	0
Israel	19/3/2012	22/6/2011	1	0
Israel	10/8/2012	19/3/2012	1	0
Israel	20/12/2012	10/8/2012	1	0
Israel	19/6/2013	20/12/2012	1	0
Israel	3/2/2014	19/6/2013	1	0
Israel	21/7/2014	3/2/2014	1	0

Israel	10/9/2014	21/7/2014	1	0
Lebanon	30/7/1997		1	0
Lebanon	9/12/2002	29/4/2002	1	0
Lebanon	7/2/2003	9/12/2002	1	0
Lebanon	6/5/2003	7/2/2003	1	0
Lebanon	4/12/2003	6/5/2003	1	0
Lebanon	20/5/2004	4/12/2003	1	0
Lebanon	18/11/2004	20/5/2004	1	0
Lebanon	21/4/2005	15/11/2004	1	0
Lebanon	7/11/2005	21/4/2005	1	0
Lebanon	2/5/2006	7/11/2005	1	0
Lebanon	27/7/2006	19/7/2006	1	0
Lebanon	28/9/2006	27/7/2006	1	0
Lebanon	22/12/2006		1	0
Lebanon	13/5/2009	10/9/2008	1	0
Lebanon	2/6/2009	30/6/2009	0	1
Lebanon	29/9/2009	13/5/2009	1	0
Lebanon	29/3/2010	29/9/2009	1	0
Lebanon	8/10/2010	29/3/2010	1	0
Lebanon	4/4/2011	8/10/2010	1	0
Lebanon	12/10/2011	4/4/2011	1	0
Lebanon	8/5/2012	12/10/2011	1	0
Lebanon	17/9/2012	8/5/2012	1	0
Lebanon	1/4/2013	17/9/2012	1	0
Lebanon	6/9/2013	1/4/2013	1	0
Lebanon	9/10/2013	3/10/2013	1	0
Lebanon	31/1/2014	9/10/2013	1	0
Lebanon	15/8/2014	31/1/2014	1	0
Lebanon	26/11/2014	15/8/2014	1	0
Syria	16/3/2003	7/2/2003	1	0
Syria	14/9/2006		1	0
Syria	12/2/2009	15/4/2008	1	0
Syria	24/3/2011	24/6/2011	0	1
Syria	25/4/2011	4/4/2011	1	0
Syria	5/8/2011	25/4/2011	1	0
Syria	15/9/2011	5/8/2011	1	0
Syria	30/9/2011	30/9/2011	1	0
Syria	21/12/2011	30/9/2011	1	0
Syria	11/1/2012	21/12/2011	1	0
Syria	6/3/2012	6/3/2012	1	0
Syria	27/7/2012	6/3/2012	1	0
Syria	28/8/2012	1/8/2012	1	0
Syria	1/3/2013	28/8/2012	1	0
Syria	7/10/2013	1/3/2013	1	0
Syria	5/5/2014	7/10/2013	1	0

Syria	12/11/2014	5/5/2014	1	0
Turkey	19/3/2003	17/3/2003	1	0
Turkey	20/11/2003		1	0
Turkey	27/5/2004	6/7/2004	0	1
Turkey	17/4/2006	16/5/2006	0	1
Turkey	29/8/2006	1/11/2006	0	1
Turkey	19/3/2010	30/4/2010	0	1
Turkey	4/6/2013	5/7/2013	0	1
Turkey	6/9/2013		1	0

Ένταση εθνικών πολέμων

COUNT RY	YEA R	MOBEG IN	YRBEG IN	MOEN D	YREN D	PTYP E	MAGFIG HT	MAGFAT AL	MAGAR EA	AVEM AG	DESC	DES C2
Israel	2000	12	1987	99	9999	1	4	1	2	2.5		
Israel	2001	12	1987	99	9999	1	4	1	3	2.5		
Israel	2002	12	1987	99	9999	1	4	2	3	3		
Israel	2003	12	1987	99	9999	1	4	2	3	3		
Israel	2004	12	1987	99	9999	1	4	2	3	3		
Israel	2005	12	1987	99	9999	1	4	1	3	2.5		
Israel	2006	12	1987	99	9999	1	4	1	3	2.5		
Israel	2007	12	1987	99	9999	1	4	1	3	2.5		
Israel	2008	12	1987	99	9999	1	4	1	3	2.5		
Israel	2009	12	1987	99	9999	1	3	2	3	2.5		
Israel	2010	12	1987	99	9999	1	3	0	2	1.5		
Israel	2011	12	1987	99	9999	1	3	1	2	2		
Israel	2012	12	1987	99	9999	1	3	1	2	2		
Israel	2013	12	1987	99	9999	1	3	0	2	1.5		
Israel	2014	12	1987	99	9999	1	3	2	1	2		
Israel	2015	12	1987	99	9999	1	3	1	2	2		
Israel	2016	12	1987	99	9999	1	3	1	2	2		
Syria	2011	3	2011	99	9999	1	3	3	4	3.5	Popular protests among Syria's majority Sunni population broke out in March 2011 against the minority Alawite-dominated regime of Bashar al Assad. Protests were answered by a violent crackdown by security forces. The opposition countered by forming a Free Syria Army and initiating	1

