



Σχολή Κοινωνικών Επιστημών
Διοίκηση Τουριστικών Επιχειρήσεων

Διπλωματική Εργασία

Διερεύνηση των προοπτικών ανάπτυξης του λιμένα Ηγουμενίτσας
ως λιμάνι βάσης για κρουαζιερόπλοια (home-port) και της συμβολής
των δραστηριοτήτων homeporting στην οικονομική ανάπτυξη της
Θεσπρωτίας

Ιωάννα Γόγολου

Επιβλέπων καθηγητής: Δημήτριος Μυλωνόπουλος

Ηγουμενίτσα, Μάιος 2026

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

Διερεύνηση των προοπτικών ανάπτυξης του λιμένα Ηγουμενίτσας
ως λιμάνι βάσης για κρουαζιερόπλοια (home-port) και της συμβολής
των δραστηριοτήτων homeporting στην οικονομική ανάπτυξη της
Θεσπρωτίας

Ιωάννα Γόγολου

Επιτροπή Επίβλεψης Διπλωματικής Εργασίας

Επιβλέπων Καθηγητής:

Συν-Επιβλέπουσα Καθηγήτρια:

Δημήτριος Μυλωνόπουλος

Πολυξένη Μοίρα

Καθηγητής ΠΑΔΑ μέλος ΣΕΠ

Καθηγήτρια ΠΑΔΑ μέλος ΣΕΠ

Ηγουμενίτσα, Μάιος 2026

Θα ήθελα να ευχαριστήσω καταρχάς την οικογένειά μου για την κατανόηση και την υπομονή που επέδειξε κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας. Παράλληλα ευχαριστώ όλους τους συμμετέχοντες στην έρευνα για την πρόθυμη συμμετοχή τους και την πολύτιμη συμβολή τους στην ολοκλήρωσή της. Ιδιαίτερα ευχαριστώ τους επιβλέποντες καθηγητές, την κα Μοίρα Πολυζένη και τον κ.Μυλωνόπουλο Δημήτριο, για την καθοδήγησή τους.

Περίληψη

Η παρούσα εργασία εξετάζει τις προοπτικές ανάπτυξης του homeporting κρουαζιέρας στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, καθώς και το ρόλο του ως μοχλού οικονομικής ανάπτυξης. Η μελέτη επικεντρώνεται στους παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή και λειτουργία ενός homeport, όπως η αεροπορική συνδεσιμότητα, η λιμενική υποδομή, η προσβασιμότητα, καθώς και τα χαρακτηριστικά του τουριστικού προορισμού. Η έρευνα υιοθετεί ποιοτική προσέγγιση, βασισμένη σε ημιδομημένες συνεντεύξεις με τοπικούς φορείς, λιμενικές αρχές και επιχειρηματίες, που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τον κλάδο της κρουαζιέρας, με στόχο τη διερεύνηση των προοπτικών ανάπτυξης του homeporting, των αντιλήψεων και στρατηγικών προθέσεων των εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και της δυνατότητας του homeporting να συμβάλει στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας.

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η Ηγουμενίτσα ως πόλη-λιμένας διαθέτει ορισμένα συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως η στρατηγική γεωγραφική της θέση, η σύνδεση με την Εγνατία Οδό, η δυνατότητα αξιοποίησης των αεροδρομίων Κέρκυρας, Ιωαννίνων και Ακτίου, καθώς και η πρόσβαση σε ένα διαφοροποιημένο τουριστικό προϊόν που περιλαμβάνει φυσικούς, πολιτιστικούς και γαστρονομικούς πόρους της Ηπείρου. Ωστόσο, αναδεικνύονται και περιορισμοί, που σχετίζονται με την αεροπορική συνδεσιμότητα, τον συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων και την ανάγκη ενίσχυσης της τουριστικής προσφοράς του προορισμού, με έμφαση στην ανάπτυξη τοπικά σχεδιασμένων οργανωμένων εκδρομών και στην αναβάθμιση των υπηρεσιών φιλοξενίας της πόλης.

Η εργασία καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ηγουμενίτσα δεν φαίνεται να διαθέτει σήμερα τις προϋποθέσεις ανάπτυξης ενός μεγάλου διεθνούς homeport, μπορεί όμως να εξελιχθεί σταδιακά σε ένα εξειδικευμένο περιφερειακό homeport. Η προοπτική αυτή βασίζεται σε ένα μοντέλο συνεργασίας και συν-ανταγωνισμού με την Κέρκυρα, στην ενίσχυση των διασυνδέσεων λιμένα-αεροδρομίων, στη δημιουργία συνεργειών της τοπικής οικονομίας μέσω επιχειρηματικών δικτύων και στην υιοθέτηση ενός συμμετοχικού πλαισίου διακυβέρνησης του προορισμού, που διασφαλίζει τον στρατηγικό συντονισμό των εμπλεκόμενων φορέων.

Λέξεις – Κλειδιά

βιώσιμος τουρισμός κρουαζιέρας, homeporting, τοπική οικονομική ανάπτυξη,
διακυβέρνηση προορισμού, συνεργατικά δίκτυα

Investigation of the development prospects of the port of Igoumenitsa as a base port for cruise ships (home-port) and the contribution of homeporting activities to the economic development of Thesprotia

Ioanna Gogolou

Abstract

This paper examines the development prospects of cruise homeporting in the port of Igoumenitsa, as well as its role as an economic driver. The study focuses on the factors that influence the selection and operation of a homeport, such as air connectivity, port infrastructure, accessibility, as well as the characteristics of the tourist destination. The research adopts a qualitative approach, based on semi-structured interviews with local stakeholders, port authorities and entrepreneurs, directly or indirectly linked to the cruise industry, with the aim of investigating the development prospects of homeporting, the perceptions and strategic intentions of the stakeholders involved, as well as its potential to contribute to the strengthening of the local economy.

The results show that Igoumenitsa as a port city has certain comparative advantages, such as its strategic geographical location, the connection to the Egnatia Motorway, the possibility of utilizing the airports of Corfu, Ioannina and Aktion, as well as access to a diversified tourism product that includes natural, cultural and gastronomic resources of Epirus. However, limitations related to air connectivity, the coordination of the involved actors and the need to strengthen the destination's tourism offer, with an emphasis on the development of locally designed organized excursions and the upgrading of the city's

hospitality services, are also highlighted.

The paper concludes that Igoumenitsa does not currently appear to have the conditions to develop into a major international homeport, but it can gradually evolve into a specialized regional homeport. This perspective is based on a model of cooperation and co-competition with Corfu, the strengthening of port-airport interconnections, the creation of synergies in the local economy through business networks and the adoption of a participatory destination governance framework that ensures the strategic coordination of the stakeholders involved.

Keywords

sustainable cruise tourism, homeporting, local economic development, destination governance, collaborative networks

Περιεχόμενα

Abstract	vii
Περιεχόμενα	ix
Κατάλογος Εικόνων / Σχημάτων	xii
Κατάλογος Πινάκων	xiii
Συντομογραφίες & Ακρωνύμια.....	xiv
1. Εισαγωγή.....	1
1.1 Δυναμική της αγοράς κρουαζιέρας	1
1.1.1 Αφετήριοι λιμένες: πηγές δαπανών.....	2
1.2 Ιστορική εξέλιξη	4
1.2.1 Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα	6
1.3 Σημασία του θέματος	8
1.4 Ερευνητικοί στόχοι	9
1.5 Διάρθρωση	10
2. Βιβλιογραφική επισκόπηση	13
2.1 Το εννοιολογικό περιεχόμενο του τουρισμού και των τουριστών.....	13
2.2 Εννοιολογικός προσδιορισμός του τουρισμού κρουαζιέρας	14
2.3 Το σύστημα τουρισμού κρουαζιέρας και ο ρόλος του προορισμού	16
2.4 Διαχείριση και προώθηση προορισμού.....	17
2.5 Στρατηγικές και τάσεις ανάπτυξης της βιομηχανίας κρουαζιέρας	18
2.6 Ο σχεδιασμός του δρομολογίου	24
2.7 Εργαλεία μάρκετινγκ για την ανάλυση ενός προορισμού	25
2.8 Οι λιμένες της κρουαζιέρας	28
2.8.1 Τυπολογία των λιμένων κρουαζιέρας	28
2.8.2 Υποδομές λιμένα υποδοχής κρουαζιέρας	30
2.9 Κριτήρια επιλογής λιμένα αφετηρίας (homeport).....	32
2.9.1 Η διαχρονική εξέλιξη της έρευνας για τα κριτήρια επιλογής homeport.....	34
2.9.2 Επιδράσεις του τουρισμού κρουαζιέρας: οφέλη και προκλήσεις	38
3. Μεθοδολογία της έρευνας.....	47
3.1 Ερευνητική προσέγγιση	47
3.2 Συλλογή δεδομένων	49
3.2.1 Μέθοδοι συλλογής	49
3.2.2 Συνεντεύξεις.....	50
3.2.3 Δειγματοληψία συνεντεύξεων.....	51
3.2.4 Δομή και ερωτήματα συνεντεύξεων	52
3.2.5 Τριγωνισμός δεδομένων.....	53
3.3 Ανάλυση δεδομένων	54
3.3.1 Καταγραφή δεδομένων	54
3.3.2 Κωδικοποίηση δεδομένων	54
3.3.3 Ανάλυση λεκτικών δεδομένων.....	57
3.4 Περιορισμοί της μεθοδολογίας	57

4.	Αποτελέσματα της έρευνας.....	59
4.1	Θεσπρωτία και Ηγουμενίτσα	59
4.1.1	Γεωμορφολογία και κλίμα	59
4.1.2	Ιστορία.....	60
4.1.3	Δημογραφικά χαρακτηριστικά	66
4.1.4	Οικονομική δραστηριότητα	68
4.1.5	Τουριστικά μεγέθη	70
4.2	Ο Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας.....	74
4.2.1	Γεωγραφική θέση και σημασία	74
4.2.2	Φορέας Διαχείρισης Λιμένα Ηγουμενίτσας.....	76
4.2.3	Χερσαία Ζώνη Λιμένα Ηγουμενίτσας	76
4.2.4	Λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις Νέου Λιμένα.....	77
4.2.5	Περιοχή εξυπηρέτησης κρουαζιέρας	80
4.3	Κατηγοριοποιήσεις των τουριστικών πόρων της Θεσπρωτίας.	84
4.3.1	Υλικοί τουριστικοί πόροι	84
4.3.2	Άυλοι τουριστικοί πόροι	99
4.3.3	Τουριστικοί πόροι όμορων περιοχών.....	102
5.	Αποτελέσματα της έρευνας.....	105
5.1	Γεωγραφική θέση και τυπολογία Λιμένα Ηγουμενίτσας.....	105
5.2	Λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες	106
5.2.1	Ασφάλεια.....	110
5.3	Χαρακτηριστικά του προορισμού	111
5.3.1	Εγγύτητα και συνδεσιμότητα διεθνούς αεροδρομίου	111
5.3.2	Χερσαίες Μεταφορές	112
5.3.3	Οδικές υποδομές	113
5.4	Υφιστάμενη τουριστική δραστηριότητα	116
5.5	Πόροι τουρισμού κι αναψυχής.....	119
5.6	Πόροι τουριστικής έλξης.....	121
5.7	Αναπτυξιακή δυναμική της ενδοχώρας του Λιμένα Ηγουμενίτσας	124
5.8	Στάσεις και αντιλήψεις τοπικών φορέων και εκπροσώπων παραγωγικών κλάδων σχετικά με την ανάπτυξη homeporting	126
5.8.1	Εφικτότητα	126
5.8.2	Πρωτοβουλίες	130
5.8.3	Προκλήσεις	133
5.8.4	Προτάσεις για Μελλοντικές Δράσεις.....	135
5.8.5	Αναμενόμενα Οφέλη από το homeporting.....	138
5.8.6	Οργανισμός διακυβέρνησης και συντονισμού	140
5.8.7	Στρατηγικό πλάνο	142
5.8.8	Στάση τοπικής κοινωνίας	143
6.	Συμπεράσματα	145
6.1	Χαρακτηριστικά λιμένα	145
6.2	Χαρακτηριστικά της ενδοχώρας	146
6.2.1	Προσβασιμότητα και μεταφορική συνδεσιμότητα	146
6.2.2	Τουριστική χωρητικότητα.....	148
6.2.3	Αναγνωρισιμότητα προορισμού.....	149

6.2.4	Λειτουργίες ανεφοδιασμού πλοίων.....	150
6.2.5	Δυνητική οικονομική συμβολή.....	151
6.2.6	Αντιλήψεις για την εφικτότητα homeport και βούληση τοπικών και λιμενικών αρχών	152
6.2.7	Στρατηγικός προσανατολισμός προς την ανάπτυξη homeport	153
6.2.8	Εκτιμώμενη στάση της τοπικής κοινωνίας	154
6.3	Γενικό συμπέρασμα και προτάσεις	155
6.4	Περιορισμοί της έρευνας.....	157
6.5	Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.....	158
Παράρτημα Α: Κατανομή των επιχειρήσεων του ΓΕΜΗ για το Επιμελητήριο Θεσπρωτίας		172
Παράρτημα Β: Ερωτηματολόγια.....		173

Κατάλογος Εικόνων / Σχημάτων

Εικόνα 1 Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας	74
Εικόνα 2 Κτίριο T3- τερματικός σταθμός κρουαζιέρα	105

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 3.1 Κωδικοί ανάλυσης δεδομένων συνεντεύξεων.....	56
Πίνακας 3.2 Πίνακας καταχώρισης λεκτικών δεδομένων	56
Πίνακας 4.1 Απογραφή πληθυσμού Π.Ε. Θεσπρωτίας των ετών 2011 και 2021	67
Πίνακας 4.2 Απογραφή πληθυσμού 2021 κατά ηλικιακή ομάδα	68
Πίνακας 4.3 Απογραφή πληθυσμού 2021 κατά μορφωτικό επίπεδο	68
Πίνακας 4.4 Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας 2011/2021.....	70
Πίνακας 4.5 Διανυκτερεύσεις μη κατοίκων στην Περιφέρεια Ηπείρου τα έτη	71
Πίνακας 4.6 Δαπάνη ανά διανυκτέρευση	71
Πίνακας 4.7 Συνολικές κινήσεις επιβατών Αερομεταφορών 2024-2025	72
Πίνακας 4.8 Οδικές αφίξεις στη Θεσπρωτία από το μεθοριακό σταθμό Μαυρομάτι Σαγιάδας.....	73
Πίνακας 4.9 Διακίνηση ακτοπλοΐας.....	73
Πίνακας 4.10 Αφίξεις κρουαζιέρας στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας.....	74
Πίνακας 4.11 Ξενοδοχειακό Δυναμικό Π.Ε. Θεσπρωτίας.....	91
Πίνακας 4.12 Δυναμικό ενοικιαζόμενων δωματίων Π.Ε. Θεσπρωτίας	92

Συντομογραφίες & Ακρωνύμια

ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΑΠΑ	Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία
ΔΔΜ	Διερευρυμένο Δίκτυο Μεταφορών
ΕΠΣΛ	Επικαιροποιημένο Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένα Ηγουμενίτσας
ΙΝΣΕΤΕ	Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων
ΟΛΗΓ	Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας Α.Ε.
Π.Ε.	Περιφερειακή Ενότητα
ΣΒΑΚ	Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
ΥΠΕΝ	Υπουργείο Ενέργειας και Περιβάλλοντος
CLIA	Cruise Lines International Association
DMO	Destination Management Organization
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
TEN-T	Trans-European Transport Network

1. Εισαγωγή

Οι λιμένες κρουαζιέρας επιδιώκουν να αναβαθμίσουν τον ρόλο τους μέσω της προσέλκυσης δραστηριοτήτων homeporting, οι οποίες θεωρούνται ιδιαίτερα σημαντικές λόγω των αυξημένων οικονομικών οφελών που συνεπάγονται. Ωστόσο, η διαρκής εξέλιξη της βιομηχανίας της κρουαζιέρας και των επιχειρηματικών στρατηγικών των εταιρειών, όπως και τοπικές κοινωνικοοικονομικές συνθήκες (π.χ. νέοι κανονισμοί στο λιμάνι της Βενετίας) και νέα υγειονομικά πρωτόκολλα (π.χ. COVID-19), οδηγούν σε μεταβολές των κριτηρίων βάσει των οποίων επιλέγονται οι λιμένες αφετηρίας και τερματισμού των κρουαζιέρων (Papachristou, Pallis & Vaggelas, 2022).

Στο πλαίσιο αυτό, η κατανόηση των κριτηρίων, βάσει των οποίων οι εταιρείες κρουαζιέρας δομούν τις αποφάσεις τους για τη χρήση ενός συγκεκριμένου λιμένα ως home-port, δηλαδή το λιμάνι απ' όπου θα ξεκινά ή/και θα τελειώνει μια κρουαζιέρα, αποκτά ιδιαίτερη σημασία τόσο για τους λιμενικούς οργανισμούς όσο και για όσους είναι υπεύθυνοι για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη πόλεων-λιμένων και των σχετικών τουριστικών προορισμών. Η σημασία τους ενισχύεται από το γεγονός ότι οι αποφάσεις των εταιρειών κρουαζιέρας σχετικά με την επιλογή λιμένων δεν επηρεάζουν μόνο την οικονομική δραστηριότητα, αλλά έχουν επίσης κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις στις τοπικές κοινότητες (Papachristou et al., 2022). Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη δραστηριοτήτων κρουαζιέρας και ιδιαίτερα homeporting απαιτεί έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό που να λαμβάνει υπόψη όχι μόνο τα αναμενόμενα οικονομικά οφέλη, αλλά και τη βιώσιμη ανάπτυξη των λιμενικών πόλεων και των τουριστικών προορισμών.

1.1 Δυναμική της αγοράς κρουαζιέρας

Η βιομηχανία κρουαζιέρας αποτελεί ένα σημαντικό και ταχέως αναπτυσσόμενο τμήμα του παγκόσμιου τουρισμού. Ο κλάδος της κρουαζιέρας έχει επιδείξει ανθεκτικότητα με σταθερή ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια και αποδείχτηκε λιγότερο επιρρεπής σε περιόδους κρίσεων, όπως η τρομοκρατική επίθεση το 2001, η οικονομική κρίση το 2008, οι

γεωπολιτικές δυσκολίες (π.χ. Αραβική Άνοιξη), η αρνητική δημοσιότητα από το ναυάγιο του Costa Concordia στην Ιταλία και το πρόσφατο lockdown, σε σύγκριση με τον τομέα του παγκόσμιου τουρισμού (Smirnov, Smolokurov, Timofeeva & Krovsh, 2022).

Τα έσοδα από την παγκόσμια βιομηχανία κρουαζιέρας για το 2025 -από εισιτήρια και δαπάνες επί του πλοίου- αποτιμήθηκαν σε \$72,5 δισ., μια αύξηση 7,7% σε σχέση με το 2024, ενώ 37,2 εκατομμύρια επιβάτες έπλευσαν, σημειώνοντας αύξηση 4,9% (Cruise Market Watch, 2025). Το 2024 οι επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων ανήλθαν παγκοσμίως στα 34.600.000 επιβάτες, αντανakλώντας μια αύξηση 9.3% σε σχέση με τους 31.700.000 εκατομμύρια ταξιδιώτες του 2023. Η Βόρεια Αμερική εξακολουθεί να είναι η κορυφαία αγορά προέλευσης με 20.530.000 ταξιδιώτες, που αντιστοιχούν σε περισσότερους από τους μισούς επιβάτες κρουαζιέρας παγκοσμίως. Ακολουθεί η Ευρώπη με 8.440.000 επιβάτες, με τη Γερμανία στη δεύτερη θέση και το Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία στην τρίτη θέση, η Ασία με 4.030.000 και η Νότια Αμερική με 1.170.000 επιβάτες. Η Καραϊβική παραμένει ο πιο δημοφιλής προορισμός με 15.000.000 επιβάτες κρουαζιέρας (43%) να τον επισκέπτονται το 2024. Τη δεύτερη θέση κατέλαβαν προορισμοί στη Μεσόγειο και στην υπόλοιπη Ευρώπη με 8.800.000 επισκέπτες. Στις ευρωπαϊκές οικονομίες η βιομηχανία κρουαζιέρας το 2023 απέφερε 55,3 δισεκατομμύρια ευρώ και δημιούργησε περίπου 400.000 θέσεις εργασίας (CLIA, 2025). Στην Ελλάδα, σύμφωνα με έρευνα της Τράπεζας της Ελλάδας (ΤτΕ) (2025) για το έτος 2024, οι συνολικές εισπράξεις από επιβάτες κρουαζιέρας σημείωσαν αύξηση 22,4% σε σχέση με το 2023, πλησιάζοντας το 1.112,2 εκατ. ευρώ, με το λιμάνι του Πειραιά να είναι το κορυφαίο από πλευράς εισπράξεων (48,5%) και να ακολουθούν τα λιμάνια της Κέρκυρας (11.8%) και του Ηρακλείου (8%), τα οποία λειτουργούν και ως λιμένες προέλευσης. Στα ελληνικά λιμάνια homeport καταγράφηκε αύξηση στις συνολικές διανυκτερεύσεις επιβατών πριν/μετά την κρουαζιέρα στην ξηρά κατά 31,5% σε σύγκριση με το 2023.

1.1.1 Αφετήριοι λιμένες: πηγές δαπανών

Πολλοί φορείς διαχείρισης τουριστικών λιμένων ενδιαφέρονται να προσελκύσουν δραστηριότητες κρουαζιέρας, αλλά, κυρίως, να καθιερωθούν ως αφετήριοι λιμένες (home-

port), απ' όπου ξεκινά ή/και τελειώνει ένα δρομολόγιο κρουαζιέρας καθώς το homeporting συνεπάγεται σημαντικά έσοδα για την οικονομία της περιοχής. Οι Pallis, Rodrigue & Notteboom (2026) επισημαίνουν ότι τα λιμάνια, εξυπηρετώντας την κρουαζιέρα, ουσιαστικά, δημιουργούν για τις τοπικές οικονομίες πολλαπλάσια οφέλη σε σχέση με τα άμεσα έσοδα, που αυτή αποδίδει στο ίδιο το λιμάνι. Τα έσοδα προέρχονται από τρεις άμεσες πηγές δαπανών και από τη συνακόλουθη δημιουργία έμμεσης οικονομικής δραστηριότητας (έμμεσα και επαγόμενα έσοδα):

1. Από *δαπάνες εταιρειών* για λειτουργίες λιμένων (ελλιμενισμού, λιμενικά τέλη, εφοδιασμού, υπηρεσίες συντήρησης και επισκευής, υπηρεσίες κοινής ωφελείας). Η τροφοδοσία των κρουαζιερόπλοιων αποτελεί βασικό στοιχείο του οικονομικού αποτυπώματος της κρουαζιέρας, καθώς περιλαμβάνει την προμήθεια αγαθών και υπηρεσιών από τοπικές και διεθνείς αγορές, καθώς και την ανάπτυξη των απαραίτητων εφοδιαστικών υποδομών. Η διαδικασία έχει καταστεί πιο αποδοτική μέσω τεχνολογικών εξελίξεων και της παγκοσμιοποίησης των εφοδιαστικών αλυσίδων, με τις μεγάλες εταιρείες να δημιουργούν στρατηγικούς κόμβους σε βασικά λιμάνια, όπως η Βενετία και η Βαρκελώνη. Παράλληλα, ενισχύεται η τάση ενσωμάτωσης τοπικών προϊόντων στην εμπειρία των επιβατών, ενώ αυξάνεται η έμφαση στη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος της εφοδιαστικής αλυσίδας (Pallis et al., 2026).

2. Από *δαπάνες επιβατών*. Για πολλούς ταξιδιώτες μια κρουαζιέρα ξεκινά πριν τον απόπλου του πλοίου, καθώς θέλουν να εξερευνήσουν την περιοχή μερικές μέρες πριν από την κρουαζιέρα, επιλέγοντας κατά τη διαμονή τους τοπικά ξενοδοχεία, εστίαση, ψυχαγωγία, λιανικές αγορές και συγκοινωνίες. Σύμφωνα με έκθεση της CLIA (2025), το 60% των επιβατών παρέμεινε μία ή περισσότερες διανυκτερεύσεις πριν από την κρουαζιέρα και τα 2/3 αυτών διαμένουν σε ξενοδοχείο, ενώ 54% παρέμειναν στον προορισμό μετά την κρουαζιέρα. Επιπλέον, 6 στους 10 ταξιδιώτες κρουαζιέρας επιστρέφουν, μεγιστοποιώντας τις οικονομικές επιπτώσεις στις κοινότητες μελλοντικά.

3. Από *δαπάνες μελών του πληρώματος*, π.χ. αγορές σε τοπικά καταστήματα και εστιατόρια, τοπικές συγκοινωνίες (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020).

1.2 Ιστορική εξέλιξη

Το θαλάσσιο ταξίδι έχει τις απαρχές του στην προϊστορία της ανθρωπότητας και συνδέθηκε, αρχικά, με την αναζήτηση τροφής και πρώτων υλών, την εξερεύνηση και τη μετακίνηση. Το αρχαιότερο θαλάσσιο ταξίδι περιγράφεται στην ομηρική Οδύσσεια και περιλάμβανε περιπέτεια, περιπλάνηση, ανακάλυψη νέων τόπων και μυθικές αφηγήσεις. Το πρώτο «κρουαζιερόπλοιο», ένα πολυτελές πλοίο, φέρεται πως σχεδιάστηκε κατά τους ελληνιστικούς χρόνους από τον Αρχιμήδη για τον Ιέρωνα Β΄ των Συρακουσών, ενώ αναφέρεται ότι οι Πτολεμαίοι βασιλείς ταξίδευαν με πολυτελή γιοτ και οι Ρωμαίοι αυτοκράτορες και πατρίκιοι έκαναν θαλάσσιες περιηγήσεις με πολυτελή επιβατηγά πλοία. Τον 15^ο αιώνα οργανώθηκαν συστηματικά ομαδικές θαλάσσιες περιηγήσεις από τουριστικές επιχειρήσεις, που ιδρύθηκαν στη Βενετία, για τη μεταφορά προσκυνητών στους Αγίους Τόπους. Τον 17^ο αιώνα οι θαλάσσιες περιηγήσεις είχαν περισσότερο ατομικό χαρακτήρα κι επικεντρώνονταν κυρίως στους Ευρωπαίους νεαρούς αριστοκράτες, ιδιαίτερα Άγγλους, οι οποίοι, στο πλαίσιο του καθιερωμένου εκπαιδευτικού Μεγάλου Γύρου (Grand Tour) ταξίδευαν στη Μεσόγειο με σκοπό τη γνωριμία τους με την πολιτιστική κληρονομιά της κλασικής αρχαιότητας και της Αναγέννησης (Moira & Mylonopoulos, 2010).

Τον 19^ο αιώνα με την έλευση των ατμομηχανών τα ατμόπλοια αντικατέστησαν τα ιστιοφόρα και τότε, ουσιαστικά, ξεκινά η ιστορία των επιβατηγών πλοίων και παράλληλα της κρουαζιέρας αναψυχής. Η ιδέα της κρουαζιέρας αποδίδεται στον Arthur Anderson, ιδρυτή της βρετανικής ναυτιλιακής εταιρείας Peninsula and Oriental Steam Navigation Company, που πραγματοποιούσε κρουαζιέρες για πλούσιους ταξιδιώτες προς την Ιβηρική Χερσόνησο, τη Μεσόγειο κ.ά. Οι πρώτες αυτές κρουαζιέρες απευθύνονταν σε εύπορους ταξιδιώτες που είχαν άφθονο ελεύθερο χρόνο και ήταν επικεντρωμένες περισσότερο στην απόλαυση του ταξιδιού και όχι τόσο στην επίσκεψη των διάφορων λιμανιών προσέγγισης (Moira & Mylonopoulos, 2010). Μέχρι τότε χρησιμοποιούνταν διατλαντικά επιβατηγά πλοία (υπερωκεάνια) με λίγες ανέσεις, τα οποία το χειμώνα πρόσφεραν ταξίδια σε θερμά κλίματα για να αντιμετωπίσουν την εποχικότητα. Το πρώτο κρουαζιερόπλοιο, που κατασκευάστηκε ειδικά για πολυτελή ταξίδια αναψυχής, σχεδιασμένο σαν «πλωτό ξενοδοχείο», ήταν το Prinzessin Victoria Luise, το οποίο κατελήφθη το 1900 για τη γερμανική ναυτιλιακή εταιρεία Hamburg-America Line (CLIA, 2025).

Στις αρχές του 20ού αιώνα οι πολυτελείς κρουαζιέρες στο Βόρειο Ατλαντικό και αλλού γίνονται δημοφιλείς και καθελκύονται μερικά από τα πιο διάσημα πολυτελή υπερωκεάνια, όπως τα *Queen Mary* (1936) και το *Queen Elizabeth* (1940) της Cunard (CLIA, 2025). Επιπλέον, η αλλαγή της μεταναστευτικής πολιτικής των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής (ΗΠΑ), η οποία επέβαλε αυστηρούς ποσοστώσεις στην είσοδο μεταναστών στη χώρα, οδήγησε στη μετατροπή των επιβατηγών πλοίων σε κρουαζιερόπλοια (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020). Ωστόσο, ο πρωταρχικός σκοπός των κρουαζιερόπλοιων μεγάλων αποστάσεων την εποχή αυτή ήταν η μεταφορά και επικουρικά μόνο παρέχονταν λειτουργικά καταλύματα στους επιβάτες που ταξίδευαν στην πρώτη θέση (Fletcher, Fyall, Gilbert & Wanhill, 2019).

Η σύγχρονη κρουαζιέρα ξεκινά τη δεκαετία του 1960, όταν τα αεροπλάνα αντικατέστησαν σε μεγάλο βαθμό τα υπερωκεάνια πλοία στα διηπειρωτικά ταξίδια. Καθώς η τεχνολογία των αεριωθούμενων αεροσκαφών έκανε τα αεροπορικά ταξίδια ταχύτερα και πιο προσιτά, οι πλοιοκτήτες μετέτρεψαν τα υπερωκεάνια από επιβατηγά σε κρουαζιερόπλοια με ελάχιστες προσπάθειες να αλλάξουν τις προσφερόμενες ανέσεις (Fletcher et al., 2019). Την εποχή αυτή η κρουαζιέρα διαμορφώνει έναν μαζικό χαρακτήρα με αποκλειστικά ψυχαγωγική έννοια (Smirnov et al., 2022). Τα κρουαζιερόπλοια της δεκαετίας του 1970 έδωσαν έμφαση στους ανοιχτούς χώρους και τα μεγάλα καταστρώματα με πισίνες και ξαπλώστρες για χαλάρωση και ψυχαγωγικές/αθλητικές δραστηριότητες. Τα κρουαζιερόπλοια μετατράπηκαν σε μια αποκλειστικά τουριστική υπηρεσία και με επίκεντρο την Καραϊβική στόχευσαν μαζικά στην αγορά της Βόρειας Αμερικής. Η δεκαετία του 1980 σηματοδότησε μια σημαντική αλλαγή με νέα πλοία, που κατασκευάστηκαν ειδικά για την αναπτυσσόμενη αγορά κρουαζιέρας, όπως το *Royal Caribbean's Sovereign of the Seas* (1988), το οποίο ονομάστηκε «πλωτό εμπορικό κέντρο», καθώς διέθετε πρωτοποριακά χαρακτηριστικά, που στόχο είχαν να προσφέρουν μια αυτάρκη και πλήρη εμπειρία επί του πλοίου (Moira & Mylonopoulos, 2010).

Οι επιθετικές διαφημιστικές καμπάνιες και η τηλεοπτική σειρά “Love Boat”, στην οποία παρουσιαζόταν το *Princess Cruises*, ενίσχυσαν το ενδιαφέρον των καταναλωτών για διακοπές με κρουαζιέρα. Η αύξηση της ζήτησης ενθάρρυνε τη ναυπήγηση πλοίων μεγαλύτερης χωρητικότητας με περισσότερες εξωτερικές καμπίνες. Έτσι, η δεκαετία του

1990 σηματοδοτεί την έναρξη της εποχής των «mega-ships» με χωρητικότητα, αρχικά, περίπου 2.000 επιβατών και στη συνέχεια ακόμη μεγαλύτερης, όπως για παράδειγμα το *Majesty of the Seas* (1992) της Royal Caribbean (Moira & Mylonopoulos, 2010). Σε αυτή τη νέα γενιά «μεγαπλοίων» η έμφαση δόθηκε στις υψηλής ποιότητας ξενοδοχειακές υπηρεσίες (διαμονή, εστίαση, ψυχαγωγία), οπότε το πλοίο εξελίσσεται από «πλωτό ξενοδοχείο» σε «πλωτό προορισμό», παράλληλα με τις περιηγήσεις στα λιμάνια προσέγγισης. Τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια έχουν περισσότερα κοινά με τα all inclusive θέρετρα, καθώς προσφέρουν μια ολοκληρωμένη εμπειρία διακοπών με επίκεντρο το ίδιο το πλοίο, μια πραγματικότητα που αντικατοπτρίζει η έννοια «cruise to nowhere». Παράλληλα, η κρουαζιέρα έγινε πιο προσιτή για το ευρύ κοινό, απέχοντας από την αποκλειστική εστίαση στην πλούσια ελίτ των απαρχών της (Fletcher et al., 2019; Papathanassis, 2020).

Αναμφίβολα, ο τομέας της κρουαζιέρας έχει υποστεί σημαντικό μετασχηματισμό από έναν φθίνοντα ελιτίστικο κι εξειδικευμένο τομέα της επιβατηγού ναυτιλίας σε μια δυναμική βιομηχανία υψηλής ποιότητας διακοπών αναψυχής για πολλούς.

1.2.1 Η κρουαζιέρα στην Ελλάδα

Η Ελλάδα έχει μακρά ναυτική παράδοση από την αρχαιότητα, με τη ναυτιλία να αποτελεί βασικό στοιχείο της οικονομικής της δραστηριότητας. Την κρουαζιέρα εισήγαγε στην Ελλάδα η ναυτιλιακή εταιρεία «Epirotiki» της οικογένειας Ποταμιανού τη δεκαετία του 1950· σε συνεργασία με τον ΕΟΤ πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες οργανωμένες κρουαζιέρες στα ελληνικά νησιά με το μετασκευασμένο επιβατηγό πλοίο «ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ». Παράλληλα, ξεκινούν τη δραστηριότητά τους στο χώρο οι Αφοί Τυπάλδοι (Λάμπρος, 2016). Τη δεκαετία του 1960 η «Epirotiki» επέκτεινε τις δραστηριότητές της στην Καραϊβική κι αργότερα στη Νότια Αμερική, σηματοδοτώντας το άνοιγμα της ελληνικής κρουαζιέρας στην παγκόσμια αγορά. Την ίδια εποχή θα εισέλθουν στον κλάδο οι εταιρείες των Αφών Καβουνίδη με την επωνυμία K Lines-Hellenic Cruises και ο Όμιλος Χανδρή με τη «Celebrity», που θα

πρωτοπορήσει στην ανάπτυξη του μοντέλου fly- cruise¹ με charters από Ευρώπη προς την Καραϊβική και έως το 1976 θα ελέγχει τον μεγαλύτερο στόλο κρουαζιερόπλοιων στον κόσμο (Λάμπρος, 2016· Corres & Papachristou, 2012). Το 1970 εισέρχεται στην αγορά της Μεσογείου η κυπριακή εταιρεία Louis Cruises, η σημερινή Celestyal Cruises, προσφέροντας κρουαζιέρες, αρχικά, στην Κύπρο και αργότερα στα ελληνικά νησιά, την Αίγυπτο και το Ισραήλ. Επιπλέον, ιδρύεται από τον Π. Παναγόπουλο η Royal Cruise Line (1971), η οποία ψηφίζονταν επανειλημμένα ως η καλύτερη εταιρεία κρουαζιέρας στον κόσμο. Μια ακόμη ενδιαφέρουσα περίπτωση με διεθνή παρουσία ήταν η Regency Cruises που ίδρυσε ο Α. Κυριακίδης (1984) (Corres & Papachristou, 2012).

Η ελληνόκτητη κρουαζιέρα από τα τέλη της δεκαετίας 1980 ακολούθησε αντίστροφη πορεία από τη ναυτιλία. Η Royal Cruise Line πουλήθηκε το 1989 στη νορβηγική εταιρεία Kloster. Η «Epirotiki» συνεργάστηκε το 1993 με την Carnival Cruise Lines και το 1995 συγχώνευσε τις δραστηριότητές της με την Sun Line, δημιουργώντας μια νέα εταιρεία με την επωνυμία Royal Olympic Cruise Lines, η οποία κατέρρευσε λίγα χρόνια αργότερα. Η Regency Cruises, επίσης, κατέρρευσε (1995) και το 1997 η Celebrity Cruises του Ομίλου Χανδρή πούλησε όλα τα πλοία της στην Royal Caribbean Cruises. Από τις προαναφερθείσες ελληνικές εταιρείες σήμερα δραστηριοποιείται μόνο η Celestyal Cruises. Ο κλάδος της κρουαζιέρας ελέγχεται πλέον από εταιρείες-κολοσσούς αμερικανικών συμφερόντων (Λάμπρου, 2016· Corres & Papachristou, 2012).

Ένα αξιοσημείωτο γνώρισμα της ελληνόκτητης κρουαζιέρας είναι το γεγονός ότι για τρεις δεκαετίες (1970-1990) τα κρουαζιερόπλοια έφεραν την ελληνική σημαία. Η πρακτική αυτή υποστηρίχθηκε από το καθεστώς του καμποτάζ, το οποίο δεν επέτρεπε σε εταιρείες με μη εθνική σημαία να χρησιμοποιούν τα ελληνικά λιμάνια ως λιμάνια αφετηρίας και κατάληξης της κρουαζιέρας, αλλά μόνο ως λιμάνια διέλευσης, με την προσδοκία ότι το προνόμιο αυτό θα ωφελούσε την ελληνική κρουαζιεροπλοοία. Εντούτοις, το υψηλό κόστος εργασίας και η υπερμεγέθης επάνδρωση οδήγησε εντέλει στην εξαφάνιση του ελληνικού

¹ Ένα ολοκληρωμένο πακέτο διακοπών, το οποίο συνδυάζει αεροπορική μεταφορά και κρουαζιέρα σε μία κράτηση (Μοίρα, Π. και Μυλωνόπουλος Δ., 2020).

κρουαζιερόπλοιου (Corres & Papachristou, 2012).

Μολονότι έγινε άρση του καμποτάζ με έναν ατελή νόμο το 2010 και ολοκληρώθηκε το 2012, έρευνα του Διανέοσις (2016) κατέδειξε ότι το άνοιγμα της αγοράς κρουαζιέρας ήταν αναγκαία αλλά όχι ικανή συνθήκη για την ανάπτυξη του homeporting, καθώς δεν επέφερε τα αναμενόμενα οφέλη: δεν σημειώθηκε αύξηση ούτε στις αφίξεις ούτε στο homeporting, παρότι οι εταιρείες κρουαζιέρας ενδιαφέρονται για την διεύρυνση των δρομολογίων κρουαζιέρας και την ανάπτυξη homeporting σε περισσότερους λιμένες στην Ελλάδα. Αξίζει να αναφερθεί ότι, παρόλο που η κρουαζιέρα τα τελευταία χρόνια καταγράφει περισσότερο από το 10% των συνολικών αφίξεων τουριστών στη χώρα μας (ποσοστό πολύ μεγαλύτερο από τα αντίστοιχα της Ιταλίας ή της Ισπανίας), συνεισφέρει μόνο το 5% των εσόδων (Γεωργακόπουλος, 2016).

Αυτό το φαινομενικό παράδοξο συμβαίνει διότι η ανάπτυξη του homeporting στην Ελλάδα περιορίζεται, κυρίως, από την ανάγκη για αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων και την έλλειψη στρατηγικής και μακροπρόθεσμης δέσμευσης από την πλευρά του κράτους (Kasimati, Dionysopoulou & Doulgeraki, 2019; Kefala, 2016). Το Υπουργείο Τουρισμού μόλις το 2020 έθεσε το homeporting ως στρατηγική του επιλογή (Υπουργείο Τουρισμού, 2020). Εκπρόσωποι της Διεθνούς Ένωσης Εταιρειών Κρουαζιέρας (CLIA) προτείνουν τη δημιουργία Εθνικού Σχεδίου Ανάπτυξης της Κρουαζιέρας για την ανάπτυξη βιώσιμων στρατηγικών, που θα περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, την αξιοποίηση των εσόδων του τέλους κρουαζιέρας (νόμος 4926/2020) ως πηγή χρηματοδότησης για την υλοποίηση των απαραίτητων έργων λιμενικών υποδομών σε αναδυόμενους προορισμούς (Καραγιώργος, 2025).

1.3 Σημασία του θέματος

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ερευνητικό ενδιαφέρον για την κρουαζιέρα και το homeporting στη Μεσόγειο και αλλού. Το ενδιαφέρον αυτό δικαιολογείται, καθώς, ένας επιβάτης κρουαζιέρας δαπανά έξι έως επτά φορές περισσότερα χρήματα σε έναν λιμένα βάσης σε σύγκριση με έναν λιμένα προσέγγισης (Pallis, 2026). Ωστόσο, από την εξέταση

της πρόσφατης βιβλιογραφίας προκύπτει πως, μολονότι έχουν μελετηθεί εκτενώς μεγάλα και καθιερωμένα homeports, υπάρχει περιορισμένη ερευνητική κάλυψη αναφορικά με τις προοπτικές ανάπτυξης homeporting σε περιφερειακούς λιμένες και τη συμβολή τους στην τοπική οικονομία.

Η Ηγουμενίτσα διαφοροποιείται ως προς τα ανταγωνιστικά χαρακτηριστικά σε σύγκριση με τους μεγάλους και καθιερωμένους λιμένες κρουαζιέρας, στους οποίους επικεντρώνεται η υφιστάμενη βιβλιογραφία, καθώς, μολονότι διαθέτει λιμενικές υποδομές υποδοχής κρουαζιέρας, πλούσιο πολιτιστικό τοπίο, ενδιαφέρουσα ακτογραμμή κι ενδοχώρα, δεν έχει ιστορικό ή μεγάλο αστικό κέντρο και οι αρχαιολογικοί της χώροι, αν και πλούσιοι και ικανοποιητικά διατηρημένοι, δεν είναι διεθνούς φήμης. Υπό αυτό το πρίσμα, το προτεινόμενο θέμα φαίνεται να έχει τόσο ακαδημαϊκό ενδιαφέρον όσο και πρακτική σημασία, καθώς τα αποτελέσματα της έρευνας αναμένεται να φωτίσουν τις προοπτικές ανάπτυξης homeporting σε εναλλακτικές πόλεις-λιμάνια λιγότερο γνωστές, οι οποίες, παρ'αυτά, βρίσκονται εντός των υφιστάμενων δρομολογίων στις αγορές κρουαζιέρας της Μεσογείου. Για τις ανάγκες των ερευνητικών στόχων η Ηγουμενίτσα θα αποτελέσει μελέτη περίπτωσης.

1.4 Ερευνητικοί στόχοι

Σκοπός της έρευνας είναι η διερεύνηση της εφικτότητας ανάπτυξης δραστηριοτήτων homeporting στον λιμένα Ηγουμενίτσας και η αξιολόγηση της δυνητικής συμβολής τους στην ενίσχυση της τοπικής και περιφερειακής οικονομίας. Η δήλωση του *στόχου* αναφέρει την πρόθεση της έρευνας για το *τι* θα επιτευχθεί και αφορά το μακροπρόθεσμο αποτέλεσμα. Προκειμένου να επιτευχθεί ο στόχος καθορίστηκαν *αντικειμενικοί σκοποί*, οι οποίοι δίνουν έμφαση στο *πώς* ο στόχος πρόκειται να επιτευχθεί και λειτουργούν ως συγκεκριμένα καθήκοντα, που πρέπει να ολοκληρωθούν, ώστε να υλοποιηθεί ο στόχος της έρευνας. Η εξειδίκευση των αντικειμενικών σκοπών είναι προσανατολισμένοι σε πράξεις, συγκεκριμένοι κι επιτεύξιμοι, ενώ, παράλληλα, καθορίζουν τα όρια της μελέτης. Κάθε αντικειμενικός σκοπός διευκρινίζει τον τρόπο που θα υλοποιηθεί ένα συγκεκριμένο

αποτέλεσμα (Durberry & Durberry, 2020a). Οι αντικειμενικοί σκοποί της παρούσας εργασίας επικεντρώνονται στα εξής:

1. Την καταγραφή των λιμενικών υποδομών/ανωδομών και υπηρεσιών του λιμένα Ηγουμενίτσας, προκειμένου να αξιολογηθούν τα πλεονεκτήματα και οι αδυναμίες του λιμένα ως πιθανού λιμένα αφετηρίας ή/και τερματισμού κρουαζιέρων.
2. Τη διαπίστωση της υπάρχουσας τουριστικής ζήτησης.
3. Την καταγραφή των παροχών της Ηγουμενίτσας και των πόρων τουριστικής έλξης της Π.Ε. Θεσπρωτίας και της ευρύτερης περιοχής, που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν την τουριστική ανάπτυξη, και τη
4. Τη διερεύνηση των αντιλήψεων των τοπικών φορέων για την προσέλκυση homeporting στον Λιμένα Ηγουμενίτσας και του στρατηγικού ρόλου της Περιφέρειας στην ανάπτυξη του homeporting και της περιφερειακής τουριστικής συνοχής.
5. Τη διερεύνηση αντιλήψεων των κατοίκων για την υποστήριξη του homeporting.
6. Τη διερεύνηση της επιχειρηματικής ετοιμότητας, της τοπικής εφοδιαστικής αλυσίδας και των οικονομικών επιδράσεων του homeporting.
7. Τη διατύπωση προτάσεων πολιτικής και στρατηγικής για την ανάπτυξη του homeporting στον λιμένα Ηγουμενίτσας.

Οι ερευνητικοί σκοποί, προέκυψαν από τον κύριο στόχο της έρευνας και τη συμβολή της βιβλιογραφίας σχετικά με τις βασικές προϋποθέσεις ανάπτυξης homeporting και λειτουργούν ως επιμέρους δράσεις που, όταν ολοκληρωθούν, συνδυαστικά θα διαφανεί αν η μελέτη περίπτωσης της Ηγουμενίτσας πληροί τις προϋποθέσεις (Durberry & Durberry, 2020a).

1.5 Διάρθρωση

Η εργασία αποτελείται από πέντε κεφάλαια. Στην εισαγωγή δίνεται συνοπτικά το θεωρητικό πλαίσιο της μελέτης, ενώ στην πρώτη ενότητα παρουσιάζεται η δυναμική της αγοράς κρουαζιέρας με ποσοτικά στοιχεία, καθώς και ο ρόλος των ελληνικών λιμένων αφετηρίας (homeports). Παράλληλα, αναφέρονται οι βασικές πηγές εσόδων του τουρισμού κρουαζιέρας και η συμβολή τους στην τοπική οικονομία των προορισμών. Ακολουθεί η

ιστορική εξέλιξη της κρουαζιέρας διεθνώς και ειδικότερα η μετάβαση της κρουαζιέρας από μια δραστηριότητα πολυτελούς θαλάσσιου ταξιδιού σε μια μαζικοποιημένη μορφή τουρισμού αναψυχής. Παράλληλα, αναλύεται η συνεχής αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων και η συνακόλουθη ανάγκη ανάπτυξης εξειδικευμένων λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών για την υποστήριξη της λειτουργίας τους. Επιπλέον, περιγράφεται η πορεία και ο ρόλος της ελληνόκτητης κρουαζιέρας στην Ελλάδα και διεθνώς από τις απαρχές της έως την κατάρρευσή της, ενώ επισημαίνεται η ανάγκη διεύρυνσης του homeporting στα ελληνικά λιμάνια για τη μεγιστοποίηση των οικονομικών οφελών της κρουαζιέρας στην Ελλάδα. Ακολουθούν η αιτιολόγηση της σημασίας του θέματος, οι ερευνητικοί στόχοι και η μεθοδολογία.

Ακολουθεί το δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας με τη βιβλιογραφική επισκόπηση, όπου παρουσιάζονται τα ευρήματα προηγούμενων ερευνών, αναδεικνύονται τα υφιστάμενα ερευνητικά κενά και τεκμηριώνεται η σκοπιμότητα της παρούσας έρευνας. Αρχικά, στις ενότητες 2.1 και 2.2 παρουσιάζονται οι βασικές έννοιες του τουρισμού, του τουρίστα και του τουρισμού κρουαζιέρας σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία και τους ορισμούς των διεθνών οργανισμών. Στις ενότητες 2.3 και 2.4 παρουσιάζεται αφενός το σύστημα τουρισμού κρουαζιέρας ως ένα δίκτυο αλληλεπιδρώντων φορέων, στο οποίο συμμετέχουν οι εταιρείες κρουαζιέρας, οι λιμένες, οι τοπικές αρχές, οι επιχειρήσεις και οι επισκέπτες, όπου επισημαίνεται ο ρόλος του προορισμού στη δημιουργία αξίας και στη διαμόρφωση της συνολικής εμπειρίας των επιβατών, αφετέρου επισημαίνεται ο ρόλος των οργανισμών διαχείρισης προορισμού στην ορθολογική διαχείριση των πόρων του. Η ενότητα 2.5 αναλύει τις στρατηγικές ανάπτυξης που ακολουθεί η βιομηχανία κρουαζιέρας σε διεθνές επίπεδο και παρουσιάζονται οι σύγχρονες τάσεις που επηρεάζουν την αγορά, όπως η ανάπτυξη νέων προορισμών, η βιωσιμότητα και η αυξανόμενη τμηματοποίηση της αγοράς, καθώς και η επιλογή προορισμών και η τοποθέτηση πλοίων ανάλογα με τα τμήματα αγοράς.

Στις ενότητες 2.6 και 2.7 εξετάζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν τον σχεδιασμό των δρομολογίων κρουαζιέρας και παρουσιάζονται ορισμένα εργαλεία στρατηγικού μάρκετινγκ, που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση της ανταγωνιστικότητας ενός προορισμού αντίστοιχα. Η ενότητα 2.8 παρουσιάζει τις βασικές κατηγορίες λιμένων κρουαζιέρας, με έμφαση στη διάκριση μεταξύ homeports, ports of call και υβριδικών

μορφών λιμένων. Παράλληλα αναλύονται οι υποδομές και οι υπηρεσίες που απαιτούνται για την αποτελεσματική εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας και ιδιαίτερα των δραστηριοτήτων homeporting.

Στην ενότητα 2.9 εξετάζονται οι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή ενός λιμένα ως σημείου αφετηρίας και τερματισμού κρουαζιέρων, ενώ παράλληλα, παρουσιάζεται η διαχρονική εξέλιξη της σχετικής έρευνας, αναδεικνύοντας τον τρόπο με τον οποίο τα κριτήρια αυτά έχουν μεταβληθεί και εξειδικευθεί στο πλαίσιο της ανάπτυξης της βιομηχανίας κρουαζιέρας. Η ενότητα αυτή προσδιορίζει τις βασικές προϋποθέσεις, που πρέπει να πληροί ένας λιμένας για να λειτουργήσει ως homeport και παρέχει το θεωρητικό πλαίσιο για την αξιολόγηση της δυνατότητας ανάπτυξης ενός περιφερειακού λιμένα κρουαζιέρας, όπως η Ηγουμενίτσα.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογική προσέγγιση της έρευνας. Αρχικά, περιγράφεται η ερευνητική φιλοσοφία και η προσέγγιση που υιοθετείται για τη διερεύνηση του ερευνητικού προβλήματος. Στη συνέχεια αναλύονται οι μέθοδοι συλλογής δεδομένων, οι οποίες περιλαμβάνουν τόσο τη συγκέντρωση δευτερογενών στοιχείων από βιβλιογραφικές και διαδικτυακές πηγές όσο και τη συλλογή πρωτογενών δεδομένων μέσω ημιδομημένων συνεντεύξεων. Επιπλέον, παρουσιάζεται η εφαρμογή του τριγωνισμού των δεδομένων, με στόχο την ενίσχυση της αξιοπιστίας, της εγκυρότητας και της πληρότητας των ερευνητικών ευρημάτων. Τέλος, περιγράφονται οι διαδικασίες καταγραφής, κωδικοποίησης και ανάλυσης των δεδομένων, ενώ συζητούνται οι περιορισμοί της μεθοδολογίας.

Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται και αναλύονται τα ευρήματα της έρευνας, όπως προέκυψαν από τη συλλογή και επεξεργασία των πρωτογενών και δευτερογενών δεδομένων. Ειδικότερα, εξετάζονται οι απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με τις προϋποθέσεις ανάπτυξης δραστηριοτήτων homeporting στον υπό μελέτη λιμένα και αναδεικνύονται οι εκτιμήσεις τους σχετικά με τις πιθανές οικονομικές επιδράσεις της ανάπτυξης δραστηριοτήτων homeporting στην τοπική οικονομία και τις προκλήσεις που συνδέονται με την υλοποίηση μιας τέτοιας στρατηγικής. Τα αποτελέσματα οργανώνονται θεματικά και παρουσιάζονται σε συνάρτηση με τα ερευνητικά ερωτήματα και το θεωρητικό πλαίσιο της μελέτης.

Στο πέμπτο κεφάλαιο συζητούνται τα βασικά ευρήματα της έρευνας υπό το πρίσμα της υφιστάμενης βιβλιογραφίας και των ερευνητικών ερωτημάτων. Στη συνέχεια διατυπώνονται τα συμπεράσματα σχετικά με τη δυνατότητα ανάπτυξης δραστηριοτήτων homeporting στον εξεταζόμενο λιμένα της Ηγουμενίτσας και τις πιθανές επιδράσεις τους στην τοπική οικονομία, ενώ προτείνονται κατευθύνσεις πολιτικής και περαιτέρω έρευνας.

2. Βιβλιογραφική επισκόπηση

2.1 Το εννοιολογικό περιεχόμενο του τουρισμού και των τουριστών

Από τις αρχές του 20ού αιώνα πολλοί διεθνείς οργανισμοί και ειδικοί του τουρισμού επιδίωξαν να προσδιορίσουν το εννοιολογικό περιεχόμενο του τουρισμού και του τουρίστα. Το *Διεθνές Συνέδριο Στατιστικής για τα Ταξίδια και τον Τουρισμό* του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΠΟΕ) στην Οτάβα το 1991 όρισε τον *τουρισμό* ως τις δραστηριότητες ατόμων που ταξιδεύουν και διαμένουν σε μέρη εκτός του συνηθισμένου περιβάλλοντός τους για διάστημα όχι μεγαλύτερο από ένα συνεχόμενο έτος για λόγους αναψυχής, επαγγελματικούς ή άλλους σκοπούς. (UNWTO, 1991).

Η επιτροπή διέκρινε τον τουρίστα ανάλογα με το είδος της μετακίνησης σε εγχώριο, εξερχόμενο, εισερχόμενο και διεθνή τουρίστα κι, επιπλέον, σε εσωτερικό, εθνικό και

διερχόμενο. Επίσης, διευκρίνισε πως ένας επισκέπτης ταξινομείται ως «τουρίστας», όταν το ταξίδι του περιλαμβάνει τουλάχιστον μία διανυκτέρευση, και ως «εκδρομέας» ή επισκέπτης της ίδιας ημέρας. Με βάση αυτή την ταξινόμηση, οι επιβάτες κρουαζιερόπλοιων και τα μέλη πληρωμάτων πλοίων, οι οποίοι διανυκτερεύουν εντός των πλοίων περιλαμβάνονται στους ημερήσιους εκδρομείς (Λαγός, 2018). Ωστόσο, ο μεταγενέστερος ορισμός του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (UNWTO) των Ηνωμένων Εθνών δεν αναφέρεται στον περιορισμό των 24 ωρών, δηλαδή μιας τουλάχιστον διανυκτέρευσης². Συγκεκριμένα, ορίζει τον *τουρισμό* ως τη δραστηριότητα των επισκεπτών, όπου ο *επισκέπτης* είναι «ένας ταξιδιώτης που πραγματοποιεί ένα ταξίδι σε έναν κύριο προορισμό εκτός του συνήθους περιβάλλοντός του, για λιγότερο από ένα έτος, για οποιονδήποτε κύριο σκοπό (επαγγελματικό, ψυχαγωγικό ή άλλο προσωπικό σκοπό) εκτός από το να εργαστεί σε μια οντότητα που κατοικεί στη χώρα ή τον τόπο που επισκέπτεται» (UNWTO, 2008). Έτσι, λοιπόν, η ελάχιστη διάρκεια της παραμονής στον προορισμό δεν επηρεάζει το χαρακτηρισμό της τουριστικής μετακίνησης, πολύ περισσότερο που η σύγχρονη τεχνολογική επανάσταση στον τομέα των μέσων μεταφοράς (αεροπλάνο, τρένα υψηλών ταχυτήτων) κάνει εφικτή την τουριστική μετακίνηση κι επιστροφή εντός 24ώρου (Μυλωνόπουλος, 2021). Επομένως, βασικά στοιχεία μιας τουριστικής μετακίνησης είναι αφενός η επιλογή, η οποία πρέπει να είναι ελεύθερη και να πραγματοποιείται στον ελεύθερο χρόνο ενός ατόμου, αφετέρου ο σκοπός, που είναι η αναψυχή. Ο Μυλωνόπουλος (2021) επιχειρηματολογεί ενάντια στη συμπερίληψη λόγων που επιβάλλονται εξωγενώς στην απόφαση για ένα τουριστικό ταξίδι, όπως οι επαγγελματικοί και οι λόγοι υγείας, εφόσον αυτοί αντιβαίνουν στη βασική προϋπόθεση της ελεύθερης επιλογής.

2.2 Εννοιολογικός προσδιορισμός του τουρισμού κρουαζιέρας

Σύμφωνα με τους παραπάνω ορισμούς, η κρουαζιέρα ως είδος ταξιδιού πληροί τα κύρια

² Η θεώρηση του ΠΟΕ έγινε, όπως επισημαίνουν ορισμένοι μελετητές, για ζητήματα που σχετίζονται με τη στατιστική του τουρισμού (Μυλωνόπουλος, 2021).

κριτήρια, που χαρακτηρίζουν ένα τουριστικό ταξίδι: α) παρακινείται από αναψυχή, ψυχαγωγία, αξιοθέατα κ.ά. που σχετίζονται με τουριστικούς σκοπούς β) η διάρκεια μιας κρουαζιέρας δεν είναι μεγαλύτερη του ενός έτους και γ) οι επιβάτες σε ένα κρουαζιερόπλοιο μπορεί να είναι τόσο μόνιμοι κάτοικοι της χώρας από την οποία ξεκινά η κρουαζιέρα όσο και μη κάτοικοι.

Ο *τουρισμός κρουαζιέρας* είναι μία μορφή του θαλάσσιου τουρισμού και μια ειδική μορφή θεματικού³ τουρισμού, στην οποία η θάλασσα αποτελεί το κριτήριο διάκρισης και ταυτόχρονα την *ειδοποιό διαφορά* σε σχέση με τις άλλες ειδικές μορφές τουρισμού, καθώς και από την κυρίαρχη μορφή του μαζικού τουρισμού (Διακομιχάλης, 2006). Οι Wild και Dearing (2000) περιγράφουν την *κρουαζιέρα* ως «ένα μείγμα θαλάσσιας μεταφοράς, ταξιδιού, τουρισμού και ελεύθερου χρόνου». Οι Μοίρα και Μυλωνόπουλος (2020) συνοψίζουν τα χαρακτηριστικά της ως εξής: «η κρουαζιέρα περιγράφεται ως ένα κυκλικό ταξίδι⁴ που βασίζεται σε συγκεκριμένο δρομολόγιο με προκαθορισμένους προορισμούς, που πραγματοποιείται με κατάλληλα διαμορφωμένο πλοίο, το οποίο προσφέρει υψηλής ποιότητας ξενοδοχειακές και επισιτιστικές υπηρεσίες, ευκαιρίες διασκέδασης και αναψυχής...», ενώ οι Logunova, Kalinkina, Lazitskaya & Tregulova (2020) επισημαίνουν ότι ο τουρισμός κρουαζιέρας είναι «ένας παγκόσμιος τύπος τουρισμού που συνδυάζει σχεδόν όλες τις μορφές του και περιλαμβάνει διάφορους τύπους: ψυχαγωγικούς, αθλητικούς, ευεξίας, εκπαιδευτικούς, συνεδριακούς, περιπετειώδεις, αρχαιολογικούς κ.λπ». Η έννοια του τουρισμού κρουαζιέρας προσδιορίζεται θεσμικά στη χώρα μας με το Ν.4582/2018 (ΦΕΚ Α'208), άρθρο 12, παρ. 2.

Στην *κρουαζιεροπλοΐα*, όπως χαρακτηρίζεται το ταξίδι αναψυχής με το ειδικής κατηγορίας επιβατηγό πλοίο, το κρουαζιερόπλοιο, συνυπάρχουν δύο στοιχεία, το ναυτικό στοιχείο, που αφορά την πλεύση του πλοίου, και το τουριστικό στοιχείο, που αφορά την αναψυχή των

³ Ο νόμος 4582/2018 εισάγει το θεσμικό πλαίσιο για τον θεματικό τουρισμό και τις ειδικές μορφές τουρισμού και προσδιορίζει τις βασικές έννοιες αειφορικής ανάπτυξης της τουριστικής δραστηριότητας: αειφόρος τουριστική ανάπτυξη, προσβάσιμος τουρισμός, φέρουσα ικανότητα τουρισμού, αρχή της ασφάλειας στον τουρισμό.

⁴ Κυκλικό ταξίδι: το πλοίο έχει ως αφετηρία και τελικό προορισμό το ίδιο σημείο, δηλαδή τον αφετήριό λιμένα.

επιβατών (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020). Το βασικό χαρακτηριστικό, επομένως, που διακρίνει τον τουρισμό κρουαζιέρας από άλλα είδη τουριστικής δραστηριότητας είναι ότι το κρουαζιερόπλοιο χρησιμεύει τόσο ως μέσο μεταφοράς, μια «πλωτή γέφυρα» που επισκέπτεται λιμάνια, όσο και ως μέσο διαμονής και αναψυχής με ένα ευρύ φάσμα προσφερόμενων υπηρεσιών σε ένα ενιαίο πακέτο, σε αντίθεση με τον χερσαίο τουρισμό, όπου πρόκειται για ξεχωριστές υπηρεσίες (Logunova et al., 2020).

2.3 Το σύστημα τουρισμού κρουαζιέρας και ο ρόλος του προορισμού

Στη γεωγραφία του τουρισμού, μια *περιοχή δημιουργίας*, ο τόπος προέλευσης του τουρίστα παρέχει το κίνητρο, όπως ανάγκες, επιθυμίες, διαθέσιμο εισόδημα, ελεύθερος χρόνος, μάρκετινγκ κ.ά., που συναποτελούν τους παράγοντες «ώθησης», ενώ μια *περιοχή προορισμού*, είναι ο τόπος που παρακινεί την επίσκεψη, προσφέροντας αξιοθέατα, ανέσεις και υπηρεσίες (παράγοντες «έλξης»). οι δύο αυτές περιοχές συνδέονται με μια *περιοχή διέλευσης*, τη διαδρομή που διανύουν και περνούν χρόνο πριν φτάσουν στον προορισμό τους οι επιβάτες. Στην κρουαζιέρα το πλοίο κατέχει σημαντική θέση στο σύστημα τουρισμού κρουαζιέρας, καθώς συνδέεται με τα δύο από τα τρία βασικά του συστατικά, την περιοχή διέλευσης και την περιοχή προορισμού· ενίοτε το ίδιο το πλοίο μπορεί να ερμηνευτεί ως ο βασικός προορισμός και παίζει καθοριστικό ρόλο στην απόφαση των επιβατών να επιλέξουν να δοκιμάσουν τις εμπειρίες που προσφέρει ο τελικός τουριστικός προορισμός (Gibson, 2006). Το μοντέλο των Davidson και Maitland (1997), που παρουσιάζει ο Gibson (2006), περιγράφει την αλληλεπίδραση μεταξύ των περιοχών, που σχηματίζουν το τουριστικό σύστημα: οι πληροφορίες, που αντλούνται κατά την επίσκεψη στην περιοχή προορισμού, διοχετεύονται στο πλοίο και, ακολούθως, στην περιοχή δημιουργίας τουριστών, ενθαρρύνοντας και άλλες επισκέψεις. Η κατανόηση των επιμέρους στοιχείων του τουριστικού συστήματος και των αλληλεπιδράσεων είναι καθοριστική για τον προγραμματισμό μιας ολοκληρωμένης τουριστικής ανάπτυξης (Λαγός, 2018).

2.4 Διαχείριση και προώθηση προορισμού

Ακαδημαϊκοί και άλλοι φορείς έχουν αναδείξει την ανάγκη της ολιστικής διαχείρισης ενός προορισμού. Δεδομένου ότι οι προορισμοί και, ειδικότερα οι προορισμοί κρουαζιέρας, θεωρούνται ένα από τα πιο δύσκολα «προϊόντα» από την άποψη της διαχείρισης και της εμπορικής προώθησης, λόγω της πολυσύνθετης φύσης τους, καθώς αποτελούνται από ποικίλα προϊόντα, μεγάλο αριθμό εμπλεκόμενων και σύνθετες διαχειριστικές και πολιτικές σχέσεις, είναι αποδεκτό ότι όλα τα εμπλεκόμενα μέρη -δημόσιος και ιδιωτικός τομέας, τοπική κοινωνία και φορείς πολιτισμού και περιβάλλοντος- πρέπει να συνεργαστούν και να συγκεντρώσουν τους πόρους τους (χρηματοδότηση, τεχνογνωσία και υποδομές) με σκοπό την ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης και παροχής. Αυτή η προσέγγιση υλοποιείται μέσω ενός Οργανισμού Διαχείρισης και Προώθησης Προορισμού (Destination Management/Marketing Organization- DMO), καθώς ενεργεί ως μια ισχυρή ενωτική δύναμη, που συντονίζει τις διάφορες συνιστώσες ενός προορισμού και τον αναπτύσσει στο σύνολό του. Οι οργανισμοί διαχείρισης προορισμού στοχεύουν:

- στην ενίσχυση της μακροπρόθεσμης ευημερίας των τοπικών κοινωνιών,
- στην αναβάθμιση της εμπειρίας και της ικανοποίησης των επισκεπτών,
- στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της οικονομικής απόδοσης των τοπικών επιχειρήσεων, καθώς και της δημιουργίας πολλαπλασιαστικών οικονομικών επιδράσεων,
- στη βελτιστοποίηση των συνολικών επιπτώσεων του τουρισμού μέσω της εξισορρόπησης των οικονομικών οφελών με τις κοινωνικοπολιτιστικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις, στο πλαίσιο της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης (Fletcher et al, 2019).

Σύμφωνα με τον Pallis (2024), οι προσπάθειες για τη βελτίωση των σχέσεων μεταξύ του τομέα της κρουαζιέρας, των τοπικών αρχών και της τοπικής κοινωνίας βασίζονται στην ανάπτυξη αποτελεσματικών συνεργασιών, οι οποίες αφορούν όχι μόνο τους φορείς που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη λιμενική περιοχή, αλλά και εκείνους που βρίσκονται σε απομακρυσμένες περιοχές, όπου πραγματοποιούνται εκδρομές των επιβατών κρουαζιέρας. Η επιλογή της κατάλληλης μορφής συνεργασίας και διακυβέρνησης,

σύμφωνα με τον Pallis (2024), εναπόκειται στις πόλεις-λιμένες και στους λιμένες, ανάλογα με τις ιδιαίτερες τοπικές συνθήκες και ανάγκες. Ένα παράδειγμα ενός τέτοιου φορέα βρίσκουμε στο Ντουμπρόβνικ (DCMC), ο οποίος ιδρύθηκε για να λειτουργήσει μέσω του Γραφείου του Δημάρχου ως διοικητικό, συμβουλευτικό και συντονιστικό όργανο για την πόλη και την κρουαζιέρα, προκειμένου να εναρμονίσει τα κοινά και ατομικά συμφέροντα όλων των εμπλεκομένων στην ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας (Vrdoljak Raguž, Peručić & Pavlić, 2012). Ένα άλλο καλό παράδειγμα στρατηγικής συνεργασίας μεταξύ της πόλης (Δήμος και Εμπορικό Επιμελητήριο) και μιας εταιρείας κρουαζιέρας προσφέρει η πόλη της Νάπολης, με τη δημιουργία μιας κοινής επιχείρησης με την ονομασία *Enjoy Naples*, η οποία προωθεί ένα ad hoc πρόγραμμα, όπου συνδυάζονται πολιτιστικές δραστηριότητες στην πόλη (θέατρο, μουσεία κ.ά.), ενώ, παράλληλα, προσφέρονται κίνητρα τόσο για την εταιρεία (διευκολύνσεις ελλιμενισμού) όσο και για τους επιβάτες (μειωμένες τιμές εισιτηρίων) (Gui & Russo, 2011).

