



ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»

Διπλωματική Εργασία

«Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Μεσόγειο και η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας:
Προτάσεις και Προοπτικές για το μέλλον»

«Μαρία Νίκη Ντε Ρόζα»

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: «Αθηνά Παπαγεωργίου»

Χίος, Σεπτέμβριος 2026

Η παρούσα Εργασία καθώς και τα αποτελέσματα αυτής, αποτελούν συνιδιοκτησία του ΕΑΠ και του φοιτητή, ο καθένας από τους οποίους έχει το δικαίωμα ανεξάρτητης χρήσης, αναπαραγωγής και αναδιανομής τους (στο σύνολο ή τμηματικά) για διδακτικούς και ερευνητικούς σκοπούς, σε κάθε περίπτωση αναφέροντας τον τίτλο και το συγγραφέα της Εργασίας καθώς και το όνομα του ΕΑΠ όπου εκπονήθηκε.



«Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Μεσόγειο και η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας: προτάσεις
και προοπτικές για το μέλλον»

«Μαρία Νίκη Ντε Ρόζα»

Επιτροπή Επίβλεψης Διπλωματικής Εργασίας

Επιβλέπουσα Καθηγήτρια:

Αθηνά Παπαγεωργίου

«Καθηγήτρια, Πανεπιστήμιο Δυτικής
Αττικής»

Συν-Επιβλέπουσα Καθηγήτρια:

Ουρανία Βιτουλαδίτη

«Καθηγήτρια, Πανεπιστήμιο Δυτικής
Αττικής»

Πάτρα, Σεπτέμβριος 2026

«Ευχαριστίες - Αφιέρωση»

Με την ολοκλήρωση της παρούσας μεταπτυχιακής διπλωματικής εργασίας, θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες σε όσους συνέβαλαν ουσιαστικά στην πορεία και στην ολοκλήρωσή της.

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου κα Αθηνά Παπαγεωργίου, για την επιστημονική της καθοδήγηση, τις εύστοχες παρατηρήσεις και τη συνεχή υποστήριξή της καθ' όλη τη διάρκεια της ερευνητικής διαδικασίας. Η συμβολή της υπήρξε καθοριστική για τη διαμόρφωση και την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να αφιερώσω την εργασία αυτή στη μνήμη της μητέρας μου, που συνεχίζει να φωτίζει τον δρόμο μου με την αγάπη, τις αξίες και τη δύναμή της συνεχίζει να αποτελεί την πιο σταθερή πηγή δύναμης, έμπνευσης και αξιών στη ζωή μου. Η αγάπη της και η πίστη της σε εμένα με συνοδεύουν σε κάθε μου βήμα και υπήρξαν θεμέλιο σε κάθε προσωπική και ακαδημαϊκή μου προσπάθεια.

Περίληψη

Ο τομέας του τουρισμού κρουαζιέρας καταλαμβάνει ολοένα αυξανόμενο μερίδιο στην ελληνική τουριστική αγορά, συμβάλλοντας σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη και στη διεθνή προβολή της χώρας. Η παρούσα μελέτη εξετάζει συνολικά την υφιστάμενη κατάσταση του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα, αξιοποιώντας στατιστικά στοιχεία που αποτυπώνουν τις τάσεις και τη δυναμική εξέλιξης του κλάδου, καθώς και τα σημεία που χρήζουν περαιτέρω ενίσχυσης και αναβάθμισης. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας σε σύγκριση με άλλους καθιερωμένους προορισμούς κρουαζιέρας στη Μεσόγειο.

Το ερευνητικό δείγμα αποτελείται από ταξιδιώτες που έχουν επισκεφθεί ελληνικό λιμένα μέσω κρουαζιέρας, με στόχο την αποτύπωση της εμπειρίας, της ικανοποίησης και της αντίληψής τους για την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και υποδομών. Τα ευρήματα αναδεικνύουν τόσο τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας - όπως η πολιτιστική της κληρονομιά και η ελκυστικότητα των προορισμών - όσο και επιμέρους τομείς που απαιτούν βελτίωση, ιδίως σε επίπεδο λιμενικών υποδομών και οργάνωσης υπηρεσιών.

Η μελέτη ολοκληρώνεται με τον εντοπισμό των βασικών περιορισμών της έρευνας και τη διατύπωση προτάσεων για τη βελτίωση της ποιότητας της εμπειρίας κρουαζιέρας, καθώς και κατευθύνσεων για μελλοντική ερευνητική διερεύνηση του αντικειμένου.

Λέξεις – Κλειδιά

Τουρισμός κρουαζιέρας, Ελλάδα, ανταγωνιστικότητα, Μεσόγειος, εμπειρία επιβατών

Abstract

The cruise tourism sector occupies an ever-increasing share in the Greek tourism market, contributing significantly to the economic development and international visibility of the country. This study examines the current state of cruise tourism in Greece, utilizing statistical data that capture the trends and dynamics of the sector's development, as well as the points that need further strengthening and upgrading. Particular emphasis is placed on the competitiveness of Greece compared to other established cruise destinations in the Mediterranean.

The research sample consists of travelers who have visited a Greek port via cruise, with the aim of capturing their experience, satisfaction and perception of the quality of the services and infrastructure provided. The findings highlight both Greece's comparative advantages - such as its cultural heritage and the attractiveness of its destinations - and individual areas that require improvement, especially in terms of port infrastructure and service organization.

The study concludes by identifying the main limitations of the research and formulating proposals for improving the quality of the cruise experience, as well as directions for future research on the subject.

Keywords

Cruise tourism, Greece, competitiveness, Mediterranean, passenger experience

Περιεχόμενα

Περίληψη	v
Abstract	vi
Περιεχόμενα	vii
Κατάλογος Εικόνων / Σχημάτων	ix
Κατάλογος Πινάκων	x
Συντομογραφίες & Ακρωνύμια	xi
ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Εισαγωγή	1
1.1 Τοποθέτηση του προβλήματος	2
1.2 Σκοπός της έρευνας	2
1.3 Δομή της έρευνας	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Τουρισμός Κρουαζιέρας	5
2.1 Το θεωρητικό και νομικό πλαίσιο	5
2.2 Ιστορική αναδρομή	7
2.3 Χαρακτηριστικά και υπηρεσίες	8
2.3.1 Γενικά χαρακτηριστικά	8
2.3.2 Κατηγορίες πλοίων κρουαζιέρας	8
2.3.3 Ποιότητα υπηρεσιών και εμπειρία επιβατών	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας	12
3.1 Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Μεσόγειο	12
3.2 Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Ελλάδα	12
3.3 Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Ιταλία	13
3.4 Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Ισπανία	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Η ανταγωνιστικότητα	16
των τουριστικών προορισμών στην Μεσόγειο	16
4.1 Εγκαταστάσεις λιμένων και υποδομές	16
4.1.1 Εγκαταστάσεις λιμένων και υποδομές στην Ελλάδα	16
4.1.2 Εγκαταστάσεις λιμένων και υποδομές στην Ιταλία	18
4.1.3 Εγκαταστάσεις λιμένων και υποδομές στην Ισπανία	19
4.2 Μοντέλα ανάπτυξης και προώθησης τουρισμού κρουαζιέρας	21
4.2.1 Μοντέλα ανάπτυξης και προώθησης τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα	21
4.2.2 Μοντέλα ανάπτυξης και προώθησης τουρισμού κρουαζιέρας στην Ιταλία	22
4.2.3 Μοντέλα ανάπτυξης και προώθησης τουρισμού κρουαζιέρας στην Ισπανία	23
4.3 Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις	24
4.3.1 Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις στην Ελλάδα	24
4.3.2 Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις στην Ιταλία	27
4.3.3 Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις στην Ισπανία	28
4.4 Τεχνολογικές καινοτομίες	29
ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Η Μεθοδολογία της Έρευνας	31

5.1. Σύγκριση της ανταγωνιστικότητας του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα	36
5.1.1. SWOT ανάλυση του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα.....	36
5.1.2 Η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας σε σύγκριση με την Ιταλία και την Ισπανία.....	42
Α. Επιβατική Κίνηση, Κλήσεις Κρουαζιερόπλοιων και Οικονομικά Αποτελέσματα σε Ιταλία, Ελλάδα και Ισπανία	42
Β. Συγκριτική ανάλυση βιωσιμότητας και περιβαλλοντικών υποδομών σε Ελλάδα, Ιταλία και Ισπανία.....	49
Γ. Τα κριτήρια και το πλαίσιο της συγκριτικής ανάλυσης	52
Δ. Η ερμηνεία των ερευνητικών ευρημάτων	52
Ε. Συμπεράσματα των ερευνών	53
5.2 Η παρούσα έρευνα	54
5.2.1 Η ταυτότητα του δείγματος.....	54
5.2.2 Αποτελέσματα.....	55
5.2.3 Συμπεράσματα	60
5.3 Προτάσεις	63
5.4 Περιορισμοί της έρευνας – Προτάσεις για μελλοντική έρευνα.....	63
Βιβλιογραφικές Αναφορές.....	66
Βιβλιογραφία επίσημες πηγές.....	69
Παράρτημα.....	82

Κατάλογος Εικόνων / Σχημάτων

Γράφημα 1. Συγκριτική κατανομή επιβατών κρουαζιέρας και λιμενικής δραστηριότητας σε Ελλάδα, Ιταλία και Ισπανία στην Μεσόγειο 2024.....	45
Γράφημα 2. Η επιβατική κίνηση κρουαζιέρας της Ελλάδας, Ιταλίας και Ισπανίας στην Μεσόγειο 2024.....	46
Γράφημα 3. Συγκριτικός Οικονομικός Αντίκτυπος κρουαζιέρας σε Ιταλία, Ισπανία και Ελλάδα, οικονομικό έτος 2023 σε δισ. ευρώ.....	47
Γράφημα 4. Υποστηριζόμενη απασχόληση από την κρουαζιέρα σε Ιταλία, Ισπανία και Ελλάδα, 2023 (χιλ. θέσεις εργασίας)	48
Γράφημα 5. Άμεση και έμμεση απασχόληση από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας, 2023 (χιλ. θέσεις εργασίας).....	49

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1. SWOT ανάλυση τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα.....	41
Πίνακας 2. Συγκριτική αποτύπωση υποδομών βιωσιμότητας σε Ιταλία, Ισπανία και Ελλάδα.....	51

Συντομογραφίες & Ακρωνύμια

ALFION-INFRA - Adriatic-Ionian Floating Infrastructure Project

ATMC -Advances in Tourism Marketing Conference

CLIA - Cruise Lines International Association

EES - Entry/Exit System (European Union border management system)

EMSA - European Maritime Safety Agency

ETIAS - European Travel Information and Authorisation System

GREPORT - Greek Port Report

Horizon Europe - European Union Framework Programme for Research and Innovation

ICSSR - Indian Council of Social Science Research

IMO - International Maritime Organization

ISA - International Seabed Authority

ITB - Internationale Tourismus - Börse (Berlin Tourism Fair)

LNG - Liquefied Natural Gas

OPS - Onshore Power Supply

SSE - Scottish and Southern Energy



*Μαρία Νίκη Ντε Ρόζα, Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Μεσόγειο
και η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας: προτάσεις και προοπτικές
για το μέλλον*

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Εισαγωγή

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί έναν από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους κλάδους της παγκόσμιας τουριστικής βιομηχανίας, με σημαντική συμβολή στην οικονομική δραστηριότητα, στην απασχόληση και στη διεθνή προβολή των προορισμών. Η Ελλάδα, ως χώρα με εκτεταμένο νησιωτικό σύμπλεγμα, πλούσια πολιτιστική κληρονομιά και στρατηγική γεωγραφική θέση στη Μεσόγειο, διαθέτει ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη του κλάδου.

Ωστόσο, παρά τη δυναμική του τομέα, η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας στον χώρο της κρουαζιέρας αντιμετωπίζει προκλήσεις σε σχέση με άλλους καθιερωμένους μεσογειακούς προορισμούς. Ζητήματα που αφορούν τη λειτουργικότητα των λιμενικών υποδομών, τον εκσυγχρονισμό των σταθμών επιβατών, την προσβασιμότητα, την οργάνωση των μετακινήσεων και τη συνολική εμπειρία εξυπηρέτησης των επιβατών δύνανται να επηρεάζουν την ποιότητα του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος.

Παράλληλα, η εμπειρία του επιβάτη κρουαζιέρας διαμορφώνεται από ένα πλέγμα παραγόντων που περιλαμβάνει τόσο τις δημόσιες λιμενικές υποδομές όσο και ιδιωτικές υπηρεσίες που οργανώνονται από τις εταιρείες κρουαζιέρας. Η απουσία σαφούς αποτύπωσης της συμβολής των παραγόντων αυτών δημιουργεί ένα ερευνητικό κενό ως προς την ακριβή αξιολόγηση της ποιότητας και της ανταγωνιστικής θέσης των ελληνικών λιμένων.

Συνεπώς, καθίσταται αναγκαία η διερεύνηση της εμπειρίας των επιβατών, της ικανοποίησής τους και της αντίληψής τους για την επάρκεια των ελληνικών λιμενικών υποδομών, προκειμένου να εντοπιστούν τα σημεία υπεροχής αλλά και οι τομείς που χρήζουν βελτίωσης. Η κατανόηση των παραγόντων αυτών αποτελεί προϋπόθεση για τη διαμόρφωση στοχευμένων στρατηγικών ενίσχυσης της θέσης της Ελλάδας στον ανταγωνιστικό χάρτη της μεσογειακής κρουαζιέρας.

1.1 Τοποθέτηση του προβλήματος

Ο τουρισμός κρουαζιέρας συνιστά έναν από τους πλέον δυναμικά αναπτυσσόμενους τομείς της διεθνούς τουριστικής βιομηχανίας, επηρεάζοντας άμεσα την οικονομική ανάπτυξη, την τοπική επιχειρηματικότητα και τη διεθνή εικόνα των προορισμών. Η Ελλάδα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, του εκτεταμένου νησιωτικού της συμπλέγματος και της πλούσιας πολιτιστικής της κληρονομιάς, διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη του συγκεκριμένου κλάδου. Παράλληλα, η Μεσόγειος αποτελεί μία από τις πλέον ανταγωνιστικές αγορές κρουαζιέρας παγκοσμίως, με χώρες όπως η Ιταλία, η Ισπανία και η Γαλλία να έχουν εδραιώσει ισχυρή παρουσία.

Παρά τη θετική δυναμική του κλάδου στην Ελλάδα, παρατηρούνται ζητήματα που σχετίζονται με τη λειτουργικότητα και τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών, την οργάνωση των υπηρεσιών, την προσβασιμότητα, καθώς και τη συνολική ποιότητα της εμπειρίας των επιβατών. Επιπλέον, η εμπειρία του επιβάτη διαμορφώνεται όχι μόνο από τις δημόσιες υποδομές, αλλά και από ιδιωτικές υπηρεσίες που οργανώνονται μέσω των εταιρειών κρουαζιέρας, γεγονός που καθιστά δυσδιάκριτη την ακριβή αποτίμηση της πραγματικής λειτουργικής επάρκειας των ελληνικών λιμένων.

Ως εκ τούτου, προκύπτει η ανάγκη συστηματικής διερεύνησης της εμπειρίας και της ικανοποίησης των επιβατών που επισκέπτονται ελληνικούς λιμένες, καθώς και της αντίληψής τους σχετικά με την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας έναντι άλλων μεσογειακών προορισμών. Η κατανόηση των παραγόντων που επηρεάζουν την ποιότητα του τουριστικού προϊόντος κρουαζιέρας αποτελεί κρίσιμο στοιχείο για τη διαμόρφωση αποτελεσματικών στρατηγικών βελτίωσης και ενίσχυσης της διεθνούς θέσης της χώρας στον τομέα αυτό.

1.2 Σκοπός της έρευνας

Η παρούσα έρευνα στοχεύει στην αξιολόγηση της εμπειρίας των επιβατών κρουαζιέρας που επισκέπτονται ελληνικούς λιμένες, εστιάζοντας στην ποιότητα των υπηρεσιών, την προσβασιμότητα, την οργάνωση των λιμενικών υποδομών και την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας σε σύγκριση με άλλους μεσογειακούς προορισμούς. Συγκεκριμένα, η μελέτη επιδιώκει:

1. Την καταγραφή των ελληνικών λιμένων που επισκέπτονται οι επιβάτες και την ανάλυση της αντίληψής τους για την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται σε αυτούς.
2. Την διερεύνηση των παραγόντων που επηρεάζουν την ικανοποίηση των επιβατών και την πρόθεσή τους για επαναληπτική επίσκεψη ή σύσταση της Ελλάδας ως προορισμού κρουαζιέρας.
3. Την εκτίμηση της ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας έναντι άλλων μεσογειακών προορισμών από την οπτική των επιβατών.
4. Την ανάδειξη αδυναμιών και περιορισμών των υποδομών και υπηρεσιών, προκειμένου να προταθούν στοχευμένες βελτιώσεις που θα ενισχύσουν την ποιότητα και τη βιωσιμότητα της τουριστικής εμπειρίας κρουαζιέρας στη χώρα.

Μέσω της έρευνας επιδιώκεται η παροχή χρήσιμων δεδομένων και πρακτικών συμπερασμάτων που μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη στρατηγικών βελτίωσης των ελληνικών λιμένων, ενισχύοντας τη θέση της Ελλάδας στην ανταγωνιστική αγορά της Μεσογείου.

1.3 Δομή της έρευνας

Η παρούσα μελέτη δομείται σε δύο κύρια μέρη, με στόχο την ολοκληρωμένη παρουσίαση του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα και τη θέση του σε σύγκριση με άλλους μεσογειακούς προορισμούς.

Το Πρώτο Μέρος περιλαμβάνει την εισαγωγή, την τοποθέτηση του προβλήματος, τον σκοπό της έρευνας και το θεωρητικό πλαίσιο για τον τουρισμό κρουαζιέρας, καλύπτοντας ιστορική αναδρομή, χαρακτηριστικά πλοίων, ποιότητα υπηρεσιών και εμπειρία επιβατών. Επιπλέον, εξετάζεται η μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας, με έμφαση στην Ελλάδα, την Ιταλία και την Ισπανία, καθώς και η ανταγωνιστικότητα των προορισμών με βάση λιμενικές υποδομές, μοντέλα ανάπτυξης, κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις και τεχνολογικές καινοτομίες.

Στο Δεύτερο Μέρος παρουσιάζεται η μεθοδολογία της έρευνας και η ανάλυση δευτερογενών στατιστικών δεδομένων, καθώς και τα αποτελέσματα της πρωτογενούς έρευνας μέσω ερωτηματολογίου. Το ερωτηματολόγιο σχεδιάστηκε ώστε να καταγράψει την εμπειρία των ταξιδιωτών από την επίσκεψη σε ελληνικούς λιμένες μέσω κρουαζιέρας, καλύπτοντας

ζητήματα όπως η ικανοποίηση από τις υπηρεσίες επιβίβασης και αποβίβασης, η πρόσβαση και οργάνωση μεταφοράς προς πόλεις και αξιοθέατα, η αξιολόγηση υποδομών λιμένων, καθώς και η αντίληψη για την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας σε σχέση με άλλους μεσογειακούς προορισμούς.

Στην ανάλυση δευτερογενών δεδομένων περιλαμβάνεται η SWOT ανάλυση και η συγκριτική αξιολόγηση της ανταγωνιστικότητας της Ελλάδας σε σχέση με την Ιταλία και την Ισπανία.

Τέλος, παρουσιάζονται τα συμπεράσματα, οι προτάσεις για βελτίωση των υπηρεσιών κρουαζιέρας στην Ελλάδα, οι περιορισμοί της έρευνας και οι προτάσεις για μελλοντική έρευνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Τουρισμός Κρουαζιέρας

2.1 Το θεωρητικό και νομικό πλαίσιο

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί μία σύνθετη και δυναμικά αναπτυσσόμενη μορφή θαλάσσιου τουρισμού, συνδυάζοντας στοιχεία οικονομικού και ναυτικού χαρακτήρα. Έχει εξελιχθεί σε μια παγκόσμια βιομηχανία με πολυδιάστατο οικονομικό αντίκτυπο, που εκτείνεται από τη ναυπηγική δραστηριότητα έως την ενίσχυση των τοπικών οικονομιών και τη δημιουργία απασχόλησης στις παράκτιες περιοχές. Παράλληλα, εγείρονται προκλήσεις περιβαλλοντικού και κοινωνικού χαρακτήρα, καθώς η ταχεία ανάπτυξή του επηρεάζει τη βιωσιμότητα των προορισμών και το θαλάσσιο οικοσύστημα. Για τον λόγο αυτό, οι εταιρείες κρουαζιέρας εφαρμόζουν διεθνή πρότυπα βιωσιμότητας και κανονισμούς περιβαλλοντικής προστασίας (Κοναčić, Kerčević, & Perić Hadžić, 2025).

Ο τουρισμός κρουαζιέρας συνιστά πολυεπίπεδο σύστημα, στο οποίο αλληλεπιδρούν πλοιοκτήτριες εταιρείες, κρατικοί και λιμενικοί φορείς, καθώς και το φυσικό και κοινωνικό περιβάλλον. Η λειτουργία του ρυθμίζεται από ένα εκτενές διεθνές νομικό πλαίσιο, που εξασφαλίζει τη βιώσιμη και ασφαλή ανάπτυξή του. Κεντρικό ρόλο έχει το Ναυτικό Δίκαιο, το οποίο περιλαμβάνει διεθνείς συνθήκες και συμβάσεις σχετικές με τη ναυσιπλοΐα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη ρύθμιση των θαλάσσιων δραστηριοτήτων (Shiplawmatters, 2025b).

Βασικό θεμέλιο αποτελεί η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS), γνωστή ως “Σύνταγμα των Ωκεανών”. Η συνθήκη, που τέθηκε σε ισχύ το 1994, καθιερώνει το νομικό πλαίσιο για τη ρύθμιση όλων των δραστηριοτήτων στους ωκεανούς, ορίζοντας τις θαλάσσιες ζώνες, τα κυριαρχικά δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών. Παράλληλα, οδήγησε στη σύσταση του Διεθνούς Δικαστηρίου για το Δίκαιο της Θάλασσας (ITLOS) και έχει υιοθετηθεί από 170 κράτη-μέλη (UNCLOS, n.d.-b; International Seabed Authority [ISA], 2025).

Συμπληρωματικά, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), εξειδικευμένος οργανισμός του ΟΗΕ, διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη και εφαρμογή των διεθνών ναυτιλιακών κανονισμών, προωθώντας την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και τη συμμόρφωση με τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (SDGs) (International Maritime

Organization, n.d.-b). Ο IMO έχει αναπτύξει σειρά συνθηκών και κωδίκων που αποτελούν τη βάση του σύγχρονου ναυτικού δικαίου, όπως οι:

- SOLAS (Safety of Life at Sea, 1974) – θέτει τα ελάχιστα πρότυπα ασφάλειας για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974).
- MARPOL (1973/1978) – ρυθμίζει την πρόληψη ρύπανσης από πλοία μέσω έξι τεχνικών παραρτημάτων για ρύπους, απορρίμματα, λύματα και εκπομπές (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, n.d.).
- ISM Code (1993) – καθορίζει διεθνή πρότυπα για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη ρύπανσης (The International Safety Management Code, n.d.).
- STCW (1978) – ορίζει τα ελάχιστα πρότυπα εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ατόμων που εργάζονται επί του πλοίου (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, n.d.-b).
- ISPS Code (2004) – θέτει υποχρεωτικά μέτρα για την ασφάλεια πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων, προωθώντας τη συνεργασία μεταξύ κυβερνήσεων, λιμενικών αρχών και ναυτιλιακών φορέων (SOLAS XI-2 and the ISPS Code, n.d.-b).

Ο ISPS Code έχει ιδιαίτερη σημασία για την κρουαζιέρα, καθώς εισάγει διεθνές πλαίσιο συνεργασίας και μεθοδολογία αξιολόγησης κινδύνων για πλοία και λιμένες, διασφαλίζοντας την αποτελεσματική προστασία της ναυσιπλοΐας και των επιβατών.

Συνολικά, το θεωρητικό και νομικό πλαίσιο του τουρισμού κρουαζιέρας στηρίζεται στη συνεργασία διεθνών θεσμών και οργανισμών, με σκοπό την εξισορρόπηση μεταξύ ανάπτυξης, ασφάλειας και βιωσιμότητας, το κύριο θεμέλιο για την περαιτέρω εξέλιξη της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας.

2.2 Ιστορική αναδρομή

Η ιστορική εξέλιξη του τουρισμού κρουαζιέρας αποτυπώνει τη μετάβαση από τα πρώτα επιβατηγά ταξίδια του 19ου αιώνα στη σημερινή τεχνολογικά προηγμένη και βιώσιμη βιομηχανία. Σύμφωνα με τη CLIA (n.d.), οι πρώτες οργανωμένες κρουαζιέρες αναψυχής εμφανίστηκαν στις αρχές του 19ου αιώνα από εταιρείες όπως η P&O, η Cunard και η Holland America Line. Το πρώτο πλοίο που σχεδιάστηκε αποκλειστικά για ταξίδια αναψυχής ήταν το *Prinzessin Victoria Luise* (1900), ενώ τα υπερωκεάνια του 20ού αιώνα, όπως τα *Queen Mary* και *Queen Elizabeth*, εδραίωσαν την κρουαζιέρα ως πολυτελές προϊόν.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και την ανάπτυξη των αερομεταφορών, τα επιβατηγά πλοία στράφηκαν σταδιακά από τη μεταφορά επιβατών στην αναψυχή, καθιερώνοντας την κρουαζιέρα ως μορφή διακοπών. Τη δεκαετία του 1970 η τηλεοπτική σειρά *The Love Boat* συνέβαλε καθοριστικά στην εμπορική της διάδοση, ενώ από τη δεκαετία του 1980 και μετά ο κλάδος γνώρισε εκθετική ανάπτυξη, με μεγαλύτερα πλοία και ολοκληρωμένες υποδομές ψυχαγωγίας που απευθύνονταν πλέον σε ευρύτερο κοινό.

Στον 21ο αιώνα, η βιομηχανία εισήλθε σε φάση τεχνολογικού και περιβαλλοντικού μετασχηματισμού, με επενδύσεις σε ενεργειακά αποδοτικά πλοία, συστήματα LNG και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Παράλληλα, η επέκταση σε νέες γεωγραφικές αγορές, όπως η Μεσόγειος, η Αλάσκα και η Αρκτική, ενίσχυσε την παγκόσμια διάσταση του προϊόντος.

Η πανδημία COVID-19 αποτέλεσε σημείο καμπής. Ο UNWTO (2023) καταγράφει πτώση άνω του 74% στις διεθνείς αφίξεις και απώλεια 1,3 τρις δολαρίων το 2020, ενώ η CLIA (2023) αναφέρει μείωση 81% στην επιβατική κίνηση κρουαζιέρας. Ωστόσο, το 2023 ο κλάδος ανέκαμψε σχεδόν στα προ πανδημίας επίπεδα, με 31,5 εκατ. επιβάτες παγκοσμίως, ενισχύοντας ταυτόχρονα τα υγειονομικά πρωτόκολλα και τις βιώσιμες πρακτικές.

Σήμερα, η κρουαζιέρα αποτελεί ώριμο και καινοτόμο πεδίο του θαλάσσιου τουρισμού, όπου η τεχνολογία, η πολυτέλεια και η βιωσιμότητα συνυπάρχουν, προσφέροντας μια ολοκληρωμένη εμπειρία ταξιδιού που συνεχώς εξελίσσεται.

2.3 Χαρακτηριστικά και υπηρεσίες

Τα χαρακτηριστικά και οι υπηρεσίες των κρουαζιερόπλοιων αποτελούν βασικούς παράγοντες που διαμορφώνουν την ταυτότητα και την ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προϊόντος κρουαζιέρας. Τα χαρακτηριστικά περιλαμβάνουν τις τεχνικές και λειτουργικές προδιαγραφές του πλοίου, όπως το μέγεθος, η χωρητικότητα, οι κατηγορίες καμπινών και οι ενεργειακές δυνατότητες. Οι υπηρεσίες αφορούν το σύνολο των παροχών φιλοξενίας, ψυχαγωγίας και υποστήριξης που προσφέρονται εν πλω. Ο συνδυασμός αυτών των στοιχείων διαμορφώνει την επιβατική εμπειρία και ενισχύει την εικόνα και τη θέση της εταιρείας στην τουριστική αγορά.

2.3.1 Γενικά χαρακτηριστικά

Τα κρουαζιερόπλοια λειτουργούν ως «πλωτά ξενοδοχεία», ενσωματώνοντας υποδομές φιλοξενίας υψηλού επιπέδου και προσφέροντας μια ολοκληρωμένη εμπειρία πολυτέλειας, άνεσης και ψυχαγωγίας. Σε αντίθεση με τα υπερωκεάνια που εξυπηρετούσαν μεταφορικούς σκοπούς, τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια εκτελούν κυκλικά δρομολόγια, παρέχοντας διαμονή, εστίαση και δραστηριότητες αναψυχής (Cruise Ship: Definition, Features, and Benefits, n.d.).

Οι εγκαταστάσεις τους περιλαμβάνουν χώρους εστίασης, ψυχαγωγίας και ευεξίας, ενώ υποστηρίζονται από ένα σύνθετο δίκτυο logistics που εξασφαλίζει προμήθειες, διαχείριση αποβλήτων και συμμόρφωση με διεθνή πρότυπα ασφάλειας και βιωσιμότητας. Η ποιότητα των υπηρεσιών και ο επαγγελματισμός του πληρώματος αποτελούν κεντρικούς παράγοντες της συνολικής εμπειρίας των επιβατών.

Ο κλάδος της κρουαζιέρας συνεισφέρει πάνω από 25 δισ. δολάρια ετησίως στην παγκόσμια τουριστική οικονομία, με κυρίαρχες αγορές τη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη, ενώ οι περιοχές της Ασίας και του Ειρηνικού παρουσιάζουν ταχείς ρυθμούς ανάπτυξης (CLIA, 2023).

2.3.2 Κατηγορίες πλοίων κρουαζιέρας

Η βιομηχανία κρουαζιέρας διαφοροποιείται βάσει μεγέθους πλοίων, υπηρεσιών και τύπου εμπειρίας, με τις κυριότερες κατηγορίες να είναι οι εξής:

1. Ποταμόπλοια (River Cruise Ships):

Μικρότερα πλοία (100–200 επιβάτες) που πλέουν σε ποταμούς όπως ο Δούναβης ή ο Νείλος, προσφέροντας πολιτιστικού χαρακτήρα ταξίδια με καθημερινές στάσεις. Οι παροχές περιλαμβάνουν διαμονή, γεύματα και εκδρομές, με έμφαση στην τοπική γαστρονομία και κουλτούρα. Η ποτάμια κρουαζιέρα είναι από τους ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς του κλάδου (CLIA, 2025).

2. Εξερευνητικές και αποστολικές κρουαζιέρες (Expedition & Exploration Cruises):

Απευθύνονται σε ταξιδιώτες που επιζητούν εμπειρίες σε απομακρυσμένα και ευαίσθητα οικοσυστήματα, όπως η Ανταρκτική ή τα νησιά Γκαλαπάγκος. Τα πλοία είναι μικρότερα, εξοπλισμένα με τεχνολογίες χαμηλών εκπομπών και αυστηρές περιβαλλοντικές προδιαγραφές. Η επιβατική κίνηση σε δρομολόγια αποστολής αυξήθηκε κατά 70% την περίοδο 2019–2023 (CLIA, 2023).

3. Υπερμεγέθη πολυτελή πλοία (Luxury Mega-Cruise Ships):

Πλοία χωρητικότητας άνω των 150.000 GT (κόροι, μονάδα μέτρησης του συνολικού όγκου των πλοίων) μεταφέρουν έως 6.000 επιβάτες, με εκτεταμένες ψυχαγωγικές υποδομές, θεματικά εστιατόρια και υδάτινα πάρκα. Σταθμό στην εξέλιξη του είδους αποτέλεσαν τα *Carnival Destiny* (1996) και *Oasis of the Seas* (2009), ενώ τα νεότερα *Icon of the Seas* (2024,2025) αποτελούν τα μεγαλύτερα και πιο τεχνολογικά προηγμένα κρουαζιερόπλοια παγκοσμίως (Poirot, 2025; Wikipedia contributors, 2025b).

