

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΑΤΡΩΝ
ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ



ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ISLAND HOPPING : Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΣΤΟΝ
ΠΡΩΤΑΡΧΙΚΟ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ
ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΕΣ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥΣ .**

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ: ΚΟΝΤΙΖΑ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: ΔΡ. ΠΟΥΛΑΚΗ ΙΟΥΛΙΑ

ΠΑΤΡΑ, 2022

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία έχει θέμα : «island hopping , η επιρροή του στον πρωταρχικό και στους δευτερεύοντες προορισμούς» . Κύριος σκοπός της πτυχιακής είναι η διερεύνηση της συμπεριφοράς των τουριστών γύρω από το φαινόμενο island hopping καθώς και των συνηθειών που αναπτύσσουν κατά την διάρκεια των διακοπών τους σε σχέση με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά και το καταναλωτικό τους προφίλ. Island Hopping σημαίνει η «μεταπίδηση» των ταξιδιωτών από το ένα νησί στο άλλο με εναέριες ή δια θαλάσσης μεταφορές .

Η παρούσα πτυχιακή εργασία χωρίστηκε σε έξι κεφάλαια . Αναφέρονται οι μορφές του μαζικού και του εναλλακτικού τουρισμού , παρουσιάζεται επιπλέον το προφίλ του σύγχρονου τουρίστα και η ευκολία των μετακινήσεων από το ένα μέρος στο άλλο.

Παρουσιάζονται στην συνέχεια τα στατιστικά νησιών επιβίβασης και αποβίβασης στην Ελλάδα .

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

Τουρισμός , Μαζικός τουρισμός , Εναλλακτικός τουρισμός , νησί , επιβίβαση , αποβίβαση , συνήθειες τουριστών , μεταφορά , ταξιδιώτες , ευκολία μετακινήσεων , θαλάσσιες μεταφορές , εναέριες μεταφορές , χαρακτηριστικά τουριστών , τουριστικές περιοχές , αύξηση επισκεψιμότητας , τουριστική δραστηριότητα

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	3
Εισαγωγή	4
Κεφάλαιο 1^ο «Τουρισμός»	5
1.1 Μαζικός Τουρισμός	6
1.2 Εναλλακτικός Τουρισμός.....	7
Κεφάλαιο 2^ο «Το προφίλ του σύγχρονου τουρίστα»	10
2.1 Η έννοια του τουρίστα	10
2.2 Το προφίλ των σύγχρονων τουριστών	12
Κεφάλαιο 3^ο «Ευκολία των μετακινήσεων»	19
3.1 Η ανάπτυξη των αερομεταφορών	20
3.1.1 Χαρακτηριστικά αεροδρομίου.....	21
3.1.2 Παράγοντες επιρροής ζήτησης αερομεταφορών	23
3.2 Η ανάπτυξη των δια θαλάσσης μεταφορών.....	24
3.3 Η έννοια της Κρουαζιέρας	29
Κεφάλαιο 4^ο «Η έννοια του Island Hopping»	34
Κεφάλαιο 5^ο Στατιστικά νησιών Επιβίβαση – Αποβίβαση στην Ελλάδα»	36
Κεφάλαιο 6^ο Παρουσίαση Έρευνας	41
6.1 Ερευνητικοί στόχοι και Ερευνητικά ερωτήματα	41
6.2 Μεθοδολογία έρευνας.....	41
6.2.1 Παρουσίαση ερωτηματολογίου	42
6.2.2 Μέθοδοι Δειγματοληψίας	42
6.2.3 Στατιστικές μέθοδοι ανάλυσης	43
6.3 Αποτελέσματα συχνοτήτων	45
6.4 Αποτελέσματα Συσχετίσεων.....	72
Κεφάλαιο 7^ο Συμπεράσματα	84
Διαδικτυακές πηγές	86
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	88

Περίληψη

Η παρούσα εργασία αποτελεί την πτυχιακή εργασία με κεντρικό θέμα την μελέτη του φαινομένου “island hopping”. Αυτό το νέο τουριστικό φαινόμενο αφορά κομμάτι του τουρισμού και ειδικότερα του εναλλακτικού τουρισμού. Είναι μια νέα μορφή εναλλακτικού τουρισμού και θεωρητικά ανήκει στον θαλάσσιο τουρισμό καθώς περιλαμβάνει θαλάσσια δραστηριότητα και τον τομέα της κρουαζιέρας.

Η παρακάτω πτυχιακή εργασία αποτελείται από έξι (6) κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στην έννοια του τουρισμού και την εξέλιξή του από μαζικό σε εναλλακτικό τουρισμό. Πρόκειται, δηλαδή για την έννοια του τουρισμού και την κατανόηση της διαφορετικής μορφής δραστηριότητας του τουρισμού έτσι ώστε να ομαλοποιηθεί η μελέτη της περίπτωσης στα επακόλουθα.

Το δεύτερο κεφάλαιο της πτυχιακής εργασίας περιέχει την έννοια του τουρίστα, καθώς πρέπει να κατανοηθεί η έννοια του προφίλ του τουρίστα.

Το τρίτο κεφάλαιο αφορά την μετακίνηση των τουριστών κυρίως αερομεταφορές και θαλάσσιες μεταφορές. Παρουσιάζει την εξέλιξη των τουριστικών μετακινήσεων και την ευκολία που υπάρχει στις μέρες μας και την ευχρηστία για τους τουρίστες για την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται η έννοια του island hopping καθώς και η εφεύρεση της έννοιας αυτής. Πρόκειται για την έννοια του island hopping καθώς βοηθάει τον τουρίστα να γεμίσει εμπειρίες και δίνει την δυνατότητα για επίσκεψη σε περισσότερα μέρη με αυτήν την νέα εναλλακτική μέθοδο.

Το πέμπτο κεφάλαιο αφορά σε στατιστικές μελέτες όσον αφορά την επιβίβαση και αποβίβαση στα λιμάνια των νησιών στην Ελλάδα, καθώς μπορεί να καταγραφεί η κινητικότητα των τουριστών.

Στο έκτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα, τα οποία προκύπτουν από την καταγραφή των μελετών πάνω στην έννοια της εναλλακτικής μορφής τουρισμού, το “island hopping”.

Στο τέλος παρατίθενται οι βιβλιογραφικές και διαδικτυακές πηγές για την πλήρη καταγραφή των δεδομένων στοιχείων, που συλλέχθηκαν και το Παράρτημα.

The current project constitutes a dissertation whose main topic is the study of the phenomenon “island hopping”. This new touristic phenomenon is about a part of tourism and more specifically of alternative tourism. It is a new form of alternative tourism and theoretically belongs to sea tourism as it includes sea activities as well as the field of cruise. The following dissertation consists of six units. The first one refers to general tourism and the way it has evolved from mass to alternative tourism. In other words, it is about the perception of tourism and the understanding of alternativity so that the study of the case can be defined as follows. The second unit of the dissertation includes the term tourist, as the composition of a tourist’s profile should be understood. The third unit is about tourist transportation, especially by air or sea. It is about the evolution of touristic transportation to today, as it facilitates tourists to realize a journey conveniently. The term “island hopping” as it has been coined is analyzed in the fourth unit. It refers to the epitome of tourism, as it helps tourists gain experience and offers them the opportunity to visit more places thanks to this new alternative way. The fifth unit is about statistic studies regarding embarking and disembarking at ports of Greek islands, as mobility of tourists can be reported. The sixth unit includes conclusions which arise from reporting studies on the alternative form of tourism “ island hopping”. At the end, there is a presentation of bibliographic and online sources with a view to full reporting of data, which has been collected as well as an appendix.

Εισαγωγή

Ο μαζικός τουρισμός είναι η πρότυπη μορφή τουρισμού, η οποία έχει ξεπεραστεί και την θέση του έχει αναλάβει ο εναλλακτικός τουρισμός. Πρόκειται, δηλαδή για την εξέλιξη στον τομέα του τουρισμού, η οποία μπόρεσε να συμβάλλει με την διαφορετικότητα και την κατηγοριοποίηση στην ανάπτυξη του τουρισμού, ένα κοινωνικοοικονομικό φαινόμενο το οποίο βοηθάει μια χώρα ή μια τουριστική περιοχή. Ο τουρισμός περιλαμβάνει, ακόμη, το κομμάτι του περιβάλλοντος το οποίο πλέον εμπεριέχεται στις εναλλακτικές δράσεις του τουρισμού.

Οι ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού περιλαμβάνουν διάφορα είδη του τουρισμού, τα οποία συντελούν στην βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού. Δίνουν, επίσης, ένα κέντρο ενδιαφέροντος στον τουρίστα ανάλογα την δραστηριότητα την οποία περιλαμβάνει. Πλέον, ο τουρισμός περιλαμβάνει πολυάριθμες δραστηριότητες, οι οποίες μπορούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες του τουρίστα συνδυαστικά ή/ και μεμονομένα.

Το “island hopping” είναι μια νέα μορφή τουρισμού, η οποία συμπεριλαμβάνεται στον θαλάσσιο τουρισμό, μαζί με την κρουαζιέρα, το γιώτινγκ (yachting), τις καταδύσεις και τις αθλητικές θαλάσσιες δραστηριότητες, όπως και τον αλιευτικό τουρισμό.

Η διαφορετική μορφή δραστηριότητας είναι αυτή, η οποία έχει συμβάλλει στην βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη. Η Ελλάδα είναι μια χώρα, η οποία κατέχει πολύ μεγάλη ακτογραμμή και παραθαλάσσιες περιοχές για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Επίσης, η χώρα διαθέτει πολλά νησιά στην μεσόγειο θάλασσα τα οποία ευνοούν να υιοθετηθεί η συνήθεια του island hopping .

Σύμφωνα με την έρευνα που εξελίσσεται για τις μετακινήσεις των τουριστών , καταγράφεται η έννοια του “island hopping” καθώς και η συμβολή του στην τουριστική θαλάσσια μετακίνηση μέσα από την ευρεία κατανόηση των εννοιών, που περικλύουν το κεντρικό θέμα της μελέτης. Στην ουσία πρόκειται για την θαλάσσια

μετακίνηση από νησί σε νησί για λόγους αναψυχής. Συνήθως υπάρχουν οργανωμένα πακέτα για αυτού του είδους ταξίδι αλλά ο τουρίστας μπορεί να το οργανώσει και από μόνος του. Κάποια νησιά στην Ελλάδα αποτελούν τουριστικό προορισμό σε εισερχόμενο αλλά και εγχώριο τουρισμό. Με το island hopping οι τουρίστες επισκέπτονται και τα τριγύρω νησιά με ευκολία , το φαινόμενο συνδυάζει την επίσκεψη από νησί σε νησί .

Κεφάλαιο 1^ο «Τουρισμός»

Όσον αφορά την έννοια του τουρισμού έχουν διατυπωθεί διάφορες εννοιολογικές προσεγγίσεις ανά τα χρόνια. Η λέξη τουρισμός προέρχεται από την γαλλική λέξη «Tour», η οποία αποδίδεται στα ελληνικά ως γύρος, ενώ η αγγλική λέξη «Touring» αποδίδεται με την επίσκεψη των ανθρώπων σε περιοχές με αξιοθέατα.

Οι πρώτες προσεγγίσεις του τουρισμού και του τουρίστα αποδόθηκαν το 1936 από την Επιτροπή Στατιστικών Εμπειρογνώμων της Κοινωνίας των Εθνών. Μια πιο ολοκληρωτική προσέγγιση ως προς την έννοια του τουρισμού αποδόθηκε στην συνδιάσκεψη της Ρωσίας (UIOOT, 1963). Η απόδοση των ορισμών γύρω από την έννοια του τουρισμού χρειάστηκε έμπειρους ανθρώπους, πολλές συσκέψεις και πολλά συνέδρια. Ο τουρισμός ορίζεται ως η μετακίνηση του τουρίστα, ο οποίος εγκαταλείπει τον τόπο της μόνιμης κατοικίας του και πραγματοποιεί το ταξίδι για πνευματικούς, σωματικούς ή επαγγελματικούς λόγους (Schwihk, 1924).

Σύμφωνα με τους καθηγητές Hunziquer και Krapf (1942) ο τουρισμός είναι το σύνολο των σχέσεων και των γεγονότων, που προκύπτουν από την μετακίνηση και την παραμονή των ατόμων εκτός του μόνιμου τόπου κατοικίας τους, με σκοπό την μη κερδοσκοπική δραστηριότητα από την μετακίνηση και την διαμονή. Για την καλύτερη εννοιολογική προσέγγιση χρειάστηκε μια πιο ευρεία έννοια για την απόδοσή της, η οποία οδήγησε στην απόδοση διαφόρων ορισμών. Στο διεθνές Λεξικό του Τουρισμού, το οποίο εκδόθηκε το 1953 από τη Διεθνή Ακαδημία του Τουρισμού, ορίζεται η σύνθεση του τουρισμού, καθώς και το σύνολο των δυνατοτήτων του. Σύμφωνα μ' αυτό ο τουρισμός χρησιμοποιείται ως όρος για τα ταξίδια αναψυχής και ορίζει το σύνολο των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων, που πραγματώνουν το ταξίδι. Επίσης, η τουριστική βιομηχανία συμβάλλει στην ικανοποίηση των αναγκών του τουρίστα. Ο Marrioti (1950) θεωρεί τον τουρισμό το σύνολο των γεγονότων, που

αφορούν την διαμονή των ξένων, οι οποίοι ταξιδεύουν για λόγους αναψυχής, μόρφωσης ή θεραπείας, χωρίς κερδοφόρους σκοπούς. Ύστερα, αποδόθηκε ο ορισμός του τουρισμού ως την μετακίνηση ατόμων μεμονομένα ή ομάδες ατόμων σε διαφορετικό γεωγραφικό χώρο από την μόνιμη κατοικία, η οποία μετακίνηση έχει σκοπό την ικανοποίηση της ψυχικής ή της πνευματικής κατάστασης και παράγονται διάφορες οικονομικές δραστηριότητες (Καλφιώτης, 1976). Ένας ακόμη ορισμός του τουρισμού (Kaspar, 1976) θεωρείται το σύνολο των σχέσεων και των καταστάσεων, που δημιουργούνται από το ταξίδι και την παραμονή των ανθρώπων στον χώρο προορισμού, ο οποίος δεν σχετίζεται με την αρχική και μόνιμη κατοικία ούτε με τον τόπο εργασίας¹. Η ελλιπής θεώρηση του τουρισμού και των μεθόδων μέτρησής του, όπως οι αφίξεις στα σύνορα, σε σχέση με την ανάλυση του διεθνή τουρισμού και την ερμηνεία ως οικονομικό φαινόμενο ώθησε πολλούς διεθνείς οργανισμούς στην ομογενοποίηση των στατιστικών και της βαθύτερης γνώσης του (Βαρβαρέσος, 2000). Το Διεθνές Συνέδριο Στατιστικής στην Οτάβα του Καναδά το 1991 ορίζει τον τουρισμό ως τις δραστηριότητες, που περιλαμβάνουν τον ελεύθερο χρόνο, το επάγγελμα κ.ά. των ανθρώπων, οι οποίοι ταξιδεύουν και παραμένουν σε διαφορετικές περιοχές από την μόνιμη κατοικία μέχρι ένα συνεχόμενο έτος.

Τέλος, ο τουρισμός φαίνεται να ορίζεται ως ένα πολυπρισματικό, οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο, το οποίο λαμβάνει χώρα στην περίπτωση αλλαγής του περιβάλλοντος, με σκοπό την ικανοποίηση ψυχοσωματικών αναγκών και πνευματικές ιδιαιτερότητες, με πρόσκαιρη μετακίνηση σε διαφορετικό γεωγραφικό χώρο προορισμού μέχρι ένα έτος, όπου οι τουριστικές δραστηριότητες αφορούν δραστηριότητες αναψυχής, διακοπών, επιχειρηματικές, θρησκευτικές, κλπ (Λαγός, 2005).

1.1 Μαζικός Τουρισμός

Ως μαζικός τουρισμός θεωρείται ο τουρισμός, ο οποίος απευθύνεται στο ευρύ τουριστικό κοινό, διαμορφώνεται και διεκπεραιώνεται με οργανωμένο τρόπο από τους τουριστικούς φορείς και τις επιχειρήσεις.

Ο μαζικός τουρισμός έχει αντίκτυπο σε έναν τουριστικό προορισμό καθώς χαρακτηρίζεται:

¹ A.I.E.S.T. (Association Internationale d' Experts Scientifiques de Tourisme).

- από την συγκέντρωση υποδομής και τουριστών στο χώρο και στο χρόνο
- παρουσιάζεται λιγότερο ευαίσθητος απέναντι στους εγχώριους πλουτοπαραγωγικούς πόρους, εξαιτίας του εντατικού τύπου τουριστικής ανάπτυξης και συμπεριφοράς των τουριστών που προσελκύονται από τις φτηνές αγοραστικές επιλογές (Coccossis 1996, Coccosis & Pappairis 1996, Pearce 1989).

1.2 Εναλλακτικός Τουρισμός

Ως ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού θεωρούνται τα νέα και πολυσύνθετα ειδικά τουριστικά προϊόντα, τα οποία βασίζονται σε ειδικά κίνητρα, φαίνεται να παρουσιάζουν δυναμική ζήτηση και διαφέρουν από το μοντέλο του μαζικού τουρισμού, το οποίο στηρίζεται στον ήλιο και στη θάλασσα.

Οι αναλύσεις των τουριστικών αγορών προσδιορίζουν τους παράγοντες, οι οποίοι αναδεικνύουν την πρόκληση που δημιουργεί ο μαζικός τουρισμός και έτσι προβάλλονται οι Ειδικές και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού (Σωτηριάδης & Φαρσάρη, 2009). Αυτοί είναι:

- 1) Η ύπαρξη ενός ή πλήθους προορισμών σε σχέση με τους παραδοσιακούς προορισμούς. Αυτό προκαλεί έντονο ανταγωνισμό ανάμεσα στους προορισμούς.
- 2) Η χρονική διάρκεια ενός ταξιδιού. Σήμερα πλέον οι τουρίστες ταξιδεύουν περισσότερο, ενώ διαμένουν σε έναν χώρο λιγότερο σε σχέση με τα παλιά χρόνια.
- 3) Υπάρχει ανάπτυξη του εναλλακτικού τουρισμού, όπου οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού προβάλλουν ταξίδια που σχετίζονται με το περιβάλλον, τον πολιτισμό και τα κίνητρα.
- 4) Η αγορά αποτελείται από τμήματα πλέον και η τουριστική δραστηριότητα έχει την τάση της αναψυχής.
- 5) Οι τουρίστες καταλαμβάνουν πλέον την εμπειρία γύρω από τα ταξίδια και αναζητούν πακέτα διακοπών στα μέτρα τους.
- 6) Οι Ειδικές και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού αποτελούν σημαντικό κομμάτι της τουριστικής ζήτησης και το ηλεκτρονικό εμπόριο με τον ηλεκτρονικό τουρισμό (e-tourism) κάνει τον τουριστικό κλάδο ανταγωνιστικότερο.

Το μοντέλο του μαζικού τουρισμού, το οποίο φαίνεται να βασίζεται στο κυρίαρχο πρότυπο έχει αρχίσει εδώ και πολλά χρόνια να παρουσιάζει πτωτική πορεία στην ζήτηση. Υπάρχει μεγαλύτερη προτίμηση στο «μοντέλο των διαφοροποιημένων δραστηριοτήτων», το οποίο βασίζεται σε ένα ευρύτερο φάσμα υπηρεσιών. Έτσι, το παραθεριστικό μοντέλο των 4S² που δεν ικανοποιεί τις ανάγκες των επισκεπτών παραχωρεί την θέση του προοδευτικά στο μοντέλο των 4E³.

Παρακάτω αναφέρονται οι πιο σημαντικές ειδικές και εναλλακτικές μορφές τουρισμού, που έχουν δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια και ενδιαφέρουν τους τουρίστες.

1) Αγροτουρισμός

Είναι μια εναλλακτική μορφή τουρισμού, η οποία χαρακτηρίζεται από τους φυσικούς πόρους μιας τοποθεσίας ως προσηνη χρήση τους. Χωρίζεται σε:

α) Γεωργοτουρισμό, όπου ο τουρίστας φιλοξενείται σε αγρόκτημα και ο ίδιος συμμετέχει σε δραστηριότητες σχετικές με την αγροτική ζωή.

β) Αγροτουρισμό, ο οποίος αφορά την διαμονή τουριστών σε καταλύματα σε αγροτικές εγκαταστάσεις.

2) Συνεδριακός

3) Τουρισμός Κινήτρων

4) Τουρισμός υγείας

5) Τουρισμός περιπέτειας

6) Θρησκευτικός τουρισμός

Άλλες Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού είναι (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011):

7) Τουρισμός εκθέσεων

8) Τουρισμός πόλης

9) Οικογενειακός τουρισμός

10) Τουρισμός χειμερινών σπορ

11) Γενικός τουρισμός

12) Θαλάσσιος τουρισμός

13) Επιλεκτικός τουρισμός

² 4S: sun, sand, sea, sex

³ 4E: Environment and clean nature, Educational tourism, culture and history, Event and mega event, Entertainment and fun

- 14) Λαϊκός τουρισμός
- 15) Οικολογικός τουρισμός
- 16) Κοσμοπολίτικος τουρισμός
- 17) Γεωτουρισμός
- 18) Αρχαιολογικός τουρισμός
- 19) Ιαματικός τουρισμός
- 20) Μορφωτικός τουρισμός
- 21) Πολιτιστικός τουρισμός
- 22) Γαστρονομικός τουρισμός
- 23) Αλιευτικός τουρισμός

Κεφάλαιο 2^ο «Το προφίλ του σύγχρονου τουρίστα»

Η έννοια του τουρίστα έχει αποδοθεί με δυσκολία ανά τα χρόνια από τους επιστήμονες και τους διεθνείς οργανισμούς. Μετά τη χρήση του όρου "tourist" το 1800 στην Αγγλία, το Παγκόσμιο Λεξικό του 19ου αιώνα (1876) ορίζει τους τουρίστες ως τα άτομα, που ταξιδεύουν από περιέργεια και απραξία, για την ευχαρίστηση του ταξιδεύειν. Στον 20^ο αιώνα η ανθρωπότητα μετατρέπεται σε "touristy"⁴.

Σύμφωνα με τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) ο ορισμός τροποποιήθηκε το 1945 και η μέγιστη παραμονή σε μια χώρα προορισμού για έναν τουρίστα είναι έξι μήνες. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (ΠΟΤ) θεωρεί πως οι τουρίστες είναι τα άτομα, τα οποία ταξιδεύουν και διαμένουν στο εξωτερικό για λιγότερο από ένα συνεχόμενο έτος για ψυχαγωγικούς, επαγγελματικούς και διάφορους άλλους σκοπούς.

⁴ David-Herbert Lawrence (36)

2.1 Η έννοια του τουρίστα

Η έννοια του τουρίστα μπορεί να βασιστεί πάνω στην θεωρία των ορισμών του τουρισμού. Διάφοροι κορυφαίοι επιστήμονες που απόδοσαν την έννοια του τουρίστα και του τουρισμού είναι Glücksmann (1929), Schwink (1929), De Magistris (1933), Borman, Mariotti (1950), Hunziquer και Krapf (1942).

Η ιστορική αναδρομή της έννοιας του τουρίστα αναλύεται με την έναρξη το 1937, όπου η επιτροπή των στατιστικολόγων της Κοινωνίας των Εθνών ορίζει τον τουρίστα ως τον τουρίστα, που είναι σε μετακίνηση για τουλάχιστον είκοσι τέσσερις ώρες εκτός του τόπου της κύριας κατοικίας του. Οπότε, οι τουρίστες θεωρούνται τα άτομα, που πραγματοποιούν ένα ταξίδι αναψυχής ή ταξιδεύουν για οικογενειακούς λόγους, για λόγους υγείας κ.λπ. Ακόμη, θεωρούνται τα άτομα, τα οποία συμμετέχουν σε συνέδρια ή αποστολές (επιστημονικές, διοικητικές, διπλωματικές, θρησκευτικές κ.λπ.), τα άτομα που πραγματοποιούν επαγγελματικά ταξίδια, τα άτομα που συμμετέχουν σε θαλάσσιες κρουαζιέρες, ακόμα και αν η διάρκεια παραμονής τους είναι μικρότερη των είκοσι τεσσάρων ωρών.

Το 1953 η επιτροπή των Ηνωμένων Εθνών ορίζει τον τουρίστα ως τον μη κάτοικο, ο οποίος θέλει να παραμείνει στην χώρα για ένα έτος χωρίς την εξάσκηση αμοιβόμενου επαγγέλματος. Το 1954 η Σύνοδος των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με τις ρυθμίσεις, που επικρατούσαν στο τελωνείο, όσον αφορά τις τουριστικές μετακινήσεις, ορίζει τον τουρίστα ως το άτομο αυτό, που διαμένει σε μία ξένη χώρα από είκοσι τέσσερις ώρες (24 ώρες) μέχρι έξι (6) μήνες. Επίσης, το κίνητρο του στο ταξίδι θεωρείται νόμιμο και δεν πρόκειται για μετανάστευση. Το 1957 επαναφέρεται ο ορισμός του τουρίστα από την Διεθνή Ένωση των Επισήμων Οργανισμών Τουρισμού, τον οποίο ορισμό είχε επεξεργαστεί η επιτροπή των στατιστικολόγων της Κοινωνίας των Εθνών το 1937 με μερικές μετατροπές:

«Οι ξένοι φοιτητές θεωρούνται τουρίστες, ενώ οι ταξιδιώτες σε transit με χρόνο παραμονής μικρότερο των είκοσι τεσσάρων ωρών καθώς και οι εκδρομείς δε θεωρούνται».

Το 1963 η Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών, που πραγματοποιήθηκε στη Ρώμη, για τον τουρισμό και τα διεθνή ταξίδια ορίζει ως επισκέπτη το άτομο, που μετακινείται σε μία άλλη χώρα, ξεχωριστή της μόνιμης διαμονής του για οποιοδήποτε λόγο εκτός από την άσκηση επαγγέλματος επί αμοιβής.

Ο ορισμός του τουρίστα αποτελείται από δύο κατηγορίες επισκεπτών, τους τουρίστες και τους εκδρομείς, οι οποίοι ορίζονται ως εξής:

1. Οι τουρίστες είναι οι προσωρινοί επισκέπτες, παραμένουν για τουλάχιστον είκοσι τέσσερις (24) ώρες στην επισκεπτόμενη χώρα για λόγους αναψυχής, θρησκείας, σπορ, σπουδών, υγείας κ.λπ. ή/ και για επαγγελματικά ταξίδια, αποστολές, οικογένεια κ.λπ.
2. Οι εκδρομείς θεωρούνται πάλι οι προσωρινοί επισκέπτες, οι οποίοι παραμένουν στην επισκεπτόμενη χώρα για λιγότερο από είκοσι τέσσερις (24) ώρες.

Το 1967 η ομάδα των στατιστικολόγων του διεθνούς τουρισμού της Επιτροπής Στατιστικής των Ηνωμένων Εθνών διακηρύσσει σε όλες τις χώρες-μέλη τη χρήση του ορισμού του "επισκέπτη", όπως είχε οριστεί τέσσερα έτη πριν στη Συνδιάσκεψη της Ρώμης. Το 1971 η C.N.U.C.E.D.⁵ σε συνεργασία με το γραφείο στατιστικής των Ηνωμένων Εθνών και τον U.I.O.T.O⁶, επεξεργάστηκαν τις στατιστικές του τουρισμού, που είχε εκδώσει στη μορφή εγχειριδίου από το 1968 ο U.I.O.T.O. Οι ακριβέστεροι ορισμοί του τουρισμού συμπίπτουν με τις δραστηριότητες, που σχετίζονται με τον ελεύθερο χρόνο, την αναψυχή, την οικονομία, την κοινωνία, τον πολιτισμό κ.λπ.. Βασίζονται στον ορισμό του U.I.O.O.T. (1957) και των Ηνωμένων Εθνών (1963). Σύμφωνα με τον Π.Ο.Τ.⁷, ο ορισμός του τουρίστα υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Στατιστικών Στοιχείων των Ηνωμένων Εθνών το Μάρτιο του 1993, και ως τουρίστας ορίζεται κάθε άτομο το οποίο ταξιδεύει σε μία χώρα εκτός της μόνιμης διαμονής του, για χρονική διάρκεια είκοσι τεσσάρων ωρών το ελάχιστο και μέχρι ένα έτος το μέγιστο. Ο σκοπός της επίσκεψης του τουρίστα δεν φαίνεται να αποσκοπεί στην αμειβόμενη δραστηριότητα στη χώρα επίσκεψης. Σύμφωνα με τον συγκεκριμένο ορισμό περιλαμβάνονται τα άτομα, τα οποία ταξιδεύουν για λόγους αναψυχής, για επαγγελματικούς, θρησκευτικούς και άλλους λόγους. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (WTO, 2005) ο τουρίστας θεωρείται όποιο άτομο πραγματοποιεί μια μετακίνηση εκτός του συνηθισμένου περιβάλλοντος του για λιγότερο από ένα (1) χρόνο⁸. Ο ελάχιστος χρόνος της παραμονής του τουρίστα δεν

⁵ Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement – (UNCTAD) Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το εμπόριο και την ανάπτυξη

⁶ International Union of Official Travel Organisations -IUOTO

⁷ Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού

⁸ www.world-tourism.org

αποσαφηνίζεται. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την έννοια της μετακίνησης του τουρίστα από τον τόπο διαμονής του για μη επαγγελματικούς λόγους, χωρίς την πραγμάτωση της διανυκτέρευσης στον τόπο προορισμού⁹ (2006).