2.5 Στρατηγικές και τάσεις ανάπτυξης της βιομηχανίας κρουαζιέρας

Η κρουαζιέρα σημειώνει συνεχή ανάπτυξη επί δεκαετίες με τάσεις παγκοσμιοποίησης να έχουν συνδεθεί με αυτή την ανάπτυξη. Είναι αξιοσημείωτο ότι ο κλάδος έχει επιδείξει ανθεκτικότητα σε διάφορες κρίσεις και συνεχίζει να εξελίσσεται, με συνεχή επέκταση και καινοτομία (Pallis & Vaggelas, 2020). Η παγκοσμιοποίηση της κρουαζιέρας υποστηρίζεται από κερδοφόρες εταιρείες κρουαζιέρας, οι οποίες έχουν επεκτείνει τις ροές εσόδων, αξιοποιώντας οικονομίες κλίμακας με συνεχή ανανέωση του στόλου, αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων και προσφορά διαφορετικών τύπων πλοίων, τεχνολογικά καθοδηγούμενων, προκειμένου να διευρύνουν την πελατειακή τους βάση και το φάσμα των παροχών τους, ενώ παράλληλα στοχεύουν σε διαφορετικά τμήματα της αγοράς (Pallis et al., 2026). Επιπλέον, ο κλάδος λειτουργεί με ένα επιχειρηματικό πρότυπο, που περιλαμβάνει την κατασκευή πλοίων σε χώρες που παρέχουν ευνοϊκές χρηματοδοτήσεις και την πρόσληψη πληρώματος από χώρες με φθηνό εργατικό δυναμικό, χάρη στο διεθνοποιημένο περιβάλλον δραστηριοποίησης και της εγγραφής των πλοίων σε ανοιχτά

νηολόγια (σημαίες ευκαιρίας), μια πρακτική που επιτρέπει στις εταιρείες να παρακάμπτουν την εργατική νομοθεσία και τους φόρους των χωρών καταγωγής τους (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020).

Ουσιαστικά, οι εταιρείες κρουαζιέρας έχουν αναπτύξει μια ποικιλία επιχειρηματικών στρατηγικών ως μοχλούς για να διατηρήσουν και να επιταχύνουν τη συνεχή ανάπτυξη στον κλάδο τους (Pallis & Vaggelas, 2020). Ειδικότερα:

1. *Αύξηση του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων*: Οι εταιρείες κρουαζιέρας χρησιμοποιούν μια στρατηγική ώθησης της προσφοράς, που στοχεύει στη δημιουργία ζήτησης, παρέχοντας νέα χωρητικότητα. Έτσι, επιτυγχάνεται μείωση του συνολικού κόστους, καθώς τα μεγαλύτερα πλοία μπορούν να φιλοξενήσουν περισσότερους επιβάτες, γεγονός που κατανέμει τα πάγια έξοδα σε μια μεγαλύτερη πελατειακή βάση. Επιπλέον, επιτρέπει την προσθήκη μιας ποικιλίας δραστηριοτήτων και υπηρεσιών, δημιουργώντας πρόσθετα έσοδα επί του πλοίου. Είναι ενδεικτικό ότι, ενώ τη δεκαετία του 2000 τα κρουαζιερόπλοια με χωρητικότητα άνω των 2.000 επιβατών ήταν σπάνια, είκοσι χρόνια μετά η χωρητικότητα των 50 μεγαλύτερων πλοίων ξεπέρασε τους 3.000 επιβάτες, με το μεγαλύτερο να έχει χωρητικότητα για πάνω από 6.000 επιβάτες (Pallis & Vaggelas, 2020). Ωστόσο, λαμβάνοντας υπόψη τους τεχνολογικούς και δομικούς περιορισμούς (υποδομές και κανονισμοί στα λιμάνια, κίνδυνος υπερβάλλουσας χωρητικότητας), παραμένει αμφίβολο εάν η τάση του γιγαντισμού των κρουαζιερόπλοιων συνεχιστεί. Ο Papathanassis (2020) εκτιμά πως «οι φορείς εκμετάλλευσης κρουαζιερόπλοιων είναι πιο πιθανό να οδηγήσουν σε τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών και ρομποτική τεχνολογία (Έξυπνα πλοία) για να βελτιστοποιήσουν τις αποδόσεις των υπαρχουσών δυνατοτήτων, κάτι που είναι πιθανό να οδηγήσει σε μικρότερο στόλο κρουαζιέρας στο μέλλον». Με τη θέση αυτή συμφωνούν και οι Pallis et al., 2026). et al., οι οποίοι εκτιμούν ότι «η δυνατότητα περαιτέρω αναβάθμισης του μεγέθους των κρουαζιερόπλοιων δεν είναι εμφανής». Στην κρουαζιέρα το πλοίο αντιπροσωπεύει από μόνο του έναν προορισμό, καθιστώντας την εμπειρία εν πλω κεντρικό στοιχείο των διακοπών για πολλούς ταξιδιώτες. Τα σύγχρονα κρουαζιερόπλοια έχουν σχεδιαστεί ως πλωτά θέρετρα κι, ενίοτε, αποτελούν «θεματικά πάρκα» με όλες τις σχετικές εγκαταστάσεις, όπως θέατρα, καζίνο, πισίνες για σερφ, πλανητάρια, προσομοιωτές

γκολφ, αγώνες καρτ, υδάτινα πάρκα, ένα μείγμα καμπινών με περισσότερες καμπίνες με μπαλκόνια και σουίτες, για τα οποία οι ταξιδιώτες είναι πρόθυμοι να πληρώσουν περισσότερα (Gui & Russo, 2011; Pallis et al., 2022). Όλα αυτά οδηγούν σε αυξημένες οικονομικές αποδόσεις για τις εταιρείες κρουαζιέρας, ενώ τις καθιστά άμεσους ανταγωνιστές με τους προορισμούς-λιμάνια (Papathanassis, 2020).

2. *Τμηματοποίηση της αγοράς*: Τα σύγχρονα καινοτόμα κρουαζιερόπλοια προσφέρουν ένα εξαιρετικά ποικιλόμορφο προϊόν, που απευθύνεται στις ποικίλες προτιμήσεις και τα μεταβαλλόμενα πρότυπα διακοπών ενός ολοένα ευρύτερου κοινού. Διαφορετικοί τύποι πλοίων κι εξειδικευμένες παροχές και εμπειρίες, καθώς κι ένας εξελιγμένος σχεδιασμός δρομολογίων εξυπηρετούν διαφορετικές κοινωνικές και ηλικιακές ομάδες πιθανών επιβατών, ενώ, παράλληλα, στοχεύουν στη δημιουργία επαναλαμβανόμενων επιβατών κρουαζιέρας. Έτσι διαμορφώνονται διάφορα κριτήρια, με βάση τα οποία οι κρουαζιέρες διακρίνονται (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020):

- ανάλογα με τον *τύπο του πλοίου*: mega ships για μαζική κρουαζιέρα, πλοία αποστολής, πολυτελή, ποτάμια κρουαζιερόπλοια κ.ά.
- ανάλογα με τη *διάρκεια* σε: τριήμερες (π.χ. κρουαζιέρα στα ελληνικά νησιά), μικρής διάρκειας (πενθήμερες ή επταήμερες) διαδεδομένες στη Μεσόγειο, όπου προσεγγίζονται λιμένες διάφορων κρατών (νότιας Ευρώπης, βόρειας Αφρικής, Κύπρου κ.ά.), μέσης διάρκειας (δεκαπενθήμερες), οι οποίες συνήθως πραγματοποιούνται στον Ειρηνικό ή Ατλαντικό ωκεανό και συχνά είναι θεματικές (γαστρονομία, τέχνη, πολιτισμός κ.ά.) και, τέλος, κρουαζιέρες μακράς διάρκειας, που κυμαίνεται μεταξύ 15 ημερών και τριών εβδομάδων, με το πλοίο να κινείται σε διαφορετικούς ωκεανούς.
- ανάλογα με το *κόστος* ή/και την *εμπειρία*. Τα κρουαζιερόπλοια αξιολογούνται όπως και στον ξενοδοχειακό τομέα ανάλογα με τις υπηρεσίες που προσφέρουν επί του πλοίου (επίπεδο ασφάλειας κι εξυπηρέτησης, άνεση καμπινών, ποιότητα φαγητού, διαθέσιμες ψυχαγωγικές εκδηλώσεις κ.ά.) (Smirnov et al., 2022) και κατηγοριοποιούνται σε:
 - ο *οικονομικές* (Budget/contemporary cruises) οι οποίες απευθύνονται στο ευρύ

κοινό και προσφέρουν ένα ολοκληρωμένο πακέτο διακοπών (κατάλυμα, διατροφή, ψυχαγωγία).

- ο *υψηλής ποιότητας* (premium), οι οποίες πραγματοποιούνται σε μεσαίου μεγέθους πλοία με αναβαθμισμένες υπηρεσίες, που ανταγωνίζονται τα πακέτα που προσφέρονται από πολυτελή ξενοδοχεία.
- ο «*πολυτελείς*» κρουαζιέρες (Luxury cruises), οι οποίες προσφέρουν εξατομικευμένες και υψηλότερου επιπέδου υπηρεσίες σε μικρά πλοία με πρόσβαση σε μοναδικούς και πιο εξωτικούς προορισμούς.
- ο *εξειδικευμένες* κρουαζιέρες, που απευθύνονται σε ειδικό κοινό, προσφέρουν μοναδική εμπειρία σε περιοχές άγριας φύσης (π.χ. Αρκτική, Ανταρκτική), γι' αυτό συχνά έχουν τη μορφή αποστολής, πολύ υψηλό κόστος και πραγματοποιούνται με μικρά πλοία ειδικά μετασκευασμένα (π.χ. παγοθραυστικά).

Η διαφοροποίηση του προϊόντος της κρουαζιέρας επέτρεψε τη διεύρυνση των στοχευμένων ηλικιακών ομάδων. Μολονότι, οι ηλικιωμένοι ιστορικά αποτελούσαν και παραμένουν η κύρια αγορά, η σύγχρονη κρουαζιέρα προσελκύει νεότερες γενιές, όπως οι Millennials και η Γενιά Z, οι οποίοι διαμορφώνουν το μέλλον του κλάδου. Είναι ενδεικτικό ότι η μέση ηλικία ενός ταξιδιώτη κρουαζιέρας το 1995 ήταν τα 65 έτη, ενώ το 2024 είχε μειωθεί περίπου στα 54 έτη. Ειδικές προσφορές απευθύνονται, επίσης, σε οικογένειες, ενώ παρατηρείται μια αυξανόμενη τάση ταξιδιών κρουαζιέρας πολλών γενεών (28% των επιβατών), αλλά και μοναχικών ταξιδιωτών (12%). Οι αγορές πηγών επιβατών έχουν επεκταθεί και διαφοροποιηθεί μέσω της στρατηγικής ώθησης της προσφοράς των εταιρειών κρουαζιέρας, παρέχοντας νέα χωρητικότητα, εξελιγμένο σχεδιασμό δρομολογίων και χρησιμοποιώντας εργαλεία μάρκετινγκ (ανταγωνιστικά πακέτα, προβολή, εκπτώσεις κ.ά.) (CLIA, 2025; Pallis et al., 2026).

3. *Παγκοσμιοποίηση των προτύπων ανάπτυξης*: Οι εταιρείες κρουαζιέρας αναπτύσσουν στρατηγικά τα πλοία τους σε πολλαπλές παγκόσμιες αγορές. Στη στρατηγική ανάπτυξης του στόλου ενσωματώνεται και ο σχεδιασμός των δρομολογίων, αφού αποφασιστεί η βέλτιστη ακολουθία των λιμένων και του χρόνου πλεύσης, ώστε να διασφαλίζεται η

αποτελεσματική αξιοποίηση των πλοίων. Παράγοντες που επηρεάζουν τα πρότυπα ανάπτυξης μεταξύ άλλων είναι:

- Η εγγύτητα με σταθερές και κερδοφόρες αγορές προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας, ιδιαίτερα για λιμάνια homeport.
- Ύπαρξη λιμένα ικανού να εξυπηρετήσει αποτελεσματικά και αποδοτικά τις κρουαζιέρες, όπως η ύπαρξη σύγχρονων τερματικών σταθμών.
- Αντιστοίχιση μαρκών κρουαζιέρας με συγκεκριμένα δημογραφικά στοιχεία των αγορών.
- Συνδεσιμότητα των λιμένων άφιξης με συγκοινωνίες (αεροδρόμια, λεωφορεία, ταξί, τρένα).
- Ο συνδυασμός κορυφαίων προορισμών με λιγότερο γνωστά λιμάνια στη σχεδίαση των δρομολογίων και δημιουργία δρομολογίων για εξειδικευμένες αγορές (π.χ. Ανταρκτική) ή νέες αγορές, όπως η Αφρική.
- Δυνατότητα δημιουργίας εσόδων από εκδρομές στην ξηρά σε σύγκριση με το εισόδημα που δημιουργείται μέσω διαφόρων ροών εσόδων επί του πλοίου.
- Ζητήματα κόστους (λιμενικά τέλη, αποστάσεις πλεύσης) (Pallis et al., 2026).

Μια βασική στρατηγική ορισμένων εταιρειών κρουαζιέρας είναι η μετακίνηση των πλοίων τους σε διαφορετικές περιοχές με βάση την εποχιακή ζήτηση, η λεγόμενη *επανατοποθέτηση κρουαζιέρας*. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι δύο κύριες αγορές κρουαζιέρας, η Καραϊβική και η Μεσόγειος, οι οποίες είναι συμπληρωματικές αγορές, καθώς η Καραϊβική εξυπηρετείται κυρίως κατά τη διάρκεια του χειμώνα, ενώ η Μεσόγειος γνωρίζει άνθηση το καλοκαίρι. Ουσιαστικά, οι εταιρείες επανατοποθετούν τα πλοία τους από την Καραϊβική προς τη Μεσόγειο κατά την περίοδο των τυφώνων (Ιούνιο έως Νοέμβριο περίπου), αξιοποιώντας αποτελεσματικά το στόλο τους (Pallis et al., 2026). Έχει επισημανθεί στη βιβλιογραφία ότι οι περιοχές λιμένων κρουαζιέρας, όπως η Μεσόγειος, έχουν μια εσωτερική δυναμική, την οποία διαμορφώνουν διάφοροι παράγοντες, όπως η γεωπολιτική αστάθεια, οι κοινωνικές αντιπαραθέσεις κ.ά. με αποτέλεσμα την ανανέωση των δρομολογίων και τη μεταβλητότητα των μεριδίων αγοράς. Υπό αυτό το πρίσμα, οι

περιφερειακοί λιμένες αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του συστήματος κρουαζιέρας, καταλαμβάνοντας διαφορετικές θέσεις σε μια δυναμική ιεραρχία, η οποία εξελίσσεται με την πάροδο του χρόνου (Pallis & Arapi, 2016; Rodrigue & Notteboom, 2013; Soriani, Bertazzon, Cesare & Rech, 2009).

4. *Διαφοροποίηση των πηγών αγοράς:* Η Βόρεια Αμερική και η Ευρώπη είναι οι δύο κύριες αγορές κρουαζιέρας, με τη Βόρεια Αμερική να έχει το μεγαλύτερο επίπεδο διείσδυσης -περίπου 2%- και την Ευρώπη να ακολουθεί με τις μεγαλύτερες αγορές προέλευσης να είναι η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο με την Ιρλανδία και η Ιταλία. Ωστόσο, οι αγορές πηγών επιβατών έχουν επεκταθεί γεωγραφικά σε νέες και αναδυόμενες περιοχές, όπως η Ασία, η Αφρική, η Μέση Ανατολή, μολονότι τα επίπεδα διείσδυσης παραμένουν χαμηλά (περίπου 0,1%, Επιπλέον, η κρουαζιέρα μέσω της διαφοροποίησης των παροχών, τις ανέσεις, την ανάπτυξη νέων δρομολογίων και άλλων στρατηγικών προσελκύει ένα ευρύτερο φάσμα επιβατών (Pallis et al., 2026). Παρατηρείται, επίσης, ένα αυξανόμενο ενδιαφέρον για κρουαζιέρες μεταξύ των λεγόμενων «επαναληπτικών» κρουαζιεροπλόων με το 82% να δηλώνουν την πρόθεσή τους να κάνουν ξανά κρουαζιέρα, ενώ τα δύο τρίτα των διεθνών ταξιδιωτών σκέφτονται να κάνουν την πρώτη τους κρουαζιέρα (CLIA, 2025). Επίσης, πρόσφατα δεδομένα δείχνουν μια αυξανόμενη προτίμηση για κρουαζιέρες μεγαλύτερης διάρκειας.
5. *Συγκέντρωση και στρατηγικές πολλαπλών εμπορικών σημάτων:* Ο κλάδος της κρουαζιέρας χαρακτηρίζεται από ολιγοπωλιακή ιδιοκτησία, καθώς κυριαρχείται από λίγους μεγάλους φορείς εκμετάλλευσης, με τέσσερις μεγάλους όμιλους να αντιπροσωπεύουν μια αναπτυγμένη χωρητικότητα 30.3 εκατομμύρια επιβατών, που αντιστοιχεί στο 78,9% της παγκόσμιας αγοράς. Ειδικότερα, η Carnival Lines ελέγχει περίπου το ένα τρίτο (32,8%), η Royal Caribbean το 26.1%, οπότε οι δύο μαζί κατέχουν περίπου το 60% της αγοράς, η MSC Cruises αντιπροσωπεύει περίπου το 12% και η Norwegian Cruise Line το 9.4% (Pallis et al., 2026). Παρά την υψηλή συγκέντρωση της ιδιοκτησίας, ο κλάδος προσφέρει ποικιλομορφία προϊόντων. Επιπλέον, κάθε όμιλος διαχειρίζεται ένα χαρτοφυλάκιο επωνυμιών, με κάθε μάρκα να προσφέρει μια μοναδική πρόταση αξίας σε συγκεκριμένες ομάδες πελατών.

Η βιομηχανία κρουαζιέρας γενικά περιγράφεται ως μια επιχείρηση «χωρίς τόπο», καθώς

λειτουργεί πλωτά θέρετρα· εντούτοις, βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε τοπικά αξιοθέατα στα διαφορετικά λιμάνια που προσεγγίζει. Υπ' αυτό το πρίσμα το λιμάνι καθίσταται ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση της αξιοπιστίας του δρομολογίου. Συνεπώς, η συνεργασία μεταξύ εταιρειών κρουαζιέρας, λιμανιών και πόλεων, όπου οι εταιρείες επενδύουν σε πλοία και οι προορισμοί σε λιμενικές εγκαταστάσεις και τουριστικά αξιοθέατα, είναι κρίσιμης σημασίας για τη βιώσιμη ανάπτυξη αμφοτέρων (Fletcher, et al., 2019; Gui, & Russo, 2011).

2.6 Ο σχεδιασμός του δρομολογίου

Με την προϋπόθεση ότι μια ναυτιλιακή εταιρεία πουλά δρομολόγια και όχι προορισμούς, είναι χρήσιμο για τα λιμάνια κρουαζιέρας να γνωρίζουν τις προϋποθέσεις για τη συμπερίληψή τους σε κάποιο δρομολόγιο. Η διαμόρφωση ενός δρομολογίου περιλαμβάνει τις αποφάσεις των εταιρειών κρουαζιέρας σχετικά με την επιλογή λιμένων-αφετηρίας και λιμένων προσέγγισης, κρουαζιερόπλοιου και ημερών/ωρών. Οι εταιρείες κρουαζιέρας στο σχεδιασμό μιας διαδρομής κρουαζιέρας εξετάζουν αφενός τη διαδρομή αυτή καθ' εαυτή, δηλαδή την τοποθεσία ενός προορισμού (π.χ. δημοφιλείς προορισμοί κοντά σε λιμάνια) και την ελκυστικότητά του (κλίμα, φυσικό και κοινωνικοπολιτισμικό περιβάλλον) αφετέρου τα δημογραφικά χαρακτηριστικά των δυνητικών επιβατών (προέλευση των επιβατών, διαθέσιμα εισοδήματα, στοχευμένες ηλικιακές ομάδες, προτιμήσεις κ.ά.). Τα στοιχεία αυτά επιτρέπουν στις εταιρείες να εντοπίσουν τα κίνητρα για την επιλογή μιας κρουαζιέρας και να προσδιορισθεί η επιθυμητή περιοχή τουριστικού προορισμού και αξιοθέατων, η χρονική διάρκεια, η τιμή κ.λπ. (Pallis et al., 2026).

Η ικανοποιητική κάλυψη των αναγκών των πελατών βρίσκεται στο επίκεντρο της στρατηγικής μάρκετινγκ του κλάδου, εφόσον έτσι επιτυγχάνεται η αύξηση των πωλήσεων και η κερδοφορία, που εξασφαλίζει βιώσιμη ανάπτυξη. Συγκεκριμένα, επιδιώκεται η μεγιστοποίηση των εσόδων από την πώληση εισιτηρίων, τις δαπάνες επί του πλοίου και πιθανές εκδρομές στους προορισμούς και παράλληλα η ελαχιστοποίηση του κόστους που προκύπτει από τις λειτουργίες του πλοίου, τα λιμενικά τέλη και τα καύσιμα· η απόσταση μεταξύ των λιμένων προσέγγισης και η ταχύτητα επηρεάζουν το κόστος των καυσίμων (τα κρουαζιερόπλοια καλύπτουν έως 280 ναυτικά μίλια/διανυκτέρευση). Έτσι, στη σχεδίαση των δρομολογίων συμπεριλαμβάνουν μεταβλητές, που αφορούν την επιλογή του ιδανικού

αριθμού και σειράς προσεγγίσεων στα λιμάνια και την αδιάκοπη εναλλαγή κρουαζιερόπλοιων για τη μεγιστοποίηση της αξιοποίησης των περιουσιακών στοιχείων των εταιρειών και ο συγχρονισμός με τις αεροπορικές συνδέσεις. Παράλληλα, οι περιορισμοί στη διαθεσιμότητα θέσεων ελλιμενισμού και η φέρουσα ικανότητα των προορισμών έχουν οδηγήσει σε μεγαλύτερη εξειδίκευση της αγοράς με την κατάλληλη τοποθέτηση επωνυμίας (mega-ships σε μεγάλα λιμάνια, μικρότερα πλοία σε μικρότερης χωρητικότητας, «εξωτικά» λιμάνια) (Pallis et al., 2026).

2.7 Εργαλεία μάρκετινγκ για την ανάλυση ενός προορισμού

Η ανάλυση των προορισμών για τα δρομολόγια των πλοίων περιλαμβάνει μια στρατηγική αξιολόγηση της καταλληλότητας του προορισμού για την αγορά-στόχο, η οποία στοχεύει στη δημιουργία βιώσιμου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος ή αντίθετα στην αλλαγή ενός δρομολογίου εξαιτίας αναδυόμενων προβλημάτων (Gibson, 2006). Οι εταιρείες κρουαζιέρας χρησιμοποιούν τα σύγχρονα εργαλεία του μάρκετινγκ στο έργο του σχεδιασμού δρομολογίων και μεταξύ άλλων περιλαμβάνουν:

α) Το μοντέλο του κύκλου ζωής (TALC/Tourist Area Life Style).

Ένας προορισμός θα βιώσει έναν κύκλο ζωής, όπως κάθε τουριστικό προϊόν. Κατά την εξελικτική του πορεία θα περάσει από έξι στάδια: ανακάλυψη-εξερεύνηση, συμμετοχή, ανάπτυξη, σταθεροποίηση και στασιμότητα. Σε αυτό το στάδιο ένας τουριστικός προορισμός έχει δύο επιλογές: να παρακμάσει εξαιτίας της υπερ-χρησιμοποίησης των πόρων του ή να αναζωογονηθεί μέσω νέων αξιοθέατων/αγορών κ.ά. (Kotler, Bowen, Makens & Baloglu, 2019).

Αδιαμφισβήτητα, για να επιτύχει ένας προορισμός αειφόρο ανάπτυξη, θα πρέπει να «εξισορροπήσει τον πειρασμό της μεγιστοποίησης των τουριστικών εσόδων με τη διατήρηση των φυσικών τουριστικών αξιοθέατων και της ποιότητας της ζωής για τους μόνιμους κατοίκους». Αυτό μπορεί να σημαίνει ότι κατά τη διάρκεια του σταδίου ανάπτυξης θα διασφαλιστεί η δημιουργία της κατάλληλης υποδομής που θα υποστηρίξει

τη μελλοντική ανάπτυξη του προορισμού, ενώ στο στάδιο ωριμότητας θα περιορισθεί ο αριθμός των επισκεπτών σε έναν αριθμό, που μπορεί να εξυπηρετήσει η υπάρχουσα υποδομή. Λιμένες κρουαζιέρας που υπερβαίνουν τη φέρουσα ικανότητά τους παύουν να είναι ελκυστικοί και τελικά γίνονται μη επιλέξιμοι (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020· Kotler et al., 2019).

β) Το μοντέλο *Irridex* του Doxey.

Η τοπική κοινότητα ως υποδοχέας του τουρισμού, συνιστά συστατικό στοιχείο της τουριστικής εμπειρίας και, ως εκ τούτου, καθοριστικός παράγοντας για την ελκυστικότητα ενός τουριστικού προορισμού. Για την ερμηνεία και πρόβλεψη των στάσεων και των αντιλήψεων των μελών μιας τοπικής κοινωνίας απέναντι στους τουρίστες, έχει αναπτυχθεί το *Μοντέλο Τουριστικής Ενόχλησης* (Index of Tourism Irritation) μια θεωρητική προσέγγιση, που ανέπτυξε ο Doxey. Το μοντέλο περιγράφει τις μεταβολές της στάσης των κατοίκων στα διαφορετικά στάδια, που διαμορφώνονται κατά την εξέλιξη του τουρισμού. Στο πρώτο στάδιο, όταν η περιοχή ανακαλύπτεται και οι τουρίστες είναι λίγοι, η στάση των κατοίκων είναι θετική (ευφορία), στο δεύτερο στάδιο, καθώς οι ντόπιοι ανταποκρίνονται στην τουριστική ανάπτυξη κι επενδύουν, οι σχέσεις γίνονται περισσότερο συναλλακτικές και τυπικές (απάθεια), ενώ στο τρίτο στάδιο, όταν πλέον ο τουρισμός εισέρχεται μαζικά, εμπεδώνεται και θεσμοποιείται και η τουριστική ανάπτυξη περνά στον έλεγχο παραγόντων και φορέων εκτός της περιοχής, οι κάτοικοι ενοχλούνται (εκνευρισμός) από τον αυξανόμενο αριθμό επισκεπτών και τις αντιλαμβανόμενες αρνητικές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιδράσεις· τέλος, όσο οι επιπτώσεις του υπερτουρισμού κλιμακώνονται και αλλοιώνουν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των περιοχών (κοινωνική και παραγωγική δομή, δομημένο και φυσικό περιβάλλον), η στάση των κατοίκων μετατρέπεται σε αρνητική και εχθρική (εχθρότητα) απέναντι στους τουρίστες (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020· Τσάρτας, Ζαγκότση & Κυριακάκη, 2020).

γ) Το μείγμα των 4Α.

Στο μοντέλο αυτό τα τέσσερα "Α" αντιπροσωπεύουν τα στοιχεία που θα πρέπει να διαθέτει ένας λιμένας-προορισμός· το κάθε "Α" περιγράφεται ως εξής:

Αξιοθέατα (Attractions). Περιλαμβάνει ό,τι αποτελεί θέλγητρο ή πόλο έλξης για τους

τουρίστες σε έναν προορισμό και αφορούν είτε τα φυσικά (π.χ. Μετέωρα, Φαράγγι του Βίκου) κι ανθρωπογενή χαρακτηριστικά (όπως το Νεκρομαντείο του Αχέροντα, η αρχαία Νικόπολη κ.ά.) είτε μεγάλες εκδηλώσεις (Ολυμπιακοί Αγώνες, Τουρνουά Τένις κ.ά.) (Gibson, 2006).

Πρόσβαση (Access). Αυτό το στοιχείο περιλαμβάνει μια αξιολόγηση των δικτύων μεταφοράς που επιτρέπουν την πρόσβαση στο λιμένα-προορισμό και λαμβάνει υπόψη τους δρόμους, τις σιδηροδρομικές γραμμές, τους αερολιμένες, την πρόσβαση μέσω πλοίων στο λιμάνι και την απρόσκοπτη σύνδεσή τους (ολοκλήρωση) για την εξυπηρέτηση του επισκέπτη. Προτείνεται, επιπλέον, η παροχή καινοτόμων παροχών, όπως η δημιουργία μονοπατιών για πεζούς, ποδηλατικών διαδρομών, επιλογών για άλογα, κ.ά.

Παροχές (Amenities). Αναφέρεται στις υπηρεσίες κι εγκαταστάσεις που υποστηρίζουν τα αξιοθέατα, δηλαδή τα εστιατόρια, τα καταστήματα, τα μπαρ, τα ξενοδοχεία, όπως και τα εμπορικά κέντρα, πισίνες, ανταλλακτήρια συναλλάγματος κ.ά.

Βοηθητικές υπηρεσίες (Ancillary services). Είναι οργανισμοί ή φορείς που συντονίζουν τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη σε έναν προορισμό, παρέχουν πληροφορίες και συμβουλές στους τουρίστες και ενεργούν υπέρ της ανάπτυξης και της προώθησης ενός προορισμού, στοχεύοντας στη δημιουργία μιας αναγνωρίσιμης εικόνας (Gibson, 2006).

δ) Μεθοδολογία V.I.C.E.

Το μοντέλο V.I.C.E. είναι ένα πλαίσιο που χρησιμοποιείται τα τελευταία χρόνια από τις τουριστικές αρχές, προκειμένου να θεσπίσουν στρατηγικές για τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη. Το ακρωνύμιο αντιπροσωπεύει τις βασικές κατευθυντήριες αρχές: ικανοποίηση των επισκεπτών (Visitors), κερδοφορία του κλάδου (Industry), αποδοχή από την κοινότητα (Community), προστασία του περιβάλλοντος (Environment). Η μεθοδολογία βασίζεται στην παραδοχή, ότι υπάρχει αλληλεξάρτηση μεταξύ των τεσσάρων αυτών συνιστωσών κι, επομένως, η εξισορρόπηση των αναγκών τους είναι αναγκαία για τη μακροπρόθεσμη επιτυχία ενός προορισμού. Υπό αυτό το πρίσμα, θα μπορούσε να αποτελέσει ένα χρήσιμο μέτρο για έναν φορέα κρουαζιέρας, όταν εξετάζει έναν προορισμό, ώστε να ενσωματώσει στις πολιτικές του πρακτικές βιώσιμης διαχείρισης (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020· Gibson, 2006).

2.8 Οι λιμένες της κρουαζιέρας

2.8.1 Τυπολογία των λιμένων κρουαζιέρας

Οι λιμένες γενικότερα διακρίνονται σε κατηγορίες βάσει ορισμένων κριτηρίων:

- *Γεωμορφολογικό*: σε φυσικούς και τεχνητούς.
- *Γεωγραφικό*: σε θαλάσσιους, ποτάμιους και λιμναίους.
- *Λειτουργικό*: σε ναύσταθμους, καταφυγής, αλιευτικούς, εμπορικούς (εισαγωγής, εξαγωγής και διαμετακομιστικούς), επιβατικούς, όπου ανήκει και η κρουαζιέρα, και τουριστικούς (μαρίνες).
- *Οικονομικό*: σε τελωνειακούς κι ελεύθερους.
- *Νομικό*: σε περίφρακτους και άφρακτους (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020).

Ειδικότερα, η τυπολογία των λιμένων κρουαζιέρας βασίζεται σε συγκεκριμένα κριτήρια. Τα βασικότερα κριτήρια κατηγοριοποίησης των λιμένων μπορούν να συνοψιστούν στα εξής (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020· Pallis et al., 2026):

- *Κριτήριο μεγέθους*. Ανάλογα με τον αριθμό των προσεγγίσεων και των μετακινήσεων επιβατών ετησίως μπορούν να ταξινομηθούν σε:
 - Υπερμεγέθεις (>1.000.000 μετακινήσεις επιβατών/έτος).
 - Πολύ μεγάλοι (500.000-1.000.000 μετακινήσεις επιβατών/έτος).
 - Μεγάλοι (250.000-500.00 μετακινήσεις επιβατών/έτος).
 - Μεσαίοι (100.000-250.000 μετακινήσεις επιβατών/έτος).
 - Μικροί (<100.000 μετακινήσεις επιβατών/έτος).
- *Κριτήριο εποχικότητας*: Η εποχικότητα είναι ένα θεμελιώδες χαρακτηριστικό της αγοράς. Οι τουριστικοί λιμένες δέχονται τουριστική κίνηση κρουαζιέρας, συνήθως, έως τέσσερις μήνες/έτος, οπότε διακρίνονται σε:
 - *Χαμηλής εποχικότητας* και δέχονται το 40% της επιβατικής κίνησης.

- ο *Μέσης εποχικότητας* και υποδέχονται το 40-60% των επιβατών.
- ο *Υψηλής εποχικότητας* και υποδέχονται το 60-80% της επιβατικής κίνησης.
- ο *Πολύ υψηλής* και υποδέχονται περισσότερους από το 80% των επιβατών.

Οι εταιρείες κρουαζιέρας χρησιμοποιούν τρεις τύπους δρομολογίων στις διαφορετικές περιοχές/αγορές ανάλογα με την εποχικότητα της ζήτησης: α) τα *διαρκή*, που αφορούν αγορές, που εξυπηρετούνται όλο το χρόνο, με περιόδους αιχμής και περιόδους χαμηλότερης ζήτησης, χάρη στις σχετικά σταθερές καιρικές συνθήκες, όπως η Καραϊβική και η Μεσόγειος. Ωστόσο, επειδή οι συγκεκριμένες αγορές έχουν εποχικότητα χρησιμοποιείται και β) η *επανατοποθέτηση*, μια στρατηγική κατά την οποία τα πλοία επανατοποθετούνται μεταξύ εποχών με βάση τη σύζευξη δύο κοντινών αγορών με κοινή πηγή προέλευσης επιβατών και γ) τα *εποχιακά*, σε αγορές που εξυπηρετούνται τους καλοκαιρινούς μήνες, όπως η Νορβηγία και η Αλάσκα.

- *Κριτήριο διαχείρισης.*
 - ο *Δημόσιοι*, όταν ο φορέας διαχείρισης ανήκει στο κράτος.
 - ο *Ιδιωτικοί*, όταν η οργάνωση και η διοίκηση των λιμένων - κρουαζιέρας ή εμπορικών- ανατίθενται σε εξειδικευμένες εταιρείες διαχείρισης λιμένων διαφόρων νομικών μορφών και συμφερόντων. Η ανάθεση γίνεται είτε με απευθείας ανάθεση, εκμίσθωση, εξαγορά είτε με παραχώρηση συγκεκριμένης λιμενικής έκτασης ή του συνόλου του τερματικού σταθμού. Η τάση της ανάθεσης της διαχείρισης σε εξειδικευμένες εταιρείες οφείλεται μεταξύ άλλων στη ραγδαία ανάπτυξη της κρουαζιέρας, στο γιγαντισμό των σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων, την εξειδίκευση του προϊόντος της σύγχρονης κρουαζιέρας και ως εκ τούτου στις σημαντικές κεφαλαιακές επενδύσεις που απαιτούνται για την αναβάθμιση των λιμένων υποδοχής κρουαζιερόπλοιων. Ωστόσο, όπως δείχνει η πρόσφατη πώληση της πλειοψηφίας των μετοχών των Οργανισμών Λιμένων Ηρακλείου και Ηγουμενίτσας σε κοινοπραξίες με κυρίαρχη συμμετοχή του ίδιου ομίλου, η συγκεκριμένη στρατηγική αξιοποίησης λιμένων μπορεί να ενισχύσει τις τάσεις συγκέντρωσης. Σύμφωνα με τους Vaggelas & Pallis (2024), η εξέλιξη αυτή αναδεικνύει τη σημασία ύπαρξης ενός φορέα για την αποτελεσματική ρύθμιση της λιμενικής αγοράς και την

παρακολούθηση της τήρησης των συμβατικών υποχρεώσεων από τους φορείς διαχείρισης των λιμένων.

- Κριτήριο *λειτουργίας*. Το κριτήριο αυτό καθορίζει τη θέση του τουριστικού λιμένα στη διαδρομή του κρουαζιερόπλοιου και διακρίνει τους λιμένες σε:
 - *Αφετήριους* λιμένες ή λιμένες *κόμβοι* (home ports ή hubs). Οι αφετήριοι λιμένες είναι ο λιμένας απ' όπου ξεκινά ή/και τελειώνει ένα δρομολόγιο κρουαζιέρας και απ' όπου οι επιβάτες επιβιβάζονται, όταν ξεκινούν μια κρουαζιέρα και αποβιβάζονται, όταν αυτή τελειώνει. Ο χρόνος παραμονής του κρουαζιερόπλοιου σε ένα λιμένα αφετηρίας/τερματισμού κυμαίνεται μεταξύ 12 και 24 ωρών, ενώ αντίστοιχα σε ένα λιμάνι προορισμού είναι σύντομης διάρκειας, κατά μέσο όρο 4,3 ώρες στην Καραϊβική. Στους σημαντικότερους αφετήριους λιμένες συγκαταλέγονται το Μαϊάμι και η Βαρκελώνη.
 - *Ενδιάμεσους* λιμένες-σταθμοί (Ports of call). Είναι λιμάνια προσέγγισης ή διέλευσης (transit), όπου τα κρουαζιερόπλοια κάνουν ολιγόωρη στάση, για να δώσουν την ευκαιρία στους επιβάτες να επισκεφτούν την πόλη-λιμάνι και τα κοντινά τουριστικά αξιοθέατα.
 - *Υβριδικούς* λιμένες. Οι λιμένες αυτοί συνδυάζουν και τις δύο λειτουργίες, δηλαδή άλλοτε λειτουργούν ως λιμένες προορισμού και άλλοτε ως αφετηρίας, καθώς διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές. Με αυτόν τον τρόπο λειτουργούν επί παραδείγματι τα λιμάνια της Βενετίας και της Κέρκυρας (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020).

2.8.2 Υποδομές λιμένα υποδοχής κρουαζιέρας

Οι γενικές εγκαταστάσεις, που αναμένονται από τα λιμάνια υποδοχής κρουαζιέρας, περιλαμβάνουν εγκαταστάσεις:

- α) *εισόδου*: ευελιξία πρόσβασης του καναλιού και επαρκές βύθισμα.
- β) *ελλιμενισμού*: επαρκείς διαστάσεις και θέσεις ελλιμενισμού/αγκυροβολίας.

Ωστόσο, το διττό στοιχείο που χαρακτηρίζει την κρουαζιέρα -ο συνδυασμός μεταφορών και

τουρισμού- απαιτεί εξειδικευμένες λιμενικές υποδομές/ανωδομές και ναυτιλιακές υπηρεσίες για τη διαχείριση μεγάλου όγκου επιβατών σε σύγκριση με τις αναμενόμενες για τη μεταφορά φορτίου. Ειδικότερα:

1. Οι εταιρείες κρουαζιέρας αναμένουν:

- Επαρκείς θέσεις ελλιμενισμού, ιδανικά, και για μεγάλα πλοία, ειδικότερα:
 - Μία ή περισσότερες προβλήτες αφιερωμένες στην κρουαζιέρα. Ένα mega ship απαιτεί εκτεταμένες προβλήτες (425 μ.).
 - Κρηπιδώματα με κατάλληλο μήκος και βύθισμα για τον ασφαλή και αποτελεσματικό ελλιμενισμό των πλοίων.
 - Επαρκές βύθισμα λιμένα στη θαλάσσια λιμενική περιοχή, που να επιτρέπει στο κρουαζιερόπλοιο να ελιχθεί με ασφάλεια· για την υποδοχή ενός mega ship απαιτείται 10 μέτρα βύθισμα και κανάλι πλοήγησης πλάτους 132 μ.
 - Ανωδομές και μηχανολογικός εξοπλισμός, όπως προσκρουστήρες, δέστρες αντοχής, ράμπες επιβατών κ.ά.
- Υπηρεσίες πλοήγησης, ρυμούλκησης, πρόσδεσης, ταχύτητα εκτελωνισμού, παρουσία ναυτιλιακών πρακτόρων και σύστημα κράτησης θέσεων ελλιμενισμού για τον ακριβή χρονικό προγραμματισμό των αφίξεων των κρουαζιερόπλοιων· η πρακτική αυτή επιτρέπει στις εταιρείες κρουαζιέρας τον έγκαιρο σχεδιασμό της διαδρομής συχνά με διετή ορίζοντα και ταυτόχρονα αποτρέπει μια σειρά προβλημάτων, όπως η συμφόρηση σε δημοφιλείς προορισμούς, οι ακυρώσεις τελευταίας στιγμής ή διπλών κρατήσεων.

2. Οι επιβάτες κρουαζιέρας αναμένουν: διαχωρισμένους χώρους τερματικών σταθμών με ξεχωριστές ζώνες για τη διαχείριση των επιβατών (check-in, αναμονή κ.ά), πεζοδρομήσεις, τουριστικές πληροφορίες, δυνατότητα επιτάχυνσης των διαδικασιών μετανάστευσης, γρήγορη μεταφορά από το κρουαζιερόπλοιο σε λεωφορεία, διαθεσιμότητα λεωφορείων και ταξί κ.ά. (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020· Pallis et al., 2026).

2.9 Κριτήρια επιλογής λιμένα αφετηρίας (homeport)

Οι εταιρείες κρουαζιέρας λαμβάνουν υπόψη τους ορισμένες κρίσιμες παραμέτρους τόσο αναφορικά με τα χαρακτηριστικά του προορισμού (τουριστικά αξιοθέατα, εκδρομές, ασφάλεια) όσο κυρίως με την επάρκεια των λιμενικών υποδομών και των αναμενόμενων υπηρεσιών, προτού αποφασίσουν να επιλέξουν ορισμένα λιμάνια ως λιμάνια αφετηρίας κρουαζιέρας. Οι Μοίρα και Μυλωνόπουλος (2020) ομαδοποίησαν τους παράγοντες, που συμβάλλουν στο να γίνει ένα τουριστικό λιμάνι λιμένας αναχώρησης κρουαζιέρας ως εξής:

- *Γεωγραφική θέση:* ως προς την εγγύτητα του λιμανιού με πολιτισμικούς και φυσικούς πόρους, με κέντρα πόλεων, αλλά και με άλλα ελκυστικά λιμάνια εντός μιας περιοχής.
- *Εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιου:*
 - Εγκαταστάσεις (logistics) για τον κύριο εφοδιασμό (τρόφιμα, ποτά, προμήθειες) και τη διαχείριση αποβλήτων, παροχή ρεύματος από την ξηρά, δυνατότητα επισκευών μικρής κλίμακας, αντιμετώπισης περιστατικών ρύπανσης και καθημερινή λειτουργία σε 24ωρη βάση .
 - Εκτεταμένες περιοχές για ταξί, λεωφορεία, ιδιωτικές μεταφορές, μακροχρόνια στάθμευση, όπως και καλή πρόσβαση στο τοπικό σύστημα μεταφορών, κυρίως με τα αεροδρόμια.
- *Εξυπηρέτηση επιβατών:*
 - *Απρόσκοπτες συνδέσεις* με οδικές, σιδηροδρομικές μεταφορές και, κυρίως, η εγγύτητα με ένα διεθνές αεροδρόμιο. Για αυτή την κατηγορία τουριστικών λιμένων είναι αναγκαία η εγγύτητα με αεροδρόμιο διεθνούς εμβέλειας (συνήθως εντός 45 λεπτών από το λιμάνι) για την πρόσβαση των επιβατών. Επιπλέον, η δυνατότητα πρόσβασης σε απόσταση λίγων ωρών με αυτοκίνητο (συνήθως 4-6 ωρών), καθιστούν τα περιφερειακά λιμάνια ζωτικής σημασίας. Στη Βόρεια Αμερική η οδήγηση προς ένα λιμάνι κρουαζιέρας δείχνει να είναι κορυφαία επιλογή, χάρη στα πλεονεκτήματα που προσφέρει (άνεση, ευκολία, μείωση του κόστους και του χρόνου άφιξης). Στην Ευρώπη το αποδεκτό χρονικό όριο οδήγησης είναι οι 2 ώρες.

Μεγάλα σιδηροδρομικά δίκτυα στο Η.Β., την Ιταλία, τη Γερμανία κ.ά. διευκολύνουν, επίσης, την πρόσβαση με τρένο προς λιμάνια, όπως η Τσιβιταβέκια (Ρώμη) και το Λιβόρνο, σε λιγότερο από 3 ώρες συχνά με πακέτα κρουαζιέρας «Rail&Fly».

- *Εξειδικευμένος τερματικός σταθμός κρουαζιέρας* για την ομαλή και αποτελεσματική μετακίνηση μεγάλου αριθμού επιβατών σε σύντομο χρονικό διάστημα, εφόσον την ίδια μέρα μια κρουαζιέρα ολοκληρώνεται και μία άλλη αναχωρεί, συνεπώς θα πρέπει να πραγματοποιείται μια σειρά δραστηριοτήτων (από-επιβίβαση, διαχείριση/αποθήκευση αποσκευών, τροφοδοσία, πετρέλωση απόρριψη αποβλήτων, καθαρισμοί κ.ά.) κατά προτίμηση εντός 8 ωρών. Επίσης, αναμένονται χώροι άνετης αναμονής, τελωνεία/μετανάστευση, σημεία πληροφόρησης, υπηρεσίες τουριστικού πρακτορείου, μηχανήματα ΑΤΜ και ανταλλακτήρια συναλλάγματος, παροχή Wi-Fi, γραφεία ενοικίασεως αυτοκινήτων, καταστήματα εστίασης, αφορολόγητων ειδών και πώλησης αναμνηστικών.
- *Επαρκείς χώροι για τη στάθμευση* τουριστικών λεωφορείων, ταξί και επιβατηγών οχημάτων και αποτελεσματικές μεταφορές από το λιμάνι προς την πόλη και την ευρύτερη περιοχή.
- *Τουριστική ανωδομή.* Κατάλληλες υποδομές για ταξιδιώτες που θέλουν να γνωρίσουν/εξερευνήσουν την περιοχή πριν από την κρουαζιέρα, δηλαδή ξενοδοχεία και άλλα τουριστικά καταλύματα, καταστήματα εστίασης και ψυχαγωγίας, εμπορικά καταστήματα κ.ά.
- *Ασφάλεια.* Αφορά την ασφαλή αγκυροβολία του κρουαζιερόπλοιου και την ασφαλή διακίνηση των επιβατών και αποτελεί βασική παράμετρο για έναν αφετήριο λιμένα κρουαζιέρας. Επίσης, η λειτουργία του λιμένα θα πρέπει να είναι καθημερινή και σε 24ωρη βάση.
- *Κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών.* Περιλαμβάνουν τέλη επιβατών και λιμενικά τέλη ελλιμενισμού, πλοήγησης και περιβαλλοντικά τέλη. Το κόστος συνήθως περιλαμβάνεται στην τελική τιμή και, συνεπώς, καθορίζει την ελκυστικότητα του τουριστικού πακέτου της κρουαζιέρας.

Επιπλέον, τα λιμάνια βάσης συνδέονται με συγκεκριμένες αγορές προέλευσης επιβατών, καθώς η επιλογή τους επηρεάζεται από την εγγύτητα προς τις αγορές αυτές και τις προτιμήσεις των ταξιδιωτών για επισκέψεις σε συγκεκριμένους προορισμούς. Σε κάθε γεωγραφική περιοχή κρουαζιέρας αναπτύσσεται ένα δίκτυο βασικών λιμένων προέλευσης, που εξυπηρετούν τη ζήτηση. Στη Μεσόγειο, η Βενετία και η Βαρκελώνη αποτελούν τα κορυφαία λιμάνια βάσης. Τα τρία από τα πέντε μεγαλύτερα λιμάνια προέλευσης είναι ιταλικά (Βενετία, Τσιβιταβέκια, Σαβόνα). Η Ιταλία κατέχει στρατηγική θέση στο κέντρο της Μεσογείου, διευκολύνοντας τη διαμόρφωση δρομολογίων τόσο προς τη Δυτική όσο και προς την Ανατολική Μεσόγειο. Επιπλέον, αποτελεί σημαντική αγορά προέλευσης επιβατών κρουαζιέρας και διαθέτει καλές συνδέσεις με άλλες μεγάλες ευρωπαϊκές αγορές, όπως η Γερμανία και η Γαλλία. Συνεπώς, η εγγύτητα και η προσβασιμότητα προς τις κύριες αγορές προέλευσης διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη και εδραίωση των λιμένων βάσης (Pallis et al., 2026). Ωστόσο, επειδή δεν μπορούν όλα τα λιμάνια που διαθέτουν υποδομές να καθιερώσουν τακτική λειτουργία homeport, τίθεται το κρίσιμο ερώτημα «εάν ένα λιμάνι θα πρέπει να επιμείνει στην επιδίωξη homeporting αναλαμβάνοντας τις κατάλληλες επενδύσεις ή να διατηρήσει την κρουαζιέρα σε έναν τυπικό όγκο και να διαθέσει πολύτιμους πόρους σε άλλους τομείς λιμενικών δραστηριοτήτων» (Niavis & Vaggelas, 2016:202).

2.9.1 Η διαχρονική εξέλιξη της έρευνας για τα κριτήρια επιλογής homeport

Δεδομένου ότι τα λιμάνια κρουαζιέρας και οι πόλεις ενδιαφέρονται να γνωρίζουν τις προϋποθέσεις και τα κριτήρια επιλογής λιμανιού αφετηρίας (homeport), ιδιαίτερα, όταν λίγες παράμετροι θεωρούνται δεδομένες, καθώς άλλοτε δίνεται προτεραιότητα στην ελκυστικότητα ενός προορισμού κι άλλοτε στις λιμενικές υποδομές κι υπηρεσίες, θεωρείται απαραίτητη η συνεχής ενημέρωση και ανανέωση της σχετικής γνώσης (Pallis et al., 2026).

Στο πρωτοποριακό έργο του Marti (1990) έγινε η πρώτη αναφορά στη βιβλιογραφία για τη σημασία των χερσαίων χαρακτηριστικών ως παράγοντες ελκυστικότητας στη διαδικασία επιλογής λιμένα κρουαζιερόπλοιων. Μέσω ανασκόπησης της βιβλιογραφίας για την κρουαζιέρα ο Marti (1990) υποστήριξε την υπόθεση ότι οι γεωγραφικές συνθήκες *τοποθεσίας* (φυσικά λιμάνια και επαρκείς λιμενικές υποδομές και υπερκατασκευές) και *κατάστασης* (φυσικές ή πολιτιστικές ιδιότητες) συμβάλλουν θετικά στην επιλογή λιμανιού

κρουαζιέρας.

Ο McCalla (1998) προχώρησε το έργο του Marti, εξετάζοντας τη σημασία των απαιτήσεων τοποθεσίας και κατάστασης για τα λιμάνια κρουαζιέρας. Μέσα από ανάλυση περιεχομένου διαφήμισης λιμένων κρουαζιέρας και ερωτηματολόγιο, κατέληξε πως η αναγνώριση των απαιτήσεων για κάθε λιμάνι ποικίλλει ανάλογα με την ταξινόμησή του· για ένα λιμάνι βάσης και οι δύο παράγοντες έχουν ίση επιρροή, για τα λιμάνια προσέγγισης υπερέχει η κατάστασή τους, ενώ για τα υβριδικά λιμάνια υπερτερεί η τοποθεσία.

Οι da Luz et al. (2022) ανέπτυξαν ένα εννοιολογικό μοντέλο προορισμού κρουαζιέρας, βασισμένο στην εμπειρική βιβλιογραφία, το οποίο εφαρμόστηκε στην περιοχή της Μακαρονησίας, για τον προσδιορισμό των κύριων παραγόντων, που σχετίζονται με την τοποθεσία και την κατάσταση, και την επιρροή τους στην απόδοση ενός λιμενικού προορισμού κρουαζιέρας. Παρατηρήθηκε ότι σε πιο ανεπτυγμένα λιμάνια επιδρούν από κοινού οι παράγοντες τοποθεσίας και κατάστασης, ενώ σε λιγότερο ανεπτυγμένα λιμάνια οι παράγοντες που σχετίζονται με την τοποθεσία είναι περισσότερο επιδραστικοί.

Οι Rodrigue & Notteboom (2013) υποστήριξαν ότι η βιομηχανία κρουαζιέρας πουλάει δρομολόγια και όχι προορισμούς για να τονίσουν τη σημασία της γνώσης των δρομολογίων για την προσέλκυση επιχειρήσεων κρουαζιέρας σε ένα λιμάνι, ιδιαίτερα όταν αυτό βρίσκεται κοντά σε δημοφιλείς περιοχές κρουαζιέρας.

Οι Esteve-Perez & Garcia-Sanchez (2015) συνέδεσαν τον αριθμό των επιβατών που κινούνται σε κάθε λιμάνι με την ελκυστικότητα της ενδοχώρας του λιμένα, τις λιμενικές υποδομές και τη διαχείριση των λιμενικών εγκαταστάσεων, μέσω οικονομετρικής ανάλυσης που βασίστηκε σε βιβλιογραφική ανασκόπηση και δεδομένα.

Οι Whyte et al (2018) ανέπτυξαν μια ποσοτική κλίμακα μέτρησης των χαρακτηριστικών ενός προορισμού κρουαζιέρας, που συμβάλλουν στην ανταγωνιστικότητά του κι επηρεάζουν την ικανοποίηση των επισκεπτών, εστιάζοντας στις αγορές της Ανατολικής Ασίας. Οι μελετητές προσδιόρισαν πέντε ομάδες παραγόντων στην ξηρά, που σχετίζονται με την έννοια της *τοποθεσίας*: 1) δραστηριότητες στην ξηρά 2) μάθηση και εξερεύνηση (τοπική κουλτούρα, νέοι προορισμοί κ.ά. 3) οπτικό περιβάλλον 4) ασφάλεια και άνεση και 5) ανάπτυξη προορισμού (υποδομές, οικονομία κ.ά.) και επισήμαναν ότι τα ευρήματα θα

είναι πιο χρήσιμα σε αναδυόμενες περιοχές και τουριστικά λιμάνια με μικρή παρουσία μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας, όπου μπορούν να αναπτυχθούν μικρότερα πλοία για μια πιο αυθεντική εμπειρία στον προορισμό. Επίσης, υποστήριξαν ότι η αξιοποίηση αυτών των χαρακτηριστικών μπορεί να βοηθήσει στη διάσπαση της «τουριστικής φούσκας» ή αλλιώς του «κοινωνικού κουκουλιού».

Η μελέτη των Zhu & Tsengk (2020) για την παράκτια κρουαζιέρα Κίνας, εντόπισε τέσσερις κρίσιμους παράγοντες, που επηρεάζουν την ανταγωνιστικότητα των λιμένων κρουαζιέρας και παρακινούν τις εταιρείες κρουαζιέρας να επιλέξουν συγκεκριμένα λιμάνια, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο AHP. Το κριτήριο επάρκειας της «αγοράς πηγής», δηλαδή κατά πόσο είναι διαδεδομένη η κουλτούρα της κρουαζιέρας στην πόλη-λιμάνι, λαμβάνεται περισσότερο υπόψη, ενώ τα μοναδικά κι ελκυστικά τουριστικά αξιοθέατα στην ενδοχώρα και οι υποδομές του λιμανιού για την εξυπηρέτηση πλοίων κι επιβατών αναδείχθηκαν ως ο δεύτερος και τρίτος σημαντικότερος παράγοντας αντίστοιχα. Εντούτοις, σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας, τα παραπάνω προϋποθέτουν πολιτική υποστήριξη από τις αρχές, ώστε η πόλη-λιμένας να αναπτύξει το δυναμικό της στην αγορά κρουαζιέρας· συνεπώς, οι πολιτικές καθοδήγησης, σχεδιασμού και κινήτρων βρέθηκε ότι είναι ο τέταρτος βασικός παράγοντας για τις εταιρείες κρουαζιέρας.

Οι Lekakou et al. (2009), έθεσαν το ερώτημα «τι κάνει ένα λιμάνι κρουαζιέρας τόσο ελκυστικό ώστε μια εταιρεία κρουαζιέρας να επιλέξει να το χρησιμοποιήσει ως λιμάνι βάσης», με στόχο να εντοπίσουν τους κύριους παράγοντες και τη σημασία του κάθε ένα μεταξύ πιθανών καθοριστικών παραγόντων στον ελληνικό τομέα κρουαζιέρας. Οι παράγοντες αυτοί επιλέχθηκαν μέσω ανασκόπησης της βιβλιογραφίας και συνεδριών καταιγισμού ιδεών (brainstorming), και μετά από εμπειρικό έλεγχο και έρευνα πεδίου. Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι οι παράγοντες «κατάστασης» έχουν την ίδια σημασία με τους παράγοντες «τοποθεσίας». Ωστόσο, ως κορυφαίος παράγοντας για ένα λιμάνι προέλευσης κρουαζιέρας αναδείχθηκε η εγγύτητα διεθνούς αεροδρομίου, ενώ η παροχή ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για τους επιβάτες και το δίκτυο αεροπορικών συνδέσεων ήταν ο δεύτερος και ο τρίτος πιο σημαντικός παράγοντας αντίστοιχα. Επίσης, ζητήματα που σχετίζονται με την πολιτική σταθερότητα και το νομοθετικό πλαίσιο (έως το 2010 ίσχυαν οι περιοριστικές διατάξεις της πολιτικής καμποτάζ στην ελληνική ναυτιλία), είναι μεταξύ των

σημαντικότερων παραγόντων επιρροής.

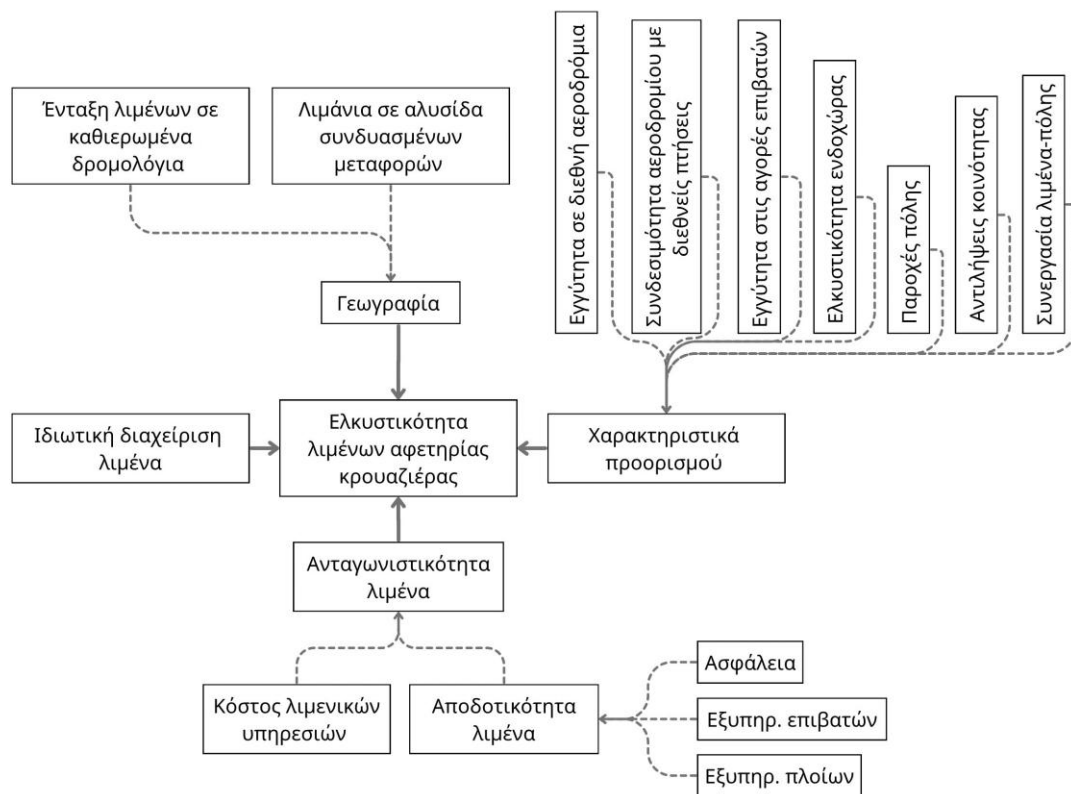
Η εργασία των Moira & Mylonopoulos (2010) αξιολόγησε το επίπεδο των υπηρεσιών, που παρέχονται αφενός σε κρουαζιερόπλοια κατά τη διάρκεια κρουαζιέρας στην Ανατολική Μεσόγειο αφετέρου στο λιμάνι του Πειραιά κατά την επιβίβαση/αποβίβαση μέσω μια πρωτογενούς έρευνας με διανομή ερωτηματολογίων σε επιβάτες. Τα αποτελέσματα έδειξαν μια αναντιστοιχία στην εμπειρία των επιβατών, καθώς το επίπεδο υπηρεσιών στα κρουαζιερόπλοια αξιολογήθηκε ως υψηλό, ενώ, αντίθετα, στο λιμάνι αξιολογήθηκε από μέτριο έως κακό. Οι μελετητές επισημαίνουν ότι η διατήρηση υψηλής ποιότητας στην παροχή υπηρεσιών είναι θεμελιώδης, εάν ένα λιμάνι κρουαζιέρας ενδιαφέρεται να επιλεγεί ως λιμάνι βάσης και ένας προορισμός να ενταχθεί σε ένα δίκτυο κρουαζιέρας. Και αυτό διότι στο κύκλωμα της κρουαζιέρας αλληλεπιδρούν τρεις βασικοί παράγοντες, οι αγοραστές, τα κρουαζιερόπλοια και οι προορισμοί, επομένως η δυνατότητα των λιμένων να προσελκύσουν κίνηση κρουαζιέρας, υπόκειται στις επιλογές των άλλων δύο παραγόντων.

Με αυτή τη δεδομένη συνθήκη, οι Niavis & Vaggelas (2016) επισημαίνουν ότι, ένας προορισμός πρέπει να πληροί μια σειρά από προϋποθέσεις τόσο στην πλευρά του λιμένα όσο και στην πλευρά της ενδοχώρας. Η μελέτη χρησιμοποιεί δεδομένα από 47 λιμάνια της Μεσογείου κι επιλέγεται ένα διατακτικό μοντέλο παλινδρόμησης για την ανάλυση του τρόπου με τον οποίο τα χαρακτηριστικά του λιμανιού και της ενδοχώρας επηρεάζουν την πιθανότητα ενός λιμένα να γίνει homeport από την οπτική των λιμένων. Τα αποτελέσματα υποδεικνύουν ότι από τους εσωτερικούς παράγοντες, η αποτελεσματική λειτουργία των λιμένων αποτελεί τον πιο κρίσιμο, επιβεβαιώνοντας τα σχετικά ευρήματα των Lekakou et al. (2009), ενώ η ιδιωτική διαχείριση και η επαρκής υποδομή επηρεάζουν θετικά την κυκλοφορία στα homeport. Μεταξύ των εξωτερικών παραγόντων, η ισχυρή συνδεσιμότητα, κυρίως η αεροπορική, οι αναπτυγμένες τουριστικές υποδομές και το επίπεδο τοπικής οικονομικής ανάπτυξης (ΑΕΠ κατά κεφαλήν), αναδεικνύονται ως τα στοιχεία που αυξάνουν την πιθανότητα ενός λιμένα να προσελκύσει κίνηση homeport.

Οι Papachristou, Pallis & Vaggelas (2022), θέλοντας να εξετάσουν αν άλλαξαν τα κριτήρια που ίσχυαν έως τότε, ανάλυσαν 109 απαντήσεις επαγγελματιών του κλάδου της κρουαζιέρας, χρησιμοποιώντας περιγραφική στατιστική και μεθόδους ANOVA.

Επιβεβαιώθηκε ότι ζητήματα όπως η αποτελεσματικότητα των λιμένων, ιδιαίτερα ένα εγγυημένο επίπεδο ασφάλειας και η εγγύτητα ενός αεροδρομίου με καλές διεθνείς συνδέσεις παραμένουν κορυφαία κριτήρια. Οι επόμενες πιο σημαντικές κατηγορίες κριτηρίων αφορούν την αποδοτικότητα του λιμένα (τα ζητήματα πολιτικής και κανονισμών, η γεωγραφία και το κόστος των λιμενικών υπηρεσιών). Αντίθετα, βασικές λιμενικές υποδομές βρέθηκαν λιγότερο σημαντικοί από ό,τι είχε προηγουμένως θεωρηθεί.

Ο πίνακας που ακολουθεί απεικονίζει συνολικά τους παράγοντες, που καθιστούν ένα λιμένα αφετηρίας ελκυστικό για τις εταιρείες κρουαζιέρας (Σχήμα 1).



Σχήμα 1 Παράγοντες ελκυστικότητας λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας

2.9.2 Επιδράσεις του τουρισμού κρουαζιέρας: οφέλη και προκλήσεις

Η εργασία των Brida et al., (2010) παρέχει μια ολοκληρωμένη βιβλιογραφική ανασκόπηση σχετικά με τη συμβολή του τουρισμού στην οικονομική ανάπτυξη ενός προορισμού και διερευνά το ρόλο μιας τέτοιας οικονομικής δραστηριότητας, ως παράγοντα προώθησης της

βραχυπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης οικονομικής ανάπτυξης μέσω της TLGH (tourism-led-growth hypothesis: υπόθεση ανάπτυξης με γνώμονα τον τουρισμό). Από τα αποτελέσματα προκύπτει ότι πράγματι η τουριστική δραστηριότητα αποτελεί μοχλό οικονομικής ανάπτυξης τόσο στις αναπτυσσόμενες όσο και στις ανεπτυγμένες χώρες. Οι συγγραφείς αναφέρουν τους βασικούς μηχανισμούς που ενισχύουν την τουριστική ανάπτυξη. Ειδικότερα:

- Η ύπαρξη φυσικών πόρων σε έναν προορισμό (περιβάλλον και πολιτιστική κληρονομιά), οι οποίοι ενεργοποιούν υπηρεσίες και υποδομές για να ικανοποιήσουν την τουριστική εισροή. Συνεπώς, ενισχύονται οι επενδύσεις σε φυσικό κεφάλαιο (αεροδρόμια, λιμάνια, δρόμους, ξενοδοχεία, εστιατόρια), ανθρώπινο κεφάλαιο (νέες θέσεις εργασίας, επαγγελματική κατάρτιση) και τεχνολογία. Ωστόσο, οι ερευνητές επισημαίνουν την ανάγκη εξισορρόπησης μεταξύ της επέκτασης νέων υποδομών και μιας βιώσιμης πορείας ανάπτυξης.
- Η εισροή συναλλάγματος συμβάλλει τόσο στα κεφαλαιουχικά αγαθά, τα οποία χρησιμοποιούνται στην παραγωγική διαδικασία, όσο και στο ισοζύγιο πληρωμών.
- Η κινητοποίηση άλλων οικονομικών κλάδων με άμεσες, έμμεσες και επαγόμενες επιδράσεις. Οι αφίξεις τουριστών έχουν επίδραση και σε άλλους οικονομικούς τομείς, κάτι που ονομάζεται φαινόμενο διάχυσης του τουρισμού. Επίσης, τονίζεται ότι για την ενίσχυση των τοπικών πολλαπλασιαστικών αποτελεσμάτων, η τουριστική δραστηριότητα θα πρέπει να ενεργοποιήσει μεγαλύτερη συμμετοχή της τοπικής επιχειρηματικότητας.

Η επικαιροποιημένη αξιολόγηση της παραπάνω εργασίας από τους Alcalá-Ordóñez et al. (2024) για τα έτη 2014-2022 επιβεβαιώνει το θεμελιώδη ρόλο του τουρισμού ως οικονομικής κινητήριας δύναμης, με την επισημάνση ότι ο αντίκτυπος δεν είναι ομοιόμορφος σε κάθε χώρα ή/και περιφέρεια μια χώρας, καθώς το κλίμα, το πολιτιστικό περιβάλλον και οι παράγοντες έλξης ενός προορισμού δημιουργούν μια διακριτή «περιφερειακή τουριστική εξειδίκευση» εντός της χώρας.

Οι Vayá et al. (2018) χρησιμοποίησαν τη μεθοδολογία εισροών-εκροών κι επιτόπια έρευνα,

εστιάζοντας σ ένα κορυφαίο λιμάνι κρουαζιέρας της Μεσογείου⁵, το λιμάνι της Βαρκελώνης, προκειμένου να υπολογίσουν το συνολικό αντίκτυπο του τουρισμού κρουαζιέρας για το έτος 2014, ως το άθροισμα των άμεσων, έμμεσων κι επαγόμενων επιπτώσεων από τρεις πηγές δαπανών (εταιρειών, επιβατών και πληρωμάτων) σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Εκτιμήθηκε ότι η δραστηριότητα κρουαζιέρας είχε αξιοσημείωτο άμεσο, αλλά και πολλαπλασιαστικό αντίκτυπο στην περιφερειακή οικονομία, καθώς όχι μόνο οι παραδοσιακοί τομείς που σχετίζονται με τον τουρισμό (ξενοδοχεία, εστιατόρια, λιανικό εμπόριο, χερσαίες μεταφορές, ταξιδιωτικά γραφεία και ταξιδιωτικοί πράκτορες), αλλά και άλλοι τομείς, κυρίως, αποθήκευσης, υπηρεσιών προμηθειών και προμήθειας καυσίμων, παραγωγής τροφίμων, μεταλλουργίας και χημικής βιομηχανίας, επωφελήθηκαν από τη δραστηριότητα της κρουαζιέρας. Παρατηρήθηκαν ακόμη οι εξής επιπτώσεις:

- Η σημασία του λιμένα ως λιμένα βάσης τόσο για την προσέλκυση περισσότερων εταιρειών του κλάδου, με σκοπό να εγκαταστήσουν την έδρα τους στην πόλη, όσο και για τις άμεσες δαπάνες επιβατών κρουαζιέρας⁶.
- Η υλοποίηση σημαντικών επενδύσεων σε λιμενικές υποδομές, αλλά και η αναζωογόνηση υφιστάμενων επιχειρήσεων και η δημιουργία νέων (π.χ. μουσική, χορός, ενοικίαση ποδηλάτων κ.ά.).
- Η δημιουργία και διατήρηση διεθνών δρομολογίων στο αεροδρόμιο της Βαρκελώνης, ως απόρροια του υψηλού αριθμού επιβατών (78%) που χρησιμοποιούν το αεροπλάνο ως μέσο μεταφοράς από/προς το λιμάνι.