4. Θεματικά πλοία κρουαζιέρας (Themed Cruises):

Εστιάζουν σε συγκεκριμένα ενδιαφέροντα, όπως μουσική, γαστρονομία ή πολιτισμό, με δρομολόγια που ενσωματώνουν δραστηριότητες σχετικές με το θέμα. Ενδεικτικά, η Disney Cruise Line διοργανώνει τη θεματική κρουαζιέρα *Halloween on the High Seas* το 2025, συνδυάζοντας ψυχαγωγία και πολιτιστικές εμπειρίες (Disney Cruise Line, 2025; About Us | Theme Cruise Finder, n.d.).

Συνολικά, η ποικιλία τύπων πλοίων αντανάκλα τη στρατηγική διαφοροποίησης και προσαρμοστικότητας της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας, που επιδιώκει να συνδυάζει πολυτέλεια, βιωσιμότητα και εξατομικευμένη εμπειρία ταξιδιού για κάθε προσωπική προτίμηση (CLIA, 2023).

2.3.3 Ποιότητα υπηρεσιών και εμπειρία επιβατών

Η ποιότητα των υπηρεσιών αποτελεί βασικό παράγοντα επιτυχίας της κρουαζιέρας, επηρεάζοντας άμεσα την ικανοποίηση, την αφοσίωση και την πρόθεση νέου ταξιδιού. Στον τουρισμό κρουαζιέρας, η ποιότητα νοείται ως ολιστική εμπειρία που καλύπτει όλα τα στάδια του ταξιδιού, από την κράτηση έως την αποβίβαση. Η προσέγγιση της τρισδιάστατης εμπειρίας επιβατών δείχνει ότι η συμπεριφορά και η ικανοποίηση των ταξιδιωτών διαμορφώνονται από τη χρήση χρόνου, τη συμμετοχή σε δραστηριότητες και την αλληλεπίδραση με τα αξιοθέατα του προορισμού (Navarro Ruiz et al., 2020).

Το SERVQUAL, που αναπτύχθηκε από τους Parasuraman, Zeithaml και Berry (1988), αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία μέτρησης της ποιότητας υπηρεσιών. Βασίζεται στο μοντέλο «προσδοκία - επιβεβαίωση» και αξιολογεί πέντε διαστάσεις που αποτυπώνουν συνολικά την ποιότητα εξυπηρέτησης.

Στον κλάδο της κρουαζιέρας, οι κρίσιμες διαστάσεις ποιότητας σχετίζονται με τον επαγγελματισμό και τη συμπεριφορά του πληρώματος, την καθαριότητα και ασφάλεια, την ποικιλία και εξατομίκευση υπηρεσιών, καθώς και τη δέσμευση στη βιωσιμότητα (CLIA, 2023). Οι επιβάτες αξιολογούν πλέον όχι μόνο τις υλικές παροχές, αλλά και την αυθεντικότητα των εμπειριών στον προορισμό, την περιβαλλοντική υπευθυνότητα και τον βαθμό ψηφιακής εξατομίκευσης.

Σύμφωνα με την CLIA (2023), πάνω από το 85% των επιβατών δηλώνουν πρόθεση να ταξιδέψουν ξανά, ενώ περίπου το 60% των νέων πελατών προέρχεται από συστάσεις, γεγονός που υπογραμμίζει τη σημασία της θετικής εμπειρίας ως στρατηγικού πλεονεκτήματος.

Συνολικά, η ποιότητα υπηρεσιών και η εμπειρία επιβατών αποτελούν κεντρικούς πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης του κλάδου και πόλο έλξης αγοραστικού κοινού. Η διατήρηση υψηλών προτύπων φιλοξενίας, καινοτομίας και περιβαλλοντικής υπευθυνότητας είναι απαραίτητη για τη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα των εταιρειών κρουαζιέρας.

2.3.4 Πρότυπα προστασίας περιβάλλοντος και μείωση θαλάσσιας ρύπανσης

Ο τουρισμός κρουαζιέρας συμβάλλει ουσιαστικά στην παγκόσμια οικονομία, αλλά επιφέρει σημαντικές περιβαλλοντικές πιέσεις, όπως ατμοσφαιρική και θαλάσσια ρύπανση, θόρυβο και υποβάθμιση οικοσυστημάτων. Διεθνείς οργανισμοί όπως ο IMO, η CLIA και ο UNWTO έχουν θεσπίσει αυστηρά πρότυπα για τον περιορισμό των επιπτώσεων αυτών. Σύμφωνα με τον UNWTO (2016), η βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη στηρίζεται σε περιβαλλοντικές πρακτικές, προστασία κληρονομιάς και ενίσχυση των κοινωνικοοικονομικών ωφελειών, αν και η εφαρμογή τους είναι απαιτητική για τα μεγάλα κρουαζιερόπλοια.

Οι βασικές περιβαλλοντικές προκλήσεις περιλαμβάνουν ρύπανση από καύσιμα και λύματα, μεταφορά και διάχυση ρύπων μέσω του έρματος, ατμοσφαιρικές εκπομπές και θόρυβο που επηρεάζουν θαλάσσιους οργανισμούς, με ιδιαίτερα ευάλωτους τους κοραλλιογενείς υφάλους (Organization & Center, 2016).

Η βιομηχανία έχει υιοθετήσει ένα νέο πλαίσιο βιωσιμότητας που βασίζεται σε τεχνολογία, υποδομές και λειτουργίες (CLIA, 2025):

- **Τεχνολογία:** Χρήση καυσίμων χαμηλών ή μηδενικών εκπομπών (LNG, πράσινη μεθανόλη, βιο-LNG, υδρογόνο), συστήματα αποθήκευσης ενέργειας και ανανεώσιμες πηγές.
- **Υποδομές:** Ανάπτυξη συστημάτων Onshore Power Supply (OPS), τα οποία μειώνουν τις εκπομπές έως 98%. Ήδη 33 λιμάνια διαθέτουν ενεργές υποδομές, ενώ δεκάδες βρίσκονται σε στάδιο ανάπτυξης, όπως Ρότερνταμ, Όσλο, Αμβούργο, Στοκχόλμη, Μαϊάμι και Βανκούβερ.
- **Λειτουργίες:** Ψηφιοποίηση, καλύτερη διαχείριση αποβλήτων και πιο αποδοτικός ενεργειακός σχεδιασμός δρομολογίων.

Οι πρακτικές αυτές ενισχύουν τη μετάβαση του κλάδου προς την αποανθρακοποίηση έως το 2050 (CLIA, 2025). Επιπλέον, ο IMO ενέκρινε το 2025 νέο παγκόσμιο κανονιστικό πλαίσιο που εισάγει πρότυπα καυσίμων και μηχανισμό τιμολόγησης εκπομπών, υποχρεωτικό από το 2027 για πλοία άνω των 5.000 GT, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 85% των εκπομπών CO₂ της ναυτιλίας. Το πλαίσιο αυτό αποτελεί το πρώτο παγκόσμιο βήμα προς μηδενικές καθαρές εκπομπές έως το 2050 (IMO Approves Net-Zero Regulations for Global Shipping, 2025).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Μεσογειακή αγορά κρουαζιέρας

3.1 Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Μεσόγειο

Η Μεσόγειος αποτελεί μία από τις σημαντικότερες αγορές κρουαζιέρας διεθνώς, συγκεντρώνοντας το 38,4% της παγκόσμιας δραστηριότητας (CLIA, 2022). Το 2022 καταγράφηκαν 5,8 εκατομμύρια επιβάτες στην Ευρώπη, σημειώνοντας αύξηση 228% σε σχέση με το 2021 και επιβεβαιώνοντας τη μεταπανδημική ανάκαμψη του κλάδου (CLIA, 2025).

Η *Χάρτα Βιώσιμης Κρουαζιέρας στη Μεσόγειο* (2022), που υπογράφηκε από τη γαλλική κυβέρνηση και μεγάλες εταιρείες, έθεσε 13 δεσμεύσεις για τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, με τις πρώτες αξιολογήσεις να πραγματοποιούνται σε Μασσαλία, Νίκαια και Τουλόν το 2023 (DIRM & CLIA, 2023).

Σύμφωνα με την ετήσια έκθεση MedCruise (2024), η επιβατική κίνηση στη Μεσόγειο έχει ξεπεράσει τα προ πανδημίας επίπεδα, καταγράφοντας 35,9 εκατομμύρια κινήσεις (+9,2% από 2023) και 15.823 αφίξεις πλοίων (+7,9%). Τα μεγαλύτερα λιμάνια - Βαρκελώνη, Βαλεαρίδες, Μασσαλία, Γένοβα - υποδέχθηκαν πάνω από 2 εκατομμύρια επιβάτες το καθένα.

Η Δυτική Μεσόγειος παραμένει η δημοφιλέστερη περιοχή, συγκεντρώνοντας το 58,5% της επιβατικής κίνησης και το 45% των αφίξεων, με έντονη όμως εποχικότητα, καθώς το 70% των μετακινήσεων γίνεται μεταξύ Μαΐου και Οκτωβρίου (MedCruise, 2024).

Η συνεχής αύξηση και η υιοθέτηση βιώσιμων πρακτικών επιβεβαιώνουν τη Μεσόγειο ως μία από τις πιο δυναμικές και ανθεκτικές αγορές κρουαζιέρας παγκοσμίως.

3.2 Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Η Ελλάδα διαθέτει μακρά ναυτική παράδοση και συγκαταλέγεται στις πρωτοπόρες χώρες της Μεσογείου στην ανάπτυξη της κρουαζιέρας. Οι απαρχές της ελληνικής κρουαζιέρας εντοπίζονται στον 19ο αιώνα, με τη δραστηριότητα της οικογένειας Ποταμιάνου και αργότερα της εταιρείας «Ηπειρωτική». Η οργανωμένη τουριστική κρουαζιέρα ξεκίνησε το 1953, μέσω συνεργασίας της εταιρείας με τον ΕΟΤ, με τα πλοία *Semiramis* και *Atreus*, θέτοντας τα θεμέλια του σύγχρονου θαλάσσιου τουρισμού στη χώρα (Greek Cruise-Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση, 2021).

Από τη δεκαετία του 1960, εταιρείες όπως οι Τυπάλδος, Χανδρής και Sun Line συνέβαλαν στην εξάπλωση της ελληνικής κρουαζιέρας στη Μεσόγειο και την Καραϊβική, ενώ σταδιακά η Ελλάδα εξελίχθηκε σε στρατηγικό κόμβο της Ανατολικής Μεσογείου. Σήμερα, σύμφωνα με την CLIA (2023), η χώρα διαθέτει αυξημένες δυνατότητες homeporting, ενώ βασική προτεραιότητα αποτελεί η αναβάθμιση των λιμενικών υποδομών και η συμμόρφωση με το ευρωπαϊκό πλαίσιο “Fit for 55”. Το Σχέδιο Δράσης της CLIA (2023-2028) προβλέπει επέκταση της τουριστικής περιόδου, ανάπτυξη νέων προορισμών και ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης.

Το 2024, η Ελλάδα κατέγραψε σημαντική αύξηση 43,1% στην επιβατική κίνηση σε σχέση με το 2022, εξυπηρετώντας 2,7 εκατ. επιβάτες σε εννέα μεγάλους λιμένες. Ο Πειραιάς διατήρησε την ηγετική του θέση με 1,5 εκατ. επιβάτες, εκ των οποίων 880.800 homeporting, ενώ η Κέρκυρα και το Ηράκλειο ενίσχυσαν σημαντικά τη θέση τους (Βαγγέλας & Πάλλης, 2024).

Η οικονομική συμβολή του κλάδου είναι εξίσου σημαντική. Σύμφωνα με την Oxford Economics (2024), η Μύκονος υποδέχθηκε 1,3 εκατ. επιβάτες με μέση δαπάνη 107 ευρώ, αποφέροντας 201 εκατ. ευρώ και 3.000 θέσεις εργασίας στην τοπική οικονομία. Σε εθνικό επίπεδο, η κρουαζιέρα συνεισέφερε 1,4 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ το 2022 (CLIA, 2024).

Οι θετικές αυτές εξελίξεις αναδεικνύουν την ανάγκη για ένα ολοκληρωμένο εθνικό στρατηγικό σχέδιο, το οποίο θα συνδέει την κρουαζιέρα με τη βιωσιμότητα, την τεχνολογική καινοτομία και την αποκέντρωση των προορισμών. Με στοχευμένες επενδύσεις και αποτελεσματικό σχεδιασμό, η Ελλάδα μπορεί να ενισχύσει περαιτέρω τον ρόλο της ως κορυφαίος κόμβος κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο, αξιοποιώντας την υψηλή ζήτηση για ποιοτικές θαλάσσιες εμπειρίες.

3.3 Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Ιταλία

Η Ιταλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους πυλώνες της παγκόσμιας βιομηχανίας κρουαζιέρας, συνδυάζοντας μακραίωνη ναυπηγική παράδοση με έντονη τουριστική δραστηριότητα. Η Fincantieri, με ιστορία άνω των 230 ετών και περισσότερα από 7.000 πλοία, είναι μία από τις μεγαλύτερες ναυπηγικές εταιρείες παγκοσμίως και βασικός συνεργάτης των κορυφαίων εταιρειών κρουαζιέρας. Από τη δεκαετία του 1980, η εταιρεία επένδυσε στην κατασκευή εξειδικευμένων κρουαζιερόπλοιων, με εμβληματικό παράδειγμα το *Crown Princess* (σχεδιασμένο από τον Renzo Piano). Από το 1990 έως σήμερα, έχει κατασκευάσει

πάνω από 100 πλοία, αντιπροσωπεύοντας το ένα τρίτο του παγκόσμιου στόλου και εξυπηρετώντας περίπου 8 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως (Fincantieri | Cruise Ships, n.d.).

Η Ιταλία κατέχει πρωταγωνιστικό ρόλο στη ναυπήγηση κρουαζιερόπλοιων, συνεισφέροντας περίπου 50% της ευρωπαϊκής παραγωγής. Ο ευρωπαϊκός κλάδος της κρουαζιέρας δημιούργησε το 2023 κύκλο εργασιών 55,3 δισ. ευρώ και 400.000 θέσεις εργασίας, ενώ έως το 2036 προβλέπεται επένδυση 57 δισ. ευρώ για την κατασκευή 72 νέων πλοίων, εκ των οποίων 40 (52,6%) θα ναυπηγηθούν στην Ιταλία (CLIA, 2024).

Η σημασία του κλάδου αποτυπώνεται και στην Italian Cruise Day 2025, που φιλοξενείται στο λιμάνι της Κατάνια. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 2025, η Ιταλία κατέγραψε 5,8 εκατομμύρια επιβάτες (+6% σε σχέση με το 2024) και πάνω από 2.000 αφίξεις πλοίων σε 60 λιμάνια (Risposte Turismo, 2025). Η Σικελία αναδεικνύεται σε βασικό κόμβο, με 800.000 επιβάτες και 400 αφίξεις (+12% και +24% αντίστοιχα), ενώ οι επενδύσεις στην περιοχή αναμένεται να ξεπεράσουν 500 εκατ. ευρώ έως το 2028.

Η Τσιβιταβέκια παραμένει το μεγαλύτερο ιταλικό λιμάνι κρουαζιέρας, με 3,7 εκατομμύρια επιβάτες, ακολουθούμενη από τη Γένοβα, το Παλέρμο, τη Μεσσήνη, το Κάλιαρι, τη Ραβέννα, το Σαλέρνο και την Κατάνια. Για την περίοδο 2026 έως 2028 προβλέπονται επενδύσεις άνω του 1 δισ. ευρώ σε λιμενικές υποδομές, εκ των οποίων 335 εκατ. ευρώ χρηματοδοτούνται από το ιταλικό Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (MIT), με στόχο την ενίσχυση της ελλιμενιστικής ικανότητας, την αναβάθμιση των τερματικών σταθμών και τη βελτίωση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (Turismo, 2025).

Η ανοδική πορεία της Ιταλίας αποτυπώνεται στα στοιχεία της Risposte Turismo (2025), που προβλέπει νέο ρεκόρ για το 2025 με 15,29 εκατομμύρια επιβάτες (+7,5% σε σχέση με το 2024) και 5.400 αφίξεις πλοίων (+5,9%). Το 2024, η χώρα είχε ήδη καταγράψει 14,22 εκατομμύρια επιβάτες και πάνω από 5.100 αφίξεις σε 64 λιμάνια, επιβεβαιώνοντας τη σταθερή της ανάπτυξη.

Όπως επισημαίνει ο Νίκος Μερτζανίδης, Εκτελεστικός Διευθυντής της CLIA Ευρώπης, η Ιταλία έχει εδραιωθεί ως κέντρο της ευρωπαϊκής βιομηχανίας κρουαζιέρας, αποτελώντας την πρώτη αγορά προορισμού και την τρίτη αγορά προέλευσης επιβατών. Η συνεχιζόμενη ανάπτυξη ενισχύεται από τη συμμετοχή των νεότερων γενεών και τη διεύρυνση του κοινού, με τον ιταλικό στόλο να χαρακτηρίζεται από ισορροπία μεταξύ μικρών, μεσαίων και μεγάλων

πλοίων, στοιχείο που συμβάλλει στη βιωσιμότητα και διαφοροποίηση του κλάδου (CLIA, 2024).

3.4 Ο τουρισμός κρουαζιέρας στην Ισπανία

Η Ισπανία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους προορισμούς κρουαζιέρας παγκοσμίως και τον δεύτερο στην Ευρώπη μετά την Ιταλία, συνδυάζοντας εκτεταμένο παράκτιο δίκτυο και σύγχρονες λιμενικές υποδομές. Το 2019 αποτέλεσε έτος-ορόσημο, με περισσότερους από 10,6 εκατομμύρια επιβάτες και 4.236 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων (Puertos del Estado, 2022). Παρά τη δραματική πτώση της κίνησης κατά την περίοδο της πανδημίας (μείωση 87% το 2020), η ισπανική αγορά ανέκαμψε ραγδαία, φτάνοντας τα 8,1 εκατομμύρια επιβάτες το 2022 και καταγράφοντας νέο ιστορικό ρεκόρ 12 εκατομμυρίων το 2023 (+46,6% σε σχέση με το 2022) (Puertos del Estado, 2024). Το 2024, ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας ανήλθε σε 12 εκατομμύρια επί συνόλου 41 εκατομμυρίων επιβατικών μετακινήσεων, επιβεβαιώνοντας τη χώρα ως βασικό κόμβο κρουαζιερόπλοιων στη Μεσόγειο (Puertos del Estado, 2025).

Η συμβολή του τομέα στην εθνική οικονομία είναι ιδιαίτερα σημαντική: το 2023 η δραστηριότητα κρουαζιέρας συνεισέφερε 6,4 δισ. ευρώ στην παραγωγή, περίπου 3,2 δισ. στο ΑΕΠ και πάνω από 52.000 θέσεις εργασίας (Puertos del Estado, 2025). Σύμφωνα με τη CLIA, για κάθε 24 επιβάτες δημιουργείται μία θέση πλήρους απασχόλησης, ενώ κάθε ταξιδιώτης δαπανά κατά μέσο όρο 660 ευρώ στους προορισμούς (CLIA, 2023).

Η ισπανική κυβέρνηση, μέσω του δημόσιου φορέα *Puertos del Estado*, υλοποιεί εκτεταμένο επενδυτικό πρόγραμμα για την περίοδο 2021-2026, ύψους άνω των 500 εκατ. ευρώ, για τη βελτίωση λιμενικών υποδομών και επιβατικών τερματικών σταθμών σε βασικά λιμάνια όπως Βαρκελώνη, Βαλένθια, Μάλαγα, Βαλεαρίδες Νήσοι και Κάντιθ (Puertos del Estado, 2023). Παράλληλα, η Ισπανία ενισχύει τη διεθνή προβολή της συμμετέχοντας στα συνέδρια *Seatrade Cruise Global* και *Seatrade Europe*, καθώς και στη διοργάνωση του *Seatrade Med* στη Μάλαγα (2024), προβάλλοντας την εθνική στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης των λιμένων.

Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στη μετάβαση προς τη βιωσιμότητα. Οι λιμενικές αρχές επενδύουν περίπου 800 εκατ. ευρώ έως το 2030 για την ανάπτυξη του συστήματος OPS (*Onshore Power Supply*), το οποίο θα επιτρέπει στα κρουαζιερόπλοια να συνδέονται με χερσαία παροχή

ηλεκτρικής ενέργειας, μειώνοντας δραστικά τις εκπομπές CO₂ και θορύβου. Το λιμάνι του Κάντιθ αποτελεί πρωτοπόρο στην εφαρμογή της πρωτοβουλίας *Green Port Initiative*, σε συνεργασία με την *Endesa X*, με εκτιμώμενη μείωση ρύπων CO₂ έως και 64% (CLIA, 2024). Παράλληλα, προωθούνται δράσεις για τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων, όπως LNG και πράσινο υδρογόνο, καθώς και για την ψηφιοποίηση και ολοκληρωμένη διασύνδεση λιμένων και αστικού ιστού.

Η Ισπανία, αξιοποιώντας τις γεωγραφικές, τουριστικές και τεχνολογικές της δυνατότητες, έχει εδραιωθεί ως πρότυπο βιώσιμης και ανταγωνιστικής αγοράς κρουαζιέρας, συνδυάζοντας υψηλή οικονομική απόδοση με περιβαλλοντική υπευθυνότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Η ανταγωνιστικότητα των τουριστικών προορισμών στην Μεσόγειο

4.1 Εγκαταστάσεις λιμένων και υποδομές

4.1.1 Εγκαταστάσεις λιμένων και υποδομές στην Ελλάδα

Η Ελλάδα διαθέτει εκτεταμένο δίκτυο λιμένων που υποδέχονται κρουαζιερόπλοια, με κύριους κόμβους homeporting τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, το Λαύριο, την Κέρκυρα και τη Ρόδο. Τα λιμάνια αυτά λειτουργούν ως βασικοί πυλώνες της τουριστικής και ναυτιλιακής δραστηριότητας της χώρας, συμβάλλοντας καθοριστικά στην ενίσχυση της εθνικής οικονομίας και του θαλάσσιου τουρισμού.

Ο Πειραιάς, ως το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας και ένα από τα σημαντικότερα της Μεσογείου, διαθέτει 11 θέσεις πρόσδεσης, τρεις σύγχρονους επιβατικούς σταθμούς συνολικής έκτασης 15.000 τ.μ. και υποδομές που επιτρέπουν την εξυπηρέτηση των μεγαλύτερων πλοίων του είδους. Ο ΟΛΠ Α.Ε. εφαρμόζει πρωτόκολλα ασφαλείας ISPS, συστήματα προκαθορισμού θέσεων πλοίων (berth allocation) και παρέχει περιβαλλοντικές υπηρεσίες και υπηρεσίες εφοδιασμού, στοχεύοντας στη βελτίωση της εμπειρίας επιβατών και στη βιώσιμη λειτουργία του λιμένα (ΟΛΠ, 2025).

Η Θεσσαλονίκη, με την έναρξη λειτουργίας του νέου σταθμού κρουαζιέρας «*Μέγας Αλέξανδρος*» το 2023, ενισχύει τη θέση της ως ανερχόμενου homeport στη Βόρεια Ελλάδα. Ο

σταθμός, συνολικής επιφάνειας 2.000 τ.μ., μπορεί να εξυπηρετεί ταυτόχρονα δύο πλοία και περισσότερους από 6.000 επιβάτες ημερησίως, ενώ οι σύγχρονες υποδομές του συμμορφώνονται με τα ευρωπαϊκά συστήματα EES και ETIAS. Η ΟΛΘ Α.Ε. στοχεύει στη μετατροπή της Θεσσαλονίκης σε διεθνή κόμβο συνδυασμένων μεταφορών και κρουαζιέρας (ThPA S.A., 2023 · ThPA S.A., 2025).

Το Λαύριο αναπτύσσεται ραγδαία ως εναλλακτικός κόμβος homeporting, εξυπηρετώντας πάνω από 100 προσεγγίσεις ετησίως. Οι πρόσφατες επενδύσεις του Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου περιλαμβάνουν εγκατάσταση πλωτών κυματοθραυστών, αναβάθμιση υποδομών ασφαλείας ISPS και λειτουργία της νέας ψηφιακής πλατφόρμας *Berth Allocation* για τη διαχείριση προσεγγίσεων (Elime, 2025).

Το Ηράκλειο έχει καθιερωθεί ως κορυφαίο homeport στην Ανατολική Μεσόγειο, ξεπερνώντας το 2024 τους 500.000 επιβάτες για πρώτη φορά στην ιστορία του. Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου επενδύει σε υποδομές και υπηρεσίες με στόχο τη βιωσιμότητα και την ομαλή ενσωμάτωση της κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία (Elime, 2024).

Η Κέρκυρα και η Ρόδος αποτελούν σταθερά λιμάνια προσέγγισης με υψηλή επιβατική κίνηση - πάνω από 500.000 επισκέπτες ετησίως στη Ρόδο και περισσότερους από 700.000 στην Κέρκυρα. Και οι δύο λιμένες έχουν υλοποιήσει έργα εκσυγχρονισμού (επέκταση προβλητών, υποδομές homeporting, περιβαλλοντική πιστοποίηση EMAS) και συμμετέχουν σε ευρωπαϊκά προγράμματα όπως τα SWAN, THEMIS και INTER-PASS, που στοχεύουν στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας και της βιώσιμης λιμενικής ανάπτυξης (Ε.ΛΙΜ.Ε., 2018,2019)(Οργανισμός Λιμένος Κέρκυρας, n.d.).

Τέλος, το Κατάκολο παραμένει το τρίτο σε κίνηση λιμάνι κρουαζιέρας της χώρας, εξυπηρετώντας τη ροή επισκεπτών προς την Αρχαία Ολυμπία και επενδύοντας σε εκσυγχρονισμένες λιμενικές εγκαταστάσεις (Οργανισμός Λιμένος Κατάκολου, n.d.).

Συνολικά, η Ελλάδα έχει πραγματοποιήσει σημαντικά βήματα εκσυγχρονισμού των λιμενικών της εγκαταστάσεων, με στρατηγική έμφαση στην ανάπτυξη του homeporting, στη βελτίωση της επιβατικής εμπειρίας και στη βιώσιμη, τεχνολογικά υποστηριζόμενη λιμενική ανάπτυξη, που ενισχύει την ανταγωνιστικότητά της στη Μεσόγειο.

4.1.2 Εγκαταστάσεις λιμένων και υποδομές στην Ιταλία

Η Ιταλία, που αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους προορισμούς κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, διαθέτει εκτεταμένο δίκτυο λιμένων με προηγμένες υποδομές που ενισχύουν τη συνδεσιμότητα και την ανταγωνιστικότητα της χώρας στον θαλάσσιο τουρισμό. Τα ιταλικά λιμάνια διακρίνονται για την τεχνολογική τους αναβάθμιση, την ποικιλία των λειτουργιών τους (επιβατική, εμπορική, τουριστική) και τη στρατηγική τους τοποθέτηση σε καίρια σημεία της Μεσογείου και της Αδριατικής.

Το λιμάνι της Τσιβιταβέκια, γνωστό ως “λιμάνι της Ρώμης”, αποτελεί το σημαντικότερο homeport της χώρας και ένα από τα πιο πολυσύχναστα της Ευρώπης, με περισσότερους από 3,5 εκατομμύρια επιβάτες το 2024. Η λειτουργία του νέου τερματικού σταθμού Amerigo Vespucci, συνολικής έκτασης 11.000 τ.μ., ενίσχυσε σημαντικά την ικανότητα εξυπηρέτησης μεγάλων κρουαζιερόπλοιων, καθιστώντας τη Τσιβιταβέκια κόμβο επιβίβασης και αποβίβασης επιβατών. Ο σταθμός, με επένδυση ύψους 20 εκατ. €, προσφέρει σύγχρονες εγκαταστάσεις check-in, VIP χώρους, συστήματα ασφάλειας και εκθεσιακό χώρο με ιστορικά εκθέματα, συμβάλλοντας σε θετικό οικονομικό αποτύπωμα ύψους 90 εκατ. € ετησίως για την τοπική οικονομία (Roma Cruise Terminal s.r.l., 2025).

Η Γένοβα και η Νάπολη λειτουργούν ως βασικά σημεία εκκίνησης και τερματισμού κρουαζιέρων, συνδυάζοντας εμπορική και επιβατική δραστηριότητα. Η Γένοβα διαθέτει εκτεταμένες εγκαταστάσεις μήκους 30 χλμ., με τερματικούς σταθμούς Ponte dei Mille και Ponte Doria, ικανούς να φιλοξενήσουν μεγάλα κρουαζιερόπλοια (GENOVA Port – Ports Directory, n.d.), ενώ η Νάπολη προσφέρει βάθη έως 14 μ., εκτεταμένες αποβάθρες και άμεση σύνδεση με προορισμούς όπως το Κάπρι, η Ίσκια και η Πομπηία (NAPOLI Port – Ports Directory, n.d.).

Στην Αδριατική, τα λιμάνια Μπάρι, Ανκόνα και Τεργέστη αποτελούν στρατηγικούς κόμβους σύνδεσης με την Ελλάδα, την Κροατία και τη Σλοβενία. Το Μπάρι λειτουργεί ως κεντρικό σημείο αναχώρησης για πλοία προς το Ιόνιο, με βάθος 13 μ. και περισσότερες από 30 θέσεις ελλιμενισμού (BARI Port - Ports Directory, n.d.), ενώ η Τεργέστη διαθέτει βάθη έως 18 μ., υποστηρίζοντας μεγάλα κρουαζιερόπλοια και δεξαμενόπλοια (TRIESTE Port - Ports Directory, n.d.).

Η Βενετία, αν και αντιμετωπίζει προκλήσεις λόγω της περιβαλλοντικής ευαισθησίας της περιοχής, παραμένει εμβληματικός προορισμός κρουαζιέρας, με τον τερματικό σταθμό

Venezia Passeggeri (VTP) να προσφέρει σύγχρονες εγκαταστάσεις και υποδομές φιλοξενίας μεγάλων πλοίων (VENICE Port - Ports Directory, n.d.). Επιπλέον, λιμένες όπως η Μεσσήνη, το Παλέρμο, το Λιβόρνο και η Ανκόνα ενισχύουν την περιφερειακή τουριστική ανάπτυξη, προσφέροντας εξειδικευμένες υποδομές, θέσεις ελλιμενισμού μεγάλης χωρητικότητας και σύνδεση με σημαντικά πολιτιστικά και τουριστικά κέντρα (MESSINA, PALERMO, LIVORNO Ports - Ports Directory, n.d.).

Συνολικά, η Ιταλία διαθέτει ένα από τα πιο ανεπτυγμένα λιμενικά δίκτυα της Ευρώπης, με συνδυασμό homeporting, τεχνολογικής καινοτομίας και ισχυρών συνεργειών δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, που την καθιστούν ηγετικό κόμβο της μεσογειακής κρουαζιέρας.

4.1.3 Εγκαταστάσεις λιμένων και υποδομές στην Ισπανία

Η Ισπανία διαθέτει ένα από τα πιο ανεπτυγμένα και εκσυγχρονισμένα λιμενικά δίκτυα της Μεσογείου, αποτελώντας βασικό κόμβο της ευρωπαϊκής δραστηριότητας στον τουρισμό κρουαζιέρας. Με 46 λιμένες γενικού ενδιαφέροντος, οι οποίοι διαχειρίζονται από 28 λιμενικές αρχές υπό τον δημόσιο οργανισμό Puertos del Estado, η χώρα έχει αναπτύξει μια στρατηγική λιμενικής ανάπτυξης που βασίζεται στην καινοτομία, τη βιωσιμότητα και τη διασύνδεση με τις πόλεις και τα μέσα μεταφοράς (Óscar Puente Anuncia 7.000 Millones De Euros En Inversiones En Los Puertos Del Estado Hasta 2029, n.d.).

Το νέο επενδυτικό σχέδιο “Horizon 2030” προβλέπει επενδύσεις άνω των 7 δισ. ευρώ έως το 2029, με στόχο τον εκσυγχρονισμό των λιμενικών υποδομών, τη βελτίωση της συνδεσιμότητας με τα σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα και την ενίσχυση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Από το ποσό αυτό, 4,5 δισ. ευρώ προορίζονται για αναβάθμιση υποδομών, 1 δισ. ευρώ για έργα βιωσιμότητας, και 950 εκατ. ευρώ για τη βελτίωση της πρόσβασης και της ασφάλειας των λιμανιών. Επιπλέον, η Ισπανία ενσωματώνει τα λιμάνια της στους ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών (Ατλαντικό και Μεσογειακό), ενισχύοντας τη θέση της ως στρατηγικού κόμβου θαλάσσιων μεταφορών (Óscar Puente Anuncia, n.d.).