2.2 Το προφίλ των σύγχρονων τουριστών

Η έννοια και η αποτύπωση του προφίλ του τουρίστα έχει υποστεί αλλαγές καθώς έχουν διαφοροποιηθεί πολλές καταστάσεις από τη μεταπολεμική περίοδο. Σημαντικό παράγοντα αποτέλεσε η τεχνολογική εξέλιξη, η οποία διετέλεσε ραγδαία ανάπτυξη. Με την χρήση της τεχνολογίας κατάφεραν να μειωθούν οι αποστάσεις και να υπάρξει η δυνατότητα στους ανθρώπους να μεταβούν σε νέες χώρες, πόλεις και περιοχές και γνωρίσματα νέων λαών και κουλτούρας.

Η βασική παράμετρος για τη διαμόρφωση του προφίλ του τουρίστα αποτελούν οι εργαζόμενοι. Με την πάροδο των χρόνων κατάφεραν να βελτιώσουν το βιοτικό τους επίπεδο και να δημιουργήσουν νέες καλύτερες συνθήκες διαβίωσης. Επίσης, θεσμοθετήθηκε η ιδιότητα των διακοπών, το οποίο δεν ίσχυε για όλους τους ανθρώπους. Η ταχεία τουριστική ανάπτυξη οδήγησε όμως και στη υποβάθμιση της ποιότητας της ζωής σε πολλές χώρες. Η μετάβαση πολλών ατόμων στα αστικά κέντρα δημιούργησε πολλά κοινωνικοψυχολογικά προβλήματα. Ο τουρισμός αποτέλεσε αναγκαιότητα και πρόσφερε στους ανθρώπους την δυνατότητα απόδρασης από την καθημερινότητα και τα κοινωνικοψυχολογικά προβλήματα, που υπάρχουν. Σήμερα ο τουρισμός θεωρείται μια δραστηριότητα ζωής, η οποία σχετίζεται άμεσα με τις διεθνείς σχέσεις και την αλληλεπίδραση σε πολλούς τομείς. Η ανάπτυξη του τουρισμού επηρεάζει τρεις από τους βασικούς τομείς, όπως την οικονομία, το μορφωτικό και το πολιτιστικό επίπεδο. Συνήθως, ο μέσος χρόνος διακοπών είναι τέσσερις με έξι εβδομάδες και τα τελευταία χρόνια γίνεται προσπάθεια για αύξηση των ημερών στις οχτώ εβδομάδες. Οπότε, φαίνεται η σημαντικότητα της τουριστικής δραστηριότητας για αναψυχή. Για αυτό το λόγο ο τουρίστας πρέπει να κατανοήσει ότι οι διακοπές και ο τουρισμός δεν αφορά μόνο την οικονομική δραστηριότητα. Πρόκειται για την ευκαιρία σε ανθρώπους να γνωρίσουν νέους προορισμούς και πολιτισμούς. Όλες οι μεταβολές που γίνονται ώστε να διαμορφωθεί το προφίλ του σημερινού τουρισμού δεν είναι ευχολογίες, τα περισσότερα έχουν ήδη συμβεί ή

⁹ www.mtadigest.com.mt

συμβαίνουν στο παρόν σε ένα μεγάλο αριθμό χωρών. Στις μέρες μας ο τουρισμός μπορεί να παρέχει την δυνατότητα σε όλα τα επίπεδα της κοινωνικής στρωμάτωσης.

Ο Gray (1970) στην ανάλυση του κατηγοριοποιεί τους τουρίστες σε δύο ομάδες: τους «λάτρεις του ταξιδιού» (wanderlust) και τους «λάτρεις του ήλιου» (sunlust). Τα κίνητρα των δύο ομάδων διαφέρουν, καθώς τα κίνητρα των ταξιδιωτών wanderlust βασίζονται στην επιθυμία για επίσκεψη σε πολλούς τουριστικούς προορισμούς και στην αναζήτηση ενεργητικών πολιτισμικών εμπειριών. Οι ταξιδιώτες sunlust αναζητούν έναν τουριστικό προορισμό με ένα ιδιαίτερο κίνητρο. Ο Cohen (1972) διαχωρίζει τους τουρίστες σε τέσσερις κατηγορίες:

1. τον οργανωμένο μαζικό τουρίστα (organized mass tourist), ο οποίος είναι λιγότερο «περιπετειώδης», καθώς αποφασίζει να αγοράσει ένα τυποποιημένο πακέτο διακοπών, όπου η επαφή τους με την τοπική κοινωνία είναι περιορισμένη. Μετακινούνται ομαδικά σε ελεγχόμενο περιβάλλον, που είναι το ξενοδοχείο. Το δρομολόγιο των διακοπών είναι προαποφασισμένο από τους οργανωτές και το ταξιδιωτικό γραφείο με αποτέλεσμα να έχουν οι τουρίστες περιορισμένη δυνατότητα συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων ως προς το περιεχόμενο και τη μορφή των διακοπών.
2. τον ανεξάρτητο μαζικό τουρίστα (individual mass tourist), όπου έχει βασικές ομοιότητες με τον οργανωμένο μαζικό τουρίστα καθώς επωφελείται από διάφορες ευκολίες από τα οργανωμένα ταξίδια, διατηρώντας παράλληλα κάποιο βαθμό αυτονομίας. Έτσι, χρησιμοποιεί το ξενοδοχείο ως βάση διαμονής, νοικιάζει κάποιο μεταφορικό μέσο και έχει ελευθερία στο ταξίδι του.
3. τον εξερευνητή (explorer tourist), όπου αναλαμβάνει μόνος του το ταξίδι και όλες τις λεπτομέρειες του. Επιθυμεί την άνεση στη διαμονή, στα μέσα μεταφοράς ή μετακίνησης και διατηρεί κάποια στοιχεία από την καθημερινότητα του, αλλά το βασικό κίνητρο του ταξιδιού του αποτελεί η επαφή με άλλους λαούς για την γνώση νέας κουλτούρας, έθιμων και πολιτισμών.
4. τον περιηγητή τουρίστα (drifter tourist), όπου αρνείται τον τρόπο ζωής, που είχε υιοθετήσει στη χώρα του, επιλέγοντας να ζήσει με τους ντόπιους, πολλές φορές ακόμα και να εργαστεί στον τουριστικό τόπο με την συνήθεια της τοπικής κοινωνίας. Αυτό που τον ενδιαφέρει είναι να

γνωρίσει σε βάθος την χώρα που επισκέπτεται και το λαό της προσπαθώντας, ταυτόχρονα, να απαρνηθεί καθετί που το θεωρεί «τουριστικό».

Αργότερα, δημιουργήθηκαν νέες κατηγορίες τουριστών (Cohen, 1979) σύμφωνα με το είδος της εμπειρίας, που επιθυμούν να αποκομίσουν, όπως αναφέρονται παρακάτω:

1. Ο «ψυχαγωγικός» τουρίστας (recreational tourist), που ενδιαφέρεται για την «υλική» ψυχαγωγία.
2. Ο «διαφοροποιημένος» τουρίστας (diversionary tourist), ο οποίος ψάχνει διέξοδο από την καθημερινότητα του.
3. Ο «περιπετειώδης» τουρίστας (experiential tourist), ο οποίος αποζητά τις νέες πρότυπες εμπειρίες.
4. Ο «τουρίστας που πειραματίζεται» (experimental tourist), ο οποίος επιθυμεί να αλληλεπιδράσει με τους ντόπιους κατοίκους.
5. Ο «υπαρξιακός» τουρίστας (existential tourist), ο οποίος ενδιαφέρεται κυρίως για την βαθιά γνώση και την ολοκληρωτική επαφή με την κουλτούρα, τις συνήθειες και τον τρόπο ζωής των ντόπιων κατοίκων.

Ο Abbey έχει ξεχωρίσει την ιδιότητα των τουριστών, επίσης. Αναφέρεται στους τουρίστες, οι οποίοι επιθυμούν να πραγματοποιήσουν τις οικογενειακές διακοπές, τις οικονομικές διακοπές, τις οργανωμένες διακοπές καθώς και υπάρχουν και οι χωρίς αυτοπεποίθηση τουρίστες.

Σύμφωνα με τον Smith (1989) οι τουρίστες χωρίζονται σε επτά τύπους:

1. Τους τουρίστες εξερευνητές (explorer tourists), οι οποίοι ταξιδεύουν ατομικά ή σε μικρές ομάδες.
2. Τους επιλεκτικούς τουρίστες (elite tourists), οι οποίοι έχουν την εμπειρία στα ταξίδια και πραγματοποιούν ταξίδια υψηλού κόστους.
3. Τους εκκεντρικούς τουρίστες (off-beat tourists), οι οποίοι αποζητούν την απομόνωση από τους άλλους τουρίστες.
4. Τους ιδιόσυγκρασιακούς τουρίστες (unusual tourists), όπου αυτοί οι τουρίστες ξεφεύγουν από το οργανωμένο γκρούπ και επιθυμούν την γνώση σε βάθος της τοπικής κουλτούρας.
5. Τους «εν δυνάμει» μαζικούς τουρίστες (incipient mass tourists), οι οποίοι επιλέγουν μη δημοφιλείς προορισμούς.

6. Τους μαζικούς τουρίστες (mass tourists), οι οποίοι στο ταξίδι τους διατηρούν τους ίδιους ρυθμούς ζωής όπως της καθημερινότητας τους.
7. Τους τουρίστες που ταξιδεύουν με ναυλωμένες πτήσεις (charter tourists). Αυτού του είδους οι τουρίστες επικεντρώνονται στην ψυχαγωγία, στην διατροφή και στην στέγαση τους παρά στον τουριστικό προορισμό.

Πολλές έρευνες πραγματοποιήθηκαν για την αποτύπωση του προφίλ του σημερινού τουρίστα. Μία έρευνα, η οποία πραγματοποιήθηκε σε 2.000 νοικοκυριά, είναι των Perreault, Dorden και Dorden το 1979. Ταξινόμησαν με βάση την έρευνα τους ταξιδιώτες σε πέντε κατηγορίες:

1. Οι τουρίστες που κάνουν οικονομικές διακοπές (budget travelers) με τα μεσαία εισοδήματα, καθώς αναζητούν τις φτηνές διακοπές.
2. Οι τουρίστες που αναζητούν την περιπέτεια (adventurous tourists), με μια οικονομική άνεση και μόρφωση με ζήλο για τις περιπετειώδεις διακοπές.
3. Οι οικογενειάρχες τουρίστες (homebody tourists), οι οποίοι ταξιδεύουν συντηρητικά χωρίς πολλή κουβέντα και με ελάχιστο χρόνο για να τις σχεδιάσουν.
4. Οι τουρίστες που κάνουν διακοπές με τη μορφή των μικρών ομάδων (vacationers). Συνήθως η κατηγορία αυτή αφορά τα κατώτερα κοινωνικά στρώματα με χαμηλά εισοδήματα.
5. Οι μετριοπαθείς τουρίστες (moderate tourists) είναι η τελευταία κατηγορία τουριστών των Perreault, Dorden και Dorden, οι οποίοι έχουν μεγάλη επιθυμία για ταξίδια.

Η American Express Europe Ltd (1983) διεξήγαγε μια έρευνα στην Αμερική σχετικά με τις συνήθειες τους ως προς τα ταξίδια τους στην Ευρώπη έχοντας ως αποτέλεσμα την τμηματοποίηση της τουριστικής αγοράς με βάση τα κίνητρα τους στην ταξιδιωτική συμπεριφορά. Η έρευνα κατέληξε στις εξής στάσεις:

- Οι τουρίστες παρατηρητές, οι οποίοι επιθυμούν να ταξιδέψουν σε όσα περισσότερα μέρη μπορούν για να ανακαλύψουν όλο και περισσότερα πράγματα και πολιτισμούς.
- Οι φιλόδοξοι εξερευνητές, οι οποίοι θέλουν να είναι ανεξάρτητοι και να κινούνται με αυτονομία κατά τη διάρκεια των διακοπών τους.

Όμως, θέλουν και το πλάνο του ταξιδιού τους σε περίπτωση αντιμετώπισης δυσκολιών ή προβλημάτων.

- Οι έμπειροι ταξιδιώτες, οι οποίοι έχουν την εμπειρία για την πραγματοποίηση ανεξάρτητων ταξιδιών.

Η έρευνα της American Express Europe Ltd (1983) αποκαλύπτει και άλλα αποτελέσματα σχετικά με τις ομάδες των ταξιδιωτών, που είναι ενδιαφέρον για την τουριστική βιομηχανία, όπως¹⁰:

- Οι ταξιδιώτες με ειδικά ενδιαφέροντα, οι οποίοι θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν και ως εναλλακτικοί, καθώς συνδέουν το ταξίδι τους με κάποιο ειδικό τους ενδιαφέρον. Επίσης, η επιθυμία για την αποκόμιση των εμπειριών από το ταξίδι είναι μεγάλη.
- Οι λάτρεις της περιπέτειας, οι οποίοι συνήθως απαρτίζονται από την νεότερη ηλικιακή ομάδα και ταξιδεύουν με σκοπό να βιώσουν νέους πολιτισμούς, κουλτούρες και εμπειρίες.
- Οι επιλεκτικοί, οι οποίοι ανήκουν κυρίως σε υψηλά κοινωνικά στρώματα. Συνήθως ταξιδεύουν όλο το χρόνο και προτιμούν τις ευρωπαϊκές τουριστικές αγορές, που δεν προσφέρουν την συνήθεια.
- Οι γκρίζοι Πάνθηρες, οι οποίοι είναι οι συνταξιούχοι μιας καλής ευκατάστατης οικονομικής ευχέρειας και έχουν τον ελεύθερο χρόνο αλλά και την οικονομική δυνατότητα για να πραγματοποιούν ταξίδια καθ' όλη τη διάρκεια της χρονιάς πραγματοποιώντας μακροχρόνιες διακοπές στην Ευρώπη.

¹⁰ Lickorisch & Jenkins (1997)

Κεφάλαιο 3^ο «Ευκολία των μετακινήσεων»

Οι αερομεταφορές έχουν αναπτυχθεί κατά πολύ τις τελευταίες δεκαετίες παγκοσμίως. Ο τουρισμός εξαρτάται από τις αεροπορικές μεταφορές και η αερομεταφορά συμβάλλει πάρα πολύ στην παγκόσμια οικονομία. Οι τουρίστες χρησιμοποιούν τα αεροπορικά ταξίδια για όποιον τύπο τουρισμού υπάρχει και μεταφέρονται με ευκολία. Ειδικότερα, οι μεγάλες αποστάσεις έχουν καλυφθεί από τις αερομεταφορές μειώνοντας τον χρόνο ταξιδιού και την απόσταση, καθώς δίδεται και ευκολότερη πρόσβαση στον τόπο προορισμού και με ασφάλεια, διότι το αεροπλάνο θεωρείται το ασφαλέστερο μέσο μετακίνησης (ICAO¹¹, 2005). Επίσης, η ύπαρξη αερολιμένα σε μια περιοχή αναδεικνύει την περιοχή και συντελεί στην ανάπτυξη της καθώς και προβάλλεται περισσότερο, όπως και θεωρείται όλο και πιο τουριστική περιοχή.

Από το 1978 ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (UNWTO) και ο Διεθνής Πολιτικός Οργανισμός Αεροπορίας (ICAO) συνεργάζονται για την καλύτερη απόδοση του λειτουργικού πλαισίου των αερομεταφορών σε παγκόσμιο επίπεδο ανάλογα την περιοχή. Στόχος των δυο οργανισμών είναι η προστασία των επιβατών και των τουριστών, η παροχή των τουριστικών υπηρεσιών, η μείωση των εκπομπών θερμοκηπίου, δηλαδή η προστασία του περιβάλλοντος, η αντιμετώπιση των αεροπορικών μεταφορών για τουριστική ανάπτυξη όσον αφορά τις μεγάλες αποστάσεις και η αξιολόγηση της οικονομικής επίπτωσης των φόρων, των επιβαρύνσεων και άλλων εισφορών στην αεροπορία. Η απλούστερη μορφή θεώρησης

¹¹ Internastional Civil Aviation Organization

των εγγράφων έχει διευκολύνει την μετακίνηση των πολιτών και έχει συμβάλει στην αύξησή τους. Η εκσυγχρόνιση του ελέγχου έχει επέλθει μέσα από αλλαγές στις πολιτικές των χωρών μέσα από κινήσεις των δύο οργανισμών. Η κλιματική αλλαγή είναι ένα περιβαλλοντικό φαινόμενο, το οποίο η αερομεταφορά θέλει να ελέγξει και να προστατέψει το περιβάλλον από τις εκπομπές άνθρακα. Η χρήση μεγαλύτερων αεροπλάνων σε χωρητικότητα επιβατών συμβάλλει στην αύξηση του τουρισμού, καθώς περισσότερα άτομα ταξιδεύουν σε ένα δρομολόγιο.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αεροπορικές εταιρείες, αφορούν την ελευθέρωση του χώρου του αέρα, έτσι ώστε να υπάρχει προσβασιμότητα των δρομολογίων. Σε κάποιες περιοχές υπάρχουν διάφορες πολιτικές προκλήσεις για τις αεροπορικές εταιρείες. Ακόμη, οι φόροι και οι επιβαρύνσεις των αεροπορικών εταιρειών κάνουν το εισιτήριο να κοστίζει περισσότερο και είναι μια πρόκληση, η οποία πρέπει να μελετηθεί.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία ο τουρισμός φαίνεται να συνέβαλε στην οικονομία της χώρας με την δημιουργία του 11,7% του ΑΕΠ, με € 21,6 δισ. από εισερχόμενο τουρισμό, εγχώριο τουρισμό, εισπράξεις από κρουαζιέρα, αερομεταφορές, θαλάσσιες μεταφορές και επενδύσεις.

3.1 Η ανάπτυξη των αερομεταφορών

Οι υπάρχουσες αεροπορικές εταιρείες φαίνεται να έχουν τρεις κύριες κατηγορίες γραμμών. Αρχικά, η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει γραμμές με μεγάλο αριθμό επιβατών, η οποία λειτουργεί όλο το έτος. Στις γραμμές αυτές συνήθως δραστηριοποιούνται αρκετές εταιρείες. Η επόμενη κατηγορία, η δεύτερη περιλαμβάνει γραμμές, όπου το μέγεθος της αγοράς είναι σχετικά μικρό κατά την διάρκεια των χειμερινών μηνών. Στις γραμμές αυτές δραστηριοποιούνται λίγες εταιρείες. Τέλος, στην τρίτη κατηγορία περιλαμβάνονται οι γραμμές, όπου το μέγεθος της αγοράς είναι στο ελάχιστο κατά τους χειμερινούς μήνες. Στις άγονες γραμμές μετακινούνται λίγοι επιβάτες τους χειμερινούς μήνες με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν έσοδα για τις εκάστοτε εταιρείες. Το αρμόδιο υπουργείο για τα θέματα του κλάδου των αερομεταφορών είναι το υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.). Η Υ.Π.Α. είναι μια δημόσια υπηρεσία, η οποία ανήκει στο Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. Ο σκοπός της είναι η οργάνωση, η ανάπτυξη και ο έλεγχος του συστήματος των

αερομεταφορών της χώρας. Επίσης, στα καθήκοντά της συμπεριλαμβάνονται η μελέτη και η αναφορά προς το Υπουργείο. Οπότε, οι κύριες αρμοδιότητες της Υ.Π.Α. είναι:

- 1) Η ανάπτυξη των αερομεταφορών εντός και εκτός της χώρας.
- 2) Η συμμετοχή σε διεθνείς οργανισμούς και η ανάπτυξη των διεθνών αεροπορικών σχέσεων.
- 3) Η οργάνωση του Εθνικού Εναέριου Χώρου και η άσκηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
- 4) Η λειτουργία αεροναυτικών τηλεπικοινωνιών και η παροχή αεροναυτικών πληροφοριών.
- 5) Η ρύθμιση των άγονων γραμμών.
- 6) Η παρακολούθηση στην τήρηση των κανονισμών και των απαιτήσεων εκμετάλλευσης για την εύρυθμη λειτουργία αεροσκαφών.
- 7) Ο έλεγχος για την καταλληλότητα των αεροσκαφών και των πληρωμάτων της Πολιτικής Αεροπορίας.
- 8) Η φροντίδα για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των αερολιμένων της χώρας, καθώς και η σωστή λειτουργία τους.
- 9) Η διατύπωση της νομοθεσίας όσον αφορά τις αερομεταφορές.
- 10) Η καταγραφή των εσόδων σχετικά με την παροχή υπηρεσιών.
- 11) Οι κανονιστικές αρμοδιότητες, η εποπτεία και η διεξαγωγή ελέγχων.
- 12) Η ρύθμιση της εναέριας κυκλοφορίας.
- 13) Η υποστήριξη συστημάτων αεροναυτιλίας.
- 14) Η παρουσίαση στατιστικών στοιχείων.

3.1.1 Χαρακτηριστικά αεροδρομίου

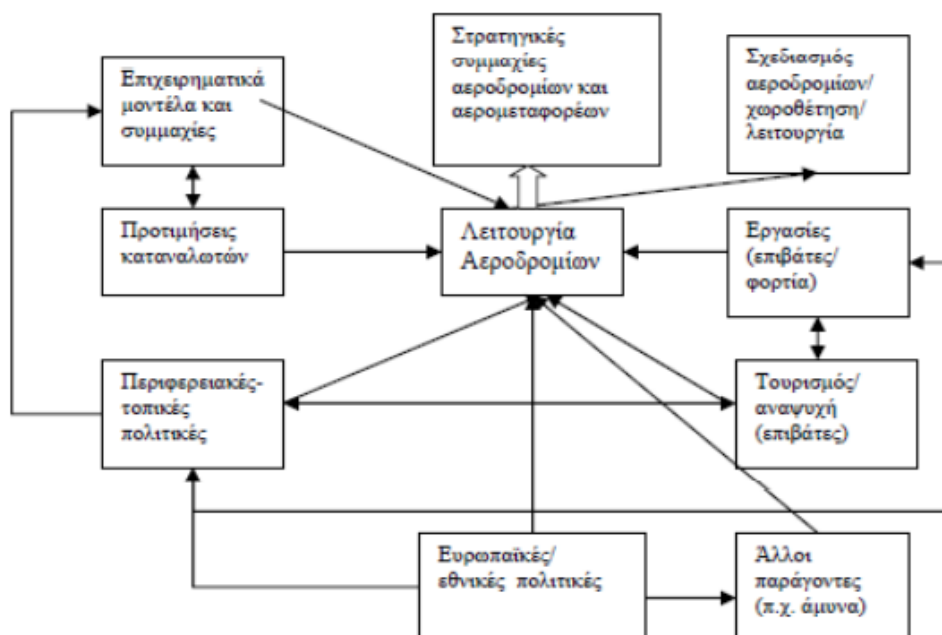
Τα κύρια δομικά στοιχεία ενός αεροδρομίου είναι:

- διάδρομοι (runways),
- τροχόδρομοι (taxiways),
- ποδιές ή δάπεδα στάθμευσης (terminal aprons),
- ποδιές ή χώροι αναμονής (holding aprons),
- «κόλποι» αναμονής (holding bays),
- αεροσταθμός (terminal) και

- πύργος ελέγχου (control tower)
- Τα κύρια συστήματα λειτουργίας του αεροδρομίου είναι:
- Το σύστημα που πρέπει να κάνει έλεγχο στον αέρα, όπως έλεγχο προσέγγισης αεροσκαφών, διαχείριση κίνησης αεροσκαφών στο πεδίο ελιγμών.
- Το σύστημα το οποίο ελέγχει την πόλη, όπως σύστημα πρόσβασης, χρήση εναλλακτικών μεταφορικών μέσων για την μετάβαση στον επόμενο ενδιάμεσο σταθμό ή και στον τελικό προορισμό.
- Το σύστημα διαχείρισης του αεροσταθμού.

Η δομή των αεροδρομίων παγκοσμίως είναι κομβική (hub) και ακτινική (spoke), περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια είναι συνήθως ακτινικά.

Η βιωσιμότητα των αερομεταφορών εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως τις πολιτικές των αερογραμμών, που βασίζονται σε επιχειρηματικά μοντέλα και συμμαχίες. Επίσης, στις προτιμήσεις των επιβατών και στις περιφερειακές και τοπικές πολιτικές, όπου στην Ευρώπη ακολουθούνται οι ευρωπαϊκές και οι εθνικές πολιτικές.



Διάγραμμα 1: Παράγοντες που επηρεάζουν τη λειτουργία των αεροδρομίων

Πηγή: www.airliners.gr

Η ζήτηση στον κλάδο των αερομεταφορών φαίνεται να παρουσιάζει έντονη εποχικότητα, ειδικότερα με την υπαρκτή αύξηση των μετακινήσεων των επιβατών τους θερινούς μήνες και στις εορταστικές περιόδους. Οι αεροπορικές εταιρείες φροντίζουν για την διαμόρφωση των δρομολογίων ανάλογα με την ζήτηση, που υπάρχει. Μέσα από την διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, κυρίως από 2005 και έπειτα φαίνεται πως η Ελλάδα παρουσίασε σταδιακή άνοδο. Στην αρχή της κρίσης το 2009 ο αεροπορικός κλάδος παρουσίασε τα πρώτα σημάδια πτώσης. Η μείωση ήταν έντονη την επόμενη τριετία (2010–2012), όπου ο κλάδος παρουσίασε μείωση γύρω στο 10% της κίνησης. Από το 2013 και έπειτα ο κλάδος παρουσίασε πάλι ανοδική πορεία μέσα από την μεγάλη τουριστική καμπάνια για τη χώρα μας και την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών σε παγκόσμια κλίμακα. Οι νέοι επιβάτες είναι κατά κύριο λόγο ξένοι επισκέπτες στη χώρας μας. Το 2015 οι συνολικές αφίξεις και αναχωρήσεις έφτασαν στον αριθμό ρεκόρ των 48.811.600 και οι προβλέψεις για το 2016 είναι ακόμα καλύτερες καθώς στα αποτελέσματα του πρώτου εξαμήνου υπάρχει μια συνολική αύξηση της τάξεως του 8,5%.

3.1.2 Παράγοντες επιρροής ζήτησης αερομεταφορών

Οι παράγοντες, που επηρεάζουν τη ζήτηση των αεροπορικών μεταφορών, είναι οι εξής:

1) Τουρισμός – εποχικότητα

Σημαντικός παράγοντας της ζήτησης των αερομεταφορών αποτελεί το μέγεθος της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας. Βέβαια, σχεδόν το 50% των επιβατών διακινείται κατά την καλοκαιρινή τουριστική περίοδο (Ιούνιος–Σεπτέμβριος). Κυρίως ο εισερχόμενος τουρισμός επιλέγει την χώρα μας για διακοπές και αναψυχή. Όμως, το φαινόμενο της εποχικότητας φαίνεται να συμβαίνει περισσότερο στους τουριστικούς προορισμούς της Ελλάδας παρά στις μεγάλες πόλεις. Οπότε, οι μεταβολές της τουριστικής κίνησης επηρεάζουν την τουριστική ζήτηση των υπηρεσιών και των τουριστικών προϊόντων. Αυτό φάνηκε και στα έτη 2011 και 2012, καθώς η τουριστική κίνηση μειώθηκε σε σημαντικό βαθμό. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την φανερό επιρροή στον τομέα των αερομεταφορών.

2) Η ποιότητα των υπηρεσιών

Η ποιότητα των υπηρεσιών, που παρέχονται στον τουριστικό κλάδο και στον κλάδο των αερομεταφορών, επηρεάζει κατά πολύ την ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου. Έτσι, δημιουργείται η αίσθηση του ανταγωνισμού ανάμεσα στις εταιρείες ως προς τη τουριστική αγορά. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών έχει βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, φαινόμενο το οποίο αποτελεί συνάρτηση πολλών παραγόντων. Τα αεροσκάφη, που δρομολογούνται, είναι αρκετά νέα και παρέχουν πλέον τις υψηλότερες ανέσεις. Ακόμα, θετικό ρόλο έπαιξε η ανάπτυξη των τουριστικών υποδομών και η πρόσβαση σε αυτά όσον αφορά τις αεροπορικές εγκαταστάσεις και παροχές υπηρεσιών, δίνοντας έναυσμα στην ποιότητα των αεροπορικών υπηρεσιών. Επίσης, η ηλεκτρονική αγορά και έκδοση των αεροπορικών εισιτηριών, όπως και οι ολικές πληροφορίες, που απαρτίζουν το online σύστημα, είναι ένα γεγονός στις μέρες μας, το οποίο προσφέρει άμεσα την υπηρεσία. Το σύστημα αυτό προσφέρει ασφάλεια στην αγορά των αεροπορικών εισιτηριών, δίνει την ολική εικόνα των κρατήσεων και παρέχει τον απόλυτο έλεγχο στις κρατήσεις. Με την εξέλιξη του συστήματος γίνονται πλέον όλο και περισσότερες κρατήσεις πακέτων μεταφοράς και διακοπών. Έτσι, γίνεται αγορά στον συνδυασμό των μετακινήσεων με τις κρατήσεις ξενοδοχείων ή άλλων δωματίων, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και σκαφών αναψυχής για εκδρομές και περιηγήσεις.