⁵ Στους παράγοντες που συμβάλλουν στην ηγετική θέση του λιμένα της Βαρκελώνης, σύμφωνα με τους συγγραφείς, περιλαμβάνονται η στρατηγική γεωγραφική θέση της πόλης, η ασφάλεια που προσφέρει και η ελκυστικότητά της τόσο ως προς την αρχιτεκτονική και πολιτιστική κληρονομιά όσο και όσον αφορά την εστίαση, τα ψώνια και την ψυχαγωγία, οι εξαιρετικές λιμενικές υποδομές, η ποιότητα των υπηρεσιών logistics, και οι συνεχείς επενδύσεις σε τερματικούς σταθμούς για τον ελλιμενισμό πολύ μεγάλων πλοίων.

⁶ Από τους επιβάτες κρουαζιέρας, για τους οποίους η Βαρκελώνη είναι το λιμάνι εκκίνησης/τερματισμού, το 24% έμειναν τουλάχιστον μία νύχτα στην πόλη (μέση διαμονή 2,6 διανυκτερεύσεις). Το 94,2% έμεινε σε ξενοδοχεία (με μέσο όρο 3,9 αστέρια) και είχαν ημερήσια δαπάνη ανά άτομο ύψους 200 ευρώ (ο μέσος όρος των τουριστών διακοπών ήταν 156,4 ευρώ ημερησίως).

- Υψηλή πιθανότητα οι επισκέπτες κρουαζιέρας να επιστρέψουν ως τουρίστες και να συστήσουν την πόλη σε συγγενείς και φίλους (περίπου 90%).
- Επισημάνθηκαν, επίσης, αρνητικές εξωτερικότητες από την υπερβολική συμφόρηση σε ορισμένα αξιοθέατα στην πόλη και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των εκπομπών που παράγονται από τα κρουαζιερόπλοια.

Η υπεροχή των οικονομικών ωφελειών που συνδέονται με τη λειτουργία ενός λιμένα ως homeport, σε σύγκριση με τη λειτουργία του ως λιμένα προσέγγισης καταγράφεται και σε άλλες μελέτες.

Ορισμένες μελέτες ερεύνησαν μεταξύ άλλων τις επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας σε λιμάνια πύλες προς άλλες δημοφιλείς περιοχές – κάποιες μέσω μιας συγκριτικής προσέγγισης λιμένων διαφορετικής λειτουργίας (λιμάνι προορισμός και πύλης ή/και ημιπύλης) στη Δ. Μεσόγειο και την Ανατολική Ασία- και διαπίστωσαν ότι, παρόλο που αντιμετωπίζουν παρόμοιες προκλήσεις βιωσιμότητας με τους δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς από τις αυξημένες τουριστικές ροές, οι οικονομικές επιπτώσεις της βιομηχανίας κρουαζιέρας σε αυτά τα λιμάνια-πόλεις είναι σχετικά μικρές. Οι μελετητές προτείνουν ότι μια μελλοντική ανάπτυξη, που θα στηρίζεται σε μια προσφορά με ολοκληρωμένα χερσαία στοιχεία τόσο του αστικού λιμανιού όσο και της παρακείμενης ενδοχώρας (Santos et al., 2019), με έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό (λιμάνι-πόλη-περιοχή) και με την ανάπτυξη καινοτόμων τοπικών τουριστικών προϊόντων σε συνδυασμό με την ενίσχυση των λιμενικών επενδύσεων, όπου δεν υπάρχουν (Gui & Russo, 2011), κι, ακόμη, στην επιδίωξη της λειτουργίας του λιμένα ως λιμάνι βάσης και όχι μόνο ως λιμάνι προσέγγισης (Chang et al., 2016), θα προσφέρει υψηλότερα οικονομικά οφέλη και θα καταστήσει τα μικρότερα λιμάνια-πόλεις πιο ανταγωνιστικά.

Στο ίδιο συμπέρασμα κατέληξαν και οι Kasimati et al. (2019), χρησιμοποιώντας στατιστική ανάλυση επίσημων δεδομένων της περιόδου 2010-2016, συνεντεύξεις και ερωτηματολόγια από ειδικούς, προκειμένου να αναλύσουν τη συσχέτιση μεταξύ των αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας και των αφίξεων από διεθνή αεροδρόμια και την επίδρασή τους στο κατά κεφαλή ΑΕΠ έξι ελληνικών περιφερειών. Τα ευρήματα έδειξαν πως υπάρχει συσχέτιση, η οποία φαίνεται πως εξαρτάται από το ύψος της μέσης δαπάνης των επιβατών, που στην ελληνική περίπτωση βρέθηκε μειωμένη λόγω της λειτουργίας των περισσότερων

νησιωτικών και παράκτιων λιμένων ως λιμένων προσέγγισης. Υπό αυτό το πρίσμα, οι συγγραφείς επισημαίνουν την ανάγκη εφαρμογής στρατηγικών προσανατολισμένων στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeporting σε περισσότερα ελληνικά λιμάνια για μεγιστοποίηση των οφελών από την κρουαζιέρα.

Για την ελληνική περίπτωση η πρώτη προσπάθεια, να εκτιμηθεί ο αντίκτυπος, που δημιουργείται από την κρουαζιέρα στην Ελλάδα, έγινε από τους Diakomihalis et al. (2009). Η έρευνα βασίστηκε σε προηγούμενες έρευνες και σε δεδομένα, που συλλέχθηκαν από διάφορες πηγές (π.χ. εθνικούς λογαριασμούς), ερωτηματολόγια και συνεντεύξεις με εμπειρογνώμονες του τομέα. Οι ερευνητές τόνισαν τις δυσκολίες και τους περιορισμούς, που συνάντησαν αναφορικά με τα διαθέσιμα στοιχεία. Ειδικότερα αναφέρθηκαν α) στην έλλειψη και αναξιοπιστία των σχετικών στατιστικών δεδομένων του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και β) στην αδυναμία εκτίμησης των πολλαπλασιαστικών επιδράσεων των εσόδων, λόγω της ετερογένειας της κρουαζιέρας, καθώς αποτελεί ένα σύνθετο τουριστικό προϊόν, που συνδυάζει μεταφορές, τουρισμό και αναψυχή. Ακόμα κι έτσι, τα ευρήματα επιβεβαίωσαν τη θετική συμβολή στην εθνική και τοπική οικονομία της χώρας. Τα σημαντικότερα οικονομικά οφέλη που εντοπίστηκαν, σχετίζονται με α) προμήθειες (καύσιμα, τρόφιμα κ.ά.), β) λιμενικές υπηρεσίες (αγκυροβόλιο, ύδρευση, πλοήγηση, χρονοθυρίδες κ.ά.), γ) φορολογικά έσοδα, δ) ναυπηγεία (κατασκευή κι επισκευές) και ε) δαπάνες επιβατών και μελών πληρωμάτων. Επιπλέον, οι ερευνητές υπογράμμισαν, ότι το επίπεδο του οικονομικού αντικτύπου της κρουαζιέρας σε έναν προορισμό εξαρτάται από το μέγεθος της δραστηριότητας και την εξειδίκευση της τοπικής οικονομίας στην παροχή συγκεκριμένων υπηρεσιών κρουαζιέρας (πχ. home port), ενώ πρότειναν την υποστήριξη των εγχώριων προϊόντων και υπηρεσιών και τη διαφοροποίηση της κρουαζιερόπλοιου δραστηριότητας με τη διεύρυνσή της σε περισσότερα ελληνικά λιμάνια, ώστε αυτή να καταστεί μοχλός οικονομικής ανάπτυξης.

Τα ευρήματα πρόσφατης έρευνας για το οικονομικό αποτύπωμα των επιβατών κρουαζιέρας στην τοπική οικονομία της Κέρκυρας, σημαντικό υβριδικό λιμένα κρουαζιέρας στην περιοχή της Αδριατικής και του Ιονίου, επιβεβαιώνουν την υψηλότερη οικονομική επίδραση ενός λιμένα homeport έναντι ενός λιμένα transit: οι επιβάτες transit (70,8% του συνόλου των επιβατών) δαπάνησαν 23,6 εκατομμύρια ευρώ, ενώ οι επιβάτες homeporting

(29,2%) δαπάνησαν 48,7 εκατομμύρια ευρώ (GTP Headlines, 2025).

Οι Gargano et al. (2016) ανέλυσαν τους καθοριστικούς παράγοντες δαπανών των επιβατών και του πληρώματος κρουαζιερόπλοιου κατά την αποβίβασή τους στο λιμάνι της Μεσσήνης στη Σικελία, χρησιμοποιώντας ένα μοντέλο μεικτής παλινδρόμησης. Βρέθηκε ότι παράγοντες, όπως τα επίπεδα ικανοποίησης, η διάρκεια διαμονής και τα δημογραφικά στοιχεία των επισκεπτών (εθνικότητα, επάγγελμα) είναι σημαντικές καθοριστικές παράμετροι, που επηρεάζουν τις δαπάνες των τουριστών κρουαζιέρας στην πόλη-λιμάνι.

Η ικανοποίηση των επισκεπτών κρουαζιέρας σε μια λιμενική κοινότητα είναι συχνά ένα παραβλεπόμενο όφελος, που έχει μακροπρόθεσμες επιπτώσεις, καθώς σύμφωνα με μελέτες, συμβάλλει στη δημιουργία αξίας στον προορισμό, επηρεάζοντας τις δαπάνες των επιβατών, την πρόθεση επιστροφής τους και τη στάση WoM, δηλαδή στο να προτείνουν τον προορισμό σε συγγενείς και φίλους μέσω προφορικής ενημέρωσης (Satta et al., 2014). Σε έρευνα που έγινε σε παράκτιες πόλεις στην Ιαπωνία, βρέθηκε ότι οι πιο κρίσιμοι παράγοντες, που σχετίζονται με τη συνολική ικανοποίηση, είναι η ελκυστικότητα του προορισμού και οι υπηρεσίες μεταφοράς: τα τουριστικά αξιοθέατα, οι τιμές, τα ψώνια και οι περιηγήσεις, έλαβαν χαμηλότερες αξιολογήσεις (Öztürk, 2023).

Παρά τα σαφή οικονομικά οφέλη, ορισμένοι μελετητές αντιμετωπίζουν με σκεπτικισμό τις αποφάσεις κάποιων πόλεων-λιμένων στη Μεσόγειο και αλλού να αναπτύξουν υποδομές, που επιτρέπουν την αύξηση του τουρισμού κρουαζιέρας, κυρίως, νέων εγκαταστάσεων τερματικών σταθμών επιβατών κρουαζιέρας, καθώς οι κρουαζιέρες σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να είναι ελάχιστα επικερδείς (McCarthy, 2003). Ειδικότερα:

Η έρευνα των Seidl et al. (2006) για τις επιπτώσεις του τουρισμού κρουαζιέρας στα λιμάνια της Κόστα Ρίκα, όπως προέκυψαν από την ανάλυση ενός συνδυασμού πρωτογενών δεδομένων και συνεντεύξεων εμπειρογνομόνων, έδειξαν ότι α) η οικονομική συμβολή του τουρισμού κρουαζιέρας στην τοπική κοινότητα ήταν χαμηλή, β) οι δραστηριότητες της βιομηχανίας κρουαζιερόπλοιων ήταν ανταγωνιστικές ως προς τη διεκδίκηση χώρου έναντι της βιομηχανίας μεταφοράς εμπορευμάτων και γ) η κρουαζιέρα απέφερε λιγότερα έσοδα από ό,τι άλλα είδη τουρισμού, ενώ, παράλληλα, δημιούργησε σημαντικό περιβαλλοντικό κόστος. Η έρευνα υπογραμμίζει ότι σε αυτή την περίπτωση η ενθάρρυνση επενδύσεων σε μικρότερες κρουαζιέρες έναντι της κρουαζιέρας μαζικού τουρισμού ή/και σε υποδομές πιο

κερδοφόρων τύπων τουρισμού μπορεί να είναι περισσότερο ωφέλιμες κι αποτελεσματικές από εθνική και τοπική άποψη.

Οι Lekakou et al. (2011) επιδίωξαν να εξετάσουν τον οικονομικό αντίκτυπο της βιομηχανίας κρουαζιέρας σε έναν υπανάπτυκτο τουριστικό προορισμό και νέο προορισμό κρουαζιέρας, εστιάζοντας στο νησί της Χίου. Πραγματοποιήθηκε στατιστική ανάλυση των συλλεχθέντων δεδομένων δύο ερωτηματολογίων, ενός για τους επιβάτες κι ενός άλλου για το πλήρωμα του κρουαζιερόπλοιου. Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι ο άμεσος οικονομικός αντίκτυπος ανά επιβάτη κρουαζιέρας ήταν 35,8 €, με υψηλότερη δαπάνη αυτή των παραδοσιακών προϊόντων και αναμνηστικών. Επίσης, αποκάλυψαν:

α) ορισμένες παραμέτρους για τη βελτίωση της εμπειρίας των επιβατών κρουαζιέρας στο νησί, σύμφωνα με συστάσεις των ίδιων, όπως η δημιουργία γραφείου πληροφοριών, η καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας, η σήμανση των τουριστικών αξιοθέατων, η διανομή δωρεάν χαρτών του νησιού και η καλύτερη ενημέρωση σχετικά με το ωράριο λειτουργίας των μουσείων και των τοπικών καταστημάτων· προτάθηκε, επίσης, η επέκταση του ωραρίου λειτουργίας τους, όταν ένα κρουαζιερόπλοιο φτάνει στο νησί.

β) τον σημαντικό ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει η θετική αντίληψη της τοπικής κοινότητας για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας· η ενημέρωση για τις θετικές και αρνητικές επιπτώσεις θεωρείται κρίσιμη για τη θετική συμμετοχή των κατοίκων.

Οι ερευνητές πρότειναν, επίσης, στρατηγικές για την αξιοποίηση του τουρισμού κρουαζιέρας σε μη δημοφιλείς προορισμούς, όπως η καθιέρωσή τους ως εξειδικευμένη αγορά και η δημιουργία ενός «cruise cluster», δηλαδή ενός δικτύου αλληλεπιδρώντων επιχειρήσεων και φορέων που συνδέονται με την κρουαζιέρα και συμβάλλουν στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας.

Επιπλέον, η έρευνα έχει αναδείξει περιπτώσεις λιμένων, όπου ο τουρισμός κρουαζιέρας δεν προσφέρει οικονομικά οφέλη στον τοπικό πληθυσμό παρά τη θετική οικονομική εισροή στον προορισμό. Τα ευρήματα του πολυμεθοδικού φυσικού πειράματος των MacNeill & Wozniak (2018) σε έναν νέο λιμένα κρουαζιέρας στην Ονδούρα, κατέδειξαν ότι αυτό συμβαίνει, όταν αφενός δεν υλοποιούνται οι επενδύσεις εκείνες, που θα παράσχουν επιχειρηματικές ευκαιρίες στους κατοίκους, αφετέρου δεν υπάρχουν ρυθμιστικά πλαίσια

για τη διασφάλιση της συμμετοχής τους· στην περίπτωση της Ονδούρας, η έρευνα κατέδειξε ότι από τον τουρισμό κρουαζιέρας επωφελούνταν, κυρίως, οι ξένοι επενδυτές και η ντόπια ελίτ.

Άλλοι μελετητές εστίασαν στις σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις που επιφέρει ο τουρισμός κρουαζιέρας. Η μελέτη των Brida & Zapata (2010) παρέχει μια κριτική άποψη για το πώς οι τουριστικοί προορισμοί μεταμορφώνονται από την άφιξη ενός αυξανόμενου αριθμού κρουαζιέρων, αναλύοντας τις σημαντικές επιπτώσεις αυτής της δραστηριότητας σε διαφορετικά επίπεδα:

- Κοινωνικοπολιτισμικό: Ο τουρισμός κρουαζιέρας επιφέρει αρνητικές κοινωνικές και πολιτιστικές αλλαγές, όπως αλλαγές στα συστήματα αξιών και στην κοινοτική οργάνωση, ιδιαίτερα σε μικρές κοινότητες, αλλά και αρνητικές αντιλήψεις από τους κατοίκους για τους τουρίστες, όταν η συγκέντρωση είναι υψηλή.
- Περιβαλλοντικό: Εντοπίστηκαν περιβαλλοντικές επιπτώσεις (π.χ. όχληση, ρύπανση, τροποποιήσεις στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον κ.ά.)· η άφιξη μεγάλου αριθμού επιβατών κρουαζιέρας μπορεί να επηρεάσει μια αρχαιολογική κληρονομιά, ένα φυσικό καταφύγιο, έναν κοραλλιογενή ύφαλο.
- Οικονομικό: Η υποδοχή μεγάλων κρουαζιερόπλοιων σε λιμάνια απαιτεί υψηλό κόστος υποδομών και περιβαλλοντικό κόστος (διαχείριση αποβλήτων και ρύπανσης). Επίσης, τα οικονομικά οφέλη συχνά περιορίζονται λόγω διαρροών, καθώς οι εταιρείες λειτουργούν ως πολυεθνικές εταιρείες, ενώ δημιουργούν μια τεχνητά μεγάλη ζήτηση για συγκεκριμένες ημέρες σε ορισμένους επαγγελματικούς κλάδους (τουριστικά λεωφορεία, ταξί κ.ά.).

Μια άλλη διάσταση της υπερανάπτυξης του τουρισμού είναι η συμβολή της στη λεγόμενη «οικονομία της κλεψύδρας». Το μεταφορικό αυτό σχήμα απεικονίζει τη συρρίκνωση της μεσαίας τάξης και την ταυτόχρονη πόλωση των επαγγελματιών σε εκείνα που απαιτούν υψηλές δεξιότητες, απαραίτητες σε κλάδους, όπως η «οικονομία της γνώσης» και η «βιομηχανία 5.0», και σε εκείνα που χαρακτηρίζονται από μέτριο επίπεδο δεξιοτήτων, χαμηλές απολαβές κι εποχικότητα, όπως τα επαγγέλματα που συνδέονται κατεξοχήν με τον τουρισμό και τα οποία, εντέλει, συγκρατούν το μέσο εισόδημα σε χαμηλά επίπεδα (Ραγκκάς,

2025).

Ορισμένοι ερευνητές εξέτασαν μια άλλη «παρενέργεια» της έντονης εξάρτησης από τον τουρισμό, η οποία μπορεί να πυροδοτήσει το οικονομικό φαινόμενο της λεγόμενης Ολλανδικής Νόσου, επηρεάζοντας αρνητικά την οικονομική ανάπτυξη μακροπρόθεσμα μέσω των εξής μηχανισμών:

- Με τη μετατόπιση πόρων προς μη εμπορεύσιμους τομείς, αποδυναμώνοντας τους παραδοσιακούς τομείς της γεωργίας και της μεταποίησης, κάτι που με τη σειρά του οδηγεί σε μια λιγότερο διαφοροποιημένη οικονομία.
- Με την εισροή ξένου συναλλάγματος, η οποία μπορεί να προκαλέσει ανατίμηση της πραγματικής συναλλαγματικής ισοτιμίας με αποτέλεσμα το κόστος παραγωγής των αγαθών για εξαγωγή να είναι υψηλό, καθιστώντας τις εισαγωγές πιο κερδοφόρες (Caró, Font & Nadal, 2007; Inchausti-Sintes, 2015).

Ωστόσο, η εργασία των Chase & Alon (2002) στα Μπαρμπάντος έδειξε, ότι, όταν η τοπική κοινωνία προσαρμόζεται στις ανάγκες ενός αυξανόμενου αριθμού επιβατών κρουαζιέρας, αναπτύσσοντας τοπικές βιομηχανίες για την παραγωγή προϊόντων με τοπικό χαρακτήρα (αναμνηστικά, τέχνη κ.ά.), η σχέση μεταξύ των δαπανών των τουριστών κρουαζιέρας και των δαπανών εισαγωγών σταδιακά μπορεί να αντιστραφεί προς όφελος της τοπικής οικονομίας.

Οι Gui & Russo (2011) είχαν προτείνει, ακόμα, την υιοθέτηση στρατηγικών *περιφερειοποίησης* των λιμένων, προκειμένου οι τοπικοί παράγοντες να μπορούν αφενός να αντιμετωπίσουν την εκμετάλλευση των λιμανιών-πόλεων από μεγάλες ιδιωτικές εταιρείες κάθετα ολοκληρωμένες -είτε πρόκειται για εταιρείες κρουαζιέρας είτε για τουριστικούς οργανισμούς στην ξηρά- αφετέρου να ενισχύσουν τη δημιουργία αξίας σε τοπικό επίπεδο. Η δημιουργία ενός συντονισμένου δικτύου λιμένων σε κάθε περιοχή κρουαζιέρας θα παρέχει πολλαπλές οδούς πρόσβασης σε τουριστικά αξιοθέατα, ωφελώντας ποικιλοτρόπως τα ενδιαφερόμενα μέρη: προώθηση μιας πιο ισορροπημένης τουριστικής αξιοποίησης των περιφερειακών αξιοθέατων, ευκολία κοινής χρήσης πόρων και συντονισμός των επενδύσεων, αποσυμφόρηση των μεγάλων λιμανιών-ορόσημων, οφέλη από τη ρύθμιση του ανταγωνισμού κ.ά. Ενδιαφέρουσες σχετικές εμπειρίες στη Μεσόγειο είναι τα δίκτυα

λιμένων της Γαλλικής Ριβιέρας και της Ρώμης-Λάτιου.

Παρόμοια οι Pallis & Arapi (2016) εισήγαγαν την έννοια του *συν- ανταγωνισμού*, για να υποδηλώσουν την ανάγκη ανάπτυξης σχέσεων συνεργασίας μεταξύ λιμένων κρουαζιέρας, που ανταγωνίζονται, συνήθως εντός του ίδιου τμήματος (π.χ. premium κρουαζιέρες) ή της ίδιας κατηγορίας λιμένα (κεντρικών, μικρών ή λιμένων προέλευσης), αφού πρώτα είχαν διαπιστώσει, μέσω της εφαρμογής της έννοιας της «περιοχής πολλαπλών λιμένων», την ύπαρξη ανισορροπιών μεταξύ λιμανιών κρουαζιέρας ενιαίων περιοχών κρουαζιέρας (Δυτική Μεσόγειος, Ανατολική Μεσόγειος κ.ά.). Η έρευνα εστιάζει στην αξιοποίηση ευκαιριών συνεργασίας, όπως περιφερειακές συμμαχίες μάρκετινγκ, συγχρονισμό της διαδικασίας εκχώρησης θέσεων ελλιμενισμού, από κοινού αντιμετώπιση προκλήσεων, συνεργασία σε υποδομές (π.χ. οδικές/σιδηροδρομικές συνδέσεις) κ.ά., με στόχο την ενίσχυση της ελκυστικότητας για ένα σύνολο λιμένων μιας περιοχής σε σχέση με άλλες λιμενικές περιοχές, ώστε να συμμετέχουν σε δρομολόγια, ενώ, παράλληλα, ο κάθε λιμένας θα μπορεί να προωθεί τα στρατηγικά του συμφέροντα. Οι ερευνητές βασίζουν την έννοια του *συν-ανταγωνισμού* σε δύο παραδοχές: α) δεν επιδιώκουν όλα τα λιμάνια τις ίδιες αγορές είτε λόγω περιορισμένης χωρητικότητας και ελκυστικότητας του προορισμού είτε από επιλογή β) τα δρομολόγια σχεδιάζονται στρατηγικά, ώστε να συνδυάζουν λιμάνια και προορισμούς διαφόρων μεγεθών και προσφορών για την εξυπηρέτηση διαφορετικών τμημάτων της αγοράς, αλλά και την ικανοποίηση των επιβατών με μια ευρεία ποικιλία εμπειριών. Σύμφωνα με τους Bagis & Dooms (2014) «τα λιμάνια κρουαζιέρας χρειάζονται το ένα το άλλο για να επιβιώσουν, σύμφωνα με την αρχή του αμοιβαίου οφέλους».

Εν κατακλείδι, οι ερευνητικές προσπάθειες υποδεικνύουν την ανάγκη «οι προορισμοί να έχουν μια σοβαρή πολιτική προώθησης και διαχείρισης της δραστηριότητας κρουαζιέρας στην επικράτειά τους» (Brida & Zapata, 2010:224).

3. Μεθοδολογία της έρευνας

3.1 Ερευνητική προσέγγιση

Προκειμένου να απαντηθούν τα ερωτήματα της παρούσας έρευνας με τον καλύτερο τρόπο,

υιοθετήθηκε η παραγωγική⁷ (deductive) ερευνητική προσέγγιση ως η καταλληλότερη μέθοδος, εφόσον τόσο τα κριτήρια για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeporting στο λιμένα Ηγουμενίτσας όσο και οι προϋποθέσεις τόνωσης της τοπικής οικονομίας από μια τέτοια δραστηριότητα έχουν ήδη προκύψει από τη βιβλιογραφική επισκόπηση (ενότητα 2.8) (Ramseook-Munhurrun & Durbarry, 2020b). Σκοπός είναι να ελεγχθεί κατά πόσο το θεωρητικό πλαίσιο της βιβλιογραφίας επιβεβαιώνεται στη μελέτη περίπτωσης (case study) του Λιμένα Ηγουμενίτσας, το οποίο λειτουργεί ως εμπειρικό πεδίο επαλήθευσης των βασικών διαστάσεων του προς διερεύνηση θέματος. Η μελέτη περίπτωσης επιλέχθηκε επειδή επιτρέπει τη διερεύνηση σύνθετων φαινομένων στο πραγματικό τους πλαίσιο.

Έπειτα διατυπώθηκε η γενική υπόθεση/παραδοχή ότι ο Λιμένας της Ηγουμενίτσας πληροί τις συγκεκριμένες προϋποθέσεις, ώστε να επιλεγεί από μία τουλάχιστον εταιρεία κρουαζιέρας ως λιμάνι αφετηρίας, η οποία εν συνεχεία αναλύεται σε υπο-υποθέσεις/διερευνητικές παραδοχές, που προκύπτουν τόσο από τα ερευνητικά ερωτήματα (ενότητα 1.4) όσο και από τις προϋποθέσεις ανάπτυξης δραστηριοτήτων homeporting (ενότητα 2.9):

1. Οι υφιστάμενες υποδομές/ανωδομές και υπηρεσίες του λιμένα της Ηγουμενίτσας παρέχουν τις βασικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη homeporting.
2. Οι τουριστικοί πόροι της Θεσπρωτίας και οι υφιστάμενες υποδομές και υπηρεσίες της Ηγουμενίτσας μπορούν να υποστηρίξουν το homeporting.
3. Υπάρχει ήδη τουριστική κίνηση στο Δήμο Ηγουμενίτσας και την ευρύτερη περιοχή.
4. Οι τοπικές φορείς και η διοίκηση του λιμένα είναι θετικά διακείμενοι απέναντι στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeporting.
5. Οι αντιλήψεις των φορέων συνδέουν την ανάπτυξη homeporting με ευρύτερες στρατηγικές τουριστικής και περιφερειακής ανάπτυξης.

⁷ Η παραγωγική έρευνα (deductive research) είναι ο έλεγχος μιας ήδη υπάρχουσας θεωρίας ή μοντέλου, ενώ η επαγωγική έρευνα (inductive research) ξεκινά με τη συλλογή δεδομένων και στη συνέχεια αναπτύσσεται μια θεωρία για να εξηγηθεί το φαινόμενο ή η σχέση (Durbarry, 2020a).

6. Οι εμπλεκόμενοι φορείς θεωρούν ότι το homeporting μπορεί να συμβάλει θετικά στην τοπική οικονομία μέσω της αύξησης της τουριστικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας.
7. Η τοπική κοινωνία είναι σύμφωνη με την ανάπτυξη.
8. Οι φορείς αναγνωρίζουν ότι η ανάπτυξη homeporting συνοδεύεται από προκλήσεις και απαιτεί συντονισμό μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.

Οι διερευνητικές υποθέσεις θα εξεταστούν και θα αξιολογηθούν βάσει των αποτελεσμάτων της έρευνας, ώστε να διαμορφωθούν τεκμηριωμένες προτάσεις.

3.2 Συλλογή δεδομένων

3.2.1 Μέθοδοι συλλογής

Προκειμένου να συλλεχθούν δεδομένα σχετικά με το θέμα μελέτης της συγκεκριμένης εργασίας προκρίθηκε η ποιοτική έρευνα ως η πιο κατάλληλη μεθοδολογική προσέγγιση. Η επιλογή της ποιοτικής έναντι της ποσοτικής προσέγγισης καθορίστηκε από τις ερωτήσεις της έρευνας και από την καταλληλότητά της για τη διερεύνησή τους. Ο Sieber (1973) που αναφέρθηκε στο Ramseook-Munhurrun και Durbarry (2020b) επισημαίνει ότι η ποσοτική έρευνα παρέχει ακλόνητα και γενικεύσιμα δεδομένα, ενώ η ποιοτική έρευνα εστιάζει στα βαθιά, πλούσια και παρατηρήσιμα δεδομένα. Ωστόσο, και οι δύο προσεγγίσεις έχουν περιορισμούς.

Από τη μια πλευρά, η ποσοτική έρευνα χρησιμοποιεί στατιστικές τεχνικές, τα δεδομένα είναι αριθμητικά κι οι ερευνητές που τη χρησιμοποιούν επικρίνονται, για το ότι αυτά προκύπτουν από απαντήσεις που έχουν προκαθοριστεί και ότι οι ερωτήσεις, ενδεχομένως, αντανακλούν σε μεγάλο βαθμό τις απόψεις του ερευνητή (διαρθρωτικό σφάλμα/σφάλμα εκπροσώπησης). Αυτό σημαίνει ότι οι ερευνητικές μέθοδοι, όσων ασχολούνται με την ποσοτική έρευνα, επιτρέπουν την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με σχέσεις αιτίου-αποτελέσματος, αλλά, δεν είναι σε θέση να λάβουν υπόψη τους τις ανθρώπινες αντιλήψεις και τα συναισθήματα αναφορικά με συγκεκριμένα ζητήματα κι ως εκ τούτου, να

ερμηνεύσουν περίπλοκα φαινόμενα της υπό εξέταση πραγματικότητας (Ramseook-Munhurrin & Durbarry, 2020b).

Από την άλλη πλευρά, ένας περιορισμός της ποιοτικής έρευνας είναι ο κίνδυνος υποκειμενικής ερμηνείας των δεδομένων από τον ερευνητή, λόγω της άμεσης εμπλοκής του με το ερευνητικό πεδίο, γεγονός που μπορεί να επηρεάσει την αντικειμενικότητα των συμπερασμάτων. Υπό αυτό το πρίσμα, αμφισβητείται το θέμα της εγκυρότητας και της αξιοπιστίας. Επιπλέον η ποιοτική έρευνα έχει περιορισμένο εύρος και δεν αντιπροσωπεύει τον ευρύτερο πληθυσμό. Ορισμένοι μελετητές υπερβαίνουν τους περιορισμούς και διεκδικούν το φάσμα της διερεύνησης με το συνδυασμό των δύο προσεγγίσεων -ποσοτικής και ποιοτικής-, που είναι η προσέγγιση μεικτών μεθόδων (Ramseook-Munhurrin & Durbarry, 2020b).

Στην παρούσα εργασία, από τη στιγμή που η έρευνα εστιάζει στην εις βάθος κατανόηση αντιλήψεων, εμπειριών και αλληλεπιδράσεων στο πλαίσιο της συγκεκριμένης μελέτης περίπτωσης και όχι στη γενίκευση των ευρημάτων, η ποιοτική μέθοδος αποτελεί την πλέον κατάλληλη ερευνητική προσέγγιση. Η ποιοτική έρευνα αξιοποιεί μεθόδους, όπως οι *ομάδες εστίασης*, οι *συνεντεύξεις*, η *εθνογραφία* και η *αυτοεθνογραφία*, οι οποίες εξετάζουν φαινόμενα τόσο σε συλλογικό όσο και σε ατομικό επίπεδο και διαφέρουν ως προς τον βαθμό υποκειμενικότητας, που ενσωματώνουν στη διαδικασία της έρευνας (Beedie, 2020). Η ποιοτική μέθοδος, που χρησιμοποιείται στην παρούσα εργασία για τη συλλογή των πρωτογενών δεδομένων, είναι η συνέντευξη, διότι παρέχει βάθος και πλούτο πληροφοριών.

3.2.2 Συνεντεύξεις

Οι συνεντεύξεις διακρίνονται σε διάφορους τύπους, ανάλογα με το βαθμό δόμησης και το σκοπό τους. Οι τρεις βασικές μορφές είναι:

- α) Οι *δομημένες* συνεντεύξεις που βασίζονται σε ένα προκαθορισμένο σύνολο ερωτήσεων, που παρουσιάζεται με τον ίδιο τρόπο σε όλους τους συμμετέχοντες.
- β) Οι *μη δομημένες* συνεντεύξεις στις οποίες δεν ακολουθείται αυστηρό πλαίσιο ερωτήσεων. Ο ερευνητής θέτει γενικά θέματα συζήτησης και επιτρέπει στον συμμετέχοντα να ελίσσεται.

γ) Οι ημι-δομημένες συνεντεύξεις οι οποίες στηρίζονται και στις δύο μεθόδους, καθώς ο ερευνητής έχει έναν οδηγό συνέντευξης με προκαθορισμένες βασικές ερωτήσεις, ενώ παράλληλα παρέχει τη δυνατότητα στον ερευνητή να διερευνά περαιτέρω ζητήματα που ανακύπτουν (Beedie, 2020). Μια ειδική μορφή ημι-δομημένης συνέντευξης είναι η συνέντευξη *ειδικών*, στην οποία οι συμμετέχοντες επιλέγονται λόγω της εξειδικευμένης γνώσης, της εμπειρίας ή/και της θεσμικής τους θέσης σε σχέση με το υπό μελέτη αντικείμενο (Meuser & Nagel, 2009).

Η μορφή της συνέντευξης καθορίζεται από τους στόχους της έρευνας και από πρακτικούς περιορισμούς, όπως η πρόσβαση στους συμμετέχοντες, ο χρόνος, ο τόπος διεξαγωγής και η δυνατότητα καταγραφής της συνέντευξης (Beedie, 2020). Για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας επιλέχθηκε η ημι-δομημένη συνέντευξη με ειδικούς, καθώς το ερευνητικό αντικείμενο απαιτεί εξειδικευμένη γνώση. Η αξιολόγηση ενός λιμένα για homeporting είναι πολυδιάστατο ζήτημα, καθώς περιλαμβάνει, εκτός από τις υποδομές, θεσμικές συνεργασίες, στρατηγικές επιλογές, πληροφορίες και αντιλήψεις για την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής, οικονομικές προσδοκίες κ.ά. Πολλές από αυτές τις πληροφορίες δεν είναι διαθέσιμες σε επίσημα έγγραφα ή στατιστικές. Επιπλέον, οι συνεντεύξεις επιτρέπουν την κατανόηση των αλληλεπιδράσεων μεταξύ αυτών των παραγόντων, ενώ αναδεικνύουν διαφορετικές οπτικές, οι οποίες δεν μπορούν να αποτυπωθούν επαρκώς μέσω τυποποιημένων ποσοτικών εργαλείων.

3.2.3 Δειγματοληψία συνεντεύξεων

Στις ημι-δομημένες συνεντεύξεις με ειδικούς, όπως και σε μελέτες περιπτώσεων, εφαρμόζεται συνήθως δειγματοληψία σκοπού, κατά την οποία οι συμμετέχοντες επιλέγονται από τον ερευνητή με βάση τη γνώση, την εμπειρία και τη συνάφειά τους με το ερευνητικό αντικείμενο. Η μέθοδος αυτή ανήκει στις μη πιθανοτικές μορφές δειγματοληψίας και εμπεριέχει έναν βαθμό υποκειμενικής κρίσης ως προς την επιλογή του δείγματος (Durberry & Durberry, 2020b).

Στο πλαίσιο της δειγματοληψίας σκοπού, επιλέχθηκαν εκπρόσωποι βασικών θεσμικών και επαγγελματικών φορέων της περιοχής. Η επιλογή των συμμετεχόντων βασίστηκε στη συνάφεια της γνώσης και της εμπειρίας τους με το ερευνητικό αντικείμενο. Ειδικότερα, οι

εκπρόσωποι των τοπικών και περιφερειακών αρχών, όπως και του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας, επιλέχθηκαν λόγω του θεσμικού τους ρόλου στον σχεδιασμό και τη λήψη αποφάσεων, που αφορούν την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής και την ανάπτυξη των λιμενικών δραστηριοτήτων. Ο εκπρόσωπος του Επιμελητηρίου Θεσπρωτίας επιλέχθηκε λόγω του θεσμικού του ρόλου ως εκπροσώπου της τοπικής επιχειρηματικής κοινότητας· διαθέτει γνώση σχετικά με τις αναπτυξιακές ανάγκες της περιοχής, τις επιπτώσεις της τουριστικής δραστηριότητας στην τοπική οικονομία και τις ευκαιρίες που μπορεί να δημιουργήσει η ανάπτυξη του λιμένα ως λιμένας homeporting για τις τοπικές επιχειρήσεις. Αντίστοιχα, οι εκπρόσωποι των επαγγελματικών φορέων επιλέχθηκαν λόγω της άμεσης εμπλοκής τους στις δραστηριότητες που σχετίζονται με τον τουρισμό κρουαζιέρας και των γνώσεων που διαθέτουν για τις ανάγκες και τις προοπτικές της αγοράς. Στους ερωτώμενους δόθηκε σε καθέναν ένας απλός κωδικός. Ειδικότερα στους αιρετούς εκπροσώπους της Περιφερειακής Ενότητας και του Δήμου δόθηκαν οι κωδικοί ΠΕ και ΔΑ αντίστοιχα στα στελέχη της Λιμενικής Αρχής και του Επιμελητηρίου δόθηκαν οι κωδικοί ΟΛ και ΕΕ και στους εκπροσώπους των ταξί και των τουριστικών πρακτόρων δόθηκαν οι κωδικοί Τ και ΤΟ.

3.2.4 Δομή και ερωτήματα συνεντεύξεων

Τα ερωτήματα των συνεντεύξεων διαφέρουν, ως ένα βαθμό ανάλογα με την ιδιότητα των συμμετεχόντων. Ουσιαστικά υπάρχει μια ομάδα ερωτήσεων για κάθε συνεντευξιαζόμενο (Παράρτημα Β). Οι ερωτήσεις των συνεντεύξεων διαμορφώθηκαν με βάση τους στόχους και τα ερευνητικά ερωτήματα της μελέτης, με σκοπό τη διερεύνηση των απόψεων, των στάσεων και των αντιλήψεων των συμμετεχόντων σχετικά με την προοπτική ανάπτυξης homeporting στην Ηγουμενίτσα και τις ενδεχόμενες οικονομικές επιπτώσεις στην περιοχή. Παρότι στη βιβλιογραφία για να προκύψει ανοιχτός διάλογος προτείνεται μια διαδοχική δομή ερωτήσεων, από την ανάκληση εμπειριών έως τη διερεύνηση στάσεων (Beedie, 2020), στην παρούσα έρευνα δόθηκε έμφαση στις *ερωτήσεις αντίδρασης* και στις *διερευνητικές ερωτήσεις*, καθώς στόχος ήταν η συλλογή εξειδικευμένων πληροφοριών, απόψεων και εκτιμήσεων από τους συμμετέχοντες.

3.2.5 Τριγωνισμός δεδομένων

Ο τριγωνισμός αποτελεί μια ερευνητική στρατηγική, που χρησιμοποιείται για την ενίσχυση της αξιοπιστίας και της εγκυρότητας των ευρημάτων μίας μελέτης μέσω της αξιοποίησης πολλαπλών πηγών δεδομένων, μεθόδων, ερευνητών ή θεωρητικών προσεγγίσεων (τριγωνισμός δεδομένων, μεθόδων, ερευνητών και θεωρίας). Ο τριγωνισμός εξετάζει το ίδιο φαινόμενο σε περισσότερες από μία πηγές δεδομένων και επιτρέπει τη διασταύρωση των αποτελεσμάτων από διαφορετικές οπτικές γωνίες, συμβάλλοντας στον έλεγχο της εγκυρότητας των συμπερασμάτων, στην αύξηση της ποιότητας και του βάθους, όπως και στον περιορισμό του προσωπικού και του μεθοδολογικού σφάλματος (Ramseook-Munhurrin & Durbarry, 2020a).

Στην παρούσα έρευνα εφαρμόζεται τριγωνισμός δεδομένων, καθώς τα ευρήματα των συνεντεύξεων (πρωτογενή δεδομένα) συγκρίνονται με στοιχεία από τη βιβλιογραφία, επίσημα έγγραφα, στρατηγικά σχέδια ανάπτυξης του λιμένα μέσα από διαδικτυακές κατά βάση πηγές (δευτερογενή δεδομένα). Η διαδικτυακή έρευνα εστιάζει στον εντοπισμό των λιμενικών υποδομών και υπηρεσιών, των τουριστικών πόρων του Δήμου και της ευρύτερης περιοχής, καθώς και γεωγραφικών, δημογραφικών και οικονομικών δεδομένων, προκειμένου να διαπιστωθεί ο βαθμός ετοιμότητας και καταλληλότητας της περιοχής για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeporting και να αξιολογηθούν οι δυνατότητες υποστήριξης της κρουαζιέρας σε τοπικό επίπεδο. Με τον τριγωνισμό, δηλαδή τη χρήση πρωτογενών και δευτερογενών δεδομένων, ενισχύεται η εγκυρότητα των συμπερασμάτων και περιορίζεται ο κίνδυνος υποκειμενικών ερμηνειών. Επιπλέον, η συλλογή πληροφοριών με διαφορετικές μεθόδους, δίνει τη δυνατότητα στον ερευνητή να αντισταθμίσει τα αδύνατα σημεία, αξιοποιώντας τα δυνατά σημεία της καθεμιάς (Ramseook-Munhurrin & Durbarry, 2020a).

3.3 Ανάλυση δεδομένων

3.3.1 Καταγραφή δεδομένων

Τα ποιοτικά δεδομένα δημιουργήθηκαν με ψηφιακή καταγραφή των συνομιλιών των διαζώσης συνεντεύξεων, αφού εξασφαλίστηκε η συναίνεση των συμμετεχόντων. Η χρήση ηχογράφησης έδωσε τη δυνατότητα στην ερευνήτρια της ακριβούς αναπαραγωγής των συνεντεύξεων και της εστίασης στο συνομιλητή και στη συζήτηση, μειώνοντας τον κίνδυνο απώλειας πληροφοριών, όπως ενδέχεται να προκύψει κατά τη χειρόγραφη καταγραφή επιλεγμένων σημειώσεων. Στη συνέχεια, οι συνεντεύξεις απομαγνητοφωνήθηκαν και καταχωρήθηκαν σε ψηφιακά αρχεία κειμένου (Word), προκειμένου να διευκολυνθεί η οργάνωση και η ανάλυση των δεδομένων. Αν και η δακτυλογράφηση των ψηφιακών εγγραφών των συνεντεύξεων είναι διαδικασία έντασης εργασίας, διευκολύνει την εξοικείωση με τα δεδομένα, την αναγνώριση σημαντικών πληροφοριών και θεμάτων, την προστασία ευαίσθητων δεδομένων και την αρχική αξιολόγηση του υλικού ως προς τη μετέπειτα ανάλυσή του (Everett & Aloudat, 2020).

3.3.2 Κωδικοποίηση δεδομένων

Η ποιοτική ανάλυση δεδομένων δεν διέπεται από ένα ενιαίο και καθολικά αποδεκτό σύνολο κανόνων, γεγονός που οδηγεί αρκετούς ερευνητές να τη θεωρούν περισσότερο μια ερμηνευτική διαδικασία παρά μια αυστηρά τυποποιημένη επιστημονική μέθοδο. Στη βιβλιογραφία συναντώνται διαφορετικές προσεγγίσεις ανάλυσης, οι οποίες κυμαίνονται από περισσότερο δομημένες μεθόδους, που εστιάζουν στη συχνότητα και τη χρήση συγκεκριμένων λέξεων ή εκφράσεων, έως πιο ευέλικτες και ερμηνευτικές προσεγγίσεις που επιδιώκουν την εις βάθος κατανόηση των νοημάτων που αποδίδουν οι συμμετέχοντες στα υπό εξέταση φαινόμενα (Everett & Aloudat, 2020).

Στην παρούσα έρευνα υιοθετήθηκε η προσέγγιση του προκαθορισμένου πλαισίου κωδικοποίησης, καθώς οι βασικές θεματικές κατηγορίες και οι αρχικοί κωδικοί αντλήθηκαν από τη σχετική βιβλιογραφία και βασίστηκαν στα κριτήρια επιλογής λιμένα για homeporting, καθώς και στις προϋποθέσεις ενίσχυσης της οικονομικής ανάπτυξης της

περιοχής μέσω των αντίστοιχων δραστηριοτήτων. Κατά την ανάλυση των συνεντεύξεων, οι κωδικοί αυτοί επαληθεύτηκαν, εμπλουτίστηκαν ή αναθεωρήθηκαν με βάση τα εμπειρικά δεδομένα, διατηρώντας πάντα την εστίαση στα ερευνητικά ερωτήματα. (Πίνακας 3.1). Μέσω της συστηματικής ανάγνωσης των απομαγνητοφωνημένων συνεντεύξεων εντοπίστηκαν και κωδικοποιήθηκαν τα αποσπάσματα που σχετίζονταν με τις επιμέρους θεματικές κατηγορίες, συμβάλλοντας στην ερμηνεία και σύνθεση των ευρημάτων (Everett & Aloudat, 2020). Τα λεκτικά δεδομένα των συνεντεύξεων ταξινομήθηκαν ανά κωδικό και καταχωρήθηκαν σε πίνακα Word με την εξής μορφή (Πίνακας 3.2):

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΟΣ ΣΚΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
1.Γεωγραφική θέση λιμένα	Καταγραφή των λιμενικών υποδομών/ανωδομών και υπηρεσιών του λιμένα Ηγουμενίτσας.
2.Λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες	Καταγραφή των λιμενικών υποδομών/ανωδομών και υπηρεσιών του λιμένα Ηγουμενίτσας.
2.1Ασφάλεια	Καταγραφή των λιμενικών υποδομών/ανωδομών και υπηρεσιών του λιμένα Ηγουμενίτσας.
3.Υφιστάμενη τουριστική δραστηριότητα	Διαπίστωση της υπάρχουσας τουριστικής ζήτησης.
4.Εγγύτητα και συνδεσιμότητα διεθνούς αεροδρομίου	Καταγραφή των παροχών/τουριστικών πόρων που θα μπορούσαν να υποστηρίξουν την τουριστική ανάπτυξη, και τη διαπίστωση της υπάρχουσας τουριστικής ζήτησης.
5.Χερσαίες μεταφορές	Καταγραφή παροχών και τουριστικών πόρων-ζήτηση
6.Οδικές υποδομές	Καταγραφή παροχών και τουριστικών πόρων- ζήτηση
7.Πόροι τουρισμού κι αναψυχής	Καταγραφή παροχών και τουριστικών πόρων- ζήτηση
8.Πόροι τουριστικής έλξης	Καταγραφή παροχών και τουριστικών πόρων-ζήτηση
9.Στάσεις-προθέσεις σχετικά με την ανάπτυξη homeporting	Διερεύνηση των αντιλήψεων και προθέσεων των τοπικών φορέων και του στρατηγικού ρόλου της Περιφέρειας στην ανάπτυξη του homeporting.
9.1Εφικτότητα	Διερεύνηση των αντιλήψεων και προθέσεων των τοπικών φορέων και του στρατηγικού ρόλου της Περιφέρειας στην ανάπτυξη του homeporting.
9.2Πρωτοβουλίες	Διερεύνηση των αντιλήψεων και προθέσεων των τοπικών φορέων και του στρατηγικού ρόλου της Περιφέρειας

	στην ανάπτυξη του homeporting.
9.3 Προκλήσεις	Διερεύνηση των αντιλήψεων και προθέσεων των τοπικών φορέων και του στρατηγικού ρόλου της Περιφέρειας στην ανάπτυξη του homeporting.
9.4 Μελλοντικές δράσεις	Διερεύνηση των αντιλήψεων και προθέσεων των τοπικών φορέων και του στρατηγικού ρόλου της Περιφέρειας στην ανάπτυξη του homeporting.
10. Στρατηγικό πλάνο	Διερεύνηση των αντιλήψεων και προθέσεων των τοπικών φορέων και του στρατηγικού ρόλου της Περιφέρειας στην ανάπτυξη του homeporting.
11. Οργανισμός διακυβέρνησης και συντονισμού	Διερεύνηση των αντιλήψεων και προθέσεων των τοπικών φορέων και του στρατηγικού ρόλου της Περιφέρειας στην ανάπτυξη του homeporting.
12. Στάση τοπικής κοινωνίας	Διερεύνηση των αντιλήψεων των κατοίκων για την υποστήριξη του homeporting.
13. Αναπτυξιακή δυναμική της ενδοχώρας του λιμένα	Διερεύνηση της επιχειρηματικής ετοιμότητας, της τοπικής εφοδιαστικής αλυσίδας και των οικονομικών επιδράσεων του homeporting.
14. Αναμενόμενα οφέλη	Διερεύνηση της επιχειρηματικής ετοιμότητας, της τοπικής εφοδιαστικής αλυσίδας και των οικονομικών επιδράσεων του homeporting.

Πίνακας 3.1 Κωδικοί ανάλυσης δεδομένων συνεντεύξεων

ΘΕΜΑ/ΚΩΔΙΚΟΙ	ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΣ 1	ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΣ 2	ΕΡΩΤΩΜΕΝΟΣ 3
Κωδικός 1	Λεκτικά δεδομένα	Λεκτικά δεδομένα	Λεκτικά δεδομένα
Κωδικός 2	Λεκτικά δεδομένα	Λεκτικά δεδομένα	Λεκτικά δεδομένα
Κωδικός 3	Λεκτικά δεδομένα	Λεκτικά δεδομένα	Λεκτικά δεδομένα

Πίνακας 3.2 Πίνακας καταχώρισης λεκτικών δεδομένων
Πηγή: Aloudat & Everett (2020:246) **Προσαρμογή:** Ι. Γόγολου

3.3.3 Ανάλυση λεκτικών δεδομένων

Στην παρούσα εργασία για την ανάλυση των λεκτικών δεδομένων χρησιμοποιήθηκε η ανάλυση ποιοτικού περιεχομένου. Αυτή η μέθοδος ανάλυσης είναι η πλησιέστερη οιοεινεί στατιστική προσέγγιση, καθώς επιτρέπει την εξέταση λέξεων, εννοιών, θεμάτων και προτύπων που αναδύονται από τα δεδομένα. Ωστόσο, σύμφωνα με τους Zhang και Wildemuth (2017), που αναφέρθηκε στο Everett και Aloudat (2020), πέρα από την απλή καταγραφή της συχνότητας εμφάνισης στοιχείων, εστιάζει στην ερμηνεία των νοημάτων και συμβάλλει στην κατανόηση της κοινωνικής πραγματικότητας με υποκειμενικό αλλά επιστημονικό τρόπο.

Η ανάλυση των δεδομένων πραγματοποιήθηκε σε δύο επίπεδα. Αρχικά, εξετάστηκε η συχνότητα εμφάνισης συγκεκριμένων λέξεων, φράσεων, εννοιών και θεματικών κατηγοριών στα κείμενα των συνεντεύξεων, με στόχο τον εντοπισμό επαναλαμβανόμενων τάσεων, αντιλήψεων και προτύπων. Στη συνέχεια, ακολούθησε συστηματική ερμηνευτική ανάλυση του περιεχομένου των συνεντεύξεων, τα ευρήματα της οποίας συγκρίθηκαν με τα δεδομένα που προέκυψαν από τη βιβλιογραφική ανασκόπηση, τα επίσημα έγγραφα και τις λοιπές δευτερογενείς πηγές. Στόχος ήταν να αξιολογηθεί κατά πόσο ο λιμένας διαθέτει τα χαρακτηριστικά και τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeporting, καθώς και να διερευνηθούν οι υφιστάμενες συνθήκες και οι μελλοντικές προοπτικές τουριστικής ανάπτυξης και οικονομικής ενίσχυσης της πόλης και της ευρύτερης περιοχής, οι οποίες δύνανται να συνδεθούν με τη λειτουργία του λιμένα Ηγουμενίτσας ως λιμένα homeporting. Η διαδικασία της ανάλυσης πραγματοποιήθηκε χωρίς τη χρήση εξειδικευμένου λογισμικού ποιοτικής ανάλυσης. Παρότι η προσέγγιση αυτή ήταν περισσότερο χρονοβόρα, κρίθηκε σκόπιμη, καθώς επέτρεψε την εις βάθος εξοικείωση της ερευνήτριας με το ερευνητικό υλικό και διευκόλυνε την αναγνώριση σημαντικών θεμάτων, σχέσεων και ερμηνειών που προέκυψαν από τα δεδομένα.

3.4 Περιορισμοί της μεθοδολογίας

Η ποιοτική μεθοδολογία έχει δεχθεί κριτική σχετικά με την αξιοπιστία των ευρημάτων της,

καθώς βασίζεται σε σημαντικό βαθμό σε υποκειμενικές απόψεις και ερμηνείες τόσο των συμμετεχόντων όσο και του ίδιου του ερευνητή. Η χρήση ημιδομημένων συνεντεύξεων συνεπάγεται ότι τα δεδομένα βασίζονται σε προσωπικές απόψεις και αντιλήψεις των συμμετεχόντων, οι οποίες ενδέχεται να επηρεάζονται από υποκειμενικότητα ή θεσμικούς και επαγγελματικούς παράγοντες, ενώ η εγγύτητα του ερευνητή προς τα υποκείμενα της έρευνας ενδέχεται να περιορίσει την αντικειμενικότητα της έρευνας, όταν θα περιγράφει, θα ερμηνεύει τα ζητήματα ενδιαφέροντος. Παράλληλα, η παρουσία του ερευνητή και η διαδικασία της ηχογράφησης ενδέχεται να επηρεάσουν τον βαθμό αυθορμησίας των απαντήσεων. Επιπλέον, η χρήση της γλώσσας είναι ένας περιορισμένος τρόπος για τη μεταφορά σκέψεων και συναισθημάτων. Τέλος, λόγω της δειγματοληψίας σκοπού και του περιορισμένου μεγέθους του δείγματος, τα ευρήματα δεν μπορούν να θεωρηθούν αντιπροσωπευτικά του συνόλου των εμπλεκόμενων φορέων, αλλά συμβάλλουν κυρίως στην εις βάθος κατανόηση του εξεταζόμενου φαινομένου (Ramseook-Munhurrutun & Durbarry, 2020b· Beedie, 2020).

Η αναγνώριση των μεθοδολογικών αυτών περιορισμών καθοδήγησε την ερευνήτρια στη λήψη συγκεκριμένων μέτρων. Όσον αφορά τη διασφάλιση της εμπιστοσύνης, οι συμμετέχοντες ενημερώθηκαν τόσο για τους σκοπούς και τη διαδικασία της έρευνας όσο και για το ότι η συμμετοχή είναι εθελοντική, ενώ υπήρξε δέσμευση για την ανωνυμία και την εμπιστευτικότητα των δεδομένων ((Durbarry, 2020b). Η εγκυρότητα των δεδομένων των συνεντεύξεων διασφαλίστηκε με την εκπροσώπηση του συνόλου των δημόσιων φορέων (επιμελητήριο, δήμος, περιφέρεια), που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με την τουριστική ανάπτυξη, και δύο από τους εμπλεκόμενους με τον τουρισμό κρουαζιέρας κλάδους. Η εκπροσώπηση διαφόρων φορέων διασφαλίζει την ενσωμάτωση διαφορετικών οπτικών και μια πιο σφαιρική εικόνα. Ο περιορισμός της γλώσσας ως μέσο επικοινωνίας αντιμετωπίστηκε είτε με διευκρινιστικές ερωτήσεις είτε με την παρατήρηση της μη λεκτικής επικοινωνίας (γλώσσα σώματος, τόνος φωνής, οι παύσεις). Σε κάθε περίπτωση, ο τριγωνισμός των δεδομένων (υποενότητα 3.2.5) συμβάλλει στην εγκυρότητα της έρευνας με τη διασταύρωση των ευρημάτων.

4. Αποτελέσματα της έρευνας

4.1 Θεσπρωτία και Ηγουμενίτσα

4.1.1 Γεωμορφολογία και κλίμα

Η Θεσπρωτία είναι μία από τις τέσσερις περιφερειακές ενότητες της γεωγραφικής και διοικητικής περιφέρειας της Ηπείρου. Βρίσκεται στο βορειοδυτικό άκρο της Ελλάδας. Δυτικά βρέχεται από το Ιόνιο Πέλαγος, βόρεια συνορεύει με την Αλβανία, ανατολικά με την Π.Ε. Ιωαννίνων και νότια με την Π.Ε. Πρέβεζας. Η ακτογραμμή της Π.Ε. εκτείνεται, εκκινώντας από Β-ΒΔ (αλβανικά σύνορα), από τον κόλπο της Σαγιάδας, στο Δέλτα του ποταμού Καλαμά και σε μια σειρά από αμμόδεις ακτές, ακρωτήρια και λιμνοθάλασσες, συνεχίζει στον κλειστό κόλπο της Ηγουμενίτσας και νοτιότερα στον κόλπο Πλαταριάς, για να καταλήξει στις απότομες ακτές με τους μικρούς γραφικούς κόλπους των Συβότων και της Πέρδικας. Προς τα ανατολικά το τοπίο χαρακτηρίζεται από συνεχόμενες οροσειρές, ξεκινώντας από τον ενιαίο υψηλό διαμήκη όγκο της Μουργκάνας στα ελληνοαλβανικά σύνορα και συνεχίζοντας με τα όρη Παραμυθιάς και Σουλίου. Οι ορεινοί όγκοι, καθώς πλησιάζουν την παράκτια ζώνη, σταδιακά υποχωρούν, ενώ διακόπτονται από κοιλάδες και μικρά οροπέδια, δημιουργώντας ένα ποικιλόμορφο γεωγραφικό ανάγλυφο.

Τη θεσπρωτική γη διαρρέουν ο ποταμός Καλαμάς ή Θύαμις -ο μεγαλύτερος της Ηπείρου με συνολικό μήκος 115 χλμ.-, ο οποίος πηγάζει από το νομό Ιωαννίνων κι εκβάλλει στο Ιόνιο Πέλαγος μεταξύ Ηγουμενίτσας και Σαγιάδας, και ο ποταμός Αχέροντας, οι πηγές του οποίου βρίσκονται τόσο στο όρος Τόμαρος Ιωαννίνων όσο και στα όρη Παραμυθιάς και Σουλίου· εκβάλλει νότια στην Π.Ε. Πρεβέζης. Ένας από τους σημαντικότερους υδροτόπους της περιοχής, που πλέον συρρικνώνεται και υποβαθμίζεται, εξαιτίας της υπεράντλησης των υπόγειων υδάτων και της ρύπανσης, είναι το έλος Καλοδικίου (ή Λίμνη με τα Νούφαρα) στο νότιο άκρο του νομού.

Το κλίμα της Θεσπρωτίας είναι μεσογειακό και υπαγορεύεται από την εγγύτητα των ορεινών όγκων με τη θάλασσα και τη μεταβλητότητα του τοπίου. Η οροσειρά της Πίνδου λειτουργεί ως φράγμα για τους θερμούς ανέμους τους θερινούς μήνες και για τους ψυχρούς χειμερινούς ανέμους από τα βορειοανατολικά. Στην παράκτια ζώνη το κλίμα είναι

θαλάσσιο μεσογειακό με ήπιους χειμώνες και σχετικά δροσερά καλοκαίρια. Στην ενδοχώρα το κλίμα σταδιακά μετατρέπεται σε μεσογειακό ηπειρωτικό και σε ηπειρωτικό, ενώ στην ορεινή ζώνη γίνεται μεσογειακό ορεινό με χιονοπτώσεις το χειμώνα και δροσερά καλοκαίρια. Η έντονη εδαφολογική διακύμανση δημιουργεί μια ποικιλία μικροκλιμάτων, που συναντάται σπάνια σε μια τόσο περιορισμένη γεωγραφική περιοχή (Ministry of Culture, 32nd Ephorate of Prehistoric and Classical Antiquities, 2008).

4.1.2 Ιστορία

Οι περικλειστές πεδινές εκτάσεις, οι μικρές εποχιακές λίμνες, τα ποτάμια και το σχετικά ήπιο ανάγλυφο της παράκτιας ζώνης πρόσφεραν διαχρονικά εύφορο έδαφος, νερό, και προστασία, στοιχεία που αιτιολογούν την ανθρώπινη παρουσία στην περιοχή από τη Μέση και Άνω Παλαιολιθική περίοδο, όπως μαρτυρούν ίχνη σε έναν μεγάλο αριθμό υπαίθριων θέσεων. Νεολιθικά λείψανα ανακαλύφθηκαν στην κοιλάδα της Παραμυθιάς και σε σπήλαια (Ψάκας, Σίδερης), ενώ συνεχής κατοίκηση παρατηρείται από τη Γεωμετρική περίοδο (12^{ος} -7^{ος} αι. π.Χ.).

Η πρώτη ελληνόφωνη φυλή, οι Θεσπρωτοί, εγκαταστάθηκε στην περιοχή περίπου το 2.000 π.Χ. (εποχή του Χαλκού 3000-1100 π.Χ.). Οι Θεσπρωτοί ήταν ένα από τα δεκατέσσερα ηπειρωτικά έθνη, χωρισμένο σε είκοσι τουλάχιστον διαφορετικές φυλές. Από τον 12^ο έως τον 5^ο αι. π.Χ. η Θεσπρωτία εκτεινόταν από τον Αμβρακικό κόλπο μέχρι τον ποταμό Καλαμά και από την περιοχή δυτικά της πεδιάδας των Ιωαννίνων έως το Ιόνιο πέλαγος. Είναι ενδεικτικό ότι η Δωδώνη θεωρούνταν από την αρχαία γραμματεία ότι ανήκε στη Θεσπρωτία. Κατά τους ιστορικούς χρόνους και μετά το 1.200 π.Χ. εγκαθίστανται οι Μολοσσοί στην κεντρική και ανατολική Ήπειρο, περιορίζοντας τους Θεσπρωτούς.

Ενδείξεις για μόνιμους οικισμούς στην περιοχή έχουμε από το 15ο αι. π.Χ. (κοιλάδα Παραμυθιάς και Πύργος Ραγίου) και το 14^ο αι. π.Χ. (Εφύρα). Οι παράκτιοι οχυρωμένοι οικισμοί, ενδεχομένως, λειτουργούσαν ως σταθμοί εμπορίου με το Ιόνιο και την Αδριατική θάλασσα, αλλά και τα δυτικά Βαλκάνια (Ministry of Culture, 32nd Ephorate of Prehistoric and Classical Antiquities, 2008). Τα ερείπια της Εφύρας βρίσκονται κοντά στο φημισμένο νεκρομαντείο του αρχαίου ελληνικού κόσμου, το νεκρομαντείο του Αχέροντα (σήμερα

στην Π.Ε. Πρεβέζης). Σύμφωνα με τα αρχαιολογικά ευρήματα, το ιερό, που ήταν αφιερωμένο στη χθόνια λατρεία και στις τελετουργίες της, χρονολογείται στα τέλη του 4^{ου} αι. π.Χ (Υπουργείο Πολιτισμού, 2012). Ωστόσο, για το νεκρομαντείο του Αχέροντα γίνεται αναφορά ήδη από τον Όμηρο στην *Οδύσσεια*, όταν η Κίρκη συμβουλεύει τον Οδυσσέα να επισκεφτεί τον Κάτω Κόσμο, για να συναντήσει τον μάντη Τειρεσία και να πάρει χρησμό για την επιστροφή του στην πατρίδα. Η ομηρική περιγραφή προσδιορίζει με ενάργεια τη θέση του νεκρομαντείου:

«...εσύ τον δρόμο τράβηξε

για το άραχλο παλάτι του Άδη.

Κάπου συμβάλλουν στον Αχέροντα δύο ποταμοί,

Πυριφλεγέθων και Κωκυτός-τρέχει κι αυτός απ' το νερό της Στύγας·»

(Όμηρος, *Οδύσσεια* κ, 512-514)

Από τα μέσα του 8^{ου} αι. π.Χ. έως τον πρώιμο 5^ο αι. π.Χ. Ηλείοι, Κορίνθιοι και Κερκυραίοι ιδρύουν αποικίες στα θεσπρωτικά παράλια, θέλοντας να εκμεταλλευτούν την γεωπολιτική θέση της περιοχής μεταξύ των ακτών του Ιονίου και της ενδοχώρας της Ηπείρου. Ο Θουκυδίδης (3.72 και εξής), αφηγούμενος τον κερκυραϊκό εμφύλιο πόλεμο το 427 π.Χ., αναφέρει ότι διασωθέντες Κερκυραίοι αριστοκράτες κατέφυγαν στην απέναντι ηπειρωτική ακτή και οχύρωσαν τη χερσόνησο της Λυγιάς για να τη χρησιμοποιήσουν ως ορμητήριο ενάντια στους δημοκρατικούς αντιπάλους τους στην Κέρκυρα κι, επίσης, ότι κερκυραϊκά πλοία αγκυροβόλησαν στον κόλπο της χερσονήσου Λυγιάς⁸ κατά τη διάρκεια της μεγαλύτερης ναυμαχίας του αρχαίου κόσμου, της μάχης των Συβότων (433 π.Χ.). Οι λιμενικές εγκαταστάσεις στον προφυλαγμένο κόλπο της Λυγιάς είναι εμφανείς και σήμερα. Επίσης, στον Θουκυδίδη αποδίδεται η πρώτη γραπτή περιγραφή για τον κόλπο της Ηγουμενίτσας ως ένα μεγάλο έρημο λιμάνι (Αρχαιολογικό Μουσείο Ηγουμενίτσας, χ.χ.·

⁸ Αναφέρεται και ως «κερκυραϊκή Περαιά» και περιλάμβανε, επίσης, τις οχυρωμένες θέσεις Μαστιλίτσα, και Πύργος Ραγίου. Η Λυγιά βρίσκεται 8 χλμ. βορειοδυτικά της Ηγουμενίτσας προς την παραλία Δρέπανο-Μακρυγιάλι και 3χλμ. ανατολικότερα βρίσκεται ο Πύργος Ραγίου. Η Μαστιλίτσα βρίσκεται βορειότερα κοντά στη Σαγιάδα.

Ministry of Culture, 32nd Ephorate of Prehistoric and Classical Antiquities, 2008).

Στην ενδοχώρα οι κάτοικοι ασχολούνταν με την κτηνοτροφία και τη γεωργία, ζούσαν σε μικρούς ανοχύρωτους οικισμούς και διοικούσαν από αρχηγό- βασιλιά. Η ίδρυση αποικιών κατά μήκος των ακτών της Ηπείρου, έδωσε διέξοδο στην κοινωνική και οικονομική εσωστρέφεια των ηπειρωτικών εθνών ή φυλών, καθώς ήταν σε θέση να επωφεληθούν από το εμπόριο με τους αποίκους. Επιδράσεις πιθανότατα υπήρξαν και στο πολίτευμα των Θεσπρωτών, οι οποίοι σύμφωνα με το Θουκυδίδη (Βιβλίο 2 80.5) το 429 π.Χ, ήταν «αβασίλευτοι». Τον 4^ο αι. π.Χ. οι Μολοσσοί προσαρτούν την ανατολική Θεσπρωτία και μαζί τη Δωδώνη. Υπό την πίεση των εξελίξεων, οι ατείχιστες κώμες συνοικίζονται και δημιουργούνται σε προνομιακές γεωγραφικές θέσεις οι πρώτοι οργανωμένοι οικισμοί (Γίτανα, Ντόλιανη ή Φανοτή, Ελαία και Δυμόκαστρο) κατά τα πρότυπα του υπόλοιπου ελληνικού κόσμου. Παράλληλα συγκροτείται το πολιτικό όργανο των Θεσπρωτικών φυλών, το Θεσπρωτικό Κοινό με έδρα τα Γίτανα, ένα από τα σημαντικότερα πολιτικά, διοικητικά και οικονομικά κέντρα της ευρύτερης περιοχής του Ιονίου, έως ότου οι θεσπρωτικές πόλεις προσχωρήσουν στο Κοινό των Ηπειρωτών (233 π.Χ.). Ο βασιλιάς της μεγαλύτερης φυλής των Ηπειρωτών, αυτής των Μολοσσών, Πύρρος, συνέλαβε κι εφάρμοσε ένα αμυντικό σύστημα για το εκτεταμένο βασίλειό του, το οποίο αποτελούνταν από μια σειρά από ακροπόλεις, κάστρα και φυλάκια, που έλεγχαν τις διαδρομές, που οδηγούσαν από τη Μακεδονία, τη Θεσσαλία και την Αιτωλία προς την Ήπειρο. Ενδεικτικά αναφέρουμε όσον αφορά τη Θεσπρωτία, τη διαδρομή του Καλαμά, που αποτελούσε την κύρια οδό επικοινωνίας μεταξύ Θεσπρωτίας και Μολοσσίας, καθώς και τις στρατηγικές θέσεις στις δυτικές παρυφές του όρους Παραμυθιάς, όπου ένα σύμπλεγμα ακροπόλεων φύλασσε τις εύφορες κοιλάδες του Κωκυτού και του Αχέροντα· τμήματα οχυρωματικών τειχών, που εκτείνονται από την κοιλάδα του Αώου έως την κοιλάδα του Βουθρωτού⁹ και μέχρι τις εκβολές των ποταμών Καλαμά και Αχέροντα στο Ιόνιο, μαρτυρούν και σήμερα

⁹ Το Βουθρωτό βρίσκεται στην περιοχή του έτερου αρχαίου έθνους της Ηπείρου, των Χαόνων, βόρεια του ποταμού Καλαμά (σήμερα στη νότια Αλβανία), οι εκβολές του οποίου χρησίμευαν ως σύνορο μεταξύ Θεσπρωτών και Χαόνων.