Ένα από τα σημαντικότερα λιμάνια κρουαζιέρας είναι το Λιμάνι της Βαρκελώνης, το οποίο εκτείνεται σε 7,86 km² και χωρίζεται σε τρεις ζώνες: το Port Vell, το εμπορικό/βιομηχανικό λιμάνι και το λιμάνι logistics (Barcelona Free Port). Διαθέτει έξι τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας, με σύγχρονες εγκαταστάσεις check-in, επιβατικών υπηρεσιών και συνδεσιμότητα με το αεροδρόμιο. Η Βαρκελώνη λειτουργεί ως home port για τις μεγαλύτερες

διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρας και φιλοξένησε το 2024 το 37ο Κύπελλο Αμερικής Louis Vuitton, γεγονός που ενίσχυσε την παγκόσμια εικόνα της πόλης και του λιμανιού, προωθώντας δράσεις καινοτομίας, έρευνας και γαλάζιας οικονομίας (Port de Barcelona, 2025).

Σημαντική ανάπτυξη παρουσιάζει και το Λιμάνι της Ταραγόνα, το οποίο συνδυάζει σύγχρονες λιμενικές εγκαταστάσεις με έναν έντονο πολιτιστικό και τουριστικό χαρακτήρα. Ο νέος τερματικός σταθμός του λιμανιού (2.200 m²) έχει σχεδιαστεί με βάση τις αρχές της λειτουργικότητας, οικολογικής αποδοτικότητας και άνεσης, παρέχοντας υπηρεσίες Wi-Fi, καφετέρια, χώρο στάθμευσης, καθώς και προσβασιμότητα για άτομα με αναπηρία. Με δυνατότητα φιλοξενίας πλοίων μήκους έως 360 μ., το λιμάνι εφαρμόζει φιλικές προς το περιβάλλον πρακτικές και αποτελεί υπόδειγμα βιώσιμου σχεδιασμού (Tarragona Cruise Port, Brochure, 2025).

Αντίστοιχα, το Λιμάνι της Μάλαγα αποτελεί πύλη προς τη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό, με έμφαση στη συνδυασμένη επιβατική και εμπορική δραστηριότητα. Με έκταση 6.884 εκταρίων, διαθέτει σύγχρονες αποβάθρες, σταθμούς Ro-Ro, αποθήκες καυσίμων και εξειδικευμένες εγκαταστάσεις για κρουαζιερόπλοια. Η Μάλαγα έχει ενισχύσει τη θέση της ως τουριστικού λιμένα υψηλής προστιθέμενης αξίας, εξυπηρετώντας τόσο γραμμές εσωτερικών δρομολογίων όσο και διεθνείς κρουαζιέρες (Proyectos e Iniciativas - Puerto de Málaga, n.d.). Τέλος, η Πάλμα ντε Μαγιόρκα, το σημαντικότερο λιμάνι των Βαλεαρίδων Νήσων, συνδυάζει τη ναυτική παράδοση με σύγχρονη τεχνολογία. Οι τερματικοί σταθμοί κρουαζιέρας Estacion Maritima (Muelle de Poniente και Dique del Oeste) εξυπηρετούν πλοία όλων των μεγεθών, προσφέροντας υπηρεσίες εξυπηρέτησης επιβατών, μεταφορών και πληροφόρησης (Cruise Terminal, 2017b). Το λιμάνι έχει επενδύσει σε περιβαλλοντική και ενεργειακή αποδοτικότητα, καθιστώντας το πρότυπο για τις νησιωτικές περιοχές της Μεσογείου (Palma | Ports de Balears, n.d.).

Συνολικά, η Ισπανία διαθέτει ένα πολυκεντρικό σύστημα λιμένων που λειτουργούν με ενιαία στρατηγική και διοικητική εποπτεία, συνδυάζοντας βιώσιμη ανάπτυξη, τεχνολογική καινοτομία και τουριστική εξωστρέφεια. Αυτή η ολιστική προσέγγιση έχει καταστήσει τη χώρα ηγέτιδα δύναμη στην ευρωπαϊκή και μεσογειακή κρουαζιερόπλοια αγορά.

4.2 Μοντέλα ανάπτυξης και προώθησης τουρισμού κρουαζιέρας

4.2.1 Μοντέλα ανάπτυξης και προώθησης τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Ο κλάδος της κρουαζιέρας στην Ελλάδα βρίσκεται σε φάση δυναμικής ανάπτυξης, με τη χώρα να εδραιώνεται ως στρατηγικός κόμβος στη Μεσόγειο. Το 2023, στο πλαίσιο του 7ου Posidonia Sea Tourism Forum στη Θεσσαλονίκη, η Διεθνής Ένωση Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA) παρουσίασε ένα σχέδιο δράσης για τη βιώσιμη ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού κρουαζιέρας, αναδεικνύοντας τη σημασία επενδύσεων σε υποδομές, λιμενικές εγκαταστάσεις και περιβαλλοντικά υπεύθυνη λειτουργία (CLIA, 2023). Ο Παγκόσμιος Πρόεδρος της CLIA, Pierfrancesco Vago, τόνισε ότι η Ελλάδα έχει όλες τις προϋποθέσεις να εξελιχθεί σε ηγετικό “hub” της Μεσογείου, εφόσον υπάρξει στενή συνεργασία μεταξύ λιμένων, τοπικών φορέων και εταιρειών κρουαζιέρας.

Οι βασικοί άξονες της στρατηγικής αυτής περιλαμβάνουν:

- α) την προώθηση νέων προορισμών πέραν των δημοφιλών νησιών,
- β) τη δημιουργία κατάλληλων υποδομών και ενός λειτουργικού ρυθμιστικού πλαισίου,
- γ) την υιοθέτηση πρακτικών βιώσιμου τουρισμού,
- δ) την ανάπτυξη χερσαίων περιβαλλοντικών λύσεων για μείωση εκπομπών, και
- ε) την ενίσχυση των δεξιοτήτων της νέας γενιάς ναυτικών (CLIA, 2023).

Η στρατηγική αυτή ενισχύθηκε περαιτέρω το 2024 με την εφαρμογή τοπικών πολιτικών βιωσιμότητας, όπως ο καθορισμός ημερήσιου ορίου 8.000 επισκεπτών στη Σαντορίνη και η εφαρμογή συστήματος κατανομής θέσεων ελλιμενισμού στη Μύκονο (CLIA, 2024). Παράλληλα, συζητήθηκε η ανάγκη διεύρυνσης της κρουαζιεροπορικής δραστηριότητας σε νέους ελληνικούς προορισμούς και η σημασία της αναβάθμισης των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών, ιδιαίτερα στους τομείς homeporting και βιώσιμης ναυπηγικής.

Η κορύφωση των δράσεων προβολής ήρθε με την εκστρατεία «All Aboard Greece», που ξεκίνησε το 2025. Η καμπάνια, πρωτοβουλία της CLIA σε συνεργασία με το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αναδεικνύει τη συμβολή της κρουαζιέρας στην ελληνική οικονομία (άνω του 1,1 δισ. ευρώ προστιθέμενης αξίας) και στις τοπικές κοινωνίες, προβάλλοντας παράλληλα τη σημασία των λιμενικών υποδομών για την ανάπτυξη (CLIA, 2025).

Στο ίδιο πλαίσιο, στις 9 Οκτωβρίου 2025, η CLIA εγκαινίασε στο Ίδρυμα Ευγενίδου τη διαδραστική έκθεση «The Voyage», προγραμματισμένη να διαρκέσει έως τις 9 Ιανουαρίου 2026. Η πρωτοβουλία αυτή, μέρος της καμπάνιας *All Aboard Greece*, επιχειρεί να φέρει το κοινό «σε ένα ταξίδι στη στεριά», συνδέοντας τη ναυτιλιακή κληρονομιά με το μέλλον του θαλάσσιου τουρισμού, μέσα από εμπειρίες εικονικής κρουαζιέρας, τεχνολογίας και βιωσιμότητας (Elnavi, 2025).

Παράλληλα, ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά (ΟΛΠ) έχει ενταχθεί σε ευρωπαϊκό πρόγραμμα χρηματοδότησης για την επέκταση του λιμένα κρουαζιέρας, με ολοκλήρωση έως τον Δεκέμβριο 2029. Το έργο περιλαμβάνει την επέκταση του μόλου Θεμιστοκλέους και την κατασκευή νέας προβλήτας στη νότια πλευρά του κεντρικού λιμένα, συνολικής επιφάνειας 150.000 m², ενισχύοντας σημαντικά τη δυναμικότητα του Πειραιά ως κορυφαίου homeport στη Μεσόγειο (Οργανισμός Λιμένος Πειραιά, 2024).

4.2.2 Μοντέλα ανάπτυξης και προώθησης τουρισμού κρουαζιέρας στην Ιταλία

Η Ιταλία αναπτύσσει πολυεπίπεδες στρατηγικές για την ενίσχυση και προώθηση του τουρισμού κρουαζιέρας, συνδυάζοντας εθνικές πρωτοβουλίες με ευρωπαϊκά συνεργατικά έργα. Μία από τις πλέον καινοτόμες πρωτοβουλίες αποτελεί το “Italian Cruise Day in Tour”, που δημιουργήθηκε το 2025 από τη Risposte Turismo. Το πρόγραμμα στοχεύει στη σύσφιξη της σχέσης μεταξύ λιμένων κρουαζιέρας και των τοπικών κοινωνιών, αναδεικνύοντας ζητήματα υποδομών, φιλοξενίας και βιωσιμότητας. Η δράση περιλαμβάνει σειρά θεματικών εκδηλώσεων σε λιμένες όπως το Monte Argentario, η Τσιότζια, το Πορτοφεράιο και η Ανκόνα, προωθώντας τον διάλογο μεταξύ φορέων της τοπικής αυτοδιοίκησης, του τουρισμού και της ναυτιλίας (Fiozzi, Risposte Turismo, 2025).

Η Risposte Turismo έχει χαρτογραφήσει περισσότερες από 20 περιπτώσεις επενδύσεων σε τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας την περίοδο 2019-2029, με σημαντικά έργα στις La Spezia

(41 εκατ. ευρώ), Ravenna (35 εκατ. ευρώ) και Παλέρμο (32,3 εκατ. ευρώ), επιβεβαιώνοντας την αποκεντρωμένη ανάπτυξη της ιταλικής κρουαζιέρας και την ενίσχυση περιφερειακών λιμένων.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η Ιταλία συμμετέχει ενεργά στο διασυνοριακό πρόγραμμα ADRIJOROUTES, στο πλαίσιο του Interreg Italy - Croatia, το οποίο προωθεί τη βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού και τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς της Αδριατικής. Το έργο συνδέει 16 λιμένες μέσα από επτά θεματικές διαδρομές που αναδεικνύουν τη γαστρονομία, την αρχιτεκτονική, τη φυσική και πολιτιστική κληρονομιά, τις εμπορικές παραδόσεις και τις τοποθεσίες UNESCO. Μέσω αυτών των δράσεων, το ADRIJOROUTES ενισχύει την κοινωνική ένταξη, προάγει τον πράσινο τουρισμό και μετατρέπει τη θαλάσσια πολιτιστική κληρονομιά σε ελκυστικό τουριστικό προϊόν (Home - ADRIJOROUTES - Regione Veneto, n.d.; Casas, MEDCRUISE, 2025; Interreg Italy-Croatia IT-CH - Remember Project, 2025).

Συνολικά, τα ιταλικά μοντέλα ανάπτυξης χαρακτηρίζονται από πολυεπίπεδη συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, επενδύσεις σε υποδομές και προώθηση της βιωσιμότητας και της τοπικής συμμετοχής. Η Ιταλία λειτουργεί ως πρότυπο για την ενοποίηση λιμενικών και τουριστικών πολιτικών, επιδιώκοντας μια πιο ολιστική και ανθεκτική μορφή τουρισμού κρουαζιέρας που ενισχύει τόσο την εθνική οικονομία όσο και τη διασυνοριακή συνεργασία στη Μεσόγειο.

4.2.3 Μοντέλα ανάπτυξης και προώθησης τουρισμού κρουαζιέρας στην Ισπανία

Η Ισπανία έχει υιοθετήσει μια ολοκληρωμένη στρατηγική ανάπτυξης και προβολής του τουρισμού, που επηρεάζει άμεσα και τη βιομηχανία κρουαζιέρας. Η εθνική τουριστική εικόνα διαμορφώθηκε γύρω από το λογότυπο Sol de Miró, που δημιουργήθηκε το 1983 από τον Joan Miró και χρησιμοποιείται από την Turespaña ως σήμα-κατατεθέν στις διεθνείς καμπάνιες προώθησης της χώρας (Turespaña, n.d.). Μέσω αυτής της ισχυρής ταυτότητας, η Ισπανία επανατοποθετήθηκε ως παγκόσμιος προορισμός πολιτισμού, γαστρονομίας και εμπειρίας.

Από το 2017, οι εκστρατείες «España es parte de ti» και «You Deserve Spain» σηματοδοτούν τη νέα εποχή επικοινωνιακής πολιτικής, προβάλλοντας τη χώρα ως βιώσιμο και ποιοτικό προορισμό. Η καμπάνια στοχεύει σε τέσσερις βασικές ομάδες (οικογένειες, ηλικιωμένους, νέους και ενήλικες χωρίς παιδιά) και προβάλλει θεματικά προϊόντα όπως πολιτιστικές

διαδρομές, γαστρονομία, τουρισμό LGTBI και νυχτερινή ζωή (International Advertising Campaigns for Tourism in Spain | tourspain.es, n.d.). Οι πολυκαναλικές δράσεις ενισχύουν τη διεθνή φήμη της χώρας και λειτουργούν ως έμμεσο εργαλείο προώθησης του τουρισμού κρουαζιέρας, λόγω της σύνδεσης του brand με το μεσογειακό προϊόν «ήλιος και θάλασσα».

Η Ισπανία αποτελεί πλέον στρατηγικό κόμβο κρουαζιέρας στη Μεσόγειο και τον Ατλαντικό, με περισσότερους από 12,8 εκατομμύρια επιβάτες το 2024. Η Βαρκελώνη παραμένει το μεγαλύτερο λιμάνι κρουαζιέρας της χώρας, ενώ λιμένες όπως η Μάλαγα, η Βαλένθια, η Πάλμα ντε Μαγιόρκα και οι Κανάριοι Νήσοι ενισχύουν το πολυκεντρικό μοντέλο ανάπτυξης. Παράλληλα, η συμμετοχή πολυτελών εταιρειών (Silversea, Seabourn, Regent, Ponant) επιβεβαιώνει τη μετάβαση της χώρας σε ένα premium destination branding, όπου η ποιότητα και η διαφοροποίηση αποτελούν βασικούς άξονες (Spain, a Strategic Hub for the Main Cruise Companies | tourspain.es, n.d.).

Το 2025, η Ισπανία εισέρχεται σε νέα φάση με την εκστρατεία TurEspaña Sustainable Tourism Campaign 2025, που παρουσίασε ο Υπουργός Βιομηχανίας και Τουρισμού Jordi Hereu. Η στρατηγική αυτή εστιάζει στη βιωσιμότητα, την αποκέντρωση και την ενίσχυση του πολιτιστικού και φυσικού πλούτου, προωθώντας ένα πιο ποιοτικό και ισορροπημένο μοντέλο τουρισμού. Η καμπάνια, που θα κυκλοφορήσει διεθνώς το φθινόπωρο του 2025, περιλαμβάνει ψηφιακές δράσεις και θεσμικές πρωτοβουλίες που αναδεικνύουν την Ισπανία ως πρότυπο βιώσιμου και πολιτιστικά πλούσιου προορισμού (Spain Launches Sustainable Tourism Campaign for 2025, EU Tourism Platform, n.d.).

Η πρωτοβουλία αυτή συνδέεται με τη μετάβαση της χώρας σε πράσινες λιμενικές υποδομές, όπως τα συστήματα On-shore Power Supply (OPS), ενισχύοντας τη βιωσιμότητα του τουρισμού κρουαζιέρας.

4.3 Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις

4.3.1 Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις στην Ελλάδα

Η CLIA σημειώνει τη δημοσίευση του διατάγματος για την εφαρμογή νέου φόρου επιβατών κρουαζιέρας στην Ελλάδα και δεσμεύεται να συνεργαστεί με την κυβέρνηση για την εφαρμογή του. Ο νέος φόρος επιβατών κρουαζιέρας ετέθη σε ισχύ στις 21 Ιουλίου 2025. Το τέλος αναμένεται να χρηματοδοτήσει έργα υποδομής σε βασικά λιμάνια και προορισμούς στην Ελλάδα, βελτιώνοντας τις συνθήκες σε καθιερωμένες τοποθεσίες και διευκολύνοντας την

ανάπτυξη σε αναδυόμενους προορισμούς. Η ανακοίνωση της CLIA (2025) έρχεται σε συνέχεια πρόσφατων συναντήσεων με κυβερνητικά στελέχη, όπου όλα τα μέρη συμφώνησαν να δημιουργήσουν μια κοινή ομάδα εργασίας ως δίαυλο για τη συνεχή συνεργασία μεταξύ της CLIA και των δύο Υπουργείων. Ο Bud Darr, Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος της CLIA δήλωσε: «Ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει δεσμευτεί να υποστηρίξει τη μακροπρόθεσμη επιτυχία της Ελλάδας ως μία από τις πιο δημοφιλείς χώρες στον κόσμο για επίσκεψη. Ενώ η εισαγωγή του φόρου κατά την περίοδο αιχμής παρουσιάζει λειτουργικές προκλήσεις που θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί με περισσότερη ειδοποίηση, δεσμευόμαστε να συνεισφέρουμε στην κοινή ομάδα εργασίας με την κυβέρνηση για την εφαρμογή με έμφαση στη διασφάλιση της επανεπένδυσης των εσόδων σε λιμενικές υποδομές και τοπικές κοινότητες προς όφελος της οικονομίας του τουρισμού κρουαζιέρας της χώρας». Η ανακοίνωση της κοινής ομάδας εργασίας έρχεται μετά από ανησυχίες που εξέφρασε η CLIA σχετικά με το σκεπτικό του τέλους, καθώς και λειτουργικές προκλήσεις και εμπορικά ζητήματα που προκαλούνται από την εισαγωγή του κατά τη διάρκεια της υψηλής περιόδου. Στις συναντήσεις, η κυβέρνηση τόνισε τη δέσμευσή της για την ανάπτυξη αναδυόμενων τουριστικών προορισμών. Τα έσοδα που θα προκύψουν από αυτό το νέο τέλος αναμένεται να αποτελέσουν ζωτικό πόρο, επιτρέποντας στην Ελλάδα να αξιοποιήσει πλήρως τις δυνατότητές της ως κορυφαία αγορά κρουαζιέρας. Αυτή η στρατηγική στοχεύει όχι μόνο στη διαφοροποίηση των δρομολογίων κρουαζιέρας αλλά και στην υποστήριξη μικρών κοινοτήτων, καθώς η κρουαζιέρα προσφέρει μια ευκαιρία για οικονομική ανάπτυξη.

Η Κα Μαρία Δεληγιάννη, Περιφερειακή Διευθύντρια Ανατολικής Μεσογείου της CLIA σχολίασε: «Συμμεριζόμαστε την πεποίθηση της κυβέρνησης για τις δυνατότητες κρουαζιέρας σε εναλλακτικούς προορισμούς που βασίζονται στη βιωσιμότητα. Στο πλαίσιο αυτής της κοινής ομάδας εργασίας, προσβλέπουμε στη διερεύνηση μελλοντικών συνεργασιών με τη συμμετοχή τοπικών αρχών, εμπορικών επιμελητηρίων και φορέων τουρισμού. Παραμένουμε προσηλωμένοι στη συνεργασία με τοπικούς προορισμούς κρουαζιέρας για να προστατεύσουμε τη μοναδικότητα της Ελλάδας ως προορισμού παγκόσμιας σημασίας».

Όλα τα μέρη συμφώνησαν ότι ο αποτελεσματικός συντονισμός μεταξύ του τομέα της κρουαζιέρας και της κυβέρνησης είναι απαραίτητος για την επιτυχή εφαρμογή μιας στρατηγικής κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Η CLIA τόνισε ότι έχουν ήδη γίνει σημαντικά βήματα προς αυτή την κατεύθυνση. Η Κ. Μαρία Δεληγιάννη, Περιφερειακή Διευθύντρια Ανατολικής

Μεσογείου της CLIA σχολίασε: «Η Ελλάδα έχει δει αύξηση του τουρισμού τα τελευταία χρόνια και προτεραιότητά μας είναι να ενισχύσουμε τη διαχείριση του τουρισμού κρουαζιέρας σε δημοφιλείς προορισμούς σε συντονισμό με τις τοπικές αρχές».

Εν συνεχεία, τόνισε ότι: «Σε συνεργασία με το Δημοτικό Λιμεναρχείο Σαντορίνης, φέτος εισήχθη ένα βελτιωμένο σύστημα κατανομής θέσεων ελλιμενισμού για τη διαχείριση της κατανομής των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων και των ροών επιβατών. Παρόμοιο σύστημα έχει εφαρμοστεί και στη Μύκονο, σε συντονισμό με το Δημοτικό Λιμεναρχείο Μυκόνου. Τέλος, κατέληξε: "Θα αξιολογήσουμε διεξοδικά τη σκοπιμότητα αυτών των συστημάτων στο τέλος της σεζόν και θα προτείνουμε οποιεσδήποτε βελτιώσεις είναι απαραίτητες. Καθώς κάθε προορισμός είναι μοναδικός, είναι σημαντικό να προσαρμόζονται τα μέτρα διαχείρισης του τουρισμού στο ατομικό περιβάλλον και τις περιστάσεις». Η Ελλάδα είναι εξαιρετικά ελκυστική για επίσκεψη με κρουαζιέρα με τα πολλά νησιά και τις ακτές της για εξερεύνηση και την πλούσια πολιτιστική κληρονομιά. Είναι σημαντικό να διευρυνθεί η γεωγραφική εμβέλεια του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Το 2024, περισσότερο από το ήμισυ της συνολικής δραστηριότητας κρουαζιέρας συγκεντρώθηκε σε τρία μόνο λιμάνια – τον Πειραιά, τη Σαντορίνη και τη Μύκονο. Ωστόσο, η χώρα φιλοξενεί περισσότερους από 40 προορισμούς κρουαζιέρας. Η ενθάρρυνση της διαφοροποίησης προωθεί οικονομικά οφέλη χωρίς αποκλεισμούς για τις κοινότητες σε όλα τα νησιά και την ηπειρωτική χώρα, αλλά η προετοιμασία και οι υποδομές είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη αυτού του στόχου. Ταυτόχρονα, ο τομέας της κρουαζιέρας είναι αφοσιωμένος στην ενίσχυση του τουρισμού σε δημοφιλείς ελληνικούς προορισμούς προς όφελος των τοπικών κοινωνιών και βελτίωση των εμπειριών των επισκεπτών. Το 2024, η Ελλάδα υποδέχθηκε περισσότερους από 40 εκατομμύρια επισκέπτες, εκ των οποίων τα 1,8 εκατομμύρια (4,5%) ήρθαν με κρουαζιέρα. Η κρουαζιέρα έχει μακρά ιστορία στην Ελλάδα φέρνοντας κοινωνικά και οικονομικά οφέλη στις κοινότητες. Συνολικά, ο οικονομικός αντίκτυπος του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα το 2023 έφτασε τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ, έναντι 1,4 δισεκατομμυρίων το 2022, και στήριξε 22.600 θέσεις εργασίας.

Το συνολικό ΑΕΠ ανήλθε σε €973 εκατ. Ο αντίκτυπος δημιουργείται μέσω τεσσάρων βασικών δραστηριοτήτων: επιβατικές δαπάνες, οι οποίες συνεισέφεραν 540 εκατομμύρια ευρώ στο ελληνικό ΑΕΠ, αντιπροσωπεύοντας το 55% της συνολικής επίδρασης του κλάδου της κρουαζιέρας στη χώρα. Αγορές γραμμών κρουαζιέρας που συνεισέφεραν €398 εκατ. στο ΑΕΠ.

ενίσχυση των πλοίων και των ικανοτήτων, η οποία συνεισέφερε 14 εκατ. Και μισθολογικές δαπάνες των πληρωμάτων που διαμένουν στην Ελλάδα, τα οποία συνεισέφεραν 21 εκατομμύρια ευρώ του συνολικού ΑΕΠ (CLIA, 2025).

Το Τέλος Κρουαζιερόπλοιων Αναψυχής και Ημερήσιων Περιηγήσεων (ΤΕΠΑΙ) επιβάλλεται σε όλα τα ιδιωτικά και επαγγελματικά πλοία αναψυχής και τα επαγγελματικά τουριστικά ημερήσια πλοία, συνολικού μήκους άνω των 7 μέτρων, ανεξαρτήτως σημαίας, στα ελληνικά χωρικά ύδατα. Για την εκπλήρωση της υποχρέωσης αυτής, η ηλεκτρονική εφαρμογή eTEPAI υλοποιείται από την Ανεξάρτητη Αρχή Δημοσίων Εσόδων (άρθρο 13 του ν. 4211/2013 όπως ισχύει και οι Κοινές Υπουργικές Αποφάσεις ΠΟΛ 1210/2018, ΠΟΛ 1214/2018, Α. 1119/2019) (ΑΑΔΕ, 2025).

4.3.2 Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις στην Ιταλία

Ο τουρισμός κρουαζιέρας αποτελεί έναν από τους πιο δυναμικούς τομείς της ιταλικής οικονομίας, συνεισφέροντας περισσότερα από 14,7 δισεκατομμύρια ευρώ και άνω των 100.000 θέσεων εργασίας ετησίως (Strada et al., 2025). Στο πλαίσιο της ITB Berlin 2025, η Υπουργός Τουρισμού Daniela Santanchè τόνισε τη σημασία του κλάδου για την εθνική οικονομία και την ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών, επισημαίνοντας τη στρατηγική συνεργασία με τη γερμανική αγορά - τη μεγαλύτερη πηγή εισερχόμενου τουρισμού για την Ιταλία. Η ενίσχυση αυτών των δεσμών συμβάλλει τόσο στην αύξηση των τουριστικών ροών όσο και στην προώθηση εμπορικών και πολιτιστικών ανταλλαγών μεταξύ των δύο χωρών (Strada et al., 2025).

Για τη βελτίωση της διαχείρισης των τουριστικών ροών και την προώθηση βιώσιμης ανάπτυξης, δημιουργήθηκε τεχνικός πίνακας συνεργασίας μεταξύ του Υπουργείου Τουρισμού, των εταιρειών κρουαζιέρας, των λιμενικών αρχών και των τοπικών κοινωνιών. Η πρωτοβουλία αυτή στοχεύει στην ισόρροπη ανάπτυξη και στην ποιοτική αναβάθμιση της τουριστικής εμπειρίας, διασφαλίζοντας ότι τα οικονομικά οφέλη της κρουαζιέρας μεταφράζονται σε πραγματικά κοινωνικά οφέλη για τις κοινότητες υποδοχής (Strada, 2025b). Η κυβέρνηση τονίζει ότι ο τομέας δεν αποτελεί πηγή προβλημάτων, αλλά ευκαιρία περιφερειακής ευημερίας, αρκεί να ενισχυθεί ο διάλογος και η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Παράλληλα, η Ιταλία επιχειρεί να αντιμετωπίσει τα φαινόμενα υπερτουρισμού και χωρικής ανισορροπίας, προωθώντας καμπάνιες που στοχεύουν στην αποκέντρωση των τουριστικών ροών. Η πιο πρόσφατη πρωτοβουλία, «99% της Ιταλίας» από τον οργανισμό Visit Italy, επιδιώκει να ανακατευθύνει τους ταξιδιώτες προς λιγότερο γνωστούς προορισμούς, όπως χωριά, φυσικά τοπία και αυθεντικές περιοχές, ενθαρρύνοντας έναν πιο συνειδητό και βιώσιμο τρόπο ταξιδιού (Navarra, n.d.). Η καμπάνια αυτή, με ψηφιακή προβολή μέσω ψηφιακών δικτύων (Instagram, TikTok), στοχεύει να μειώσει την πίεση σε εύαλωτους προορισμούς όπως η Βενετία και να ενισχύσει την τοπική οικονομία μικρότερων κοινοτήτων, καλλιεργώντας παράλληλα μια νέα κουλτούρα βιωσιμότητας και σεβασμού προς το περιβάλλον και την πολιτιστική κληρονομιά.

4.3.3 Κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις στην Ισπανία

Η Ισπανία έχει εδραιωθεί ως δεύτερος μεγαλύτερος προορισμός κρουαζιέρας στην Ευρώπη, υποδεχόμενη πάνω από 12 εκατομμύρια επιβάτες το 2023, γεγονός που συνιστά ιστορικό ρεκόρ (Puertos del Estado, 2024). Η σημασία του κλάδου αποτυπώνεται στην άμεση συνεισφορά περίπου 5 δισ. ευρώ στην εθνική οικονομία και στη δημιουργία περισσότερων από 40.000 θέσεων εργασίας, που στηρίζουν τόσο τις λιμενικές πόλεις όσο και την εσωτερική τουριστική αλυσίδα αξίας.

Στη διεθνή έκθεση Seatrade Cruise Global (Απρίλιος 2024), τα ισπανικά λιμάνια προώθησαν το όραμα ενός βιώσιμου και καινοτόμου μοντέλου ανάπτυξης, με έμφαση στη συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα. Είκοσι τρεις λιμενικές αρχές συμμετείχαν υπό το σύνθημα «Σας καλωσορίζουμε όπως σας αξίζει», προβάλλοντας τις υποδομές και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των ισπανικών λιμανιών στη διεθνή ναυτιλιακή αγορά. Οι πρωτοβουλίες περιλαμβάνουν προγράμματα καθαρότερης ενέργειας, μείωσης εκπομπών και θορύβου, ψηφιοποίησης των υπηρεσιών και ενσωμάτωσης των λιμανιών με τις πόλεις, ώστε να διασφαλίζεται η ποιότητα ζωής των κατοίκων και η θετική εμπειρία των επισκεπτών (Puertos del Estado, 2024).

Κεντρική θέση στη στρατηγική αυτή κατέχει η ανάπτυξη των συστημάτων Onshore Power Supply (OPS), τα οποία επιτρέπουν στα πλοία να συνδέονται με ηλεκτρικό ρεύμα από ανανεώσιμες πηγές όταν βρίσκονται στο λιμάνι, μειώνοντας δραστικά τις εκπομπές άνθρακα. Ο στόχος των Κρατικών Λιμένων είναι να καταστούν ενεργειακά ουδέτερα έως το 2030,

ευθυγραμμίζοντας τον ισπανικό τομέα κρουαζιέρας με τους στόχους της Πράσινης Συμφωνίας της ΕΕ (Puertos del Estado, 2024).

Σύμφωνα με τη μελέτη της Tourism Economics / Oxford Economics (2025) για τη Διεθνή Ένωση Κρουαζιέρας (CLIA), ο κλάδος παρήγαγε κύκλο εργασιών 6,45 δισ. ευρώ, συνεισφέροντας 3 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ και 48.900 θέσεις εργασίας (+16% έναντι 2022). Από αυτές, το 50% είναι άμεσες, αποδίδοντας 1,8 δισ. ευρώ σε μισθούς. Επιπλέον, περίπου 2,9 δισ. ευρώ σχετίζονται με άμεσες δαπάνες των εταιρειών (λιμενικά τέλη, ανεφοδιασμός, συντήρηση), ενώ σημαντικό ποσοστό επενδύεται στα ισπανικά ναυπηγεία Navantia Cádiz, παγκόσμιο ηγέτη στις ανακαινίσεις κρουαζιερόπλοιων (Lawrence, 2025).

Πέρα από την οικονομική συμβολή, η βιομηχανία της κρουαζιέρας προάγει κοινωνικά ισορροπημένο τουρισμό, με χαμηλή εποχικότητα, πολιτιστικά προσανατολισμένο κοινό και αυξημένη κινητικότητα σε λιγότερο δημοφιλείς προορισμούς. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η Ισπανία αξιοποιεί τον τομέα της κρουαζιέρας ως πολλαπλασιαστή οικονομικής ανάπτυξης και κοινωνικής συνοχής, εντάσσοντάς τον σε μια συνολική πολιτική βιώσιμου και ποιοτικού τουρισμού.

4.4 Τεχνολογικές καινοτομίες

Η τεχνολογική αναβάθμιση των λιμένων της Μεσογείου αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για τη βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας, καθώς συνδέεται με την ενεργειακή μετάβαση, την ψηφιοποίηση και τη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος.