3) Κόστος ταξιδιού για τον επιβάτη

Η ζήτηση των αερομεταφορών επηρεάζεται από το κόστος της μετακίνησης, το οποίο είναι μια βασική παράμετρος. Το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων προσφέρει την δυνατότητα στον πελάτη να αγοράσει το εισιτήριο του νωρίς και σε καλύτερη τιμή από την προσφερόμενη τιμή της τελευταίας στιγμής ειδικά σε περιόδους αιχμής και εποχικότητας, όπου παρουσιάζεται αύξηση. Η μείωση της τιμής δίνει αύξηση στην ζήτηση της αερομεταφοράς. Σε αυτό έχει βοηθήσει και η δημιουργία αρκετών low cost (χαμηλού κόστους) εταιρειών στην ελληνική αγορά.

4) Οι διεθνείς εξελίξεις

Ο κλάδος των αερομεταφορών επηρεάζεται σημαντικά από τις διεθνείς εξελίξεις και είναι λογικό. Ο αεροπορικός κλάδος βασίζεται ολοκληρωτικά στους ξένους επιβάτες, οι οποίοι εισέρχονται στην χώρα. Οπότε, όποια διεθνή εξέλιξη προκύψει με αρνητικό τρόπο θα έχει αρνητικό αντίκτυπο στον αεροπορικό κλάδο των μεταφορών. Για παράδειγμα, οι τρομοκρατικές επιθέσεις στην Τουρκία και στην Ευρώπη (2016),

αλλά και οι ροές των προσφύγων ενδεχομένως να οδηγήσουν σε αλλαγές στη ζήτηση. Μια ακόμη διεθνή εξέλιξη, όπως το «Brexit», μπορεί να επηρεάσει των κλάδο των αερομεταφορών, επειδή η Αγγλία προτιμάει την Ελλάδα για διακοπές και κάθε χρόνο εισέρχονται εκατομμύρια Άγγλοι τουρίστες.

3.2 Η ανάπτυξη των δια θαλάσσης μεταφορών

Οι υπηρεσίες του θαλασσιου τουρισμού περιλαμβάνουν υπηρεσίες σχετικές με τα θαλάσσια ταξίδια, τα οποία μπορεί να πραγματοποιούνται για λόγους αναψυχής, περιήγησης ή ναυταθλητισμού. Ο θαλάσσιος τουρισμός βασίζεται στην μετακίνηση με τα θαλάσσια μέσα, όπως τα κρουαζιερόπλοια, τα ακτοπλοϊκά πλοία γραμμής και τα πλοία ή/ και πλοιάρια αναψυχής και ναυταθλητισμού. Έτσι, δημιουργούνται πιο εξειδικευμένες υπηρεσίες, οι οποίες σχετίζονται με την γενικότερη τουριστική ανάπτυξη.

Η πρώτη Μαρίνα ήταν ο όρμος Μουνυχίας και επελέγη το 1935 από τον Αντώνη Εμμ. Μπενάκη. Ο συγκεκριμένος ναύσταθμος χρησιμοποιήθηκε για τον ελλιμενισμό αλλά και ως μαρίνα για τα σκάφη αναψυχής. Το πρώτο λιμάνι για σκάφη αναψυχής αμέσως μετά το ορμητήριο της Μουνυχίας, ήταν η Μαρίνα Βουλιαγμένης, η οποία πρωτολειτούργησε το 1963 υπό την εποπτεία του ΝΟΕ¹². Το 1967 η Μαρίνα Βουλιαγμένης ανατέθηκε στα χέρια του ΕΟΤ¹³ με ειδική Υπηρεσία Αυτεπιστασίας.

Στην Ελλάδα υπάρχουν περισσότερα από 100 κατοικήσιμα νησιά. Η Ελλάδα διαθέτει 900 λιμάνια και λιμενικές εγκαταστάσεις. Τα 22 χαρακτηρίζονται διεθνή, καθώς ετησίως διακινούν είτε πάνω από 1,5 εκ. τόνους εμπορευμάτων ή περισσότερους από 200.000 επιβάτες. Οι θαλάσσιες μεταφορές παρουσιάζουν μεγάλη βιωσιμότητα στις νησιώτικες περιοχές, καθώς:

1. Το 95% των Ελλήνων χρησιμοποιεί την θαλάσσια μεταφορά.
2. Το 25% των εμπορευμάτων στο εσωτερικό της χώρας ξεκινούν από ελληνικούς προορισμούς.
3. Συνολικά, οι θαλάσσιες μεταφορές δημιουργούν προστιθέμενη αξία 3,2% του ΑΕΠ, δίνοντας στην Ελλάδα την 6η θέση στην Ευρώπη.

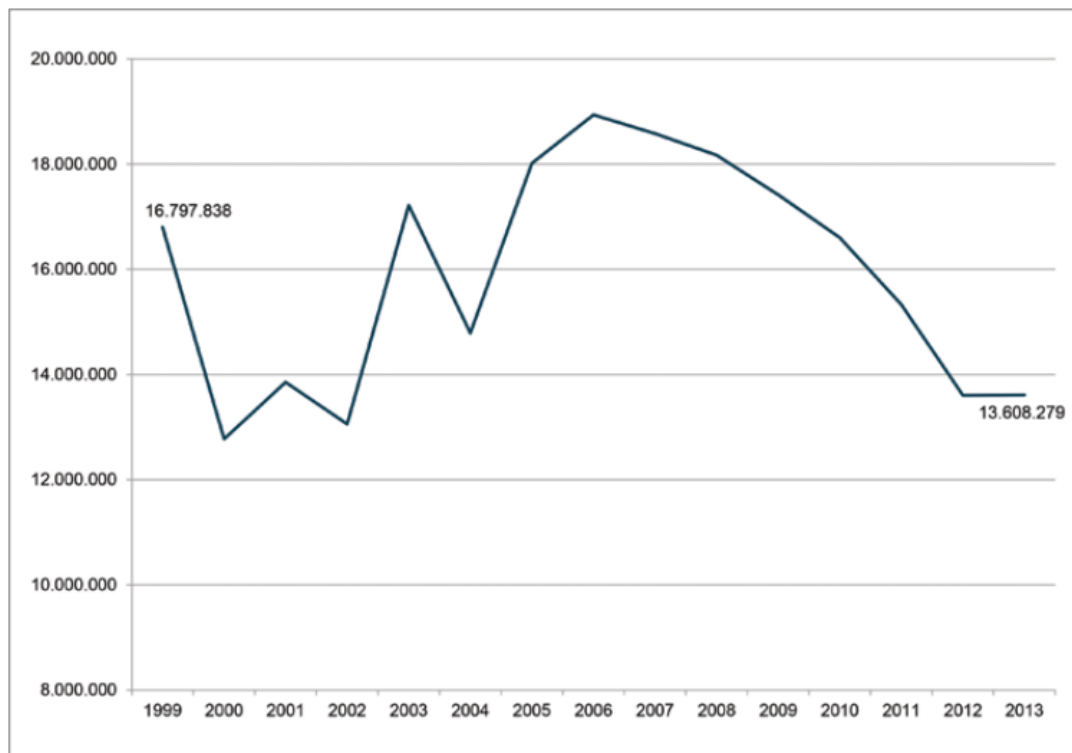
¹² Ναυτικός Όμιλος Ελλάδος

¹³ Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

Το 2013 τα λιμάνια στην Ελλάδα φαίνεται να εξυπηρέτησαν 13.608.279 επιβάτες (εκτός των πορθμείων). Η επιβατική κίνηση φαίνεται να επηρεάζεται από την εποχικότητα, καθώς υπάρχει αύξηση της κίνησης το καλοκαίρι και συγκεκριμένα προς τους τουριστικούς νησιωτικούς προορισμούς. Στα μικρά νησιά των Κυκλάδων φαίνεται τουριστική κίνηση παραπάνω από 80% στους θερινούς μήνες. (Διάγραμμα 1)

Στην έκθεση του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ φαίνεται πως υπάρχει έλλειψη στις υποδομές ελλιμενισμού, καθώς και το σύστημα της τουριστικής πολιτικής ανεπαρκεί. Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα προσελκύει μεγάλο τμήμα της αγοράς κάθε χρόνο, όμως χάνεται ένα σημαντικό κομμάτι της αγοράς στον τομέα της κρουαζιέρας εξαιτίας του καμποτάζ.

Η επιβατική κίνηση στην Ελλάδα συνδέεται, επίσης, με την τουριστική κίνηση. Η σταθερή τιμή της επιβατικής κίνησης, η οποία παρουσιάζεται τα τελευταία χρόνια, πιθανόν να συνεχιστεί, καθώς η πτώση του εγχώριου τουρισμού θα φέρει ισορροπία με την τάση της αύξησης του εισερχόμενου τουρισμού.



* Η κίνηση δεν περιλαμβάνει τα πορθμεία

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ

Διάγραμμα 2: Επιβατική κίνηση 1999 - 2013

Ανάπτυξη της βιώσιμης ναυτιλίας στη Μεσόγειο με (WWF, 2021):

1. Καλύτερο έλεγχο στα λιμάνια με αποτέλεσμα την πρόληψη των ατυχημάτων και ανάληψη της ευθύνης από τις χώρες, που ανήκουν τα σκάφη.
2. Την επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης ελέγχεται και διαχειρίζεται το θαλάσσιο έρμα και το ίζημα των πλοίων (Ballast Water Convention) σε όλη τη Μεσόγειο. Έτσι, το WWF καλεί όλες τις μεσογειακές χώρες να ακολουθούν τους κανόνες του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας.
3. Πιστή εφαρμογή των οδηγιών του Διεθνούς Οργανισμού Ναυτιλίας για τον θόρυβο, από όλες τις μεσογειακές χώρες και με απώτερο στόχο την επίσημη θεσμοθέτηση αυτών.
4. Την μείωση των απορριμμάτων εντός των πλοίων μέσα από την δημιουργία των κατάλληλων εγκαταστάσεων. Επίσης, η σωστή ενημέρωση και η ευαισθητοποίηση των επιβατών θα βοηθήσει παράλληλα, έτσι ώστε να μην απορρίπτουν ότι άχρηστο αντικείμενο μέσα στη θάλασσα.
5. Τις κατάλληλες διαδικασίες να θεσμοθετηθεί η Μεσόγειος ως περιοχής ελέγχου περιοχών θείου (SECA).

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού χρειάζεται συνεχή προσπάθεια καθώς παρουσιάζεται ως ένα συγκριτικό πλεονέκτημα στην Ελλάδα. Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής είναι επεύθυνο για την ανάπτυξη του εναλλακτικού είδους στον τουρισμό. Παρακάτω παρατίθενται τα κρίσιμα θέματα, τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν για την βιωσιμότητα του θαλάσσιου τουρισμού, υπό την αρμοδιότητα του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής:

1. Θέματα Υποδομών

Η εκσυγχρόνιση των χερσαίων και λιμενικών υποδομών σύμφωνα με το πλαίσιο της εθνικής λιμενικής στρατηγικής κρίνεται απαραίτητη. Οι κατάλληλες υποδομές μειώνουν τους κινδύνους ατυχημάτων σε επιβάτες και σε σκάφη, καθώς παρέχουν περισσότερη ασφάλεια.

2. Μείγμα οικονομικής πολιτικής

- Η μείωση του ΦΠΑ στην μεταφορά των επιβατών εντός της χώρας από 24% στο μειωμένο συντελεστή 13%. Ο ανταγωνισμός κινείται με φθηνότερες προσφορές και ο αυξημένος φόρος δημιουργεί ανταγωνιστικότητα.

- Επανεξέταση για την καταβολή του Τέλους Πλοίων Αναφυχής και Ημερόπλοιων (ΤΕΠΑΗ).
- Επανεξέταση για την μίσθωση των υπάρχων μαρινών, που πλέον έχουν ιδιωτικοποιηθεί.
- Οι μακροχρόνιες συμβάσεις ελλιμενισμού στις ελληνικές μαρίνες να μπορούν να ενταχθούν στο πρόγραμμα “Χρυσή Βίτσα” (ν.4514/2018).

3. Μείωση γραφειοκρατίας

Η μείωση της γραφειοκρατίας κυρίως στα παρακάτω:

- Έκδοση άδειας επαγγελματικού σκάφους μέσω του e-μητρώου σκαφών.
- Ευκολότερη διαδικασία για χορήγηση βίζας στους υπηκόους τρίτων χωρών, που μετακινούνται ως τουρίστες κρουαζιέρας.
- Στην ίδρυση και λειτουργία Τουριστικών Λιμένων. Χρειάζονται 5 έτη για τη δημιουργία μαρίνας, κάτι το οποίο φαίνεται χρονοβόρο. Οπότε, η επιτάχυνση στις εκδόσεις των αδειών μέσω της αρμόδιας Υπηρεσίας θα βοηθούσε την κατάσταση.

4. Ανάπτυξη κρουαζιέρας βάσει μακροχρόνιου σχεδιασμού

- Τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία ΝΠΔΔ να διαχειρίζουν και να αναπτύξουν τις λιμενικές πολιτικές με θεσμικές παρεμβάσεις κυρίως στη λειτουργία σημαντικών προορισμών κρουαζιέρας.
- Λειτουργία και συνεργασία των λιμανιών - δημόσιων υπηρεσιών - οργανισμών μεταξύ τους με σκοπό την ενθάρρυνση για καθιέρωση των κινήτρων προσέλκυσης και διακίνησης home porting, ένας πλέον τομέας ελπίδας στην κρουαζιέρα.
- Διάθεση προς εφαρμογή των τιμολογιακών πολιτικών από τους δημόσιους λιμενικούς οργανισμούς ή από όποιον άλλον δημόσιο φορέα, που σχετίζεται με τον κλάδο της κρουαζιέρας. Για να μην υπάρχουν προβλήματα στον προγραμματισμό της κρουαζιέρας θα πρέπει η τιμολόγηση νέων υπηρεσιών και αλλαγές να γίνονται με διετή προειδοποίηση τουλάχιστον.
- Εφαρμογή ενός συστήματος προγραμματισμού, κυρίως στα λιμάνια αιχμής, όπου θα φαίνονται οι αφίξεις και αναχωρήσεις των κρουαζιερόπλοιων για την καλύτερη διαχείριση (berth allocation system).

5. Παραχώρηση αιγιαλού

Η επανεξέταση του νομοθετικού καθεστώτος για την παραχώρηση του αιγιαλού κρίνεται αναγκαία αν και υπάρχουν διάφορα προβλήματα ανάμεσα στις επιχειρήσεις και στο λιμενικό, σε σχέση με τις υπάρχουσες πολιτικές, καθώς πρέπει να ελεγχθεί η νομιμότητα των χώρων.

6. Συνεργασία μεταξύ των τουριστικών φορέων και του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα

Ο θαλάσσιος τουρισμός με την κατάλληλη οργάνωση για προβολή μπορεί να διαφημιστεί στο εξωτερικό και κατ' επέκταση να αξιοποιηθεί κατάλληλα.

7. Περιβαλλοντικά / Βιώσιμη Ανάπτυξη

Όσον αφορά την περιβαλλοντική δράση και την βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού, η ναυπήγηση νέων πλοίων φιλικών προς το περιβάλλον θα μπορούσε να υλοποιηθεί μέσα από επιχορηγήσεις. Η πρόκληση για την κατανάλωση καυσίμων (IFO) μειωμένης περιεκτικότητας θείου 0,5%, θα ξεκινούσε από 1/1/2020.

3.3 Η έννοια της Κρουαζιέρας

Ο θαλάσσιος τουρισμός αφορά τις τουριστικές δραστηριότητες, που πραγματοποιούνται στη θάλασσα. Πρόκειται για δραστηριότητες, όπως η κολύμβηση και η αναψυχή στην παραλία. Όμως, με βάση την εναλλακτικότητα του είδους εμπεριέχει και άλλες δραστηριότητες, όπως τα θαλάσσια σπορ, την παρακολούθηση βυθού, την κρουαζιέρα κλπ. Η Ελλάδα διαθέτει πληθώρα νησιών, θάλασσα που την περικλύει, προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές, ήπιο μεσογειακό κλίμα και μεγάλο μήκος ακτογραμμής, τα οποία όλα αυτά είναι ιδανικά για την ανάπτυξη της θαλάσσιας τουριστικής δραστηριότητας. Το πλεονέκτημα αυτό ενισχύεται τόσο από την ναυτική παράδοση χιλιετηρίδων, όσο και από τις ευνοϊκές για θαλάσσιους πλόες συνθήκες (Μαντζουράνη & Τζιφάκη, 2006).

Ο Διακομιχάλης (2012) εκφράζει πως ο θαλάσσιος τουρισμός:

- Φαίνεται να σχετίζεται με τον παράκτιο τουρισμό, όμως ταυτόχρονα μπορεί να περιλαμβάνει και κάθε τουριστική δραστηριότητα, που αρχίζει από την θάλασσα, όπως το ψάρεμα και τις κρουαζιέρες (M.Hall).
- Αποτελεί τις δραστηριότητες «Αναψυχής ή Κατανάλωσης», όπου ο τουρίστας μπορεί να ταξιδέψει μακριά από τον τόπο διαμονής του και οι δραστηριότητες αυτές έχουν επικεντρώνονται στο θαλάσσιο περιβάλλον (M.Orams).

Η έννοια της κρουαζιέρας σε αποτύπωση του ορισμού, είναι μια πολυσύνθετη έννοια και συνδυάζει στοιχεία της μεταφοράς, του τουρισμού, της ψυχαγωγίας και του ταξιδιού (Wild & Dearing, 2000).

Η Ελληνική Κρουαζιεροπλοΐα, εμφανίστηκε στη δεκαετία του '30, όταν οι πρώτες ελληνικές εταιρίες πρόσφεραν κρουαζιέρες στο Αιγαίο και στη Μεσόγειο.

Η ΑΚΤΕΛ πρόσφερε κρουαζιέρες στη Μεσόγειο από το 1935 μέχρι το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Η ΕΛΜΕΣ¹⁴, η οποία προήλθε από την ΑΚΤΕΛ, συνέχισε την θαλάσσια δραστηριότητα της ακτοπλοΐας και της κρουαζιεροπλοΐας. Το πρώτο Ελληνικό κρουαζιερόπλοιο ονομάζεται "AQUARIUS" και ναυπηγήθηκε το 1972 για την ΕΛΜΕΣ. Το «ΚΑΣΤΑΛΙΑ», που ναυπηγήθηκε το 1975, ήταν το μεγαλύτερο (5.258dwt) οχηματαγωγό πλοίο της εποχής του, που πρόσφερε κρουαζιέρες.

Τη δεκαετία του '30 (1932), η εταιρεία «Ατμοπλοΐα Καβουνίδης Ναυτιλιακή ΕΠΕ» ήταν η πρώτη εταιρεία, η οποία ασχολήθηκε με την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Στη δεκαετία του '50 εμφανίστηκε το πλοίο Σεμίραμις από την εταιρεία Ποταμιάνου, το οποίο έφερε την ανάπτυξη στη σύγχρονη Κρουαζιεροπλοΐα στην Ελλάδα.

Η σύγχρονη κρουαζιεροπλοΐα σχετίζεται και με την εταιρία ROC¹⁵ (1995). Η εταιρεία αυτή ήταν αποτέλεσμα της συγχώνευσης των εταιριών «Ηπειρωτική» (1965) της οικογένειας Ποταμιάνου και Sun Cruise Lines (1958) του Χ. Κισέογλου. Η συνεργασία αυτή έληξε το 1999 όταν η ROC εξαγοράστηκε από την Κυπριακή εταιρία Louis Cruise Lines του Κωστάκη Λοΐζου.

Άλλες σημαντικές εταιρίες κρουαζιεροπλοΐας είναι η Celebrity (1989, πρώην Χανδρής), η οποία το 1997 συγχωνεύθηκε με την Caribbean Cruises, η Festival Cruises (1994) και η Golden Sun Cruises, που έχει στην ιδιοκτησία της ένα κρουαζιερόπλοιο το Aegean 1.

¹⁴ Ελληνικές Μεσογειακές γραμμές

¹⁵ Royal Olympic Cruises

Η Ελλάδα, ως τουριστικός προορισμός, αποτελεί ιδιυλλιακό χώρο για την πραγμάτωση λίγων ή παραπάνω ημερών κρουαζιέρες, καθώς διαθέτει πολλά νησιά και λιμάνια, που μπορείτε να επισκεφθείτε, αλλά και το ιδανικό κλίμα, το οποίο επιτρέπει ένα ευχάριστο ταξίδι τις περισσότερες εποχές του χρόνου. Επιπλέον, μια κρουαζιέρα στις ελληνικές θάλασσες δίνει την ευκαιρία για επίσκεψη σε αρχαιολογικούς χώρους, εκκλησίες και μοναστήρια, μνημεία νεώτερων χρόνων, ενδιαφέροντα μουσεία, παραδοσιακούς οικισμούς αλλά και φυσικές ομορφιές, που υπάρχουν σε όλη την χώρα. Στην Ελλάδα υπάρχουν αρκετές εταιρείες, οι οποίες λειτουργούν και διοργανώνουν κρουαζιέρες στις ελληνικές θάλασσες και στα ελληνικά νησιά. Επίσης, διάφορες ξένες εταιρείες δραστηριοποιούνται με τον ίδιο τρόπο στον τομέα του θαλάσσιου τουρισμού και στην κρουαζιέρα (Μαντζουράνη & Τζιφάκη, 2006).

Το ταξίδι της κρουαζιέρας μπορεί να είναι μονοήμερο, τριήμερο, μικρής διάρκειας (5 – 7 μέρες), μέσης διάρκειας (8 – 14 μέρες) ή μακράς διάρκειας (πάνω από 15 μέρες) όσον αφορά την χρονική διάρκεια του(Μυλωνόπουλος & Μοίρα, 2005). Ακόμη, χωρίζονται ανάλογα με τον τουριστικό προορισμό σε (Κομίλης, 1896):

- i. Κρουαζιέρες εσωτερικού ή εγχώριες κρουαζιέρες, οι οποίες υλοποιούνται μέσα στα όρια της χώρας (της χώρας προέλευσης του τουρίστα).
- ii. Μικτές κρουαζιέρες, οι οποίες πραγματοποιούνται με αφετηρία τη χώρα προέλευσης και κατάληξη τη χώρα προορισμού (διαφορετική από τη χώρα προέλευσης).
- iii. Κρουαζιέρες εξωτερικού (διεθνείς, υπερατλαντικές κ.ο.κ.), οι οποίες πραγματοποιούνται στα χωρικά ύδατα της χώρας προορισμού.

Οι κατηγορίες των κρουαζιερόπλοιων (Διακομιχάλης, 2009) είναι τα εξής:

- i. Yatch style ships
- ii. Exhibition ships
- iii. Masted sailing ships
- iv. Small cruises ships
- v. Mid-size cruise ships
- vi. Large cruise ships
- vii. Mega ships

Οι οργανωμένες κρουαζιέρες ως προς τις δραστηριότητες που μπορούν να προσφέρουν, κατανομούνται σε (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011):

- i. Αθλητικές
- ii. Εκπαιδευτικές
- iii. Τρίτης ηλικίας
- iv. Υγείας
- v. Ταξιδιού κινητρων

Και τέλος, οι περιλαμβανόμενες δραστηριότητες μέσα στην κρουαζιέρα, μπορεί να είναι (Κοκκώσης, Τσάρτας, Γκρίμπα, 2011):

- i. Άθληση (γυμναστήρια, πισίνες, γήπεδα)
- ii. Αγορές (καταστήματα)
- iii. Μελέτη (βιβλιοθήκη, αίθουσες συνεδρίων)
- iv. Διασκέδαση (club, disco, bar, casino)
- v. Ψυχαγωγία (θέατρο, κινηματογράφος, παιδική χαρά)
- vi. Καλλωπισμός (spa, κομμωτήριο)
- vii. Φύλαξη (ζώων, παιδιών)

Κεφάλαιο 4^ο «Η έννοια του Island Hopping»

Η έννοια του island hopping δεν είναι πολυδιάστατη και θεωρείται απλή καθώς δεν περιέχει πολλά συστατικά. Βασίζεται στην στρατηγική έννοια του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου. Το Leapfrogging, γνωστό και ως island hopping, μας δίνει την αρχική ιδέα στην έναρξη της έννοιας του island hopping. Οπότε, το leapfrogging ήταν μια στρατιωτική στρατηγική, η οποία χρησιμοποιήθηκε στον Πόλεμο του Ειρηνικού κατά της Ιαπωνίας κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Η βασική ιδέα απευθύνεται στην παράκαμψη της προσπάθειας κατάληψης των νησιών κατά μονάδα. Το σκεπτικό αφορά την αποκοπή των αλυσίδων εφοδιασμού τους με αποτέλεσμα την τελική τους πτώση. Έτσι, επιταχύνεται η πρόοδος και μειώνεται το όποιο κόστος του στρατού και του υλικού. (Davis, 2019)

Σύμφωνα με την έννοια island hopping θεωρείται η διάσχιση της θάλασσας με την ακολουθία μικρών ταξιδιών ανάμεσα στα νησιά αντί για την υλοποίηση ενός μεγάλου ταξιδιού όσον αφορά τον προορισμό. Η εναλλακτική αυτή μορφή φαίνεται να συνδέεται με τις καλοκαιρινές διακοπές, οι οποίες αφορούν επίσκεψη και μεταπήδηση από νησί σε νησί. Ο όρος φαίνεται να εμπεριέχει ένα κομμάτι της μετανάστευσης, η οποία σπάει σε μικρότερα κομμάτια το ταξίδι μέχρι τον τελικό προορισμό. Επίσης, δείχνει να έχει την μορφή της μετάβασης από το ένα μέρος στο άλλο χωρίς απαραίτητα να υπάρχει τελικός προορισμός ή τουλάχιστον να μην έχει ιδιαίτερη σημασία.

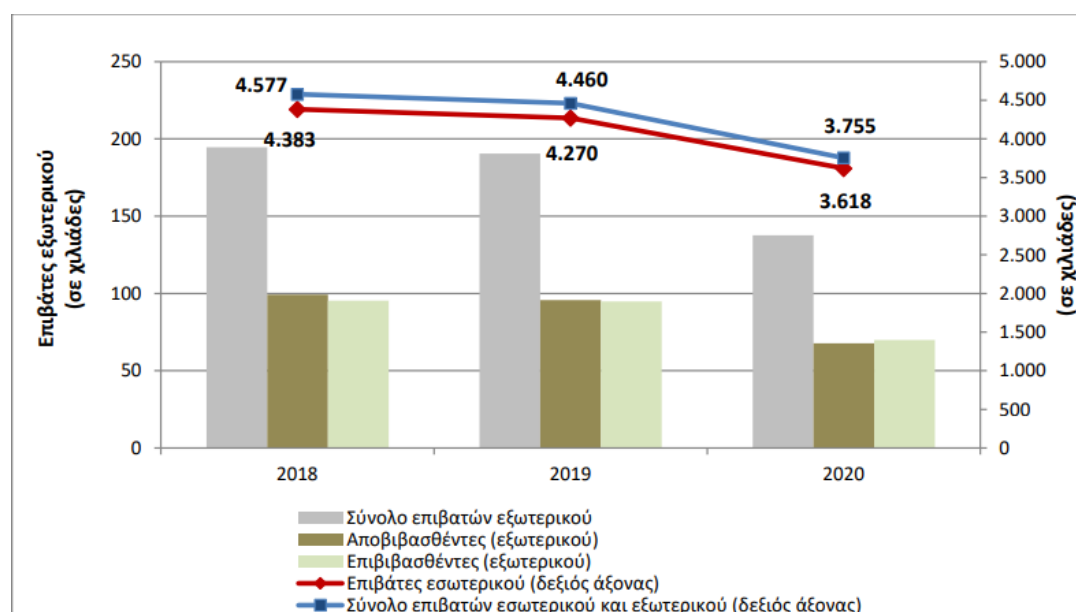
Το Island hopping σημαίνει την μεταπήδηση από το ένα νησί στο άλλο. Σύμφωνα με τις νέες τάσεις, που κυκλοφορούν στο διαδίκτυο είναι ένα από τα πιο εξεζητημένα ταξιδιωτικά trends. Τα νησιά της Ελλάδας προσφέρουν αυτήν την δυνατότητα της διαφορετική μορφή δραστηριότητας καθώς διαθέτει πανέμορφους και ξεχωριστούς προορισμούς, διαφορετικές κουζίνες, αμέτρητες παραλίες και γεμίζεις με εμπειρίες

και υπέροχες καλοκαιρινές εικόνες. Οι προτάσεις “island hopping” στην Ελλάδα για το 2021 σύμφωνα με ηλεκτρονική ιστοσελίδα αναφέρονται παρακάτω (ferryhopper, 2021):

1. Εξερεύνησε τις Κυκλάδες
 - Μύκονος - Πάρος – Σαντορίνη
 - Νάξος - Αμοργός – Κουφονήσια
 - Σαντορίνη - Πάρος - Νάξος – Κουφονήσια
 - Μύκονος - Σαντορίνη – Κρήτη
2. Δάμασε τα Δωδεκάνησα
 - Κάλυμνος - Πάτμος – Κως
 - Αστυπάλαια - Κως - Νίσυρος – Κάλυμνος
 - Ρόδος - Κάρπαθος - Κως - Αστυπάλαια
3. Κάνε island hopping από την Κρήτη
 - Ηράκλειο - Ρόδος – Σάμος
 - Ηράκλειο - Μήλος – Φολέγανδρος
 - Σητεία - Χάλκη - Σαντορίνη - Αμοργός
4. Όργωσε τα Επτάνησα
 - Κέρκυρα – Παξοί
 - Κεφαλονιά - Ιθάκη
5. Κατάκτησε τον Αργοσαρωνικό
 - Αίγινα – Πόρος
 - Ύδρα - Σπέτσες – Πόρος
 - Αίγινα - Αγκίστρι

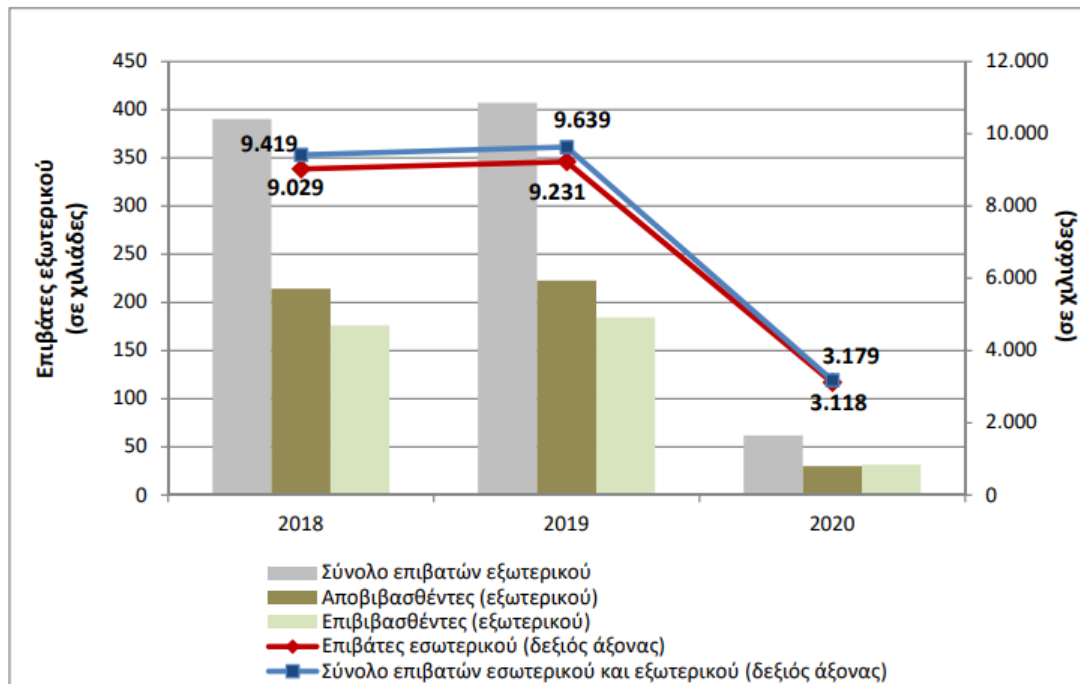
Κεφάλαιο 5^ο Στατιστικά νησιών Επιβίβαση – Αποβίβαση στην Ελλάδα»

Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ¹⁶ μπορεί να καταγραφεί μελέτη όσον αφορά την μετακίνηση των επιβατών στα ελληνικά νησιά. Η παράθεση των διαγραμμάτων βοηθούν στην προβολή της μελέτης των μετακινήσεων στα νησιά. Φαίνεται, λοιπόν, η συνολική διακίνηση των επιβατών στα Ελληνικά λιμάνια να παρουσιάζει μείωση κατά 15,8%, ως προς το πρώτο τρίμηνο του 2020 σχετικά με το πρώτο τρίμηνο του 2019 (Διάγραμμα 3). Αντίστοιχα, η συνολική διακίνηση επιβατών στο δεύτερο τρίμηνο του 2020 σε σχέση με το δεύτερο τρίμηνο του 2019 παρουσίασε μείωση κατά 67,0%, ενώ στην αντίστοιχη σύγκριση 2018 με 2019 παρατηρήθηκε αύξηση κατά 2,3% (Διάγραμμα 4). Το τρίτο τρίμηνο του 2020 σχετικά με το τρίτο τρίμηνο του 2019 παρουσίασε μείωση κατά 39,2%, ενώ αντιστοίχως στο 2018 προς 2019 υπήρχε αύξηση κατά 1,4% (Διάγραμμα 5). Στο τέταρτο τρίμηνο του 2020 παρουσιάστηκε μείωση κατά 47,6 % (Διάγραμμα 6).

