

УДК 338.48 EDN: GCJVYV
DOI: 10.24412/1995-042X-2022-3-12-20

СТАХОВА Людмила Вячеславовна

*Российский государственный университет туризма и сервиса (Москва, РФ)
кандидат экономических наук, доцент; e-mail: 4395171@mail.ru*

КАТЕГОРИИ ПОРТОВ И ИХ РОЛЬ В РАЗВИТИИ КРУИЗНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ

Круизный туризм — наиболее динамично развивающийся сегмент рекреационного туризма. В последние десятилетия в круизном туризме наблюдается огромный рост, как числа пассажиров, так и направлений. В данной статье рассматривается гипотеза, что порты круизных терминалов играют решающую роль в экономической и социально-культурной устойчивости прибрежных дестинаций, объединяя и создавая наземный туризм, предлагаемый круизными компаниями, глобальными туристскими операторами, местным бизнесом и инфраструктурой. Они поддерживают продвижение местных брендов и распределяют потоки круизных пассажиров в городах в дни захода лайнера. Влияние большого количества людей (толпы) на идентичность прибрежных городов привлекло внимание академических кругов и средств массовой информации, предупреждающих о формировании угрозы возникновения «овертуризма», особенно в круизных портах Средиземного моря. Параллельно повысился исследовательский интерес к пропускной способности круизного туризма и портам, планирующим интеграцию потока круизных туристов в общий туристский поток на своей территории. Однако, предыдущие исследования были сосредоточены на восприятии жителями и пассажирами конкретного пункта назначения, игнорируя роль самого порта в этом процессе. Это исследование направлено на то, чтобы прояснить внутреннюю динамику, которая обеспечивает устойчивое наземное посещение тех или иных портов в рамках круиза. Целью статьи является выявление роли и места круизного порта в процессе взаимодействия со стейкхолдерами круизного рынка. Также, в статье предпринимается попытка раскрыть характеристики, которым должен соответствовать порт, чтобы войти в круизный маршрут.

Ключевые слова: круизный порт; развитие круизных направлений; круизный туризм; категории портов



Для цитирования: Стахова Л.В. Категории портов и их роль в развитии круизных направлений // Сервис в России и за рубежом. 2022. Т.16. №3. С. 12–20. DOI: 10.24412/1995-042X-2022-3-12-20.

Дата поступления в редакцию: 5 мая 2022 г.

Дата утверждения в печать: 1 июня 2022 г.

Liudmila V. STAKHOVA

Russian State University of Tourism and Service (Moscow, Russia)
PhD in Economics, Associate Professor; e-mail: 4395171@mail.ru

PORT CATEGORIES AND THEIR ROLE IN THE DEVELOPMENT OF CRUISE DESTINATIONS

Abstract. Cruise tourism is the most dynamically developing segment of recreational tourism. Recently, cruise tourism has seen an increase in the number of passengers and visitors. This article assumes that cruise terminal ports play a critical role in the economic and socio-cultural sustainability of destination development by integrating and enabling land-based tourism envisioned by cruise businesses, global tourism operators, private businesses and infrastructure. They promote brands well and collect flows of cruise passengers on the days of the liner's call. Impact of large numbers of people (crowds) in identifying major cities attracting academic and media attention, raising awareness of emissions causing "overtourism", especially in Mediterranean cruise ports. At the same time, research interest in the capacity of cruise tourism and ports has been increased, planning the integration of the flow of cruise tourists into the general tourist flow on its territory. However, studies have focused on inflammation and in patients with port hypersensitivity to this process. This study aims to clarify the growth dynamics that use sustainable land based consumption or those other ports within a cruise. The purpose of the article is to identify the role and place of the cruise port in the process of interaction with cruise market stakeholders. The article also attempts to reveal the characteristics that a port must meet in order to be included in a cruise itinerary.

