



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

**Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής
Ανάπτυξης**

ΔΠΜΣ «Σχεδιασμός και Ανάπτυξη Τουρισμού και Πολιτισμού»



Διπλωματική Εργασία:

**«Παράγοντες διαμόρφωσης δικτύου λιμένων – σταθμών
κρουαζιέρας»**

Ονοματεπώνυμο φοιτήτριας: Γεωργία Μιλπάνη

Επιβλέπων καθηγητής: Ευάγγελος Ασπρογέρακας

ΒΟΛΟΣ, 2025

Υπεύθυνη Δήλωση

Εγώ, η Γεωργία Μιλπάνη, μεταπτυχιακή φοιτήτρια του ΤΜΧΠΠΑ, δηλώνω υπεύθυνα ότι η εργασία που υποβάλλω με τίτλο «Παράγοντες που διαμορφώνουν ένα δίκτυο λιμένων – σταθμών κρουαζιέρας» είναι αποτέλεσμα της δικής μου πρωτότυπης εργασίας και μελέτης. Επίσης, δηλώνω ότι:

1. Έχω αναφέρει και αναγνωρίσει όλες τις πηγές πληροφοριών, ιδεών και δεδομένων που χρησιμοποίησα.
2. Δεν έχω αντιγράψει ή αναπαραγάγει μέρος ή σύνολο της εργασίας από άλλους χωρίς την κατάλληλη αναφορά.
3. Γνωρίζω ότι η λογοκλοπή αποτελεί παραβίαση των ακαδημαϊκών κανόνων και μπορώ να υποστώ συνέπειες σε περίπτωση παραβίασης αυτών των κανόνων.

Υπογραφή:

Ημερομηνία: Ιανουάριος, 2025

Περίληψη

Η ταχεία ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας είναι εμφανής τα τελευταία χρόνια, με αξιοσημείωτη αύξηση του αριθμού των παγκόσμιων τουριστών κρουαζιέρας. Η ανάπτυξη αυτή αποδίδεται στο δυναμισμό του κλάδου και στην ελκυστικότητά του ως τμήμα της τουριστικής βιομηχανίας που προσφέρει μοναδικές ταξιδιωτικές εμπειρίες. Η αξιοσημείωτη συμβολή της κρουαζιέρας στην ανάπτυξη της οικονομίας οδηγεί τους λιμένες - σταθμούς να ενσωματώσουν τον τουρισμό κρουαζιέρας στη στρατηγική ανάπτυξης. Επομένως, οι φορείς εκμετάλλευσης κρουαζιέρας αντιμετωπίζουν την πρόκληση της ανάπτυξης ανταγωνιστικών δρομολογίων με παράλληλη βελτιστοποίηση της τουριστικής εμπειρίας. Υπό αυτό το πρίσμα, είναι απαραίτητο να αναλυθούν οι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή των λιμένων κρουαζιέρας και τον σχεδιασμό των δρομολογίων. Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να προσδιορίσει τους καθοριστικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη διαδικασία προσέγγισης λιμένων κρουαζιέρας, να συνδράμει στη λήψη αποφάσεων των υπεύθυνων χάραξης της κρουαζιέρας για την επιλογή λιμένων κρουαζιέρας και ίσως στη διαμόρφωση του στρατηγικού σχεδιασμού της δημόσιας πολιτικής για τους λιμένες κρουαζιέρας, αλλά και του τουρισμού κρουαζιέρας γενικότερα. Ως μελέτη παραδειγμάτων λιμένων – σταθμών κρουαζιέρας για την εργασία, θα χρησιμοποιηθούν οι λιμένες αφετηρίας της Γένοβας και της Σαβόνας και ο λιμένας προσέγγισης του Πειραιά, με μελέτη περίπτωσης τον λιμένα κρουαζιέρας του Βόλου.

Λέξεις κλειδιά: τουρισμός κρουαζιέρας, παράγοντες επιλογής λιμένων – σταθμών κρουαζιέρας, εταιρείες κρουαζιέρας, Γένοβα, Σαβόνα, Πειραιάς, Βόλος

«Factors shaping a network of ports - cruise terminals»**Abstract**

The cruise industry has experienced rapid growth in recent years, with a significant increase in the number of cruise tourists worldwide. This growth is attributed to the dynamism of the industry and its attractiveness as a segment of the tourism industry offering unique travel experiences. The remarkable contribution of cruise tourism to economic growth is leading ports to integrate cruise tourism into their development strategy. Cruise operators are therefore faced with the challenge of developing competitive itineraries while optimising the tourist experience. In this context, it is necessary to analyse the factors that influence the choice of cruise ports and the planning of itineraries. The aim of this thesis is to identify the determinants that influence the cruise port approach process, in order to assist cruise planners in their decision making when selecting cruise ports and possibly in the formulation of strategic planning of public policy for cruise ports and cruise tourism in general. As examples of cruise ports - cruise terminals for the work, the ports of departure Genoa and Savona and the port of call Piraeus will be used, with the cruise port of Volos as a case study.

Keywords: *Cruise tourism, Cruise port selection factors, Cruise companies, Genoa, Savona, Piraeus, Volos, Piraeus*

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ.....	2
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ABSTRACT.....	4
1. ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ.....	10
1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΚΥΡΙΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ.....	11
1.3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ.....	11
1.4 ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ.....	13
1.5 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΝΟΤΗΤΩΝ.....	13
2. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	14
2.1 Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ-ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ.....	14
2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	15
2.3 ΕΙΔΗ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	17
3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	20
3.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	20
3.2 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	21
3.2.1 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	21
3.2.2 Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	22
3.2.3 Η ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	23
3.2.4 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ.....	27
3.2.5 ΔΙΕΘΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	27
4. Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	30
4.1 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	30
4.2 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ.....	33
4.3 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ.....	36
4.4 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΑΣΙΑ.....	38
5. ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	41
5.1 ΕΙΔΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....	41
5.2 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ-ΣΤΑΘΜΟΥΣ.....	45

<u>5.3 Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ</u>	
<u>ΛΙΜΕΝΩΝ-ΣΤΑΘΜΩΝ.....</u>	<u>47</u>
6. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΥΝ ΕΝΑ ΔΙΚΤΥΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΜΕ	
ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ.....	50
<u>6.1 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ-ΣΤΑΘΜΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ.....</u>	<u>53</u>
6.1.1 ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΑ.....	53
6.1.2 ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ.....	54
6.1.3 ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ, ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΓΓΥΤΗΤΑ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ	
ΛΙΜΕΝΕΣ.....	54
6.1.4 ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕ ΕΝΔΟΧΩΡΑ.....	55
6.1.5 ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ.....	56
6.1.6 ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ.....	56
6.1.7 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	
ΛΙΜΕΝΑ.....	57
6.1.8 ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΝΔΟΧΩΡΑΣ.....	58
6.1.9 ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ..	59
6.1.10 Η ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ....	59
6.1.11 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ.....	60
<u>6.2 ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ.....</u>	<u>64</u>
6.2.1 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ.....	66
6.2.2 ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ	
ΣΑΒΟΝΑΣ.....	67
6.2.3 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ - ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ ΩΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	
«HOMEPORT».....	69
6.2.4 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ - ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΣΑΒΟΝΑΣ ΩΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	
«HOMEPORT».....	71
6.2.5 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	75
6.2.6 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ - ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΩΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	
ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ.....	76
6.2.7 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ.....	81
<u>6.3 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ - Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΟΥ</u>	
<u>ΒΟΛΟΥ.....</u>	<u>86</u>

6.3.1 Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	86
6.3.2 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	88
6.3.3 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	91
6.3.4 Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΒΟΛΟ.....	93
7. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ.....	95
<u>7.1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ.....</u>	<u>95</u>
<u>7.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ.....</u>	<u>97</u>
<u>7.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΩΝ.....</u>	<u>99</u>
8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	115
<u>8.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</u>	<u>115</u>
<u>8.2 ΕΙΔΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΣΜΑΤΑ.....</u>	<u>115</u>
<u>8.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....</u>	<u>117</u>
<u>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</u>	
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	120
ΔΙΕΘΝΗΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	120
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ.....	133
<u>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ</u>	
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	
Πίνακας 3.1: Μερίδιο αγοράς κρουαζιέρας.....	23
Πίνακας 3.2: Χωρητικότητα κρουαζιερόπλοιων σε επιβάτες 1990-2023.....	24
Πίνακας 3.3: Τουρισμός κρουαζιέρας στην Ανταρκτική 2017-2024.....	25
Πίνακας 3.4: Μέσο όρο ηλικίας τουριστών κρουαζιέρας.....	26
Πίνακας 4.1: Επιβάτες κρουαζιέρας που επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν στα λιμάνια της Ευρώπης τα έτη σε όλους τους λιμένες τα έτη 2018-2022..	31
Πίνακας 4.2: Αριθμός και Μ.Ο ηλικίας επιβατών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο και διάρκεια κρουαζιέρας.....	31
Πίνακας 4.3: Ευρωπαϊκές αγορές προέλευσης κρουαζιέρας 2019-2022.....	32
Πίνακας 4.4: Συνολικός αριθμός επιβατών στα λιμάνια της Μεσογείου 2019-2023.....	34
Πίνακας 4.5: Συνολικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στα 10 κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου 2022-2023.....	34
Πίνακας 4.6: Συνολικός αριθμός προσεγγίσεων πλοίων κρουαζιέρας στα 10	

κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου 2022-2023.....	35
Πίνακας 4.7: Το μερίδιο αγοράς της Καραϊβικής 2019-2022.....	37
Πίνακας 6.1: Προηγούμενες μελέτες.....	50
Πίνακας 6.2: Κριτήρια και υπο - κριτήρια που επηρεάζουν την επιλογή ενός λιμένα σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας.....	62
Πίνακας 6.3: Αριθμός προσεγγίσεων πλοίων κρουαζιέρας στην Ιταλία 2019-2023.....	67
Πίνακας 6.4: Αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια 2019-2022.....	76
Πίνακας 6.5: Τα έσοδα της κρουαζιέρας για το λιμάνι του Πειραιά 2023.....	77
Πίνακας 6.6: Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά 2019-2023.....	77
Πίνακας 6.7: Μετρήσεις εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα κρουαζιερόπλοια στην πόλη-λιμάνι του Πειραιά το 2023.....	81
Πίνακας 6.8: Συγκριτικός πίνακας αποτελεσμάτων έρευνας για τους λιμένες Γένοβας, Σαβόνας και Πειραιά ως λιμένες κρουαζιέρας.....	84
Πίνακας 6.9: Χαρακτηριστικά προβλητών λιμένα του Βόλου.....	90
Πίνακας 6.10: Κίνηση κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Βόλου 2000-2023.....	93
Πίνακας 6.11: Κίνηση επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Βόλου.....	94
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	
Διάγραμμα 1.1: Μεθοδολογικά βήματα.....	12
Διάγραμμα 3.1: Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας 2009 – 2027.....	22
Διάγραμμα 4.1: Χώρες με τα υψηλότερα έσοδα στον κλάδο της κρουαζιέρας παγκοσμίως 2023-2026.....	30
Διάγραμμα 4.2: Προορισμοί κρουαζιέρας για τους Ευρωπαίους το έτος 2022.....	32
Διάγραμμα 4.3: Μέση ηλικία επιβατών κρουαζιέρας και διάρκειας ταξιδιού από ευρωπαϊκές αγορές προέλευσης.....	33
Διάγραμμα 4.4: Μέση ηλικία επιβατών κρουαζιέρας, διάρκειας ταξιδιού και προορισμοί κρουαζιέρας από ευρωπαϊκές αγορές προέλευσης.....	33
Διάγραμμα 4.5: Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας στην θάλασσα της Καραϊβικής 2019&2022.....	36
Διάγραμμα 4.6: Αριθμός Κινέζων επιβατών κρουαζιέρας την περίοδο 2010-2023.....	39
Διάγραμμα 6.1: Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι της Γένοβας 2009-2023...	69
Διάγραμμα 6.2: Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι της Σαβόνας 2009-2023...	72
Διάγραμμα 7.1: Ροή έρευνας.....	97

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εξώφυλλο: Ο τουρισμός της κρουαζιέρας στο λιμένα του Βόλου

Εικόνα 3.1: M/V “Icon of the Seas” Vs M/V “Titanic”.....23

Εικόνα 4.1: Λιμένες κρουαζιέρες της Κίνας.....40

Εικόνα 6.1: Οι τερματικοί σταθμοί κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά.....78

Εικόνα 6.2: Ο Βόλος στο χάρτη.....89

Εικόνα 6.3: Οι προβλήτες του λιμένα του Βόλου.....91

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1960 και στις αρχές της δεκαετίας του 1970 με την πραγματοποίηση θαλάσσιων περιηγήσεων στη Μεσόγειο με σκοπό την απόλαυση της ναυσιπλοΐας. Στη συνέχεια, αναπτύχθηκε η διαχείριση κρουαζιερόπλοιων που στόχευε στα μακράς διάρκειας ταξίδια, μεταφέροντας εύπορους επιβάτες στους πιο δημοφιλείς προορισμούς στον κόσμο (Samiotis et al., 2013; London & Farias, 2019). Από το 1990, η βιομηχανία της κρουαζιέρας προχωράει σε ναυπηγήσεις μεγαλύτερων και πιο σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων και σε αναζήτηση περισσότερων λιμένων – σταθμών ως προορισμούς κρουαζιέρας (Papathanassis, 2019; Weaver, 2005; Åström, 2017). Με αυτόν τον τρόπο, συνεχίζει να προσφέρει δυνατότητα οικονομικής ανάπτυξης και ευκαιρίες απασχόλησης σε όσες χώρες αναπτύσσεται και να συμβάλλει στην τοπική ευημερία και πρόοδο (Liu et al., 2020). Από τη δεκαετία του 1980, ο μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης της υποδοχής τουριστών κρουαζιέρας έφτασε περίπου το 8%, αποτελώντας έναν από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους και οικονομικά αποδοτικότερους κλάδους της παγκόσμιας βιομηχανίας αναψυχής και τουρισμού (Jiao, et al., 2021).

Τα τελευταία χρόνια, οι προοπτικές ανάπτυξης της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας είναι πολλά υποσχόμενες. Μετά την ύφεση του κλάδου λόγω της πανδημίας Covid-19, ο εκτιμώμενος σύνθετος ετήσιος ρυθμός ανάπτυξης για την περίοδο 2022-2027 εκτιμάται να είναι 9,29% (Statista, 2023). Για το έτος 2023, τα συνολικά έσοδα του κλάδου φτάνουν τα 25 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ και οι διεθνείς επιβάτες κρουαζιέρας εκτιμάται ότι θα αυξηθούν από 31,5 εκατομμύρια στα 39,5 εκατομμύρια μέχρι το 2027, με τη ζήτηση να αυξάνεται με ρυθμό 7% ετησίως την τελευταία δεκαετία. Η αξιοσημείωτη συμβολή της κρουαζιέρας στην ανάπτυξη της οικονομίας, οδηγεί τις πόλεις-λιμάνια να ενσωματώσουν τον τουρισμό κρουαζιέρας στη στρατηγική ανάπτυξης. Επομένως, αυξάνεται η δυνατότητα ένταξης όλο και περισσότερων λιμένων στα δίκτυα κρουαζιέρας, καθώς διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο για το σχεδιασμό και τη διασφάλιση της αξιοπιστίας του προγράμματος της κρουαζιέρας. Σε περίπτωση που ένα λιμάνι συμπεριληφθεί στο σχεδιασμό των δρομολογίων των εταιρειών κρουαζιέρας, θα επηρεάσει άμεσα την κερδοφορία και την επιβίωση του.

1.2 ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΚΥΡΙΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποσκοπεί στην ανάλυση και στον προσδιορισμό των χαρακτηριστικών του λιμένα κρουαζιέρας και της ενδοχώρας του, ως κύριους παράγοντες που επηρεάζουν τη διαμόρφωση ενός δικτύου κρουαζιέρας. Συνεπώς, μπορεί να παράγει ικανοποιητικά αποτελέσματα που συνδράμουν στο έργο όλων των εμπλεκόμενων φορέων που ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη και τη βελτίωση των λιμένων κρουαζιέρας και κατ' επέκταση της κρουαζιέρας γενικότερα. Εμπεριέχει χρήσιμες πληροφορίες και κατευθύνσεις τόσο για τους παραγωγούς, όσο και για τους καταναλωτές του αγαθού του τουρισμού της κρουαζιέρας, όπως οι κυβερνήσεις, οι τοπικές αρχές, οι εταιρείες κρουαζιέρας καθώς και οι τουριστικοί πράκτορες. Η πλήρης κατανόηση αυτών των παραγόντων μπορεί να οδηγήσει σε έναν επιτυχή σχεδιασμό δικτύων κρουαζιέρας που συμβάλουν στην αύξηση της ζήτησης του τουρισμού κρουαζιέρας και του τουρισμού ευρύτερα στην τοπική κοινωνία, στη δημιουργία θέσεων εργασίας καθώς και στη βελτίωση της εμπειρίας των επιβατών.

Για τον παραπάνω σκοπό της εργασίας, προκύπτει το παρακάτω γενικό ερευνητικό ερώτημα που κατευθύνει την έρευνά μας:

«Ποιοι είναι οι παράγοντες που λαμβάνουν περισσότερο υπόψιν οι υπεύθυνοι χάραξης κρουαζιέρας, ανάλογα με το αν ένα λιμάνι είναι αφετηρίας ή προσέγγισης;»

Με σκοπό την πιο ολιστική προσέγγιση του παραπάνω ερευνητικού ερωτήματος, προκύπτουν τα παρακάτω ειδικά ερευνητικά ερωτήματα ως μεθοδολογικά βήματα της εργασίας, τα οποία βοηθούν στην καταγραφή και στην ανάλυση των δεδομένων:

ΕΡ.1: *Ποιοι είναι οι παράγοντες που διαμορφώνουν ένα δίκτυο κρουαζιέρας σύμφωνα με προηγούμενες εμπειρικές μελέτες;*

ΕΡ.2: *Ποιοι είναι οι παράγοντες που λαμβάνονται περισσότερο υπόψιν για ένα λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας;*

ΕΡ.3: *Ο λιμένας κρουαζιέρας του Βόλου πληροί τις προϋποθέσεις να ενταχθεί σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας;*

ΕΡ.4: *Θα μπορούσε ο λιμένας κρουαζιέρας του Βόλου να θεωρηθεί εν δυνάμει λιμένας αφετηρίας;*

1.3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ

Τα βήματα της μεθοδολογίας που ακολουθήθηκαν προς περάτωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι τα παρακάτω:

1^ο βήμα	Καθορίζεται ο στόχος της εργασίας και διατυπώνεται το κύριο ερευνητικό ερώτημα.
2^ο βήμα	Διαμορφώνονται τα ειδικά ερευνητικά ερωτήματα.
3^ο βήμα	Επισκόπηση της βιβλιογραφίας αναζητώντας «Παράγοντες που διαμορφώνουν ένα δίκτυο κρουαζιέρας», «Χαρακτηριστικά λιμένων αφετηρίας ή/και προσέγγισης κρουαζιέρας», «Δρομολόγια κρουαζιέρας και κριτήρια» ώστε να καθοριστούν οι βασικοί παράγοντες της βιβλιογραφίας, απαντώντας στο 1 ^ο ειδικό ερώτημα.
4^ο βήμα	Μέσα από τη βιβλιογραφία επιλέγονται οι λιμένες μελέτης, της Γένοβας, της Σαβόνας και του Πειραιά, των οποίων τα δεδομένα συλλέχθηκαν και μελετήθηκαν με δευτερογενή έρευνα, με σκοπό να αξιολογηθούν με τα ευρήματα της βιβλιογραφικής επισκόπησης του 3 ^{ου} βήματος.
5^ο βήμα	Η μεταξύ τους σύγκριση επιλέχθηκε ως βήμα για να καθοριστούν οι παράγοντες που είναι πιο σημαντικοί για ένα λιμένα αφετηρίας, απαντώντας στο 2 ^ο ειδικό ερώτημα και ρίχνοντας φως σε ένα μέρος του κύριου ερευνητικού ερωτήματος.
6^ο βήμα	Μέσα από τη δευτερογενή έρευνα και την ανάλυση των παραγόντων των λιμένων μελέτης, προκύπτουν οι ερωτήσεις των ημι – ημι - δομημένων συνεντεύξεων για να αξιολογήσουν το λιμένα μελέτης του Βόλου ως λιμένα κρουαζιέρας.
7^ο βήμα	Με το συνδυασμό της πρωτογενούς και δευτερογενούς έρευνας, εντοπίζονται τα κριτήρια που καθορίζουν τη δημιουργία και τη λειτουργία ενός δικτύου κρουαζιέρας, διατυπώνοντας γενικά και ειδικά συμπεράσματα στα ερευνητικά ερωτήματα της εργασίας, παρέχοντας στρατηγικές προτάσεις για την ανάπτυξη του δικτύου κρουαζιέρας και την ενίσχυση του λιμένα κρουαζιέρας του Βόλου.

Διάγραμμα 1.1 Μεθοδολογικά βήματα

Τα κριτήρια επιλογής των λιμένων - σταθμών της δευτερογενούς έρευνας είναι αποτέλεσμα των παρακάτω:

- ✓ περιορισμός της έρευνας στον χώρο της Μεσογείου
- ✓ για το έτος 2023, οι λιμένες κρουαζιέρας της Γένοβας, της Σαβόνας και του Πειραιά βρίσκονται στις δέκα (10) πρώτες θέσεις επιβατών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο
- ✓ οι συγκεκριμένοι λιμένες λόγω του μεγέθους και του πληθυσμού των πόλεων – λιμένων τους, αναδεικνύουν τις διαφορετικές κλίμακες του τουριστικού δυναμικού, οι οποίες θα μπορούσαν να φανούν χρήσιμοι οδηγοί στρατηγικής ανάπτυξης για την κρουαζιέρα στον λιμένα μελέτης της εργασίας.

1.4 ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ

Για την καλύτερη ανάλυση των κριτηρίων που καθορίζουν ένα δίκτυο λιμένων – σταθμών κρουαζιέρας, εξετάζονται και συγκρίνονται μέσα από δευτερογενή δεδομένα, τα παραδείγματα των λιμένων – σταθμών της Γένοβας και της Σαβόνας στην Ιταλία ως λιμένες αφετηρίας κρουαζιέρας και του Πειραιά στην Ελλάδα ως λιμένας προσέγγισης. Το αποτέλεσμα της συγκριτικής ανάλυσης των παραπάνω λιμένων, προσδίδει σημαντική αξία στην εργασία, καθώς όλοι οι εμπλεκόμενοι στον τομέα της κρουαζιέρας μπορούν να εντοπίσουν επιτυχημένες στρατηγικές που εφαρμόζονται στους εξεταζόμενους λιμένες, οι οποίες μπορούν να προσαρμοστούν στα τοπικά δεδομένα, πχ. στο λιμένα κρουαζιέρας του Βόλου. Η γνώση αυτή μπορεί να συμβάλει στη διαμόρφωση του στρατηγικού σχεδιασμού της δημόσιας πολιτικής, όπως και στην καθοδήγηση των επενδύσεων και αποφάσεων πολιτικής που αποσκοπούν στη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών στον εκάστοτε λιμένα αφετηρίας ή προσέγγισης κρουαζιέρας, με σκοπό την επιτυχή ένταξή του σε ένα δρομολόγιο κρουαζιέρας.

1.5 ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΝΟΤΗΤΩΝ

Η εργασία χωρίζεται σε δύο μέρη, το θεωρητικό πλαίσιο και την εμπειρική έρευνα. Πιο συγκεκριμένα, το πρώτο μέρος – θεωρητική προσέγγιση αποτελείται από πέντε (5) ενότητες. Στην ενότητα ένα (1) γίνεται εισαγωγή στο θέμα της εργασίας που θα εξεταστεί, και αναφέρεται περιληπτικά ο σκοπός και τα ερευνητικά ερωτήματα στα οποία θα δώσουμε απάντηση, η προστιθέμενη αξία της εργασίας και η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε προς περάτωσή της. Στην ενότητα δύο (2) προσεγγίζεται θεωρητικά η έννοια της κρουαζιέρας, καθώς και μελετώνται πληροφορίες για τη βιομηχανία του κλάδου. Στην ενότητα τρία (3) γίνεται αναφορά στις σύγχρονες τάσεις και τα χαρακτηριστικά της κρουαζιέρας. Στην ενότητα τέσσερα (4) αναλύεται η αγορά της κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο. Στην ενότητα πέντε (5) υπογραμμίζονται τα είδη των λιμένων και τα οφέλη τους από την κρουαζιέρα. Στο δεύτερο μέρος – εμπειρική προσέγγιση, μέσα από ποιοτική εμπειρική έρευνα θα απαντήσουμε στα ερευνητικά μας ερωτήματα, τα οποία είναι αποτέλεσμα της θεωρητικής μας έρευνας. Τέλος, η εργασία ολοκληρώνεται με τη συναγωγή των σημαντικών διαπιστώσεων και συμπερασμάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι ένα μοναδικό φαινόμενο που έχει ελάχιστα κοινά με την παραδοσιακή έννοια της ναυτιλίας και συνδέεται με ένα πλοίο, δημιουργώντας μια ξεχωριστή αγορά σε σύγκριση με άλλους τομείς της ναυτιλίας (Logunova et al., 2020). Αυτή η μοναδικότητα υπογραμμίζει την ανάγκη για προσαρμοσμένες προσεγγίσεις στην ανάπτυξη προϊόντων και στρατηγικών μάρκετινγκ στον κλάδο της κρουαζιέρας. Στο παρόν κεφάλαιο θα αναλύσουμε την έννοια και τα είδη της κρουαζιέρας και την πορεία του κλάδου μέσα από μία ιστορική αναδρομή.

2.1 Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ – ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Αρχικά, αξίζει να διευκρινιστεί ότι, ο ορισμός του τουρισμού κρουαζιέρας μπορεί να αποτελέσει πρόκληση λόγω διαφόρων παραγόντων, όπως η ποικιλομορφία του στις εμπειρίες, η εξέλιξή του, η παγκόσμια εμβέλειά του, οι πολλαπλές συνιστώσες του κ.ά. και να δυσκολέψει τη δημιουργία ενός ορισμού που να ταιριάζει σε όλους. Αναμφισβήτητα, το βασικό χαρακτηριστικό του τουρισμού κρουαζιέρας είναι η θαλάσσια περιήγηση με τη χρήση πλοίων κρουαζιέρας σε διάφορους προορισμούς. Ο μεγαλύτερος αριθμός ορισμών δίνει πράγματι έμφαση στο κεντρικό χαρακτηριστικό του ορισμού. Ενδεικτικά κάποιοι ορισμοί παρατίθενται παρακάτω.

Σύμφωνα με τον Papathanassis (2017), ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι ένα κοινωνικοοικονομικό σύστημα που δημιουργείται από την αλληλεπίδραση μεταξύ των ανθρώπων, οργανωτικών και γεωγραφικών οντοτήτων, με στόχο την παραγωγή ναυτιλιακών μεταφορών με δυνατότητα εμπειρίες αναψυχής. Σύμφωνα με τους Sun et al. (2019), η κρουαζιέρα περιγράφεται ως κάθε ταξίδι αναψυχής και ευχαρίστησης επί επιβατηγού πλοίου, του οποίου πρωταρχικός στόχος είναι η φιλοξενία των επισκεπτών και το οποίο συνήθως επισκέπτεται διαφορετικούς προορισμούς με ευέλικτες διαδρομές. Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (UNWTO), ο τουρισμός κρουαζιέρας περιλαμβάνει ποικίλες δραστηριότητες για τους ταξιδιώτες, πέρα από την παραδοσιακή λειτουργία της παροχής μεταφοράς και διαμονής. Σύμφωνα με το νομικό ορισμό στην Ελλάδα, ο τουρισμός κρουαζιέρας περιλαμβάνει το προγραμματισμένο ταξίδι που γίνεται με κρουαζιερόπλοια δια θαλάσσης, κατά το οποίο οι επιβάτες, μέσα από στάσεις σε λιμάνια, έχουν τη δυνατότητα να επισκεφτούν προορισμούς και να ανακαλύψουν πολιτιστικές κληρονομίες, ιστορικούς χώρους και τοπικά έθιμα των λιμένων – πόλεων (ΦΕΚ 208/Α/11-12-2018). Ο τελευταίος ορισμός είναι και αυτός που είναι ο λειτουργικότερος για τους σκοπούς της παρούσας εργασίας.

2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο τουρισμός της κρουαζιέρας έχει ξεκινήσει να είναι στις προτιμήσεις των τουριστών εδώ και πάνω από εκατό χρόνια. Παρατηρείται όμως μία σύγχυση στη βιβλιογραφία όσον αφορά τη σχέση μεταξύ των υπερωκεάνιων πλοίων με τα πλοία της κρουαζιέρας. Η ιστορία των υπερωκεάνιων πλοίων και των κρουαζιερόπλοιων είναι αλληλένδετη, με την έννοια της κρουαζιέρας αναψυχής να εξελίσσεται από τα υπερατλαντικά ταξίδια στις αρχές του 20ού αιώνα.¹ Συγκεκριμένα, τα υπερωκεάνια ήταν τα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για μεγάλες αποστάσεις, συνήθως ανάμεσα σε ηπείρους. Η χρήση των υπερωκεάνιων ήταν πιο κοινή πριν την ανάπτυξη των αεροπορικών ταξιδιών, κυρίως για τη μεταφορά αλληλογραφίας και επιβατών στον Ατλαντικό. Η πρώτη θαλάσσια περιήγηση με πλοίο έχει τις ρίζες της στο 1819 από την εταιρεία Blackball Line, με το πλοίο «Savannah», το οποίο εκτελούσε ένα ταχυδρομικό δρομολόγιο μεταξύ Λίβερπουλ και Νέας Υόρκης και προωθούσε δρομολόγια και για επιβάτες (Grace, 2008). Αργότερα, το 1833 το πλοίο «Francesco I» με σημαία του Βασιλείου των Δύο Σικελιών πραγματοποίησε τρίμηνο ταξίδι από τη Νάπολη στην Ταορμίνια, Κατάνια, Συρακούσες, Μάλτα, Κέρκυρα, Πάτρα, Δελφούς, Ζάκυνθο, Αθήνα και Κωνσταντινούπολη (London & Farias, 2019). Στη συνέχεια, ναυτιλιακές εταιρείες όπως η εταιρεία «Peninsular and Oriental» (P&O Cruise Line) και η «Cunard» ξεκινούν να συμμετέχουν ενεργά στις ταχυδρομικές μεταφορές όπου μέχρι το 1844, η P&O πραγματοποίησε την πρώτη κρουαζιέρα στα νησιά Φερόε και στις ακτές της Ισπανίας. Στη συνέχεια, η εταιρεία πραγματοποίησε κρουαζιέρες στη Μεσόγειο με μικρά πλοία με σκοπό την ευχαρίστηση τις ναυσιπλοΐας. Αυτό ήταν το πρώτο βήμα στην αλλαγή της ναυτιλιακής βιομηχανίας από τις μεταφορές φορτίου και αλληλογραφίας στη μεταφορά επιβατών για ταξίδια και ευχαρίστηση (Ahmed et al., 2022). Το 1860 αναπτύχθηκε η ναύλωση και διαχείριση των πλοίων που στόχευε στα μακράς διάρκειας ταξίδια και ενσωμάτωνε πιο πολυτελή στοιχεία για να προσελκύσει πλούσιους επιβάτες (Samiotis et al., 2013). Χαρακτηριστική είναι η κατασκευή της «Augusta Victoria» της γερμανικής εταιρείας «Hamburg – American Line» το 1891, η οποία εισήγαγε την έννοια του «πλωτού ξενοδοχείου». ² Το 1900, το υπερωκεάνιο «Prinzessin Victoria Luise» κατασκευάζεται στη Γερμανία και είναι το πρώτο πλοίο που κατασκευάζεται αποκλειστικά για πολυτελή κρουαζιέρα. Η μεγάλη ζήτηση για την πολυτελή κρουαζιέρα, οδήγησε στη ναυπήγηση μεγαλύτερης

¹ Ian, D. (επ.) (1991) Great Ocean Liners

² [A History of Cruise Ships: From Past to Present \(cruisenation.com\)](https://www.cruisenation.com/)

χωρητικότητας και πιο πολυτελών πλοίων (London & Farias, 2019). Χαρακτηριστικά υπερωκεάνια της πολυτέλειας εκείνης της εποχής ήταν της εταιρείας «White Star Line», η «Olympic» (1911), η «Τιτανικός» (1912), το οποίο βυθίζεται το 1912 (Roddy, 2021), η «Britannic» (1915)³ κ.ά.

Ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος διέκοψε τη ναυπήγηση νέων υπερωκεάνιων και πολλά παλαιότερα πλοία χρησιμοποιήθηκαν ως μεταγωγικά στρατευμάτων. Τα γερμανικά υπερωκεάνια δόθηκαν τόσο στη Μεγάλη Βρετανία όσο και στις Ηνωμένες Πολιτείες ως αποζημιώσεις στο τέλος του πολέμου. Μετά το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, ο αριθμός των υπερωκεάνιων αυξήθηκε λόγω της αυστηρής πολιτικής των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής για το μεταναστευτικό, που είχε ως αποτέλεσμα την μετατροπή των επιβατηγών πλοίων σε υπερωκεάνια, ώστε τα πλοία να παραμείνουν ενεργά και να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της εποχικότητας (Moira & Mylonopoulos, 2006). Κατά τη διάρκεια αυτής της μαζικής μετανάστευσης, περισσότεροι από 12 εκατομμύρια μετανάστες εισήλθαν στις Ηνωμένες Πολιτείες μόνο από το λιμάνι της Νέας Υόρκης.⁴ Τα έτη μεταξύ 1920 και 1940 θεωρήθηκαν τα πιο λαμπερά έτη για τα υπερατλαντικά επιβατηγά πλοία. Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, οι ναυτιλιακές εταιρείες ανταγωνίστηκαν για τους επιβάτες αυξάνοντας την ταχύτητα των πλοίων και τις ανέσεις επί του πλοίου, οι οποίες με την πάροδο του χρόνου γίνονταν όλο και πιο πολυτελείς.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, τα υπερωκεάνια γνώρισαν μια σύντομη αναγέννηση στα τέλη της δεκαετίας του 1940 και τη δεκαετία του 1950, καθώς η ζήτηση για ταξίδια αυξήθηκε. Το 1960 παρατηρείται μία παρακμή των υπερωκεάνιων ταξιδιών με υπερωκεάνια πλοία και την εισαγωγή των πρώτων απευθείας αεροπορικών ταξιδιών μεταξύ ΗΠΑ και Ευρώπης. Μέχρι το 1965, πάνω από το 95% της επιβατικής κίνησης γινόταν με αεροπλάνο. Ωστόσο, πολλές από τις σημερινές σύγχρονες εταιρείες κρουαζιέρας ιδρύθηκαν τη δεκαετία του 1960 και του 1970, όπου και εμφανίστηκε ο ανταγωνισμός των αεροπορικών εταιρειών, έχοντας ως κύριο στόχο την κρουαζιέρα ως διακοπές και όχι ως μεταφορά από το ένα σημείο στο άλλο. Η «Princess Cruises» ξεκίνησε το 1965, η «Norwegian Caribbean Cruise Line» το 1966, και η «Royal Caribbean Cruise Line» το 1968. Η «Carnival Cruise Line» ακολούθησε αμέσως μετά, ξεκινώντας το 1972 (Coggins & Oscar, 2014). Οι εταιρείες είτε μετέτρεψαν τα πλοία σε

³ [How Ocean Liners Transformed Travel: A Historian's Perspective – History Tools](#)

⁴ [Immigration - Ellis Island Part of Statue of Liberty National Monument \(U.S. National Park Service\) \(nps.gov\)](#)

κρουαζιερόπλοια είτε τα πούλησαν. Το 1967 ξεκινάει το παρθενικό του ταξίδι το θρυλικό στην ιστορία - εκσυγχρονισμένο πλέον - κρουαζιερόπλοιο «Queen Elizabeth 2» της εταιρείας «Cunard», το οποίο καταπλέει στον Ατλαντικό μεταφέροντας καλλιτέχνες, ηθοποιούς και τραγουδιστές και συνδυάζει το ταξίδι με ένα κοινωνικό γεγονός γεμάτο ποτά, χορευτική μουσική και πολλά άλλα (London & Farias, 2019). Οι δεκαετίες του 1970 και 1980 ήταν μια περίοδος μέτριας ανάπτυξης για την κρουαζιέρα, με αύξηση από μισό εκατομμύριο επιβάτες το 1970 σε 1,4 εκατομμύρια επιβάτες το 1980. Από το 1975 μέχρι το 1990 αναβαθμίζονται οι υπηρεσίες που προσφέρει ο κλάδος της κρουαζιέρας. Τη δεκαετία του 1990, ο τουρισμός κρουαζιέρας έφθασε στην Ευρώπη, την Ασία και την Ωκεανία και ξεκίνησε μια περίοδος μεγάλης ανάπτυξης που μέτρησε σχεδόν 4 εκατομμύρια επιβάτες το 1990. Από το 1990 ο κλάδος αρχίζει να ανθίζει και να παρουσιάζει διπλάσιους ρυθμούς ανάπτυξης (7,4%)⁵ σε σύγκριση με τον παγκόσμιο τουρισμό (Yfantis & Galanos, 2013) με τα κρουαζιερόπλοια να αυξάνονται κατά 1/3. Η φιλοσοφία των υπηρεσιών που παρέχονται στη θάλασσα αλλάζει και η βιομηχανία της κρουαζιέρας προχωράει σε ναυπηγήσεις μεγαλύτερων και καλύτερων κρουαζιερόπλοιων, τα οποία εξελίχθηκαν από μέσο μεταφοράς σε πλωτά ξενοδοχεία και στη συνέχεια σε πλωτούς προορισμούς (Papathanassis, 2019; Weaver, 2005; Åström, 2017). Σήμερα, το μεγαλύτερο κρουαζιερόπλοιο είναι η «Το είδωλο των θαλασσών» της «Royal Caribbean» με 20 καταστρώματα και χωρητικότητα 7.600 επιβάτες και 2.350 άτομα πλήρωμα (TheMaritimePost, 2023).

2.3 ΕΙΔΗ ΚΑΙ ΜΟΡΦΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η κρουαζιέρα ανάλογα με τον προορισμό διαχωρίζεται σε εγχώρια, διεθνή και υπερατλαντική. Επίσης, διαφέρει ανάλογα με τη διάρκεια του ταξιδιού πχ. 3μερη, 20μερη ή 3μηνη. Τα είδη της κρουαζιέρας μπορούν επίσης να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με τις εμπειρίες που προσφέρει καθώς και τις προτιμήσεις και τις ιδιαιτερότητες των καταναλωτών στις παρακάτω κατηγορίες:

1. Κρουαζιέρες σε ωκεανούς και θάλασσες: Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τις παραδοσιακές κρουαζιέρες ωκεανού και θάλασσας, οι οποίες προσφέρουν ένα ευρύ φάσμα εμπειριών και προορισμών, και θεωρείται εξειδικευμένη μορφή τουρισμού κρουαζιέρας (Mehran et al., 2020).

⁵ 1990-2007

2. Κρουαζιέρες με βάση τις εκδρομές στην ξηρά: Κρουαζιέρες που επικεντρώνονται σε εκδρομές στην ξηρά και δραστηριότητες στα λιμάνια, με τους επιβάτες να αφιερώνουν σημαντικό μέρος του χρόνου τους στην εξερεύνηση διαφόρων προορισμών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (Baños-Pino & Tovar, 2019).
3. Κρουαζιέρα με σκάφη διώρυγας ή ποταμόπλοια: Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει μονοήμερες κρουαζιέρες ή σύντομα ταξίδια κατά μήκος των καναλιών με μικρά σκάφη, προσφέροντας μια μοναδική και χαλαρή εμπειρία για τους ταξιδιώτες (Mehran et al., 2020). Ταξινομούνται με βάση τα κίνητρα του ταξιδιού, τις δραστηριότητες επί του πλοίου και οι τις προτιμήσεις των επιβατών (Jászberényi & Miskolczi, 2020).
4. Οικογενειακές κρουαζιέρες: Οι κρουαζιέρες για οικογένειες είναι ένα αναπτυσσόμενο τμήμα της βιομηχανίας κρουαζιέρας και γίνεται όλο και πιο δημοφιλές μεταξύ των οικογενειών που αναζητούν μια διασκεδαστική και χωρίς άγχος εμπειρία διακοπών. Έχουν σχεδιαστεί για να ανταποκρίνονται στις ανάγκες και τις προτιμήσεις των οικογενειών, παρέχοντας μια σειρά από δραστηριότητες και ανέσεις που είναι κατάλληλες για όλες τις ηλικίες και τα ενδιαφέροντα.
5. Πολυτελείς, ειδικές, ποιοτικές, μαζικές και οικονομικές κρουαζιέρες: Κρουαζιέρες που τμηματοποιούνται ανάλογα με την οικονομική κατάσταση των επιβατών (Hyun & Han, 2015). Οι μαζικές και οικονομικές κρουαζιέρες είναι φθηνότερες από τις πολυτελείς και ειδικές κρουαζιέρες, έχουν πιο χαλαρή ατμόσφαιρα και παρέχονται σε μεγαλύτερα πλοία. Οι ειδικές κρουαζιέρες δίνουν έμφαση στην ποιότητα, την άνεση, το στυλ και τα δρομολόγια που επικεντρώνονται περισσότερο στον προορισμό και προσφέρονται γενικά σε πλοία μεσαίου μεγέθους. Οι κρουαζιέρες πολυτελείας συνήθως περιλαμβάνουν μικρότερο μέγεθος πλοίου και πολύ υψηλά πρότυπα διαμονής και εξυπηρέτησης (Lorenzo & Antonio, 2011).
6. Θεματικές κρουαζιέρες: Οι θεματικές κρουαζιέρες προσφέρουν εξειδικευμένες εμπειρίες προσαρμοσμένες σε συγκεκριμένα θέματα ή ενδιαφέροντα. Αυτές οι κρουαζιέρες έχουν σχεδιαστεί για να παρέχουν στους επιβάτες καθηλωτικές και εστιασμένες εμπειρίες που σχετίζονται με συγκεκριμένα θέματα ή αντικείμενα (Domènech & Gutiérrez, 2019).
7. Κρουαζιέρες περιπέτειας: Αναφέρονται σε κρουαζιέρες που προσφέρουν εξωτικά δρομολόγια σε λιμάνια που δεν έχουν πρόσβαση μεγαλύτερα πλοία και χαρακτηρίζονται από εναλλακτικές και αθλητικές εκδρομές στην ξηρά (Lorenzo & Antonio, 2011).

8. Ακτοπλοϊκές υπηρεσίες και κομβικές λειτουργίες: Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει κρουαζιέρες που χρησιμεύουν ως πύλες μεταφοράς και τουριστικοί προορισμοί, προσφέροντας ένα συνδυασμό φιλοξενίας, εγκαταστάσεων εστίασης και δραστηριοτήτων αναψυχής (London & Lohmann, 2014).

Σύμφωνα με τον Diakomihalis (2007), οι κρουαζιέρες επίσης μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ανάλογα με το συνδυασμό των υπηρεσιών ταξιδιού κρουαζιέρας που προσφέρουν, με κύριο προϊόν το προγραμματισμένο ταξίδι με πλοίο και άλλες δραστηριότητες, σε:

1. Fly – cruises (περιλαμβάνει συνδυασμό αεροπορικών πτήσεων με προορισμό το λιμάνι εκκίνησης της κρουαζιέρας και προσφέρονται ειδικές τιμές).
2. Κρουαζιέρα με διαμονή (περιλαμβάνει τη διαμονή των επιβατών σε λιμάνια – σταθμούς).
3. Παραδοσιακή κρουαζιέρα με 4-6 προσεγγίσεις σε λιμάνια – σταθμούς.
4. Σε εκπαιδευτική κρουαζιέρα (περιλαμβάνει τα ταξίδια μαθητών με συνοδεία εκπαιδευτικών μέσω κρουαζιερόπλοιου και εξόρμηση στις περιοχές που μελετούν).

Επίσης, στην έρευνα των Baran & Neumann (2023) αναφέρεται ότι η παγκοσμιοποίηση της κρουαζιέρας βασίζεται σε τρεις τύπους δρομολογίων που οργανώνονται από τις εταιρείες κρουαζιέρας:

1. Οι μόνιμες κρουαζιέρες που βρίσκονται σε μια περιοχή η οποία εξυπηρετείται όλο το χρόνο λόγω της ανθεκτικής ζήτησης και των σταθερών καιρικών συνθηκών.
2. Οι εποχιακές κρουαζιέρες, που εξυπηρετούν το δυναμικό της περιοδικής αγοράς σε περιόδους με καλές καιρικές συνθήκες, στις λεγόμενες εποχές αιχμής.
3. Οι κρουαζιέρες που έχουν διαδρομές με αλλαγή θέσης, μεταξύ μόνιμων ή εποχιακών αγορών, όπου πολύ συχνά το ταξίδι είναι προς μία μόνο κατεύθυνση ή με αλλαγή των επόμενων προορισμών λιμένων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η βιομηχανία της κρουαζιέρας ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1960 και στις αρχές της δεκαετίας του 1970. Ο πρώιμος στόχος της ήταν η ανάπτυξη μιας μαζικής αγοράς, αφού η κρουαζιέρα ήταν μέχρι τότε μια δραστηριότητα για τους εύπορους επιβάτες. Μετά από 50 χρόνια, η κρουαζιέρα συνεχίζει να αποτελεί μια σημαντική πηγή εσόδων και απασχόλησης για πολλές περιοχές και χώρες, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη του τουριστικού τομέα (Liu et al., 2020). Ενσωματώνει διάφορα μέρη των τομέων των υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων της διαμονής, της εστίασης, της μεταφοράς, της ψυχαγωγίας και του ταξιδιού, παρέχοντας μια ασυνήθιστη εμπειρία για τους ταξιδιώτες (Kwon & Ahn, 2021). Ο τουρισμός της κρουαζιέρας χαρακτηρίζεται και επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, όπως τα γεωπολιτικά γεγονότα, τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες, τις τεχνολογικές εξελίξεις, την ικανοποίησή των επιβατών, την πρόθεση για βιώσιμη διαχείριση, τα χαρακτηριστικά και τη θέση των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας, κ.ά. (De Cantis et al., 2016; Sun et al., 2019; London & Farias, 2019). Ο κλάδος έχει υποστεί σημαντικούς μετασχηματισμούς για να ανταποκριθεί στις εξελισσόμενες απαιτήσεις των καταναλωτών και στη δυναμική της αγοράς. Αυτό αντικατοπτρίζει μια στροφή προς την προσφορά πιο εξατομικευμένων και εξειδικευμένων εμπειριών για την ικανοποίηση των ποικίλων προτιμήσεων των σύγχρονων ταξιδιωτών.

3.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Οι προορισμοί κρουαζιέρας χαρακτηρίζονται και επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες, όπως η συμπεριφορά των επιβατών στους προορισμούς, οι δαπάνες τους και η ικανοποίησή τους, τα χαρακτηριστικά της θέσης και των υποδομών των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας, η βιωσιμότητα του προορισμού και η εποχικότητα (Cantis et al., 2016; Sun et al., 2019; Fernández-Gámez et al., 2019).

Σύμφωνα με τους Sun et al. (2019), ένας προορισμός κρουαζιέρας επηρεάζεται από παράγοντες όπως, οι υποδομές και η συνδεσιμότητα του λιμένα με την ενδοχώρα, η περιβαλλοντική διαχείριση των λιμένων κρουαζιέρας και η περιφερειακή ανταγωνιστικότητα. Επιπροσθέτως, οι Santos et al. (2019), υποστηρίζουν ότι ο ρόλος των τερματικών σταθμών είναι κρίσιμος για την κοινωνική - πολιτιστική βιωσιμότητα ενός προορισμού κρουαζιέρας, καθώς γεφυρώνει τον τουρισμό ξηράς που προσφέρεται

μεταξύ των εταιρειών κρουαζιέρας, των παγκόσμιων φορέων και των τοπικών επιχειρήσεων και υποδομών. Επιπλέον, οι δαπάνες των επιβατών και οι δυνατότητες προώθησης του οικοτουρισμού είναι παράγοντες που επηρεάζουν τον προορισμό μίας κρουαζιέρας (Santos et al., 2019; Thurau et al., 2013). Οι Lemmetyinen et al. (2016) συμπληρώνουν ότι η αναγνωσιμότητα του προορισμού κρουαζιέρας διαδραματίζει επίσης σπουδαίο ρόλο στην παρακίνηση των τουριστών και της ικανοποίησης από τον προορισμό. Σε αυτό το σημείο, οι Brida et al. (2012) υποστηρίζουν ότι για την καλύτερη κατανόηση των προορισμών κρουαζιέρας, χρειάζεται η ανάλυση των χαρακτηριστικών και των εμπειριών των επιβατών. Σύμφωνα με τους Blas et al. (2019) και Henthorne et al. (2013), η εξοικείωση, τα χαρακτηριστικά της επίσκεψης και η αντίληψη κινδύνου στον προορισμό καθορίζουν την ικανοποίηση και τις δαπάνες των επιβατών κρουαζιέρας. Ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι μια δραστηριότητα αναψυχής που συνδυάζει τα χαρακτηριστικά τουρισμού και της φιλοξενίας, ενισχύοντας την οικονομία, την κοινωνία και τον πολιτισμό (Tsang et al., 2022; Dimitrov & Stankova, 2019).

3.2 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Οι τάσεις του κλάδου της κρουαζιέρας έχουν επηρεαστεί από διάφορους παράγοντες, όπως η ανάπτυξη του κλάδου, η συγκέντρωση της αγοράς της, η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος που προσφέρει, η παγκοσμιοποίηση της αγοράς και το διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο.

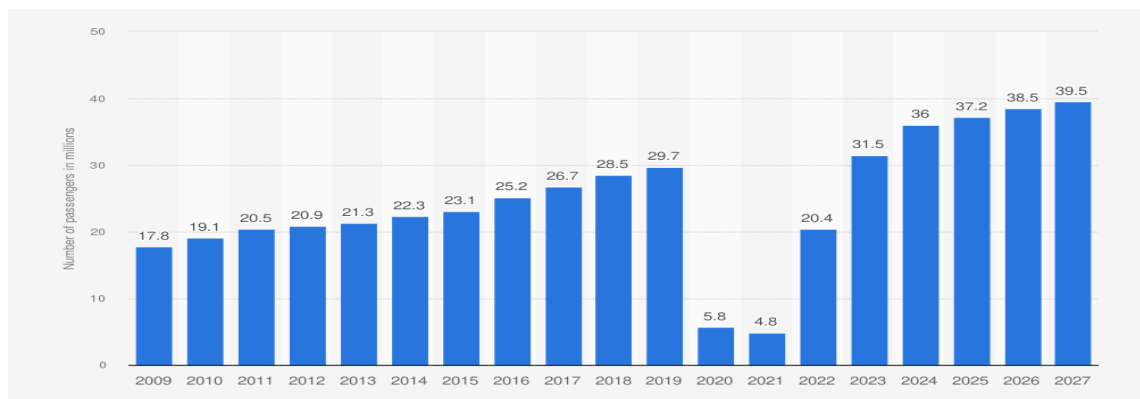
3.2.1 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη, με τη ζήτηση να εκτιμάται ότι θα αυξάνεται κατά 7% ετησίως την τελευταία δεκαετία, ξεπερνώντας τα 30 εκατομμύρια επιβάτες (Syriopoulos et al., 2022). Τα τελευταία 10 χρόνια, ο κλάδος της κρουαζιέρας επεκτάθηκε κατά 69%, ξεπερνώντας το ποσοστό 42% που αντιπροσωπεύει τον χερσαίο τουρισμό (Santos et al., 2019). Σύμφωνα με την αναφορά της CLIA⁶, για το έτος 2023, τα ταξίδια κρουαζιέρας έφτασαν το 107% των επιπέδων του 2019 μετρώντας 31,7 εκατομμύρια επιβάτες με εκτίμηση να αγγίζουν τα 40 εκατομμύρια μέχρι το 2027 (Διάγραμμα 3.1). Οι Penco και Vaio (2014) υπογραμμίζουν στην έρευνά τους τη ραγδαία αυτή ανάπτυξη του κλάδου του τουρισμού κρουαζιέρας, τοποθετώντας τον ως το ταχύτερα αναπτυσσόμενο τμήμα του παγκόσμιου ταξιδιωτικού τομέα τις τελευταίες δεκαετίες. Οι Jiao et al., (2021) υποστηρίζουν επίσης τον ισχυρισμό αυτό, τονίζοντας τον

⁶ Διεθνής Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας

εκθετικό ρυθμό ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας στην περιοχή της Ασίας και του Ειρηνικού, ο οποίος έφτασε το 123% την τελευταία δεκαετία. Επιπλέον, η αναφορά στην έρευνα του Gibson (2008) παρέχει στατιστικά στοιχεία, υποδεικνύοντας έναν μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 8,2% στον κλάδο της κρουαζιέρας από το 1980. Στα πλαίσια αυτής της ανάπτυξης κινείται και το βιβλίο παραγγελιών που δείχνει ότι μέχρι το 2026 θα λειτουργούν συνολικά 23 κρουαζιερόπλοια με περισσότερους από 5.000 επιβάτες (Notteboom et al, 2022).

Διάγραμμα 3.1 Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας 2009 - 2027



Πηγή: Statista, 2023 <https://www.statista.com/statistics/385445/number-of-passengers-of-the-cruise-industry-worldwide/>

3.2.2 Η ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η αγορά τουρισμού κρουαζιέρας έχει γίνει όλο και περισσότερο ολιγοπωλιακή από τη φύση της, με υψηλά επίπεδα συγκέντρωσης και κυριαρχίας από έναν μικρό αριθμό μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας (Santos et al., 2019). Η ενοποίηση της αγοράς που σημειώθηκε στις δεκαετίες του 1980 και του 1990 οδήγησε στη σημερινή δομή όπου ένας μικρός αριθμός εταιρειών κρουαζιέρας, όπως η «Carnival Corporation», η «Royal Caribbean», η «Norwegian Cruise Line» και η «Mediterranean Shipping Company» να κυριαρχούν στην παγκόσμια αγορά κρουαζιέρας (Santos et al., 2019), με ποσοστό 96% της αγοράς (Rodrigue και Notteboom, 2013), όπως υπολογίζεται με βάση τον αριθμό των επιβατών (Πίνακας 3.1). Αυτή η ολιγοπωλιακή δομή της αγοράς δίνει στις μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας σημαντική ισχύ στην τιμολόγηση, τις προσφορές υπηρεσιών και τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων (Huang et al., 2012). Η εμφάνιση νέων αγορών και προορισμών κρουαζιέρας, σε περιοχές όπως η Κίνα, δεν έχει μεταβάλει σημαντικά τη συνολική ολιγοπωλιακή και συγκεντρωτική φύση της παγκόσμιας βιομηχανίας τουρισμού κρουαζιέρας (Santos et al., 2019).