τις στρατηγικές θέσεις του αμυντικού αυτού έργου. Το 167 π.Χ. οι ελληνιστικές μεγάλες πόλεις της Θεσπρωτίας καταστράφηκαν από τους Ρωμαίους (Ministry of Culture, 32nd Ephorate of Prehistoric and Classical Antiquities, 2008).

Τον 1^ο αι. π.Χ. άρχισε η εγκατάσταση, αρχικά, πλούσιων Ρωμαίων γαιοκτημόνων κι αργότερα παλαίμαχων του ρωμαϊκού στρατού σε εκτάσεις που τους παραχωρήθηκαν. Ρωμαϊκές πολυτελείς αγρεπαύλεις έχουν βρεθεί στη θέση Μαστιλίτσα και στη θέση Ζάβαλι -εντός του Νέου Λιμανιού Ηγουμενίτσας-· επίσης, ανασκάφηκαν δύο ρωμαϊκές θέσεις στον άξονα, που ένωνε την Απολλωνία με τη Νικόπολη¹⁰: α) ένα ρωμαϊκό λουτρό και κτιριακά κατάλοιπα στην πεδινή έκταση γύρω από την πόλη Ντόλιανη και β) η σημαντική ρωμαϊκή αποικία Φωτική στην περιοχή Άγιος Δονάτος της Παραμυθιάς. Επιπλέον, υστερορωμαϊκός-παλαιοχριστιανικός οικισμός ανασκάφηκε στο Λαδοχώρι στο μυλό του κόλπου της Ηγουμενίτσας· στην ίδια περίοδο χρονολογείται και το πρώτο οχυρό στο λόφο πάνω από την πόλη της Ηγουμενίτσας. Για την εξυπηρέτηση της εμπορικής κίνησης στο λιμάνι φαίνεται πως είχαν κατασκευαστεί ξύλινες προβλήτες, όπως και κυματοθραύστες για την προστασία από τους ανέμους. Στα μέσα του 6ου αιώνα έρχεται το τέλος του αρχαίου κόσμου, όταν οι Γότθοι λεηλατούν την Ήπειρο (Ministry of Culture, 32nd Ephorate of Prehistoric and Classical Antiquities, 2008).

Από τον 4^ο αι. μ.Χ. η περιοχή εξελίσσεται σε κέντρο της νέας θρησκείας. Ιδρύονται πολυάριθμες βασιλικές και ενισχύονται αρκετά ελληνιστικά κάστρα από τον Ιουστινιανό τον 6^ο αι. (π.χ. Αγίου Δονάτου, Οσδίνας κ.ά.). Μεταξύ των σημαντικών πόλεων της περιόδου συγκαταλέγεται η Εύροια -στη σημερινή Γλυκή-, η οποία αποτέλεσε έδρα του Επισκόπου και μετέπειτα πολιούχου της Παραμυθιάς Αγίου Δονάτου, και η ρωμαϊκή αποικία Φωτική, η οποία τον 5^ο αι. έγινε επισκοπή· ο επίσκοπός της συμμετείχε στη Σύνοδο της Χαλκηδόνας το 451 μ.Χ. Αρχιτεκτονικά κατάλοιπα ναών της πρώιμης και μέσης βυζαντινής περιόδου που εντοπίστηκαν στην ευρύτερη περιοχή, αποδεικνύουν την ευρωστία των κατοίκων της (Εφορεία Αρχαιοτήτων Θεσπρωτίας, 2015).

¹⁰ Η Νικόπολη χτίστηκε από τον Οκταβιανό το 31 π.Χ. απέναντι από το Άκτιο (σήμερα στο Ν.Πρέβεζας) μετά τη νίκη του επί του Μάρκου Αντωνίου και της Κλεοπάτρας στην ομώνυμη ναυμαχία.

Από τον 6^ο-9^ο αι. Σλάβοι εγκαταστάθηκαν στην ενδοχώρα και τα παράλια δέχθηκαν αραβικές επιδρομές. Κατά την περίοδο των «σκοτεινών χρόνων» δημιουργήθηκαν νέα πολιτικά, διοικητικά και εθνολογικά δεδομένα. Στους μέσους βυζαντινούς χρόνους ιδρύονται δύο νέες πολιτείες: α) η Παραμυθιά -ανάμεσα στους πρόποδες του όρους Σουλίου και του ποταμού Κωκυτού- η οποία εξελίχθηκε σε σημαντικό οικισμό της περιόδου και β) η Οσδίνα ή Ουζντίνα σε φυσικά οχυρή θέση αρχαιότερου οικισμού στη δεξιά όχθη του Καλαμά, που άκμασε από τον 13^ο αιώνα έως τους πρώτους μεταβυζαντινούς χρόνους (Εφορεία Αρχαιοτήτων Θεσπρωτίας, 2015).

Στην Παραμυθιά σώζονται ο τρίκλιτος σταυρεπίστεγος ναός με τρουλοκαμάρα της Κοίμησης της Θεοτόκου (Μεγάλη Παναγιά) του 13^{ου} αιώνα και λουτρά σε αποσπασματική κατάσταση. Οι οκτώ ναοί του 16^{ου} και 17^{ου} αιώνα που εντοπίστηκαν στο βυζαντινό οικισμό της Οσδίνας, τρεις από τους οποίους σώζονται στην αρχική τους κατάσταση, έδωσαν το σημερινό όνομα στον οικισμό Πέντε Εκκλησιές· σώζονται, επίσης, μία σκήτη και τα βάθρα γέφυρας του 17^{ου} αιώνα. Δείγματα κατοίκησης του 10^{ου} και 11^{ου} αιώνα στην ευρύτερη περιοχή του μέσου Καλαμά συνθέτουν την εικόνα ενός οικιστικού πλαισίου, στο οποίο εντάσσεται και ο οικισμός της Φανοτής-Ντόλιανης. Τον 11^ο αιώνα η παρουσία της βυζαντινής διοίκησης διασφάλισε σταθερότητα στη ζωή του ηπειρωτικού χώρου παρά τις Βουλγαρικές και Νορμανδικές επιδρομές (Εφορεία Αρχαιοτήτων Θεσπρωτίας, 2015).

Μετά την κατάληψη της Κωνσταντινούπολης από τους σταυροφόρους το 1204 η Ήπειρος θα υπάρξει ως ιδιότυπη ανεξάρτητη βυζαντινή επαρχία με πολλούς και διάφορων εθνότητων δεσπότες. Η Θεσπρωτία θα ακολουθήσει τις ιστορικές εξελίξεις του «Δεσποτάτου της Ηπείρου». Στα τέλη του 14^{ου} – αρχές 15^{ου} αιώνα η Βενετία θα καταλάβει τα παράλια της Θεσπρωτίας και θα ιδρύσει βάσεις στη Σαγιάδα, την Ηγουμενίτσα, την Πάργα και το Φανάρι, χτίζοντας κάστρα σε αυτές, όπως και σε σημαντικές διαβάσεις στην ενδοχώρα (π.χ. Ελευθεροχώρι). Κατά την περίοδο της Ενετοκρατίας το *Porto delle Gomenizze*, όπως αναφέρεται το λιμάνι της Ηγουμενίτσας σε γκραβούρες του 17^{ου} αιώνα, χρησιμοποιείται ως αγκυροβόλιο και ασφαλές καταφύγιο πλοίων. Η κατάκτηση των Ιωαννίνων το 1430 θα σημάνει την υποδούλωση της Ηπείρου με εξαίρεση την Πάργα, το Άκτιο και τη Βόνιτσα, που παρέμειναν υπό βενετική κυριαρχία. Διάσπαρτα στον θεσπρωτικό χώρο διατηρούνται σήμερα μονές της μεταβυζαντινής περιόδου (Μονή Ραγίου,

Μονή Μίχλας, Μονή Γηρομερίου κ.ά.), αλλά και οικισμοί, σεράγια, μιναρέδες και κάστρα της οθωμανικής περιόδου (Εφορεία Αρχαιοτήτων Θεσπρωτίας, 2015).

Μέχρι τις παραμονές των βαλκανικών πολέμων (1912), η Ηγουμενίτσα ήταν ένα μικρό, ασήμαντο ψαροχώρι, με ένα μαχαλά, τη Γράβα, ένα καφεενεδάκι για τους διερχόμενους και μικρά καΐκια να δένουν στην παραλία. Ο τοπικός Μπέης Χαμίτ, αντιλαμβανόμενος τα πλεονεκτήματα της γεωγραφικής θέσης του λιμανιού, σχεδιάζει να δημιουργήσει μια πόλη-λιμάνι. Τα φιλόδοξα σχέδιά του ανακόπτονται από την έναρξη του πολέμου και την απελευθέρωση της περιοχής από τον ελληνικό στρατό το Φεβρουάριο του 1913. Με τη Μικρασιατική Καταστροφή ένας αριθμός προσφύγων αποκαταστάθηκε στον Προσφυγικό Συνοικισμό κοντά στο λιμάνι σε ισόγεια σπίτια (Αρχαιολογικό Μουσείο Ηγουμενίτσας, χ.χ.).

Ο ρόλος της Ηγουμενίτσας θα αναβαθμιστεί στο μεσοπόλεμο χάρη σε δύο γεγονότα: α) τη διάνοιξη του δρόμου για τα Ιωάννινα που έδωσε διέξοδο στην απομόνωση και β) την ανάδειξή της σε πρωτεύουσα του νομού (1936), μια απόφαση που εντάσσεται στη γενικότερη εθνική πολιτική ενίσχυσης της περιφέρειας και, ιδιαίτερα, των ευαίσθητων παραμεθόριων περιοχών. Η ίδρυση δημόσιων αρχών συνέβαλε σταδιακά στη πληθυσμιακή αύξηση της πόλης, ενώ η ανάγκη για στελέχωση της διοίκησης με υπαλλήλους επέβαλε μια φάση εκτεταμένης οικοδόμησης για τη στέγασή τους. Παράλληλα, το λιμάνι απέκτησε ένα μικρό λιμενοβραχίονα, όπου προσάραζαν βενζινόπλοια, μασούνες και βάρκες. Κατά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο η πόλη καταστράφηκε από βομβαρδισμούς (Αρχαιολογικό Μουσείο Ηγουμενίτσας, χ.χ.· Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε., χ.χ.). Η ανασυγκρότησή της ξεκινά με δύο συνοικισμούς, χτισμένους με ελβετική και σουηδική οικονομική βοήθεια (συνοικίες «Ελβετικά» και «Σουηδικά»)· εκεί δόθηκαν σπίτια και στους πληγέντες από τις συγκρούσεις του εμφυλίου στη Μουργκάνα. Οι δεκαετίες του 1950 και 1960 χαρακτηρίζονται από εκτεταμένη εσωτερική και εξωτερική μετανάστευση, καθώς η τοπική οικονομία είχε, κυρίως, αγροκτηνοτροφικό χαρακτήρα και περιορισμένο εμπόριο.

Η σύγχρονη φάση της ιστορίας της Ηγουμενίτσας ξεκινά στα τέλη της δεκαετίας του 1950, οπότε διαφαίνονται οι προοπτικές ανάπτυξής της ως τουριστικά αναπτυσσόμενου προορισμού. Σε αυτό το πλαίσιο εκσυγχρονίζονται οι εγκαταστάσεις του λιμανιού με την κατασκευή ευρύχωρης αποβάθρας, τουριστικού περιπτέρου και τελωνείου. Το πρώτο

επιβατικό/οχηματαγωγό που δρομολογήθηκε στη γραμμή Πάτρας-Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας-Πρίντεζι ήταν το «Εγνατία» της ελληνικής εταιρίας ΕΛΜΕΣ (Ελληνικά Μεσογειακά Γραμμάι) κι ένα χρόνο αργότερα, το «Appia»¹¹ της Adriatica· τα δύο πλοία δραστηριοποιούνται σε κοινοπραξία. Το «Εγνατία» εκτελούσε τη γραμμή μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1980 (Αρχαιολογικό Μουσείο Ηγουμενίτσας, χ.χ· Καραγεώργος, 2017).

Παράλληλα, στο πλαίσιο ενός καινοτόμου προγράμματος του ΕΟΤ για την τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας, ανεγείρεται το Μοτέλ «Ξενία» (1959), έργο του αρχιτέκτονα Άρη Κωνσταντινίδη. Το «Ξενία» Ηγουμενίτσας, εξαιρετικά τοποθετημένο σε σχέση με τον ιστό της πόλης, έχει χαρακτηριστεί διατηρητέο, ως ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα του πρωτοπόρου ελληνικού μεταπολεμικού μοντερνισμού. Από τη δεκαετία του 1980 το Μοτέλ «Ξενία» έπαψε να λειτουργεί. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 2000 λειτούργησαν σε αυτό Τμήματα του ΤΕΙ Ηπείρου, αρχικά, Ιχθυοκομίας-Αλιείας και στη συνέχεια Διοίκησης Τουριστικών Επιχειρήσεων έως την κατάργησή του στις αρχές της δεκαετίας του 2010 (Εφορεία Αρχαιοτήτων Θεσπρωτίας, χ.χ.). Στη διάρκεια της συγγραφής της εργασίας βρίσκεται σε εξέλιξη πρόσκληση της Εταιρείας Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ) σε επενδυτές για αξιοποίηση του ακινήτου (ΕΤΑΔ, 2025).

Στις δεκαετίες του 1960 και 1970, καθώς η πόλη αναπτυσσόταν, ο πληθυσμός αυξανόταν με γοργούς ρυθμούς. Η ισόγεια κατοικία έδωσε τη θέση της, σταδιακά, στην τυπολογία του πολυώροφου κτιρίου για κατοίκηση. Τις επόμενες δεκαετίες θα εφαρμοστεί το σύστημα της αντιπαροχής και η πόλη θα διαμορφώσει τη σύγχρονη αστική της μορφή, αμφιθεατρικά αναπτυγμένη με προσανατολισμό προς το λιμάνι.

4.1.3 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Η Περιφερειακή Ενότητα Θεσπρωτίας διαιρείται διοικητικά σε τρεις Δήμους: το Δ. Ηγουμενίτσας (428 τ.χλμ.), που αποτελεί την έδρα της Π.Ε., το Δ. Σουλίου (316,8 τ.χλμ.)

¹¹ Άμεση αναφορά στις δύο ομώνυμες ρωμαϊκές οδούς που ένωναν τη Ρώμη με το Πρίντεζι (*Αππία*) και το Δυρράχιο/Απολλωνία με την Κωνσταντινούπολη (*Εγνατία*).

με έδρα την Παραμυθιά και τον Δ. Φιλιατών (168,6 τ.χλμ.) με έδρα τους Φιλιάτες (pedepirus.gr). Ο πληθυσμός της Π.Ε. Θεσπρωτίας σύμφωνα με την απογραφή της ΕΛΣΤΑΤ για το 2021 (2023) υπολογίζεται σε 40.804, μειωμένος περίπου κατά 9% από το 2011 (43.587) . Αναλυτικότερα ο πληθυσμός ανά δήμο στις απογραφές πληθυσμού 2011 και 2021 καταγράφεται στον Πίνακα 4.1 ως εξής:

Δήμος	Πληθυσμός	Πληθυσμός
Έτος	2011	2021
Ηγουμενίτσας	25.814	25.698
Σουλίου	10.063	8.759
Φιλιατών	7.710	6.347
Σύνολο	43.587	40.804

Πίνακας 4.1 Απογραφή πληθυσμού Π.Ε. Θεσπρωτίας των ετών 2011 και 2021
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ. Επεξεργασία: Ι. Γόγολου

Παρατηρούμε μικρή μείωση του πληθυσμού στο Δήμο Ηγουμενίτσας και σημαντική μείωση στους Δήμους Σουλίου και Παραμυθιάς. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και η κατανομή του πληθυσμού ανά ηλικιακή ομάδα στην απογραφή του 2021 (Πίνακας 4.2). Παρατηρούμε ότι η ηλικιακή ομάδα 0-29 είναι η πιο ολιγάριθμη από τις τρεις, με τις ηλικιακές ομάδες 30-59 και 60+ να είναι περίπου ισάριθμες, κάτι που, ενδεχομένως, οφείλεται στη μείωση των γεννήσεων. Επίσης, παρατηρούμε ότι η ηλικιακή ομάδα των 60+ στους Δήμους Σουλίου και Φιλιατών είναι σημαντικά μεγαλύτερη από αυτές των νεότερων ηλικιακών ομάδων. Επομένως οι αρνητικές μεταβολές -μείωση και γήρανση πληθυσμού- σημειώνονται, κυρίως, στους δύο περιφερειακούς δήμους.

Δήμοι	Πληθυσμός	Πληθυσμός	Πληθυσμός
	0-29	30-59	60+
Ηγουμενίτσας	6.855	10.572	8.268
Σουλίου	1.738	3.004	4.010
Φιλιατών	1.271	2.158	2.922
Σύνολο	9.864	15.734	15.200

Πίνακας 4.2 Απογραφή πληθυσμού 2021 κατά ηλικιακή ομάδα
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ. Επεξεργασία: Ι. Γόγολου

Το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων της Π.Ε. Θεσπρωτίας έχει ως εξής (Πίνακας 4.3):

ΔΗΜΟΙ	Διδακτορικό Μεταπτυχιακό Πτυχίο	Πτυχίο Μεταδευτ/θμιας Εκπαίδευσης	Απολυτήριο Λυκείου	Απολυτήριο Γυμνασίου	Λοιποί
Ηγ/τσας	4.299	1.292	6.378	3.419	9.090
Σουλίου	1.121	326	1.858	1.135	4.050
Φιλιατών	529	191	1.275	958	3.225
Σύνολο	5.949	1.809	9.511	5.512	16.365

Πίνακας 4.3 Απογραφή πληθυσμού 2021 κατά μορφωτικό επίπεδο
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ. Επεξεργασία: Ι. Γόγολου

4.1.4 Οικονομική δραστηριότητα

Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία

Με βάση τα πρόσφατα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ (www.statistics.gr), η Περιφέρεια Ηπείρου έχει την τέταρτη μικρότερη παραγωγική συμβολή στην οικονομική δραστηριότητα της χώρας και προηγείται μόνο των Περιφερειών Δυτικής Μακεδονίας, Ιόνιων Νησιών και Βορείου Αιγαίου. Η Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία της Περιφέρειας Ηπείρου το 2023 ανήλθε στα 3.934 εκατ. ευρώ, όταν το σύνολο της χώρας παρουσίασε ΑΠΑ 196.051 εκατ. ευρώ, σημειώνοντας, ωστόσο, αύξηση κατά 7,3% σε σύγκριση με το 2022.

Απασχόληση και ανεργία

Στη Θεσπρωτία ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός είναι 17.137 άτομα (42% του συνολικού πληθυσμού), από τα οποία τα 2.768 είναι άνεργα (16%). Οι απασχολούμενοι ανέρχονται σε 14.363 άτομα, το 20% των οποίων ασχολείται στον πρωτογενή τομέα, το 11% στο δευτερογενή τομέα, ο οποίος σημείωσε μείωση κατά 31% σε σχέση με το 2011, και το 69% στον τριτογενή τομέα (www.statistics.gr) (πίνακας 4.4). Παρατηρούμε ότι το 74% του

τρίτογενούς τομέα εργάζεται στο Δήμο της Ηγουμενίτσας, όπου στελεχώνουν τη δημόσια διοίκηση και δραστηριοποιούνται στο εμπόριο, την υγεία, την εκπαίδευση, τις μεταφορές, τον τουρισμό και τις τράπεζες.

Αναφορικά με τον πρωτογενή τομέα στη Θεσπρωτία, η γεωργία αποτελεί την κύρια παραγωγική δραστηριότητα των κατοίκων των οικισμών, που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή της πεδιάδας του Δέλτα Καλαμά και του κάμπου της Παραμυθιάς, με κυριότερες καλλιέργειες τα εσπεριδοειδή, τα ακτινίδια, τα σπαράγγια, το καλαμπόκι κ.ά. Επιπλέον, υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός μονάδων ιχθυοκαλλιέργειας (28) εντός της θαλάσσιας περιοχής του Δέλτα του ποταμού (Όρμος Λυγιάς), στον κόλπο της Ηγουμενίτσας και, κυρίως, στη Λωρίδα Σαγιάδας (www.fishfarms.gr). Οι παραγωγοί των εσπεριδοειδών και οι ιχθυοκαλλιεργητές επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους στη συσκευασία και το εμπόριο. Παράλληλα, υπάρχουν αρκετοί επαγγελματίες αλιείς στη Σαγιάδα, την Πλαταριά και την Ηγουμενίτσα. Ακόμη, αρκετοί κάτοικοι ορεινών οικισμών ασχολούνται με την κτηνοτροφία και με την ελαιοπαραγωγή. Αξιόλογη είναι η παραγωγή και εμπορία τυροκομικών, όπως και η παραγωγή μελιού και παράγωγων προϊόντων υψηλής ποιότητας χάρη στα ορεινά δάση και τη βιοποικιλότητα της περιοχής. Σε μικρή απόσταση από την Ηγουμενίτσα λειτουργούν, επίσης, σύγχρονα οινοποιεία, τα οποία είναι επισκέψιμα. Επιπρόσθετα, τα τελευταία χρόνια νέοι επιχειρηματίες εμπορεύονται χειροποίητα προϊόντα, τα οποία παρασκευάζουν με πρώτες ύλες φυτικών παραγώγων, όπως το ελαιόλαδο, το κερί μέλισσας και τα αιθέρια έλαια από βότανα της περιοχής. Από τα παραπάνω εξαγωγίμα προϊόντα είναι τα ψάρια ιχθυοκαλλιέργειας, τα εσπεριδοειδή και το ελαιόλαδο. Τέλος, στην Ηγουμενίτσα δραστηριοποιούνται οδικές μεταφορικές εταιρείες, που αναλαμβάνουν εθνικές και διεθνείς μεταφορές (e-thesprotias.gr).

Σύμφωνα με το Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ., 2026), στη Θεσπρωτία είναι ενεργές σήμερα 4.316 επιχειρήσεις, αριθμός που αντιστοιχεί στο 0,36% των συνολικών επιχειρήσεων της χώρας. Η κατανομή τους κατά σύσταση και αριθμό καταγράφεται στο Παράρτημα Α.

Δήμοι	Σύνολο απασχ.	Σύνολο απασχ.	Πρωτογ τομέας	Πρωτογ τομέας	Δευτογ τομέας	Δευτερ. τομέας	Τριτογ. τομέας	Τριτογ. τομέας
	2011	2021	2011	2021	2011	2021	2011	2021
Ηγ/τσας	8.774	9.613	1.028	1.223	1.323	1.091	6.423	7.299
Σουλίου	2.979	2.771	894	783	520	323	1.565	1.665
Φιλ/τών	2.230	1.979	942	825	293	207	995	947
Σύνολο	13.983	14.363	2.864	2.831	2.136	1.621	8.983	9.911

Πίνακας 4.4 Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά τομέα οικονομικής δραστηριότητας 2011/2021

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ. Επεξεργασία: Ι. Γόγολου

4.1.5 Τουριστικά μεγέθη

Διανυκτερεύσεις στην Περιφέρεια Ηπείρου

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της ΤτΕ (2025), τα οποία δίνονται ανά Περιφέρεια, η Περιφέρεια της Ηπείρου το 2024 κατέγραψε το 2.3% των συνολικών διανυκτερεύσεων μη κατοίκων στη χώρα. Μολονότι, είναι ένα από τα χαμηλότερα μερίδια αγοράς, είναι το όγδοο υψηλότερο σε σύγκριση με το αντίστοιχο των υπόλοιπων δεκατριών περιφερειών, όπου πρωταγωνιστούν η Περιφέρεια Νότιου Αιγαίου με μερίδιο αγοράς 22% κι ακολουθούν η Π. Αττικής με 20,7%, η Π. Κρήτης με 20.2% και η Π. Κεντρικής Μακεδονίας με 13,4% (Πίνακας 4.5).

Χώρα προέλ.	2023	2023	2024	2024	2025
	I-III	I-IV	I-III	I-IV	I-III
Γερμανία	683,7	754,3	1.180,8	1.214,5	389,9
Αλβανία	336,9	419,8	281,6	372,7	313,9
Ηνωμένο	439,3	459,8	372,8	379,3	116,4
Ιταλία	386,3	389,5	342,9	353,8	308,8
Σύνολο	3.911,7	4.319,5	4.942,8	5.390,8	3.253,3
Σύνολο χώρας				231.037,6	

Πίνακας 4.5 Διανυκτερεύσεις μη κατοίκων στην Περιφέρεια Ηπείρου τα έτη 2023-2025 ανά χώρα προέλευσης

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, 2025. Επεξεργασία Ι. Γόγολου

Το σύνολο των διανυκτερεύσεων των κύριων αγορών τουρισμού της Ηπείρου (Γερμανία, Αλβανία, Ηνωμένο Βασίλειο και Ιταλία) το 2024 ήταν αυξημένο κατά 24% σε σχέση με το 2023, ενώ το 2025, συγκρίνοντας την περίοδο Ιανουαρίου-Σεπτεμβρίου, για την οποία έχουμε στοιχεία, με την αντίστοιχη του 2024, σημειώνεται σημαντική μείωση στις διανυκτερεύσεις της τάξης του 52%, οι οποίες ήταν λιγότερες ακόμη και από τις διανυκτερεύσεις του 2023 της αντίστοιχης περιόδου. Παρατηρούμε, εντούτοις, ότι, παρά τη γενική μείωση των διανυκτερεύσεων, με σημαντικότερη αυτή της Γερμανίας (πτώση κατά 200%), η αγορά της Αλβανίας σημείωσε μικρή αύξηση της τάξης του 11.5% (Πίνακας 4.6). Επιπλέον, οι επισκέπτες από την Αλβανία τείνουν να έχουν υψηλότερη μέση δαπάνη ανά διανυκτέρευση σταθερά καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου τα έτη 2024 και 2025 σε σύγκριση με τις υπόλοιπες αγορές, αλλά και με τον εθνικό μέσο όρο. Ωστόσο, πρέπει να σημειωθεί ότι το 2025 η συνολική μέση δαπάνη ήταν αυξημένη και στις τέσσερις αγορές σε σύγκριση με το 2024: η Γερμανία είχε αύξηση κατά 12%, Ηνωμένο Βασίλειο κατά 126% και Ιταλία κατά 76% (Πίνακας 4.6).

Χώρα προέλευσης	2024	2024	2024	2024	2025	2025	2025
	I	I-II	I-III	I-IV	I	I-II	I-III
Γερμανία	53,5	49,4	56,9	56,6	70,2	83,2	145,2
Αλβανία	127,1	137,4	128,8	119,7	144,5	130,6	129,4
Ηνωμένο Βασίλειο	(:)	60,1	74,0	73,8	(:)	108,2	186,2
Ιταλία	(:)	56,9	58,0	58,2	116,0	73,3	102,7
Σύνολο χώρας	70,4	85,5	88,9	89,1	74,8	98,2	97,0

Πίνακας 4.6 Δαπάνη ανά διανυκτέρευση

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος, 2025. Επεξεργασία Ι. Γόγολου

Αεροπορικές αφίξεις

Αερολιμένες	2024	2025	Μεταβολή %
Κρατικός αερολιμένας Ιωαννίνων «Βασιλεύς Πύρρος»	120.781	145.536	20%
Αερολιμένας Άκτιου	824.466	875.142	6%

Πίνακας 4.7 Συνολικές κινήσεις επιβατών Αερομεταφορών 2024-2025

Πηγή: ΥΠΑ, 2025. Επεξεργασία: Ι. Γόγολου

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) τα αεροδρόμια Ιωαννίνων και Άκτιου κατά το χρονικό διάστημα Ιανουαρίου- Δεκεμβρίου 2025 υποδέχτηκαν 145.536 και 875.142 επιβάτες αντίστοιχα έναντι 120.781 και 824.466 επιβάτες το αντίστοιχο χρονικό διάστημα του 2024, σημειώνοντας αύξηση 20% και 6% αντίστοιχα. (ypa.gr/profile/statistics) (Πίνακας 4.7).

Οδικές αφίξεις

Σύμφωνα με δημοσιευμένα στοιχεία του INSETE (2025) οι συνολικές αφίξεις στη Θεσπρωτία από το μεθοριακό σταθμό Σαγιάδας (ελληνοαλβανικά σύνορα) το 2024 ανήλθαν σε 390.019 και ήταν αυξημένες κατά 18% σε σύγκριση με το 2023. Παρατηρείται σταθερή ροή αφίξεων καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου με το δεύτερο τρίμηνο να σημειώνεται σημαντική αύξηση (υπερδιπλασιασμό). Ο συνοριακός σταθμός Μαυροματίου (Σαγιάδας) αποτελεί το κύριο σημείο εισόδου για τουρίστες, κυρίως, από την Αλβανία. Παραταύτα, οι αφίξεις αυτές περιλαμβάνουν τόσο τουρίστες όσο και ημερήσιους επισκέπτες (Πίνακας 4.8).

Τρίμηνα	2023	2024
I	47.094	52.453

II	68.680	80.804
III	153.369	180.616
IV	61.065	76.146
Σύνολο	330.208	390.019

Πίνακας 4.8 Οδικές αφίξεις στη Θεσπρωτία από το μεθοριακό σταθμό Μαυρομάτι Σαγιάδας

Πηγή: INSETΕ . Επεξεργασία: Ι. Γόγολου

Διακίνηση ακτοπλοΐας

Ο Οργανισμός Λιμένων Ηγουμενίτσας καταλαμβάνει τη δεύτερη θέση στην ακτοπλοϊκή κίνηση των ελληνικών λιμένων μετά τον Πειραιά με μερίδιο αγοράς 9,4% μεταξύ των 13 οργανισμών Λιμένων. Το 2023 εξυπηρετήθηκαν 2.995.459 επιβάτες στο λιμάνι Ηγουμενίτσας έναντι 2.480.415 το 2022, παρουσιάζοντας αύξηση 20% (Πίνακας 4.) (Vaggelas & Pallis, 2024).

Λιμένας Ηγουμενίτσας	2022	2023	Μεταβολή %
Επιβάτες ακτοπλοΐας	2.480.415	2.995.459	20,8%

Πίνακας 4.9 Διακίνηση ακτοπλοΐας

Πηγή: Vaggelas & Pallis, 2024. Επεξεργασία: Ι. Γόγολου

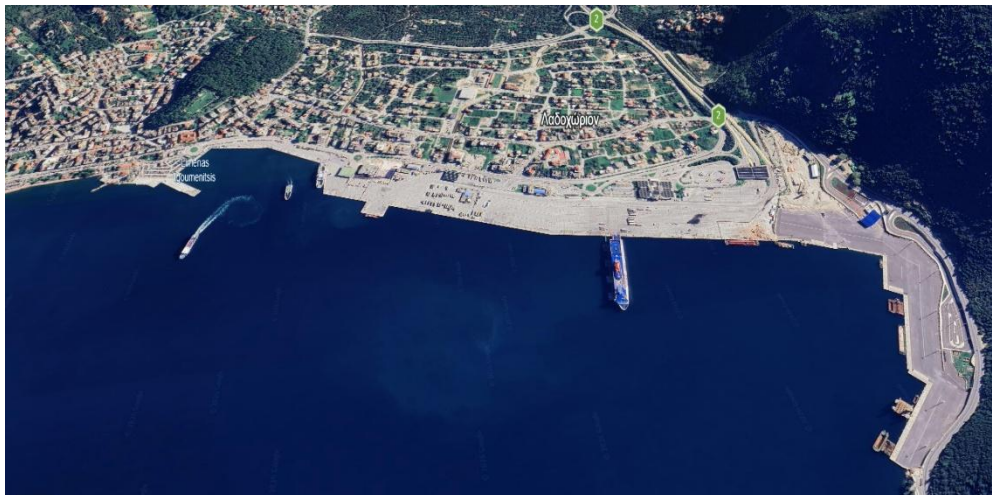
Αφίξεις κρουαζιέρας

Η δραστηριότητα της κρουαζιέρας στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι περιορισμένη. Το 2024 έδεσαν 11 κρουαζιερόπλοια με 4.507 επιβάτες, το 2025 οι αφίξεις κρουαζιερόπλοιων ήταν 15 και ο αριθμός των επιβατών ανήλθε σε 7.594, σημειώνοντας, εντούτοις, αύξηση πλοίων 36,4% και επιβατών 68,5% αντίστοιχα. Σύμφωνα με το πρόγραμμα αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας τα επόμενα δύο χρόνια, οκτώ πλοία θα φθάσουν στο λιμάνι το 2026 και δέκα το 2027 (Πίνακας 4.10) (olig.gr).

Λιμένας Ηγουμενίτσας	2024	2025	Μεταβολή %
Αριθμός αφίξεων κ/ζ	11	15	36,4%
Αριθμός αφίξεων επιβατών κρουαζιέρας	4.507	7.594	68,5%

Πίνακας 4.10 Αφίξεις κρουαζιέρας στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας
Πηγή: elime, 2025. **Επεξεργασία:** Ι. Γόγολου

4.2 Ο Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας



Εικόνα 1 Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας
Πηγή: Google earth. **Επεξεργασία:** Ι.Γόγολου

4.2.1 Γεωγραφική θέση και σημασία

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι ένα φυσικό λιμάνι στο μυχό του όρμου της Ηγουμενίτσας. Θεωρείται το δεύτερο μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι της Ελλάδας μετά τον Πειραιά. Εξυπηρετεί ακτοπλοϊκές συνδέσεις τόσο με την Κέρκυρα και τους Παξούς όσο και με τα ιταλικά λιμάνια, αποτελώντας τη βασική Δυτική πύλη θαλάσσιου διαδρόμου της Ελλάδας προς την Κεντρική/Δυτική Ευρώπη. Η ανάπτυξη των γραμμών της Αδριατικής, που εγκαινιάστηκε τη δεκαετία του 1960, βασίστηκε ιστορικά στην εμφάνιση τουριστικής,

κυρίως, ζήτησης. Ωστόσο, η εμφάνιση υψηλής ζήτησης για διακίνηση φορτηγών οχημάτων μετά το 1975 συντέλεσε στη μετατροπή του λιμένα Ηγουμενίτσας από λιμένα εποχιακής επιβατικής εξυπηρέτησης σε λιμένα με σημαντική κίνηση καθ' όλη τη διάρκεια του έτους (Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας, 2013 – Επικαιροποίηση Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα Ηγουμενίτσας-Ε.Π.Σ.Α.). Ο Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας εξυπηρετεί σήμερα τη διακίνηση επιβατών/τροχοφόρων (Ro-Pax) και μεγάλο όγκο φορτηγών (Ro-Ro) από τα Νότια Βαλκάνια και την Τουρκία προς τη Δυτική Ευρώπη. Τα τελευταία χρόνια εξυπηρετεί μία σχετικά χαμηλή κίνηση κρουαζιέρας. Ο Λιμένας Ηγουμενίτσας έχει χαρακτηριστεί ως Λιμένας Διεθνούς Ενδιαφέροντος (ΥΑ 8315.2/02/07). Στα χαρακτηριστικά του στρατηγικού του ρόλου ως βασικής πύλης σύνδεσης της χώρας με την Ευρώπη συμπεριλαμβάνονται:

Η οδική σύνδεση με την Εγνατία Οδό. Η Εγνατία Οδός ουσιαστικά ξεκινά από το λιμάνι και καταλήγει στα ελληνοτουρκικά σύνορα, ενώ με τους κάθετους άξονές της το λιμάνι συνδέεται με την Αλβανία, τη Βόρεια Μακεδονία και τη Βουλγαρία, εξυπηρετώντας την εμπορευματική κίνηση της Βόρειας Ελλάδας, της Τουρκίας και της Νότιας Βαλκανικής και κατ' επέκταση των χωρών της Μαύρης Θάλασσας και της Μέσης Ανατολής. (ετήσια διακίνηση 225.000 φορτηγών διεθνών μεταφορών). Επίσης, συντείνει στη διευκόλυνση της διαπεριφερειακής και διακρατικής κινητικότητας με προορισμό την Ήπειρο με σκοπό τον τουρισμό.

Η σύγκλιση των αξόνων της Εγνατίας οδού: αφενός της Ιόνιας Οδού (νότιος άξονας), που διασχίζει τη Δυτική Ελλάδα, αφετέρου της κεντρικής Οδού (Ε65), που συνδέει τη Δυτική με την Ανατολική Ελλάδα, καθιστά το λιμάνι σημαντικό συγκοινωνιακό κόμβο.

Τα έργα ανάπτυξης του λιμένα (Φάση Α', Β' και Γ1), που προωθούν τη συνδυασμένη μεταφορά, άμεσα θαλάσσια-οδική και μακροπρόθεσμα σιδηροδρομική (μέσω της σιδηροδρομικής Εγνατίας).

Η ανταγωνιστική θέση του στον σημαντικό διάδρομο της Αδριατικής- Ιονίου ως ένας από τους κομβικούς λιμένες, καθώς προσφέρει συγκριτικά πλεονεκτήματα σε κόστος, ταχύτητα και ασφάλεια μεταφορών έναντι άλλων χερσαίων εναλλακτικών διαδρομών για την επικοινωνία με τη Δυτική Ευρώπη.

Η ένταξή του στο Κεντρικό Δίκτυο (core network) του Διερωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΔΜ- TEN-T) ως ένας από τους κόμβους της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Αγοράς, που αποσκοπεί να αναβαθμίσει τις διατροπικές συνδέσεις (Ε.Π.Σ.Α., 2013).

Ο χαρακτήρας του λιμένα Ηγουμενίτσας παραμένει μέχρι σήμερα πορθμειακός και μαζί με το λιμάνι της Πάτρας αποτελούν τους δύο εξειδικευμένους λιμένες για τη σύνδεση της χώρας με τη Δυτική Ευρώπη.

4.2.2 Φορέας Διαχείρισης Λιμένα Ηγουμενίτσας

Τη διαχείριση της χερσαίας ζώνης έως το 2001 είχε το Λιμενικό Ταμείο (ΝΠΔΔ), οπότε μετατράπηκε σε ανώνυμη εταιρία με την επωνυμία Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε. (ΟΛΗΓ) (Νόμος 2932 ΦΕΚ Α'145/27-06-2001). Το Μάρτιο του 2023 υπογράφηκε Σύμβαση Παραχώρησης¹² του Λιμένα Ηγουμενίτσας, μετά από σχετικό διαγωνισμό. Η πλειοψηφία του μετοχικού κεφαλαίου (67%) αποκτήθηκε από μια κοινοπραξία εταιρειών, με κύριο μέτοχο την Grimaldi Euromed SpA. Το εναπομείναν 33% του μετοχικού κεφαλαίου παραμένει στο ΤΑΙΠΕΔ ως αποκλειστικού μετόχου του ΟΛΗΓ.

4.2.3 Χερσαία Ζώνη Λιμένα Ηγουμενίτσας

Η Χερσαία Ζώνη Λιμένα Ηγουμενίτσας καθορίστηκε με την αριθμ. 22705/24.08.1968 Απόφαση Νομάρχη. Ως χερσαία ζώνη λιμένα Ηγουμενίτσας έχει χαρακτηριστεί η περιοχή που εκτείνεται βορειοδυτικά από το Μακρυγιάλι μέχρι την περιοχή «Ακρωτήρι» (Βιολογικός Καθαρισμός) νότια του λιμένα με βάθος 40 μ. από την ακτή. Το 2003 και 2005 το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΗΓ ενέκρινε τον αποχαρακτηρισμό ορισμένων περιοχών με χαρακτήρα αστικού πάρκου με αποτέλεσμα να επαναπροσδιοριστεί η Χερσαία Ζώνη Λιμένα του ΟΛΗΓ, η οποία πλέον εκτείνεται από το βόρειο άκρο του παλαιού λιμένα έως νότια του προβλήτα της ιδιωτικής μονάδας διακίνησης τσιμέντου της Ανώνυμης Γενικής Εταιρείας Τσιμέντων ΗΡΑΚΛΗΣ, που σήμερα χρησιμοποιείται από την εταιρεία Lafarge.

¹² ΣΠ 2023, Ν. 5048/2023, ΦΕΚ Α'149/08.09.2023.

Επιπλέον, στο βόρειο άκρο του παραλιακού μετώπου της πόλης, νοτίως των κτιρίων του πρώην «Ξενία» και μπροστά από τις αθλητικές εγκαταστάσεις του ομίλου αντισφαίρισης έχει εκδοθεί ΚΥΑ Χωροθέτησης και έγκρισης περιβαλλοντικών όρων (ΦΕΚ 227/Δ/2022) με ευθύνη του Υπουργείου Τουρισμού για την κατασκευή τουριστικού λιμένα (μαρίνας) 360 θέσεων για σκάφη αναψυχής (Ε.Π.Σ.Α., 2013).

4.2.4 Λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις Νέου Λιμένα

Το 1996 ξεκινά ένα φιλόδοξο έργο για την ανάπτυξη του λιμένα Ηγουμενίτσας με χρονοδιάγραμμα τριών φάσεων στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού των ελληνικών λιμανιών και της ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητάς τους. Η αναγνώριση της στρατηγικής σημασίας του λιμένα Ηγουμενίτσας ως μία εκ των δύο κύριων πυλών σύνδεσης της Ελλάδας με τη Δυτική Ευρώπη υπήρξε καθοριστική για την ανάπτυξη των υποδομών της με εκτεταμένα λιμενικά έργα, που χρηματοδοτήθηκαν κυρίως από πόρους του Β' και Γ' ΚΠΣ, αναβαθμίζοντας τις προσφερόμενες υπηρεσίες του λιμένα (Ε.Π.Σ.Α., 2013).

Η κατασκευή των έργων υποδομής (λιμενικά έργα, Πύλη Ακτοπλοΐας, Βόρεια Πύλη και Τερματικός Επιβατικός Σταθμός γραμμών εξωτερικού) της Α' Φάσης ξεκίνησε το 1996 και ολοκληρώθηκε το 2002¹³. Ωστόσο, σημαντική ώθηση στις υποδομές του Λιμένα δόθηκε με την ολοκλήρωση του έργου της Β' Φάσης, οπότε ανακατασκευάστηκε ο κρηπιδότοιχος του υφιστάμενου νότιου προβλήτα του παλαιού Λιμένα και κατασκευάστηκε το συνδετήριο κρηπίδωμα μεταξύ του νότιου προβλήτα και των προβλητών του λιμένα εξωτερικού, ενώ έγιναν, επίσης, λιμενικά και κτιριακά έργα και έργα χερσαίας ζώνης. Επιπλέον, κατασκευάστηκε ύφαλος κυματοθραύστη για την προστασία της άκρας Δρεπάνου κι έγινε η εκβάθυνση και διαπλάτυνση του διαύλου ναυσιπλοΐας (πλάτος 170μ., μήκος 2.000μ. και βάθος 10,5μ.). Το 2011 ξεκίνησαν κι έχουν ολοκληρωθεί σε μεγάλο ποσοστό τα έργα της Γ1' Φάσης. Φορέας εκτέλεσης του έργων είναι η Ειδική Υπηρεσία Δημοσίων έργων – Μεγάλα Έργα Δυτικής Ελλάδας (ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ) του

¹³ Το Επικαιροποιημένο Προγραμματικό Σχέδιο του Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας (ΕΠΣΛΗ) εγκρίθηκε με την 982/ΜΣ 620/30-10-2001 Απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ (ένα χρόνο πριν την ολοκλήρωση της Α' Φάσης).

ΥΠΕΧΩΔΕ (ΕΠΣΛ., 2013).

Ο Νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας χωροθετήθηκε στο νότιο τμήμα του όρμου Ηγουμενίτσας, μπροστά από την πρώην Κοινότητα Λαδοχωρίου, σήμερα ενταγμένη στο Σχέδιο Πόλεως Ηγουμενίτσας. Το θαλάσσιο μέτωπο του Λιμένα Ηγουμενίτσας έχει μήκος περίπου 2,7 χλμ. Το πλάτος της χερσαίας ζώνης κυμαίνεται από 15 μ. έως 450μ. Η χερσαία έκταση καταλαμβάνει περίπου 497 στρέμματα και διαχωρίζεται σε έξι (6) λειτουργικά ανεξάρτητες περιοχές/τομείς:

- Περιοχή *Παλαιού Λιμένα* (κρηπιδώματα Π13 έως Β11) συνολικής έκτασης 26 στρεμμάτων πλησίον του εμπορικού κέντρου της πόλης. Σήμερα ο χώρος του Παλαιού λιμένα είναι απελευθερωμένος από λιμενικές δραστηριότητες. Παραμένει μόνο το Κλιμάκιο Ειδικών Αποστολών του Κεντρικού Λιμεναρχείου Ηγουμενίτσας, τα πλωτά μέσα του οποίου εξυπηρετούνται από έναν μικρό προβλήτα στο βορειοδυτικό άκρο. Τα κτίρια του Τελωνείου και του Λιμενικού Σώματος προβλέπεται να αξιοποιηθούν για πολιτιστικές εκδηλώσεις, ώστε, σε συνδυασμό με την διαμόρφωση χώρων πρασίνου, να συμβάλλουν στην αισθητική αναβάθμιση του κέντρου της πόλης, ενώ ο παλαιός προβλήτας προτείνεται να αξιοποιηθεί για τον ελλιμενισμό μεγάλων τουριστικών σκαφών παράλληλα με τη νέα μαρίνα. Επιπλέον, η περιοχή που εκτείνεται νότια των προαναφερθέντων κτιρίων έκτασης οκτώ στρεμμάτων λειτουργεί πλέον ως χώρος ελεύθερης στάθμευσης, εξυπηρετώντας τις ανάγκες της πόλης. Στην είσοδο του χώρου υπάρχει ισόγειο κτίριο, που παλαιότερα χρησιμοποιήθηκε ως τουριστικό περίπτερο και νοτιότερα ένα κτίριο WC, ενώ στο παραλιακό κρηπίδωμα έμπροσθεν προσδένουν βοηθητικά σκάφη του λιμένα (π.χ. ρυμουλκά).
- Περιοχή *Πορθμείου/Ακτοπλοΐας*. Η περιοχή ακτοπλοΐας, έκτασης περίπου 18 στρεμμάτων, βρίσκεται σε συνέχεια του Παλαιού Λιμένα. Οι κρηπιδότοιχοι Β11 έως Β6 έχουν συνολικό μήκος 360 μέτρα. Στις ράμπες 19-26 προσεγγίζουν Ε/Γ-Ο/Γ ανοικτού και κλειστού τύπου, τα οποία εξυπηρετούν την ακτοπλοϊκή σύνδεση με Κέρκυρα-Λευκίμη-Παξούς. Ο χερσαίος χώρος είναι περιφραγμένος. Η στεγασμένη Πύλη Ακτοπλοΐας -βόρεια του Τερματικού Σταθμού Κρουαζιέρας (Τ3)- στεγάζει εκδοτήρια εισιτηρίων των ναυτιλιακών εταιρειών και το φυλάκιο του πορθμείου. Τα οχήματα προσεγγίζουν την πύλη μέσω κυκλικού κόμβου. Ανατολικά του χώρου

βρίσκεται το αντλιοστάσιο του καταθλιπτικού αγωγού αποχέτευσης της Ηγουμενίτσας και κτίριο WC. Διατίθενται επαρκείς χώροι αναμονής οχημάτων.

- **Περιοχή εξυπηρέτησης κρουαζιέρας:** εκτείνεται σε συνέχεια της περιοχής Πορθμείου/Ακτοπλοΐας (κρηπιδώματα B6 έως B1) με συνολική έκταση περίπου 44 στρεμμάτων. Από αυτά περίπου 36 στρέμματα βρίσκονται εντός της ελεγχόμενης ζώνης, διασφαλίζοντας την εύρυθμη λειτουργία της δραστηριότητας και την αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης στην πόλη. Η χωροθέτηση της εγκατάστασης της κρουαζιέρας επιλέχθηκε να γίνει σε σχετικά κοντινή απόσταση από το κέντρο της πόλης για εύκολη πρόσβαση των επιβατών. Επίσης, στην περιοχή προβλέπεται θέση σκάφους πυροσβεστικής (κρηπιδώματα B4-B3) και ο ελλιμενισμός εμπορικών πλοίων (Motorships) από χώρες εκτός συνθήκης Schengen (κρηπιδώματα B6-B5). Επιπλέον, χωροθετήθηκε Περιοχή Τελωνείου εκτός της ελεγχόμενης ζώνης της Περιοχής Κρουαζιέρας και βόρεια της δευτερεύουσας πύλης εισόδου (T13α), όπου βρίσκεται κτίριο Ναρκοκοντρόλ για τον έλεγχο οχημάτων. Τα λιμενικά και κτιριακά έργα, καθώς και τα έργα χερσαίας ζώνης της Περιοχής Κρουαζιέρας περιγράφονται παρακάτω στην αντίστοιχη ενότητα της παρούσας εργασίας.
- **Περιοχή εξυπηρέτησης Γραμμών Εξωτερικού- Κεντρικός επιβατικός-εμπορικός Λιμένας:** Οι χερσαίοι χώροι έχουν συνολική έκταση περίπου 210 στρέμματα, εκ των οποίων τα 130 στρέμματα είναι περιφραγμένα κι επικοινωνούν με το αστικό και υπεραστικό οδικό δίκτυο μέσω της Νότιας Πύλης ελέγχου. Το μέτωπο των κρηπιδωμάτων (A1-A2-A3) του Κεντρικού επιβατικού-εμπορικού Λιμένα έχει συνολικό μήκος περίπου 780 μέτρα και βάθος 10 μέτρα. Η διαμόρφωση των κρηπιδωμάτων επιτρέπει τόσο την πρυμνοδέτηση όσο και την παραβολή πλοίων. Κατά μήκος του μετώπου διατάσσονται 12 ράμπες με δυνατότητα ταυτόχρονης πρυμνοδέτησης πέντε (5) οχηματαγωγών πλοίων (αμιγώς Ro-Ro και Ferry Boats). Τα κτιριακά έργα της περιοχής περιλαμβάνουν:
 - ο Τον Κεντρικό Τερματικό Σταθμό Επιβατών (T1): Ένα διώροφο κτίριο συνολικής δομημένης επιφάνειας 6.386 τ.μ. Στο ισόγειο υπάρχουν χώροι για την εξυπηρέτηση των επιβατών (καταστήματα, εκδοτήρια εισιτηρίων κ.ά.). Ο όροφος στεγάζει γραφεία των Υπηρεσιών του Λιμένα (ΚΛΗ, ΟΛΗΓ). Στην ελεγχόμενη ζώνη υπάρχει περιοχή αναμονής οχημάτων (Θ1, Θ2, Θ3).

- ο Τον Τερματικό Επιβατικό Σταθμό T2: Πρόκειται για διώροφο κτίριο συνολικής δόμησης 2.330 τ.μ. με χώρους εξυπηρέτησης επιβατών στο ισόγειο και συμπληρωματικές Υπηρεσίες του ΟΛΗΓ στον όροφο. Διατίθενται επαρκείς χώροι αναμονής οχημάτων (Θ4, Θ5).
- ο Το στεγασμένο συγκρότημα Νότιας Πύλης. Αποτελεί την κεντρική είσοδο/έξοδο οχημάτων προς και από τον λιμένα κι έχει άμεση πρόσβαση στην Εγνατία Οδό. Αποτελείται από δύο κτίρια και τέσσερα φυλάκια ελέγχου οχημάτων.

Η υπόλοιπη έκταση των 80 στρεμμάτων περιλαμβάνει έργα υποδομής, Η/Μ εγκαταστάσεις και δίκτυα, το κτίριο του πυροσβεστικού σταθμού, χώρους στάθμευσης και ζώνες πρασίνου (Ε.Π.Σ.Α., 2013).

Πρόσφατα, έγινε επαναξιολόγηση του στρατηγικού σχεδιασμού του Λιμένα με βάση τις τάσεις της αγοράς και τις προβλέψεις της μελλοντικής διακίνησης, οι οποίες δείχνουν μεγαλύτερη ζήτηση τόσο για μεταφορά ασυνόδευτων φορτίων από αμιγώς οχηματογωγά πλοία όσο και για εμπορικές και βιομηχανικές υπηρεσίες. Για αυτόν τον λόγο, στις προτεινόμενες χρήσεις τού προς έγκριση master plan (2025) όσον αφορά την περιοχή της Γ1 Φάσης, προβλέπονται επενδύσεις για τη διαμόρφωση ενός πολυχρηστικού τερματικού σταθμού που θα εξυπηρετεί τις εμπορικές/βιομηχανικές δραστηριότητες και διατίθενται σημαντικοί χώροι για την αναμονή και διακίνηση των ασυνόδευτων φορτίων. Επιπλέον, προτείνονται νέες χρήσεις στο λιμένα, όπως εφοδιαστική βάση υποστήριξης του θαλάσσιου γεωτρητικού προγράμματος στο Ιόνιο και την Αδριατική, ζώνη μεταφόρτωσης στερεών απορριμμάτων πλοίων, διακίνηση χύδην φορτίου, εγκαταστάσεις μεταφοράς και αποθήκευσης υγρού καυσίμου για την πετρέλευση των πλοίων και η δημιουργία μονάδας ναυπηγοεπισκευής βορειοδυτικά του κόλπου (ΟΛΗΓ, 2025).

4.2.5 Περιοχή εξυπηρέτησης κρουαζιέρας

Η απόφαση για την δημιουργία ανεξάρτητης τερματικής εγκατάστασης για την ανάπτυξη κρουαζιέρας πάρθηκε το 2013. Συγκεκριμένα, στο Ε.Π.Σ.Α. του 2013 προτάθηκε «η ανάπτυξη νέας δραστηριότητας στο λιμένα με εξυπηρέτηση σύγχρονων κρουαζιερόπλοιων σημαντικού μεγέθους σε λειτουργικά ανεξάρτητη τερματική εγκατάσταση» σε χώρο και

υποδομές, που αφαιρέθηκαν για το σκοπό αυτό από τον συνολικό χώρο των Γραμμών Εξωτερικού. Οι λόγοι που οδήγησαν στον επαναπροσδιορισμό των τερματικών εγκαταστάσεων του λιμένα είχαν σχέση με τη σημαντική μεταβολή του προβλεπόμενου από το αρχικό Προγραμματικό Σχέδιο (2001) μεταφορικού έργου, εξαιτίας της παρατεταμένης ύφεσης, που πυροδότησε η οικονομική κρίση του 2008 στην Ελλάδα και της ανάγκης για εξυπηρέτηση νέων δραστηριοτήτων.

Τα ισχυρά πλεονεκτήματα που συνέργησαν στην εκτίμηση ότι ο λιμένας της Ηγουμενίτσας έχει τη δυνατότητα να προσελκύσει μέρος της κίνησης κρουαζιέρας του Ιονίου και, συνακόλουθα, στην απόφαση δημιουργίας σχετικής υποδομής ήταν:

- Η ύπαρξη μιας ελκυστικής ενδοχώρας με σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους (π.χ. Αρχαίο Θέατρο Δωδώνης, Νικόπολη), μνημεία (π.χ. Μετέωρα), περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους (π.χ. Ζαγοροχώρια), η παραλίμνια πόλη των Ιωαννίνων κ.ά., ικανή να προσελκύσει επιβάτες κρουαζιέρας.
- Η στρατηγική γεωγραφική θέση του λιμένα στο διάδρομο της Αδριατικής σε συνδυασμό με τα έργα αναβάθμισης και επέκτασης του λιμένα Ηγουμενίτσας και τους συνδεδεμένους νέους αυτοκινητόδρομους.
- Η γειτνίαση με τον λιμένα της Κέρκυρας, καθιερωμένο προορισμό κρουαζιέρας.
- Η ένταξη του λιμένα στο Κεντρικό Δίκτυο των ΔΕΔ-Μ, καθώς και η συμμετοχή του σε ελληνικούς κι ευρωπαϊκούς οργανισμούς λιμένων: ο λιμένας Ηγουμενίτσας είναι ένα από τα ιδρυτικά μέλη της Ένωσης Λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.)¹⁴, η οποία είναι μέλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Θαλάσσιων Λιμένων (ESPO)¹⁵. επιπλέον, ο Λιμένας Ηγουμενίτσας είναι μέλος του Συνδέσμου Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου

¹⁴ Η Ένωση λιμένων Ελλάδος (Ε.ΛΙΜ.Ε.) ιδρύθηκε το 2002 και είναι ο συλλογικός εκφραστής των Ελληνικών Λιμενικών Οργανισμών και σε θέματα ανάπτυξης της κρουαζιέρας.

¹⁵ Η ESPO (European Sea Ports Organisation - Ευρωπαϊκός Οργανισμός Θαλάσσιων Λιμένων) αποτελεί τον κύριο φορέα εκπροσώπησης των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Νορβηγίας.

(MedCruise)¹⁶ από το 2010.

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά εκτιμάται πως εξουδετερώνουν το γεγονός ότι δεν υπάρχει μεγάλο ή ενδιαφέρον αστικό κέντρο στον άμεσο γεωγραφικό χώρο. Επίσης, συνεκτιμήθηκαν παράγοντες όπως:

- Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που θα αποκτούσε η χώρα από την κατασκευή ειδικά σχεδιασμένων για τις ανάγκες της κρουαζιέρας λιμενικών και κτιριακών εγκαταστάσεων στο Λιμένα Ηγουμενίτσας.
- Τα σημαντικά οικονομικά οφέλη που προσφέρει η κρουαζιέρα στις χώρες υποδοχής και η διάχυσή τους σε μια πληθώρα κλάδων των τοπικών κοινωνιών.
- Η επίδειξη ανθεκτικότητας του τομέα της κρουαζιέρας σε σοβαρές κρίσεις.
- Η τάση επέκτασης της κρουαζιέρας στη Μεσόγειο, χάρη στο ισχυρό πολιτιστικό και ιστορικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει, και ο πρωταγωνιστικός ρόλος της Ελλάδας ως τρίτη «δύναμη» στην περιοχή.
- Το επιδεικνυόμενο από τις εταιρείες κρουαζιέρας ενδιαφέρον για την επέκταση των δραστηριοτήτων τους στην περιοχή.

Τα ενισχυτικά αυτά στοιχεία συνέβαλαν στην πρόθεση του ΟΛΗΓ να εμπλακεί στην αγορά κρουαζιέρας, μολονότι οποιαδήποτε πρόβλεψη της ζήτησης στην περίπτωση της Ηγουμενίτσας ήταν εξαιρετικά επισφαλής, εφόσον έως τότε δεν υπήρχε σχετική δραστηριότητα. Ασφαλώς, η αρχική φιλοδοξία αφορούσε την εγγραφή του λιμένα ως ενδιαμέσου σταθμού κρουαζιέρας στα δρομολόγια της Αδριατικής (Ε.Π.Σ.Λ., 2013). Οι εγκαταστάσεις της περιοχής κρουαζιέρας διαθέτουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

Μία (1) αποκλειστική θέση για την παραβολή κρουαζιερόπλοιου με μήκος κρηπιδώματος περίπου 260μ. έως 280μ. (ράμπα 12 έως ράμπα 16), επαρκές για την εξυπηρέτηση πλοίων μήκους της τάξεως των 260 μ.

- Η ανωδομή κρηπιδωμάτων B1 έως B6 εξοπλισμένη με δέστρες, προσκρουστήρες και

¹⁶ Ο Σύνδεσμος Λιμένων Κρουαζιέρας της Μεσογείου (MedCruise) προωθεί τον κλάδο της κρουαζιέρας και ενώνει τα λιμάνια της Μεσογείου.

κανάλια διελεύσεως δικτύων παροχών για την ασφαλή πρόσδεση κι εξυπηρέτηση των ελλιμενιζόμενων πλοίων.

- Επαρκές ωφέλιμο βάθος κρηπιδότοιχου (-10.20μ.).
- Ανεξάρτητο διώροφο κτίριο Τερματικού Σταθμού κρουαζιέρας (Τ3) συνολικής δόμησης 2.325 τ.μ., που εφαρμόζει τον Κώδικα Σένγκεν (σημείο διέλευσης θαλάσσιων συνόρων), για την εξυπηρέτηση των εισερχόμενων και εξερχόμενων επιβατών με διαχωρισμένες αίθουσες αναμονής/διέλευσης στο ισόγειο. Η απόσταση (250μ.) του Τερματικού επιβατικού σταθμού από το σημείο από/επιβίβασης, ενδεχομένως, να είναι μειονέκτημα, όταν οι καιρικές συνθήκες είναι δυσμενείς.
- Διαθεσιμότητα εναλλακτικών πυλών κατάλληλα διαμορφωμένων για τον έλεγχο των εισερχόμενων και εξερχόμενων οχημάτων εντός/εκτός της ελεγχόμενης ζώνης (Βόρεια Πύλη και δευτερεύουσα Πύλη εισόδου/εξόδου περιοχής Extra Schengen).
- Οδική πρόσβαση από/προς την Εγνατία και την Ε.Ο. Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας μέσω της νέας εξωτερικής οδού του λιμένα προς/από τις πύλες ελέγχου, η οποία διαθέτει επαρκή χωρητικότητα για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας του δικτύου προσπέλασης, ακόμης, και κατά την ταυτόχρονη άφιξη πλοίων ακτοπλοϊας και κρουαζιέρας.
- Μεγάλη διαθέσιμη χερσαία ζώνη (44 στρεμμάτων) με επάρκεια χώρου τόσο για τη στάση 40-50 λεωφορείων για τη μεταφορά των επισκεπτών που θα επιλέξουν να συμμετάσχουν σε εκδρομή όσο και για τη διαχείριση/έλεγχο των επιβατών, αλλά και για ενδεχόμενη τροφοδοσία του πλοίου.
- Εύκολη φύλαξη της περιοχής κρουαζιέρας, χάρη στα έργα περιφράξης.
- Εγγύτητα με το κέντρο της πόλης (500μ.).
- Αποστάσεις από αεροδρόμια: 80 χλμ. από τα Ιωάννινα και 92 χλμ. από το Άκτιο (Ε.Π.Σ.Λ., 2013).

Στις προτεινόμενες παρεμβάσεις του νέου Master Plan (ΟΛΗΓ, 2025) για την περιοχή κρουαζιέρας, οι οποίες, σύμφωνα με τον φορέα διαχείρισης του λιμένα, αποσκοπούν στην ορθότερη λειτουργία του λιμένα, περιλαμβάνονται:

- Η ενσωμάτωση της εισόδου/εξόδου της Πύλης Τερματικού Τ3 εξυπηρέτησης

κρουαζιέρας στο λιμένα εσωτερικού και την κατάργηση της υφιστάμενης πύλης ακτοπλοΐας.

- Η απόδοση τμήματος του ισογείου του Τερματικού επιβατικού σταθμού κρουαζιέρας T3 προς χρήση και στον λιμένα εσωτερικού για την εξυπηρέτηση των χρηστών του (εκδοτήρια, πρακτορεία, εστίαση κ.ά.).
- Η αξιοποίηση της ράμπας 18 μπροστά από το κτίριο T3 για τις ανάγκες τόσο της κρουαζιέρας όσο και του πορθμείου εσωτερικού.

Στην επόμενη ενότητα θα γίνει καταγραφή αφενός των φυσικών χαρακτηριστικών και των πολιτιστικών στοιχείων της Ηγουμενίτσας και της ενδοχώρας της, τα οποία μπορούν να θεωρηθούν μοναδικοί πόροι τουριστικής έλξης, αφετέρου των υποδομών και υπηρεσιών που μπορούν να τα υποστηρίξουν, προκειμένου να διαφανούν οι δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης της περιοχής.

4.3 Κατηγοριοποιήσεις των τουριστικών πόρων της Θεσπρωτίας.

4.3.1 Υλικοί τουριστικοί πόροι

Φυσικοί πόροι

- *Κλίμα:* Στις παραθαλάσσιες περιοχές κυριαρχεί το μεσογειακό κλίμα με ήπιους βροχερούς χειμώνες και θερμά καλοκαίρια. Στην ενδοχώρα και στα υψηλότερα υψόμετρα, το κλίμα είναι ηπειρωτικό με ψυχρούς χειμώνες κι, ενίοτε, χιονοπτώσεις.
- *Φυσικά χαρακτηριστικά:*
 - Ορεινός όγκος: τα όρη Τσαμαντά ή Μουργκάνα (1.806 μ.) εκτείνονται κατά μήκος των ελληνοαλβανικών συνόρων (περιοχή ΖΕΠ) (Ελληνική Δημοκρατία, 2010; Ο.ΦΥ.ΠΕ.Κ.Α, χ.χ.)· ανατολικά βρίσκονται τα όρη Παραμυθιάς (1.658 μ.) και τα όρη Σουλίου (1.615 μ.).
 - Πεδιάδες: οι ποτάμιες προσχώσεις του Καλαμά σχηματίζουν μια εύφορη πεδιάδα στις εκβολές του, αποτελώντας την κύρια περιοχή για τη γεωργία· μικρότερες είναι

- οι πεδιάδες του Μαργαριτίου και της Παραμυθιάς.
- Ακτογραμμή: ένα σύμπλεγμα από όμορφες ακρογιαλιές με άμμο ή βότσαλα, μικρούς κόλπους, όρμους και γραφικά λιμανάκια εκτείνεται από τη Σαγιάδα έως τις εκβολές του Αχέροντα.
 - Ποταμοί: ο Καλαμάς, ο μεγαλύτερος ποταμός της Ηπείρου, διασχίζει τη Θεσπρωτία από τα ανατολικά προς δυτικά, ενώ στα νότια ρέει ο Αχέροντας με τους παραποτάμους του, Πυριφλεγέθοντα και Κωκυτό.
 - Δασικές περιοχές: δάση με πεύκα αναπτύσσονται κοντά στη θάλασσα, ενώ δάση με βελανιδιές και έλατα υπάρχουν στο ορεινό. Χαρακτηριστική είναι επίσης η μεσογειακή βλάστηση (πουρνάρια και σχίνοι), αλλά και τα αρωματικά φυτά (θυμάρι, φασκόμηλο, ρίγανη).
 - Λίμνες και υδροβιότοποι: σημαντικοί υγρότοποι, όπως η Λίμνη Καλοδικίου, γνωστή και ως «λίμνη με τα νούφαρα», αλλά και τα έλη και οι λιμνοθάλασσες που σχηματίζει το Δέλτα του Καλαμά, έχουν χαρακτηριστεί ως Ζώνες Ειδικής Προστασίας, στοχεύοντας στη διατήρηση της πλούσιας ορνιθοπανίδας, των ερπετών και θηλαστικών (Ο.Φ.Υ.Π.Ε.Κ.Α, χ.χ.).
- *Ιδιαίτερα φυσικά χαρακτηριστικά:*
 - Περιοχές ιδιαίτερου φυσικού και αισθητικού κάλλους:
 - Η περιοχή των Συβότων διακρίνεται για την ιδιαίτερη φυσική ομορφιά, τις παραλίες με τα γαλαζοπράσινα νερά, τα μικρά νησάκια και τις σπηλιές (<https://thesprotia-holidays.gr/>).
 - Το σπήλαιο Λυγιάς (Δρέπανο): έχει θόλο περίπου έξι μέτρων και μια μικρή παραλία στο βάθος· είναι προσβάσιμο μόνο από τη θάλασσα (Τζάνης, 2025).
 - Προστατευόμενες περιοχές:
 - Φαράγγι του Αχέροντα με επιβλητικούς κατάφυτους ορεινούς όγκους και κρυστάλλινα νερά.
 - Στενά Καλαμά: τοπίο μοναδικής αισθητικής αξίας με κατακόρυφους βραχώδεις γκρεμούς, δυσπρόσιτα σπήλαια και σημαντική παραποτάμια βλάστηση.
 - Υγρότοπος εκβολών (Δέλτα) Καλαμά και νήσος Πρασούδι: περιλαμβάνει τις

εκβολές της παλιάς και νέας κοίτης του ποταμού, λιμνοθάλασσες (Ρηχό, Βατάτσα, Παπαδιά κ.α.), βαλτώδεις σχηματισμούς και υψηλούς λόφους με μορφή νησιών που ορθώνονται ανάμεσα. Η περιοχή είναι σημαντική λόγω της πλούσιας βιοποικιλότητας και της γεωγραφικής της θέσης (τμήμα της Δυτικής μεταναστευτικής οδού των πουλιών στην Ελλάδα).