Keywords: cruise port; development of cruise entertainment; cruise tourism; port categories



Citation: Stakhova, L. V. (2022). Port categories and their role in the development of cruise destinations. *Servis v Rossii i za rubezhom [Services in Russia and Abroad]*, 16(3), 12–20. doi: 10.24412/1995-042X-2022-3-12-20. (In Russ.).

Article History

Received 5 May 2022

Accepted 1 June 2022

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author(s).



© 2022 the Author(s)

This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY-SA 4.0).

To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

Введение. В последние несколько лет наблюдается тенденция увеличения количества круизных лайнеров, что свидетельствует о глобализационном характере круизной индустрии. В научной литературе выделяется восприятие круизного лайнера как «плавучего отеля», а также все чаще возникает понятие «туристского пузыря» [6], где круизеры наслаждаются спокойствием и пребыванием в безопасной среде. Каждое судно принимает пассажиров разных национальностей и обладает широким спектром услуг, включая размещения в каютах, развлечения и аттракционы, которые проходят как на борту (концерты, театральные представления, различные анимационные мероприятия, казино, зона для покупок по системе «дьюти фри» и т. д.), так и на суше (экскурсии, шопинг, посещение исторических мест, музеев и т. д.). Тем не менее, большинство пассажиров желает открыть для себя различные возможности, которые могут быть предложены и в портах назначения, а не только на борту. Круизные компании строят свое конкурентоспособное предложение, объединяя туристские потребности пассажиров и привлекательность бренда портовых городов, достопримечательностей и внутренних активностей лайнера посредством отношений, налаженных с несколькими заинтересованными сторонами (администрацией порта, логистическими компаниями, туроператорами и т. д.) [13].

Исследования круизного туризма остаются довольно фрагментарными, и, в большинстве своем, основаны на исследованиях экономического влияния развития круизного туризма в стране/регионе/городе [8]. Дебаты об основных положительных и отрицательных последствиях круизного туризма до сих пор не достигли консенсуса в экологическом [1], социокультурном и экономическом направлениях. Как исследования, так и средства массовой информации демонстрируют противоположные взгляды на социально-экономические преимущества круизов в целом, согласно которым преимущества круизного туризма географически сосредоточены в местах, привлекатель-

ных для экскурсий и туристских прогулок.

Сегодня самыми популярными круизными направлениями являются Карибские острова и Багамы, Средиземное море, острова Атлантического океана и Северная Европа. Многие портовые города Средиземноморья пользуются преимуществами круизного туризма, что определяет их стратегическое положение в качестве «туристских портов» и побуждает некоторых из них вкладывать значительные средства в строительство или реконструкцию круизных терминалов [11]. Несмотря на положительную оценку отраслевых ассоциаций и отчеты Европейской комиссии, существует обеспокоенность по поводу потери аутентичности исторических городов и перегруженности, особенно в наиболее густонаселенных городах. Ярким примером «круизного овертуризма» являются порты Барселоны, Венеции, Лиссабона, Флоренция (порт Ливорно), Марсель и др.

Круизный туризм может быть важным драйвером развития портовых городов, в зависимости от возможности и желания портов входить в круизную сетку маршрутов.

Методы исследования. При написании статьи использовались различные методы исследования, в частности: синтез, сравнение, графический, и другие. Общая стратегия исследования строится преимущественно на анализе. В работе проанализированы тенденции развития круизного рынка в целом, и круизных портов, в частности. На основании сравнительного анализа выявлены основные требования материального характера, предъявляемые к круизным портам для включения их в сетку маршрута круизными компаниями. Метод сравнения используется для определения типов круизных портов. Графический метод отображает выводы и результаты исследований автора статьи.

Дискуссия. Круизный туризм — лишь один из нескольких сегментов «прибрежного» туризма, но он является самым быстрорастущим и наиболее динамичным, демонстрируя тенденцию к росту и устойчивости к экономи-

ческому кризису. Глобальное экономическое влияние круизной индустрии велико в Европе и особенно в Средиземноморских регионах, где, например, Италия занимает прочные лидирующие позиции, т.к. является крупнейшим производителем круизных лайнеров в Европе, а ее порты крупнейшие по круизному обороту.