Στην Ελλάδα, ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιά συμμετέχει στο ευρωπαϊκό έργο MISSION (Horizon Europe), το οποίο στοχεύει στη βελτίωση της ναυτιλιακής αποδοτικότητας μέσω ενός ολοκληρωμένου ψηφιακού συστήματος διαχείρισης αφίξεων και αναχωρήσεων (Just-In-Time). Το έργο συνδέει τα λιμάνια Πειραιά, Γένοβας και Βαλένθιας, επιτρέποντας την ανταλλαγή δεδομένων σε πραγματικό χρόνο και αναμένεται να μειώσει την κατανάλωση καυσίμου έως και 23%, βελτιώνοντας παράλληλα τη συνεργασία των εμπλεκόμενων φορέων (Dioletisg, 2025).

Παράλληλα, ο Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας υλοποιεί το έργο ALFION-INFRA (CEF – Connecting Europe Facility), με συνολικό προϋπολογισμό 8,9 εκατ. ευρώ. Το έργο αφορά την ενεργειακή αναβάθμιση του λιμένα και τη δημιουργία υποδομών ηλεκτρικής διασύνδεσης

πλοίου-λιμένα (OPS), με στόχο τη μετατροπή της Ηγουμενίτσας σε λιμένα μηδενικών εκπομπών και ενεργειακό κόμβο της ευρύτερης περιοχής (Igoumenitsa Port Authority, n.d.).

Στην Ιταλία, η Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (ADM) εφαρμόζει το έργο Smart Port System Italy, που επικεντρώνεται στην ψηφιοποίηση των τελωνειακών διαδικασιών και στην αυτοματοποίηση των ροών εισαγωγής-εξαγωγής στα ιταλικά λιμάνια. Μέσω της λειτουργικότητας των πληροφοριακών συστημάτων, επιτυγχάνεται η απλούστευση των ελέγχων, η εξοικονόμηση χρόνου και η διαφάνεια των εμπορικών ροών, συμβάλλοντας στη συνολική βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της χώρας (Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, n.d.).

Η καινοτομία επεκτείνεται και στο επίπεδο των μεταφορών, με την Guardia di Finanza να εισάγει στη Βενετία υβριδικά περιπολικά σκάφη μηδενικών εκπομπών, τα οποία συνδυάζουν ηλεκτρική και ενδοθερμική πρόωση, περιορίζοντας σημαντικά τη ρύπανση και τον θόρυβο στο ευαίσθητο οικοσύστημα της λιμνοθάλασσας (Webmaster, n.d.).

Στην Ισπανία, το λιμάνι της Βαρκελώνης αποτελεί διεθνές πρότυπο βιώσιμης και τεχνολογικά προηγμένης λιμενικής ανάπτυξης. Μέσω του σχεδίου Nexigen, εγκαθίστανται συστήματα Onshore Power Supply (OPS) σε όλους τους τερματικούς σταθμούς κρουαζιέρας, με υπόγειες συνδέσεις μήκους 700 μ. κάτω από τη θαλάσσια επιφάνεια, ώστε τα πλοία να μπορούν να λειτουργούν χωρίς χρήση καυσίμων εντός του λιμένα. Το έργο, ύψους 14,5 εκατ. ευρώ, έχει αναγνωριστεί από τον διεθνή οργανισμό PIANC ως σημείο αναφοράς για καλές πρακτικές ηλεκτροδότησης λιμένων (La PIANC, 2025; El Port De Barcelona, 2025).

Οι παραπάνω πρωτοβουλίες καταδεικνύουν ότι η τεχνολογική και ενεργειακή καινοτομία αποτελεί θεμέλιο λίθο της στρατηγικής βιωσιμότητας στη Μεσόγειο. Η μετάβαση σε «έξυπνα» και «πράσινα» λιμάνια δημιουργεί ένα νέο πρότυπο λειτουργίας, όπου η αποδοτικότητα, η περιβαλλοντική υπευθυνότητα και η ψηφιακή διασύνδεση συνθέτουν τον πυρήνα της ανταγωνιστικότητας του μεσογειακού τουρισμού κρουαζιέρας.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Η Μεθοδολογία της Έρευνας

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι η διερεύνηση της υφιστάμενης κατάστασης του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα και η αποτύπωση του βαθμού ανταγωνιστικότητάς του στη Μεσόγειο. Το κεντρικό ερευνητικό ερώτημα στο οποίο επικεντρώνεται η παρούσα μελέτη είναι το εξής:

«Πόσο ανταγωνιστικός και ελκυστικός είναι ο ελληνικός τουρισμός κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, τόσο σε επίπεδο εμπειρίας επισκέπτη όσο και βάσει αντικειμενικών δεικτών ανάπτυξης και απόδοσης του κλάδου;»

Προκειμένου να απαντηθεί το ανωτέρω ερώτημα, η μελέτη βασίζεται σε μικτή μεθοδολογία ως εξής:

1. Δευτερογενή στατιστικά στοιχεία, τα οποία αποτυπώνουν την εξέλιξη του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα και τη συγκριτική της θέση στη Μεσόγειο.
2. Πρωτογενή δεδομένα, μέσω ερωτηματολογίου.

Επιπροσθέτως, η μελέτη εξετάζει τα ακόλουθα επιμέρους ερευνητικά ερωτήματα που προκύπτουν από το ερωτηματολόγιο:

1) Ποιες είναι οι προτιμήσεις των ταξιδιωτών κρουαζιέρας και ποιο ποσοστό έχει επισκεφθεί ελληνικό λιμάνι;

2) Με βάση τους επιβάτες που έχουν επισκεφθεί ελληνικό λιμάνι:

- Πώς αξιολογείται η συνολική εμπειρία και η αντιλαμβανόμενη αξία των ελληνικών προορισμών;
- Πόσο επαρκείς και λειτουργικές θεωρούνται οι λιμενικές υποδομές και οι παρεχόμενες υπηρεσίες;
- Πόσο ικανοποιητική είναι η εμπειρία επιβίβασης, αποβίβασης και παραμονής (transit);
- Πόσο ελκυστική είναι η Ελλάδα ως προορισμός homeporting;
- Ποιο είναι το επίπεδο ικανοποίησης και η πρόθεση επαναεπίσκεψης ή σύστασης;

- Ποιες μεσογειακές χώρες θεωρούνται βασικοί ανταγωνιστές της Ελλάδας;

Μέσα από την ανάλυση των παραπάνω ερωτημάτων, η μελέτη επιδιώκει να αναδείξει τους κρίσιμους παράγοντες που διαμορφώνουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουρισμού κρουαζιέρας και να προσφέρει τεκμηριωμένες προτάσεις για τη βελτίωση της ποιότητας υπηρεσιών και υποδομών στους ελληνικούς λιμένες, με στόχο την ενίσχυση της θέσης της Ελλάδας στη μεσογειακή αγορά.

Η έρευνα ακολουθεί ποσοτική και εμπειρική προσέγγιση, συνδυάζοντας ανάλυση δευτερογενών στατιστικών δεδομένων με περιγραφική στατιστική επεξεργασία (αποτελέσματα βάση Google Form) πρωτογενών δεδομένων που συλλέχθηκαν μέσω ερωτηματολογίου.

Σύμφωνα με τον Marcussen (2016), οι ποσοτικές αναλύσεις και οι στατιστικές μέθοδοι αποτελούν κυρίαρχες προσεγγίσεις στις τουριστικές σπουδές και ειδικότερα στις μελέτες που αφορούν τον τουρισμό κρουαζιέρας. Η ανασκόπηση της σχετικής βιβλιογραφίας καταδεικνύει ότι μεγάλο μέρος της διεθνούς έρευνας στον τομέα βασίζεται σε εμπειρικά δεδομένα και αξιοποιεί τεχνικές στατιστικής επεξεργασίας, γεγονός που ενισχύει τη μεθοδολογική επιλογή της παρούσας διπλωματικής εργασίας (Marcussen, 2016).

Η μεθοδολογία της έρευνας βασίζεται στον συνδυασμό δευτερογενών και πρωτογενών ποσοτικών δεδομένων, τα οποία προσδίδουν πληρότητα και ενισχύουν την αξιοπιστία των ερευνητικών αποτελεσμάτων. Τα δευτερογενή δεδομένα αφορούν στατιστικά στοιχεία που προέρχονται από επίσημες και διεθνώς αναγνωρισμένες πηγές και αξιοποιούνται για τη συγκριτική ανάλυση του οικονομικού αντικτύπου της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, την Ιταλία και την Ισπανία, όπως και για την κατανόηση του επιπέδου εκσυγχρονισμού των υποδομών βάσης της βιώσιμης και πράσινης ανάπτυξης. Τα δεδομένα αυτά επιτρέπουν την αποτύπωση και σύγκριση βασικών δεικτών, όπως η οικονομική παραγωγή, η συνεισφορά στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν και η απασχόληση.

Σύμφωνα με τους Saunders et al. (2023b), τα δευτερογενή δεδομένα αποτελούν σημαντική πηγή πληροφόρησης για την απάντηση ερευνητικών ερωτημάτων, ιδίως υπό περιορισμούς χρόνου, κόστους και προσβασιμότητας. Οι συγγραφείς διακρίνουν τρεις βασικές κατηγορίες δευτερογενών δεδομένων: έρευνες, έγγραφα και δεδομένα πολλαπλών πηγών. Στο πλαίσιο αυτό, τα στατιστικά στοιχεία της παρούσας μελέτης προέρχονται από έγκυρες ηλεκτρονικές

πηγές και εντάσσονται και στις τρεις ανωτέρω κατηγορίες. Η αξιοπιστία οργανισμών όπως οι CLIA, Risposte Turismo, Bank of Greece, Ocean Capital, MedCruise, Oxford Economics και Puertos del Estado διασφαλίζει την εγκυρότητα, την ακρίβεια και τη συγκρισιμότητα των δεδομένων. Η συλλογή και επιλογή των δεδομένων πραγματοποιήθηκε κατόπιν ενδεδειγμένης αξιολόγησης της συνάφειάς τους με τους στόχους της έρευνας και το συνολικό μεθοδολογικό πλαίσιο (Arbale & Mutisya, 2024).

Τα πρωτογενή δεδομένα συλλέγονται μέσω δομημένου ερωτηματολογίου, το οποίο αποτελεί πρωτογενές εμπειρικό υλικό. Στόχος του ερωτηματολογίου είναι η ποσοτική αποτύπωση στάσεων, αντιλήψεων και αξιολογήσεων επιβατών κρουαζιέρας σχετικά με την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουρισμού κρουαζιέρας. Ο συνδυασμός της συγκριτικής ανάλυσης των δευτερογενών στατιστικών δεδομένων με τα ευρήματα του ερωτηματολογίου συγκροτεί το εμπειρικό υπόβαθρο της έρευνας.

Οι ερωτήσεις δημιουργήθηκαν βάση των οδηγιών του επιστημονικού άρθρου «Συμβουλές για το Σχεδιασμό Αποτελεσματικών Ερωτηματολογίων» του Frary (2020). Το ερωτηματολόγιο θα διατυπωθεί στην ελληνική και στην αγγλική γλώσσα ώστε να ανταποκριθεί πλήρως στο ορισμένο δείγμα.

Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε στην παρούσα έρευνα παρατίθεται στο Παράρτημα και περιλαμβάνει συνολικά 25 ερωτήσεις, καταναεμημένες σε τρεις βασικές ενότητες:

Πρώτη ενότητα: Οι προτιμήσεις των ταξιδιωτών κρουαζιέρας σε παγκόσμιο επίπεδο και ποιο ποσοστό από το δείγμα έχει επισκεφθεί ελληνικό λιμάνι (ερώτηση 1 & 2), όπου όσοι συμμετέχοντες του δείγματος απάντησαν αρνητικά στην ερώτηση που αφορά επίσκεψη σε ελληνικό λιμένα μέσω κρουαζιέρας (ερώτηση 2), αυτόματα ολοκλήρωσαν την συμμετοχή τους στην παρούσα έρευνα, μέσω ρύθμισης διακλάδωσης ενοτήτων του ερωτηματολογίου που όρισε η ερευνήτρια με σκοπό την συμμετοχή έγκυρου δείγματος με βιωματική εμπειρία σε λιμένα στην Ελλάδα μέσω κρουαζιέρας.

Δεύτερη ενότητα: Με βάση το δείγμα επιβατών που έχουν επισκεφθεί ελληνικό λιμάνι (ερωτήσεις από 2 α - 17):

α) αξιολογείται η συνολική εμπειρία και η αντιλαμβανόμενη αξία των ελληνικών προορισμών, οι λιμενικές υποδομές και οι παρεχόμενες υπηρεσίες, εμπειρία επιβίβασης, αποβίβασης

β) η ελκυστικότητα της Ελλάδας ως προορισμός homeporting & transit

γ) το επίπεδο ικανοποίησης και η πρόθεση επαναεπίσκεψης ή σύστασης της Ελλάδας για τουρισμό κρουαζιέρας και

δ) οι μεσογειακές χώρες που θεωρούνται βασικοί ανταγωνιστές της Ελλάδας

Τρίτη ενότητα: Δημογραφικά χαρακτηριστικά (ερωτήσεις 18.1 – 18.6) που αφορούν το φύλο, την ηλικία, την ευρύτερη περιοχή μόνιμης κατοικίας, το επίπεδο εκπαίδευσης, το ετήσιο εισόδημα και ο αριθμός των ταξιδιών κρουαζιέρας που έχει πραγματοποιήσει το κάθε άτομο.

Η πρώτη και η τρίτη ενότητα περιλαμβάνουν ερωτήσεις κλειστού τύπου, με πολλαπλής επιλογής απαντήσεις με στόχο την καλύτερη κατανόηση των προτιμήσεων και του προφίλ του δείγματος. Επιπλέον, στους συμμετέχοντες που απάντησαν θετικά στην ερώτηση 2, συμπεριλήφθηκε μια ερώτηση ανοιχτού τύπου (2α), όπου κατέγραψαν το ελληνικό λιμάνι που επισκέφθηκαν μέσω κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Οι απαντήσεις του ερωτηματολογίου στην δεύτερη ενότητα συλλέγονται μέσω κλίμακας Likert πέντε βαθμίδων, με τις εξής κατηγορίες:

α. 1 = Διαφωνώ απόλυτα, 2 = Διαφωνώ, 3 = Ούτε διαφωνώ, ούτε συμφωνώ, 4 = Συμφωνώ, 5 = Συμφωνώ απόλυτα,

β. 1 = Καθόλου, 2 = Λίγο, 3 = Μέτρια, 4 = Πολύ και 5 = Πάρα πολύ και

γ. 1 = Καθόλου ικανοποιημένος/η, 2 = Λίγο ικανοποιημένος/η, 3 = Ούτε ικανοποιημένος/η, ούτε δυσαρεστημένος/η, 4 = Ικανοποιημένος/η και 5 = Απολύτως ικανοποιημένος/η.

Σύμφωνα με τους Nemoto και Beglar (2014), οι κλίμακες Likert χρησιμοποιούνται ευρέως στην ποσοτική έρευνα για τη μέτρηση ψυχολογικών και κοινωνικών κατασκευών, όπως στάσεις και αντιλήψεις, οι οποίες εννοιολογούνται ως συνεχείς διαστάσεις μεταξύ δύο άκρων. Ο αριθμός των βαθμίδων στις κλίμακες Likert ποικίλει, συνήθως μεταξύ τεσσάρων και έξι, ανάλογα με τον ερευνητικό σκοπό. Η επιλογή κλίμακας πέντε βαθμίδων κρίνεται καταλληλότερη, καθώς προσφέρει αυξημένη διακριτική ικανότητα και μεγαλύτερη ακρίβεια

στη μέτρηση, χωρίς να επιβαρύνει υπέρμετρα τη γνωστική διαδικασία των συμμετεχόντων (Nemoto & Beglar, 2014).

Μέσα από την ανάλυση των παραπάνω ερωτημάτων, η μελέτη επιδιώκει να αναδείξει τους κρίσιμους παράγοντες που διαμορφώνουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουρισμού κρουαζιέρας και να προσφέρει τεκμηριωμένες προτάσεις για τη βελτίωση της ποιότητας υπηρεσιών και υποδομών στους ελληνικούς λιμένες, με στόχο την ενίσχυση της θέσης της Ελλάδας στη μεσογειακή αγορά.

Η ανάλυση των πρωτογενών δεδομένων πραγματοποιείται με περιγραφική στατιστική ανάλυση δεδομένων ερωτηματολογίου μέσω Google Form, με την εξαγωγή γραφημάτων βάση απαντήσεων (κυκλικά διαγράμματα, ραβδογράμματα), επιτρέποντας την ερμηνεία και γενίκευση των ευρημάτων.

Για την παρούσα μελέτη η επιλογή του δείγματος συνολικά 171 τουριστών κρουαζιέρας, εκ των οποίων οι 104 έχουν επισκεφθεί ελληνικό λιμένα μέσω κρουαζιέρας, θεωρείται επαρκές για την εξασφάλιση της εγκυρότητας των αποτελεσμάτων της έρευνας, καθώς και για την εξαγωγή αξιόπιστων συμπερασμάτων.

Η έρευνα βασίζεται σε αρχές αντιπροσωπευτικής δειγματοληψίας, με στόχο τη δυνατότητα γενίκευσης των αποτελεσμάτων στον ευρύτερο πληθυσμό (Nagaiah & Ayyanar, 2016). Η στρατηγική δειγματοληψίας επικεντρώνεται σε άτομα που επιλέγουν την κρουαζιέρα ως κύρια μορφή διακοπών. Το ερωτηματολόγιο διανέμεται ηλεκτρονικά σε διαδικτυακές κοινότητες επιβατών κρουαζιέρας παγκόσμιου χαρακτήρα, οι οποίοι διαθέτουν σχετική εμπειρία και επαρκή γνώση ώστε να αξιολογήσουν την ανταγωνιστική θέση της Ελλάδας με ρεαλιστικά κριτήρια.

Η φιλοσοφία της έρευνας εντάσσεται στο θετικιστικό παράδειγμα, το οποίο συνδέεται άμεσα με την ποσοτική προσέγγιση και εστιάζει στη μελέτη μιας παρατηρήσιμης κοινωνικής πραγματικότητας μέσω αντικειμενικών και μετρήσιμων δεδομένων. Η λογική της έρευνας είναι επαγωγική, με στόχο την εξαγωγή γενικεύσιμων συμπερασμάτων από εμπειρικά δεδομένα (Saunders et al., 2023c).

Τέλος, τηρούνται πλήρως οι αρχές δεοντολογίας της έρευνας. Οι συμμετέχοντες ενημερώθηκαν με σαφήνεια για τον σκοπό της έρευνας, διασφαλίζεται η ανωνυμία και η εμπιστευτικότητα των απαντήσεων, καθώς και το δικαίωμα εθελοντικής συμμετοχής και αποχώρησης οποιαδήποτε στιγμή (Hua, 2015b).

5.1. Σύγκριση της ανταγωνιστικότητας του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα

5.1.1. SWOT ανάλυση του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα

Η Ανάλυση SWOT αποτελεί θεμελιώδες εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού, εστιάζοντας σε εσωτερικούς (δυνατά και αδύναμα σημεία) και εξωτερικούς (ευκαιρίες και απειλές) παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοση ενός οργανισμού ή τομέα. Σύμφωνα με την Προσέγγιση Συστημάτων, οι οργανισμοί λειτουργούν μέσα σε περιβάλλοντα που αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους, γεγονός που καθιστά την αξιολόγηση των παραγόντων αυτών απαραίτητη για τη στρατηγική διαχείριση (Gurel & Tat, 2017). Στο πλαίσιο αυτό, η SWOT ανάλυση προσφέρει μια ολοκληρωμένη αποτύπωση της θέσης της Ελλάδας στον τομέα της κρουαζιέρας, ο οποίος αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους του τουρισμού στην Ανατολική Μεσόγειο.

α. Δυνατά σημεία

Η Ελλάδα διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως την παγκοσμίως αναγνωρισμένη πολιτιστική της κληρονομιά, την ευνοϊκή γεωγραφική θέση και το μεσογειακό κλίμα. Η τουριστική της ανάπτυξη βασίζεται στο μοντέλο «Triple S», αξιοποιώντας φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους που προσελκύουν επισκέπτες κυρίως από την Ευρώπη, με έντονη εποχικότητα το καλοκαίρι. Η χώρα χαρακτηρίζεται από υψηλή ποικιλομορφία προορισμών: νησιά με μοναδική φυσική ομορφιά, ιδιαίτερη αρχιτεκτονική, ιστορικούς χώρους και έντονη κοσμοπολίτικη ταυτότητα (Kontogeorgis et al., 2022). Επιπλέον, η Ελλάδα διαθέτει 20 μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς UNESCO, ενισχύοντας την ελκυστικότητά της στη διεθνή τουριστική αγορά (UNESCO, 2025).

Ένα επιπλέον ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της Ελλάδας αποτελεί η ιδιαίτερα υψηλή ζήτηση που παρουσιάζει η χώρα ως προορισμός κρουαζιέρας από κορυφαίες διεθνείς εταιρείες. Πολλοί από τους μεγαλύτερους οργανισμούς του κλάδου, όπως οι Oceania Cruises, Holland America Line, Marella Cruises, Norwegian Cruise Line, Disney Cruise Line, MSC Cruises, Royal Caribbean και Celebrity Cruises, εντάσσουν συστηματικά ελληνικά λιμάνια στα δρομολόγια τους, είτε ως transit είτε ως homeport. Η σταθερή αυτή επιλογή των ελληνικών

λιμένων από κολοσσούς της παγκόσμιας αγοράς, υποδηλώνει υψηλή διεθνή αναγνωσιμότητα, ισχυρή θέση της Ελλάδας στη Μεσόγειο και διαχρονική ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος (*Navihellas, Κέντρο Κρουαζιέρας, n.d.*).

β. Αδύναμα σημεία

Το σημαντικότερο μειονέκτημα είναι οι ελλειπείς λιμενικές υποδομές, οι οποίες επηρεάζουν τόσο την ικανότητα εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων όσο και την ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες. Παρά την ύπαρξη πιστοποιήσεων ISPS και ISO, υπάρχουν μεγάλες διαφοροποιήσεις μεταξύ των λιμένων σε επίπεδο ποιότητας, ασφάλειας, περιβαλλοντικής διαχείρισης και στελέχωσης (*Chlomoudis et al., 2024*). Επιπλέον, η Ελλάδα παραμένει κατά βάση transit προορισμός, με περιορισμένο αριθμό homeport λιμένων όπως Πειραιάς, Κέρκυρα, Λαύριο, Ηράκλειο και Θεσσαλονίκη, γεγονός που μειώνει τον οικονομικό αντίκτυπο της κρουαζιέρας. (*Παναγιωτίδης & Επιχειρήσεων, 2025*). Τα περισσότερα λιμάνια στοχεύουν στην προσέλκυση δραστηριοτήτων homeport, καθώς αυτές προσφέρουν υψηλότερο περιθώριο κέρδους και ισχυρότερο οικονομικό αποτύπωμα στις τοπικές κοινωνίες. Η κρουαζιέρα δημιουργεί διπλό ανταγωνιστικό πεδίο: την ένταξη στα δρομολόγια ως ενδιάμεσοι σταθμοί και την προσέλκυση της κίνησης homeport, δηλαδή τη μετατροπή του λιμένα σε σημείο αφετηρίας ή τερματισμού του ταξιδιού. Η Ελλάδα υστερεί στο δεύτερο επίπεδο, γεγονός που περιορίζει τα πολλαπλά οφέλη που θα μπορούσαν να αποκομίσουν τόσο τα λιμάνια όσο και οι τοπικές κοινωνίες (*Karlis et al., 2018*). Τέλος, ο υπερτουρισμός σε δημοφιλείς προορισμούς προκαλεί συμφόρηση, πίεση σε υποδομές και κοινωνική δυσaráεσκεια, ενώ περιβαλλοντικοί παράγοντες, όπως καύσωνες, πυρκαγιές, πλημμύρες και σεισμοί, που επηρεάζουν την εμπειρία και τον σχεδιασμό του τουρισμού (*Oxford Analytica, 2024*).

γ. Ευκαιρίες

Η αύξηση της κίνησης κρουαζιέρας και η ενίσχυση του homeporting δημιουργούν σημαντικές προοπτικές για την Ελλάδα, ιδιαίτερα σε μεγάλους λιμένες όπως ο Πειραιάς, όπου η κίνηση ξεπερνά το 1 εκατομμύριο επιβάτες ετησίως (*Mercan Group, n.d.*). Παράλληλα, η τάση για σύντομες διακοπές ενισχύει την ελκυστικότητα των μίνι κρουαζιέρων, τις οποίες προωθεί

συστηματικά η Celestyal Cruises μέσω 3 - 4ήμερων δρομολογίων σε πολλαπλούς προορισμούς (Shen & Hu, 2024).

Σημαντική ευκαιρία αποτελεί και η χρηματοδότηση από ευρωπαϊκά προγράμματα, τα οποία ενισχύουν τον εκσυγχρονισμό των λιμένων. Η περίπτωση του ΟΛΠ αποδεικνύει ότι τα έργα ΕΕ υποστηρίζουν τόσο την ενεργειακή μετάβαση όσο και τη βελτίωση της επιχειρησιακής λειτουργίας, προσφέροντας μακροπρόθεσμη προστιθέμενη αξία (Platias & Spyrou, 2023).

Η Ελλάδα διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα στον τομέα της ναυπηγοεπισκευαστικής και της ναυτιλιακής υποστήριξης. Ενδεικτικά, τα Ναυπηγεία ONEX Ελευσίνας, τα οποία ιδρύθηκαν το 1962 και βρίσκονται στην Ελευσίνα, σε απόσταση περίπου 10 ναυτικών μιλίων από το λιμάνι του Πειραιά, αποτελούν κομβική υποδομή για την αναβάθμιση, συντήρηση και τεχνική υποστήριξη κρουαζιερόπλοιων και άλλων τύπων πλοίων. Η γεωγραφική τους εγγύτητα με το μεγαλύτερο λιμάνι της χώρας ενισχύει περαιτέρω τον ρόλο τους στο ευρύτερο ναυτιλιακό και τουριστικό οικοσύστημα (CLIA, 2025).

Παράλληλα, η Ελλάδα διαθέτει ένα ανεπτυγμένο δίκτυο εταιρειών ναυτιλιακών προμηθειών, το οποίο υποστηρίζει τόσο την εμπορική ναυτιλία όσο και τον τομέα της κρουαζιέρας. Σύμφωνα με στοιχεία της Πανελλήνιας Ένωσης Προμηθευτών και Εξαγωγών Πλοίων (PSSEA), από τις 110 ελληνικές εταιρείες προμηθειών που δραστηριοποιούνται στον κλάδο, οι 90 διαθέτουν εμπειρία άνω των 20 ετών. Το γεγονός αυτό καταδεικνύει την ύπαρξη συσσωρευμένης τεχνογνωσίας, εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού και σταθερών επιχειρηματικών δομών. Επιπλέον, χαρακτηριστικό παράδειγμα μακροχρόνιας παρουσίας στον τομέα αποτελεί η οικογενειακή εταιρεία προμηθειών πλοίων «Μαυρίκος», τρίτης γενιάς, με έδρα τον Πειραιά και έτος ίδρυσης το 1963, η οποία προμηθεύει ευρύ φάσμα προϊόντων στον κλάδο της κρουαζιέρας. Η ύπαρξη τέτοιων επιχειρήσεων ενισχύει την κάθετη διασύνδεση της κρουαζιέρας με την εγχώρια ναυτιλιακή και βιομηχανική δραστηριότητα (CLIA, 2025).

Βάσει των ανωτέρω, καθίσταται σαφές ότι η Ελλάδα διαθέτει τις υποδομές να αξιοποιήσει στρατηγικά τη ναυπηγοεπισκευαστική της βάση και το δίκτυο ναυτιλιακών προμηθειών, με στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη της ναυπηγοκατασκευαστικής και τεχνικής υποστήριξης κρουαζιερόπλοιων.

Η ενσωμάτωση των δραστηριοτήτων αυτών στη στρατηγική ανάπτυξης του κλάδου μπορεί να συμβάλει στη διαφοροποίηση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, στη δημιουργία πρόσθετης οικονομικής αξίας και στη μείωση της εξάρτησης από λιμένες διέλευσης (transit).

Η αξιοποίηση της εν λόγω δυναμικής συνιστά σημαντική ευκαιρία για τη μετατροπή της Ελλάδας από προορισμό κυρίως διέλευσης σε κόμβο παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, ενισχύοντας τη μακροπρόθεσμη ανταγωνιστική της θέση.

δ. Απειλές

Παρά τις χρηματοδοτήσεις, ο ρυθμός υλοποίησης υποδομών παραμένει αργός, περιορίζοντας τη δυνατότητα ανάπτυξης του κλάδου. Αυτό δημιουργεί προκλήσεις για τη ζήτηση, καθώς οι εταιρείες κρουαζιέρας δίνουν προτεραιότητα σε σύγχρονες και αποδοτικές λιμενικές εγκαταστάσεις (Tsounis et al., 2024).

Πρόσφατες μελέτες αναδεικνύουν ως κρίσιμα τα περιβαλλοντικά και τεχνικά κριτήρια, όπως η συμμόρφωση με νέους κανονισμούς εκπομπών και οι δυνατότητες βελτιστοποίησης της κυκλοφορίας, επισημαίνοντας ότι οι ελληνικοί λιμένες υστερούν σε αυτούς τους τομείς (Sgora et al., 2025).

Η εμφάνιση ζητημάτων διαφάνειας, καθυστερήσεων έργων ή διαχειριστικών δυσλειτουργιών σε επίπεδο κρατικών φορέων μπορεί να υπονομεύσει την ελκυστικότητα της χώρας ως προορισμού κρουαζιέρας, τόσο για τους τουρίστες όσο και για μεγάλες εταιρίες κρουαζιέρας. Οι εθνικές εντάσεις που προκύπτουν από τον πληθυσμό μιας χώρας που θίγεται από τις κυβερνήσεις (Croissant, 2007) επηρεάζουν την αξιοπιστία της δημόσιας διοίκησης, επιβραδύνουν την υλοποίηση λιμενικών επενδύσεων και δημιουργούν αβεβαιότητα για διεθνείς εταιρείες που σχεδιάζουν δρομολόγια και homeporting σε ορίζοντα πολλών ετών. Ως αποτέλεσμα, η θεσμική αστάθεια μπορεί να αποτελέσει ανταγωνιστικό μειονέκτημα έναντι χωρών όπως η Ιταλία και η Ισπανία που παρουσιάζουν πρόοδο σε υποδομές και διακυβέρνηση. Τέλος, η Ελλάδα αντιμετωπίζει έντονο ανταγωνισμό από κορυφαίους ευρωπαϊκούς προορισμούς, κυρίως την Ιταλία και την Ισπανία, που συγκεντρώνουν πάνω από το 49% της συνολικής κίνησης κρουαζιέρας στην ΕΕ. Η Ελλάδα καταλαμβάνει την 5η θέση το 2024, γεγονός που υπογραμμίζει την ανάγκη περαιτέρω ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητάς της (Eurostat, 2025).

Η ανάλυση SWOT αποδεικνύει ότι η Ελλάδα διαθέτει ένα ιδιαίτερα ισχυρό και διεθνώς αναγνωρίσιμο τουριστικό προϊόν κρουαζιέρας, το οποίο στηρίζεται σε μοναδικά φυσικά, πολιτιστικά και γεωγραφικά πλεονεκτήματα. Η υψηλή ζήτηση από κορυφαίες διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρας και η σταθερή ένταξη των ελληνικών λιμένων στα διεθνή δρομολόγια

επιβεβαιώνουν τη στρατηγική σημασία της χώρας στον χάρτη της Ανατολικής Μεσογείου. Ωστόσο, τα πλεονεκτήματα αυτά δεν μεταφράζονται πλήρως σε οικονομική και αναπτυξιακή αξία, λόγω διαρθρωτικών αδυναμιών στις λιμενικές υποδομές και της περιορισμένης ανάπτυξης δραστηριοτήτων homeporting. Η κυριαρχία του μοντέλου transit, σε συνδυασμό με την έντονη εποχικότητα και τον υπερτουρισμό σε συγκεκριμένους προορισμούς, περιορίζει τον πολλαπλασιαστικό οικονομικό αντίκτυπο της κρουαζιέρας και αυξάνει τις πιέσεις στις τοπικές κοινωνίες και υποδομές. Παράλληλα, η άνιση ποιότητα λιμενικών υπηρεσιών και η υστέρηση σε περιβαλλοντικές και ενεργειακές υποδομές αναδεικνύουν ένα κενό ανταγωνιστικότητας έναντι χωρών όπως η Ιταλία και η Ισπανία, οι οποίες εμφανίζουν υψηλότερα επίπεδα θεσμικής ωριμότητας και επενδυτικής ετοιμότητας.