											attacks; the civil war attracted Islamist militants outside the country. Violence escalated despite international efforts to broker reforms.	
Syria	2012	3	2011	99	9999	1	4	4	4	4		
Syria	2013	3	2011	99	9999	1	4	4	4	4		
Syria	2014	3	2011	99	9999	1	4	4	4	4		
Syria	2015	3	2011	99	9999	1	4	4	4	4		
Syria	2016	3	2011	99	9999	1	4	4	4	4		
Turkey	2000	8	1984	2	2000	1	3	0	0	1		
Turkey	2004	6	2004	99	9999	1	2	1	1	1.5	Emboldened by the establishment of an autonomous Kurdish area in neighboring Iraq (which provides refuge and support), Kurdish militants renounce their unilateral cease-fire in June 2004 and renew attacks in Turkey.	1
Turkey	2005	6	2004	99	9999	1	3	1	1	1.5		
Turkey	2006	6	2004	99	9999	1	3	1	1	1.5		
Turkey	2007	6	2004	99	9999	1	3	1	2	2		
Turkey	2008	6	2004	99	9999	1	3	1	2	2		
Turkey	2009	6	2004	99	9999	1	3	1	2	2		
Turkey	2010	6	2004	99	9999	1	3	1	2	2		
Turkey	2011	6	2004	99	9999	1	3	1	2	2		
Turkey	2012	6	2004	99	9999	1	3	1	2	2		
Turkey	2013	6	2004	99	9999	1	3	1	2	2		
Turkey	2014	6	2004	99	9999	1	3	1	2	2		
Turkey	2015	6	2004	99	9999	1	4	2	3	3		
Turkey	2016	6	2004	99	9999	1	4	2	3	3		

Τρομοκρατικές επιθέσεις με υψηλό αριθμό απωλειών

LOC	COUNTRY	DEATH	NINCD	MONTH	DAY	YEAR	LOCATION
EGY	Egypt	34	3	10	7	2004	Taba, Sinai Peninsula
EGY	Egypt	88	3	7	23	2005	Sharm el-Shiek

EGY	Egypt	23	3	4	24	2006	Dahab, Sinai
EGY	Egypt	25	1	1	1	2011	Alexandria
EGY	Egypt	16	1	12	24	2013	Mansoura
EGY	Egypt	224	1	10	31	2015	Sinai
EGY	Egypt	16	1	12	4	2015	Cairo
EGY	Egypt	29	1	12	11	2016	Cairo
ISR	Israel	21	1	6	1	2001	Tel Aviv
ISR	Israel	16	1	8	9	2001	Jerusalem
ISR	Israel	16	1	12	2	2001	Haifa
ISR	Israel	30	1	3	27	2002	Netanya
ISR	Israel	33	1	3	30	2002	Tel Aviv
ISR	Israel	16	1	3	31	2002	Haifa
ISR	Israel	17	1	5	7	2002	Rishan Letzion
ISR	Israel	20	1	6	5	2002	Megiddo
ISR	Israel	20	1	6	18	2002	Jerusalem
ISR	Israel	16	2	10	21	2002	Pardes Hannah
ISR	Israel	25	2	1	5	2003	Tel Aviv
ISR	Israel	25	1	3	5	2003	Haifa
ISR	Israel	18	1	6	11	2003	Jerusalem
ISR	Israel	22	1	8	19	2003	Jerusalem
ISR	Israel	22	1	10	4	2003	Haifa
ISR	Israel	16	1	8	31	2004	Beersheba
LEB	Lebanon	23	1	2	14	2005	Beirut
LEB	Lebanon	15	1	8	13	2008	Tripoli
LEB	Lebanon	27	1	8	15	2013	Beirut
LEB	Lebanon	47	2	8	23	2013	Tripoli
LEB	Lebanon	23	2	11	19	2013	Beirut
LEB	Lebanon	46	3	11	12	2015	Beirut
SYR	Syria	17	1	9	27	2008	Damascus
SYR	Syria	44	2	12	23	2011	Damascus
SYR	Syria	26	1	1	6	2012	Damascus
SYR	Syria	28	2	2	10	2012	Aleppo
SYR	Syria	27	2	3	17	2012	Damascus
SYR	Syria	20	1	4	30	2012	Idlib
SYR	Syria	57	2	5	10	2012	Damascus
SYR	Syria	30	1	9	9	2012	Aleppo
SYR	Syria	40	4	10	3	2012	Aleppo
SYR	Syria	54	2	11	28	2012	Damascus (Jaramana)
SYR	Syria	15	1	12	2	2012	Homs
SYR	Syria	16	1	12	13	2012	Qatana
SYR	Syria	82	2	1	15	2013	Aleppo
SYR	Syria	24	3	1	16	2013	Idlib
SYR	Syria	17	1	2	11	2013	Cilvegozu
SYR	Syria	53	1	2	21	2013	Damascus