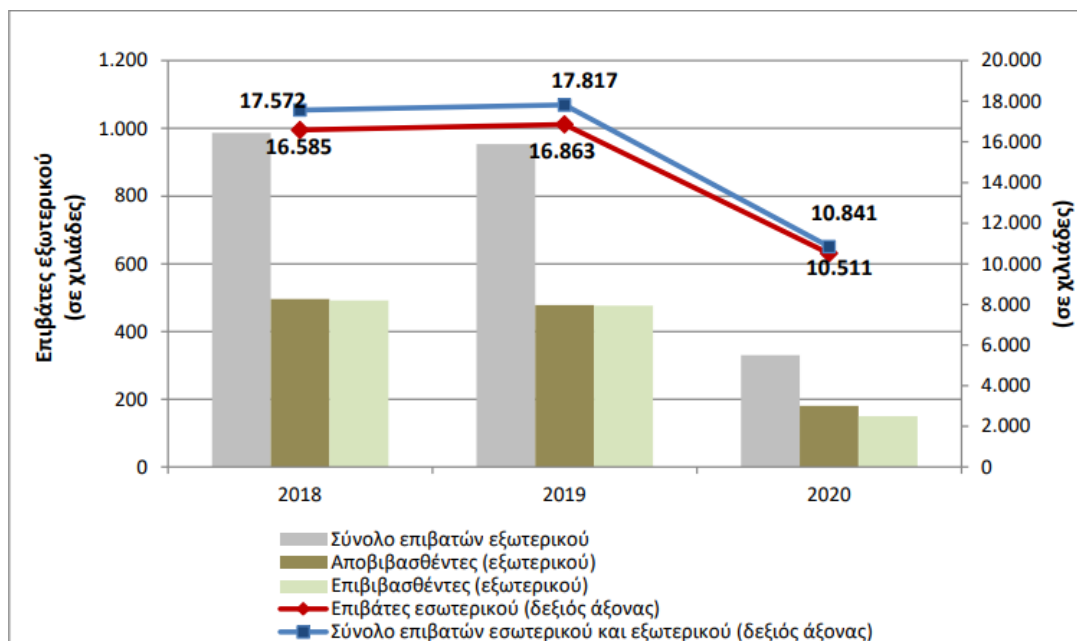


¹⁶ Ελληνική Στατιστική Αρχή (www.statistics.gr)

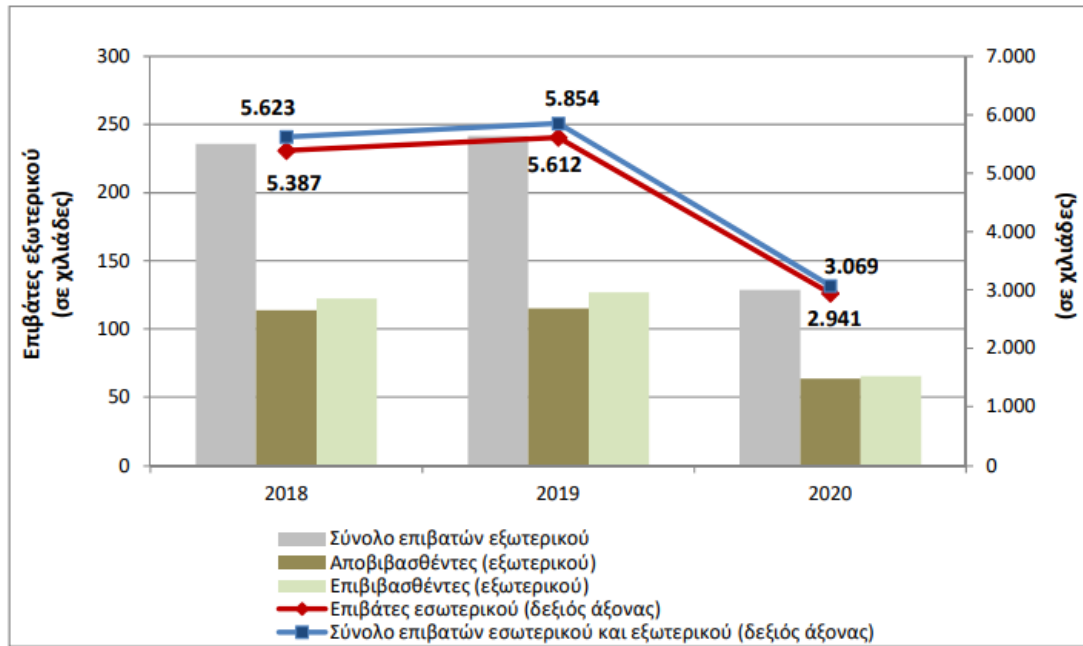
Διάγραμμα 3: Διακίνηση επιβατών, εσωτερικού και εξωτερικού, στους Ελληνικούς λιμένες με επιβατηγά πλοία: Α΄ Τρίμηνο 2018 – 2020 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 4: Διακίνηση επιβατών, εσωτερικού και εξωτερικού, στους Ελληνικούς λιμένες με επιβατηγά πλοία: Β΄ Τρίμηνο 2018 – 2020 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 5: Διακίνηση επιβατών, εσωτερικού και εξωτερικού, στους Ελληνικούς λιμένες με επιβατηγά πλοία: Γ΄ Τρίμηνο 2018 – 2020 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)



Διάγραμμα 6: Διακίνηση επιβατών, εσωτερικού και εξωτερικού, στους Ελληνικούς λιμένες με επιβατηγά πλοία: Δ' Τρίμηνο 2018 – 2020 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Πίνακας 1: Μεταβολή Επιβίβασης – Αποβίβασης ανά λιμάνι το 2020

(Πηγή: www.statistics.gr)

Λιμένες	Αποβιβασθέντες			Μεταβολή %		Επιβιβασθέντες			Μεταβολή %	
	Δ' Τρίμηνο 2018	Δ' Τρίμηνο 2019	Δ' Τρίμηνο 2020	2019/2018	2020/2019	Δ' Τρίμηνο 2018	Δ' Τρίμηνο 2019	Δ' Τρίμηνο 2020	2019/2018	2020/2019
Σύνολο	2.273	2.385	999	4,9	-58,1	2.273	2.385	999	4,9	-58,1
Ραφήνας	126	137	53	8,7	-61,3	112	120	46	7,1	-61,7
Πόρου	9	12	3	33,3	-75,0	9	12	4	33,3	-66,7
Πειραιώς	716	760	288	6,1	-62,1	623	653	261	4,8	-60,0
Πατρών	6	13	13	116,7	0,0	5	12	9,1	120,0	9,1
Πάρου	47	51	25	8,5	-51,0	55	60	28	9,1	-53,3
Μυτιλήνης	23	29	14	26,1	-51,7	26	35	15	34,6	-57,1
Μικόνου	80	81	28	1,3	-65,4	94	96	34	2,1	-64,6
Θήρα	112	111	31	-0,9	-72,1	118	123	37	4,2	-69,9
Ηρακλείου	123	150	51	22,0	-66,0	127	163	47	28,3	-71,2
Γαυρίου	31	33	17	6,5	-48,5	34	36	18	5,9	-50,0
Αίγινας	138	143	54	3,6	-62,2	140	147	54	5,0	-63,3

Λοιποί	Χίου	Ύδρας	Τήνου	Σύρου	Σπτεσίων	Σούδας	Σάμης	Ρόδου
	23	17	60	52	4	86	12	71
537								
	30	17	66	52	4	47	14	73
562								
	13	6	22	26	2	28	14	26
285								
	30,4	0,0	10,0	0,0	0,0	-45,3	16,7	2,8
4,7								
	-56,7	-64,7	-66,7	-50,0	-50,0	-40,4	0,0	-64,4
-49,3								
	27	18	63	54	4	102	13	82
567								
	31	18	70	57	4	50	16	84
599								
	14	7	23	27	2	31	15	25
299								
	14,8	0,0	11,1	5,6	0,0	-51,0	23,1	2,4
5,6								
	-54,8	-61,1	-67,1	-52,6	-50,0	-38,0	-6,3	-70,2
-50,1								

Κεφάλαιο 6^ο Παρουσίαση Έρευνας

6.1 Ερευνητικοί στόχοι και Ερευνητικά ερωτήματα

Ο κύριος σκοπός της παρακάτω έρευνας είναι η διερεύνηση της συμπεριφοράς των τουριστών γύρω από το φαινόμενο island hopping καθώς και των συνηθειών που αναπτύσσουν κατά τη διάρκεια των διακοπών τους, σε σχέση με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά τους και το τουριστικό – καταναλωτικό τους προφίλ. Η παρακάτω έρευνα συνεπώς αποσκοπεί να απαντήσει στα εξής ερευνητικά ερωτήματα:

1. Ποια είναι τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος;
2. Ποια είναι τα ταξιδιωτικά πρότυπα που ακολουθεί το δείγμα;
3. Ποιες είναι οι συνήθειες του δείγματος γύρω από το φαινόμενο islandhopping;
4. Ποια είναι η δυναμική που διαμορφώνεται γύρω από τον δευτερεύοντα προορισμό σε σχέση με τον βασικό (δηλαδή η δυναμική του islandhopping);
5. Ποια είναι η συνολική δυναμική του βασικού προορισμού;
6. Ποια είναι η συνολική δυναμική του δευτερεύοντα προορισμού;
7. Υπάρχει σχέση ανάμεσα στα δημογραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος και τη δυναμική του βασικού ή/και του δευτερεύοντα προορισμού;
8. Υπάρχει σχέση ανάμεσα στα ταξιδιωτικά πρότυπα που ακολουθεί το δείγμα και τη δυναμική του βασικού ή/και του δευτερεύοντα προορισμού;
9. Ποια είναι η σχέση που διαμορφώνεται μεταξύ των ταξιδιωτικών συνηθειών του δείγματος και της δυναμικής του βασικού και του δευτερεύοντα προορισμού;

6.2 Μεθοδολογία έρευνας

Οι παραπάνω ερωτήσεις μπορούν να ερευνηθούν χρησιμοποιώντας περιγραφικές στατιστικές μεθόδους, ενώ οι απαιτήσεις τους ικανοποιούνται με τη χρήση ερωτηματολογίων. Όσον αφορά τη συγκεκριμένη έρευνα, δημιουργήθηκε ένα ερωτηματολόγιο αποτελούμενο από ευθείες και εύκολες απαντήσεις σε ερωτήσεις. Η συμπλήρωσή του δεν απαιτεί πολύ χρόνο (μέγιστος χρόνος συμπλήρωσης 5 λεπτών). Επίσης, χρησιμοποιείται μεγάλη ποικιλία μεταβλητών (και συγκεκριμένα

απαντήσεων), όπως διχότομων, ονομαστικών – πολύτομων και τακτικών – πολύτομων. Η έρευνα ολοκληρώθηκε ρητά στο διαδίκτυο, λόγω των περιορισμών της πανδημίας Covid-19 και η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε ήταν αποστολή απευθείας e-mail (σε επαφές) και φόρμες Google.

6.2.1 Παρουσίαση ερωτηματολογίου

Αναφορικά με τη δομή του ερωτηματολογίου, αυτό αποτελείται από συνολικά 39 ερωτήσεις. Το ερωτηματολόγιο χωρίζεται σε τέσσερα τμήματα ερωτήσεων, ανάλογα με τον εκάστοτε στόχο. Στόχοι του ερωτηματολογίου είναι η συλλογή δεδομένων αναφορικά με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος (ερωτήσεις 1 έως 5), τα ταξιδιωτικά πρότυπα που ακολουθεί (ερωτήσεις 6 έως 11), τις συνήθειες γύρω από το φαινόμενο islandhopping (ερωτήσεις 12 έως 24) και τις απόψεις σχετικά με τη δυναμική του βασικού και του δευτερεύοντα προορισμού (ερωτήσεις 25 έως 39).

Το ερωτηματολόγιο παρουσιάζεται αναλυτικά στο παράρτημα, που βρίσκεται στο τέλος της παρούσας.

6.2.2 Μέθοδοι Δειγματοληψίας

Για μικρά και μεσαίου μεγέθους ερωτηματολόγια, όπως είναι αυτό που χρησιμοποιείται στην παρούσα εργασία, η καλύτερη μέθοδος συλλογής στοιχείων είναι η μέθοδος του ταχυδρομείου, η οποία πλέον έχει μεταφερθεί στο διαδίκτυο. Για τη συγκεκριμένη έρευνα, το ερωτηματολόγιο διαμορφώθηκε κατάλληλα με τη χρήση της πλατφόρμας Google Forms, η οποία επιτρέπει τη συμπλήρωση ερωτηματολογίου χωρίς τη χρήση προσωπικών στοιχείων, όπως το τηλέφωνο, το ονοματεπώνυμο και το e-mail. Με αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται η ανωνυμία, που αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα για τη λήψη περισσότερων απαντήσεων. Επίσης, η συγκεκριμένη μέθοδος έχει μηδενικό κόστος και είναι σύντομη, αφού δεν απαιτείται η δαπάνη χρόνου του ερευνητή για τη συμπλήρωση των ερωτηματολογίων.

Ο τρόπος με τον οποίο έγινε η δειγματοληψία ολοκληρώθηκε σε δύο φάσεις. Σε πρώτη φάση, ο ερευνητής απέστειλε τον σύνδεσμο του ερωτηματολογίου μέσω e-mail, παρέχοντας τις κατάλληλες πληροφορίες για την ιδιότητά του, τον ελάχιστο χρόνο που απαιτεί η συμπλήρωση, το στόχο της έρευνας, τα αναμενόμενα αποτελέσματα, τη χρήση της και φυσικά τη διασφάλιση της ανωνυμίας. Συνολικά

στάλθηκαν 180 e-mail σε επαφές του ερευνητή, από τα οποία απαντήθηκαν τα 77, ενώ λόγω μεγάλου αριθμού ελλείψεων σε απαντήσεις τα 5 αποκλείστηκαν από την έρευνα.

Σε δεύτερη φάση, σε μία προσπάθεια για συλλογή μεγαλύτερου αριθμού συμπληρωμένων ερωτηματολογίων χρησιμοποιήθηκε η πλατφόρμα του Facebook, όπου το ερωτηματολόγιο αναρτήθηκε σε ομάδες σχετικές με τον τουρισμό, συνοδευόμενο από τις απαραίτητες πληροφορίες, όπως αυτές περιεγράφηκαν παραπάνω. Η δεύτερη φάση συγκέντρωσε 93 ερωτηματολόγια, από τα οποία όμως τα 28 είχαν ελλείψεις. Έτσι, η πρώτη φάση συγκέντρωσε 72 πλήρη ερωτηματολόγια και η δεύτερη 65, έχοντας συνολικά ως δείγμα 137 πλήρη ερωτηματολόγια.

6.2.3 Στατιστικές μέθοδοι ανάλυσης

Το πρώτο εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε για την ανάλυση είναι τα περιγραφικά στατιστικά στοιχεία των μέσων, της τυπικής απόκλισης, της ασυμμετρίας και της κύρτωσης. Οι περιγραφικές στατιστικές στοχεύουν πρώτα στην εξέταση της συνολικής τάσης προς μια απάντηση. Αυτό ολοκληρώνεται εξετάζοντας τα μέσα και την ασυμμετρία της κατανομής. Ένας μέσος όρος υψηλότερος ή χαμηλότερος από τον διάμεσο της απάντησης (π.χ. ένας μέσος όρος 3,5 στην ερώτηση με 5 πιθανές απαντήσεις/ επιλογές, όπου ο διάμεσος είναι 3) υποδηλώνει μια τάση έναντι υψηλότερων τιμών. Στη συνέχεια, μια θετική ασυμμετρία δείχνει ότι οι απαντήσεις του δείγματος συγκεντρώνονται στη δεξιά (θετική) πλευρά του μέσου όρου. Η τυπική απόκλιση δείχνει εάν υπάρχουν συγκεκριμένες παραλλαγές στις απαντήσεις, είτε μικρές είτε μεγάλες. Τέλος, η κύρτωση δείχνει αν υπάρχει συμμετρία στις κατανομές των απαντήσεων ή όχι (Lerche, 2012).

Το δεύτερο εργαλείο που εφαρμόζεται είναι η ανάλυση των συχνοτήτων. Αυτή η ανάλυση μπορεί να παρουσιάσει τα πλήρη χαρακτηριστικά του δείγματος, καθώς παρουσιάζει τη συχνότητα που επιλέγεται ένα αντικείμενο (απάντηση) και το ποσοστό σε σύγκριση με το συνολικό μέγεθος του δείγματος. Τέλος, το τρίτο εργαλείο που χρησιμοποιείται είναι η συσχέτιση Spearman (Artusi et al., 2002; de Winter et al., 2016), προκειμένου να βρεθούν σχέσεις (συσχετίσεις) μεταξύ των διαφορετικών μεταβλητών (ερωτήσεις) του ερωτηματολογίου. Καθώς το ερωτηματολόγιο περιέχει διάφορους τύπους ερωτήσεων, όπως περιγράφεται

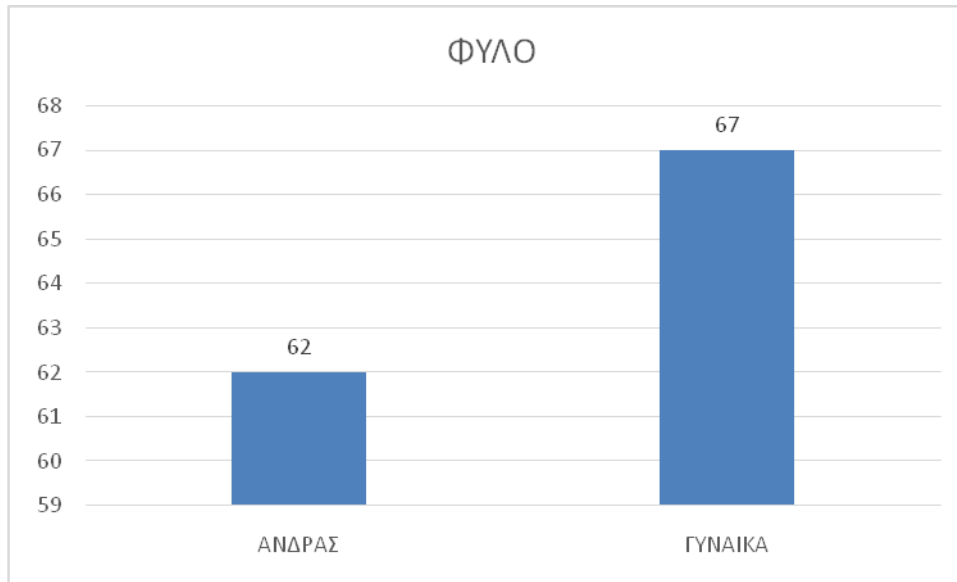
παραπάνω, ο συσχετισμός Pearson είναι το πιο αποδεκτό εργαλείο. Ο λόγος είναι ότι η συσχέτιση Spearman είναι ένα πολύτιμο εργαλείο κατά την αξιολόγηση της γραμμικής σχέσης μεταξύ συνεχών μεταβλητών, αλλά από την άλλη πλευρά η συσχέτιση του Pearson βασίζεται σε ονομαστικές τιμές. Αυτό σημαίνει ότι η συσχέτιση του Pearson είναι ένα καλύτερο εργαλείο κατά την αξιολόγηση των σχέσεων που περιλαμβάνουν κατηγορικές μεταβλητές και συνεπώς χρησιμοποιείται σε αυτήν τη συγκεκριμένη έρευνα.

Σε δεύτερη φάση και λόγω των αποτελεσμάτων των παραπάνω συσχετίσεων χρησιμοποιήθηκε η τεχνική datamining για την παραγωγή 3 μεταβλητών. Η πρώτη μεταβλητή έχει να κάνει με τη δυναμική του δευτερεύοντα προορισμού έναντι του βασικού και ουσιαστικά δείχνει τη δυναμική του φαινομένου island hopping. Για τη συγκεκριμένη μεταβλητή χρησιμοποιήθηκαν οι ερωτήσεις 19 έως 24, η βαθμολόγηση των οποίων είναι σε κλίμακα Likert. Η τεχνική που χρησιμοποιήθηκε για την εξαγωγή μίας νέας μεταβλητής είναι η πρόσθεση όλων των βαθμολογιών σχετικών με το βασικό προορισμό και η πρόσθεση όλων των βαθμολογιών σχετικών με το δευτερεύοντα προορισμό. Τέλος, τα δύο αθροίσματα αφαιρούνται ως: βαθμολογία δευτερεύοντα – βαθμολογία βασικού, και ως εκ τούτου η νέα μεταβλητή δείχνει τη δυναμική της πιθανότητας του islandhopping. Αναφορικά με τη δεύτερη και την τρίτη μεταβλητή χρησιμοποιήθηκε απλώς το άθροισμα των εκάστοτε μεταβλητών του τέταρτου μέρους του ερωτηματολογίου. Οι μεταβλητές αυτές είναι συνεχείς και έτσι μπορούν ευκολότερα να χρησιμοποιηθούν οι έλεγχοι χ -τετράγωνο και ANOVA, με στόχο την απάντηση στα ερευνητικά ερωτήματα 7, 8 και 9.

Το στατιστικό πρόγραμμα που χρησιμοποιείται σε αυτήν την έρευνα είναι το SPSS, το οποίο αναπτύχθηκε από την IBM. Αυτό το πρόγραμμα δίνει τη δυνατότητα ταξινόμησης και καταγραφής των ερωτήσεων και των απαντήσεων ως μεταβλητών, επισήμανση του μέτρου (κλίμακα, ονομαστική ή κατηγορική) και ολοκλήρωση της ανάλυσης που αναφέρεται παραπάνω.

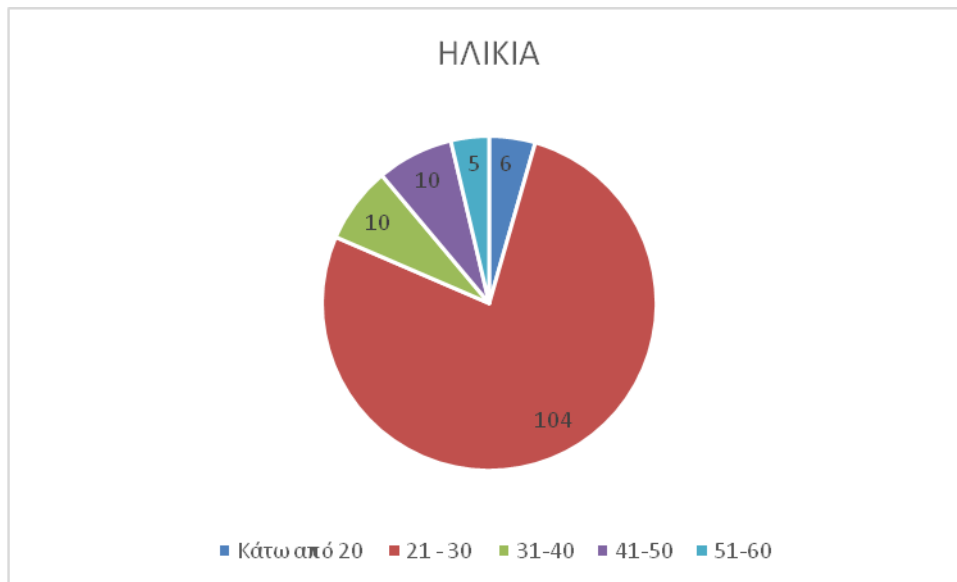
6.3 Αποτελέσματα συχνοτήτων

Διάγραμμα 1



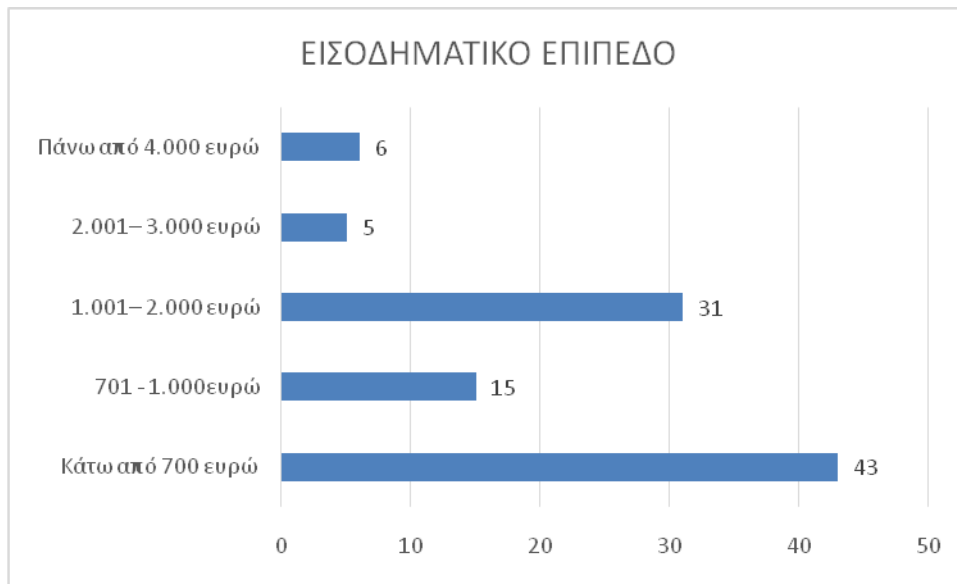
Το 48,1% του δείγματος είναι άντρες και το 51,9% είναι γυναίκες.