- Έλος Καλοδικίου: γνωστό και ως η «λίμνη με τα νούφαρα», αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του δικτύου μεταναστευτικών σταθμών των πουλιών στην Δυτική Ελλάδα (Ο.ΦΥ.ΠΕ.Κ.Α., χ. χ.).
- Φυσικά πάρκα και μνημεία της φύσης:
 - το Πάρκο Αναψυχής Πέρδικας δίπλα στο μοναστήρι του Αγίου Αθανασίου, είναι ένας δρυμός με αιωνόβια πλατάνια και ποικιλία διαφόρων δέντρων, καταρράκτες και μικρές γέφυρες. Παλαιότερα φιλοξενούνταν πτηνά και άγρια ζώα
 - Το σπήλαιο στη Σίδερη Φιλιατών: διαθέτει σταλαγμίτες και σταλακτίτες, ενώ έχουν εντοπιστεί ευρήματα που αποδεικνύουν ανθρώπινη παρουσία που ανάγεται στην Παλαιολιθική Περίοδο. Είναι αναξιοποίητο (<https://www.visit-thesprotia.gr/>).

○ Μονοπάτια:

Η περιοχή προσφέρει ενδιαφέρουσες πεζοπορικές διαδρομές, που συνδυάζουν τη φυσική ομορφιά με την ιστορία και τον πολιτισμό· τα «καλντερίμια», τα φαράγγια και τα ορεινά μονοπάτια οδηγούν σε παραδοσιακά χωριά, πέτρινα γεφύρια, μονές και αρχαιολογικούς χώρους. Το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (ΥΠΕΝ) (2024) έχει εντάξει περιπατητικές διαδρομές της περιοχής στο εθνικό δίκτυο μονοπατιών με στόχο τη χρηματοδότηση εργασιών για την αναβάθμιση και την ανάδειξή τους. Οι προς ανάδειξη υφιστάμενες διαδρομές είναι:

- Δ.Ε. Φιλιατών: Λάγγαρη- Κεραμίτσα, Λάγγαρη Ποταμιά, Ριζό (Αράχωβα)-Καμάρα, Βόθνες (Λάγγαρης), Αμπελώνας, Φανερωμένη -Πλαίσιο, Μονή Γηρομερίου-Κορυφή Λυκοράχη, Φοινίκι-Λυκοράχη- Προφήτης Ηλίας, Αναβρυστικά Ραβενής, Λιας- Τσαμαντάς, Όρος Τσαμαντά.

- Δ.Ε. Σαγιάδας: Σμέρτος- Ξεροβούνι- Τούρλα -Λυκογιάννη- Παλιά Σαγιάδα - Σαγιάδα
- Δ.Ε. Σουλίου: περιλαμβάνει πεζοπορικές/θεματικές περιπατητικές διαδρομές σε προστατευόμενες περιοχές του Δικτύου NATURA 2000.

Πολιτιστικοί πόροι

- **Ιστορικά σύνολα:** Παραδοσιακοί οικισμοί
 - Δ.Ε. Φιλιατών: Γηρομέρι, Καμίτσανη Πλαίσιο Σαγιάδα Φανερωμένη Φοινίκι. Ορισμένοι οικισμοί είναι καλοδιατηρημένοι, ιδιαιτέρως το Φοινίκι, που διατηρεί πέτρινα καλοπελεκημένα σπίτια, πλακόστρωτους κλιμακωτούς δρόμους κι επιβλητικές αυλόπορτες με πελεκητές καμάρες (Δήμος Φιλιατών, χ.χ.: Περιφέρεια Ηπείρου, χ.χ.).
 - Παραμυθιά: ιστορική κωμόπολη με γραφικά σοκάκια, το ρολόι, το κάστρο και την Κούλια.
 - Μαργαρίτι: τα ερειπωμένα αρχοντικά, το κάστρο και ο μιναρές μαρτυρούν την ιστορικότητά του (<https://www.visit-thesprotia.gr/>).
- **Αρχαία και νεότερα μνημεία:**
 - Αρχαίες πόλεις: η αρχαιότερη πόλη της Εφύρας, ο οικισμός Πολυνερίου και οι ελληνιστικές αναστηλωμένες πόλεις Γίτανα, Φανοτή (Ντόλιανη), Ελαία, αρχαία Ελίνα (Δυμόκαστρο), χτισμένες σε στρατηγικές θέσεις για τον έλεγχο του Ιονίου και της ενδοχώρας: οι ελληνιστικές πόλεις είναι οργανωμένοι αρχαιολογικοί χώροι με κέντρα πληροφόρησης και με διαμορφωμένες διαδρομές περιήγησης σε ορισμένους από αυτούς.
 - Αρχαίο θέατρο Γιτάνων χωρητικότητας 4.000 θεατών. Με την ολοκλήρωση του έργου αποκατάστασής του θα προστεθεί ένα ακόμη αναδεδειγμένο αρχαίο θέατρο της Ηπείρου στην πολιτιστική διαδρομή «Θέατρα της Ηπείρου» (Δωδώνης, Νικόπολης, Κασσώπης, Γιτάνων, Αμβρακίας) (<https://igoumenitsamuseum.gr/>).
 - Κούλια της Παραμυθιάς (18^ο αι.): οχυρή πυργόμορφη κατοικία.

- *Ιστορικοί χώροι και μνημεία:*
 - Σούλι: Ιστορικός οικισμός, διαχρονικό σύμβολο ηρωισμού.
 - Σκάλα Τζαβέλαινας: ιστορικό μονοπάτι από τον Αχέροντα προς το Σούλι.
 - Μύλοι Σουλίου: Ο παλιός νερόμυλος, όπου σήμερα λειτουργεί παραδοσιακό καφέ, βρίσκεται σε γραφικό τοπίο πλάι στον ποταμό Τσαγκαριώτικο και ανάμεσα σε πλατάνια (Σταθόπουλος, 2022). Τα άφθονα νερά της περιοχής ευνόησαν τη δημιουργία νερόμυλων, μνημείων της προβιομηχανικής εποχής, οι οποίοι συνδέονται με την ντόπια κοινωνική, οικονομική ζωή, αλλά και την λαϊκή αρχιτεκτονική· οι νερόμυλοι στην Κρυσταλλοπηγή Παραμυθιάς και στο Ριζό Φιλιατών είναι σήμερα ανακαινισμένοι κι ενεργοί (Μάκος, 2025).
 - Βυζαντινό Πάρκο Οσδίνας: Πραγματοποιήθηκαν έργα αναστήλωσης του βυζαντινού-μεταβυζαντινού οικισμού των ναών και της σκήτης, αποκατάστασης τοιχογραφιών, δημιουργίας διαδρομών για τους επισκέπτες κι, επίσης, τοποθετήθηκαν πινακίδες πληροφόρησης. Παραταύτα, παραμένει αναξιοποίητο (Μάκος, 2025).
- *Φρούρια (αρχαία και νεότερα):*
 - Οι οχυρώσεις των αρχαίων πόλεων (Γίτανα, Φανοτή, Δυμόκαστρο, Πολυνέρι).
 - Τα κάστρα Ηγουμενίτσας (15^{ου} αι.), Μαργαριτίου (16^{ου} αι.), Ελευθεροχωρίου (19^{ου} αι.), Σουλίου ή Κιάφας (19^{ου} αι.), Παραμυθιάς (Αγίου Δονάτου), Οσδίνας κ.ά.(<https://www.kastra.eu/>).
- *Θρησκευτικά μνημεία.*
 - Μοναστήρια:
 - Ι.Μ. Κοιμήσεως της Θεοτόκου Γηρομερίου (14^{ου} αι.): η βυζαντινή μονή χτίστηκε από τον Όσιο Νέιλο τον Εριχώτη. Ο τύπος είναι του τετρακίονιου σταυροειδούς εγγεγραμμένου με τρούλο. Είναι ένα από τα σημαντικότερα, παλαιότερα και λίγα εν ενεργεία σήμερα μοναστήρια στην Ήπειρο. Σώζονται αρκετά κειμήλια, όπως εικόνες, χειρόγραφα κ.ά.
 - Ι.Μ. Παγανιών (17^{ου} αι.): μία εκ των διατηρούμενων μονών της Θεσπρωτίας (<https://thesprotia-holidays.gr/>).

- Καθολικά κατεστραμμένων μονών:
 - Ι.Μ. Κοιμήσεως της Θεοτόκου Ραγίου (12^ο αι.): βυζαντινού ρυθμού με τοιχογραφικό διάκοσμο.
 - Ι.Μ. Μεταμορφώσεως του Σωτήρος (13^ο αι.): σταυρεπίστεγος ναός με τοιχογραφίες.
 - Ι.Μ. Παναγίας της Παραμυθιάς (14^ο αι.): σταυρεπίστεγος ναός με τρούλο και εξωτερική κεραμική διακόσμηση.
 - Ι.Μ. Αγίου Μηνά Κοκκινολιθαρίου: μετόχι της Μονής Γηρομερίου από το 1667. Χτισμένη πάνω σε βράχο, θυμίζει μικρογραφία των Μετεώρων.
 - Ι.Μ. Αγίου Γεωργίου Καμίτσανης: παλαιός, κομψός ναός, σταυροειδής με τρούλο, κατάκοσμος με τοιχογραφίες. Ανακαινίστηκε από τον ιερομόναχο Παΐσιο τον 18^ο αι.
 - Ι.Μ. Μίχλας (19^ο αι.): μονόχωρος καμαροσκέπαστος ναός με πολυγωνική αψίδα.
 - Ι.Μ. Αγίου Αθανασίου (19^ο αι.): μικρή βασιλική με τρούλο. Στον περίβολο υπάρχει μια γέρικη ελιά, όπου σύμφωνα με την παράδοση βρέθηκε η εικόνα του Αγίου.
 - Εκκλησίες βυζαντινές και μεταβυζαντινές:
 - Ι. Ναός Αγίας Κυριακής (13^ο αι.): μονόχωρη, τρίκλιτη βασιλική. Σημαντικό δείγμα αρχιτεκτονικής των χρόνων του Δεσποτάτου της Ηπείρου.
 - Ι. Ναός Κοίμησης της Θεοτόκου (Μεγάλη Παναγιά): τρίκλιτος σταυρεπίστεγος ναός με τρουλοκαμάρα του 13^ο αι. στην Παραμυθιά.
 - Σταυρεπίστεγες εκκλησίες της Θεοτόκου και του Αγίου Αθανασίου και μονόκλιτος ναός των Ταξιαρχών (16^ο αι.) στην Οσδίνα (Μουσελίμης, 1980).
- Σκήτες:
 - Αγίου Αρσενίου: παρεκκλήσι εντός σπηλαίου σε απόκρημνη χαράδρα του όρους Γκορίλα.

- Αγίου Αρσενίου: Εξωκλήσι με λιθόκτιστο αγιογραφημένο τέμπλο σε σπηλιά του όρους Ερημίτη.
- Οσίου Νείλου: Σπηλαιώδης ναός σε απόκρημνο βράχο κοντά στη Μονή Γηρομερίου, όπου σύμφωνα με την παράδοση έζησε ο Όσιος Νείλος πριν ιδρύσει το μοναστήρι (Μουσελίμης, 1980).
- *Μουσεία και άλλες πολιτιστικές εγκαταστάσεις:*
 - Αρχαιολογικό Μουσείο Ηγουμενίτσας: είναι ένα σύγχρονο περιφερειακό μουσείο, που λειτουργεί από το 2009. Στις συλλογές του περιλαμβάνει ευρήματα από τη Μέση Παλαιολιθική εποχή έως τους ύστερους ρωμαϊκούς χρόνους και μικρό αριθμό αντικειμένων των βυζαντινών- μεταβυζαντινών χρόνων (<https://igoumenitsamuseum.gr/>).
 - Μουσείο Πολιτισμού και Παράδοσης «Σπίτι της Ρένας» (Ηγουμενίτσα): στους χώρους του εκθέτονται αυθεντικές φορεσιές, υφαντά, κεντήματα και χρηστικά αντικείμενα της καθημερινότητας.
 - Λαογραφικά Μουσεία: στους οικισμούς Φοινίκι, Τσαμαντά, Πέρδικα κ.α. (<https://thesprotia-holidays.gr/>).
 - Υπαίθριο θέατρο Ηγουμενίτσας: Εγκαινιάστηκε το φθινόπωρο του 2025 στη θέση «Τσιπουρίκι» (Δήμος Ηγουμενίτσας, 2025)· στην
 - Υπαίθριο Μουσείο-Σαρακατσάνικη Στάνη: στο χώρο έχουν κατασκευαστεί σε φυσικό μέγεθος *κονάκια*, αντιπροσωπευτικά δείγματα της νομαδικής ζωής των Σαρακατσαναίων (Κάτσινος, Μ. (χ.χ.).
 - Δημοτικό Πολιτιστικό Κέντρο Πάνθεον: βρίσκεται στο παραλιακό πάρκο στο κέντρο της πόλης, όπου γίνονται παρουσιάσεις βιβλίων, εκθέσεις, ομιλίες κ.ά.(Δήμος Ηγουμενίτσας, χ.χ.).
 - Πολυδύναμος Πολιτιστικός Χώρος (πρώην Ε.Ι.Ν.) στην βόρεια είσοδο της πόλης. Οι εργασίες μετατροπής- επανάχρησής του έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί (Epirus Online, 2026).
 - Θέατρα: Μικροί χώροι τέχνης, το *Φάος* και το *Θεσπρωτικό Θέατρο*, όπου διοργανώνονται θεατρικές παραστάσεις, μαθήματα υποκριτικής κ.ά.(

<https://www.faosart.gr/> Thespro.gr, 2026)

- ο Φιλαρμονική Δήμου Ηγουμενίτσας, ωδεία, σχολές χορού (μπαλέτο, σύγχρονο κ.ά.), γυμναστήρια, σχολές πολεμικών τεχνών κ.ά. (Δήμος Ηγουμενίτσας, χ.χ.)
- ο Ελληνικός Ορειβατικός Σύλλογος Ηγουμενίτσας (ΕΟΣΗ): τα μέλη του πραγματοποιούν ορεινές εξορμήσεις στη Θεσπρωτία και αλλού με την καθοδήγηση συνοδών βουνού (<https://eosigoum.blogspot.com>).

Κοινωνικοί πόροι

Τουριστικές υποδομές καταλυμάτων

	5*	4*	3*	2*	1*	Σύνολο
Μονάδες	5	16	25	16	6	68
Δωμάτια	512	366	635	272	103	1.888
Κλίνες	1.062	791	1.297	505	193	3.848

Πίνακας 4.11 Ξενοδοχειακό Δυναμικό Π.Ε. Θεσπρωτίας 2024

Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ, 2025. Επεξεργασία: Ι. Γόγολου

Η Π.Ε. Θεσπρωτίας αντιπροσωπεύει το 16% του ξενοδοχειακού δυναμικού της Ηπείρου με 68 μονάδες σε σύνολο 433 μονάδων. Από αυτές οι 5 μονάδες είναι πέντε αστέρων και βρίσκονται στα Σύβοτα και την Πέρδικα, οι 16 είναι τεσσάρων αστέρων και οι υπόλοιπες τριών, δύο και ενός αστέρων (Πίνακας 4.11) (ΙΝΣΕΤΕ, 2025). Τα ξενοδοχεία της Ηγουμενίτσας είναι μέχρι 3 αστέρων (booking.com). Επίσης, η Θεσπρωτία διαθέτει 5 μονάδες κάμπινγκ, 1 στο Δρέπανο, 3 στην Πλαταριά και 1 στην Πέρδικα (e-camping.gr/campings/ipeiros/thesprotia). Η Θεσπρωτία το 2018 διέθετε το 21% του δυναμικού δωματίων της Περιφέρειας Ηπείρου με 330 μονάδες, 1.669 δωμάτια και 4.055

κλίνες, σύμφωνα με το ΙΝΣΕΤΕ (2019)¹⁷. Στις επιμέρους κατηγορίες κλειδιών παρατηρούμε μεγάλη συγκέντρωση στις μονάδες με 3K (36%), 2K (40%) και 1K (17%) και χαμηλή στις μονάδες με 4K (8%) (Πίνακας 4.12). Το δυναμικό των τουριστικών επιπλωμένων κατοικιών και επαύλεων στην Π.Ε. Θεσπρωτίας την ίδια περίοδο ήταν 45 μονάδες, 114 δωμάτια και 399 κλίνες.

	4K	3K	2K	1K	Σύνολο
Μονάδες	24	118	131	57	330
Δωμάτια	170	544	677	278	1.669
Κλίνες	419	1.438	1.607	591	4.055

Πίνακας 4.12 Δυναμικό ενοικιαζόμενων δωματίων Π.Ε. Θεσπρωτίας 2018

Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ. Επεξεργασία: Ι. Γόγολου

Εγκαταστάσεις αναψυχής

- Όμιλος αντισφαίρισης με δύο γήπεδα τένις στην παραλιακή ζώνη Ηγουμενίτσας κι ένα στο Δρέπανο (<https://www.titani-tennis.gr/107-omilos>).
- Δημοτικός Ναυταθλητικός Όμιλος Ηγουμενίτσας (ΔΝΟΗ) με τμήματα εκμάθησης κωπηλασίας και σημαντικές διακρίσεις, με σημαντικότερη το χάλκινο μετάλλιο της Αλεξάνδρας Τσιάβου στους Ολυμπιακούς στο Λονδίνου το 2012 (<https://noig.gr/>).
- Γηπεδάκια 5*5 στην Ηγουμενίτσα (<https://igoumenitsa.gr/>).
- Αεραθλητικό σωματείο Παραμυθιάς, το οποίο πραγματοποιεί πτήσεις με αλεξίπτωτο πλαγιάς από τέσσερα πεδία απογείωσης (<https://elao.gr/web/ipiros-5.htm>).
- Επιχειρήσεις ενοικίασης σκαφών στα Σάββατα για αποδράσεις σε κοντινούς προορισμούς (Παξοί, Κέρκυρα) ή εξερεύνηση της γύρω περιοχής.
- Σχολές καταδύσεων, που παρέχουν μαθήματα κατάδυσης και υποβρύχιες περιηγήσεις στα Σάββατα.

¹⁷ Δεν βρέθηκαν δημοσιευμένα πρόσφατα επίσημα στοιχεία στην ιστοσελίδα του ΜΗΤΕ.

- Επιχειρήσεις στον Αχέροντα είτε για ράφτινγκ είτε για άλλες υπαίθριες δραστηριότητες, όπως αθλήματα βουνού (αναρρίχηση, ορεινή πεζοπορία και διάσχιση ποταμού), τοξοβολία και ιππασία δίπλα στο ποτάμι.
- Πολυάριθμα εστιατόρια και καφε-μπαρ υπάρχουν στην Ηγουμενίτσα, την Πλαταριά, τα Σύβοτα, την Πέρδικα κ.α., όπως και ψαροταβέρνες στη Σαγιάδα και την Πλαταριά. Επίσης, στα Σύβοτα υπάρχει σημαντικός αριθμός καταστημάτων τουριστικών ειδών (<https://www.tripadvisor.com.gr>).
- Τουριστικές επιχειρήσεις: Στην Περιφερειακή Υπηρεσία Τουρισμού (ΠΥΤ) Ηπείρου είναι καταχωρημένα 121 τουριστικά γραφεία, 1 ναυλομεσιτικό γραφείο, 38 τουριστικές επιχειρήσεις οδικών μεταφορών (Τ.Ε.Ο.Μ.), 157 επιχειρήσεις εκμίσθωσης Ι.Χ. αυτοκινήτων χωρίς οδηγό και 23 επιχειρήσεις εκμίσθωσης μοτοσυκλετών τρίτροχων και τετράτροχων οχημάτων άνω των 50 κ. εκ. (Υπουργείο Τουρισμού, 2023).

Ειδικές τουριστικές εγκαταστάσεις:

- Μαρίνες: το τουριστικό καταφύγιο σκαφών αναψυχής στα Σύβοτα έχει χωρητικότητα περίπου 130 θέσεων ελλιμενισμού. Τα καταφύγια υποδοχής στη Σαγιάδα και την Πλαταριά εξυπηρετούν κυρίως, σκάφη αναψυχής, αλλά και τους επαγγελματίες και ερασιτέχνες αλιείς, ενώ το αλιευτικό καταφύγιο Ηγουμενίτσας φιλοξενεί, κυρίως, επαγγελματικά κι ερασιτεχνικά αλιευτικά σκάφη (olig.gr).
- Οργανωμένες παραλίες: σε όλο το μήκος της ακτογραμμής υπάρχουν οργανωμένες παραλίες με ξαπλώστρες και ομπρέλες, ντους, αναψυκτήρια και ταβέρνες, όπως και επιλογές για θαλάσσια σπορ (θαλάσσιο καγιάκ, SUP, θαλάσσιο αλεξίπτωτο κ.ά.). Οι καλύτερα οργανωμένες είναι το Δρέπανο, η Μέγα Άμμος, η Αγία Παρασκευή, η Αρίλα και το Καραβοστάσι. Ακολουθούν το Κεραμίδι (Σαγιάδα), η Πλαταριά, η Ακτή Ζέρη, ο Γαλλικός Μώλος, η Ζάβια, η Μικρή Άμμος κ.ά. Επιπλέον, παρέχονται μαθήματα κατάδυσης και υποβρύχιες περιηγήσεις στα Σύβοτα. Από τα Σύβοτα караβάκια εκτελούν καθημερινά δρομολόγια για Παξούς κι ενοικιάζονται σκάφη για περιηγήσεις στις κοντινές παραλίες και νησάκια (tripadvisor.com).

Στη συνέχεια θα παραθέσουμε την απαραίτητη γενική υποδομή, που διευκολύνει τη χρησιμοποίηση των φυσικών και πολιτιστικών πόρων της περιοχής (ανωδομή και

υποδομή), η οποία περιλαμβάνει μεταφορικό σύστημα, δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης κ.ά.). Ειδικότερα:

Υποδομές:

Τεχνικά και κοινωνικά δίκτυα

- 1) Ύδρευση: η πόλη υδρεύεται από πηγές και γεωτρήσεις. Υπάρχει δίκτυο ύδρευσης, που καλύπτει όλες τις περιοχές της πόλης και του λιμένα. Η ΔΕΥΑ Ηγουμενίτσας υλοποιεί έργο αντικατάστασης πεπαλαιωμένων αγωγών ύδρευσης σε Δημοτικά Διαμερίσματα για τη μείωση διαρροών και τη βελτίωση της ποιότητας παροχής νερού.
- 2) Αποχέτευση: Λειτουργεί Μονάδα Βιολογικού Καθαρισμού στην στη θέση Γωνιά (Ηγουμενίτσα), όπου μεταφέρονται τα λύματα της πόλης μέσω κεντρικών αντλιοστασίων του δικτύου αποχέτευσης, για την επεξεργασία τους. Επίσης, έχει κατασκευαστεί δίκτυο αποχέτευσης στο παραλιακό μέτωπο για την εξυπηρέτηση των οικισμών Συβότων, Πλαταριάς, Πέρδικας και Αρίλλα και την προστασία των ακτών του Ιονίου.
- 3) Διαχείριση απορριμμάτων: ο Δήμος έχει προχωρήσει στη σταδιακή υπογειοποίηση των κάδων απορριμμάτων, ενώ λειτουργεί πρόγραμμα χωριστής συλλογής των ανακυκλώσιμων αποβλήτων συσκευασίας, τα οποία μεταφέρονται στο ΚΔΑΥ Ιωαννίνων. Επίσης, προτείνει δράσεις για την ενίσχυση της ανακύκλωσης και την κομποστοποίηση των βιοαποβλήτων σε πράσινο σημείο σε οργανωμένο χώρο του Δήμου, το οποίο βρίσκεται σε φάση υλοποίησης (<https://igoumenitsa.gr>).
- 4) Ενεργειακά δίκτυα:
 - Δίκτυα ηλεκτροδότησης: οι ανάγκες της πόλης για ηλεκτρική ενέργεια καλύπτονται από υποσταθμούς ηλεκτρισμού μεσαίας τάσης (Μαυρουδίου και Πλαταριάς), καθώς και από μονάδες Ανανεώσιμης Πηγής Ενέργειας (ΑΠΕ), όπως το υδροηλεκτρικό έργο στο φράγμα Καλαμά και φωτοβολταϊκές μονάδες, που υπερκαλύπτουν τις ενεργειακές ανάγκες της περιοχής, διασφαλίζοντας έτσι και τις αυξημένες απαιτήσεις ενέργειας των τουριστικών καταλυμάτων τους καλοκαιρινούς μήνες (<https://igoumenitsa.gr/>, <https://filiates.gr>).
 - Δίκτυα τηλεπικοινωνιών: κινητή και σταθερή τηλεφωνία με ψηφιακές υποδομές, όπως το δίκτυο οπτικών ινών.

- Επίσης, η Ηγουμενίτσα εντάχθηκε στον σχεδιασμό του ΔΕΣΦΑ (2025-2034) ως ενεργειακός κόμβος για την τροφοδότηση της Ηπείρου με φυσικό αέριο (small scale LNG) με κεντρικό σημείο υποδοχής το λιμάνι της Ηγουμενίτσας (η Ηγουμενίτσα εντάχθηκε στον σχεδιασμό του ΔΕΣΦΑ (<https://igoumenitsa.gr>)).

Διάφορες υπηρεσίες:

1. *Τράπεζες:* υπάρχουν υποκαταστήματα των τραπεζών της Εθνικής, της Πειραιώς, της Alpha και της Eurobank και η τράπεζα Ηπείρου. Συναλλαγματικές υπηρεσίες, συνήθως, παρέχουν ορισμένα ταξιδιωτικά πρακτορεία στην περιοχή του Νέου Λιμένα.
2. *Επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων, λεωφορείων, mini bus, mini van:* δραστηριοποιούνται κυρίως στην Ηγουμενίτσα.

Κοινωνικές υποδομές

1. *Υγεία:* Το Νοσοκομείο της Θεσπρωτίας βρίσκεται στους Φιλιάτες (Γενικό Νοσοκομείο Φιλιατών) περίπου 20 χλμ. από την Ηγουμενίτσα. Στην Ηγουμενίτσα υπάρχει Τμήμα Επειγόντων Περιστατικών (ΤΕΠ)- Κέντρο Υγείας και ΕΚΑΒ, ιδιωτικά ιατρεία, διαγνωστικά κέντρα και φαρμακεία (<https://www.gnfiliaton.gov.gr>) .
2. *Εκπαίδευση:* η πόλη διαθέτει υποδομές, που καλύπτουν τις βαθμίδες προσχολικής, πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας, όπως και μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, όπου εκπαιδεύονται αρχιμάγειρες (chef), στελέχη μονάδων φιλοξενίας, διασώστες κ.ά. (<https://iek-igoum.thesp.sch.gr/>). Επίσης, λειτουργεί Μουσικό Γυμνάσιο (<https://igoumenitsa.gr>).
3. *Διοίκηση:* Δημαρχείο, όπου εντάσσεται και το Αυτοτελές Γραφείο Τουρισμού του Δήμου Ηγουμενίτσας¹⁸ -αρμόδιο για την τουριστική προβολή της περιοχής- κτίριο ΠΕ (Διοικητήριο), Δ/ση Αστυνομίας, ταχυδρομεία (ΕΛΤΑ) (<https://igoumenitsa.gr>, <https://www.thesprotia.gr/>).

Δίκτυα Μεταφορών

¹⁸ Οι αρμοδιότητες της συντονισμένης τουριστικής ανάπτυξης και προβολής των περιοχών ευθύνης της Περιφέρειας Ηπείρου υπάγονται στη Διεύθυνση Πολιτισμού, Αθλητισμού, Τουρισμού και Προβολής Ηπειρώτικων Προϊόντων Περιφέρειας Ηπείρου (<https://php.gov.gr/diarthrosi-ypiresion/>).

1. *Οδικοί άξονες:* οι βασικοί οδικοί άξονες που συνδέουν την πόλη είναι:

- *Εγνατία Οδός:* ο κύριος οδικός άξονας που συνδέει την Ηγουμενίτσα με τη Βόρεια Ελλάδα.
- *Ιόνια Οδός:* Συνδέει την Ήπειρο (μέσω της Εγνατίας) με την Πάτρα και τη Δυτική Ελλάδα.
- *Οδικός Άξονας Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας:* συνδέει την Ηγουμενίτσα με την Πρέβεζα και μέσω της υποθαλάσσιας σήραγγας Πρέβεζας-Άκτιου με την Ιόνια Οδό. Αν και στρατηγικής σημασίας για τον τουρισμό, ο δρόμος παρουσιάζει καθυστερήσεις στον εκσυγχρονισμό του. Μέχρι στιγμής έχουν κατασκευαστεί τρεις κυκλικοί κόμβοι, συντελώντας στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας και τη μείωση των ατυχημάτων. Επίσης, έχει γίνει διαπλάτυνση κι ανακατασκευή τμημάτων της οδού Πλαταριάς-Συβότων και δημιουργήθηκαν δύο κόμβοι για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας.

2. *Θαλάσσιες μεταφορές:*

- *Ακτοπλοϊκή σύνδεση με:*
 - ο τα ιταλικά λιμάνια Ancona, Bari, Brindisi και Venezia.
 - ο την Κέρκυρα και τους Παξούς.

3. *Εναέρια δίκτυα:* Τα αεροδρόμια, που εξυπηρετούν τη Θεσπρωτία και, ειδικότερα, το Λιμένα Ηγουμενίτσας, είναι ο αερολιμένας Άκτιου και ο Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων «Βασιλεύς Πύρρος» με πτήσεις εσωτερικού κι εξωτερικού.

- *Ο Κρατικός Αερολιμένας Άκτιου* βρίσκεται στην Π.Ε. Πρέβεζας και απέχει από την Ηγουμενίτσα περίπου 95 χιλιόμετρα. Είναι ένα από τα 14 ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια που παραχωρήθηκαν στη Fraport. Διαθέτει έναν επιβατικό αεροσταθμό με 14 σημεία check-in και μοντέρνο σύστημα ελέγχου και διαχείρισης αποσκευών. Οι ανακαινισμένες κτιριακές εγκαταστάσεις του καλύπτουν 9.649 τ.μ. Ανακαινισμένο είναι και το οδόστρωμα στους χώρους προσγείωσης-απογείωσης-στάθμευσης αεροσκαφών. Στις παρεχόμενες υπηρεσίες του περιλαμβάνονται τελωνείο επιβατικού αεροσταθμού, αστυνομικό κλιμάκιο, τμήμα ελέγχου διαβατηρίων και εμπορικά καταστήματα (κατάστημα αφορολογήτων ειδών, τρία κυλικεία και εταιρείες ενοικίασης αυτοκινήτων). Στον αερολιμένα

δραστηριοποιούνται τρεις εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης, η Swissport, η Skyserv και η Goldair, ενώ εξυπηρετούνται αρκετές αεροπορικές εταιρείες (British Airways, Austrian Airlines, Norwegian, Ryanair κ.ά.), που συνδέουν την περιοχή με Ευρωπαϊκούς προορισμούς. Το αεροδρόμιο του Άκτιου αποτελεί πύλη για δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, όπως η Λευκάδα, η Πρέβεζα, η Πάργα κ.ά., γι' αυτό και το δίκτυο των αεροπορικών του συνδέσεων είναι, κυρίως, εποχιακό (Μάιος-Οκτώβριος). Το αεροδρόμιο του Άκτιου λειτουργεί επίσης ως βάση του NATO και της Πολεμικής Αεροπορίας (Pvk-Airport.gr).

- Ο Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων «Βασιλεύς Πύρρος» απέχει από την Ηγουμενίτσα περίπου 82 χλμ. Οι εκσυγχρονισμένες κτιριακές του εγκαταστάσεις καλύπτουν 5.290 τ.μ. και διαθέτει έναν επιβατικό αεροσταθμό με ένα αναψυκτήριο-κυλικείο και πυροσβεστικό σταθμό. Επίσης, παρέχονται υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, ταξί, Minibus και Αστικής Συγκοινωνίας, ενώ διαθέτει χώρους για στάθμευση περίπου 200 αυτοκινήτων. Έχει θέσεις στάθμευσης τόσο για αεροσκάφη Γενικής Αεροπορίας όσο και για αεροσκάφη αερολεσχών. Η κύρια σύνδεση του αερολιμένα Ιωαννίνων είναι οι καθημερινές πτήσεις για Αθήνα, ενώ δέχεται πτήσεις τσάρτερ κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου από ευρωπαϊκές πόλεις. Οι αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον αερολιμένα είναι η AegeanAirlines/ Olympic Air και Sky Express (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, χ.χ.).

Επιπλέον, στην ευρύτερη περιοχή της Θεσπρωτίας υπάρχουν

- δύο ελικοδρόμια, ένα στην Κεραμίτσα κι ένα στην Παραμυθιά
- ένα πεδίο προσγείωσης υπερελαφρών αεροπλάνων στο Μαργαρίτι
- Έχει αδειοδοτηθεί υδατοδρόμιο εντός του Λιμένα με το Νόμο 4146/13 (<https://www.waterairports.com/idatodromia>).

Αστικό οδικό δίκτυο

1. Τοπικό Οδικό Δίκτυο: Η Ηγουμενίτσα έχει ένα οργανωμένο αστικό δίκτυο. Επίσης, έχει ολοκληρωθεί το μεγαλύτερο μέρος του έργου κατασκευής κυκλικών κόμβων από τη βόρεια είσοδο της Ηγουμενίτσας έως τη σύνδεση του δρόμου με την «Παράκαμψη Ηγουμενίτσας», ένα έργο που συμβάλλει στη βελτίωση της προσβασιμότητας από/προς την πόλη. Επιπλέον, έχει βελτιωθεί και διαμορφωθεί κεντρική οδός στη νότια είσοδο

της πόλης (49 Μαρτύρων) με τη δημιουργία κεντρικής νησίδας (πεζόδρομος-ποδηλατοδρόμος), εκατέρωθεν πεζοδρομίων και κυκλικών κόμβων. Υπάρχουν σταθμοί φόρτισης ηλεκτρικών αυτοκινήτων σε διάφορα σημεία στην πόλη.

2. *Πεζόδρομοι* στο κέντρο της πόλης με εμπορικά καταστήματα και καφέ.
3. *Δίκτυο ποδηλατοδρόμων*: Στα πλαίσια της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας έχουν δημιουργηθεί δύο ποδηλατοδρόμοι, που προάγουν τις ήπιες μορφές μετακίνησης:
 - Ποδηλατοδρόμος που εκκινεί πίσω από το Πάνθεον και οδηγεί στο Δρέπανο.
 - Ποδηλατοδρόμος επί της 49 Μαρτύρων.

Σταθμοί κοινόχρηστων ποδηλάτων υπάρχουν σε καίρια σημεία στην πόλη: συμβατικοί σταθμοί σε Επιβατικό σταθμό Λιμένα T1, έναντι του κτιρίου της Περιφέρειας, στην πλατεία Δημαρχείου, στα Γήπεδα τένις και ηλεκτρικοί σταθμοί σε Νέα Σελεύκεια, Γραικοχώρι, Λαδοχώρι. Ελβετικά και EIN (<https://igoumenitsa.gr>).

4. *Χώροι στάθμευσης*: οι χώροι στάθμευσης περιορίζονται σε έναν δημοτικό υπαίθριο χώρο ελεύθερης στάθμευσης στην περιοχή του παλιού λιμένα και σε έναν ιδιωτικό υπαίθριο βορειότερα.
5. *Υπεραστικές και Αστικές Γραμμές Λεωφορείων*: ο υπεραστικός σταθμός ΚΤΕΛ Θεσπρωτίας βρίσκεται πολύ κοντά στο λιμένα εσωτερικού, σε απόσταση περίπου 400 μ. Υπάρχει τακτική σύνδεση με βασικούς εθνικούς προορισμούς (Αθήνα και Θεσσαλονίκη) και τα Ιωάννινα, σχετικά καλή κάλυψη μικρότερων περιοχών (Παραμυθιά, Σύβοτα κ.ά), ενώ μικρότερη είναι η συχνότητα δρομολογίων προς άλλες γειτονικές περιοχές, όπως η Λευκάδα και ο μεθοριακός σταθμός Μαυροματίου (<https://ktel-thesprotias.gr>).

Ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου:

1. Η παραλιακή ζώνη της πόλης λειτουργεί ως χώρος περιπάτου, ποδηλασίας και αναψυχής. Στην περιοχή λειτουργούν επιχειρήσεις εστίασης, καφετέριες και καταστήματα, εξυπηρετώντας κατοίκους και επισκέπτες.
2. Η πλατεία Δημαρχείου αποτελεί σημείο συνάντησης για τους κατοίκους, ενώ έχει και ψυχαγωγικό χαρακτήρα, καθώς χρησιμοποιείται για δράσεις, για παράδειγμα σε εορταστικές περιόδους, όπως Χριστούγεννα, Απόκριες κ.ά.

4.3.2 Άυλοι τουριστικοί πόροι

Η άυλη πολιτισμική κληρονομιά περιλαμβάνει τις ζωντανές παραδόσεις, που κληρονόμουν οι κοινότητες από τους προγόνους τους (Ελληνική Εθνική Επιτροπή για την UNESCO, χ.χ.). Στη Θεσπρωτία χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα παρακάτω ήθη, έθιμα και μουσικές:

Παραδόσεις, ήθη και έθιμα της περιοχής.

- *Παραδοσιακά πανηγύρια* με ηπειρώτικα τραγούδια και παραδοσιακούς χορούς πραγματοποιούνται στα περισσότερα χωριά της Θεσπρωτίας, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.
- Το *Πολυφωνικό Τραγούδι της Ηπείρου*: εγγράφηκε το 2016 στο Εθνικό Ευρετήριο Άυλης Πολιτιστικής Κληρονομιάς της Ελλάδας (Υπουργείο Πολιτισμού, χ.χ.). Αποτελεί στοιχείο της πολιτισμικής ταυτότητας των πληθυσμών της παραμεθόριας Ηπείρου (χωριά Φιλιατών και Ιωαννίνων) και της ελληνικής μειονότητας της Αλβανίας. Στη Θεσπρωτία την προφορική αυτή παράδοση συνεχίζει η «Άπειρος» (Πολυφωνικό Καραβάνι) με έδρα το Πολύδροσο, μέσα από την έρευνα, την καταγραφή και τη διάδοση του είδους, αλλά και την οργάνωση εκδηλώσεων (<https://polyphoniccaravan.gr/location/polydroso>).

Παραδοσιακές τέχνες και επαγγέλματα (χοροί, τοπική κουζίνα κ.ά.):

- *Καμpanοποιία Παραμυθιάς*: το οικογενειακό χυτήριο συνεχίζει την παράδοση της καμpanοποιίας από το 1800 μέχρι σήμερα· είναι το μοναδικό στην Ελλάδα (<https://www.kambanes.gr>)
- *Πολιτιστικοί σύλλογοι*: Φιλοπρόοδος Όμιλος Ηγουμενίτσας, Σύλλογος Βλάχων, Σύλλογος Σαρακατσαναίων κ.ά., στους οποίους λειτουργούν τμήματα εκμάθησης παραδοσιακών χορών.
- *Τοπικά προϊόντα και κουζίνα*: μια σημαντική διάσταση της ταυτότητας της περιοχής είναι τα παραδοσιακά της προϊόντα, όπως οι ηπειρώτικες πίτες και τα γλυκά, το ελαιόλαδο, το μέλι, τα γαλακτοκομικά προϊόντα και τα φρέσκα ψάρια, που μπορεί ο επισκέπτης να γευτεί σε εστιατόρια και ψαροταβέρνες της περιοχής (<https://proiontaepiru.gr/region/thesprotia/>). Πολλά από τα προϊόντα της Ηπείρου είναι

πιστοποιημένα ως Προϊόντα Ονομασίας Προέλευσης (ΠΟΠ), κυρίως, τα γαλακτοκομικά προϊόντα (π.χ. Φέτα, Μετσοβόνη, γαλοτύρι κ.ά.), αλλά και ως Προστατευόμενης Γεωγραφικής Ένδειξης (ΠΓΕ), όπως τα κρασιά Ζίτσας και Μετσόβου.

Πολιτιστικές εκδηλώσεις (φεστιβάλ, τοπικές γιορτές, θέατρα):

- *Πολιτιστικό καλοκαίρι*: διοργανώνεται κάθε Ιούλιο και Αύγουστο στην παραλιακή ζώνη της Ηγουμενίτσας και σε υπαίθρια θεατράκια ανά τη Θεσπρωτία. Περιλαμβάνει συναυλίες, παραστάσεις χορού (μπαλέτο, σύγχρονο) θέατρο, παιδικές εκδηλώσεις κ.ά. Στο πλαίσιο του προγράμματος των πολιτιστικών εκδηλώσεων, ο Εμπορικός Σύλλογος Ηγουμενίτσας πραγματοποίησε τον περασμένο Ιούλιο εκδήλωση (fashion show) στον παραλιακό πεζόδρομο πίσω από το Πάνθεον, όπου καταστήματα και δημιουργοί παρουσίασαν τις συλλογές τους («Έρχεται το «Igoumenitsa Fashion Night 2025» από τον Εμπορικό Σύλλογο Ηγουμενίτσας», χ.χ.).
- Η «Γιορτή Λαδιού» στην Πέρδικα, και η «Γιορτή Τσιπούρας» στη Σαγιάδα: πολιτιστικές και γαστρονομικές εκδηλώσεις, που διοργανώνονται κάθε Αύγουστο για την προβολή των τοπικών προϊόντων. Επίσης, διοργανώθηκε από το Επιμελητήριο Θεσπρωτίας και την Π.Ε. Θεσπρωτίας για πρώτη φορά έκθεση τοπικών προϊόντων τον περασμένο Αύγουστο στην παραλιακή ζώνη της Ηγουμενίτσας (<https://www.e-thesprotias.gr>).
- Η αναβίωση του *Αρβανίτικου Γάμου* την Καθαρά Δευτέρα στο Καστρί Θεσπρωτίας (<https://igoumenitsa.gr>).
- Οι ερασιτεχνικές θεατρικές ομάδες *ΘεαΤο* και *ΘΕΟΦΙΛ* δραστηριοποιούνται σε Παραμυθιά και Φιλιάτες αντίστοιχα (<https://www.paramithias.gr>, <https://filiates.gr>).

Αθλητικές εκδηλώσεις:

- Διοργάνωση του *Πανελλήνιου Πρωταθλήματος Ολυμπιακής Απόστασης* στο αγώνισμα του Τριάθλου ετήσια στην Ηγουμενίτσα (Τριαθλητική Ομοσπονδία Ελλάδας, 2025).
- *Γιτάνειος δρόμος*: πρόκειται για αθλητική και πολιτιστική διοργάνωση, που διοργανώνεται για 3^η συνεχόμενη χρονιά, συνδυάζοντας τον αθλητισμό με την ανάδειξη της ιστορικής κληρονομιάς της περιοχής, καθώς οι αθλητές διέρχονται από σημαντικούς

αρχαιολογικούς χώρους (Πύργος Ραγίου και αρχαιολογικός χώρος Γιτάνων) (<https://filiates.gr/>).

- *Αγώνας Δρόμου Ηγουμενίτσας (Igoumenitsa city run)*: διοργανώθηκε φέτος για πρώτη φορά το Μάρτιο από τον Σύλλογο Δρομέων Ηγουμενίτσας σε συνεργασία με τον μη κερδοσκοπικό οργανισμό Epirus Athletic Events και το Δήμο Ηγουμενίτσας. Οι αγώνες έγιναν στην παραλιακή ζώνη της πόλης, ώστε οι αθλητές να αγωνιστούν σ' ένα όμορφο φυσικό περιβάλλον δίπλα στη θάλασσα («1^{ος} Αγώνας Δρόμου Igoumenitsa City Run 2026», 2026).

Εθνικές, θρησκευτικές και νοσταλγικές συσχετίσεις.

- *Οι Εορτές Σουλίου*: οι εκδηλώσεις μνήμης της ηρωικής στάσης των Σουλιωτών και της αυτοθυσίας του καλόγερου Σαμουήλ πραγματοποιούνται κάθε τελευταία Κυριακή του Μαΐου, με αποκορύφωμα την αναπαράσταση της ανατίναξης του Κουγκίου (<https://dimossouliou.gov.gr>).
- *Η βαρκαρόλα-μεταφορά της εικόνας της Αγίας Παρασκευής* στην Πλαταριά και περιφορά της ανήμερα της γιορτής και η μεταφορά της εικόνας του Αγίου Δημητρίου πολιούχου του Γκραικοχωρίου με άλογα στο ομώνυμο εκκλησάκι (<https://igoumenitsa.gr>).

Αναγνωρισμένοι λογοτέχνες:

- Ο ποιητής Μιχάλης Γκανάς (1944-2024) με καταγωγή από τον Τσαμαντά Φιλιατών βραβεύτηκε το 2011 για το σύνολο του ποιητικού του έργου από την Ακαδημία Αθηνών. Πολλά ποιήματά του έχουν μελοποιηθεί από σημαντικούς Έλληνες συνθέτες, όπως ο Μ. Θεοδωράκης, ο Δ. Παπαδημητρίου κ.ά.
- Ο πεζογράφος Σωτήρης Δημητρίου (1955-) από την Πόβλα (Αμπελώνας) Φιλιατών βραβεύτηκε το 2013 από την Ακαδημία Αθηνών για συλλογή διηγημάτων του. Και οι δύο λογοτέχνες έχουν αναφορές στα έργα τους στις δύσκολες συνθήκες διαβίωσης, τη μετανάστευση και τα γεγονότα του εμφύλιου πολέμου στη Μουργκάνα, την ιδιαίτερη πατρίδα τους.
- Ο καταξιωμένος ζωγράφος Κ. Τσίτος με συμμετοχή σε σημαντικές εικαστικές εκθέσεις, πολλά από τα έργα του οποίου έχουν ως θέμα θεσπρωτικά τοπία.

Ατμόσφαιρα της περιοχής: Ο προορισμός χαρακτηρίζεται για το φυσικό κάλλος, τη φιλική ατμόσφαιρα και τους χαμηλούς τόνους. Τόσο επιλεγμένες περιοχές της παράκτιας ζώνης όσο και η ορεινή ενδοχώρα προσφέρουν γαλήνη και αυθεντικότητα.

4.3.3 Τουριστικοί πόροι όμορων περιοχών

Η Ήπειρος συνδυάζει ένα μοναδικό στην Ελλάδα φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον, το οποίο χαρακτηρίζεται από έντονες γεωμορφολογικές αντιθέσεις σε κοντινή απόσταση, δίνοντας στον επισκέπτη τη δυνατότητα να μεταφερθεί από τις χιονισμένες κορυφές της Πίνδου στις ακτές του Ιονίου σε μικρό χρονικό διάστημα (έως 2.5 ώρες). Τα ιδιαίτερα αυτά χαρακτηριστικά και ο συνδυασμός του ορεινού και θαλάσσιου τουρισμού μεταξύ άλλων καθιστούν την Ήπειρο προορισμό για όλο τον χρόνο. Η εδραίωση της Ηπείρου ως προορισμό τεσσάρων εποχών είναι και ο στρατηγικός στόχος της Περιφέρειας Ηπείρου (<https://epirusforallseasons.gr/>).

Η ποικιλομορφία του τοπίου, ο συνδυασμός του νέου και του παραδοσιακού και η ποικιλία των προσφερόμενων δραστηριοτήτων συνθέτουν έναν ταξιδιωτικό προορισμό για κάθε εποχή του χρόνου, κάτι που αντικατοπτρίζεται στο σύνθημα «Epirus for all seasons». Το Λιμάνι Ηγουμενίτσας αποτελεί πύλη εισόδου σε δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς της Ηπείρου και λίγο ευρύτερα:

- **Πάργα και Πρέβεζα:** Αποτελεί το πιο πολυσύχναστο τουριστικό θέρετρο της περιοχής. Διοικητικά ανήκει στην Π.Ε. Πρέβεζας, αν και εδαφικά βρίσκεται στη Θεσπρωτία. Ο οικισμός είναι χτισμένος αμφιθεατρικά στις παρυφές του καλοδιατηρημένου Κάστρου του Αλή Πασά και είναι εμφανώς επηρεασμένος από την επτανησιακή αρχιτεκτονική. Διακρίνεται για τη φυσική ομορφιά του τοπίου, το οποίο είναι σχετικά ορεινό. Η περιοχή προσφέρει οργανωμένες παραλίες, αλλά και απομονωμένους κολπίσκους με κρυστάλλινα νερά. Σε απόσταση 20 περίπου χιλιομέτρων βρίσκεται το Νεκρομαντείο του Αχέροντα. Η εκτενής ακτογραμμή της Πρέβεζας, σε συνέχεια της θεσπρωτικής, με τις μεγάλες, αμμώδεις παραλίες, η αρχαία Νικόπολη με τα σημαντικά διατηρημένα μνημεία, αλλά και η ίδια η πόλη της Πρέβεζας με το ιστορικό της κέντρο, που διασώζει

έναν πυκνό οικιστικό ιστό με στενούς δρόμους-καλντερίμια πολλές ψαροταβέρνες και Μαρίνα σκαφών αναψυχής 300 θέσεων ελλιμενισμού, προσελκύουν πολλούς επισκέπτες, ιδιαίτερα το καλοκαίρι.

- *Ιωάννινα:* Είναι το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της Ηπείρου κι έδρα της Περιφέρειας. Το ιστορικό κέντρο των Ιωαννίνων με την παραδοσιακή ηπειρώτικη αρχιτεκτονική και το επιβλητικό κάστρο, κατοικημένο μέχρι σήμερα, δίπλα στη λίμνη Παμβώτιδα, όπως και το κατοικημένο Νησάκι της λίμνης αποτελούν πόλο έλξης επισκεπτών. Σε μικρή απόσταση από την πόλη βρίσκεται ο αρχαιολογικός χώρος Δωδώνης με το μεγαλύτερο και καλύτερα σωζόμενο αρχαίο ελληνικό θέατρο, στο οποίο το καλοκαίρι πραγματοποιούνται παραστάσεις αρχαίου δράματος κι άλλες εκδηλώσεις. Κορυφαίοι ορεινοί προορισμοί της περιοχής είναι τα Ζαγοροχώρια, τα οποία χάρη στην ξεχωριστή αρχιτεκτονική και την αρμονική σχέση φύσης και ανθρώπου έχουν ενταχθεί στη λίστα Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO με τα πολιτιστικά τοπία, το Γεωπάρκο Βίκου-Αώου με τα ομώνυμα φαράγγια και τους ποταμούς Αώου, Βοϊδομάτη και Σαραντάπορου, ο Εθνικός Δρυμός Πίνδου, γνωστός και ως Βάλια Κάλντα, τα ορεινά παραδοσιακά χωριά Συρράκο και Καλαρρύτες, χτισμένα εκατέρωθεν του φαραγγιού Χρούσια και το Μέτσοβο, παραδοσιακός οικισμός (κωμόπολη) της Πίνδου, χτισμένος σε υψόμετρο 1.160 μ. σε γραφικό τοπίο, όπου υπάρχουν οργανωμένα χιονοδρομικά κέντρα κ.ά.
- *Μετέωρα:* Τα Μετέωρα, ένα σύμπλεγμα τεράστιων βράχων από ψαμμίτη, στην κορυφή των οποίων βρίσκεται ενεργή μοναστική κοινότητα, η οποία ζει στα έξι επισκέψιμα μοναστήρια του 13^{ου}-14^{ου} αι., συμπεριλαμβάνονται στα μνημεία παγκόσμιας κληρονομιάς της UNESCO, ως ένα μοναδικό γεωλογικό φαινόμενο. Τα Μετέωρα είναι από τα πλέον αναγνωρίσιμα αξιοθέατα της χώρας και, παρότι βρίσκονται στην Π.Ε. Τρικάλων Θεσσαλίας, είναι άνετα προσβάσιμα μέσω Εγνατίας οδού και σε απόσταση περίπου 2.5 ωρών.

Η Ήπειρος φιλοξενεί πληθώρα ενεργών μοναστηριών, τα οποία αποτελούν σημαντικούς θρησκευτικούς προορισμούς. Τα περισσότερα συνδυάζουν μοναδική αρχιτεκτονική και φυσικό περιβάλλον. Τα σημαντικότερα είναι:

Στην Π.Ε. Πρέβεζας:

- Αγίας Παρασκευής: γυναικείο μοναστήρι και σημαντικό προσκύνημα όπου σύμφωνα με την ιερή παράδοση μαρτύρησε και τάφηκε τον 2^ο αι. η Αγία Παρασκευή.
- Αγίου Δημητρίου Ζαλόγγου: γυναικείο μοναστήρι· βρίσκεται κάτω από τον βράχο του Ζαλόγγου, από όπου ξεκινά μονοπάτι προς το ομώνυμο επιβλητικό μνημείο.
- Προφήτη Ηλία Πρέβεζας

Στην Π.Ε. Ιωαννίνων:

- Παναγίας Μολυβδοσκεπάστης Κόνιτσας
- Παναγίας Στομίου- Κόνιτσα (ο Όσιος Παΐσιος ο Αγιορείτης υπήρξε ο ανακαινιστής του- φέρει καταγωγή από Κόνιτσα)
- Βελλάς
- Κηπίνας (εντυπωσιακό κτισμένο μέσα σε απόκρημνο βράχο στα Τζουμέρκα)
- Παναγιάς Ντουραχάνης
- Παναγιάς Τσούκας
- Προφήτη Ηλία Ζίτσας

Στην Π.Ε.Αρτας μεταξύ άλλων βρίσκονται οι γυναικείες μονές Ι.Μ. Παναγίας Ροβελίστας και Ι.Μ. Κάτω Παναγιάς (<https://www.monastiria.gr>).

5. Αποτελέσματα της έρευνας

5.1 Γεωγραφική θέση και τυπολογία Λιμένα Ηγουμενίτσας



Εικόνα 2 Κτίριο T3- τερματικός σταθμός κρουαζιέρα

Πηγή: Από το προσωπικό αρχείο της ερευνήτριας

Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας περιλαμβάνεται στους λιμένες διεθνούς ενδιαφέροντος. Είναι ένας φυσικός θαλάσσιος λιμένας με γεωστρατηγική θέση στο θαλάσσιο διάδρομο Αδριατικής – Ιονίου και, σε συνδυασμό με την Εγνατία Οδό, αποτελεί τη βασική δυτική πύλη της χώρας προς την Ευρώπη και τα Βαλκάνια. Ο Νέος Λιμένας διαθέτει σύγχρονες υποδομές κι εξυπηρετεί σημαντική κίνηση επιβατών και οχημάτων (ενότητα 4.1.5). Η διαχείριση και εκμετάλλευση του Λιμένα Ηγουμενίτσας έχει παραχωρηθεί σε ιδιωτικό φορέα με Σύμβαση Παραχώρησης (Νόμος 5048/2023), όπου κυρίαρχο ρόλο διαδραματίζει ο όμιλος Grimaldi, που διαχειρίζεται και το Λιμένα Ηρακλείου (GrePort,

2024). Σύμφωνα με την ταξινόμηση του ελληνικού λιμενικού συστήματος, ο Λιμένας της Ηγουμενίτσας κατατάσσεται στους δευτερεύοντες (Δ) λιμένες κρουαζιέρας, εφόσον διακινεί ετησίως αριθμό επιβατών μικρότερο των 100.000 επιβατών (Μοίρα & Μυλωνόπουλος, 2020)· συγκεκριμένα το έτος 2025 υποδέχτηκε 7.594 επιβάτες, ενώ οι προσεγγίσεις των πλοίων κατανέμονται από τον Μάιο έως τον Οκτώβριο (μέσης εποχικότητας) (ενότητα 4.1.5).

Η γεωγραφική εγγύτητα και η συνδεσιμότητα με άλλα λιμάνια κρουαζιέρας δίνουν τη δυνατότητα της συμπερίληψης του Λιμένα Ηγουμενίτσας σε δρομολόγια κρουαζιέρας στην περιφέρεια Αδριατικής-Ιονίου-Μεσογείου, τα οποία περιλαμβάνουν ορισμένα λιμάνια-ορόσημα, χάρη στα εξαιρετικά τουριστικά τους αξιοθέατα (Π3), όπως η Κέρκυρα (Ελλάδα), το Ντουμπρόβνικ (Κροατία), το Κότορ (Μαυροβούνιο) και η Βενετία (Ιταλία), αλλά και λιμάνια όπως το Μπάρι (Απουλία), η Τεργέστη, η Κεφαλονιά, το Κατάκολο, ο Πειραιάς κ.ά. (Στέλεχος ΟΛ, Στέλεχος ΤΠ). Αρκετά από τα αναφερόμενα λιμάνια χρησιμοποιούνται ως σημεία αναχώρησης (homeport) στην περιοχή κρουαζιέρας της Αδριατικής (Pallis & Arapi, 2016). Σύμφωνα με τους Papachristou et. al. (2022), η ένταξη του λιμένα σε καθιερωμένα δρομολόγια κρουαζιέρας αναφέρεται ως το δέκατο πιο σημαντικό κριτήριο για την καθιέρωση δραστηριοτήτων homeporting σε ένα λιμάνι.

5.2 Λιμενικές υποδομές και υπηρεσίες

Στην υποενότητα 2.7.2 η *προσβασιμότητα* εξετάστηκε ως έναν από τους βασικούς παράγοντες, που μπορεί να ευνοήσει την ανάπτυξη του homeporting και διευκρινίστηκαν τα βασικά στοιχεία που απαιτούνται, ώστε το λιμάνι και, ιδιαίτερα ένα λιμάνι αφετηρίας, να είναι εύκολα προσβάσιμο στα κρουαζιερόπλοια και τους επιβάτες. Από την πλευρά του λιμένα, αυτά περιλαμβάνουν πλήρη υποδομή και ποιοτικές λιμενικές υπηρεσίες για την άμεση εξυπηρέτηση των πλοίων και των επιβατών πριν την αναχώρηση, κυρίως, όμως την ικανοποιητική διευθέτηση της αποβίβασης μεγάλου αριθμού επιβατών στο τέλος του ταξιδιού και της επιβίβασης ενός νέου αριθμού επιβατών μερικές ώρες αργότερα. Τα ευρήματα της έρευνας των Papachristou et. al (2022) δείχνουν ότι τα ζητήματα που

σχετίζονται με την αποτελεσματικότητα του λιμένα (ασφάλεια, χρόνος για τις διαδικασίες ελέγχου επιβατών, χειρισμός αποσκευών, άνεση επιβατών κρουαζιέρας) είναι από τα πιο σημαντικά για την επιλογή λιμένα αφετηρίας (homeport). Το κόστος των λιμενικών υπηρεσιών επηρεάζει, επίσης, την απόφαση των εταιρειών κρουαζιέρας, όπως και η ύπαρξη συστήματος κατανομής θέσεων, ενώ η κατάσταση των διαθέσιμων υποδομών στο λιμάνι βρέθηκε λιγότερο καθοριστική (υποενότητα 2.9.1).

Η χωροθέτηση των εγκαταστάσεων κρουαζιέρας στο Λιμένα Ηγουμενίτσας έγινε σε συγκεκριμένη λειτουργική ζώνη, όπου βρίσκονται οι βασικές επιβατικές υποδομές, και σε μικρή απόσταση από την πόλη, επιτρέποντας τόσο την αξιοποίηση των υφιστάμενων υποδομών ασφαλείας και εξυπηρέτησης όσο και την εύκολη πρόσβαση από/προς την πόλη. Από τα δευτερογενή και πρωτογενή δεδομένα, όπως θα δούμε παρακάτω, προκύπτει ότι ο Λιμένας Ηγουμενίτσας διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές/ανωδομές και υπηρεσίες για την εξυπηρέτηση της κρουαζιέρας (ενότητα 4.2· Στέλεχος ΟΛ). Επίσης, στην ευρύτερη περιοχή του λιμένα παρέχονται υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτόρευση, ενοικίαση αυτοκινήτων, τουριστικών λεωφορείων κ.ά. (ενότητα 4.3.1).

Στο άμεσο ερώτημα για την αξιολόγηση της ανταγωνιστικότητας του λιμένα Ηγουμενίτσας σε σύγκριση με γειτονικούς λιμένες, όπως η Κέρκυρα, η Αλβανία κ.ά. σε ότι αφορά τις υποδομές, το Στέλεχος ΟΛ απάντησε ότι «δεν υστερούμε σε κάτι νομίζω ότι έχουμε βγει και μπροστά ουσιαστικά από τους λοιπούς λιμένες» και αναφέρθηκε ειδικότερα στις παρακάτω αναβαθμισμένες και σύγχρονες υποδομές/ υπηρεσίες και ολοκληρωμένες ανωδομές, οι οποίες εξασφαλίζουν ότι ο Λιμένας παρέχει «υψηλές υπηρεσίες προς τους χρήστες στα πλοία και στους επιβάτες»:

- Οριοθετημένος δίαυλος 170μ. πλάτους, 2.000μ. μήκος και 10,5μ. βάθους που επιτρέπει την ασφαλή ναυσιπλοΐα των κρουαζιερόπλοιων προς το λιμένα.
- Προκυμαία 40μ. πλάτος και βύθισμα 10,5μ. με νέα κρηπιδώματα και νέους προσκρουστήρες, που μπορεί να εξυπηρετήσει κρουαζιερόπλοιο έως 420μ.
- Νέος τερματικός σταθμός κρουαζιέρας (cruise terminal) και Extra Schengen (T3) για επιβάτες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Νέος σύγχρονος εξοπλισμός διαβατηριακού ελέγχου από την αστυνομία και το τελωνείο, σύγχρονα συστήματα ασφαλείας όπως x-ray και security.
- Εγκαταστάσεις υγιεινής.

- Διάθεση VTS (Vessel Traffic Services) για τη διαχείριση της κίνησης των πλοίων στο δίαυλο και σύστημα κατανομής ελλιμενισμού για τον έγκαιρο προγραμματισμό αφίξεων/αναχωρήσεων πλοίων.
- Ανταγωνιστικά κόστη (λιμενικά τέλη) και ανταγωνιστικές συμφωνίες

Το cruise terminal, σύμφωνα με το Στέλεχος ΟΛ, «θα είναι έτοιμο μέσα στα μέσα του Ιουνίου [...] αναμένοντας τον εξοπλισμό [...] ο οποίος θα μπορεί να κάνει κατευθείαν σκανάρισμα του προσώπου¹ [...] χωρίς να υπάρχει καθυστέρηση». Να σημειωθεί ότι έως τώρα οι διαδικασίες ελέγχου κατά την αποβίβαση των επιβατών κρουαζιέρας γίνονταν σε υπαίθριες τέντες (Στέλεχος ΟΛ). Για τον τερματικό σταθμό (Τ3) του Λιμένα Ηγουμενίτσας, όπως είδαμε στην υποενότητα 4.2.5, υπάρχει πρόβλεψη κοινής χρήσης του με τις γραμμές εσωτερικού (πολυλειτουργικός), ώστε να μεγιστοποιηθεί η αξιοποίηση των υποδομών του λιμένα. Επιπλέον, στον εξωτερικό χώρο του κτιρίου ολοκληρώνεται το έργο ανάπλασης και αναβάθμισής του (εικόνα 2). Σε τοπικό δημοσίευμα αναφέρεται ότι η αναβάθμιση του εξωτερικού χώρου, η οποία περιλαμβάνει πεζοδρόμιο που θα συνδέει τον αστικό ιστό και τις ροές κυκλοφορίας πεζών, μονοπάτια κατάλληλα για άτομα με κινητικές δυσκολίες, χώρους πρασίνου, φωτισμό και κρήνη, θα βελτιώσει την προσβασιμότητα, την ασφάλεια και την αισθητική του αστικού περιβάλλοντος (thesprotikospalmos.gr, 2025).

Μετά από ερώτημα σχετικά με τη στρατηγική του λιμένα για την πράσινη μετάβαση, το Στέλεχος ΟΛ ανέφερε ότι στόχος «των νέων μετόχων του Ομίλου Grimaldi ουσιαστικά είναι το λιμάνι να είναι ένα "Zero Emission in Port" ένα πρωτοποριακό λιμάνι», προσθέτοντας ότι ο Λιμένας Ηγουμενίτσας είναι πιστοποιημένος με:

- ISO 9001 (Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας), ISO 45001 (Σύστημα Διαχείρισης Υγείας & Ασφάλειας στην Εργασία) και ISO 14001 (Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης).
- PERS Πιστοποίηση για την περιβαλλοντική διαχείριση λιμένων της ESPO.
- EMAS (Σύστημα οικολογικής διαχείρισης και ελέγχου) της Ε.Ε.
- εφαρμόζεται σύστημα διαχείρισης αποβλήτων και ανακύκλωσης απορριμμάτων (Στέλεχος ΟΛ· olig.gr).

Το Στέλεχος ΟΛ διαβεβαίωσε, επίσης, ότι γίνονται μετρήσεις για ενδεχόμενη θαλάσσια και ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση και ότι έχουν γίνει επενδύσεις που στοχεύουν στην εναρμόνιση με τους ευρωπαϊκούς στόχους για ενεργειακή αυτονομία

και απανθρακοποίηση, καθιστώντας το λιμένα ανταγωνιστικό και περιβαλλοντικά φιλικό, όπως:

- Εγκατάσταση φωτοβολταϊκής μονάδας ισχύος 1,5 MW για την κάλυψη ενεργειακών αναγκών των κτιρίων (ψύξη-θέρμανση) και προβλέπεται αποθήκευση ενέργειας (μπαταρίες).
- Αντικατάσταση λαμπτήρων με LED (εξοικονόμηση 70%)
- Αντικατάσταση των αυτοκινήτων που εξυπηρετούν ανάγκες του λιμένα με ηλεκτρικά
- Υλοποίηση του προγράμματος "ALFION-INFRA" με στόχο να καταστεί το πρώτο λιμάνι στην Ελλάδα με δυνατότητα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας σε ελλιμενιζόμενα πλοία (cold ironing) εντός του 2027 (Στέλεχος ΟΛ· olig.gr).

Συγκεκριμένα, χρηματοδοτούνται τρεις θέσεις ηλεκτροδότησης από την ξηρά (Onshore Power Supply-OPS), το λεγόμενο cold ironing, ενταγμένες στο συγχρηματοδοτούμενο πρόγραμμα Connecting Europe Facility (CEF): *«στα μέσα του '27 θα ολοκληρωθεί η διαδικασία της κατασκευής των δύο θέσεων 3.5 και 3.5 megawatt»* για επιβατηγά/οχηματαγωγά (Ε/Γ-Ο/Γ) πλοία, ενώ *«άμεσα θα προχωρήσουμε στη χρηματοδότηση της κατασκευής για τη νέα θέση των κρουαζιεροπλοίων»* εξήγησε το Στέλεχος ΟΛ και πρόσθεσε πως προβλέπεται λύση για την υδροδότηση των πλοίων με την δημιουργία εγκατάστασης αφαλάτωσης, ώστε να μην επιβαρύνονται οι υδάτινοι πόροι της πόλης. Αναφορικά με την ανάπτυξη «πράσινων υποδομών» στο λιμένα, το Στέλεχος ΠΕ ανέφερε ότι ο Ο.Λ.ΗΓ., ακολουθώντας τους κανονισμούς της Ε.Ε. *«έχουν κάνει άλματα στην πράσινη ανάπτυξη στο λιμάνι και οι στοχεύσεις που έχουν βάλει είναι αρκετά υψηλές»*. Το Στέλεχος ΔΑ αναφέρθηκε, επίσης, στις πράσινες υποδομές του λιμένα (φωτοβολταϊκά, ηλεκτρικές δέστρες, ηλεκτρική φόρτιση πλοίων), ωστόσο επισήμανε ότι θα πρέπει να συμμορφωθούν και τα πλοία με τις βιώσιμες πρακτικές, καθώς όπως είπε *«είναι οι κύριοι ρυπαντές του αέρα και του περιβάλλοντος»*. Για την παρακολούθηση των εκπομπών των πλοίων, το Στέλεχος ΠΕ ανέφερε ότι η Περιφερειακή Ενότητα Θεσπρωτίας εγκατέστησε στο Λαδοχώρι σταθμό ελέγχου καυσαερίων πλοίων, ενώ πραγματοποιούνται και τακτικοί έλεγχοι των υδάτων.

Στο ερώτημα για την ύπαρξη διαθέσιμων χώρων και σωστής οργάνωσης εντός του λιμένα, ο εκπρόσωπος Τ ανέφερε ότι η σήμανση είναι ικανοποιητική και εξήγησε ότι σύμφωνα με τον κανονισμό του λιμανιού *«δεν μπαίνει μέσα ταξί ούτε το λεωφορείο»* παρά μόνο

λεωφορεία στα οποία επιβιβάζονται όσοι πρόκειται να μεταβούν στα Μετέωρα και «λεωφορεία [...] από την ίδια την εταιρεία [πρακτόρευσης] που μεταφέρει τον κόσμο από το Νέο Λιμάνι στην πόλη», ενώ πρόσθεσε «είναι πολλοί που έρχονται με τα πόδια [...] και τα ταξί είναι απ' έξω περιμένουνε, όπως και τα λεωφορεία»· κατά την επιστροφή η αποβίβαση των επιβατών από τα λεωφορεία και τα ταξί γίνεται έξω από τον περιφραγμένο χώρο του λιμένα (εκπρόσωπος Τ). Όπως είδαμε στην ενότητα 4.1.6 το Master Plan του 2025 προβλέπει 200 θέσεις στάθμευσης εντός του Νέου Λιμένα, ενώ έξω από τον περιφραγμένο χώρο και δίπλα στον τερματικό σταθμό Τ3 υπάρχει διαθέσιμος χώρος για στάθμευση και αναμονή λεωφορείων και ταξί (ΟΛΗΓ, 2025· εικόνα 4.2).

