



ΑΝΟΙΚΤΟ
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΚΥΠΡΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ
«ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»

ΔΙΑΤΡΙΒΗ ΕΠΙΠΕΔΟΥ ΜΑΣΤΕΡ

*«Αερομεταφορές και Τουρισμός στην Κύπρο: Η
σχέση αλληλεξάρτησης, οι ευκαιρίες και οι
επερχόμενες προκλήσεις».*

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΧΡΙΣΤΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΔΡ. ΑΣΣΙΩΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

ΛΕΥΚΩΣΙΑ, ΜΑΪΟΣ, 2020

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών *Διοίκηση Επιχειρήσεων*

Μεταπτυχιακή Διατριβή



Αερομεταφορές και Τουρισμός στην Κύπρο: Η σχέση αλληλεξάρτησης, οι ευκαιρίες και οι επερχόμενες προκλήσεις.

Χρίστος Γεωργίου

**Επιβλέπων Καθηγητής:
Δρ. Αντρέας Ασιώτης**

Μάιος, 2020

Ανοικτό Πανεπιστήμιο Κύπρου

Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης

Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών «Διοίκηση Επιχειρήσεων»

Μεταπτυχιακή Διατριβή

Αερομεταφορές και Τουρισμός στην Κύπρο: Η σχέση αλληλεξάρτησης, οι ευκαιρίες και οι επερχόμενες προκλήσεις.

Χρίστος Γεωργίου

**Επιβλέπων Καθηγητής:
Δρ. Αντρέας Ασιώτης**

Η παρούσα μεταπτυχιακή διατριβή υποβλήθηκε προς μερική εκπλήρωση των απαιτήσεων για απόκτηση μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών στην Διοίκηση Επιχειρήσεων από τη Σχολή Οικονομικών Επιστημών και Διοίκησης του Ανοικτού Πανεπιστημίου Κύπρου.

Μάιος, 2020

Περίληψη

Η παρούσα μεταπτυχιακή διατριβή αναφέρεται στις έννοιες των αερομεταφορών και του τουρισμού που προβάλλονται ως κινητήριοι μοχλοί της κυπριακής οικονομίας. Η υπάρχουσα βιβλιογραφία μας βοηθά να αντιληφθούμε τη βαθιά σχέση αλληλεξάρτησης των δύο τομέων. Στις σελίδες αυτής της διατριβής, παρατίθενται πρωτίστως οι κυριότεροι παράμετροι που σχετίζονται με την εξελικτική πορεία των αερομεταφορών κι επιδρούν άμεσα στην αύξηση των τουριστικών αφίξεων στο νησί μας. Τα συχνότερα δρομολόγια, η εκτεταμένη χρήση του διαδικτύου από τις αεροπορικές εταιρείες και τους ταξιδιώτες, η είσοδος των εταιρειών χαμηλού κόστους, η φιλελευθεροποίηση των πτήσεων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι ναυλωμένες πτήσεις μέσω των ταξιδιωτικών πρακτόρων έδωσαν νέες προοπτικές στον κυπριακό τουρισμό. Έπειτα, διερευνάται το έργο όλων των αρμόδιων φορέων, όπως της Hermes Airports, του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, του Υφυπουργείου Τουρισμού, του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας και των ταξιδιωτικών πρακτόρων. Μέσω της έρευνας διαπιστώθηκε ότι όλοι αυτοί οι φορείς, μέσω αγωγής συνεργασίας και σωστού συντονισμού εργάζονται πυρετωδώς με στόχο την περαιτέρω ανάπτυξη αερομεταφορών και του τουρισμού στην Κύπρο. Η παροχή ελκυστικών κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες από την Hermes Airports, η συμμετοχή σε διεθνή συνέδρια για σύναψη διμερών συμφωνιών με τρίτες χώρες και η προώθηση κοινών τουριστικών πακέτων με γειτονικές χώρες είναι μερικές από τις οργανωμένες δράσεις της κυπριακής πολιτείας που επενδύει στους πιο πάνω τομείς. Παράλληλα όμως, παρουσιάζονται και οι ποικίλες προκλήσεις, όπως το κυπριακό πρόβλημα, ο ανταγωνισμός των γειτονικών χωρών με τις υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις αερολιμένων και οι κλιματικές αλλαγές που θέτουν φραγμούς στην περαιτέρω ανάπτυξη της αεροπλοΐας στο νησί και συνεπώς και του τουρισμού. Με το πέρας της παρούσας διατριβής και τη διεξαγωγή των συμπερασμάτων, παρατίθενται σχετικές εισηγήσεις, ούτως ώστε οι δύο τομείς να διατηρήσουν μια σταθερή πορεία ανάπτυξης, στηρίζοντας έτσι την τοπική οικονομία. Για τη διεκπεραίωση της έρευνας, δόθηκαν ερωτηματολόγια σε άτομα που εργάζονται στο αεροδρόμιο Λάρνακας, σε άτομα που ασχολούνται με τον τουριστικό τομέα, καθώς και σε άτομα που δραστηριοποιούνται σε εντελώς διαφορετικούς τομείς. Λήφθηκαν συνεντεύξεις από ψηλά ιστάμενα πρόσωπα, που κατέχουν θέσεις-κλειδιά στους εν λόγω τομείς και διαθέτουν διευρυμένες γνώσεις γύρω από την αμοιβαία σχέση συμβίωσης αερομεταφορών και τουρισμού.