Διάγραμμα 2



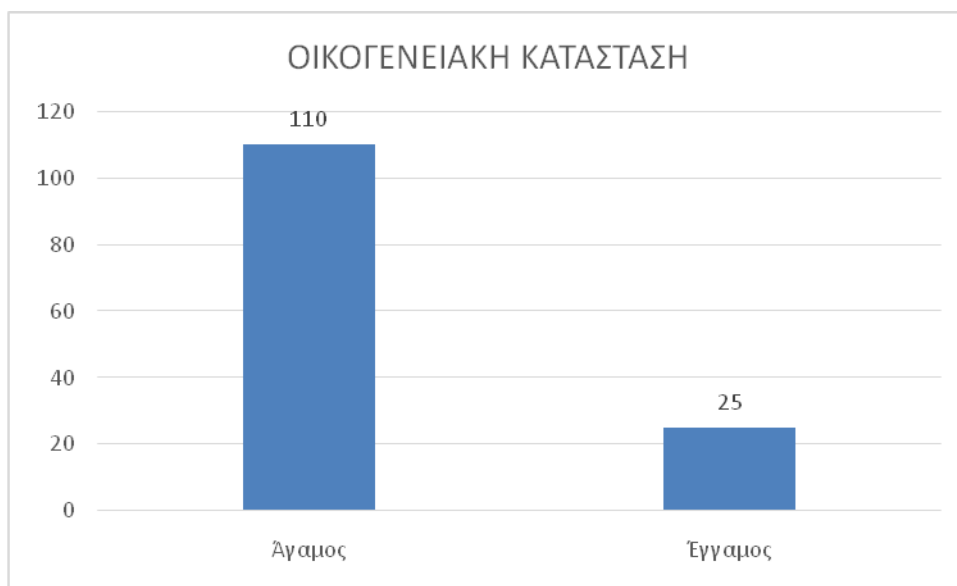
Το 4,4% είναι κάτω των 20 ετών, το 77% είναι 21-30 ετών, το 7,4% είναι 31-40 ετών, το 7,4% είναι 41-50 ετών και το 3,7% είναι 51-60 ετών.

Διάγραμμα 3



Το 43% έχει εισόδημα κάτω από 700 ευρώ, το 15% έχει 701-1.000 ευρώ, το 31% έχει 1.001-2.000 ευρώ, το 5% έχει 2.001-3.000 ευρώ και το 6% έχει πάνω από 4.000 ευρώ.

Διάγραμμα 4



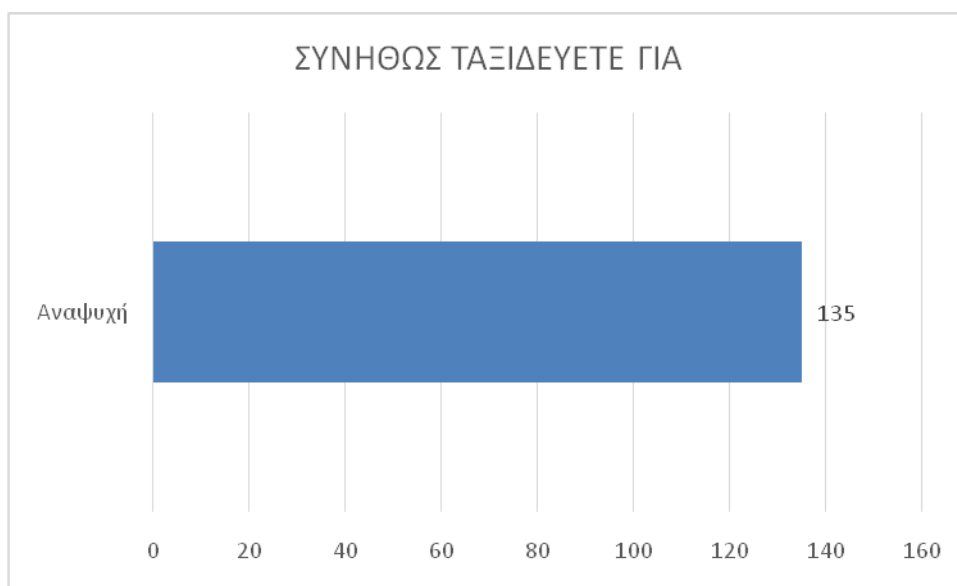
Το 81,5% του δείγματος είναι άγαμοι και το 18,5% είναι έγγαμοι.

Διάγραμμα 5



Το 64,4% του δείγματος έχει δηλώσει ως τόπο κατοικίας την Αθήνα και το 35,6% έχει δηλώσει άλλον τόπο.

Διάγραμμα 6



Το 100% του δείγματος έχει δηλώσει ότι ταξιδεύει συνήθως για αναψυχή.

Διάγραμμα 7



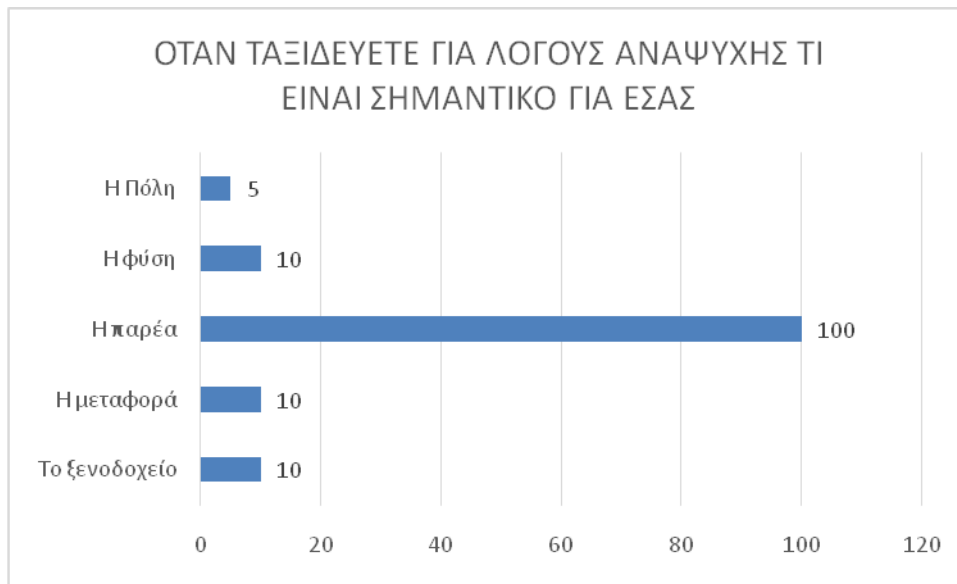
Το 8,1% δηλώνει ότι δεν πραγματοποίησε κανένα ταξίδι τα τελευταία 3 χρόνια, το 11,9% δηλώνει ότι πραγματοποίησε 1 ταξίδι, το 23,7% 2 ταξίδια, το 25,9% 3 ταξίδια, το 18,5% 4 ταξίδια και το 11,8% δηλώνει ότι έχει πραγματοποιήσει περισσότερα ταξίδια.

Διάγραμμα 8



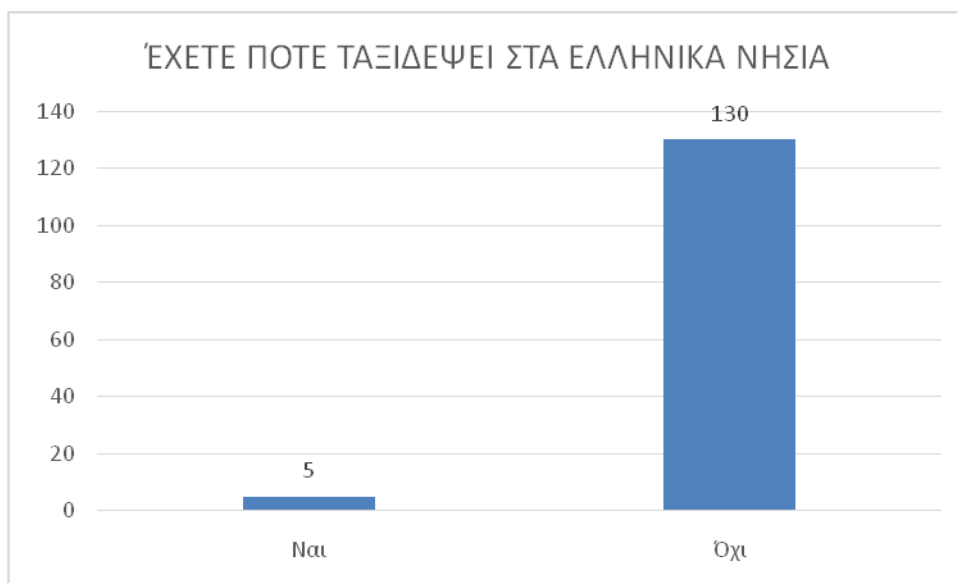
Το 40% του δείγματος προτιμά να ταξιδεύει τον χειμώνα και το 60% προτιμά το καλοκαίρι.

Διάγραμμα 9



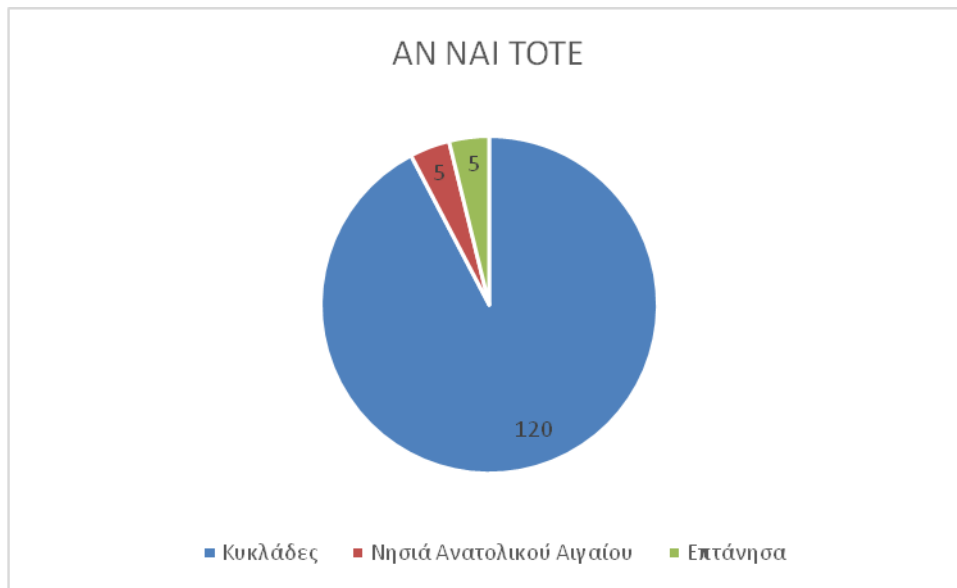
Το 7,4% θεωρεί πολύ σημαντικό το ξενοδοχείο όπου θα διανυκτερεύσει όταν ταξιδεύει για αναψυχή, το 7,4% θεωρεί σημαντική την μεταφορά, το 74,1% θεωρεί σημαντική την παρέα, το 7,4% θεωρεί σημαντική τη φύση και το 3,7% θεωρεί σημαντική τη πόλη.

Διάγραμμα 10



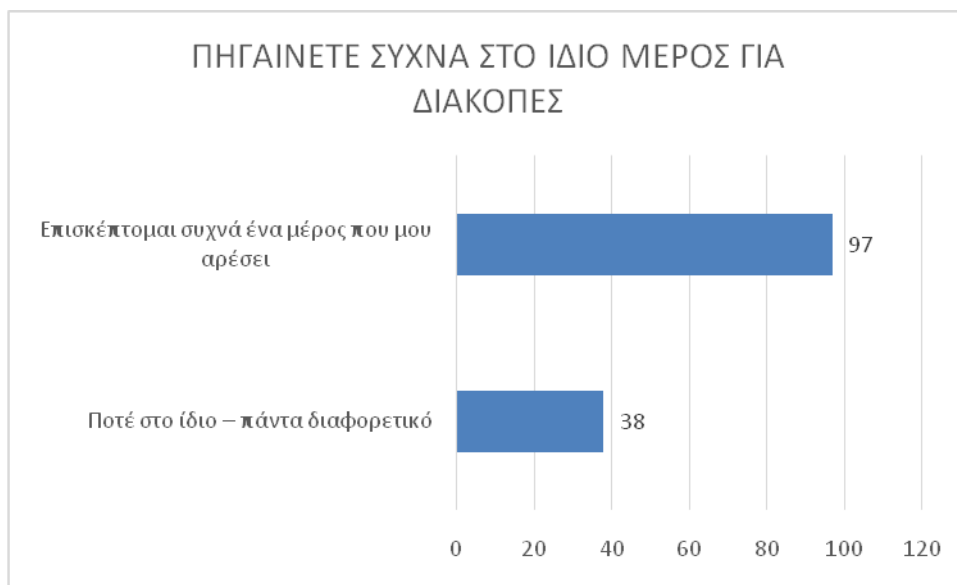
Το 3,7% του δείγματος έχει ταξιδέψει στα ελληνικά νησιά και το 96,3% δεν έχει ταξιδέψει.

Διάγραμμα 11



Το 92,3% του δείγματος έχει επισκεφτεί για διακοπές τις Κυκλάδες, το 3,8% τα νησιά του ανατολικού Αιγαίου και το 3,8% τα Επτάνησα.

Διάγραμμα 12



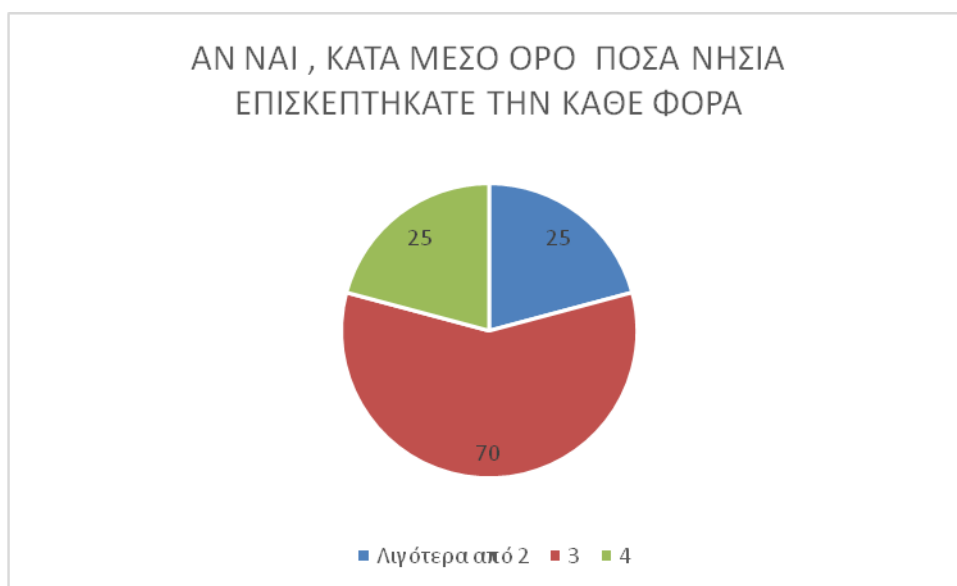
Το 28,1% του δείγματος δηλώνει ότι επισκέπτεται συχνά ένα μέρος που είναι της αρεσκείας του και το 71,9% δηλώνει ότι επισκέπτεται πάντα διαφορετικό μέρος.

Διάγραμμα 13



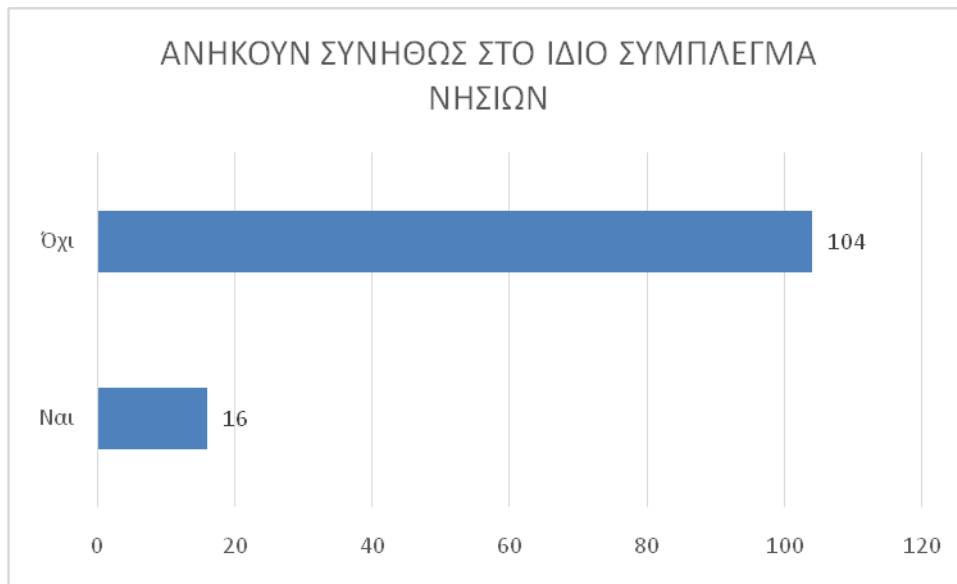
Το 20% του δείγματος έχει επισκεφτεί διαφορετικά νησιά σε ένα ταξίδι ενώ το 80% όχι.

Διάγραμμα 14



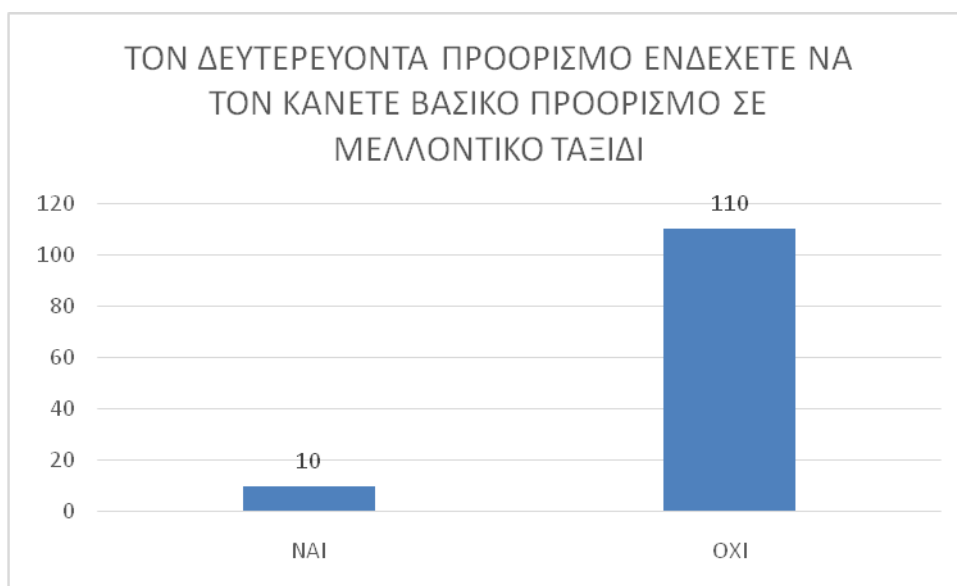
Το 20,8% δηλώνει ότι επισκέφτηκε λιγότερο από 2 νησιά, το 58,3% 3 νησιά και το 20,8% 4 νησιά.

Διάγραμμα 15



Το 13,3% του δείγματος επισκέφτηκε νησιά του ίδιου συμπλέγματος ενώ το 86,7% όχι.

Διάγραμμα 16



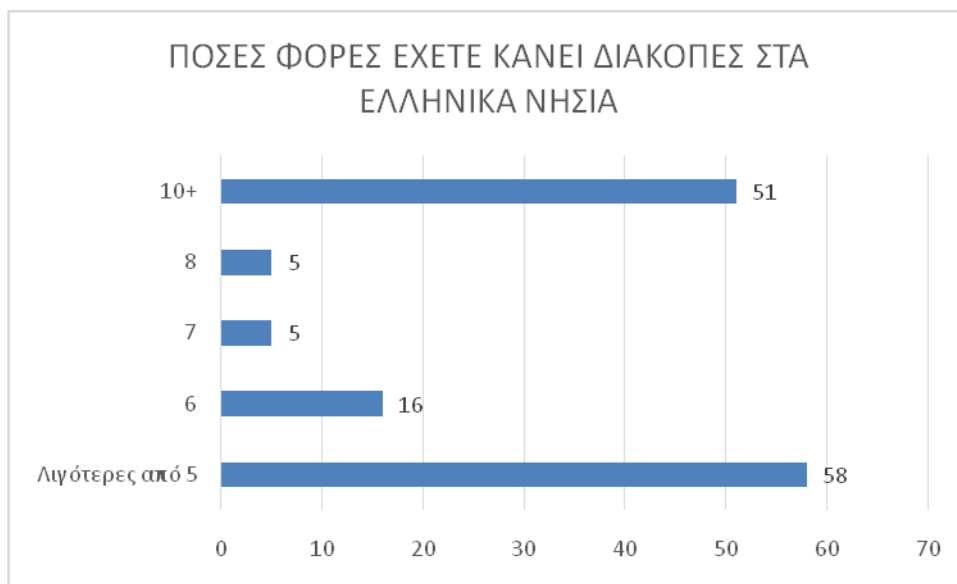
Το 8,3% του δείγματος δηλώνει ότι σε μελλοντικό ταξίδι θα έκανε τον δευτερεύοντα προορισμό του βασικό ενώ το 91,7% όχι.

Διάγραμμα 17



Το 20% δηλώνει ότι είχε λιγότερες από 5 μέρες για διακοπές, το 65,2% είχε 5-10 μέρες, το 11,1% 10-15 μέρες και το 3,7% 25 και περισσότερες μέρες.

Διάγραμμα 18



Το 43% του δείγματος δηλώνει ότι έχει κάνει διακοπές λιγότερες από 5 φορές στα ελληνικά νησιά, το 11,9% δηλώνει 6 φορές, το 3,7% 7 φορές, το 3,7% 8 φορές και το 37,8% 10 και περισσότερες φορές.

Διάγραμμα 19



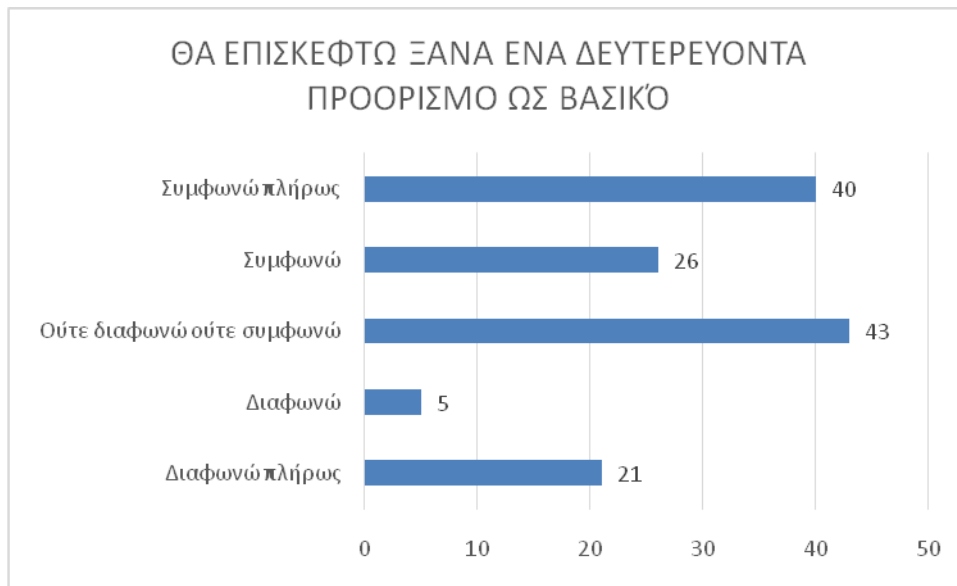
Το 19,2% εκφράζει διαφωνία ως προς το να ξαναεπισκεφθεί τον βασικό προορισμό ενός ταξιδιού, το 12,3% είναι ουδέτερο και το 68,5% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 20



Το 23% παρουσιάζει διαφωνία ως προς το να ξαναεπισκεφθεί ένα δευτερεύοντα προορισμό ενός ταξιδιού, το 27,4% είναι ουδέτερο και το 49,7% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 21



Το 19,3% του δείγματος εκφράζει διαφωνία ως προς το να ξαναεπισκεφθεί ένα δευτερεύοντα προορισμό ως βασικό, το 31,9% είναι ουδέτερο και το 48,9% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 22



Το 7,4% δηλώνει ότι δεν έχει προτείνει σε φίλους να επισκεφτούν ένα βασικό προορισμό στον οποίο έχει ταξιδέψει, το 11,9% έχει προτείνει σε μερικούς φίλους ένα βασικό προορισμό και το 80,7% έχει προτείνει σε πολλούς ή όλους τους φίλους του τον βασικό προορισμό.

Διάγραμμα 23

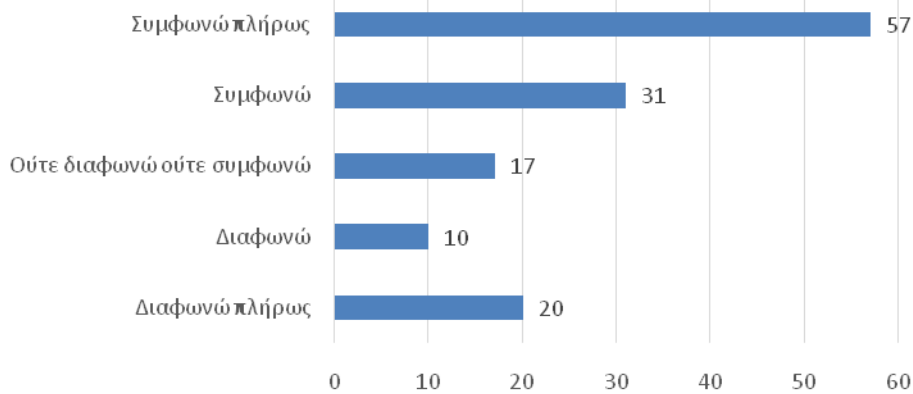
ΕΧΩ ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ ΣΕ ΦΙΛΟΥΣ ΝΑ ΕΠΙΣΚΕΠΤΟΥΝ
ΕΝΑΝ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΣΤΟΝ ΟΠΟΙΟ
ΕΧΩ ΤΑΞΙΔΕΨΕΙ



Το 22,2% δεν έχει προτείνει σε φίλους να επισκεφτούν έναν δευτερεύοντα προορισμό στον οποίο έχει ταξιδέψει, το 20% έχει προτείνει σε μερικούς φίλους και το 57,8% έχει προτείνει σε πολλούς ή όλους τους φίλους του τον δευτερεύοντα προορισμό.

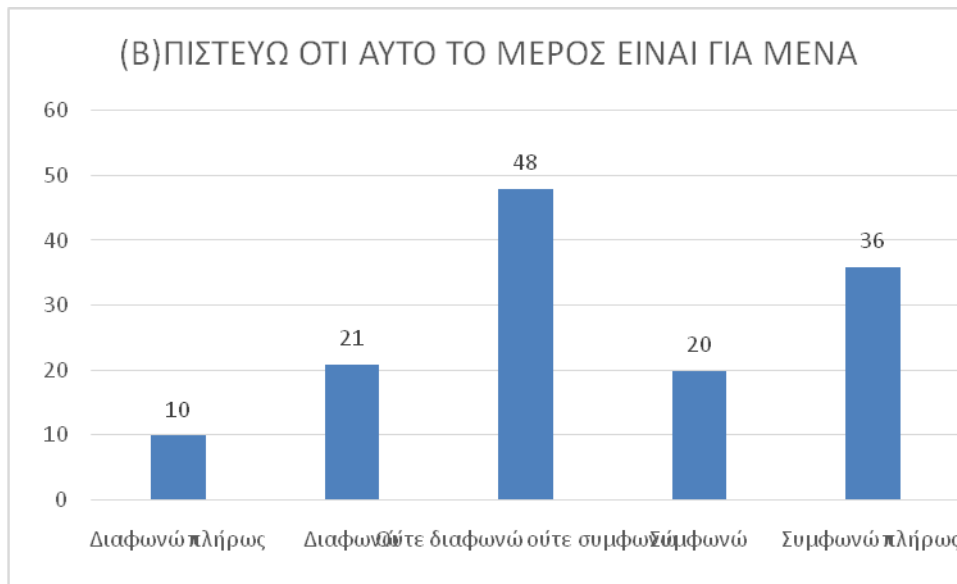
Διάγραμμα 24

ΕΧΩ ΠΡΟΤΕΙΝΕΙ ΣΕ ΦΙΛΟΥΣ ΝΑ ΕΠΙΣΚΕΠΤΟΥΝ
ΕΝΑΝ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ ΩΣ ΒΑΣΙΚΟ



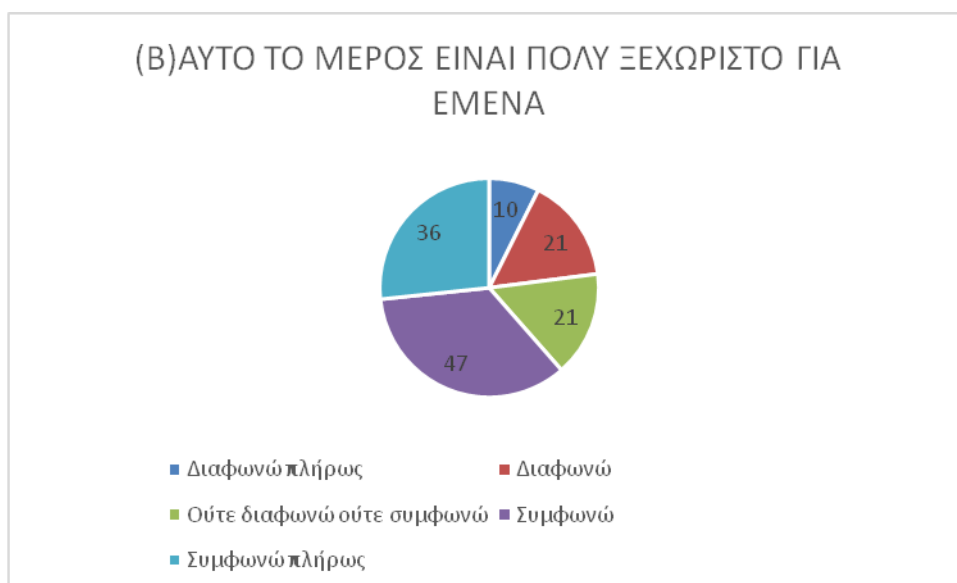
Το 22,2% δεν έχει προτείνει σε φίλους να επισκεφτούν έναν δευτερεύοντα προορισμό ως βασικό, το 12,6% έχει προτείνει σε μερικούς φίλους και το 65,2% έχει προτείνει σε πολλούς ή όλους τους φίλους του.