5.2.1 Ασφάλεια

Η έρευνα των Papachristou et al. (2022) καταδεικνύει ότι «η παρουσία ενός διεθνούς αεροδρομίου με καλές διεθνείς συνδέσεις, μαζί με τα εγγυημένα επίπεδα ασφάλειας στο λιμάνι, αποτελούν την απαραίτητη προϋπόθεση για την επιλογή ενός λιμένα ως homeport». Οι εταιρείες επιλέγουν λιμάνια και προορισμούς, που εγγυώνται την ασφάλεια, καθώς οποιοδήποτε περιστατικό μπορεί να βλάψει τη φήμη τους. Ως εκ τούτου, τα λιμάνια homeport φροντίζουν να συμμορφώνονται με αυστηρά διεθνή πρότυπα ασφαλείας (Μοίρα & Μυλωνόπουλος, 2020). Ο λιμένας Ηγουμενίτσας αναπτύσσεται σε φυσικό κόλπο, προσφέροντας ασφαλές αγκυροβόλιο. Είναι, επίσης, περιφραγμένος και, όπως αναφέρθηκε, προστατεύεται με ιδιαίτερες προδιαγραφές ασφαλείας (ISPS Code), σύγχρονα συστήματα ασφαλείας και υπηρεσίες ασφαλείας και ελέγχου, καθώς αποτελεί πύλη εισόδου/εξόδου της χώρας. Η είσοδος των οχημάτων στην περιοχή της κρουαζιέρας γίνεται μέσω κατάλληλα διαμορφωμένης Πύλης ελέγχου νότια του τερματικού σταθμού Τ3 και, όπως εξήγησε ο εκπρόσωπος Τ, όσοι συνεργάζονται με τις εταιρείες κρουαζιερόπλοιων, όπως οι τουριστικοί πράκτορες και οι οδηγοί ταξί και λεωφορείων, προμηθεύονται «κάρτα εισόδου», για να εισέλθουν στο χώρο του λιμανιού. Το Στέλεχος Π τόνισε χαρακτηριστικά ότι «το λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι από τα πιο ασφαλή φυσικά λιμάνια που υπάρχουν», υπογραμμίζοντας ένα από τα σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα του Λιμένα σε σχέση με άλλα λιμάνια της Αδριατικής και του Ιονίου.

5.3 Χαρακτηριστικά του προορισμού

5.3.1 Εγγύτητα και συνδεσιμότητα διεθνούς αεροδρομίου

Όπως είδαμε, ένα σημαντικό κριτήριο για να λειτουργήσει επιτυχώς ένα λιμάνι βάσης είναι η εγγύτητά του με μέσα μεταφοράς και, κυρίως, με αεροδρόμια, καθώς πολλοί επιβάτες επιβιβάζονται στο κρουαζιερόπλοιο μέσω προγραμματισμένων αεροπορικών δρομολογίων, ενίοτε, ως μέρος ενός πακέτου αεροπορικών/θαλάσσιων πτήσεων (ενότητα 1.2.1). Το πλησιέστερο διεθνές αεροδρόμιο στον λιμένα Ηγουμενίτσας είναι το Διεθνές Αεροδρόμιο Κέρκυρας (CFU), ενώ τα πλησιέστερα αεροδρόμια στην ηπειρωτική χώρα είναι περιφερειακά αεροδρόμια: ο Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων «Βασιλεύς Πύρρος» (IOA) και ο Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου Πρέβεζας (PVK). Το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων εξυπηρετεί τακτικές πτήσεις με την Αθήνα και πτήσεις charter από ευρωπαϊκές πόλεις κατά τη θερινή περίοδο, ενώ το αεροδρόμιο του Ακτίου διαθέτει, κυρίως, εποχιακές διεθνείς συνδέσεις με μεγάλο αριθμό πτήσεων charter (Στέλεχη Δ.Α, ΟΛ και ενότητα 4.1.5). Το αεροδρόμιο του Ακτίου διαχειρίζεται από τη Fraport Greece, ενώ το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων οδεύει προς ιδιωτικοποίηση μέσω 40ετούς παραχώρησης για την περαιτέρω αναβάθμιση των υπηρεσιών του (Ιδιωτικοποιείται και το αεροδρόμιο Ιωαννίνων!!, 2026). Και τα δύο αεροδρόμια διαθέτουν ανακαινισμένες εγκαταστάσεις (ενότητα 4.3.1).

Αναφορικά με τη συνδεσιμότητα των κοντινών στο λιμάνι αεροδρομίων, το Στέλεχος ΠΕ εκτιμά ότι το αεροδρόμιο του Ακτίου είναι *«κεντρικό και νευραλγικό σημείο πολλών μετακινουμένων αεροπορικών [...]». Το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων θέλει μια σχετική αναβάθμιση*». Το Στέλεχος ΔΑ ανέφερε ότι το αεροδρόμιο των Ιωαννίνων έχει περιορισμένες πτήσεις ενώ, πρόσθεσε *«σε καλύτερη κατάσταση είναι το αεροδρόμιο του Ακτίου της Πρέβεζας, το οποίο εμφανίζει περισσότερες διεθνείς πτήσεις»* και το Στέλεχος ΟΛ θεωρεί ότι *«τους θερινούς μήνες είναι εξαιρετική η συνδεσιμότητα»* του αεροδρομίου του Ακτίου. Επίσης, το Στέλεχος ΟΛ πρόσθεσε ότι *«υπάρχει και η προοπτική που έχουμε αναπτύξει με τα υδροπλάνα»*, δηλαδή κάποιος να μεταβεί μέσω ανταπόκρισης, ενδεχομένως, αρχικά από το διεθνές αεροδρόμιο των Αθηνών ή της Θεσσαλονίκης στα Ιωάννινα ή την Κέρκυρα κι από εκεί να έρθει με υδροπλάνο στο οριοθετημένο υδάτινο πεδίο της Πλαταριάς σε άμεση εγγύτητα με την Ηγουμενίτσα. Δεδομένου, ότι για ένα λιμάνι homeport η εξυπηρέτηση 50.000 επιβατών από ένα αεροδρόμιο θεωρείται χαμηλή

(αεροπορική) συνδεσιμότητα (Niavis et al., 2016), μπορούμε να εκτιμήσουμε ότι η αεροπορική συνδεσιμότητα των δύο περιφερειακών αεροδρομίων αντιπροσωπεύει ικανοποιητική δραστηριότητα, καθώς οι συνολικές κινήσεις επιβατών για το 2025 ήταν 145.536 για το αεροδρόμιο Ιωαννίνων και 875.142 για το αεροδρόμιο Ακτίου (ενότητα 4.1.5).

5.3.2 Χερσαίες Μεταφορές

Η άμεση και ομαλή πρόσβαση στο αεροδρόμιο προϋποθέτει αναβαθμισμένες συγκοινωνιακές υποδομές στην ευρύτερη περιοχή, καθώς τα λιμάνια που συνδέονται εύκολα με αεροδρόμια και οδικά δίκτυα αυξάνουν τη διακίνηση επιβατών (ενότητα 2.8), ενώ τα τακτικά δρομολόγια λεωφορείων και η εύκολη πρόσβαση με ταξί στα σημεία ενδιαφέροντος φαίνεται ότι αποτιμάται ιδιαίτερα από τους τουρίστες κρουαζιέρας. Επιπλέον, η Papadopoulou (2026) κατέδειξε πως η πολυτροπικότητα³ παίζει σημαντικό ρόλο στην ανθεκτικότητα της ζήτησης της κρουαζιέρας, επομένως, και των λιμένων κρουαζιέρας, ιδιαίτερα μετά από κρίσεις, αποτελώντας, έτσι, μέρος του πλαισίου βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης.

Ο Νέος Λιμένας της Ηγουμενίτσας είναι ενταγμένος στο διατροπικό σύστημα μεταφορών, που προωθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση για τη σύνδεση των ευρωπαϊκών δικτύων (TEN-T) και τη μείωση των ρύπων, αποτελώντας κόμβο συνδυασμένων μεταφορών, θαλάσσιων και οδικών (ενότητα). Οι μεγάλοι οδικοί άξονες (Εγνατία Οδός, Ιόνια Οδός, Αυτοκινητόδρομος E65) έβγαλαν την Ήπειρο από την απομόνωση και άλλαξαν την αναπτυξιακή της πορεία, προσφέροντας ασφαλή και γρήγορη πρόσβαση προς την Ήπειρο και το λιμένα Ηγουμενίτσας τόσο από τη Θεσσαλονίκη (3 ώρες) και τη Βόρεια Ελλάδα όσο και από την Αθήνα (4 ώρες και 45 λεπτά) και την Κεντρική Ελλάδα (ενότητα Στέλεχος ΠΕ). Ως εκ τούτου, οι νέοι αυτοκινητόδρομοι υποστηρίζουν και την έννοια της οδήγησης και της κρουαζιέρας ως έναν εναλλακτικό τρόπος πρόσβασης στο λιμένα Ηγουμενίτσας για όσους επιβάτες κρουαζιέρας προτιμούν την ευκολία της οδήγησης από το σπίτι, επί παραδείγματι από τη Βόρεια Ελλάδα ή τα Βαλκάνια, και από τα μεγάλα διεθνή αεροδρόμια της χώρας με την προϋπόθεση της διαθεσιμότητας χώρων στάθμευσης κοντά στον

τερματικό σταθμό (ενότητα 2.8· Στέλεχος ΠΕ).

Ο λιμένας Ηγουμενίτσας συνδέεται με

- το Διεθνές Αεροδρόμιο της Κέρκυρας μέσω της πορθμειακής γραμμής Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας (περίπου 1 ώρα και 40) και έπειτα ο επιβάτης εξυπηρετείται, συνήθως, με ταξί. Ωστόσο, όπως επισήμανε το Στέλεχος ΟΛ «το αεροδρόμιο της Κέρκυρας έχει τεράστιο φόρτο».
- τον Κρατικό Αερολιμένα Ιωαννίνων οδικώς άμεσα μέσω της Εγνατίας οδού (περίπου 1 ώρα)
- τον Κρατικό Αερολιμένα Ακτίου Πρέβεζας οδικώς μέσω της Εθνικής Οδού Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας και στη συνέχεια με αστικό ή ταξί μέσω της υποθαλάσσιας σήραγγας Πρέβεζας-Ακτίου έως το αεροδρόμιο (περίπου 1-1,5 ώρα) (Στέλεχος ΟΛ ενότητα 4.3.1).

Η μετακίνηση των επιβατών κρουαζιέρας από/προς τα περιφερειακά αεροδρόμια μπορεί να γίνει με αυτοκίνητο, ταξί ή λεωφορείο (ΚΤΕΛ Θεσπρωτίας).

Σε ερώτηση για την αξιολόγηση της συγκοινωνιακής σύνδεσης του λιμένα με τα περιφερειακά αεροδρόμια το Στέλεχος ΔΑ παρατήρησε: «Η πρόσβαση στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων είναι ασφαλής και γρήγορη», ενώ χαρακτήρισε την οδική σύνδεση αεροδρομίου Ακτίου Πρέβεζας- Λιμένα Ηγουμενίτσας «προβληματική», καθώς, όπως εξήγησε «η εθνική οδός Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας είναι ένας δρόμος χωρίς διαχωριστική νησίδα». Το Στέλεχος ΠΕ είχε την ίδια γνώμη και πρόσθεσε για την Εθνική Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας ότι «γίναν κάποιοι κυκλικοί κόμβοι αλλά [ο δρόμος] είναι μικρός».

5.3.3 Οδικές υποδομές

Αυτοκινητόδρομοι κι εθνικό δίκτυο

Οι βασικοί οδικοί άξονες που συνδέουν το λιμάνι Ηγουμενίτσας με την ενδοχώρα είναι αφενός η Εγνατία Οδός, που εξασφαλίζει πρόσβαση στην Παραμυθιά, τα Ιωάννινα και το Μέτσοβο αφετέρου η Εθνική οδός Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας, η οποία εξασφαλίζει τη σύνδεση με τα Σύβοτα και την Πέρδικα, την Πάργα και την Πρέβεζα. Το Στέλεχος ΟΛ

αναφέρθηκε στον καθοριστικό ρόλο της Εγνατίας Οδού στην αποσυμφόρηση της επιβατικής κίνησης, τονίζοντας: «ένας αυτοκινητόδρομος είναι κάτι μοναδικό να καταλήγει κατευθείαν σε ένα λιμάνι [...] κατευθείαν ξεκινάνε τις εκδρομές τους χωρίς καθυστέρηση χωρίς μποτιλιάρισμα», μειώνοντας έτσι την πίεση στο αστικό οδικό δίκτυο της πόλης, όπως ανέφερε.

Αναφορικά με την πρόσβαση στους παραθεριστικούς οικισμούς Σύβοτα και Πάργα το Στέλεχος Τ.Π. είπε ότι «δεν θεωρώ ότι είναι κακές οι δύο συνδέσεις από τη στιγμή που οι αποστάσεις είναι μικρότερες». Πιο συγκεκριμένα, ανέφερε ότι «για την Πάργα ο δρόμος διέλευσης είναι η εθνική οδός Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας, αλλά σε ένα κομμάτι το οποίο είναι πιο ανεκτό» και «τα Σύβοτα πάλι είναι ένας δρόμος επαρχιακός [...] αυτή τη στιγμή σχεδιάζεται η βελτίωσή του από την Περιφέρεια Ηπείρου».

Τοπικό οδικό δίκτυο και αστικό περιβάλλον

Το τοπικό οδικό δίκτυο της Ηγουμενίτσας βρίσκεται σε φάση αναβάθμισης κι εκτελούνται έργα βελτίωσης τόσο στο αστικό όσο και στο υπεραστικό δίκτυο (Δήμος Ηγουμενίτσας, 2023). Επιπλέον, ο Δήμος τα τελευταία χρόνια υλοποιεί το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σε διαβούλευση με τους κατοίκους, στοχεύοντας στη βελτίωση της ελκυστικότητας και της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος. Το ΣΒΑΚ είναι το στρατηγικό σχέδιο του Δήμου για την αναβάθμιση των μετακινήσεων και της ποιότητας της ζωής των πολιτών και των επισκεπτών. Περιλαμβάνει τη βελτίωση των υποδομών για πεζούς, τη δημιουργία δικτύων ποδηλατοδρόμων και την αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας (Δήμος Ηγουμενίτσας, 2021).

Σύμφωνα με το Στέλεχος ΕΕ, στο παρελθόν υπήρξαν ζητήματα υποδομών και ασφάλειας στη διαδρομή, που συνδέει τη λιμάνι με την πόλη, όπως στενά ή και καθόλου πεζοδρόμια, ιδιαίτερα για ηλικιωμένους επιβάτες, ορισμένοι από τους οποίους χρησιμοποιούσαν αναπηρικό αμαξίδιο. Να σημειωθεί ότι τα κρουαζιερόπλοια ελλιμενίζονταν και σε πιο απομακρυσμένα σημεία του λιμανιού μέχρι πρόσφατα (εκπρόσωπος Τ). Το Στέλεχος ΔΑ ανέφερε πως η δημοτική αρχή στην προσπάθειά της να βελτιώσει την κινητικότητα των πεζών στην πόλη και την ευρύτερη περιοχή -κατ' επέκταση και των επιβατών κρουαζιέρας-

, αξιοποιεί τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά προγράμματα (ΕΣΠΑ, Leader κ.ά.), ώστε να αναβαθμίζει «τις υποδομές [...] συνεχώς βέβαια με βάση τις δυνατότητες που έχεις». Συγκεκριμένα, ο Δήμος Ηγουμενίτσας, στο πλαίσιο της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΣΒΑΑ), υλοποίησε Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας (ΣΑΠ) για τη δημιουργία δικτύου προσβάσιμων μετακινήσεων προς βασικές κοινόχρηστες και κοινωφελείς χρήσεις. (Δήμος Ηγουμενίτσας, χ.χ.).

Σε ερώτηση σχετικά με τη δυνατότητα του υφιστάμενου οδικού δικτύου και των χώρων στάθμευσης της πόλης να εξυπηρετήσουν αυξημένο όγκο μετακινήσεων τουριστών το Στέλεχος Τ ισχυρίστηκε πως «φυσικά και μπορούν γιατί έχει πάρκινγκ και στο Νέο Λιμάνι... έχουμε και το ιδιωτικό το πάρκινγκ τώρα, επαρκούνε ναι». Ωστόσο, το Στέλεχος ΠΕ επισήμανε ότι η ένταση της κυκλοφορίας αποτελεί κρίσιμο θέμα για την πόλη. Συγκεκριμένα, εξήγησε πως η (αν)επάρκεια χώρων στάθμευσης και η νοοτροπία των κατοίκων να χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους εντός της πόλης τα αυτοκίνητά τους, δημιουργούν κυκλοφοριακή συμφόρηση, κάτι που, όπως ανέφερε, μπορεί να έχει αρνητικό αντίκτυπο και στον τουρισμό.

Τοπικά Μέσα Μεταφοράς

Οι κρουαζιέρες ενδιαφέρονται μεταξύ άλλων και για ευέλικτες μεταφορές προς τη συνδεδεμένη πόλη και τον τουριστικό προορισμό ((Pallis, 2026). Η Ηγουμενίτσα παρέχει υπηρεσίες μετακίνησης, που προσαρμόζονται στις ανάγκες και τη ζήτηση των επιβατών για τη μεταφορά τους προς τα αξιοθέατα, όπως ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα, επαγγελματικά επιβατικά οχήματα μεταφοράς (Mini Van, λεωφορεία) και ταξί απευθείας από το λιμάνι ή με τα λεωφορεία από το σταθμό ΚΤΕΛ, που βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από το λιμάνι και εκτελεί τακτικά δρομολόγια, κυρίως, για Ιωάννινα, Θεσσαλονίκη, Πρέβεζα. (ενότητα 4.3.1). Το Στέλεχος ΕΕ ανέφερε χαρακτηριστικά ότι «δεν υπάρχει αστικό λεωφορείο τουλάχιστον τις περιόδους εκείνες για να μπορέσει να φέρνει τους επισκέπτες έστω και με δύο δρομολόγια» και πρόσθεσε ότι παλαιότερα το Εμπορικό Επιμελητήριο είχε χρηματοδοτήσει λεωφορείο για τη μετακίνηση επιβατών κρουαζιέρας «δεν μπορεί να το υποστηρίξει όμως διαρκώς». Όσον αφορά την επάρκεια των υπηρεσιών μεταφοράς των τουριστών στα σημεία ενδιαφέροντός τους, το Στέλεχος ΕΕ ανέφερε ότι υπάρχουν αρκετά

τουριστικά γραφεία και επιχειρήσεις ενοικίασης οχημάτων, που καλύπτουν τις υφιστάμενες ανάγκες της περιοχής και, επίσης, εκτιμά ότι υπάρχει η δυνατότητα να ανταποκριθεί η προσφορά και σε μια ενδεχόμενη αύξηση της ζήτησης από επιβάτες κρουαζιέρας. Επιπλέον, στην Ηγουμενίτσα διατίθενται συστήματα κοινόχρηστων ποδηλάτων (5 σταθμοί) (ενότητα igoumenitsatransfer.com) για χρήση από κατοίκους, αλλά και από επισκέπτες της πόλης, με δύο από τους σταθμούς να βρίσκονται 500 μέτρα περίπου από τον τερματικό σταθμό κρουαζιέρας. Εντούτοις, όπως επισήμανε το Στέλεχος ΕΕ δεν έχει ολοκληρωθεί το δίκτυο ποδηλατοδρόμων, ώστε να εξυπηρετεί άμεσα την περιοχή του Λιμένα.

5.4 Υφιστάμενη τουριστική δραστηριότητα

Το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό προσδιορίζει στρατηγικές κατευθύνσεις, κανόνες και μέτρα για την ορθολογική χωρική διάρθρωση της τουριστικής δραστηριότητας, σύμφωνα με τις αρχές της αειφόρου και ισόρροπης ανάπτυξης (Μυλωνόπουλος, 2021). Το νέο Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό χωρίζει τη χώρα σε 5 κατηγορίες περιοχών δημοτικών ενοτήτων ανάλογα με τον βαθμό κορεσμού.

Στην Ήπειρο δεν καταγράφονται κορεσμένες περιοχές· τρεις Δημοτικές Ενότητες κατατάσσονται στην κατηγορία Β (Αναπτυγμένες), η Δ.Ε. Ιωαννίνων, η Δ.Ε. Πάργας και η Δ.Ε. Συβότων και στην κατηγορία Γ (Αναπτυσσόμενες) κατατάσσονται η Δ.Ε. Παπίγκου, η Δ.Ε. Πέρδικας, η Δ.Ε. Φαναρίου, η Δ.Ε. Ζαλόγγου και η Δ.Ε. Πρεβέζης, καταδεικνύοντας ως τουριστικούς πόλους της περιοχής, εκτός από την πόλη των Ιωαννίνων, τα ηπειρωτικά παράλια. Στην κατηγορία Δ (Πρώιμης Ανάπτυξης), όσον αφορά την Π.Ε. Θεσπρωτίας, κατατάσσονται οι Δ.Ε. Ηγουμενίτσας και Αχέροντα (Γλυκή), ενώ στην κατηγορία Ε (περιοχές Ενίσχυσης Ειδικής Ανάπτυξης) οι υπόλοιπες Δημοτικές Ενότητες (Παραμυθιάς, Σουλίου, Φιλιατών, Σαγιάδας, Παραποτάμου και Μαργαριτίου) (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας & Υπουργείο Τουρισμού, 2026).

Από τα παραπάνω και σε συνδυασμό με την καταγραφή των τουριστικών πόρων της

Θεσπρωτίας στην ενότητα καταδεικνύεται ότι η Θεσπρωτία κατατάσσεται στις αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές με δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξης, καθώς συγκεντρώνει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος και μολονότι, η αξιοποίηση των τουριστικών της πόρων είναι περιορισμένη, υπάρχουν κάποιοι πυρήνες μαζικού τουρισμού (Σύβοτα), οι οποίοι, ουσιαστικά, βρίσκονται εντός ευρύτερων αναπτυσσόμενων περιοχών με περιθώρια ανάπτυξης εναλλακτικού τουρισμού (ορεινή ενδοχώρα) (ενότητα Μυλωνόπουλος, 2021).

Ο λιμένας Ηγουμενίτσας διακινεί ετησίως έναν μεγάλο αριθμό επιβατών - 1.066.162 επιβάτες εσωτερικού και 464.055 επιβάτες εξωτερικού το 2025- (ενότητα), παραταύτα στην πόλη *«λίγοι μένουν για καθαρά τουριστικούς λόγους [...] περισσότερο κάποιοι διέρχονται και ίσως κερδίσουμε να μείνουν μία μέρα»* με εξαίρεση τους παραθεριστές στην παραλία του Δρεπάνου, όπου έχει δημιουργηθεί ένα «ξεχωριστό ρεύμα» τουρισμού «ήλιος και θάλασσα», όπως επισήμανε το Στέλεχος ΔΑ. Το Στέλεχος ΠΕ ανέφερε ότι το η Περιφέρεια *«έχει αυξήσει το τουριστικό προϊόν της Ηπείρου, όχι από το Λιμένα της Ηγουμενίτσας»*. Στον αντίποδα βρίσκεται ο παραθαλάσσιος οικισμός των Συβότων, ο οποίος παρουσιάζει μεγάλη και αυξανόμενη δυναμικότητα σε τουριστικά καταλύματα και επισκεψιμότητα με κίνδυνο υπέρβασης της φέρουσας ικανότητας του οικισμού, όπως επισημαίνουν τα στελέχη της τοπικής αυτοδιοίκησης (Στελέχη ΔΑ., ΠΕ, ΕΕ). Το στελέχος ΔΑ σχολίασε ότι *«κανείς θα μπορούσε να πει ότι στα Σύβοτα ημερησίως έρχονται πέντε κρουαζιερόπλοια»* και πρόσθεσε ότι *«ραγδαία αύξηση επισκεπτών σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους»* αντιμετωπίζουν και οι οικισμοί Πλαταριά και Πέρδικα. Ο παραλιακός οικισμός των Συβότων, γνωστός για την κοσμοπολίτικη ατμόσφαιρα, τις ειδυλλιακές ακρογιαλιές και τα κρυστάλλινα νερά, αποτελεί τον κύριο δημοφιλή προορισμό (brand destination) της Θεσπρωτίας κι, ως εκ τούτου, χρησιμοποιείται στις δράσεις προβολής της περιοχής από τους τοπικούς φορείς ως πόλος έλξης και διάχυσης της θετικής εικόνας και στις γύρω περιοχές (Στέλεχος ΕΕ).

Σχετικά με την κρουαζιέρα, το Στέλεχος ΔΑ ανέφερε πως *«δεν [...] είναι όσο αναπτυγμένη θα θέλαμε στην περιοχή»* σε αντίθεση με την ημερόπλοια κρουαζιέρα από Σύβοτα προς Παξούς, διευκρινίζοντας, επίσης, ότι τα κρουαζιερόπλοια που προσεγγίζουν στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας είναι δύο κατηγοριών, μικρότερα πλοία των 200 επιβατών και μεγαλύτερα

των 800-1000 επιβατών, με σκοπό, κυρίως, να επισκεφτούν τα Μετέωρα. Το Στέλεχος ΕΕ τόνισε ότι παρότι η Θεσπρωτία είναι ένας «παρθένος προορισμός» με αξιόλογο φυσικό και πολιτιστικό πλούτο «δεν έχει καταφέρει να μπει στο χάρτη του τουρισμού κρουαζιέρας».

Σε ερώτηση για την αναγνωρισιμότητα της Ηγουμενίτσας ως αυτόνομου προορισμού, οι ερωτώμενοι επισήμαναν πως οι εταιρείες κρουαζιέρας και οι επιβάτες αντιλαμβάνονται τον προορισμό ως πύλη διέλευσης για εξορμήσεις σε σημαντικούς πολιτιστικούς και φυσικούς προορισμούς, όπως τα Μετέωρα, τα Ιωάννινα, η Πάργα (Στέλεχη ΔΑ, ΕΕ, ΠΕ, ΟΛ, εκπρόσωποι ΤΠ και Τ). Το στέλεχος ΔΑ ανέφερε χαρακτηριστικά ότι «αν πάρουμε την πόλη ως οντότητα αποκομμένη από τα παράλια, φαίνεται ότι [...] λειτουργεί περισσότερο ως διαμετακομιστικός κόμβος», ενώ το Στέλεχος ΟΛ επισήμανε πως, μολονότι έχει φυσικό κάλλος, το μουσείο και το Δρέπανο, εντούτοις «μόνο η Ηγουμενίτσα δεν μπορεί να ανταπεξέλθει στην διεθνή αγορά [...] στο σύνολο και σε συνδυασμό με εκδρομές θα μπορούσε η Ηγουμενίτσα κάλλιστα να διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο».

Όσον αφορά την αναλογία των επιβατών κρουαζιέρας που επιλέγουν μεγαλύτερες εκδρομές ή σύντομες μετακινήσεις στην πόλη, ο εκπρόσωπος Τ. διευκρίνισε ότι «το μεγαλύτερο ποσοστό [...] έχει κιόλας κλείσει με διάφορες εταιρείες, οι οποίες πρακτορεύουν το καράβι». Ο εκπρόσωπος Τ.Π. τόνισε χαρακτηριστικά ότι «η Ηγουμενίτσα έχει τρομερά μεγάλο αριθμό επιβατών που πηγαίνουν σε οργανωμένη εκδρομή φτάνουν το 50-60% του πλοίου [...] σε αντίθεση με την Κέρκυρα [...] που δεν πηγαίνει ούτε το 6%». Όπως εξήγησε, οι εταιρείες κρουαζιέρας προσεγγίζουν την Ηγουμενίτσα «για να κάνουν πολλές εκδρομές στην ευρύτερη περιοχή που δίνει πολλά έσοδα στο πλοίο», ενώ για τους επιβάτες που επιλέγουν οργανωμένες εκδρομές ανέφερε ως κυριότερους παράγοντες την αίσθηση της ασφάλειας και της άνεσης, καθώς δεν γνωρίζουν τον προορισμό και δεν θέλουν να ταλαιπωρηθούν, αλλά και γιατί «δεν έχουν τι άλλο να κάνουν εδώ»· μόνο το 1%, όπως ισχυρίστηκε, επιλέγουν να κινηθούν αυτόνομα, κάποιοι από αυτούς επειδή «δεν θέλουν να πληρώσω[ουν] ακριβά», ενώ το Στέλεχος του ΕΕ αποτιμά πως η οικονομική συμβολή όσων επιβατών επισκέπτονται την αγορά της πόλης είναι «τόσο μικρή [...] που δεν μπορεί να αποτιμηθεί». Σε άμεση ερώτηση για το ενδεχόμενο όφελος από την υφιστάμενη κίνηση κρουαζιέρας, ο εκπρόσωπος Τ ανέφερε ότι «όλοι μας έχουμε κάποιο όφελος από την εστίαση μέχρι και εμάς [...] απλά δεν είναι σταθερή» και ο εκπρόσωπος ΤΠ ανέφερε ότι τα έσοδα για την

επιχείρησή του είναι ικανοποιητικά.

Από τους επιβάτες που μένουν στην πόλη, όπως ανέφερε ο εκπρόσωπος Τ «άλλοι ξέρουνε που θέλουν [...] να πάνε όσον αφορά εμάς άλλοι δεν ξέρουνε μας ρωτάνε». Κάποιοι επιβάτες επιλέγουν να δουν την πόλη και, ανάλογα με το χρόνο που έχουν και τις προτιμήσεις τους, επιλέγουν την παραλία του Δρεπάνου, το Αρχαιολογικό Μουσείο, σημεία με θέα ή την τοπική κουζίνα, ενώ κάποιοι άλλοι ζητούν να επισκεφτούν τα Σύβοτα, την Πάργα ή τα Ιωάννινα (εκπρόσωπος Τ). Ο εκπρόσωπος Τ ανέφερε, επίσης, ότι τις ημέρες που ο καιρός είναι βροχερός οι επιβάτες «δεν έχουν που να πάνε», ιδιαίτερα όσοι δεν έχουν ενημερωθεί για τις επιλογές στον προορισμό και προσθέτει ότι «απλά θέλουν να δούνε την πόλη». Σύμφωνα με το Στέλεχος ΔΑ, οι επιβάτες κρουαζιέρας που δεν αγοράζουν μια προπληρωμένη εκδρομή του πλοίου, αλλά εξερευνούν ανεξάρτητα την πόλη, είναι «κάπως μεγαλύτεροι σε ηλικία ή έχουν κάποιες δεσμεύσεις και δεν επιθυμούν να κάνουν μακρινές εκδρομές», προσθέτοντας πως αρκετοί επιβάτες είναι Αμερικανοί και εύποροι και «επιθυμούν να κάνουν περιηγήσεις στην πόλη και να ξοδέψουν χρήματα είτε για shopping είτε για φαγητό και ποτό».

5.5 Πόροι τουρισμού κι αναψυχής

Μία ακόμη βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας, ειδικότερα για τη λειτουργία ενός λιμανιού βάσης (homeport), όπου απαιτούνται επιλογές για διαμονή πριν/μετά την κρουαζιέρα, αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας (ενότητα 2.9 και Μυλωνόπουλος, 2021). Η Ηγουμενίτσα είναι μια μικρή πόλη, εντούτοις προσφέρει τις βασικές παροχές και υποδομές, που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής και την άνεση των κατοίκων και διευκολύνουν την περιήγηση και τη γνωριμία όσων ταξιδιωτών θέλουν να γνωρίσουν την πόλη και την τοπική ζωή πριν ή μετά την κρουαζιέρα, όπως ξενοδοχεία, αυτοεξυπηρετούμενα καταλύματα και κάμπινγκ σε κοντινή απόσταση, ποικιλία εστιατορίων με θέα, café-bars, εμπορικά καταστήματα (ένδυσης, υπόδησης, κομμωτήρια, ινστιτούτα αισθητικής, σούπερ μάρκετ, αρτοποιεία, κάβες κ.ά.), πεζοδρόμοι, ποδηλατοδρόμοι, περιοχές πρασίνου, καταφύγιο υποδοχής σκαφών, οργανωμένες

παραλίες, επιχειρήσεις ενοικίασης αυτοκινήτων, τουριστικά πρακτορεία, δημόσια συγκοινωνία, σταθμούς κοινόχρηστων ποδηλάτων, ψυχαγωγία (πολιτιστικές εκδηλώσεις, θέατρο, αθλητισμός), αξιοθέατα, υγειονομική περίθαλψη, υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης, διαδίκτυο με οπτικές ίνες, συναλλαγματικές υπηρεσίες, υπηρεσίας αγοροπωλησίας κ.ά. (ενότητα 4.3.1). Η πόλη, όπως ανέφερε το Στέλεχος ΔΑ, διαθέτει εξαιρετικά καταστήματα και οι επισκέπτες «μπορούν να ψωνίσουν ό,τι επιθυμούν [...] σε απόσταση σχεδόν ενός μικρού open mall».

Τα ξενοδοχεία της πόλης είναι 2 και 3 αστέρων και λιγότερα 4 αστέρων, ωστόσο έχουν καλές αξιολογήσεις για την καθαριότητα και την τοποθεσία. Θετικά αξιολογούνται και τα εστιατόρια για την ποιότητα (αγνές πρώτες ύλες και τοπική γαστρονομία) και την τοποθεσία (παραλιακό μέτωπο με θέα στο λιμάνι) (Booking.com, TripAdvisor).

Οι τουριστικές υπηρεσίες είναι περισσότερο αναπτυγμένες στους παραλιακούς οικισμούς της Θεσπρωτίας, όπου υπάρχουν ξενοδοχεία 3*, κυρίως 4* και λίγα 5*, βίλες, στούντιο, κάμπινγκ, οργανωμένες παραλίες, εστίαση, καταστήματα ένδυσης, λαϊκής τέχνης κ.ά., επιχειρήσεις ενοικίασης σκαφών και καταφύγια υποδοχής σκαφών (ενότητα 4.3.1, booking.com) και όσον αφορά τα καταλύματα, το Στέλεχος ΕΕ υπολογίζει ότι η Θεσπρωτία διαθέτει έναν «ικανό αριθμό καταλυμάτων [η] συντριπτική πλειοψηφία είναι Σύβota Πέρδικα Πλαταριά [...] και λιγότερα η πόλη της Παραμυθιάς [...] η Γλυκή λίγα έχει η Σαγιάδα» τα οποία εκτιμά ότι αντιστοιχούν περίπου στις 10.000 κλίνες. Το Στέλεχος ΠΕ ανέφερε ότι έχει βελτιωθεί η ποιότητα των καταλυμάτων στην Ήπειρο και υπάρχουν περισσότερες επιλογές καταλυμάτων 5*, ενώ σχετικά με τη Θεσπρωτία υπογράμμισε πως η ανάπτυξη του περιπατητικού τουρισμού ώθησε νέους ανθρώπους να επενδύσουν σε Airbnb καταλύματα στα χωριά της Θεσπρωτίας.

Σχετικά με την επάρκεια και την ποιότητα των υφιστάμενων καταλυμάτων στην περίπτωση που το λιμάνι γίνει homeport, το Στέλεχος ΛΟ ανέφερε πως η πόλη αυτή τη στιγμή δεν μπορεί να φιλοξενήσει μεγάλο αριθμό επιβατών ταυτόχρονα, αναφέροντας χαρακτηριστικά ότι «δυστυχώς δεν επαρκούν ούτε οι κλίνες ούτε η ποιότητα των καταλυμάτων που υπάρχουν». Την ίδια γνώμη εξέφρασαν και τα Στελέχη ΔΑ, ΕΕ και ο εκπρόσωπος ΤΠ. Ωστόσο, το Στέλεχος ΔΑ ισχυρίστηκε ότι το ξενοδοχειακό δυναμικό της πόλης θα

μπορούσε να εξυπηρετήσει ένα μέρος της διαμονής προ/μετά την κρουαζιέρα, ενώ κατά την ενδιάμεση περίοδο (Shoulder Season) μπορούν «να βοηθήσουν και οι γύρω περιοχές, οι οποίες εμφανίζουν μεγάλο αριθμό καταλυμάτων». Επιπλέον, το Στέλεχος ΕΕ εξέφρασε την άποψη, ότι στην περίπτωση που υπάρξει υπερβάλλουσα ζήτηση, οι ντόπιοι επιχειρηματίες θα ανταποκριθούν και θα υπάρξει το απαιτούμενο επενδυτικό ενδιαφέρον για τουριστικές υπηρεσίες.

5.6 Πόροι τουριστικής έλξης



Σχήμα 2 Αναπαράσταση των αποστάσεων των εκδρομών στην ενδοχώρα από το λιμένα Ηγουμενίτσας
Πηγή: Gui, L., & Russo, A. P. (2011). Προσαρμογή Ι. Γόγολου

Ένα σημαντικό ζήτημα για τις εταιρείες κρουαζιέρας και τους επιβάτες, όπως διαπιστώθηκε πιο πάνω, είναι η δυνατότητα προσφοράς ελκυστικών εκδρομών στην ξηρά, καταδεικνύοντας τη σημασία των χαρακτηριστικών του προορισμού, τα οποία σχετίζονται με τα τουριστικά αξιοθέατα, το φυσικό και οπτικό περιβάλλον της ενδοχώρας, αλλά και τη δυνατότητα ανάπτυξης δραστηριοτήτων στην ξηρά και εξερεύνησης/μάθησης, ως παράγοντες ελκυστικότητας στη διαδικασία επιλογής λιμένα κρουαζιερόπλοιων τόσο προσέγγισης όσο και αφετηρίας (ενότητα 2.9).

Η Π.Ε. Θεσπρωτίας έχει ήπιο κλίμα, ελκυστικούς τουριστικούς πόρους και επαρκή

ενδοχώρα με ποικιλόμορφο γεωγραφικό ανάγλυφο, η οποία επιτρέπει την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στην ξηρά και την εξερεύνηση/ μάθηση τόσο δημοφιλών φυσικών και πολιτισμικών μνημείων όσο και λιγότερο γνωστών, τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν πόλους έλξης για τους επιβάτες κρουαζιέρας, που θα ήθελαν να μείνουν 1-2 ημέρες για να γνωρίσουν την περιοχή. Ειδικότερα, η Θεσπρωτία διαθέτει πλούσιους φυσικούς πόρους (ακρογιαλιές, ορεινούς όγκους, δάση, φαράγγια, σπηλιές, ποτάμια, πεδιάδες, λίμνες, προστατευόμενες περιοχές κ.ά.), αλλά και μια αξιόλογη πολιτιστική κληρονομιά, που ξεκινά από την προϊστορική περίοδο και συνεχίζει αδιάλειπτα έως σήμερα, όπως μαρτυρούν τα αρχιτεκτονικά κατάλοιπα διαφορετικών ιστορικών περιόδων, οι παραδοσιακοί οικισμοί, οι ιστορικοί χώροι, τα θρησκευτικά μνημεία και οι παραδόσεις (ενότητα 4.1.2). Η ύπαρξη αυτών των χαρακτηριστικών προσφέρονται για την ανάπτυξη του πολιτιστικού τουρισμού, που μπορεί να περιλαμβάνει τη γαστρονομία (τοπικά πιάτα και οίνοι), επισκέψεις και περιηγήσεις σε παραδοσιακούς οικισμούς και σε αρχαιολογικούς, ιστορικούς και θρησκευτικούς χώρους, συμμετοχή σε τοπικά πανηγύρια ή άλλες εκδηλώσεις, σε συνδυασμό με ένα πλέγμα ειδικών μορφών τουρισμού, όπως:

- Θαλάσσιο τουρισμό με ποικιλία δραστηριοτήτων π.χ. αναψυχή και ψυχαγωγία στις ακτές, καταδυτικό τουρισμό ή τουρισμό Γιώτινγκ
- Τουρισμό υπαίθρου με περιηγητικές και πεζοπορικές διαδρομές στα διάφορα ορεινά μονοπάτια, οινoturισμό, αγροτουρισμό και αλιευτικό τουρισμό.
- Αθλητικό τουρισμό με τη συμμετοχή των επισκεπτών σε υπαίθριες ήπιες ή έντονες δραστηριότητες (διάσχιση φαραγγιού, κανόε-καγιάκ, ιππασία, αναρρίχηση, ποδηλασία βουνού κ.ά.), ως θεατών ή αθλητών στις αθλητικές διοργανώσεις ή για ποδηλατικό τουρισμό (Μυλωνόπουλος, 2021· ενότητα 4.3.1).

Σύμφωνα με τους Kasimati et al. (2019), η αξιοποίηση των συνεργειών μεταξύ τουρισμού κρουαζιέρας και εναλλακτικών μορφών τουρισμού μπορεί να ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών λιμένων στη Μεσόγειο.

Τα Στελέχη ΔΑ και ΟΛ αναφέρθηκαν σε ποικίλες δραστηριότητες και περιηγητικές διαδρομές με αφετηρία την Ηγουμενίτσα (σχήμα 1), απ' όπου ο επισκέπτης έχει πρόσβαση (οδικώς, με ποδήλατο ή πεζή) σε παραλίες με καθαρά νερά (Δρέπανο, Μακρυγιάλι) σε

απόσταση αναπνοής, σε υδροβιότοπο (Δέλτα Καλαμά) και κοντινούς κοσμοπολίτικους προορισμούς (Σύβοτα, Πέρδικα κ.ά.). Ειδικότερα, το Στέλεχος ΤΑ ανέφερε ότι θα μπορούσαν να γίνουν κάποιες θεματικές περιηγήσεις στο Δήμο Ηγουμενίτσας, όπως:

- στο αρχαίο θέατρο Γιτάνων- το Αρχαιολογικό Μουσείο Ηγουμενίτσας- το Κάστρο Ηγουμενίτσας
- στις πολυάριθμες παραλίες του Δήμου για τουρισμό «ήλιος και θάλασσα», ενδεχομένως, σε συνδυασμό με εναλλακτικές εκδρομές κι επιστροφή στην πόλη.

Στέλεχος ΛΟ αναφέρθηκε σε περιηγήσεις για την εξερεύνηση της ευρύτερης περιοχής, όπως:

- μουσείο «Βούλγαρη» στην Παραμυθιά -ράφτινγκ στον Αχέροντα (Δήμος Σουλίου) - επιστροφή στην Ηγουμενίτσα την απογευματινή ώρα ή στο Δρέπανο ή στο μουσείο- περιήγηση στην πόλη για ψώνια ή ποτό
- επίσκεψη ενός οινοποιείου (Φιλιάτες και Ηγουμενίτσα) - Γιτάνη - παλιά Σαγιάδα - επιστροφή στην Ηγουμενίτσα ή προς τα Σύβοτα
- στους παραλιακούς οικισμούς Πάργα-Σύβοτα- επιστροφή στην Ηγουμενίτσα

Επίσης, τόνισε πως ο επιβάτης κρουαζιέρας στην Ηγουμενίτσα έχει πρόσβαση σε μοναδικές εμπειρίες σε μικρή απόσταση, όπως το να πάει ακόμη και το Μάρτιο για σκι στο Μέτσοβο σε μιάμιση ώρα.

Το Στέλεχος ΕΕ αναφέρθηκε:

- στον αρχαιολογικό, ιστορικό, θρησκευτικό και φυσικό πλούτο της Θεσπρωτίας στα σημεία εξαιρετικής θέας και στα λαογραφικά μουσεία
- στις προσφερόμενες υπαίθριες δραστηριότητες αθλητικής αναψυχής-περιπέτειας με συνοδό, όπως αναρρίχηση, πεζοπορία, μηχανοκίνητος τουρισμός, ιππασία, κατάβαση φαραγγιών, αναρρίχηση και ποδηλασία.
- στις βιωματικές δραστηριότητες με επισκέψεις στα οινοποιεία της περιοχής (ξενάγηση στους αμπελώνες και τα οινοποιεία και γευσίγνωσία οίνου).

Επίσης, επισήμανε το πλεονέκτημα της εγγύτητας της περιοχής -σε απόσταση περίπου 1 ώρας- με «περιοχές με πολύ μεγάλη ιστορία», για όσους επιβάτες κρουαζιέρας δεν θέλουν

να περιοριστούν στους τουριστικούς πόρους της Θεσπρωτίας, όπως:

- Κέρκυρα-Παξοί
- Πρέβεζα (Νεκρομαντείο, Νικόπολη, πόλη Πρέβεζας)
- Ιωάννινα (πόλη, λίμνη, νησί)
- Άρτα (βυζαντινά μνημεία, θρησκευτικοί προορισμοί, φυσιολατρικά σημεία π.χ. παρατήρηση πουλιών στον Αμβρακικό)
- Νότια Αλβανία (παράλια)

Το Στέλεχος ΠΕ αναφέρθηκε, στους προορισμούς των Ιωαννίνων και ιδιαίτερα των Ζαγοροχωρίων (μνημείο της UNESCO), όπως και στους αρχαιολογικούς χώρους της Νικόπολης και της Δωδώνης, τους οποίους χαρακτήρισε ως τη «βαριά βιομηχανία» για την Ήπειρο, εκτιμώντας ότι μπορούν να ηγηθούν της τουριστικής ανάπτυξης και στη Θεσπρωτία. Επίσης, αναφέρθηκε στα υψηλής ποιότητας τοπικά προϊόντα και, ιδιαίτερα, στα τυριά ΠΟΠ - Φέτα και Κασκαβάλι-, στις φυσικές ομορφιές και στον περιπατητικό τουρισμό στα μονοπάτια της Θεσπρωτίας, ενώ έκανε ιδιαίτερη μνεία στο ιστορικό «Σχολείο Βούλγαρη» στην Παραμυθιά, το οποίο ανακαινίστηκε και μετατράπηκε σε σύγχρονο πολυχώρο τέχνης, ιστορίας και πολιτισμού, ως ένα παράδειγμα καινοτομίας και ψηφιακών εφαρμογών.

5.7 Αναπτυξιακή δυναμική της ενδοχώρας του Λιμένα Ηγουμενίτσας

Η κατηγορία της κλίμακας αγοράς και το αναπτυξιακό δυναμικό της ενδοχώρας ενός λιμένα αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες για τη δυνατότητά του να εφοδιάζει κρουαζιερόπλοια στο πλαίσιο της λειτουργίας του ως homeport. Περιοχές με αναπτυγμένη οικονομική δραστηριότητα και ισχυρή παραγωγική βάση μπορούν να εξασφαλίσουν επάρκεια και αξιοπιστία στην παροχή προμηθειών και υπηρεσιών προς τις εταιρείες κρουαζιέρας, όπως τρόφιμα, νερό, ποτά, καύσιμα, υπηρεσίες αποθήκευσης, μεταφορών και τεχνικής υποστήριξης. Παράλληλα, η ύπαρξη οργανωμένου τριτογενούς τομέα και εμπορικών δραστηριοτήτων ενισχύει τη δυνατότητα απρόσκοπτης διαχείρισης των

διαδικασιών εφοδιασμού (Niavis & Vaggelas, 2016).

Στο πλαίσιο αυτό, η Θεσπρωτία και η ευρύτερη περιοχή εμφανίζει αξιόλογα στοιχεία αναπτυξιακού δυναμικού, τα οποία μπορούν να υποστηρίξουν τη λειτουργία του λιμένα Ηγουμενίτσας ως σημείου εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων. Η Περιφέρεια Ηπείρου κατέγραψε το 2023 Ακαθάριστη Προστιθέμενη Αξία ύψους 3.934 εκατ. ευρώ, παρουσιάζοντας αύξηση κατά 7,3%, γεγονός που αποτυπώνει θετική αναπτυξιακή πορεία της περιφερειακής οικονομίας, παρά το σχετικά περιορισμένο μέγεθός της σε εθνικό επίπεδο. Στη Θεσπρωτία ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός αντιστοιχεί στο 42% του συνολικού πληθυσμού, από το οποίο το 16% είναι άνεργοι. Η οικονομική δομή της περιοχής χαρακτηρίζεται από έντονη παρουσία του τριτογενούς τομέα (69%), ενώ ο πρωτογενής τομέας απασχολεί το 19,7% και ο δευτερογενής το 11,29% του πληθυσμού, γεγονός που υποδηλώνει τη δυνατότητα συνδυασμού τοπικής παραγωγής, μεταποίησης και παροχής υπηρεσιών για την κάλυψη αναγκών, που σχετίζονται με τον τουρισμό, τις μεταφορές και την εφοδιαστική αλυσίδα (ενότητα 4.1.4). Σημαντικό ποσοστό των ελεύθερων επαγγελματιών δραστηριοποιείται στους κλάδους της παροχής καταλύματος και εστίασης (22,65%), του χονδρικού και λιανικού εμπορίου (20,16%) και των κατασκευών (13,62%), ενώ υφίσταται μικρότερη παρουσία επιχειρήσεων μεταφοράς και αποθήκευσης, μεταποίησης και διοικητικής υποστήριξης (Παράρτημα Α). Στη συντριπτική τους πλειοψηφία οι επιχειρήσεις στη Θεσπρωτία είναι μικρές και πολλές απ' αυτές οικογενειακές (Στέλεχος ΕΕ).

Ο πρωτογενής τομέας της Θεσπρωτίας βασίζεται κυρίως στην κτηνοτροφία, τη γεωργία, την ιχθυοκαλλιέργεια και τη μελισσοκομία. Η Θεσπρωτία αποτελεί μία από τις σημαντικότερες περιοχές παραγωγής μανταρινιών στην Ελλάδα, ενώ οι μονάδες ιχθυοκαλλιέργειας αποτελούν έναν από τους πιο δυναμικούς κλάδους της τοπικής και εθνικής οικονομίας, καθώς παράγουν περίπου 12.000 τόνους ψάρια με περίπου το 90% της παραγωγής να εξάγεται (Στέλεχος ΕΕ, Στέλεχος ΟΛ, ενότητα 4.1.4). Άλλα βασικά παραγόμενα προϊόντα, σύμφωνα με το Στέλεχος ΕΕ, είναι «*τυροκομικά προϊόντα εξαιρετικής ποιότητας μέλι [...] κρασί το οποίο ήδη εξάγεται [...] [από] ποικιλίες ελληνικές και θεσπρωτικές*», αρωματικά φυτά και βότανα, λάδι και ελιές· τα παραγόμενα προϊόντα συσκευάζονται και πιστοποιούνται με αυστηρά πρότυπα υγιεινής, εστιάζοντας στην

ασφάλεια, την ποιότητα και τη διατροφική αξία (Στέλεχος ΕΕ). Επίσης, υπάρχουν εργαστήρια που παράγουν φυτικά καλλυντικά (σαπούνια, κρέμες, έλαια κ.ά.), βιοτεχνίες ρούχων και εργαστήριο ταπητουργίας (Στέλεχος ΕΕ). Όσον αφορά τις επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων το Στέλεχος ΕΕ ανέφερε ότι οι τοπικές «επιχειρήσεις ήδη εφοδιάζουν τα πλοία της γραμμής Ελλάδα-Ιταλία αλλά και τα [...] [πλοία της γραμμής Ηγουμενίτσα]-Κέρκυρα» και ότι «η Ηγουμενίτσα έχει την ικανότητα να εφοδιάσει τα πλοία και σε καύσιμα και σε τρόφιμα και σε υλικά»· επιπλέον, υπάρχουν αποθηκευτικοί χώροι σε κοντινή απόσταση από το λιμάνι (ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ.).

. Το Στέλεχος ΟΛ έχει, επίσης, τη βεβαιότητα ότι «η Ηγουμενίτσα μπορεί να τροφοδοτήσει στο σύνολο [] με ό, τι προϊόντα χρειαστ[ε]ί ένα κρουαζιερόπλοιο», ενώ τα τοπικά συνεργεία μπορούν να αναλάβουν επισκευές μικρής κλίμακας. Επιπλέον, το Στέλεχος ΟΛ επισημαίνει ότι η εγγύτητα της Θεσπρωτίας μέσω της Εγνατίας εξασφαλίζει γρήγορη τροφοδοσία για τις ανάγκες των πλοίων από όλη την Ήπειρο. Μεγάλες μονάδες παραγωγής και επεξεργασίας κρέατος, πουλερικών (π.χ. «Πίνδος» κ.ά.) και τυροκομικών προϊόντων (π.χ. «Δωδώνη» κ.ά.), όπως και γνωστές και καταξιωμένες εταιρείες εμφιάλωσης φυσικών μεταλλικών νερών (Βίκος, Ζαγόρι, Κωστηλάτα κ.ά.) με έδρα τα Ιωάννινα την Άρτα και την Πρέβεζα μπορούν να τροφοδοτήσουν άμεσα το λιμάνι (Στέλεχος ΟΛ).

5.8 Στάσεις και αντιλήψεις τοπικών φορέων και εκπροσώπων παραγωγικών κλάδων σχετικά με την ανάπτυξη homeporting

5.8.1 Εφικτότητα

Οι τοπικοί φορείς έχουν την πεποίθηση ότι η Ηγουμενίτσα διαθέτει σημαντικές προοπτικές για την ανάπτυξη του homeporting, ωστόσο εκφράζονται και ορισμένες επιφυλάξεις. Ειδικότερα:

Το Στέλεχος ΟΛ υποστήριξε ότι υπάρχει «η δυναμική η Ηγουμενίτσα να είναι ένα από τα επόμενα homeport», καθώς, όπως εξήγησε «είναι σε ένα κομβικό σημείο είμαστε στην Αδριατική [...] απέναντι είναι η Κέρκυρα που φτάνει τις 480 κρουαζιέρες ετησίως έχουμε όλη την ακτογραμμή των [...] [Ιταλικών] ακτών» και σε συνδυασμό με τα Ιόνια

νησιά, αλλά και σε συνεργασία με τους γειτονικούς λιμένες, μπορεί να δημιουργηθεί ένα ταξίδι κρουαζιέρας μεγάλης διάρκειας. Το Στέλεχος ΟΛ επισήμανε ότι *«εμείς τους λιμένες [...] δεν τους βλέπουμε ανταγωνιστικά [...] θεωρούμε ότι είμαστε ένα κομμάτι της εμπειρίας του επισκέπτη κρουαζιέρας»*.

Επιπλέον, το Στέλεχος Ο πρόσθεσε ότι θεωρεί ευνοϊκή τη συνθήκη της διαχείρισης του λιμένα Ηγουμενίτσας από ιδιωτική εταιρεία, προκειμένου να γίνει η μετάβαση του λιμένα από το μοντέλο διέλευσης κρουαζιέρας (transit) στο μοντέλο αφετηρίας (homeport), καθώς, όπως εξήγησε, *«σίγουρα υπάρχουν πολύ καλύτερες προοπτικές απ' ότι σε έναν δημόσιο λιμένα γιατί τα πράγματα είναι πιο εύελικτα»* κι επισήμανε ότι οι μέτοχοι είναι ουσιαστικά ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες ήδη συνεργάζονται με μεγάλες εταιρείες κρουαζιέρας, όπως η Carnival και η Viking. Ωστόσο, όπως τόνισε, προϋπόθεση για την επιτυχή έκβαση του εγχειρήματος είναι ο συντονισμός των τοπικών φορέων και η συνεργασία με τον ΟΛΗΓ, προκειμένου *«να βγούνε δυναμικά με προοπτική για να αναδείξουνε το τουριστικό προϊόν της περιοχής»*, επισημαίνοντας πως η ανάδειξη του προορισμού *«δεν είναι δουλειά του λιμένα είναι δουλειά των τοπικών αρχών»*.

Επίσης, το Στέλεχος ΟΛ αναφέρθηκε σε μια σειρά από πλεονεκτήματα του λιμένα Ηγουμενίτσας και της ενδοχώρας, που καθιστούν εφικτή την ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeporting, όπως:

1. Εξειδικευμένες και υψηλών προδιαγραφών λιμενικές υποδομές και σύγχρονος τερματικός σταθμός κρουαζιέρας
2. Δυνατότητα εξυπηρέτησης των κρουαζιερόπλοιων: εφοδιασμός με τρόφιμα/ποτά, πετρέλωση, παροχή ρεύματος από την ξηρά, παροχή νερού, διαχείριση αποβλήτων και επισκευές μικρής κλίμακας.
3. Άμεση σύνδεση λιμένα με Εγνατία οδό, που σημαίνει αφενός ότι οι εκδρομές ξεκινάνε απευθείας για τους επιβάτες αφετέρου ότι είναι πιθανό να προσελκυστεί οδικός τουρισμός.
4. Αξιόλογο φυσικό περιβάλλον που διακρίνεται για την ποικιλία του τοπίου (θάλασσα και βουνό).
5. Τρία αεροδρόμια περιμετρικά του λιμένα τα οποία μπορούν να συγκεντρώσουν τον

απαιτούμενο αριθμό επιβατών για να εξυπηρετήσουν το homeporting.

Επιπλέον, μετά από σχετική ερώτηση, το Στέλεχος ΟΛ απάντησε ότι θεωρεί πολύ εφικτό να δημιουργηθεί ένας ισχυρός σύνδεσμος (air-sea link) μέσω των τριών αεροδρομίων για να συγχρονιστεί μεγάλος όγκος επιβατών homeporting *«αρκεί να το κυνηγήσουνε και να το δημιουργήσουν οι εταιρείες κρουαζιέρας που θα είναι οι άμεσα ενδιαφερόμενοι»*.

Το Στέλεχος ΔΑ επισήμανε ότι η περιοχή *«και δυνατότητες προμήθειας έχει και δυνατότητες παροχής νερού έχει δυνατότητες facilities κι εξυπηρέτησης»* και όσον αφορά την περιορισμένη ξενοδοχειακή δυναμικότητα της πόλης, αυτή μπορεί να καλυφθεί από τα θέρετρα της Θεσπρωτίας, ιδιαίτερα τους μήνες εκτός της κύριας καλοκαιρινής αιχμής. Παραταύτα, εκτιμά, ότι η απόσταση από τα περιφερειακά αεροδρόμια και, κυρίως, η μειωμένη προσβασιμότητα λόγω της έλλειψης άμεσων πτήσεων και της μη απρόσκοπτης οδικής σύνδεσης μεταξύ του Λιμένα Ηγουμενίτσας και του Αεροδρομίου Ακτίου, καθώς η εθνική Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας δε διαθέτει τα χαρακτηριστικά σύγχρονου αυτοκινητόδρομου, είναι, κατά την άποψή του, παράγοντες που μειώνουν την ελκυστικότητα του προορισμού για homeporting.

Στο ερώτημα σχετικά με την επίσημη θέση της Περιφέρειας Ηπείρου για την ανάπτυξη δραστηριότητας homeporting στο Λιμένα Ηγουμενίτσας δεν υπήρξε επίσημη τοποθέτηση κι, επίσης, δε βρέθηκε καταγεγραμμένη επίσημη θέση, όπως θα δούμε παρακάτω. Το Στέλεχος ΠΕ εμφανίστηκε επιφυλακτικός απέναντι στις προθέσεις της νέας διοίκησης του ΟΛΗΓ να αναπτύξει την κρουαζιέρα, καθώς, όπως επισήμανε *«μέχρι τώρα δεν έχει δείξει στοιχεία τα οποία να βοηθήσουν ουσιαστικά και την εξέλιξη της πόλης και την οικονομία της πόλης»*, αναφερόμενος στην πρόσφατη παρουσίαση του νέου master plan του λιμένα, οι στόχοι του οποίου, όπως είπε, δείχνουν να είναι *«πέρα και έξω από κάθε προσδοκία»* των τοπικών φορέων σχετικά με τα οφέλη *«που θα μπορέσει να αποκομίσει και η πόλη της Ηγουμενίτσας»* από τις δραστηριότητες του λιμένα και, ιδιαίτερα, από την κρουαζιέρα. Σε άλλα σημεία της συνέντευξης διευκρίνισε ότι υπάρχει προβληματισμός στην τοπική κοινωνία για κάποιες από τις προβλέψεις του νέου σχεδίου, όπως η επίπτωση στην ελκυστικότητα της τουριστικής ελκυστικότητας του λιμένα από μια ενδεχόμενη δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης ή η υλοποίηση ορισμένων ανταγωνιστικών προς

επιχειρηματικούς κλάδους της πόλης επενδύσεων όπως η κατασκευή αντλιών για πώληση καυσίμων μέσα στο λιμάνι. Ωστόσο, το Στέλεχος ΠΕ ανέφερε πως είναι πάγια θέση των τοπικών φορέων ότι «ο Λιμένας Ηγουμενίτσας κανονικά έπρεπε να έχει γίνει αφετήριος» και ότι η λειτουργία του ως ενδιάμεσου σταθμού τον υποβαθμίζει, εντούτοις, υπογράμμισε, «δεν εξαρτάται από [ε]μας».

Στο ίδιο ερώτημα το Στέλεχος ΕΕ απάντησε με βεβαιότητα ότι το homeporting «θα το στήριζε η κάθε διοίκηση του Επιμελητηρίου», διότι, όπως εξήγησε η δραστηριότητα αυτή «θα βοηθούσε την περιοχή μας», εντούτοις, εξέφρασε, επίσης, κάποιες επιφυλάξεις για τη δυνατότητα να υλοποιηθεί μια τέτοια στόχευση, καθώς πλέον το λιμάνι «βρίσκεται σε χέρια ιδιώτη» και το νέο master plan δεν περιλαμβάνει το homeporting. Παραταύτα, επισήμανε ότι η Ηγουμενίτσα μπορεί να υποστηρίξει δραστηριότητες homeporting, διότι έχει τη δυνατότητα να εφοδιάσει τα κρουαζιερόπλοια με τρόφιμα, καθώς «έχουμε πολύ δυναμικά παραγόμενα προϊόντα στην περιοχή», αποθηκευτικούς χώρους (ΒΙΟ.ΠΑ.ΘΕ.), όπως και εφοδιαστικές επιχειρήσεις που έχουν την τεχνογνωσία, εφόσον ήδη εξυπηρετούν επιβατικά/οχηματαγωγά πλοία, ενώ, σύμφωνα με το Στέλεχος ΕΕ, υπάρχει και η προοπτική να προσελκυστούν επιχειρήσεις logistics από άλλες περιοχές, χάρη στην αναβαθμισμένη θέση της Ηγουμενίτσας στις εμπορευματικές μεταφορές από τη συνέργεια του λιμένα και των νέων οδικών αξόνων (Εγνατίας και Ιόνιας), για να υποστηρίξουν ακόμη περισσότερο τις δραστηριότητες της εφοδιαστικής αλυσίδας.

Αντίθετα, ο εκπρόσωπος των ΤΠρ εξέφρασε την άποψη ότι δεν είναι εφικτή η ανάπτυξη homeporting στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, καθώς, όπως ισχυρίστηκε:

1. η περιοχή «δεν έχει αεροδρόμια [...] με συχνότητα πτήσεων τέτοια που να μπορεί να εξυπηρετήσει [...] ένα μεγάλο πλοίο των 1.000 ατόμων», μολονότι, όπως ανέφερε, τα αεροδρόμια Ακτίου και Ιωαννίνων θα μπορούσαν να καλύψουν τις ανάγκες ενός μικρού ή μεσαίου homeport.
2. ένας επιβάτης κρουαζιέρας δεν θα επιλέξει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας για να ξεκινήσει την κρουαζιέρα, διότι αφενός «δεν την ξέρει» αφετέρου η πόλη «δεν έχει ούτε ξενοδοχείο σοβαρό και ακριβό και καλό ούτε θα φύγει [...] να πάει στα Σύβοτα», διότι, όπως εξήγησε οι ταξιδιώτες που επιλέγουν κρουαζιέρα στη Μεσόγειο, η πλειοψηφία των οποίων είναι μεγαλύτερης ηλικίας, επιθυμούν να επισκεφτούν λιμάνια-πόλεις ορόσημα,

όπως η Κέρκυρα, η Βενετία κ.ά. και δεν τους ενδιαφέρει ο τουρισμός «ήλιος και θάλασσα», τον οποίο εξυπηρετεί καλύτερα η κρουαζιέρα στην Καραϊβική.

5.8.2 Πρωτοβουλίες

Οι τοπικές αρχές έχουν προβεί σε ορισμένες ενέργειες, που αποσκοπούν στην ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας και εν γένει της τουριστικής ανάπτυξης της πόλης-λιμένα και της ευρύτερης περιοχής.

Σύμφωνα με το Στέλεχος ΔΑ ο Δήμος Ηγουμενίτσας έχει κάνει «κάποιες επαφές για να χτίσουμε την κρουαζιέρα τα επόμενα χρόνια», αλλά, πρόσθεσε, «δεν φαίνεται αυτές οι προσπάθειες να καρποφορούν στην παρούσα φάση». Ωστόσο, όπως είπε, «διανεμήθηκε ένας ψηφιακός χάρτης στους επιβαίνοντες των πλοίων» και σύντομα θα είναι διαθέσιμα ψηφιακά εργαλεία προβολής της περιοχής στους επιβάτες και ειδικότερα 3D ξεναγήσεις σε παραλίες και αξιοθέατα, με σκοπό να «κινηθεί το ενδιαφέρον τους πριν έρθουν με φυσικό τρόπο στην περιοχή» (Δήμος Ηγουμενίτσας, 2025). Επιπλέον, στα πλαίσια του εξωραϊσμού του παραλιακού μετώπου για τη βελτίωση της εικόνας και της λειτουργικότητας της πόλης (Μυλωνόπουλος 2021), ο Δήμος εκπονεί μια μελέτη που «προβλέπει [...] μια buffer zone από τη Γωνιά μέχρι το Δρέπανο μια πράσινη διαδρομή φύτευσης, η οποία να ενσωματώνει το λιμάνι στην πόλη¹», όπως ανέφερε το Στέλεχος Δ.Α. Επίσης, πρόσθεσε ότι «ο Δήμος εφαρμόζει κάποιο σχέδιο διαχείρισης των απορριμμάτων» σε μια προσπάθεια για ανακύκλωση, στην οποία, όπως είπε, θα συμβάλλει «η ολοκλήρωση του Πράσινου Σημείου στη Νέα Σελεύκεια» και παράλληλα υλοποιεί έργα καθαρισμού της θάλασσας και της παραλίας Δρεπάνου από πλαστικά σε συνεργασία με ΜΚΟ.

Το Στέλεχος ΠΕ αναφέρθηκε:

- Στη δημιουργία Καταδυτικού Πάρκου στα Σύβοτα, ένα έργο της Π.Ε. Θεσπρωτίας, που στοχεύει στην ανάπτυξη του καταδυτικού τουρισμού, στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου και στην προσέλκυση επενδύσεων σε πολυτελή ξενοδοχεία στην περιοχή, το οποίο είναι πιθανόν να υλοποιηθεί το φετινό καλοκαίρι.
- Στις παρεμβάσεις αποκατάστασης μνημείων στο Σούλι, όπως το εμβληματικό Κάστρο της Κιάφας, που στοχεύουν στην προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς του Σουλίου και στη δημιουργία μιας βιώσιμης κοινότητας.

- Στην εγκατάσταση σταθμού μέτρησης ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τις εκπομπές των πλοίων στην περιοχή του Λαδοχωρίου μετά από αίτημα των κατοίκων και στον τακτικό δειγματοληπτικό έλεγχο των υδάτων του λιμένα για την παρακολούθηση της μικροβιολογικής ποιότητας.
- Στις πρωτοβουλίες της Περιφέρειας Ηπείρου για την καθιέρωση και προώθηση του «Ηπειρώτικου Πρωινού» ως βασικού στοιχείου του τοπικού τουριστικού προϊόντος σε συνεργασία με τοπικούς φορείς, ξενοδόχους και παραγωγούς.
- Στις εκθέσεις -εγχώριες (Ζάππειο) και διεθνείς (Μόναχο, Παρίσι κ.ά.)-, που σχεδιάζει και συμμετέχει η Περιφέρεια Ηπείρου σε συνεργασία με τον Ε.Ο.Τ., τα κατά τόπους Εμπορικά Επιμελητήρια και τους Δήμους για την προώθηση των τοπικών προϊόντων και του τουριστικού προϊόντος της Ηπείρου, καθώς και την εξεύρεση νέων αγορών για τους τοπικούς επιχειρηματίες.
- Στις ενέργειες της Περιφέρειας για πιστοποιήσεις προϊόντων της Ηπείρου ως Π.Ο.Π. προϊόντων, όπως η Φέτα και το Κασκαβάλι.
- Σε δράσεις που υλοποιεί η Περιφέρεια για την ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας και την αναβάθμιση δεξιοτήτων.
- Σε εκδήλωση υποδοχής επιβατών κρουαζιέρας της Π.Ε. Θεσπρωτίας με τοπικά πιάτα και παραδοσιακούς χορούς.

Επίσης, στον ημερήσιο τύπο δημοσιεύθηκε μια πρωτοποριακή πρωτοβουλία τουριστικής ανάπτυξης, που υλοποιεί ο Δήμος Σουλίου για τη δημιουργία των πρώτων επίσημα οργανωμένων μοτοσυκλετιστικών διαδρομών (motorcucle passes) στην Ελλάδα σε συνδυασμό με ένα σύστημα ψηφιακής περιήγησης στα ιστορικά μνημεία και τα σημεία φυσικού ενδιαφέροντος της περιοχής (Κοντογιαννίδης, 2026).

Το Στέλεχος ΟΛ αναφέρθηκε στις εξής πρωτοβουλίες, που έχει προβεί ο ΟΛΗΓ για την προώθηση του τουρισμού κρουαζιέρας:

- Διοργάνωση ταξιδιού εξοικείωσης (familiarization trip) που πραγματοποιήθηκε με συμμετοχή διευθυντικών στελεχών μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας «ώστε να αναδειχτούν νέοι τουρισμοί και να μπει η Ηγουμενίτσα στο επίκεντρο της κρουαζιέρας».
- Επαφές της διοίκησης του Λιμένα με μεγάλες εταιρείες της κρουαζιέρας για ανάπτυξη

της κρουαζιέρας στην Ηγουμενίτσα με στόχο τόσο την αύξηση των προσεγγίσεων των κρουαζιερόπλοιων, οι οποίες εκτιμάται ότι θα υπερβούν τα επόμενα χρόνια τις εκατό, όσο και την μετατροπή του λιμένα Ηγουμενίτσας σε λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας.