SYR	Syria	49	1	3	21	2013	Damascus
SYR	Syria	16	1	4	8	2013	Damascus
SYR	Syria	16	2	6	11	2013	Damascus
SYR	Syria	18	1	8	7	2013	Jaramana
SYR	Syria	30	1	9	27	2013	Rankous
SYR	Syria	27	1	10	14	2013	Darkoush
SYR	Syria	43	1	10	20	2013	Hama
SYR	Syria	18	1	1	9	2014	al-Kaffat
SYR	Syria	25	2	4	9	2014	Homs
SYR	Syria	120	2	4	29	2014	Homs
SYR	Syria	19	2	5	2	2014	Hama
SYR	Syria	43	1	5	15	2014	Bab al-Salam
SYR	Syria	37	1	6	20	2014	Horrah
SYR	Syria	22	1	8	15	2014	Namar
SYR	Syria	45	1	9	9	2014	Ram Hamdan
SYR	Syria	49	2	10	1	2014	Homs
SYR	Syria	26	2	9	4	2015	Suweida
SYR	Syria	18	2	12	30	2015	Qamishli
SYR	Syria	72	3	1	31	2016	Sayeda Zeinab
SYR	Syria	57	2	2	21	2016	Homs
SYR	Syria	83	4	2	21	2016	Sayeda Zeinab
SYR	Syria	121	7	5	23	2016	Jableh, Tartus
SYR	Syria	37	1	7	27	2016	Qamishli
SYR	Syria	49	1	9	5	2016	Qamishli
TUR	Turkey	30	2	11	15	2003	Istanbul
TUR	Turkey	33	2	11	20	2003	Istanbul
TUR	Turkey	17	2	7	27	2008	Istanbul
TUR	Turkey	46	2	5	11	2013	Reyhanli
TUR	Turkey	33	1	7	20	2015	Suruc
TUR	Turkey	97	2	10	10	2015	Ankara
TUR	Turkey	28	1	2	17	2016	Ankara
TUR	Turkey	37	1	3	13	2016	Ankara
TUR	Turkey	45	1	6	28	2016	Istanbul
TUR	Turkey	54	1	8	20	2016	Gaziantep
TUR	Turkey	44	2	12	11	2016	Istanbul

State Fragility Index

scode	country	YEAR	region	sfi
CYP	Cyprus	2000	6	3
CYP	Cyprus	2001	6	3
CYP	Cyprus	2002	6	3
CYP	Cyprus	2003	6	3
CYP	Cyprus	2004	6	3
CYP	Cyprus	2005	6	3

CYP	Cyprus	2006	6	3
CYP	Cyprus	2007	6	3
CYP	Cyprus	2008	6	3
CYP	Cyprus	2009	6	3
CYP	Cyprus	2010	6	3
CYP	Cyprus	2011	6	3
CYP	Cyprus	2012	6	3
CYP	Cyprus	2013	6	3
CYP	Cyprus	2014	6	3
CYP	Cyprus	2015	6	3
CYP	Cyprus	2016	6	3
EGY	Egypt	2000	2	15
EGY	Egypt	2001	2	14
EGY	Egypt	2002	2	13
EGY	Egypt	2003	2	14
EGY	Egypt	2004	2	12
EGY	Egypt	2005	2	13
EGY	Egypt	2006	2	13
EGY	Egypt	2007	2	13
EGY	Egypt	2008	2	13
EGY	Egypt	2009	2	13
EGY	Egypt	2010	2	12
EGY	Egypt	2011	2	12
EGY	Egypt	2012	2	10
EGY	Egypt	2013	2	12
EGY	Egypt	2014	2	12
EGY	Egypt	2015	2	12
EGY	Egypt	2016	2	12
GRC	Greece	2000	6	0
GRC	Greece	2001	6	0
GRC	Greece	2002	6	0
GRC	Greece	2003	6	0
GRC	Greece	2004	6	0
GRC	Greece	2005	6	0
GRC	Greece	2006	6	1
GRC	Greece	2007	6	1
GRC	Greece	2008	6	1
GRC	Greece	2009	6	1
GRC	Greece	2010	6	1
GRC	Greece	2011	6	1
GRC	Greece	2012	6	2
GRC	Greece	2013	6	2
GRC	Greece	2014	6	2
GRC	Greece	2015	6	2
GRC	Greece	2016	6	2
ISR	Israel	2000	99	8
ISR	Israel	2001	99	8
ISR	Israel	2002	99	9
ISR	Israel	2003	99	9
ISR	Israel	2004	99	9
ISR	Israel	2005	99	8
ISR	Israel	2006	99	8