За последние 10 лет круизная индустрия расширилась более чем на 69%, превывсив наземный туризм, который продемонстрировал рост в 42% за аналогичный период [4]. Приобретая отпуск до и после круиза, береговые экскурсии, сувениры и другие розничные товары, пассажиры тратят более 18 млрд. USD в год. При этом некоторые исследования показывают, что, несмотря на наличие сборов (с пришвартованных судов и пассажиров), доходов от расходов посетителей и членов экипажа на сувениры, питание и береговые экскурсии, экономические выгоды от пребывания круизных пассажиров в городе меньше, чем от наземного туризма. Туристы, останавливающиеся в дестинации/городе, тратят в среднем от 10 до 17 раз больше, чем туристы круизных лайнеров [9].

Прежде всего, это объясняется тем, что круизные туристы в основном питаются, спят и даже заказывают береговые экскурсии на борту, поскольку в некоторых прибрежных городах экскурсии организуются в другие близлежащие города, которые более привлекательны или интересны с исторической или культурной точки зрения.

Современная круизная индустрия зародилась в кон. 1960-х – нач. 1970-х гг. с основания Norwegian Cruise Line (1966), Royal Caribbean International (1968) и Carnival Cruise Line (1972), которые стали крупнейшими круизными линиями. Первоначальной целью круизной индустрии было развитие массового рынка, поскольку круизы до этого были «элитным» отдыхом. Это достигалось за счет масштаба лайнеров, поскольку более крупные суда могли вместить больше клиентов, а также снижения круизных тарифов за счет создания дополнительных источников дохода на борту [4].

К 1980-м гг. круизные лайнеры могли перевозить более 2000 пассажиров. В настоящее время большие круизные лайнеры вмещают около 6000 пассажиров, но основная часть круизных лайнеров находится в пределах 3000–4000 пассажиров. К тому времени рынок круизной индустрии был сформирован и признан полноценной туристской альтернативой наземному отдыху, напрямую конкурирующей с известными курортными зонами, такими как Париж, Лас-Вегас и др.

Рыночные факторы современной круизной индустрии аналогичны тем, которые способствовали росту туризма после Второй мировой войны, в частности, мировой рост благосостояния населения и растущая популярность экзотических и курортных направлений. Несомненно, пандемия COVID-19 и сложная геополитическая обстановка весны 2022 года внесла свои коррективы, но общая тенденция роста сохраняется. Для некоторых аналитиков новым в круизах является то, что лайнер сам по себе стал представлять цель поездки [14], функционируя как плавающий отель (или тематический парк) со всеми сопутствующими удобствами (барами, ресторанами, театрами, казино, бассейнами и т.д.). Это позволило круизным компаниям развивать закрытый рынок на своих судах, а также деятельность на берегу (например, экскурсии на объекты, полностью принадлежащие дочерним компаниям круизной линии).

Круизная индустрия имеет очень высокий уровень концентрации собственности, поскольку на четыре крупнейшие круизные судоходные компании приходится 96% рынка по количеству пассажиров (Carnival Lines, Royal Caribbean, Norwegian Cruise Line и Mediterranean Shipping Company — MSC Cruises). Также наблюдается высокий уровень горизонтальной интеграции, поскольку большинство круизных компаний были приобретены головными (материнскими) компаниями, сохранив при этом свои индивидуальные названия с целью дифференциации продукта.

Например, Royal Caribbean Cruises, вторая

по величине круизная компания в мире после Carnival Lines, обслуживает 24% мирового рынка под шестью различными брендами. Такими как Celebrity Cruises (обслуживает клиентов более высокого достатка) и Azamara Club Cruises (в своем флоте имеет в основном маленькие суда, создавая камерную обстановку на своих круизах и обеспечивая, фактически, индивидуальное обслуживание пассажиров на борту). Также за счет небольшого размера, суда Azamara Club Cruises обслуживают более экзотических направлений с различными вариантами пребывания на берегу [4]. Таким образом, круизная индустрия представляет собой иллюзию разнообразия, поскольку большая часть рынка находится в руках крупных игроков.