Πίνακας 3.1: Μερίδιο αγοράς κρουαζιέρας

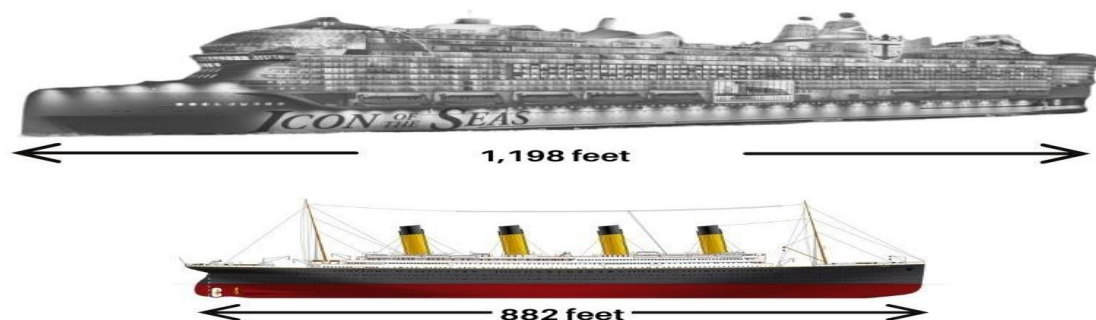
2024	Επιβάτες	Έσοδα
Carnival	12.921.000	\$24.680.040.800
RCI	7.740.900	\$15.809.961.200
Norwegian	2.819.300	\$9.319.971.600
Λοιπά	6.665.600	\$16.356.847

Πηγή: Ιδία επεξεργασία από <https://cruisemarketwatch.com/market-share/>

3.2.3 Η ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Το περιθώριο κέρδους του κλάδου της κρουαζιέρας έχει παρουσιάσει ισχυρές τάσεις ανάπτυξης (Gouveia et al., 2017). Για να ανταποκριθεί στην αυξητική τάση των ταξιδιών κρουαζιέρας, ο κλάδος έχει προχωρήσει σε κάποιες πολιτικές που επικεντρώνονται στη διαφοροποίηση του προϊόντος και αφορούν τα πλοία, τα δρομολόγια και τις δραστηριότητες των επιβατών της κρουαζιέρας.

Η αύξηση της ζήτησης κρουαζιέρας οδήγησε στην ανάγκη για μεγαλύτερα και βελτιωμένα πλοία, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη των «Mega – ships» (Carmosino et al., 2020)(Πίνακας 3.2). Το κρουαζιερόπλοιο M/V «Σύμβολο της θάλασσας» της εταιρείας «Royal Caribbean» αποτελεί, για το έτος 2024, το μεγαλύτερο πλοίο στη βιομηχανία της κρουαζιέρας με μέγιστη χωρητικότητα 7.600 επιβάτες (CruiseMapper, 2023) και είναι 35% μεγαλύτερο από τον θρυλικό «Τιτανικό» της εταιρείας «White Star Line»⁷ που (Εικόνα 3.1).



Εικόνα 3.1: M/V “Icon of the Seas” Vs M/V “Titanic”, <https://www.cruisemummy.co.uk/icon-of-the-seas-vs-titanic/>

Η αύξηση μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων παρακινεί επίσης τις ναυτιλιακές εταιρείες να κατασκευάζουν πλοία με υψηλότερα πρότυπα, όπως περισσότερες κλίνες, έξυπνη τεχνολογία επί του σκάφους, για παράδειγμα τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών

⁷ Ο «Τιτανικός» ήταν υπερωκεάνιο που ναυπηγήθηκε το 1911 και είχε χωρητικότητα 1.316 επιβάτες και 892 άτομα προσωπικό.

και ρομποτική τεχνολογία (“Smart Ships”, όπως η “M/V” Quantum of the Seas της Royal Caribbean)(Papathanassis, 2017), μετακίνηση με υγροποιημένο φυσικό αέριο (LNG) και με συμπιεστές απορριμμάτων επί του πλοίου (Crovetta et al., 2021). Σύμφωνα με την CLIA (2023), το 60% των πλοίων κρουαζιέρας που θα ναυπηγηθούν μεταξύ 2023-2028, θα βασίζονται σε καύσιμο υγροποιημένου φυσικού αερίου για την κύρια πρόωση, καθώς παράλληλα διερευνώνται λύσεις για βιώσιμα καύσιμα και άλλες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Σύμφωνα με εκτιμήσεις, οι εταιρείες κρουαζιέρας έχουν επενδύσει πάνω από 22 δισεκατομμύρια δολάρια σε νέα ενεργειακά αποδοτικά πλοία και τεχνολογίες για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, υποστηρίζοντας τον στόχο της μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 40% έως το 2030 σε σύγκριση με το 2008 (Syriopoulos et al., 2022).

Χαρακτηριστική, επίσης, είναι η ναυπήγηση νέων πλοίων με περισσότερες μονόκλινες καμπίνες λόγω της νέας τάσης που περιλαμβάνει επιβάτες, οι οποίοι ταξιδεύουν μόνοι (CLIA, 2023). Επίσης, οι τουρίστες κρουαζιέρας, ιδίως η εύπορη ομάδα των ηλικιωμένων, συχνά χρειάζονται προσβάσιμες υπηρεσίες λόγω πιθανών μυοσκελετικών προβλημάτων και μειωμένης σωματικής δραστηριότητας (Jászberényi & Miskolczi, 2020). Σύμφωνα με την CLIA, το 82% των επιβατών με κινητικά προβλήματα ή με συνοδοιπόρους που αντιμετωπίζουν κινητικές δυσκολίες, δηλώνουν ότι το ταξίδι με κρουαζιέρα είναι η μοναδική ταξιδιωτική επιλογή που ανταποκρίνεται στις ανάγκες τους. Η αύξηση αυτή, έχει οδηγήσει στην κατασκευή περισσότερων προσβάσιμων καμπινών.

Πίνακας 3.2: Χωρητικότητα κρουαζιερόπλοιων σε επιβάτες 1990-2023

Years	Passenger capacity (double beds)							Total Ships
	<500	501-999	1,000-1,999	2,000-2,999	3,000-3,999	4,000-4,999	>5,000	
<1990	45	6	4	0	0	0	0	55
1990-1994	21	7	7	2	0	0	0	37
1995-1999	13	10	16	13	1	0	0	53
2000-2004	12	10	17	29	5	0	0	73
2005-2009	6	1	2	17	13	0	1	40
2010-2014	9	2	2	13	12	3	1	42
2015-2019	21	13	0	8	10	12	5	69
2020-2023	34	11	1	7	6	6	11	76
Total	161	60	49	89	47	21	18	445

Πηγή: Antonellini, 2023

Επιπλέον, το μέλλον της κρουαζιέρας περιλαμβάνει την άμεση και πανταχού παρούσα ανταλλαγή πληροφοριών (Oe & Nguyen, 2021), γεγονός που οδηγεί στην ανάγκη για προηγμένη τεχνολογία πάνω στα πλοία και ταχεία συνδεσιμότητα διαδικτύου (Zaidi et al., 2021).

Ο τουρισμός κρουαζιέρας διακρίνεται από άλλες μορφές τουρισμού, καθώς μπορεί να προωθηθεί τόσο ως μορφή μεταφοράς όσο και ως προορισμός (Lee & Yoo, 2015). Στο πλαίσιο αυτό, οι τάσεις είναι υπέρ των νέων και διαφοροποιημένων δρομολογίων, αναζητώντας ευκαιρίες για μη επισκέψιμους λιμένες να γίνουν νέοι προορισμοί για την αγορά κρουαζιέρας (Tsamboulas et al., 2013). Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι κρουαζιέρες – εκστρατείες στην Αρκτική (Lau et al., 2022) και στην Ανταρκτική, με την τελευταία να παρουσιάζει για το 2023-24, σε σύγκριση με το 2019, σημαντική αύξηση (CLIA, 2023) (Πίνακας 3.3).

Πίνακας 3.3: Τουρισμός κρουαζιέρας στην Ανταρκτική 2017-2024

Έτος	Αριθμός επιβατών
2017-18	9.131
2018-19	10.889
2019-20	18.506
2021-22	0
2022-23	32.730
2023-24	43.224

Πηγή: *Ιδία επεξεργασία από [Data & Statistics - IAATO](#)*

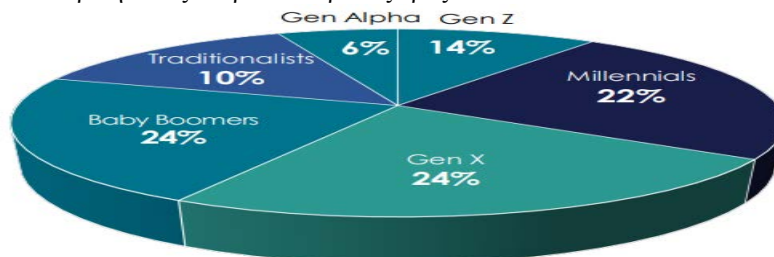
Σημαντικό να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με την έρευνα της CLIA, οι επιβάτες επιλέγουν τον τουρισμό της κρουαζιέρας καθώς συνδυάζει την επίσκεψη σε πολλαπλούς προορισμούς με τη σχέση ποιότητα – τιμή.

Επιπλέον, ο κλάδος της κρουαζιέρας παρακολουθεί αλλαγές στη συμπεριφορά και τις προτιμήσεις των καταναλωτών, οι οποίες οδηγούν στην ανάπτυξη εξειδικευμένων προϊόντων κρουαζιέρας και θεματικών εμπειριών (Åstrøm, 2017; Arasli et al., 2020; Weaver, 2011). Οι θεματικές κρουαζιέρες, τα προγράμματα ευεξίας και οι πολιτιστικές εμπειρίες προσφέρονται για να καλύψουν συγκεκριμένα τμήματα πελατών και να βελτιώσουν τη συνολική εμπειρία της κρουαζιέρας (Feng & Dai, 2020; Arasli et al., 2020). Χαρακτηριστική είναι η εμφάνιση των ιδιωτικών νησιών και των παραθαλάσσιων

λεσχών, στα οποία επενδύουν οι εταιρείες κρουαζιέρας για να καλύψουν τις ανάγκες και την αρέσκεια των επιβατών.

Χαρακτηριστική, επίσης, είναι η αλλαγή που παρατηρείται στις ηλικίες των επιβατών της κρουαζιέρας. Στον κλάδο της κρουαζιέρας, κυριαρχούσαν οι ταξιδιώτες διακριτικής ευχέρειας και αναψυχής, με μέση ηλικία 52 ετών και μέσο εισόδημα 5.700 δολάρια το 2002 (Sun et al., 2011). Οι νέες γενιές έχουν κάνει την εμφάνισή τους ως επιβάτες της κρουαζιέρας, με ποσοστό 88% να περιλαμβάνει ηλικίες από 27 μέχρι 42 ετών και το 86% από 43 μέχρι 58 ετών (Πίνακας 3.4), ρίχνοντας το μέσο όρο ηλικίας των τουριστών κρουαζιέρας στα 46 έτη.

Πίνακας 3.4: Μέσο όρο ηλικίας τουριστών κρουαζιέρας⁸



Πηγή: CLIA, May 2024, https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2024/2024-state-of-the-cruise-industry-report_updated-050824_web.ashx

Το 8-13% των παραπάνω ηλικιών, τούς αρέσει να ταξιδεύουν μόνοι τους με το 10% να προέρχεται από αγορές της Αμερικής και το 13% του Καναδά. Αξίζει επίσης να επισημανθεί ότι, οι κρουαζιέρες αποτελούν κορυφαία επιλογή για πολλαπλές γενιές ταξιδιώτες, με το 1/3 των οικογενειών να ταξιδεύουν με τουλάχιστον δύο γενιές (CLIA 2024).

Η βιωματική κρουαζιέρα αποτελεί επίσης μία ξεχωριστή σύγχρονη τάση για την τουριστική βιομηχανία. Η βιωματική αξία επηρεάζει θετικά την ικανοποίηση των τουριστών από τα ταξίδια κρουαζιέρας, ενισχύοντας τη συνολική τους εμπειρία (Aggett, 2011; Tsang et al., 2022). Ο τουρισμός κρουαζιέρας παρέχει ευέλικτες βιωματικές υπηρεσίες στους επιβάτες, καθιστώντας τα κρουαζιερόπλοια ένα ιδανικό και μοναδικό περιβάλλον παροχής υπηρεσιών για τη μελέτη του περιβάλλοντος ή του τοπίου υπηρεσιών (Lyu et al., 2017) και βιωματικών διαστάσεων όπως η αισθητική, η

⁸Traditionalists: 1900-1945 (79 ετών και άνω)

Baby Boomer: 1946-1964 (60-79 ετών)

Gen X: 1965-1980 (44-59 ετών)

Millennials: 1981-1996 (28-43 ετών)

Gen Z: 1997-2009 (15-27 ετών)

Gen A: 2010-2024 (ως 14 ετών)

ψυχαγωγία, η εκπαίδευση και η απόδραση (Chua et al., 2015; Yu, 2019; Cashman, 2016). Αξιοσημείωτη είναι το 2023, η αύξηση κατά 71% του αριθμού των επιβατών κρουαζιέρας που εκτελούν δρομολόγια περιπέτειας, σε σύγκριση με το 2019.

3.2.4 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Η παγκοσμιοποίηση του κλάδου της κρουαζιέρας οδηγεί σε αυξανόμενη αποδοχή του προϊόντος της κρουαζιέρας ως τουριστικής επιλογής παγκοσμίως (Coggins, 2020). Η τάση αυτή είναι ιδιαίτερα εμφανής στην Κίνα, η οποία ανέπτυξε γρήγορα την επιχείρηση υποδοχής κρουαζιέρας και κατέχει σημαντικό μερίδιο αγοράς των παγκόσμιων κρουαζιερόπλοιων (Jiao et al., 2021).

Ο κλάδος, επίσης, γνώρισε την ενοποίηση της αγοράς με λίγες κυρίαρχες εταιρείες κρουαζιέρας να κυριαρχούν σήμερα στην αγορά. Αυτή η ενοποίηση αντανακλά την παγκοσμιοποίηση του κλάδου και τον αντίκτυπό της στη δομή της αγοράς και τον ανταγωνισμό (Sygiourou et al., 2022). Επιπλέον, ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει γίνει ένας παγκόσμιος μικρόκοσμος, με τις πολυεθνικές εταιρείες να ελέγχουν τον κλάδο και τους επιβάτες και το πλήρωμα να είναι παγκόσμιας εμβέλειας (Wood & Dowling, 2006).

3.2.5 ΔΙΕΘΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας παρουσιάζει πολυπλοκότητα που απαιτεί αποτελεσματική ρύθμιση για να διασφαλιστεί η βιώσιμη ανάπτυξη και οι υπεύθυνες πρακτικές. Στις διεθνείς ρυθμιστικές αρχές περιλαμβάνονται ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (ΙΜΟ), η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ) και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ). Οι προκλήσεις που σχετίζονται με τη διακυβέρνηση της παγκόσμιας υγείας, τη βιωσιμότητα και την ασφάλεια είναι κάποια από τα θέματα στον κλάδο της κρουαζιέρας που χρήζουν ρύθμισης.

Η πανδημία COVID-19 επηρέασε σημαντικά τον κλάδο της κρουαζιέρας, οδηγώντας σε επαναξιολόγηση των πρωτοκόλλων υγείας και ασφάλειας, καθώς και στην εφαρμογή μέτρων για τη διασφάλιση βιώσιμων και υπεύθυνων τουριστικών πρακτικών (Zhou et al., 2020; Oe & Nguyen, 2021). Ο έλεγχος των κινδύνων ασθενειών στα κρουαζιερόπλοια αποτέλεσε αναγκαίο ρυθμιστικό μέτρο για τη διασφάλιση της δημόσιας υγείας και τον μετριασμό πιθανών κρουσμάτων (Huang et al., 2021).

Σύμφωνα με την έρευνα των Guerra et. al. (2019) αναφέρεται ότι, καθώς η βιωσιμότητα αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία στη φήμη του κλάδου και στη διαχείριση

κινδύνων, οι εταιρείες κρουαζιέρας ενδέχεται να χρειαστεί να επανεξετάσουν την προσέγγισή τους στην υποβολή εκθέσεων βιωσιμότητας για να διατηρήσουν ανταγωνιστική θέση στην αγορά. Αυτό δείχνει ότι υπάρχει μια αυξανόμενη αναγνώριση του αντίκτυπου των πρακτικών βιωσιμότητας στη φήμη και την επιτυχία των εταιρειών κρουαζιέρας. Οι Trivyza et al. (2019) και Ruban & Yashalova (2022), υποστηρίζουν ότι είναι σημαντική η ευθυγράμμιση του κλάδου με τις αρχές της βιωσιμότητας υιοθετώντας πρακτικές για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, όπως η τιμολόγηση του άνθρακα και η φιλική προς το περιβάλλον συμπεριφορά εντός του κλάδου. Σύμφωνα με τους Kamola-Cieślik, (2021) και Kizielewicz (2021), οι ναυπηγοεπισκευαστικές βιομηχανίες έχουν προσαρμοστεί στο μεταβαλλόμενο τοπίο, κατασκευάζοντας εξαιρετικά εξειδικευμένα κρουαζιερόπλοια ευθυγραμμισμένα με τις αρχές της βιωσιμότητας. Υπάρχει επιτάχυνση των περιβαλλοντικών τεχνολογιών και πρακτικών που υπάρχουν στα κρουαζιερόπλοια, καθώς η βιομηχανία επιδιώκει την κρουαζιέρα με μηδενικές εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα έως το 2050. Σύμφωνα με το Διεθνή Οργανισμό Κρουαζιέρας, εκτός από τη ναυπήγηση πλοίων που θα χρησιμοποιούν ως βασικό καύσιμο το υγρό φυσικό αέριο, επιδιώκονται επίσης καινοτόμες λύσεις, όπως:

1. Συστήματα καθαρισμού καυσαερίων μειώνοντας σημαντικά τα επίπεδα οξειδίων θείου και αζώτου για τα κρουαζιερόπλοια που χρησιμοποιούν άλλο είδος καυσίμου ή χρήση καυσίμων με χαμηλή περιεκτικότητα σε θείο, συνθετικά καύσιμα, βιοκαύσιμα ή υδρογόνο (Gouveia & Eusébio, 2018).
2. Σχεδιασμός κρουαζιερόπλοιων με δυνατότητα για παράκτια ηλεκτρική ενέργεια όταν ελλιμενίζονται και σβήνουν τις μηχανές. Τα πλοία συνδέονται σε μια χερσαία πηγή ενέργειας και το φορτίο ισχύος τους μεταφέρεται στην τροφοδοσία της ξηράς χωρίς να προκαλείται καμία διακοπή στις διεργασίες και τις υπηρεσίες επί του πλοίου (Kizielewicz & Skrzyszewska, 2021).
3. Συστήματα φιλτραρίσματος νερού με αντίστροφη ώσμωση και προηγμένα πρωτόκολλα παραγωγής νερού επαναχρησιμοποιώντας μέχρι και το 90% του γλυκού νερού που παράγεται επί του σκάφους, αντί να αντλούν από περιοχές όπου οι πόροι είναι περιορισμένοι (Braun et al., 2002).
4. Χρήση της σπαταλημένης ενέργειας από τα καυσαέρια του κινητήρα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των κρουαζιερόπλοιων, υποδεικνύοντας τη δυνατότητα μετατροπής των αποβλήτων σε αξιοποιήσιμη ενέργεια (Trivyza et al., 2019).

5. Προγράμματα βιωσιμότητας στην αλυσίδα εφοδιασμού. Με την εφαρμογή αυτών των πρωτοβουλιών, οι εταιρείες κρουαζιέρας μπορούν να προωθήσουν την περιβαλλοντική διαχείριση, την κοινωνική ευημερία και την οικονομική βιωσιμότητα στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της αλυσίδας εφοδιασμού τους (Mushtaq, 2023).

6. Προηγμένα πρωτόκολλα ανακύκλωσης με χρήση λαμπτήρων μειωμένης κατανάλωσης και εγκατάσταση προηγμένων συστημάτων κλιματισμού (Tsai & Bui, 2020).

7. Χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως ηλιακές μπαταρίες και αιολικά πάρκα, για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και την ενίσχυση της ενεργειακής απόδοσης (Kizielewicz, 2021).

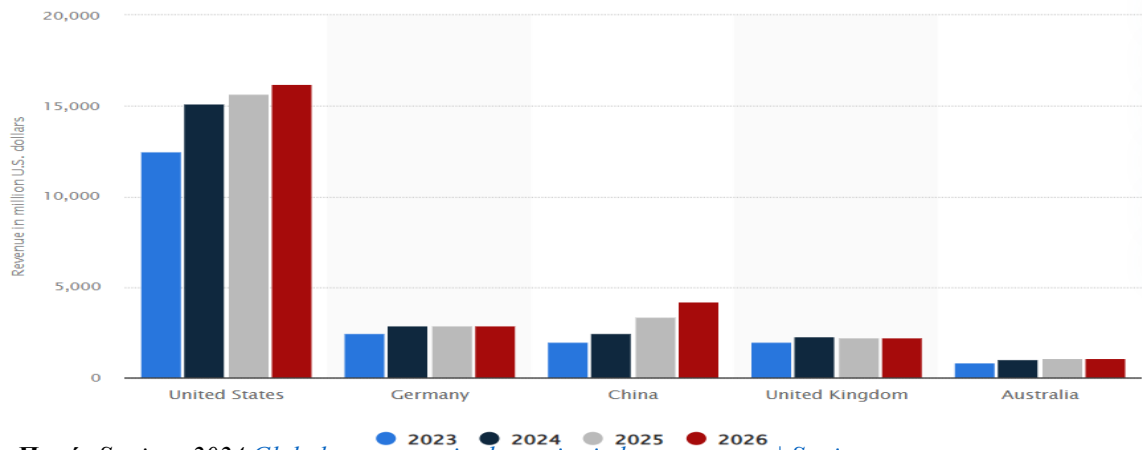
Τέλος, αντιμετωπίζονται επίσης ζητήματα που σχετίζονται με την τρομοκρατία και τις απειλές ασφαλείας, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια και η εμπιστοσύνη των επιβατών κρουαζιέρας (Bowen et al., 2013). Η έρευνα του Bahattab (2023) υπογραμμίζει τη σημασία των εταιρειών κρουαζιέρας να ανταποκρίνονται στις αντιλήψεις και τις προσδοκίες των επιβατών σχετικά με το αίσθημα ασφάλειας για την ανάπτυξη της αγοράς. Αυτό αναδεικνύει την άμεση συσχέτιση μεταξύ των μέτρων ασφαλείας και της συμπεριφοράς των καταναλωτών στην αγορά της κρουαζιέρας.

Συνολικά, οι σύγχρονες τάσεις και τα χαρακτηριστικά του κλάδου της κρουαζιέρας περιλαμβάνουν ένα μείγμα επέκτασης της αγοράς, εξατομικευμένων εμπειριών, βελτιωμένης ποιότητας υπηρεσιών, καινοτόμου σχεδιασμού και εστίασης στη βιωσιμότητα, αντανακλώντας τη δυναμική ανταπόκριση του κλάδου στις εξελισσόμενες προτιμήσεις των καταναλωτών και στις απαιτήσεις της αγοράς. Ο τουρισμός κρουαζιέρας έχει γίνει μια ισχυρή τάση στην τουριστική αγορά, με πολλαπλούς προορισμούς, θέματα και σκοπούς, αντανακλώντας τις προσπάθειες του κλάδου να προσφέρει ποικίλες και ελκυστικές εμπειρίες στους ταξιδιώτες (Kovačić & Silveira, 2020).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας συνεχίζει να παρουσιάζει δυναμική ανάπτυξη σε παγκόσμιο επίπεδο με τους επιβάτες κρουαζιέρας να αριθμούν σχεδόν 32 εκατομμύρια το 2023, ξεπερνώντας τα επίπεδα του 2019 κατά 7% με εκτίμηση να φτάνουν τα 36 εκατομμύρια το 2024. Το 2022, η Βόρεια Αμερική συνεχίζει να βρίσκεται στην πρώτη θέση αγοράς προέλευσης με 12.592.000 επιβάτες κρουαζιέρας, ενώ η Ευρώπη ακολουθεί με 5.600.000 επιβάτες με την Καραϊβική, τη Μεσόγειο και τη Βόρεια Ευρώπη να αποτελούν τους βασικούς προορισμούς και για τις δύο αγορές. Η παγκόσμια χωρητικότητα κρουαζιερόπλοιων προβλέπεται να αυξηθεί από 677.000 θέσεις ελλιμενισμού το 2024 σε 745.000 το 2028.⁹ Τα συνολικά έσοδα του κλάδου ξεπέρασαν τα 25 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ το 2023 με προβλέψεις να δείχνουν ότι θα αυξηθούν περαιτέρω, κορυφώνοντας το 2024 σε περίπου 30 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ (Statista, 2024). Οι Ηνωμένες Πολιτείες ήταν η χώρα με τα υψηλότερα έσοδα στην παγκόσμια βιομηχανία κρουαζιέρα με 12,5 δισεκατομμύρια δολάρια, ενώ ακολούθησε η Γερμανία με 2,5 δισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Εκτιμάται ότι για το 2025, η Κίνα θα αναφέρει τα δεύτερα υψηλότερα έσοδα της βιομηχανίας κρουαζιέρας παγκοσμίως (Διάγραμμα 4.1).

Διάγραμμα 4.1: Χώρες με τα υψηλότερα έσοδα στον κλάδο της κρουαζιέρας παγκοσμίως 2023-2026



Πηγή: Statista, 2024 [Global: top countries by cruise industry revenue](#) | Statista

4.1 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας που διήλθαν στα λιμάνια της Ευρώπης μειώθηκε σε 1,2 εκατομμύρια το 2020 και ανέκαμψε το 2021 και το 2022 σε 2,8 και 10 εκατομμύρια αντίστοιχα. Ακόμη και αν οι αριθμοί έχουν σχεδόν τετραπλασιαστεί,

⁹ [2024 State of the Cruise Industry Report Shows Cruise Tourism Has Surpassed Historical Levels, Demonstrates its Significant Economic Contribution and Leadership in Environmental Sustainability and Responsible Tourism - Extrovert](#)

εξακολουθούν να είναι κάτω από τα 14,6 εκατομμύρια επιβάτες του 2019. Σχεδόν το 74% του συνολικού αριθμού των επιβατών κρουαζιέρας επισκέφθηκαν την Ιταλία (2,7 εκατομμύρια επιβάτες, 27,1% της Ευρώπης), την Ισπανία (2,6 εκατομμύρια επιβάτες, 26,4%) και τη Γερμανία (2 εκατομμύρια επιβάτες, 20%)(Πίνακας 4.1).

Πίνακας 4.1: Επιβάτες κρουαζιέρας που επιβιβάστηκαν και αποβιβάστηκαν στα λιμάνια της Ευρώπης τα έτη 2018-2022

	2012	2018	2019	2020	2021	2022	Change 2022/2021 (%)	Change 2022/2019 (%)
EU (*)	11 841 440	13 540 321	14 587 202	1 177 927	2 785 971	9 927 759	256.3	-31.9
Belgium	384 069	792 180	781 252	29 187	84 248	563 966	569.4	-27.8
Bulgaria	0	0	1	0	0	0	-	-100.0
Denmark	435 398	410 035	422 786	0	1 778	161 428	8 979.2	-61.8
Germany	1 117 261	2 340 102	2 647 015	110 209	580 277	1 989 472	242.8	-24.8
Estonia	16 718	12 556	25 149	0	77	392	409.1	-98.4
Ireland	555	40 724	43 612	0	0	135 054	-	209.7
Greece	430 664	475 848	530 304	16 085	269 226	663 892	146.6	25.2
Spain (*)	2 463 486	3 343 842	3 583 986	475 281	557 705	2 621 268	370.0	-26.9
France	802 615	848 584	838 875	208 382	240 791	737 944	206.5	-12.0
Croatia	14 348	66 425	79 109	1 701	4 971	82 695	1 563.5	4.5
Italy	5 836 590	4 826 090	5 018 266	307 080	969 227	2 693 990	178.0	-46.3
Cyprus	90 744	2 268	23 576	4 731	21 986	8 584	-61.0	-63.6
Latvia	0	0	0	0	0	0	-	-
Lithuania	0	0	0	0	0	0	-	-
Malta	92 386	155 778	271 111	356	18 019	143 565	696.7	-47.0
Netherlands	-	-	-	-	-	-	-	-
Poland	66	67	179	306	580	9 381	1 517.4	5 140.8
Portugal	57 021	59 534	81 954	11 074	8 530	98 569	1 055.6	20.3
Romania	69	0	0	0	0	0	-	-
Slovenia	0	0	0	0	0	0	-	-
Finland	2 857	9 015	15 747	13 332	15 000	0	-100.0	-100.0
Sweden	96 593	157 273	224 280	203	13 556	17 559	29.5	-92.2
Iceland	-	-	269	-	-	373 207	-	138 638.7
Norway (*)	29 069	10 769	38 163	3 968	1 022	149 668	14 544.6	292.2
Montenegro	0	0	0	0	0	0	-	-
Türkiye	376 419	141 067	-	90	2 829	167 348	5 815.4	-

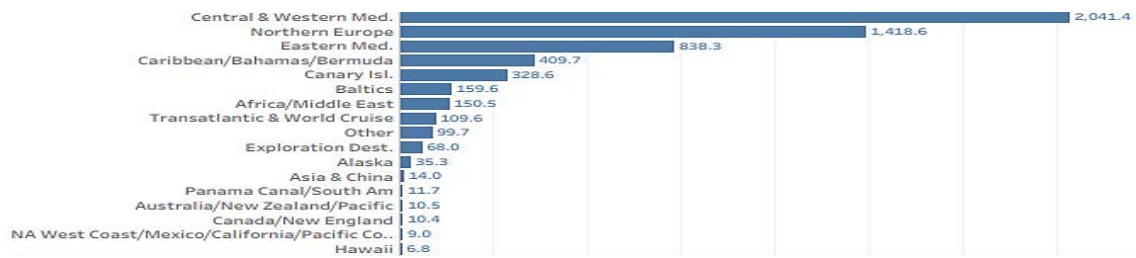
Πηγή: Eurostat, 2023, [Maritime passenger statistics - Statistics Explained \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&plugin=1&code=sdg-11-6-10&plugin=1&code=sdg-11-6-10)

Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Κρουαζιέρας, το 2022 η αγορά προέλευσης κρουαζιέρας της Ευρώπης, μετά τις χαμηλές μετρήσεις λόγω της πανδημίας COVID-19 (1.347.000 το 2020 και 1.748.000 επιβάτες το 2021), έφτασε τους 5.726.000 επιβάτες. Παρόλη την αύξηση από τα προηγούμενα δύο χρόνια, δεν κατάφερε να αγγίξει τους 7.707.000 επιβάτες του 2019. Οι κύριοι βασικοί προορισμοί κρουαζιέρας από ευρωπαϊκές αγορές προέλευσης είναι η Μεσόγειος με 2.879.800 επιβάτες, η Βόρεια Ευρώπη με 1.418.600 επιβάτες και η Καραϊβική με 410.000 επιβάτες (Διάγραμμα 4.2). Η μέση διάρκεια της κρουαζιέρας για τους Ευρωπαίους το έτος 2022 είναι 8,5 ημέρες έναντι τις 8,8 το 2019 και η μέση ηλικία των επιβατών είναι τα 48 έτη το 2022 έναντι τα 49,7 για το έτος 2019 (Πίνακας 4.2).

Πίνακας 4.2: Αριθμός και Μ.Ο ηλικίας επιβατών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο και διάρκεια κρουαζιέρας

Passenger Volume (K)				Average Duration, in Days				Average Age			
2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
7,707	1,347 (-83% ▼)	1,748 (30% ▲)	5,726 (228% ▲)	8.8	9.3	7.3	8.5	49.7	50.5	48.0	48.3

Πηγή: CLIA, 2022, <https://europe.cruising.org/economy/>

Διάγραμμα 4.2: Προορισμοί κρουαζιέρας για τους Ευρωπαίους το έτος 2022

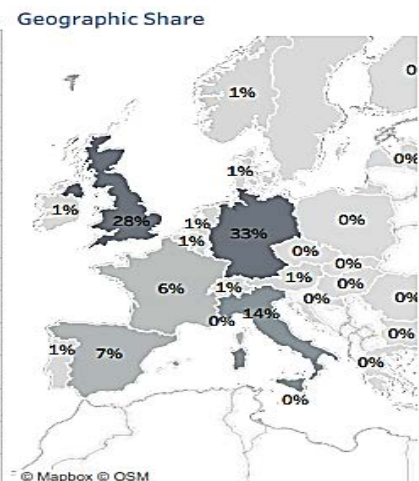
Πηγή: CLIA, 2022, <https://europe.cruising.org/economy/>

Η μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στην Ευρώπη προσφέρεται από τη Γερμανία με 1.876.000 επιβάτες κρουαζιέρας το 2022. Η Ανατολική Μεσόγειος, η Αφρική, η Μέση Ανατολή, η Ευρώπη, οι Μπαχάμες και οι Βερμούδες είναι οι τρεις κορυφαίοι προορισμοί κρουαζιέρας για τους Γερμανούς ταξιδιώτες (Διάγραμμα 4.3). Η δεύτερη αγορά κρουαζιέρας προσφέρεται από το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία με 1.663.000 επιβάτες κρουαζιέρας. Οι πιο δημοφιλείς προορισμοί κρουαζιέρας για τους Βρετανούς και Ιρλανδούς επιβάτες είναι η Ευρώπη, οι Μπαχάμες, οι Βερμούδες, η Ανατολική Μεσόγειος, η Ασία, η Κίνα, η Διώρυγα του Παναμά και η Νότια Αμερική (Future Market Insights, 2022). Ακολουθούν η Ιταλία με 791.000 επιβάτες, η Ισπανία με 414.000, η οποία αποτελεί την υψηλότερη ετήσια ποσοστιαία μεταβολή στον αριθμό των επιβατών προέλευσης το 2022, με τον όγκο των ταξιδιωτών να αυξάνεται κατά σχεδόν 460% από το 2021 (Statista, 2023), η Γαλλία με 325.000, η Ολλανδία με 82.000, η Ελβετία με 70.000, η Νορβηγία με 60.000 και η Αυστρία με 55.000 (Πίνακας 4.3). Οι ταξιδιώτες κρουαζιέρας από το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία ανήκουν συγκριτικά στη μεγαλύτερη ηλικιακή ομάδα και κάνουν τις μεγαλύτερες διακοπές κρουαζιέρας (Διάγραμμα 4.4).

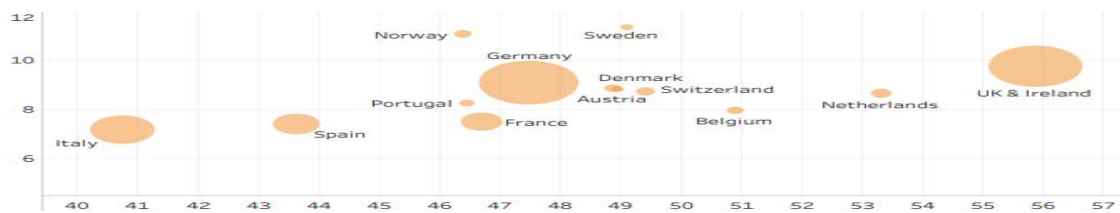
Πίνακας 4.3: Ευρωπαϊκές αγορές προέλευσης κρουαζιέρας 2019-2022

	2019	2020	2021	2022
Germany	2,587	531 (-79% ▼)	576 (8% ▲)	1,876 (226% ▲)
UK & Ireland	1,992	259 (-87% ▼)	479 (85% ▲)	1,663 (247% ▲)
Italy	950	151 (-84% ▼)	340 (125% ▲)	791 (133% ▲)
Spain	553	45 (-92% ▼)	74 (65% ▲)	414 (459% ▲)
France	545	146 (-73% ▼)	116 (-21% ▼)	325 (180% ▲)
Netherlands	123	18 (-86% ▼)	13 (-26% ▼)	82 (530% ▲)
Switzerland	140	23 (-84% ▼)	20 (-12% ▼)	70 (246% ▲)
Norway	98	20 (-79% ▼)	35 (71% ▲)	60 (72% ▲)
Austria	136	25 (-82% ▼)	15 (-40% ▼)	55 (276% ▲)
Belgium	66	10 (-85% ▼)	10 (1% ▲)	55 (445% ▲)
Portugal	69	8 (-88% ▼)	12 (49% ▲)	45 (275% ▲)
Sweden	59	16 (-73% ▼)	5 (-68% ▼)	32 (518% ▲)
Denmark	45	14 (-69% ▼)	4 (-70% ▼)	30 (604% ▲)
All Other Europe	231	47 (-79% ▼)	43 (-10% ▼)	179 (317% ▲)

Πηγή: CLIA, 2022, <https://europe.cruising.org/economy/>

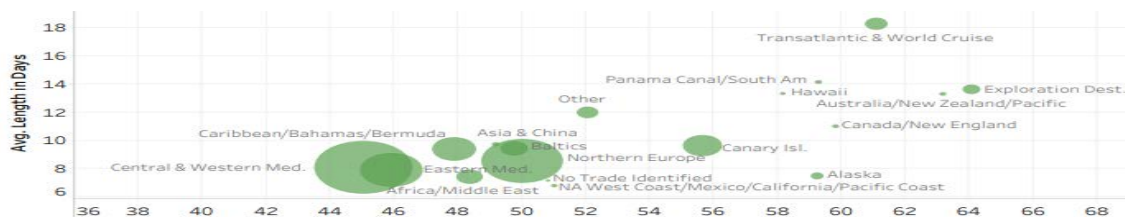


Διάγραμμα 4.3: Μέση ηλικία επιβατών κρουαζιέρας και διάρκεια ταξιδιού από ευρωπαϊκές αγορές προέλευσης



Πηγή: CLIA, 2022, <https://europe.cruising.org/economy/>

Διάγραμμα 4.4: Μέση ηλικία επιβατών κρουαζιέρας, διάρκεια ταξιδιού και προορισμοί κρουαζιέρας από ευρωπαϊκές αγορές προέλευσης



Πηγή: CLIA, 2022, <https://europe.cruising.org/economy/>

Κατά μέσο όρο, όλες οι παραπάνω ευρωπαϊκές αγορές προέλευσης της κρουαζιέρας έχουν ως κύριους προορισμούς τη Μεσόγειο και την Καραϊβική. Το 2022, το Αμβούργο και η Λισαβόνα ήταν τα κορυφαία λιμάνια κρουαζιέρας στην Ατλαντική Ευρώπη. Το Κίελο της Γερμανίας και η Κοπεγχάγη της Δανίας ηγήθηκαν της κατάταξης των σημαντικότερων λιμένων κρουαζιέρας στη Βαλτική, ακολουθούμενα από το λιμάνι του Ροστόκ στη Γερμανία, του Όσλο στη Νορβηγία και της Στοκχόλμης στη Σουηδία (Statista, 2023). Σε γενικές γραμμές, οι πιο δημοφιλείς προορισμοί κρουαζιέρας για τους Ευρωπαίους το 2022 ήταν η Κεντρική και η Δυτική Μεσόγειος, οι οποίες υποδέχτηκαν σχεδόν 18 εκατομμύρια επισκέπτες. Ακολουθούν η Βόρεια Ευρώπη και η Ανατολική Μεσόγειος.

4.2 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗ ΜΕΣΟΓΕΙΟ

Η λεκάνη της Μεσογείου έχει γίνει ένας ιδιαίτερα ελκυστικός προορισμός, τόσο για τους τουρίστες κρουαζιέρας όσο και για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της κρουαζιέρας (Kasimati et al., 2019). Περιλαμβάνεται στο 75% των ευρωπαϊκών δρομολογίων και είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος προορισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη, αμέσως μετά την περιοχή της Καραϊβικής (Zanne & Bešković, 2018). Ο αριθμός των ταξιδιωτών κρουαζιέρας στα λιμάνια της Μεσογείου το 2022 τετραπλασιάστηκε ετησίως μετά τον αντίκτυπο του COVID-19 φτάνοντας τα 24.373.994

επιβάτες έναντι 5.892.600 το 2021, ενώ το έτος 2023 άγγιξε τους 33.198.554 επιβάτες (Πίνακας 4.4).

Πίνακας 4.4: Συνολικός αριθμός επιβατών στα λιμάνια της Μεσογείου 2019-2023

Year	Total Pax	% variation on previous year	Total Calls	% variation on previous year	Pax/Call	% variation on previous year
2019	31,146,600	11.42%	13,596	8.50%	2290.86	2.70%
2020	2,033,804	-93.47%	1,254	-90.78%	1621.85	-29.20%
2021	5,892,600	189.73%	5,182	313.24%	1137.13	-29.89%
2022	24,373,994	313.64%	14,754	184.72%	1652.03	45.28%
2023	33,198,554	36.20%	14,672	-0.56%	2262.71	36.97%

Πηγή: MedCruise, 2023, <https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/medcruise-statistics-report-2023>

Οι προσεγγίσεις στα 10 κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου το 2023 άγγιξαν τις 6.060, με τη Βαρκελώνη στην Ισπανία να καταλαμβάνει την πρώτη θέση με 803 προσεγγίσεις πλοίων (805 το 2022) και 3,57 εκατομμύρια επιβάτες. Ακολουθεί το λιμάνι της Μασσαλίας στη Γαλλία με 2,6 εκατομμύρια επιβάτες και της Γένοβας και Σαβόνας στην Ιταλία με 2,56 εκατομμύρια επιβάτες (Πίνακας 4.5). Ο λιμένας του Πειραιά στην Ελλάδα καταλαμβάνει τη δεύτερη (2) θέση στις προσεγγίσεις πλοίων με 760 προσεγγίσεις και ακολουθούν τα Νησιά των Βαλεαρίδων στην Ισπανία με 758 προσεγγίσεις (Πίνακας 4.6).

Πίνακας 4.5: Συνολικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στα 10 κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου 2022-2023

Rank 2023	(Rank 2022)	Port	Total Pax 2023	Total Pax 2022	2023/2022	Total Pax 2020	2023/2020	Total Pax 2019	2023/2019
1	(1)	Barcelona	3,568,901	2,329,332	53.22%	520,854	585.20%	3,137,918	13.73%
2	(5)	Marseille	2,600,000	1,474,707	76.31%	351,887	638.87%	1,865,918	39.34%
3	(4)	Genoa, Savona	2,560,388	1,571,567	62.92%	591,391	332.94%	2,018,847	26.82%
4	(3)	Balearic Islands	2,519,427	1,727,481	45.84%	345,065	630.13%	2,658,156	-5.22%
5	(6)	Naples, Salerno, Castellammare di Stabia	1,744,338	1,260,605	38.37%	263,435	562.15%	1,454,023	19.97%
6	(7)	Piraeus	1,484,788	880,416	68.65%	303,665	388.96%	1,098,091	35.22%
7	(8)	Tenerife Ports	1,105,355	759,918	45.46%	304,408	263.12%	1,067,440	3.55%
8	(11)	Palermo	952,470	563,979	68.88%	107,084	789.46%	532,973	78.71%
9	(13)	Valletta	889,336	529,247	68.04%	147,132	504.45%	902,425	-1.45%
10	(10)	Kusadasi, Bodrum	874,106	569,780	53.41%	8,775	9861.32%	186,955	367.55%
Total (Major -10)			18,299,109	11,667,032	56.84%	2,943,696	521.64%	14,922,746	22.63%

Πηγή: MedCruise, 2023, <https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/medcruise-statistics-report-2023>

Συνολικά το 2023, 49 λιμένες κρουαζιέρας της Μεσογείου λειτούργησαν ως λιμένες αφετηρίας με τα πρώτα 10 κυριότερα λιμάνια της να δέχονται σχεδόν 7 εκατομμύρια επισκέπτες, σημειώνοντας, σε σύγκριση με το 2022, αύξηση 55% (MedCruise, 2023).

Πίνακας 4.6: Συνολικός αριθμός προσεγγίσεων πλοίων κρουαζιέρας στα 10 κυριότερα λιμάνια της Μεσογείου 2022-2023

Rank 2023	(Rank 2022)	Port	Total Calls 2023	Total Calls 2022	2023/2022	Total Calls 2020	2023/2020	Total Calls 2019	2023/2019
1	(1)	Barcelona	803	805	-0.25%	53	1415.09%	800	0.38%
2	(4)	Piraeus	760	677	12.26%	32	2275.00%	622	22.19%
3	(3)	Balearic Islands	758	716	5.87%	39	1843.59%	819	-7.45%
4	(6)	Kusadasi, Bodrum	634	576	10.07%	4	15750.00%	212	199.06%
5	(7)	Marseille	626	572	9.44%	36	1638.89%	497	25.96%
6	(5)	Tenerife Ports	529	627	-15.63%	182	190.66%	511	3.52%
7	(8)	Naples, Salerno, Castellammare di Stabia	518	520	-0.38%	27	1818.52%	526	-1.52%
8	(9)	Genoa, Savona	511	477	7.13%	73	600.00%	435	17.47%
9	(12)	Dubrovnik, Korcula	489	403	21.34%	64	664.06%	622	-21.38%
10	(11)	Kotor	432	434	-0.46%	9	4700.00%	464	-6.90%
			6,060	5,807	4.36%	519	1067.63%	5,508	10.02%

Πηγή: MedCruise, 2023, <https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/medcruise-statistics-report-2023>

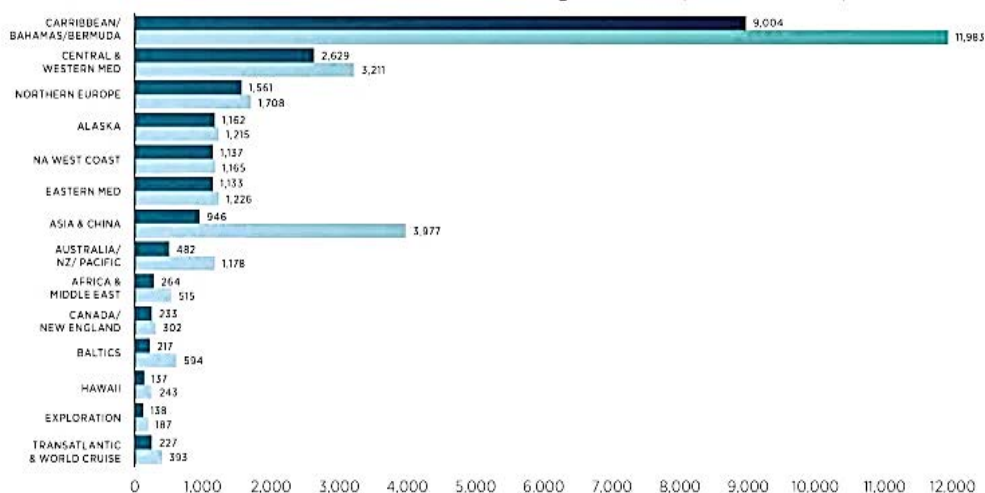
Στην περιοχή της Μεσογείου παρατηρείται σημαντική αύξηση της κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα τη συμφόρηση σε αρκετά λιμάνια, γεγονός που καθιστά αναγκαία την ανάπτυξη νέων λιμενικών υποδομών για την εξυπηρέτηση των αυξημένων αφίξεων κρουαζιερόπλοιων (Esteve-Pérez & García-Sánchez, 2018). Το 2022, κάθε κλήση κρουαζιέρας στη Μεσόγειο οδηγεί σε 1.654 μετακινήσεις επιβατών, αυξημένη κίνηση κατά 45% από το 2021. Συνολικά 9 λιμάνια της Μεσογείου υποδέχτηκαν κατά μέσο όρο περισσότερες από 2.000 μετακινήσεις ανά επιβάτη, με το λιμάνι της Γένοβας και Σαβόνας να αριθμούν τις 3.000 μετακινήσεις. Η Ελλάδα για το έτος 2022 είχε 1.416 μετακινήσεις ανά επιβάτη έναντι 824 το 2021 (MedCruise, 2023).

Η συνεχής ανάπτυξη της μεσογειακής αγοράς κρουαζιέρας αναμένεται στο εγγύς μέλλον. Οι κύριες προκλήσεις του κλάδου στην περιοχή είναι ο συνεχής εκσυγχρονισμός των τερματικών σταθμών και των υπηρεσιών, η γεωπολιτική σταθερότητα, ιδίως στο κεντροανατολικό τμήμα της και οι αποτελεσματικές στρατηγικές μάρκετινγκ που ενσωματώνουν τη λιμενική δραστηριότητα με τους πόρους της ενδοχώρας και τον πολιτισμικά της στοιχεία (Soriani et al., 2009; Colavitti & Usai, 2019). Πολλές πόλεις-λιμάνια στη Μεσόγειο απολαμβάνουν τα οφέλη του τουρισμού κρουαζιέρας, πυροδοτώντας τη στρατηγική τους τοποθέτηση ως «τουριστικά λιμάνια», οδηγώντας πολλές να επενδύσουν σημαντικά ποσά στην κατασκευή ή ανακατασκευή τερματικών σταθμών κρουαζιέρας (Santos et al., 2019).

4.3 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΚΑΡΑΪΒΙΚΗ

Η περιοχή της Καραϊβικής έχει γίνει ο κύριος κόμβος για τον τουρισμό κρουαζιέρας στον κόσμο λόγω των φυσικών χαρακτηριστικών της, της γεωγραφικής και πολιτιστικής της ποικιλίας, καθώς και της εγγύτητάς της με τις Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες διαθέτουν τη μεγαλύτερη αγορά κρουαζιέρας στον κόσμο (Esteve-Perez & Garcia-Sanchez, 2015). Τα τελευταία χρόνια, η περιοχή έχει φτάσει περίπου στο 1/3 της παγκόσμιας χωρητικότητας επιβατών, ξεπερνώντας κατά πολύ την περιοχή της Μεσογείου (Statista, 2023). Το 2022, η κρουαζιέρα συνέβαλε σχεδόν στο 94% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Αντίγκουα και Μπαρμπούντα και αποτέλεσε σχεδόν τα 3/4 του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Αρούμπα (Franklyn-Green et al., 2022; Statista, 2024). Αυτή η κυριαρχία έχει οδηγήσει την Καραϊβική να είναι η πιο εξαρτημένη περιοχή από τον τουρισμό κρουαζιέρας (Juan, 2011). Η αγορά χαρακτηρίζεται από την παρουσία τριών μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας, δηλαδή της «Carnival Corporation», της «Royal Caribbean Cruise Line» και της «Star Group», οι οποίες αντιπροσωπεύουν συνολικά το 80% του μεριδίου αγοράς στην παγκόσμια βιομηχανία κρουαζιέρας (Tong et al., 2023). Η μεγάλη εξάρτηση της Καραϊβικής από τον τουρισμό κρουαζιέρας την έχει καταστήσει επίσης ευάλωτη σε εξωτερικές διαταραχές, όπως η πανδημία COVID-19 (Smirnov et al., 2022). Ο αριθμός των επιβατών που ταξίδεψαν στην θάλασσα της Καραϊβικής το 2022 ήταν 9 εκατομμύρια σε σύγκριση με σχεδόν 12 εκατομμύρια το 2019 (Διάγραμμα 4.5).

Διάγραμμα 4.5: Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας στην θάλασσα της Καραϊβικής 2019&2022



Πηγή: CLIA, 2023 https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/2023-clia-state-of-the-cruise-industry-report_low-res.ashx

Επίσης, οι εταιρείες κρουαζιέρας σχεδιάζουν στρατηγικά τα δρομολόγια για να κατευθύνουν τους επιβάτες να επισκεφθούν την Καραϊβική Θάλασσα κατά τις περιόδους

αιχμής, υπογραμμίζοντας τη σημασία της περιοχής ως βασικού προσορισμού στο δίκτυο κρουαζιέρας (Kanrak, 2023). Αυτή η προοπτική της δομής του δικτύου φωτίζει τη συνδεσιμότητα των λιμένων της Καραϊβικής με άλλες περιοχές και το ρόλο τους στη διαχείριση της κίνησης κρουαζιέρας.

Σύμφωνα με ετήσια έκθεση της βιομηχανίας της κρουαζιέρας για το έτος 2023, η Καραϊβική το 2019 είχε 39% μερίδιο αγοράς, 40% το 2022 και εκτιμώμενο 38% το 2023 (Πίνακας 11). Επίσης, η συγκέντρωση της χωρητικότητας κρουαζιέρας στην Καραϊβική κατά τη διάρκεια συγκεκριμένων εποχών υπογραμμίζει τη σημασία της περιοχής στον παγκόσμιο τουρισμό κρουαζιέρας (Seidl et al, 2007). Επιπροσθέτως, η δημιουργία ιδιωτικών νησιωτικών λιμένων και προσορισμών στην Καραϊβική εισάγει μοναδικές ευκαιρίες και προκλήσεις για τον κλάδο της κρουαζιέρας, επηρεάζοντας τη συνολική χωρητικότητα και ανταγωνιστικότητα των λιμένων της Καραϊβικής (Pallis et al., 2017). Η εμφάνιση ιδιωτικών εγκαταστάσεων προσθέτει πολυπλοκότητα στις λιμενικές λειτουργίες και στις εμπειρίες των επιβατών στην περιοχή.

Πίνακας 4.7: Το μερίδιο αγοράς της Καραϊβικής 2019-2022

	Share 2019	Share 2022
Caribbean / Bahamas / Bermuda	38.7%	40.9%
Central & Western Europa	10.4%	12.0%
Northern Europe	5.5%	7.1%
Alaska	3.9%	5.3%
NA West Coast	3.8%	5.2%
Eastern Med	4.1%	5.2%
Asia & China	12.9%	4.3%
Australia / NZ / Pacific	3.8%	2.2%
Other	10.4%	8.7%
Total	100.0%	100.0%

Πηγή: Antonellini, 2023

Αξιοσημείωτες είναι οι επενδύσεις σε υποδομές για τον τουρισμό κρουαζιέρας που έχει υποστεί η περιοχή της Καραϊβικής, συμπεριλαμβανομένων λιμένων μεγάλου βάθους και υποστηρικτικών εγκαταστάσεων, για την εξυπηρέτηση των «Mega – ships» με σημαντική χωρητικότητα επιβατών (Teye & Paris, 2010). Η εξέλιξη αυτή αναδεικνύει την αφοσίωση της περιοχής στην προσέλκυση και εξυπηρέτηση μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, επηρεάζοντας τις δυνατότητες και τη χωρητικότητα των λιμένων της Καραϊβικής. Στην Καραϊβική Θάλασσα υπάρχουν συνολικά 58 λιμάνια κρουαζιέρας που καλύπτουν 30 χώρες και περιοχές. Οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν τον μεγαλύτερο αριθμό λιμένων κρουαζιέρας στην περιοχή (11 στο σύνολο) που αντιπροσωπεύουν το 17% του συνόλου. Η σύγκρουση μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών στην Καραϊβική, που

προκύπτει από την ανάγκη εμβάθυνσης των λιμανιών για την υποδοχή των υπερμεγεθών κρουαζιερόπλοιων με παράλληλη διατήρηση της παρθένας φύσης των υδάτων, υπογραμμίζει τις περίπλοκες δυναμικές που επηρεάζουν την ανάπτυξη των λιμένων και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα (Lester & Weeden, 2004). Η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ οικονομικών οφελών και περιβαλλοντικών ανησυχιών είναι ζωτικής σημασίας για τη μακροπρόθεσμη βιωσιμότητα του τουρισμού κρουαζιέρας στην περιοχή.