ISR	Israel	2007	99	8
ISR	Israel	2008	99	9
ISR	Israel	2009	99	9
ISR	Israel	2010	99	8
ISR	Israel	2011	99	8
ISR	Israel	2012	99	8
ISR	Israel	2013	99	8
ISR	Israel	2014	99	7
ISR	Israel	2015	99	7
ISR	Israel	2016	99	7
LEB	Lebanon	2000	2	12
LEB	Lebanon	2001	2	12
LEB	Lebanon	2002	2	11
LEB	Lebanon	2003	2	11
LEB	Lebanon	2004	2	11
LEB	Lebanon	2005	2	12
LEB	Lebanon	2006	2	10
LEB	Lebanon	2007	2	10
LEB	Lebanon	2008	2	9
LEB	Lebanon	2009	2	8
LEB	Lebanon	2010	2	7
LEB	Lebanon	2011	2	7
LEB	Lebanon	2012	2	6
LEB	Lebanon	2013	2	6
LEB	Lebanon	2014	2	6
LEB	Lebanon	2015	2	5
LEB	Lebanon	2016	2	5
SYR	Syria	2000	2	13
SYR	Syria	2001	2	13
SYR	Syria	2002	2	12
SYR	Syria	2003	2	11
SYR	Syria	2004	2	11
SYR	Syria	2005	2	11
SYR	Syria	2006	2	10
SYR	Syria	2007	2	10
SYR	Syria	2008	2	11
SYR	Syria	2009	2	10
SYR	Syria	2010	2	10
SYR	Syria	2011	2	12
SYR	Syria	2012	2	13
SYR	Syria	2013	2	15
SYR	Syria	2014	2	17
SYR	Syria	2015	2	16
SYR	Syria	2016	2	15
TUR	Turkey	2000	2	11
TUR	Turkey	2001	2	11
TUR	Turkey	2002	2	11
TUR	Turkey	2003	2	10
TUR	Turkey	2004	2	10
TUR	Turkey	2005	2	10
TUR	Turkey	2006	2	9
TUR	Turkey	2007	2	8

TUR	Turkey	2008	2	9
TUR	Turkey	2009	2	10
TUR	Turkey	2010	2	9
TUR	Turkey	2011	2	8
TUR	Turkey	2012	2	7
TUR	Turkey	2013	2	8
TUR	Turkey	2014	2	7
TUR	Turkey	2015	2	9
TUR	Turkey	2016	2	9

Human Development Index

(Με στατιστική εκτίμηση για τα έτη 2001-2009)

COUNTRY	YEAR	HDI
Israel	2000	0.850437
Israel	2001	0.853665
Israel	2002	0.856906
Israel	2003	0.860159
Israel	2004	0.863425
Israel	2005	0.866703
Israel	2006	0.869993
Israel	2007	0.873296
Israel	2008	0.876611
Israel	2009	0.879939
Israel	2010	0.88328
Israel	2011	0.888914
Israel	2012	0.890572
Israel	2013	0.894552
Israel	2014	0.897981
Israel	2015	0.898886
Greece	2000	0.800807
Greece	2001	0.806506
Greece	2002	0.812246
Greece	2003	0.818026
Greece	2004	0.823848
Greece	2005	0.829711
Greece	2006	0.835616
Greece	2007	0.841563
Greece	2008	0.847552
Greece	2009	0.853584
Greece	2010	0.859659
Greece	2011	0.857594
Greece	2012	0.860089
Greece	2013	0.861827
Greece	2014	0.864813
Greece	2015	0.865873
Cyprus	2000	0.799825

Cyprus	2001	0.804431
Cyprus	2002	0.809064
Cyprus	2003	0.813724
Cyprus	2004	0.81841
Cyprus	2005	0.823123
Cyprus	2006	0.827864
Cyprus	2007	0.832632
Cyprus	2008	0.837427
Cyprus	2009	0.84225
Cyprus	2010	0.847101
Cyprus	2011	0.850336
Cyprus	2012	0.849496
Cyprus	2013	0.850339
Cyprus	2014	0.853582
Cyprus	2015	0.855646
Turkey	2000	0.652656
Turkey	2001	0.660608
Turkey	2002	0.668656
Turkey	2003	0.676802
Turkey	2004	0.685048
Turkey	2005	0.693394
Turkey	2006	0.701842
Turkey	2007	0.710392
Turkey	2008	0.719047
Turkey	2009	0.727807
Turkey	2010	0.736674
Turkey	2011	0.750277
Turkey	2012	0.754166
Turkey	2013	0.759142
Turkey	2014	0.764161
Turkey	2015	0.766996
Egypt	2000	0.61176
Egypt	2001	0.617428
Egypt	2002	0.623148
Egypt	2003	0.628922
Egypt	2004	0.634749
Egypt	2005	0.640629
Egypt	2006	0.646565
Egypt	2007	0.652555
Egypt	2008	0.658601
Egypt	2009	0.664703
Egypt	2010	0.670862
Egypt	2011	0.673445
Egypt	2012	0.680501
Egypt	2013	0.685608
Egypt	2014	0.687658
Egypt	2015	0.691392

Syria	2000	0.588632
Syria	2001	0.594175
Syria	2002	0.59977
Syria	2003	0.605418
Syria	2004	0.611119
Syria	2005	0.616873
Syria	2006	0.622682
Syria	2007	0.628546
Syria	2008	0.634465
Syria	2009	0.640439
Syria	2010	0.64647
Syria	2011	0.645115
Syria	2012	0.635414
Syria	2013	0.575195
Syria	2014	0.553317
Syria	2015	0.535887