Круизная индустрия продает маршруты, а не пункты назначения [2], подчеркивая ключевую важность выбора последовательности портов захода. Перед круизными компаниями стоит задача разработать конкурентоспособные круизные пакеты, но в то же время они должны оптимизировать использование своего круизного флота с точки зрения минимизации эксплуатационных расходов и/или максимизации доходов в расчете на пассажирское место. Таким образом, стратегии развертывания судов и разработка маршрута зависят от рыночных обстоятельств и требований, таких как сезонность спроса [2], оптимальная продолжительность круизного отпуска, баланс между временем плавания и временем пребывания на берегу, наличие обязательных к посещению направлений и общая степень удовлетворенности гостей лайнера.

Круизные компании адаптируют маршруты для разных регионов и пассажирских сегментов [13]. Маршрут и портовая инфраструктура являются ключевыми факторами, влияющими на решение владельца круиза о включение того или иного порта в сетку круиза. На продолжительность пребывания круизных судов в портах влияет привлекательность порта

захода и расстояние между предыдущим и последующим портами [3]. Поэтому некоторые администрации и портовые власти, особенно в развивающихся странах, стремятся стать новыми туристскими направлениями и вкладывают огромные средства в реновацию, строительство или расширение круизных терминалов [9, 11], даже если входные барьеры в данных рынках очень высоки.

Порты должны соответствовать ключевым требованиям круизных линий, чтобы считаться потенциальными круизными направлениями (портами захода). Действительно, специфическая структура круизного сектора подразумевает, что не каждый порт может быть подходящим и включенным в этот конкретный сегмент туризма.

Чтобы считаться портом захода, существуют материальные требования, такие как [5]:

- 1) наличие круизного терминала или альтернативного причала;
- 2) наличие доков¹ достаточной длины (размер зависит от размеров судна);
- 3) наличие воды достаточной глубины (круизным судам обычно требуется от 8 до 9 м);
- 4) наличие возможности для круизных лайнеров развернуться;
- 5) наличие постоянной возможности доступа независимо от состояния моря;
- 6) хорошие удобства в терминале или на причале, такие как:
 - ✓ место для сбора и транспортировки багажа;
 - ✓ трапы;
 - ✓ стоянка;
 - ✓ лифт для людей с особыми потребностями здоровья;
 - ✓ лифт для технических нужд;
 - ✓ таможенная зона;
 - ✓ залы ожидания;
 - ✓ туалеты;
 - ✓ информационные центры;
 - ✓ профессиональные квалифицирован-

¹ Док – специальное сооружение, предназначенное для ввода в него судов с целью ремонта, осмотра или окраски их подводной части, а также с целью стоянки в портах с приливами

ные операторы наземного обслуживания (туроператоры и транспортные компании);

7) наличие международного аэропорта в регионе, куда пассажиры круизных лайнеров могут прибывать и вылетать (в случае покупки круиза по системе «перелет + круиз» или самостоятельно оформленных перелетов).

Конкурентоспособное ценообразование является еще одним важным вопросом, поскольку круизные линии при разработке маршрутов сосредотачиваются на балансе по портам, принимая во внимание доходы от экскурсий, портовые сборы, тарифы на буксиры, налоги и агентские сборы.

Требования безопасности и уровень преступности в самом портовом городе представляют собой еще один фактор, поскольку порт должен иметь возможность безопасно принимать круизные суда и их пассажиров.

Также существуют важные нематериальные требования, такие как бренд, репутация и потенциальная туристская привлекательность дестинации, где находится портовый город [13].

Фактическая категоризация портов на международном уровне определяет роль порта в соответствии с конкретными размерами и динамикой между заинтересованными сторонами отрасли: круизными компаниями, портами, пассажирами, каналами международной торговли и глобальными турагентами.