Διάγραμμα 25



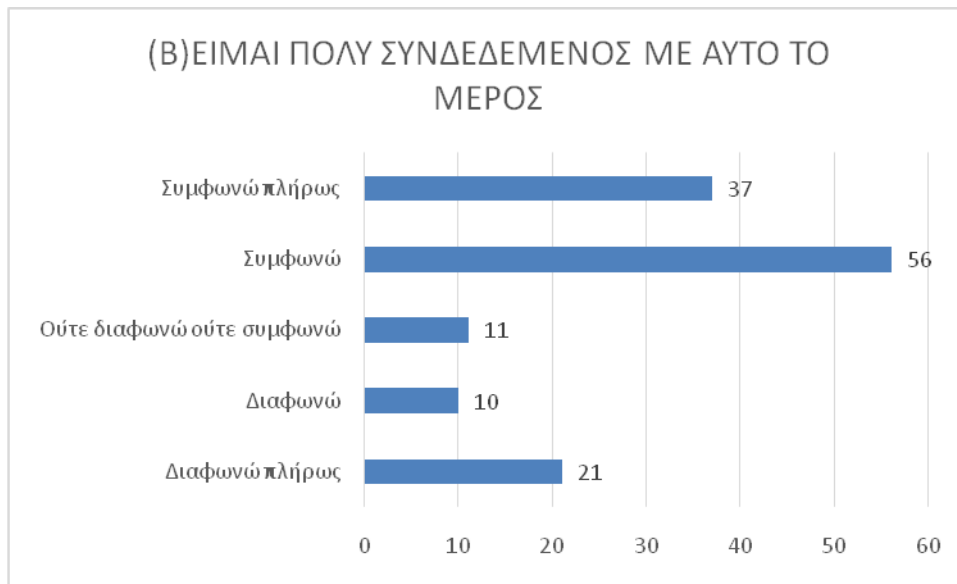
Το 23% παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι αυτό το μέρος είναι ιδανικό για τον εαυτό του, το 35,6% είναι ουδέτερο και το 41,5% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 26



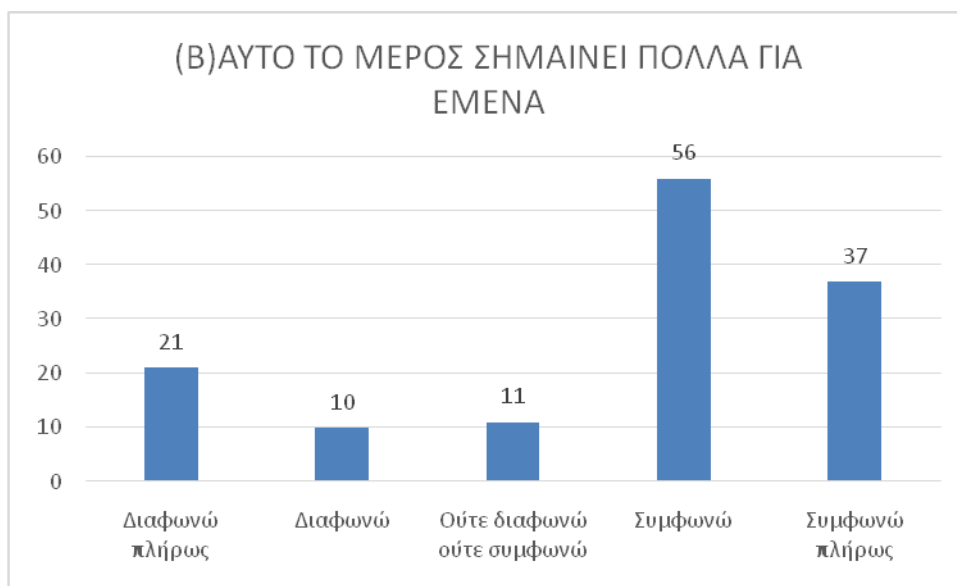
Το 23% εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι αυτό το μέρος είναι πολύ ξεχωριστό για τον εαυτό του, το 15,6% είναι ουδέτερο και το 61,5% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 27



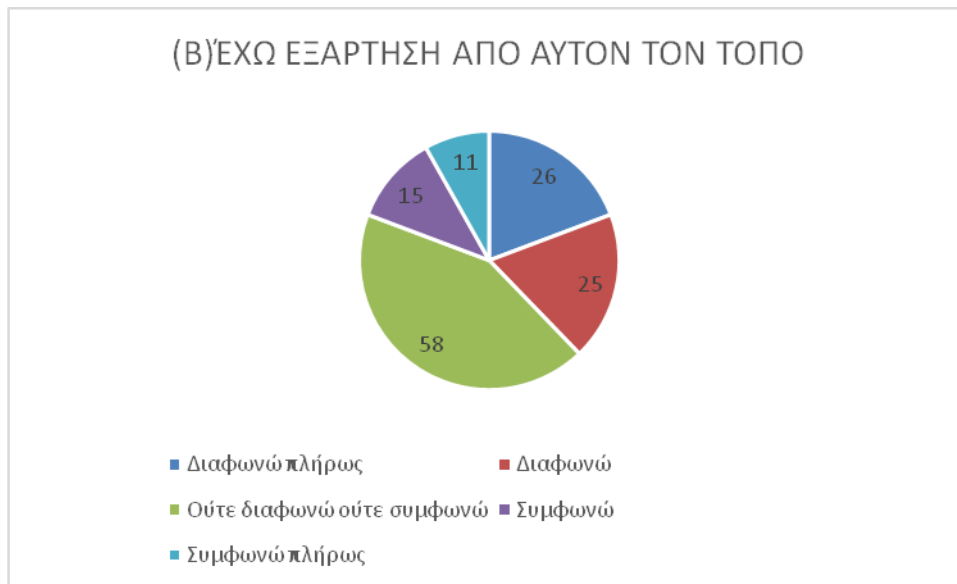
Το 23% του δείγματος παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι είναι πολύ συνδεδεμένο με αυτό το μέρος, το 8,1% είναι ουδέτερο και το 68,9% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 28



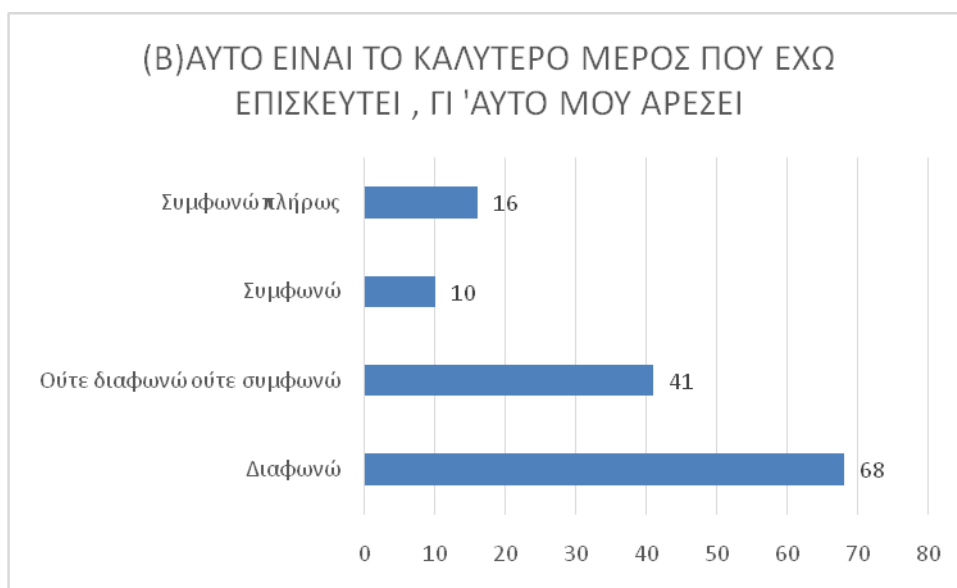
Το 23% παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι αυτό το μέρος σημαίνει πολλά για τον εαυτό του, το 8,1% είναι ουδέτερο και το 68,9% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 29



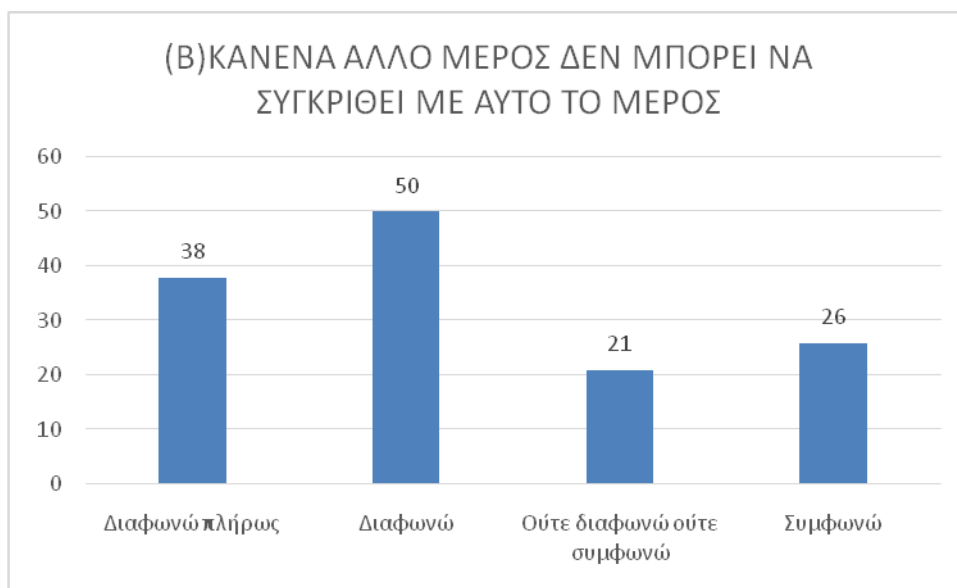
Το 37,8% εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι έχει εξάρτηση από αυτόν τον τόπο, το 43% είναι ουδέτερο και το 19,2% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 30



Το 50,4% διαφωνεί με την άποψη ότι αυτό είναι το καλύτερο μέρος που έχει πάει, το 30,4% είναι ουδέτερο και το 19,3% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 31



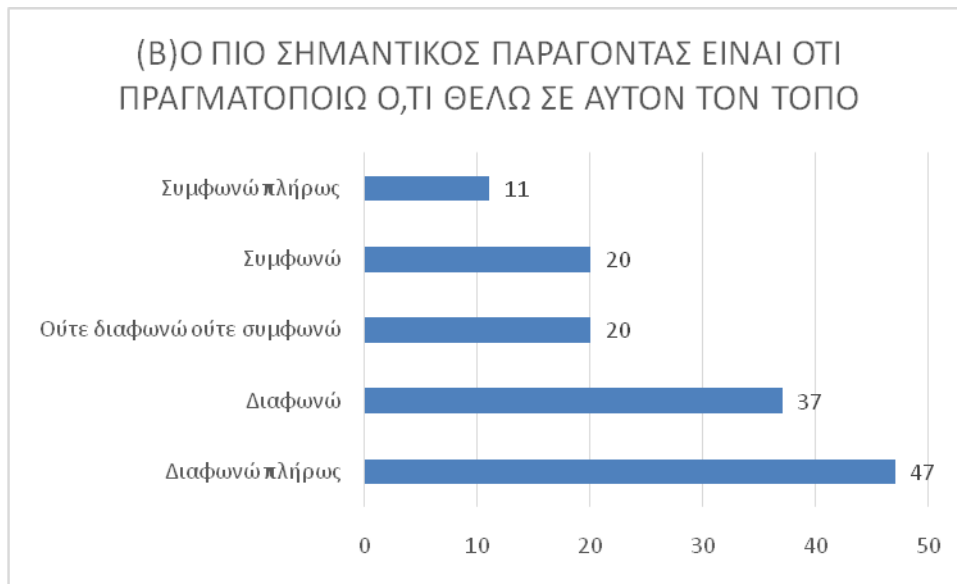
Το 65,1% εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι κανένα άλλο μέρος δεν μπορεί να συγκριθεί με αυτό το μέρος, το 15,6% είναι ουδέτερο και το 19,3% είναι σύμφωνο με την άποψη.

Διάγραμμα 32



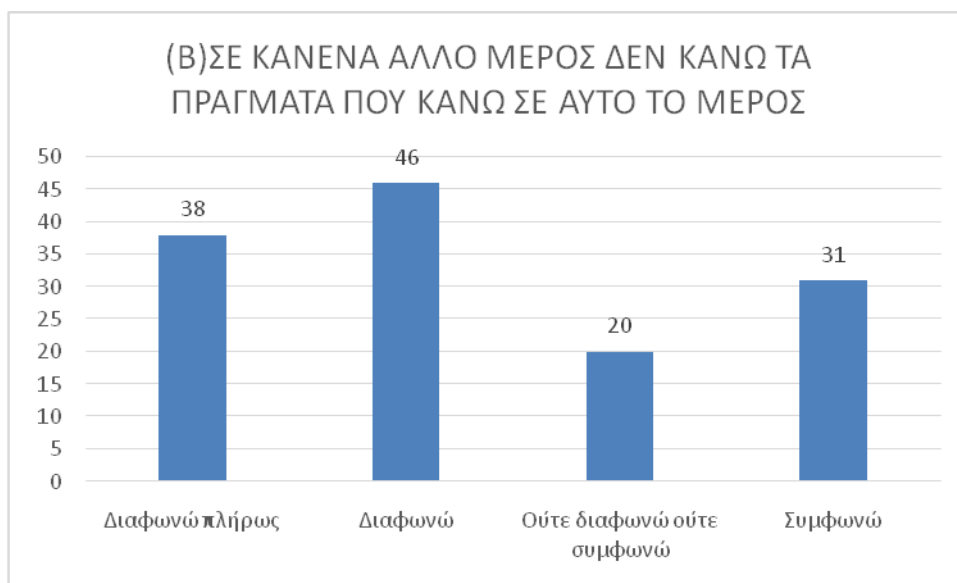
Το 23% παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι παίρνει αρκετή ικανοποίηση με το να μένει σε αυτό το μέρος, το 23% είναι ουδέτερο και το 54,1% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 33



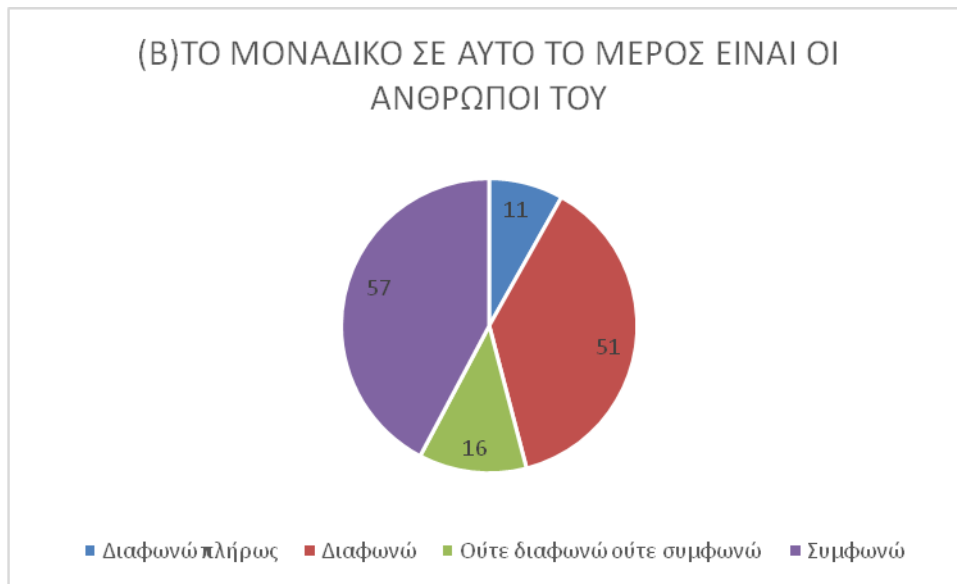
Το 62,2% του δείγματος εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι ο πιο σημαντικός παράγοντας είναι ότι πραγματοποιεί ότι θέλει σε αυτόν τον τόπο, το 14,8% είναι ουδέτερο και το 22,9% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 34



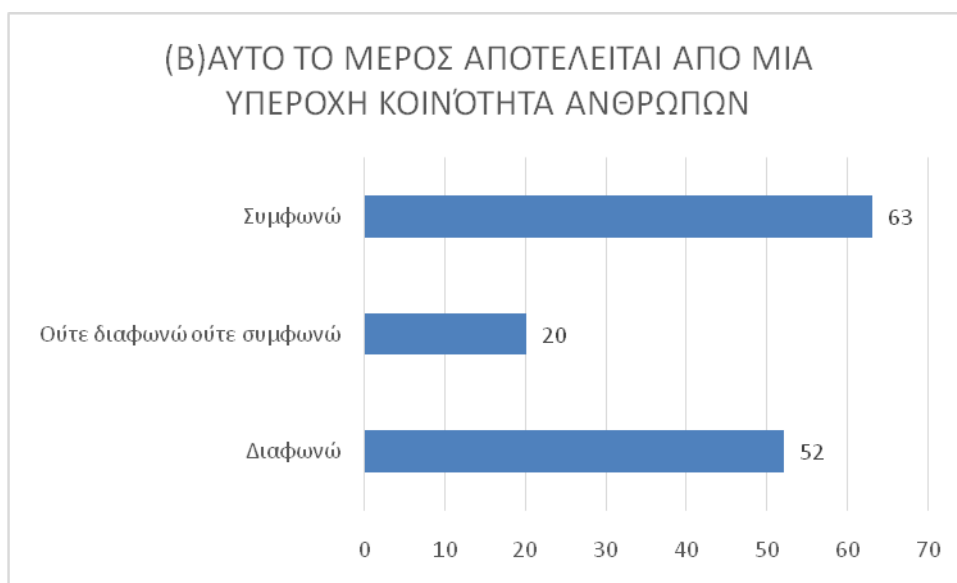
Το 62,2% παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι σε κανένα άλλο μέρος δεν κάνει τα πράγματα που κάνει σε αυτό, το 14,8% είναι ουδέτερο και το 23% είναι σύμφωνο με την άποψη.

Διάγραμμα 35



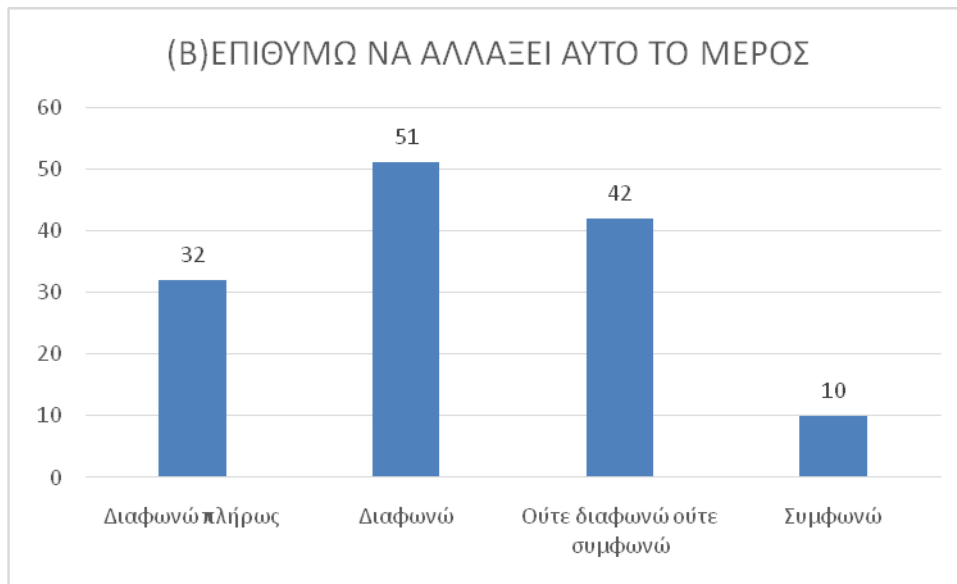
Το 45,9% εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι το μοναδικό σε αυτό το μέρος είναι οι άνθρωποι του, το 11,9% είναι ουδέτερο και το 42,2% είναι σύμφωνο.

Διάγραμμα 36



Το 38,5% διαφωνεί με την άποψη ότι αυτό το μέρος αποκαλείται από μια υπέροχη κοινότητα ανθρώπων, το 14,8% είναι ουδέτερο και το 46,7% συμφωνεί με την άποψη αυτή.

Διάγραμμα 37



Το 61,5% του δείγματος εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι επιθυμεί να αλλάξει αυτό το μέρος, το 31,1% είναι ουδέτερο και το 7,4% είναι σύμφωνο.

Διάγραμμα 38



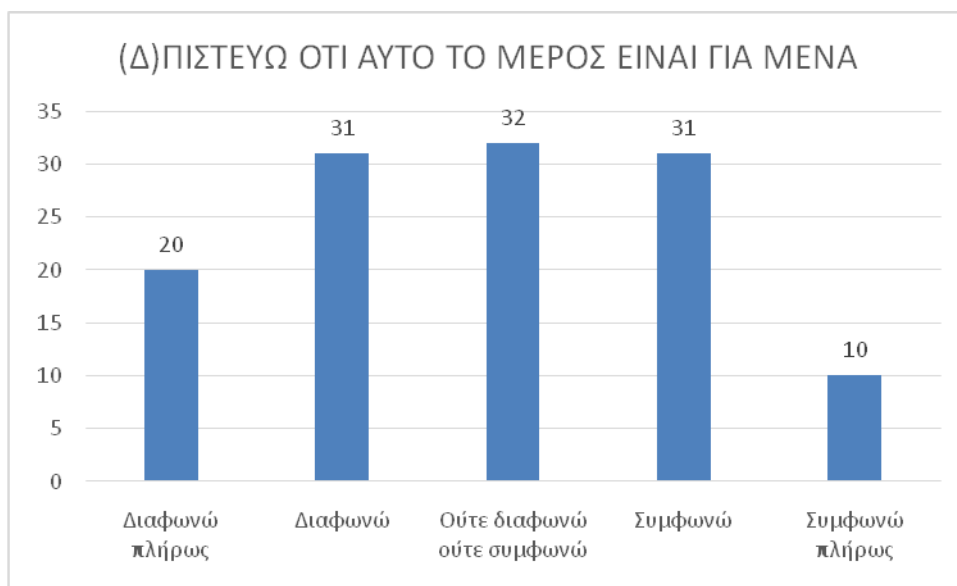
Το 45,9% εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι η επίσκεψη σε αυτό το μέρος χαρακτηρίζει τον εαυτό του, το 19,3% είναι ουδέτερο και το 34,8% είναι σύμφωνο.

Διάγραμμα 39



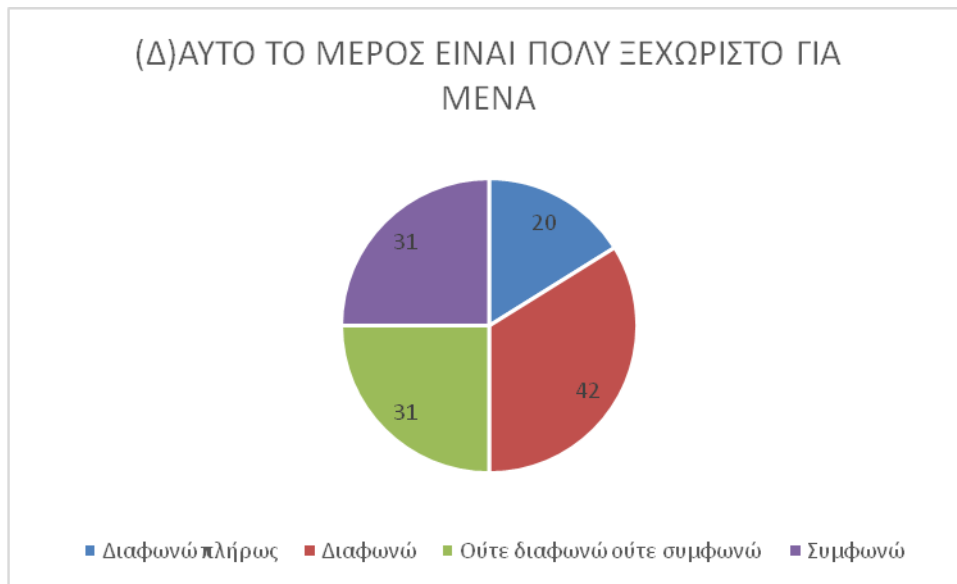
Το 46% παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι ταυτίζεται με τους ντόπιους κατοίκους και τους τουρίστες της περιοχής, το 14,8% είναι ουδέτερο και το 39,3% είναι σύμφωνο.

Διάγραμμα 40



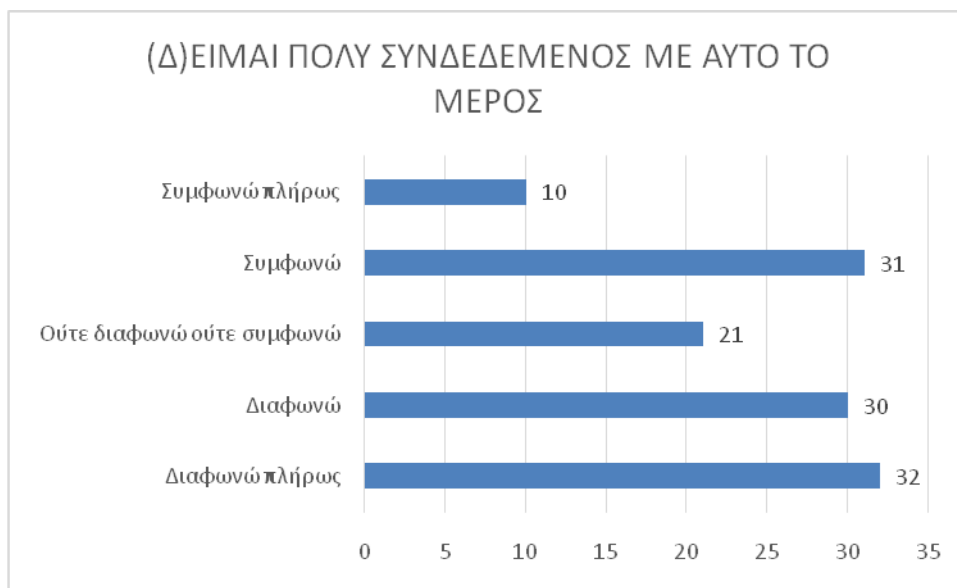
Το 41,1% του δείγματος εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι αυτό το μέρος είναι για τον εαυτό του, το 25,8% είναι ουδέτερο και το 33,1% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 41



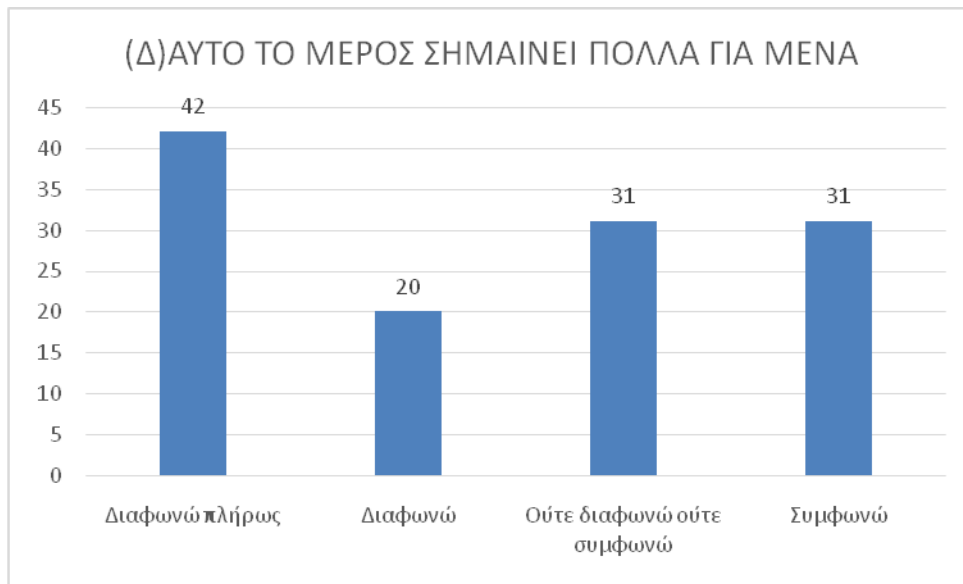
Το 50% παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι αυτό το μέρος είναι πολύ ξεχωριστό για τον εαυτό του, το 25% είναι ουδέτερο και το 25% είναι σύμφωνο.