World Governance Indicators – PV.EST

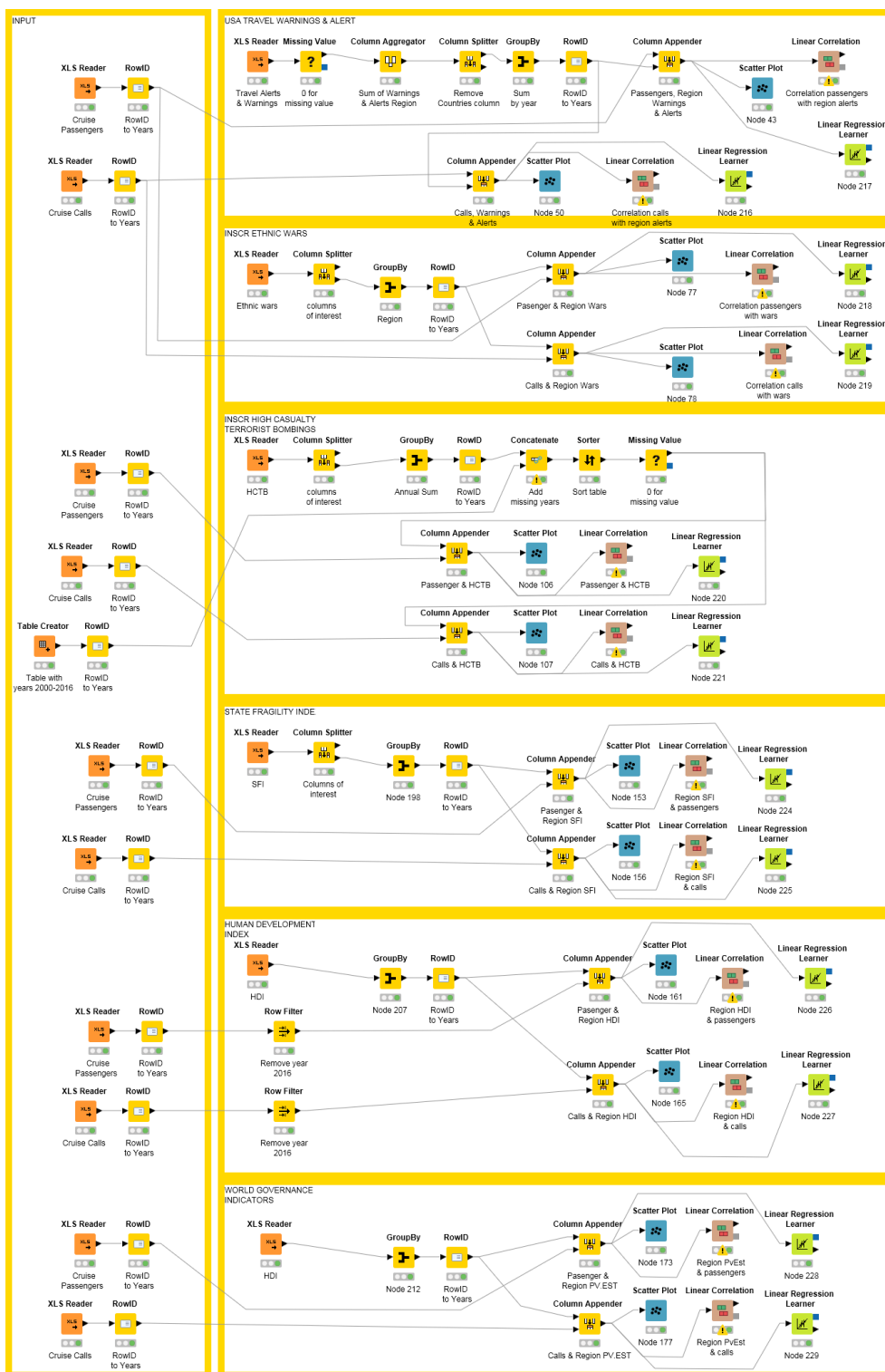
COUNTRY	YEAR	PV.ESTIM
Cyprus	2000	0.515470088
Cyprus	2001	0.355154999
Cyprus	2002	0.19483991
Cyprus	2003	0.53131783
Cyprus	2004	0.379899234
Cyprus	2005	0.51629746
Cyprus	2006	0.539754391
Cyprus	2007	0.537154853
Cyprus	2008	0.639684081
Cyprus	2009	0.389175355
Cyprus	2010	0.452444822
Cyprus	2011	0.607984483
Cyprus	2012	0.635126054
Cyprus	2013	0.563347161
Cyprus	2014	0.551882088
Cyprus	2015	0.550866485
Cyprus	2016	0.574111521
Egypt	2000	0.05310975
Egypt	2001	-0.1801643
Egypt	2002	-0.41343835
Egypt	2003	-0.64012897
Egypt	2004	-0.821635008
Egypt	2005	-0.630180418
Egypt	2006	-0.838822544
Egypt	2007	-0.551373839