Конкурентоспособность портов зависит от множества факторов [7], но выделим пять основных элементов, которые определяют развитие пункта назначения (рис. 1).

Заинтересованные стороны и их интересы – это, прежде всего, владельцы и операторы круизных линий, регулирующие органы и поставщики транспортных услуг, владельцы и операторы портов и поставщиков судовых услуг, а также заинтересованные стороны на берегу: администрации города, инвесторы, туроператоры, местный транспорт и другие поставщики услуг.

В соответствии с положением в маршруте круиза, выделяют три категории портов [10], для которых требуются разные инвестиции:

порт приписки (или разворот), порт захода (или транзитный порт) и гибридный порт.



Рис. 1 – Определяющие элементы развития пункта назначения

Порт приписки (или разворот) — это начальная и/или конечная точка круизного маршрута. Есть несколько основных условий, которым должен соответствовать круизный порт, чтобы стать портом приписки.

Первым условием является наличие соответствующей портовой инфраструктуры (рабочая глубина в доке, протяженность причала, наличие пассажирского терминала и т.д.).

Во-вторых, оперативное предоставление широкого спектра услуг круизному лайнеру, пассажирам и экипажу: оборудование для обеспечения безопасности, складское и багажное оборудование, стоянка для автобусов, такси и частных автомобилей, снабжение и судовое обеспечение, ремонт.

Третьим условием является связь с другими видами транспорта, например, наличие хорошо расположенного международного аэропорта, наличие железнодорожного вокзала и транспортная доступность круизного порта при перемещении на машине или автобусе.

Четвертое условие – способность города-порта принимать круизных пассажиров. Большинство круизных пассажиров предпочитают оставаться в портовом городе до посадки или после высадки с круизного лайнера. Таким

образом, портовый город должен иметь необходимую инфраструктуру, способную принять круизных пассажиров. Эта инфраструктура включает средства размещения и предприятия питания. Порт приписки также называют портом-хабом [2], подразумевая, что спрос на него и загрузка очень высоки (например, Генуя, Савона, Барселона и др.).

Порт захода — это промежуточный порт, в котором обычно останавливаются суда для снабжения, ремонта или перераспределения грузов. Что касается круизной индустрии, то порт захода — это промежуточный пункт назначения, включенный в маршрут.

Гибридный порт учитывает оба набора характеристик.

Порты можно разделить также на три категории в зависимости от роли, которую они выполняют в своем регионе: круизный порт назначения, круизный порт шлюза и сбалансированный круизный порт [12].

Порт назначения — это место, где город пересекается с туристскими предложениями. Обычно это обязательный для посещения город, который круизные компании хотят включить в свои маршруты. Есть несколько причин, по которым район круизного порта может быть единственным местом назначения. В случае таких городов, как Венеция и Барселона, предлагаемые культурные объекты в городах соот-

ветствуют мировому классу до такой степени, что у туристов мало стимулов и желания осматривать что-либо поблизости. Круизный терминал и прилегающая к нему территория, по сути, выступают в роли «туристского пузыря» [6].

Порт шлюза — это место (терминал), где сходятся основные потоки пассажиров, товаров и судов. Это транзитный пункт, где останавливаются перевозчики для закупки топлива и других услуг. Он имеет множество входящих/исходящих логистических маршрутов различных видов (например, морских и наземных). При этом объектом туризма является не портовый город, а прилегающая к нему территория. Таким образом, это своего рода «коридор», по которому можно добраться до других достопримечательностей, например порт Дувр в Великобритании.

Сбалансированный порт — это довольно привлекательное место, где порт может быть пунктом назначения, но также доступны экскурсии в другие места поблизости, например порт Ла-Специя в Италии.

Исследование, проведенное в рамках данной статьи, показывает, что многие порты инвестируют в свои причалы, морские станции, логистику приема и обслуживания, транспорт, мероприятия по продвижению.