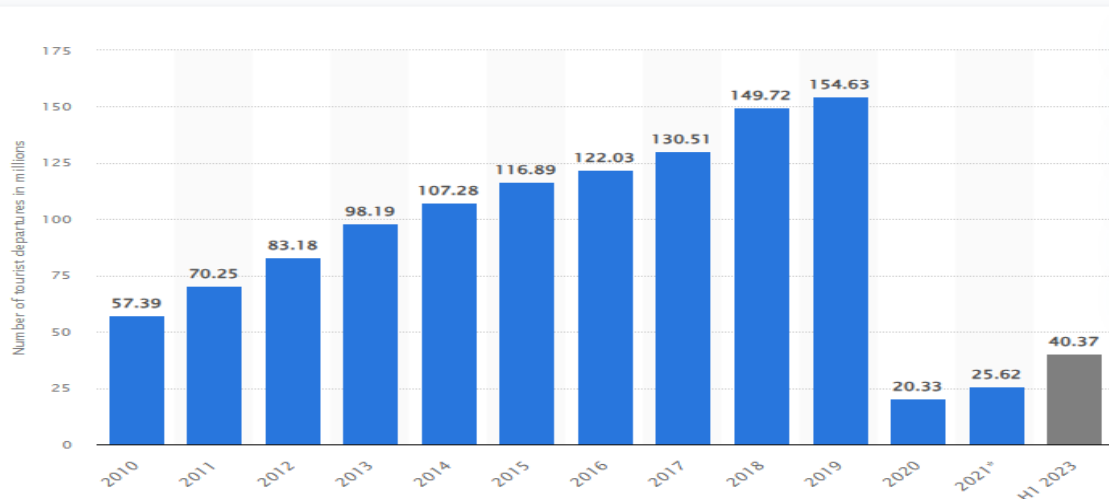
4.4 Η ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ

Η αγορά κρουαζιέρας χωρίζεται σε τρεις βασικές γεωγραφικές περιοχές, την ευρωπαϊκή, τη βορειοαμερικανική και την ασιατική περιοχή. Η αγορά της κρουαζιέρας στην Ασία έχει γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη και έχει καταστεί κομβικό σημείο για την παγκόσμια βιομηχανία κρουαζιέρας. Η ασιατική αγορά, συμπεριλαμβανομένης της Κίνας, έχει σημειώσει σημαντική αύξηση του αριθμού των επιβατών κρουαζιέρας, με την Κίνα και μόνο να συνεισφέρει σημαντικό μέρος αυτής της αύξησης (Chen et al., 2016; Sun et. al., 2019). Σύμφωνα με τους Lau et al. (2022), οι Κινέζοι επιβάτες κρουαζιέρας από τη δεκαετία του 1980 αυξάνονται σταθερά με μέσο ρυθμό αύξησης 8,1% ετησίως. Ο αριθμός των διαδρομών ανά επιβάτη αυξήθηκε από 6 σε 7 κατά μέσο όρο (Feng & Dai, 2020). Σύμφωνα με τους Wang et al. (2022), μεταξύ των σχεδόν 4,05 εκατομμυρίων Ασιατών επιβατών κρουαζιέρας το 2017, η Κίνα αντιπροσώπευε σχεδόν το 60% αυτών. Σύμφωνα με τον Wang (2020), η ασιατική αγορά κρουαζιέρας το 2018 έφτασε τα 4,24 εκατομμύρια άτομα, μια ετήσια αύξηση κατά 4,6%, με την Κίνα να αντιπροσωπεύει το 55,8% της ασιατικής αγοράς. Το 2019, ο αριθμός των εξερχόμενων τουριστών από την Κίνα έφθασε σχεδόν τα 155 εκατομμύρια, σχεδόν τριπλάσιος σε σχέση με το 2010. Ωστόσο, ο αριθμός των εξερχόμενων τουριστών από την Κίνα μειώθηκε σε περίπου 20,3 εκατομμύρια το 2020 λόγω της πανδημίας COVID-19. Μόλις ακυρώθηκαν όλοι οι συνοριακοί περιορισμοί στην Κίνα, περισσότεροι από 40 εκατομμύρια Κινέζοι ταξιδιώτες πήγαν στο εξωτερικό τους πρώτους έξι μήνες του 2023 (Διάγραμμα 4.6).

Καθώς ο τουρισμός κρουαζιέρας επεκτείνεται στην Κίνα, η χώρα εστιάζει με προσοχή στη δημιουργία και την αναβάθμιση των λιμενικών της εγκαταστάσεων για να ανταποκριθεί στην έκρηξη της κρουαζιέρας, βελτιώνοντας τη χωρητικότητα ελλιμενισμού για κρουαζιερόπλοια σε κάθε υφιστάμενο ή δυνητικό λιμάνι κρουαζιέρας (Sun et. al., 2014).

Σύμφωνα με το εθνικό σχέδιο διάταξης παράκτιων λιμένων κρουαζιέρας, πριν από το 2030, θα διαμορφωθεί μια λιμενική διάταξη στις παράκτιες περιοχές της Κίνας με 2-3 λιμάνια αφετηρίας.

Διάγραμμα 4.6: Αριθμός Κινέζων επιβατών κρουαζιέρας την περίοδο 2010-2023(1^ο εξάμηνο)



Πηγή: Statista, 2023 <https://www.statista.com/statistics/1068495/china-number-of-outbound-tourist-number/>

Επιπλέον, τα χαρακτηριστικά θέσης των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας στην Κίνα, ιδίως στο Χονγκ Κονγκ και στη Σαγκάη, έχουν εξεταστεί για να κατανοηθεί η πιθανή εξέλιξή τους σε διεθνείς κόμβους τερματικών σταθμών κρουαζιέρας, δίνοντας έμφαση στη σημασία της συνδεσιμότητας, της περιφερειακής ανταγωνιστικότητας, της χρήσης των υποδομών, της ασφάλειας και της περιβαλλοντικής διαχείρισης (Sun et al., 2019).

Σύμφωνα με τους Tong et al. (2023), από το 2010 έως το 2019 κατασκευάστηκαν σε 13 πόλεις της Κίνας, λιμενικές εγκαταστάσεις με τη λειτουργία λιμένων αφετηρίας. Μεταξύ αυτών των λιμένων είναι ο διεθνής τερματικός σταθμός κρουαζιέρας «Wusongkou» της Σαγκάης, ο «Tianjin International Cruise Home Port», ο «Qingdao Cruise Home Port», ο «Shenzhen Merchants Shekou Cruise Home Port», ο «Xiamen» και ο «Sanya» και οι οποίοι έχουν τη δυνατότητα να υποδέχονται το μεγαλύτερο αριθμό κρουαζιερόπλοιων στον κόσμο. Στο μέλλον, προβλέπεται ο λιμένας κρουαζιέρας «Guangzhou Nansha» να έχει επίσης την ίδια ικανότητα (Wang, 2020). Ο λιμένας «Shenzhen Merchants Shekou Cruise Home Port», παρά το γεγονός ότι είναι ο τέταρτος μεταξύ των οκτώ (8) διεθνών λιμένων κρουαζιέρας της Κίνας, διαθέτει μοναδικά χαρακτηριστικά λόγω της στρατηγικής του θέσης και της οικονομικής του δραστηριότητας. Στον διεθνή τερματικό σταθμό κρουαζιέρας «Wusongkou» της Σαγκάης, ο οποίος διαθέτει δύο νέες μεγάλης κλίμακας προβλήτες κρουαζιέρας, κατέπλευσαν το 2018 21.000 εισερχόμενοι και

εξερχόμενοι επιβάτες κρουαζιέρας. Αυτή ήταν η πρώτη φορά στην ιστορία των λιμανιών κρουαζιέρας της Κίνας που ο αριθμός των εισερχόμενων και εξερχόμενων τουριστών ξεπέρασε τις 20.000.



Εικόνα 4.1: Λιμένες κρουαζιέρες της Κίνας, Zhu & Zheng (2020)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Τα λιμάνια διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στον τουρισμό της κρουαζιέρας καθώς συνδέουν τα πλοία με τους προορισμούς, διευκολύνουν την επιβίβαση / αποβίβαση των επιβατών και είναι υπεύθυνα για την αξιοπιστία των δρομολογίων. Οι Santos et al., (2019) υποστηρίζουν ότι οι τερματικοί λιμένες κρουαζιέρας διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική βιωσιμότητα των προορισμών, γεφυρώνοντας τον χειρσαίο τουρισμό που προσφέρεται μεταξύ των εταιρειών κρουαζιέρας, των παγκόσμιων φορέων και των τοπικών επιχειρήσεων και υποδομών. Ιστορικά, το παγκόσμιο σύστημα λιμένων κρουαζιέρας ήταν περιφερειακά συγκεντρωμένο με ομαδοποιημένες επισκέψεις σε λιμένες. Ωστόσο, τον 21ο αιώνα, η συγκέντρωση αυτή έχει μειωθεί λόγω των διευρυμένων παγκόσμιων δρομολογίων και του αυξημένου ενδιαφέροντος των λιμένων κρουαζιέρας. Πολλοί λιμένες φιλοξενούν πλέον αξιοσημείωτα επίπεδα δραστηριοτήτων κρουαζιέρας, διαφοροποιώντας τον κλάδο. Οι αναλύσεις των ερευνητών οδηγούν σε πολλαπλά κριτήρια για την τυπολογία των λιμένων κρουαζιέρας.

5.1 ΕΙΔΗ ΛΙΜΕΝΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Οι τύποι των λιμένων κρουαζιέρας διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της δυναμικής της βιομηχανίας της κρουαζιέρας και των επιπτώσεών της στον τουρισμό και τις τοπικές οικονομίες. Οι London & Lohmann (2014) προσδιορίζουν τρεις διαφορετικούς τύπους λιμένων κρουαζιέρας, με διαφορετικά χαρακτηριστικά και απαιτούμενο επίπεδο επένδυσης. Επιπλέον, οι Sun et al., (2019) διαπίστωσαν ότι οι λιμένες κρουαζιέρας ποικίλλουν ανάλογα με την τοποθεσία τους, αναδεικνύοντας τα διαφορετικά χαρακτηριστικά και τις λειτουργίες αυτών των λιμένων. Επίσης, οι Santos et al., (2019) ταξινόμησαν τρεις κατηγορίες λιμένων ανάλογα με τη θέση τους στο δρομολόγιο της κρουαζιέρας. Συμπερασματικά, οι λιμένες κρουαζιέρας χωρίζονται σε διάφορες κατηγορίες ανάλογα με τα παρακάτω κριτήρια:

1. Είδος διαχείρισης του λιμένα (Vega-Muñoz et al., 2021)

- Κρατικά
- Ιδιωτικά
- Συνεργασία κρατικού με ιδιωτικού φορέα με παραχώρηση (όπως το λιμάνι του Πειραιά)

Αξίζει να αναφερθεί ότι στη σημερινή αγορά, όλο και περισσότεροι τερματικοί σταθμοί κρουαζιέρας ανήκουν ή ανήκουν εν μέρει σε εταιρείες κρουαζιέρας (Esteve-Pérez & García-Sánchez, 2015).

2. Χρήση του λιμένα (Pallis et al., 2022)

- Λιμένες αφετηρίας: οι επιβάτες επιβιβάζονται ή αποβιβάζονται στην αρχή ή στο τέλος της κρουαζιέρας τους, αντίστοιχα. Οι λιμένες αφετηρίας ανάλογα με την επισκεψιμότητα ταξινομούνται σε (Gou & Wang, 2021):
 - ✓ μεγάλους ολοκληρωμένους λιμένες αφετηρίας (> 1.000 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων / έτος και > 1 εκατομμύριο τουριστική διακίνηση / έτος),
 - ✓ γενικούς λιμένες αφετηρίας με δυνατότητα να λειτουργήσουν ως μεγάλοι ολοκληρωμένοι λιμένες αφετηρίας (> 500 προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων / έτος και > 500.000 τουριστική διακίνηση / έτος),
 - ✓ γενικούς λιμένες αφετηρίας χαμηλής κεντρικής σημασίας (έχουν σχετική έλλειψη ολοκληρωμένης ικανότητας παροχής υπηρεσιών και < 500 προσεγγίσεις πλοίων κρουαζιέρας).
- Λιμένες προσέγγισης: οι επιβάτες βρίσκονται στο λιμάνι μόνο για τη διάρκεια της επίσκεψής τους στο λιμάνι, το οποίο αποτελεί μέρος του δρομολογίου. Οι λειτουργίες του αναφερόμενου λιμένα είναι περιορίζονται στις βασικές προμήθειες (π.χ. καύσιμα, τρόφιμα κ.λπ.) και στις περιορισμένες εκδρομές των επιβατών στη στεριά. Ενδέχεται να μην διαθέτει ανεπτυγμένες εγκαταστάσεις για επισκευές, συντήρηση πλοίων κ.λπ. όπως ένα λιμάνι αφετηρίας. Τα λιμάνια προσέγγισης είναι σημαντικά για την ολοκλήρωση του δρομολογίου (Esteve-Pérez & García-Sánchez, 2018; Gou & Wang, 2021) και διακρίνονται σε:
 - ✓ κεντρικούς λιμένες προσέγγισης (περισσότερες από 1.000 προσεγγίσεις/έτος, διαθέτουν σχετικά καλή υποδομή και περιλαμβάνουν μεγάλο αριθμό εταιρειών εκμετάλλευσης) και
 - ✓ γενικούς λιμένες προσέγγισης (είναι κυρίως λιμάνια τροφοδοσίας και αποτελούν οριακούς κόμβους στο ναυτιλιακό δίκτυο).
 - ✓ λιμένες μονής γραμμής (εξυπηρετούν συνήθως μόνο μία συγκεκριμένη γραμμή κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα η υποδομή τους να είναι σχετικά ομοιογενής σε μέγεθος και λειτουργία και οι εγκαταστάσεις

εξυπηρέτησης να είναι μικρής κλίμακας και να έχουν σχεδιαστεί σύμφωνα με τη ροή επιβατών μιας και μόνο διαδρομής.

- Υβριδικοί λιμένες: συνδυάζουν τις δύο κατηγορίες, καθώς αποτελούν σημείο εκκίνησης και τερματισμού για ορισμένα δρομολόγια κρουαζιέρας, αλλά λειτουργούν και ως ενδιάμεσος σταθμός για άλλα δρομολόγια κρουαζιέρας.

3. Μέγεθος του λιμένα (Lorenčić et al., 2022)

- Μείζον λιμένας (άνω των 1 εκατ. επιβάτες χωρητικότητα)
- Πολύ μεγάλος λιμένας (500.000-1.000.000 επιβάτες χωρητικότητα)
- Μεγάλος λιμένας (250.000-500.000 επιβάτες χωρητικότητα)
- Μεσαίος λιμένας (100.000-250.000 επιβάτες χωρητικότητα)
- Μικρός λιμένας (λιγότερους από 100.000 επιβάτες χωρητικότητα)

4. Εποχικότητα (Morales & Cisneros-Martínez, 2018)

- Ετήσια 24ωρη λειτουργία με μικρή επισκεψιμότητα
- 4μηνια λειτουργία με 40-60% επισκεψιμότητα
- 4μηνια λειτουργία με 60-80% επισκεψιμότητα
- 4μηνια λειτουργία με άνω 80% επισκεψιμότητα

5. Ελκυστικότητα (Penco & Vaio, 2014; Lorenzo & Antonio, 2011)

- Λιμένας “must-see”: γνωστός και περιζήτητος προορισμός που μπορούν να επισκεφτούν κάθε είδους πλοία. Η πόλη στην οποία βρίσκεται έχει πολλά τουριστικά αξιοθέατα με αποτέλεσμα οι επιβάτες να μην παρουσιάζουν μεγάλη επισκεψιμότητα στην ενδοχώρα.
- Λιμένας εξερεύνησης: δεν είναι τόσο γνωστός, αλλά προσελκύει το ενδιαφέρον των τουριστών και τούς επιτρέπει να βιώσουν νέες τουριστικές εμπειρίες
- Λιμένας εξωτικός: οι περιοχές που βρίσκονται στην συγκεκριμένη κατηγορία λιμένα θεωρούνται παράξενες και εξωτικές και προσφέρουν μαγευτικές εκδρομές και εμπειρίες
- Λιμένας ανώτερης κλίμακας: είναι ένα μικρότερο αποκλειστικό λιμάνι που παρέχει στους επισκέπτες κρουαζιέρας εμπειρίες τύπου γιοτ, στα λιμάνια αυτά πραγματοποιούνται ιδιαίτερα κρουαζιέρας πολυτελείας.

6. Ο ρόλος του λιμένα στις πόλεις – λιμάνια (Santos et al., 2019; Lorenzo & Antonio, 2011)

- Λιμένας προορισμού: λιμάνι που λόγω των εξαιρετικών τουριστικών αξιοθέατων κοντά του, αποτελεί βασικό προορισμό για κρουαζιέρες στην περιοχή.
- Λιμένας πύλης: λιμάνι που χρησιμεύει κυρίως ως σημείο επιβίβασης, που οι τουρίστες φτάνουν με εκδρομές στη στεριά σε άλλους κύριους γειτονικούς τουριστικούς πόλους έλξης.
- Λιμένας ημι – πύλης: λιμάνι που διαθέτει σημαντικά εμπορεύσιμα αξιοθέατα, το λιμάνι μπορεί να προωθηθεί, εκμεταλλευόμενο την εγγύτητά του με τα μεγάλα τουριστικά κέντρα και βελτιώνοντας ταυτόχρονα την προβολή του.
- Ισορροπημένος λιμένας κρουαζιέρας: λιμάνι που προσφέρει ένα συνδυασμό ανέσεων στην περιοχή του λιμανιού και εκδρομών στην ενδοχώρα χαρακτηρίζει την τρίτη κατηγορία.

7. Συνδεσιμότητα με ενδοχώρα (Tsamboulas et al., 2013)

- Λιμένας κόμβος με αεροδρόμια
- Λιμένας κόμβος με σιδηρόδρομο
- Λιμένας κόμβος με οδικό δίκτυο

8. Αριθμός γραμμών εταιρειών κρουαζιέρας (McCalla, 1998)

- Λιμένας κρουαζιέρας μονής γραμμής: λιμάνι προσέγγισης που εξυπηρετεί συνήθως μόνο μία συγκεκριμένη γραμμή κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα η υποδομή του να είναι σχετικά ομοιογενής σε μέγεθος και λειτουργία και οι εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών να είναι μικρής κλίμακας και να έχουν σχεδιαστεί σύμφωνα με τη ροή επιβατών μιας και μόνο διαδρομής.
- Λιμένας κρουαζιέρας περιορισμένου αριθμού γραμμών: λιμάνι που έχει συνεργασία με περιορισμένο αριθμό εταιρειών κρουαζιέρας και παρέχει σε κάποιο βαθμό διαφοροποιημένες υπηρεσίες ανάλογα με τις ανάγκες των διαφόρων εταιρειών.
- Λιμένας κρουαζιέρας μεγάλου αριθμού γραμμών: λιμάνι που είναι ανοικτό σε πολλές διαφορετικές εταιρείες κρουαζιέρας με ευελιξία υπηρεσιών, μεγάλο αριθμό επισκεψιμότητας τουριστών και έντονο ανταγωνισμό στην αγορά.

9. Γεωγραφική και διοικητική διάκριση (Zanne & Bešković, 2018)

- Κεντρικοί λιμένες: θεωρούνται βασικά σημεία εισόδου και εξόδου για μία χώρα, υπόκεινται σε εθνικό έλεγχο και έχουν ευρύ φάσμα υπηρεσιών και δυνατοτήτων.
- Περιφερειακοί λιμένες: εξυπηρετούν συγκεκριμένες περιφέρειες ή περιοχές, αποτελούν βασικά σημεία ανάπτυξης της τοπικής οικονομίας και του τοπικού τουρισμού και διοικούνται από τοπικές αρχές ή περιφερειακές οργανώσεις.

5.2 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ - ΣΤΑΘΜΟΥΣ

Ο τουρισμός κρουαζιέρας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη και τη βιωσιμότητα των λιμενικών πόλεων. Ο Johnson (2002) υποστηρίζει ότι, η κρουαζιέρα συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική και κοινωνική δυναμική των λιμένων – σταθμών. Οι Braun et al., 2002; Gouveia & Eusébio, 2018; McCarthy, 2003 τονίζουν την ουσιαστική συμβολή της κρουαζιέρας στην οικονομική ανάπτυξη των λιμένων - σταθμών, προσελκύοντας επιβάτες, παράγοντας έσοδα και δημιουργώντας ευκαιρίες απασχόλησης. Οι Lau et al. (2022) και οι Majidi et al. (2021) αναφέρουν ότι οι λιμένες - σταθμοί που λειτουργούν ως προορισμοί κρουαζιέρας επωφελούνται από την αυξημένη ανταγωνιστικότητα και την οικονομική βιωσιμότητα λόγω της εισροής της κίνησης κρουαζιέρας. Αξιοσημείωτο είναι το παράδειγμα στην Ευρώπη, όπου ο κλάδος της κρουαζιέρας συνεισφέρει περίπου 39,4 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως και υποστηρίζει πάνω από 339.000 θέσεις εργασίας.¹⁰ Αυτές περιλαμβάνουν την απασχόληση στα λιμάνια, στις επιχειρήσεις που σχετίζονται με τον τουρισμό και στην ευρύτερη αλυσίδα εφοδιασμού. Ο McCarthy (2003) προσθέτει ότι, ο οικονομικός αντίκτυπος του τουρισμού κρουαζιέρας επεκτείνεται και πέρα από την άμεση δημιουργία εισοδήματος και θέσεων εργασίας, ώστε να τονώσει ευρύτερες οικονομικές αλληλεπιδράσεις και περιφερειακή αύξηση του εισοδήματος.

Ωστόσο, σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να σημειωθούν οι αναφορές των Seidl et al., 2006; Ngamvichaikit et al. (2018) και Simantiraki et al. (2016) για τις προκλήσεις του τουρισμού κρουαζιέρας, όπως ο συνωστισμός στους λιμένες προσέγγισης και οι περιβαλλοντικές ανησυχίες που σχετίζονται με τις δραστηριότητές του, οι οποίες πρέπει να αντιμετωπιστούν για να διασφαλιστεί η βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου. Η βιωσιμότητα των φυσικών και πολιτιστικών πόρων του τοπίου είναι ζωτικής σημασίας

¹⁰ [CDP-2021-0151.pdf \(parliament.uk\)](https://www.parliament.uk/evidence-submissions/CDP-2021-0151.pdf)

για την επίτευξη υψηλής ποιότητας τουριστικών εμπειριών και τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας του τουρισμού κρουαζιέρας (Bekci, 2022). Επιπλέον, η κατανόηση των στάσεων και των αντιλήψεων των κατοίκων απέναντι στην ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας είναι απαραίτητη για τη δημιουργία ισορροπίας μεταξύ των οικονομικών οφελών και των κοινωνικών - πολιτιστικών επιπτώσεων (Brida et al., 2011; Vukić et al., 2021). Σε αυτό το σημείο, αξίζει να αναφερθεί η παρατήρηση των Gutberlet (2019) και Blas et al. (2015) για την επιρροή που ασκεί στους επιβάτες της κρουαζιέρας η συμπίεση του χρόνου και του χώρου κατά τη διάρκεια των εκδρομών κρουαζιέρας, υπογραμμίζοντας την ανάγκη των προορισμών να δημιουργήσουν ουσιαστικές και αξέχαστες εμπειρίες. Όλα τα προαναφερόμενα οδηγούν τα λιμάνια – σταθμούς να υιοθετούν όλο και περισσότερο βιώσιμες πρακτικές για τον μετριασμό αυτών των επιπτώσεων.

Σύμφωνα με τους Santos et al. (2019) και Gabe et al. (2006), ο τουρισμός κρουαζιέρας δεν αποφέρει μόνο οικονομικά οφέλη, αλλά συμβάλλει επίσης στη διευκόλυνση των πολιτιστικών ανταλλαγών και στον αντίκτυπο των κοινωνικών - πολιτιστικών πτυχών των λιμένων που επισκέπτεται. Η αλληλεπίδραση μεταξύ των επιβατών κρουαζιέρας και των τοπικών κοινοτήτων προαγάγει τις πολιτιστικές ανταλλαγές, συμβάλλοντας στη βαθύτερη κατανόηση και εκτίμηση των διαφορετικών πολιτισμών. Επιπλέον, οι επισκέψεις κρουαζιέρας παρέχουν την ευκαιρία στις πόλεις-λιμάνια να προβάλλονται σε πιθανούς επαναλαμβανόμενους τουρίστες, ενισχύοντας έτσι την προβολή και την ελκυστικότητά τους (Sun et al., 2016). Ο κλάδος της κρουαζιέρας ενισχύει επίσης την κοινωνική - πολιτιστική βιωσιμότητα των προορισμών γεφυρώνοντας τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των εταιρειών κρουαζιέρας, των παγκόσμιων φορέων και των τοπικών επιχειρήσεων (Santos et al., 2019). Οι κάτοικοι των λιμένων κρουαζιέρας αναγνωρίζουν τα οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά - πολιτιστικά οφέλη του τουρισμού κρουαζιέρας και υποστηρίζουν την περαιτέρω ανάπτυξή του (Brida et al., 2012).

Η επιλογή των λιμένων προσέγγισης από τις εταιρείες κρουαζιέρας επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών οφελών για το λιμάνι και την περιφερειακή οικονομία, των στρατηγικών διαχείρισης και της συνολικής ελκυστικότητας του προορισμού (Blas et al., 2019; Esteve-Pérez et al., 2023). Για να μεγιστοποιήσουν τα οφέλη του τουρισμού κρουαζιέρας, οι πόλεις-λιμάνια πρέπει να επενδύσουν σε στρατηγικές μάρκετινγκ και σε βελτιώσεις υποδομών για να

φιλοξενήσουν μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια και να βελτιώσουν τις εμπειρίες των επιβατών (Papadopoulou, 2021). Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει την κατασκευή νέων τερματικών σταθμών, την αναβάθμιση των εγκαταστάσεων και τη βελτίωση των συγκοινωνιακών συνδέσεων (Esteve-Pérez & García-Sánchez, 2018; Vaio et al., 2018). Η αύξηση της κίνησης της κρουαζιέρας στα λιμάνια, ιδίως σε περιοχές όπως η Δυτική Μεσόγειος, αναδεικνύει τη σημασία των σχέσεων συναγωνισμού μεταξύ των μεγάλων λιμένων κρουαζιέρας και του δυναμισμού των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας. Επιπλέον, η κατανόηση των προτύπων δαπανών των επιβατών κρουαζιέρας στις πόλεις-λιμάνια και η εξασφάλιση της ικανοποίησής τους από τον προορισμό είναι ζωτικής σημασίας για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των λιμένων.

5.3 Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ - ΣΤΑΘΜΩΝ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας το 2022 έφτασε σε επισκεψιμότητα και εισπράξεις σχεδόν κοντά στα ποσοστά ρεκόρ του 2019. Παρόλα αυτά, οι προκλήσεις και οι αλλαγές που έχει να αντιμετωπίσει ώστε να έχει δυνατότητες σε παγκόσμιο επίπεδο είναι πολλές. Η πανδημία COVID-19 δημιούργησε την ανάγκη για περισσότερα πρωτόκολλα υγείας και το φαινόμενο του υπερτουρισμού δημιούργησε ανάγκη για στροφή στο βιώσιμο τουρισμό. Οι σύγχρονες τάσεις του κλάδου είναι πλέον φανερό ότι καθρεφτίζουν διαφορετικές επιθυμίες και συμπεριφορές των επιβατών, με αποτέλεσμα η βιομηχανία της κρουαζιέρας να χρειάζεται να προβεί σε τροποποιήσεις στις προσφερόμενες υπηρεσίες, όπως στη μεγέθυνση των πλοίων και στη δημιουργία των «Mega – Ships». Τα τελευταία επίσης, έχουν οδηγήσει στην ανάγκη για αλλαγές στο μέγεθος των λιμένων κρουαζιέρας, αλλά και στη βελτίωση των υποδομών τους. Σημαντική παρατήρηση επίσης, είναι ο καταμερισμός της αγοράς, που ανήκει κατά πλειοψηφία στη Β. Αμερική και στην ανάγκη για άμεση συνδεσιμότητα λιμένων κρουαζιέρας με την περιοχή. Πολλοί ερευνητές έχουν ασχοληθεί με τους λόγους που επηρεάζουν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Όλα τα παραπάνω συντελούν στην αναζήτηση νέων προορισμών, με αποτέλεσμα την αναζήτηση νέων λιμένων αφετηρίας και προσέγγισης.

Όπως σημειώνουν οι Rodrigue και Notteboom (2013), ο κλάδος της κρουαζιέρας λειτουργεί με έναν «μηχανισμό ώθησης της προσφοράς», καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρας επιδιώκουν να παράγουν ζήτηση για νέα δρομολόγια κρουαζιέρας με μεγαλύτερη ποικιλία κρουαζιερόπλοιων. Οι φορείς εκμετάλλευσης κρουαζιέρας αντιμετωπίζουν την

πρόκληση της ανάπτυξης ανταγωνιστικών δρομολογίων με παράλληλη βελτιστοποίηση της ανάπτυξης του στόλου των κρουαζιερόπλοιων τους για την ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους και/ή τη μεγιστοποίηση των εσόδων. Σημαντική είναι η παρατήρηση εδώ, ότι υπάρχουν δύο είδη δρομολογίων κρουαζιέρας, τα κλειστά και τα ανοιχτά. Τα κλειστά δρομολόγια έχουν μόνο ένα λιμάνι αφετηρίας, επειδή το δρομολόγιο ξεκινά και τελειώνει σε αυτό το λιμάνι και το δρομολόγιο αποκαλείται «κλειστός βρόχος». Τα ανοικτά δρομολόγια έχουν δύο λιμάνια αφετηρίας, καθώς το δρομολόγιο αρχίζει και τελειώνει σε διαφορετικά λιμάνια. Τα λιμάνια αφετηρίας έχουν πλεονεκτική θέση και είναι η βάση του δικτύου κρουαζιέρας, καθώς είναι ικανά να ελλιμενίζουν πολλά μεγάλα κρουαζιερόπλοια και να παρέχουν σχετικά ολοκληρωμένες υπηρεσίες (Gou & Wang, 2021). Επίσης, σύμφωνα με τον Jordan (2013), το «home-porting» (το λιμάνι επιβίβασης να είναι και αποβίβασης) θεωρείται ευνοϊκότερο στο πλαίσιο ενός δρομολογίου, καθώς συνήθως συνδέεται με υψηλότερο εισόδημα και δαπάνες επισκεπτών που σχετίζονται με την κρουαζιέρα. Αυτό μπορεί να αποδοθεί κυρίως στη μεγαλύτερη διάρκεια παραμονής στο λιμάνι, στις επιχειρηματικές και εφοδιαστικές υπηρεσίες προς τους φορείς κρουαζιέρας, καθώς και στα έσοδα και την απασχόληση που δημιουργούνται μέσω των υπηρεσιών και εγκαταστάσεων μεταφοράς επισκεπτών, των διανυκτερεύσεων πριν και μετά την κρουαζιέρα.

Σύμφωνα με τους Skayannis & Rallias (2012), οι λιμένες της κρουαζιέρας και η ελκυστικότητα των προορισμών είναι οι δύο παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη του κλάδου της κρουαζιέρας. Οι απαιτήσεις του κλάδου οδηγούν σε μέτρα που έχουν στόχο στην ισορροπία των δύο παραπάνω παραγόντων. Επίσης, η έρευνα των Gou & Wang (2021) αναφέρει ότι, ο αριθμός των δρομολογίων που συνδέονται με ένα λιμάνι αντικατοπτρίζει τη σημασία του στο ναυτιλιακό δίκτυο, ενώ η σχετική συχνότητα των κρουαζιερόπλοιων ενισχύει αυτό το γεγονός, προωθώντας περαιτέρω το βάθος της διαφοροποίησης στο δίκτυο κρουαζιέρας. Επιπροσθέτως, ο Baran & Neumann (2023) τονίζουν ότι, στον κλάδο της κρουαζιέρας η επιλογή των λιμένων – σταθμών, αλλά και η μεταξύ τους σειρά, παίζει καθοριστικό ρόλο.

Από τα παραπάνω καταλήγουμε ότι, η επιλογή ενός λιμένα – σταθμού στο δίκτυο μίας κρουαζιέρας διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για τη μέγιστη ικανοποίηση όλων των εμπλεκόμενων. Ποιοι είναι οι παράγοντες όμως που καθορίζουν την επιλογή τους; Στο επόμενο κεφάλαιο αναλύεται η μεθοδολογία προσέγγισης της εργασίας, με βάση τους

παράγοντες που χρειάζεται να λαμβάνονται υπόψιν, ώστε να αποφασιστεί αν ένας λιμένας – σταθμός μπορεί ή όχι να ενταχθεί σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΥΝ ΕΝΑ ΔΙΚΤΥΟ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Ο σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να καθοριστούν και να μελετηθούν οι παράγοντες που διαμορφώνουν ένα δίκτυο λιμένων – σταθμών κρουαζιέρας. Λαμβάνοντας υπόψη την ποικιλομορφία στη βιομηχανία της κρουαζιέρας, το κύριο μέλημα της παρούσας μελέτης είναι ο διαχωρισμός των παραγόντων αυτών σε ξεχωριστές κατηγορίες. Για το σκοπό αυτό, η έρευνα ξεκινάει με τη μελέτη προηγούμενων ερευνών, η οποία μάς βοηθάει να έχουμε μια ολοκληρωμένη κατανόηση του υφιστάμενου δικτύου κρουαζιέρας και να γνωρίσουμε καθιερωμένα πλαίσια και μεθοδολογίες προσέγγισης παρόμοιων μελετών (Πίνακας 6.1).

Πίνακας 6.1: Προηγούμενες μελέτες

Πηγή	Σκοπός έρευνας	Μεθοδολογία	Τύπος λιμένα
Andriotis & Agiomirgianakis (2010)	Διερεύνηση της τουριστικής εμπειρίας των ταξιδιωτών στο λιμάνι του Ηρακλείου	Έρευνα πεδίου, Μελέτη Περίπτωσης, Ερωτηματολόγια	Προσέγγισης
Anton (2019)	Αποσαφήνιση της αντίληψης των Ρουμάνων επιβατών για τους προορισμούς κρουαζιέρας	Δευτερογενή στοιχεία, συνεντεύξεις και ερωτηματολόγια	Δεν διευκρινίζεται
Armenski et al. (2018)	Πώς γίνεται αντιληπτό το branding του προορισμού μέσα από ψηφιακές πλατφόρμες	Μεικτές μέθοδοι, συνεντεύξεις	Δεν διευκρινίζεται
Baños-Pino & Tovar (2019)	Ανάλυση προτύπων δαπανών επιβατών κρουαζιέρας στα λιμάνια προσέγγισης των Κανάριων Νήσων	Προηγούμενες μελέτες και ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Προσέγγισης
Baran & Neumann (2023)	Συγκριτική ανάλυση των θαλάσσιων λιμένων της Βαλτικής στα πλαίσια ανάπτυξής τους	Ανάλυση παραδειγμάτων, συγκριτική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Blas & Buzova (2016)	Η επίδραση των ξεναγήσεων στην εμπειρία των τουριστών κρουαζιέρας	Ewom ανάλυση, συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια	Προσέγγισης
Blas et. al. (2019)	Πώς ο συνωστισμός σε μεγάλους ευρωπαϊκούς λιμένες επηρεάζει την ικανοποίηση των τουριστών	Leximancer ανάλυση, ανάλυση παραδειγμάτων	Προσέγγισης
Blas et. al. (2015)	Πώς η ενημέρωση για τον προορισμό μπορεί να επηρεάσει την ικανοποίηση των τουριστών	ποσοτική οικονομετρική ανάλυση, μελέτη περίπτωσης, συνεντεύξεις	Προσέγγισης
Castillo-Manzano et al. (2014)	Παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ισπανία	ποσοτική οικονομετρική έρευνα	Αφετηρίας και προσέγγισης
Chang et. al. (2015)	Εκτίμηση οικονομικού αντίκτυπου κρουαζιέρας	ποσοτική ανάλυση, ανάλυση παραδειγμάτων	Αφετηρίας
Di Vaio et al. (2021)	Βιωσιμότητα της βιομηχανίας της κρουαζιέρας	Ανάλυση περιεχομένου, ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Dragović et al. (2014);	Ανάπτυξη νέων λιμενικών υποδομών λόγω της αύξησης των κρουαζιερόπλοιων	Ανάλυση περιεχομένου, μελέτη περίπτωσης,	Προσέγγισης

		ερωτηματολόγια και συνεντεύξεις	
Esteve-Pérez & García-Sánchez (2017)	Προσδιορισμός των ανταγωνιστικών θέσεων και χαρ/κών των ισπανικών λιμένων κρουαζιέρας	Βιβλιογραφική ανασκόπηση, ανάλυση παραδειγμάτων	Αφετηρίας και προσέγγισης
Esteve-Pérez & García-Sánchez (2018)	Παρουσίαση ιεραρχικής εικόνας 29 λιμένων κρουαζιέρας στη Μεσόγειο	Προηγούμενες μελέτες, μελέτες περίπτωσης, ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Cusano et. al. (2017)	Ανάλυση της οργάνωσης δρομολογίων στη Μεσόγειο	Προηγούμενες μελέτες, συνεντεύξεις, ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Ferreira et al. (2022)	Επίδραση ενός “mega-event” μιας πόλης στο branding της χώρας	Ερωτηματολόγια, ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Δεν διευκρινίζεται
García et. al. (2020)	Επίπτωση της κρουαζιέρας στην κατανάλωση γλυκού νερού	Συνεντεύξεις και ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Gou & Wang (2021)	Χαρακτηριστικά και δυναμική της κρουαζιέρας στην Καραϊβική	Ανάλυση περιεχομένου και ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Guerra et. al. (2019)	Επιπτώσεις της κρουαζιέρας στην ποιότητα του αέρα στο λιμάνι της Βαρκελώνης	Πρωτογενής έρευνα, μελέτη περίπτωσης και ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Gui & Russo (2011)	Ο ρόλος των λιμένων κρουαζιέρας ως σύνδεσμος μεταξύ των περιφερειακών οικονομιών και της εταιρειών κρουαζιέρας	Ποιοτική ανάλυση, μελέτη περίπτωσης	Αφετηρίας και προσέγγισης
Hintjens et. al. (2020)	Τρόποι μείωσης εξωτερικού κόστους μεταφοράς για την προσέλκυση εταιρειών κρουαζιέρας	Ποσοτική οικονομετρική ανάλυση, μελέτες περίπτωσης	Αφετηρίας και προσέγγισης
Lau et. al. (2022)	Θεμελιώδεις αλλαγές της κρουαζιέρας στην εποχή μετά την Covid-19	Προηγούμενες μελέτες, συνεντεύξεις	Αφετηρίας και προσέγγισης
Lekakou et. al. (2009)	Προσδιορισμός των κριτηρίων με βάση τα οποία οι εταιρείες κρουαζιέρας επιλέγουν ένα λιμάνι αφετηρίας	Προηγούμενες μελέτες, ερωτηματολόγια	Αφετηρίας
Lorenčič et al.(2022)	Αξιολόγηση επιδόσεων λιμένων κρουαζιέρας	Ανάλυση MCDA και συνεντεύξεις	Αφετηρίας και προσέγγισης
Lorenzo & Antonio (2011)	Ο ρόλος των λιμένων κρουαζιέρας στη σύνδεση μεταξύ περιφερειακών οικονομιών και εταιρειών κρουαζιέρας	Μελέτη περίπτωσης και συνεντεύξεις	Αφετηρίας και προσέγγισης
Mangano & Ugolini, 2020)	Διαφοροποίηση των εκδρομών ξηράς που προσφέρονται από τις εταιρείες κρουαζιέρας για την ανακούφιση των δημοφιλών προορισμών	Μελέτη Περίπτωσης	Αφετηρίας και προσέγγισης
Marksel et. al (2016)	Διερεύνηση δαπανών τουριστών κρουαζιέρας	Συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια και μελέτη περίπτωσης	Αφετηρίας και προσέγγισης
Ngamvichaikit et. al. (2018)	Η στρατηγική μάρκετινγκ για τον λιμένα κρουαζιέρας στο τουριστικό cluster Andaman στην Ταϊλάνδη	Συνεντεύξεις, ανάλυση SWOT, Tows Matrix	Αφετηρίας

Nguyen et. al. (2024)	Αξιολόγηση παραγόντων επιλογής λιμένα προσέγγισης κρουαζιέρας	Προηγούμενες μελέτες, συνεντεύξεις και ποσοτική ανάλυση FAHP	Προσέγγισης
Niavis & Vaggelas (2016)	Καθορισμός στοιχείων που επηρεάζουν έναν λιμένα κρουαζιέρας να γίνει «homeport»	Βιβλιογραφική ανασκόπηση, μελέτη περίπτωσης και ποσοτική έρευνα DEA	Αφετηρίας
Nyberg et al. (2021)	Αξιολόγηση παραγόντων επιλογής λιμένα προσέγγισης κρουαζιέρας	έρευνα MFAHP	Προσέγγισης
Pallis et. al. (2019)	Μορφές διακυβέρνησης λιμένων κρουαζιέρας με στόχο την προσαρμογή στις ανάγκες της βιομηχανίας της κρουαζιέρας	Βιβλιογραφική ανασκόπηση, μελέτη περίπτωσης και συνεντεύξεις	Αφετηρίας και προσέγγισης
Pavlić et al. (2020)	Προσδιορισμός της αντίληψης των ταξιδιωτών σχετικά με την εικόνα που σχηματίζουν τα μνημεία UNESCO	Ερωτηματολόγια και ποσοτική ανάλυση	Δεν διευκρινίζεται
Pino & Peluso (2015)	Προσδιορισμός παραγόντων που διευκολύνουν ή εμποδίζουν την ανάπτυξη της κρουαζιέρας στη Νότια Ιταλία	Συνεντεύξεις, μελέτη περίπτωσης και ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Platias & Spyrou, (2023)	Παρουσίαση των χρηματοδοτημένων έργων από την ΕΕ στο λιμάνι του Πειραιά	Συνεντεύξεις και μελέτη περίπτωσης	Αφετηρίας και προσέγγισης
Rodrigue & Notteboom (2013)	Ανάπτυξη της χωρητικότητας και των δρομολογίων κρουαζιέρας στην Καραϊβική και Μεσόγειο	Βιβλιογραφική ανασκόπηση, μελέτη περίπτωσης και ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Προσέγγισης
Santos et. al. (2019)	Οικονομικές επιπτώσεις της κρουαζιέρας στις πόλεις-λιμάνια	Συνεντεύξεις και ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Santos et. al. (2021)	Αποσαφήνιση των δυναμικών που επιτρέπουν τη βιωσιμότητα των προορισμών κρουαζιέρας	Βιβλιογραφική ανασκόπηση, μελέτες περίπτωσης, συνεντεύξεις, συγκριτική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Sun et. al (2019)	Διερεύνηση των χαρ/κών χωροθέτησης των τερματικών κρουαζιέρας σε Χονγκ-Κονγκ και Σαγκάη	Βιβλιογραφική ανασκόπηση, μελέτες περίπτωσης, συγκριτική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Vega-Muñoz et. al.(2021)	Σχέση μεταξύ δομών διακυβέρνησης και τουρισμού κρουαζιέρας	Συνεντεύξεις και ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Αφετηρίας και προσέγγισης
Wang et. al. (2014)	Παράγοντες που επηρεάζουν την ελκυστικότητα των προορισμών κρουαζιέρας	Ανάλυση FAHP	Προσέγγισης
Zanne & Beškovnik (2018)	Αξιολόγηση του δυναμικού ανάπτυξης λιμένων αφετηρίας κρουαζιέρας στην Αδριατική	Προηγούμενες μελέτες, μελέτη περίπτωσης και ποσοτική οικονομετρική ανάλυση	Αφετηρίας
Zhilenkov et. al. (2024)	Μεθοδολογία ανάπτυξης λιμένα Sabetha στην Αρκτική	Βιβλιογραφική ανασκόπηση, μελέτη περίπτωσης, συγκριτική ανάλυση	Δεν διευκρινίζεται
Zhu & Cheng, 2020;	Προσδιορισμός παραγόντων που επηρεάζουν την επιλογή λιμένων κρουαζιέρας	Προηγούμενες μελέτες, συνεντεύξεις, ερωτηματολόγια	Αφετηρίας και προσέγγισης
Νιαβής (2019)	Οι προοπτικές ανάπτυξης κρουαζιέρας στην Ελλάδα	Βιβλιογραφική ανασκόπηση, προηγούμενες μελέτες, συγκριτική ανάλυση, ανάλυση Pearson	Αφετηρίας και προσέγγισης

Πάλλης κ.ά. (2017)	Προοπτικές και προτάσεις για ανάπτυξη λιμένων αφετηρίας στην Ελλάδα	Μελέτες περίπτωσης και συγκριτική ανάλυση	Αφετηρίας
Πηγή: <i>Ιδία Επεξεργασία</i>			

6.1 ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΛΙΜΕΝΩΝ – ΣΤΑΘΜΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Στο πλαίσιο της ένταξης ενός λιμένα - σταθμού σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας, διάφοροι παράγοντες διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στον καθορισμό της στρατηγικής τοποθέτησης και της ένταξης των λιμένων στο δίκτυο. Ερευνητικές μελέτες έχουν ρίξει φως σε αυτούς τους παράγοντες, τονίζοντας τη σημασία τους για την ενίσχυση της αποδοτικότητας και της αποτελεσματικότητας του τουρισμού κρουαζιέρας και των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων. Αφού εξετάστηκε η σχετική βιβλιογραφία προηγούμενων μελετών (Πίνακας 6.1) κατηγοριοποιήθηκαν σε δώδεκα (12) κυρίως κριτήρια με τα υπο- κριτήριά τους (Πίνακας 6.2) και αναλύθηκαν λεπτομερώς παρακάτω.

6.1.1 ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΛΙΜΕΝΑ

Σύμφωνα με τους Di Vaio et al. (2021), οι λιμενικές εγκαταστάσεις και οι λιμενικές υποδομές παίζουν καθοριστικό ρόλο στην επιλογή ενός λιμένα ως λιμένα προσέγγισης ή αφετηρίας. Η ικανότητα των λιμανιών να υποδέχονται μεγάλα πλοία είναι στην πραγματικότητα μόνο μια προϋπόθεση για να γίνει ένα λιμάνι κρουαζιέρας (Santos et. al, 2021). Επιπλέον, ο αριθμός των διαθέσιμων θέσεων ελλιμενισμού, των προβλητών και το μήκος τους, όπως και ο αριθμός των κρηπιδωμάτων είναι σημαντικό κριτήριο στη φιλοξενία περισσότερων κρουαζιερόπλοιων (Lorenčić et al., 2022). Οι Castillo-Manzano et al., (2014) τονίζουν ότι το βάθος ελλιμενισμού και διαύλων είναι επίσης κύρια ζητήματα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Σύμφωνα με τους Santos et. al. (2019) τα κρουαζιερόπλοια απαιτούν γενικά 8 έως 9 μέτρα νερού για να λειτουργούν με ασφάλεια. Η κατασκευή ενός λιμένα βαθιών υδάτων μπορεί να αυξήσει την ελκυστικότητα και να προωθήσει την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας (Stewart et. al., 2011). Οι Lorenčić et. al. (2022) επισημαίνουν ότι, τα λιμάνια απαιτούν κατάλληλες υποδομές και εγκαταστάσεις, ώστε η διαχείριση των επιβατικών ροών να γίνεται γρήγορα, με ασφάλεια και αποτελεσματικά, χωρίς να προκαλείται συμφόρηση. Οι Wang et. al. (2014) αποκάλυψαν ότι, οι εγκαταστάσεις τερματικού σταθμού κρουαζιέρας όπως οι εγκαταστάσεις ελλιμενισμού, οι εγκαταστάσεις καυσίμων και παροχής νερού, υπηρεσίες πλοίων και συστήματα διάσωσης στη θάλασσα, είναι οι κρίσιμοι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή λιμένων προσέγγισης. Όσο περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού υπάρχουν, τόσο ισχυρότερη είναι η ικανότητα του λιμένα να καλεί κρουαζιερόπλοια και

τόσο πληρέστερες τείνουν να είναι οι βοηθητικές υπηρεσίες (Gou & Wang, 2021). Σε αυτό το σημείο, αξίζει να αναφερθεί η παρατήρηση των Gui & Russo (2011) για τον κίνδυνο περιορισμού χώρου ελλιμενισμού όταν οι λειτουργίες του λιμένα εξυπηρετούν εκτός από την κρουαζιέρα και εμπορικές λειτουργίες της φορτηγού ναυτιλίας. Επιπλέον, οι García et. al. (2020) συζητούν τον αντίκτυπο της δραστηριότητας της κρουαζιέρας στη χρήση γλυκού νερού, ιδίως στους λιμένες αφετηρίας, υποδεικνύοντας την αναγκαιότητα επαρκούς υποδομής για την υποστήριξη των δραστηριοτήτων της κρουαζιέρας. Η δυνατότητα ηλεκτροδότησης από την ξηρά αποτελούν επίσης υποδομές υψίστης σημασίας για την ένταξη ενός λιμένα σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας. Σύμφωνα με την CLIA (2022), σε 29 λιμάνια παγκοσμίως (λιγότερο από το 2% των λιμένων του κόσμου), το οποίο αντιστοιχεί στο 40% της παγκόσμιας χωρητικότητας (αύξηση 20% σε ετήσια βάση), είναι εξοπλισμένα σε τουλάχιστον ένα σημείο ελλιμενισμού για να λειτουργεί με ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά. Για το λόγο αυτό, οι εταιρείες κρουαζιέρας συνεχίζουν να πραγματοποιούν σημαντικές επενδύσεις για τη σύνδεση των κρουαζιερόπλοιων με την ηλεκτρική ενέργεια από την ξηρά, επιτρέποντας την απενεργοποίηση των μηχανών στο λιμάνι.

6.1.2 ΕΙΔΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΛΙΜΕΝΑ

Οι Santos et. al. (2019) υπογραμμίζουν την επίδραση της διακυβέρνησης των λιμένων τερματικών σταθμών κρουαζιέρας στην επιλογή των εταιρειών κρουαζιέρας, υποδεικνύοντας ότι τα μοντέλα διακυβέρνησης επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά των υποδομών και τις εκστρατείες προώθησης, τα οποία με τη σειρά τους έχουν αντίκτυπο στην ελκυστικότητα των προορισμών κρουαζιέρας. Αυτή η σειρά αποτελεσμάτων οδηγεί στην ανταγωνιστική τοποθέτηση των λιμένων. Οι Di Vaio et. al. (2021) και Pallis et al. (2019) επίσης, υποστηρίζουν ότι η διαχείριση των λιμένων, οι πολιτικές συνθήκες και το ρυθμιστικό πλαίσιο επηρεάζουν τη λειτουργική δυναμική και τις στρατηγικές πρωτοβουλίες των λιμένων κρουαζιέρας. Οι Pallis et al. (2017) υπογραμμίζουν τη στροφή προς την ιδιωτικοποίηση και τη διαφοροποίηση των μοντέλων διακυβέρνησης στη Μεσόγειο, η οποία επιτρέπει πιο προσαρμοσμένες προσεγγίσεις στη διαχείριση των λιμένων κρουαζιέρας. Ο ισχυρισμός αυτός υποστηρίζεται από τον Νιαβή (2019), ο οποίος τονίζει ότι η ιδιωτική διακυβέρνηση του λιμένα ευνοεί την ανάπτυξη των υποδομών του λιμένα με αποτέλεσμα την ελκυστικότητά του ως λιμάνι κρουαζιέρας.

6.1.3 ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ, ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΕΓΓΥΤΗΤΑ ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

Η εγγύτητα των λιμένων σε ήδη χαραγμένα δρομολόγια κρουαζιέρας καθώς και η πυκνότητα των λιμένων σε ένα θαλάσσιο σύμπλεγμα αποτελούν σημαντικά κριτήρια στην επιλογή τους σε ένα δρομολόγιο κρουαζιέρας. Σε αυτό το κριτήριο εξετάζονται τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά και τα χαρακτηριστικά θέσης των λιμένων, καθώς και η εγγύτητά τους σε σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς και αξιοθέατα (Zhu & Cheng, 2020; Mangano & Ugolini, 2020). Οι Di Vaio et al. (2021) και οι Esteve-Pérez & García-Sánchez (2018), υποστηρίζουν ότι η ύπαρξη ενός πυκνού διαθέσιμου συστήματος λιμένος στην περιοχή ενδιαφέροντος, συνδράμει στη διοργάνωση ποικίλων δρομολογίων. Οι Esteve-Pérez & García-Sánchez (2018), συνεχίζουν και τονίζουν ότι ο γεωγραφικός περιορισμός των λιμένων κρουαζιέρας, πηγάζει από την ανάγκη για αλληλοβοήθεια μεταξύ των λιμένων σύμφωνα με την αρχή του «αμοιβαίου οφέλους» και ότι η βελτιστοποίηση των αποστάσεων πλεύσης κατά το σχεδιασμό ενός δρομολογίου αποτελεί βασικό ζήτημα, καθώς το κόστος καυσίμων έχει σημαντικό αντίκτυπο στο συνολικό κόστος της ναυτιλίας. Οι Santos et. al. (2019), η εγγύτητα των λιμένων επηρεάζει τη διάρκεια παραμονής του κρουαζιερόπλοιου στο λιμάνι, η οποία σύμφωνα με τους Sun et. al (2019) είναι πέντε με έξι ώρες, ενώ σύμφωνα με τους Baran & Neumann (2023) είναι οχτώ με δέκα ώρες. Ο Pallis (2015) αναφέρει ότι, από άποψη σχεδιασμού δρομολογίων κρουαζιέρας είναι επιθυμητό τα κατάλληλα λιμάνια να βρίσκονται σε απόσταση μεταξύ 200 και 250 ναυτικών μιλίων το ένα από το άλλο. Υπολογίζοντας μία μέση ταχύτητα ναυσιπλοΐας με 15 έως 18 κόμβους, το πλοίο θα διανύσει την απόσταση σε 14 ώρες (νυχτερινό ταξίδι). Οι Santos et. al. (2021) συμπληρώνουν ότι, τα λιμάνια στη Δυτική Μεσόγειο σε σύγκριση με τον Ατλαντικό είναι πιο πυκνά, με το 57% των ζευγαριών λιμένων της πρώτης, σε σύγκριση με 25% της δεύτερης να έχουν ναυτικές αποστάσεις έως 200 μίλια.

6.1.4 ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΜΕ ΕΝΔΟΧΩΡΑ

Άλλο ένα κριτήριο που επισημαίνεται στην έρευνα των Santos et. al. (2019) είναι ότι το λιμάνι πρέπει να διαθέτει καλές συνδέσεις με την ενδοχώρα. Η γειτνίαση του λιμένα με ένα αεροδρόμιο υψηλής χωρητικότητας, με μια πληθώρα αεροπορικών συνδέσεων με τις κύριες αγορές προέλευσης κρουαζιέρας, ένας σιδηροδρομικός σταθμός με καλές συνδέσεις με την ενδοχώρα και μια σύνδεση με αυτοκινητόδρομο αποτελούν πρωταρχικούς παράγοντες για την πιθανή εγκατάσταση λιμένα αφετηρίας. Οι Lorenčić et. al. (2022), συμπληρώνουν ότι οι στάσεις και οι σταθμοί των δημόσιων συγκοινωνιών

πρέπει να είναι σε ακτίνα 2 χιλιομέτρων (ή 25 λεπτά με τα πόδια) από τον τερματικό σταθμό.

6.1.5 ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ

Σύμφωνα με τους Πάλλης κ.ά. (2017), το επίπεδο των εκπαιδευτικών πακέτων που προσφέρει ο λιμένας αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις που αντιμετωπίζει στην προσπάθειά του να ενταχθεί σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας. Οι Lorenčić et. al. (2022); Πάλλης κ.ά. (2017); Wang et al. (2014); Lorenzo & Antonio (2011); Castillo-Manzano et. al. (2014), συμπληρώνουν ότι τα λιμενικά τέλη, τα οποία εισπράττονται από τους λιμένες για κάθε επιβάτη σε κάθε επιβίβαση, αποβίβαση και διέλευση αποτελούν ένα πολύ σημαντικό κριτήριο για τους λιμένες κρουαζιέρας. Τα κρουαζιερόπλοια, φυσικά, πληρώνουν και άλλα λιμενικά τέλη, όπως τέλη ελλιμενισμού, αποκομιδής απορριμμάτων κ.λπ. (Lorenčić et. al., 2022). Τέλος, οι Santos et. al. (2019) αναφέρουν την ανταγωνιστική τιμολόγηση ως ένα σημαντικό ζήτημα, καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρας εστιάζουν στο ισοζύγιο ανά λιμάνι κατά την ανάπτυξη δρομολογίων, λαμβάνοντας υπόψη τα έσοδα από εκδρομές, τα λιμενικά τέλη, τα τιμολόγια ρυμουλκών, τους φόρους και τις αμοιβές πρακτόρων.