Egypt	2008	-0.510507584
Egypt	2009	-0.607051015
Egypt	2010	-0.898418307
Egypt	2011	-1.437057018
Egypt	2012	-1.436329722
Egypt	2013	-1.6388309
Egypt	2014	-1.631176591
Egypt	2015	-1.496645689
Egypt	2016	-1.419192791
Greece	2000	0.808734059
Greece	2001	0.841880232
Greece	2002	0.875026405
Greece	2003	0.479343265
Greece	2004	0.489637434
Greece	2005	0.506985068
Greece	2006	0.632189929
Greece	2007	0.524189413
Greece	2008	0.270058572
Greece	2009	-0.207736254
Greece	2010	-0.127206877
Greece	2011	-0.098695189
Greece	2012	-0.217248693
Greece	2013	-0.171341717
Greece	2014	-0.140445963
Greece	2015	-0.230252355
Greece	2016	-0.138517588
Israel	2000	-1.041646004
Israel	2001	-1.251583815
Israel	2002	-1.461521626
Israel	2003	-1.519039392
Israel	2004	-1.322921515
Israel	2005	-1.247689486
Israel	2006	-1.259750724
Israel	2007	-1.249815106
Israel	2008	-1.321099162
Israel	2009	-1.626285553
Israel	2010	-1.341151714
Israel	2011	-1.201318026
Israel	2012	-1.07890439
Israel	2013	-1.101284742
Israel	2014	-1.039735317
Israel	2015	-1.094912767
Israel	2016	-0.827416778
Lebanon	2000	-0.438739389
Lebanon	2001	-0.397395432

Lebanon	2002	-0.356051475
Lebanon	2003	-0.459407836
Lebanon	2004	-0.714452863
Lebanon	2005	-1.001986742
Lebanon	2006	-1.80739677
Lebanon	2007	-2.116773129
Lebanon	2008	-1.875796199
Lebanon	2009	-1.561681509
Lebanon	2010	-1.62501502
Lebanon	2011	-1.558287501
Lebanon	2012	-1.664812326
Lebanon	2013	-1.690353394
Lebanon	2014	-1.697941303
Lebanon	2015	-1.702586532
Lebanon	2016	-1.555009127
Syria	2000	-0.178229675
Syria	2001	0.050063096
Syria	2002	0.278355867
Syria	2003	0.064804815
Syria	2004	-0.286370724
Syria	2005	-0.462957382
Syria	2006	-0.277454674
Syria	2007	-0.338194132
Syria	2008	-0.336422682
Syria	2009	-0.50695616
Syria	2010	-0.805789709
Syria	2011	-2.012106895
Syria	2012	-2.682273865
Syria	2013	-2.681142807
Syria	2014	-2.74882412
Syria	2015	-2.974081039
Syria	2016	-2.914052963
Turkey	2000	-0.800198317
Turkey	2001	-0.804390758
Turkey	2002	-0.8085832
Turkey	2003	-0.766920745
Turkey	2004	-0.834218025
Turkey	2005	-0.601539254
Turkey	2006	-0.589657187
Turkey	2007	-0.81754756
Turkey	2008	-0.82357043
Turkey	2009	-1.03184247
Turkey	2010	-0.915285528
Turkey	2011	-0.959997058
Turkey	2012	-1.22053194

Turkey	2013	-1.249932528
Turkey	2014	-1.086035967
Turkey	2015	-1.493914008
Turkey	2016	-1.998280168

Παράρτημα Β - KNIME workflow



Παράρτημα Γ – Μοντέλα γραμμικής παλινδρόμησης

Αφίξεις επιβατών με τον αριθμό ταξιδιωτικών οδηγών των ΗΠΑ για τον λιμένα Κατακόλου

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(annual.war.al)	17.311,3687	5.841,515	2,9635	0,0314
Intercept	426.520,3724	87.817,2256	4,8569	0,0046

Multiple R-Squared: 0,6372

Adjusted R-Squared: 0,5647

Αφίξεις πλοίων με τον δείκτη AVEMAG για τους Κυπριακούς λιμένες

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(AVEMAG)	-80,0831	22,1381	-3,6174	0,0025
Intercept	876,3247	127,5418	6,8709	5,32E-6

Multiple R-Squared: 0,4659

Adjusted R-Squared: 0,4303

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη AVEMAG για τον λιμένα της Κέρκυρας

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(AVEMAG)	31.087,9697	11.287,0818	2,7543	0,0331
Intercept	420.464,0909	83.230,2709	5,0518	0,0023

Multiple R-Squared: 0,5584

Adjusted R-Squared: 0,4848

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη AVEMAG για τον λιμένα της Antalya

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(AVEMAG)	22.514,7572	6.022,7717	3,7383	0,0028
Intercept	-51.293,3368	37.292,2349	-1,3754	0,1941