Инвестиционная политика должна учитывать взаимодействия, изображенные на рис. 2.

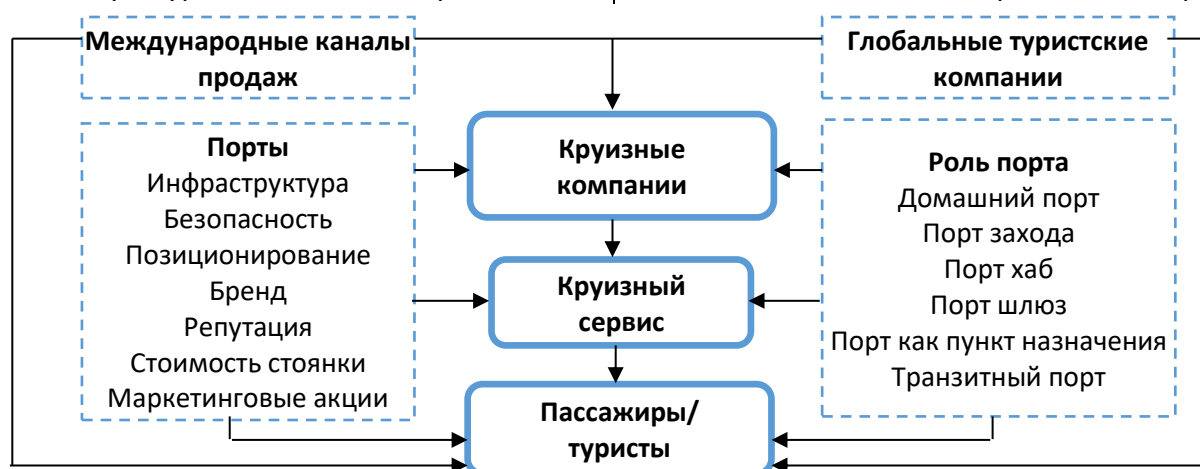


Рис. 2 – Стратегический процесс взаимодействия в круизном туризме²

² Сост. с исп. подхода Santos, M., Radicchi, E., & Zagnoli, P. (2019). Port's Role as a Determinant of Cruise Destination Socio-Economic Sustainability. *Sustainability*, 11, 4542.

Более того, каждый порт захода должен знать о жесткой конкуренции с другими близлежащими портами, и с другими портами захода, которые составляют маршрут круиза, а также их расположение друг к другу. Характеристики порта и предлагаемые им услуги играют стратегическую роль в обеспечении включения периферийных портов в сеть круизного маршрута. Если порт не имеет привлекательных природных/исторических характеристик или широкого спектра услуг, тем не менее, он может стать местом круиза из-за его близости к мировым туристским достопримечательностям при возможности и желании организации экскурсий. Таким образом, наращивание портового потенциала очень важно для направлений, которые рассматривают возможность развития круизного туризма на своей территории.

Выводы. Круизная индустрия является одним из наиболее быстро развивающихся секторов туристского рынка. За последние несколько лет на круизном рынке наблюдается огромный рост числа пассажиров, при этом появляется все больше новых круизных направлений, в которых привлекательность порта играет важную роль.

В данной статье был проведен анализ тенденций круизного сектора, определена роль круизного порта как драйвера развития прибрежной территории, а также рассмотрен процесс взаимодействия в круизном туризме. В статье сделаны несколько выводов по результатам исследования.

Во-первых, все более частые потоки круизных экскурсантов существенно влияют на порты захода, где суда обычно стоят в доках

менее одного дня, что требует от портовых властей и администрации портовых круизных терминалов активного взаимодействия не только с круизными, но и с местными компаниями.

Во-вторых, услуги и инфраструктура, необходимые для порта захода, отличаются от того, что это за порт – порт приписки, пункт назначения или порт шлюза. Круизные компании выбирают порт для посадки и швартовки по логистике и другим факторам, среди которых, инфраструктура выбранного порта, доступность, позиционирование, предлагаемые услуги, круизные тарифы на порт, репутация, бренд и известность порта.