Παρά τις αδυναμίες αυτές, η SWOT ανάλυση αναδεικνύει σημαντικές ευκαιρίες στρατηγικής αναβάθμισης. Η αυξανόμενη διεθνής ζήτηση για κρουαζιέρα, η προοπτική ενίσχυσης του homeporting σε βασικούς λιμένες, η ανάπτυξη νέων προϊόντων όπως οι μίνι κρουαζιέρες, καθώς και η διαθεσιμότητα ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών εργαλείων δημιουργούν ένα ευνοϊκό πλαίσιο για τον εκσυγχρονισμό του κλάδου. Εφόσον αξιοποιηθούν αποτελεσματικά, οι ευκαιρίες αυτές μπορούν να ενισχύσουν τόσο τον οικονομικό όσο και τον περιβαλλοντικό απολογισμό της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Την ίδια στιγμή, οι εξωτερικές απειλές υπογραμμίζουν την ανάγκη για συνεκτικό και μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχεδιασμό. Ο έντονος ανταγωνισμός από ώριμες αγορές της Μεσογείου, οι αυστηρότεροι περιβαλλοντικοί κανονισμοί, η αργή υλοποίηση λιμενικών έργων και η θεσμική αστάθεια αποτελούν κρίσιμους κινδύνους που ενδέχεται να περιορίσουν τη μελλοντική αναπτυξιακή δυναμική της χώρας. Η αδυναμία ταχείας προσαρμογής στις νέες τεχνολογικές και κανονιστικές απαιτήσεις ενδέχεται να οδηγήσει σε απώλεια μεριδίου αγοράς υπέρ ανταγωνιστικών προορισμών.

Συνολικά, η SWOT ανάλυση καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ελλάδα βρίσκεται σε ένα κρίσιμο μεταβατικό στάδιο για τον τουρισμό κρουαζιέρας. Η χώρα διαθέτει τα θεμελιώδη συγκριτικά πλεονεκτήματα για να διατηρήσει και να ενισχύσει τη θέση της στη Μεσόγειο, ωστόσο η αξιοποίηση αυτών των πλεονεκτημάτων προϋποθέτει στοχευμένες επενδύσεις σε λιμενικές και περιβαλλοντικές υποδομές, θεσμική σταθερότητα και στρατηγική μετατόπιση από το μοντέλο transit προς δραστηριότητες υψηλότερης προστιθέμενης αξίας. Υπό αυτές τις προϋποθέσεις, η κρουαζιέρα μπορεί να λειτουργήσει ως μοχλός βιώσιμης τουριστικής και περιφερειακής ανάπτυξης για την ελληνική οικονομία.

Πίνακας 1. SWOT ανάλυση τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα

(Ιδίας κατασκευής)

Δυνατά σημεία • Ευνοϊκή γεωγραφική θέση, πολλά νησιά • Μεσογειακό κλίμα τους περισσότερους μήνες / triple S • Ιστορική & πολιτιστική κληρονομία σε παγκόσμιο επίπεδο / 20 μνημεία UNESCO • Καθιερωμένος και ελκυστικός προορισμός από κορυφαίες εταιρίες κρουαζιέρας / αναγνωσιμότητα χώρας	Αδύναμα σημεία • Λιμενικές υποδομές και εγκαταστάσεις για φιλοξενία επιβατών και κρουαζιερόπλοιων • Περιορισμένο homeporting – κυρίως transit προορισμοί • Υπερτουρισμός σε δημοφιλείς προορισμούς • Ανεξέλεγκτα φυσικά φαινόμενα (πυρκαγιές, πλημμύρες, σεισμοί)
Ευκαιρίες • Εστίαση για ανάπτυξη homeporting • Προώθηση μίνι κρουαζιέρας στους ελληνικούς προορισμούς • Ενισχύσεις από χρηματοδοτήσεις Ευρωπαϊκών προγραμμάτων • Αξιοποίηση Ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης και ελληνικών εταιρειών ναυτιλιακών προμηθειών	Απειλές • Χρονικές καθυστερήσεις στον εκσυγχρονισμό υποδομών/υπηρεσιών και στην πράσινη μετάβαση • Μερικώς ανεπτυγμένα δίκτυα ελέγχου κίνησης και διαχείρισης λιμένων - επιβατών • Ζητήματα διακυβέρνησης • Ανταγωνισμός κορυφαίων ευρωπαϊκών προορισμών

5.1.2 Η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας σε σύγκριση με την Ιταλία και την Ισπανία

A. Επιβατική Κίνηση, Κλήσεις Κρουαζιερόπλοιων και Οικονομικά Αποτελέσματα σε Ιταλία, Ελλάδα και Ισπανία

Η ιταλική αγορά κρουαζιέρας έχει ανακτήσει πλήρως τα προ πανδημίας επίπεδα ήδη από το 2023. Η χώρα λειτουργεί ως κεντρικός κόμβος κρουαζιερόπλοιων, διαθέτοντας εκτεταμένο στόλο και έντονη παρουσία τόσο μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας όσο και εξειδικευμένου κοινού κρουαζιέρας πολυτελείας. Η περίοδος 2024 - 2036 προβλέπει την παράδοση άνω των 60 νέων πλοίων, περίπου τα μισά με εναλλακτικά καύσιμα (LNG, dual/tri-fuel), ενώ η παγκόσμια τάση δείχνει αύξηση πλοίων μικρής χωρητικότητας και μεγα-πλοίων (άνω των 3.500 και έως 6.000 επιβατών).

Η κίνηση στα ιταλικά λιμάνια υπερέβη τα 14,2 εκατ. επιβάτες το 2024 (+3% έναντι 2023), με 5.127 port calls (+3,6%).

Η Ιταλία διαθέτει συνολικά 64 ενεργούς λιμένες κρουαζιέρας το 2024, παρουσιάζοντας συνεχή γεωγραφική διεύρυνση της αγοράς. Στα κορυφαία λιμάνια (Civitavecchia, La Spezia, Messina, Palermo, Trieste) παρουσιάζεται είτε ισορροπημένη σχέση επιβίβασης - αποβίβασης είτε σαφής εξειδίκευση σε διέλευση (transit), στοιχείο που επιτρέπει διαφοροποίηση της προσφοράς. Η εποχικότητα παραμένει έντονη, ωστόσο ορισμένα λιμάνια (π.χ. Savona, Palermo) φιλοξενούν σημαντική κίνηση και τον χειμώνα, γεγονός που ενισχύει την ανθεκτικότητα του τομέα (“Il Traffico Crocieristico in Italia Nel 2024 E Le Previsioni per Il 2025,” 2025).

Σχετικά με την Ελλάδα, η Έρευνα Κρουαζιέρας της Τράπεζας της Ελλάδος, η οποία διεξάγεται από το 2012 και βασίζεται σε διοικητικά δεδομένα, καταγράφει τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας διακρίνοντας τους επιβάτες σε ταξιδιώτες με ελληνικό λιμένα επιβίβασης - αποβίβασης (homeport) και επιβάτες διέλευσης (transit). Για το 2024, τα στοιχεία συλλέχθηκαν σε 16 ελληνικά λιμάνια, καλύπτοντας το 86,3% των συνολικών αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στη χώρα.

Οι συνολικές εισπράξεις από την κρουαζιέρα ανήλθαν σε €1.112,2 εκατ., σημειώνοντας αύξηση 22,4% σε ετήσια βάση. Από το ποσό αυτό, €1.000,6 εκατ. προέκυψαν από πρόσθετα στοιχεία της Έρευνας Κρουαζιέρας, γεγονός που υπογραμμίζει τον αυξανόμενο οικονομικό

ρόλο του τομέα. Το λιμάνι του Πειραιά κατέχει δεσπόζουσα θέση με μερίδιο 48,5% των συνολικών εισπράξεων, ακολουθούμενο από την Κέρκυρα (11,8%) και το Ηράκλειο (8,0%). Το 2024 καταγράφηκαν 5.308 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων, ενώ οι συνολικές διανυκτερεύσεις στην ξηρά αυξήθηκαν κατά 31,5%, φθάνοντας τα 12,4 εκατ., ενισχύοντας περαιτέρω τις εισπράξεις. Ο αριθμός των επιβατών κρουαζιέρας ανήλθε σε περίπου 5 εκατ., σημειώνοντας αύξηση 43,8% σε σχέση με το 2023. Το λιμάνι του Πειραιά κατέχει επίσης την πρώτη θέση στις αφίξεις (15,3%), ακολουθούμενο από τη Μύκονο (14,5%) και τη Σαντορίνη (14,1%).

Σημαντικό χαρακτηριστικό της ελληνικής αγοράς παραμένει η κυριαρχία των επιβατών διέλευσης, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν το 81,2% του συνόλου, με μέσο όρο 1,6 στάσεις στα ελληνικά λιμάνια. Τα επτά σημαντικότερα λιμάνια συγκεντρώνουν το 90,5% των συνολικών εισπράξεων και το 82% των συνολικών επισκέψεων επιβατών, γεγονός που αναδεικνύει την έντονη γεωγραφική συγκέντρωση της δραστηριότητας (Bank of Greece, Eurosystem, 2025).

Από την άλλη πλευρά, στην Ελλάδα, η συμβολή του τουρισμού κρουαζιέρας στην εθνική οικονομία παρουσιάζει σαφή ενίσχυση. Ειδικότερα, οι δαπάνες των τουριστών κρουαζιέρας αυξήθηκαν σε 847 εκατ. ευρώ το 2023. Αντίστοιχα, οι δαπάνες των εταιρειών κρουαζιέρας ανήλθαν σε 235 εκατ. ευρώ το 2023. Τα στοιχεία αυτά καταδεικνύουν τη σταδιακή ανάκαμψη και τη δυναμική του κλάδου της κρουαζιέρας στην Ελλάδα, τόσο ως προς την επιβατική κατανάλωση όσο και ως προς τη δραστηριότητα των ναυτιλιακών εταιρειών (INSETE, 2024).

Η κίνηση κρουαζιερόπλοιων στην Ισπανία χαρακτηρίζεται από έντονη λιμενική συγκέντρωση. Τα λιμάνια της Βαρκελώνης, των Βαlearίδων, των Λας Πάλμας και του Σάντα Κρουζ ντε Τενερίφε συγκέντρωσαν το 72% το 2023, με το λιμάνι της Βαρκελώνης να διατηρεί ηγετική θέση. Ιδιαίτερα υψηλές αυξήσεις επιβατών το 2023 καταγράφηκαν στα λιμάνια της Κάδιθ και της Αλικάντε, ενώ σε απόλυτους αριθμούς ξεχωρίζει η αύξηση άνω των 1,2 εκατ. επιβατών στη Βαρκελώνη.

Η συνολική άμεση δαπάνη της δραστηριότητας κρουαζιέρας το 2023 εκτιμάται σε 2,2 δισ. ευρώ, ενώ το συνολικό οικονομικό αποτέλεσμα ανήλθε σε 6,346 δισ. Ευρώ. Η κρουαζιέρα λειτουργεί ως καταλυτικός παράγοντας για την ανάπτυξη λιμενικών υποδομών, την τόνωση της τοπικής επιχειρηματικότητας και την ενίσχυση της αεροπορικής συνδεσιμότητας, με μελέτες στο λιμάνι της Βαρκελώνης να επιβεβαιώνουν την αιτιώδη σχέση μεταξύ κρουαζιέρας και αύξησης διεθνών αεροπορικών επιβατών.

Τέλος, την περίοδο έως το 2023 είχαν επενδυθεί περίπου 140 εκατ. ευρώ αποκλειστικά σε υποδομές κρουαζιέρας στα ισπανικά λιμάνια, με τη Βαρκελώνη, τις Βαlearίδες και την Ταραγόνα να συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Puertos del Estado).

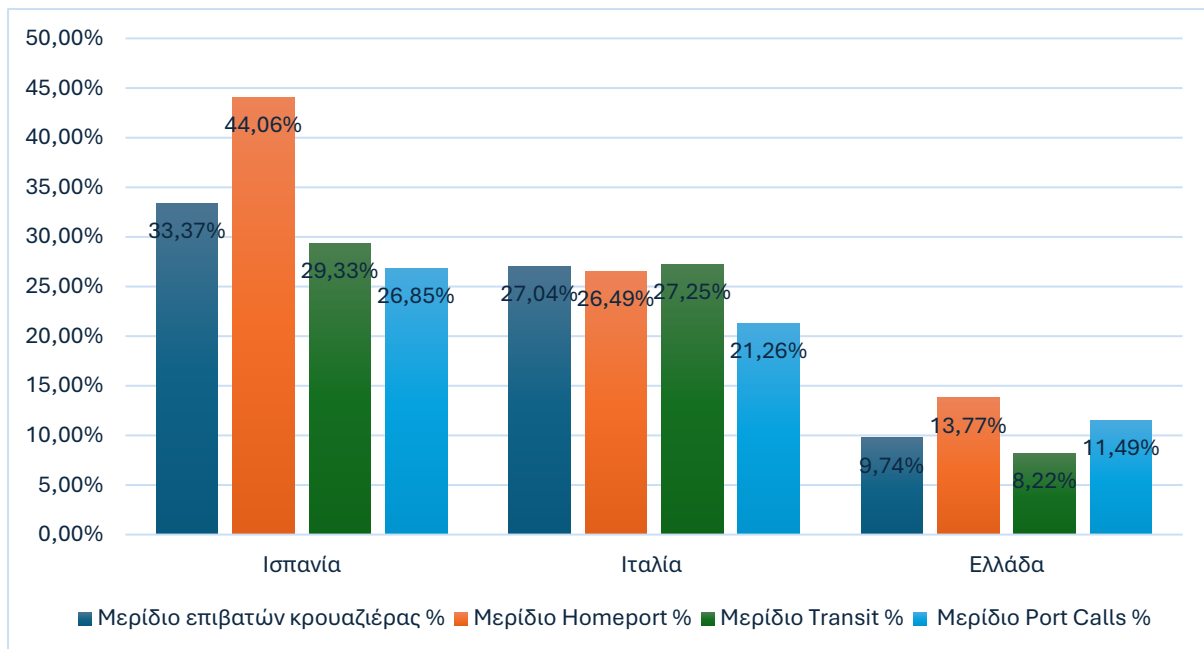
Το 2024, η Ισπανία κατέγραψε ιστορικό ρεκόρ στον τομέα της κρουαζιέρας, επιβεβαιώνοντας τη θέση της ως ένας από τους ισχυρότερους προορισμούς κρουαζιέρας παγκοσμίως. Ο συνολικός αριθμός επιβατών κρουαζιέρας ανήλθε σε 12.837.550, σημειώνοντας αύξηση 6,7% σε σύγκριση με το 2023. Παράλληλα, ο αριθμός των κλιμακώσεων κρουαζιερόπλοιων (port calls) ανήλθε σε 4.700, καταγράφοντας επίσης αύξηση 6,7% σε ετήσια βάση και νέο ιστορικό υψηλό.

Ο οικονομικός αντίκτυπος του κλάδου παρουσίασε ιδιαίτερα θετική δυναμική. Τα συνολικά έσοδα από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας ανήλθαν σε 6.450 εκατ. ευρώ, αυξημένα κατά 14% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ η άμεση και έμμεση συνεισφορά του κλάδου στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) της χώρας εκτιμάται σε περίπου 3.200 εκατ. ευρώ. Επιπλέον, ο τομέας της κρουαζιέρας συνέβαλε ουσιαστικά στη δημιουργία και διατήρηση απασχόλησης, υποστηρίζοντας περίπου 52.000 θέσεις εργασίας. Παρά τις ισχυρές οικονομικές επιδόσεις, η ανάπτυξη της κρουαζιέρας στην Ισπανία συνοδεύεται από σημαντικές προκλήσεις, κυρίως σε σχέση με τη βιωσιμότητα και τη διαχείριση του υπερτουρισμού σε κορεσμένους προορισμούς. Στο πλαίσιο αυτό, υλοποιούνται πρωτοβουλίες περιβαλλοντικής αναβάθμισης των λιμένων, όπως η εγκατάσταση συστημάτων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας από την ακτή (Onshore Power Supply - OPS), με στόχο τη μείωση των εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό των κρουαζιερόπλοιων.

Παράλληλα, η Ισπανία έχει δρομολογήσει εκτεταμένο πρόγραμμα επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές, με συνολικό προϋπολογισμό που υπερβαίνει τα 4,5 δισ. ευρώ, με σκοπό τον εκσυγχρονισμό και την προσαρμογή των λιμένων στις νέες τεχνολογικές, περιβαλλοντικές και λειτουργικές απαιτήσεις του κλάδου της κρουαζιέρας (Alicante Cruise Tourism, 2025).

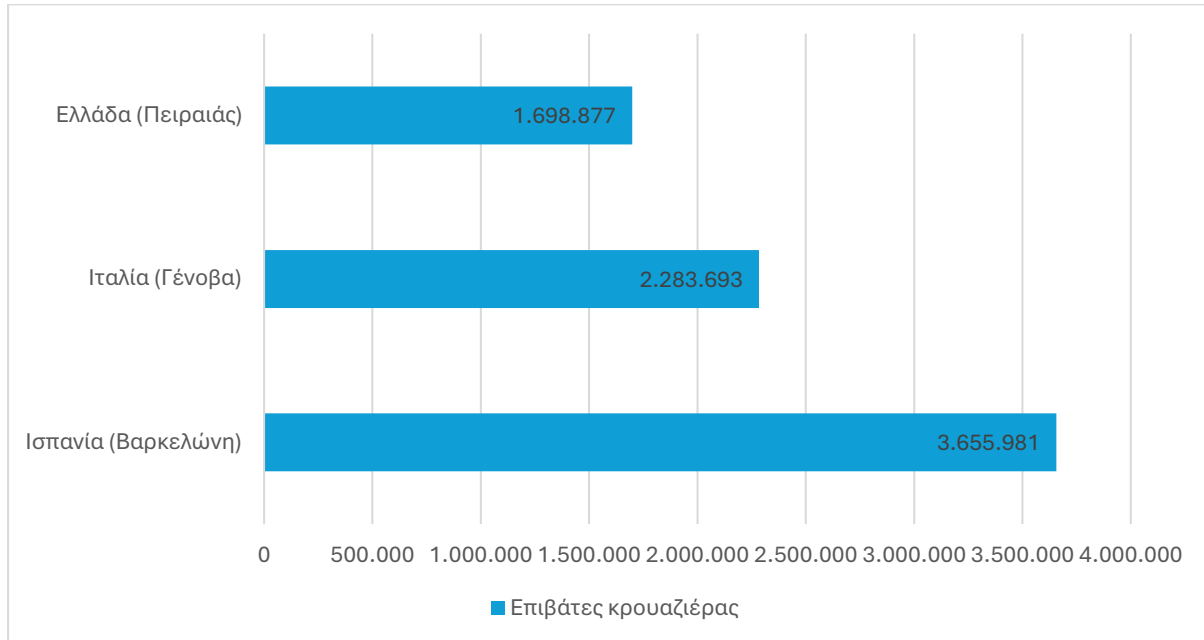
Σύμφωνα με την στατιστική έκθεση της MedCruise για το έτος 2024, στην κυκλοφορία των κρουαζιερόπλοιων για κόμβους λιμένες αποβίβασης και επιβίβασης (homeport) η Ισπανία κατέχει την πρώτη θέση στην Ευρώπη με ποσοστό 44,06%, ακολουθεί η Ιταλία με 26,49% και στην τρίτη θέση βρίσκεται η Ελλάδα με 13,77%. Ακολούθως, σχετικά με τους λιμένες

διέλευσης (transit), η Ισπανία εξακολουθεί να βρίσκεται στην πρώτη σειρά με το ποσοστό 29,33%, η Ιταλία στην δεύτερη θέση με 27,25% και τέλος η Ελλάδα βρίσκεται στην τέταρτη θέση, έπειτα από την Γαλλία, σε ποσοστό 8,22%. Στην ίδια έκθεση, παρουσιάζονται τα ποσοστά του συνόλου των επιβατών κρουαζιέρας για το 2024, με την Ισπανία να κατέχει το 33,37%, η Ιταλία 27,04% και η Ελλάδα το 9,74%. Επιπροσθέτως, ο συνολικός αριθμός κλήσεων κρουαζιερόπλοιων σε λιμένες, καταλαμβάνουν το 26,85% στην Ισπανία, το 21,26% στην Ιταλία και το 11,49% στην Ελλάδα. Σύμφωνα με την έκθεση, τα τέσσερα λιμάνια κρουαζιέρας στη Μεσόγειο και τις γειτονικές της θάλασσες φιλοξένησαν περισσότερες από 2,2 εκατομμύρια κινήσεις επιβατών το 2024 και βρίσκονται στην κορυφή της λίστας των λιμανιών με την πιο σημαντική κίνηση. Αυτά είναι η Βαρκελώνη, Ισπανία (3.655.981), τα Νησιά Βαλεαρίδες, Ισπανία (2.503.087), η Μασσαλία, Γαλλία (2.433.862) και η Γένοβα/Σαβόνα, Ιταλία (2.283.693). Η Ελλάδα βρίσκεται στην έβδομη θέση, με το λιμάνι του Πειραιά (1,698,877) (Guerrero et al., 2025).



Γράφημα 1. Συγκριτική κατανομή επιβατών κρουαζιέρας και λιμενικής δραστηριότητας σε Ελλάδα, Ιταλία και Ισπανία στην Μεσόγειο 2024

Πηγή: MedCruise Statistics Report 2024 (Guerrero et al., 2025)



Γράφημα 2. Η επιβατική κίνηση κρουαζιέρας της Ελλάδας, Ιταλίας και Ισπανίας στην Μεσόγειο 2024

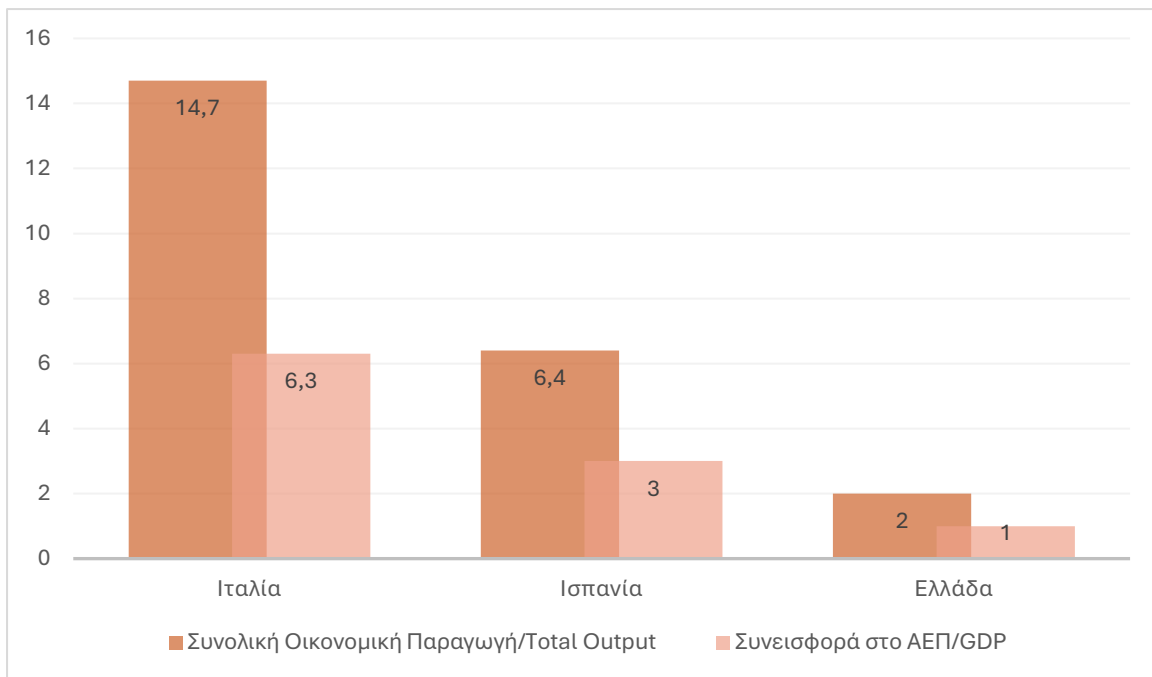
Πηγή: MedCruise Statistics Report 2024 (Guerrero et al., 2025)

Ο οικονομικός αντίκτυπος της κρουαζιέρας σε συγκριτικό επίπεδο μεταξύ της Ελλάδας, της Ιταλίας και της Ισπανίας εξετάζεται με βάση τα οικονομικά δεδομένα του έτους 2023, δεδομένου ότι για το 2024 δεν έχουν ακόμη δημοσιευθεί πλήρη και συγκρίσιμα στοιχεία και για τις τρεις χώρες. Η ανάλυση επικεντρώνεται στη συνολική οικονομική παραγωγή (total output), στη συνεισφορά στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) και στην απασχόληση.

Η Ιταλία καταλαμβάνει την πρώτη θέση μεταξύ των τριών χωρών το 2023, παρουσιάζοντας συνολική οικονομική παραγωγή ύψους 14,7 δισ. Ευρώ και συνεισφορά 6,3 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ. Ακολουθεί η Ισπανία, η οποία κατατάσσεται πέμπτη στη Μεσόγειο, με συνολική οικονομική παραγωγή 6,4 δισ. Ευρώ και συνεισφορά 3,0 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ.

Η Ελλάδα καταλαμβάνει την έβδομη θέση στη Μεσόγειο, με συνολική οικονομική παραγωγή 2,0 δισ. Ευρώ και συνεισφορά περίπου 1,0 δισ. ευρώ στο ΑΕΠ. Παρά το μικρότερο μέγεθος σε σύγκριση με την Ιταλία και την Ισπανία, η οικονομική επίδραση της κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι ιδιαίτερα σημαντική, λαμβάνοντας υπόψη τη δομή της αγοράς και την υψηλή συμμετοχή επιβατών διέλευσης (transit).

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η συμβολή της κρουαζιέρας στο ΑΕΠ το 2023 καταδεικνύει την κυρίαρχη θέση της Ιταλίας, η οποία συγκεντρώνει το 24,5% του συνολικού ευρωπαϊκού ΑΕΠ που παράγεται από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας. Η Ισπανία ακολουθεί στην πέμπτη θέση με ποσοστό 11,7%, ενώ η Ελλάδα κατατάσσεται έβδομη με ποσοστό 3,8% (CLIA Europe, 2024).



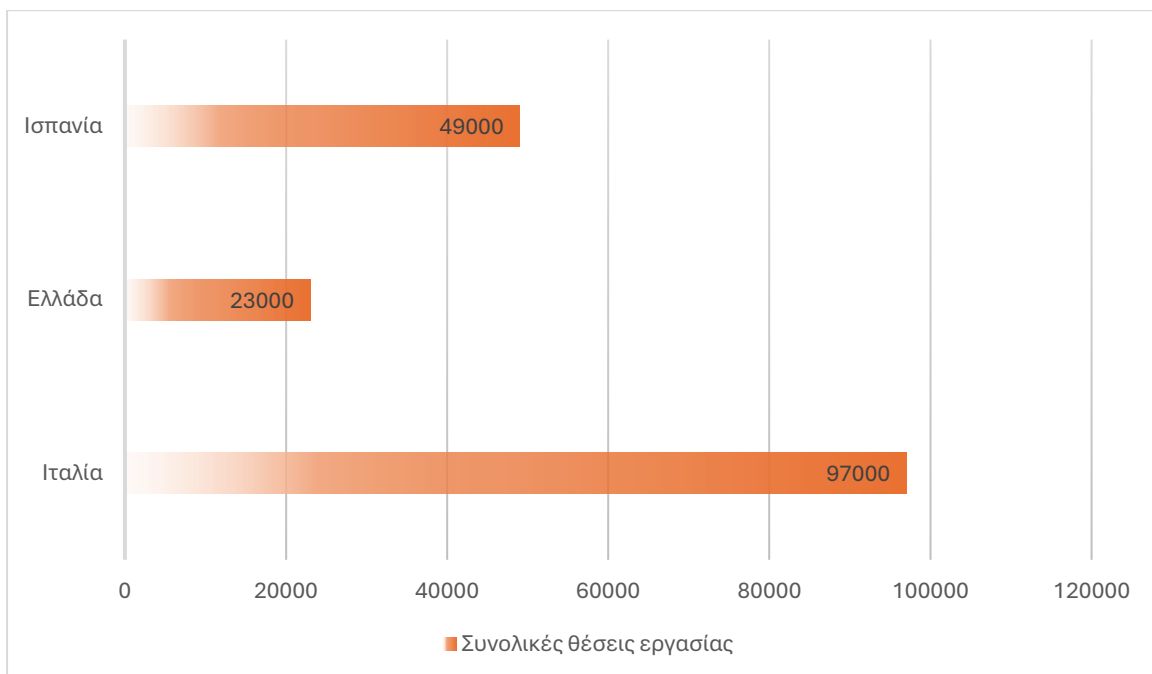
Γράφημα 3. Συγκριτικός Οικονομικός Αντίκτυπος κρουαζιέρας σε Ιταλία, Ισπανία και Ελλάδα, οικονομικό έτος 2023 σε δισ. ευρώ

Πηγή: Oxford Economics, CLIA by Tourism Economics, 2024

Σε ό,τι αφορά τον τομέα της απασχόλησης, η Ιταλία κατέχει κυρίαρχη θέση το 2023, καθώς η δραστηριότητα της κρουαζιέρας υποστήριξε συνολικά περίπου 97.000 θέσεις εργασίας. Από αυτές, περισσότερες από 8.700 αφορούσαν άμεσα την απασχόληση στις εταιρείες κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένου του πληρώματος των κρουαζιερόπλοιων και των εργαζομένων στα κεντρικά γραφεία των εταιρειών. Οι υπόλοιπες περίπου 88.000 θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν ή υποστηρίχθηκαν μέσω άμεσων, έμμεσων και επαγόμενων επιδράσεων στην ευρύτερη οικονομία. Αξιοσημείωτο είναι ότι το 38% των θέσεων εργασίας στην Ιταλία συνδέεται με δραστηριότητες ναυπήγησης πλοίων και αύξησης της

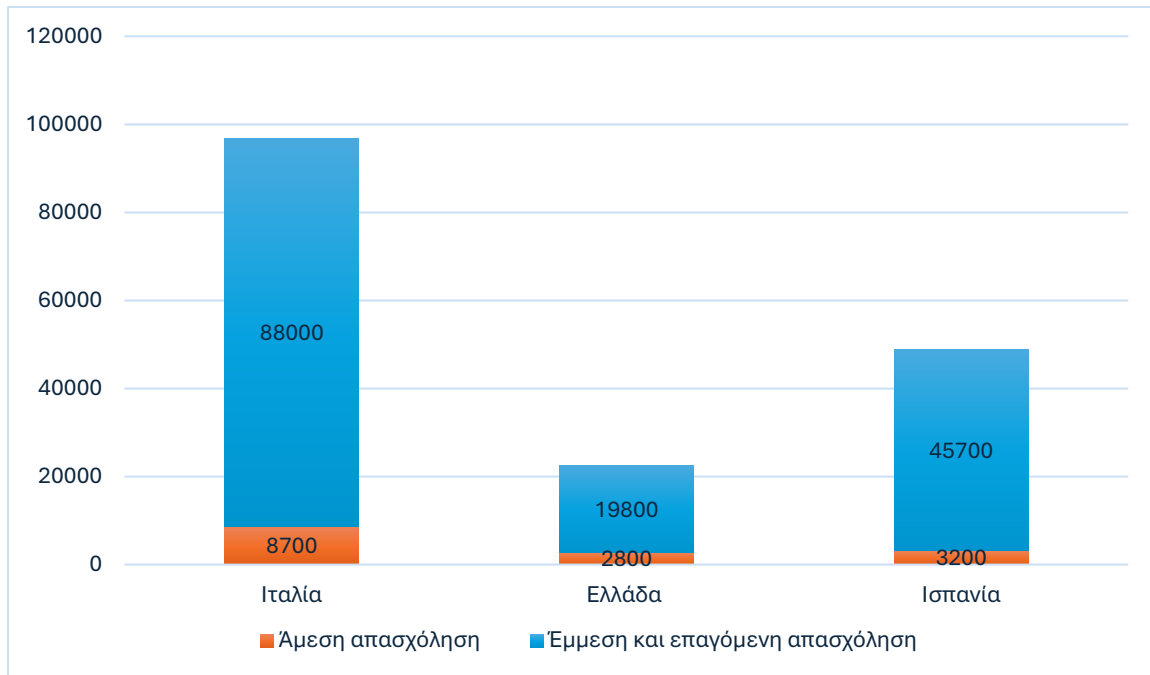
χωρητικότητας, γεγονός που αντανακλά τη βαθιά ενσωμάτωση της κρουαζιέρας στη βιομηχανική της βάση.