Διάγραμμα 42



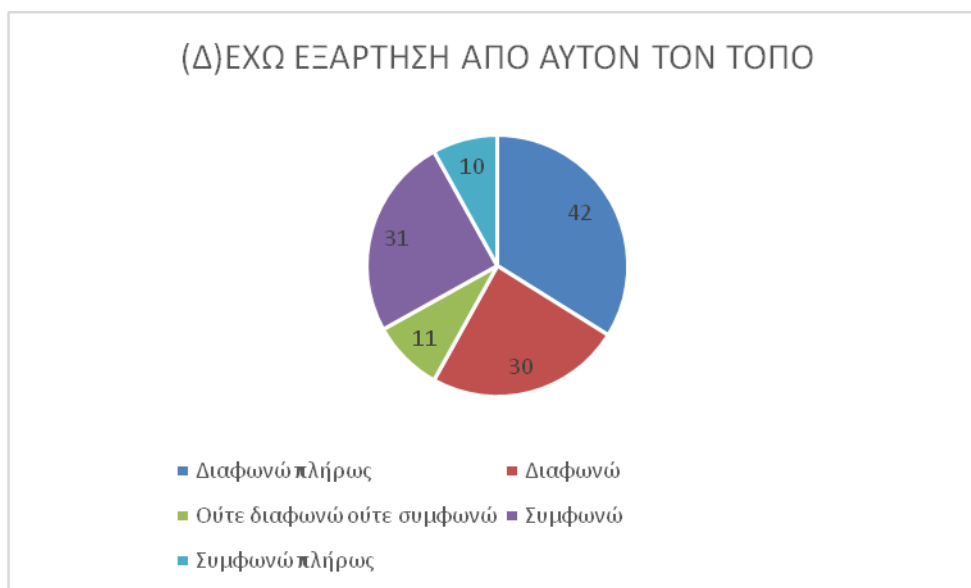
Το 50% εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι είναι πολύ συνδεδεμένο με αυτό το μέρος, το 16,9% είναι ουδέτερο και το 33,1% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 43



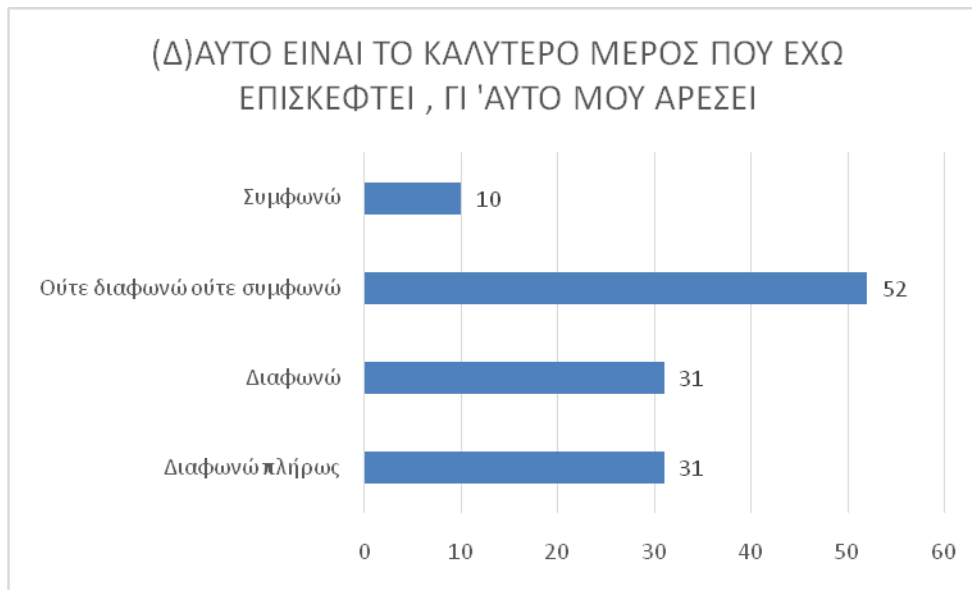
Το 50% εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι αυτό το μέρος σημαίνει πολλά για τον εαυτό του, το 25% είναι ουδέτερο και το 25% είναι σύμφωνο.

Διάγραμμα 44



Το 58,1% παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι έχει εξάρτηση από αυτόν τον τόπο, το 8,9% είναι ουδέτερο και το 33,1% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 45



Το 50% του δείγματος παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι αυτό το μέρος είναι το καλύτερο μέρος που έχει επισκεφτεί, το 41,9% είναι ουδέτερο και το 8,1% είναι σύμφωνο.

Διάγραμμα 46



Το 66,9% εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι κανένα άλλο μέρος δεν μπορεί να συγκριθεί με αυτό, το 16,9% είναι ουδέτερο και το 16,2% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

Διάγραμμα 47

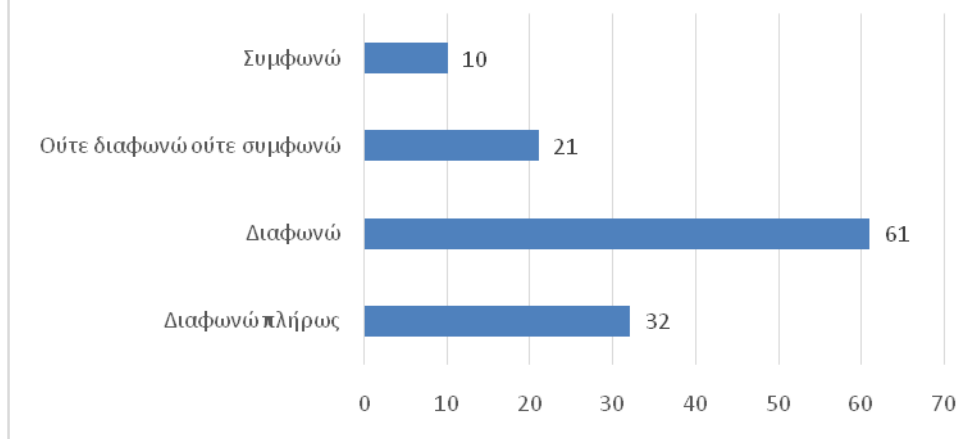
(Δ)ΠΑΙΡΝΩ ΑΡΚΕΤΗ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΟΤΑΝ ΜΕΝΩ
ΣΕ ΑΥΤΟΝ ΤΟΝ ΤΟΠΟ



Το 50% εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι παίρνει αρκετή ικανοποίηση όταν μένει σε αυτόν τον τόπο, το 16,9% είναι ουδέτερο και το 33,1% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

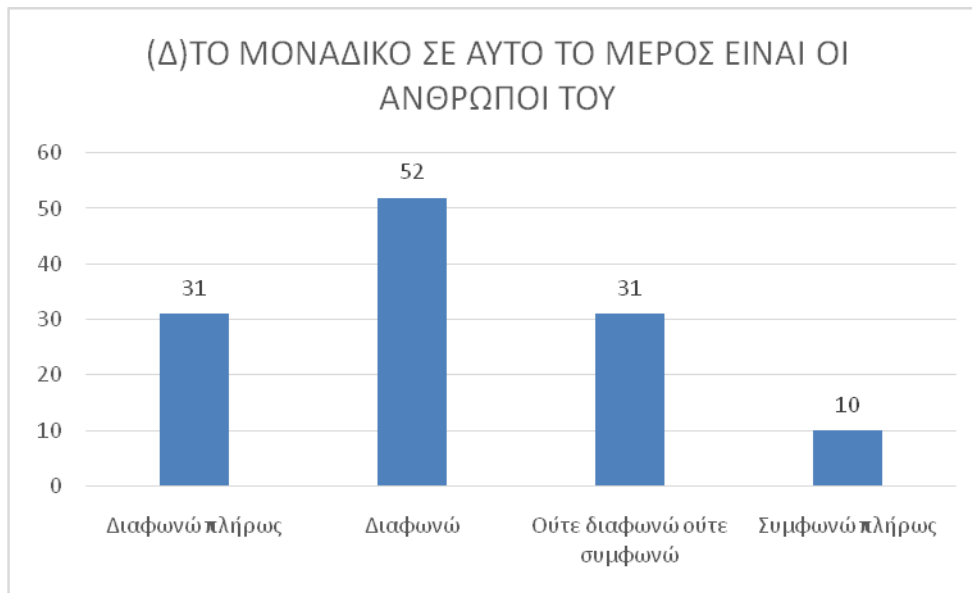
Διάγραμμα 48

(Δ)ΣΕ ΚΑΝΕΝΑ ΑΛΛΟ ΜΕΡΟΣ ΔΕΝ ΚΑΝΩ ΤΑ
ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΠΟΥ ΚΑΝΩ ΣΕ ΑΥΤΟ ΤΟ ΜΕΡΟΣ



Το 75% παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι σε κανένα άλλο μέρος δεν κάνει τα πράγματα που κάνει σε αυτό το μέρος, το 16,9% είναι ουδέτερο και το 8,1% είναι σύμφωνο.

Διάγραμμα 49



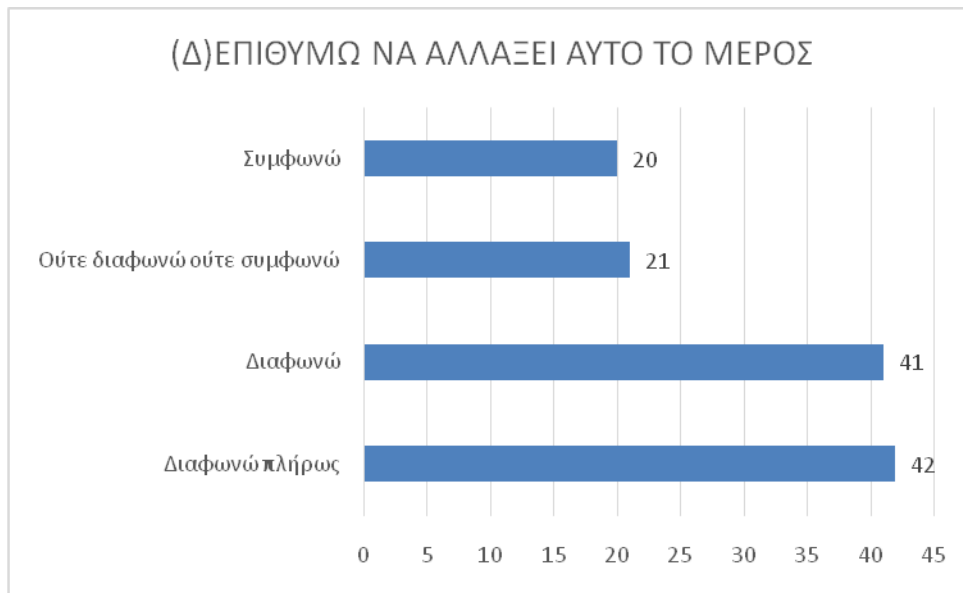
Το 66,9% του δείγματος εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι το μοναδικό σε αυτό το μέρος είναι οι άνθρωποι του, το 25% είναι ουδέτερο και το 8,1% είναι πλήρως σύμφωνο.

Διάγραμμα 50



Το 66,9% παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι αυτό το μέρος αποτελείται από μια υπέροχη κοινότητα ανθρώπων, το 16,9% είναι ουδέτερο και το 16,1% είναι σύμφωνο.

Διάγραμμα 51



Το 67% εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι επιθυμεί να αλλάξει αυτό το μέρος, το 16,9% είναι ουδέτερο και το 16,1% είναι σύμφωνο.

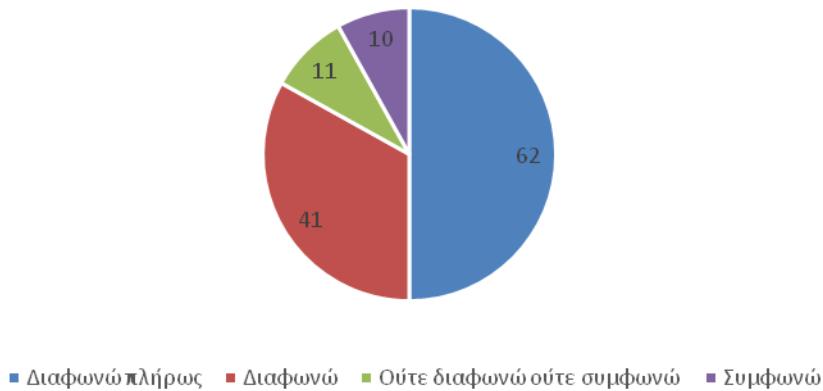
Διάγραμμα 52



Το 50% παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι η επίσκεψη σε αυτό το μέρος χαρακτηρίζει τον εαυτό του, το 41,9% είναι ουδέτερο και το 8,1% είναι σύμφωνο.

Διάγραμμα 53

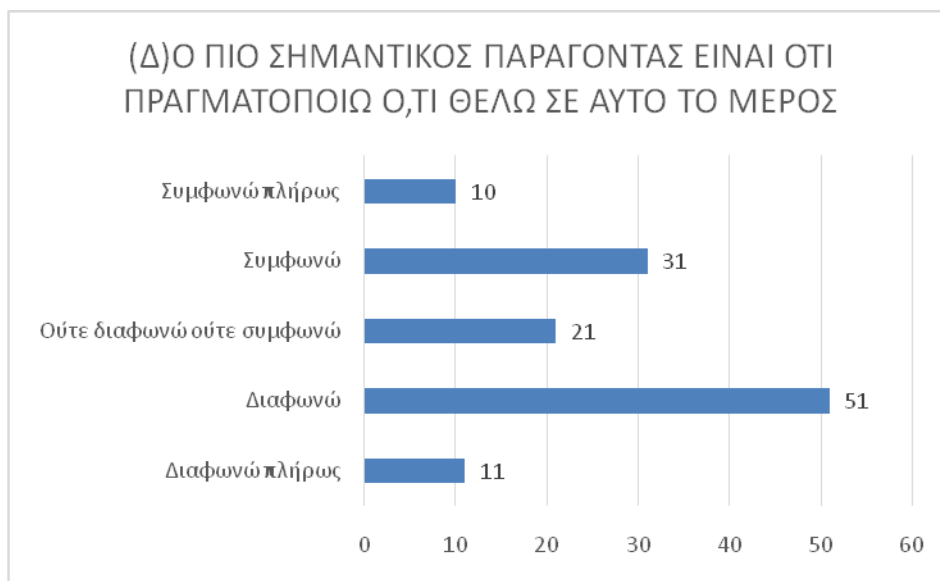
(Δ)ΤΑΥΤΙΖΟΜΑΙ ΜΕ ΤΟΥΣ ΝΤΟΠΙΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ
ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ



Το 83,1% του δείγματος εκφράζει διαφωνία με την άποψη ότι ταυτίζεται με τους ντόπιους κατοίκους και τους τουρίστες της περιοχής, το 8,9% είναι ουδέτερο και το 8,1% είναι σύμφωνο.

Διάγραμμα 54

(Δ)Ο ΠΙΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΕΙΝΑΙ ΟΤΙ
ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΩ Ο,ΤΙ ΘΕΛΩ ΣΕ ΑΥΤΟ ΤΟ ΜΕΡΟΣ



Το 50% παρουσιάζει διαφωνία με την άποψη ότι ο πιο σημαντικός παράγοντας είναι ότι πραγματοποιεί ότι θέλει σε αυτό το μέρος, το 16,9% είναι ουδέτερο και το 33,1% είναι σύμφωνο εν μέρει ή πλήρως.

6.4 Αποτελέσματα Συσχετίσεων

Καθότι από την αρχική ανάλυση προέκυψαν πολλές συσχετίσεις με τις επιμέρους μεταβλητές που χρησιμοποιήθηκαν για το datamining, οι συσχετίσεις αυτές παραλείπονται στο συγκεκριμένο τμήμα. Παρακάτω, παρουσιάζονται οι συσχετίσεις κατά Spearman οι οποίες προέκυψαν κατόπιν της δημιουργίας των τριών νέων μεταβλητών. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της συσχέτισης κατά Spearman, τα οποία εμφανίζονται σε πίνακα του παραρτήματος, εντοπίζονται αρκετές στατιστικά σημαντικές συσχετίσεις (με πράσινο χρώμα στον πίνακα). Πιο αναλυτικά εντοπίζεται:

- Θετική συσχέτιση μεταξύ του εισοδηματικού επιπέδου και της ηλικίας.
- Θετική συσχέτιση μεταξύ της οικογενειακής κατάστασης και της ηλικίας, της οικογενειακής κατάστασης και του εισοδηματικού επιπέδου.
- Αρνητική συσχέτιση μεταξύ του τόπου κατοικίας και του φύλου. Θετική συσχέτιση μεταξύ του τόπου κατοικίας και του εισοδηματικού επιπέδου.
- Θετική συσχέτιση μεταξύ του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020 και του φύλου, του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020 και της ηλικίας, του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020 και της οικογενειακής κατάστασης. Αρνητική συσχέτιση μεταξύ του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020 και του τόπου κατοικίας.
- Θετική συσχέτιση μεταξύ της προτίμησης της εποχής για ταξίδι και του φύλου, της προτίμησης της εποχής για ταξίδι και της ηλικίας, της προτίμησης της εποχής για ταξίδι και της οικογενειακής κατάστασης, της προτίμησης της εποχής για ταξίδι και του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020. Αρνητική συσχέτιση μεταξύ της προτίμησης της εποχής για ταξίδι και του τόπου κατοικίας.
- Αρνητική συσχέτιση μεταξύ των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι αναψυχής και του φύλου, των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι αναψυχής και της οικογενειακής κατάστασης, των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι αναψυχής και του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020, των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι

αναψυχής και της προτίμησης της εποχής για ταξίδι. Θετική συσχέτιση μεταξύ των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι αναψυχής και του τόπου κατοικίας.

- Αρνητική συσχέτιση μεταξύ του ταξιδιού στα ελληνικά νησιά και του φύλου, του ταξιδιού στα ελληνικά νησιά και της ηλικίας, του ταξιδιού στα ελληνικά νησιά και της οικογενειακής κατάστασης. Θετική συσχέτιση μεταξύ του ταξιδιού στα ελληνικά νησιά και των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι αναψυχής.
- Θετική συσχέτιση μεταξύ της επίσκεψης στα ελληνικά νησιά και του τόπου κατοικίας, της επίσκεψης στα ελληνικά νησιά και της προτίμησης της εποχής για ταξίδι. Αρνητική συσχέτιση μεταξύ της επίσκεψης στα ελληνικά νησιά και του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020.
- Θετική συσχέτιση μεταξύ της συχνότητας επίσκεψης στο ίδιο μέρος για διακοπές και του φύλου, της συχνότητας επίσκεψης στο ίδιο μέρος για διακοπές και της ηλικίας, της συχνότητας επίσκεψης στο ίδιο μέρος για διακοπές και της οικογενειακής κατάστασης, της συχνότητας επίσκεψης στο ίδιο μέρος για διακοπές και του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020, της συχνότητας επίσκεψης στο ίδιο μέρος για διακοπές και της προτίμησης της εποχής για ταξίδι. Αρνητική συσχέτιση μεταξύ της συχνότητας επίσκεψης στο ίδιο μέρος για διακοπές και του τόπου κατοικίας.
- Θετική συσχέτιση μεταξύ της επίσκεψης διαφορετικών τόπων σε ένα ταξίδι και του φύλου, της επίσκεψης διαφορετικών τόπων σε ένα ταξίδι και της ηλικίας, της επίσκεψης διαφορετικών τόπων σε ένα ταξίδι και του εισοδηματικού επιπέδου, της επίσκεψης διαφορετικών τόπων σε ένα ταξίδι και της οικογενειακής κατάστασης, της επίσκεψης διαφορετικών τόπων σε ένα ταξίδι και του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020, της επίσκεψης διαφορετικών τόπων σε ένα ταξίδι και της συχνότητας επίσκεψης στο ίδιο μέρος για διακοπές.
- Θετική συσχέτιση μεταξύ του αριθμού των νησιών που επισκέπτονται την κάθε φορά και του φύλου, του αριθμού των νησιών που επισκέπτονται την κάθε φορά και του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα

τελευταία 3 χρόνια 2018-2020. Αρνητική συσχέτιση μεταξύ του αριθμού των νησιών που επισκέπτονται την κάθε φορά και του τόπου κατοικίας, του αριθμού των νησιών που επισκέπτονται την κάθε φορά και των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι αναψυχής, του αριθμού των νησιών που επισκέπτονται την κάθε φορά και της επίσκεψης στα ελληνικά νησιά.

- Θετική συσχέτιση μεταξύ του ίδιου συμπλέγματος νησιών και του φύλου, του ίδιου συμπλέγματος νησιών και της ηλικίας, του ίδιου συμπλέγματος νησιών και του εισοδηματικού επιπέδου, του ίδιου συμπλέγματος νησιών και της οικογενειακής κατάστασης, του ίδιου συμπλέγματος νησιών και του τόπου κατοικίας, του ίδιου συμπλέγματος νησιών και της επίσκεψης διαφορετικών τόπων σε ένα ταξίδι. Αρνητική συσχέτιση μεταξύ του ίδιου συμπλέγματος νησιών και του αριθμού των νησιών που επισκέπτονται την κάθε φορά.
- Αρνητική συσχέτιση μεταξύ του ενδεχόμενου ο δευτερεύοντας προορισμός να γίνει βασικός σε μελλοντικό ταξίδι και της ηλικίας, του ενδεχόμενου ο δευτερεύοντας προορισμός να γίνει βασικός σε μελλοντικό ταξίδι και του εισοδηματικού επιπέδου, του ενδεχόμενου ο δευτερεύοντας προορισμός να γίνει βασικός σε μελλοντικό ταξίδι και της οικογενειακής κατάστασης, του ενδεχόμενου ο δευτερεύοντας προορισμός να γίνει βασικός σε μελλοντικό ταξίδι και του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020, του ενδεχόμενου ο δευτερεύοντας προορισμός να γίνει βασικός σε μελλοντικό ταξίδι και των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι αναψυχής, του ενδεχόμενου ο δευτερεύοντας προορισμός να γίνει βασικός σε μελλοντικό ταξίδι και της συχνότητας επίσκεψης στο ίδιο μέρος για διακοπές.
- Αρνητική συσχέτιση μεταξύ του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές και του εισοδηματικού επιπέδου, του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές και του τόπου κατοικίας, του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές και των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι αναψυχής, του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές και του ταξιδιού στα ελληνικά νησιά, του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές και του ίδιου συμπλέγματος νησιών. Θετική συσχέτιση μεταξύ του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές και της οικογενειακής κατάστασης, του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές και του

αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020, του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές και της προτίμησης της εποχής για ταξίδι, του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές και της επίσκεψης διαφορετικών τόπων σε ένα ταξίδι, του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές και του αριθμού των νησιών που επισκέπτονται την κάθε φορά, του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές και του ενδεχόμενου ο δευτερεύοντας προορισμός να γίνει βασικός σε μελλοντικό ταξίδι.

- Θετική συσχέτιση μεταξύ της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και του φύλου, της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020, της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και της προτίμησης της εποχής για ταξίδι, της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και της συχνότητας επίσκεψης στο ίδιο μέρος για διακοπές, της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και της επίσκεψης διαφορετικών τόπων σε ένα ταξίδι, της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και του ενδεχόμενου ο δευτερεύοντας προορισμός να γίνει βασικός σε μελλοντικό ταξίδι, της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές. Αρνητική συσχέτιση μεταξύ της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και του εισοδηματικού επιπέδου, της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και του τόπου κατοικίας, της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι αναψυχής, της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και του ταξιδιού στα ελληνικά νησιά, της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά και του ίδιου συμπλέγματος νησιών.
- Θετική συσχέτιση μεταξύ της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι στον βασικό και του εισοδηματικού επιπέδου, της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι στον βασικό και της επίσκεψης διαφορετικών τόπων σε ένα ταξίδι, της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι στον βασικό και του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές, της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι στον βασικό και της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά. Αρνητική συσχέτιση μεταξύ της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι στον βασικό και

του τόπου κατοικίας, της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι στον βασικό και της επίσκεψης στα ελληνικά νησιά, της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι στον βασικό και του αριθμού των νησιών που επισκέπτονται την κάθε φορά, της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι στον βασικό και του ίδιου συμπλέγματος νησιών.

- Θετική συσχέτιση μεταξύ της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού και του φύλου, της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού και του εισοδηματικού επιπέδου, της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού και του τόπου κατοικίας, της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού και της επίσκεψης στα ελληνικά νησιά. Αρνητική συσχέτιση μεταξύ της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού και του ταξιδιού στα ελληνικά νησιά, της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού και του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές.
- Θετική συσχέτιση μεταξύ της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και του τόπου κατοικίας, της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και της επίσκεψης στα ελληνικά νησιά, της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και του ίδιου συμπλέγματος νησιών, της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και του ενδεχόμενου ο δευτερεύοντας προορισμός να γίνει βασικός σε μελλοντικό ταξίδι, της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού. Αρνητική συσχέτιση μεταξύ της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020, της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι αναψυχής, της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και του ταξιδιού στα ελληνικά νησιά.

Υ.3 Έλεγχοι εξάρτησης χ-τετράγωνο

Πίνακας 1. Έλεγχος χ-τετράγωνο: δυναμική δευτερεύοντα προορισμού - εισοδήματος

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	201,608 ^a	36	,000
Likelihood Ratio	160,184	36	,000
Linear-by-Linear Association	4,286	1	,038
N of Valid Cases	100		

Μεταξύ της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι του βασικού και του εισοδηματικού επιπέδου υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ-τετράγωνο (201,608) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 2. Έλεγχος χ-τετράγωνο: δυναμική δευτερεύοντα προορισμού – τόπου κατοικίας

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	74,750 ^a	11	,000
Likelihood Ratio	96,119	11	,000
Linear-by-Linear Association	,022	1	,881
N of Valid Cases	118		

Μεταξύ της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι του βασικού και του τόπου κατοικίας υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ-τετράγωνο (74,750) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 3. Έλεγχος χ-τετράγωνο: δυναμική δευτερεύοντα προορισμού – αριθμού νησιών υπό επίσκεψη

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	124,779 ^a	22	,000
Likelihood Ratio	130,369	22	,000
Linear-by-Linear Association	3,795	1	,051
N of Valid Cases	120		

Μεταξύ της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι του βασικού και του αριθμού των νησιών που επισκέπτονται την κάθε φορά υπάρχει εξάρτηση, γιατί η

στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ -τετράγωνο (124,779) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 4. Έλεγχος χ -τετράγωνο:δυναμική δευτερεύοντα προορισμού – ημερών διακοπών

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	160,421 ^a	33	,000
Likelihood Ratio	145,510	33	,000
Linear-by-Linear Association	,930	1	,335
N of Valid Cases	135		

Μεταξύ της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι του βασικού και του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ -τετράγωνο (160,421) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 5. Έλεγχος χ -τετράγωνο:δυναμική δευτερεύοντα προορισμού – συχνότητας διακοπών

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	192,294 ^a	44	,000
Likelihood Ratio	157,821	44	,000
Linear-by-Linear Association	,078	1	,781
N of Valid Cases	135		

Μεταξύ της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι του βασικού και της συχνότητας διακοπών στα ελληνικά νησιά υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ -τετράγωνο (192,294) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 6. Έλεγχος χ -τετράγωνο:δυναμική βασικού προορισμού - εισοδήματος

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	289,398 ^a	52	,000
Likelihood Ratio	201,773	52	,000
Linear-by-Linear Association	17,812	1	,000
N of Valid Cases	100		

Μεταξύ της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού και του εισοδηματικού επιπέδου υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ -τετράγωνο (289,398) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 7. Έλεγχος χ -τετράγωνο:δυναμική βασικού προορισμού – τόπου κατοικίας

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	79,571 ^a	14	,000
Likelihood Ratio	102,867	14	,000
Linear-by-Linear Association	11,509	1	,001
N of Valid Cases	118		

Μεταξύ της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού και του τόπου κατοικίας υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ -τετράγωνο (79,571) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 8. Έλεγχος χ -τετράγωνο:δυναμική βασικού προορισμού – επίσκεψης σε ελληνικά νησιά

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	57,526 ^a	28	,001
Likelihood Ratio	39,041	28	,080
Linear-by-Linear Association	6,719	1	,010
N of Valid Cases	130		

Μεταξύ της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού και της επίσκεψης στα ελληνικά νησιά υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ -τετράγωνο (57,526) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 9. Έλεγχος χ -τετράγωνο:δυναμική βασικού προορισμού – αριθμού ημερών

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	221,439 ^a	45	,000
Likelihood Ratio	172,886	45	,000
Linear-by-Linear Association	15,799	1	,000
N of Valid Cases	135		

Μεταξύ της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού και του αριθμού των διαθέσιμων ημερών για διακοπές υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ -τετράγωνο (221,439) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 10. Έλεγχος χ -τετράγωνο:δυναμική δευτερεύοντα προορισμού – τόπου κατοικίας

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	45,678 ^a	9	,000
Likelihood Ratio	56,858	9	,000
Linear-by-Linear Association	1,996	1	,158
N of Valid Cases	107		

Μεταξύ της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και του τόπου κατοικίας υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ -τετράγωνο (45,678) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 11. Έλεγχος χ -τετράγωνο:δυναμική δευτερεύοντα προορισμού – αριθμού ταξιδιών

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	342,566 ^a	63	,000
Likelihood Ratio	259,631	63	,000
Linear-by-Linear Association	7,373	1	,007
N of Valid Cases	124		

Μεταξύ της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και του αριθμού ταξιδιών όπου πραγματοποιήθηκαν εγχώρια τα τελευταία 3 χρόνια 2018-2020 υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ -τετράγωνο (342,566) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 12. Έλεγχος χ -τετράγωνο:δυναμική δευτερεύοντα προορισμού – σημαντικότητας δραστηριοτήτων σε ταξίδι

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	179,714 ^a	36	,000
Likelihood Ratio	134,634	36	,000

Linear-by-Linear Association	11,523	1	,001
N of Valid Cases	124		

Μεταξύ της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και των πραγμάτων που θεωρούνται σημαντικά σε ένα ταξίδι αναψυχής υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ-τετράγωνο (179,714) είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 13. Έλεγχος χ-τετράγωνο:δυναμική δευτερεύοντα προορισμού – επίσκεψης σε ελληνικά νησιά

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	80,945 ^a	18	,000
Likelihood Ratio	45,613	18	,000
Linear-by-Linear Association	14,137	1	,000
N of Valid Cases	119		

Μεταξύ της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και της επίσκεψης στα ελληνικά νησιά υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ-τετράγωνο (80,945)είναι μικρότερη του 0,050.