Summary

This postgraduate dissertation refers to definitions such as air transport and tourism that play a significant role in Cypriot economy. The existing literature helps us to understand the deep interrelation between the two sectors. Initially, on the pages of this postgraduate research, are listed the main parameters that are related to the expansion of air transport and affect immediately the increase of tourist arrivals in our island. The frequent itineraries, the increased use of the internet by airlines and travellers, the entrance of the Low Cost Carriers, the flights' liberalization in the European Union and the chartered flights organized by travel agents brought new prospects to tourism in Cyprus. Afterwards, the efforts of the relevant competent bodies such as Hermes Airports, Ministry of Transport, Communications and Work, Deputy Ministry of Tourism, Department of Civil Aviation, travel agents are being investigated. Through the research we found that all these competent bodies work intensively, with high levels of cooperation and coordination in order to achieve further development of air transport and tourism in Cyprus. The provision of attractive incentives to airlines, the participation in international conferences in order to sign bilateral agreements with third countries, the promotion of common tourist packages with neighboring countries are only some actions taken by the Cypriot state that invests in this interacting relationship of air transport and tourism. On the other hand, are also presented the various challenges, like the Cypriot political problem, the competition of neighboring countries with ultra-modern airport premises and the climate changes that prevent the further growth of air navigation and tourism. At the closure of this postgraduate dissertation, are presented the main findings and some suggestions that will support the above sectors to maintain a stable line of development and assist the local economy. For the fulfillment of this research, questionnaires were given to the staff of Larnaca airport, to people working at the tourist sector and to people that are engaged to other employment sectors. In addition, interviews were conducted by persons who possess high positions in the relevant fields and have broad knowledge concerning air transport and tourism.

Ευχαριστίες

Η διεκπεραίωση της παρούσας διατριβής υπήρξε για 'μένα μία ακαδημαϊκή πρόκληση, που με εφοδίασε με νέες δεξιότητες ερευνητικής εμπειρίας. Η ολοκλήρωσή της, δε θα ήταν εφικτή χωρίς την υποστήριξη και την άμεση βοήθεια από τα ακόλουθα άτομα:

Κατ 'αρχάς, θα ήθελα να εκφράσω την ευγνωμοσύνη μου προς τον ακαδημαϊκό μου σύμβουλο, Δρ. Ανδρέα Ασιώτη. Ήταν ο άνθρωπος που με ενθάρρυνε και με έκανε να πιστέψω πως μέσα από συστηματική και προγραμματισμένη δουλειά, θα μπορούσα να πραγματοποιήσω την έρευνά μου. Επιπλέον, τον ευχαριστώ για τη βοήθεια, την καθοδήγηση και την εποπτεία στα πλαίσια της συγγραφής και ολοκλήρωσης αυτής της διατριβής.

Ταυτόχρονα, οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στη σύζυγό μου, Μαρία Σολωμού, της οποίας η υποστήριξη, η κατανόηση και η ανάληψη από μέρος της του μεγαλύτερου βάρους των οικογενειακών υποχρεώσεων ήταν πολύ σημαντική για την διεκπεραίωση των σπουδών μου. Ένα ακόμη ευχαριστώ στον μικρό μου γιο, Γεώργιο, μόλις ενός έτους, που με το χαμόγελο και την αθωότητά του με όπλιζε με υπομονή και δύναμη για να συνεχίσω το έργο μου.