Multiple R-Squared: 0,538

Adjusted R-Squared: 0,4995

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη AVEMAG για τον λιμένα του Bodrum

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(AVEMAG)	6.425,2221	1.804,8966	3,5599	0,0039
Intercept	-1.989,2574	11.175,6894	-0,178	0,8617

Multiple R-Squared: 0,5136

Adjusted R-Squared: 0,4731

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη AVEMAG για τους Κυπριακούς λιμένες

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(AVEMAG)	-53.155,6544	12.001,4377	-4,4291	0,0005
Intercept	648.219,1603	69.142,4234	9,3751	1,16E-7

Multiple R-Squared: 0,5667

Adjusted R-Squared: 0,5378

Αφίξεις πλοίων με τον αριθμό θανάτων από τρομοκρατικές επιθέσεις για τον λιμένα του Πειραιά

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(DEATH)	-0,4214	0,108	-3,9038	0,0079
Intercept	872,2041	41,3313	21,1028	7,38E-7

Multiple R-Squared: 0,7175

Adjusted R-Squared: 0,6704

Αφίξεις πλοίων με τον αριθμό θανάτων από τρομοκρατικές επιθέσεις για τον λιμένα της Θήρας

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(DEATH)	-0,4336	0,1983	-2,1865	0,0805
Intercept	818,1421	81,1693	10,0794	0,0002

Multiple R-Squared: 0,4888

Adjusted R-Squared: 0,3866

Αφίξεις πλοίων με τον αριθμό θανάτων από τρομοκρατικές επιθέσεις για τον λιμένα του Κατακόλου

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(DEATH)	-0,2113	0,0814	-2,596	0,0485
Intercept	387,0287	33,3135	11,6178	8,30E-5

Multiple R-Squared: 0,5741

Adjusted R-Squared: 0,4889

Αφίξεις επιβατών με τον αριθμό θανάτων από τρομοκρατικές επιθέσεις για τον λιμένα της Κέρκυρας

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(DEATH)	313,4075	47,7158	6,5682	0,0006
Intercept	547.551,8561	18.268,8673	29,9719	9,15E-8

Multiple R-Squared: 0,8779

Adjusted R-Squared: 0,8576

Αφίξεις επιβατών με τον αριθμό θανάτων από τρομοκρατικές επιθέσεις για τον λιμένα του Κατακόλου

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(DEATH)	-398,9961	202,3685	-1,9716	0,1057
Intercept	801.302,0873	82.830,1393	9,674	0,0002

Multiple R-Squared: 0,4374

Adjusted R-Squared: 0,3249

Αφίξεις επιβατών με τον αριθμό θανάτων από τρομοκρατικές επιθέσεις για τους Κυπριακούς λιμένες

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Sum(DEATH)	-521,8344	143,1335	-3,6458	0,0024
Intercept	458.037,8994	38.765,8379	11,8155	5,34E-9

Multiple R-Squared: 0,4698

Adjusted R-Squared: 0,4345

Αφίξεις πλοίων με τον δείκτη SFI για τον λιμένα του Κατακόλου

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(sfi)	-156,4574	69,5446	-2,2497	0,0743
Intercept	1.479,734	518,4015	2,8544	0,0356

Multiple R-Squared: 0,503

Adjusted R-Squared: 0,4037

Αφίξεις πλοίων με τον δείκτη SFI για τους Κυπριακούς λιμένες

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(sfi)	396,6894	87,1982	4,5493	0,0004
Intercept	-2.663,5121	685,7616	-3,884	0,0015

Multiple R-Squared: 0,5798

Adjusted R-Squared: 0,5518

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη SFI για τον λιμένα του Kusadasi

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(sfi)	-300.851,2067	89.478,3245	-3,3623	0,0057
Intercept	2.753.674,6678	687.296,0515	4,0065	0,0017

Multiple R-Squared: 0,4851

Adjusted R-Squared: 0,4422

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη SFI για τους Κυπριακούς λιμένες

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(sfi)	214.441,7732	59.065,0402	3,6306	0,0025
Intercept	-1.317.854,1447	464.510,922	-2,8371	0,0125

Multiple R-Squared: 0,4677

Adjusted R-Squared: 0,4322

Αφίξεις πλοίων με τον δείκτη HDI για τον λιμένα της Θήρας

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(HDI)	30.515,7749	12.773,7647	2,3889	0,0753
Intercept	-22.916,2547	9.879,4831	-2,3196	0,0812

Multiple R-Squared: 0,5879

Adjusted R-Squared: 0,4849

Αφίξεις πλοίων με τον δείκτη HDI για τον λιμένα της Κέρκυρας

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(HDI)	7.620,1337	3.149,1359	2,4198	0,0601
Intercept	-5.455,7401	2.433,2271	-2,2422	0,075

Multiple R-Squared: 0,5394

Adjusted R-Squared: 0,4473

Αφίξεις πλοίων με τον δείκτη HDI για τον λιμένα του Κατακόλου

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(HDI)	15.047,8973	4.948,5556	3,0409	0,0384
Intercept	-11.317,2186	3.827,3111	-2,957	0,0417