Πίνακας 14. Έλεγχος χ-τετράγωνο: δυναμική δευτερεύοντα προορισμού – συνολικής δυναμικής βασικού προορισμού

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	899,246 ^a	135	,000
Likelihood Ratio	489,881	135	,000
Linear-by-Linear Association	66,696	1	,000
N of Valid Cases	124		

Μεταξύ της συνολικής δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού και της συνολικής δυναμικής του βασικού προορισμού υπάρχει εξάρτηση, γιατί η στατιστική σημαντικότητα της τιμής χ-τετράγωνο (899,246) είναι μικρότερη του 0,050.

Υ.4 Έλεγχοι ANOVA

Πίνακας 15. Έλεγχος ANOVAμεταξύδυναμικής δευτερεύοντα προορισμού και ταξιδιού σε ελληνικά νησιά

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	30,093	1	30,093	,351	,555
Within Groups	11412,500	133	85,808		
Total	11442,593	134			

Μεταξύ της δυναμικής του δευτερεύοντα προορισμού έναντι του βασικού και του ταξιδιού στα ελληνικά νησιά η σχέση είναι ασαφής, γιατί η στατιστική $F(0,351) < 1$.

Πίνακας 16. Έλεγχος ANOVA μεταξύ δυναμικής δευτερεύοντα προορισμού και επίσκεψης σε διαφορετικά νησιά

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	115,741	1	115,741	1,359	,246
Within Groups	11326,852	133	85,164		
Total	11442,593	134			

Η δυναμική του δευτερεύοντα προορισμού έναντι του βασικού δεν επηρεάζεται από την επίσκεψη διαφορετικών νησιών σε ένα ταξίδι, γιατί η στατιστική $F(1,359) > 1$ και το p-value $(0,246) > 0,050$.

Πίνακας 17. Έλεγχος ANOVA μεταξύ δυναμικής βασικού προορισμού και συμπλέγματος νησιών σε επίσκεψη

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	121,226	1	121,226	1,284	,259
Within Groups	11138,774	118	94,396		
Total	11260,000	119			

Η δυναμική του δευτερεύοντα προορισμού έναντι του βασικού δεν επηρεάζεται από το σύμπλεγμα των νησιών επίσκεψης, γιατί η στατιστική $F(1,284) > 1$ και το p-value $(0,259) > 0,050$.

Πίνακας 18. Έλεγχος ANOVA μεταξύ δυναμικής βασικού προορισμού και φύλου

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	1038,748	1	1038,748	6,737	,011
Within Groups	19582,849	127	154,196		
Total	20621,597	128			

Η συνολική δυναμική του βασικού προορισμού επηρεάζεται από το φύλο, γιατί η στατιστική $F(6,737) > 1$ και το p-value $(0,011) < 0,050$.

Πίνακας 19. Έλεγχος ANOVA μεταξύ δυναμικής βασικού προορισμού και ταξιδιών σε ελληνικά νησιά

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	1371,406	1	1371,406	9,459	,003
Within Groups	19282,031	133	144,978		
Total	20653,437	134			

Η συνολική δυναμική του βασικού προορισμού επηρεάζεται από τα ταξίδια στα ελληνικά νησιά, γιατί η στατιστική $F(9,459) > 1$ και το p-value $(0,003) < 0,050$.

Πίνακας 20. Έλεγχος ANOVA μεταξύ επίσκεψης σε νησιά και δυναμικής δευτερεύοντα προορισμού

	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Between Groups	3281,561	1	3281,561	22,427	,000
Within Groups	17851,277	122	146,322		
Total	21132,839	123			

Η συνολική δυναμική του δευτερεύοντα προορισμού επηρεάζεται από την επίσκεψη σε διαφορετικά νησιά σε ένα ταξίδι, γιατί η στατιστική $F(22,427) > 1$ και το p-value $(0,000) < 0,050$.

Κεφάλαιο 7^ο Συμπεράσματα

Σύμφωνα με όλες τις παραπάνω αναφορές η πτυχιακή εργασία ολοκληρώνεται. Η μελέτη περίπτωσης αφορά την εναλλακτική μορφή τουρισμού “island hopping”, η οποία φαίνεται να είναι μια νέα τάση προτίμησης στα Ελληνικά νησιά.

Όσον αφορά την αναπτυσσόμενη αυτή τάση η Ελλάδα προσφέρει απλόχερα την ανάπτυξή της καθώς περιλαμβάνει πάρα πολλά νησιά και ανήκει στη Μεσόγειο δίνοντας το πλεονέκτημα της θάλασσας. Η εναλλακτική αυτή μορφή χρειάζεται, επίσης, τις κατάλληλες υποδομές για να στηριχθεί η βιωσιμότητα της τουριστικής ανάπτυξης βασιζόμενη στο συγκεκριμένο μοντέλο τουρισμού. Η Ελλάδα διαθέτει πολλές θαλάσσιες υποδομές σύνδεσης των Ελληνικών λιμανιών πλέον, καθώς η ανάπτυξή τους συμβάλλει στην τουριστική κίνηση. Η ανάπτυξη των αερολιμένων επίσης, συμβάλλει στην επιβατική κίνηση, καθώς υπάρχουν πολλές συνδέσεις πτήσεων αλλά και διεθνείς πτήσεις, πέρα από το εσωτερικό, οι οποίες δίνουν στον εισερχόμενο τουρισμό την είσοδο στην χώρα και την μετάβαση από περιοχή σε περιοχή ή νησί σε νησί, κριτήριο το οποίο μελετάται.

Οι μετακινήσεις των τουριστών καταγράφονται στην ΕΛΣΤΑΤ, καθώς υπάρχουν και διάφορες έρευνες προς την μετακίνηση ή τις προτιμήσεις των τουριστικών προορισμών στην Ελλάδα.

Όσον αφορά την μορφή του island hopping φαίνεται να υπάρχει τρομερή μείωση στην μετακίνηση του εισερχόμενου τουρισμού αλλά και στον εσωτερικό τουρισμό για την χρονιά του 2020 σε σχέση με τα δύο προηγούμενα έτη. Αυτό φυσικά, βασίζεται στον εξωτερικό παράγοντα επιρροής της πανδημίας του covid-19, η οποία ξεκίνησε το 2019 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Η πανδημία έχει προκαλέσει την μείωση της μετακίνησης γενικά σε όποια περιοχή του πλανήτη. Το 2020 λόγω φόβου, λόγω της οικονομικής παγκόσμιας απόρροιας, των μετέωρων συνθηκών και της μη ασφάλειας των πολιτών η μετακίνηση, ο τουρισμός αλλά και άλλες επιχειρήσεις δέχθηκαν φανερό μείωση με ζημία στην οικονομία. Οπότε, θεωρείται πολύ λογική η μεγάλη πτώση στην κλίση των διαγραμμάτων, παρουσιάζοντας ελάττωση της τουριστικής κινητικότητας. Όμως, το 2018 φαίνεται πολύ αυξημένη η τουριστική κίνηση των Ελληνικών νησιών δείχνοντας την ζήτηση και την προτίμηση των τουριστών.

Η τουριστική κίνηση εννοείται πως επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, πράγμα το οποίο παρουσιάστηκε και στα παραπάνω καταγεγραμμένα δεδομένα της παρούσης πτυχιακής εργασίας δίνοντας το συμπέρασμα πως η επιρροή της τουριστικής κίνησης εξαρτάται και από το περιβάλλον, την οικονομία και την κοινωνία.

Συμπερασματικά από τη στατιστική ανάλυση προκύπτουν ισχυρές σχέσεις μεταξύ των χαρακτηριστικών του δείγματος και της δυναμικής του island hopping, του βασικού και του δευτερεύοντα προορισμού. Πιο συγκεκριμένα και αναφορικά με το island hopping, σημαντική επίδραση έχουν το εισοδηματικό επίπεδο, ο τόπος κατοικίας, ο αριθμός των νησιών που επισκέπτεται ένας τουρίστας, ο αριθμός των διαθέσιμων ημερών για το ταξίδι και η συχνότητα των διακοπών στα ελληνικά νησιά. Το εισοδηματικό επίπεδο έχει θετική επίδραση, συνεπώς όσο υψηλότερο είναι το εισόδημα του εκάστοτε τουρίστα τόσο πιο πιθανό είναι να προχωρήσει σε αλλαγή προορισμών. Επίσης, όσο μεγαλύτερος ο αριθμός των νησιών που επισκέπτεται ένας τουρίστας τόσο πιο πιθανό είναι να προχωρήσει σε islandhopping. Θετική είναι και η επίδραση του αριθμού διαθέσιμων ημερών και η συχνότητα διακοπών στα ελληνικά νησιά. Αναφορικά με τον τόπο κατοικίας, είναι λιγότερο πιθανό ένας κάτοικος Αθηνών να προχωρήσει σε island hopping.

Αναφορικά με τη δυναμική του βασικού προορισμού, αυτή επηρεάζεται από το φύλο, τα ταξίδια σε ελληνικά νησιά, το εισόδημα, τον τόπο κατοικίας και τον αριθμό διαθέσιμων ημερών για διακοπές. Τα προηγούμενα ταξίδια σε ελληνικά νησιά, το χαμηλότερο διαθέσιμο εισόδημα, και οι περισσότερες διαθέσιμες ημέρες για διακοπές είναι παράγοντες που μπορεί να οδηγήσουν έναν τουρίστα να μην αλλάξει προορισμό. Επίσης, μεγαλύτερη δυναμική ως προς την προσκόλληση στο βασικό προορισμό φαίνεται να εμφανίζουν οι γυναίκες.

Τέλος, όσον αφορά τη δυναμική του δευτερεύοντα προορισμού, αυτή επηρεάζεται από τον τόπο κατοικίας, τον αριθμό των εγχώριων ταξιδιών κατά τα τελευταία χρόνια, την επίσκεψη σε ελληνικά νησιά, τη δυναμική του βασικού προορισμού, και την επίσκεψη σε διαφορετικά νησιά. Θετικοί παράγοντες ως προς την αύξηση επισκεψιμότητας δευτερευόντων προορισμών είναι η προτίμηση ενός προηγουμένως βασικού προορισμού και σαφώς η δυναμικότητα του βασικού. Οι υπόλοιπες μεταβλητές έχουν αρνητικό αντίκτυπο στη δυναμικότητα του δευτερεύοντος προορισμού, ενώ και οι κάτοικοι εκτός Αθηνών είναι λιγότερο πιθανό να προσκολληθούν σε έναν δευτερεύοντα προορισμό.

Διαδικτυακές πηγές

- <https://tourismmuseum.gr/thalassioستourismos/>
- www.opengov.gr/minenv/?p=5148
- www.opengov.gr/tourism/?p=1443
- Φράγκου Δ., 2014, «Αρχιτεκτονική εσωτερικών χώρων. Χώροι αναψυχής. Ενότητα 7: Εναλλακτικός τουρισμός vs μαζικού τουρισμού». Έκδοση: 1.0., Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Αθήνας, Αθήνα 2014
- <https://unric.org/el/>
- <https://www.unwto.org>
- <https://tourismpress.gr/παγκόσμιοσ-οργανισμός-τουρισμού-unwto/>
- www.word-tourism.org
- www.mtadigest.com.mt
- https://dugi-doc.udg.edu/bitstream/handle/10256/14825/GhanemJoey_Treball.pdf
- bu.ac.th/knowledgecenter/epaper/jan_june2006/Teardchai.pdf
- <https://docplayer.gr//31419351-Ta-kinitra-kai-i-typologia-ton-toyriston-velissarioy-eystathios-kathigitis-dioikisi-toyristikon-epiheiriseon.html>
- International Civil Aviation Organization, 2005, The World of Civil Aviation 2003-2006, Circular 307-AT/129, ICAO, Montreal
- https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/10480/Iliakopoulos_Panagiotis.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- www.airliners.gr
- https://apothetirio.lib.uoi.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/1140/log_20130637.pdf?sequence=1
- <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/AD1107511.pdf>
- <https://eclass.upatras.gr/modules/document/file.php/TMG-TOUR177/Διαλέξεις%20Μαθήματος/1.%20Εισαγωγή%20στο%20θαλάσσιο%20τουρισμό-πλαίσιο%20λειτουργίας%20%26%20διακρίσεις.pdf>
- https://www.contentarchive.wwf.gr/images/pdfs/Maritime_Transport_Low.pdf
- tourismmuseum.gr/thalassioستourismos/

- <https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.476.5960&rep=rep1&type=pdf>
- <https://www.koinignomi.gr//news/oikonomia/2019/11/05/i-anaptyxi-toy-thalassioy-toyrismoy.html>
- <https://popaganda.gr/newstrack/apo-ti-nisiro-sto-eonio-island-hopping-tis-technis/>
- https://www.researchgate.net/profile/Charlie-Panakera-2/publication/290831621_World_War_II_and_Tourism_Development_in_Solomon_Islands/links/5bd0f55245851537f598f429/World-War-II-and-Tourism-Development-in-Solomon-Islands.pdf
- <https://www.mvorganizing.org/why-was-island-hopping-used/>
- <https://www.cram.com/essay/Island-Hopping-Essay/F3UY4HLJX5Q>
- <https://www.ferryhopper.com/el/blog/featured/island-hopping>
- <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA06/>
- <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SMA06/2020-Q2>

Βιβλιογραφία

- Bormann A., 1930, Die Lehre von Fremdenverkehr, Berlín
- Coccossis H. & Parpairis A., 1996, Tourism and carrying capacity in coastal areas: Mykonos, Greece. In: Priestley, G.K., Edwards, J.A. & Coccossis, H. (eds). Sustainable Tourism? European Experiences. Oxon: CAB, pp.153-175
- Coccossis H., 1996, Tourism and sustainability: perspectives and implications. In: Priestley, G.K., Edwards, J.A. & Coccossis, H. (eds). Sustainable Tourism? European Experiences. Oxon: CAB, pp.1-21
- Cohen E., 1972, Toward a Sociology of International Tourism. Social Research, 39, 164–182
- Cohen E., 1979a, A Phenomenology of Tourist Experiences. Sociology, 13, 179–201
- Cohen E., 1979b, Rethinking the Sociology of Tourism. Annals of Tourism Research, 6, 18–35

- Crompton J. L., 1979, Motivations for Pleasure Vacation. *Annals of Tourism Research*. 6(4): 408-424, DOI: 10.1016/0160-7383(79)90004-5
- Glücksmann R., 1929, Founder of Berlin School of Tourism Research, Research for Intitute of Tourism, Berlin
- Gray J. P., 1970, *International Travel - International Trade*. Lexington Heath: Lexington Books
- Hunziker, Walter y Krapf, Kurt, 1942, *Grundriss der Allgemeine Fremdenverkehrslebre*. Plygraphicher Verlag, Zurich
- Lickorisch L., Jenkins C., 1997, *An Introduction to Tourism*, Oxford : Butterworth Heinema
- Mariotti, Angelo, 1933, *Le role du tourisme dans l'économie national*. L'Égypte Contemporaine
- Pearce D.G., 1989, *Tourist Development*. 2nd ed. New York: Longman
- Perreault W.D., Dorden D.K., and Dordon W.R., 1979, "A Psychological Classification of Vacation Life-styles," *Journal of Leisure Research*, 9, pp. 208-24
- Schwink, 1929, *Die Bedeutung des Fremdedenverkerhs fur die Bayerische Wirtschaft: Rev. Montbuche Mitteilungen des Bundes deutscher Werkehrsvereine*
- Smith V. L., 1989, *Hosts and Guests: the Antropology of Tourism*. Philadelphia: Univerrsitey of Pennsylvania Press
- U.I.O.O.T 1963, *La Conference des Nations Unies Sur Le Tourisme et als Voyages Internationaux*, Rome
- Wild P., & Dearing J., 2000, *Development of and prospects for cruising in Europe*. *Maritime Policy and Management*, 27(4), 315–337
- Διακομιχάλης Μ. 2009, *Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του*, Σταμούλη, Αθήνα
- Ηλιακόπουλος Π., 2017, *Διπλωματική Εργασία: Στρατηγική ανάλυση του κλάδου των αερομεταφορών στην Ελλάδα (ελληνικές εταιρείες), Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Ολική Ποιότητα με Διεθνή Προσανατολισμό (MBA–TQM International), Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς*

- Θεού Μ. Ε., 2017, Παράγοντες που Υποκινούν τους Σύγχρονους Τουρίστες. Μια εμπειρική διερεύνηση, Πτυχιακή Εργασία, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος
- Καλφιώτης Σ., 1976, Εισαγωγή εις την θεωρίαν του τουρισμού, Εκδόσεις Τυροβολάς
- Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., Γκρίμπα Ε., 2011, Ειδικές και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού, ζήτηση και προσφορά νέων προϊόνων τουρισμού (Τουρισμός και Αναψυχή), εκδόσεις ΚΡΙΤΙΚΗ, Αθήνα
- Κοκκώσης Χ., Τσάρτας Π., Γκρίμπα Ε., 2011, Ειδικές και Εναλλακτικές Μορφές Τουρισμού, ζήτηση και προσφορά νέων προϊόνων τουρισμού (Τουρισμός και Αναψυχή), εκδόσεις ΚΡΙΤΙΚΗ, Αθήνα
- Κομίλης Π., 1986, Τουριστικές Δρατηριότητες, ΚΕΠΕ, Θέματα Προγραμματισμού Δ10, Αθηνά
- Λαγός Δ., 2005, Τουριστική Οικονομική, Εκδόσεις ΚΡΙΤΙΚΗ
- Μαντζουράνη Κ., Τζιφάκη Χ., 2006, Επιπτώσεις – Προοπτικές εξελίξεις του εναλλακτικού τουρισμού στην Ελλάδα, Πτυχιακή Εργασία, Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων, ΑΤΕΙ Κρήτης
- Μυλωνόπουλος Δ., Μοίρα Π., 2005, Θαλάσσιος Τουρισμός, Interbooks, Αθήνα
- Σωτηριάδης Μ. and Φάρσαρη Ι., 2009, Εναλλακτικές και Ειδικές Μορφές Τουρισμού - Σχεδιασμός Management και Marketing. Αθήνα: INTERBOOK
- Τουριστική Αγορά, «Η ελληνική κρουαζιέρα»
- Τσιώνης Α. & Τσιώνης Κ., 2013, Τουριστικός τομέας Στην Ελλάδα. Επιδράσεις – Επιπτώσεις Της Οικονομικής Κρίσης Στις Επιχειρήσεις Που Δραστηριοποιούνται Στον Τομέα Αυτό, Πτυχιακή Εργασία, Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, Τμήμα Λογιστικής, ΑΤΕΙ ΗΠΕΙΡΟΥ
- Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. “ΝΟΜΟΣ ΥΠ’ ΑΡΙΘ. 4233 Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και άλλες διατάξεις”, ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ, 1 (22), 2014

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Επιβισασθέντες επιβάτες ακτοπλοΐας και πορθμείων κατά λιμένα ανά τρίμηνο								
Λιμένες	Α' τρίμηνο		Β' τρίμηνο		Γ' τρίμηνο		Δ' τρίμηνο	
	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S	Από Ε/Γ Ο/Γ From P/S C/S	Από Π/Κ From M/S
Σύνολο	3.585.544	32.006	3.108.888	8.645	10.462.867	48.525	2.925.462	15.260
Πειραιάς							256.390	4.570
Αίγινα	414.216	14.148	299.724	3.181	1.256.882	15.170	54.496	
Αγία Μαρίνα Αίγινας	89.235		68.945		219.364		0	
Αγία Μαρίνα Αττικής	0		0		0		14.072	
Αγία Πελαγία	15.422		24.873		80.579		1.843	
Αγία Ρουμέλη Χανίων	556		2.560		30.882		8.105	

Αιδηψός	Αιγιάλη	Αγρώντας Σκοπέλου	Αγκίστρι	Αγιόκαμπος Λάρισας	Αγιος Κωνσταντίνος	Αγιος Κήρυκος	Αγιος Ευστράτιος Λέσβου	Αγαθονήσι
1.188	11	7.389	9.836	0	1.913	747	431	85
1.054	13	14.539	7.627	0	2.214	853	734	625
7.846	172	71.070	42.706	8.259	13.456	2.607	1.761	48.481
10.144	1.670	6	8.427	7.782	0	2.141	984	711

Αρκίτσα Φθιώτιδας	Αργοστόλι	Αντίρριο	Αντίπαρος	Ανάφη (Κυκλάδες)	Αμοργός (Κατάπολα)	Αμμουλιανή (Νησίς)	Αλόνησος	Αλεξανδρούπο λις
21.371	120.063	15.223	359	1.191	3.342	2.030	5.664	15.648
8.483	82.179	18.701	638	1.111	8.302	2.036	6.281	12.199
50.905	188.715	133.030	6.476	18.394	64.288	24.350	33.087	67.706
9.280	17.788	83.678	23.528	283	2.260	3.653	1.964	5.246

Γαύριο	Γαύδος Χανιά	Γαλατάς Τροιζηνίας	Βόλος	Βολισσός (Λιμνιά) Χίος	Βαθύ Σάμου	Αστυπάλαια	Αστακός	Αρκοί Δωδεκανήσου
190	23.151	17.355	0	4.323	869	4.264	99	14.799
580	29.895	12.052	279	4.061	1.549	3.994	356	12.473
5.443	67.136	62.123	2.080	15.714	6.603	12.359	1.256	66.986
17.858	737	36.411	9.154	0	4.516	1.020	2.557	286

Ελευθερές	Ελαφάνησος Λακωνίας	Δονούσα Κυκλάδων	Διαφάνι Καρπάθου	Διακόφτι Κυθήρων	Δάφνη Αγίου Όρους	Γύθειο	Γλώσσα Σκοπέλου	Γλύφα Φθιώτιδας
5.295	392	124	1.624	11.586	592	2.833	10.203	18.886
14.638	816	169	1.602	3.399	562	2.675	9.254	19.481
114.067	6.118	746	10.715	13.328	3.022	25.942	43.774	98.199
0	10.684	786	177	2.029	6.171	627	2.452	8.716

Θάσος	Ηράκλειο	Ηράκλεια Κυκλάδων	Ηγουμενίτσα	Ζάκυνθος	Εύδηλος	Ερμιόνη	Ερεϊκούσες Διαπόντιοι Νήσοι	Ερέτρια Ευβοίας
69.827	349	98.999	54.234	1.501	846	513	4.670	0
34.411	532	60.511	30.824	1.403	647	319	5.577	0
180.035	4.553	200.504	119.905	14.275	3.517	984	29.083	0
45.676	47.093	609	56.838	36.710	2.354	727	238	3.623

Κέρκυρα	Κέα	Κάσος	Κάρπαθος	Κάλυμνος	Ιος	Θηρασία	Θεσσαλονίκη	Θήρα
10.583	393	2.098	20.557	2.639	1.012	0	22.624	57.712
21.948	477	1.510	12.940	2.257	2.029		13.633	56.342
61.712	2.916	6.812	42.573	33.415	4.437		165.654	267.096
53.079	11.354	409	1.837	18.717	3.487	2.185		37.286

Κυμάσιο	Κυλλήνη	Κουφονήσι Κυκλάδων	Κεραμωτή	Καστέλλι Κισσάμου	Καρλόβασι	Καρδάμυaina Κω	Καβάλα	Κίμωλος
95.647	929	50.606	268	3.138	444	17.734	1.865	75.755
55.613	2.235	64.088	506	2.482	210	11.820	3.851	44.934
196.678	26.324	228.247	4.803	10.198	562	70.369	26.179	167.221
825	51.392	1.755	37.197	499	3.361	319	11.829	2.797

Λευκίμμη Κερκύρας	Λευκάδα	Λειψοί Δωδεκανήσων	Λαύριο	Λέρος (Λακκί)	Κύμη	Κύθνος	Κόστα Ερμιονίδας	Κως
0	920	16.033	8.264	8.058	4.050	9.685	31.354	893
17	1.171	34.310	5.855	7.509	9.140	7.029	19.431	3.749
572	7.097	107.902	20.488	40.696	48.455	18.511	62.543	21.468
8.301	0	1.255	14.671	6.695	4.308	4.052	7.986	27.709

Μεγανήσι	Μεγίστη Καστελόριζου	Μαριμάρι	Μαθράκι (Διαπόντιοι Νήσοι)	Μήλος (Αδάμας)	Μέθανα	Μέγαρα	Λουτρό Χανίων	Ληξούρι Κεφαλληνίας
1.505	13.692	91	4.940	828	39.850	96	19.372	7.955
1.603	10.686	120	7.943	958	31.998	552	8.217	9.306
3.862	45.270	248	85.453	6.119	62.162	20.656	49.317	31.220
7.364	1.458	9.591	103	9.487	775	29.194	3.924	15.944

Νεάπολη Λακωνίας	Νίσυρος	Νήσος Θύμαινα	Νέα Στύρα	Νάξος	Μύρινα	Μύκονος	Μυτιλήνη	Μεσσή
2.476	532	16.288	22.450	5.884	25.808	17.275	1.176	6.807
2.408	397	25.509	15.659	6.235	24.020	15.479	480	5.570
6.967	0	83.719	158.016	46.510	146.323	52.440	3.713	20.117
11.636	2.376	438	15.698	24.382	7.015	34.248	14.856	1.110

Παλατιοχώρια Σφακίων	Πέραμα	Πάτρα	Πάτμος	Πάρος	Ουρανόπολη Χαλκιδικής	Οινούσσες	Θωνοί	Νυδρί
658.245	3.615	4.322	38.626	14.014	2.667	48	6.809	6.357
626.378	5.205	3.847	39.722	4.063	2.087	257	6.291	18.766
1.076.209	30.773	24.110	303.699	14.383	5.564	669	37.894	146.977
852	550.399	11.928	4.474	51.396	6.264	2.291	137	7.045

Πόρος Κεφαλληνίας	Πυθαγόρειο	Πρίνος Θάσου	Ποταμός Αντικυθήρων	Πισαετός Ιθάκης	Πεσάδα Κεφαλληνίας	Παξοί	Πανοριμίτης (Σύμη)	Παλούκια Σαλαμίνας
621	0	120	4.986	0	3.904	0	630.001	122
1.429	0	121	4.124	0	4.601	972	606.885	242
5.633	0	615	24.408	11.727	30.393	2.187	1.048.990	3.148
18.082	1.507	0	159	4.603	0	5.249	2.342	533.158

Σέρφος	Σάμη	Σαλαμίνα	Ρόδος	Ραφήνα	Ρίο	Ρέθυμνο	Πόρτο Χέλι	Πόρος Τροιζηνίας
7.737		30.697	68.576	118.971	1.718	95	34.089	32.889
	11.475							
8.536		22.111	67.180	93.163	1.156	178	25.038	19.057
	2.488							
41.864		64.978	253.012	202.013	7.949	1.728	90.296	77.572
	14.343							
3.430	15.126		25.052	46.091	87.078	315	207	33.410
		3.727						

Σουβάλα Αίγινας	Σκύρος (Λιναριά)	Σκόπελος	Σκιάθος	Σιγρί Λέσβου	Σητεία	Σαμοθράκη	Σίφνος	Σίκινος Κυκλάδων
0	7.095	3.187	9.380	615	5.309	3.617	369	2.377
0	6.179	3.021	7.494	548	5.568	4.544	509	4.035
39.056	23.943	56.830	2.101	2.913	32.912	55.497	5.165	40.659
0	4.562	2.807	7.656		732	5.634	6.134	558

Τήνος	Τήλος Δωδεκανήσου	Σύρος	Σύμη	Σχοινούσσα Κυκλάδων	Σχινιάρι Ζακύνθου	Σπέτσες	Σούδα	Σούγια
21.750	1.458	31.143	6.390	652	0	11.260	27.434	17
22.092	1.412	19.929	5.420	980	0	8.274	18.756	46
8.065	101.440	18.644	6.481	11.924	35.407	121.996	2.137	0
23.194	1.739	26.854	7.010	790	0	10.495	30.795	801

Χίος	Χάλκη Δωδεκανήσου	Φρίκες Ιθάκης	Φούρνοι Σάμου	Φολέγανδρος Κυκλάδων	Φισκάροδο Κεφαλληνίας	Φανερωμένη Σαλαμίνας	Υδρα	Τρυπητή Χαλκιδικής
16.017	769	0	1.167	623	8	45.267	6.853	3.875
12.166	643	0	1.863	917	242	33.089	3.971	10.072
1.957	3.947	6.298	18.263	13.948	67.688	32.065	64.411	134.049
13.971	635	0	1.993	1.463	70	33.039	6.569	4.239

Λοιποί	Ωρωπός	Ψαρά	Χώρα Σφακίων	Χρυσσηλιά Φούρνων
	4.655	783	304	211
6.383				
	5.138	1.114	1.388	93
2.976				
27.090	3.982	29.100	0	43.585
19.012				
	2.954	1.003	3.610	156
6.963				