- Προώθηση του τουριστικού προϊόντος της Ηπείρου και της Θεσπρωτίας στα πακέτα εισιτηρίων Ελλάδας-Ιταλίας
- Επίδειξη του «Ηπειρώτικου πρωινού» σε κρουαζιερόπλοια με τραχανά, ελληνικά τυριά και πίτες, προκειμένου να ενσωματωθεί στο μπουφέ του πρωινού τους.
- Πρόταση-πρόσκληση του ΟΛΗΓ προς τους τοπικούς Δήμους, την Περιφέρεια, το Επιμελητήριο κ.ά. για τη συγκρότηση συμβουλίου κρουαζιέρας για την από κοινού προώθηση της κρουαζιέρας και την αντιμετώπιση ζητημάτων που, ενδεχομένως, προκύψουν από αυτή τη δραστηριότητα.
- Έλεγχοι για την ποιότητα του θαλασσινού νερού, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση.

Επιπλέον, στον ημερήσιο τύπο δημοσιεύτηκε η συνάντηση των Διευθυνόντων Συμβούλων των Οργανισμών Λιμένων Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας, όπου συζητήθηκαν η ενίσχυση της περιφερειακής συνεργασίας και ο συντονισμός μεταξύ των δύο λιμένων για τη διαχείριση της υπερπληρότητας της κρουαζιέρας στην Κέρκυρα, που λειτουργεί πλέον σε 12-μηνιαία βάση (Ένωση Λιμένων Ελλάδος, 2026 Metaforespres, 2026).

Το Στέλεχος ΕΕ αναφέρθηκε στις παρακάτω πρωτοβουλίες του Εμπορικού Επιμελητηρίου για την ανάπτυξη του τουρισμού εν γένει, αλλά και του τουρισμού κρουαζιέρας:

- Διάθεση λεωφορείου για τη μεταφορά των επισκεπτών κρουαζιέρας στην πόλη.
- Δράσεις και πρωτοβουλίες για καθιέρωση της Θεσπρωτίας ως προορισμού 12μηνιαίας τουριστικής δραστηριότητας και όχι μόνο για ήλιο- θάλασσα.
- Ετήσια Έκθεση Τοπικών Αγροτικών Προϊόντων Θεσπρωτίας στην Ηγουμενίτσα.
- Ενεργή συνεργασία με την Ελληνική Λέσχη Harley Davidson για την πανευρωπαϊκή συγκέντρωση μοτοσυκλετιστών στο Δρέπανο το 2023. Στο πλαίσιο της διοργάνωσης διανεμήθηκε έντυπο και ηλεκτρονικό υλικό για την προβολή της Θεσπρωτίας με στόχο «να φτάσει το υλικό στα χέρια χιλιάδων φίλων της λέσχης για να το έχουν ενδεχομένως

σε επόμενο χρόνο σα σημείο αναφοράς για επίσκεψη».

- Συμμετοχή σε διεθνείς εκθέσεις, στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, για την προβολή των τοπικών επιχειρήσεων και του τουριστικού προϊόντος της περιοχής.
- Υλοποίηση έργων κατάρτισης για την αναβάθμιση των δεξιοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού και υιοθέτησης πράσινων πρακτικών στον ιδιωτικό τομέα, καθώς και προγράμματα για την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος και την ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας και των υπηρεσιών.

5.8.3 Προκλήσεις

Οι τοπικοί φορείς ρωτήθηκαν για τις πιθανές προκλήσεις που πιστεύουν ότι θα αντιμετωπίσει ο προορισμός συνολικά -ο λιμένας- η πόλη και η επικράτειά της- στην πορεία προς την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας. Σύμφωνα με τις διαπιστώσεις τους, οι βασικές προκλήσεις συνοψίζονται στις εξής διαστάσεις:

A. Αδυναμίες υποδομών – μεταφορών

- Περιορισμένοι δημόσιοι πόροι τόσο για συντήρηση και λειτουργία υποδομών όσο και για σχεδιασμό ολοκληρωμένης πολιτικής τουρισμού από την Τοπική Αυτοδιοίκηση (Στέλεχος ΔΑ).
- Ανεπαρκείς χώροι στάθμευσης και κυκλοφοριακή συμφόρηση (Στέλεχος ΠΕ)
- Ελλιπής σύνδεση του λιμένα με την αστική συγκοινωνία για τη μεταφορά επιβατών κρουαζιέρας (Στέλεχος ΕΕ).

B. Τουριστική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα

- Έλλειψη ταυτότητας της Ηγουμενίτσας και αναβαθμισμένων ξενοδοχειακών μονάδων, παράγοντες που επηρεάζουν την τουριστική ανάπτυξη και τη μετατροπή του λιμένα σε homeport ((Στελέχη ΔΑ, ΕΕ, ΟΛ, εκπρόσωπος Τ.Πρ.).
- Διαμόρφωση μιας θετικής εικόνας για τον προορισμό, προκειμένου να λειτουργήσει ως καταλύτης για την τουριστική προβολή (πρόθεση επιστροφής/σύστασης) και τη μακροπρόθεσμη κερδοφορία (Στελέχη Π, ΤΑ, ΕΕ).
- Ανάγκη για εστίαση στη διατήρηση της ποιότητας, στην αναβάθμιση του τουριστικού

προϊόντος της Θεσπρωτίας και στη διεύρυνση ωραρίου καταστημάτων και αρχαιολογικών χώρων προσβλέποντας:

- Οι νέοι αυτοκινητόδρομοι ως δυνητικοί διάδρομοι διαφυγής όχι μόνο ως διάδρομοι προσέλκυσης τουρισμού (Στέλεχος ΠΕ).
- Κίνδυνος δημιουργίας τουριστικής ανάπτυξης «δύο ταχυτήτων» στην Περιφέρεια Ηπείρου, ιδιαίτερα σε σύγκριση με τα Ιωάννινα (Στέλεχος Π).
- Ανταγωνισμός από αναδυόμενους γειτονικούς τουριστικούς προορισμούς, όπως η Αλβανία (Στέλεχος Π).
- Υπερκορεσμός των Συβότων και κίνδυνος απώλειας της τοπικής ταυτότητας του προορισμού (Στέλεχος Π, ΤΑ).
- Έλλειψη επαγγελματιών ξεναγών για την έγκυρη πληροφόρηση των τουριστών και την ανάδειξη λιγότερων προβεβλημένων αλλά αξιόλογων μνημείων (Στέλεχος ΕΕ).

Γ. Πολιτιστική κληρονομιά και διαχείριση πόρων

- Η έλλειψη μόνιμου προσωπικού και πόρων δυσχεραίνει την τακτική συντήρηση και την αποψίλωση των αρχαιολογικών χώρων, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες (π.χ. αρχαιολογικός χώρος Γιτάνης) (Στέλεχος ΕΕ).
- Εξάρτηση της λειτουργίας ορισμένων λαογραφικών μουσείων και εκκλησιών από εθελοντική προσφορά (Στέλεχος ΕΕ).

Δ. Περιβαλλοντικές προκλήσεις

- Ενδεχόμενοι κίνδυνοι ρύπανσης αέρα και θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη λειτουργία των πλοίων (π.χ. καύση μαζούτ) (Στελέχη ΠΕ, ΕΕ, ΔΑ).
- Ηχορύπανση λόγω συνεχών αφίξεων και αναχωρήσεων πλοίων κατά τη διάρκεια της νύχτας (Στέλεχος ΠΕ).
- Ανάγκη για εκπαίδευση πολιτών στη διαλογή απορριμμάτων (Στέλεχος ΔΑ).
- Αποτρεπτική επίδραση επιπλέον περιβαλλοντικών τελών στην προσέλκυση τουρισμού (Στέλεχος ΠΕ).

Ε. Επιχειρηματικότητα και οικονομία

- Μη διασφαλισμένο εισόδημα από την κρουαζιέρα διότι τα «κρουαζιερόπλοια δεν έρχονται σε τακτικά διαστήματα» (εκπρόσωπος ταξί).
- Επενδυτικό ρίσκο λόγω αβέβαιης οικονομικής συγκυρίας και μη διασφαλισμένης νέας αγοράς (Στέλεχος ΕΕ).
- Ενδεχόμενος ανταγωνισμός από μεγάλες επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων, με πιθανή μείωση των οφελών για την τοπική επιχειρηματικότητα και διαρροή εσόδων εκτός περιοχής (Στέλεχος ΔΑ).
- Χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες για μικρές επιχειρήσεις (π.χ. ψηφιακή κάρτα, υποβολή δηλώσεων κ.ά.) ή/και έλλειψη επιχειρηματικής εμπειρίας σε ορισμένες περιπτώσεις περιορίζουν το χρόνο ή τη βούληση των επιχειρηματιών για συμμετοχή σε εκπαιδευσεις περιβαλλοντικών πρακτικών και επαγγελματικής κατάρτισης (Στέλεχος ΕΕ).
- Ανάγκη ψηφιοποίησης υπηρεσιών και διαδικασιών (Στέλεχος ΠΕ).

ΣΤ. Θεσμικά Ζητήματα και Διακυβέρνηση

- Ανησυχίες των τοπικών φορέων για τις στρατηγικές προτεραιότητες του ΟΛΗΓ σε σχέση με τις ανάγκες και τις προσδοκίες των κατοίκων και των τοπικών επιχειρήσεων· ενδεχόμενο αντικρουόμενων συμφερόντων (Στελέχη ΠΕ, ΕΕ).

5.8.4 Προτάσεις για Μελλοντικές Δράσεις

Οι προτάσεις των στελεχών της τοπικής αυτοδιοίκησης και των εκπροσώπων των κλάδων τουριστικών πρακτόρων και ταξί για μελλοντικές δράσεις που θα μπορούσαν να ενισχύσουν τις προοπτικές ανάπτυξης homeport περιλάμβαναν τις παρακάτω συγκεκριμένες ενέργειες.

Α. Αναβάθμιση υποδομών και οδικής συνδεσιμότητας

- Αναβάθμιση οδικού άξονα Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας με στόχο τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και της συνδεσιμότητας της Ηπειρωτικής παράκτιας ζώνης (Στελέχη ΠΕ, ΔΑ).
- Ένταξη του κάθετου άξονα «Ηγουμενίτσα – Σαγιάδα – Μαυρομάτι / Παράκαμψη Ηγουμενίτσας» σε ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα, καθώς αποτελεί έργο

υψηλής προτεραιότητας για τη σύνδεση με το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου της πόλης (Στέλεχος ΠΕ).

- Δημιουργία επιπλέον χώρων στάθμευσης και αποσυμφόρηση της πόλης. Το Στέλεχος ΠΕ επισήμανε ότι «*θα πρέπει την κίνηση τη βαριά να τη βγάλεις απ' την πόλη μέχρι να γίνει ο περιφερειακός*».
- Κατασκευή μαρίνας στο παραλιακό μέτωπο της Ηγουμενίτσας, όπως είχε προβλεφθεί στον προγραμματικό σχεδιασμό του Ο.Λ.ΗΓ. του 2013, η οποία, σύμφωνα με το Στέλεχος ΠΕ, σε συνδυασμό με τα τουριστικά καταφύγια του Δήμου (Συβότων, Πλαταριάς και Σαγιάδας), των μαρίνων των Ιόνιων Νήσων και της Αδριατικής, θα προωθήσουν τον τουρισμό yachting (Στέλεχος ΠΕ. ενότητα). Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί ότι δεν υπάρχει αναφορά για την κατασκευή μαρίνας στην Ηγουμενίτσα στο νέο master plan του ΟΛΗΓ (ΟΛΗΓ, 2025).

B. Τουριστική ανάπτυξη και εμπλουτισμός προϊόντος

- Την προσαρμογή του τουριστικού προϊόντος στον τύπο τουρίστα κρουαζιέρας της πόλης, που είναι κάπως μεγαλύτερος σε ηλικία ή/και με δεσμεύσεις, αναδεικνύοντας την αυθεντικότητα, τη γαστρονομία και τον πολιτισμό, αλλά και την τοπική αγορά με τα «*εξαιρετικά καταστήματα ένδυσης που έχουμε πραγματικά στην πόλη*» (Στέλεχος ΔΑ).
- Την αρμονική λειτουργία μεταξύ λιμένα και πόλης όπου «*το λιμάνι γίνεται μέρος της πόλης*» μέσω κοινών δράσεων όπως φεστιβάλ ή υποδοχή της Πρωτοχρονιάς εντός του λιμένα με κατοίκους και επιβάτες, περιηγήσεις των κατοίκων σε κάποιο ελλιμενισμένο κρουαζιερόπλοιο κ.ά. (Στέλεχος ΔΑ).
- Ανάγκη δημιουργίας οργανωμένων πακέτων εκδρομών στην ενδοχώρα από τοπικά τουριστικά γραφεία με στόχο την αύξηση της παραμονής και της κατανάλωσης των επιβατών κρουαζιέρας στην περιοχή, καθώς και τη διάχυση των οικονομικών οφελών σε ένα ευρύτερο φάσμα τοπικών επιχειρήσεων και προορισμών (Στέλεχος ΤΑ, ΕΕ).
- Ανάγκη προσαρμογής του ωραρίου καταστημάτων και αρχαιολογικών χώρων στις αφίξεις κρουαζιερόπλοιων για τη μεγιστοποίηση των τουριστικών εσόδων και την καλύτερη εξυπηρέτηση των επισκεπτών (Στελέχη ΠΕ, ΕΕ).
- Ανάπτυξη ιεραρχημένου συστήματος προτεραιοποίησης στους αρχαιολογικούς χώρους

για τη βέλτιστη κατανομή των περιορισμένων πόρων συντήρησης (Στέλεχος ΕΕ).

- Ανάγκη διεύρυνσης της τουριστικής περιόδου για μείωση της εποχικότητας (Στέλεχος ΠΕ, ΕΕ).
- Ενεργοποίηση του ιδιωτικού κεφαλαίου για την ανακαίνιση υφιστάμενων μονάδων ή/και ανέγερση νέων, ιδανικά σε συνεταιριστικά σχήματα, τα οποία θα υποστηρίζουν τον ορεινό τουρισμό στη Θεσπρωτία, προσφέροντας μια ολοκληρωμένη πρόταση που θα συνδυάζει το φυσικό περιβάλλον με την τοπική πολιτιστική κληρονομιά (π.χ. ιστορικά χωριά Σουλίου) (Στέλεχος ΠΕ)
- Προώθηση της Ηγουμενίτσας «σαν περιοχή αυτό καθ' αυτό προορισμό για επισκεψιμότητα» και τη δημιουργία ενός «αφηγήματος», που να συνδέει την ταυτότητα του τόπου (ιστορία, πολιτισμός, φυσικό περιβάλλον) και την εμπειρία του επισκέπτη (Στέλεχος ΕΕ).
- Ανάγκη να διανέμεται κατά την αποβίβαση των επιβατών «ένα φυλλάδιο με τις ομορφιές της Θεσπρωτίας» (εκπρόσωπος Τ).
- Προβολή τοπικών προϊόντων εντός του λιμένα.

Γ. Προώθηση κρουαζιέρας και συνεργασίες Φορέων

Όλα ανεξαιρέτως τα Στελέχη προσέδωσαν ιδιαίτερη βαρύτητα στη συνεργασία μεταξύ των τοπικών και λιμενικών αρχών ως έναν καθοριστικής σημασίας παράγοντα για την ενίσχυση της θέσης της πόλης-λιμένα ως homeport και τη σύνδεσή του -σε συνδυασμό με την ενδοχώρα- με διεθνείς αγορές. Ειδικότερα έγιναν οι εξής προτάσεις:

- Επιδίωξη στενής συνεργασίας μεταξύ των δημόσιων φορέων της ενδοχώρας του Λιμένα Ηγουμενίτσας, δηλαδή της Περιφέρειας Ηπείρου, των Αντιπεριφερειών, των Δήμων (Ηγουμενίτσας, Σουλίου, Φιλιατών, Ιωαννιτών, Δωδώνης, Μετσόβου και Καλαμπάκας) και των Επιμελητηρίων, ώστε «να μπορέσουν να συντονιστούν στο σύνολό [τους και] σε συνεργασία με τον ΟΛΗΓ [...] να βγούνε δυναμικά με προοπτική για να αναδείξουν το τουριστικό προϊόν της περιοχής» (Στέλεχος ΟΛ). Σε αυτό το πλαίσιο απαιτούνται (Στέλεχος ΟΛ):
- Συμμετοχή των τοπικών φορέων από κοινού με τον ΟΛΗΓ σε εκθέσεις και, ιδιαίτερα,

«στη διεθνή έκθεση κρουαζιέρας που κάνει η CLIA στο Μαϊάμι».

- Επένδυση σε ειδικούς συμβούλους τουρισμού για την ανάδειξη των μοναδικών χαρακτηριστικών της περιοχής και την προώθηση του προορισμού.

Επίσης, η ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeporting στο Λιμένα Ηγουμενίτσας θα μπορούσε να ενισχυθεί μέσω της δημιουργίας κατάλληλων συνεργειών μεταξύ των περιφερειακών αερολιμένων και των εταιρειών κρουαζιέρας, με στόχο τη βελτίωση της αεροπορικής συνδεσιμότητας και, ιδανικά, τη μετατροπή των αεροδρομίων σε κόμβους fly-cruise (Στελέχη ΔΑ, ΟΛ).

Το Στέλεχος ΕΕ πρότεινε σε μια μελλοντική συνεργασία να συμπεριληφθούν ακόμη «τα Σώματα Ασφαλείας που επηρεάζονται [...] από την [τουριστική] κίνηση» και οι υγειονομικές υπηρεσίες που πιέζονται σε περιόδους αιχμής. Επίσης, επισήμανε ότι «ο δρόμος είναι κοινός [...] θέλουμε να κάνουμε γνωστό ότι η Θεσπρωτία είναι η περιοχή που μπορεί να δουλέψει δώδεκα μήνες το χρόνο» και πρόσθεσε ότι «χρειάζεται μια οργάνωση καλύτερη σε συγκεκριμένες δράσεις για να μπορέσει η μία δράση του ενός φορέα να συμπληρώνει τη δράση του άλλου».

Το θέμα της συνεργασίας μεταξύ των τοπικών φορέων και του ΟΛΗΓ, για την προώθηση της κρουαζιέρας τέθηκε επανειλημμένα και από το Στέλεχος Π, ώστε «μετά από γόνιμη συζήτηση και γόνιμες προτάσεις να μπορέσει η κρουαζιέρα να γίνει εφελκυστικό και τουριστικής ανάπτυξης της πόλης της Ηγουμενίτσας», έχοντας, παράλληλα, ως κοινό στόχο τη μετατροπή του λιμένα από σταθμό διέλευσης σε λιμένα αφετηρίας κρουαζιέρας, για «να μπορεί να έχει και ημερήσια επισκεψιμότητα ή και δύο μέρες» ανάλογα με «τι μπορούμε να προσφέρουμε σ' αυτόν ο οποίος πληρώνει το πακέτο της κρουαζιέρας».

Επίσης, ο εκπρόσωπος των ταξί πρότεινε «να μπορούσαν τα ταξί να μπαίνουν μέσα [στο λιμάνι], έστω στην επιστροφή, για να διευκολύνουμε τους ανθρώπους, που ήρθαν στην πόλη και άφησαν χρήματα»

5.8.5 Αναμενόμενα Οφέλη από το homeporting

Τα Στελέχη ΟΛ, ΔΑ και ΕΕ ανέφεραν ότι η οικονομία της περιοχής θα ενισχύονταν σημαντικά από:

- τον εφοδιασμό των κρουαζιερόπλοιων με τρόφιμα (ψάρια, λαχανικά, κρέατα, γαλακτοκομικά), ενισχύοντας «παραγωγικές μονάδες της αγροτικής παραγωγής, όπως επιχειρήσεις μεταποίησης εσπεριδοειδών, θερμοκήπια λαχανικών, ιχθυοκαλλιέργειες, μονάδες παραγωγής κρέατος και από την ένταξη του «Ηπειρώτικου πρωινού» στον μπουφέ των κρουαζιερόπλοιων
- την πετρέλευση των πλοίων, αλλά και την παροχή υπηρεσιών και προϊόντων καθαρισμού
- τη διαμονή επιβατών κρουαζιέρας και πληρώματος (καταλύματα, εστίαση, καφετέριες, μπαρ, σούπερ-μάρκετ, κομμωτήρια, καταστήματα καλλυντικών κ.ά.)

Αντίστοιχα οφέλη έχει ήδη η πόλη της Ηγουμενίτσας από τα μέλη των πληρωμάτων των επιβατικών/οχηματαγωγών πλοίων του Ομίλου Grimaldi και των Μινωικών γραμμών «που έχουν πια μόνιμη βάση το λιμένα της Ηγουμενίτσας», όπως ανέφερε το Στέλεχος ΟΛ, καθώς επισκέπτονται την πόλη για τις αγορές και την ψυχαγωγία τους κατά το διάστημα της παραμονής των πλοίων στο λιμάνι (περίπου 10-12 ώρες), «δηλαδή υπάρχει μια κινητικότητα μια ζωή» στην πόλη, προσθέτει.

Επιπλέον, η μετατροπή του Λιμένα Ηγουμενίτσας σε λιμάνι εκκίνησης/τερματισμού κρουαζιέρας σύμφωνα με το Στέλεχος ΕΕ «θα δημιουργήσει [...] νέες θέσεις εργασίας θα αυξήσει τον κύκλο εργασιών» και σύμφωνα με το Στέλεχος ΔΑ θα προσελκυστούν επενδύσεις στους τομείς των υπηρεσιών και της μεταποίησης ως αποτέλεσμα της ζήτησης. Το Στέλεχος ΕΕ επισήμανε μερικές ακόμη επιπτώσεις, όπως:

- θα «κινητοποιήσει ακόμη περισσότερο» τις υφιστάμενες εφοδιαστικές επιχειρήσεις να εξελιχθούν
- «θα δημιουργήσει νέες επιχειρήσεις» για να καλύψουν και νέες εξειδικευμένες ανάγκες της αγοράς κρουαζιέρας, όπως η τεχνική υποστήριξη πλοίων
- η ανάγκη για εξειδικευμένο προσωπικό θα οδηγήσει σε επενδύσεις στην εκπαίδευση και κατάρτιση του τοπικού πληθυσμού
- «θα εντάξει την πόλη της Ηγουμενίτσας στο τουριστικό χάρτη»
- θα επιτρέψει την πιο εύκολη ανάδειξη των τοπικών πολιτιστικών και λαογραφικών στοιχείων της Θεσπρωτίας, διότι οι επιβάτες θα διαμένουν περισσότερο χρόνο για να

γνωρίσουν την περιοχή και θα θελήσουν να συμμετάσχουν σε πολιτισμικές περιηγήσεις ή επισκέψεις σε μουσεία

Μία ακόμη επίπτωση, που εκτιμά το Στέλεχος ΕΕ ότι ενδεχομένως, να έχει η επαφή των επιβατών με τα τοπικά προϊόντα, κυρίως αυτά που εξάγονται, είναι να λειτουργήσει και ως ένας ιδανικός διάυλος προώθησής τους, συνδυάζοντας την άμεση πώληση με έμμεση διαφήμιση, ώστε στην επιστροφή τους οι ταξιδιώτες να τα αναζητήσουν σε καταστήματα της πατρίδας τους *«αντί να κάνουμε πολυδάπανες εκστρατείες διαφήμισης και προβολής»*.

Ο εκπρόσωπος Τ εκτιμά ότι το homeporting θα επηρεάσει θετικά τον κλάδο και δήλωσε ότι *«αυτό θα ήτανε πολύ καλό για μας [...] αν και τώρα ακόμα έχουμε τέτοια δρομολόγια [...] θα είχαμε στάνταρτ κάτι παραπάνω»*, αναφερόμενος στις μεταφορές επιβατών από/προς τα αεροδρόμια και τα ξενοδοχεία.

Το Στέλεχος ΠΕ έχει την άποψη ότι *«η Περιφέρεια θα έχει τεράστια οφέλη»*, ωστόσο, για *«να μπορέσει η κρουαζιέρα να γίνει εφελτήριο [...] τουριστικής ανάπτυξης της πόλης της Ηγουμενίτσας»* και, παράλληλα, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας να αποτελέσει αφετηρία προς τις υψηλής αναγνωρισιμότητας *«περιοχές που εύκολα μπορούν να επισκεφτούν»* (π.χ. Ζαγόρια, Νικόπολη), προϋποτίθεται η συνεργασία των τοπικών φορέων με τη νέα διοίκηση του ΟΛΗΓ και κατ' επέκταση με τις εταιρείες κρουαζιέρας για την προβολή του προορισμού και την αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος της Ηπείρου.

5.8.6 Οργανισμός διακυβέρνησης και συντονισμού

Η βιβλιογραφία αναδεικνύει τη σημασία πρωτοβουλιών που προωθούν τον διάλογο και τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων στον τομέα της κρουαζιέρας, συμπεριλαμβανομένων των τοπικών αρχών, των λιμένων, των εταιρειών κρουαζιέρας και της τοπικής κοινωνίας. Σε αυτό το πλαίσιο, η θεσμοθέτηση τοπικών συμβουλίων βιωσιμότητας κρίνεται απαραίτητη λόγω των μακροπρόθεσμων προοπτικών των δραστηριοτήτων κρουαζιέρας σε μια πόλη-λιμένα. Σύμφωνα με τον Pallis (2024), *«υπάρχουν διαθέσιμα διάφορα εργαλεία για τον συντονισμό του διαλόγου μεταξύ πόλεων, λιμένων και φορέων εκμετάλλευσης κρουαζιέρας σχετικά με το μέλλον των κρουαζιέρων στις πόλεις-λιμάνια και για την εμπλοκή της τοπικής κοινότητας και των ενδιαφερόμενων μερών*

σε σχετικές δράσεις», που θα διασφαλίσουν τον αμοιβαία επωφελή χαρακτήρα της συμβίωσης των πόλεων-λιμένων, των λιμένων και της κρουαζιέρας.

Σε ερώτηση για την ύπαρξη ή μη εξειδικευμένου φορέα διαχείρισης και προώθησης προορισμού, το Στέλεχος ΔΑ ανέφερε ότι στο Δήμο Ηγουμενίτσας λειτουργεί Τμήμα Τουρισμού με έναν υπάλληλο, οι αρμοδιότητες του οποίου καθορίζονται από τον Οργανισμό Εσωτερικής Υπηρεσίας, αλλά δεν υπάρχει εξειδικευμένος φορέας διαχείρισης και προώθησης προορισμού. Ωστόσο, όπως ανέφερε, *«αυτή τη στιγμή γίνεται προσπάθεια μέσω της Περιφέρειας Ηπείρου τώρα τελειώνει η μελέτη προορισμού να δημιουργηθεί ένα DMMO»* γεγονός που, σύμφωνα με το Στέλεχος ΔΑ, υποδηλώνει ότι αναγνωρίζεται η αναγκαιότητα της συνολικής διαχείρισης του προορισμού και η χρησιμότητα ενός DMO σε αυτή.

Το Στέλεχος ΠΕ επιβεβαίωσε ότι δεν υπάρχει θεσμικός φορέας με συντονιστικό ρόλο για τη διαχείριση της κρουαζιέρας σε περιφερειακό επίπεδο, προσθέτοντας ότι τον κεντρικό ρόλο στη διαχείριση της κρουαζιέρας τον έχει ο ΟΛΗΓ *«γιατί είναι και ο φορέας υποδοχής και ο φορέας προγραμματισμού [...] [με] άλλες εταιρείες»* και ότι οι τοπικοί φορείς *«πρέπει να είμαστε συνοδοιπόροι και βοηθοί στο να πετύχουνε τους στόχους που βάζουν»*. Σχετικά με το συντονισμό της τουριστικής προβολής της Ηγουμενίτσας, το Στέλεχος ΕΕ παρατήρησε ότι, μολονότι οι τοπικοί φορείς (Δήμοι, Περιφερειακή Ενότητα) και το Εμπορικό Επιμελητήριο *«όλοι κατευθυνόμαστε στην ίδια κατεύθυνση [...] ο καθένας αναπτύσσει διαφορετικά εργαλεία»*, ενώ σχετικά με το ρόλο της Δ/σης Τουρισμού της Περιφέρειας Ηπείρου, ανέφερε ότι είναι υπεύθυνη για θέματα προβολής και διαφήμισης όλης της Περιφέρειας *«αλλά αυτό δε σημαίνει και πολλά πράγματα για την περιοχή μας»*, καταλήγοντας ότι *«θα πρέπει να υπάρξει το επόμενο διάστημα μια πολύ καλύτερη συνεργασία των [δημόσιων] φορέων που εμπλέκονται με τον τουρισμό»*.

Να σημειωθεί στο σημείο αυτό ότι στις βασικές κατευθύνσεις του Νέου ΕΧΠ για τον τουρισμό και, ειδικότερα για την κρουαζιέρα, προβλέπεται η εκπόνηση σχεδίων διαχείρισης τόσο των τουριστικών προορισμών και των ευρύτερων περιοχών των πυλών κρουαζιέρας όσο και των επισκεπτών κρουαζιέρας για την καλύτερη εξυπηρέτησής τους αλλά και την προστασία του προορισμού από τις ταυτόχρονες αφίξεις κρουαζιερόπλοιων (ΥΠΕΝ & Υπουργείο Τουρισμού, 2026).

5.8.7 Στρατηγικό πλάνο

Στο άμεσο ερώτημα που τέθηκε προς τα στελέχη της τοπικής αυτοδιοίκησης και της λιμενικής αρχής για το αν υπάρχει σαφής στρατηγική κατεύθυνση για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeporting στο Λιμένα Ηγουμενίτσας, δόθηκαν οι παρακάτω απαντήσεις:

Το Στέλεχος ΠΕ δεν αναφέρθηκε σε συγκεκριμένη στρατηγική κατεύθυνση της Περιφέρειας Ηπείρου για την ανάπτυξη δραστηριότητας homeporting στο Λιμένα Ηγουμενίτσας, αλλά επισήμανε ότι «η Περιφέρεια Ηπείρου το τουριστικό προϊόν το οποίο διαθέτει προσπαθεί να το κάνει τέσσερις εποχές», επικεντρώνοντας τις προσπάθειές της στη γαστρονομία, τον εναλλακτικό τουρισμό κ.ά., καθώς, όπως ανέφερε, η συνεισφορά του λιμένα Ηγουμενίτσας στον τουρισμό είναι περιορισμένη.

Σε αναζήτηση στο διαδίκτυο για άντληση περισσότερων σχετικών πληροφοριών εντοπίστηκε το τετραετές πρόγραμμα (2026-2029) στρατηγικής τουριστικής επικοινωνίας που συγκρότησε η Περιφέρεια Ηπείρου (2025) με στόχο την ανάδειξη της Ηπείρου ως ενός αυθεντικού, βιωματικού και ελκυστικού προορισμού 12μηνης διάρκειας. Το πρόγραμμα επικεντρώνεται στη συνέργεια τριών βασικών πυλώνων για την τουριστική ανάπτυξη και την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και κοινωνίας: στο φυσικό περιβάλλον (ορεινοί όγκοι και παραθαλάσσιες περιοχές), στον πολιτισμό και την ιστορία (αρχαιολογικοί χώροι, παραδοσιακοί οικισμοί, γεφύρια και ηπειρώτικη γαστρονομία) και στον τουρισμό με έμφαση στον εναλλακτικό, περιπατητικό, θρησκευτικό και γαστρονομικό τουρισμό με στόχο την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Το πρόγραμμα τουριστικής προβολής περιλαμβάνει ψηφιακή προβολή, δημιουργία προωθητικού υλικού, αναβάθμιση της ενιαίας διαδικτυακής πύλης, εκπόνηση σχεδίου διαχείρισης κρίσεων, συμμετοχή σε εκθέσεις, διοργάνωση ταξιδιών εξοικείωσης και εκδηλώσεων που προωθούν τις τοπικές γεύσεις, ενίσχυση της αναγνωρισιμότητας της Ηπείρου ως τουριστικού προορισμού τεσσάρων εποχών με ενιαία τουριστική πολιτιστική ταυτότητα κ.ά. (Περιφέρεια Ηπείρου, 2025). Σχετικά με το Λιμένα της Ηγουμενίτσας, η αναθεώρηση του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου (ΠΧΠ) δείχνει σαφώς μια στρατηγική κατεύθυνση στην ενίσχυση

του τουριστικού του ρόλου, που αναγνωρίζει την αναγκαιότητα αξιοποίησής του και «ως λιμένα υποστήριξης και άλλων δραστηριοτήτων», όπως η κρουαζιέρα, στοχεύοντας κυρίως στην πρόσβαση των επιβατών σε τουριστικούς πόλους της Ηπείρου (Δωδώνη, Ιωάννινα, Μέτσοβο), εντούτοις δεν προσδιορίζει ποιο μοντέλο κρουαζιέρας επιδιώκεται (transit ή homeport) ή πώς θα συνδεθεί η λιμενική δραστηριότητα με την ενδοχώρα της Ηπείρου (ΦΕΚ 286 Α.Α.Π./28.11.2018).

Το Στέλεχος ΔΑ ανέφερε ότι ετησίως «το Γραφείο Τουρισμού εκπονεί Σχέδιο Τουριστικής Προβολής και Ανάπτυξης του Δήμου Ηγουμενίτσας και η κρουαζιέρα έχει μια ξεχωριστή θέση σε αυτό», ωστόσο οι προσπάθειες για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας βρίσκονται ακόμη σε «νηπιακό στάδιο». Από την τοποθέτηση του Στελέχους ΛΟ διαφάνηκε ότι υπάρχει συγκεκριμένος επιχειρησιακός σχεδιασμός από τη νέα διοίκηση του Λιμένα Ηγουμενίτσας για το μετασχηματισμό του λιμένα προς τη νέα λειτουργία του homeport. Ειδικότερα, το Στέλεχος ΟΛ ανέφερε ότι «υπάρχει σχεδιασμός από τη διοίκηση ώστε [...] οι εταιρείες κρουαζιέρας να χρησιμοποιούν το λιμένα της Ηγουμενίτσας σαν homeport» και ότι έχουν γίνει ήδη συζητήσεις με διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρας για την ένταξη της Ηγουμενίτσας στα δρομολόγια τους ως λιμένα αφετηρίας, αλλά, όπως διευκρίνισε «ακόμη είναι ρευστά τα πράγματα αναμένουμε να τελειώσουμε τις υποδομές».

5.8.8 Στάση τοπικής κοινωνίας

Ζητήθηκε από τα Στελέχη να εκτιμήσουν τον τρόπο που θα επηρεάσει η ταυτόχρονη παρουσία μεγάλου αριθμού επιβατών κρουαζιέρας την καθημερινότητα της τοπικής κοινωνίας και την φέρουσα ικανότητα των υποδομών της πόλης και της ευρύτερης περιοχής.

Το Στέλεχος ΔΑ εκτιμά πως «η τοπική κοινωνία είναι έτοιμη να αποδεχτεί έναν σημαντικό αριθμό τουριστών», παρότι οι κάτοικοι δεν είναι συνηθισμένοι σε αυξημένη τουριστική κίνηση και πρόσθεσε ότι ενδεχόμενες αντιδράσεις εξαιτίας περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τη λειτουργία των πλοίων μπορούν να προβλεφθούν με εφαρμογή μέτρων ελέγχου. Εντούτοις, εκτιμά πως «θα αργήσει πολύ η Ηγουμενίτσα ακόμη κι αν έχουμε δεκάδες πλοία να κοκκινίσει το δείκτη της φέρουσας ικανότητας» και πρόσθεσε πως με τις κατάλληλες

στρατηγικές διαχείρισης από τον ΟΛΗΓ και την ενεργή συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης θα αποφευχθούν τυχόν αρνητικές επιπτώσεις.

Την ίδια άποψη εξέφρασε και το Στέλεχος ΠΕ για τη θεσπρωτική ενδοχώρα, λέγοντας «δεν νομίζω να 'χουμε τέτοιο πρόβλημα γιατί είναι παρθένα η περιοχή»· δεν επέδειξε, όμως, την ίδια αισιοδοξία για την πόλη της Ηγουμενίτσας λόγω της έλλειψης χώρων στάθμευσης. Το Στέλεχος ΕΕ, επίσης, ανέφερε ότι «η Θεσπρωτία απέχει μακριά από αυτή την κατάσταση» με εξαίρεση μια ενδεχόμενη αύξηση του αριθμού των τουριστών κατά την περίοδο αιχμής, ενώ, μετά από σχετική ερώτηση, σχολίασε πως δεν θεωρεί πιθανό να εκτοπιστούν τοπικές οικονομικές δραστηριότητες από την ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, αντιθέτως, όπως ανέφερε, «θα δημιουργούσε ανάγκες για αύξηση [της προσφοράς]».

Σχετικά με το ενδεχόμενο η αυξημένη τουριστική πίεση να διαταράξει τη λειτουργία των τακτικών γραμμών προς Ιταλία και Κέρκυρα, το Στέλεχος ΟΛ σχολίασε πως η κίνηση των πλοίων στο λιμένα είναι ελεγχόμενη και προγραμματισμένη καθώς, όπως εξήγησε, εφαρμόζεται από τη λιμενική αρχή το σύστημα για τη διαχείριση των κινήσεων των πλοίων (VTS) σε συνδυασμό με το σύστημα ελλιμενισμού. Επίσης, αναφέρθηκε στο πλεονέκτημα του λιμένα, ότι συνδέεται άμεσα με την Εγνατία Οδό, γεγονός που επιτρέπει στους επιβάτες των κρουαζιερόπλοιων που ξεκινάνε εκδρομές να κατευθύνονται προς τον αυτοκινητόδρομο «χωρίς καθυστέρηση χωρίς μποτιλιάρισμα».

6. Συμπεράσματα

Η παρούσα έρευνα εξέτασε μέσω τριγωνισμού πρωτογενών και δευτερογενών δεδομένων κατά πόσο ο λιμένας Ηγουμενίτσας πληροί τις βασικές προϋποθέσεις, ώστε να γίνει λιμάνι homeport, σύμφωνα με τα κριτήρια που προσδιορίστηκαν από την επισκόπηση της βιβλιογραφίας και τα οποίοι αφορούν τόσο εσωτερικούς όσο και εξωτερικούς παράγοντες του λιμένα.

6.1 Χαρακτηριστικά λιμένα

Τα πρωτογενή και δευτερογενή δεδομένα καταδεικνύουν ότι ο λιμένας της Ηγουμενίτσας διαθέτει σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα τόσο σε επίπεδο υποδομών όσο και σε επίπεδο γεωγραφικής θέσης και διοικητικής οργάνωσης.

Ο λιμένας προσφέρει τις υποδομές και τις υπηρεσίες, που οι εταιρείες κρουαζιέρας θεωρούν απαραίτητες για να το επιλέξουν ως λιμάνι βάσης, καθώς είναι ένα σύγχρονο λιμάνι, ασφαλές, με δυνατότητα εξυπηρέτησης κρουαζιερόπλοιων και επιβατών σε διακριτή από τις υπόλοιπες δραστηριότητες του λιμένα περιοχή, με επαρκές βύθισμα, κατάλληλο δίαυλο προσέγγισης, εκτεταμένες θέσεις ελλιμενισμού, καθώς και σύστημα διαχείρισης της κυκλοφορίας και κατανομής θέσεων ελλιμενισμού. Ο σύγχρονος τερματικός σταθμός κρουαζιέρας και ο εξοπλισμός ασφαλείας και διαβατηριακού ελέγχου επιτρέπει την ταχεία εξυπηρέτηση μεγάλου αριθμού ταξιδιωτών, ιδιαίτερα τις ημέρες ταυτόχρονης από/επιβίβασης. Παράλληλα, τα ανταγωνιστικά κόστη, η εφαρμογή διεθνών προτύπων ποιότητας, περιβαλλοντικής διαχείρισης και ασφάλειας, σε συνδυασμό με επενδύσεις σε πράσινες τεχνολογίες και ενεργειακή μετάβαση, ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα του λιμένα. Επιπλέον, υπάρχει διαθέσιμος χώρος αναμονής και στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, ταξί και επιβατηγών οχημάτων (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020). Αν και η πλήρης λειτουργική απόδοση των νέων εγκαταστάσεων δεν μπορεί ακόμη να αξιολογηθεί εμπειρικά, οι διαθέσιμες υποδομές και τα εφαρμοζόμενα συστήματα διαχείρισης υποδεικνύουν ισχυρές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη αποτελεσματικών λειτουργιών homeporting.

Η γεωστρατηγική θέση της Ηγουμενίτσας στον θαλάσσιο διάδρομο Αδριατικής–Ιονίου, η δυνατότητα ένταξής της σε υφιστάμενα δρομολόγια της ευρύτερης περιοχής και η

γεωγραφική εγγύτητα του λιμένα τόσο με άλλα ελκυστικά λιμάνια της περιοχής και με αγορές -ώριμες και δυνητικές- προέλευσης επιβατών (Ιταλία, υπόλοιπη Ελλάδα, Βαλκάνια) όσο και με την πόλη της Ηγουμενίτσας και τους μοναδικούς φυσικούς/πολιτιστικούς πόρους της ενδοχώρας, είναι ένα ακόμη πλεονέκτημα σε σχέση με τα κριτήρια επιλογής για homeport. Επιπλέον, η συμμετοχή ιδιωτικού φορέα στη διαχείριση του λιμένα περιορίζει τις προκλήσεις σε επιχειρησιακά ζητήματα και δημιουργεί προϋποθέσεις ανάπτυξης συνεργασιών με εταιρείες κρουαζιέρας (Lekakou et al., 2009; Pallis et al, 2026; Papachristou et al, 2022; Rodrigue & Notteboom, 2013; Vaggelas & Pallis, 2024).

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας φαίνεται πως έχει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σύγκριση με άλλα ελληνικά λιμάνια ακόμα και σε ώριμους προορισμούς, τα οποία δεν έχουν επαρκείς υποδομές. Ωστόσο, η ύπαρξη κατάλληλων υποδομών δεν αρκεί από μόνη της για την επιτυχή καθιέρωση τακτικών λειτουργιών homeport. Για τη μετάβαση από το μοντέλο transit στο μοντέλο homeport, θα πρέπει να αξιολογηθούν οι γενικότερες συνθήκες της περιοχής υποδοχής, προκειμένου να διαπιστωθεί η σκοπιμότητα και η βιωσιμότητα μιας τέτοιας στρατηγικής ανάπτυξης (Niavis & Vaggelas, 2016:202).

6.2 Χαρακτηριστικά της ενδοχώρας

6.2.1 Προσβασιμότητα και μεταφορική συνδεσιμότητα

Η αξιολόγηση των χαρακτηριστικών της ενδοχώρας καταδεικνύει ότι ο λιμένας Ηγουμενίτσας διαθέτει σημαντικά πλεονεκτήματα, αλλά και ορισμένους περιορισμούς ως προς την ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeporting. Η απουσία διεθνούς αεροδρομίου με ποικίλες διεθνείς συνδέσεις μειώνει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στην προσέλκυση κίνησης homeport (Papachristou et al, 2022). Ωστόσο, η ύπαρξη τριών περιφερειακών αεροδρομίων, μαζί με το Διεθνές Αεροδρόμιο της Κέρκυρας, σε σχετική εγγύτητα θα μπορούσε να ενισχύσει, σύμφωνα με τα λεκτικά δεδομένα της έρευνας, τη συνδεσιμότητα του προορισμού. Βέβαια, η ικανότητά τους να υποστηρίξουν συστηματικές λειτουργίες homeporting είναι περιορισμένη, καθώς το Διεθνές Αεροδρόμιο της Κέρκυρας λειτουργεί ήδη υπό υψηλή εποχική ζήτηση, το Αεροδρόμιο του Ακτίου παρουσιάζει έντονη εποχικότητα και των Ιωάννινων διαθέτει περιορισμένο διεθνές δίκτυο. Συνεπώς, η

αεροπορική προσβασιμότητα συνιστά αναπτυξιακή πρόκληση, που ενδεχομένως να περιορίζει την άμεση δυνατότητα ανάπτυξης homeporting στην Ηγουμενίτσα. Παραταύτα, οι ερωτώμενοι εκτιμούν ότι στο πλαίσιο ανάπτυξης ενός μικρού ή μεσαίου περιφερειακού homeport, ο συνδυασμός των αεροδρομίων Ακτίου και Ιωαννίνων και η επικείμενη σύνδεση του λιμένα με δίκτυο πτήσεων υδροπλάνων μπορεί να καλύψει τις ανάγκες αεροπορικής τροφοδότησης, υποστηρίζοντας ένα λειτουργικό και γεωγραφικά ευέλικτο δίκτυο πρόσβασης προς τον λιμένα της Ηγουμενίτσας. Επίσης, από την έρευνα προέκυψε ότι η προσθήκη της συμπληρωματικής λειτουργίας του Αεροδρομίου Κέρκυρας μπορεί να ενισχύσει περαιτέρω τη συνολική συνδεσιμότητα, δημιουργώντας ένα πολυκεντρικό σχήμα air-sea link. Υπό αυτές τις συνθήκες, η απουσία άμεσης διεθνούς αεροπορικής πύλης μπορεί να μετριαστεί σημαντικά στο πλαίσιο ενός εξειδικευμένου homeport μοντέλου. Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία, τα ελκυστικά χαρακτηριστικά στην ενδοχώρα και η περιορισμένη παρουσία μεγάλων εταιρειών κρουαζιέρας σε αναδυόμενους προορισμούς και λιμένες κρουαζιέρας ευνοούν την ανάπτυξη εξειδικευμένων μορφών κρουαζιέρας με μικρότερα πλοία, τα οποία προσφέρουν πιο αυθεντικές και προσωποποιημένες εμπειρίες στους επισκέπτες, ενώ η αξιοποίηση των μοναδικών χαρακτηριστικών μπορεί να συμβάλει στη διάσπαση του «κοινωνικού κουκουλιού», ενισχύοντας την ουσιαστικότερη επαφή των επιβατών με την τοπική κοινωνία (Lekakou et al. 2011; Whyte et al., 2018).

Τα πρωτογενή και δευτερογενή δεδομένα υποδηλώνουν την οδική προσβασιμότητα μέσω του αυτοκινητοδρόμου της Εγνατίας Οδού ως ένα από τα ισχυρότερα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ηγουμενίτσας ως δυνητικού homeport, καθώς αφενός εξασφαλίζει γρήγορη και αξιόπιστη πρόσβαση από/προς το αεροδρόμιο Ιωαννίνων και την ενδοχώρα αφετέρου δίνει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης επιβατών που φτάνουν οδικώς από την ευρεία γεωγραφική ενδοχώρα (Ηπειρο, Θεσσαλία Δυτική Μακεδονία, Νότια Αλβανία) (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020· Pallis et al, 2026). Η έρευνα ανέδειξε την ανάγκη περαιτέρω αναβάθμισης της εθνικής οδού Ηγουμενίτσας-Πρέβεζας για την απρόσκοπτη σύνδεση του λιμένα με το αεροδρόμιο του Ακτίου, αλλά δε διαφάνηκε ότι η κατάσταση του δικτύου είναι απαγορευτική για την πρόσβαση από/προς το αεροδρόμιο, καθώς έχουν ολοκληρωθεί κυκλικοί κόμβοι και αναβάθμιση κάποιων τμημάτων του δρόμου. Ο χρόνος πρόσβασης των επιβατών από τα αεροδρόμια (1-1,5 ώρες) θεωρείται αποδεκτός. Επίσης, τονίστηκε η ανάγκη αναβάθμισης του οδικού άξονα Ηγουμενίτσας-Σαγιάδας, ώστε να αποσυμφορηθεί

η πόλη από την κίνηση του λιμένα και να ενισχυθεί ο οδικός τουρισμός από τη γειτονική Νότια Αλβανία και ευρύτερα (Βαλκάνια, Κεντρική Ευρώπη). Για την άνετη μεταβίβαση των επιβατών υπάρχει δυνατότητα για οργανωμένες μεταφορές από τοπικούς μεταφορείς ειδικά για τις ημέρες ταυτόχρονης αποβίβασης- επιβίβασης. Παράλληλα, η έντονη ακτοπολιτική δραστηριότητα του λιμένα ενισχύουν τη συνολική προσβασιμότητα της περιοχής.

6.2.2 Τουριστική χωρητικότητα

Η τουριστική χωρητικότητα ή φέρουσα ικανότητα της ενδοχώρας του λιμένα αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τη βιωσιμότητα ενδεχόμενων δραστηριοτήτων homeport, καθώς εκφράζει την ικανότητα της περιοχής να υποδέχεται και να εξυπηρετεί αυξημένο αριθμό επισκεπτών χωρίς να προκαλούνται φαινόμενα κορεσμού ή υποβάθμισης των τουριστικών πόρων (Fletcher et al.2019). Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι η ενδοχώρα του λιμένα έχει την ικανότητα να διασφαλίσει επαρκώς την παροχή των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με το homeporting, με την προϋπόθεση ότι δεν θα συμπίπτουν οι αφίξεις των κρουαζιερόπλοιων με τις αυξημένες τουριστικές ροές της περιόδου αιχμής. Συγκεκριμένα, η τουριστική δυναμικότητα της πόλης της Ηγουμενίτσας παραμένει συγκριτικά περιορισμένη. Αν και προσφέρονται οι βασικές υπηρεσίες φιλοξενίας, εστίασης, αναψυχής και μεταφορών, που απαιτούνται για τη διαμονή επιβατών πριν ή μετά την κρουαζιέρα (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020), το ξενοδοχειακό δυναμικό της πόλης χαρακτηρίζεται από μικρό αριθμό μονάδων και περιορισμένη παρουσία καταλυμάτων υψηλών κατηγοριών. Ως εκ τούτου, οι ερωτώμενοι υποστήριξαν ότι η εξυπηρέτηση αυξημένων ροών επιβατών homeporting θα απαιτούσε την αξιοποίηση και των γειτονικών τουριστικών περιοχών της Θεσπρωτίας. Επίσης, όσον αφορά τις εσωτερικές μεταφορές, αυτές καλύπτονται εν μέρει από τα δρομολόγια του ΚΤΕΛ Θεσπρωτίας, αλλά κυρίως από τοπικούς μεταφορείς.

Μολονότι τα πρωτογενή δεδομένα έδειξαν ότι οι εταιρείες κρουαζιέρας εκδηλώνουν έντονο ενδιαφέρον για την ενδοχώρα του προορισμού, όπως αποτυπώνεται στην υψηλή ζήτηση των προσφερόμενων εκδρομών, παράλληλα ανέδειξαν την περιορισμένη συμμετοχή της τοπικής επιχειρηματικότητας στην αξιοποίηση αυτής της ζήτησης. Ειδικότερα, διαπιστώθηκε περιορισμένη ή και ανύπαρκτη προσφορά οργανωμένων εκδρομών στην ενδοχώρα από τοπικούς τουριστικούς πράκτορες, καθώς και απουσία υπηρεσιών

επαγγελματικής ξενάγησης, πέραν των συνοδών υπαίθριων δραστηριοτήτων. Επιπλέον, καταγράφηκε έλλειψη συντονισμένης εκπροσώπησης του προορισμού από τους τοπικούς φορείς και τη διοίκηση του λιμένα σε διεθνείς εκθέσεις κρουαζιέρας. Αν και έχουν δημιουργηθεί προσφορές ανεξάρτητων επιλογών για περιηγήσεις μέσω ψηφιακών εργαλείων για τους ανεξάρτητους ταξιδιώτες, αυτά δεν μπορούν να ικανοποιήσουν την ανάγκη των επιβατών κρουαζιέρας που αναζητούν ασφάλεια και ευκολία στον προορισμό κατά την εξερεύνηση της τοπικής κουλτούρας και των ελκυστικών τουριστικών αξιοθέατων ενός νέου προορισμού (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020· Papachristou et al, 2022; Whyte et al. , 2018).

Η ύπαρξη σημαντικών φυσικών, πολιτιστικών και γαστρονομικών πόρων στη Θεσπρωτία, σε συνδυασμό με τη σχετικά χαμηλή τουριστική ένταση σε μεγάλο μέρος της ενδοχώρας, υποδηλώνει την ύπαρξη διαθέσιμου περιθωρίου για περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη. Παράλληλα, η γεωγραφική διασπορά των αξιοθέατων επιτρέπει την κατανομή των επισκεπτών σε διαφορετικές περιοχές, μειώνοντας τον κίνδυνο συγκέντρωσης της τουριστικής πίεσης. Ωστόσο, σε ορισμένους ιδιαίτερα δημοφιλείς παράκτιους προορισμούς, όπως τα Σύβοτα και η Πέρδικα κατά την περίοδο αιχμής, ενδέχεται να εμφανιστούν πιέσεις στις υποδομές και στην κυκλοφορία, γεγονός που καθιστά αναγκαία την εφαρμογή μέτρων διαχείρισης επισκεπτών και χωρικής κατανομής των εκδρομών.

6.2.3 Αναγνωρισιμότητα προορισμού

Η έρευνα διερεύνησε επίσης την αντιληπτή αναγνωρισιμότητα της Ηγουμενίτσας ως τουριστικού προορισμού, καθώς συσχετίζεται με παράγοντες κινήτρων του τουριστών, που επηρεάζουν την πρόθεση επίσκεψης (Esteve-Perez & Garcia-Sanchez, 2015). Τα πρωτογενή και ιδιαίτερα τα δευτερογενή δεδομένα της έρευνας συγκλίνουν στο ότι η Ηγουμενίτσα δεν αποτελεί από μόνη της ισχυρό τουριστικό πόλο διεθνούς αναγνωρισιμότητας. Αντιθέτως, λειτουργεί κυρίως ως πύλη πρόσβασης προς δημοφιλείς προορισμούς της ευρύτερης περιοχής, όπως η Πάργα, τα Ιωάννινα και τα Μετέωρα, μολονότι διαθέτει ελκυστικούς τουριστικούς προορισμούς, ήπιο κλίμα, αξιόλογους φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους, όμορφο τοπίο στο παραλιακό μέτωπο και δυνατότητες ανάπτυξης θεματικών μορφών τουρισμού, στοιχεία που μπορούν να ενισχύσουν τη συνολική εμπειρία των επισκεπτών (Whyte et al., 2018). Η θετική εμπειρία των επιβατών

που έχουν επισκεφτεί ή θα επισκεφτούν στο μέλλον την πόλη ενδέχεται να συμβάλλει τόσο στην αναγνωρισιμότητα του προορισμού όσο και στη διατήρηση ή ενίσχυση του ενδιαφέροντος των εταιρειών κρουαζιέρας για μελλοντικές προσεγγίσεις και ενδεχόμενες δραστηριότητες homeport.

6.2.4 Λειτουργίες ανεφοδιασμού πλοίων

Μία ακόμη σημαντική υπηρεσία που αναμένουν οι εταιρείες κρουαζιέρας από ένα λιμάνι είναι η διαχείριση αποβλήτων και ο εφοδιασμός των πλοίων στο διάστημα ανάμεσα στην αποβίβαση και την επιβίβαση, περίπου 8-12 ώρες (Μοίρα και Μυλωνόπουλος, 2020). Από την έρευνα προκύπτει ότι η τοπική εφοδιαστική αλυσίδα είναι σε θέση να εφοδιάσει τα πλοία με τρόφιμα, καύσιμα και υλικά. Η παραγωγική βάση της περιοχής, σε συνδυασμό με την ευρύτερη ενδοχώρα της Ηπείρου, μπορεί να υποστηρίξει την προμήθεια τροφίμων, εμφιαλωμένου νερού και αγροδιατροφικών προϊόντων υψηλής ποιότητας, όπως τυριά ΠΟΠ, ελαιόλαδο, μέλι, οίνο, αλιεύματα και προϊόντα ιχθυοκαλλιέργειας, ενώ η σύνδεση με την Εγνατία Οδό επιτρέπει την ταχεία τροφοδοσία από μεγαλύτερες παραγωγικές μονάδες της Ηπείρου και της Βόρειας Ελλάδας. Παράλληλα, υφίσταται δυνατότητα παροχής καυσίμων, αναλωσίμων και τεχνικών υπηρεσιών μικρής κλίμακας. Επιπλέον, οι τοπικές επιχειρήσεις διαθέτουν εμπειρία στον εφοδιασμό πλοίων της γραμμής Ελλάδας-Ιταλίας, ενώ υπάρχουν βασικές υποδομές logistics (BIO.ΠΑ.ΘΕ.)· η λειτουργία αποθηκευτικών χώρων ενισχύει την εφοδιαστική ικανότητα της περιοχής, παρέχοντας υποδομές συγκέντρωσης και διαχείρισης προμηθειών, που μπορούν να υποστηρίξουν τις ανάγκες ανεφοδιασμού κρουαζιερόπλοιων (Niavis & Vaggelas, 2016).

Ωστόσο, τα δευτερογενή δεδομένα δείχνουν περιορισμένο μέγεθος της τοπικής αγοράς, δημογραφική γήρανση και χαμηλή συμμετοχή της Περιφέρειας Ηπείρου στην εθνική παραγωγή, παράγοντες που ενδέχεται να περιορίσουν την ικανότητα των τοπικών επιχειρήσεων να ανταποκριθούν αυτόνομα στις απαιτήσεις ενός homeport μεγάλης κλίμακας (Niavis & Vaggelas, 2016). Συνεπώς, η Θεσπρωτία φαίνεται να διαθέτει επαρκή δυναμική για την εξυπηρέτηση περιορισμένων ή μεσαίων δραστηριοτήτων homeport, ιδίως όταν αξιοποιείται η παραγωγική και εμπορική ενδοχώρα της Ηπείρου ως συμπληρωματική πηγή εφοδιασμού, αλλά για δραστηριότητες homeport μεγαλύτερης κλίμακας, ενδεχομένως, να χρειαστεί διασύνδεση με εξειδικευμένες εφοδιαστικές αλυσίδες.

6.2.5 Δυνητική οικονομική συμβολή

Τα πρωτογενή και δευτερογενή δεδομένα συγκλίνουν στην εκτίμηση ότι ο τουρισμός και ειδικότερα η πιθανή ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeport στην Ηγουμενίτσα μπορούν να λειτουργήσουν ως σημαντικός μοχλός οικονομικής ανάπτυξης για τη Θεσπρωτία. Η βιβλιογραφία αναγνωρίζει τον τουρισμό ως παράγοντα ενίσχυσης του φυσικού, ανθρώπινου και τεχνολογικού κεφαλαίου, καθώς ενεργοποιεί επενδύσεις σε υποδομές, δημιουργεί θέσεις εργασίας και προκαλεί πολλαπλασιαστικές επιδράσεις σε ένα ευρύ φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων (Brida et al., 2010; Vayá et al., 2018). Στην περίπτωση της Θεσπρωτίας, τα αναμενόμενα οφέλη δεν περιορίζονται στις παραδοσιακές τουριστικές επιχειρήσεις, αλλά επεκτείνονται στην αγροδιατροφική παραγωγή, τις ιχθυοκαλλιέργειες, τη μεταποίηση, τις υπηρεσίες εφοδιασμού πλοίων, τις μεταφορές, την αποθήκευση, το λιανικό εμπόριο και ένα ευρύ φάσμα τοπικών υπηρεσιών που εξυπηρετούν τις ανάγκες επιβατών και πληρωμάτων.

Ιδιαίτερη σημασία αποδίδεται στη δυνατότητα τροφοδοσίας των κρουαζιερόπλοιων με τοπικά προϊόντα, όπως ψάρια, γαλακτοκομικά, κρέατα, φρούτα και προϊόντα του «Ηπειρώτικου Πρωινού», ενισχύοντας τη σύνδεση του τουρισμού με την τοπική γαστρονομία, που αποτελεί και απαίτηση των εταιρειών κρουαζιέρας, καθώς συμβάλλει στη δημιουργία μιας αυθεντικής εμπειρίας των επισκεπτών επί του πλοίου και με την τοπική παραγωγική βάση, αυξάνοντας τα τοπικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα (Chase & Alon, 2002; Diakomihalis et al., 2009; Pallis et al., 2026). Παράλληλα, η ανάπτυξη homeport θα μπορούσε να αυξήσει τη ζήτηση για καταλύματα, εστίαση, μεταφορές και οργανωμένες εκδρομές, αξιοποιώντας το ενδιαφέρον των επιβατών για περιηγήσεις στην ενδοχώρα, γεγονός που αναδεικνύει την υφιστάμενη περιορισμένη ανάπτυξη οργανωμένων τοπικών εκδρομών ως αναξιοποίητο πεδίο της τουριστικής αλυσίδας αξίας (Brida et al., 2010; Pallis et al., 2026). Επιπλέον, η ενίσχυση της αναγνωρισιμότητας της Ηγουμενίτσας και της Θεσπρωτίας στο διεθνές τουριστικό δίκτυο ενδέχεται να συμβάλει στην προσέλκυση νέων επενδύσεων και στην αύξηση των επαναλαμβανόμενων επισκέψεων, συνεπώς στη διεύρυνση της αγοράς στην οποία μπορεί να απευθυνθεί μελλοντικά ο προορισμός. Ως εκ τούτου, όπως επισημαίνει η βιβλιογραφία, η έκταση των αναπτυξιακών ωφελειών θα εξαρτηθεί από τον βαθμό συμμετοχής των τοπικών επιχειρήσεων στην

αλυσίδα αξίας της κρουαζιέρας, καθώς η περιορισμένη τοπική ενσωμάτωση μπορεί να οδηγήσει σε σημαντικές διαρροές οικονομικής αξίας προς εξωτερικούς παρόχους και επενδυτές, κάτι που επισημαίνουν και οι τοπικοί φορείς (Capó, Font & Nadal, 2007; Inchausti-Sintes, 2015).

6.2.6 Αντιλήψεις για την εφικτότητα homeport και βούληση τοπικών και λιμενικών αρχών

Εφικτότητα

Τα πρωτογενή δεδομένα υποδεικνύουν ότι η προοπτική ανάπτυξης δραστηριοτήτων homeport στην Ηγουμενίτσα αξιολογείται γενικά θετικά από τους τοπικούς και λιμενικούς φορείς. Ειδικότερα, από τους έξι ερωτώμενους οι πέντε εκτιμούν ότι είναι εφικτή η καθιέρωση homeport στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας υπό προϋποθέσεις, καθώς εντοπίζονται παράγοντες, που επηρεάζουν την εφικτότητα της ανάπτυξης homeport, όπως η απόσταση από τα περιφερειακά αεροδρόμια, η περιορισμένη αεροπορική συνδεσιμότητα και οι αδυναμίες της οδικής πρόσβασης προς το Αεροδρόμιο Ακτίου. Αντίθετα, ο εκπρόσωπος των τουριστικών πρακτόρων το θεωρεί ανέφικτο, λόγω τόσο της απουσίας διεθνούς αεροδρομίου όσο και της μη ανταγωνιστικής θέσης της πόλης της Ηγουμενίτσας σε σύγκριση με πόλεις λιμάνια-ορόσημα του Ιονίου και της Αδριατικής (Κέρκυρα, Βενετία, Ντουμπρόβνικ, Κοτό).

Ωστόσο, η πλειονότητα των συμμετεχόντων στην έρευνα ανέδειξαν κάποια συγκριτικά πλεονεκτήματα του λιμένα Ηγουμενίτσας, που μπορούν να υποστηρίξουν την εφικτότητα όπως:

- Ανταγωνιστικό κόστος λειτουργίας για την εταιρεία κρουαζιέρας
- Διαθεσιμότητα σύγχρονων υποδομών και χωρητικότητας
- Ευκολία επιχειρησιακής διαχείρισης (λιγότερη συμφόρηση, ταχύτερες διαδικασίες).
- Δυνατότητα εφοδιασμού με προϊόντα και υπηρεσίες.
- Πρόσβαση σε διαφορετικό τουριστικό προϊόν, αξιοποιώντας την ενδοχώρα της Ηπείρου.

Στο πλαίσιο αυτό, η Ηγουμενίτσα δεν ανταγωνίζεται εδραιωμένους προορισμούς κρουαζιέρας και λιμένες homeport της ίδιας περιοχής, επί παραδείγματι την Κέρκυρα, ως

τουριστική επωνυμία, αλλά προσφέρει μια διαφορετική και συμπληρωματική αξία στο δίκτυο της κρουαζιέρας με την έννοια του *συν-ανταγωνισμού*. Το συμπέρασμα αυτό συμφωνεί με τα πρωτογενή και δευτερογενή δεδομένα και τη βιβλιογραφική ανασκόπηση (Pallis & Arapi, 2016).

6.2.7 Στρατηγικός προσανατολισμός προς την ανάπτυξη homeport

Τα πρωτογενή και δευτερογενή δεδομένα καταδεικνύουν θετική στάση και σημαντικό βαθμό κινητοποίησης των τοπικών και περιφερειακών φορέων υπέρ της τουριστικής ανάπτυξης και της ενίσχυσης της κρουαζιέρας. Οι δράσεις προβολής του προορισμού, η ανάπτυξη ψηφιακών εργαλείων ενημέρωσης των επιβατών, οι παρεμβάσεις βελτίωσης του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος, οι περιβαλλοντικές πρωτοβουλίες, η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς, η προώθηση των τοπικών προϊόντων και η επένδυση στην εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού υποδηλώνουν την πρόθεση των φορέων να ενισχύσουν την ελκυστικότητα της περιοχής για τον τουρισμό και τη δραστηριότητα κρουαζιέρας.

Παρά τη θετική αυτή κατεύθυνση, δεν προκύπτει η ύπαρξη μιας σαφώς διατυπωμένης και κοινά αποδεκτής στρατηγικής ειδικά για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeport. Μολονότι το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο αναγνωρίζει τον τουριστικό ρόλο του λιμένα και τις δυνατότητες αξιοποίησής του για την κρουαζιέρα, δεν προσδιορίζει το επιδιωκόμενο μοντέλο ανάπτυξης (transit ή homeport) ούτε τον τρόπο διασύνδεσής του με την ενδοχώρα. Η πρόκληση για τους τοπικούς φορείς, σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας, είναι η μετάβαση από διάσπαρτες δράσεις τουριστικής ανάπτυξης σε μια συνεκτική στρατηγική διακυβέρνησης.

Ένα κρίσιμο ζήτημα για την ομαλή λειτουργία πόλης και λιμένα στο πλαίσιο της επιδίωξης προσέλκυσης δραστηριοτήτων homeport, όπως ανέδειξε η έρευνα, είναι η διαφοροποίηση των απόψεων μεταξύ της διοίκησης του λιμένα και των τοπικών φορέων σχετικά με τον υφιστάμενο σχεδιασμό για την κρουαζιέρα από την πλευρά του Ο.Λ.ΗΓ., γεγονός που υποδηλώνει την ύπαρξη ζητημάτων συντονισμού και επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση του συντονισμού και της επικοινωνίας μεταξύ Ο.Λ.ΗΓ., τοπικής αυτοδιοίκησης, Επιμελητηρίου, τουριστικών φορέων και επιχειρήσεων αναδεικνύεται σε κρίσιμο παράγοντα για την επιτυχή μετάβαση από το

μοντέλο διέλευσης σε ένα εξειδικευμένο μοντέλο homeport (Gui & Russo, 2011; Vrdoljak Raguž et al., 2012).

.

6.2.8 Εκτιμώμενη στάση της τοπικής κοινωνίας

Με βάση τα πρωτογενή και δευτερογενή δεδομένα, εκτιμάται ότι η τοπική κοινωνία της Θεσπρωτίας θα αντιμετώπιζε θετικά μια ενδεχόμενη ανάπτυξη δραστηριοτήτων homeport στην Ηγουμενίτσα. Σύμφωνα με το Μοντέλο Τουριστικής Ενόχλησης (Doxey's Irridex), οι στάσεις των κατοίκων επηρεάζονται από το επίπεδο τουριστικής ανάπτυξης και τις αντιλαμβανόμενες επιπτώσεις της. Δεδομένου ότι η Θεσπρωτία δεν συγκαταλέγεται στους κορεσμένους τουριστικούς προορισμούς της χώρας και η τουριστική δραστηριότητα παραμένει σχετικά περιορισμένη, η τοπική κοινωνία φαίνεται να βρίσκεται μεταξύ των σταδίων της ευφορίας και της απάθειας, όπου κυριαρχεί η προσδοκία οικονομικών ωφελειών και η αποδοχή της τουριστικής ανάπτυξης. Παράλληλα, αναγνωρίζονται πιθανοί κίνδυνοι που συνδέονται με αυξημένη τουριστική κίνηση, όπως η κυκλοφοριακή επιβάρυνση λόγω περιορισμένων χώρων στάθμευσης και απουσία περιφερειακής οδού στην Ηγουμενίτσα ή η περιβαλλοντική πίεση σε δημοφιλείς προορισμούς κατά την περίοδο αιχμής, όπως τα Σύβοτα και η Πέρδικα (Brida & Zapata (2010). Αν και ορισμένες από τις επιπτώσεις αυτές εκτιμάται ότι μπορούν να αντιμετωπιστούν μέσω κατάλληλου σχεδιασμού, διαχείρισης επισκεπτών και περιβαλλοντικής παρακολούθησης από τον Οργανισμό Λιμένος και την τοπική αυτοδιοίκηση, είναι ανάγκη να βρεθούν επιπλέον χώροι στάθμευσης στην πόλη για την ομαλή κυκλοφορία επιβατών και κατοίκων. Κατά τα άλλα η σύνδεση του λιμένα με την Εγνατία Οδό, οι εξωτερικές οδοί με διαχωριστική νησίδα και η διαχωρισμένη περιοχή κρουαζιέρας εξασφαλίζουν την αποσυμφόρηση τόσο του λιμένα όσο και της πόλης τις ημέρες της ταυτόχρονης παρουσίας χιλιάδων επιβατών κρουαζιέρας παράλληλα με την ακτοπλοϊκή κίνηση. Επιπλέον, δεν αναμένεται ουσιαστική διατάραξη της λειτουργίας των υφιστάμενων ακτοπλοϊκών συνδέσεων, καθώς η κίνηση των πλοίων στο λιμάνι είναι προγραμματισμένη και ελεγχόμενη.