6.1.6 ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει εστιάσει όλο και περισσότερο στις πρωτοβουλίες βιωσιμότητας, δίνοντας προτεραιότητα στη δημιουργία βιώσιμων δρομολογίων (Di Vaio et. al., 2023). Ως εκ τούτου, η ρύθμιση και ο έλεγχός του πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις εντολές και την καθοδήγηση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), ο οποίος είναι αρμόδιος για τη θέσπιση διεθνών προτύπων που αφορούν την ασφάλεια, τον σχεδιασμό και την κατασκευή κρουαζιερόπλοιων. Οι Santos et. al. (2019) υποστηρίζουν ότι οι λιμένες κρουαζιέρας διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στην οικονομική και κοινωνική - πολιτιστική βιωσιμότητα των προορισμών, γεφυρώνοντας τον τουρισμό στην ξηρά που προσφέρουν οι εταιρείες κρουαζιέρας, οι παγκόσμιοι φορείς και οι τοπικές επιχειρήσεις και υποδομές. Προσθέτουν ότι βασικές ανησυχίες για την επίτευξη της βιωσιμότητας στον κλάδο της κρουαζιέρας περιλαμβάνουν τη συνεργασία των κοντινών λιμένων, την ποιότητα ζωής των κατοίκων, τη διαχείριση των τοπικών υποδομών και της οδικής συμφόρησης, τον έλεγχο των τοπικών αγορών και την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης. Επιπλέον, οι Blas et. al. (2019) υπογραμμίζουν τον αντίκτυπο του συνωστισμού στην ικανοποίηση των επισκεπτών, αναφέροντας ότι η βιωσιμότητα

του τουρισμού κρουαζιέρας έχει αμφισβητηθεί λόγω των αρνητικών επιπτώσεων στους λιμένες προσέγγισης. Οι Guerra et. al. (2019) και Nyberg et al. (2021) συζητούν την πρόβλεψη των επιπτώσεων στην ποιότητα του αέρα των πόλεων που δέχονται τουρισμό κρουαζιέρας, τονίζοντας τη δέσμευση για βιωσιμότητα ως στρατηγική πτυχή για την προσαρμογή των πόλεων λιμένων. Οι Hintjens et al. (2020) υποστηρίζουν στην έρευνά τους ότι, εστιάζοντας στη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών στην ενδοχώρα και στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ των λιμένων, οδηγεί στην ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον πρακτικών που μπορούν να προσελκύσουν μεγαλύτερη κίνηση κρουαζιέρας, ελαχιστοποιώντας παράλληλα τις αρνητικές επιπτώσεις στις τοπικές κοινότητες και τα οικοσυστήματα. Τέλος, οι Lorenčič et. al. (2022) τονίζουν την αναγκαιότητα ο λιμένας να διαθέτει ορθή περιβαλλοντική και βιώσιμη στρατηγική, όπως σχέδιο συλλογής και διαχείρισης απορριμμάτων.

6.1.7 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΑΘΕΡΟΤΗΤΑ, ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Οι εταιρείες κρουαζιέρας ανησυχούν ιδιαίτερα για θέματα ποιότητας και ασφάλειας των επιβατών. Οι απαιτήσεις τους αφορούν ένα ευρύ φάσμα ειδικών υποδομών και υπηρεσιών (Lorenzo & Antonio, 2011). Οι Santos et. al. (2019) και Wang et. al. (2014) υποστηρίζουν ότι, ένα λιμάνι πρέπει να είναι σε θέση να φιλοξενήσει με ασφάλεια τα κρουαζιερόπλοια και τους επιβάτες τους. Οι Lorenčič et. al. (2022) αναφέρουν ότι, μετά το ναυάγιο της “M/V” Costa Concordia το 2012 και την πανδημία COVID-19 το 2019, προκλήθηκε ανησυχία σχετικά με την ασφάλεια και την υγεία των επιβατών στα πλοία και στα λιμάνια κρουαζιέρας, με αποτέλεσμα η ασφάλεια και η καθαριότητα των τερματικών σταθμών να είναι παράγοντες που επηρεάζουν το αν μία εταιρεία κρουαζιέρας επιλέγει ή όχι ένα λιμάνι ως προορισμό. Επίσης, συμπληρώνουν ότι η επιλογή της επίσκεψης ενός λιμανιού ως προορισμού κρουαζιέρας συνδέεται με το ποσοστό εγκληματικότητας της πόλης. Επιπλέον, οι Esteve-Pérez & García-Sánchez (2017) υπογραμμίζουν την ανάγκη για κοινωνική - οικονομική σταθερότητα των πόλεων – λιμένων και οι Zhilenkov et. al. (2024) υποστηρίζουν ότι, τα σταθερά πολιτικά περιβάλλοντα διευκολύνουν τη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων ενδιαφερόμενων φορέων, συμπεριλαμβανομένων των κυβερνητικών υπηρεσιών, των λιμενικών αρχών, των εταιρειών κρουαζιέρας και των τοπικών κοινοτήτων. Οι συχνές αλλαγές στις πολιτικές της περιοχής όπου βρίσκεται ένα λιμάνι μπορεί να δημιουργήσουν αβεβαιότητα για τις εταιρείες κρουαζιέρας και να μειώσουν την ανταγωνιστικότητά του. Οι Gou & Wang (2021) κάνουν αναφορά για τις σταθερές πολιτικές συνθήκες των λιμένων

κρουαζιέρας της Καραϊβικής Θάλασσας, στα οποία κυριαρχούν οι Ηνωμένες Πολιτείες, οι οποίες εξασφαλίζουν την ασφάλεια και τη σταθερότητα της περιφερειακής αγοράς τουρισμού κρουαζιέρας και της τοπικής τουριστικής οικονομίας. Τέλος, οι Lekakou et. al. (2009) κάνουν αναφορά στην πολιτική «καμποτάζ», κριτήριο που στην έρευνα τους για τον προσδιορισμό των κριτηρίων με βάση τα οποία μια εταιρεία κρουαζιέρας επιλέγει ένα λιμένα «homeport» έλαβε υψηλή μέση βαθμολογία, υποδηλώνει ότι πρόκειται για έναν αρκετά σημαντικό παράγοντα για κάθε εταιρεία κρουαζιέρας που επιθυμεί να ξεκινήσει δραστηριότητες στο λιμάνι μιας χώρας. Η υψηλή κατάταξη αυτού του παράγοντα βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στο γεγονός ότι η πλειονότητα των κρουαζιερόπλοιων είναι νηολογημένα σε ανοικτά νηολόγια.

6.1.8 ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΝΔΟΧΩΡΑΣ

Στην περίπτωση της κρουαζιέρας, εντοπίζονται δύο είδη ενδοχώρας, η κύρια ενδοχώρα όπου είναι διαθέσιμη για τους επιβάτες κρουαζιέρας που προσεγγίζουν ένα συγκεκριμένο λιμάνι και η ανταγωνιστική ενδοχώρα που είναι διαθέσιμη για τους επιβάτες κρουαζιέρας από περισσότερα από ένα λιμάνια (Esteve-Pérez & García-Sánchez, 2015). Η ελκυστικότητα της ενδοχώρας ενός λιμανιού κρουαζιέρας διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στον επηρεασμό των αποφάσεων των επιβατών κρουαζιέρας και στη συνολική επιτυχία του λιμανιού (Wang, 2014). Η έρευνα των Marksel et. al (2016) υπογραμμίζει ότι, η πλειονότητα των επιβατών κρουαζιέρας ενδιαφέρεται να εξερευνήσει ανεξάρτητα το λιμάνι της πόλης και την ενδοχώρα του, τονίζοντας τη σημασία της ενδοχώρας στην προσέλκυση επισκεπτών. Οι Castillo-Manzano et al. (2014) στην έρευνά τους δικαιολογούν το καλό κλίμα των λιμένων και της ενδοχώρας ως έναν από τους λόγους που η Μεσόγειος ξεχωρίζει στην αγορά κρουαζιέρας. Οι Zhu & Cheng (2020) τονίζουν τη σημασία του φυσικού περιβάλλοντος και των τουριστικών αξιοθέατων και της συνδεσιμότητας με την ενδοχώρα του λιμένα. Αυτό υπογραμμίζει την πολύπλευρη φύση της ελκυστικότητας της ενδοχώρας, που περιλαμβάνει φυσικά, πολιτιστικά και υλικοτεχνικά στοιχεία. Η μελέτη των Esteve-Pérez & García-Sánchez (2017) υπογραμμίζει τη σημασία των λιμανιών που ανήκουν στην κατηγορία “must – see” λιμάνια, τα οποία παρέχουν πρόσβαση σε γνωστές τουριστικές ενδοχώρες, όπως το λιμάνι της Βαρκελώνης, που έχει από μόνο του ισχυρή ιστορική και πολιτιστική παρουσία και από το οποίο υπάρχει εύκολη πρόσβαση σε πολλά από τα γνωστά τουριστικά αξιοθέατα της Καταλονίας, όπως τα κτίρια του Γκαουντί, τονίζοντας έτσι περαιτέρω τον καθοριστικό ρόλο της ενδοχώρας στη διαμόρφωση της ελκυστικότητας

των λιμανιών. Επιπλέον, οι Dragonić et. al. (2014) καταδεικνύουν την επίδραση της γεωγραφικής θέσης, των χαρακτηριστικών του λιμένα και της τουριστικής ελκυστικότητας στην ανάδειξη ενός λιμένα σε ελκυστικό προορισμό κρουαζιέρας, τονίζοντας περαιτέρω την πολύπλευρη φύση της ελκυστικότητας της ενδοχώρας. Οι Santos et. al. (2019) και Castillo-Manzano et al. (2014), αναφέρουν ότι η επωνυμία του προορισμού, η φήμη και η τουριστική ελκυστικότητα της ενδοχώρας, όπως η ιστορία της και ο πολιτισμός της είναι παράγοντες που επηρεάζουν τις εταιρείες κρουαζιέρας στην επιλογή ενός λιμένα. Οι Rodrigue & Notteboom (2013), παρατηρώντας αυτή την τάση, πρότειναν ως επόμενο βήμα την ανάπτυξη νέων τερματικών σταθμών κρουαζιέρας και μια στενότερη ολοκλήρωση μεταξύ του λιμένα κρουαζιέρας και της εταιρείας κρουαζιέρας. Τέλος, η έρευνα των Nianis & Vaggelas (2016) αναδεικνύει την επίδραση της ελκυστικότητας της ενδοχώρας στη δραστηριότητα «homeporting», υποδεικνύοντας ότι η ζήτηση για «homeporting» επηρεάζεται από την ελκυστικότητα τόσο των λιμένων όσο και της ενδοχώρας τους. Αυτό υπογραμμίζει τον κρίσιμο ρόλο της ελκυστικότητας της ενδοχώρας στη διαμόρφωση των λιμενικών δραστηριοτήτων.

6.1.9 ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Σε αυτό το κριτήριο εξετάζονται η ελκυστικότητα και οι δυνατότητες των προορισμών των λιμένων κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένης της διαθεσιμότητας εκδρομών στην ξηρά και εναλλακτικών τουριστικών προορισμών (Mangano & Ugolini, 2020). Οι Sun et. al. (2019) προσδιορίζουν σημαντικούς παράγοντες για την επιλογή των λιμένων αφετηρίας των κρουαζιερόπλοιων, συμπεριλαμβανομένων των τουριστικών εγκαταστάσεων και της ικανότητας υποδοχής κρουαζιερόπλοιων, τονίζοντας τη σημασία της επαρκούς υποδομής. Επιπλέον, τονίζουν ότι τα λιμάνια αφετηρίας σε σύγκριση με τα λιμάνια προσέγγισης θα πρέπει να δίνουν μεγαλύτερη προσοχή στα γύρω ξενοδοχεία. Οι Santos et.al. (2019) συμπληρώνουν ότι σε ένα λιμάνι «homeport», οι περισσότεροι επιβάτες κρουαζιέρας επιλέγουν να μείνουν στην πόλη-λιμένα πριν από την επιβίβασή τους ή μετά την αποβίβασή τους από το κρουαζιερόπλοιο. Ως εκ τούτου, η πόλη-λιμάνι πρέπει να διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές για τη φιλοξενία των επιβατών κρουαζιέρας, οι οποίες περιλαμβάνουν ξενοδοχεία και εστιατόρια.

6.1.10 Η ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ

Η αξιολόγηση της ικανοποίησης των ταξιδιωτών κρουαζιέρας είναι σημαντική τόσο για τις εταιρείες κρουαζιέρας όσο και για τις λιμενικές αρχές, καθώς η ικανοποίηση είναι

ένας από τους βασικούς παράγοντες που καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο οι εταιρείες κρουαζιέρας οργανώνουν τα δρομολόγια (Rodrigue & Notteboom, 2013). Οι Ngamvichaikit et. al. (2018) τονίζουν ότι, η ικανοποίηση των επισκεπτών κρουαζιέρας από έναν προορισμό αποτελεί σημαντικό δείκτη για τα λιμάνια κρουαζιέρας, καθώς επηρεάζει τις επαναλαμβανόμενες επισκέψεις και τις μετέπειτα συστάσεις. Ο Anton (2019) υποστηρίζει ότι, η εικόνα ενός προορισμού αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για τον τρόπο με τον οποίο οι τουρίστες κρουαζιέρας αντιλαμβάνονται και βιώνουν τον προορισμό, επηρεάζοντας τα επίπεδα ικανοποίησής τους. Οι Pavlić et al. (2020) προσθέτουν ότι η αντίληψη των ταξιδιωτών σχετικά με τα μνημεία παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς αναδεικνύει την άμεση επίδραση της εικόνας του προορισμού στην ικανοποίηση των επιβατών κρουαζιέρας. Αξιοσημείωτη είναι η αναφορά των Pino & Peluso (2015) για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας σε αναδυόμενους προορισμούς που αναφέρουν ότι απαιτεί τη δημιουργία μιας ξεχωριστής εικόνας μέσω διαφόρων παραγόντων που επιτρέπουν την ανάπτυξη, όπως οι προσβάσιμοι τουριστικοί πόροι και οι ξεναγήσεις. Επιπλέον, οι Blas & Buzova (2016) υπογραμμίζουν ότι, ο ρόλος της ξενάγησης και η επίδρασή της στην εικόνα του προορισμού, την ικανοποίηση και τις προθέσεις συμπεριφοράς είναι κρίσιμα ζητήματα για τους υπεύθυνους χάραξης τουριστικής πολιτικής. Επίσης σημαντική είναι η παρατήρηση των Ferreira et al. (2022) για τη σύνδεση της εικόνας προορισμού με τα σημεία και τα σύμβολα. Αυτά τα αρχιτεκτονικά σημεία και σύμβολα, σε συνδυασμό με γνωστικές και συναισθηματικές διαστάσεις, συμβάλλουν στη συνολική αντίληψη και στην επωνυμία ενός προορισμού. Υπάρχουν φυσικά τοπία και εμβληματικά ορόσημα, τα οποία μπορούν να αποτυπωθούν πάνω σε μία εικόνα ή ένα καρτ ποστάλ, αποτελώντας ισχυρά εργαλεία για τη μετάδοση πληροφοριών, τη δημιουργία συνειρμών και την πρόκληση συναισθημάτων που σχετίζονται με έναν προορισμό (Armenski et al., 2018). Παράλληλα, οι Andriotis & Agiomirgianakis (2010) αναφέρουν ότι, οι δραστηριότητες στους λιμενικούς προορισμούς παρέχουν στους τουρίστες σωματικές, διανοητικές και ψυχολογικές ανταμοιβές, επηρεάζοντας σημαντικά τη συνολική ικανοποίησή τους. Οι Blas et. al. (2019) συζητούν επίσης, τον αντίκτυπο του συνωστισμού ενός λιμένα κρουαζιέρας στην ικανοποίηση των επισκεπτών. Τέλος, οι Niemelä et al. (2021) υποστηρίζουν ότι η ενσωμάτωση προηγμένων τεχνολογιών στις λιμενικές λειτουργίες βελτιστοποιεί τις ροές των τουριστών, γεγονός που επηρεάζει θετικά την ικανοποίησή τους.

6.1.11 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ

Το δυναμικό ανάπτυξης της αγοράς κρουαζιέρας στην περιοχή όπου βρίσκεται ο λιμένας αποτελεί σημαντικό παράγοντα. Αν η οικονομία μιας περιοχής αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς και οι κάτοικοί της αυξάνουν την αγοραστική τους δύναμη για ταξίδια, με αντίστοιχη αύξηση της ζήτησης για ταξίδια κρουαζιέρας, τότε ο λιμένας έχει μεγαλύτερο δυναμικό ανάπτυξης και είναι πιο ανταγωνιστικός για να συμπεριληφθεί στο δίκτυο κρουαζιέρας (Chang et. al., 2015; Baños-Pino & Tovar, 2019). Επίσης, οι Zanne & Beškovnik (2018) υποστηρίζουν ότι, οι λιμένες που επιδεικνύουν ισχυρούς οικονομικούς δείκτες, όπως η αύξηση του ΑΕΠ και τα έσοδα από τον τουρισμό είναι πιθανότερο να επιλεγούν για δρομολόγια κρουαζιέρας.

Οι επενδυτικές στρατηγικές διαδραματίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των λιμένων κρουαζιέρας. Οι Zanne & Beškovnik (2018) σημειώνουν ότι, τόσο οι δημόσιες όσο και οι ιδιωτικές επενδύσεις είναι απαραίτητες για την αναζωογόνηση παλαιότερων λιμενικών περιοχών και την ενίσχυση της ελκυστικότητάς τους για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Η διαθεσιμότητα κονδυλίων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για έργα λιμένων κρουαζιέρας υπογραμμίζει επίσης περαιτέρω τη σημασία της χρηματοδοτικής στήριξης για την ανάπτυξη υποδομών κρουαζιέρας (Zanne & Beškovnik, 2018). Όταν υπάρχουν διαθέσιμα κονδύλια της ΕΕ, μπορεί να δημιουργηθεί ένα ευνοϊκότερο περιβάλλον για συνεργασία, η οποία οδηγεί σε καινοτόμες λύσεις που ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα των λιμένων κρουαζιέρας. Αυτή η συνεργατική προσέγγιση μπορεί να οδηγήσει σε κοινές επενδύσεις στα πλαίσια του μάρκετινγκ και της προώθησης, ενισχύοντας περαιτέρω την προβολή των λιμένων στο δίκτυο κρουαζιέρας και παράλληλα βελτιώνοντας τη συνολική εμπειρία των επιβατών κρουαζιέρας, καθιστώντας τα λιμάνια αυτά πιο ελκυστικά για να συμπεριληφθούν στα δρομολόγια κρουαζιέρας (Platias & Spyrou, 2023). Ομοίως, οι Cusano et. al. (2017) υπογραμμίζουν πώς οι εξειδικευμένες επενδύσεις μπορούν να αναβαθμίσουν τον ρόλο των λιμένων στα δίκτυα κρουαζιέρας, αντικατοπτρίζοντας τις δυνατότητες ανάπτυξής του λιμένα και προωθώντας έτσι τις μακροπρόθεσμες συνεργασίες με τις εταιρείες κρουαζιέρας. Για παράδειγμα, το γεγονός ότι ένας λιμένας έχει σαφή σχέδια για το μέλλον, όπως η αύξηση του αριθμού των θέσεων ελλιμενισμού και η βελτίωση των τερματικών του εγκαταστάσεων, θα προσελκύσει την προσοχή των εταιρειών κρουαζιέρας και θα αυξήσει την ανταγωνιστικότητα του λιμένα στο δίκτυο κρουαζιέρας.

Οι κυβερνητικές πολιτικές για τη στήριξη του κλάδου της κρουαζιέρας, όπως φορολογικά κίνητρα και επιδοτήσεις, μπορούν επίσης να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα ενός

λιμένα. Για παράδειγμα, προκειμένου να αναπτυχθεί ο κλάδος της κρουαζιέρας, ορισμένες τοπικές κυβερνήσεις παρέχουν φορολογικές ελαφρύνσεις στις εταιρείες κρουαζιέρας, γεγονός που προσελκύει τις εταιρείες κρουαζιέρας οι οποίες επιδιώκουν να μειώσουν τα λειτουργικά τους έξοδα, ώστε να συμπεριλάβουν το λιμάνι στο δίκτυο κρουαζιέρας τους. Αυτό αναφέρεται από τους Nguyen et. al. (2024), οι οποίοι τονίζουν ότι οι οικονομικές εκτιμήσεις, συμπεριλαμβανομένων των φορολογικών πλεονεκτημάτων, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην επιλογή λιμένων κρουαζιέρας. Επίσης, οι Vega-Muñoz et. al.(2021) αναφέρουν ότι, όταν οι κυβερνήσεις προσφέρουν φορολογικά κίνητρα, μπορεί να δημιουργηθεί ένα πιο συνεργατικό περιβάλλον όπου οι εταιρείες κρουαζιέρας αισθάνονται ενθαρρυμένες να συνεργαστούν με τους τοπικούς φορείς, οδηγώντας σε αμοιβαία επωφελείς συνεργασίες που βελτιώνουν την εμπειρία της κρουαζιέρας. Αυτή η συνεργασία μπορεί επίσης να οδηγήσει σε καινοτόμες στρατηγικές μάρκετινγκ που προωθούν το λιμάνι ως επιθυμητό προορισμό κρουαζιέρας.

Πίνακας 6.2: Κριτήρια και υπο - κριτήρια που επηρεάζουν την επιλογή ενός λιμένα σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας

Κριτήρια	Υπο - κριτήρια	Περιγραφή	Πηγές
Επάρκεια Υποδομών	Λιμενικές εγκαταστάσεις Λιμενικές υποδομές	-θέσεις και βάθος ελλιμενισμού (8-9μ.) -αριθμός και μήκος προβλητών -αριθμός κρηπιδωμάτων -βάθος διαύλων	Di Vaio et al. (2021); Castillo-Manzano et al. (2014); Santos et. al. (2019); Wang et. al. (2014); Gou & Wang (2021); Gui & Russo (2011); García et. al. (2020)
Υπηρεσίες	Υπηρεσίες Λιμένα για Κρουαζιέρα	-γρήγορη διαχείριση επιβατικών ροών -υπηρεσίες πλοίων: διάσωση, παροχές νερού, καυσίμων και ηλεκτροδότησης -λιμενικά τέλη	Lorenčić et al.(2022); Wang et. al. (2014); Gou&Wang (2021); Πάλλης κ.α. (2017); Lorenzo &Antonio (2011)
Είδος Διαχείρισης	Μοντέλα Διακυβέρνησης Λιμένα	-δημόσια -ιδιωτικά -συνεργασία κρατικού με ιδιωτικού φορέα με παραχώρηση	Vega-Muñoz et al. (2021); Santos et. al. (2019); Di Vaio et. al. (2021); Pallis et. al. (2019); Νιαβής (2019); Pallis et al.(2017)
Γεωγραφία	Γεωγραφικά χαρακτηριστικά λιμένα Εγγύτητα με άλλους Λιμένες	-εγγύτητα σε ήδη χαραγμένα δρομολόγια -αμοιβαίο όφελος λιμένων -βελτιστοποίηση των αποστάσεων πλεύσης -αύξηση διάρκειας παραμονής του κρουαζιερόπλοιου στο λιμάνι	Zhu & Cheng (2020); Mangano & Ugolini (2020); Di Vaio et al. (2021); Esteve-Pérez & García- Sánchez (2018); Santos et. al. (2019); Sun et. al (2019); Baran & Neumann (2023)

Συνδεσιμότητα	Συστήματα μεταφορών που συνδέουν τον λιμένα με την ενδοχώρα	-γεινίαση με αεροδρόμιο, σιδηροδρομικό σταθμό, αυτοκινητόδρομο -στάσεις και σταθμοί των δημόσιων συγκοινωνιών πλησίον λιμένα	Santos et. al. (2019); Lorenčič et. al. (2022); Hintjens et. al. (2020)
Βιωσιμότητα	Βιώσιμες Λειτουργίες Λιμένα Βιώσιμα Δρομολόγια	-καθοδήγηση από IMO -ποιότητα ζωής των κατοίκων -διαχείριση τοπικών υποδομών και οδικής συμφοράς -έλεγχος τοπικών αγορών -προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης -εγκαταστάσεις και διαδικασίες για τη μείωση της δυναμικής περιβαλλοντικής ρύπανσης από κρουαζιέρες και λιμενικές εργασίες	Di Vaio et. al. (2023); Santos et. al. (2019); Blas et. al. (2019); Guerra et. al. (2019); Nyberg et al. (2021); Lorenčič et. al. (2022)
Πολιτική Σταθερότητα	Πολιτικές συνθήκες/ ρυθμιστικό πλαίσιο	-σταθερές πολιτικές συνθήκες -ασφάλεια και σταθερότητα της περιφερειακής αγοράς τουρισμού κρουαζιέρας και της τοπικής τουριστικής οικονομίας -πολιτική καμποτάζ	Gou & Wang (2021) Esteve-Pérez & García-Sánchez (2017) Zhilenkov et. al. (2024) Lekakou et. al. (2009)
Ασφάλεια	Ασφάλεια λιμένα και επιβατών κρουαζιέρας	-ασφάλεια και καθαριότητα των τερματικών σταθμών - ασφάλεια και υγεία των επιβατών	Lorenzo & Antonio (2011); Santos et. al. (2019); Wang et. al. (2014); Lorenčič et. al. (2022)
Ελκυστικότητα	Ελκυστικότητα λιμένα και ενδοχώρας	-καλό κλίμα -φυσικό περιβάλλον -“must – see” λιμάνια -επωνυμία του προορισμού -ιστορία και πολιτισμός της πόλης-λιμάνι	Esteve-Pérez & García-Sánchez (2015); Marksel et. al (2016); Castillo-Manzano et al. (2014) Zhu & Cheng (2020); Esteve-Pérez & García-Sánchez (2017); Dragović et. al. (2014); Santos et. al. (2019); Niavis & Vaggelas (2016)
Τουριστικές Υποδομές	Επάρκεια χωρητικότητας υποδομών τουρισμού κρουαζιέρας	-διαθεσιμότητα εκδρομών στην ξηρά και εναλλακτικών τουριστικών προορισμών -τουριστικές εγκαταστάσεις και υποδομές φιλοξενίας -ικανότητα υποδοχής κρουαζιερόπλοιων	Mangano & Ugolini (2020); Sun et. al. (2019); Santos et. al. (2019)
Ικανοποίηση Τουριστών	Ικανοποίηση των επισκεπτών κρουαζιέρας από έναν προορισμό	-επαναλαμβανόμενες επισκέψεις κα μετέπειτα συστάσεις -εικόνα προορισμού -αντίληψη των ταξιδιωτών σχετικά με τα μνημεία παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς -ξεναγήσεις -αντίκτυπο του συνωστισμού ενός λιμένα	Rodrigue & Notteboom (2013); Ngamvichaikit et. al. (2018); Anton (2019); Pavlić et al. (2020); Pino & Peluso (2015); Blas & Buzova (2016); Blas et. al. (2019); Ferreira et al. (2022); Armenski et al. (2018);

			Andriotis & Agiomirgianakis (2010)
Δυνατότητες ανάπτυξης	Κυβερνητικές πολιτικές	-δυναμικό ανάπτυξης της αγοράς κρουαζιέρας στην πόλη-λιμάνι	Chang et. al. (2015); Baños-Pino & Tovar (2019);
	Ανάπτυξη αγοράς	-δημόσιες και ιδιωτικές επενδυτικές στρατηγικές	Zanne & Beškovnik (2018);
	Σχέδια επέκτασης και αναβάθμισης	-φορολογικά κίνητρα και επιδοτήσεις της κυβέρνησης	Cusano et. al. (2017); Nguyen et. al. (2024); Vega-Muñoz et. al.(2021); Platias & Spyrou, (2023)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

6.2 ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΩΝ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποσκοπεί στον προσδιορισμό και στην ανάλυση των χαρακτηριστικών του λιμένα κρουαζιέρας και της ενδοχώρας του, ως κύριους παράγοντες που επηρεάζουν τη διαμόρφωση ενός δικτύου κρουαζιέρας. Συνεπώς, για την πλήρη κατανόηση αυτών των παραγόντων, μετά από τη βιβλιογραφική έρευνα, η έρευνα προχωράει με την εξέταση παραδειγμάτων των λιμένων κρουαζιέρας της Γένοβας και της Σαβόνας ως λιμένες αφετηρίας και του Πειραιά ως λιμένα προσέγγισης. Τα αποτελέσματα από την εξέταση των παραπάνω λιμένων θα βοηθήσουν αφενός να απαντήσουμε στο δεύτερο ερευνητικό ερώτημα και αφετέρου θα αποτελέσουν χρήσιμο οδηγό στη μελέτη περίπτωσης της εργασίας, τον λιμένα κρουαζιέρας του Βόλου. Τα κριτήρια επιλογής των συγκεκριμένων λιμένων - σταθμών αφορούν καταρχάς, τον περιορισμό της έρευνας στον χώρο της Μεσογείου, η οποία καταλαμβάνει το 75% των ευρωπαϊκών δρομολογίων και είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος προορισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη, αμέσως μετά την περιοχή της Καραϊβικής. Επιπλέον, επιλέχθηκαν οι δύο λιμένες κρουαζιέρας της Ιταλίας, καθώς το 2022 σχεδόν το 74% του συνολικού αριθμού των επιβατών κρουαζιέρας επισκέφτηκαν την Ιταλία (2,7 εκατομμύρια επιβάτες, το οποίο αντιστοιχεί στο 27,1% της Ευρώπης). Επίσης, σύμφωνα με την έκθεση της Ένωσης Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου, στο πλαίσιο της επισκεψιμότητας των επιβατών κρουαζιέρας για το έτος 2023, οι λιμένες κρουαζιέρας της Γένοβας, της Σαβόνας και του Πειραιά βρίσκονται στις δέκα (10) πρώτες θέσεις¹¹. Συγκεκριμένα, οι λιμένες κρουαζιέρες της Γένοβας και της Σαβόνας βρίσκονται στην 3^η θέση σε επισκέπτες (2,56 εκατομμύρια επιβάτες) και στην 8^η θέση στις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων (511 προσεγγίσεις), μετρώντας σε σύνολο 3000 μετακινήσεις ανά επιβάτη. Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να αναφερθεί ότι, οι αριθμοί των τουριστών

¹¹ <https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/medcruise-statistics-report-2023>

κρουαζιέρας και των προσεγγίσεων των κρουαζιερόπλοιων στους τερματικούς σταθμούς της Γένοβας και της Σαβόνα συνυπολογίζονται στις περισσότερες στατιστικές αναφορές λόγω της γεωγραφικής τους εγγύτητας και της συνδεσιμότητάς τους¹² (20,8 ναυτικά μίλια ¹³).

Παράλληλα, οι συγκεκριμένοι λιμένες λόγω του μεγέθους και του πληθυσμού των πόλεων – λιμένων τους, αναδεικνύουν τις διαφορετικές κλίμακες του τουριστικού δυναμικού, οι οποίες θα μπορούσαν να φανούν χρήσιμοι οδηγοί στρατηγικής ανάπτυξης για την κρουαζιέρα στον λιμένα μελέτης της εργασίας. Για παράδειγμα, ο μεγάλος πληθυσμός της Γένοβας (674.000 κάτοικοι)¹⁴ και οι σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις της παρέχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην προσέλκυση εταιρειών κρουαζιέρας και επιβατών. Αντίθετα, το μικρότερο μέγεθος της Σαβόνας (59.461 κάτοικοι) ¹⁵ καθιστά αναγκαία την εστίαση σε εξειδικευμένες αγορές και εξειδικευμένες υπηρεσίες για την προσέλκυση τουριστών κρουαζιέρας. Παρόλα αυτά, η γειτνίαση της με τη Γένοβα επιτρέπει συμπληρωματικές οικονομικές δραστηριότητες, όπου η Σαβόνα μπορεί να επωφεληθεί από τα καθιερωμένα δίκτυα της μεγαλύτερης πόλης, αναπτύσσοντας παράλληλα τη δική της θέση στον τομέα της κρουαζιέρας (Nikolic, 2021). Από την άλλη πλευρά, η επιλογή του λιμένος Πειραιά έγινε καθώς είναι το μοναδικό λιμάνι της Ελλάδας που για το έτος 2023 βρίσκεται στις 10 πρώτες θέσεις στους λιμένες της Μεσογείου στα πλαίσια επισκεψιμότητας (6^η θέση με 1,48 εκατομμύρια επιβάτες) και προσέγγισης κρουαζιερόπλοιων (2^η θέση με 760 προσεγγίσεις). Το λιμάνι λειτουργεί ως κρίσιμος κόμβος για τα κρουαζιερόπλοια, διευκολύνοντας την πρόσβαση σε ιστορικά και πολιτιστικά μνημεία της Αθήνας, τα οποία προσελκύουν εκατομμύρια τουρίστες ετησίως.

Η εξέταση των λιμένων γίνεται μέσα από δευτερογενή δεδομένα, όπως τις ιστοσελίδες των λιμένων, την ετήσια χρηματοοικονομική έκθεση χρήσης της ΟΛΠ ΑΕ για το έτος 2023 και τις στατιστικές αναφορές από Statista. Ακολούθως, τα αποτελέσματα που προκύπτουν από τη μεταξύ τους συγκριτική ανάλυση, θα βοηθήσουν να απαντηθεί το

¹² Περιφερειακοί λιμένες

¹³ <https://www.bednblue.gr/sailing-distance-calculator?map=%5B%7B%22latLng%22%3A%2244.409404%2C8.930375%22%2C%22name%22%3A%2244.409404%2C%208.930375%22%7D%2C%7B%22latLng%22%3A%2244.305929%2C8.468949%22%7D%5D&cruisingSpeed=15>

¹⁴ <https://worldpopulationreview.com/cities/italy/genoa>

¹⁵ <https://worldpopulationreview.com/cities/italy/savona>

δεύτερο ερευνητικό ερώτημα της εργασίας, ρίχνοντας παράλληλα φως και το κύριο ερώτημα. Επιπλέον, τα ευρήματα της παραπάνω μελέτης μπορούν να αποτελέσουν ένα πλαίσιο ώστε να ενισχύσει ο λιμένας κρουαζιέρας του Βόλου, ως μικρότερος και λιγότερο αναγνωρισμένος διεθνώς από τους άλλους τρεις λιμένες κρουαζιέρας, τις επιχειρησιακές στρατηγικές που εφαρμόζει και να χαράξει μια ολοκληρωμένη στρατηγική που θα αξιοποιεί τα μοναδικά του πλεονεκτήματα, αντιμετωπίζοντας παράλληλα τις πολυπλοκότητες του σύγχρονου τουρισμού κρουαζιέρας.

6.2.1 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ

Η αγορά κρουαζιέρας στην Ιταλία αποτελεί σημαντικό τμήμα της ευρύτερης μεσογειακής τουριστικής βιομηχανίας κρουαζιέρας, η οποία έχει γνωρίσει σημαντική ανάπτυξη τις τελευταίες δεκαετίες. Η κρουαζιέρα στην Ιταλία ξεκίνησε τη δεκαετία του 1970, όπου τα ιταλικά λιμάνια, κυρίως η Βενετία, η Γένοβα και η Τσιβιταβέκια, άρχισαν να προσελκύουν διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρας, εκμεταλλευόμενα την ιστορική και πολιτιστική τους σημασία. Η δεκαετία του 1990 σηματοδότησε ένα σημαντικό σημείο καμπής για την ιταλική αγορά κρουαζιέρας, καθώς η χώρα άρχισε να βλέπει μια έξαρση του τουρισμού κρουαζιέρας. Η ίδρυση μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας, όπως η «Costa Cruises», η οποία εδρεύει στη Γένοβα από το 1854, έπαιξε καθοριστικό ρόλο στην προώθηση της Ιταλίας ως προορισμού κρουαζιέρας, καθώς προσέφερε δρομολόγια που αναδείκνυαν τους πολιτιστικούς θησαυρούς της χώρας (Logunova et al., 2020). Την περίοδο αυτή, εισήχθησαν επίσης μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια, τα οποία επέτρεπαν τη μεταφορά περισσότερων επιβατών και ποικίλων δρομολογίων, ενισχύοντας περαιτέρω την αγορά της κρουαζιέρας στην περιοχή. Στις αρχές της δεκαετίας του 2000, η ιταλική αγορά κρουαζιέρας γνώρισε ταχεία ανάπτυξη, με τον αριθμό των επιβατών να αυξάνεται σημαντικά. Σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας, ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας στην Ιταλία αυξήθηκε από περίπου 1,5 εκατομμύριο το 2000 σε πάνω από 2 εκατομμύρια το 2010 (Syriopoulos et al., 2022).

Μέσα στην επόμενη δεκαετία, η Ιταλία με την ιδιαίτερη αρχιτεκτονική της, την πολιτιστική και φυσική κληρονομιά της και τα 8.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής επέδειξε μια ισχυρή αναπτυξιακή πορεία στη βιομηχανία της κρουαζιέρας, η οποία χαρακτηρίζεται από την αύξηση του αριθμού των επιβατών και την οικονομική συμβολή στις τοπικές οικονομίες. Μετά το μεγάλο πλήγμα που έζησε η χώρα με την πανδημία, το 2023 ανέκαμψε και μέτρησε 3.258 επισκέψεις κρουαζιερόπλοιων (Πίνακας 6.3),

υποδεχόμενη περίπου 9,5 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας και σημειώνοντας έσοδα από τον κλάδο 1 δισεκατομμύριο ευρώ. Η Τσιβιταβέκια, ο δήμος της μητροπολιτικής πόλης της Ρώμης, βρίσκεται στην κορυφή της κατάταξης των κορυφαίων λιμένων κρουαζιέρας στην Ιταλία με βάση την επιβατική κίνηση, μετρώντας πάνω από 3,3 εκατομμύρια επιβάτες κρουαζιέρας και βρίσκεται μπροστά από τη Γένοβα, η οποία μετράει 1,3 εκατομμύρια επισκέπτες, τη Νάπολη με 1,6 εκατομμύρια επισκέπτες και το Παλέρμο με 1 εκατομμύριο επισκέπτες. Ακολουθούν η Σαβόνα, η Λα Σπέτσια, η Μεσσίνα και το Λιβόρνο ως τα λιμάνια με τον υψηλότερο αριθμό επιβατών. Το λιμάνι της Βενετίας, από την άλλη πλευρά, ενώ είχε το υψηλότερο ποσοστό επισκεψιμότητας για το έτος 2019, το 2023 βρίσκεται στην 9^η θέση της λίστας, με σχεδόν 70% μείωση των επιβατών κρουαζιέρας (Statista, 2024). Οι εταιρείες κρουαζιέρας που δραστηριοποιούνται στην Ιταλία είναι η «MSC», η οποία κατέχει την 1^η θέση, ακολουθούμενη από την «Costa Cruises», τη «Royal Caribbean», τη «Norwegian Cruise Line» και τη «Celebrity Cruises».

Πίνακας 6.3: Αριθμός προσεγγίσεων πλοίων κρουαζιέρας στην Ιταλία 2019-2023

Characteristic	2019	2020	2021	2022	2023
Spain	2,953	342	1,366	3,337	3,313
Italy	4,060	336	1,248	3,934	3,258
Greece	1,420	81	824	1,416	1,647
France	1,075	129	532	1,356	1,379
Croatia	1,162	105	370	900	1,379
Portugal	910	120	355	1,012	977
Turkey	238	5	39	759	963
Montenegro	464	9	64	434	432
Malta	372	32	107	283	312
Egypt	55	13	38	85	206

Πηγή: <https://www.statista.com/statistics/630296/cruise-calls-distribution-in-the-mediterranean-by-country/>

6.2.2 ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΑΒΟΝΑΣ

Τα λιμάνια κρουαζιέρας της Γένοβας και Σαβόνας μέτρησαν 2.560.000 επιβάτες κρουαζιέρας για το έτος 2023. Είναι αξιοσημείωτο ότι, το 36% του συνολικού όγκου των επιβατών κρουαζιέρας επιλέγει τη Γένοβα και τη Σαβόνα ως προορισμό κρουαζιέρας, γεγονός που έχει συμβάλει σημαντικά στην αγορά του τουρισμού κρουαζιέρας στην περιοχή. Τόσο η Γένοβα όσο και η Σαβόνα είναι τοποθετημένες ως ανταγωνιστικά λιμάνια «homeport» στη μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας, που συνδέουν την Ευρώπη με την υπόλοιπη Μεσόγειο και τον κόσμο, έχοντας μοναδικά πλεονεκτήματα το καθένα.

Η Γένοβα επωφελείται από το μεγαλύτερο μέγεθός της και τις εκτεταμένες εγκαταστάσεις της. Επίσης, η ανάδειξή της πόλης – λιμάνι ως ευρωπαϊκή Πολιτιστική Πρωτεύουσα το 2004, αποτέλεσε σημαντικό ορόσημο που υπογράμμισε τον πολιτιστικό

πλούτο και την πολιτιστική κληρονομιά της πόλης (Jones, 2020). Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι, η Γένοβα είναι η γενέτειρα του Χριστόφορου Κολόμβου με την οικεία του να αποτελεί σπουδαίο τουριστικό προορισμό (Balestrino, 2012). Επιπλέον, ο φάρος «La Lanterna» στο λιμένα της Γένοβας είναι ένα σημαντικό ιστορικό και ναυτιλιακό ορόσημο που συμβολίζει την πόλη (Meléndez & Carrasco, 2020). Η αναγνώριση και η διατήρηση της κληρονομιάς του φάρου δημιουργεί ένα αρχιτεκτονικό «λογότυπο» που έχει επιρροή στο βλέμμα των επιβατών της κρουαζιέρας, ενισχύοντας τη συνολική ελκυστικότητα του τουρισμού κρουαζιέρας στην περιοχή (Jordan et al., 2020). Επίσης, η αρχιτεκτονική των ανακτόρων της Γένοβας αποτελεί σύμβολο για τον πλούτο των ευγενών οικογενειών, προσθέτοντας μια μοναδική αρχιτεκτονική ταυτότητα, η οποία οδηγεί στην αύξηση των επισκεπτών κρουαζιέρας στην περιοχή (Pinna, 2001; Hanke, 2006). Επιπλέον, σημαντική είναι η ένταξη των «Strade Nuove» και «Palazzi dei Rolli», συμπεριλαμβανομένου του «Palazzo D. Grillo» και του «Palazzo Fieschi-Ravaschieri», στην Παγκόσμια Κληρονομιά της UNESCO το 2006, καθώς ενισχύει την ελκυστικότητα του αρχιτεκτονικού τουρισμού της Γένοβας, προσελκύοντας επισκέπτες κρουαζιέρας που ενδιαφέρονται να εξερευνήσουν την πλούσια αρχιτεκτονική και ιστορική κληρονομιά της πόλης (Castaldi, 2022). Τελευταίο, αλλά όχι λιγότερο σημαντικό είναι επίσης το ενυδρείο στην παλιά πόλη της Γένοβας όπου το ίδιο το κτίριο, που μοιάζει με πλοίο έτοιμο να σαλπάρει, προσελκύει με τη σειρά του πολλούς τουρίστες, οι οποίοι συνδυάζουν την εικόνα του ενυδρείου με τα ταξίδια του Χριστόφορου Κολόμβου.

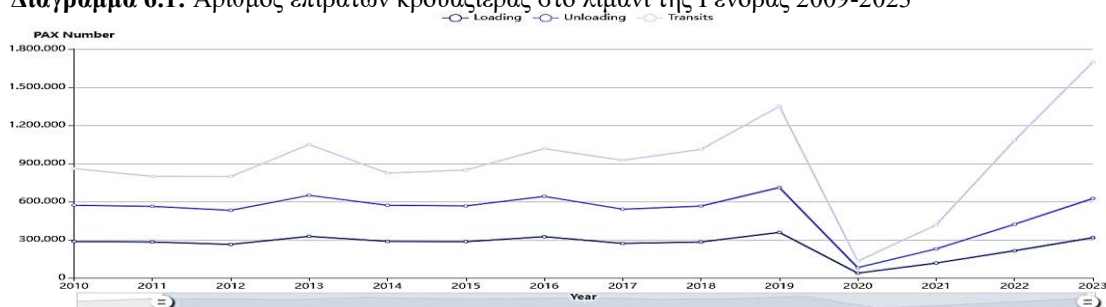
Η Σαβόνα, από την άλλη πλευρά, αν και έχει μικρότερο πληθυσμό από τη Γένοβα διαδραματίζει επίσης ζωτικό ρόλο στο θαλάσσιο τοπίο της περιοχής. Είναι πλούσια σε ιστορικά μνημεία, όπως το φρούριο «Priamar» και ο καθεδρικός ναός της Σαβόνας, τα οποία προσελκύουν τουρίστες που ενδιαφέρονται για πολιτιστικό τουρισμό (Ginting & Rahman, 2016). Η διατήρηση της αστικής κληρονομιάς και η προώθηση της τοπικής ταυτότητας είναι ζωτικής σημασίας για την ενίσχυση του προφίλ της πόλης και της εικόνας της ως προορισμός κρουαζιέρας (Ginting & Rahman, 2016). Αυτή η εστίαση στον τουρισμό πολιτιστικής κληρονομιάς, όχι μόνο εμπλουτίζει την εμπειρία των επισκεπτών κρουαζιέρας, αλλά παράλληλα ενισχύει την αστική υπερηφάνεια των κατοίκων, δημιουργώντας ένα πιο φιλόξενο περιβάλλον για τους τουρίστες (Ginting & Rahman, 2016). Επιπλέον, τα ποικίλα αξιοθέατα της ενδοχώρας της Σαβόνας και οι κοντινές περιοχές σε αυτήν, όπως τα γραφικά χωριά της ιταλικής Ριβιέρας και τα γραφικά τοπία των Απεννίνων της Λιγουρίας, παρέχουν ευκαιρίες για υπαίθριες δραστηριότητες

και πολιτιστική εξερεύνηση (Sadikin, 2023). Αξίζει να σημειωθεί ότι, η πόλη της Σαβόνας έχει επωφεληθεί από στρατηγικές μάρκετινγκ των πολιτιστικών αξιοθεατών της, τα οποία ενισχύουν τη συνολική ελκυστικότητά της, μέσω της επιρροής που ασκούν στην εικόνα τους προς τον τουρίστα κρουαζιέρας. Επίσης, οι πρωτοβουλίες της για επενδύσεις, τόσο στη βελτίωση των υποδομών όσο και των υπηρεσιών, ενθαρρύνουν τους επιβάτες κρουαζιέρας να παρατείνουν τη διαμονή τους και να εξερευνήσουν την περιοχή πέρα από το λιμάνι (Ngamvichaikit et al., 2018).

6.2.3 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ – ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ ΩΣ ΛΙΜΕΝΑΣ «HOMEPORT»

Η Γένοβα είναι μια σημαντική πόλη-λιμάνι της Ιταλίας που για το έτος 2023 μέτρησε συνολικά 1.698.639 επισκέπτες κρουαζιέρας, από τους οποίους οι 316.291 το χρησιμοποίησαν ως λιμάνι αφετηρίας και οι 308.706 ως λιμένα τερματισμού κρουαζιέρας (Διάγραμμα 6.1). Ο λιμένας της κρουαζιέρας της Γένοβας αναγνωρίζεται ως ένα από τα κορυφαία λιμάνια της Μεσογείου και κατατάσσεται μεταξύ των πέντε πρώτων λιμανιών της Ιταλίας όσον αφορά τους επιβάτες κρουαζιέρας που επιβιβάζονται, αποβιβάζονται και επισκέπτονται την περιοχή, γεγονός που υπογραμμίζει τη σημασία του στον τομέα του τουρισμού κρουαζιέρας (Paoli et al., 2017). Λειτουργεί ως κρίσιμος κόμβος για τον τουρισμό κρουαζιέρας, καθώς βρίσκεται σε στρατηγική θέση στη Λιγυρία θάλασσα και σε κοντινή απόσταση από μεγάλες πόλεις - λιμάνια, όπως τη Λα Σπέτσια (78 χιλιόμετρα)¹⁶, τη Νίκαια (154 χιλιόμετρα)¹⁷, το Λιβόρνο (145 χιλιόμετρα)¹⁸ κ.ά. Η ιδιωτική εταιρεία κρουαζιέρας «MSC Cruises» έχει ως αφετηρία τις εγκαταστάσεις της Γένοβας και εκτελεί δρομολόγια προς προορισμούς στη δυτική και ανατολική Μεσόγειο, τη Βόρεια Αφρική και τα νησιά του Ατλαντικού.

Διάγραμμα 6.1: Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι της Γένοβας 2009-2023



Πηγή: [Cruise Passenger Traffic - Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale \(portsofgenoa.com\)](https://portsofgenoa.com/)

¹⁶ [Distance Between Cities Places On Map Distance Calculator \(distancefromto.net\)](https://distancefromto.net/)

¹⁷ [Distance Between Cities Places On Map Distance Calculator \(distancefromto.net\)](https://distancefromto.net/)

¹⁸ [Distance Between Cities Places On Map Distance Calculator \(distancefromto.net\)](https://distancefromto.net/)

Το λιμάνι της Γένοβας προσφέρει δύο ειδικά κατασκευασμένους τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας, τους «Ponte dei Mille» και «Ponte Andrea Doria» που διαχειρίζεται η ιδιωτική εταιρεία «Stazioni Marittime Genova SpA». Ο τερματικός σταθμός κρουαζιέρας «Ponte dei Mille» καλύπτει πάνω από 16.000 τ.μ. (συμπεριλαμβανομένων τους ειδικούς χώρους αναμονής κατά την επιβίβαση / αποβίβαση) σε τρία επίπεδα που συνδέονται μεταξύ τους με κυλιόμενες σκάλες και ανελκυστήρες. Μπορεί να φιλοξενήσει δύο μεγάλα κρουαζιερόπλοια και 10.000 επιβάτες την ημέρα και διαθέτει αποβάθρα μήκους 340μ. ικανή να εξυπηρετεί την τελευταία γενιά κρουαζιερόπλοιων, καθώς και μια πρόσθετη προβλήτα μήκους 290μ. η οποία πρόκειται να επεκταθεί στα 376μ. με σκοπό κι εκείνη να εξυπηρετεί με πλήρη ασφάλεια την τελευταία γενιά των «Mega - Ships» (MedCruise, 2024). Ο τερματικός σταθμός κρουαζιέρας «Ponte Andrea Doria» έχει συνολική επιφάνεια περίπου 11.000 τ.μ. σε δύο ορόφους και διαθέτει δύο προβλήτες μήκους 300 μ. που μπορούν να φιλοξενήσουν την τελευταία γενιά πλοίων με πλήρη ασφάλεια και να εξυπηρετήσουν έως και 8.000 επιβάτες την ημέρα. Η ικανότητα του λιμένα να φιλοξενεί μεγαλύτερα κρουαζιερόπλοια είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτη, καθώς η τάση στον κλάδο της κρουαζιέρας είναι προς μεγαλύτερα πλοία που απαιτούν μεγαλύτερες θέσεις ελλιμενισμού (Niavis & Vaggelas, 2016). Η Λιμενική Αρχή της Γένοβας έχει, επίσης, ξεκινήσει το Ενεργειακό Περιβαλλοντικό Σχέδιο Λιμένα (PEEP), με στόχο την ενσωμάτωση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις λειτουργίες του λιμένα, προωθώντας έτσι την αειφορία και μειώνοντας τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (Bakar et al., 2021). Τέτοιες πρωτοβουλίες είναι ζωτικής σημασίας, καθώς η βιομηχανία κρουαζιέρας αντιμετωπίζει αυξανόμενο έλεγχο όσον αφορά τις περιβαλλοντικές της επιπτώσεις (Lau et al., 2022).

Οι λιμενικές εγκαταστάσεις των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας της Γένοβας είναι ενσωματωμένες με αποτελεσματικές συγκοινωνιακές συνδέσεις, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών και οδικών συνδέσεων, οι οποίες διευκολύνουν την εύκολη πρόσβαση των επιβατών που ταξιδεύουν από και προς το λιμάνι (Niavis & Vaggelas, 2016; Gonzalez-Aregall et al., 2021). Να σημειωθεί εδώ ότι, ο λιμένας απέχει 400μ. από τον σιδηροδρομικό σταθμό και 1 χλμ. από το κέντρο της πόλης. Επίσης, ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα του λιμένα ως «homeport» είναι τα 5χλμ. απόστασή του από το διεθνές αεροδρόμιο της πόλης, καθώς επιτρέπει την απρόσκοπτη μετάβαση των επιβατών που φθάνουν από διάφορες περιοχές. Οι λιμενικές υποδομές του λιμένα κρουαζιέρας της Γένοβας περιλαμβάνουν ευρύχωρους χώρους επιβίβασης και

αποβίβασης μεγάλου όγκου επιβατών, αίθουσες αναμονής, καθώς και υπηρεσίες προσαρμοσμένες για τη βελτίωση της εμπειρίας των επιβατών, όπως η ενσωμάτωση εμπορικών κέντρων και χώρων αναψυχής στην περιοχή του λιμανιού, η οποία εμπλουτίζει περαιτέρω την τουριστική εμπειρία, οδηγώντας σε επαναλαμβανόμενες επισκέψεις και συστάσεις (Niavis & Vaggelas, 2016; Bruzzi & Benevolo, 2021; Nguyen, 2024; Cusano et. al, 2017). Όσον αφορά τα καταλύματα, η Γένοβα παρέχει μια σειρά επιλογών από πολυτελή ξενοδοχεία και οικονομικούς ξενώνες, εξασφαλίζοντας ότι οι επιβάτες θα έχουν πρόσβαση σε κατάλληλο κατάλυμα πριν ή μετά την κρουαζιέρα τους. Η παρουσία ξενοδοχείων κοντά στο λιμάνι είναι ζωτικής σημασίας για τη βελτίωση της συνολικής εμπειρίας των τουριστών κρουαζιέρας, καθώς επιτρέπει την εύκολη πρόσβαση στον τερματικό σταθμό και στα τοπικά αξιοθέατα (Nguyen, 2024).