Στην Ισπανία, ο τουρισμός κρουαζιέρας υποστήριξε περίπου 49.000 θέσεις εργασίας το 2023. Η άμεση απασχόληση στις εταιρείες κρουαζιέρας για κατοίκους Ισπανίας ανήλθε σε περίπου 3.200 θέσεις εργασίας, ενώ οι υπόλοιπες 45.700 θέσεις προέκυψαν από άμεσες, έμμεσες και επαγόμενες επιδράσεις στην ευρύτερη οικονομία. Σχεδόν το 43% της συνολικής απασχόλησης στην Ισπανία προήλθε από τις δαπάνες των επιβατών και συναφείς δραστηριότητες, γεγονός που υποδηλώνει ισχυρή σύνδεση της κρουαζιέρας με τον τομέα των τουριστικών υπηρεσιών. Στην Ελλάδα, η δραστηριότητα της κρουαζιέρας δημιούργησε ή υποστήριξε περίπου 23.000 θέσεις εργασίας το 2023. Η άμεση απασχόληση Ελλήνων κατοίκων στις εταιρείες κρουαζιέρας ανήλθε σε περίπου 2.800 θέσεις εργασίας, ενώ οι υπόλοιπες 19.800 θέσεις εργασίας δημιουργήθηκαν μέσω άμεσων, έμμεσων και επαγόμενων επιδράσεων του τομέα στην ευρύτερη οικονομία. Περίπου οι μισές από αυτές τις θέσεις συνδέονται με τις δαπάνες των επιβατών, γεγονός που αντανακλά τη δομή της ελληνικής αγοράς, η οποία χαρακτηρίζεται από υψηλό ποσοστό επιβατών διέλευσης (transit).



Γράφημα 4. Υποστηριζόμενη απασχόληση από την κρουαζιέρα σε Ιταλία, Ισπανία και Ελλάδα, 2023 (χιλ. θέσεις εργασίας)

Πηγή: Oxford Economics, CLIA by Tourism Economics, 2024



Γράφημα 5. Άμεση και έμμεση απασχόληση από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας, 2023 (χιλ. θέσεις εργασίας)

Πηγή: Oxford Economics, CLIA by Tourism Economics, 2024

Β. Συγκριτική ανάλυση βιωσιμότητας και περιβαλλοντικών υποδομών σε Ελλάδα, Ιταλία και Ισπανία

Σε επίπεδο βιωσιμότητας και περιβαλλοντικών υποδομών, σύμφωνα με το *State of the Cruise Industry Report 2025* της CLIA, η παροχή ισχύος από την ξηρά (Onshore Power Supply – OPS) αποτελεί κρίσιμο παράγοντα ανταγωνιστικότητας των λιμένων κρουαζιέρας, καθώς μπορεί να μειώσει τις εκπομπές έως και 98%. Στην Ιταλία λειτουργούν πέντε σταθμοί OPS (Τσιβιταβέκια, Λιβόρνο, Λα Σπέτσια, Γένοβα, Σαβόνα), ενώ στην Ισπανία τέσσερις (Μπιλμπάο, Βαρκελώνη, Ταράγονα, Καντίθ). Αντίθετα, η Ελλάδα διαθέτει μόλις δύο σταθμούς OPS, στον Πειραιά και στο Ηράκλειο, γεγονός που συνιστά συγκριτικό μειονέκτημα έναντι των κύριων ανταγωνιστικών χωρών της Μεσογείου (*State of the Cruise Industry Report 2025*, CLIA).

Ένα επιπλέον κρίσιμο στοιχείο για τη βιώσιμη ανάπτυξη και την υποστήριξη του τουρισμού κρουαζιέρας αφορά τις υποδομές τροφοδοσίας κρουαζιερόπλοιων με εναλλακτικά καύσιμα, και ειδικότερα τις μεγάλης κλίμακας εγκαταστάσεις εισαγωγής και επαναεριοποίησης LNG

στη Μεσόγειο. Οι τερματικοί σταθμοί LNG αποτελούν βασικό πυλώνα της ενεργειακής μετάβασης της κρουαζιέρας, καθώς προσφέρουν τη δυνατότητα τροφοδοσίας τόσο μεγάλης όσο και μικρής κλίμακας, υποστηρίζοντας πλοία νέας γενιάς.

Σύμφωνα με έρευνα του 2022, μεγάλης κλίμακας τερματικοί σταθμοί LNG (άνω του 1 εκατ. τόνων ετησίως) λειτουργούν στην Ισπανία, στη Γαλλία, στην Κροατία και στην Ελλάδα (Ρεβυθούσα).

Στην Ιταλία λειτουργούν δύο βασικοί τερματικοί σταθμοί LNG, στη Λα Σπέτσια και στο Λιβόρνο. Παράκτιες αποθήκες LNG λειτουργούν επίσης στη Ραβέννα και στην Ορίστανο, ενώ νέες εγκαταστάσεις βρίσκονται υπό ανάπτυξη σε λιμένες όπως η Βενετία, το Μπρίντζι, η Μεσίνα, η Αυγούστα, η Κατάνια, το Παλέρμο, η Νάπολη και η Τσιβιταβέκια.

Παρά τη ραγδαία ανάπτυξη του LNG ως μεταβατικής λύσης χαμηλότερων εκπομπών, η ηλεκτροδότηση από την ακτή (OPS ή SSE) παραμένει εξίσου κρίσιμη για τη βιώσιμη λειτουργία της κρουαζιέρας, επιτρέποντας τη μείωση των εκπομπών κατά τον ελλιμενισμό. Οι δύο τεχνολογίες θεωρούνται συμπληρωματικές και απαραίτητες για τη μακροπρόθεσμη περιβαλλοντική αναβάθμιση των λιμένων κρουαζιέρας.

Το 2022, ευρωπαϊκοί λιμένες που συμμετείχαν σε δρομολόγια κρουαζιερόπλοιων με καύσιμο LNG περιλάμβαναν τη Βαρκελώνη και τη Βαλένθια στην Ισπανία και τη Λα Σπέτσια στην Ιταλία, ενώ στην Ελλάδα δεν καταγράφηκε αντίστοιχη δραστηριότητα.

Σύμφωνα με το εθνικό, περιφερειακό και τοπικό ρυθμιστικό πλαίσιο για τα OPS, το έργο Ealing 2022, η Ισπανία παρουσιάζει το υψηλότερο επίπεδο θεσμικής ωριμότητας, εφαρμογής μέτρων και συμμόρφωσης με διεθνή πρότυπα, ακολουθούμενη από την Ιταλία. Η Ελλάδα κατατάσσεται χαμηλότερα, αποτελώντας τη μοναδική χώρα της σύγκρισης με χαρακτηρισμό «χαμηλό» ως προς την πολυπλοκότητα και ετοιμότητα του ρυθμιστικού πλαισίου για την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από την ακτή (Trends and perspectives in the EuroMed Cruise Tourism, Risposte Turismo, CLIA, 2022).

Η Ισπανία αναδεικνύεται σε έναν από τους πλέον ανταγωνιστικούς προορισμούς κρουαζιέρας παγκοσμίως, συνδυάζοντας υψηλές επιδόσεις ζήτησης με εκτεταμένες επενδύσεις σε βιώσιμες λιμενικές υποδομές, γεγονός που δημιουργεί την χώρα σε πόλο έλξης για τις μεγάλες εταιρίες κρουαζιέρας με πλοία πράσινης μετάβασης. Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ocean Capital Partners, τα 48 λιμάνια γενικού κρατικού ενδιαφέροντος της χώρας θα απαιτήσουν συνολικές

επενδύσεις ύψους 450 εκατ. ευρώ έως το 2030 για την ηλεκτροδότηση αποβάθρων κρουαζιέρας, πορθμείων και εμπορευματοκιβωτίων, με αναμενόμενη δημιουργία άνω των 1.000 άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας (Ports Need to Invest 450 Million by 2030 to Electrify Their Operations and Lower Emissions, Ocean Capital, n.d.).

Συγκριτικά, η Ιταλία και η Ισπανία παρουσιάζουν υψηλότερο επίπεδο ωριμότητας ως προς τις λιμενικές υποδομές, την ενεργειακή μετάβαση και τη θεσμική ετοιμότητα, γεγονός που ενισχύει τη διεθνή ανταγωνιστικότητά τους έναντι της Ελλάδας. Παρά τη σημαντική αύξηση των οικονομικών μεγεθών της ελληνικής κρουαζιέρας μετά την πανδημία, η υψηλή εξάρτηση από διερχόμενους επιβάτες και οι περιορισμένες υποδομές OPS και LNG συνιστούν κρίσιμες προκλήσεις για τη μελλοντική της θέση στη Μεσόγειο. Οι παράγοντες αυτοί καθιστούν την Ιταλία και την Ισπανία ηγετικές δυνάμεις στη Μεσόγειο και διαμορφώνουν ένα πλαίσιο υψηλού ανταγωνισμού για την ελληνική αγορά κρουαζιέρας.

Πίνακας 2. Συγκριτική αποτύπωση υποδομών βιωσιμότητας σε Ιταλία, Ισπανία και Ελλάδα

(Ιδίας κατασκευής)

2022-2024	Ιταλία	Ισπανία	Ελλάδα
Λιμένες με OPS	5	4	2
Μείωση εκπομπών μέσω OPS	98%	98%	98%
Τερματικοί σταθμοί LNG (μεγάλης κλίμακας)	2	3	1
Παράκτιες αποθήκες / μικρής κλίμακας LNG	Αρκετές	Περιορισμένες	Καμία
Συμμετοχή σε LNG δρομολόγια κρουαζιέρας (2022)	Ναι	Ναι	Όχι
Θεσμική ωριμότητα OPS	Υψηλή	Πολύ Υψηλή	Χαμηλή
Προγραμματισμένες επενδύσεις OPS	Σε εξέλιξη	Σε εξέλιξη	Περιορισμένες

Πηγές: CLIA, Rispote Turismo, Ocean Capital

Γ. Τα κριτήρια και το πλαίσιο της συγκριτικής ανάλυσης

Η συγκριτική ανάλυση του τουρισμού κρουαζιέρας μεταξύ Ελλάδας, Ιταλίας και Ισπανίας βασίζεται σε κοινά, μετρήσιμα και συγκρίσιμα κριτήρια, τα οποία προκύπτουν από τα διαθέσιμα δευτερογενή ποσοτικά δεδομένα επίσημων φορέων και διεθνών οργανισμών. Ειδικότερα, η ανάλυση εστιάζει σε τέσσερις βασικούς άξονες: α) την επιβατική κίνηση και τις κλήσεις κρουαζιερόπλοιων, β) τον οικονομικό αντίκτυπο της κρουαζιέρας, όπως αυτός αποτυπώνεται στη συνολική οικονομική παραγωγή και στη συνεισφορά στο ΑΕΠ, γ) την απασχόληση που δημιουργείται άμεσα και έμμεσα από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας και δ) το επίπεδο λιμενικών και περιβαλλοντικών υποδομών που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα του κλάδου.

Η επιλογή του έτους 2023 για τη συγκριτική οικονομική αποτίμηση κρίθηκε μεθοδολογικά αναγκαία, καθώς για το έτος 2024 δεν έχουν ακόμη δημοσιευθεί πλήρη, εναρμονισμένα και συγκρίσιμα οικονομικά στοιχεία και για τις τρεις χώρες. Αντιθέτως, για το 2023 διατίθενται ολοκληρωμένα δεδομένα που επιτρέπουν αξιόπιστη συγκριτική προσέγγιση και αποφυγή μεθοδολογικών ασυμμετριών.

Δ. Η ερμηνεία των ερευνητικών ευρημάτων

Τα αποτελέσματα της συγκριτικής ανάλυσης αναδεικνύουν σαφείς διαφοροποιήσεις μεταξύ των τριών χωρών ως προς το μέγεθος, τη δομή και το επίπεδο ωριμότητας της αγοράς κρουαζιέρας. Η Ιταλία εμφανίζεται ως ο κυρίαρχος πόλος κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, συνδυάζοντας υψηλή επιβατική κίνηση, εκτεταμένο δίκτυο λιμένων, ισχυρή παρουσία homeport δραστηριότητας και σημαντική συνεισφορά της κρουαζιέρας τόσο στο ΑΕΠ όσο και στην απασχόληση. Η έντονη διασύνδεση της κρουαζιέρας με τη ναυπηγική βιομηχανία και τις επενδύσεις σε νέες γενιάς πλοία ενισχύει περαιτέρω τη διαρθρωτική ισχύ της ιταλικής αγοράς. Η Ισπανία, αν και υπολείπεται της Ιταλίας σε συνολική οικονομική παραγωγή, παρουσιάζει ιδιαίτερα δυναμική ανάπτυξη, με έντονη λιμενική συγκέντρωση και υψηλά ποσοστά επιβατικής κίνησης σε στρατηγικούς κόμβους, όπως η Βαρκελώνη και οι Βαlearίδες. Παράλληλα, η Ισπανία καταγράφει αυξημένες επενδύσεις σε βιώσιμες λιμενικές υποδομές και εμφανίζει υψηλό βαθμό θεσμικής ωριμότητας στον τομέα της περιβαλλοντικής αναβάθμισης των λιμένων, γεγονός που ενισχύει την ανταγωνιστικότητά της σε διεθνές επίπεδο.

Η Ελλάδα, παρότι καταγράφει σημαντική ανάκαμψη μετά την πανδημία και αξιοσημείωτη αύξηση των οικονομικών μεγεθών της κρουαζιέρας, εμφανίζει μικρότερο απόλυτο μέγεθος σε σύγκριση με τις δύο ανταγωνιστικές χώρες. Η ελληνική αγορά χαρακτηρίζεται από υψηλή εξάρτηση από επιβάτες διέλευσης (transit), έντονη γεωγραφική συγκέντρωση της δραστηριότητας σε περιορισμένο αριθμό λιμένων και χαμηλότερο επίπεδο περιβαλλοντικών και ενεργειακών υποδομών, όπως οι εγκαταστάσεις OPS και LNG. Τα στοιχεία αυτά περιορίζουν τη δυνατότητα της χώρας να μεγιστοποιήσει τον οικονομικό και αναπτυξιακό αντίκτυπο της κρουαζιέρας.

Ε. Συμπεράσματα των ερευνών

Η ανταγωνιστικότητα των προορισμών κρουαζιέρας συνδέεται με την ικανότητά τους να προσαρμόζονται σε μια μεταβαλλόμενη παγκόσμια ζήτηση και να ενσωματώνουν πρακτικές βιωσιμότητας και έξυπνης ανάπτυξης (Altinay & Kozak 2021, Cronjé & Du Plessis 2020).

Η συγκριτική ανάλυση καταδεικνύει ότι η ανταγωνιστικότητα στον τουρισμό κρουαζιέρας δεν εξαρτάται αποκλειστικά από την επιβατική ζήτηση, αλλά από τον συνδυασμό οικονομικής απόδοσης, υποδομών, θεσμικής ετοιμότητας και βιώσιμων πρακτικών. Η Ιταλία και η Ισπανία παρουσιάζουν υψηλότερο επίπεδο ωριμότητας ως προς τη μετάβαση σε πιο φιλικά προς το περιβάλλον λιμάνια, γεγονός που ενισχύει τη μακροπρόθεσμη ελκυστικότητά τους για τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Αντίθετα, η περιορισμένη διαθεσιμότητα υποδομών OPS και η χαμηλότερη ετοιμότητα του ρυθμιστικού πλαισίου στην Ελλάδα συνιστούν συγκριτικά μειονεκτήματα, τα οποία αποκτούν αυξανόμενη σημασία στο πλαίσιο των διεθνών περιβαλλοντικών απαιτήσεων και της στρατηγικής βιωσιμότητας του κλάδου. Η ενίσχυση των υποδομών και η αναβάθμιση του ρόλου της Ελλάδας ως homeport προκύπτουν ως κρίσιμες προϋποθέσεις για την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικής της θέσης στη Μεσόγειο.

Τα συμπεράσματα της συγκριτικής ανάλυσης λειτουργούν ως αναλυτικό υπόβαθρο για την επόμενη φάση της έρευνας, δηλαδή τη συλλογή πρωτογενών ποσοτικών δεδομένων μέσω ερωτηματολογίου. Η αποτύπωση των διαφορών μεταξύ Ελλάδας, Ιταλίας και Ισπανίας σε επίπεδο οικονομικού αντικτύπου, λιμενικών υποδομών και βιωσιμότητας καθιστά αναγκαία τη διερεύνηση της αντίληψης των ίδιων των επιβατών κρουαζιέρας.

Το ερωτηματολόγιο (βλ. Παράρτημα) έρχεται να συμπληρώσει τα δευτερογενή στατιστικά ευρήματα, διερευνώντας την ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας από τη σκοπιά της ζήτησης, σε επίπεδο προορισμών, διάρκειας παραμονής, homeport και transit λειτουργίας, καθώς και ποιότητας υποδομών. Με τον τρόπο αυτό, η έρευνα αποκτά ολοκληρωμένο χαρακτήρα, συνδυάζοντας μακροοικονομική συγκριτική ανάλυση με εμπειρική αποτύπωση των αντιλήψεων του τουριστικού κοινού.

5.2 Η παρούσα έρευνα

5.2.1 Η ταυτότητα του δείγματος

Οι συνολικοί συμμετέχοντες της έρευνας ανήλθαν σε 171 άτομα, εκ των οποίων 102 ήταν ξενόγλωσσοι και 69 ελληνόφωνοι. Από το σύνολο των συμμετεχόντων, το τελικό δείγμα της παρούσας έρευνας αποτελείται από 104 άτομα (69 αγγλόφωνοι και 35 ελληνόφωνοι), τα οποία έχουν επισκεφθεί ελληνικό λιμένα μέσω κρουαζιέρας.

Όσον αφορά το φύλο, το 44,23% (N=46) ήταν γυναίκες και το 55,77% (N=58) άνδρες. Αναφορικά με την ηλικιακή κατανομή, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 25–34 ετών (31,73%, N=33), ενώ ακολουθεί η ομάδα 35–44 ετών (21,16%, N=22). Στη συνέχεια καταγράφονται οι ηλικίες 18–24 ετών (18,27%, N=19) και 45–54 ετών (17,30%, N=18). Οι συμμετέχοντες ηλικίας 55–64 ετών ανέρχονται σε 9,62% (N=10), ενώ το 1,92% (N=2) είναι 65 ετών και άνω.

Ως προς την ευρύτερη περιοχή μόνιμης κατοικίας, η Ευρώπη συγκεντρώνει το υψηλότερο ποσοστό (59,61%, N=62), ακολουθεί η Ασία (24,04%, N=25), η Βόρεια Αμερική (15,39%, N=16) και τέλος η Αφρική (0,96%, N=1).

Σε σχέση με το μορφωτικό επίπεδο, το 43,27% (N=45) κατέχει πτυχίο Ανώτατης Εκπαίδευσης, το 35,58% (N=37) Μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών, το 9,60% (N=10) είναι απόφοιτοι Γυμνασίου–Λυκείου, το 7,70% (N=8) κατέχει Διδακτορικό τίτλο και το 3,85% (N=4) διαθέτει Τεχνική ή Επαγγελματική Εκπαίδευση.

Όσον αφορά το ετήσιο συνολικό εισόδημα, η πλειοψηφία (24,04%, N=25) δηλώνει εισόδημα 15.001–30.000 ευρώ. Ακολουθούν οι κατηγορίες 50.001–75.000 ευρώ (21,15%, N=22), 30.001–50.000 ευρώ (16,35%, N=17), κάτω από 15.000 ευρώ (14,42%, N=15) και άνω των 75.000 ευρώ (11,54%, N=12). Το 12,50% (N=13) επέλεξε να μην απαντήσει στη συγκεκριμένη ερώτηση.

Τέλος, αναφορικά με τη συχνότητα πραγματοποίησης ταξιδιών κρουαζιέρας, το 36,54% (N=38) έχει πραγματοποιήσει 2–3 ταξίδια, ενώ το ίδιο ποσοστό (36,54%, N=38) έχει ταξιδέψει περισσότερες από 6 φορές. Το 19,23% (N=20) έχει ταξιδέψει μία φορά και το 7,69% (N=8) 4–6 φορές.

5.2.2 Αποτελέσματα

Από το συνολικό δείγμα των 171 συμμετεχόντων, το 50,3% (N=86) δηλώνει ότι επιλέγει ως περιοχή κρουαζιέρας τη Μεσόγειο. Επιπλέον, το 60,82% του συνολικού δείγματος (N=104) έχει επισκεφθεί ελληνικό λιμένα μέσω κρουαζιέρας. Οι συγκεκριμένοι 104 συμμετέχοντες αποτελούν το αναλυόμενο δείγμα της παρούσας έρευνας και επί αυτού βασίζονται οι επόμενες αναλύσεις.

Στην ερώτηση ανοικτού τύπου οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να αναφέρουν τους ελληνικούς λιμένες που έχουν επισκεφθεί μέσω κρουαζιέρας. Δεδομένου ότι η ερώτηση επέτρεπε πολλαπλές απαντήσεις, αρκετοί συμμετέχοντες δήλωσαν περισσότερους από έναν λιμένες. Οι συχνότερα αναφερόμενοι λιμένες είναι στον Πειραιά (N=29), στην Μύκονο (N=21), στην Σαντορίνη (N=14) και στην Κρήτη (N=11). Ακολουθούν η Κέρκυρα και η Ρόδος (N=8 αντίστοιχα), η Πάτμος (N=7), η Θεσσαλονίκη (N=3) και το Λαύριο (N=2). Μεμονωμένες αναφορές (N=1) καταγράφηκαν για τους λιμένες του Βόλου, της Λέρου, της Λέσβου, της Λευκάδας, της Χίου, της Ψέριμου και της Ικαρίας.

Αναφορικά με την αντίληψη ότι οι ελληνικοί προορισμοί κρουαζιέρας προσφέρουν υψηλού επιπέδου ταξιδιωτική εμπειρία καθ' όλη τη διάρκεια των παρεχόμενων υπηρεσιών, η πλειονότητα των συμμετεχόντων εκφράζει θετική στάση, καθώς το 50,97% (N=53) δηλώνει

ότι συμφωνεί και το 22,11% (N=23) ότι συμφωνεί απόλυτα. Ποσοστό 18,27% (N=19) διατηρεί ουδέτερη στάση, ενώ το 4,8% (N=5) διαφωνεί και το 3,85% (N=4) διαφωνεί απόλυτα.

Ως προς τη συμβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς της Ελλάδας στην ενίσχυση της αξίας της κρουαζιέρας, το 56,74% (N=59) αξιολογεί τη συμβολή ως «πάρα πολύ» και το 29,81% (N=31) ως «πολύ». Μικρότερα ποσοστά καταγράφονται στις κατηγορίες «μέτρια» (8,65%, N=9), «λίγο» (2,88%, N=3) και «καθόλου» (1,92%, N=2).

Σε σχέση με την ελκυστικότητα των ελληνικών προορισμών κρουαζιέρας έναντι άλλων μεσογειακών χωρών, το 45,19% (N=47) δηλώνει ότι συμφωνεί και το 27,89% (N=29) ότι συμφωνεί απόλυτα. Ουδέτερη στάση τηρεί το 22,11% (N=23), ενώ αρνητική το 2,89% (N=3) και το 1,92% (N=2) αντίστοιχα.

Αναφορικά με το κατά πόσο οι υποδομές των ελληνικών προορισμών κρουαζιέρας υποστηρίζουν επαρκώς την τουριστική δραστηριότητα, τα ευρήματα διαμορφώνονται ως εξής:

A) Δυνατότητα αγκυροβόλησης:

Το 42,31% (N=44) δηλώνει ότι συμφωνεί πως οι υποδομές επαρκούν, ενώ το 14,42% (N=15) συμφωνεί απόλυτα. Ουδέτερη στάση (ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί) τηρεί το 25,96% (N=27). Αντίθετα, το 11,54% (N=12) διαφωνεί και το 5,77% (N=6) διαφωνεί απόλυτα.

B) Εκσυγχρονισμένες προβλήτες:

Το 29,81% (N=31) συμφωνεί ότι οι προβλήτες είναι εκσυγχρονισμένες, ενώ το 12,5% (N=13) συμφωνεί απόλυτα. Ποσοστό 23,08% (N=24) τηρεί ουδέτερη στάση. Παράλληλα, το 19,23% (N=20) διαφωνεί και το 15,38% (N=16) διαφωνεί απόλυτα.

Γ) Άμεση επιβίβαση στα μέσα μεταφοράς:

Το 42,31% (N=44) συμφωνεί ότι διευκολύνεται η άμεση επιβίβαση, ενώ το 9,62% (N=10) συμφωνεί απόλυτα. Το 25% (N=26) διατηρεί ουδέτερη στάση. Αντιθέτως, το 15,38% (N=16) διαφωνεί και το 7,69% (N=8) διαφωνεί απόλυτα.

Δ) Χώροι αναμονής επιβατών:

Το 42,31% (N=44) συμφωνεί ότι οι χώροι αναμονής είναι επαρκείς και το 8,65% (N=9) συμφωνεί απόλυτα. Ποσοστό 25,96% (N=27) ούτε συμφωνεί ούτε διαφωνεί. Αντίθετα, το 13,46% (N=14) διαφωνεί και το 9,62% (N=10) διαφωνεί πλήρως.

Αξιολόγηση της παραμονής σε ελληνικό λιμάνι ως σταθμού διέλευσης για τουριστική εμπειρία:

Το 47,12% (N=49) αξιολογεί την παραμονή ως μέτρια, το 19,23% (N=20) ως πολύ, το 12,5% (N=13) ως λίγο, το 7,69% (N=8) ως πάρα πολύ, ενώ το 13,46% (N=14) δηλώνει ότι καθόλου.

Ελκυστικότητα της Ελλάδας ως προορισμός homeport:

Το 35,58% (N=37) αξιολογεί την Ελλάδα ως πολύ ελκυστική, το 29,80% (N=31) ως πάρα πολύ, το 28,85% (N=30) ως μέτρια, το 3,85% (N=4) ως λίγο και το 1,92% (N=2) ως καθόλου ελκυστική.

Ικανοποίηση από τις υπηρεσίες επιβίβασης και αποβίβασης στα ελληνικά λιμάνια:

- Επιβίβαση: 38,46% (N=40) τη θεωρούν μέτρια ικανοποιητική, 36,54% (N=38) πολύ ικανοποιητική, 11,54% (N=12) πάρα πολύ ικανοποιητική, 8,64% (N=9) λίγο και 4,81% (N=5) καθόλου.
- Αποβίβαση: 39,42% (N=41) τη θεωρούν μέτρια, 38,46% (N=40) πολύ, 9,62% (N=10) λίγο, 8,65% (N=9) πάρα πολύ και 3,85% (N=4) καθόλου.

Αξιολόγηση των ελληνικών σταθμών επιβατών κρουαζιέρας ως προς τις ανάγκες των κρουαζιερόπλοιων:

Α) Εκσυγχρονισμένοι χώροι αναμονής επιβατών:

- Μέτρια: 40,38% (N=42)
- Πολύ: 30,77% (N=32)
- Λίγο: 10,58% (N=11)
- Πάρα πολύ: 10,58% (N=11)
- Καθόλου: 7,69% (N=8)

B) Ικανότητα εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού επιβατών:

- Μέτρια: 34,61% (N=36)
- Πολύ: 25,96% (N=27)
- Πάρα πολύ: 24,01% (N=25)
- Λίγο: 10,58% (N=11)
- Καθόλου: 4,81% (N=5)

Γ) Συστήματα ψηφιακής πληροφόρησης επιβατών σε πραγματικό χρόνο:

- Μέτρια: 38,46% (N=40)
- Πολύ: 28,85% (N=30)
- Λίγο: 21,15% (N=22)
- Καθόλου: 6,73% (N=7)
- Πάρα πολύ: 4,81% (N=5)

Δ) Προσβασιμότητα ατόμων με κινητικές δυσκολίες:

- Μέτρια: 29,81% (N=31)
- Πολύ: 25% (N=26)
- Λίγο: 19,23% (N=20)
- Καθόλου: 17,31% (N=18)
- Πάρα πολύ: 8,65% (N=9)

Η ανάλυση των δεδομένων σχετικά με την πρόσβαση από τα ελληνικά λιμάνια προς τις πόλεις και τα αξιοθέατα καταδεικνύει ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων θεωρεί την πρόσβαση σχετικά εύκολη. Συγκεκριμένα, το 43,27% των ερωτηθέντων (N=45) αξιολόγησε την πρόσβαση ως μέτρια εύκολη, το 32,69% (N=34) ως πολύ εύκολη, και το 11,54% (N=12) ως πάρα πολύ εύκολη. Αντίθετα, ένα μικρότερο ποσοστό θεωρεί την πρόσβαση λιγότερο

ικανοποιητική, με το 8,65% (N=9) να δηλώνει «λίγο» εύκολη και το 3,85% (N=4) «καθόλου» εύκολη.

Όσον αφορά την οργάνωση των ελληνικών λιμένων προς τις πόλεις και τα αξιοθέατα, τα ευρήματα δείχνουν ότι το 37,5% των συμμετεχόντων (N=39) θεωρεί την οργάνωση μέτρια, το 32,69% (N=34) πολύ οργανωμένη και το 6,73% (N=7) πάρα πολύ οργανωμένη. Παράλληλα, το 13,46% (N=14) αξιολόγησε την οργάνωση ως λίγο οργανωμένη και το 9,62% (N=10) ως καθόλου οργανωμένη.

Η αξιολόγηση της εμπειρίας κρουαζιέρας από τους συμμετέχοντες δείχνει υψηλό επίπεδο ικανοποίησης. Συγκεκριμένα, το 50,96% των ερωτηθέντων (N=53) δηλώνει ότι είναι ικανοποιημένο, ενώ ένα σημαντικό ποσοστό 31,73% (N=33) δηλώνει πολύ ικανοποιημένο από την εμπειρία. Το 10,58% (N=11) αξιολογεί την εμπειρία ως ουδέτερη, δηλαδή ούτε ικανοποιημένη ούτε δυσαρεστημένη. Αντίθετα, το 4,81% (N=5) δηλώνει δυσαρεστημένο, και το 1,92% (N=2) πολύ δυσαρεστημένο.

Η έρευνα καταδεικνύει ότι η πλειονότητα των συμμετεχόντων εμφανίζει θετική πρόθεση για μελλοντική επαναληπτική επίσκεψη σε ελληνικό προορισμό μέσω κρουαζιέρας. Συγκεκριμένα, το 65,39% (N=68) των ερωτηθέντων απάντησαν ότι θα επέλεγαν να επισκεφθούν ξανά ελληνικό λιμένα, ενώ το 20,19% (N=21) εξέφρασε αβεβαιότητα («ίσως») και το 14,42% (N=15) δήλωσε ότι δεν θα επέλεγαν ξανά ελληνικό προορισμό.

Παράλληλα, ως προς την προθυμία να προτείνουν την Ελλάδα σε άλλους ταξιδιώτες, το 75,96% (N=79) των συμμετεχόντων δήλωσε ότι θα την σύστηνε, το 20,19% (N=21) εξέφρασε αμφιβολία, ενώ μόλις το 3,85% (N=4) δεν θα την πρότεινε.

Η αξιολόγηση της Ελλάδας συγκριτικά με άλλους μεσογειακούς προορισμούς κρουαζιέρας πραγματοποιήθηκε μέσω της αντίληψης των συμμετεχόντων για την ανταγωνιστικότητα κάθε χώρας. Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν διαφοροποιημένες απόψεις:

- **Ιταλία:** Το 39,42% (N=41) των συμμετεχόντων θεωρεί την Ιταλία «πολύ ανταγωνιστική», ενώ το 38,46% (N=40) την αξιολογεί ως «πάρα πολύ ανταγωνιστική». Το 15,39% (N=16) τη θεωρεί «μέτρια ανταγωνιστική», το 4,81% (N=5) «λίγο ανταγωνιστική» και μόλις το 1,92% (N=2) «καθόλου ανταγωνιστική».