Συνεπώς, η αποδοχή της ανάπτυξης homeport από την τοπική κοινωνία εκτιμάται ότι θα παραμείνει θετική, υπό την προϋπόθεση ότι τα οικονομικά οφέλη θα είναι ορατά στους κατοίκους και ότι οι αρνητικές επιπτώσεις θα παραμείνουν εντός των ορίων της φέρουσας ικανότητας της περιοχής. Ωστόσο, δεδομένου ότι η αποδοχή της τοπικής κοινότητας

επηρεάζει την επιτυχία της ανάπτυξης του homeporting, κρίνεται αναγκαία η υλοποίηση δράσεων ενημέρωσης, ευαισθητοποίησης και συμμετοχικής διακυβέρνησης, ώστε να ενισχυθεί η κοινωνική αποδοχή και η κατανόηση των αναμενόμενων οικονομικών και κοινωνικών οφελών (Lekakou et al., 2011).

6.3 Γενικό συμπέρασμα και προτάσεις

Η παρούσα έρευνα διερεύνησε την εφικτότητα ανάπτυξης δραστηριοτήτων homeport κρουαζιέρας στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας και τον δυνητικό ρόλο τους ως μοχλού τοπικής και περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης. Τα ευρήματα αναδεικνύουν ότι η περιοχή διαθέτει σημαντικές προϋποθέσεις για την ανάπτυξη ενός εξειδικευμένου περιφερειακού homeport, οι οποίες σχετίζονται με τη στρατηγική γεωγραφική της θέση, τη σύνδεση με την ενδοχώρα της Ηπείρου, τις δυνατότητες εξυπηρέτησης των επιβατών και των κρουαζιερόπλοιων, ιδιαίτερα τον εφοδιασμό τους, την ύπαρξη διαφοροποιημένων τουριστικών εμπειριών και τη σχετική φέρουσα ικανότητα της περιοχής.

Σε επίπεδο εφικτότητας και θεσμικής διάστασης, οι τοπικοί και λιμενικοί φορείς εμφανίζονται θετικά διακείμενοι στην προοπτική ανάπτυξης homeport και αναγνωρίζουν τη σημασία της κρουαζιέρας για την ενίσχυση της τουριστικής ταυτότητας της περιοχής. Ωστόσο, η απουσία σαφούς προσδιορισμού του μοντέλου κρουαζιέρας (transit ή homeport) στον υφιστάμενο σχεδιασμό αναδεικνύεται ως παράγοντας θεσμικής ασάφειας. Παράλληλα, επισημαίνεται η ανάγκη ενισχυμένου συντονισμού μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων, καθώς και η διαμόρφωση ενός μόνιμου μηχανισμού συνεργασίας και συντονισμού, που θα σχεδιαστεί σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες του προορισμού (Pallis, 2024), ενδεχομένως, ενός Τοπικού Συμβουλίου Διακυβέρνησης Κρουαζιέρας, που θα έχει ως αποστολή να σχεδιάζει πολιτικές, να συντονίζει τις δράσεις του Οργανισμού Λιμένος, των Δήμων (Ηγουμενίτσας και ενδοχώρας), της Περιφέρειας, του Επιμελητηρίου, των αεροδρομίων και των επιχειρήσεων, να διαμορφώνει κοινό όραμα για την ανάπτυξη του homeporting και να καταρτίζει σχέδια δράσης, να λειτουργεί ως μηχανισμός συντονισμού της εξωστρέφειας του προορισμού, συμπεριλαμβανομένης της συμμετοχής σε διεθνείς εκθέσεις και δράσεων προβολής, να παρακολουθεί τους δείκτες (αξιολόγηση

αποτελεσμάτων πολιτικών, ικανοποίηση επιβατών, κοινωνική αποδοχή κ.ά.), να εξετάζει ζητήματα βιωσιμότητας, να διασφαλίζει τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας και να επιλύει τυχόν συγκρούσεις μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών.

Σε οικονομικό επίπεδο, η ανάπτυξη homeport δύναται να λειτουργήσει ως μηχανισμός ενίσχυσης της τοπικής οικονομίας μέσω της ενεργοποίησης πολλαπλών κλάδων, όπως ο εφοδιασμός πλοίων, η εστίαση, η φιλοξενία, οι μεταφορές και η αγροδιατροφική παραγωγή. Παράλληλα, αναδεικνύεται η δυνατότητα αξιοποίησης τοπικών προϊόντων υψηλής προστιθέμενης αξίας, γεγονός που μπορεί να ενισχύσει τις διασυνδέσεις μεταξύ του τουριστικού και του παραγωγικού τομέα.

Υπό το πρίσμα αυτό, η περιορισμένη συμμετοχή τοπικών τουριστικών φορέων στην οργάνωση εκδρομών επιβατών κρουαζιέρας συνιστά σημαντική πηγή διαρροής εισοδήματος και αναδεικνύει την ανάγκη ανάπτυξης τοπικά σχεδιασμένων πακέτων εκδρομών, ενταγμένων σε ένα ολοκληρωμένο τουριστικό προϊόν. Η ανάπτυξη τέτοιων εκδρομών μπορεί να ενισχύσει τόσο την οικονομική απόδοση της κρουαζιέρας όσο και την ικανοποίηση των επιβατών, συμβάλλοντας παράλληλα στη βελτίωση της εικόνας του προορισμού και στην αύξηση της πιθανότητας επαναλαμβανόμενων επισκέψεων.

Δεδομένου ότι η αποτελεσματικότητα των πολλαπλασιαστικών επιδράσεων εξαρτάται από τον βαθμό συμμετοχής της τοπικής επιχειρηματικότητας στην τουριστική αλυσίδα αξίας, θα μπορούσε να εξεταστεί η ανάπτυξη ενός επιχειρηματικού δικτύου (cruise cluster) με τη συμμετοχή επιχειρήσεων που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την αλυσίδα αξίας του homeporting, όπως ναυτικοί πράκτορες, ξενοδοχειακές επιχειρήσεις, επιχειρήσεις εστίασης, εταιρείες μεταφορών, τουριστικά γραφεία, προμηθευτές πλοίων, τοπικοί παραγωγοί και πολιτιστικοί φορείς. Το επιχειρηματικό αυτό δίκτυο θα μπορούσε να λειτουργεί υπό την αιγίδα ή σε συνεργασία με το Τοπικό Συμβούλιο Διακυβέρνησης, έχοντας ως στόχο την ενίσχυση των συνεργασιών μεταξύ των εμπλεκόμενων επιχειρήσεων, την αύξηση της τοπικής προστιθέμενης αξίας, τη δημιουργία νέων προϊόντων (pre- και post-cruise πακέτα, θεματικές εμπειρίες, τοπική γαστρονομία, πολιτιστικές διαδρομές), και τον περιορισμό των οικονομικών διαρροών (Lekakou et al., 2011).

Σε στρατηγικό επίπεδο, η Ηγουμενίτσα φαίνεται να εντάσσεται περισσότερο σε ένα περιφερειακό δίκτυο κρουαζιέρας παρά να λειτουργεί ως πλήρως αυτόνομο homeport. Η συνεργασία και η συμπληρωματικότητα με την Κέρκυρα αναδεικνύονται ως κρίσιμες

παράμετροι για την ανάπτυξη ενός βιώσιμου εξειδικευμένου homeport μοντέλου, όπου οι λιμένες δεν λειτουργούν ανταγωνιστικά αλλά ως συμπληρωματικοί κόμβοι ενός ενιαίου περιφερειακού συστήματος κρουαζιέρας στην περιοχή του Ιονίου και της Αδριατικής. Η προσέγγιση αυτή αντανakλά τη λογική του *συν-ανταγωνισμού* (Pallis & Arapi, 2016), σύμφωνα με την οποία η συνεργασία και ο ανταγωνισμός συνυπάρχουν με στόχο την κοινή προώθηση της περιοχής ως προορισμού κρουαζιέρας, την ανάπτυξη συμπληρωματικών δρομολογίων, τη διαχείριση των ροών επιβατών, την ανταλλαγή πληροφοριών, τις κοινές δράσεις βιωσιμότητας και την ανάπτυξη θεματικών διαδρομών. Στο πλαίσιο αυτό, η Κέρκυρα μπορεί να λειτουργεί ως ισχυρή διεθνής αεροπορική πύλη και ώριμος κόμβος κρουαζιέρας, ενώ η Ηγουμενίτσα μπορεί να συμβάλει στην αποσυμφόρηση, στη διαφοροποίηση των προσφερόμενων εμπειριών και στην ανάδειξη της ενδοχώρας της Ηπείρου.

Συνολικά, η ανάπτυξη ενός περιφερειακού homeport στην Ηγουμενίτσα εμφανίζει σημαντικές δυνατότητες, υπό την προϋπόθεση ότι θα ενισχυθούν η αεροπορική συνδεσιμότητα, η θεσμική συνεργασία για τη διαμόρφωση ενός κοινού στρατηγικού οράματος για την κρουαζιέρα, η προσβασιμότητα, η τοπική επιχειρηματική συμμετοχή και η διασύνδεση με την εμπειρία του επιβάτη. Υπό αυτές τις συνθήκες, η κρουαζιέρα μπορεί να αποτελέσει ουσιαστικό μοχλό οικονομικής ανάπτυξης για τη Θεσπρωτία και την ευρύτερη περιοχή της Ηπείρου.

6.4 Περιορισμοί της έρευνας

Η παρούσα εργασία βασίζεται σε μελέτη περίπτωσης και, ως εκ τούτου, τα συμπεράσματά της επηρεάζονται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του συγκεκριμένου προορισμού και δεν μπορούν να γενικευθούν σε άλλους λιμένες κρουαζιέρας. Επιπλέον, η έρευνα αποτυπώνει τη χρονική συγκυρία διεξαγωγής της, γεγονός που συνεπάγεται ότι ορισμένα ευρήματα ενδέχεται να διαφοροποιηθούν στο μέλλον, καθώς η αγορά της κρουαζιέρας μεταβάλλεται δυναμικά.

Η ποιοτική προσέγγιση που υιοθετήθηκε, μέσω ημιδομημένων συνεντεύξεων με επιλεγμένους ειδικούς, συνεπάγεται ότι τα ευρήματα αντανakλούν τις αντιλήψεις και τις εμπειρικές γνώσεις των συμμετεχόντων και δεν αποτυπώνουν το σύνολο των απόψεων

όλων των εμπλεκόμενων μερών. Επιπλέον, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να εκφράσουν εκτιμήσεις σχετικά με τη δυνητική στάση της τοπικής κοινωνίας, χωρίς να έχει πραγματοποιηθεί άμεση έρευνα στους κατοίκους. Οι απαντήσεις ενδέχεται επίσης να επηρεάζονται από το επαγγελματικό πλαίσιο και την εμπειρία των συμμετεχόντων.

Επίσης, η εργασία εστιάζει στους παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη του homeporting και τις αναπτυξιακές προοπτικές του προορισμού, χωρίς να προχωρά σε ποσοτική αποτίμηση των οικονομικών επιδράσεων. Τέλος, οι προτάσεις πολιτικής βασίζονται στη σύνθεση της βιβλιογραφίας και στα ευρήματα της έρευνας, χωρίς να έχει αξιολογηθεί εμπειρικά η αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων μηχανισμών συνεργασίας ή διακυβέρνησης.

6.5 Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

Η μελλοντική έρευνα θα μπορούσε να επικεντρωθεί στην ποσοτική αποτίμηση των συνολικών οικονομικών επιδράσεων του homeporting στην τοπική οικονομία και να διερευνήσει τον βαθμό στον οποίο η συμμετοχή της τοπικής επιχειρηματικότητας στην αλυσίδα αξίας επηρεάζει τη δημιουργία τοπικής προστιθέμενης αξίας και τον περιορισμό των οικονομικών διαρροών.

Θα ήταν χρήσιμη, επίσης, η συγκριτική διερεύνηση άλλων αναδυόμενων και ώριμων homeports της Ελλάδας και της Μεσογείου, προκειμένου να εντοπιστούν βέλτιστες πρακτικές ανάπτυξης και διακυβέρνησης. Τέλος, η μελλοντική έρευνα θα μπορούσε να εξετάσει εμπειρικά εάν και πώς η συνεργατική διακυβέρνηση επηρεάζει την ανάπτυξη του homeporting και, μέσω αυτής, την τοπική οικονομία.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Durbarry, R. (2020a). Ηθική της έρευνας. Στο Γ. Αγιομυργιανάκης & Ν. Α. Μενεγάκη (Επιμ.), *Μέθοδοι Έρευνας για Φοιτητές του Τομέα του Τουρισμού* (σσ. 101-108). Αθήνα: Gutenberg.

Durbarry, R. (2020b). Η ερευνητική διαδικασία. Στο Γ. Αγιομυργιανάκης & Ν. Α. Μενεγάκη (Επιμ.), *Μέθοδοι Έρευνας για Φοιτητές του Τομέα του Τουρισμού* (σσ. 56-66). Αθήνα: Gutenberg.

Durbarry, R. & Durbarry A. (2020a). Αναπτύσσοντας μία ερευνητική πρόταση. Στο Γ. Αγιομυργιανάκης & Ν. Α. Μενεγάκη (Επιμ.), *Μέθοδοι Έρευνας για Φοιτητές του Τομέα του Τουρισμού* (σσ. 67-84). Αθήνα: Gutenberg.

Durbarry, R. & Durbarry, A. (2020b). Δειγματοληψία. Στο Γ. Αγιομυργιανάκης & Ν. Α. Μενεγάκη (Επιμ.), *Μέθοδοι Έρευνας για Φοιτητές του Τομέα του Τουρισμού* (σσ. 214-226). Αθήνα: Gutenberg.

Everett, S. & Aloudat, A. (2020). Ανάλυση ποιοτικών δεδομένων. Στο Γ. Αγιομυργιανάκης & Ν. Α. Μενεγάκη (Επιμ.), *Μέθοδοι Έρευνας για Φοιτητές του Τομέα του Τουρισμού* (σσ. 229-260). Αθήνα: Gutenberg.

- Fletcher, J., Fyall, A., Gilbert, D. & Wanhill, S. (2019). *Εισαγωγή στον Τουρισμό: Αρχές και Πρακτικές*. Λευκωσία: Broken Hill Publishers.
- Kotler, P., Bowen, T. J., Makens, J. & Baloglu, S. (2019). *Μάρκετινγκ Τουρισμού & Φιλοξενίας* (Σ. Κώντσας, Μετ.). Λευκωσία: Broken Hill Publishers Ltd.
- Metaforespress. (2026, January 28). *Συνάντηση «κορυφής» μεταξύ των λιμένων Ηγουμενίτσας και Κέρκυρας*. Ανακτήθηκε 4 Μαΐου, 2026, από metaforespress.gr/naftilia/synanτηση-koryphi-metaxu-ton-limenon/
- Ramseook-Munhurrun, P. & Durbarry, R. (2020a). Μεικτές μέθοδοι και τριγωνισμός. Στο Γ. Αγιομυργιανάκης & Ν. Α. Μενεγάκη (Επιμ.), *Μέθοδοι Έρευνας για Φοιτητές του Τομέα του Τουρισμού* (σσ. 172-180). Αθήνα: Gutenberg.
- Ramseook-Munhurrun, P. & Durbarry, R. (2020b). Φιλοσοφικές διαμάχες σχετικά με την έρευνα. Στο Γ. Αγιομυργιανάκης & Ν. Α. Μενεγάκη (Επιμ.), *Μέθοδοι Έρευνας για Φοιτητές του Τομέα του Τουρισμού* (σσ. 42-55). Αθήνα: Gutenberg.
- Αρχαιολογικό Μουσείο Ηγουμενίτσας. (χ.χ.). *Το Μουσείο: Η Πόλη*. Ανακτήθηκε 16 Δεκεμβρίου, 2025, από https://igoumenitsamuseum.gr/view_subpage/3/15/i-poli
- Γενικό Εμπορικό Μητρώο (Γ.Ε.ΜΗ.). (2026). *Κατανομή επιχειρήσεων ανά επιμελητήριο*. Ανακτήθηκε στις 23 Μαρτίου 2026 από <https://statistics.businessportal.gr/demography/chambers>
- ΔΕΔΔΗΕ. (2026, Φεβρουάριος 12). *Υπογραφή σύμβασης από τον ΔΕΔΔΗΕ για την κατασκευή τριών θέσεων ηλεκτροδότησης πλοίων από ξηράς (OPS) στο Λιμένα Ηγουμενίτσας* (Δελτίο Τύπου). Ανακτήθηκε από <https://www.deddie.gr/el/ypografi-symvasis-apo-ton-deddie-gia-tin-kataskevi-trion-theseon-ilektrodotisis-ploion-apo-xiras-ops-sto-limena-igoumenitsas/>
- Δήμος Ηγουμενίτσας. (2025, 8 Απριλίου). *Εγκρίθηκε από τον ΕΟΤ το σχέδιο Τουριστικής Προβολής του Δήμου Ηγουμενίτσας*. Ανακτήθηκε 25 Απριλίου, 2026, από <https://igoumenitsa.gr/egkrithike-apo-ton-eot-to-sxedio-touristikis-provolis-tou-dimou-igoumenitsas>
- Δήμος Ηγουμενίτσας. (2023, 24 Ιανουαρίου). *Έργα βελτίωσης ασφάλειας στο αστικό οδικό δίκτυο του Δήμου Ηγουμενίτσας*. Ανακτήθηκε 3 Ιανουαρίου, 2024, από <https://igoumenitsa.gr/erga-veltiosis-asfaleias-sto-astiko-odiko-diktyo-tou-dimou-igoumenitsas-2/>

Δήμος Ηγουμενίτσας. (2025, 12 Σεπτεμβρίου). *Ηγουμενίτσα: Το νέο υπαίθριο θέατρο στο Τσιπουρίκι ανοίγει αυλαία στον πολιτισμό!*. Ανακτήθηκε 7 Απριλίου, 2026, από <https://igoumenitsa.gr/igoymenitsa-to-neo-ypaithrio-theatro-sto-tsipoyriki-anoigei-aylaia-ston-politismo/>

Δήμος Ηγουμενίτσας. (χ.χ.). *Πολιτισμός & Αθλητισμός*. Ανακτήθηκε 5 Απριλίου, 2026, από <https://igoumenitsa.gr/politismos-athlitismos/>

Δήμος Ηγουμενίτσας: Πολυδύναμος πολιτιστικός χώρος το κτίριο της ΕΙΝ. (2026). *Epirus Online*. Ανακτήθηκε 5 Απριλίου, 2026, από <https://epirusonline.gr/eidiseis/ipeiros/d-igoymenitsas-polydynamos-politistikos-choros-to-ktirio-tis-ein/>

Δήμος Ηγουμενίτσας. (χ.χ.). *Σχέδιο Αστικής Προσβασιμότητας Δήμου Ηγουμενίτσας Δήμου Ηγουμενίτσας*. Ανακτήθηκε 25 Απριλίου, 2026 από <https://igoumenitsa.gr/sxedio-astikis-prosvasimotitas-dimou-igoumenitsas/>

Δήμος Ηγουμενίτσας. (χ.χ.). *Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ηγουμενίτσας*. Ανακτήθηκε 25 Απριλίου, 2026 από <https://igoumenitsa.gr/sbak/>

Διακομιχάλης, Μ. (2006). *Ο θαλάσσιος τουρισμός: Η εκτίμηση των επιδράσεων του στην ελληνική οικονομία μέσω του δορυφορικού λογαριασμού τουρισμού και της σύνδεσής του με το εθνικολογιστικό σύστημα* (Διδακτορική διατριβή), Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Εθνικό Αρχείο Διδακτορικών Διατριβών. doi:10.12681/eadd/15241

Ελληνική Δημοκρατία. (2010). *Κοινή Υπουργική Απόφαση 37338/1807/Ε.103/2010: Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση της άγριας ορνιθοπανίδας και των οικοτόπων της (ΦΕΚ 1495/Β/06-09-2010)*.

Ελληνική Εθνική Επιτροπή για την UNESCO. (χ.χ.). *Άυλη πολιτιστική κληρονομιά*. Ανακτήθηκε 17 Ιουνίου, 2026, από <https://unescogreece.gr/άυλη-πολιτιστική-κληρονομιά/>
Επιμελητήριο Θεσπρωτίας. (χ.χ.). *1^η Έκθεση Τοπικών Αγροτικών Προϊόντων Θεσπρωτίας «Ανακαλύψτε & δοκιμάστε τους θησαυρούς της Θεσπρωτίας»_9-10 Αυγούστου στην Ηγουμενίτσα* (Ανακοίνωση-Δελτίο Τύπου). Ανακτήθηκε 25 Ιανουαρίου, 2026, από <https://www.e-thesprotias.gr/pages/mhre5k0b678wnarfed0982wl>

Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2023). *Απογραφή πληθυσμού-κατοικιών 2021: Μόνιμος πληθυσμός κατά την 1η Ιανουαρίου 2021*. Ανακτήθηκε 10 Δεκεμβρίου, 2026, από <https://www.statistics.gr>

Έρχεται το Igoumenitsa Fashion Night 2025» από τον Εμπορικό Σύλλογο Ηγουμενίτσας (χ.χ.). <https://www.thespro.gr/2025/05/igoumenitsa-fashion-night-2025.html>

Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ) Α.Ε. (2025). *Ενημέρωση του επενδυτικού κοινού για την αξιοποίηση του Ξενία Ηγουμενίτσας*. Ανακτήθηκε 20 Ιανουαρίου, 2026, από https://hppc.gr/wp-content/uploads/2025/11/XENIA-Ηγουμενίτσας_-Ενημέρωση-επενδυτικού-κοινού_FNL.pdf

Εφορεία Αρχαιοτήτων Θεσπρωτίας. (χ.χ.). *Ανακαλύπτω την πόλη μου: Το πρώην Μοτέλ Ξενία*. Ανακτήθηκε 4 Ιανουάριου, 2026, από https://www.igoumenitsamuseum.gr/images/text_files/124769496659c66e1a50f5b1.64021250.pdf

Εφορεία Αρχαιοτήτων Θεσπρωτίας. (2015). *Ψηφίδες της βυζαντινής Θεσπρωτίας: Οδηγός για τον εκπαιδευτικό* [Έντυπο σε ψηφιακή μορφή]. Ανακτήθηκε 10 Δεκεμβρίου, 2025, από https://www.igoumenitsamuseum.gr/images/text_files/2045857141564b308d72b588.48081318.pdf

Ιδιωτικοποιείται και το αεροδρόμιο Ιωαννίνων!! Εγκρίθηκε και ξεκινά διεθνής διαγωνισμός για 40ετή παραχώρηση. (2026, 23 Απριλίου). *EpirusPost*. Ανακτήθηκε 27 Απριλίου, 2026, από <https://www.epiruspost.gr/idiotikopoieitai-kai-to-aerodromio-i/>

ΙΝΣΕΤΕ. (2025). *Περιφέρεια Ηπείρου: Ετήσια έκθεση ανταγωνιστικότητας και διαρθρωτικής προσαρμογής στον τομέα του τουρισμού για το έτος 2024*. Ανακτήθηκε 6 Δεκεμβρίου, 2025, από https://insete.gr/wp-content/uploads/2020/05/25-12_Epirus.pdf

Κάτσινος, Μ. (χ.χ.). *Δραστηριότητες και τα νέα του συλλόγου*. Πανελλήνια Ομοσπονδία Συλλόγων Σαρακατσαναίων. Ανακτήθηκε 3 Απριλίου, 2026, από <https://www.hxwsarakatsanwn.gr/component/k2/item/257-drastiriotites-thesprotias>

Καραγεώργος, Λ. (2017, Ιανουάριος 16). Πώς χάθηκε η «ελληνική» θάλασσα της Αδριατικής για την ακτοπολία μας. *Metaforespress* <https://www.metaforespress.gr/gnomi/πως-χάθηκε-η-ελληνική-θάλασσα-της-αδ/>

Κεφάλα, Θ. (2016). *Ανάπτυξη λιμανιών της Ελλάδας για τη λειτουργία τους ως λιμανιών αφετηρίας (homeports) στον τομέα της κρουαζιέρας*. Ευρωπαϊκό Κέντρο Αριστείας Jean Monnet, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών. Ανακτήθηκε 2026, 6 Ιανουαρίου, από <http://www.jmce.gr/portal/wp-content/uploads/2017/04/Kefala-anaptyksi-twn-limaniwn-ths-elladas-gia-th-leitourgia-tous-ws-limaniwn-afethrias.pdf>

- Κοντογιαννίδης, Ρ. (2026). Σούλι: Οι πρώτες μοτοσυκλετιστικές διαδρομές ερεινού τοπίου στη χώρα-Οι τρεις διαδρομές. *Έθνος*. Ανακτήθηκε 25 Μαΐου, 2026 από <https://www.ethnos.gr/greece/article/407120/soyliaoiprotosmotosykletistikiesdiadromesorei noytopioysthchoraoitreisdiadromes>
- Λαγός, Γ. Δ. (2018). *Τουριστική Οικονομική*, 2^η Έκδοση. Αθήνα: Κριτική.
- Λάμπρος, Μ. (2016, 4 Μαΐου). Η ιστορία του ελληνικού κρουαζιερόπλοιου και η σημερινή πραγματικότητα του τομέα της κρουαζιέρας. *Liberty Press*. Ανακτήθηκε 10 Μαρτίου, 2026 από <https://libertypress.gr/istoria-krouazieras/>
- Μάκος, Η. (2025). Ερειπώνει Το Βυζαντινό Αρχαιολογικό Πάρκο Της Οσδίνας Θεσπρωτίας. *diavouleusi.gr* Ανακτήθηκε 20 Ιανουαρίου, 2026, από <https://diavouleusi.gr/>
- Μάκος, Η. (2025, 25 Σεπτεμβρίου). Στους παλαιούς Νερόμυλους της Θεσπρωτίας. *PARAMYTHIAONLINE*. Ανακτήθηκε 20 Ιανουαρίου, 2026, από <https://www.paramythia-online.gr/58164/stous-palaious-neromyλους-tis-thesprotias/>
- Μοίρα, Π. και Μυλωνόπουλος Δ. (2020). Κρουαζιέρα, Κοινωνιολογικές, πολιτισμικές, οικονομικές, νομικές και περιβαλλοντικές προσεγγίσεις. Θεσσαλονίκη: Τζιόλα.
- Μουσελίκης, Σ. (1980). *Αρχαιότητες της Θεσπρωτίας*. Ιωάννινα: [χ.ε.].
- Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος. (2025). *Ξενοδοχειακό δυναμικό Ελλάδας 2025 – Ανά περιφέρεια, νομό και νησί & Δυναμικό κάμπινγκ Ελλάδας 2025*. Ανακτήθηκε 5 Δεκεμβρίου, 2025, <https://www.grhotels.gr/category/epicheirimatiki-enimerosi/statistika/dynamikotites/>
- Ο εξωτερικός χώρος του Τ3 του λιμένα Ηγουμενίτσας διαμορφώνεται ως «νησίδα» στο παράκτιο αστικό τοπίο της πόλης. (2025). *Thesprotikospalmos.gr* Ανακτήθηκε 5 Μαρτίου, 2026, από <https://www.thesprotikospalmos.gr/o-exoterikos-choros-tou-t3-tou-limena-igoumenitsas-diamorfonetai-os-nisida-sto-paraktio-astiko-topio-tis-polis/>
- Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε. (2013). *Επικαιροποίηση Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα Ηγουμενίτσας (Master Plan)*. Ηγουμενίτσα.
- Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε (χ.χ.). *Ιστορία του Λιμένα Ηγουμενίτσας* Ανακτήθηκε 24 Νοεμβρίου, 2025, από <https://www.olig.gr.epirusmarinas.com/index.php/el/limani/istoria-limena>
- Οργανισμός Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε.. (2025). *Μελέτη Προγραμματικού Σχεδιασμού (Master Plan) και ΣΜΠΕ του Λιμένα Ηγουμενίτσας. Τμήμα Α': Master Plan (M.P.), Α' Στάδιο* (Έκδοση R1.1 – Ορθή επανάληψη, Ιούλιος 2025). Αθήνα.

- Οργανισμός Φυσικού Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής. (χ.χ.). *Μ.Δ. Προστατευόμενων Περιοχών Ηπείρου*. Ανακτήθηκε στις 25 Ιουνίου 2026 από <https://necca.gov.gr/mdpp/m-d-prostatevomenon-periochon-ipeirou/>
- Πάλλης, Α., Βαγγέλας, Γ. Κ., Αράπη, Κ., Κλαδάκη, Π., & Παπαχρήστου, Α. (2017). *Η αναπτυξιακή προοπτική της κρουαζιέρας αφετηρίας στην Ελλάδα*. διαΝΕΟσις. Ανακτήθηκε από https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/10/limania_krouaziera_final_upd_4.10.17.pdf
- Περιφέρεια Ηπείρου. (2025, 13 Μαΐου). *Απόφαση υπ' αριθμ. 5/13-5-2025 τακτικής συνεδρίασης του Περιφερειακού Συμβουλίου Ηπείρου: Έγκριση του Ολοκληρωμένου Προγράμματος Τουριστικής Προβολής της Περιφέρειας Ηπείρου 2026–2029* [Πρακτικό συνεδρίασης]. Ανακτήθηκε 4 Απριλίου, 2026, από https://php.gov.gr/wp-content/uploads/2025/05/apofasi-5.15.13-2025.toyr_.probolh.%CF%818%CE%BE37%CE%BB9-%CF%80%CF%86%CF%85.pdf
- Περιφέρεια Ηπείρου. (2025). *Ολοκληρωμένο πρόγραμμα τουριστικής προβολής Περιφέρειας Ηπείρου 2026-2029*. Ειδική Υπηρεσία Διαχείρισης Προγράμματος «Ηπειρος 2021-2027». Ανακτήθηκε 4 Απριλίου, 2026 από https://www.espa-epirus.gr/projects/6034811?utm_source=chatgpt.com
- Περιφέρεια Ηπείρου. (χ.χ.). *Παραδοσιακοί οικισμοί Περιφέρειας Ηπείρου*. Ανακτήθηκε 15 Νοεμβρίου, 2025, από http://www.epirus.gov.gr/portal/images/stories/paradosiakoi_oikismoi/paradosiakoi_oikismoi_pinakas.pdf
- Ρακκάς, Γ. (2025). *Υπερτουρισμός: Ανέμελος καπιταλισμός και κοινωνική κρίση της πόλης*. Αθήνα: Πατάκη.
- Τρίτη αυλαία για την παράσταση «Με την σιωπή» από το Θεσπρωτικό Θέατρο. (2026). *thespro.gr*. Ανακτήθηκε 5 Μαΐου, 2026, από https://www.thespro.gr/2026/05/blog-post_612.html
- Σταθόπουλος, Δ. (2022). Παραμυθιά: Ένας προορισμός-έκπληξη στη Θεσπρωτία, με μονοπάτια, αρχαίο κάστρο και μια ζωνρή σύγχρονη αγορά. *Travel.gr*. Ανακτήθηκε 15 Νοεμβρίου, 2026, από <https://www.travel.gr/experiences/paramythia-enas-proorismos-ekplixi-st/>

- Τζάνης, Λ. (2018, Ιούλιος). Ηγουμενίτσα: Το μάτι του Κύκλωπα. Ανακτήθηκε 14 Δεκεμβρίου, 2025, *Thespro.gr*. Ανακτήθηκε από https://www.thespro.gr/2018/07/blog-post_89.html
- Τράπεζα της Ελλάδος. (2025). *Ταξιδιωτικές υπηρεσίες*. Ανακτήθηκε στις 23 Ιανουαρίου, 2025, από <https://www.bankofgreece.gr/statistika/ekswterikos-tomeas/isozygioplhrwmwn/taksidiwtikes-yphresies>
- Τριαθλητική Ομοσπονδία Ελλάδας. (2025, 30 Ιουνίου). Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Τριάθλου Ολυμπιακής Απόστασης Ηγουμενίτσα, Κυριακή 21 Σεπτεμβρίου 2025. Ανακτήθηκε από <https://hellatriathlon.gr/panellinio-protathlima-triathlou-olybiakis-apostasis-igoumenitsa-21-sept-25/>
- Τσάρτας, Π., Ζαγκότση, Σ. & Κυριακάκη, Α. (2020). *Τουρίστες, ταξίδια, τόποι. Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό*, 2^η Έκδοση. Αθήνα: Κριτική.
- Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (χ.χ.). *Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων «Βασιλέυς Πύρρος»*. Ανακτήθηκε 3 Δεκεμβρίου, 2025, από <http://www.ypa.gr/our-airports/kratikos-aerolimenas-iwanninwn-basileys-pyrros-kaiwp>
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. (2024). *Απόφαση ΑΔΑ: 630Η4653Π8-8ΟΒ*. Ανακτήθηκε 4 Νοεμβρίου, 2025, από <https://monopatia.necca.gov.gr/wp-content/uploads/2026/04/9.-1%CE%97-%CE%91%CE%A0%CE%9F%CE%A6%CE%91%CE%A3%CE%97-630%CE%974653%CE%A08-8%CE%9F%CE%92.pdf>
- Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας & Υπουργείο Τουρισμού. (2026). *Κοινή Υπουργική Απόφαση: Έγκριση Ειδικού Χωροταξικού Πλαισίου για τον Τουρισμό και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων αυτού*. Ανακτήθηκε 22 Μαΐου, 2026, από <https://ypen.gov.gr/eidiko-chorotaxiko-plaisio-gia-ton-tourismo/>
- Υπουργείο Πολιτισμού. (χ.χ.). *Ηπειρώτικο Πολυφωνικό Τραγούδι*. Άυλη Πολιτιστική Κληρονομιά της Ελλάδας. Ανακτήθηκε 2 Μαρτίου, 2026, από <https://ayla.culture.gr/catalogue/ipeirotiko-polyfoniko-tragoydi/>
- Υπουργείο Τουρισμού. (2023). *Μητρώο Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΜΗΤΕ) – Περιφερειακή Υπηρεσία Τουρισμού Ηπείρου*. Ανακτήθηκε 4 Νοεμβρίου, 2025, από <https://www.mintour.gov.gr>

Υπουργείο Πολιτισμού. (2012). *Νεκρομαντείο στο Μεσοπόταμο*. Οδυσσεύς – Πύλη του Ελληνικού Πολιτισμού. Ανακτήθηκε 16 Δεκεμβρίου, 2026, από http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=13721

Υπουργείο Τουρισμού, 2020. *Στρατηγική επιλογή του Υπουργείου Τουρισμού το Homeporting*. Δελτίο Τύπου, 10 Φεβρουαρίου. Ανακτήθηκε 8 Δεκεμβρίου, 2025, <https://mintour.gov.gr/stratigiki-epilogi-toy-ypourgeiou-toyrismoy-to-homeporting/>

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. (2019). *Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών (ESST) – Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων*. Αθήνα.

Ξενόγλωσση

Alcalá-Ordóñez, A., Brida, J. G., & Cárdenas-García, P. J. (2024). Has the tourism-led growth hypothesis been confirmed? Evidence from an updated literature review. *Current Issues in Tourism*, 27(22), 3571–3607. <https://doi.org/10.1080/13683500.2023.2272730>

Brida, J. G., & Zapata, S. (2010). Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*, 1(3), 205-226. <https://doi.org/10.1504/IJLTM.2010.029585>

Brida, J. G., & Pulina, M. (2010). A literature review on the tourism-led-growth hypothesis [Working Paper CRENoS 201017]. *Centre for North South Economic Research, University of Cagliari and Sassari*. Ανακτήθηκε 14 Ιανουαρίου, 2026, από <https://iris.uniss.it/handle/11388/263911>

Bagis, O., & Dooms, M. (2014). Turkey's potential on becoming a cruise hub for the East Mediterranean Region: The case of Istanbul. *Research in Transportation Business & Management*, 13, 6-15. Ανακτήθηκε 3 Μαΐου, 2026, από <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539514000704>

Capo, J., Font, A. R., & Nadal, J. R. (2007). Dutch disease in tourism economies: Evidence from the Balearics and the Canary Islands. *Journal of sustainable Tourism*, 15(6), 615-627. <https://doi.org/10.2167/jost698.0>

Chang, Y. T., Park, H., Liu, S. M., & Roh, Y. (2016). Economic impact of cruise industry using regional input-output analysis: a case study of Incheon. *Maritime Policy & Management*, 43(1), 1-18. <https://doi.org/10.1080/03088839.2015.1086837>

Chase, G., & Alon, I. (2002). Evaluating the economic impact of cruise tourism: a case study of Barbados. *Anatolia*, 13(1), 5-18. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2015.07.007>

- Cruise Lines International Association (CLIA). (2025). *State of the Cruise Industry Report 2025*. Ανακτήθηκε 8 Νοεμβρίου, 2025, από <https://cruising.org/sites/default/files/2025-05/State%20of%20the%20Cruise%20Industry%20Report%202025.pdf>
- da Luz, L. M., Antunes, A. P., Caldeirinha, V., Caballé-Valls, J., & Garcia-Alonso, L. (2022). Cruise destination characteristics and performance: Application of a conceptual model to North Atlantic islands of Macaronesia. *Research in Transportation Business & Management*, 43, 100747. Ανακτήθηκε 4 Δεκεμβρίου, 2025, από <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539521001309>
- Diakomihalis, M. N., Lekakou, M. B., Stefanidaki, E., & Syriopoulos, T. C. (2009, April). The economic impact of the cruise industry on local communities: The case of Greece. Paper presented at the 4th International Conference of the Aegean University, *Planning for the Future – Learning from the Past: Contemporary Developments in Tourism, Travel & Hospitality*, 3-5 April 2009, Rhodes. Ανακτήθηκε 8 Δεκεμβρίου, 2025, από https://www.researchgate.net/publication/233897825_The_Economic_Impact_of_the_Cruise_Industry_on_Local_Communities_The_case_of_Greece
- Esteve-Perez, J., & Garcia-Sanchez, A. (2015). Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands. *Maritime Economics & Logistics*, 17(3), 371-388. <https://doi.org/10.1057/mel.2014.21>
- Gargano, R., & Grasso, F. (2016). Cruise passengers' expenditure in the Messina port: A mixture regression approach. *Journal of International Studies*, 9(2). DOI: 10.14254/2071-8330.2016/9-2/1
- Gibson, P. (2006). *Cruise operations management*. Oxford: Butterworth-Heinemann. Ανακτήθηκε 10 Ιανουαρίου, 2026, από <http://ndl.ethernet.edu.et/bitstream/123456789/50646/1/15.pdf>
- Gui, L., & Russo, A. P. (2011). Cruise ports: a strategic nexus between regions and global lines—evidence from the Mediterranean. *Maritime Policy & Management*, 38(2), 129-150. <https://doi.org/10.1080/03088839.2011.556678>
- GTP Headlines. (2025, February 20). Study: Corfu's cruise industry injects millions into local economy. Ανακτήθηκε 5 Απριλίου, 2026, από <https://news.gtp.gr/2025/02/20/study-corfus-cruise-industry-injects-millions-into-local-economy/>

- Inchausti-Sintes, F. (2015). Tourism: Economic growth, employment and Dutch disease. *Annals of Tourism Research*, 54, 172-189. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2015.07.007>
- INSETE. (2025). *INSETE Intelligence statistical bulletin No. 100: Special edition – 2024 report*. Ανακτήθηκε 20 Ιανουαρίου, 2026, από https://insete.gr/wp-content/uploads/2025/04/Bulletin_EN_2024.pdf
- Kasimati, E., Dionysopoulou P. & Doulgeraki C. (2019). Cruise industry in Greece: Possibilities and prospects. *Journal of Ekonomi*, 1(2), 87-97. <https://izlik.org/JA73KK64CY>
- Lekakou, M., Pallis, A. & Vaggelas, G. (2009). Which homeport in Europe: The cruise industry's selection criteria. *Tourismos: an International Multidisciplinary Journal of Tourism*, vol. 4. <https://doi.org/10.26215/tourismos.v4i4.148>
- Lekakou, M., Stefanidaki, E., & Vaggelas, G. K. (2011, February). The economic impact of cruise to local economies: the case of an island. Στο *Athens Tourism Symposium*, 2-3 Φεβρουαρίου 2011 (σσ. 2-3). Αθήνα. Ανακτήθηκε 5 Δεκεμβρίου, 2025, από https://www.researchgate.net/publication/269094253_The_economic_impact_of_cruise_to_local_economies_The_case_of_an_island
- Logunova, N., Kalinkina, S., Lazitskaya, N., & Tregulova, I. (2020). Specifics of cruise tourism and features of creating a cruise tourism product. Στο *E3S Web of Conferences*, Vol. 217, p. 05005. Ανακτήθηκε 3 Απριλίου, 2026, από https://www.e3s-conferences.org/articles/e3sconf/abs/2020/77/e3sconf_ersme2020_05005/e3sconf_ersme2020_05005.html
- Marti, B. E. (1990). Geography and the cruise ship port selection process. *Maritime Policy & Management*, 17(3), 157-164. <https://doi.org/10.1080/030888390000000023>
- McCalla, R. J. (1998). An investigation into site and situation: Cruise ship ports. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 89(1), 44-55. <https://doi.org/10.1111/1467-9663.00005>
- McCarthy, J. (2003). The cruise industry and port city regeneration: The case of Valletta. *European Planning Studies*, 11(3), 341-350. <https://doi.org/10.1080/09654310303634>

- Ministry of Culture, 32nd Ephorate of Prehistoric and Classical Antiquities. (2008). *Historical and geographical atlas of the Greek-Albanian border*. Ministry of Culture.
- Moira, P. & Mylonopoulos, D. (2010). Passenger's satisfaction from cruising. Case studies from Greece. *International Journal of Culture and Tourism Research (IJCTR)*, vol. 12 (2), p.p. 139-150. Ανακτήθηκε 17 Φεβρουαρίου, 2026, από https://polyxenimoira.weebly.com/uploads/3/0/4/6/30464652/20._passengers_satisfaction_from_cruising.pdf
- Niavis, S., & Vaggelas, G. (2016). An empirical model for assessing the effect of ports' and hinterlands' characteristics on homeports' potential: The case of Mediterranean ports. *Maritime Business Review*, 1(3), 186-207. <https://doi.org/10.1108/MABR-06-2016-0013>
- Öztürk, U. A. (2023). Cruise Tourism in Japanese Coastal Cities: The Role of Revisit and Word-of-Mouth Intentions as Proxies for Behavior. *Journal of Tourismology*, 9(2), 180-194. <https://doi.org/10.26650/jot.2023.9.2.1347762>
- Pallis, A. A. (2024). Port-cities, ports and cruise: Enhancing a mutually beneficial symbiosis. Στο AIVP & MedCruise (Eds.), *Cruise Port City Compass: Global Cases Inspiring Sustainable Connections & Communities* (σσ. 15–19). AIVP & MedCruise. Ανακτήθηκε 1 Μαΐου, 2026, από <https://www.porteconomics.eu/port-cities-ports-and-cruise-enhancing-a-mutually-beneficial-symbiosis/>
- Pallis, A. & Arapi (2016). A multi-port cruise region dynamics and hierarchies in the Med. *Tourismos Journal* Vol. 11 (2), pp.168-201 DOI <https://doi.org/10.26215/tourismos.v11i2.472>
- Pallis, A., Rodrigue, J.-P., & Notteboom, T. (2026). *Cruise Ports*. In T. Notteboom, A. Pallis, & J.-P. Rodrigue (Eds.), *Port Economics, Management and Policy* (2nd ed.). Ανακτήθηκε 7 Νοεμβρίου, 2025 από https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part7_1/cruises-ports/
- Pallis, A. A., & Vaggelas, G. (2020). The changing geography of cruise shipping. In *Geographies of Maritime Transport* (pp. 170-191). Edward Elgar Publishing. <https://doi.org/10.4337/9781788976640.00015>
- Papachristou, A. A., Pallis, A. A., & Vaggelas, G. K. (2022). Cruise home-port selection criteria. *Research in Transportation Business & Management*, 45, 100584. Ανακτήθηκε 5

- Νοεμβρίου, 2025,
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539520301218?via%3Dihub>
- Papadopoulou, G. C. (2026). Resilience of Cruise Demand and the Role of Multimodal Accessibility: Evidence from Greek Ports. *Tourism and Hospitality*, 7(2), 55.
<https://doi.org/10.3390/tourhosp7020055>
- Papathanassis, A. (2020). The growth and development of the cruise sector: a perspective article. *Tourism Review*, 75(1), 130-135. <https://doi.org/10.1108/TR-02-2019-0037>
- Rodrigue, J. P., & Notteboom, T. (2013). The geography of cruises: Itineraries, not destinations. *Applied Geography*, 38, 31-42. Ανακτήθηκε 3 Φεβρουαρίου, 2026, από <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0143622812001373>
- Santos, M., Radicchi, E., & Zagnoli, P. (2019). Port's role as a determinant of cruise destination socio-economic sustainability. *Sustainability*, 11(17), 4542.
<https://doi.org/10.3390/su11174542>
- Smirnov, A., Smolokurov, E., Timofeeva, E., & Krovsh, S. (2022). Features of development of sea cruise tourism. *Transportation Research Procedia*, 61, 147-154.
<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.024>
- Satta, G., Parola, F., Penco, L., & Persico, L. (2015). Word of mouth and satisfaction in cruise port destinations. *Tourism Geographies*, 17(1), 54-75.
<https://doi.org/10.1080/14616688.2014.938689>
- Seidl, A., Guiliano, F., & Pratt, L. (2006). Cruise tourism and community economic development in Central America and the Caribbean: The case of Costa Rica. *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 4(2), 213-224.
DOI: 10.25145/j.pasos.2006.04.015
- Soriani, S., Bertazzon, S., Cesare, F. D., & Rech, G. (2009). Cruising in the Mediterranean: structural aspects and evolutionary trends. *Maritime Policy & Management*, 36(3), 235–251. DOI:10.1080/03088830902861128
- Vaggelas, G. K. & Pallis, A. A., 2024) (2024). GREPORT 2024: Report on Greek Ports. Piraeus: Ports & Shipping Advisory. Ανακτήθηκε 21 Μαρτίου, 2026, από http://psadvisory.eu/wp-content/uploads/2024/12/12_2024_Greport_Final_Pages_web.pdf

- Vayá, E., Garcia, J. R., Murillo, J., Romaní, J., & Suriñach, J. (2018). Economic impact of cruise activity: The case of Barcelona. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 35(4), 479-492. <https://doi.org/10.1080/10548408.2017.1363683>
- Vrdoljak Raguž, I., Peručić, D., & Pavlić, I. (2012). Organization and implementation of integrated management system processes – Cruise Port Dubrovnik. *International Review of Management and Marketing*, 2(4), 199–209. Ανακτήθηκε 4 Μαΐου, 2026, από <https://izlik.org/JA99WG43CG>
- Whyte, L. J., Packer, J., & Ballantyne, R. (2018). Cruise destination attributes: measuring the relative importance of the onboard and onshore aspects of cruising. *Tourism Recreation Research*, 43(4), 470–482. <https://doi.org/10.1080/02508281.2018.1470148>
- Wild, P. & Dearing, J. (2000) Development of and prospects for cruising in Europe, *Maritime Policy and Management*, Vol. 27, No. 4, pp. 315-333. <https://doi.org/10.1080/030888300416522>
- Zhu, Y., & Cheng, J. (2020). Selecting a coastal cruise port of call location in mainland China using the AHP method. *Journal of Shipping and Trade*, 5(1), 1–18. <https://doi.org/10.1186/s41072-020-00066-y>

Παράρτημα Α: Κατανομή των επιχειρήσεων του ΓΕΜΗ για το Επιμελητήριο Θεσπρωτίας

ΚΑΔ (κατά σύσταση)	Αριθμός επιχειρήσεων	% επί του συνόλου
Θ- Δραστηριότητες υπηρεσιών παροχής καταλύματος και υπηρεσιών εστίασης	873	22,65%
Ζ- Χονδρικό και λιανικό εμπόριο- επισκευή μηχανοκίνητων οχημάτων και	956	20,16%
ΣΤ- Κατασκευές	551	13,62%
Δ- Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου, ατμού και κλιματισμού	303	10,59%
Η- Μεταφορά και αποθήκευση	117	4,63%
ΙΘ- Άλλες δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών	181	4,56%
Γ- Μεταποίηση	242	4,36%
ΙΓ- Επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές δραστηριότητες	135	3,91%
ΙΔ- Διοικητικές και υποστηρικτικές δραστηριότητες	119	3,83%
ΙΣΤ- Εκπαίδευση	108	2,46%
Α- Γεωργία, δασοκομία και αλιεία	97	2,30%
ΙΗ- Τέχνες, διασκέδαση και ψυχαγωγία	70	2,04%
ΙΒ- Διαχείριση ακίνητης περιουσίας	46	1,73%
Ι- Ενημέρωση και επικοινωνία	39	1,19%
ΙΖ- Δραστηριότητες σχετικές με την ανθρώπινη υγεία και την κοινωνική	24	0,87%
ΙΑ- Χρηματοπιστωτικές και ασφαλιστικές δραστηριότητες	28	0,71%
Β- Ορυχεία και λατομεία	8	0,16%
ΙΕ- Δημόσια διοίκηση και άμυνα- υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	4	0,15%
Ε- Παροχή νερού. Επεξεργασία λυμάτων, διαχείριση αποβλήτων και	4	0,6%

Πηγή: Statistics ΓΕΜΗ,2026. Επεξεργασία συγγραφέα.

Παράρτημα Β: Ερωτηματολόγια

Α. Ερωτήσεις προς Στέλεχος ΟΛ

1. Ποια είναι η σημερινή εικόνα του λιμένα όσον αφορά την εξυπηρέτηση κρουαζιερόπλοιων και πώς αξιολογείτε την τρέχουσα δυναμική του;
2. Υπάρχει σαφής στρατηγική κατεύθυνση από τη διοίκηση του Ο.Λ.ΗΓ. για τη μετάβαση από το μοντέλο διέλευσης (transit) στο μοντέλο αφετηρίας (homeport) βραχυπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα; Αν ναι, σε πιο στάδιο υλοποίησης βρίσκεται και ποιοι είναι οι κύριοι ανασταλτικοί παράγοντες σε περίπτωση απουσίας τέτοιου σχεδιασμού;
3. Πώς επηρεάζει η πρόσφατη αλλαγή στο ιδιοκτησιακό καθεστώς του λιμένα (ιδιωτικοποίηση) τις προθέσεις και το επενδυτικό πλάνο για την ανάπτυξη της κρουαζιέρας;
4. Πώς αξιολογείτε τον ανταγωνισμό από γειτονικούς λιμένες (π.χ. Κέρκυρα, Πρέβεζα, Αλβανία); Υπάρχουν περιθώρια συνεργασίας ή το πλεονέκτημα των υποδομών τους καθιστά την Ηγουμενίτσα δευτερεύουσα επιλογή;
5. Θεωρείτε επαρκείς τις υπάρχουσες λιμενικές υποδομές (κρηπιδώματα, τερματικοί σταθμοί) για την υποστήριξη homeporting; Ποιες εξειδικευμένες υπηρεσίες λείπουν και ποια επενδυτικά έργα βρίσκονται σε εξέλιξη ή σχεδιασμό;
6. Ποια θεωρείτε τα βασικά γεωγραφικά και λειτουργικά πλεονεκτήματα του λιμένα (π.χ. Εγνατία Οδός, εγγύτητα με Ιόνιο/Αδριατική) που θα μπορούσαν να προσελκύσουν εταιρείες κρουαζιέρας;
7. Ποιες είναι οι κύριες προκλήσεις στη συνδεσιμότητα, με δεδομένη την απόσταση από μεγάλα διεθνή αεροδρόμια;
8. Πόσο εφικτή θεωρείτε τη δημιουργία ενός ισχυρού συνδέσμου (air-sea link) μέσω των αεροδρομίων Ακτίου, Ιωαννίνων ή Κέρκυρας;
9. Είναι η τοπική εφοδιαστική αλυσίδα (logistics) σε θέση να υποστηρίξει τις αυξημένες απαιτήσεις τροφοδοσίας και τεχνικής υποστήριξης που απαιτεί ένα κρουαζιερόπλοιο που ξεκινά το ταξίδι του από την Ηγουμενίτσα;
10. Με ποιο τρόπο μπορεί ο λιμένας και η πόλη να διαχειριστούν την αυξημένη τουριστική πίεση χωρίς να διαταραχθεί η λειτουργία των τακτικών γραμμών προς Ιταλία/Κέρκυρα;
11. Ποια είναι τα αναμενόμενα οφέλη για την τοπική οικονομία και πώς μπορεί το homeporting να λειτουργήσει ως μοχλός ανάπτυξης για τις επιχειρήσεις της περιοχής; Υπάρχουν μηχανισμοί διαβούλευσης με την τοπική κοινωνία και τους επαγγελματικούς φορείς (π.χ. Επιμελητήριο) για τη δημιουργία ενός κοινού «Cruise Cluster»; (συνεργατικού σχηματισμού)
12. Ποια είναι η στρατηγική για την «πράσινη» μετάβαση του λιμένα; Υπάρχουν σχέδια για υποδομές ηλεκτροδότησης πλοίων (shore power/cold ironing), χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και συγκεκριμένες δράσεις για τη μείωση των ρύπων και τη διαχείριση αποβλήτων;
13. Υπάρχουν ενεργές συνεργασίες ή πρωτοβουλίες με διεθνείς εταιρείες κρουαζιέρας για την ένταξη της Ηγουμενίτσας στα δρομολόγια τους ως λιμένα αφετηρίας;
14. Ποια είναι η άποψή σας για την αναγνωρισιμότητα (branding) της Ηγουμενίτσας ως αυτόνομου τουριστικού προορισμού στη διεθνή αγορά;

Β. Ερωτήσεις προς Στέλεχος ΠΕ

1. Ποια είναι η επίσημη θέση της Περιφέρειας Ηπείρου σχετικά με την ανάπτυξη δραστηριότητας homeporting στον Λιμένα Ηγουμενίτσας και πώς εντάσσεται αυτή στο ευρύτερο Στρατηγικό Σχέδιο Τουριστικής Ανάπτυξης της Ηπείρου;
2. Ποια θεωρείτε τα σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ηγουμενίτσας έναντι άλλων λιμένων της Αδριατικής και του Ιονίου; Ποια «μοναδικά χαρακτηριστικά» της Ηπειρωτικής ενδοχώρας μπορούν να πείσουν μια εταιρεία κρουαζιέρας να επιλέξει την περιοχή ως αφετήριο λιμένα;
3. Πώς αξιολογείτε τη συνέργεια μεταξύ των τριών μεγάλων κόμβων της Περιφέρειας (Λιμένας Ηγουμενίτσας, Εγνατία Οδός, Αεροδρόμιο Ιωαννίνων/Ακτίου) για την υποστήριξη του homeporting;
4. Ποια είναι τα αναμενόμενα οφέλη όχι μόνο για τη Θεσπρωτία, αλλά για ολόκληρη την Περιφέρεια Ηπείρου (π.χ. αύξηση επισκεψιμότητας σε Ιωάννινα, Ζαγόρι, αρχαιολογικούς χώρους Νικόπολης/Δωδώνης);
5. Πώς εκτιμάτε ότι θα επηρεαστεί η καθημερινότητα των κατοίκων και η φέρουσα ικανότητα των υποδομών της Περιφέρειας; Υπάρχει κίνδυνος «τουρισμού δύο ταχυτήτων» μεταξύ παράκτιας ζώνης και ενδοχώρας;
6. Ποιες πιθανές αρνητικές επιδράσεις ή προκλήσεις εντοπίζετε (π.χ. περιβαλλοντική επιβάρυνση, κυκλοφοριακή συμφόρηση στους οδικούς άξονες σύνδεσης) και ποιες πολιτικές θα μπορούσαν να τις μετριάσουν (από μια ενδεχόμενη αύξηση της κρουαζιέρας);
7. Υπάρχει ουσιαστική συνεργασία μεταξύ Περιφέρειας, Δήμου και Ο.Λ.ΗΓ. για την προώθηση της κρουαζιέρας; Εντοπίζετε συγκρούσεις συμφερόντων μεταξύ των εμπλεκόμενων δημόσιων και ιδιωτικών φορέων; (Είπατε λίγα λόγια στην αρχή αν θέλετε να συμπληρώσετε κάτι άλλο.)
8. Ποιος θεσμικός φορέας θα πρέπει, κατά τη γνώμη σας, να έχει τον κεντρικό συντονιστικό ρόλο για την εφαρμογή μέτρων βιώσιμης ανάπτυξης και τη διαχείριση της κρουαζιέρας σε περιφερειακό επίπεδο;
9. Πώς σκοπεύει η Περιφέρεια να στηρίξει την τοπική επιχειρηματικότητα, ώστε να ανταποκριθεί στις διεθνείς προδιαγραφές ποιότητας που απαιτεί το homeporting;
10. Ποια μέτρα θα προτείνετε για τη διασφάλιση της βιωσιμότητας (π.χ. περιβαλλοντικά τέλη, πράσινες διαδρομές, ψηφιακή διαχείριση ροών); Υπάρχουν καλές πρακτικές από άλλες ευρωπαϊκές περιφέρειες που θα μπορούσαν να μεταφερθούν στην Ήπειρο;
11. Πόσο σημαντική θεωρείτε την ανάπτυξη «πράσινων υποδομών» στο λιμάνι για τη διατήρηση της περιβαλλοντικής ισορροπίας της περιοχής;

Γ. Ερωτήσεις προς το Στέλεχος Δ.Α.

1. Υπάρχει εξειδικευμένος φορέας διαχείρισης (π.χ. Οργανισμός Διαχείρισης και Προώθησης Προορισμού- DMO) ή συγκεκριμένο Γραφείο Τουρισμού στο Δήμο; Ποιος είναι ο ρόλος του και πώς ιεραρχείται η κρουαζιέρα στο γενικότερο τουριστικό σχεδιασμό;

2. Πώς θα περιγράφατε την υφιστάμενη τουριστική δραστηριότητα στην Ηγουμενίτσα; Θεωρείτε ότι η πόλη λειτουργεί σήμερα ως αυτόνομος προορισμός ή κυρίως ως διαμετακομιστικός κόμβος;
3. Σε ποιο βαθμό ο Δήμος υποστηρίζει την ανάπτυξη του τουρισμού κρουαζιέρας; Υπάρχει θεσμοθετημένη συνεργασία με τον Ο.Λ.ΗΓ. ή άλλους ιδιωτικούς φορείς (π.χ. τουριστικούς πράκτορες) και, αν ναι, πόσο αποτελεσματική τη θεωρείτε;
4. Ποια είναι η άποψή σας για τη μετατροπή του λιμένα σε homeport (εκκίνησης κρουαζιέρας); Πιστεύετε ότι η τοπική οικονομία είναι έτοιμη να αξιοποιήσει τα οφέλη (π.χ. προμήθειες πλοίων, διαμονές προ/μετά την κρουαζιέρα -pre/post-cruise) ή θα περιοριστεί σε απλή διέλευση επιβατών;
5. Ποια θεωρείτε ως τα κυριότερα οικονομικά οφέλη, αλλά και ποιες τις πιθανές «διαρροές» (leakages) εσόδων προς άλλες περιοχές;
6. Πόσο πιθανή θεωρείτε την ενεργοποίηση νέων επενδύσεων από την τοπική επιχειρηματικότητα (ξενοδοχεία, εστίαση, μεταφορές) για την υποστήριξη του homeporting; Υπάρχουν συγκεκριμένα κίνητρα ή προγράμματα κατάρτισης;
7. Διαθέτει η πόλη τις απαραίτητες «ανωδομές» (π.χ. επαρκή καταλύματα, χώρους στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων, σήμανση κ.λπ.) για να υποστηρίξει την ταυτόχρονη παρουσία χιλιάδων επιβατών;
8. Πώς αξιολογείτε τη συνδεσιμότητα της πόλης αφενός με την ενδοχώρα (Ιωάννινα, αρχαιολογικοί χώροι, Σύβοτα, Πάργα) αφετέρου με τα περιφερειακά αεροδρόμια; Αποτελεί η συγκοινωνιακή σύνδεση τροχοπέδη για το homeporting;
9. Ποιος πιστεύετε ότι είναι ο ιδανικός «τύπος» τουρίστα κρουαζιέρας για την Ηγουμενίτσα και πώς σκοπεύετε να προσαρμόσετε το τουριστικό προϊόν της πόλης σε αυτόν;
10. Ποια πιστεύετε ότι θα είναι η στάση της τοπικής κοινωνίας; Υπάρχουν ανησυχίες για περιβαλλοντικές πιέσεις, κυκλοφοριακό φόρτο, θόρυβο, ρύπανση ή γενικότερα αλλοίωση της φυσιογνωμίας της πόλης;
11. Ποιες στρατηγικές διαχείρισης προορισμού (Destination Management) θα διασφάλιζαν ότι η ανάπτυξη αυτή θα είναι βιώσιμη και δεν θα οδηγήσει σε φαινόμενα υπερτουρισμού;
12. Υπάρχουν σχέδια για τη δημιουργία ενός «πράσινου» προφίλ για την πόλη που να συνάδει με τις τάσεις βιώσιμης κρουαζιέρας (π.χ. διαχείριση απορριμμάτων, προώθηση τοπικών βιολογικών προϊόντων).

Δ. Ερωτήσεις προς Στέλεχος Ε.Ε.

1. Πώς αξιολογείτε τη σημασία του τουρισμού κρουαζιέρας για την οικονομία της Θεσπρωτίας σήμερα; Θεωρείτε ότι η τοπική κοινωνία και οι επιχειρήσεις έχουν άμεσο οικονομικό όφελος από τους επιβάτες κρουαζιέρας ή το όφελος παραμένει περιορισμένο;
2. Ποια είναι η επίσημη ή θεωρείται ότι θα ήταν η επίσημη θέση του Επιμελητηρίου για την ανάπτυξη δραστηριότητας homeporting στον Λιμένα Ηγουμενίτσας; Πιστεύετε ότι θα αποτελέσει καταλύτη για την ενίσχυση της τοπικής επιχειρηματικότητας;
3. Με ποιους συγκεκριμένους τρόπους θεωρείτε ότι το homeporting θα ενισχύσει την τοπική οικονομία πέρα από τον άμεσο τουρισμό (π.χ. δημιουργία θέσεων εργασίας, νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες);

4. Είναι εφικτή η υποστήριξη της τροφοδοσίας των πλοίων από επιχειρήσεις της Θεσπρωτίας και της ευρύτερης περιοχής; Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι μπορούν να ανταποκριθούν οι τοπικοί παραγωγοί και προμηθευτές στον όγκο της ζήτησης και τις προδιαγραφές των εταιρειών κρουαζιέρας;
5. Πόσο πιθανό θεωρείτε να κινητοποιηθούν άλλοι κλάδοι, μη αμιγώς τουριστικοί (π.χ. μεταποίηση τροφίμων, τεχνική υποστήριξη πλοίων, υπηρεσίες καθαρισμού και υπηρεσίες logistics); Μπορείτε να αναφέρετε κάποιο παράδειγμα κλάδου που θα επωφεληθεί περισσότερο; Υπάρχει δυνατότητα υποστήριξης logistics για το homeporting;
6. Υπάρχει πρόθεση ή σχεδιασμός για τη δημιουργία πιστοποιημένων δικτύων τοπικών προμηθευτών, που θα ικανοποιούν τα υψηλά πρότυπα ποιότητας που απαιτούν οι εταιρείες κρουαζιέρας;
7. Πώς αξιολογείτε την επάρκεια και την ποιότητα των υφιστάμενων τουριστικών υπηρεσιών (π.χ. καταλύματα, τουριστικά γραφεία, ξεναγοί, ενοικιάσεις οχημάτων); Ποιες βελτιώσεις θεωρείτε επιβεβλημένες για να υποστηριχθεί η αυξημένη κίνηση ενός λιμένα αφετηρίας;
8. Πώς κρίνετε την τρέχουσα τουριστική προβολή της Ηγουμενίτσας; Θεωρείτε ότι το «brand» της περιοχής είναι επαρκώς αναγνωρισμένο αναγνωρίσιμο μάλλον ώστε να προσελκύσει επιβάτες που θα επιλέξουν να ξεκινήσουν το ταξίδι τους από εδώ;
9. Υπάρχουν κίνητρα ή ενημερωτικά προγράμματα προς τις τοπικές επιχειρήσεις ώστε να υιοθετούν πράσινες πρακτικές και πρότυπα βιώσιμης ανάπτυξης, συμβατά με τις απαιτήσεις των προτύπων ποιότητας της σύγχρονης κρουαζιέρας;
10. Πώς θα υποδεχόταν ο επιχειρηματικός κόσμος και η τοπική κοινωνία μια ενδεχόμενη αύξηση της τουριστικής κίνησης; Υπάρχουν φόβοι για διαταραχές στις συνήθειες της πόλης ή για «εκτόπιση» άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων;
11. Ποιος είναι ο βαθμός συνεργασίας του Επιμελητηρίου με τον Ο.Λ.ΗΓ. και τον Δήμο για την προώθηση της κρουαζιέρας; Εντοπίζετε εμπόδια ή συγκρούσεις συμφερόντων που δυσχεραίνουν αυτή τη συνεργασία;

Ε. Ερωτήσεις προς τον εκπρόσωπο του κλάδου των ταξί

1. Πώς αξιολογείτε τη συνολική επίδραση των αφίξεων κρουαζιερόπλοιων στην Ηγουμενίτσα για τον κλάδο σας και κατά πόσο προκύπτει ουσιαστικό οικονομικό όφελος;
2. Από την εμπειρία σας, τι ποσοστό επιβατών επιλέγει να κατέβει στην πόλη και πόσοι εξ αυτών χρησιμοποιούν ταξί ή τοπικά λεωφορεία;
3. Ποιες είναι οι πιο συνηθισμένες διαδρομές που ζητούν οι επιβάτες; Πρόκειται για σύντομες μετακινήσεις εντός πόλης ή για μεγαλύτερες εκδρομές (π.χ. Πάργα, Σύβοτα, Ιωάννινα);
4. Θεωρείτε ότι υπάρχει επαρκής διαθέσιμος χώρος και σωστή οργάνωση (πιάτσες, σήμανση) εντός του λιμένα για την εξυπηρέτηση των οχημάτων σας;
5. Πιστεύετε ότι το υφιστάμενο οδικό δίκτυο της πόλης και οι χώροι στάθμευσης μπορούν να εξυπηρετήσουν τον αυξημένο όγκο μετακινήσεων χωρίς να προκαλείται κυκλοφοριακή συμφόρηση;
6. Πώς θα επηρέαζε τον κλάδο σας η μετάβαση σε μοντέλο αφετηρίας (homeport), όπου θα απαιτούνται μεταφορές από/προς αεροδρόμια (Άκτιο, Ιωάννινα, Κέρκυρα) και (από/προς) τα ξενοδοχεία;

7. Τι θα έπρεπε να αλλάξει στις υποδομές ή στη συνεργασία με τον Ο.Λ.ΗΓ. για να αυξηθεί το όφελος για τον κλάδο σας;

ΣΤ. Ερωτήσεις προς τον εκπρόσωπο του κλάδου Τουριστικών Πρακτόρων

1. Σε ποιο βαθμό θεωρείτε ότι τα έσοδα από την κρουαζιέρα είναι ικανοποιητικά για την επιχείρησή σας και ποιοι είναι οι βασικοί λόγοι που οι εταιρείες επιλέγουν την Ηγουμενίτσα;
2. Αντιλαμβάνονται οι επιβάτες την Ηγουμενίτσα ως αυτόνομο προορισμό ή απλώς ως πύλη διέλευσης (transit) για άλλες περιοχές;
3. Οι επιβάτες προτιμούν τις οργανωμένες εκδρομές των εταιρειών κρουαζιέρας ή αναζητούν αυτόνομα πακέτα από τοπικούς πράκτορες; Ποιοι παράγοντες (τιμή, ασφάλεια) επηρεάζουν την επιλογή τους;
4. Με ποια μέσα (ιστοσελίδα, social media, πλατφόρμες, άμεση επαφή στο λιμάνι) προωθείτε τα τουριστικά σας προϊόντα στους επιβάτες κρουαζιέρας; Σε ποιο βαθμό το γραφείο σας αναπτύσσει και προωθεί αυτόνομα τουριστικά προϊόντα (εκδρομές) για επιβάτες κρουαζιέρας, σε σύγκριση με τη συμμετοχή του σε εκδρομές που οργανώνονται από τις ίδιες τις εταιρείες κρουαζιέρας;
5. Θεωρείτε εφικτό το σενάριο του homeporting και τι είδους επενδύσεις σε «βιωματικό τουρισμό» ή branding θα απαιτούνταν για να υποστηριχθεί;
6. Υπάρχει ουσιαστική συνέργεια με τον Ο.Λ.ΗΓ. και την Τοπική Αυτοδιοίκηση για τη δημιουργία μιας ενιαίας τουριστικής εμπειρίας;

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.