6.2.4 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ – ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΣΑΒΟΝΑΣ ΩΣ ΛΙΜΕΝΑΣ «HOMEPORT»

Ομοίως με τον λιμένα της Γένοβας, η στρατηγική θέση της Σαβόνας ενισχύει επίσης την ελκυστικότητά των τερματικών σταθμών κρουαζιέρας της πόλης ως «homeport», μετρώντας για το έτος 2023, 253.354 επιβάτες κρουαζιέρας που χρησιμοποίησαν το λιμένα ως λιμένα αφετηρίας και 254.596 επιβάτες που τον χρησιμοποίησαν για να τερματίσουν το ταξίδι τους (Διάγραμμα 6.2). Από τη Σαβόνα, τα κρουαζιερόπλοια έχουν εύκολη πρόσβαση στη Γαλλία, την Ισπανία, τη Βόρεια Αφρική και πολλούς άλλους δημοφιλείς προορισμούς. Η γειτνίαση του λιμένα με ένα εξαιρετικό δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών, διευκολύνει τον προγραμματισμό πολλαπλών δρομολογίων κρουαζιέρας. Τα κρουαζιερόπλοια που αναχωρούν από το λιμάνι της Σαβόνας μπορούν να σχεδιάσουν μια ποικιλία τουριστικών δρομολογίων για να καλύψουν τις διαφοροποιημένες ταξιδιωτικές ανάγκες διαφορετικών τουριστών για πολιτισμό, αναψυχή, περιπέτεια κ.ά. Με την εγγύτητά του σε μεγάλες τουριστικές πόλεις και πυκνοκατοικημένες περιοχές της Ιταλίας, το λιμάνι διαθέτει ένα ευρύ φάσμα δυνητικών αγορών προέλευσης, καθιστώντας εύκολη την πρόσβαση στο λιμάνι αναχώρησης τόσο για τους εγχώριους όσο και για τους διεθνείς τουρίστες. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί ότι η πόλη της Σαβόνας δεν έχει διεθνές αεροδρόμιο και η πρόσβαση από τους διεθνείς τουρίστες γίνεται από τους αυτοκινητόδρομους που συνδέουν την πόλη με τις πόλεις και τα αεροδρόμια των Τορίνου(105 χιλιόμετρα)¹⁹, Γένοβας (38 χιλιόμετρα)²⁰, Βεντιμίλιας (90 χιλιόμετρα)²¹,

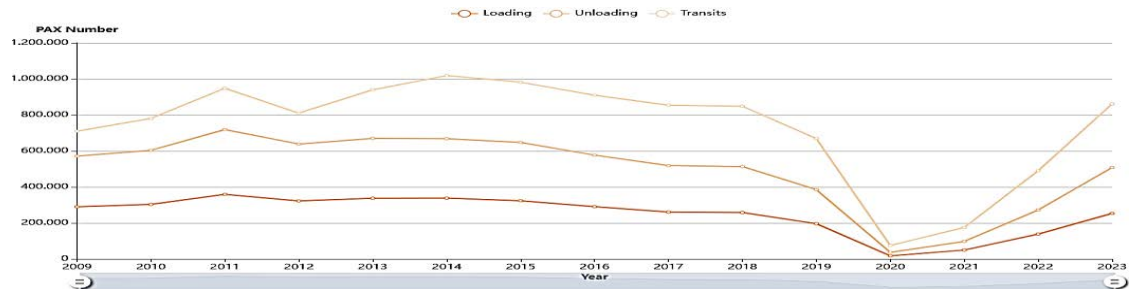
¹⁹ <https://www.distancefromto.net/between/Torino/Savona>

²⁰ [Distance Between Cities Places On Map Distance Calculator \(distancefromto.net\)](https://www.distancefromto.net/)

²¹ [Distance Between Cities Places On Map Distance Calculator \(distancefromto.net\)](https://www.distancefromto.net/)

Μιλάνου (140 χιλιόμετρα)²², Νίκαιας (118 χιλιόμετρα)²³ και Αλμπένγκας (45 χιλιόμετρα)²⁴.

Διάγραμμα 6.2: Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι της Σαβόνας 2009-2023



Πηγή: [Cruise Passenger Traffic - Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale \(portsofgenoa.com\)](https://portsofgenoa.com)

Ο λιμένας επίσης προσφέρει δύο ειδικά κατασκευασμένους τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας, τον «Palacrociere Ovest» με συνολική επιφάνεια 29.000 τ.μ. και τον «Palacrociere Est» με συνολική επιφάνεια 17.500 τ.μ., τους οποίους διαχειρίζεται η ιδιωτική εταιρεία «Costa Crociere» από το 2003. Οι τερματικοί σταθμοί διαθέτουν την αποβάθρα «Calata delle Vele» με μήκος 450μ., βάθος 11,5 μ. και 2 θέσεις ελλιμενισμού, την αποβάθρα «Don Genta» με μήκος 325μ., βάθος 9,5 μ. και 1 θέση ελλιμενισμού, καθώς και μια αποβάθρα κοινής χρήσης μήκους 235μ., ικανές και οι τρεις να φιλοξενήσουν ταυτόχρονα έως 12.000 επιβάτες ημερησίως. Πρόσφατα, ολοκληρώθηκαν σημαντικές υποδομές στο λιμάνι κρουαζιέρας της Σαβόνας, με συνολική επένδυση 24 εκατομμυρίων ευρώ, συμπεριλαμβανομένης της εκβάθυνσης στα 11 μέτρα και της εγκατάστασης δύο νέων γεφυρών επιβίβασης επιβατών. Επίσης, στα κρουαζιερόπλοια που επισκέπτονται τα τερματικά της Σαβόνας παρέχονται υπηρεσίες, όπως ύδρευση, αποκομιδή κανονικών και τοξικών αποβλήτων, ανακύκλωση αποβλήτων, υδροσυλλέκτες, δεξαμενές παροχής καυσίμων, φόρτωση προμηθειών και υλικών, υπηρεσίες ρυμουλκών κ. ά. Και τα δύο τερματικά λειτουργούν με κρατική παραχώρηση στην εταιρεία «Costa Crociere S.p.A.» στις περιοχές και τα κτίρια που βρίσκονται στην περιοχή του λιμένα της Σαβόνα με την ονομασία «Calata delle Vele». Για την οργάνωση και την τεχνική/λειτουργική διαχείριση των τερματικών, η «Costa Crociere» υποστηρίζεται από την εταιρεία «Costamed Ship Services Srl», η οποία είναι θυγατρική της «Costa Crociere S.p.A.» και της «IL Investimenti (Medov)». Τα τελευταία χρόνια, η «Costa Crociere S.p.A.» έχει επίσης επικεντρωθεί σε πρωτοβουλίες βιωσιμότητας, όπως η ενσωμάτωση

²² [Distance Between Cities Places On Map Distance Calculator \(distancefromto.net\)](https://distancefromto.net)

²³ [Distance Between Cities Places On Map Distance Calculator \(distancefromto.net\)](https://distancefromto.net)

²⁴ <https://www.distancefromto.net/>

ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις λιμενικές της δραστηριότητες. Ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα είναι η συνεργασία με το «Gran Port Maritime de Marseille» για την ανάπτυξη ενός καινοτόμου συστήματος χερσαίας παροχής ρεύματος, το οποίο στοχεύει στη μείωση των εκπομπών από τα ελλιμενισμένα κρουαζιερόπλοια, επιτρέποντάς τους να συνδεθούν με το ηλεκτρικό δίκτυο του λιμανιού (Boveri & Porcellacchia, 2022).

Το λιμάνι διαθέτει σύγχρονες εγκαταστάσεις που βελτιώνουν την εμπειρία των επιβατών, συμπεριλαμβανομένης της αποτελεσματικής τελωνειακής διεκπεραίωσης και των ανέσεων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των τουριστών (Ngamvichaikit et al., 2018). Ο τερματικός σταθμός «Palacrociere Ovest» ως «homeport» διαθέτει ολοκληρωμένες εγκαταστάσεις, όπως ειδικά σχεδιασμένες εγκαταστάσεις επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών, άνετους χώρους αναμονής έκτασης 4.900 τ.μ. και 1.400 θέσεων, εξωτερικούς χώρους αναμονής επιβίβασης έκτασης 2.700 τ.μ., συστήματα διαχείρισης αποσκευών έκτασης 1.400 τ.μ., 8 κυλιόμενες σκάλες, 4 ανελκυστήρες, 15 γραφεία ελέγχου επιβίβασης, αποθήκες πλοίου, κ.λπ. Αντίστοιχα, ο τερματικός σταθμός κρουαζιέρας «Palacrociere Est», ο οποίος συνδέεται με τον τερματικό σταθμό «Palacrociere Ovest» μέσω μιας γέφυρας 21 μ. που καταλήγει στο χώρο επιβίβασης, έχει εσωτερικό χώρο 3.000 τ.μ. και 500 θέσεις (συμπεριλαμβανομένου του χώρου αναμονής με έκταση 1.500 τ.μ. και του χώρου χειρισμού αποσκευών με αντίστοιχη έκταση 800 τ.μ.), εξωτερικό χώρο 1.000 τ.μ., 2 κυλιόμενες σκάλες, 2 ανελκυστήρες, 8 γραφεία ελέγχου επιβίβασης κ.ά. Το κόστος υπηρεσιών για κάθε επιβίβαση ή αποβίβαση είναι 10 ευρώ/ άτομο.²⁵ Παρέχονται επίσης στεγασμένοι χώροι στάθμευσης, εστίασης και αναψυχής καθώς και συνεδριακό κέντρο 200 θέσεων.

Οι τερματικοί σταθμοί κρουαζιέρας της Σαβόνας είναι επίσης καλά συνδεδεμένοι με σημαντικούς αυτοκινητόδρομους και σιδηροδρομικά δίκτυα, διευκολύνοντας τη μετακίνηση των επιβατών κρουαζιέρας από και προς την ενδοχώρα (Wang, 2014; Niavis & Vaggelas, 2016). Απέχουν από το ιστορικό κέντρο της πόλης μόλις 2 χιλιόμετρα και η απόσταση διανύεται σε 17 λεπτά με τα πόδια ή σε 4 λεπτά με αστική συγκοινωνία. Υπάρχουν επίσης πολλά ξενοδοχεία και καταλύματα στη Σαβόνα, τα οποία βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από τον τερματικό σταθμό κρουαζιέρας και παρέχουν εύκολη πρόσβαση στους επιβάτες κρουαζιέρας που μπορεί να χρειάζονται κατάλυμα πριν ή μετά

²⁵ https://www.palacrocieresavona.it/wp-content/uploads/2023/07/CC-PALA-IO01A1_Tariffe_2023_Palacrociere_Savona-EN.pdf

την κρουαζιέρα. Παράλληλα, διευκολύνει και όσους τουρίστες αναχωρούν νωρίς ή φτάνουν αργά.

Και οι δύο πόλεις έχουν πραγματοποιήσει σημαντικές επενδύσεις σε εξοπλισμό καμερών και παρακολούθησης για να διασφαλιστεί η 24ωρη παρακολούθηση όλων των χώρων, καθώς και σε υπερσύγχρονους σαρωτές αποσκευών με ακτίνες-X και συστήματα ανίχνευσης μετάλλων και εκρηκτικών υλών, τηρώντας όλους τους πρόσφατους κανονισμούς του IMO και της ΕΕ. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις τους βρίσκονται, επίσης, στην πρώτη γραμμή των μέτρων για τη βελτίωση της εμπειρίας των επιβατών κρουαζιέρας και της λειτουργικής αποδοτικότητάς τους, καθώς είναι ζωτικής σημασίας για την προσέλκυση εταιρειών κρουαζιέρας και τουριστών. Η ικανότητα και των δύο λιμένων να φιλοξενούν μεγαλύτερα πλοία και να παρέχουν αποτελεσματικές υπηρεσίες είναι ζωτικής σημασίας για την προσέλκυση εταιρειών κρουαζιέρας και τη διασφάλιση θετικής εμπειρίας για τους επιβάτες (Niavis & Vaggelas, 2016; Mangano & Ugolini, 2020). Επιπροσθέτως, τόσο στα λιμάνια της Γένοβας όσο και της Σαβόνας δεν υπάρχουν σημαντικές πολιτικές συγκρούσεις που να επηρεάζουν τις λιμενικές δραστηριότητες αυτή τη στιγμή. Οι λειτουργίες τους σχεδιάζονται και ρυθμίζονται έτσι ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με αυστηρά πρότυπα όσον αφορά την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα. Μάλιστα, η Λιμενική Αρχή έχει επενδύσει 30 εκατομμύρια ευρώ για την επικείμενη εγκατάσταση εγκαταστάσεων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στην ξηρά, οι οποίες θα προσφέρονται σε όλα τα κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν τους τερματικούς σταθμούς, με στόχο τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και τη μείωση της ηχορύπανσης στις παρακείμενες αστικές περιοχές, καθώς τα κρουαζιερόπλοια θα μπορούν να απενεργοποιούν τις γεννήτριες. Η ασφάλεια αποτελεί επίσης πρωταρχικό μέλημα και για τα δύο λιμάνια κρουαζιέρας. Οι λιμένες της Γένοβας, Σαβόνας έχουν θεσπίσει ολοκληρωμένα πρωτόκολλα ασφαλείας που περιλαμβάνουν σχέδια αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης, κανονισμούς υγείας και ασφαλείας και μέτρα ασφαλείας για την πρόληψη περιστατικών όπως η πειρατεία ή η τρομοκρατία. Η λιμενική αρχή συνεργάζεται με εθνικούς και διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς για την τήρηση των προτύπων ασφαλείας και των βέλτιστων πρακτικών, τα οποία είναι ζωτικής σημασίας για τη διατήρηση της φήμης των λιμένων ως ασφαλών λιμένων βάσης για τις εταιρείες κρουαζιέρας (Brandolini et al., 2019). Τέλος, οι λιμένες έχουν εφαρμόσει ενισχυμένα μέτρα υγείας και ασφαλείας για την προστασία των επιβατών και του

πληρώματος, συμπεριλαμβανομένων αυστηρών πρωτοκόλλων υγιεινής και υγειονομικών εξετάσεων.

6.2.5 Η ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα, ως η χώρα με τη μεγαλύτερη ακτογραμμή και τα πολυάριθμα νησιά, τη γαστρονομία και την πολιτιστική κληρονομιά, αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς στον κόσμο και ιδιαίτερα στη λεκάνη της Μεσογείου (Kasimati E. et al., 2019). Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα ξεκίνησε το 1930, όταν έκαναν την εμφάνισή τους οι πρώτες κρουαζιέρες στο Αιγαίο πέλαγος και στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου. Μέχρι το 2003, υπήρχαν 9 νηολογημένα υπό ελληνική σημαία κρουαζιερόπλοια και 25 που ανήκαν σε Έλληνες πλοιοκτήτες. Μέχρι το 1999, η κρουαζιέρα στην Ελλάδα βρισκόταν υπό καθεστώς «καμποτάζ», το οποίο δήλωνε ότι μόνο τα κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία είχαν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως λιμάνια αφετηρίας, γεγονός που σήμαινε ότι τα πλοία με ξένη σημαία δεν μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τους ελληνικούς λιμένες ως αφετηρία και κατάληξη της κρουαζιέρας, παρά μόνο ως λιμένες προσέγγισης. Το 1992 ψηφίστηκε από το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ο νόμος 3577/92 που στόχευε στην ενοποιημένη αγορά των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ. Η ελληνική κρουαζιέρα απελευθερώθηκε για τα ευρωπαϊκά πλοία το 1999. Το 2010, με το νόμο 3872/2010, όλα τα κρουαζιερόπλοια, ευρωπαϊκής σημαίας και μη, είχαν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν τους ελληνικούς λιμένες ως αφετηρία και κατάληξη για κρουαζιέρα. Ο νόμος αυτός διαμορφώθηκε για τη μεγιστοποίηση των οφελών από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας στις τοπικές κοινωνίες. Με αυτόν τον τρόπο όλα τα είδη πλοίων απολάμβαναν ακριβώς τα ίδια προνόμια με τα ελληνικά. (Lekakou, et al., 2012; Diakomichalis et al., 2009; Paixão Casaca & Lyridis, 2018).

Σύμφωνα με την Ένωση Λιμένων Ελλάδος (2023), το έτος 2019 αποτέλεσε χρονιά ρεκόρ για τον ελληνικό τουρισμό με 5.582.334 επιβάτες κρουαζιέρας. Την επόμενη διετία, λόγω της πανδημίας COVID-19, υπήρχε πτώση στις αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων με τις προσεγγίσεις το 2020 να πέφτουν στις 210 με 67.528 επιβάτες και το 2021 στις 2.064 με 1.418.315 επιβάτες. Το 2021 η αύξηση των αφίξεων και των επιβατών ανέρχεται σε 732% και 1.750%, αντίστοιχα, σε σχέση με το 2020 (Πίνακας 6.4).

Πίνακας 6.4: Αφίξεις επιβατών κρουαζιέρας στα ελληνικά λιμάνια 2019-2022

α/α	ΠΡΟΟΡΕΜΟΙ	2022		2021		2020		2019	
		Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας	Αριθμός αφίξεων κ/ζ	Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας
1	ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	686	826.602	191	104.074	3	131	592	980.771
2	ΜΥΚΟΝΟΣ	608	685.918	252	201.821	17	914	550	787.490
3	ΠΕΙΡΑΙΑΣ *	511	632.642	379	303.665	76	16.640	622	1.098.091
4	ΚΕΡΚΥΡΑ	392	527.609	200	234.699	13	10.448	420	767.673
5	ΡΟΔΟΣ	381	370.343	195	130.516	14	8.334	258	308.194
6	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	227	304.257	118	119.930	24	19.998	204	307.043
7	ΚΑΤΑΚΟΛΟ	198	250.793	126	123.509	10	7.589	199	413.716
8	ΧΑΝΙΑ	121	179.681	76	45.619	10	105	132	265.956
9	ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ-ΙΘΑΚΗ	132	145.373	33	28.291	1	617	133	259.861
10	ΠΑΤΜΟΣ	214	98.530	81	21.804	6	468	156	112.721
11	ΛΑΥΡΙΟ	86	94.948	22	15.735	0	0	0	0
12	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	61	36.670	17	11.777	1	28	6	4.865
13	ΒΟΛΟΣ	45	36.464	21	7.949	2	70	22	12.574
14	ΝΑΥΠΛΙΟ	112	28.651	76	13.676	0	0	88	34.704
15	ΖΑΚΥΝΘΟΣ	26	20.168	5	2.335	2	105	20	17.226
16	ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	40	15.785	42	18.512	0	0	37	32.500
17	ΣΥΡΟΣ	75	15.257	28	3.833	8	323	82	26.748
18	ΜΗΛΟΣ	49	14.209	42	7.909	0	0	38	23.641
19	ΚΑΒΑΛΑ	35	13.315	3	938	1	45	7	2.699
20	ΚΟΣ	42	8.257	4	757	1	60	19	5.150
21	ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ	66	7.432	36	3.715	0	0	55	10.107
22	ΓΥΘΕΙΟ	35	7.378	13	1.741	0	0	19	9.674
23	ΣΚΙΑΘΟΣ	27	7.143	3	170	2	72	8	1.716
24	ΠΑΡΟΣ	62	6.830	16	2.729	3	255	27	7.161
25	ΥΔΡΑ	54	6.775	17	2.174	3	327	37	4.947
26	ΔΗΜΝΟΣ	27	5.551	2	200	1	26	8	2.035
27	ΣΠΕΤΣΕΣ	35	4.937	7	1.296	0	0	15	4.683
28	ΣΥΜΗ	31	4.514	4	574	2	106	22	9.386
29	ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	11	4.323	2	558	1	102	5	1.053
30	ΜΥΤΙΛΗΝΗ	14	3.676	3	2.449	0	0	7	3.180
31	ΙΤΕΑ	38	3.599	9	443	3	162	45	5.168
32	ΠΥΛΟΣ	23	3.092	3	80	0	0	9	1.619
33	ΠΑΡΓΑ	13	1.348	1	97	0	0	11	1.084
34	ΣΑΜΟΣ	9	1.246	0	0	0	0	42	9.674
35	ΣΙΦΝΟΣ	18	1.168	3	285	0	0	7	1.610
36	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	13	1.115	10	3.058	0	0	11	9.288
37	ΦΟΛΕΓΓΑΝΑΡΟΣ	10	1.109	5	625	3	327	2	229
38	ΣΚΟΠΕΛΟΣ	9	905	2	113	2	250	5	1.139
39	ΝΑΣΟΣ	6	886	0	0	1	26	16	1.293
40	ΚΥΘΗΡΑ	12	788	1	26	0	0	3	500
41	ΠΑΤΡΑ	13	685	8	337	0	0	2	1.219
42	ΡΕΘΥΜΝΟ	14	669	8	446	0	0	24	1.769
43	ΚΑΛΥΜΝΟΣ	13	604	0	0	0	0	1	47
44	ΧΙΟΣ	10	389	0	0	0	0	5	2.328
45	ΤΗΝΟΣ	9	296	0	0	0	0	1	64
46	ΑΣΤΥΠΑΛΛΑΙΑ	1	46	0	0	0	0	4	1.512
47	ΑΝΑΡΟΣ	0	0	0	0	0	0	1	458
48	ΙΟΣ	0	0	0	0	0	0	2	708
ΣΥΝΟΛΟ:		4.614	4.381.876	2.064	1.418.315	210	67.528	3.979	5.552.384

*Τα στοιχεία του ΟΛΠ είναι μέχρι 30.9.22²⁶

Πηγή: Ε.ΛΙΜ.Ε, 2022 <https://www.elime.gr/>

Σύμφωνα με την Ένωση Λιμένων Ελλάδας (Πίνακας 16), για το έτος 2022, η Σαντορίνη, η Μύκονος, ο Πειραιάς, η Κέρκυρα, η Ρόδος, το Ηράκλειο, η Πάτμος και το Κατάκολο βρίσκονται στις πρώτες θέσεις σε αφίξεις κρουαζιερόπλοιων. Από αριθμό επιβατών, η Σαντορίνη, η Μύκονος, ο Πειραιάς, η Κέρκυρα, η Ρόδος, το Ηράκλειο και το Κατάκολο βρίσκονται στις πρώτες θέσεις, ενώ ακολουθούν τα Χανιά, η Κεφαλονιά-Ιθάκη, η Πάτμος, το Λαύριο, η Θεσσαλονίκη, ο Βόλος και το Ναύπλιο. Η πλειονότητα των δρομολογίων κρουαζιέρας που περιλαμβάνουν την Ελλάδα ως προορισμό επισκέπτονται συχνότερα και περισσότερους προορισμούς. Ο Πειραιάς είναι ο κυριότερος τουριστικός προορισμός, όπως επίσης η Μύκονος, η Σαντορίνη, το Ηράκλειο της Κρήτης, η Ρόδος, ο Βόλος, η Κέρκυρα και το Κατάκολο (Kasimati et al., 2019).

6.2.6 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ – ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ ΩΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

Ο λιμένας του Πειραιά αποτελεί τον μεγαλύτερο λιμένα στην Ελλάδα, έχει ακτογραμμή άνω των 24.000 χλμ. σε μήκος και έκταση άνω των 5.000.000 τ.μ.. Η γεωγραφική του θέση τον βοηθάει να εξυπηρετεί τόσο εμπορικές όσο και τουριστικές λειτουργίες και να αποτελεί διαμετακομιστικό λιμάνι για τις μεταφορές των αγαθών των Βαλκανικών

²⁶ Σύμφωνα με την Ετήσια Χρηματοοικονομική Έκθεση Χρήσης του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς για το έτος 2022, οι επιβάτες ανέρχονται στους **880.416** και οι προσεγγίσεις των κρουαζιερόπλοιων στις **677**.

χωρών και της Μαύρης Θάλασσας. Επίσης, διασταυρώνει τις οδούς που συνδέουν την Ευρώπη με τη Μεσόγειο, χωρίς να αποκλείονται οι συνδέσεις και με την Άπω Ανατολή. Μεταξύ των ποικίλων δραστηριοτήτων του, στον λιμένα του Πειραιά δραστηριοποιείται ενεργά και ο τουρισμός της κρουαζιέρας, στον οποίο κλάδο, καταγράφει για το έτος 2023 έσοδα σχεδόν 17,3 εκατομμύρια ευρώ, αυξημένα κατά 72,8% από το 2022 (Πίνακας 6.5).

Πίνακας 6.5 : Τα έσοδα της κρουαζιέρας για το λιμάνι του Πειραιάς 2023

	1.1 - 31.12.2023	1.1 - 31.12.2022
Έσοδα από:		
Φορτοεκφορτώσεις	40.906.926,37	39.112.739,87
Αποθήκευση	13.314.343,93	10.590.773,95
Υδροδότηση	2.283.678,50	1.953.712,12
Δεξαμενισμός	9.290.488,36	8.516.410,93
Κρουαζιέρα κύρια δραστηριότητα	17.272.354,20	9.994.059,23
Ακτοπλοία κύρια δραστηριότητα	8.799.623,05	8.322.871,51
Περιβαλλοντικές ευκολίες	4.820.857,03	3.325.119,43
Προσόρμιση	14.736.043,97	13.284.651,75
Υπηρεσίες Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης	6.519.827,81	6.481.671,79
Διάφορες υπηρεσίες λιμενικών εξυπηρετήσεων	14.120.905,42	9.896.781,31
Έσοδα παραχώρησης υπηρεσίας συλλογής & μεταφοράς υγρών καταλοίπων	372.517,02	368.285,66
Σύνολο	132.437.565,66	111.847.077,55

Πηγή: ΟΑΠ ΑΕ. [Untitled](#)

Το 2023 ο τομέας της κρουαζιέρας παρουσίασε σημαντική αύξηση στο λιμάνι του Πειραιά, τόσο στις προσεγγίσεις όσο και στην επιβατική κίνηση. Η συνολική επιβατική κίνηση το 2023 ανήλθε σε 1.484.788 επιβάτες κρουαζιέρας, σημειώνοντας αύξηση 68,6% (Πίνακας 6.6). Επιπλέον, σημειώνουν αύξηση 12,4% στις προσεγγίσεις κρουαζιερόπλοιων, με 761 προσεγγίσεις έναντι 677 το προηγούμενο έτος.

Πίνακας 6.6: Αριθμός επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά 2019-2023

Characteristic	2019	2020	2021	2022	2023
Barcelona	3,138	199	520	2,329	3,569
Marseille	1,866	124	352	1,475	2,600
Genoa, Savona	2,019	207	591	1,572	2,560
Balearic Islands	2,658	157	345	1,727	2,519
Naples, Salerno, Castellammare di Stabia	1,454	28	263	1,261	1,744
Piraeus ¹	1,098	17	304	633	1,485
Tenerife ports	1,067	345	304	760	1,105

Πηγή: Statista, 2024 <https://www.statista.com/statistics/386715/leading-mediterranean-cruise-ports-passenger-numbers/>

Το λιμάνι του Πειραιά βρίσκεται στη διασταύρωση της Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής και χαρακτηρίζεται το «λιμάνι των 3 ηπείρων». Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση και την περάτωση όλων των δραστηριοτήτων του λιμένα, απασχολώντας σύνολο 962 άτομα. Έχει σύμβαση παραχώρησης με το Ελληνικό Δημόσιο από τις 13.2.2002. Σήμερα, η εταιρεία «China COSCO Shipping Corporation Limited»

της Κίνας κατέχει το 67% των δικαιωμάτων ψήφου του οργανισμού (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς ΑΕ, 2022). Ο λιμένας αποτελείται από 3 τερματικούς σταθμούς: τον κεντρικό λιμένα «Μιαούλη» που έχει έκταση 8.000 τ.μ. και χωρητικότητα 12.000 επιβάτες, με 36 γραφεία εξυπηρέτησης επιβίβασης σε 6 αίθουσες που έχουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης 1.200άτομα/ώρα, τον «Θεμιστοκλή» που παρέχει 2 αποβάθρες, έχει έκταση 6.000 τ.μ., χωρητικότητα άνω των 4.500 επιβατών και δυνατότητα λειτουργίας ως «homeport» και τον «Άλκιμο» με έκταση 2.100 τ.μ. και χωρητικότητα 3.000 επιβάτες, με 20 γραφεία εξυπηρέτησης επιβίβασης και δυνατότητα εξυπηρέτησης 700άτομα/ώρα. Και τα 3 τερματικά παρέχουν αποβάθρες συνολικού μήκους 2.800μ., με 11μ. βύθισμα και 11 νέας γενιάς θέσεις πρόσδεσης για κρουαζιερόπλοια. Διαθέτει επίσης 22 μηχανήματα ακτινών – ελέγχου, αίθουσες αφίξεων/αναχωρήσεων, καταστήματα, ανταλλακτήρια συναλλάγματος, δωρεάν πρόσβαση στο διαδίκτυο, 240 θέσεις στάθμευσης για τουριστικά λεωφορεία και ένα ελικοδρόμιο. Όλες οι δραστηριότητές του είναι πιστοποιημένες με πρότυπα για τη Διαχείριση Ποιότητας, Περιβάλλοντος και Ενέργειας, καθώς ακολουθεί και το «Διεθνές Σύστημα Ασφαλείας Λιμένα» (ISPS) (ΟΛΠ ΑΕ, 2022; ΙΝΣΕΤΕ,2015).



Εικόνα 6.1: Οι τερματικοί σταθμοί κρουαζιέρας στο λιμάνι του Πειραιά
https://www.olp.gr/images/pdf/Cruise/Presentation_Cruise_Terminal_2021_gr_ppt.pdf

Επίσης, ο λιμένας βρίσκεται στο κέντρο της πόλης του Πειραιά και απέχει 12 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης της Αθήνας. Η απόστασή του από τον σιδηροδρομικό σταθμό είναι 1 χλμ. και 50 χιλιόμετρα από το διεθνές αεροδρόμιο της Αθήνας. Εκτελούνται συχνά δρομολόγια των αστικών συγκοινωνιών που συνδέουν το λιμένα με το σιδηροδρομικό σταθμό, το αεροδρόμιο και με δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς στο κέντρο της Αθήνας, όπως είναι η Ακρόπολη, η οποία απέχει από το λιμάνι 11 χλμ. Επίσης, η απόσταση μεταξύ των τερματικών σταθμών «Μιαούλη» και «Θεμιστοκλή» είναι

περίπου 1 χλμ., ενώ από τον «Θεμιστοκλή» στον «Άλκιμο» είναι μικρότερη από 0,5 χλμ. Διαθέτει δωρεάν λεωφορεία εντός του λιμένα, διευκολύνοντας τους επιβάτες να μετακινηθούν μεταξύ των διαφόρων τμημάτων του λιμανιού. Τόσο στο λιμάνι όσο και στην ευρύτερη περιοχή του υπάρχουν πολλά εστιατόρια, καφετέριες και καταστήματα, με μια μεγάλη ποικιλία από ξενοδοχεία.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, η εικόνα του Πειραιά ως τουριστικού προορισμού κρουαζιέρας επηρεάζεται σημαντικά από την ιστορική και πολιτιστική του κληρονομιά, ιδίως από τις αρχαίες οχυρώσεις του, όπως τα Μακρά Τείχη. Αυτή η σύνδεση έχει αφήσει μια μόνιμη εντύπωση στην ταυτότητα της πόλης, καθιστώντας την κεντρικό σημείο για τους τουρίστες κρουαζιέρας που ενδιαφέρονται για την αρχαία ιστορία και την αρχιτεκτονική (Grigoropoulos, 2016). Επίσης, η αισθητική και ιστορική σημασία των νεοκλασικών κτιρίων του Πειραιά συμβάλλει στη θετική εικόνα της πόλης, ενθαρρύνοντας τους επισκέπτες κρουαζιέρας να μοιραστούν τις εμπειρίες τους και να προωθήσουν την πόλη μέσω της προφορικής επικοινωνίας και των μέσων κοινωνικής δικτύωσης (Iordanova & Stylidis, 2019). Εκτός από τις ιστορικές περιηγήσεις, ο Πειραιάς προσφέρει διαδρομές που αναδεικνύουν τη ναυτική του κληρονομιά. Το Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας, που βρίσκεται στον Πειραιά, παρουσιάζει τη ναυτική ιστορία της χώρας και αποτελεί δημοφιλή σταθμό για τους επιβάτες κρουαζιέρας που ενδιαφέρονται για τον ναυτικό πολιτισμό. Επιπλέον, το περιεχόμενο και ο σχεδιασμός των εκθεμάτων του Αρχαιολογικού Μουσείου της πόλης, επηρεάζουν σημαντικά τις εμπειρίες των επισκεπτών, με τους τουρίστες κρουαζιέρας να εκδηλώνουν έντονο ενδιαφέρον για τα αρχαιολογικά αντικείμενα που αντιπροσωπεύουν κομβικές στιγμές της ιστορίας της πόλης (Doxanaki & Linardakis, 2021). Από την άλλη πλευρά, ο Παρθενώνας και η Αρχαία Αγορά ως εμβληματικά ορόσημα της Αθήνας και τα 16 πολιτιστικά αξιοθέατα της πόλης, που περιλαμβάνονται στον κατάλογο πολιτιστικών τουριστικών πόρων της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και η άρρηκτη σύνδεση της πόλης με την ολυμπιακή κληρονομιά προκαλούν μια αίσθηση νοσταλγίας και θαυμασμού στους επισκέπτες, η οποία μπορεί να αυξήσει την ικανοποίησή τους και την πιθανότητα να συστήσουν τον προορισμό σε άλλους (Boukas et al., 2013; Ziakas & Boukas, 2012; Cao, 2023).

Τέλος, αξιοσημείωτες είναι οι επενδύσεις στις υποδομές των τερματικών κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης μιας σιδηροδρομικής σύνδεσης μεταξύ του λιμένα και του εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος (Ruta et al., 2019), η βυθοκόρηση του κεντρικού λιμένα για τη φιλοξενία μεγαλύτερων κρουαζιερόπλοιων (άνω των 300μ.

μήκος), η μετατροπή της Πενταγωνικής αποθήκης σε τερματικό κρουαζιέρας, ο ανεφοδιασμός των κρουαζιερόπλοιων με υγροποιημένο φυσικό αέριο ως μεταβατικό καύσιμο κ.ά. Επίσης, η ΟΛΠ ΑΕ έχει συμμετάσχει σε ευρωπαϊκά συγχρηματοδοτούμενα εγκεκριμένα έργα που αφορούν την εγκατάσταση εξοπλισμού για παράκτια ηλεκτρική ενέργεια όταν ελλιμενίζονται και σβήνουν τις μηχανές των πλοίων σε 4 θέσεις ελλιμενισμού κρουαζιέρας και την ανάλυση και πρόγνωση της περιβαλλοντικής απόδοσης του λιμένα μέσα από εργαλεία τεχνητής νοημοσύνης. Συμμετέχει ακόμα σε έργα που στηρίζουν την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και της κοινωνικής ευημερίας (ΟΛΠ ΑΕ, 2023).

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι το λιμάνι του Πειραιά, καλύπτει σχεδόν όλα τα κριτήρια για να θεωρηθεί δικαίως ελκυστικό λιμάνι προσέγγισης. Ωστόσο, η ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας στον Πειραιά δεν είναι χωρίς προκλήσεις. Οι χώροι επίσκεψης αλλά και εστίασης που προσφέρει ο λιμένας στις υπηρεσίες του κατακλύζονται κατά τις περιόδους αιχμής, οδηγώντας σε μια λιγότερο ευνοϊκή εμπειρία για τους επισκέπτες (Perdiguerro & Sanz, 2020). Επίσης, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των κρουαζιερόπλοιων, ιδίως όσον αφορά την ποιότητα του αέρα και τις εκπομπές ρύπων, έχουν προκαλέσει ανησυχίες στις τοπικές κοινότητες και στους φορείς χάραξης πολιτικής (Papaefthimiou et al., 2016; Tzannatos, 2010). Πιο συγκεκριμένα, σε έκθεση του 2023 για τα ευρωπαϊκά λιμάνια, ο λιμένας του Πειραιά κατατάσσεται στην 3^η θέση όσον αφορά τη ρύπανση του περιβάλλοντος από την αυξανόμενη κυκλοφορία των κρουαζιερόπλοιων στην περιοχή (Πίνακας 18)²⁷. Αυτό υπογραμμίζει τη σημασία της εξισορρόπησης των οικονομικών οφελών με την περιβαλλοντική βιωσιμότητα στη διαχείριση του τουρισμού κρουαζιέρας στον Πειραιά.

Πίνακας 6.7: Μετρήσεις εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τα κρουαζιερόπλοια στην πόλη-λιμάνι του Πειραιά το 2023

Ranking	Country	Port cities	Number of cruise ships calling at port	Time spent around ports (hours)	SO _x from cruise ships (kg)	Number of registered LDVs in port cities	SO _x from registered LDVs (kg)	Ratio of SO _x from cruise ships and LDVs
1	ESP	Barcelona	106	10,693	18,277	531,749	6,481	2.82
2	ITA	Civitavecchia	103	9,793	16,307	34,139	416	39.19
3	GRC	Piraeus	84	8,776	12,418	-	-	-
4	ESP	Palma Mallorca	79	6,930	12,285	248,207	3,025	4.06
5	PRT	Lisbon	108	5,407	11,132	374,855	4,569	2.44
6	DEU	Hamburg	47	3,993	10,445	813,847	9,919	1.05
7	GBR	Southampton	45	6,690	9,676	93,390	1,138	8.50
8	GRC	Mykonos	56	5,716	9,670	-	-	-
9	GRC	Thira	69	5,771	9,221	-	-	-
10	PRT	Funchal	96	5,275	9,041	-	-	-
11	ITA	Napoli	68	4,860	8,863	551,373	6,720	1.32
12	FRA	Marseille	75	4,744	8,763	369,433	4,503	1.95
13	ITA	Genova	31	3,595	8,546	267,822	3,264	2.62
14	SWE	Stockholm	49	3,433	7,815	358,540	4,370	1.79
15	DEU	Kiel	39	2,690	7,530	87,057	1,061	7.10
16	ITA	Livorno	53	4,192	7,262	87,723	1,069	6.79
17	MLT	Valletta	69	3,467	6,900	313,177	3,817	1.81
18	FRA	Le Havre	40	1,758	6,538	74,649	910	7.19
19	NOR	Port of Bergen	79	5,260	6,433	77,654	946	6.80
20	ESP	Santa Cruz De Tenerife	80	5,138	6,380	119,464	1,456	4.38
21	GRC	Rodhos	50	3,742	6,190	-	-	-
22	ESP	Malaga	107	3,453	5,743	275,888	3,362	1.71
23	GRC	Corfu (Kerkira)	55	3,573	5,540	-	-	-
24	DNK	Kobenhavn	70	4,261	5,535	169,654	2,068	2.68
25	EST	Tallinn	45	2,087	5,408	145,426	1,772	3.05
26	DEU	Rostock	30	1,847	5,302	128,424	1,565	3.39
27	ESP	Cadiz	97	3,210	5,195	44,288	540	9.62
28	BEL	Zeebrugge	51	1,698	5,110	56,880	693	7.37
29	ESP	Valencia	73	2,819	4,725	361,390	4,405	1.07
30	HRV	Split	44	2,745	4,559	89,473	1,090	4.18

Πηγή: <https://te-cdn.ams3.cdn.digitaloceanspaces.com/files/The-return-of-the-cruise-June-2023.pdf>

6.2.7 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΛΙΜΕΝΩΝ

Παρόμοιες μελέτες, όπως των Πάλλης κ.ά. (2017) για τις προοπτικές ανάπτυξης λιμένων αφετηρίας στην Ελλάδα, του Νιαβής (2019) για τις προοπτικές ανάπτυξης της βιομηχανίας κρουαζιέρας στην Ελλάδα, των Sun et. al. (2019) για τη διερεύνηση των παραγόντων χωροθέτησης τερματικών κρουαζιέρας στην Κίνα, των Baran & Neumann (2023) για τη συγκριτική ανάλυση των θαλάσσιων λιμένων στα πλαίσια του θαλάσσιου τουρισμού στη Βαλτική θάλασσα και του Zhilenkon (2024) για τη μεθοδολογία ανάπτυξης του λιμένα «Sabetha» στην Αρκτική ευθυγράμμισαν την εξέταση παραδειγμάτων με αυτή της συγκριτικής ανάλυσης, όπου οι πληροφορίες από διαφορετικές πηγές συντίθενται για να οργανωθούν και να συζητηθούν τα σχετικά ευρήματα. Η συγκριτική ανάλυση των λιμένων της εργασίας αποδεικνύεται πολύτιμη για τη δημιουργία συνδέσεων μεταξύ των παραγόντων που προκύπτουν για τους δύο διαφορετικούς τύπους λιμένων, αφετηρίας ή προσέγγισης (της Γένοβας, της Σαβόνας και του Πειραιά αντίστοιχα) και έχει ως σκοπό να προσφέρει μια δομημένη καθοδήγηση για την επίτευξη μιας ολιστικής κατανόησης του δεύτερου ειδικού ερευνητικού ερωτήματος.

Τα λιμάνια κρουαζιέρας της Γένοβας, της Σαβόνας και του Πειραιά αποτελούν σημαντικούς κόμβους στη μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας, καθένα από τα οποία έχει μοναδικά χαρακτηριστικά, πλεονεκτήματα και προκλήσεις. Κατά την εξέταση των παραγόντων που διαμορφώνουν ένα δίκτυο λιμένων – σταθμών κρουαζιέρας για τους λιμένες της Γένοβας, της Σαβόνας και του Πειραιά είναι προφανές ότι και οι τρεις λιμένες καλύπτουν όλα τα κριτήρια τα οποία αναλύονται σε προηγούμενες μελέτες ώστε να επιλεγθούν από τις εταιρείες κρουαζιέρας ως λιμένες βάσης ή προσέγγισης. Μέσα από τη μεταξύ τους συγκριτική ανάλυση (Πίνακας 6.8), μπορούμε να απαντήσουμε στο δεύτερο ειδικό ερευνητικό ερώτημα της εργασίας μας που αφορά τους παράγοντες που λαμβάνουν περισσότερο υπόψιν οι υπεύθυνοι χάραξης κρουαζιέρας για έναν λιμένα αφετηρίας.

Πιο συγκεκριμένα, στα παραδείγματα των λιμένων της Γένοβας και Σαβόνας ως λιμένες βάσης κρουαζιέρας, ο λιμένας της Γένοβας, ξεχωρίζει ως πιο ανεπτυγμένο λιμάνι βάσης κρουαζιέρας από άποψη ανέσεων και υποδομών, προσφέροντας ένα ολοκληρωμένο φάσμα υπηρεσιών που ανταποκρίνονται στις ανάγκες των σύγχρονων επιβατών κρουαζιέρας. Ο λιμένας κρουαζιέρας της Σαβόνας, αν και βελτιώνεται ως λιμάνι «homeport», εξακολουθεί να υπολείπεται της Γένοβας όσον αφορά τις προσφερόμενες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, όπως η ύπαρξη διεθνούς αεροδρομίου σε εγγύτητα με τον λιμένα και η έλλειψη χωρητικότητας. Επομένως, παρατηρούμε ότι και στους δύο λιμένες είναι σημαντική η επάρκεια των υποδομών και η συνδεσιμότητα τους με την ενδοχώρα. Ωστόσο, η εγγύτητα του λιμένα σε διεθνές αεροδρόμιο με τακτικές συνδέσεις από μεγάλες αγορές του εξωτερικού είναι το χαρακτηριστικό που θα διαδραματίσει πιο σημαντικό ρόλο για την επιλογή του ως λιμένα αφετηρίας ή / και τερματισμού. Η διαφορά των δύο λιμένων φαίνεται στον αριθμό των επιβατών που τα επιλέγουν για να ξεκινήσουν το ταξίδι τους. Η διαπίστωση αυτή, συμφωνεί με τις έρευνες των Lekakou et. al. (2009) και του Νιαβής (2019), οι οποίοι κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι ο πρώτος βασικός παράγοντας που λαμβάνεται υπόψιν από τις εταιρείες κρουαζιέρας, στα πλαίσια επιλογής ενός λιμένα αφετηρίας σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας, είναι η διαθεσιμότητα ενός διεθνούς αεροδρομίου στην πόλη – λιμάνι. Σε συμφωνία με τα αποτελέσματα της έρευνάς μας είναι και η έρευνα των Niavis & Vaggelas (2016), οι οποίοι υποστήριξαν ότι τα λιμάνια που βρίσκονται κοντά σε αεροδρόμια με ποικίλες διεθνείς συνδέσεις έχουν επίσης, ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην προσέλκυση κίνησης από τα λιμάνια αφετηρίας.

Παρ' όλα αυτά, είναι γεγονός ότι η γεωγραφική θέση της Σαβόνας αποτελεί βασικό παράγοντα για τη χρήση της ως λιμάνι αφετηρίας κρουαζιέρας. Η γειτνίαση της Σαβόνας με τα σημαντικότερα τουριστικά αξιοθέατα της Βόρειας Ιταλίας, συμπεριλαμβανομένης της ιταλικής Ριβιέρας και πόλεων όπως η Γένοβα και η Φλωρεντία, ενισχύει την ελκυστικότητά της ως αφετηρία για ταξίδια κρουαζιέρας. Αυτή η στρατηγική θέση επιτρέπει στις εταιρείες κρουαζιέρας να προσφέρουν ποικίλα δρομολόγια που μπορούν να προσελκύσουν τόσο διεθνείς όσο και εγχώριους τουρίστες. Επιπλέον, η συνεργασία της Σαβόνας με άλλα μεγάλα λιμάνια, όπως της Γένοβας και της Βαρκελώνης, της επιτρέπει να αξιοποιήσει τα συλλογικά πλεονεκτήματα για να προσελκύσει περισσότερες εταιρείες κρουαζιέρας ως λιμένας βάσης. Η περίπτωση του λιμένα της Σαβόνας, συμφωνεί με την έρευνα των Esteve-Pérez & García-Sánchez (2018), οι οποίοι τονίζουν ότι τα αποτελεσματικά λιμάνια αφετηρίας είναι στρατηγικά τοποθετημένα κοντά σε ελκυστικούς προορισμούς στην ενδοχώρα, επιτρέποντας στις εταιρείες κρουαζιέρας να δημιουργούν ανταγωνιστικά δρομολόγια που απευθύνονται σε ένα ευρύ φάσμα επιβατών κι επίσης σχολιάζουν την έννοια του «συν-ανταγωνισμού» ως παράγοντα αποτελεσματικού «homeporting», όπου τα λιμάνια συνεργάζονται για να ενισχύσουν την ελκυστικότητα της περιοχής, ενώ παράλληλα ανταγωνίζονται για την κρουαζιέρα.

Από την άλλη πλευρά, ο λιμένας προσέγγισης του Πειραιά, παρουσιάζει τα ίδια χαρακτηριστικά με έναν λιμένα αφετηρίας. Ωστόσο, η χιλιομετρική του απόσταση από το διεθνές αεροδρόμιο είναι 50 χιλιόμετρα (σχεδόν όση είναι η απόσταση του λιμένα της Σαβόνας από το διεθνές αεροδρόμιο της Γένοβας) και δεν είναι και τόσο σημαντικός παράγοντας, καθώς είναι λιμάνι – στάση. Παρ' όλα αυτά, ως λιμάνι προσέγγισης επωφελείται από την εγγύτητά του με την Αθήνα, η οποία αποτελεί σημαντικό τουριστικό προορισμό. Οι αποτελεσματικές συγκοινωνιακές συνδέσεις του λιμανιού, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών δημόσιων συγκοινωνιών, διευκολύνουν την εύκολη πρόσβαση στα ιστορικά μνημεία της πόλης, όπως η Ακρόπολη και ο Παρθενώνας, βελτιώνοντας τη συνολική εμπειρία των επιβατών κρουαζιέρας. Επιπλέον, οι υποδομές του λιμανιού έχουν βελτιωθεί μέσω δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων, οι οποίες έχουν αναζωογονήσει την περιοχή και έχουν ενισχύσει την ελκυστικότητά της για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Σημαντική είναι επίσης η συμμετοχή της COSCO, η οποία έχει οδηγήσει σε σημαντικές επενδύσεις στο λιμάνι, εδραιώνοντας περαιτέρω τη θέση του ως βασικού παίκτη στη μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας. Ωστόσο, η υποδομή του Πειραιά αντιμετωπίζει θέματα συμφόρησης και ανεπαρκείς εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση

του αυξανόμενου αριθμού επιβατών κρουαζιέρας. Οι ανέσεις του λιμανιού περιλαμβάνουν βασικές υπηρεσίες, όπως καταστήματα και χώρους εστίασης, αλλά συχνά παρουσιάζουν περιστατικά συνωστισμού και δυσανασχέτησης. Επιπλέον, ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος της κρουαζιέρας στον Πειραιά έχει προκαλέσει ανησυχίες, καθώς οι εκπομπές από τα κρουαζιερόπλοια συμβάλλουν σημαντικά στην τοπική ατμοσφαιρική ρύπανση (Chaos et. al, 2017). Παρ' όλα αυτά, ο λιμένας προσέγγισης κρουαζιέρας του Πειραιά, συνεχίζει να καταλαμβάνει τις πρώτες θέσεις των προτιμήσεων των εταιρειών κρουαζιέρας και να δέχεται κάθε χρόνο εκατομμύρια τουρίστες κρουαζιέρας. Επομένως, καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το ιστορικό πλαίσιο του Πειραιά και η πολιτιστική του κληρονομιά, παράλληλα με τις επενδύσεις στις υποδομές του και τις προοπτικές ανάπτυξής του είναι οι παράγοντες που διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην επιλογή του ως λιμένα προσέγγισης από τις εταιρείες κρουαζιέρας, υπερσχύνοντας απέναντι στο φαινόμενο του υπερτουρισμού στις περιοχές επισκεψιμότητας. Η διαπίστωση αυτή συμφωνεί με την έρευνα των Wang et. al. (2014), οι οποίοι υποστήριζαν ότι, η ελκυστικότητα της ενδοχώρας είναι το πιο σημαντικό που λαμβάνεται υπόψη από μία εταιρεία κρουαζιέρας, ακολουθούμενο από τη συνδεσιμότητα με την ενδοχώρα και έπειτα από τις εγκαταστάσεις του τερματικού κρουαζιέρας. Επίσης, συμφωνεί με την έρευνα των Lau et al. (2022), οι οποίοι λένε ότι οι λιμένες που προσφέρουν υπηρεσίες, όπως αποτελεσματικές διαδικασίες επιβίβασης και αποβίβασης, καλά συντηρημένες εγκαταστάσεις και ποικιλία εκδρομών στην ξηρά, είναι οι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη από τις εταιρείες κρουαζιέρας στα πλαίσια επιλογής ενός λιμένα προσέγγισης κρουαζιέρας.

Πίνακας 6.8: Συγκριτικός πίνακας αποτελεσμάτων έρευνας για τους λιμένες Γένοβας, Σαβόνας και Πειραιά ως λιμένες κρουαζιέρας

Κριτήρια	Γένοβα	Σαβόνα	Πειραιάς
Επάρκεια Υποδομών	-2 τερματικοί σταθμοί με έκταση 28.000τ.μ. -4 προβλήτες (340μ.+290μ.+2x300μ.) -5 θέσεις ελλιμενισμού	-2 τερματικοί σταθμοί με έκταση 46.500τ.μ. -3 προβλήτες (450μ.+325μ. + μία κοινή 235μ.) -9 – 11μ. βάθος ελλιμενισμού -3 θέσεις ελλιμενισμού	-3 τερματικοί σταθμοί με έκταση 16.100τ.μ. -2.800μ. μήκος αποβάθρων -11μ. βύθισμα ελλιμενισμού -11 θέσεις για ταυτόχρονη πρόσδεση
Υπηρεσίες	-ευρύχωροι χώροι επιβίβασης και αποβίβασης 4.500τ.μ έκταση -αίθουσες αναμονής	-ειδικά σχεδιασμένες εγκαταστάσεις επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών	-αίθουσες αφίξεων/αναχωρήσεων -56 γραφεία ελέγχου επιβίβασης

	-καταστήματα, εστιατόρια, χώροι αναψυχής στο χώρο του λιμένα -χώροι στάθμευσης -υπηρεσίες προς τα κρουαζιερόπλοια	-χώροι αναμονής έκτασης 7.900τ.μ. με 1900 θέσεις -εξωτερικοί χώροι αναμονής έκτασης 3.700τ.μ. -συστήματα διαχείρισης αποσκευών -10 κυλιόμενες σκάλες -6 ανελκυστήρες -23 γραφεία ελέγχου επιβίβασης -χώροι στάθμευσης, εστίασης και αναψυχής -συνεδριακό κέντρο 200 θέσεων -υπηρεσίες προς τα κρουαζιερόπλοια	-εσωτερική συγκοινωνία για μεταφορές των επιβατών -καταστήματα εντός λιμένα -ανταλλακτήρια συναλλάγματος -240 θέσεις στάθμευσης για τουριστικά λεωφορεία -1 ελικοδρόμιο -υπηρεσίες προς τα κρουαζιερόπλοια
Είδος Διαχείρισης	-κρατική παραχώρηση ιδιωτική εταιρεία «Stazioni Marittime Genova SpA»	-κρατική παραχώρηση στην ιδιωτική εταιρεία «Costa Crociere S.p.A»	- κρατική παραχώρηση το 67% στην εταιρεία «China COSCO Shipping Corporation Limited» της Κίνας
Γεωγραφία	-σύνδεση με Δυτική Μεσόγειο, τη Βόρεια Ευρώπη και την Αμερική -εγγύτητα με πόλεις - λιμάνια της Μεσογείου	-πρόσβαση στις Γαλλία, Ισπανία, Βόρεια Αφρική και άλλους δημοφιλείς προορισμούς -γεινίαση με εξαιρετικό δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών -εγγύτητά σε μεγάλες τουριστικές πόλεις	- λιμάνι των 3 ηπείρων
Συνδεσιμότητα	- σιδηροδρομική και οδική σύνδεση -5χλμ. από διεθνές αεροδρόμιο -400μ. από σιδηρόδρομο -1χλμ. από πόλη	-συνδεδεμένοι με σημαντικούς αυτοκινητόδρομους και σιδηροδρομικά δίκτυα -2χλμ. από ιστορική πόλη -σύνδεση με αεροδρόμια κοντινών τουριστικών πόλεων	-12 χλμ. από την Αθήνα -1 χλμ. από σιδηρόδρομο -50χλμ. από διεθνές αεροδρόμιο
Βιωσιμότητα	-Ενεργειακό Περιβαλλοντικό Σχέδιο Λιμένα με στόχο την ενσωμάτωση ΑΠΕ στις λειτουργίες του λιμένα -επένδυση 30εκ. σε εγκαταστάσεις παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στην ξηρά	-Ενεργειακό Περιβαλλοντικό Σχέδιο Λιμένα με στόχο την ενσωμάτωση ΑΠΕ στις λειτουργίες του λιμένα -επένδυση 30εκ. σε εγκαταστάσεις παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στην ξηρά	-Πιστοποιημένα Πρότυπα για τη Διαχείριση Ποιότητας, Περιβάλλοντος και Ενέργειας
Πολιτική Σταθερότητα	-πολιτική σταθερότητα	-πολιτική σταθερότητα	-πολιτική σταθερότητα
Ασφάλεια	-κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης σε εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους -συστήματα ελέγχου αποσκευών με δυνατότητα ανίχνευσης μετάλλων και εκρηκτικών υλών		-22 μηχανήματα ακτινών – ελέγχου

	-πρωτόκολλα ασφαλείας -πρωτόκολλα υγείας		-Διεθνές Σύστημα Ασφαλείας Λιμένα (ISPS)
Ελκυστικότητα	-ευρωπαϊκή Πολιτιστική Πρωτεύουσα το 2004 -πολιτιστική κληρονομιά -ιστορικά ορόσημα -αρχιτεκτονική πόλης	-πολιτιστικός τουρισμός -αστική κληρονομιά -εικόνα προορισμού κρουαζιέρας	-πολιτιστική κληρονομιά της πόλης του Πειραιά -ιστορική πόλη της Αθήνας καθώς και πόλος πολιτισμού και τέχνης
Τουριστικές Υποδομές	-5 μεγάλα κρουαζιερόπλοια και 18.000 επιβάτες φέρουσα ικανότητα -εγγύτητά σε μεγάλες τουριστικές πόλεις -πολυτελή ξενοδοχεία και οικονομικά καταλύματα κοντά στο λιμένα -εμπορικά κέντρα και χώροι αναψυχής στην περιοχή του λιμένα	-12.000 επιβάτες φέρουσα ικανότητα -ποικιλία τουριστικών δρομολογίων για πολιτισμό, αναψυχή, περιπέτεια κ.ά. -εγγύτητά σε μεγάλες τουριστικές πόλεις -ξενοδοχεία και καταλύματα σε κοντινή απόσταση -ευρύ φάσμα δυνητικών αγορών προέλευσης	-19.500 επιβάτες φέρουσα ικανότητα -εστιατόρια, καφετέριες, καταστήματα και μεγάλη ποικιλία ξενοδοχείων στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα
Ικανοποίηση Τουριστών	-2.560.000 επιβάτες κρουαζιέρας για το 2023 (Γένοβα + Σαβόνα) -ευρωπαϊκή Πολιτιστική Πρωτεύουσα το 2004 -επιλογές για αγορές και αναψυχή στο χώρο του λιμένα -αρχιτεκτονικά σύμβολα της πόλης και του λιμένα ως επιρροές στο βλέμμα του τουρίστα	-ποικιλία δραστηριοτήτων για διαφοροποιημένες ταξιδιωτικές ανάγκες -αποτελεσματική τελωνειακή διεκπεραίωση	-1.484.788 επιβάτες κρουαζιέρας για το 2023 -επισκέψεις στα ιστορικά μνημεία της πόλης και στα πολιτιστικά αξιοθέατα της Αθήνας -συνωστισμός σε μέρη επισκέψεων και εστίασης
Δυνατότητες ανάπτυξης	-επένδυση 30 εκ. ευρώ για εγκαταστάσεις παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στην ξηρά	-επένδυση 30 εκ. ευρώ για εγκαταστάσεις παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στην ξηρά	-ανάπτυξη νέων προβλητών -επένδυση για σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ του λιμένα και του εθνικού σιδηροδρομικού συστήματος

Πηγή: *Ιδία επεξεργασία*

6.3 ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ – Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

6.3.1 Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Ο Βόλος βρίσκεται στην κεντρική Ελλάδα με τα νερά του Παγασητικού κόλπου και του Αιγαίου πελάγους να βρέχουν τις ακτές του. Είναι ένα σημαντικό αστικό κέντρο της περιφέρειας Θεσσαλίας με πληθυσμό 139.670 μόνιμων κατοίκων και έκταση 386 τ.χλμ. (απογραφή 2021). Είναι επίσης η γενέτειρα των μυθικών Κενταύρων και του Ιάσωνα με τους Αργοναύτες που ταξίδεψαν με την Αργώ για να φέρουν το Χρυσόμαλλο Δέρασ. Τα

τελευταία χρόνια, η πόλη του Βόλου γνωρίζει σημαντική ανάπτυξη, η οποία χαρακτηρίζεται από την οικονομική της διαφοροποίηση, τη στρατηγική γεωγραφική της θέση και τον πολιτιστικό της πλούτο.