- Ισπανία: Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων την αξιολογεί ως «πολύ» (40,38%, N=42) ή «πάρα πολύ ανταγωνιστική» (38,46%, N=40). Το 15,39% (N=16) θεωρεί την Ισπανία «μέτρια», ενώ μικρότερα ποσοστά την εκτιμούν ως «λίγο» (4,81%, N= 5) ή «καθόλου ανταγωνιστική» (0,96%, N=1).
- Τουρκία: Οι απαντήσεις κατανεμήθηκαν σε «μέτρια» 30,77% (N=32), «πολύ» 29,81% (N=31), «πάρα πολύ» 24,03% (N=25), «λίγο» 10,58% (N=11) και «καθόλου» 4,81% (N=5).
- Γαλλία: Το 35,58% (N=37) αξιολογεί τη χώρα ως «μέτρια ανταγωνιστική», το 28,85% (N=30) ως «πολύ», το 11,53% (N=12) ως «πάρα πολύ», ενώ μεγαλύτερα ποσοστά από τα προηγούμενα θεωρούν τη Γαλλία «λίγο» 10,58% (N=11) ή «καθόλου» 13,46% (N=14) ανταγωνιστική.
- Μάλτα: Το 30,77% (N=32) την κρίνει «πολύ ανταγωνιστική», το 25,96% (N=27) «πάρα πολύ», το 26,92% (N=28) «μέτρια», ενώ μικρότερα ποσοστά την θεωρούν «λίγο» (12,5%, N=13) ή «καθόλου» (3,85%, N=4) ανταγωνιστική.
- Κροατία: Το 34,62% (N=36) την αξιολογεί ως «πολύ», το 26,92% (N=28) ως «πάρα πολύ», το 21,15% (N=22) ως «μέτρια», ενώ το 12,5% (N=13) και το 4,81% (N=5) την θεωρούν «λίγο» και «καθόλου ανταγωνιστική» αντίστοιχα.
- Μονακό: Το 29,81% (N=31) αξιολόγησε τη χώρα ως «μέτρια», το 25% (N=26) ως «πάρα πολύ», το 19,22% (N=20) ως «πολύ», ενώ το 15,39% (N=16) και το 10,58% (N=11) την αξιολόγησαν ως «λίγο» και «καθόλου ανταγωνιστική» αντίστοιχα.

5.2.3 Συμπεράσματα

Το τελικό δείγμα της έρευνας αποτελείται από 104 συμμετέχοντες που έχουν επισκεφθεί ελληνικό λιμένα μέσω κρουαζιέρας, η πλειονότητα των οποίων είναι ξενόγλωσσοι (66,35%) και το υπόλοιπο ελληνόφωνοι (33,65%). Η κατανομή φύλου εμφανίζει ελαφρά υπεροχή των ανδρών (55,77%), ενώ η ηλικιακή σύνθεση συγκεντρώνεται κυρίως στις ομάδες 25–34 ετών (31,73%) και 35–44 ετών (21,16%).

Η γεωγραφική προέλευση των συμμετεχόντων καταδεικνύει κυριαρχία της Ευρώπης (59,61%), με σημαντική εκπροσώπηση από Ασία (24,04%) και Βόρεια Αμερική (15,39%), υπογραμμίζοντας τον διεθνή χαρακτήρα της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Το μορφωτικό επίπεδο του δείγματος είναι υψηλό, με το 78,85% των συμμετεχόντων να κατέχει πτυχίο Ανώτατης ή Μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών, ενώ η οικονομική κατανομή είναι διαφοροποιημένη με την πλειονότητα να δηλώνει ετήσιο εισόδημα 15.001–30.000 ευρώ (24,04%).

Η συχνότητα πραγματοποίησης κρουαζιέρων αποκαλύπτει ότι το δείγμα είναι έμπειρο, με το 73,08% να έχει ταξιδέψει δύο ή περισσότερες φορές, γεγονός που ενισχύει την αξιοπιστία των απόψεων για τις υποδομές και τις υπηρεσίες των ελληνικών λιμένων. Συνολικά, το δείγμα χαρακτηρίζεται από διεθνή προέλευση, υψηλό μορφωτικό επίπεδο και σημαντική ταξιδιωτική εμπειρία, καθιστώντας τις αξιολογήσεις του αντιπροσωπευτικές για την εμπειρία κρουαζιέρας στην Ελλάδα.

Η ανάλυση των δεδομένων αναφορικά με τις προτιμήσεις και τις αντιλήψεις των συμμετεχόντων για την εμπειρία κρουαζιέρας στην Ελλάδα αποκαλύπτει σημαντικά χαρακτηριστικά της αγοράς και της εικόνας των ελληνικών λιμένων ως προορισμών. Από το συνολικό δείγμα των 171 συμμετεχόντων, το 50,3% επέλεξε τη Μεσόγειο ως περιοχή κρουαζιέρας, ενώ το 60,82% είχε επισκεφθεί ελληνικό λιμένα, οπότε οι αναλύσεις που ακολουθούν βασίζονται στους 104 συμμετέχοντες αυτούς.

Οι ελληνικοί λιμένες με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα περιλαμβάνουν τον Πειραιά, τη Μύκονο, τη Σαντορίνη και την Κρήτη, γεγονός που καταδεικνύει την κεντρική σημασία συγκεκριμένων προορισμών για την κρουαζιέρα στην Ελλάδα. Παράλληλα, οι λιγότερο συχνά επιλεγόμενοι λιμένες υπογραμμίζουν την ύπαρξη περιθωρίου για ανάπτυξη και διαφοροποίηση της τουριστικής προσφοράς σε μικρότερους προορισμούς.

Η αξιολόγηση της ποιότητας της ταξιδιωτικής εμπειρίας δείχνει ότι η πλειονότητα των συμμετεχόντων εκφράζει θετική στάση: το 50,97% συμφωνεί και το 22,11% συμφωνεί απόλυτα ότι οι ελληνικοί προορισμοί παρέχουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. Η πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας θεωρείται καθοριστικός παράγοντας που ενισχύει την αξία της εμπειρίας, με το 86,55% των συμμετεχόντων να την αξιολογεί ως πολύ έως πάρα πολύ σημαντική.

Η ελκυστικότητα των ελληνικών προορισμών συγκριτικά με άλλες μεσογειακές χώρες αξιολογείται θετικά από την πλειονότητα, ενώ τα ευρήματα για τις υποδομές δείχνουν ότι υπάρχει περιθώριο βελτίωσης σε ζητήματα όπως οι εκσυγχρονισμένες προβλήτες και η προσβασιμότητα ατόμων με κινητικές δυσκολίες. Παρά ταύτα, η δυνατότητα αγκυροβόλησης και οι χώροι αναμονής κρίνεται σε μεγάλο βαθμό επαρκής, υπογραμμίζοντας ότι οι βασικές υποδομές των ελληνικών λιμένων υποστηρίζουν την τουριστική δραστηριότητα.

Η εμπειρία παραμονής στους ελληνικούς λιμένες ως σταθμού διέλευσης αξιολογείται κυρίως ως μέτρια έως πολύ θετική, ενώ η Ελλάδα θεωρείται ελκυστική ως homeport, γεγονός που αναδεικνύει τη δυνατότητα του ελληνικού λιμανιού να λειτουργεί ως αφετηρία κρουαζιέρας. Η ικανοποίηση από τις υπηρεσίες επιβίβασης και αποβίβασης είναι υψηλή, με ποσοστά μέτριας έως πολύ ικανοποιητικής εμπειρίας να κυριαρχούν.

Η πρόσβαση από τα λιμάνια προς τις πόλεις και τα αξιοθέατα αξιολογείται κυρίως ως εύκολη έως πολύ εύκολη, ενώ η οργάνωση της μετακίνησης προς τα αξιοθέατα κρίνεται μέτρια έως πολύ οργανωμένη. Το γεγονός αυτό ενισχύει την θετική εμπειρία των επιβατών και επιβεβαιώνει την ανάγκη για συνεχή βελτίωση των υπηρεσιών διαχείρισης τουριστικών ροών.

Η γενική ικανοποίηση από την εμπειρία κρουαζιέρας στην Ελλάδα είναι υψηλή, με το 82,69% των συμμετεχόντων να δηλώνουν ικανοποιημένοι ή πολύ ικανοποιημένοι. Παράλληλα, η πρόθεση επαναληπτικής επίσκεψης και η προθυμία σύστασης της Ελλάδας σε άλλους ταξιδιώτες καταδεικνύουν υψηλή πιστότητα και θετική εικόνα του ελληνικού προορισμού.

Η συγκριτική αξιολόγηση της ανταγωνιστικότητας έναντι άλλων μεσογειακών προορισμών καταδεικνύει διαφοροποιημένες αντιλήψεις: η Ιταλία και η Ισπανία θεωρούνται οι πιο ανταγωνιστικές χώρες, ενώ η Ελλάδα, αν και δεν αξιολογείται στην κορυφή, διατηρεί σημαντική θετική θέση, ιδιαίτερα για την εμπειρία που προσφέρει στους επιβάτες.

Συνολικά, τα ευρήματα υπογραμμίζουν ότι η Ελλάδα αποτελεί έναν ελκυστικό και ανταγωνιστικό προορισμό κρουαζιέρας, με ισχυρή πολιτιστική και φυσική αξία, αλλά και με περιθώρια βελτίωσης στις υποδομές και τις υπηρεσίες, ιδιαίτερα σε λιμάνια με χαμηλότερη επισκεψιμότητα και στις ανάγκες ειδικών ομάδων επιβατών.

5.3 Προτάσεις

Τα ευρήματα της παρούσας έρευνας υπογραμμίζουν την ανάγκη για συνεχή ανάπτυξη και βελτίωση των ελληνικών λιμένων κρουαζιέρας ώστε να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα της χώρας σε σχέση με άλλους μεσογειακούς προορισμούς. Ειδικότερα, προτείνεται η ενίσχυση των υποδομών σε λιμάνια με χαμηλότερη επισκεψιμότητα, η αναβάθμιση των εκσυγχρονισμένων προβλητών και η βελτίωση της προσβασιμότητας για άτομα με κινητικές δυσκολίες, ώστε να διασφαλιστεί μια ολιστική και χωρίς αποκλεισμούς εμπειρία για όλους τους επισκέπτες.

Η ενσωμάτωση σύγχρονων ψηφιακών συστημάτων πληροφόρησης σε πραγματικό χρόνο θα μπορούσε να βελτιώσει περαιτέρω την εμπειρία των επιβατών, ιδίως σε θέματα προγραμματισμού μετακινήσεων προς τις πόλεις και τα αξιοθέατα, μειώνοντας την ανάγκη για ανθρώπινη υποστήριξη και βελτιώνοντας την οργανωτική αποτελεσματικότητα. Παράλληλα, η ανάπτυξη στοχευμένων προγραμμάτων προώθησης λιγότερο γνωστών ελληνικών προορισμών θα μπορούσε να συνεισφέρει στη μείωση της συγκέντρωσης στα κεντρικά λιμάνια και να ενισχύσει τη βιώσιμη ανάπτυξη του κλάδου.

Η αξιοποίηση της πολιτιστικής κληρονομιάς ως στρατηγικού πλεονεκτήματος μπορεί να αποτελέσει μοχλό διαφοροποίησης και προστιθέμενης αξίας, προωθώντας θεματικές κρουαζιέρες και ειδικές εμπειρίες που συνδυάζουν την πολιτιστική ταυτότητα με την υψηλή ποιότητα υπηρεσιών. Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη ολοκληρωμένων υπηρεσιών homeport μπορεί να ενισχύσει τη θέση της Ελλάδας ως σταθερού και ελκυστικού σημείου εκκίνησης κρουαζιέρων.

5.4 Περιορισμοί της έρευνας – Προτάσεις για μελλοντική έρευνα

Η παρούσα μελέτη παρουσιάζει ορισμένους περιορισμούς που πρέπει να ληφθούν υπόψη:

Α) Δείγμα και γεωγραφική κάλυψη: Το δείγμα περιορίστηκε σε 104 συμμετέχοντες που είχαν επισκεφθεί ελληνικό λιμένα. Παρά το γεγονός ότι παρέχει χρήσιμες ενδείξεις, δεν καλύπτει το σύνολο των επιβατών κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, με αποτέλεσμα τα ευρήματα να μην μπορούν να γενικευθούν πλήρως.

Β) Γλωσσική κατανομή: Η πλειονότητα του δείγματος ήταν αγγλόφωνοι, γεγονός που μπορεί να επηρεάζει την αντίληψη των υποδομών και της εμπειρίας σε σύγκριση με ελληνόφωνους ή συμμετέχοντες άλλων γλωσσικών κοινοτήτων.

Γ) Χρονικό πλαίσιο: Τα δεδομένα συλλέχθηκαν σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Οι συνθήκες της κρουαζιέρας μπορεί να επηρεάζονται από εποχικές ή προσωρινές παραμέτρους, όπως αλλαγές στην τουριστική κίνηση ή στην κατάσταση των λιμένων.

Δ) Περιορισμένη ανάλυση ειδικών ομάδων: Η έρευνα δεν εστίασε σε συγκεκριμένες ομάδες, όπως ηλικιακές κατηγορίες με διαφορετικές ανάγκες ή επαγγελματίες του κλάδου, γεγονός που περιορίζει τη δυνατότητα εξαγωγής συμπερασμάτων για αυτές τις υποομάδες.

Ε) Επίδραση Ιδιωτικών Υπηρεσιών Μεταφοράς στην Αξιολόγηση των Λιμενικών Υποδομών: Ένας επιπλέον περιορισμός της έρευνας αφορά την πιθανή επίδραση ιδιωτικών παροχών υπηρεσιών στη διαμόρφωση της εμπειρίας των επιβατών. Στους περισσότερους ελληνικούς λιμένες, η μετακίνηση και η εξυπηρέτηση των επιβατών οργανώνεται μέσω ιδιωτικών πρακτορείων που συνεργάζονται με τις εταιρείες κρουαζιέρας, και όχι μέσω των τοπικών δημόσιων υποδομών.

Ως εκ τούτου, οι αξιολογήσεις σχετικά με την προσβασιμότητα, την οργάνωση και τη λειτουργικότητα των λιμένων ενδέχεται να αντανακλούν την ποιότητα των ιδιωτικών υπηρεσιών και όχι αποκλειστικά την επάρκεια των τοπικών λιμενικών και αστικών δομών. Η μη διάκριση μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών παρεχόμενων υπηρεσιών συνιστά παράγοντα που μπορεί να επηρεάζει την ακρίβεια των συμπερασμάτων.

Αυτοί οι περιορισμοί παρέχουν παράλληλα και την ευκαιρία για μελλοντική έρευνα, η οποία θα μπορούσε να επεκταθεί σε μεγαλύτερο και πιο αντιπροσωπευτικό δείγμα, να περιλάβει ποιοτικές συνεντεύξεις με επιβάτες και διαχειριστές λιμένων, και να ερευνήσει τη σχέση μεταξύ υποδομών, εμπειρίας και προτίμησης προορισμών σε βάθος.

Παράλληλα, κρίνεται σκόπιμη η υιοθέτηση μικτών μεθοδολογικών προσεγγίσεων (ποσοτικών και ποιοτικών), όπως εις βάθος συνεντεύξεις με επιβάτες, στελέχη λιμενικών αρχών και εκπροσώπους εταιρειών κρουαζιέρας. Η πολυεπίπεδη αυτή προσέγγιση θα επέτρεπε την κατανόηση της εμπειρίας κρουαζιέρας όχι μόνο από την πλευρά της ζήτησης αλλά και από την πλευρά της προσφοράς.

Τέλος, προτείνεται η διερεύνηση ειδικών θεματικών πεδίων, όπως η βιωσιμότητα των λιμενικών υποδομών, η διαχείριση του υπερτουρισμού σε δημοφιλείς προορισμούς, η προσβασιμότητα για άτομα με αναπηρία και η ενσωμάτωση ψηφιακών τεχνολογιών στη διαχείριση επιβατών. Η σύνδεση των παραγόντων αυτών με δείκτες ικανοποίησης και πρόθεσης επαναληπτικής επίσκεψης θα μπορούσε να ενισχύσει τη στρατηγική ανάπτυξης της Ελλάδας ως ανταγωνιστικού προορισμού κρουαζιέρας.

Βιβλιογραφικές Αναφορές

- Ali, F., Cobanoglu, C., Liu, S., Akhtar, N., & Ryu, K. (2022). Cruise Traveler's experience. *Tourism*, 70(3), 395–410. <https://doi.org/10.37741/t.70.3.5>
- Altinay, L., & Kozak, M. (2021). Revisiting destination competitiveness through chaos theory: The butterfly competitiveness model. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 49, 331–340. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2021.10.004>
- Arbale, H., & Mutisya, D. N. (2024). Book review: “Research Methods for Business Students” (Eighth Edition) by Mark N. K. Saunders, Philip Lewis, and Adrian Thornhill (Pearson Education, 2019). *African Quarterly Social Science Review*, 1(2), 8–21. <https://doi.org/10.51867/aqssr.1.2.2>
- Chlomoudis, C., Kostagiolas, P., Pallis, P., & Platias, C. (2024). Quality, Safety, and Security Systems in the Greek Port Industry: Over Twenty Years of Research, Empirical Evidence, and Future Perspectives. *Logistics*, 8(4), 98. <https://doi.org/10.3390/logistics8040098>
- Croissant, A. (2007). Muslim insurgency, political violence, and democracy in Thailand1. *Terrorism and Political Violence*, 19(1), 1–18. <https://doi.org/10.1080/09546550601054485>
- Cronjé, D. F., & Du Plessis, E. (2020). A review on tourism destination competitiveness. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 45, 256–265. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2020.06.012>
- Eurostat. (2022b). Passengers embarked and disembarked in all ports by direction - annual data [Dataset]. In *Publications Office of the European Union*. https://doi.org/10.2908/mar_pa_aa
- Frery, R. B. (2020). Hints for designing effective questionnaires. *Scholarworks (University of Massachusetts Amherst)*, 5(1), 1–3. <https://doi.org/10.7275/h53m-b438>

Greek tourism sector faces sustainability issues. (2024b). *Emerald Expert Briefings*. <https://doi.org/10.1108/oxan-db288331>

Gürel, E. (2017). SWOT ANALYSIS: a THEORETICAL REVIEW. *Journal of International Social Research*, 10(51), 994–1006. <https://doi.org/10.17719/jisr.2017.1832>

Karlis, T., & Polemis, D. (2018b). Cruise homeport competition in the Mediterranean. *Tourism Management*, 68, 168–176. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.03.005>

Kontogeorgis, G., Livas, C., & Karali, N. (2022). Strategic Analysis of Mediterranean Island Destinations: The Case of Corfu. *Journal of Environmental Management & Tourism*, 13(6), 1525-1533. [https://doi.org/10.14505/jemt.v13.6\(62\).01](https://doi.org/10.14505/jemt.v13.6(62).01)

Marcussen, C. H. (2016). Quantitative analyses in cruise tourism studies. In *Cruise Business Development* (pp. 251–278). https://doi.org/10.1007/978-3-319-27353-2_16

Nagaiah, M., & Ayyanar, K. (2016, March). Software for Data Analysis in SPSS On over view. In *Indian Council of Social Science Research (ICSSR) sponsored two-day National Conference on Research Methodology in Library and Information Science [NCRMLIS 2016]*. (PDF) [Software for Data Analysis in SPSS On over view](#)

Navarro-Ruiz, S., Casado-Díaz, A. B., & Ivars-Baidal, J. (2020). Modelling the intra-destination behaviour of cruise visitors based on a three-dimensional approach. *Journal of Destination Marketing & Management*, 18, 100470. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2020.100470>

Nemoto, T., & Beglar, D. (2014). Developing Likert-scale questionnaires. In N. Sonda & A. Krause (Eds.), *JALT2013 Conference Proceedings*. Tokyo: JALT. [jalt2013_001.pdf](#)

Parasuraman, A Parsu & Zeithaml, Valarie & Berry, Leonard. (1988). SERVQUAL: A multiple- Item Scale for measuring consumer perceptions of service quality. Journal of retailing. (PDF) SERVQUAL: A multiple- Item Scale for measuring consumer perceptions of service quality

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>

Saunders, M. N. K., Lewis, P., & Thornhill, A. (2023). *Research methods for business students*. Pearson Higher Ed. ISBN 978-1-292-40273-4

Sgora, A., Konidaris, A., & Polykalas, S. (2025). Greek Cruise ports' performance Evaluation: A Multi-Criteria Decision Method (MCDM) approach. In *Springer proceedings in business and economics* (pp. 361–368). https://doi.org/10.1007/978-3-031-81962-9_40

Shen, H., & Hu, Y. (2024). Short breaks and micro vacations: scale development and validation of micro vacation motivation. *Tourism Review*, 80(5), 1084–1100. <https://doi.org/10.1108/tr-02-2024-0131>

Tsounis, N., Tsitouras, A., Tsinaslanidis, P., Dritsaki, M., & Siskou, T. (2024). Asymmetries in tourism demand. *Anatolia*, 35(4), 751–763. <https://doi.org/10.1080/13032917.2024.2319074>

World Tourism Organization (2023), *International Tourism Highlights, 2023 Edition – The impact of COVID-19 on tourism (2020–2022), October 2023*, UNWTO, Madrid, DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284424986>

World Tourism Organization and Asia-Pacific Tourism Exchange Center (2016), *Sustainable Cruise Tourism Development Strategies – Tackling the Challenges in Itinerary Design in South-East Asia*, UNWTO, Madrid, <https://doi.org/10.18111/9789284417292> Sustainable

Cruise Tourism Development Strategies Tackling the Challenges in Itinerary Design in South-East Asia

Young, T.J. (2015). Questionnaires and Surveys. In Research Methods in Intercultural Communication, Z. Hua (Ed.). <https://doi.org/10.1002/9781119166283.ch11>

Παναγιωτίδης, Θ., & Επιχειρήσεων, Δ. Π. Μ. Σ. Σ. Δ. (2025). *Η επίδραση του homeporting στην τοπική τουριστική ζήτηση*. <https://dspace.lib.uom.gr/handle/2159/33692>

Βιβλιογραφία επίσημες πηγές

About theme cruising. (n.d.). Theme Cruise Finder. Retrieved October 23, 25 C.E., from. [About Us | Theme Cruise Finder](#)

Carnival's History. (n.d.-b). Carnival. Retrieved October 20, 2025, from. [Carnival's History | Carnival Cruise Line](#)

Exploration & Expedition Cruising. (n.d.). CLIA. Retrieved October 20, 2025, from [Exploration & Expedition Cruising | Cruise Lines International Association](#)

History of the cruise industry. (n.d.). CLIA. Retrieved October 20, 2025, from [History of the Cruise Industry | Cruise Lines International Association](#)

River Cruising. (n.d.). CLIA. Retrieved October 23, 2025, from [River Cruising | Cruise Lines International Association](#)

Halloween on the high seas. (n.d.). Disney Cruise Line. Retrieved October 20, 2025, from [Halloween on the High Seas | Halloween Cruises | Disney Cruise Line | Disney Cruise Line](#)

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL). (n.d.-c). IMO. Retrieved October 20, 25 C.E., from [International Convention for the Prevention of Pollution from Ships \(MARPOL\)](#)

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974. (n.d.-b). IMO. Retrieved November 20, 25 C.E., from [International Convention for the Safety of Life at Sea \(SOLAS\), 1974](#)

International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 1978. (n.d.-b). IMO. Retrieved October 20, 25 C.E., from [International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978](#)

International Maritime Organization. (n.d.-b). IMO. Retrieved November 20, 25 C.E., from [International Maritime Organization](#)

ISA. (2025, June 23). *Statement to the Thirty-Fifth Meeting of States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea* [Press release]. Retrieved October 9, 2025, from [Statement to the Thirty-Fifth Meeting of States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea - International Seabed Authority](#)

DeLaurentis, J. (2025, May 5). Royal Caribbean Ships by age — newest to oldest. *Royal Caribbean Blog*. [Royal Caribbean Ships By Age - Newest to Oldest \(2025\) | Royal Caribbean Blog](#)

Kovačić, M., Kerčević, S., & Perić Hadžić, A. (2025, September 25–26). On the waves of change in cruise tourism: Evolution, challenges, and sustainability of growing cruise industry. Paper presented at the 10th Advances in Tourism Marketing (ATMC) Conference, Heraklion, Crete, Greece. Retrieved from [\(PDF\) ON THE WAVES OF CHANGE IN CRUISE TOURISM: EVOLUTION, CHALLENGES, AND SUSTAINABILITY OF GROWING CRUISE INDUSTRY](#)

ADRIJO. (2022). www.adrijo.eu. Retrieved November 7, 2025, from [Interreg Italy-Croatia IT-CH - Remember project](#)

ADRIJOROUTES. (2024). www.italy-croatia.eu. Retrieved November 7, 2025, from [Home - ADRIJOROUTES - Regione Veneto](#)

ADRIJOROUTES: The partnership unveils the 7 thematic cross-border routes to promote the destinations involved in the project. (2025). *MEDCRUISE*. [MedCruise | ADRIJOROUTES: The partnership unveils the 7 thematic cross-border routes to promote the destinations involved in the project](#)

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. (n.d.). *Smart Port Project Digitisation*. www.adm.gov.it. Retrieved November 7, 2025, from [Smart Port Project digitisation - Agenzia delle dogane e dei Monopoli](#)

Alicante por el turismo de cruceros. (2025). *ESTUDIO IMPACTO ECONÓMICO y SOCIAL DEL SECTOR DE DESTINO DE CRUCEROS EN ALICANTE y LA COSTA BLANCA EN 2024*. Retrieved December 12, 2025, from [INFORME-ESTUDIO-IMPACTO-ECONOMICO-2024_web.pdf](#)

Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. (2024, August 29). *Crociere*. www.portidiroma.it. Retrieved November 11, 2025, from [Crociere | Porti di Civitavecchia - Fiumicino - Gaeta](#)

Bank of Greece Eurosystem. (2025, May 8). *Developments in the balance of travel services: 2024* [Press release]. Retrieved December 12, 2025, from [Press Releases](#)

CLIA & Oxford Economics. (2025). *Cruise Port Profile: Mykonos Understanding cruise activity & economic impacts in Mykonos*. Tourism Economics. [CLIA Cruise Port Profile Mykonos - Full Report - Public.pdf](#)

CLIA & RISPOSTE TURISMO. (2022). *TRENDS AND PERSPECTIVES IN THE EU-ROMED CRUISE TOURISM*. Retrieved December 12, 2025, from [RisposteTurismo_for-CLIA Trends and-perspectives -EuroMed cruise tourism 2022Ed.pdf](#)

CLIA & TOURISM ECONOMICS. (2024). *Economic Contribution of Cruise Tourism to Europe 2023*. Retrieved December 12, 2025, from

CLIA 2022 Europe Market Report. (2022). In *CLIA*. Retrieved November 8, 25 C.E., from [CLIA 2022 Europe Market Report - CLIA Europe](#)

CLIA expands “All Aboard Greece” campaign with new videos and ‘The Voyage’ exhibition in Athens. (2025). *ELNAVI Newsletter*. [CLIA expands “All Aboard Greece” campaign with new videos and ‘The Voyage’ exhibition in Athens - elnavi.gr](#)

CLIA IN EUROPE. (n.d.). <https://europe.cruising.org/>. Retrieved November 8, 25 C.E., from [CLIA Europe](#)

CLIA (2025, July 3). *CLIA statement on new passenger tax in Greece*. [CLIA statement on new passenger tax in Greece - CLIA Europe](#)

CLIA. (2023, April 25). *CRUISE INDUSTRY HERALDS GREECE’S ROLE AS AN IMPORTANT CRUISE HUB AND REVEALS ACTION PLAN FOR GROWTH* [Press release]. [CRUISE INDUSTRY HERALDS GREECE’S ROLE AS AN IMPORTANT CRUISE HUB AND REVEALS ACTION PLAN FOR GROWTH | Cruise Lines International Association](#)

CLIA. (2023, April 25). *CRUISE INDUSTRY HERALDS GREECE’S ROLE AS AN IMPORTANT CRUISE HUB AND REVEALS ACTION PLAN FOR GROWTH* [Press release]. Retrieved November 6, 2025, from [CRUISE INDUSTRY HERALDS GREECE’S ROLE AS AN IMPORTANT CRUISE HUB AND REVEALS ACTION PLAN FOR GROWTH | Cruise Lines International Association](#)

CLIA. (2023, April 27). *New data shows UK cruise industry innovating, diversifying, and attracting new holidaymakers* [Press release]. Retrieved November 12, 2024, from [New data shows UK cruise industry innovating, diversifying, and attracting new holidaymakers | Cruise Lines International Association](#)

CLIA. (2023, November 28). *CLIA presents cruise industry’s action Plan for Greece to the Greek government* [Press release]. [CLIA presents cruise industry’s Action Plan for Greece to the Greek Government | Cruise Lines International Association](#)

CLIA. (2024, August 5). *CLIA meets Minister of Maritime Affairs & Insular Policy of Greece amidst cruise season 2024* [Press release]. [CLIA meets Minister of Maritime Affairs & Insular Policy of Greece amidst cruise season 2024 | Cruise Lines International Association](#)

CLIA. (2024, August 5). *CLIA meets Minister of Maritime Affairs & Insular Policy of Greece amidst cruise Season 2024* [Press release]. Retrieved November 6, 2025, from [CLIA meets Minister of Maritime Affairs & Insular Policy of Greece amidst cruise season 2024 | Cruise Lines International Association](#)

CLIA. (2024, December 10). “*Made in Europe*” cruises generated 55 billion euros across the continent in 2023 [Press release]. “*Made in Europe*” cruises generated 55 billion Euros across the continent in 2023 | [Cruise Lines International Association](#)

CLIA. (2024, February 19). *First anniversary of the signature of the sustainable cruise charter in the Mediterranean: the sector presents its first positive assessment and recalls its commitments* [Press release]. Retrieved November 12, 2024, from [First anniversary of the signature of the Sustainable Cruise Charter in the Mediterranean: The sector presents its first positive assessment and recalls its commitments | Cruise Lines International Association](#)

CLIA. (2024, September 11). *CLIA Statement regarding tourism management measures in Greece* [Press release]. [CLIA Statement regarding Tourism Management Measures in Greece | Cruise Lines International Association](#)

CLIA. (2025). State of the Cruise Industry Report 2025. In *CLIA*. Retrieved December 12, 2025, from [State of the Cruise Industry Report 2025.pdf](#)

CLIA. (2025b). *Made in Europe*. Retrieved December 12, 2025, from [CLIA-MadeInEurope-REPORT.pdf](#)

[CLIA_Europe_2023.pdf](#)

Cruise ships expect a historic year in the face of a worldwide tourism boom. (2024). *Ocean Capital Partners*. [Cruises expect a historic year in the face of a worldwide tourism boom | Ocean Capital](#)

CRUISE SHIPS. (n.d.). Fincantieri Future on Board. Retrieved November 10, 2025, from [Fincantieri | Cruise ships](#)

El impacto económico del sector de los cruceros se sitúa en 9.500 millones en España. (2024). *Ocean Capital Partners*. [El impacto económico del sector de los cruceros se sitúa en 9.500 millones en España | Ocean Capital](#)

European Maritime Safety Agency. (n.d.). *Hybrid Propulsion Naval Units for Venice Italy*. www.emsa.europa.eu. Retrieved November 7, 2025, from [Greening Operations - Hybrid propulsion naval units for Venice \[Italy\] - EMSA - European Maritime Safety Agency](#)

Giacinta Navarra, G. (2025). “99% of Italy”: the viral campaign of Visit Italy starts, igniting the debate on overtourism. *visititaly.eu*. [99% of Italy: the new social campaign by Visit Italy | Visititaly.eu](#)

Greece Stakeholders Video Campaign - Economic Impact of Cruise [Greek]. (2025, season-02). [Video]. CLIA | Cruise Lines International Association. Retrieved November 1, 2025, [Greece Stakeholders Video Campaign - Economic Impact of Cruise \[Greek\]](#)

Greece Stakeholders video Campaign - Port Growth [Greek]. (2025, season-02). [Video]. CLIA | Cruise Lines International Association. Retrieved November 1, 2025, from [Greece Stakeholders Video Campaign - Port Growth \[Greek\]](#)

Greek cruise industry sets new records in 2024, over 10% growth expected for 2025. (2025). *MERCANT GROUP*. [Greek Cruise Industry Sets New Records in 2024, Over 10% Growth Expected for 2025 – Mercan Group](#)

IMO approves net-zero regulations for global shipping. (2025, April 11). *IMO*. [IMO approves net-zero regulations for global shipping](#)

Innovation hub. (n.d.). Port De Barcelona. Retrieved November 3, 2025, from [Innovation hub | Port de Barcelona](#)

INSETTE INTELLIGENCE. (2024). *Tourism in the Greek economy 2019 - 2023*. Retrieved December 12, 2025, from [24-12 Greece ES ENG.pdf](#)

Italian Cruise Day in Tour. (2025). Risposte Turismo. Retrieved November 5, 2025, from Italian Cruise Day in Tour - Risposte Turismo

La industria de cruceros generó una facturación de 6.450 millones de euros y contribuyó a la creación de 48.900 puestos de trabajo en España en 2023. (2024). *Mesa Del Turismo Del España.* La industria de cruceros generó una facturación de 6.450 millones de euros y contribuyó a la creación de 48.900 puestos de trabajo en España en 2023 - MESA DEL TURISMO