В-третьих, многие портовые города вкладывают средства, чтобы соответствовать реальным базовым требованиям, предъявляемым к ним круизными компаниями. Конкуренция среди прибрежных городов за участие в круизном рынке является жесткой.

В-четвертых, порту далеко не всегда обязательно быть частью глобального круизного рынка в части шаблонности подхода к развитию. Каждый портовый город должен транслировать свою собственную позицию на рынке в соответствии с несколькими переменными, обычно связанными с историей, культурным наследием, социально-экономическим положением, социальной средой, стратегическим видением и миссией местного правительства.

Подводя итог, отметим, что порту нужна не только развитая инфраструктура и логистическая доступность, но и особенные, уникальные или знаковые характеристики, чтобы привлекать круизные линии и круизных пассажиров.

Список источников / References

1. Stakhova, L. V. (2019). Negativnoe vliyanie kruiznogo turizma na ekologiju [Negative impact of cruise tourism on the environment]. In coll.: *Aktual'nye problemy razvitiya turizma [Actual problems of tourism development]*: Materials of the international scientific-practical conference, 306–309. (In Russ.).
2. 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. DOI: 10.1016/j.rtbm.2014.10.008.

3. Chen, J. M., & Nijkamp, P. (2018). Itinerary Planning: Modelling cruise lines' lengths of stay in ports. *International Journal of Hospitality Management*, 73, 55–63. DOI: 10.1016/j.ijhm.2018.02.005.
4. Cruise Lines International Association (2018). *The Contribution of the International Cruise Industry to the Global Economy in 2017*. CLIA: Washington.
5. Dia Vaio, A., & D'Amore, G. (2012). Governance of Italian cruise terminals for the management of Mediterranean passenger flows. *International Journal of Euro-Mediterranean Studies*, 4(1), 119–137.
6. Jaakson, R. (2004). Beyond the tourist bubble? Cruise ship passengers in port. *Annals of Tourism Research*, 31(1), 44–60. DOI: 10.1016/j.annals.2003.08.003.
7. London, W. R., & Lohmann, G. (2014). Power in the context of cruise destination stakeholder's interrelationships. *Research in Transportation Business & Management*, 13, 24–35. DOI: 10.1016/j.rtbm.2014.11.004.
8. Lopes, M. J., & Dredge, D. (2018). Cruise Tourism Shore Excursions: Value for Destinations? *Tourism Planning & Development*, 15(5), 633–652. DOI: 10.1080/21568316.2017.1366358.
9. MacNeill, T., & Wozniak, D. (2018). The economic, social and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management*, 66, 387–404. DOI: 10.1016/j.tourman.2017.11.002.
10. Marti, B. (1990). Geography and the cruise ship port selection process. *Maritime Policy & Management*, 17(3), 157–164. DOI: 10.1080/030888390000000023.
11. Pugliano, G., Benassai, G., & Benassai, E. (2018). Integrating urban and port planning policies in a sustainable perspective: The case study of Naples historic harbour area. *Planning Perspectives*, 5, 827–847. DOI: 10.1080/02665433.2018.1455068.
12. Rodrigue, J. P., & Notteboom, T. (2013). The geography of cruises: Itineraries, not destinations. *Applied Geography*, 38, 31–42. DOI: 10.1016/j.apgeog.2012.11.011.
13. Santos, M., Radicchi, E., & Zagnoli, P. (2019). Port's Role as a Determinant of Cruise Destination Socio-Economic Sustainability. *Sustainability*, 11(17), 4542. DOI: 10.3390/su11174542.
14. Whyte, L. J., Packer, J., & Ballantyne, R. (2018). Cruise destinations attributes: Measuring the relative importance of the onboard and the onshore aspects of cruising. *Tourism Recreation Research*, 43(4), 470–482. DOI: 10.1080/02508281.2018.1470148.