Η στρατηγική του θέσης του Βόλου κατά μήκος του Παγασητικού Κόλπου και η εγγύτητά του σε διάφορες βιομηχανικές ζώνες διευκολύνει τόσο την εμπορική όσο και την επιβατηγό ναυτιλία, παίζοντας καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της τοπικής οικονομίας (Kotsiou et al., 2021; Moustiris et al., 2015; Aslanidis & Golia, 2022). Η γεωργία παραμένει επίσης σημαντική πτυχή της οικονομίας του Βόλου, αν και η σχετική της σημασία έχει μειωθεί σε σύγκριση με τους τομείς της βιομηχανίας και της ναυτιλίας (Pardalis et al., 2021). Παρόλο που θεωρείται εξαρτώμενη πόλη από τη βιομηχανία, τη ναυτιλία και τη γεωργία, έχει διαφοροποιήσει την οικονομική της βάση πέρα από τις παραδοσιακές βιομηχανίες κι έχει αγκαλιάσει τομείς όπως ο τουρισμός, η τεχνολογία, η εκπαίδευση και οι υπηρεσίες, οι οποίοι συμβάλλουν στη δημιουργία θέσεων εργασίας και στην οικονομική ανθεκτικότητα. Η παρουσία εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, όπως το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, έχει προωθήσει την καινοτομία και την έρευνα, ενισχύοντας περαιτέρω την ανταγωνιστικότητα της πόλης (Maksymiuk et al., 2021). Ως επαρχιακή πρωτεύουσα, ο Βόλος έχει επωφεληθεί από επενδύσεις σε υποδομές και υπηρεσίες, οι οποίες έχουν ενισχύσει την ελκυστικότητά του ως προορισμού, τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους επισκέπτες (Salvia et al., 2020). Σημαντικό παράδειγμα είναι η Εγνατία Οδός, η οποία έχει βελτιώσει τη συνδεσιμότητα μεταξύ του Βόλου και άλλων περιοχών, προωθώντας το διαπεριφερειακό εμπόριο και ενισχύοντας την ελκυστικότητα της πόλης ως κέντρο «logistics» (Polyzos, 2010; Liu et al., 2022).

Πολιτιστικά, ο Βόλος είναι πλούσιος σε ιστορία και προσφέρει μια ποικιλία από αξιοθέατα που προσελκύουν τους τουρίστες. Η γειτνίαση της πόλης με σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους, όπως το μνημείο των Δελφών²⁸ και τα μοναστήρια των Μετεώρων²⁹ που ανήκουν στην παγκόσμια κληρονομιά της UNESCO, αλλά και το Βουνό του Πηλίου, το οποίο βρίσκεται ανατολικά του Βόλου και φιλοξενεί πολυάριθμα παραδοσιακά χωριά, παρέχουν στους επισκέπτες ευκαιρίες να εξερευνήσουν την πλούσια κληρονομιά της Ελλάδας. Επίσης, η πόλη χαρακτηρίζεται για την άυλη πολιτιστική κληρονομιά της, η οποία περιλαμβάνει τις παραδόσεις και τα έθιμα που διαμορφώνουν την ταυτότητα της κοινότητάς της. Η περιοχή είναι γνωστή για τα ιδιαίτερα έθιμά της,

²⁸ 100 χλμ. δυτικά του Βόλου

²⁹ 120 χλμ. βορειοδυτικά του Βόλου

όπως η παραδοσιακή μουσική, ο χορός και τα θρησκευτικά φεστιβάλ, που αναδεικνύουν τις βαθιά ριζωμένες θρησκευτικές παραδόσεις και το κοινοτικό πνεύμα της πόλης. Επιπλέον, η γαστρονομική κληρονομιά του Βόλου είναι ένα άλλο σημαντικό στοιχείο της άυλης πολιτιστικής του ταυτότητας. Η πόλη φημίζεται για το τσίπουρο (ένα παραδοσιακό ελληνικό απόσταγμα) και διάφορα πιάτα με θαλασσινά που το συνοδεύουν, τα οποία είναι αναπόσπαστο μέρος των τοπικών εθίμων και των κοινωνικών συναθροίσεων και προσελκύουν τους λάτρεις του φαγητού, συμβάλλοντας με αυτόν τον τρόπο στην τουριστική ελκυστικότητα της πόλης. Με την προώθηση των τοπικών φεστιβάλ, της παραδοσιακής μουσικής και των γαστρονομικών εμπειριών, ο Βόλος έχει δημιουργήσει μια ζωντανή σκηνή πολιτιστικού τουρισμού που όχι μόνο ενισχύει την εμπειρία των επισκεπτών, αλλά και στηρίζει τους τοπικούς επαγγελματίες και τις επιχειρήσεις. Η προσέγγιση αυτή ευθυγραμμίζεται με την ευρύτερη τάση της χρήσης της πολιτιστικής κληρονομιάς ως καταλύτη για την αστική αναγέννηση και την οικονομική ανάπτυξη μιας πόλης (Aquilino et al., 2018).

Μια από τις βασικότερες πτυχές του Βόλου είναι ο ρόλος του ως ναυτιλιακός κόμβος που συνδέει την ηπειρωτική Ελλάδα με τα νησιά του Αιγαίου. Χρησιμεύει ως κρίσιμη πόλη-λιμάνι για τις θαλάσσιες μεταφορές και τις εμπορικές διαδρομές, γεγονός που ενισχύει το ρόλο της πόλης ως περιφερειακού οικονομικού κόμβου (Moustris et al., 2015). Ο λιμένας του Βόλου έχει αποτελέσει αντικείμενο διαφόρων μελετών που αναλύουν τις εμπορευματικές του σχέσεις με άλλα ελληνικά λιμάνια, όπως του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, αναδεικνύοντας τη σημασία του στο εθνικό δίκτυο θαλάσσιων μεταφορών (Giannika et al, 2023). Σύμφωνα με το γενικό Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο της Περιφέρειας Θεσσαλίας, ο λιμένας του Βόλου θεωρείται η κύρια ανατολική θαλάσσια πύλη της Ελλάδας και σύμφωνα με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής εντάσσεται στο εκτεταμένο δίκτυο διευρωπαϊκών μεταφορών και στους λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος, με προοπτικές εξέλιξης στον τομέα της κρουαζιέρας.

6.3.2 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Ο λιμένας του Βόλου έχει στρατηγική θέση στο χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, είναι σε κοντινή απόσταση από τα λιμάνια της Μέσης Ανατολής και συνδέεται με τη Βόρεια και Νότια Ευρώπη. Βρίσκεται στον Παγασητικό Κόλπο και καλύπτεται από έναν κυματοθραύστη που προστατεύει τα πλοία και τις προβλήτες. Συνδέεται μέσω 10 χλμ, εθνικής οδού με τον κύριο αυτοκινητόδρομο Ε75 Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη, ο οποίος

αποτελεί σημείο πρόσβασης στις μεγάλες αστικές περιοχές της Ελλάδας, στα δυτικά Βαλκάνια και στη νοτιοανατολική Ευρώπη. Επίσης, απέχει 40χλμ. από το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου, 346 χλμ. από το αεροδρόμιο της Αθήνας και 235 χλμ. από το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης. Το λιμάνι του Βόλου είναι η μόνη έξοδος προς τη θάλασσα από τη Θεσσαλία, τη μεγαλύτερη αγροτική περιοχή της Ελλάδας και σημαντικό βιομηχανικό κέντρο, και ως εκ τούτου είναι το σημαντικότερο εμπορικό λιμάνι της ηπειρωτικής Ελλάδας στο Αιγαίο Πέλαγος (μετά τον Πειραιά και τη Θεσσαλονίκη). Επιπλέον, συνδέεται με επιβατηγά πλοία και υδροπτέρυγα με τα νησιά των Σποράδων (Σκιάθος, Σκόπελος και Αλόνησος). Έχει παραχωρηθεί από το Ελληνικό Δημόσιο στην ΟΛΒ Α.Ε από τις 19/11/2002, με 60ετής σύμβαση και ετήσιο τέλος παραχώρησης 3,5% των ακαθάριστων εσόδων του λιμένα. Η ΟΛΒ Α.Ε είναι υπεύθυνη για τη συνολική διαχείριση, συντήρηση και λειτουργία των λιμενικών εγκαταστάσεων. Το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΤΑΙΠΕΔ) είναι επίσης υπεύθυνο για τη διαχείριση της διαδικασίας ιδιωτικοποίησης του λιμένα Βόλου. Πρόσφατα, μετά από διαγωνισμό φαίνεται ότι ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης επελέγη ως προτιμώμενος αγοραστής του 67% των μετοχών του Οργανισμού Λιμένος Βόλου έναντι συνολικού κόστους 51 εκατομμύρια ευρώ, χωρίς όμως να έχει ακόμα οριστικοποιηθεί.



Εικόνα 6.2: Ο λιμένας του Βόλου στο χάρτη <http://cruises.port-volos.gr/>

Το λιμάνι του Βόλου προσφέρει ένα μικτό και ευρύ φάσμα εμπορικών και επιβατικών δραστηριοτήτων, όπως εμπορευματοκιβώτια, ξηρά και υγρά χύδην φορτία, εισαγωγές σκραπ και εξαγωγές χάλυβα, καθώς και γενικό φορτίο (ξυλεία, χαρτί, βαμβάκι και

στρατιωτικό εξοπλισμό). Σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα της ΟΛΒ Α.Ε.³⁰, η χερσαία έκταση του λιμανιού καλύπτει περίπου 650.000 τ.μ. και η λιμενική υποδομή του περιλαμβάνει πέντε προβλήτες με συνολικό μήκος 3.195 μέτρα και βύθισμα από 5 ως 11 μέτρα. Η κύρια προβλήτα του ή προβλήτα 4 χρησιμοποιείται από επιβατηγά πλοία, έχει επιφάνεια 33.650 τ.μ. και αποτελείται από 3 αποβάθρες με μήκη 285μ., 115μ. και 301μ. και βύθισμα μεταξύ 5-11 μ. Η προβλήτα 1 χρησιμοποιείται από εμπορικά πλοία, έχει επιφάνεια 56.000 τ.μ. και αποτελείται από 3 αποβάθρες (474μ., 152μ. και 366μ.) και βύθισμα μεταξύ 10-11 μ. Η προβλήτα 2 χρησιμοποιείται από κρουαζιερόπλοια, έχει επιφάνεια 67.000 τ.μ. και αποτελείται από 3 αποβάθρες (412μ., 95μ. και 445μ.) με βύθισμα μεταξύ 9-11 μ. Να σημειωθεί ότι στη συγκεκριμένη προβλήτα γίνεται και η εναπόθεση του σκραπ. Η προβλήτα 3 είναι υπό κατασκευή και προορίζεται για σταθμό εμπορευματοκιβωτίων (250μ. έχουν ήδη ολοκληρωθεί και το βύθισμα είναι στα 11μ.). Επίσης, στην προβλήτα 3 προορίζεται η μεταφορά του σκραπ από την προβλήτα 2. Τέλος, η προβλήτα 5 ή προβλήτα σιδηροδρομικού πορθμείου έχει επιφάνεια 14.000 τ.μ., αποτελείται από 3 αποβάθρες (30μ., 200μ. και 70μ.) και έχει βύθισμα μεταξύ 7-8,5μ. (Πίνακας 6.9) (Εικόνα 6.3).

Πίνακας 6.9: Χαρακτηριστικά προβλητών λιμένα του Βόλου

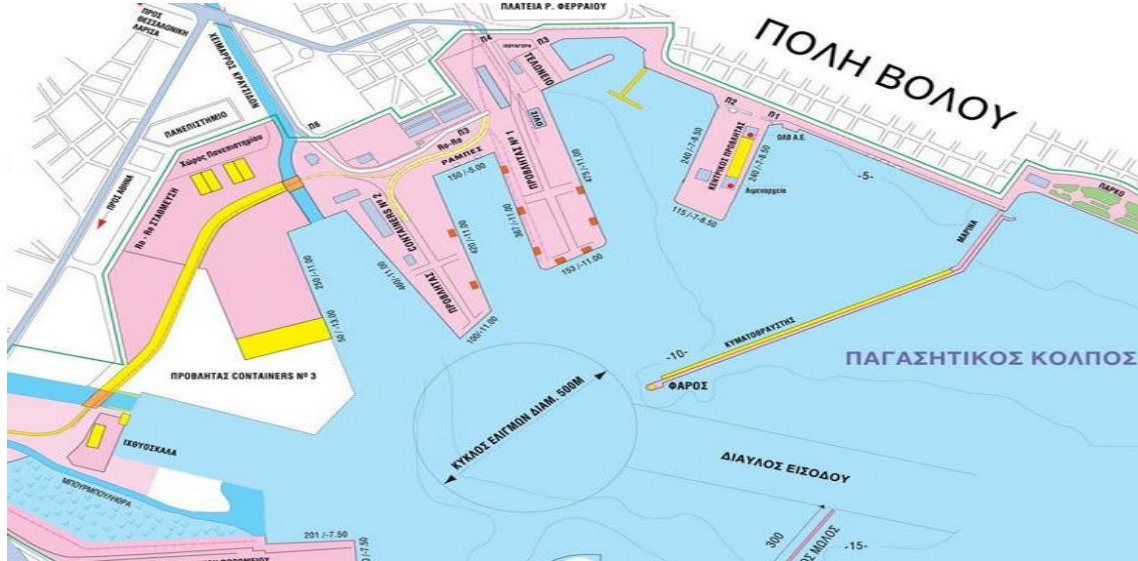
ΠΡΟΒΛΗΤΕΣ	ΕΜΒΑΔΟΝ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΟΒΑΘΡΩΝ	ΜΗΚΗ ΑΠΟΒΑΘΡΩΝ	ΒΥΘΙΣΜΑ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ ³¹	ΧΡΗΣΗ ΠΡΟΒΛΗΤΑΣ
1	56.000 τ.μ.	3	475μ, 366μ, 152μ.	10-11μ.	Εμπορικά πλοία
2	67.000 τ.μ.	3	412μ, 460μ, 95μ.	9-11μ.	Κρουαζιερόπλοια και Σκραπ
3	ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ – ΣΤΑΘΜΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ				
4 ή Κύρια Προβλήτα	33.650 τ.μ.	3	285μ, 115μ, 301μ.	5-11μ.	Επιβατικά πλοία
5	14.000 τ.μ.	3	200μ, 70μ, 30μ.	7-8,5μ.	Προβλήτα σιδηροδρομικού πορθμείου

³⁰ <http://cruises.port-volos.gr/> (16.11.2024)

Πηγή: *Ιδία Επεξεργασία*

³¹ Οι πληροφορίες για τα βάθη των προβλητών έχουν αντληθεί από την επίσημη ιστοσελίδα της ΟΛΒ ΑΕ. και δεν έχουν τροποποιηθεί μετά τις πλημμύρες «DANIEL» και «ELIAS»

Εικόνα 6.3: Οι προβλήτες του λιμένα του Βόλου



Πηγή: <https://www.tsansizis.gr/ports/volos-port>

6.3.3 Ο ΛΙΜΕΝΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ

Η εγγύτητα του λιμένα του Βόλου σε σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς, όπως το βουνό του Πηλίου, τα νησιά των Σποράδων (157χλμ. από Αλόνησο, 159 χλμ. από Σκιάθο, 161χλμ. από Σκόπελο) και τα Μετέωρα (147 χλμ.) ενισχύει την περαιτέρω ανάπτυξη των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας. Τα κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν το λιμάνι του Βόλου είναι μικρά κρουαζιερόπλοια, που συχνά ορίζονται ως αυτά που μεταφέρουν λιγότερους από 500 επιβάτες και ελλιμενίζονται στη δυτική αποβάθρα του προβλήτα 2. Ο τερματικός σταθμός στην προβλήτα 2 μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι δύο κρουαζιερόπλοια με 250 μέτρα μήκος, απέχει περίπου 1200 μ. από το κέντρο της πόλης, είναι κλιματιζόμενος, διαθέτει δωρεάν πρόσβαση στο διαδίκτυο και αυτόματους πωλητές. Παρέχει σύγχρονους χώρους επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών 500 τ.μ. και χώρους στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων. Υπάρχει σταθμός λεωφορείων κοντά στο σημείο άφιξης του κρουαζιερόπλοιου και ο τερματικός σταθμός, όπως και η γύρω περιοχή διαθέτουν πολλές πινακίδες που καθοδηγούν τους επιβάτες κρουαζιέρας στο κέντρο της πόλης και στα κύρια τουριστικά αξιοθέατα. Επίσης, αρκετές επιλογές ενοικίασης αυτοκινήτων είναι διαθέσιμες σε κοντινή απόσταση με τα πόδια από το λιμάνι.

Ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε. εφαρμόζει ένα σχέδιο ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων και συμμορφώνεται πλήρως με τις απαιτήσεις του Κώδικα ISPS. Το λιμάνι παράλληλα με τον ασφαλή ελλιμενισμό που παρέχει στα κρουαζιερόπλοια, διαθέτει επίσης υπηρεσίες ρυμουλκών καθώς και υπηρεσίες πιλότων. Επίσης, τα λιμενικά του τέλη υπολογίζονται ως εξής:

- Κόστος επίσκεψης του κρουαζιερόπλοιου στο λιμάνι : 0,009430€ ανά ΚΟΧ.³²
- Κόστος ελλιμενισμού: 0,30744448€ ανά μέτρο / ημέρα.
- Κόστος επιβίβασης / αποβίβασης επιβατών: 0,32€ / επιβάτης (+ 0,90€ / επιβάτη - προσαύξηση ISPS).
- Έκδοση τελωνειακής άδειας : 10,00€.
- Εγκαταστάσεις υποδοχής αποβλήτων:
 <=2.500 ΚΟΧ: 245,70€ / κλήση,
 2.501 - 5.000 ΚΟΧ : 336,70€ / κλήση,
 5.001-10.000 ΚΟΧ: 518,70€ / κλήση,
 >10.001 ΚΟΧ: 700,70€ / κλήση.

Στο πλαίσιο της προστασίας του περιβάλλοντος και της βιώσιμης ανάπτυξης, ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε. έχει λάβει την πιστοποίηση «Port Environmental Review System» για περιβαλλοντικά θέματα από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Θαλάσσιων Λιμένων και το Ίδρυμα «ECOPORTS». Επιπλέον, σε εναρμόνιση με την Κοινοτική Οδηγία 2000/59/ΕΚ και τη Σύμβαση MARPOL 73/78, ο Οργανισμός Λιμένος Βόλου Α.Ε. εφαρμόζει σχέδιο υποδοχής και διαχείρισης αποβλήτων πλοίων.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, οι τουριστικές υποδομές στο Βόλο έχουν προσαρμοστεί στις εξελισσόμενες ανάγκες των τουριστών. Αρχικά, πολλά ξενοδοχεία στο Βόλο βρίσκονται σε στρατηγική θέση κοντά σε βασικά αξιοθέατα, καθιστώντας βολική την εξερεύνηση της πόλης από τους τουρίστες (Truong et al., 2021). Ο τομέας της φιλοξενίας έχει επίσης προσαρμοστεί, ειδικά μετά την πανδημία COVID-19, όπου δόθηκε αυξημένη έμφαση στην καθαριότητα, την ασφάλεια και την εξατομικευμένη εξυπηρέτηση (Tóth-Kaszás & Keller, 2023). Παράλληλα, στα πλαίσια της εστίασης, η γειτνίαση πολλών εστιατορίων και καφετεριών με το λιμάνι, επιτρέπει στους τουρίστες της κρουαζιέρας να απολαύσουν την τοπική κουζίνα λίγα λεπτά μετά την αποβίβασή τους.

Η ενσωμάτωση καινοτόμων πρακτικών στα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια έχει καταστεί απαραίτητη για τη βελτίωση των εμπειριών των επισκεπτών. Η τουριστική υποδομή της πόλης του Βόλου περιλαμβάνει επίσης διάφορες εγκαταστάσεις αναψυχής, όπως παραλίες, πάρκα και παραλιακούς περιπάτους, οι οποίες παρέχουν ευκαιρίες αναψυχής στους τουρίστες. Οι εγκαταστάσεις αυτές όχι μόνο ενισχύουν τη συνολική

³² Κόροι ολικής χωρητικότητας

ελκυστικότητα της πόλης, αλλά συμβάλλουν και στην ευημερία των επισκεπτών προσφέροντας χώρους για χαλάρωση και κοινωνική αλληλεπίδραση.

6.3.4 Η ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΣΤΟ ΒΟΛΟ

Η αγορά κρουαζιέρας στο Βόλο έχει κερδίσει την προσοχή ως δυνητικός κόμβος για τον τουρισμό κρουαζιέρας στην Ελλάδα, δεδομένης της στρατηγικής του θέσης και της πλούσιας πολιτιστικής του κληρονομιάς. Το λιμάνι του Βόλου χρησιμεύει ως σημαντικό σημείο εισόδου για τα κρουαζιερόπλοια, προσελκύοντας τουρίστες που ενδιαφέρονται να εξερευνήσουν τόσο την πόλη όσο και τις γύρω περιοχές, συμπεριλαμβανομένης της γραφικής χερσονήσου του Πηλίου και των νησιών των Σποράδων. Για το έτος 2023, το λιμάνι κρουαζιέρας του Βόλου υποδέχτηκε 35 κρουαζιερόπλοια με 26.123 επιβάτες (Πίνακες 6.10 & 6.11). Παρόλο που αυτά τα νούμερα δείχνουν μια πτώση από το προηγούμενο έτος (45 κρουαζιερόπλοια με 36.464 επιβάτες το 2022), δεν συγκρίνονται με τα χαμηλά νούμερα του 2024 που το τερματικό κρουαζιέρας του Βόλου υποδέχτηκε μόνο 7 κρουαζιερόπλοια. Η πτώση αυτή οφείλεται κατά βάση στις θεομηνίες «DANIEL» και «ELIAS» που έπληξαν το Σεπτέμβριο του 2023 τη Μαγνησία και τον λιμένα του Βόλου. Οι προαναφερόμενες θεομηνίες προκάλεσαν πλημμύρες με αποτέλεσμα πολλά φερτά υλικά να καταλήξουν στον πυθμένα του λιμένα, δημιουργώντας σημαντικό πρόβλημα στα λειτουργικά του βάθη αλλά και στη λειτουργία του λιμένος κατά το πρώτο χρονικό διάστημα μετά τις πλημμύρες. Ήδη έχει δρομολογηθεί το έργο αποκατάστασής τους από αρμόδιους κρατικούς Φορείς και από τη Μονάδα Ωρίμανσης Έργων του ΤΑΙΠΕΔ.

Πίνακας 6.10: Κίνηση κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι του Βόλου 2000-2023



Πηγή: ΟΛΒ, 2024 <https://www.port-volos.gr/ftp/2022/cruisetouristwn2023.pdf>

Πίνακας 6.11: Κίνηση επιβατών κρουαζιέρας στο λιμάνι του Βόλου

Πηγή: ΟΛΒ, 2024 <https://www.port-volos.gr/ftp/2022/cruisetouristwn2023.pdf>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΕΡΕΥΝΑ

7.1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να συνδράμει στη λήψη αποφάσεων των υπεύθυνων χάραξης της κρουαζιέρας για την επιλογή λιμένων κρουαζιέρας και ίσως στη διαμόρφωση του στρατηγικού σχεδιασμού της δημόσιας πολιτικής για τους λιμένες κρουαζιέρας, αλλά και του τουρισμού κρουαζιέρας γενικότερα. Μέσω της θεωρητικής έρευνας για τον παραπάνω σκοπό της εργασίας, προκύπτει το κύριο ερευνητικό ερώτημα της εργασίας:

«Ποιοι είναι οι παράγοντες που λαμβάνουν περισσότερο υπόψιν οι υπεύθυνοι χάραξης κρουαζιέρας, ανάλογα με το αν ένα λιμάνι είναι αφετηρίας ή προσέγγισης;»

Για την καλύτερη οργάνωση και δομή της έρευνας και με σκοπό να εξεταστούν οι διάφορες πτυχές του κύριου ερευνητικού ερωτήματος της εργασίας, προκύπτουν τα παρακάτω ειδικά ερευνητικά ερωτήματα:

ΕΡ.1: Ποιοι είναι οι παράγοντες που λαμβάνουν υπόψιν οι υπεύθυνοι χάραξης κρουαζιέρας ώστε να συμπεριλάβουν ένα λιμένα σε ένα δρομολόγιο κρουαζιέρας;

Το πρώτο ειδικό ερευνητικό ερώτημα, το οποίο προκύπτει μέσα από την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας και τις προηγούμενες μελέτες, εστιάζει στα χαρακτηριστικά του λιμένα και της πόλης – λιμάνι που ανήκει, τα οποία είναι σημαντικά για ένα λιμάνι κρουαζιέρας. Σε αυτό το σημείο ζητήθηκε επίσης από τους ερωτηθέντες, σύμφωνα με τη δική τους προσωπική γνώμη και εμπειρία, να κατατάξουν τους έντεκα (11) παράγοντες από τη βιβλιογραφία με ιεραρχική σειρά, με τον πιο σημαντικό παράγοντα να αριθμείται με τον αριθμό ένα (1) και τον πιο ασήμαντο με τον αριθμό έντεκα (11).

ΕΡ.2: Ποιοι είναι οι παράγοντες που λαμβάνονται περισσότερο υπόψιν για ένα λιμάνι αφετηρίας;

Το δεύτερο ειδικό ερευνητικό ερώτημα, παράλληλα με την ανάλυση των παραδειγμάτων της εργασίας και την αξιολόγησή τους με τη βιβλιογραφία, ρίχνει περισσότερο φως στα κριτήρια που είναι πιο σημαντικά, ώστε ένα λιμάνι να ενταχθεί σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας ως λιμένας αφετηρίας. Σε αυτό το σημείο, ζητήθηκε από τους ερωτηθέντες, σύμφωνα με τη δική τους προσωπική γνώμη και εμπειρία, να κατατάξουν τους έντεκα (11) παράγοντες από τη βιβλιογραφία με ιεραρχική σειρά. Αρίθμησαν με τον αριθμό ένα

(1) τον παράγοντα που διαδραματίζει τον πιο σημαντικό ρόλο ώστε ένας λιμένας να λειτουργήσει ως λιμένας αφετηρίας και με τον αριθμό έντεκα (11) τον πιο ασήμαντο.

ΕΡ.3: Ο λιμένας κρουαζιέρας του Βόλου πληροί τις προϋποθέσεις να ενταχθεί σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας; Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του λιμένα και της πόλης - λιμάνι.

ΕΡ.4: Θα μπορούσε ο λιμένας κρουαζιέρας του Βόλου να θεωρηθεί εν δυνάμει λιμένας αφετηρίας;

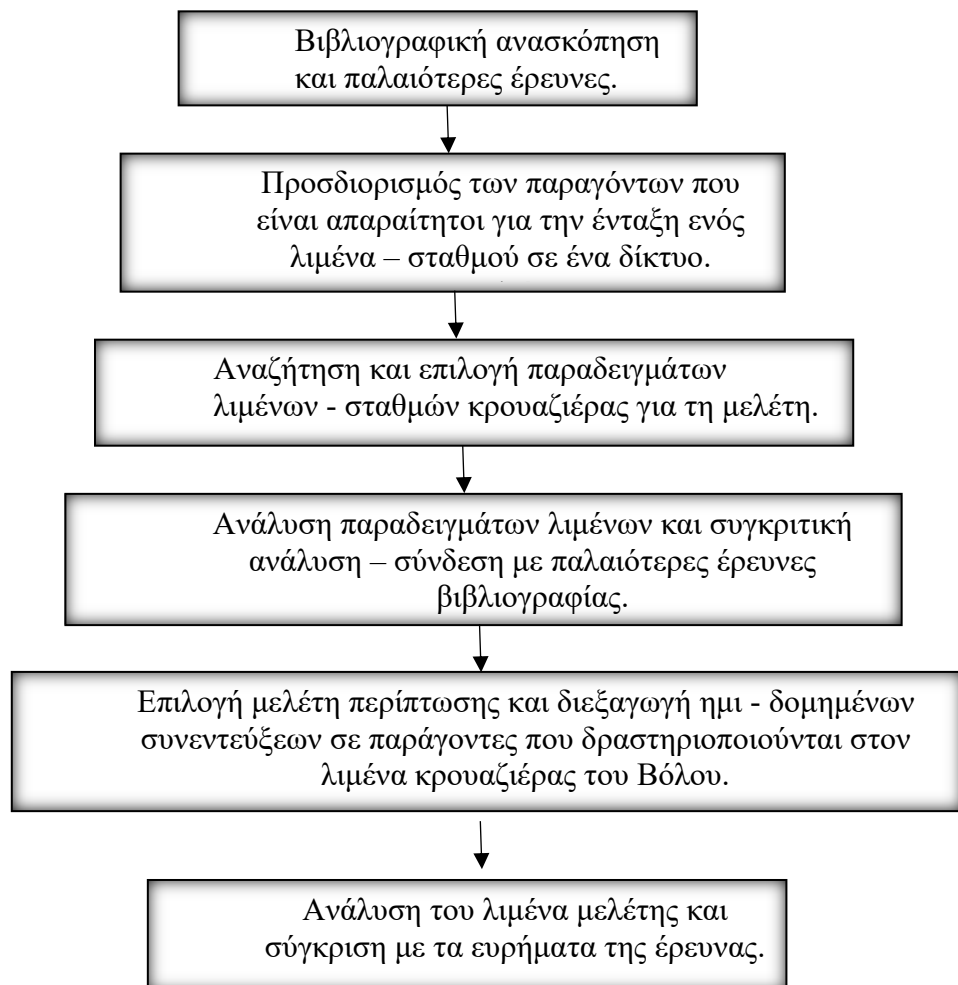
Τα ειδικά ερωτήματα 3 και 4 αφορούν τη μελέτη περίπτωσης της εργασίας μας, όπου είναι ο λιμένας του Βόλου. Το περιεχόμενο των επιμέρους ερωτήσεων που προκύπτουν από τα παραπάνω ειδικά ερωτήματα είναι:

- Ποια η σημασία του τουρισμού κρουαζιέρας για την πόλη του Βόλου;
- Ποιες ενέργειες χρειάζονται ώστε οι εταιρείες κρουαζιέρας να εντάξουν το λιμάνι του Βόλου στο πρόγραμμά τους;
- Ποια είναι τα χαρακτηριστικά της πόλης του Βόλου που την κάνει ελκυστική στην κρουαζιέρα;
- Οι επιβάτες πηγαίνουν σε περιήγηση στην πόλη ή σε ιστορικά μέρη κατά τη διάρκεια της επίσκεψης στο λιμάνι; Πού βρίσκονται τα μέρη που επισκέπτονται περισσότερο;
- Ποια η τρέχουσα κατάσταση του λιμένα του Βόλου;
- Ποια είναι τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του λιμένα κρουαζιέρας του Βόλου;
- Οι πλημμύρες Daniel και Elias αναδιαμόρφωσαν τα κριτήρια επιλογής του λιμένα του Βόλου σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας και αν ναι, πώς;
- Ποια θεωρούνται ανταγωνιστικά στο Βόλο λιμάνια; Γιατί;
- Ποιες δράσεις χρειάζονται προκειμένου να αποτελέσει ο λιμένας του Βόλου εν δυνάμει λιμένα αφετηρίας σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας;

Μέσα από τα αποτελέσματα που προκύπτουν από τα ειδικά ερευνητικά ερωτήματα 3 και 4, θα προσπαθήσουμε να αξιολογήσουμε το λιμάνι του Βόλου ως λιμένα κρουαζιέρας και αν μπορεί να θεωρηθεί ένας εν δυνάμει λιμένας αφετηρίας κρουαζιέρας. Κατά τη διάρκεια των ερωτήσεων, ζητήθηκε πάλι από τους ερωτηθέντες να αξιολογήσουν με κλίμακα από το 1-5, σε ποιο βαθμό ανταποκρίνεται ο λιμένας κρουαζιέρας του Βόλου στους έντεκα (11) παράγοντες της βιβλιογραφίας (1 = ανταποκρίνεται απόλυτα, 4= ανταποκρίνεται, 3= ουδέτερο, 4= δεν ανταποκρίνεται, 5= δεν ανταποκρίνεται καθόλου).

7.2 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

Η έρευνα της παρούσας διπλωματικής εργασίας διεξάγεται όπως περιγράφεται λεπτομερώς στο Διάγραμμα 8. Στο πρώτο ειδικό ερευνητικό ερώτημα της εργασίας έριξαν φως η βιβλιογραφική ανασκόπηση και οι παλαιότερες μελέτες, οι οποίες προσδιόρισαν τους παράγοντες που είναι απαραίτητοι για την ένταξη ενός λιμένα – σταθμού σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας. Ακολούθως, μέσα από τη μελέτη των λιμένων – σταθμών κρουαζιέρας της Γένοβας, Σαβόνας και Πειραιά, την αξιολόγησή τους με τα ευρήματα της βιβλιογραφικής επισκόπησης και τη μεταξύ τους συγκριτική ανάλυση, καταλήξαμε στους παράγοντες που λαμβάνονται περισσότερο υπόψιν για ένα λιμάνι αφετηρίας, δίνοντας απάντηση στο δεύτερο ειδικό ερευνητικό ερώτημα της εργασίας. Στη συνέχεια, επιλέγεται ο λιμένας κρουαζιέρας του Βόλου, ο οποίος μέσα από δευτερογενή και πρωτογενή έρευνα, μάς έδωσε δεδομένα που συνδέθηκαν με τα αποτελέσματα του θεωρητικού πλαισίου της εργασίας, απαντώντας παράλληλα στο τρίτο και τέταρτο ειδικό ερευνητικό ερώτημα της εργασίας.



Διάγραμμα 7.1: Ποή έρευνας

Ο λιμένας κρουαζιέρας του Βόλου ως μελέτη περίπτωσης, παράλληλα με τη δευτερογενή έρευνα, προσεγγίζεται και με ποιοτική έρευνα με τη βοήθεια ημι - δομημένων συνεντεύξεων στους διαχειριστές του λιμένα του Βόλου, τοπικούς φορείς και ταξιδιωτικούς πράκτορες που σχετίζονται με την κρουαζιέρα στον λιμένα. Οι ερωτήσεις των συνεντεύξεων διαμορφώθηκαν ως αποτέλεσμα της βιβλιογραφικής επισκόπησης και των προηγούμενων ερευνών, σύμφωνα με το σκοπό της μελέτης. Ο λιμένας μελέτης αναλύεται στα πλαίσια των τεχνικών του χαρακτηριστικών και των γενικότερων επιδόσεων του στα θεωρητικά εξεταζόμενα κριτήρια αξιολόγησης της έρευνας, απαντώντας στο αν πληροί ή όχι τις προϋποθέσεις ώστε να ενταχθεί σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας.

Η χρήση των ημι - δομημένων συνεντεύξεων επιτρέπει στους ερευνητές να ακολουθήσουν ένα προκαθορισμένο σύνολο ερωτήσεων, ενώ παράλληλα επιτρέπει αποκλίσεις με βάση τις απαντήσεις του ερωτηθέντος. Αυτή η ευελιξία είναι ζωτικής σημασίας στην ποιοτική έρευνα, καθώς επιτρέπει στον ερευνητή να εμβαθύνει σε θέματα ενδιαφέροντος που μπορεί να προκύψουν αυθόρμητα κατά τη διάρκεια της συζήτησης. Για παράδειγμα, οι Kallio et al. (2016) τονίζουν ότι οι ημι - δομημένες συνεντεύξεις μπορούν να προσαρμοστούν ανάλογα με τους στόχους της μελέτης, καθιστώντας τες κατάλληλες τόσο για ατομικές όσο και για ομαδικές ρυθμίσεις, προσαρμόζοντας έτσι διάφορα ερευνητικά σχέδια και πλαίσια. Ομοίως, οι O'Keeffe et al. (2016) υποστηρίζουν ότι, η προσέγγιση αυτή επιτρέπει στον υπεύθυνο της συνέντευξης να διαμορφώνει τη συζήτηση σύμφωνα με την κατανόηση και τις εμπειρίες του συμμετέχοντα, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει σε πιο πλούσια συλλογή δεδομένων. Τέλος, είναι αξιοσημείωτη και η παρατήρηση του Kroliczek (2015) ότι η προσέγγιση αυτή όχι μόνο μπορεί να απαντήσει σε υπάρχοντα ερευνητικά ερωτήματα, αλλά επίσης να ανοίξει δρόμους για περαιτέρω έρευνα, αποκαλύπτοντας πτυχές του θέματος που δεν είχαν προηγουμένως ληφθεί υπόψη.

Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν δια ζώσης, τηλεφωνικώς, αλλά και μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Ορισμένοι συνεντευξιαζόμενοι βρίσκονταν εκτός Βόλου και προτίμησαν να τούς σταλούν οι ερωτήσεις ηλεκτρονικά σε αρχείο Word, πάνω στο οποίο έδωσαν τις απαντήσεις τους και το έστειλαν ξανά πίσω με τον ίδιο τρόπο. Επίσης, οι συνεντεύξεις που έγιναν δια ζώσης, μετά τη συγκατάθεση των συνεντευξιαζόμενων, μαγνητοφωνήθηκαν μέσω κινητού τηλεφώνου και είχαν διάρκεια 30-40 λεπτά. Οι ερωτηθέντες ήταν σύνολο οχτώ (8), από τους οποίους, για το καλύτερο αποτέλεσμα της έρευνας, οι δύο (2) ήταν διαχειριστές του λιμένα του Βόλου (ερωτηθέντες 2 & 5), οι δύο

(2) στελέχη τοπικών φορέων τουρισμού (ερωτηθέντες 1 & 7), ο ένας (1) τοπικός τουριστικός πράκτορας (ερωτηθείς 4), ο ένας (1) πρώην μέλος της ΟΛΒ ΑΕ (ερωτηθείς 3) και οι δύο (2) διδάκτορες πανεπιστημίου που έχουν ασχοληθεί εκτενώς με το θέμα της κρουαζιέρας και του τουρισμού γενικότερα (ερωτηθέντες 6 & 8). Η διαδικασία που ακολουθήθηκε ήταν η εξής:

- 1ο. Εύρεση των στοιχείων επικοινωνίας των ερωτηθέντων μέσα από τις σελίδες κοινωνικών δικτύων και διαδικτύου.
- 2ο. Τηλεφωνική επικοινωνία μαζί τους προσωπικά ή με τη γραμματεία τους.
- 3ο. Αποστολή ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, αναφέροντας αναλυτικά τα προσωπικά μου στοιχεία και το σκοπό της εργασίας και ρωτώντας τους αν είναι πρόθυμοι να συμμετάσχουν στη συνέντευξη.
- 4ο. Για τις δια ζώσεις συνεντεύξεις, την ημέρα της συνέντευξης, πριν ξεκινήσει επίσημα η διαδικασία, διάβαζαν τις ερωτήσεις ώστε οι απαντήσεις τους να είναι πιο στοχευμένες και άμεσες. Παράλληλα, ενημερώνονταν ότι για καλύτερο και πιο ακριβές αποτέλεσμα, η συνέντευξη θα ηχογραφηθεί και πως το περιεχόμενό της θα χρησιμοποιηθεί μόνο στα πλαίσια της εργασίας. Σε περίπτωση τηλεφωνικής συνέντευξης, λάμβαναν τις ερωτήσεις στο ηλεκτρονικό τους ταχυδρομείο και προετοιμάζονταν πριν τη συνέντευξη, ενώ σε άλλη περίπτωση λάμβαναν τις ερωτήσεις στο προσωπικό τους ηλεκτρονικό ταχυδρομείο και τις συμπλήρωναν με χρονικό περιορισμό μίας εβδομάδας.

Ο συνδυασμός της μελέτης περίπτωσης με τις ημι - δομημένες συνεντεύξεις δημιουργεί ένα ολοκληρωμένο μεθοδολογικό πλαίσιο που βελτιώνει τη συνολική ποιότητα της έρευνας. Χρησιμοποιώντας μελέτες περίπτωσης, οι ερευνητές μπορούν να πλαισιώσουν τα ευρήματά τους σε συγκεκριμένα πλαίσια, ενώ οι συνεντεύξεις παρέχουν το ποιοτικό βάθος που απαιτείται για την κατανόηση των εμπειριών των συμμετεχόντων. Αυτός ο συνδυασμός επιτρέπει μια πιο διεξοδική διερεύνηση των ερευνητικών ερωτημάτων, καθώς καταγράφει τόσο το ευρύτερο πλαίσιο όσο και τις ατομικές αφηγήσεις που διαμορφώνουν το υπό διερεύνηση φαινόμενο.

7.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΤΩΝ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΩΝ

Στο παρόν κεφάλαιο αναλύονται τα δεδομένα μέσα από τις ημι – δομημένες συνεντεύξεις με σκοπό να απαντήσουμε στα ερευνητικά ερωτήματα της εργασίας.

1^ο ειδικό ερευνητικό ερώτημα: Ποιοι είναι οι παράγοντες που λαμβάνουν υπόψιν οι υπεύθυνοι χάραξης κρουαζιέρας ώστε να συμπεριλάβουν ένα λιμένα σε ένα δρομολόγιο κρουαζιέρας;

Η παρούσα ερώτηση χωρίστηκε σε δύο μέρη, στα χαρακτηριστικά της πόλης – λιμένα και στα χαρακτηριστικά του λιμένα. Στα πλαίσια της πόλης – λιμένα, ο πολιτισμός των πόλεων – λιμένων αποτελεί σχεδόν για όλους τους ερωτηθέντες τον πιο ελκυστικό παράγοντα που λαμβάνεται υπόψιν από τους υπεύθυνους χάραξης κρουαζιέρας ώστε να ενταχθεί ο λιμένας της σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας. Σύμφωνα και με τους επτά (7) από τους οχτώ (8) ερωτηθέντες (ερωτ. 1, 2, 3, 4, 5, 6 και 7), ο πολιτισμός των πόλεων - λιμένων που επισκέπτεται το κρουαζιερόπλοιο είναι ο παράγοντας που λαμβάνεται περισσότερο υπόψιν από μία εταιρεία, καθώς είναι εκείνος που παρέχει στους τουρίστες κρουαζιέρας ευκαιρίες για βαθιά εμπειρία. Για τον ερωτηθέντα 8, η ικανοποίηση των τουριστών βρίσκεται στην πρώτη θέση προτίμησης των εταιρειών κρουαζιέρας, καθώς όπως ο ίδιος αναφέρει «ένας ανικανοποίητος πελάτης από το σύνολο παροχών της κρουαζιέρας, δεν θα επιλέξει το δρομολόγιο και ίσως ούτε την εταιρεία για να ταξιδέψει». Σύμφωνα με τους υπόλοιπους ερωτηθέντες που κατατάσσουν τον πολιτισμό της επισκεπτόμενης πόλης – λιμένα ως τον πιο σημαντικό, ο ερωτηθείς 5 φέρει ως παράδειγμα τις πόλεις-λιμάνια της Αθήνας και της Νάπολης, οι οποίες μεταφέρουν τον υπέροχο πολιτισμό της αρχαίας Ελλάδας και της Ρώμης. Τονίζει ότι οι τουρίστες κρουαζιέρας, αφού φτάσουν σε αυτές τις πόλεις, μπορούν να επισκεφθούν ιστορικά μνημεία, απολαμβάνοντας και βιώνοντας τις εποχές των αρχαίων πολιτισμών.

Σύμφωνα με τους έξι (6) από τους οχτώ (8) ερωτηθέντες, τα αξιοθέατα των πόλεων – λιμένων είναι το επόμενο πιο ελκυστικό κομμάτι για τους υπεύθυνους χάραξης της κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, ο ερωτηθείς 6 υποστηρίζει ότι, ένα δίκτυο κρουαζιέρας με πλούσια ποικιλία τουριστικών αξιοθέατων μπορεί να προσφέρει στους λάτρεις της ιστορίας και του πολιτισμού αρχαία κάστρα και μουσεία, στους φυσιολάτρες αξιομνημόνευτα τοπία και στους παραθεριστές αναψυχής όμορφες θάλασσες και παραλίες. Σε αυτό το σημείο αξίζει η προσθήκη των ερωτηθέντων 1, 2, 5 και 7 που αναφέρουν ότι, τα αξιοθέατα των πόλεων – λιμένων, όπως και η εγγύτητά τους σε διάσημους τουριστικούς προορισμούς (ερωτ. 5 και 7) είναι σαν «μαγνήτες» που προσελκύουν τους τουρίστες από τα κρουαζιερόπλοια. Ο ερωτηθείς 8 αναφέρει χαρακτηριστικά ότι,

«...η ελκυστικότητα της ενδοχώρας είναι αυτή που αν ικανοποιήσει τόσο τον τουρίστα, ο ίδιος μπορεί να ταξιδέψει στο ίδιο δρομολόγιο παραπάνω από μία φορά».

Τέλος, ο ερωτηθείς 5 τονίζει επίσης ότι, η δημοτικότητα του μεσογειακού δικτύου κρουαζιέρας στην Ευρώπη οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στα πολλά παγκοσμίου φήμης αξιοθέατα στις πόλεις-λιμάνια κατά μήκος της διαδρομής.

Σύμφωνα με τους ερωτηθέντες 1,3,6 και 7 ορισμένες πόλεις με μοναδική γαστρονομική κουλτούρα είναι σε θέση να ξεχωρίσουν στο δίκτυο κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, ο ερωτηθείς 7 αναφέρει ότι, η ένταξη μιας γαστρονομικής πόλης σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας μπορεί να προσελκύσει ομάδες ταξιδιωτών που ενδιαφέρονται για τη γαστρονομική κουλτούρα της συγκεκριμένης πόλης. Είναι αξιοσημείωτη η αναφορά του ερωτηθέντος 3 που αναφέρει ότι,

«...οι υπεύθυνοι χάραξης κρουαζιέρας γνωρίζουν ότι οι πόλεις – λιμάνια που ικανοποιούν τους γευστικούς κάλυκες των τουριστών αποτελούν πόλο έλξης πολλών εταιρειών κρουαζιέρας».

Επίσης, ο μεγάλος αριθμός εμπορικών κέντρων και εμπορικών περιοχών στις πόλεις που μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες αγορών των τουριστών κρουαζιέρας αποτελεί σημαντικό παράγοντα (ερωτ. 4). Επίσης, σημαντικά είναι τα προγράμματα ξεναγήσεων και η οργάνωση δραστηριοτήτων ανάλογα με το προφίλ των τουριστών (ερωτ. 4 και 6). Τέλος, οι πόλεις-λιμάνια με καλές δεξιότητες μάρκετινγκ είναι σε θέση να επιδείξουν τα πλεονεκτήματά τους στις εταιρείες κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένων των προηγμένων λιμενικών εγκαταστάσεων και των άφθονων τουριστικών πόρων τους, γεγονός που τοποθετεί πιο γρήγορα και πιο αποτελεσματικά στις πρώτες θέσεις προτίμησης των εταιρειών κρουαζιέρας (ερωτ. 3 και 5).

Στα πλαίσια των χαρακτηριστικών του λιμένα, στην θέση του πιο σημαντικού παράγοντα βρίσκονται για όλους τους ερωτηθέντες οι λιμενικές υποδομές και οι λιμενικές εγκαταστάσεις. Όλοι οι ερωτηθέντες αναφέρουν ότι, τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια απαιτούν επαρκές μήκος προβλητών και βάθος ελλιμενισμού. Ο ερωτηθείς 3 τονίζει τη σημαντικότητα των διαθέσιμων κρηπιδωμάτων του λιμένα και την καλή τους θέση. Επίσης, οι ερωτηθέντες 2 και 4 υποστηρίζουν ότι, οι τερματικοί σταθμοί που είναι εξοπλισμένοι με σύγχρονες εγκαταστάσεις αναβατήρων για την εύκολη επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών και αποτελεσματικές εγκαταστάσεις διαχείρισης φορτίων,

ώστε να διασφαλίζεται η γρήγορη αναπλήρωση των προμηθειών για τα κρουαζιερόπλοια, αποτελούν τους πιο ελκυστικούς λιμένες για τις εταιρείες κρουαζιέρας. Επιπλέον, σημαντικά είναι η παρουσία ενός ναυπηγείου για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης των πλοίων για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών κατά τη διάρκεια της κρουαζιέρας (ερωτ. 2), η εγκατάσταση διάθεσης αποβλήτων κρουαζιερόπλοιων για την ορθή διάθεση όλων των ειδών των απορριμμάτων που παράγονται από το κρουαζιερόπλοιο σύμφωνα με τις απαιτήσεις προστασίας του περιβάλλοντος (ερωτ. 3, 4, 5 και 8), η δυνατότητα πυρόσβεσης, η παρουσία αστυνόμευσης ειδικά σε επιβάτες από τρίτες χώρες (ερωτ. 4 και 8), η πρόσβαση σε άμεση ιατρική βοήθεια και οι εγκαταστάσεις αναψυχής στο χώρο του λιμένα για την εξυπηρέτηση του πληρώματος κατά τη διαμονή τους στο λιμάνι (ερωτ. 1, 4 και 8).

Σύμφωνα με τους ερωτηθέντες 1,3,4 και 5 οι παροχές του λιμένα προς τα κρουαζιερόπλοια και τους τουρίστες, όπως οι αποτελεσματικές υπηρεσίες εκτελωνισμού που επιτρέπουν στους τουρίστες να ολοκληρώσουν τον έλεγχο εισόδου σε σύντομο χρονικό διάστημα, μειώνοντας τον χρόνο αναμονής (ερωτ. 4), οι υπηρεσίες φιλοξενίας στο λιμάνι, συμπεριλαμβανομένης της παροχής πολύγλωσσων πινακίδων οδηγών και προσωπικού εξυπηρέτησης (ερωτ. 2 και 5), η κοινωνική συναίνεση γύρω από την υποδοχή τουριστών κρουαζιέρας και η έντιμη αντιμετώπιση από τους κατοίκους και επαγγελματίες προς τους τουρίστες κρουαζιέρας (ερωτ. 3), η διαθεσιμότητα στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών πλοήγησης, ρυμούλκησης & καβοδέτησης (ερωτ. 3,4 και 5), τα χαμηλά λιμενικά τέλη (ερωτ. 4 και 5) και ο τρόπος εφαρμογής των πρωτοκόλλων που ορίζει ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων & Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) (ερωτ. 1, 4 και 5) είναι τα αμέσως επόμενα σημαντικά κριτήρια από τις λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομές για την ένταξη του λιμένα σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας.

Επιπλέον, η γεωγραφική θέση του λιμένα παίζει σημαντικό ρόλο για τις εταιρείες κρουαζιέρας, καθώς οι λιμένες οι οποίοι έχουν γεωγραφικό πλεονέκτημα αποτελούν σημαντικό κόμβο στη διάταξη του δικτύου κρουαζιέρας και δημιουργούν ένα διαπεριφερειακό δρομολόγιο κρουαζιέρας (ερωτ. 3). Η εγγύτητα του λιμένα με άλλα λιμάνια επιτρέπει στις εταιρείες κρουαζιέρας να σχεδιάζουν πυκνά δρομολόγια εντός της περιοχής γύρω από το λιμάνι, συνδέοντας διάφορους προορισμούς σε ένα πλούσιο και ποικιλόμορφο δίκτυο κρουαζιέρας (ερωτ. 3, 5 και 6).

Ένα καλό σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών εντός της πόλης είναι επίσης σημαντικό (ερωτ. 3 και 4). Για παράδειγμα, ο λιμένας που διαθέτει ένα εκτεταμένο σύστημα σιδηρόδρομου ή υπόγειου σιδηρόδρομου από το λιμάνι κρουαζιέρας προς διάφορα αξιοθέατα και ξενοδοχεία της πόλης υπερτερεί των άλλων λιμένων (ερωτ. 3). Επιπλέον, η καλά υποστηριζόμενη οδική συγκοινωνία γύρω από το λιμάνι διευκολύνει τους τουρίστες να χρησιμοποιήσουν τα ταξί, τα τουριστικά λεωφορεία και άλλα μέσα μεταφοράς και τους επιτρέπει να μετακινούνται γρήγορα μέσα στην πόλη (ερωτ. 4).

Τέλος, η βιωσιμότητα του λιμένα είναι ένας σημαντικός παράγοντας, ο οποίος όμως ακόμα δεν αποτελεί τροχοπέδη για όποιον λιμένα δεν ανταποκρίνεται απόλυτα σε πρωτοβουλίες βιωσιμότητας. Όπως αναφέρει ο ερωτηθείς 4, η βιωσιμότητα αρχίζει σταδιακά να ανεβαίνει στην ιεραρχία των σημαντικότερων παραγόντων για μια εταιρεία κρουαζιέρας, ενώ θα αποτελέσει μελλοντικά βασικό κριτήριο. Σε αυτό το σημείο, ο ερωτηθείς 3 προσθέτει ότι το «cold ironing», το σβήσιμο δηλαδή των μηχανών του πλοίου όταν βρίσκεται δεμένο κατά την παραμονή του στο λιμάνι, θα είναι απαραίτητη προϋπόθεση, σύμφωνα με το έργο «EALING» (European flagship Action for cold ironing in ports) το οποίο αποτελεί σημαντική πρωτοβουλία για το 2023, με στόχο την πιο οικολογική ναυτιλία και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των ναυτιλιακών εργασιών σε διάφορα ευρωπαϊκά λιμάνια.