MarineLink.com. (2025). *ANCONA.* World Ports Directory. Retrieved November 11, 2025, from ANCONA Port - Ports Directory

MarineLink.com. (2025). *BARI.* World Ports Directory. Retrieved November 11, 2025, from BARI Port - Ports Directory

MarineLink.com. (2025). *CIVITAVECCHIA.* World Ports Directory. Retrieved November 11, 2025, from CIVITAVECCHIA Port - Ports Directory

MarineLink.com. (2025). *GENOVA.* World Ports Directory. Retrieved November 11, 2025, from GENOVA Port - Ports Directory

MarineLink.com. (2025). *LIVORNO.* World Ports Directory. Retrieved November 11, 2025, from LIVORNO Port - Ports Directory

MarineLink.com. (2025). *MESSINA.* World Ports Directory. Retrieved November 11, 2025, from MESSINA Port - Ports Directory

MarineLink.com. (2025). *NAPOLI.* World Ports Directory. Retrieved November 11, 2025, from NAPOLI Port - Ports Directory

MarineLink.com. (2025). *PALERMO.* World Ports Directory. Retrieved November 11, 2025, from PALERMO Port - Ports Directory

MarineLink.com. (2025). *TRIESTE.* World Ports Directory. Retrieved November 11, 2025, from TRIESTE Port - Ports Directory

MarineLink.com. (2025). *VENICE*. World Ports Directory. Retrieved November 11, 2025, from [VENICE Port - Ports Directory](#)

MedCruise Secretariat, Guerrero, N., Real, P., Rodríguez, D., Ferrer, S., & Riga, T. (2025). *MedCruise Statistics 2024, Cruise activities in MedCruise ports*. MedCruise. [Med-Cruise-Statistics-Report_2024.pdf](#)

MedCruise. (2025). Cruise activities in MedCruise ports. In *MedCruise*. Retrieved October 8, 2025, from [MedCruise-Statistics-Report_2024.pdf](#)

Ministerio de Industria y Turismo. (n.d.). *International advertising campaign*. Turespaña. Retrieved November 3, 2025, from [International advertising campaigns for tourism in Spain | tourspain.es in english](#)

Ministerio de Industria y Turismo. (n.d.). *Spain, a strategic hub for the main cruise companies*. Turespaña. Retrieved November 3, 2025, from [Spain, a strategic hub for the main cruise compani... | tourspain.es in english](#)

Ministero del Turismo. (2025, March 4). *Turismo, Santanchè inaugura Padiglione Italia a ITB Berlino 2025* [Press release]. Retrieved November 11, 2025, from [Turismo, Santanchè inaugura padiglione Italia a ITB Berlino 2025 -](#)

Ministero del Turismo. (2025, October 30). *Turismo, Ministero: Santanchè incontra settore crocieristico* [Press release]. Retrieved November 11, 2025, from [Turismo, Ministero: Santanchè incontra settore crocieristico –](#)

OECD. (2024). Peer review of the Italian shipbuilding industry. In *OECD. Peer review of the Italian shipbuilding industry (EN)*

Onshore Power supply (OPS). (n.d.). CLIA. Retrieved November 10, 2025, from [Onshore Power Supply \(OPS\) | Cruise Lines International Association](#)

Óscar Puente anuncia 7.000 millones de euros en inversiones en los puertos del Estado hasta 2029. (2025). *La Moncloa*. [La Moncloa. 06/11/2025. Óscar Puente anuncia 7.000 millones de euros en inversiones en los puertos del Estado hasta 2029 \[Prensa/Actualidad/Transportes y Movilidad Sostenible\]](#)

Palma. (n.d.). Ports De Balears. Retrieved November 3, 2025, from [Palma | Ports de Balears](#)

PIRAEUS GREECE The Center of the Mediterranean Cruise Experience. (2023). OPL. Retrieved November 12, 2025, from [Cruise Brochure 2023 EN.pdf](#)

Port de Barcelona. (2025, April 9). *El Port de Barcelona presenta en Seatrade Cruise Global su proyecto de electrificación de terminales de cruceros* [Press release]. Retrieved November 8, 2025, from [El Port de Barcelona presenta en Seatrade Cruise Global su proyecto de electrificación de terminales de cruceros | Port de Barcelona](#)

Port de Barcelona. (2025, November 3). *La PIANC incluirá el plan Nexigen del port de Barcelona en su guía de referentes internacionales para la instalación de OPS* [Press release]. Retrieved November 8, 2025, from [La PIANC incluirá el Plan Nexigen del Port de Barcelona en su guía de referentes internacionales para la instalación de OPS | Port de Barcelona](#)

Port de Barcelona. (Juny 2025). Plànol Guia A3. Retrieved Retrieved November 3, 2025, from [planol_guia.pdf](#)

Ports need to invest 450 million up to 2030 to electrify their operations and lower emissions. (2023). *Ocean Capital Partners*. [Ports need to invest 450 million by 2030 to electrify their operations and lower emissions | Ocean Capital](#)

Proyectos e iniciativas. (n.d.). Puerto De Málaga. Retrieved November 3, 2025, from [Proyectos e Iniciativas - Puerto de Málaga](#)

Puertos del Estado. (2022, April 22). *Los puertos españoles apuestan por la recuperación del turismo de cruceros* [Press release]. Retrieved November 10, 2025, from [Los puertos españoles apuestan por la recuperación del turismo de cruceros | Puertos del Estado](#)

Puertos del Estado. (2022, September 12). *España recupera el pulso del turismo de cruceros* [Press release]. Retrieved November 10, 2025, from [España recupera el pulso del turismo de cruceros | Puertos del Estado](#)

Puertos del Estado. (2023, March 28). *Los puertos españoles se encaminan a la recuperación total del turismo de cruceros* [Press release]. Retrieved November 10, 2025, from [Los puertos españoles se encaminan a la recuperación total del turismo de cruceros | Puertos del Estado](#)

Puertos del Estado. (2023, September 4). *Los puertos españoles exhiben en Seatrade Europe cifras récord y planes “verdes”* [Press release]. Retrieved November 10, 2025, from [Los puertos españoles exhiben en Seatrade Europe cifras récord y planes 'verdes' | Puertos del Estado](#)

Puertos del Estado. (2024, April 8). *Los puertos españoles presentan en Seatrade Cruise el futuro sostenible de los cruceros* [Press release]. Retrieved November 10, 2025, from [Los puertos españoles presentan en Seatrade Cruise el futuro sostenible de los cruceros | Puertos del Estado](#)

Puertos del Estado. (2024, April 8). *Los puertos españoles presentan en Seatrade Cruise el futuro sostenible de los cruceros* [Press release]. [Los puertos españoles presentan en Seatrade Cruise el futuro sostenible de los cruceros | Puertos del Estado](#)

Puertos del Estado. (2024, January 23). *Puertos del Estado presenta en Fitur récord de cruceristas y su compromiso con la sostenibilidad* [Press release]. Retrieved November 10, 2025, from [Puertos del Estado presenta en Fitur récord de cruceristas y su compromiso con la sostenibilidad | Puertos del Estado](#)

Puertos del Estado. (2025, January 21). *Conectividad y sostenibilidad, claves de la presencia de puertos del Estado en Fitur* [Press release]. Retrieved November 10, 2025, from [Conectividad y sostenibilidad, claves de la presencia de Puertos del Estado en Fitur | Puertos del Estado](#)

Risposte Turismo. (2025). *Speciale Crociere 2025: NUOVO RECORD, PER LA PRIMA VOLTA PIU' DI 15MILIONI DI CROCIERISTI NEI PORTI ITALIANI* [Press release]. [RisposteTurismo_SpecialeCrociere2025_estratto_commenti_FdiCesare.pdf](#)

Risposte Turismo. (2025, October 24). *Presentate le previsioni per il 2026 sulla crocieristica nazionale a Italian Cruise Day 2025* [Press release]. [Presentate le previsioni per il 2026 sulla crocieristica nazionale a Italian Cruise Day 2025 \[COMUNICATO STAMPA\] - Risposte Turismo](#)

Risposte Turismo. (2025b). *Il traffico crocieristico in Italia nel 2024 e le previsioni per il 2025*. In *Risposte Turismo*. Retrieved December 12, 2025, from [RisposteTurismo_SpecialeCrociere2025.pdf](#)

Roma Cruise Terminal s.r.l. (n.d.). *DATI TECNICI DELLE BANCHINE*. Roma Cruise Terminal Srl. Retrieved November 11, 2025, from [Dati Tecnici](#)

Shiplawmatters. (2025b, March 21). *Anchoring Global seas: The role of International treaties in Maritime Law - Ship Law matters*. Ship Law Matters. Retrieved October 17, 2025, from [Anchoring Global Seas: The Role of International Treaties in Maritime Law - Ship Law Matters](#)

Sobre el port. (n.d.). Port Taragona, Agenda 2030. Retrieved November 3, 2025, from [Sobre el Port - Autoridad Portuaria de Tarragona](#)

SOLAS XI-2 and the ISPS code. (n.d.-b). IMO. Retrieved October 7, 2025, from [SOLAS XI-2 and the ISPS Code](#)

Spain launches sustainable tourism campaign for 2025. (2025). *EU Tourism Platform*. [Spain launches sustainable tourism campaign for 2025 | EU Tourism Platform](#)

State of the Cruise Industry Report 2025 (2025). In *CLIA*. Retrieved November 7, 2025, from [State of the Cruise Industry Report 2025 | Cruise Lines International Association](#)

State of the Cruise Industry September 2023 UPDATE. (2023). In *CLIA*. Retrieved November 5, 2025, from [2023 State of the Cruise Industry Report | Cruise Lines International Association](#)

Tarragona Cruise Port. (June 2024). *Tarragona Cruise Port brochure*. Retrieved November 10, 2025, from [Tarragona_Cruise_Port_brochure.pdf](#)

The International Safety Management (ISM) Code. IMO. Retrieved 7, 2025, from [The International Safety Management \(ISM\) Code](#)

Unesco. (n.d.). *Greece*. whc.unesco.org. Retrieved December 1, 2025, from [Greece - UNESCO World Heritage Convention](#)

United Nations Convention on the Law of the Sea. (n.d.). UNCLOS, Retrieved October 7, 2025, from [UNCLOS: United Nations Convention on the Law of the Sea](#)

Βαγγέλας, Γ., & Πάλλης, Θ. (2024). GREPORT 2024 - Έκθεση για τους ελληνικούς λιμένες. Στο *PortEconomics*. Ports & Shipping Advisory LP.12_2024_Greport_Final_Pages_web.pdf

Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου (Δ.Α.Τ.Ν.Δ.). (χ.χ.). Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Ανακτήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2025 από το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Νότιας Δωδεκανήσου - Δ.Α.Τ. Νότιας Δωδεκανήσου - Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Ελληνική κρουαζιέρα. Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση. (χ.χ.). Ανακτήθηκε στις 2 Νοεμβρίου 2025 από το Ελληνική Κρουαζιέρα - Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. (2018, 27 Αυγούστου). *Εγκαίνια νέου σταθμού εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας Ο.Α.ΚΕ.* [Δελτίο Τύπου]. Ανακτήθηκε στις 11 Νοεμβρίου 2025 από το Εγκαίνια νέου σταθμού εξυπηρέτησης επιβατών κρουαζιέρας Ο.Α.ΚΕ. - Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. (2019, 28 Ιανουαρίου). *Ευρωπαϊκά προγράμματα Ο.Α.ΚΕ. Α.Ε.* [Δελτίο Τύπου]. Ανακτήθηκε στις 11 Νοεμβρίου 2025 από το Ευρωπαϊκά Προγράμματα Ο.Α.ΚΕ. Α.Ε. - Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. (2024, 4 Νοεμβρίου). *Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου καταγράφει ιστορικό ρεκόρ επισκεψιμότητας. «Χρυσή» τουριστική σεζόν! Πάνω από μισό εκατομμύριο επιβάτες κρουαζιέρας το 2024!* [Δελτίο Τύπου]. Ανακτήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2025 από το Ο Οργανισμός Λιμένος Ηρακλείου καταγράφει ιστορικό ρεκόρ επισκεψιμότητας. «Χρυσή» Τουριστική σεζόν! Πάνω από μισό εκατομμύριο επιβάτες κρουαζιέρας το 2024! - Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Ένωση Λιμένων Ελλάδος. (2025, 24 Ιανουαρίου). *Ο.Α.Λ. Α.Ε.: Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ ΤΟ 2024* [Δελτίο Τύπου]. Ανακτήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2025 από το Ο.Α.Λ. Α.Ε.: Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΛΑΥΡΙΟΥ ΤΟ 2024 - Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Κρουαζιερόπλοιο. (2025). Ανακτήθηκε στις 10 Οκτωβρίου 2025 από το Κρουαζιερόπλοιο - Βικιπαίδεια

Λιμάνι Θεσσαλονίκης. (χ.χ.). ΟΛΘ Α.Ε. Ανακτήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2025 από Πληροφορίες - ThPA S.A.

Navihellas Κέντρο Κρουαζιέρας. (χ.χ.). *Κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά*. www.navihellas.gr.

Ανακτήθηκε 1 Δεκεμβρίου 2025 από Όλες οι Κρουαζιέρες 2025, 2026 από 289€, 1, Navihellas, Κέντρο Κρουαζιέρας

Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε. (2023). *ALFION – INFRA*. ALFION-INFRA - Igoumenitsa Port Authority

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (2023, 16 Νοεμβρίου). *Εγκαίνια για τον Νέο Σταθμό Κρουαζιέρας «Μέγας Αλέξανδρος»* [Δελτίο Τύπου]. Ανακτήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2025 από το Εγκαίνια για τον Νέο Σταθμό Κρουαζιέρας «Μέγας Αλέξανδρος» - ThPA S.A.

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (2025, 4 Φεβρουαρίου). *Δυναμική έναρξη της σεζόν κρουαζιέρας στη Θεσσαλονίκη* [Δελτίο Τύπου]. Ανακτήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2025 από το Δυναμική έναρξη της σεζόν κρουαζιέρας στη Θεσσαλονίκη - ThPA S.A.

Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (Ο.Λ.Θ.). (χ.χ.). Ένωση Λιμένων Ελλάδος. Ανακτήθηκε στις 11 Νοεμβρίου 2025 από το Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης - Ο.Λ.Θ. - Ένωση Λιμένων Ελλάδος

Οργανισμός Λιμένος Πειραιά. (2025, 4 Σεπτεμβρίου). *ΑΠΟΣΤΟΛΗ (ΟΡΙΖΩΝ ΕΥΡΩΠΗ)*. Ανακτήθηκε στις 6 Νοεμβρίου 2025, από Ο.Λ.Π. - MISSION (HORIZON EUROPE)

Πρόγραμμα κρουαζιέρας. (χ.χ.). Λιμάνι Κατάκολου Γιάννης Λάτσης. Ανακτήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2025 από το Πρόγραμμα κρουαζιέρας – Katakolo Port

Στρατηγική. (2017, 2 Ιανουαρίου). Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας. Ανακτήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2025 από το Στρατηγική - Οργανισμός Λιμένα Κέρκυρας

Χάρτης Λιμένων Κρουαζιέρας στην Ελλάδα. (χ.χ.). Ελληνική Κρουαζιέρα. Ανακτήθηκε στις 10 Νοεμβρίου 2025 από το Greek Cruise Cluster Portal

Παράρτημα

«Ερωτηματολόγιο»

Η παρούσα έρευνα πραγματοποιείται στο πλαίσιο εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας μου στο πρόγραμμα μεταπτυχιακών σπουδών «Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων», στο Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο (ΕΑΠ).

Το ερωτηματολόγιο είναι ανώνυμο και η συμπλήρωσή του απαιτεί λίγα μόνο λεπτά. Οι απαντήσεις θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά και μόνο για εκπαιδευτικούς και ερευνητικούς σκοπούς.

1. Ποια περιοχή επιλέγετε συχνότερα για κρουαζιέρα; (Παρακαλώ σημειώστε μόνο μία επιλογή)

- Μεσόγειος
- Καραϊβική
- Βόρεια Ευρώπη
- Ασία
- Αφρική
- Ωκεανία
- Βόρεια Αμερική
- Νότια Αμερική
- Άλλο:.....

2. Έχετε επισκεφθεί ελληνικό λιμάνι μέσω κρουαζιέρας;

- Ναι
- Όχι
- Εάν Ναι, ποιο;.....

3. Οι ελληνικοί προορισμοί κρουαζιέρας προσφέρουν υψηλού επιπέδου ταξιδιωτική εμπειρία καθ' όλη την διάρκεια των παρεχόμενων υπηρεσιών.

- (Διαφωνώ απόλυτα)
- (Διαφωνώ)
- (Ούτε Συμφωνώ, Ούτε διαφωνώ)
- (Συμφωνώ)
- (Συμφωνώ απόλυτα)

4. Η πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας κατά πόσο ενισχύει την αξία της κρουαζιέρας;

- (Καθόλου)
- (Λίγο)
- (Μέτρια)
- (Πολύ)
- (Πάρα πολύ)

5. Οι ελληνικοί προορισμοί κρουαζιέρας είναι ιδιαίτερα ελκυστικοί σε σύγκριση με άλλες μεσογειακές χώρες.

- (Διαφωνώ απόλυτα)
- (Διαφωνώ)
- (Ούτε Συμφωνώ, Ούτε διαφωνώ)
- (Συμφωνώ)
- (Συμφωνώ απόλυτα)

6. Οι ελληνικοί προορισμοί κρουαζιέρας παρέχουν υποδομές που υποστηρίζουν την τουριστική δραστηριότητα σε ότι αφορά:

Υποδομές	(Διαφωνώ απόλυτα)	(Διαφωνώ)	(Ούτε Συμφωνώ, Ούτε διαφωνώ)	(Συμφωνώ)	(Συμφωνώ απόλυτα)

Δυνατότητα αγκυροβόλησης					
Εκσυγχρονισμένες προβλήτες					
Άμεση επιβίβαση στα μέσα μεταφοράς					
Χώροι αναμονής επιβατών					

7. Κατά πόσο η παραμονή σε ελληνικό λιμάνι ως σταθμός διέλευσης (transit) είναι επαρκής για απόκτηση τουριστικής εμπειρίας;

- (Καθόλου)
- (Λίγο)
- (Μέτρια)
- (Πολύ)
- (Πάρα πολύ)

8. Πόσο ελκυστική είναι η Ελλάδα ως προορισμός homeport (επιβίβασης/αποβίβασης);

- (Καθόλου)
- (Λίγο)
- (Μέτρια)
- (Πολύ)
- (Πάρα πολύ)

9. Πόσο ικανοποιητικές είναι οι υπηρεσίες επιβίβασης στα ελληνικά λιμάνια;

- (Καθόλου)
- (Λίγο)
- (Μέτρια)
- (Πολύ)
- (Πάρα πολύ)

10. Πόσο ικανοποιητικές είναι οι υπηρεσίες αποβίβασης στα ελληνικά λιμάνια;

- (Καθόλου)
- (Λίγο)
- (Μέτρια)
- (Πολύ)
- (Πάρα πολύ)

11. Οι λιμενικοί σταθμοί επιβατών κρουαζιέρας (Cruise Terminals) στην Ελλάδα ανταποκρίνονται στις ανάγκες των κρουαζιερόπλοιων;

Υπηρεσίες Λιμενικών Σταθμών Κρουαζιέρας	(Καθόλου)	(Λίγο)	(Μέτρια)	(Πολύ)	(Πάρα πολύ)
Εκσυγχρονισμένοι χώροι αναμονής					
Ικανότητα εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού επιβατών					
Ψηφιακά συστήματα πληροφόρησης επιβατών σε πραγματικό χρόνο					

Πρόσβαση για άτομα με κινητικές δυσκολίες					
--	--	--	--	--	--

12. Η πρόσβαση από τα ελληνικά λιμάνια προς τις πόλεις/αξιοθέατα είναι εύκολη;

- (Καθόλου)
- (Λίγο)
- (Μέτρια)
- (Πολύ)
- (Πάρα πολύ)

13. Η πρόσβαση από τα ελληνικά λιμάνια προς τις πόλεις/αξιοθέατα είναι οργανωμένη;

- (Καθόλου)
- (Λίγο)
- (Μέτρια)
- (Πολύ)
- (Πάρα πολύ)

14. Πόσο ικανοποιημένος/η είστε από την εμπειρία κρουαζιέρας στην Ελλάδα;

- (Πολύ δυσαρεστημένος/η)
- (Δυσαρεστημένος/η)
- (Ούτε ικανοποιημένος/η, ούτε δυσαρεστημένος/η)
- (Ικανοποιημένος/η)
- (Πολύ ικανοποιημένος/η)

15. Θα επιλέγατε ξανά ελληνικό προορισμό σε μελλοντική κρουαζιέρα;

- Ναι
- Όχι
- Ίσως

16. Θα προτείνατε την Ελλάδα ως προορισμό κρουαζιέρας σε άλλους ταξιδιώτες;

- Ναι
- Όχι
- Ίσως

17. Ποιους διεθνείς προορισμούς κρουαζιέρας θεωρείτε ως ανταγωνιστικούς του τουρισμού κρουαζιέρας στην Ελλάδα και σε ποιο βαθμό;

Χώρες	(Καθόλου)	(Λίγο)	(Μέτρια)	(Πολύ)	(Πάρα πολύ)
Ιταλία					
Ισπανία					
Τουρκία					
Γαλλία					
Μάλτα					
Κροατία					
Μονακό					

18. Προσωπικά στοιχεία:

18.1 Φύλο:

- Άνδρας
- Γυναίκα
- Δεν επιθυμώ να απαντήσω
- Άλλο:.....

18.2 Ηλικία:

- 18 - 24
- 25 - 34
- 35 - 44
- 45 - 54
- 55 - 64
- 65 και άνω
- Προτιμώ να μην απαντήσω

18.3 Ποια είναι η ευρύτερη περιοχή μόνιμης κατοικίας σας;

- Ευρώπη
- Βόρεια Αμερική
- Ασία
- Άλλη:.....

18.4 Ποιο είναι το επίπεδο εκπαίδευσής σας;

- Γυμνάσιο / Λύκειο
- Τεχνική ή Επαγγελματική Εκπαίδευση
- Πτυχίο Ανώτατης Εκπαίδευσης (Πανεπιστήμιο, ΑΤΕΙ)
- Μεταπτυχιακό
- Διδακτορικό

18.5 Ποιο είναι το ετήσιο εισόδημα σας;

- Κάτω από 15.000 €
- 15.001 - 30.000 €
- 30.001 - 50.000 €
- 50.001 - 75.000 €

- Πάνω από 75.000 €
- Προτιμώ να μην απαντήσω

18.6 Πόσες φορές έχετε πραγματοποιήσει ταξίδι κρουαζιέρας;

- 1 φορά
- 2 - 3 φορές
- 4 - 6 φορές
- Περισσότερες από 6 φορές

Fig. 2. Summary of cruise industry activity in Europe by country, 2023

	Total Output (€ bn)	Total GDP (€ bn)	Total Employment (000s)
1 Italy	14.7	6.3	97
2 Germany	8.1	4.0	54
3 France	7.0	3.2	39
4 United Kingdom	6.6	3.3	61
5 Spain	6.4	3.0	49
6 Finland	2.8	1.2	12
7 Greece	2.0	1.0	23
8 Norway	1.5	0.7	7
9 Netherlands	0.9	0.4	7
10 Portugal	0.7	0.3	9
Rest of Europe	4.5	2.2	83
Europe	55.3	25.7	440

Source: Oxford Economics.

Fig. 23. Cruise industry GDP in Italy versus other European countries, 2023

	Total GDP (€ bn)	% Europe Total
1 Italy	6.3	24.5%
2 Germany	4.0	15.5%
3 United Kingdom	3.3	13.0%
4 France	3.2	12.6%
5 Spain	3.0	11.7%
6 Finland	1.2	4.7%
7 Greece	1.0	3.8%
8 Norway	0.7	2.9%
9 Netherlands	0.4	1.6%
10 Portugal	0.3	1.3%
<i>Rest of Europe</i>	2.2	8.4%
Europe	25.7	100.0%

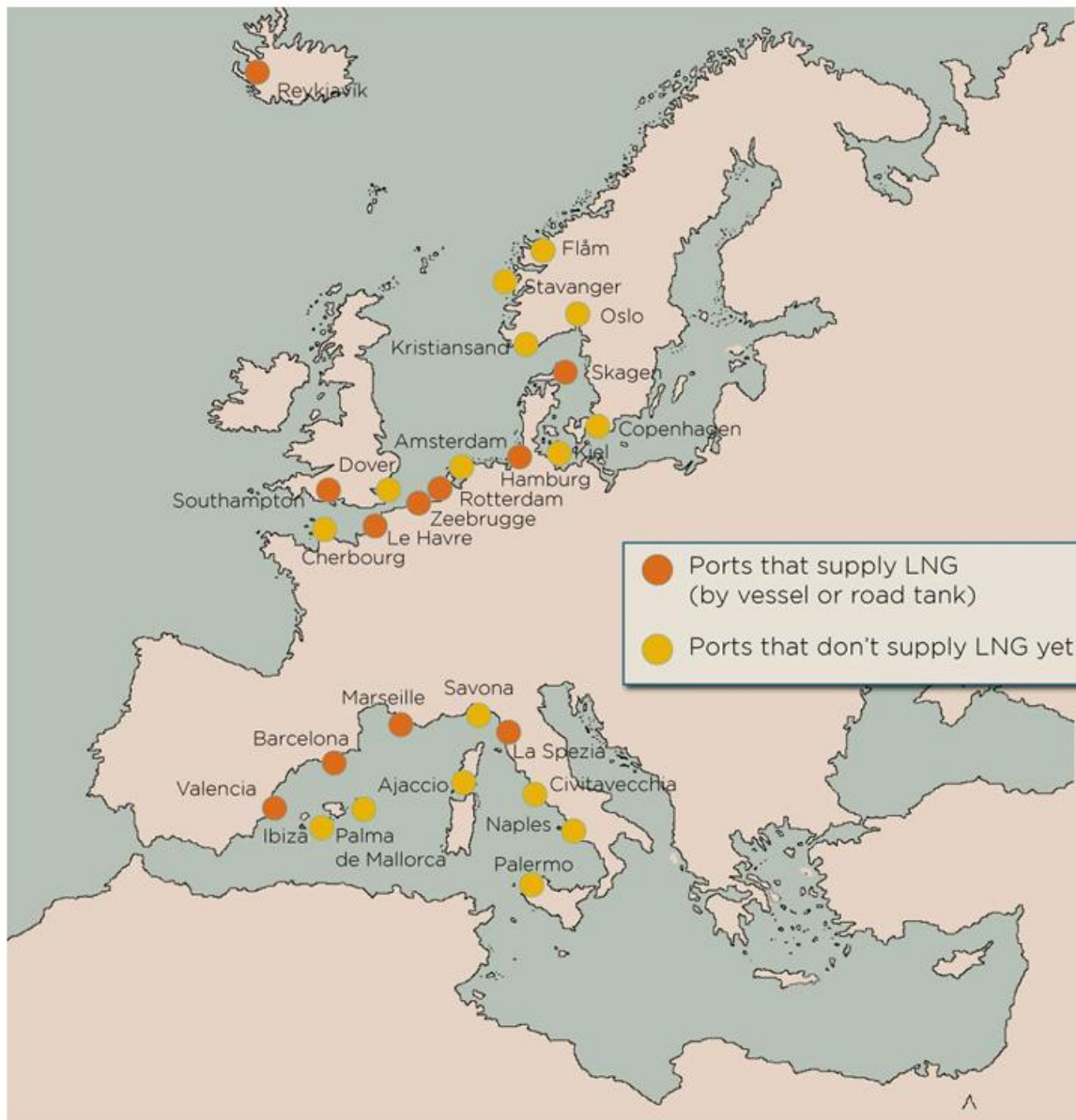
Source: Oxford Economics.

Tab 4.12 National, regional and local regulatory framework for SSE in Ealing project ports

MAIN CHARACTERISTICS OF NATIONAL REGULATIONS RELATED TO OPS	SPAIN	GREECE	ITALY	ROMANIA	BULGARIA	SLOVENIA	IRELAND	PORTUGAL
<u>Maturity Level</u> (by covering all regulation aspects)	High	Medium	Medium	Medium	Medium	Medium	Low	Medium
<u>Complexity Level</u> (also including Regional & Local Regulations)	Medium	Low	Medium	Medium	Low	Low	Low	High
<u>Deployment of measures</u> carried out in relation to the EU Directives transposed	High	Medium	Medium	Medium	Medium	Medium	Low	Medium
<u>Compliance with International Electro-technical Standards</u>	High	High	High	Low	Low	High	Low	Low
<u>Articulatory Level</u> (ease of understanding and level of clarity)	High	High	High	Medium	High	High	Medium	Medium
<u>Readiness Level</u> (concerning regulations that have not been issued and are planned to be legislated)	High	Medium	Medium	Medium	Medium	Medium	Medium	Medium

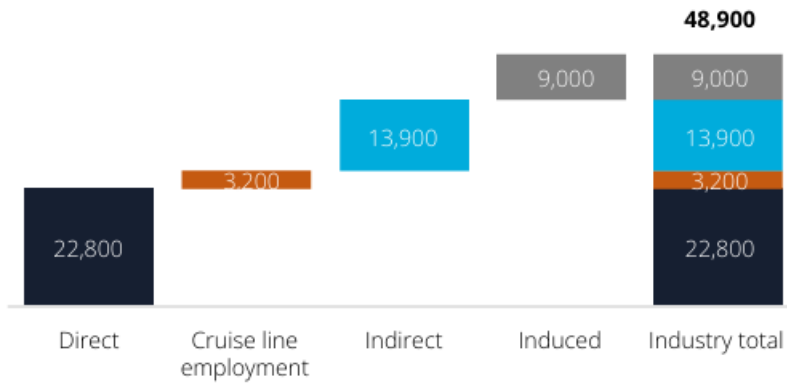
Source: EALING mid-term event, April 2022.

Fig 4.3 European ports involved in LNG-powered cruise ship itineraries in 2022



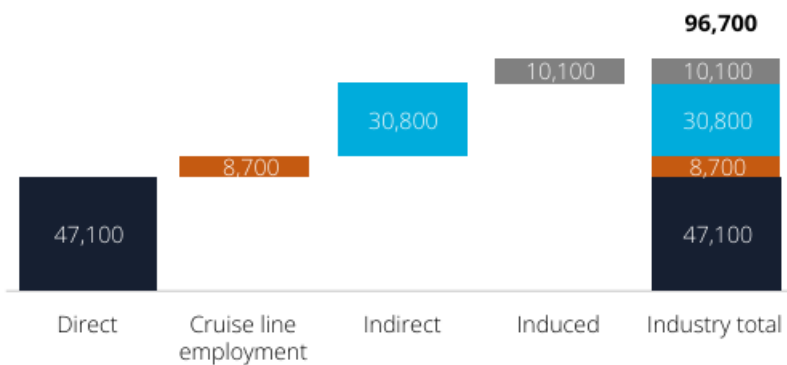
Source: Risposte Turismo elaboration based on information published by cruise companies, 2022.

Fig. 52. Cruise industry employment in Spain, 2023 (number of jobs, 000s)



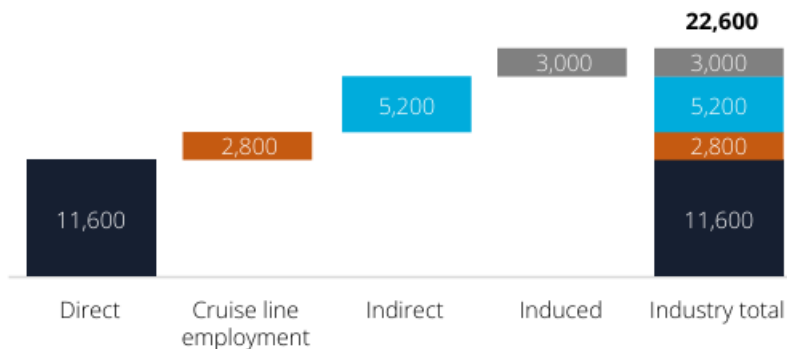
Note: Jobs rounded to nearest 100, hence parts may not sum to total
Source: Oxford Economics

Fig. 24. Cruise industry employment in Italy, 2023 (number of jobs, 000s)



Note: Jobs rounded to nearest 100, hence parts may not sum to total
Source: Oxford Economics

Fig. 66. Cruise industry employment in Greece, 2023 (number of jobs, 000s)



Note: Jobs rounded to nearest 100, hence parts may not sum to total

Source: Oxford Economics

Υπεύθυνη Δήλωση Συγγραφέα:

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