Multiple R-Squared: 0,698

Adjusted R-Squared: 0,6226

Αφίξεις πλοίων με τον δείκτη HDI για τους Κυπριακούς λιμένες

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(HDI)	-10.563,1599	1.926,3118	-5,4836	8,06E-5
Intercept	8.434,9257	1.453,054	5,805	4,56E-5

Multiple R-Squared: 0,6823

Adjusted R-Squared: 0,6596

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη HDI για τον λιμένα της Θήρας

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(HDI)	13.433.451,3444	5.887.197,8169	2,2818	0,0846
Intercept	-9.578.718,1176	4.553.275,6166	-2,1037	0,1032

Multiple R-Squared: 0,5655

Adjusted R-Squared: 0,4569

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη HDI για τον λιμένα του Κατακόλου

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(HDI)	26.684.538,7625	11.585.956,2382	2,3032	0,0826
Intercept	-19.947.728,3565	8.960.808,4654	-2,2261	0,09

Multiple R-Squared: 0,5701

Adjusted R-Squared: 0,4626

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη HDI για τον λιμένα της Antalya

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(HDI)	3.222.438,6343	1.019.029,0546	3,1623	0,009
Intercept	-2.370.719,6752	775.889,4083	-3,0555	0,0109

Multiple R-Squared: 0,4762

Adjusted R-Squared: 0,4286

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη HDI για τον λιμένα του Kusadasi

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(HDI)	10.078.958,0163	1.018.414,0242	9,8967	8,20E-7
Intercept	-7.220.153,8406	775.421,1238	-9,3113	1,50E-6

Multiple R-Squared: 0,899

Adjusted R-Squared: 0,8899

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη HDI για τους Κυπριακούς λιμένες

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(HDI)	-5.842.603,2974	1.273.544,6583	-4,5877	0,0004
Intercept	4.784.899,6936	960.659,1869	4,9809	0,0002

Multiple R-Squared: 0,6005

Adjusted R-Squared: 0,572

Αφίξεις πλοίων με τον δείκτη PV.EST για τον λιμένα του Πειραιά

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(PV.ESTIM)	525,7405	169,131	3,1085	0,0209
Intercept	1.282,4343	175,3469	7,3137	0,0003

Multiple R-Squared: 0,6169

Adjusted R-Squared: 0,5531

Αφίξεις πλοίων με τον δείκτη PV.EST για τον λιμένα του Κατακόλου

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(PV.ESTIM)	294,4788	131,9502	2,2317	0,076
Intercept	627,194	141,5629	4,4305	0,0068

Multiple R-Squared: 0,499

Adjusted R-Squared: 0,3988

Αφίξεις πλοίων με τον δείκτη PV.EST για τους Κυπριακούς λιμένες

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(PV.ESTIM)	589,3926	107,4515	5,4852	6,28E-5
Intercept	852,6224	82,8784	10,2876	3,44E-8

Multiple R-Squared: 0,6673

Adjusted R-Squared: 0,6451

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη PV.EST για τον λιμένα της Κέρκυρας

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(PV.ESTIM)	-391.621,6652	90.512,6659	-4,3267	0,0049
Intercept	241.819,7815	93.839,2065	2,577	0,0419

Multiple R-Squared: 0,7573

Adjusted R-Squared: 0,7168

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη PV.EST για τον λιμένα του Κατακόλου

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(PV.ESTIM)	588.815,6901	305.485,3393	1,9275	0,1119
Intercept	1.289.599,059	327.740,27	3,9348	0,011

Multiple R-Squared: 0,4263

Adjusted R-Squared: 0,3115

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη PV.EST για τον λιμένα της Antalya

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(PV.ESTIM)	-168.078,9989	36.774,153	-4,5706	0,0006
Intercept	-52.512,489	31.067,6144	-1,6903	0,1168

Multiple R-Squared: 0,6351

Adjusted R-Squared: 0,6047

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη PV.EST για τον λιμένα του Bodrum

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(PV.ESTIM)	-43.080,9554	12.709,3283	-3,3897	0,0054
Intercept	1.507,6876	10.737,1205	0,1404	0,8907

Multiple R-Squared: 0,4891

Adjusted R-Squared: 0,4466

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη PV.EST για τον λιμένα του Kusadasi

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(PV.ESTIM)	-336.933,4361	99.903,5098	-3,3726	0,0055
Intercept	179.917,4248	84.400,6856	2,1317	0,0544

Multiple R-Squared: 0,4866

Adjusted R-Squared: 0,4438

Αφίξεις επιβατών με τον δείκτη PV.EST για τους Κυπριακούς λιμένες

Variable	Coeff.	Std. Err.	t-value	P> t
Mean(PV.ESTIM)	362.449,0691	61.751,2927	5,8695	3,08E-5
Intercept	612.837,5271	47.629,38	12,8668	1,66E-9

Multiple R-Squared: 0,6967

Adjusted R-Squared: 0,6764