2^ο ειδικό ερευνητικό ερώτημα: *Ποιοι είναι οι παράγοντες που λαμβάνονται περισσότερο υπόψιν για ένα λιμάνι αφετηρίας;*

Οι ερωτηθέντες 3, 5 και 6 υποστηρίζουν ότι οι υποδομές του λιμένα και οι παροχές του προς τα κρουαζιερόπλοια και τους επιβάτες διαδραματίζουν τους πιο σημαντικούς παράγοντες που λαμβάνονται υπόψιν από μία εταιρεία κρουαζιέρας για να συμπεριλάβουν έναν λιμένα βάσης σε ένα δρομολόγιο κρουαζιέρας. Ο ερωτηθείς 6 τονίζει την ανάγκη για μεγάλα κρηπιδώματα, μεγάλο βάθος ελλιμενισμού και τη δυνατότητα τερματικών σταθμών κρουαζιέρας. Ο ερωτηθείς 3 προσθέτει ότι, καθώς τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια έχουν μεγάλο βύθισμα, τα λιμάνια βάσης πρέπει να έχουν επαρκές βάθος νερού για να εξασφαλίζουν τον ασφαλή ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων. Επιπλέον, το μήκος και το πλάτος της προβλήτας πρέπει να είναι κατάλληλα για τον ελλιμενισμό κρουαζιερόπλοιων και πρέπει να υπάρχουν καλές εγκαταστάσεις πρόσδεσης για να εξασφαλίζεται η σταθερότητα των κρουαζιερόπλοιων κατά τον ελλιμενισμό. Ο ερωτηθείς 5 αναφέρει χαρακτηριστικά ότι, η πληρότητα στις

αντίστοιχες λιμενικές υποδομές όπως, τα διαρκώς διαθέσιμα κρηπιδώματα και η συνδεσιμότητα σε δίκτυα ηλεκτροδότησης και τηλεφωνίας, η δυνατότητα επισκευών και συντήρησης του κρουαζιερόπλοιου, η πρόσβαση σε υπηρεσίες τροφοδοσίας και εφοδιασμού και οι χαμηλές χρεώσεις των λιμενικών τελών αποτελούν βασικές προϋποθέσεις για έναν λιμένα βάσης. Ειδικότερα, για τα λιμενικά τέλη αναφέρει ότι, ορισμένοι αναδυόμενοι λιμένες κρουαζιέρας βάσης προσφέρουν ευνοϊκότερες πολιτικές τελών για να προσελκύσουν εταιρείες κρουαζιέρας. Σε σύγκριση με τα παραδοσιακά μεγάλα λιμάνια κρουαζιέρας, τα λιμάνια αυτά μπορεί να παραιτηθούν από ορισμένα τέλη ή να προσφέρουν εκπτώσεις για ορισμένο χρονικό διάστημα, επιτρέποντας στις επιχειρήσεις κρουαζιέρας να αποκομίσουν υψηλότερα οικονομικά οφέλη και να προτιμήσουν για την έναρξη των δρομολογίων τους.

Σύμφωνα με τους δύο (2) από τους οχτώ (8) ερωτηθέντες, ο πιο σημαντικός παράγοντας για ένα λιμάνι αφετηρίας είναι το υψηλό επίπεδο προσβασιμότητας από και προς την ενδοχώρα. Πιο συγκεκριμένα, οι πόλεις-λιμάνια ενός λιμένα βάσης πρέπει να διαθέτουν ένα καλά ανεπτυγμένο δίκτυο αεροπορικών μεταφορών για να διευκολύνουν τους ταξιδιώτες να φτάνουν από όλο τον κόσμο (ερωτ. 4 και 7). Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα τον ερωτηθέντα 7 για το διεθνές αεροδρόμιο του Μαϊάμι, το οποίο είναι ένα από τα πιο πολυσύχναστα αεροδρόμια στον κόσμο, με εντατικές αεροπορικές συνδέσεις με κάθε ήπειρο του πλανήτη. Οι τουρίστες που φθάνουν στο Μαϊάμι με κρουαζιερόπλοιο μπορούν εύκολα να ταξιδέψουν από και προς την πόλη τους ή άλλους τουριστικούς προορισμούς με αεροπλάνο πριν ή μετά την άφιξή τους. Ο ερωτηθείς 2 αναφέρει ότι εκτός από τα αεροδρόμια, η συνδεσιμότητα με αυτοκινητόδρομους ή σιδηρόδρομους είναι εξίσου σημαντική.

Ο ερωτηθείς 1 αναφέρει ότι η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) είναι υψίστης σημασίας για τους λιμένες αφετηρίας κρουαζιερόπλοιων. Όπως ο ίδιος τονίζει, οι λιμένες βάσης πρέπει πάνω από όλα να διαθέτουν ένα ολοκληρωμένο σχέδιο ασφαλείας, το οποίο να περιλαμβάνει μέτρα για τη φυσική ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, την ταυτοποίηση του προσωπικού και τον έλεγχο πρόσβασης. Επίσης, υποστηρίζει ότι η περίμετρος του λιμένα θα πρέπει να περιφράσσεται ώστε να εμποδίζεται η είσοδος μη εξουσιοδοτημένων ατόμων στην περιοχή του λιμένα. Σε ορισμένους σημαντικούς λιμένες βάσης κρουαζιερόπλοιων, οι περιφράξεις μπορεί να έχουν ύψος 2-3 μέτρα και να είναι εξοπλισμένες με κάμερες

παρακολούθησης και συστήματα συναγερμού εισβολής. Όσον αφορά την αντιμετώπιση έκτακτης ανάγκης, οι λιμένες αφετηρίας θα πρέπει να καταρτίζουν ολοκληρωμένα σχέδια έκτακτης ανάγκης. Σε περίπτωση συμβάντος ασφαλείας, όπως τρομοκρατική επίθεση ή πυρκαγιά, ο λιμένας θα είναι σε θέση να ενεργοποιήσει γρήγορα τον μηχανισμό αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης.

Οι ερωτηθέντες 4 και 7 αποδίδουν τη μεγαλύτερη σημασία ενός λιμένα αφετηρίας στις αναπτυγμένες τουριστικές υποδομές, όπως στην εστίαση και τα καταλύματα γύρω από το λιμάνι, ώστε να μπορούν οι τουρίστες κρουαζιέρας να έχουν μια καλύτερη εμπειρία κατά την αναμονή των πτήσεων και των κρουαζιερόπλοιων. Όπως αναφέρει ο ερωτηθείς 7, η τοποθεσία του καταλύματος σε σχέση με τον τερματικό σταθμό αναχώρησης της κρουαζιέρας είναι βασικός παράγοντας. Ιδανικά, το κατάλυμα θα πρέπει να έχει γρήγορη και εύκολη πρόσβαση στον τερματικό σταθμό, κατά προτίμηση με ειδική υπηρεσία μεταφοράς με λεωφορείο. Επίσης, τα προγράμματα «check-in» και «check-out» του καταλύματος θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ώρες αναχώρησης και άφιξης του κρουαζιερόπλοιου. Παράλληλα, ο αριθμός και η χωρητικότητα των καταλυμάτων γύρω από το λιμάνι αναχώρησης θα πρέπει να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν τη ζήτηση αιχμής των ταξιδιωτών κρουαζιέρας. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής του τουρισμού κρουαζιέρας, μεγάλος αριθμός ταξιδιωτών θα φτάνει ταυτόχρονα στο λιμάνι αναχώρησης, απαιτώντας επαρκή δωμάτια για να καλύψει τη ζήτηση καταλυμάτων. Ως εκ τούτου, υπάρχει ανάγκη να βελτιώνεται συνεχώς η κατασκευή εγκαταστάσεων διαμονής γύρω από το λιμάνι ή να εξασφαλίζεται επαρκής προσφορά κλινών μέσω της συνεργασίας με εγκαταστάσεις διαμονής σε γειτονικές πόλεις (ερωτ. 4).

Αξίζουν επίσης και οι αναφορές σε λιγότερο σημαντικούς παράγοντες που όμως διαδραματίζουν συμπληρωματικό ρόλο για την ένταξη ενός λιμένα αφετηρίας σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας. Σύμφωνα με τους ερωτηθέντες 6 και 8, οι λιμένες βάσης θα πρέπει να είναι γεωγραφικά τοποθετημένοι ώστε να καλύπτουν μια αρκετά μεγάλη δυνητική αγορά προέλευσης. Για παράδειγμα, οι λιμένες που βρίσκονται σε οικονομικά ανεπτυγμένες και πυκνοκατοικημένες περιοχές πλεονεκτούν έναντι αυτών που βρίσκονται σε οικονομικά πιο ανίσχυρες και λιγότερο αναπτυγμένες πόλεις – λιμάνια (ερωτ. 6). Επίσης, ο ερωτηθείς 8 προσθέτει ότι, είναι σημαντικό να είναι ενεργή η επιβατηγός ναυτιλία σε έναν λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας, ώστε να εξασφαλίζει περισσότερες αφίξεις και να διευκολύνει τις αναχωρήσεις των επιβατών. Ο ερωτηθείς 6

επισημαίνει ότι, η συμμετοχή κάποιας εταιρείας κρουαζιέρας στη διαχείριση του λιμένα συνδράμει στην αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων. Χαρακτηριστικά αναφέρει ότι, οι εταιρείες κρουαζιέρας μπορεί να επενδύσουν στη βελτίωση των εγκαταστάσεων ελλιμενισμού στα λιμάνια, συμπεριλαμβανομένης της εμβάθυνσης του βάθους ελλιμενισμού των προβλητών και της ενίσχυσης των κρηπιδωμάτων τους, ώστε να μπορούν να φιλοξενήσουν μεγάλα κρουαζιερόπλοια. Επίσης, προσθέτει ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας θα εστιάσουν στη βελτιστοποίηση των εγκαταστάσεων για τους επιβάτες της κρουαζιέρας στο λιμάνι και τέλος, ότι μπορούν να συνεργαστούν με τους τοπικούς φορείς παροχής τουριστικών υπηρεσιών για να δρομολογήσουν μια σειρά τουριστικών προϊόντων στην ξηρά που συνδέονται με τα ταξίδια κρουαζιέρας, παρέχοντας στους επιβάτες μια εμπειρία τουριστικών υπηρεσιών και αυξάνοντας την ελκυστικότητα του λιμανιού ως λιμένα αφετηρίας.

3^ο ειδικό ερευνητικό ερώτημα: *Ο λιμένας κρουαζιέρας του Βόλου πληροί τις προϋποθέσεις να εναχθεί σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας; Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα του λιμένα και της πόλης - λιμάνι.*

Σύμφωνα με όλους τους ερωτηθέντες, η πόλη του Βόλου και ο λιμένας της, σε γενικές γραμμές πληρούν τις προϋποθέσεις ώστε να αποτελέσουν πόλο έλξης για τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την πόλη – λιμάνι του Βόλου, ως εξεταζόμενο παράγοντα για την ένταξη του λιμένα της στα δρομολόγια των εταιρειών κρουαζιέρας, όλοι οι ερωτηθέντες (1 - 8) υποστήριξαν ότι η εγγύτητα της πόλης με το Πήλιο και την περιοχή των Μετεώρων αποτελούν βασικά κριτήρια, ώστε ο λιμένας του Βόλου να αποτελέσει σταθμό προσέγγισης ενός πλοίου κρουαζιέρας. Ακολουθούν, η πολιτιστική κληρονομιά της πόλης (ερωτ. 1), η μυθολογία της Αργοναυτικής εκστρατείας που συνδέεται με την παράδοση της πόλης (ερωτ. 1 και 2), ο γαστρονομικός τουρισμός της πόλης (ερωτ. 1 και 4) και τα αξιοθέατα της, όπως το Αρχαιολογικό Μουσείο και οι αρχαιολογικοί χώροι σε περιοχές γύρω από το Βόλο (ερωτ. 5).

Ο ερωτηθείς 1 υποστηρίζει ότι η σημασία της κρουαζιέρας είναι πολύ σημαντική για την πόλη του Βόλου. Αναφέρει χαρακτηριστικά ότι οι θαλάσσιες περιηγήσεις με πλοία ήταν ανέκαθεν μέρος της ιστορίας και της παράδοσης του Βόλου, συνεπώς:

«...η κρουαζιέρα αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ιστορίας της πόλης».

Επίσης, οι επιβάτες κρουαζιέρας συμβάλλουν στην τοπική οικονομία με δαπάνες για περιηγήσεις, φαγητό, αγορές και άλλες δραστηριότητες (ερωτ. 1,4,5,7 και 8). Ακόμα και μία μικρή κατανάλωση των 25 ευρώ σε μία στάση των 8 – 9 ωρών είναι έσοδο για την πόλη (ερωτ. 4). Σε αυτό το σημείο, ο ερωτηθείς 7 υποστηρίζει ότι, ακόμα και για μία μικρή αγορά μέσα στην πόλη χρειάζεται η περιήγηση στο παραλιακό μέτωπο ή στο κέντρο της πόλης, γεγονός που μπορεί να προκαλέσει το ενδιαφέρον του επισκέπτη για περισσότερη διερεύνηση του τόπου μελλοντικά. Παράλληλα, ο ερωτηθείς 5 υποστηρίζει ότι η πόλη του Βόλου, έχοντας υποστεί την αποβιομηχάνιση των περασμένων δεκαετιών, βασίζεται στο τουριστικό της προϊόν, προκειμένου να προσπορίσει αναγκαία έσοδα που θα συντηρήσουν την τοπική οικονομία και ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί μία σημαντική πηγή εσόδων. Σε αυτό το σημείο, αξίζουν οι προσθήκες των ερωτηθέντων 6 και 8 που αναφέρουν ότι είναι σημαντική η διερεύνηση της κοινωνικοοικονομικής διάχυσης της αγοράς της κρουαζιέρας στην πόλη του Βόλου. Πιο συγκεκριμένα, τονίζουν ότι χρειάζεται βαθύτερη διερεύνηση στο κατά πόσο η ανάπτυξη του τομέα της κρουαζιέρας στην περιοχή έχει οδηγήσει σε νέες θέσεις εργασίας και στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Επίσης, ο ερωτηθείς 8 συμπληρώνει ότι είναι εξίσου σημαντικό να μελετηθεί και η συμβολή της κρουαζιέρας στη βελτίωση της ποιότητας ζωής της πόλης. Σε συμφωνία με τις παραπάνω προσθήκες των ερωτηθέντων 6 και 8, έρχονται οι αναφορές των ερωτηθέντων 2,3 και 5 οι οποίοι υποστηρίζουν ότι η σημασία της κρουαζιέρας για την πόλη του Βόλου είναι μέτρια. Συγκεκριμένα, οι ερωτηθέντες 2 και 5 υποστηρίζουν ότι οι καταναλώσεις των επιβατών είναι μικρές, γεγονός που οφείλεται στην περιορισμένη αγορά της πόλης (πολλές φορές τα καταστήματα είναι κλειστά αν το κρουαζιερόπλοιο φτάνει μεσημεριανές ώρες ή Κυριακή στην πόλη) και στη μικρή ποικιλία των επικερδών δραστηριοτήτων που οργανώνονται από τους πράκτορες.

Σχετικά με την τελευταία αναφορά, για τις δραστηριότητες που παρέχονται στους τουρίστες κρουαζιέρας στην πόλη του Βόλου, οι ερωτηθέντες 2 και 6 αναφέρουν ότι το 25% των τουριστών επισκέπτεται τα Μετέωρα στην Καλαμπάκα, το 25% μεταβαίνει στο βουνό του Πηλίου, συγκεκριμένα στην Μακρινίτσα και στην Πορταριά και το υπόλοιπο 50% απολαμβάνει τις παροχές του κρουαζιερόπλοιου ή περιπλανώνται στην πόλη χωρίς κάποια οργανωμένη δραστηριότητα. Σε αυτό το σημείο οι ερωτηθέντες 3 και 8 προσθέτουν ότι οι τουρίστες απολαμβάνουν τη γαστρονομία της πόλης, δοκιμάζοντας

τους θαλάσσιους μεζέδες σε συνδυασμό με το τσίπουρο της πόλης, χωρίς όμως κάποια άλλη δραστηριότητα μέσα στην πόλη. Σε αντίθεση, ο ερωτηθείς 2 αναφέρει ότι υπάρχει διαθέσιμο λεωφορείο ΚΤΕΛ με το οποίο οι τουρίστες, πληρώνοντας το αντίτιμο των 5ευρώ μπορούν να απολαύσουν με στάσεις την πόλη του Βόλου και το Μουσείο της. Ο ερωτηθείς 4 επίσης, υποστηρίζει ότι εκτός από τις εκδρομές στη Μακρινίτσα και στην Πορταριά, οι τουρίστες έχουν τη δυνατότητα να βιώσουν τις περιπατητικές διαδρομές στα καλντερίμια του Πηλίου, αναβιώνοντας στιγμές της αρχαίας ελληνικής μυθολογίας. Αναφέρει επίσης ότι, οι τουρίστες της κρουαζιέρας κατά τη διάρκεια της πεζοπορίας στο βουνό των Κενταύρων έχουν την ευκαιρία, παράλληλα με τη γευσίγνωσία των τοπικών προϊόντων του Πηλίου, να έρθουν σε επαφή με τους ντόπιους κάτοικους της περιοχής και να μαγειρέψουν μαζί τους χρησιμοποιώντας πηλιορείτικα υλικά και σκεύη. Αξίζει τέλος, η αναφορά των ερωτηθέντων 2, 3 και 4, οι οποίοι τόνισαν τη σημαντική συμβολή που θα είχε στην εικόνα της πόλης και στην ποικιλία των δραστηριοτήτων της κρουαζιέρας ο Μουτζούρης, το τρενάκι του Βόλου με το δημοφιλές δρομολόγιο Άνω Λεχώνια – Βόλος μετ' επιστροφής, ως βασική δραστηριότητα των τουριστών κρουαζιέρας στην πόλη.

Στα πλαίσια του λιμένα του Βόλου και τα χαρακτηριστικά του, σύμφωνα με τους ερωτηθέντες 1 και 8, ο λιμένας του Βόλου βρίσκεται σε στρατηγική θέση μεταξύ των μεγάλων λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, καθιστώντας τον ιδανικό σταθμό για τα κρουαζιερόπλοια που ταξιδεύουν στην κεντρική Ελλάδα. Επίσης, η άφιξη των επιβατών κρουαζιέρας στην προβλήτα 2 του λιμένα είναι σχετικά κοντά στην ενδοχώρα (ερωτ. 2). Σύμφωνα με τους ερωτηθέντες 3,5 και 6 ο λιμένας διαθέτει σε καλό επίπεδο λιμενικές υποδομές και εφαρμόζει με μεγάλη συνέπεια τον Κώδικα Ασφαλείας (ISPS). Στα πλαίσια της ασφάλειας γενικότερα, οι ερωτηθέντες 1 και 2 τονίζουν ότι υπάρχει πολύ αυστηρή αστυνόμευση, ιδίως στους επιβάτες από τις τρίτες χώρες, αναφορά που αμφισβητείται από τον ερωτώμενο 4. Επιπλέον, οι ερωτηθέντες 5 και 8 προσθέτουν ότι υπάρχει διαρκής διαθεσιμότητα στην παροχή συναφών υπηρεσιών (πλοήγηση, ρυμούλκηση, καβοδεσία, παραλαβή αποβλήτων, κ.ά.). Χαρακτηριστικά ο ερωτηθείς 8 αναφέρει ότι, οι επαρκείς υποδομές και εγκαταστάσεις που διαθέτει ο λιμένας του Βόλου για να διαχειρίζεται αποτελεσματικά την εισερχόμενη και εξερχόμενη κίνηση των κρουαζιερόπλοιων, οφείλεται στο γεγονός ότι είναι ένα «μη κορεσμένο λιμάνι». Τέλος, τα χαμηλά λιμενικά τέλη αποτελούν, επίσης, στοιχείο ελκυστικό στις παροχές του λιμένα, καθιστώντας τον έναν «φτηνό λιμένα κρουαζιέρας» (ερωτ. 2 και 5).

Ωστόσο, οι δύο μεγάλες πλημμύρες «DANIEL» και «ELIAS» που έπληξαν το Σεπτέμβριο του 2023 τη Μαγνησία έφεραν σημαντική ποσότητα φερτού υλικού στην περιοχή ελλιμενισμού του λιμανιού, μειώνοντας τα βάθη των προβλήτων και καθιστώντας πολύ δύσκολη την είσοδο και τον ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων (ερωτ. 1-8). Πιο συγκεκριμένα, το βάθος του πυθμένα στην προβλήτα 2 της κρουαζιέρας μειώθηκε κατά 2 μέτρα, μετρώντας πλέον σύνολο 7,5 μέτρα βάθος, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να δεχτεί κρουαζιερόπλοια με βύθισμα πάνω από 5 μέτρα (ερωτ. 2 και 4). Οι ερωτηθέντες 2,4,6 και 8 επισημαίνουν ότι έχει υπογραφεί η σύμβαση μεταξύ του Υπουργείου Ναυτιλίας και του Ταμείου Αξιοποίησης Περιουσιακών Στοιχείων της Ελληνικής Δημοκρατίας (ΤΑΙΠΕΔ) για την αποκατάσταση των λειτουργικών βαθών του χώρου ελλιμενισμού του λιμανιού, αναμένοντας ακόμα την εταιρεία που θα πραγματοποιήσει τις ενέργειες για την εκβάθυνση του λιμένα (ερωτ. 4 και 8). Σχετικά με τις παραπάνω αναφορές, όλοι οι ερωτηθέντες αναφέρουν ότι η μείωση των λειτουργικών βαθών του λιμένα οδήγησε στις ακυρώσεις των μισών σχεδόν προγραμματισμένων δρομολογίων κρουαζιέρας στο λιμένα του Βόλου για το έτος 2024. Επιπρόσθετα, οι ερωτηθέντες 1 και 4 αναφέρουν ότι οι ακυρώσεις κρουαζιέρας θα συνεχιστούν και για το έτος 2025, καθώς η μία από τις εταιρείες που συνεργαζόταν με το λιμάνι διακόπτει τη συνεργασία λόγω της καθυστέρησης της αποκατάστασης των βαθών του λιμένα (μείον 15 προσεγγίσεις, ερωτ. 4).

Παράλληλα με τη μείωση του βάθους ελλιμενισμού του λιμένα, σημαντική είναι επίσης η εναπόθεση του σκραπ στην εμπορική προβλήτα του λιμένα, η οποία γειτνιάζει με την προβλήτα της κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, το σκραπ δημιουργεί ένα δυσάρεστο οπτικό περιβάλλον στο λιμάνι που μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την πρώτη εντύπωση των επισκεπτών, προκαλώντας την υποβάθμιση της εμπειρίας τους (ερωτ. 1 και 4). Οι επισκέπτες μπορεί να έχουν μια αρνητική εντύπωση για την πόλη ως τουριστικό προορισμό αν το λιμάνι δεν είναι καθαρό και καλά συντηρημένο (ερωτ. 1). Επίσης, ο ερωτηθείς 8 σε αυτό το σημείο αναφέρει ότι, η διαχείριση σκραπ μπορεί να προκαλέσει εκπομπές σκόνης και αερίων, επηρεάζοντας την ποιότητα του αέρα, γεγονός που μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την ανταγωνιστικότητα του λιμένα ως λιμένα κρουαζιέρας.

Αξιοσημείωτες είναι επίσης οι αναφορές των ερωτηθέντων 1, 2, 3, 6 και 8 για το χώρο υποδοχής των επισκεπτών κρουαζιέρας, οι οποίοι αναφέρουν συγκεκριμένα ότι δεν υπάρχει οργανωμένος χώρος υποδοχής των τουριστών εντός του λιμένα και η προβλήτα

που είχε κατασκευαστεί για αυτό το σκοπό (κεντρική προβλήτα) έχει παραχωρηθεί για άλλες δραστηριότητες που δεν σχετίζονται με την κρουαζιέρα. Πιο συγκεκριμένα, οι ερωτηθέντες 1 και 8 αναφέρουν ότι το κτίριο που προοριζόταν για χώρο αναμονής των επιβατών κρουαζιέρας έχει μετατραπεί σε γυμναστήριο και η κεντρική προβλήτα πλέον χρησιμοποιείται μόνο για επιβατηγά πλοία.

Στα πλαίσια της βιωσιμότητας του λιμένα, ο ερωτηθείς 2 αναφέρει ότι είναι σημαντική η πρωτοβουλία που έχει αναλάβει η ΟΛΒ ΑΕ για τη μελέτη του λιμένα με σκοπό την ηλεκτροδότηση των κρουαζιερόπλοιων από την ξηρά. Πιο συγκεκριμένα αναφέρει ότι η μελέτη έχει αργοπορήσει λόγω υψηλού κόστους. Καθώς η ηλεκτροδότηση ενός κρουαζιερόπλοιου είναι σαν να ηλεκτροδοτείται ένα μικρό χωριό, χρειάζεται τη συμμετοχή του Διαχειριστή Ελληνικού Δικτύου Διανομής Ηλεκτρικής Ενέργειας (ΔΕΔΔΗΕ) για τις νέες συνδέσεις της ηλεκτρικής ενέργειας και τη δημιουργία νέων υποσταθμών. Όπως αναφέρει ο ερωτηθείς 4 η προμήθεια της ηλεκτρικής ενέργειας στο κρουαζιερόπλοιο όταν βρίσκεται στο λιμάνι, επιτρέπει τη διακοπή των κύριων μηχανών και των γεννητριών του πλοίου για λόγους οικονομίας και μείωσης των εκπομπών. Παρόλα αυτά, ο ίδιος συμπληρώνει ότι ενώ οι πρωτοβουλίες βιωσιμότητας έχουν ξεκινήσει να εφαρμόζονται αυστηρά, οι εταιρείες κρουαζιέρας δεν τις λαμβάνουν ακόμα τόσο πολύ υπόψιν.

Ο ερωτηθείς 5 αναφέρει ότι το λιμάνι του Βόλου είναι ενταγμένο στο διεθνή χάρτη της κρουαζιέρας και απόδειξη τούτου είναι η ανοδική πορεία που κατείχε τα τελευταία χρόνια. Για την ένταξή του αυτή υλοποιήθηκαν δράσεις όπως, η βελτίωση των λιμενικών υποδομών, η συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων σε διεθνείς εκθέσεις κρουαζιέρας επί σειρά ετών, αλλά και η διαρκής συνεννόηση της διαχείρισης του λιμένα με φορείς όπως, η Ένωση Ναυτικών Πρακτόρων, διάφορους φορείς τουρισμού και το Δήμο Βόλου. Οι ερωτηθέντες 3, 6 και 8 αναφέρουν ότι πριν τις πλημμύρες «DANIEL» και «ELIAS» που έπληξαν την περιοχή του Βόλου και επέφεραν προβλήματα στα βάθη του λιμένα, οι ενέργειες προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας του Βόλου ήταν πολύ μικρή. Σε αυτό το σημείο, ο ερωτηθείς 2 υποστηρίζει ότι η προώθηση ήταν τόσο όσο χρειαζόταν για να επωφελούνται οι τουριστικοί πράκτορες και όχι η πόλη γενικότερα.

4^ο ειδικό ερευνητικό ερώτημα: *Θα μπορούσε ο λιμένας κρουαζιέρας του Βόλου να θεωρηθεί εν δυνάμει λιμένας αφητηρίας;*

Ομόφωνα και οι 8 ερωτηθέντες υποστηρίζουν ότι ο λιμένας του Βόλου δεν θα μπορούσε εύκολα να εξελιχθεί σε λιμένα αφετηρίας ταξιδιών κρουαζιέρας. Βασικό παράγοντα αυτής της διαπίστωσης αποτελεί για όλους το γεγονός ότι το κοντινότερο αεροδρόμιο στην πόλη του Βόλου, το οποίο είναι της Νέας Αγχιάλου και απέχει 24 χλμ. από την πόλη, δεν έχει τακτικές πτήσεις από και προς το εξωτερικό, γεγονός που οδηγεί σε αδυναμία πρόσβασης από σημαντικές αγορές της κρουαζιέρας. Επομένως, η συνεργασία με αεροπορικές εταιρείες, η συμμετοχή σε διεθνείς αεροπορικές εκθέσεις και συνέδρια προώθησης δρομολογίων, η διαμόρφωση και η εισαγωγή μιας σειράς υποστηρικτικών πολιτικών για την ανάπτυξη των διεθνών πτήσεων του αεροδρομίου, όπως η επιδότηση των δρομολογίων των αεροπορικών εταιρειών και η συνεργασία με γειτονικές πόλεις και περιφέρειες για την κατασκευή περιφερειακών αεροπορικών κόμβων αποτελούν βασικές ενέργειες για να αυξήσουν τη ζήτηση των διεθνών πτήσεων στην περιοχή και κατ' επέκταση να καλλιεργήσουν τη φιλοδοξία ώστε ο λιμένας του Βόλου να γίνει λιμένας βάσης της κρουαζιέρας (ερωτ. 1, 5 και 8).

Επίσης, οι ερωτηθέντες 1,2,3,7 και 8 υποστηρίζουν ότι δεδομένης της μη διαθεσιμότητας μεγάλων ξενοδοχείων στην περιοχή, δύσκολα μπορεί να εξυπηρετηθεί μεγάλος αριθμός επιβατών, οι οποίοι σκοπεύουν να διανυκτερεύσουν στην πόλη, όπως συνηθίζεται σε έναν λιμένα αφετηρίας. Όπως αναφέρει ο ερωτηθείς 1 σε περίπτωση που δεν υπάρχουν μεγάλα ξενοδοχεία, ενδέχεται να μην καλυφθούν οι ανάγκες διαμονής μεγάλου αριθμού τουριστών ταυτόχρονα, ενώ παράλληλα είναι πιθανό για τους τουρίστες να μην καταφέρουν να κλείσουν κατάλληλα δωμάτια ή να αναγκαστούν να επιλέξουν ένα μικρό ξενοδοχείο με κακές συνθήκες, το οποίο με τη σειρά του επηρεάζει την εντύπωση των τουριστών για την ικανότητα υποδοχής τουρισμού της περιοχής. Επίσης, σύμφωνα με τον ερωτώμενο 7, οι εταιρείες κρουαζιέρας λαμβάνουν υπόψη το επίπεδο των χερσαίων ανέσεων σε έναν προορισμό όταν σχεδιάζουν τα δρομολόγιά τους και επιλέγουν πού θα προσεγγίσουν. Η έλλειψη μεγάλων ξενοδοχείων στην πόλη του Βόλου, καθιστά την πόλη - λιμάνι λιγότερο ελκυστική ως αφετηρία κρουαζιέρας για τις εταιρείες. Σε αυτό το σημείο, αξίζει να αναφερθεί η πρόταση του ερωτηθέντος 1 για τη μετακίνηση της αποβάθρας επιβίβασης και αποβίβασης της κρουαζιέρας από την προβλήτα 3 στην προβλήτα 2 και την αξιοποίηση του ΣΙΑΟ της προβλήτας 2 ως μεγάλο ξενοδοχείο 5 αστέρων που θα καλύψει τις ανάγκες των επιβατών, δημιουργώντας ένα υψηλού επιπέδου και άνετο ταξιδιωτικό περιβάλλον.

Επιπλέον, οι ερωτηθέντες 1,3,5,6 και 8 επισημαίνουν ότι οι λιμενικές υποδομές του λιμένα δεν επαρκούν ή δεν είναι προσανατολισμένες για ένα λιμένα βάσης κρουαζιέρας. Όπως υποστηρίζει ο ερωτηθείς 5, ο λιμένας του Βόλου έχει κυρίως εμπορευματικό προσανατολισμό κατά παράδοση. Αυτό συνεπάγεται ότι τα κρηπιδώματα που διαθέτει είναι κυρίως για την εξυπηρέτηση των εμπορικών πλοίων και ο μηχανολογικός του εξοπλισμός είναι σταθερής τροχιάς, για παράδειγμα την εμπορική προβλήτα διατρέχουν σιδηροτροχιές, επί των οποίων κινούνται ηλεκτροκίνητοι γερανοί για την εξυπηρέτηση των φορτίων. Επομένως, μία διαρκής «δέσμευση» της χρήσης πολύτιμων κρηπιδωμάτων από κρουαζιερόπλοια μεγέθους 250 μέτρων μήκους και άνω, αλλά και των χώρων αναμονής από έναν μεγάλο αριθμό επιβατών κρουαζιέρας, αλλάζει το προφίλ του λιμένα διαταράζοντας έτσι την ισορροπία που έχει δημιουργηθεί. Ο ερωτηθείς 8 υποστηρίζει ότι, σε περίπτωση που δημιουργηθούν νέες κατάλληλες λιμενικές υποδομές ώστε ο λιμένας του Βόλου να γίνει λιμένας αφετηρίας, χρειάζεται η εξεύρεση και η επένδυση τεράστιων κεφαλαίων, αλλά και η τροποποίηση του στρατηγικού σχεδιασμού της ΟΛΒ ΑΕ. Σε αυτό το σημείο, ο ερωτηθείς 6 υποστηρίζει ότι, η εξεύρεση κεφαλαίων για την ανάπτυξη της εν λόγω δραστηριότητας στο λιμένα του Βόλου μπορεί να πραγματοποιηθεί από μία ιδιωτική εταιρεία, η οποία θα εμπλακεί στη διαχείριση του λιμένα, μετά από εκτίμηση της ίδιας ότι η επένδυση που χρειάζεται για δημιουργία νέων ή βελτίωση των ήδη υπάρχουσών υποδομών υπερκαλύπτεται από τα οφέλη της ιδιωτικής διαχείρισης του λιμένα του Βόλου ως λιμένα αφετηρίας. Οι ερωτηθέντες 3 και 5 αναφέρουν ότι για να θεωρηθεί ο λιμένας του Βόλου εν δυνάμει κρουαζιέρας αφετηρίας θα χρειαζόνταν αλλαγές στις λιμενικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, όπως η εγκατάσταση ή αναβάθμιση ή προσαρμογή υφιστάμενων επιχειρήσεων που σχετίζονται με το «homeporting», η βελτίωση των τελωνειακών διαδικασιών που σχετίζονται με το «homeporting» και η αποκατάσταση της σιδηροδρομικής πρόσβασης στην πόλη του Βόλου.

Σύμφωνα με τους ερωτηθέντες 1,2,3 και 6, η έλλειψη συνεργασιών του λιμένα με τοπικά και περιφερειακά τουριστικά πρακτορεία, ξενοδοχεία, γραφικά σημεία και άλλες επιχειρήσεις που σχετίζονται με τον τουρισμό αποτελούν τροχοπέδη ώστε ο λιμένας του Βόλου να αποτελεί σημείο εκκίνησης της κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, ο ερωτηθείς 2 τονίζει ότι μέσω συνεργασιών, είναι δυνατόν να προσαρμοστεί ένα διαφοροποιημένο προϊόν για την ικανοποίηση των αναγκών διαφορετικών τύπων τουριστών, γεγονός που διευρύνει την πηγή τουριστών, εδραιώνοντάς το ως λιμένα αναχώρησης. Ο ερωτηθείς 3 επισημαίνει ότι, η μη στενή συνεργασία με τις λιμενικές αρχές και την κυβέρνηση οδηγεί

στη μη βελτίωση των οδών πρόσβασης από και προς το λιμένα του Βόλου, δυσχεραίνοντας τις μεταφορές των επιβατών και αποτρέποντας το λιμένα να εξελιχθεί σε λιμένα αφετηρίας. Επίσης, ο ερωτηθείς 6 υποστηρίζει ότι, η σύμπραξη του λιμένα του Βόλου με μια ιδιωτική εταιρεία θα ενισχύσει την οργάνωση μιας πιο λογικής συχνότητας δρομολογίων κρουαζιέρας στο λιμένα του Βόλου, αυξάνοντας τον αριθμό αναχωρήσεων κατά τη διάρκεια των περιόδων αιχμής, έτσι ώστε το λιμάνι να διαμορφώσει σταδιακά έναν σταθερό και τακτικό τρόπο λειτουργίας για τον απόπλου των κρουαζιερόπλοιων, ο οποίος θα συμβάλλει στην εδραίωση του ως λιμένα αναχώρησης.

Σύμφωνα με τους ερωτηθέντες 1,3 και 8 η προώθηση πολιτιστικών δράσεων, αλλά και η δημιουργία μεγάλων ελκυστικών οντοτήτων είναι επίσης ενέργειες τις οποίες χρειάζεται να αναπτύξουν οι αρμόδιοι του τουρισμού του Βόλου, ώστε το λιμάνι της πόλης να καθιερωθεί ως αφετηρία κρουαζιέρας. Για παράδειγμα, ο ερωτηθείς 3 προτείνει την καθιέρωση του Μουσείου της Αργούς ως τοπόσημο του Βόλου και σημείο προσέλκυσης τουριστών κρουαζιέρας. Με τη δημιουργία ειδικού εμπορικού σήματος της πόλης, το λιμάνι της μπορεί σταδιακά να αναπτύξει τη δική του μοναδική εικόνα εμπορικού σήματος και να διαφοροποιηθεί από τα άλλα λιμάνια, προσελκύοντας περισσότερους τουρίστες κρουαζιέρας που θέλουν να ξεκινήσουν το ταξίδι τους από το Βόλο. Αξίζει σε αυτό το σημείο η αναφορά της πρότασης του ερωτηθέντος 1 για τη δημιουργία μίας κρουαζιέρας με σημείο αφετηρίας το Βόλο, με το πλοίο «ΑΡΓΩ» στις περιοχές που πραγματοποιήθηκε η πραγματική Αργοναυτική Εκστρατεία, προωθώντας την πολιτιστική παράδοση της πόλης και παράλληλα καθιερώνοντας το λιμένα του Βόλου ως λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας.

Τέλος, σύμφωνα με τους ερωτηθέντες 6 και 8, ο λιμένας του Βόλου χρειάζεται μια μεγάλη ενδοχώρα, η οποία θα έχει μια τεράστια τοπική βάση επιβατών κρουαζιέρας. Με αυτόν τον τρόπο θα υπάρχει σημαντικός αριθμός δυνητικών πηγών επιβατών κρουαζιέρας που θα επιθυμούν να ξεκινήσουν το ταξίδι τους από εκεί. Επίσης, όπως υποστηρίζει ο ερωτηθείς 8, οι μεγάλες πόλεις ελκύουν τους ξένους τουρίστες, λόγω των πλούσιων τουριστικών πόρων, των διαφορετικών πολιτισμών και των πολυάριθμων εμπορικών και ψυχαγωγικών εγκαταστάσεών τους. Στην περίπτωση του Βόλου, ο οποίος θεωρείται μία μεσαία πόλη, τα παραπάνω μειονεκτήματα ίσως θεωρούνται πλεονεκτήματα για τους επιβάτες που επιθυμούν να ξεκινήσουν το ταξίδι τους από μία παραθαλάσσια, ήρεμη με πλούσιο πολιτισμό πόλη, εφόσον μία καλή προώθηση της

πόλης και του λιμένα της μπορεί να καλλιεργήσει μία σταθερή πηγή τουριστών και το λιμάνι να γίνει λιμάνι αναχώρησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

8.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με την ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας και τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των ανθρώπων, όλο και περισσότεροι τουρίστες εστιάζουν την προσοχή τους στον τουρισμό

κρουαζιέρας. Συνεπώς, καθώς αυξάνονται οι επιβάτες της κρουαζιέρας, οι φορείς εκμετάλλευσης της κρουαζιέρας αντιμετωπίζουν την πρόκληση της ανάπτυξης ανταγωνιστικών δρομολογίων που στοχεύουν στη μέγιστη ικανοποίηση των επιβατών, με παράλληλη βελτιστοποίηση της ανάπτυξης του στόλου των κρουαζιερόπλοιων τους, για την ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους και τη μεγιστοποίηση των εσόδων.

Στόχος της παρούσας εργασίας ήταν η διερεύνηση των παραγόντων που λαμβάνονται υπόψιν ώστε ένας λιμένας να μπορεί να ενταχθεί σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας. Επιπλέον, ήταν η αναζήτηση των παραγόντων που παίζουν σημαντικό ρόλο στην επιλογή ενός λιμένα, ως λιμένα αφετηρίας σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας. Ακόμα, στόχο αποτέλεσε και η έρευνα πάνω στο λιμένα του Βόλου, με σκοπό να κατανοηθούν καλύτερα οι παράγοντες που παίζουν καθοριστικό ρόλο, ώστε να ενταχθεί ένας μεσαίου μεγέθους λιμένας σε ένα δρομολόγιο κρουαζιέρας. Για το λόγο αυτό, πραγματοποιήθηκε μια εμπειρική διερεύνηση που είχε ως σκοπό να απαντηθούν τα ερευνητικά ερωτήματα που τέθηκαν.

8.2 ΕΙΔΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με την παρούσα μελέτη που διεξήχθη για τους λιμένες κρουαζιέρας και τους παράγοντες που καθορίζουν την επιλογή τους σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας, τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι τα παρακάτω.

Πρώτον, μέσω της βιβλιογραφικής επισκόπησης αναπτύχθηκε ένας κατάλογος έντεκα (11) σχετικών παραγόντων που παίζουν ρόλο, ώστε να ενταχθεί ένας λιμένας σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, οι παράγοντες αυτοί είναι η επάρκεια των λιμενικών υποδομών, οι λιμενικές υπηρεσίες, το είδος διαχείρισης του λιμένα, η γεωγραφία του λιμένα, η συνδεσιμότητα του λιμένα με την ενδοχώρα, η βιωσιμότητα του λιμένα, η ασφάλεια του λιμένα, οι δυνατότητες ανάπτυξης του λιμένα, η ελκυστικότητα της ενδοχώρας, οι τουριστικές υποδομές της πόλης – λιμένα, η πολιτική σταθερότητα της πόλης – λιμένα και η ικανοποίηση των τουριστών από τις συνολικές παροχές της κρουαζιέρας. Η ιεράρχηση αυτών των παραμέτρων θα μπορούσε να προσφέρει χρήσιμα συμπεράσματα για τους παράγοντες που θα πρέπει να λάβει υπόψιν ένα λιμάνι κρουαζιέρας προκειμένου να προσελκύσει εταιρείες κρουαζιέρας, ωστόσο, ο στόχος της παρούσας εργασίας δεν είναι η διερεύνηση οικονομετρικών αναλύσεων.

Δεύτερον, η εργασία διερεύνησε τους παράγοντες που καθορίζουν την επιλογή ενός λιμένα αφετηρίας από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Μια δευτερογενής έρευνα για τους λιμένες αφετηρίας της Γένοβας και της Σαβόνας στην Ιταλία, σε σύγκριση με το λιμένα

προσέγγισης του Πειραιά, προσφέρει γνώση που μπορεί να συμβάλει στη διαμόρφωση του στρατηγικού σχεδιασμού της δημόσιας πολιτικής, όπως και στην καθοδήγηση των επενδύσεων και αποφάσεων πολιτικής που αποσκοπούν στη βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών στον εκάστοτε λιμένα αφετηρίας ή προσέγγισης κρουαζιέρας, με σκοπό την επιτυχή ένταξή του σε ένα δρομολόγιο κρουαζιέρας. Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι, η επάρκεια των λιμενικών και τουριστικών υποδομών, η ελκυστικότητα των τουριστικών αξιοθέατων της ενδοχώρας και η εγγύτητα του λιμένα σε διεθνές αεροδρόμιο με τακτικές συνδέσεις από μεγάλες αγορές του εξωτερικού είναι οι παράγοντες που διαδραματίζουν τον πιο σημαντικό ρόλο για την επιλογή ενός λιμένα ως λιμένα αφετηρίας ή / και τερματισμού.

Τρίτο στόχο της εργασίας αποτέλεσε η διερεύνηση μέσω της εμπειρικής έρευνας, για το αν το λιμάνι του Βόλου πληροί ή όχι τις προϋποθέσεις ώστε να καθιερωθεί ως λιμένας προσέγγισης σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας. Με βάση τα ευρήματα της έρευνας, καταλήγουμε ότι ο λιμένας του Βόλου μπορεί να ενταχθεί και να καθιερωθεί ως λιμένας προσέγγισης σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας. Πιο συγκεκριμένα, οι παράγοντες όπως, η ασφάλεια του λιμένα, τα χαμηλά λιμενικά τέλη και η γεωγραφία του λιμένα, όπως η εγγύτητα του σε μεγάλα και δημοφιλή λιμάνια, αλλά και η γειτνίαση με το Πήλιο και τα Μετέωρα είναι οι πιο σημαντικοί παράγοντες που καθορίζουν το λιμάνι του Βόλου σε σημαντικό λιμένα προσέγγισης κρουαζιέρας. Ακολουθούν με τη φθίνουσα σειρά, το είδος διαχείρισης του λιμένα, η ελκυστικότητα της ενδοχώρας, οι προοπτικές ανάπτυξης του λιμένα, η βιωσιμότητα του λιμένα, η συνδεσιμότητά του με την ενδοχώρα, οι λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις, η ικανοποίηση των επιβατών της κρουαζιέρας στο λιμένα – σταθμό του Βόλου και οι τουριστικές υποδομές της πόλης – λιμένα.

Τέλος, στόχο αποτέλεσε και η μελέτη του λιμένα του Βόλου με σκοπό να ερευνηθεί αν μπορεί να αποτελέσει έναν εν δυνάμει λιμένα αφετηρίας. Ως αποτέλεσμα του παραπάνω συμπεράσματος και σε συνδυασμό με τις παρούσες συνθήκες των λιμενικών του υποδομών, εξαιτίας των πλημμυρών που έπληξαν την περιοχή το Σεπτέμβριο του 2023, η έρευνά καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ο λιμένας του Βόλου δύσκολα μπορεί να εξελιχθεί σε λιμένα αφετηρίας. Η μελέτη έδειξε ότι ο μικρός αριθμός των πτήσεων από μεγάλες αγορές της κρουαζιέρας, η έλλειψη μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων στην περιοχή, η μικρή ενδοχώρα της πόλης του Βόλου, το ασταθές οικονομικό περιβάλλον της πόλης και το «κοινό» προφίλ του λιμένα ως εμπορικός και τουριστικός λιμένας

ταυτόχρονα αποτελούν τροχοπέδη στην εξέλιξη του λιμένα σε λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας.

8.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Με βάση την παρούσα μελέτη που πραγματοποιήθηκε για τους παράγοντες που διαμορφώνουν ένα δίκτυο κρουαζιέρας σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, τη δευτερογενή έρευνα στους λιμένες της Γένοβας, της Σαβόνας και του Πειραιά και τις συνεντεύξεις στους αρμόδιους φορείς για το λιμένα κρουαζιέρας του Βόλου προκύπτουν οι παρακάτω προτάσεις.

Αρχικά, το ανταγωνιστικό τοπίο του κλάδου της κρουαζιέρας φαίνεται να επιβάλλει στον Βόλο την ανάπτυξη αποτελεσματικών στρατηγικών μάρκετινγκ για την προσέλκυση εταιρειών κρουαζιέρας. Καθώς ο ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων - λιμένων εντείνεται, είναι ζωτικής σημασίας για τον Βόλο να δημιουργήσει μια ξεχωριστή εικόνα και να προωθήσει τις μοναδικές προσφορές του στους φορείς κρουαζιέρας. Οι συνεργασίες μεταξύ των λιμενικών αρχών, της κυβέρνησης, του Δήμου Βόλου, της Περιφέρειας Θεσσαλίας και των τοπικών τουριστικών πρακτόρων, μπορούν να συμβάλουν στη δημιουργία μιας συνεκτικής στρατηγικής που θα ενισχύσει τη συνολική ελκυστικότητα του Βόλου ως προορισμού κρουαζιέρας.

Δεύτερον, ένα πιο σταθερό οικονομικό περιβάλλον μπορεί να αποτελέσει εγγύηση για τη βιώσιμη ανάπτυξη του λιμένα του Βόλου, ως λιμένα κρουαζιέρας. Για παράδειγμα, η διαχείριση του λιμένα κρουαζιέρας του Βόλου από μία ιδιωτική εταιρεία, μπορεί να παράσχει ισχυρή οικονομική στήριξη για την κατασκευή των υποδομών και τη λειτουργία των υπηρεσιών, κατάλληλων για την ενίσχυση της κρουαζιέρας στην περιοχή. Επίσης, μπορεί να ενθαρρύνει περισσότερες εταιρείες που σχετίζονται με τον κλάδο της κρουαζιέρας να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους στην περιοχή, διαθέτοντας περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης στο ανθρώπινο δυναμικό της πόλης.

Σε συνδυασμό με την παραπάνω πρόταση, αξίζει να αναφερθεί ότι καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της αγοράς παίζουν και οι αντιλήψεις των κατοίκων του Βόλου σχετικά με τον τουρισμό κρουαζιέρας. Συχνά, ενώ οι κάτοικοι αναγνωρίζουν τα οικονομικά οφέλη του τουρισμού κρουαζιέρας, όπως η δημιουργία θέσεων εργασίας και η αύξηση των εργασιών για τις τοπικές επιχειρήσεις, υπάρχουν επίσης ανησυχίες σχετικά με τις πιθανές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και τον τοπικό πολιτισμό. Η αντιμετώπιση αυτών των ανησυχιών μέσω της εμπλοκής της κοινότητας και των πρακτικών βιώσιμου

τουρισμού είναι απαραίτητη για την προώθηση μιας θετικής σχέσης μεταξύ του τουρισμού κρουαζιέρας και των κατοίκων του Βόλου, η οποία με τη σειρά της μπορεί να βελτιώσει τη συνολική εμπειρία για τους επισκέπτες.

Παράλληλα, αξίζει τα τοπικά ξενοδοχεία και εστιατόρια να επικεντρωθούν περισσότερο στην παροχή υπηρεσιών που ενισχύουν την εμπειρία της κρουαζιέρας, όπως ξεναγήσεις, τοπική γαστρονομία και πολιτιστικές εμπειρίες που αντικατοπτρίζουν την κληρονομιά της περιοχής. Αυτή η εστίαση σε προσαρμοσμένες εμπειρίες μπορεί να βελτιώσει σημαντικά την ικανοποίηση των τουριστών κρουαζιέρας, οδηγώντας σε θετική στόμα με στόμα και επαναλαμβανόμενες επισκέψεις.

Εξαιτίας του περιορισμού της εμπειρικής έρευνας στο λιμένα του Βόλου, ως περαιτέρω ερευνητική προσέγγιση, ενδιαφέρον θα είχε η διεξαγωγή μίας εμπειρικής έρευνας που θα μελετήσει εκτενέστερα και θα συγκρίνει τα χαρακτηριστικά του μεσαίου λιμένα του Βόλου και της ενδοχώρας του, με τα χαρακτηριστικά εκείνων των συνεργαζόμενων του λιμένων κρουαζιέρας, όπως του Ηρακλείου, της Σαντορίνης, της Μυκόνου, της Θεσσαλονίκης και της Κωνσταντινούπολης. Σκοπός αυτής της μελέτης θα αποτελέσει η βαθύτερη διερεύνηση των παραγόντων που καθορίζουν την καθιέρωση ενός μεσαίου μεγέθους λιμένα – σταθμού ως λιμάνι προσέγγισης σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας, αλλά και η αποκάλυψη ευρημάτων που θα οδηγήσουν σε ενέργειες προσέλκυσης περισσότερων εταιρειών κρουαζιέρας στην περιοχή.

Σε δεύτερο πλάνο, σκόπιμο θα ήταν να διεξαχθεί έρευνα που θα παρατηρεί κατά πόσο ικανοποιημένοι μένουν οι επισκέπτες της κρουαζιέρας από τη στάση τους στο λιμένα του Βόλου. Σύμφωνα με τα ευρήματα της μελέτης, η ικανοποίηση των επισκεπτών είναι ένας από τους παράγοντες που καλύπτεται στο μικρότερο βαθμό από το λιμένα κρουαζιέρας του Βόλου, γεγονός που δείχνει ότι οι μελέτες που έχουν διεξαχθεί στα πλαίσια της ανάπτυξης του κλάδου στην περιοχή έχουν στηριχθεί περισσότερο σε μακροοικονομικούς παράγοντες και όχι σε παράγοντες που αξιολογούν την ευχαρίστηση που λαμβάνει ο επισκέπτης. Επομένως, ερωτηματολόγια και συνεντεύξεις προς τους τουρίστες κρουαζιέρας που επισκέπτονται το λιμάνι του Βόλου, θα βοηθήσει στην ανακάλυψη διαφορετικών παραγόντων που ίσως να συνδράμουν στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην περιοχή.

Ως επίλογο στην παρούσα εργασία θα λέγαμε ότι ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της παγκόσμιας αγοράς του τουρισμού. Συνεπώς, ο ρόλος των

υπεύθυνων χάραξης κρουαζιέρας είναι πολύ σημαντικός και δύσκολος, καθώς πρέπει να αγωνίζονται καθημερινά για να ανακαλύπτουν νέα δρομολόγια και να προσφέρουν υπηρεσίες που ανταποκρίνονται στις διαφορετικές προτιμήσεις των επιβατών. Επομένως, για την επίτευξη αυτού του σκοπού, σημαντικός δεν μπορεί να είναι μόνο ο προορισμός, αλλά και το ταξίδι, στη θάλασσα αλλά και στην ξηρά.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Δερμιτζόγλου Γ. (2018). 20ο Επιστημονικό Συνέδριο Συνδέσμου Ελλήνων Περιφερειολόγων «Η περιφέρεια σε καμπή: Μετα-ψηφιακές κοινότητες, νέος τοπικισμός και επανεθνικοποίηση - Αναπτυξιακές προεκτάσεις», Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο 4-5 Ιουνίου 2018. Αναρτήθηκε από: [Ο](#)

[τουρισμός πόλεων \(city break\) ως βιώσιμο εργαλείο αξιοποίησης πολιτισμικής κληρονομιάς: Η περίπτωση της πόλης του Πειραιά | Georgios Dermizoglou - Academia.edu](#) στις 27.9.2024.

Νιαβής, Σ. (2019). «Αξιολόγηση της επίδρασης του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος στις προοπτικές ανάπτυξης των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας». *Αειχώρος: Κείμενα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Ανάπτυξης*, (28), σ. 157–181. <https://doi.org/10.26253/heal.uth.ojs.aei.2019.446>

Πάλλης, Θ., Βαγγέλας, Γ. Κ., Αράπη, Κ., Κλαδάκη, Π. & Παπαχρήστου, Α. (2017). «Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα». *Διανέσεις, Οργανισμός Έρευνας και Ανάλυσης*. Αναρτήθηκε από: https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/09/limania_krouaziera_final.pdf στις 22.6.2024.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Aggett, M. (2011). “Cruise Passengers’ Complaints: An Analysis of Online Reviews.” In: Gibson, P., Papathanassis, A., Milde, P. (eds) *Cruise Sector Challenges*. Gabler Verlag, pp. 147-157. https://doi.org/10.1007/978-3-8349-6871-5_9

Ahmed, J. U., Iqbal, R., Islam, Q. T., Gazi, M. A. & Ahmed, A. (2022). “P&O cruises: the case of pursuing sustainability goal”. *Asia-Pacific Journal of Management Research and Innovation*, 18(1-2), pp. 78-87. <https://doi.org/10.1177/2319510x221136693>

Andriotis, K. & Agiomirgianakis, G. (2010). “Cruise visitors' experience in a Mediterranean port of call”. *International Journal of Tourism Research*, 12(4), pp. 390-404. <https://doi.org/10.1002/jtr.770>

Angelucci, E. (Π.Ε) (1970). “Encyclopaedia of Ships”. *Odhams Books, London, New York, Sydney, Toronto*.

Anton, E. (2019). “Cruise industry in Romania – an emerging market”. *Proceedings of the International Conference on Business Excellence*, 13(1), pp. 528-536. <https://doi.org/10.2478/picbe-2019-0046>

Aquilino, L., Armenski, T., & Wise, N. (2018). “Assessing the competitiveness of Matera and the Basilicata region (Italy) ahead of the 2019 European capital of culture”. *Tourism and Hospitality Research*, 19(4), 503-517. <https://doi.org/10.1177/1467358418787360>

Arasli, H., Saydam, M. & Kilic, H. (2020). “Cruise travelers’ service perceptions: a critical content analysis”. *Sustainability*, 12(17):6702. <https://doi.org/10.3390/su12176702>

Armenski, T., Stankov, U. & Choi, H. C. (2018). “Destination branding of European Russia: an empirical investigation of the web projected imagery”. *Drustvena Istrazivanja*, 27(4), pp. 735-755. <https://doi.org/10.5559/di.27.4.08>

Asero, V. & Skonieczny, S. (2018). “Cruise tourism and sustainability in the Mediterranean. Destination Venice.” *Mobilities, Tourism and Travel Behavior - Contexts and Boundaries*. <https://doi.org/10.5772/intechopen.71459>

Aslanidis, P. C. & Golia, E. E. (2022). “Urban sustainability at risk due to soil pollution by heavy metals—case study: Volos, Greece”. *Land*, 11(7), 1016. <https://doi.org/10.3390/land11071016>

Åström, J. K. (2017). “Theme factors that drive the tourist customer experience”. *International Journal of Culture, Tourism, Hospitality Research*, 11(2), pp. 125-141. <https://doi.org/10.1108/IJCTHR-07-2015-0070>

Bakar, N., Guerrero, J., Vasquez, J., Bazmohammadi, N., Yu, Y., Abusorrah, A., ... & Al-Turki, Y. (2021). “A review of the conceptualization and operational management of seaport microgrids on the shore and seaside”. *Energies*, 14, 7941. <https://doi.org/10.20944/preprints202110.0300.v1>

- Bahattab, S., Chen McCain, S. & Lolli, J. (2023). "Cruise ship safety measures and their influence on passenger sense of security and purchase intention". *Consumer Behavior in Tourism and Hospitality*, 18(2), pp. 191-199. <https://doi.org/10.1108/cbth-08-2022-0163>
- Balestrino, M. (2012). Advances in the preclinical study of ischemic stroke. <https://doi.org/10.5772/1082>
- Baños-Pino, J. & Tovar, B. (2019). "Explaining cruisers' shore expenditure through a latent class tobit model: evidence from the Canary Islands". *Tourism Economics*, 25(7), pp. 1105-1133. <https://doi.org/10.1177/1354816618823599>
- Baran, K. & Neumann, T. (2023). "A Comparative Analysis of Seaports in Terms of the Development of Maritime Tourism in the Area of the Baltic Sea Water". 15(21):3721. <https://doi.org/10.3390/w15213721>
- Bekci, B. (2022). "Cruise tourism directed to natural and cultural landscape areas in the black sea basin". *Journal of Multidisciplinary Academic Tourism*, 7(2), pp. 1-17. <https://doi.org/10.31822/jomat.2022-7-2-1>
- Blas, S. & Buzova, D. (2016). "Guided tour influence on cruise tourist experience in a port of call: an ewom and questionnaire-based approach". *International Journal of Tourism Research*, 18(6), pp. 558-566. <https://doi.org/10.1002/jtr.2073>
- Blas, S., Buzova, D. & Díaz, M. W. S. (2019). "The sustainability of cruise tourism onshore: the impact of crowding on visitors' satisfaction". *Sustainability*, 11(6):1510. <https://doi.org/10.3390/su11061510>
- Blas, S., Buzova, D. & Carvajal-Trujillo, E. (2015). "Investigating the moderating effect of information sources on cruise tourist behaviour in a port of call". *Current Issues in Tourism*, 20(2), pp. 120-128. <https://doi.org/10.1080/13683500.2015.1091444>
- Boveri, A. & Porcellacchia, F. (2022). "An innovative cruise-ship onshore power supply facility in the port of Marseille. *Progress in Marine Science and Technology*. E-book: "Technology and Science for the Ships of the future". 6, pp. 348-363 <https://doi.org/10.3233/pmst220043>
- Bowen, C. L., Fidgeon, P. & Page, S. J. (2013). "Maritime tourism and terrorism: customer perceptions of the potential terrorist threat to cruise shipping". *Current Issues in Tourism*, 17(7), pp. 610-639. <https://doi.org/10.1080/13683500.2012.743973>
- Brandolini, P., Cappadonia, C., Luberti, G. M., Donadio, C., Stamatopoulos, L., Maggio, C. D. & Monte, M. D. (2019). "Geomorphology of the Anthropocene in Mediterranean urban areas". *Progress in Physical Geography: Earth and Environment*, 44(4), pp. 461-494. <https://doi.org/10.1177/0309133319881108>
- Braun, B. M., Xander, J. A. & White, K. L. (2002). "The impact of the cruise industry on a region's economy: a case study of Port Canaveral, Florida". *Tourism Economics*, 8(3), pp. 281-288. <https://doi.org/10.5367/000000002101298124>
- Brida, J. G., Bukstein, D., Garrido, N. & Tealde, E. (2012). "Cruise passengers' expenditure in the Caribbean port of call of Cartagena de Indias: a cross-section data analysis". *Tourism Economics*, 18(2), pp. 431-447. <https://doi.org/10.5367/te.2012.0115>
- Brida, J. G., Riaño, E. & Zapata-Aguirre, S. (2011). "Residents' attitudes and perceptions towards cruise tourism development: a case study of Cartagena de Indias (Colombia)". *Tourism and Hospitality Research*, 11(3), pp. 181-196. <https://doi.org/10.1177/1467358411415153>
- Brida, J. G., Scuderi, R. & Seijas, M. N. (2012). "Segmenting cruise passengers visiting Uruguay: a factor-cluster analysis". *International Journal of Tourism Research*, 16(3), pp. 209-222. <https://doi.org/10.1002/jtr.1916>

- Bruzzi, S. & Benevolo, C. (2021). "Cruisers' intention of returning to European destinations: a regression analysis". *International Journal of Tourism Research*, 24(2), pp. 311-322. <https://doi.org/10.1002/jtr.2503>
- Cao Z. (2023). "Research on Heritage Tourism in Athens". *Journal of Civil Engineering and Urban Planning*, 5(6), pp. 37-43, [10.23977/jceup.2023.050606](https://doi.org/10.23977/jceup.2023.050606)
- Carmosino, G., Piardi, S. E. M. & Ratti, A. (2020). "Smart technologies and dematerialization as new opportunities for the design of more sustainable ships: case studies in cruise vessel design". *Maritime Technology and Research*, 3(1), Manuscript. <https://doi.org/10.33175/mtr.2021.241542>
- Casado-Díaz, A. B., Navarro-Ruiz, S., Nicolau, J. L. & Baidal, J. A. I. (2021). "Expanding our understanding of cruise visitors' expenditure at destinations: the role of spatial patterns, onshore visit choice and cruise category." *Tourism Management*, 83, 104199. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2020.104199>
- Cashman, D. (2016). "The most atypical experience of my life': the experience of popular music festivals on cruise ships". *Tourist Studies*, 17(3), pp. 245-262. <https://doi.org/10.1177/1468797616665767>
- Castaldi, M. (2022). La qualità spaziale del sistema piazzapalazzo: palazzi domenico grillo e fieschi-ravaschieri a genova. DIALOGHI / DIALOGUES • Visioni E Visualità / Visions and Visuality. <https://doi.org/10.3280/oa-832-c27>
- Castillo-Manzano, J.I., Fageda, X. & Gonzalez-Laxe, F. (2014), "An analysis of the determinants of cruise traffic: an empirical application to the Spanish port system". *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 66(3), pp. 115-125. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2014.03.008>
- Chang, Y. T., Park, H., Liu, S. & Roh, Y. (2015). "Economic impact of cruise industry using regional input-output analysis: a case study of Incheon". *Maritime Policy & Management*, 43(1), pp. 1-18. <https://doi.org/10.1080/03088839.2015.1086837>
- Chaos, S. R., Roca, D. P., Marchán, S. S. & Conejo, A. S. (2017). "Cruise passenger impacts on mobility within a port area: case of the port of Barcelona". *International Journal of Tourism Research*, 20(2), pp. 147-157. <https://doi.org/10.1002/jtr.2165>
- Chen, J., Neuts, B., Nijkamp, P. & Liu, J. (2016). "Demand determinants of cruise tourists in competitive markets: motivation, preference and intention". *Tourism Economics*, 22(2), pp. 227-253. <https://doi.org/10.5367/te.2016.0546>
- Chua, B., Lee, S., Goh, B. & Han, H. (2015). "Impacts of cruise service quality and price on vacationers' cruise experience: moderating role of price sensitivity". *International Journal of Hospitality Management*, 44, pp. 131-145. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2014.10.012>
- Coggins J. & Oscar A. (2014). "The globalization of the cruise industry: a tale of ships". *Journal Worldwide hospitality and tourism themes*. 6(2), pp 138 – 151 [10.1108/WHATT-12-2013-0048](https://doi.org/10.1108/WHATT-12-2013-0048)
- Colavitti, A. M. & Usai, A. (2019). "Applying the hul approach to walled towns of Mediterranean seaport cities". *Journal of Place Management and Development*, 12(3), pp. 338-364. <https://doi.org/10.1108/jpmd-03-2018-0025>
- Crovella, T., Paiano, A., Bhuiyan, M. A. & Lagioia, G. (2021). "The sustainability management in the cruise tourism – an application". 6th International Thematic Monograph: *Modern Management Tools and Economy of Tourism Sector in Present Era*, pp. 171-187. <https://doi.org/10.31410/tmt.2021-2022.171>

- Cusano, M. I., Ferrari, C., & Tei, A. (2017). "Port hierarchy and concentration: Insights from the Mediterranean cruise market". *International Journal of Tourism Research*, 19(2), pp. 235-245. <https://doi.org/10.1002/jtr.2106>
- De Cantis, S., Ferrante, M., Kahani, A. & Shoval, N. (2016). "Cruise passengers' behavior at the destination: Investigation using GPS technology". *Tourism Management*, 52, pp. 133-150. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2015.06.018>
- Di Vaio, A., Varriale, L., Lekakou, M. & Stefanidaki, E. (2021). "Cruise and container shipping companies: A comparative analysis of sustainable development goals through environmental sustainability disclosure". *Maritime Policy & Management*, 48(2), pp. 184-212. <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1754480>
- Di Vaio, A., Varriale, L., Lekakou, M. & Pozzoli, M. (2023). "SDGs disclosure: evidence from cruise corporations' sustainability reporting", *Corporate Governance*, 23(4), pp. 845-866. <https://doi.org/10.1108/CG-04-2022-0174>
- Diakomihalis, M. (2007). "Greek Maritime Tourism: Evolution, Structures and Prospects, Research in Transportation Economics", Chapter 13, 21, pp. 419-455, [https://doi.org/10.1016/S0739-8859\(07\)21013-3](https://doi.org/10.1016/S0739-8859(07)21013-3)
- Dimitrov, M. & Stankova, M. (2019). "Enhancing the destination image through promoting popular river cruise destinations". *CBU International Conference Proceedings*, 7. <https://doi.org/10.12955/cbup.v7.1340>
- Domènech, A. & Gutiérrez, A. (2019). "Determinants of cruise tourists' expenditure visiting port cities". *Tourism Review*, 75(5), pp. 793-808. <https://doi.org/10.1108/tr-11-2018-0162>
- Doxanaki, A. & Linardakis, M. (2021). "An analysis of public decision making to visit archaeological museums in Greece using the discrete choice model". *The Museum Journal*, 65(1), pp. 187-207. <https://doi.org/10.1111/cura.12458>
- Dragović, B., Škurić, M. & Kofjač, D. (2014). "A proposed simulation-based operational policy for cruise ships in the port of Kotor". *Maritime Policy & Management*, 41(6), pp. 560-588. <https://doi.org/10.1080/03088839.2013.865850>
- Duvallet, C., Koenig, P., Pigné, Y., Poncet, S. & Sanch-Maritan, M. (2023). "Sold to China: container traffic in the port of Piraeus". *Review of International Economics*, 32(2), pp. 510-544. <https://doi.org/10.1111/roie.12675>
- Esteve-Perez, J. & Garcia-Sanchez, A. (2015). "Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands". *Marit Econ Logist* 17, pp. 371–388. <https://doi.org/10.1057/mel.2014.21>
- Esteve-Pérez, J. & García-Sánchez, A. (2017). "Strategic positioning analysis of Spanish cruise ports". *Maritime Business Review*, 2(2), pp. 158-170. <https://doi.org/10.1108/mabr-03-2017-0011>
- Esteve-Pérez, J. & García-Sánchez, A. (2018). "Dynamism patterns of western Mediterranean cruise ports and the coopetition relationships between major cruise ports". *Polish Maritime Research*, 25(1), pp. 51-60. <https://doi.org/10.2478/pomr-2018-0006>
- Esteve-Pérez, J., Río-González, M. & Gutiérrez-Romero, J. (2023). "Forecast analysis of pollutant emissions of cruise ship routes in western Mediterranean". *Applied Sciences*, 13(14):8149. <https://doi.org/10.3390/app13148149>
- Feng, X. & Dai, Y. (2020). "Evaluation and analysis of cruise tourism developing strategies in Shandong, China". *Journal of Tourism Management Research*, 7(2), pp. 186-195. <https://doi.org/10.18488/journal.31.2020.72.186.195>

- Fernández-Gámez., M., A., Sánchez-Serrano., J., R., Callejón-Gil., A. & Cisneros-Ruiz., A., J. (2019). "Cruise Passengers' Intention and Sustainable Management of Cruise Destinations". *Sustainability*, 11(7): 1929 [DOI: 10.3390/su11071929](https://doi.org/10.3390/su11071929)
- Ferreira, L. B., Giraldi, J. d. M. E., Maheshwari, V. & Oliveira, J. H. C. d. (2022). "Impacts of host city image in the country destination branding in sport mega-event context: exploring cognitive and affective image dimensions". *International Journal of Event and Festival Management*, 13(4), pp. 486-505. <https://doi.org/10.1108/ijefm-10-2021-0080>
- Franklyn-Green, L. K., Meredith, N. & Ajagunna, I. (2022). "The Caribbean cruise industry and COVID-19: what planned strategic options exist for recovery for small island countries?". *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 14(2), pp. 162-168. <https://doi.org/10.1108/whatt-12-2021-0151>
- Gabe, T., Lynch, C. & McConnon, J. (2006). "Likelihood of cruise ship passenger return to a visited port: the case of bar harbor, Maine". *Journal of Travel Research*, 44(3), pp. 281-287. <https://doi.org/10.1177/0047287505279107>
- García, C., Mestre-Runge, C., Morán-Tejeda, E., Lorenzo-Lacruz, J. & Tirado, D. (2020). "Impact of cruise activity on freshwater use in the port of Palma (Mallorca, Spain)". *Water*, 12(4):1088. <https://doi.org/10.3390/w12041088>
- Giannika, H., Milioti, C., & Michaelides, P. G. (2023). "A network GVAR model for analyzing maritime transport demand: evidence from freight relationships among Greek ports". *Discover Analytics*, 1(1). <https://doi.org/10.1007/s44257-023-00004-9>
- Gibson, P. (2008). "Cruising in the 21st century: Who works while others play?" *International Journal of Hospitality Management*, 27(1), pp. 42-52. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2007.07.005>
- Ginting, N. & Rahman, N. V. (2016). "Preserve urban heritage district based on place identity." *Asian Journal of Environment-Behaviour Studies*, 1(1), pp. 67-77. <https://doi.org/10.21834/ajebs.v1i1.145>
- Gonzalez-Aregall, M., Cullinane, K. & Vierth, I. (2021). "A review of port initiatives to promote freight modal shifts in Europe: evidence from port governance systems". *Sustainability*, 13(11), 5907. <https://doi.org/10.3390/su13115907>
- Gou, Y. & Wang, C. (2021). "Differences by port and network structure of Caribbean cruise shipping network", *Ecotourism*, 11(4), pp. 602-614. <https://doi.org/10.12342/zgstly.20210079>
- Gouveia, A., X. & Eusébio, C. (2018). "Assessing the direct economic value of cruise tourism in a port of call: the case of Funchal on the island of Madeira". *Tourism and Hospitality Research*, 19(4), pp. 422-438. <https://doi.org/10.1177/1467358418768666>
- Gouveia, S., Rebelo, J., Lourenço-Gomes, L. & Guedes, A. (2017). "International demand for the Douro (Portugal) river cruises". *Tourism Economics*, 23(8), pp. 1679-1686. <https://doi.org/10.1177/1354816617692478>
- Grace, M. (2008). "A Brief History of the Cruise Ship Industry." Retrieved from <https://www.cruiselinehistory.com/a-brief-history-of-the-cruise-ship-industry/> (Visited 22.7.2024).
- Grigoropoulos, D. (2016). "The Piraeus from 86 BC to late antiquity: continuity and change in the landscape, function and economy of the port of roman Athens". *The Annual of the British School at Athens*, 111, pp. 239-268. <https://doi.org/10.1017/s0068245415000106>

- Guerra, I. R., Moreno, V. M., Cortés-García, F. J. & Utrilla, P. N. (2019). “Prediction of the impact on air quality of the cities receiving cruise tourism: the case of the port of Barcelona”. *Heliyon*, 5(3):1280. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2019.e01280>
- Gui, L. & Russo, A. P. (2011). “Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines—evidence from the Mediterranean”. *Maritime Policy & Management*, 38(2), pp. 129–150. <https://doi.org/10.1080/03088839.2011.556678>
- Gutberlet, M. (2019). “‘In a rush’: time-space compression and its impacts on cruise excursions”. *Tourist Studies*, 19(4), pp. 520-548. <https://doi.org/10.1177/1468797619850117>
- Pinna, G. (2001). Introduction to historic house museums. *Museum International*, 53(2), 4-9. <https://doi.org/10.1111/1468-0033.00306>
- Henthorne, T. L., George, B. & Smith, W. C. (2013). “Risk perception and buying behavior: an examination of some relationships in the context of cruise tourism in Jamaica”. *International Journal of Hospitality & Tourism Administration*, 14(1), pp. 66-86. <https://doi.org/10.1080/15256480.2013.753808>
- Hintjens, J., Hassel, E. V., Vanelslander, T. & Voorde, E. V. D. (2020). “Port cooperation and bundling: a way to reduce the external costs of hinterland transport”. *Sustainability*, 12(23):9983. <https://doi.org/10.3390/su12239983>
- Huang, L. S., Li, L., Dunn, L. & He, M. (2021). “Taking account of asymptomatic infections: A modeling study of the COVID-19 outbreak on the Diamond Princess cruise ship”. *PloS one*, 16(3), e0248273. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0248273>
- Huang, Y., Song, H., Huang, G. & Lou, J. (2012). “A comparative study of tourism supply chains with quantity competition”. *Journal of Travel Research*, 51(6), pp. 717-729. <https://doi.org/10.1177/0047287512451138>
- Hyun, S. S. & Han, H. (2015). “Luxury Cruise Travelers: Other Customer Perceptions. *Journal of Travel Research*”, 54(1), pp. 107-121. <https://doi.org/10.1177/0047287513513165>
- Ian, D. (1991) (Π.Ε) “Great Ocean Lines – The Heyday of Luxury Travel”. B.T. Batsford Ltd, London.
- Iordanova, E. & Stylidis, D. (2019). “The impact of visitors’ experience intensity on in-situ destination image formation”. *Tourism Review*, 74(4), pp. 841-860. <https://doi.org/10.1108/tr-12-2018-0178>
- Jászberényi, M. & Miskolczi, M. (2020). “Danube cruise tourism as a niche product—an overview of the current supply and potential”. *Sustainability*, 12(11):4598. <https://doi.org/10.3390/su12114598>
- Jiao, Y., Hou, Y. & Lau, Y. (2021). “Segmenting cruise consumers by motivation for an emerging market: a case of China”. *Frontiers in Psychology*, 12. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2021.606785>
- Johnson, D. (2002). “Environmentally sustainable cruise tourism: a reality check”. *Marine Policy*, 26 (4), pp. 261-270. [https://doi.org/10.1016/S0308-597X\(02\)00008-8](https://doi.org/10.1016/S0308-597X(02)00008-8)
- Jones, Z. M. (2020). Genoa European capital of culture 2004. *Cultural Mega-Events*, 88-114. <https://doi.org/10.4324/9780429285325-5>
- Jordan, E. J., Vieira, J. A. C., Santos, C., & Huang, T. (2020). Do residents differentiate between the impacts of tourism, cruise tourism, and Airbnb tourism?. *Journal of Sustainable Tourism*, 31(2), 265-283. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1833894>
- Juan, P. (2011). “Taiwanese cruise tourist behavior during different phases of experience”. *International Journal of Tourism Research*, 14(5), pp. 485-494. <https://doi.org/10.1002/jtr.882>

- Jugović, A. (2020). "Perspectives of cruise tourism in the city of Rijeka." *Pomorstvo*, 34(2), pp. 252-260. <https://doi.org/10.31217/p.34.2.6>
- Kallio, H., Pietilä, A., Johnson, M. & Kangasniemi, M. (2016). "Systematic methodological review: developing a framework for a qualitative semi-structured interview guide". *Journal of Advanced Nursing*, 72(12), 2954-2965. <https://doi.org/10.1111/jan.13031>
- Kamola-Cieślík, M. (2021). "Changes in the global shipbuilding industry on the examples of selected states worldwide in the 21st century". *European Research Studies Journal*, 24(2B), pp. 98-112. <https://doi.org/10.35808/ersj/2205>
- Kanrak, M., Lau, Y., Ling, X. & Traiyarach, S. (2023). "Cruise shipping network of ports in and around the emission control areas: a network structure perspective". *Maritime Business Review*, 8(4), pp. 372-388. <https://doi.org/10.1108/mabr-01-2023-0012>
- Kanrak, M., Traiyarach, S., Wuttiapan, C., Lau, Y. & Zhou, J. (2023). "Analysis of the river cruise network in southeast Asia: a complex network approach". *Maritime Technology and Research*, 5(2), 261-284. <https://doi.org/10.33175/mtr.2023.261548>
- Kasimati, E., Dionysopoulou, P. & Doulgeraki, C. (2019). "Cruise industry in Greece: Possibilities and prospects". *Journal of Ekonomi*, 1(2), 87-97. Derived from https://www.academia.edu/116044286/Cruise_industry_in_Greece_Possibilities_and_prospects (Visited 19.10.2023)
- Kizielewicz, J. (2021). "Eco-trends in energy solutions on cruise ships". *Energies*, 14(13), 3746. <https://doi.org/10.3390/en14133746>
- Kizielewicz, J. & Skrzyszewska, K. (2021). "Identifying actions to prepare electricity infrastructure in seaports for future power supplying cruise ships with energy from land". *Energies*, 14(23), 8173. <https://doi.org/10.3390/en14238173>
- Kotsiou, O. S., Saharidis, G. K. D., Kalantzis, G., Fradelos, E. C., & Gourgoulanis, K. (2021). "The impact of the lockdown caused by the covid-19 pandemic on the fine particulate matter (pm2.5) air pollution: the Greek paradigm". *International Journal of Environmental Research and Public Health*, 18(13), 6748. <https://doi.org/10.3390/ijerph18136748>
- Kovačić, M., & Silveira, L. (2020). "Cruise tourism: Implications and impacts on the destinations of Croatia and Portugal". *Pomorstvo*, 34(1), pp. 40-47. <https://doi.org/10.31217/p.34.1.5>
- Kroliczek, E., (2015) "The influence of social networking, video games and general computer usage on parent-child relations", *Fields: journal of Huddersfield student research* 1(1). Doi: <https://doi.org/10.5920/fields.2015.1112>
- Kwon, J. & Ahn, J. (2021). "The effects of cruise attributes on impulse buying behavior: the mediating role of impulsive buying tendency". *International Journal of Quality and Service Sciences*, 13(3), pp. 456-470. <https://doi.org/10.1108/ijqss-09-2020-0141>
- Lau, Y., Yip, T. & Kanrak, M. (2022). "Fundamental shifts of cruise shipping in the post-COVID-19 era". *Sustainability*, 14(22), 14990. <https://doi.org/10.3390/su142214990>
- Lau, Y., Sun, X., Yang, W. & Kanrak, M. (2022). "Chinese cruisers' preference, travel constraints, and behavioural intention: experience from the arctic cruise market". *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(2), 156. <https://doi.org/10.3390/jmse10020156>
- Lau, Y., Yip, T. & Kanrak, M. (2022). "Fundamental shifts of cruise shipping in the post-covid-19 era". *Sustainability*, 14(22), 14990. <https://doi.org/10.3390/su142214990>

- Lemmetyinen, A., Dimitrovski, D., Nieminen, L. & Pohjola, T. (2016). "Cruise destination brand awareness as a moderator in motivation-satisfaction relation". *Tourism Review*, 71(4), pp. 245-258. <https://doi.org/10.1108/tr-07-2016-0027>
- Lester, J. & Weeden, C. (2004). "Stakeholders, the natural environment and the future of Caribbean cruise tourism". *International Journal of Tourism Research*, 6(1), pp. 39-50. <https://doi.org/10.1002/jtr.471>
- Liu, Q. & Davarinou, P. (2019). "Sino-Greek economic cooperation: Cosco's investment in the port of Piraeus". *IDS Bulletin*, 50(4). <https://doi.org/10.19088/1968-2019.141>
- Liu, P., Zhou, S., Han, L. & Zheng, Z. (2020). "Global health governance for travel health: lessons learned from the coronavirus disease 2019 (COVID-19) outbreaks in large cruise ships". *Global Health Journal*, 4(4), pp. 133-138. <https://doi.org/10.1016/j.glohj.2020.11.006>
- Liu, Y., Chen, M., & Tian, Y. (2022). "Temporal and spatial patterns and influencing factors of intangible cultural heritage: ancient qin-shu roads, Western China". *Heritage Science*, 10(1). <https://doi.org/10.1186/s40494-022-00840-0>
- Logunova, N., Kalinkina, S., Lazitskaya, N. & Tregulova, I., (2020). "Methods and criteria for assessing the effectiveness of cruise tourism development". IOP Conference Series: *Materials Science and Engineering*. [10.1088/1757-899X/918/1/012213](https://doi.org/10.1088/1757-899X/918/1/012213)
- London, W. & Farias, W. (2020). "Forever Young and New: Cruise Tourism". In I. Yeoman & U. McMahon-Beattie Edition, *The Future Past of Tourism: Historical Perspectives and Future Evolutions*, pp. 105-117. Bristol, Blue Ridge Summit: Channel View Publications. <https://doi.org/10.21832/9781845417086-012>
- London, W., & Lohmann, G. (2014). "Power in the context of cruise destination stakeholders' interrelationships". *Research in Transportation Business & Management*, 13, pp. 24-35. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2014.11.004>
- Lorenčić, V., Twrđy, E. & Lep, M. (2022). "Cruise port performance evaluation in the context of port authority: An MCDA approach". *Sustainability*, 14(7), 4181. <https://doi.org/10.3390/su14074181>
- Lorenzo, G. & Antonio, P.R. (2011). "Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines—evidence from the Mediterranean". *Maritime Policy & Management*, 38(2), pp. 129-150, doi: [10.1080/03088839.2011.556678](https://doi.org/10.1080/03088839.2011.556678)
- Lyu, J., Hu, L., Hung, K. & Mao, Z. (2017). "Assessing servicescape of cruise tourism: the perception of Chinese tourists". *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 29(10), pp. 2556-2572. <https://doi.org/10.1108/ijchm-04-2016-0216>
- Majidi, A., Al-e-hashem, S. & Zolfani, S. (2021). "Sustainability ranking of the Iranian major ports by using mcdm methods". *Mathematics*, 9(19):2451. <https://doi.org/10.3390/math9192451>
- Maksymiuk, G., Pallarès-Barberà, M., Arvanitidis, P., & Gawryszewska, B. J. (2021). "Thinking deep. Acting on top. Underground built heritage and its fringe as a community catalyst for local sustainable development: exploratory cases from Poland and Greece". *Sustainability*, 13(24), 14031. <https://doi.org/10.3390/su132414031>
- Mangano, S. & Ugolini, G. M. (2020). "New opportunities for cruise tourism: the case of Italian historic towns". *Sustainability*, 12(11), 4616. <https://doi.org/10.3390/su12114616>
- Marksel, M., Tominc, P. & Božičnik, S. (2016). "Cruise passengers' expenditures". *Tourism Economics*, 23(4), pp. 890-897. <https://doi.org/10.5367/te.2016.0560>
- McCalla, R.J. (1998). "An Investigation into Site and Situation: Cruise Ship Ports. Tijdschrift voor economische en sociale geografie", 89, pp. 44-55. <https://doi.org/10.1111/1467-9663.00005>

- McCarthy, J. (2003). "The cruise industry and port city regeneration: the case of Valletta". *European Planning Studies*, 11(3), pp. 341-350. <https://doi.org/10.1080/09654310303634>
- Mehran, J., Han, H. & Kapuściński, G. (2020). "Determinants of canal boat tour participant behaviours: an explanatory mixed-method approach". *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 37(1), pp.112-127. <https://doi.org/10.1080/10548408.2020.1720890>
- Meléndez, J. B. and Carrasco, J. M. C. (2020). Maritime signalling in antiquity: the lantern of the harbour of Onoba Aestuaria, a new lighthouse along the Atlantic (Huelva, Spain). *Journal of Maritime Archaeology*, 15(4), 475-498. <https://doi.org/10.1007/s11457-020-09276-8>
- Merico, E., Cesari, D., Gregoris, E., Gambaro, A., Cordella, M. & Contini, D. (2021). "Shipping and air quality in Italian port cities: state-of-the-art analysis of available results of estimated impacts". *Atmosphere*, 12(5), 536. <https://doi.org/10.3390/atmos12050536>
- Moira, P. & Mylonopoulos, D. (2006). "Cruising as a Tourist Service. A Sociological Approach." *e-Journal of Science and Technology*, Technological Educational Institute of Athens, 1 (2), pp. 607-610. Derived from https://www.academia.edu/3669735/Sociological_approaches_on_cruising_Case_studies_in_cruising_the_Aegean_Sea_and_the_Eastern_Mediterranean (Visited 20.7.2024).
- Morales, A. & Cisneros-Martínez, J. D. (2018). "Seasonal concentration decomposition of cruise tourism demand in southern Europe". *Journal of Travel Research*, 58(8), pp. 1389-1407. <https://doi.org/10.1177/0047287518802094>
- Moustris, K., Proias, G. T., Larissi, I. K., Nastos, P. T., Koukouletsos, K. V., & Παλιατσός, Α. Γ. (2015). "Health impacts due to particulate air pollution in Volos city, Greece". *Journal of Environmental Science and Health, Part A*, 51(1), 15-20. <https://doi.org/10.1080/10934529.2015.1079099>
- Mushtaq, K. (2023). "Green entrepreneurship orientation and green supply chain management practices: the mediating role of environmental performance". *The Asian Bulletin of Green Management and Circular Economy*, 1(1), pp. 26-36. <https://doi.org/10.62019/abgmce.v1i1.23>
- Navarro-Ruiz, S., Casado-Díaz, A. & Baidal, J. (2019). "Cruise tourism: the role of shore excursions in the overcrowding of cities". *International Journal of Tourism Cities*. 6(1). doi:[10.1108/IJTC-04-2018-0029](https://doi.org/10.1108/IJTC-04-2018-0029)
- Ngamvichaikit, A., Cheevatragoonkit, A., Boonyasait, S., Wangthong, S. & Kittipongpittaya, G. (2018). "The marketing strategy for cruise home port in Andaman tourism cluster in Thailand". *International Journal of Trade Economics and Finance*, 9(5), pp. 220-223. <https://doi.org/10.18178/ijtef.2018.9.5.619>
- Nguyen, T. Q., Doan, Q. M. & Ngo, L. T. T. (2024). "An assessment of factors for the cruise port of call selection: the modified fuzzy analytic hierarchy process". *Plos One*, 19(2), e0297293. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0297293>
- Niavis, S. & Vaggelas, G.K. (2016). "An empirical model for assessing the effect of ports' and hinterlands' characteristics on homeports' potential". *Maritime Business Review*, 1(3), pp. 186-207. <https://doi.org/10.1108/mabr-06-2016-0013>
- Nikolic, G. (2021). "Intelligence community of the People's Republic of China. *Bezbednost, Beograd*, 63(2), 122-139. <https://doi.org/10.5937/bezbednost2102122n>
- Notteboom, T., Pallis, A. & Rodrigue, J.P. (2022). "Port Economics, Management and Policy", 1, Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429318184>
- Nyberg, J., Pe'eri, S., Slocum, S. L., Rice, M., Komwa, M. K. & Sun, D. (2021). "Planning and preparation for cruising infrastructure: Cuba as a case study". *Sustainability*, 13(5):2951. <https://doi.org/10.3390/su13052951>

- Oe, H. & Nguyen, H. (2021). "Opportunities, challenges, and future of cruise ship tourism: beyond COVID-19 with ubiquitous information sharing and decision-making". *International Journal of Management and Decision Making*, 1(1), p. 1. <https://doi.org/10.1504/ijmdm.2021.10035584>
- O'Keeffe, J., Buytaert, W., Mijic, A., Brozović, N. & Sinha, R. (2016). "The use of semi-structured interviews for the characterization of farmer irrigation practices". *Hydrology and Earth System Sciences*, 20(5), 1911-1924. <https://doi.org/10.5194/hess-20-1911-2016>
- Pallis, A.A., Arapi, K.P. & Papachristou, A.A. (2019). "Models of cruise ports governance". *Maritime Policy & Management*, 46(5), pp. 630-651. <https://doi.org/10.1080/03088839.2019.1590657>
- Pallis, A. A., Parola, F., Satta, G. & Notteboom, T. (2017). "Private entry in cruise terminal operations in the Mediterranean Sea". *Maritime Economics & Logistics*, 20(1), pp. 1-28. <https://doi.org/10.1057/s41278-017-0091-7>
- Pallis, A.A., Papachristou, A.A. & Vaggelas, G.K. (2022). "Cruise home-port selection criteria". *Research in Transportation Business & Management*, 45(B), 100584, <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100584>.
- Pallis, T. (2015). "Cruise Shipping and Urban Development: State of the Art of the Industry and Cruise Ports", *International Transport Forum Discussion Papers*, No. 2015/14, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/5jrvzrlw74nv-en>.
- Paoli, C., Vassallo, P., Daputo, G., Fanciulli, G., Massa, F., Venturini, S., ... & Pedrini, P. (2017). "The economic revenues and the energy costs of cruise tourism". *Journal of Cleaner Production*, 166, 1462-1478. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.08.130>
- Papadopoulou, G. (2021). "An overview of the cruise industry in Greece from 2010-2019". *SPOUDAI Journal of Economics and Business*, 70(1-2), pp. 39-57. Derived from [2703 \(unipi.gr\)](https://doi.org/10.2703/2703.unipi.gr) on 20.7.2024.
- Papaefthimiou, S., Maragkogianni, A. & Andriosopoulos, K. (2016). "Evaluation of cruise ships emissions in the Mediterranean basin: the case of Greek ports". *International Journal of Sustainable Transportation*, 10(10), pp. 985-994. <https://doi.org/10.1080/15568318.2016.1185484>
- Papathanassis, A. (2017). "Cruise tourism management: state of the art". *Tourism Review*, 72(1), pp. 104-119. <https://doi.org/10.1108/tr-01-2017-0003>
- Papathanassis, A. (2019). "The growth and development of the cruise sector: a perspective article". *Tourism review*, <https://doi.org/10.1108/TR-02-2019-0037>
- Pardalis, S. V., Komnenou, A., Exadactylos, A., & Gkafas, G. A. (2021). "Small scale fisheries, dolphins and societal challenges: a case study in the city of Volos, Greece". *Conservation*, 1(2), 81-90. <https://doi.org/10.3390/conservation1020007>
- Pavlić, I., Puh, B. & Mišković, L. (2020). "The perception of travellers and the world heritage site image". *Tourism*, 68(2), pp. 181-194. <https://doi.org/10.37741/t.68.2.6>
- Penco, L. & Vaio, A. (2014). "Monetary and non-monetary value creation in cruise port destinations: an empirical assessment". *Maritime Policy & Management*, 41(5), pp. 501-513. <https://doi.org/10.1080/03088839.2014.930934>
- Perdiguerro, J. & Sanz, À. (2020). "Cruise activity and pollution: the case of Barcelona". *Transportation Research Part D Transport and Environment*, 78, 102181. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2019.11.010>

- Pinna, G. (2001). Introduction to historic house museums. *Museum International*, 53(2), 4-9. <https://doi.org/10.1111/1468-0033.00306>
- Pino, G. & Peluso, A.M. (2015). “The development of cruise tourism in emerging destinations: evidence from Salento, Italy”. *Tourism and Hospitality Research*, 18(1), 15-27. <https://doi.org/10.1177/1467358415619672>
- Platias, C. & Spyrou, D. (2023). “Eu-funded energy-related projects for sustainable ports: evidence from the port of Piraeus”. *Sustainability*, 15(5), 4363. <https://doi.org/10.3390/su15054363>
- Polyzos, S. (2010). “The Egnatia motorway and the changes in interregional trade in Greece: an ex ante assessment”. *European Spatial Research and Policy*, 16(2), 23-47. <https://doi.org/10.2478/v10105-009-0011-7>
- Roddy, R.F. (2021). “Titanic - The design history, forensic analysis of the sinking, and aftermath”. Paper presented at the SNAME Maritime Convention, Providence, Rhode Island, USA, October 2021. doi: <https://doi.org/10.5957/SMC-2021-015>
- Rodrigue, J. P. & Notteboom, T. (2013). “The geography of cruises: Itineraries, not destinations”. *Applied Geography*, 38, pp. 31-42. <https://doi.org/10.1016/j.apgeog.2012.11.011>
- Ruban, D.A. & Yashalova, N.N. (2022). “Corporate pro-environmental behavior on the seas: eco-ethical prescriptions of the largest cruise companies”. *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(3), p. 380. <https://doi.org/10.3390/jmse10030380>
- Rungroueng, T. & Monpanthong, P. (2023). “A confirmation of elemental factor toward perceived port quality”. *ABAC Journal*, 43(4). <https://doi.org/10.59865/abacj.2023.56>
- Salvia, R., Egidi, G., Salvati, L., Rodrigo-Comino, J., & Quaranta, G. (2020). “In-between ‘smart’ urban growth and ‘sluggish’ rural development? Reframing population dynamics in Greece, 1940–2019”. *Sustainability*, 12(15), 6165. <https://doi.org/10.3390/su12156165>
- Samiotis, G., Psarrou, V., Pazarzis, M., Tselentis, V. & Dafnos, G. (2013). “Maritime Piracy: Trends and Future Developments A Review”. *International Journal of Maritime, Trade & Economic Issues (IJMTEI)*, 1(1), pp. 93-108. Derived from <https://ideas.repec.org/a/ers/ijmtei/viy2013i1p93-108.html> (Visit 20.7.2024)
- Sadikin, P., N. (2023). “Opportunity of integrated sustainable tourism.” *Global Research on Tourism Development and Advancement*, 5(2), pp. 55-72. <https://doi.org/10.21632/garuda.5.2.55-72>
- Santos, M., Radicchi, E. & Zagnoli, P. (2019). “Port’s role as a determinant of cruise destination socio-economic sustainability”. *Sustainability*, 11(17), 4542. <https://doi.org/10.3390/su11174542>
- Santos, T.A., Martins, P.A. & Guedes Soares, C. (2021). “Cruise shipping in the Atlantic coast of the Iberian Peninsula”. *Maritime Policy & Management*, 48(1), pp. 129-145. <https://doi.org/10.1080/03088839.2020.1772516>
- Seidl, A., Guiliano, F. & Pratt, L. (2006). “Cruise tourism and community economic development in Central America and the Caribbean: the case of Costa Rica. *Pasos Revista De Turismo Y Patrimonio Cultural*, 4(2), pp. 213-224. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2006.04.015>
- Seidl, A., Guiliano, F. & Pratt, L. R. (2007). “Cruising for colones: cruise tourism economics in Costa Rica”. *Tourism Economics*, 13(1), pp. 67-85. <https://doi.org/10.5367/000000007779784533>
- Sergi, A. (2020). “Policing the port, watching the city. Manifestations of organized crime in the port of Genoa”. *Policing & Society*, 31(6), pp. 639-655. <https://doi.org/10.1080/10439463.2020.1758103>

- Simantiraki, E., Skivalou, M. & Trihas, N. (2016). "Cruise visitors in Agios Nikolaos, Greece. Characteristics, preferences, satisfaction, and overall experience". *European Journal of Tourism Hospitality and Recreation*, 7(2), pp. 91-99. <https://doi.org/10.1515/ejthr-2016-0011>
- Skayannis, P. & Rallias, E. (2012). "Prospects and Challenges of the Cruise Industry for Local Space in Greece" (in Greek). Derived from https://www.researchgate.net/publication/273634441_Prospects_and_Challenges_of_the_Cruise_Industry_for_Local_Space_in_Greece_in_Greek (Visit 8.11.2023)
- Smirnov, A., Smyaglikova, E., Smolokurov, E. & Mazhazhikhov, A. (2022). "Covid-19 pandemic impact on maritime cruise industry". XV International Scientific Conference on Precision Agriculture and Agricultural Machinery Industry "State and Prospects for the Development of Agribusiness - INTERAGROMASH 2022". E3S Web of Conferences, 363, 01005. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202236301005>
- Soriani, S., Bertazzon, S., Cesare, F. D. & Rech, G. (2009). "Cruising in the Mediterranean: structural aspects and evolutionary trends". *Maritime Policy & Management*, 36(3), pp. 235-251. <https://doi.org/10.1080/03088830902861128>
- Stewart, E.J., Dawson, J. & Draper, D. (2011). "Cruise Tourism and Residents in Arctic Canada: Development of a Resident Attitude Typology". *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), pp. 95-106. <https://doi.org/10.1375/jhtm.18.1.95>
- Sun, L., Tang, L., Bao, X. & Liu, W. (2016). "Research of Shanghai cruise industry chain distribution of benefits". *International Journal of Smart Home*, 10(10), pp. 23-34. <https://doi.org/10.14257/ijsh.2016.10.10.03>
- Sun, X., Feng, X. & Gauri, D.K. (2014). "The cruise industry in China: efforts, progress and challenges". *International Journal of Hospitality Management*, 42, pp. 71-84. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2014.05.009>
- Sun, X., Jiao, Y. & Tian, P. (2011). "Marketing research and revenue optimization for the cruise industry: a concise review". *International Journal of Hospitality Management*, 30(3), pp. 746-755. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2010.11.007>
- Sun, X., Yip, T. L. & Lau, Y. (2019). "Location characteristics of cruise terminals in China: a lesson from Hong Kong and Shanghai". *Sustainability*, 11(18), 5056. <https://doi.org/10.3390/su11185056>
- Syriopoulos, T., Tsatsaronis, M. & Gorila, M. (2022). "The global cruise industry: financial performance evaluation". *Research in Transportation Business & Management*, 45, 100558. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100558>
- Teye, V.B. & Paris, C.M. (2010). "Cruise line industry and Caribbean tourism: guests' motivations, activities, and destination preference". *Tourism Review International*, 14(1), pp. 17-28. <https://doi.org/10.3727/154427211x12954639814858>
- Thurau, B.B., Seekamp, E., Carver, A.D. & Lee, J.G. (2013). "Should cruise ports market ecotourism? A comparative analysis of passenger spending expectations within the Panama Canal watershed". *International Journal of Tourism Research*, 17(1), pp. 45-53. <https://doi.org/10.1002/jtr.1965>
- Tong, H., Chen, S. & Li, H. (2023). "Policy-driven or market-driven? A new perspective on the development of China's cruise industry". *Frontiers in Marine Science*, 10. <https://doi.org/10.3389/fmars.2023.1131919>

- Tóth-Kaszás, N. & Keller, K. (2023). "Crisis communication of national destination management organizations before and during the coronavirus pandemic". *Periodica Polytechnica Social and Management Sciences*, 32(1), 37-46. <https://doi.org/10.3311/ppso.20131>
- Trivyza, N. L., Rentizelas, A. & Theotokatos, G. (2019). "Impact of carbon pricing on the cruise ship energy systems optimal configuration". *Energy*, 175, pp. 952-966. <https://doi.org/10.1016/j.energy.2019.03.139>
- Truong, N. V., Shimizu, T., Kurihara, T. & Choi, S. (2021). "Accommodation statistics: the current issues and an innovation". *Current Issues in Tourism*, 25(11), 1731-1747. <https://doi.org/10.1080/13683500.2021.1978951>
- Tsai, F. & Bui, T. (2020). "Assessing sustainable consumption practices on cruise ships". *Maritime Business Review*, 5(2), pp. 229-247. <https://doi.org/10.1108/mabr-12-2019-0059>
- Tsamboulas, D., Moraiti, P. & Koulopoulou, G. (2013). "How to forecast cruise ship arrivals for a new port-of-call destination". *Transportation research record*, 2330(1), pp. 24-30. <https://doi.org/10.3141/2330-04>
- Tsang, S., Kuo, C., Hu, T. & Wang, W. (2022). "Exploring impacts of art on group package tours: destination image, perceived certainty, and experiential value". *Journal of Vacation Marketing*, 29(1), pp. 84-102. <https://doi.org/10.1177/13567667221078244>
- Tsolakis, N., Zissis, D., Papaefthimiou, S. & Korfiatis, N. (2021). "Towards ai driven environmental sustainability: an application of automated logistics in container port terminals". *International Journal of Production Research*, 60(14), pp. 4508-4528. <https://doi.org/10.1080/00207543.2021.1914355>
- Tzannatos, E. (2010). "Ship emissions and their externalities for the port of Piraeus – Greece". *Atmospheric Environment*, 44(3), pp. 400-407. <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2009.10.024>
- Vaio, A., Lepore, L. & Varriale, L. (2018). "Self-organised cruiser's expenditures in a port of call: the interaction effect between city interface satisfaction and super-sized ships". *International Journal of Culture Tourism and Hospitality Research*, 12(4), pp. 385-406. <https://doi.org/10.1108/ijcthr-02-2018-0021>
- Vega-Muñoz, A., Salazar-Sepúlveda, G., Contreras-Barraza, N. & Araya-Silva, L. (2021). "Port governance and cruise tourism". *Sustainability*, 13(9), 4877. <https://doi.org/10.3390/su13094877>
- Venturini, S., Campodonico, P., Cappanera, V., Fanciulli, G. & Vietti, R. (2017). "Recreational fisheries in Portofino marine protected area, Italy: some implications for the management". *Fisheries Management and Ecology*, 24(5), pp. 382-391. <https://doi.org/10.1111/fme.12241>
- Vukić, L., Peronja, I. & Mihanović, V. (2021). "Attitudes of the local population and business stakeholders on the impact of cruise tourism on destination". *Naše More*, 68(1), pp. 41-47. <https://doi.org/10.17818/nm/2021/1.5>
- Wang, H. (2020). "Report on the development of cruise industry in China (2019)". Berlin/Heidelberg, Germany: Springer. <https://doi.org/10.1007/978-981-15-4661-7>
- Wang, S., Chu, T., Li, H. & Sun, Q. (2022). "Cruise vacation experiences for chinese families with young children". *Tourism Review*, 77(3), pp. 815-840. <https://doi.org/10.1108/tr-08-2021-0394>
- Wang, Y., Kyung-Ae, J., Gi-Tae, Y. & Chien-Chang, C. (2014). "Selecting a cruise port of call location using the fuzzy-AHP method: A case study in East Asia". *Tourism Management*, 42, pp. 262-270. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2013.11.005>
- Weaver, A. (2005). "Spaces of containment and revenue capture: 'Super-sized' cruise ships as mobile tourism enclaves". *Tourism Geographies*, 7(2), pp. 165-184. <https://doi.org/10.1080/14616680500072398>

- Weaver, A. (2011). “The fragmentation of markets, neo-tribes, nostalgia, and the culture of celebrity: the rise of themed cruises”. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 18(1), pp. 54-60. <https://doi.org/10.1375/jhtm.18.1.54>
- Wood, R. & Dowling, R. (2006). “Cruise tourism: a paradigmatic case of globalization”. In book: *Cruise ship tourism*, pp. 397-406. <https://doi.org/10.1079/9781845930486.0397>
- Yfantis, A. & Galanos, G. (2021). “The competitiveness of cruise tourism. The case of Greece”. *MPRA Paper No. 110733*. <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/110733/>
- Yu, J. (2019). “Verification of the role of the experiential value of luxury cruises in terms of price premium”. *Sustainability*, 11(11), 3219. <https://doi.org/10.3390/su11113219>
- Zaidi, S. H., Hina, S., Jawad, M., Khan, A. N., Khan, M. U. S., Pervaiz, H. & Nawaz, R. (2021). “Beyond the horizon, backhaul connectivity for offshore iot devices”. *Energies*, 14(21), 6918. <https://doi.org/10.3390/en14216918>
- Zanne, M. & Beškovnik, B. (2018). “Assesing home port potencial of selected Adriatic ports”. *Transactions on Maritime Science*, 7(02), pp. 143-153. <https://doi.org/10.7225/toms.v07.n02.004>
- Zhilinkov, A., Zhilinkova, I., Kirillova, D., Zotov, D. & Chernov, P. (2024). “Arctic waters: port Sabetha development.” *E3S Web of Conferences*, 515, 04013. <https://doi.org/10.1051/e3sconf/202451504013>
- Zhou, S., Han, L., Liu, P. & Zheng, Z. (2020). “Global health governance for travel health: lessons learned from the coronavirus disease 2019 (COVID-19) outbreaks in large cruise ships”. *Global Health Journal*, 4(4), pp. 133-138. <https://doi.org/10.1016/j.glohj.2020.11.006>
- Zhu, Y. & Cheng, J. (2020). “Selecting a coastal cruise port of call location in mainland China using the ahp method”. *Journal of Shipping and Trade*, 5(1). <https://doi.org/10.1186/s41072-020-00066-y>

ΗΑΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

[A History of Cruise Ships: From Past to Present \(cruisenation.com\)](https://cruisenation.com)

[CDP-2021-0151.pdf \(parliament.uk\)](#)

[clia state-of-the-cruise-industry-report-sept-2023-update-live.ashx](#)

[Data & Statistics - IAATO](#)

[How Ocean Liners Transformed Travel: A Historian's Perspective – History Tools](#)

<https://cruisemarketwatch.com/market-share/>

[https://cruiseweb.com/blog/ocean-liner-vs-cruise-](https://cruiseweb.com/blog/ocean-liner-vs-cruise-ship/#:~:text=Speed%2C%20Size%2C%20and%20Style%3A%20Comparing%20the%20Passenger%20Experience&text=Ocean%20liners%20were%20designed%20for,than%20those%20of%20ocean%20liners.)

[ship/#:~:text=Speed%2C%20Size%2C%20and%20Style%3A%20Comparing%20the%20Passenger%20Experience&text=Ocean%20liners%20were%20designed%20for,than%20those%20of%20ocean%20liners.](https://cruiseweb.com/blog/ocean-liner-vs-cruise-ship/#:~:text=Speed%2C%20Size%2C%20and%20Style%3A%20Comparing%20the%20Passenger%20Experience&text=Ocean%20liners%20were%20designed%20for,than%20those%20of%20ocean%20liners.)

https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/2023-clia-state-of-the-cruise-industry-report_low-res.ashx

https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2024/2024-state-of-the-cruise-industry-report_updated-050824_web.ashx

<https://cruising.org/en-gb/news-and-research/research/2024/april/2024-state-of-the-cruise-industry-report>

<https://europe.cruising.org/economy/>

<https://themaritimepost.com/2024/01/icon-of-the-seas-largest-cruise-ship/#:~:text=The%20Icon%20of%20the%20Seas%20is%20set%20to%20be%20the,crew%20members%20and%207%2C600%20passengers.>

<https://www.bednblue.gr/sailing-distance-calculator?map=%5B%7B%22latLng%22%3A%2244.409404%2C8.930375%22%2C%22name%22%3A%2244.409404%2C%208.930375%22%7D%2C%7B%22latLng%22%3A%2244.305929%2C8.468949%22%7D%5D&cruisingSpeed=15>

<https://www.cruisemapper.com/news/12885-icon-of-the-seas-begins-inaugural-journey>

<https://www.e-nomothesia.gr/kat-tourismos/nomos-4582-2018-phek-208a-11-12-2018.html>

<https://www.futuremarketinsights.com/reports/european-cruises-industry-overview>

<https://www.medcruise.com/news/3d-flip-book/medcruise-statistics-report-2023>

<https://www.statista.com/statistics/1068495/china-number-of-outbound-tourist-number/>

<https://www.statista.com/statistics/385445/number-of-passengers-of-the-cruise-industry-worldwide/>

<https://www.statista.com/topics/1004/cruise-industry/#editorsPicks>

[Immigration - Ellis Island Part of Statue of Liberty National Monument \(U.S. National Park Service\) \(nps.gov\)](https://www.nps.gov/ellis-island-part-of-statue-of-liberty-national-monument)

[Maritime passenger statistics - Statistics Explained \(europa.eu\)](https://www.europa.europa.eu/statistics)

[Ocean Liner Vs. Cruise Ship | The Cruise Web](https://www.thecruiseweb.com/ocean-liner-vs-cruise-ship)

[The Evolution of Modern Cruise Ship Design From the 1800s to Today - Dwell](https://www.dwell.com/story/the-evolution-of-modern-cruise-ship-design-from-the-1800s-to-today)

<https://www.statista.com/topics/6610/cruise-industry-in-the-caribbean/#topicOverview>

<https://travel-tourism.news-24.gr/clia-krouaziera-synechis-proodos-pros-tous-stochous-perivallontikis-viosimotitas/>

<https://www.medcruise.com/port/genoa-savona#:~:text=About%20Genoa%20%2F%20Savona&text=The%20two%20purpose%2Dbuilt%20cruise,and%20two%20300%20m%20berths.>

<https://www.medcruise.com/news/genoa-blue-agreement-working-together-towards-a-carbon-neutral-port>

<https://www.portofgenoa.com/en/passengers-tourism/cruise-terminals/crociere-costa-palacrociere-en.html>

<https://www.portofgenoa.com/en/passengers-tourism/cruise-terminals.html>

<https://www.portofgenoa.com/en/passengers-tourism/cruise-terminals/cruises-staz-marittime-en.html>

<https://diycruiseports.com/diy-port-guides/genoa-cruise-port-diy-city-guide>

<https://www.statista.com/statistics/386715/leading-mediterranean-cruise-ports-passenger-numbers/>

<https://www.assagenti.it/Public/TariffeServFile/10540/Tariffe%20Web%202024%20ING.pdf>

<https://maritimesafetyinnovationlab.org/wp-content/uploads/2015/01/pub151-distances-btw-ports.pdf>

[Passengers Services \(stazionimarittimegenova.com\)](https://www.stazionimarittimegenova.com/passengers-services)

[MedCruise - The Changing Face of Genoa-Savona's Cruise Ports](https://www.medcruise.com/the-changing-face-of-genoa-savona-s-cruise-ports)

<https://elnavi.gr/en/ports-shipping/1421-port-of-piraeus-reports-new-highs-in-revenues-and-profits>

<https://www.medcruise.com/port/piraeus>

<https://elnavi.gr/en/ports-shipping/1421-port-of-piraeus-reports-new-highs-in-revenues-and-profits>

[Piraeus Port of Athens](#)

[Piraeus Cruise Port in Athens: Info, Terminals, Ferry Routes \(athens-tourist-information.com\)](#)

[Savona to Port of Savona - 3 ways to travel via line 4 bus, taxi, and foot \(rome2rio.com\)](#)

[Savona Cruise Port \(cruisepanda.com\)](#)

<https://www.palacrociervesavona.it/en/setting/>

[Savona Hotels near Port in Italy \(Cruise & Ferry\) \(allcruisehotels.com\)](#)

[Cruise industry in Italy - statistics & facts | Statista](#)

<https://www.port-volos.gr/ftp/2022/20220930HRADFVolosTeaservf.pdf>