Επιπρόσθετα, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους συμμετέχοντες στις συνεντεύξεις που παρά το βεβαρημένο τους πρόγραμμα, αφιέρωσαν κάποιες ώρες από τον πολύτιμό τους χρόνο για να δώσουν απαντήσεις στα ερευνητικά ερωτήματα της διατριβής μου, δίνοντας διαφωτιστικές πληροφορίες σχετικά με το θέμα που διαπραγματευόμουν. Τέλος, ιδιαίτερες ευχαριστίες αξίζουν στα άτομα που συμπλήρωσαν με προθυμία το ερωτηματολόγιο, των οποίων η συμβολή τους ήταν θεμελιώδης για διεκπεραίωση της παρούσας έρευνας.

Περιεχόμενα

1	Εισαγωγή	1
1.1	Προσδιορισμός προβλήματος	1
1.2	Σχετική εμπειρία στην προσέγγιση του θέματος.....	2
1.2.1	Οι αερομεταφορές στην Κύπρο σήμερα.....	3
1.2.2	Ο τουρισμός στην Κύπρο σήμερα.....	4
1.3	Σκοπός της διατριβής.....	5
1.4	Βασικές θέσεις της διατριβής-ερευνητικά ερωτήματα	6
1.5	Μέθοδοι προσέγγισης της διατριβής	7
1.6	Περιορισμοί της διατριβής	8
1.7	Δομή της διατριβής	8
2	Ανασκόπηση Βιβλιογραφίας	10
2.1	Αερομεταφορές και τουρισμός: μια αμοιβαία σχέση εξάρτησης	10
2.2	Αερομεταφορές: σχετικές έννοιες και σημαντικότητα	10
2.3	Η εξελικτική πορεία των αερομεταφορών σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο	11
2.4	Αερομεταφορές στην Κύπρο: σύντομη ιστορική αναδρομή.....	14
2.5	Τουρισμός: ορισμός και εξέλιξη του τουριστικού φαινομένου.....	18
2.6	Σύγχρονες τάσεις στον τουρισμό.....	19
2.7	Κύπρος: ένας δημοφιλής προορισμός στον τουριστικό χάρτη.....	20
2.8	Τουριστική κρίση στην Κύπρο και οι τρόποι αντιμετώπισής της.....	23
2.9	Η συμβολή του τουρισμού στην κυπριακή οικονομία και οι μελλοντικές προοπτικές...26	
3	Μεθοδολογία	28
3.1	Μέθοδοι που χρησιμοποιήθηκαν	28
3.2	Συνέντευξη	29
3.3	Ερωτηματολόγιο.....	30
3.4	Συλλογή των δεδομένων – Δειγματοληψία.....	33
3.5	Προκλήσεις.....	35
4	Αποτελέσματα έρευνας	37
4.1	Ερευνητικό ερώτημα 1.....	37
4.2	Ερευνητικό ερώτημα 2	59
4.3	Ερευνητικό ερώτημα 3.....	68
4.4	Ερευνητικό ερώτημα 4.....	73
4.5	Ερευνητικό ερώτημα 5	77
4.6	Περίληψη αποτελεσμάτων	82
5	Επίλογος	84
5.1	Οι στόχοι και τα βασικά συμπεράσματα της μελέτης.....	85
5.2	Εισηγήσεις	86
5.3	Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα.....	88
	Παράρτημα	90
	Ερωτηματολόγιο	90
	Βιβλιογραφία	96

Κεφάλαιο 1

Εισαγωγή

Είναι διεθνώς αναγνωρισμένο πώς ο τουρισμός και οι αερομεταφορές είναι *“δύο έννοιες αλληλένδετες με ουσιώδεις αλληλεξαρτήσεις”* (Bieger, Th. & Wittmer, A., 2006:40). Ο τουρισμός στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στο δίκτυο των αερομεταφορών για να προσελκύσει ολοένα και περισσότερους επισκέπτες. Από την άλλη, η βιομηχανία των αερομεταφορών στηρίζεται άμεσα στον τουρισμό για να προκαλέσει ζήτηση στα προϊόντα της και να προχωρήσει σε περαιτέρω επέκταση των αεροπορικών της δραστηριοτήτων. Αξιοσημείωτο είναι και το γεγονός ότι, ένεκα του τουρισμού αναπτύχθηκαν νέα μοντέλα στο χώρο των αερομεταφορών, όπως οι ναυλωμένες πτήσεις (charter flights), ενώ οι αερογραμμές έθεσαν τα θεμέλια για την πραγματοποίηση ταξιδιών προς καινούριους, μακρινούς προορισμούς καθώς και για νέες, ειδικές μορφές τουρισμού (Bieger, Th. & Wittmer, A., 2006). Αυτή η σχέση αλληλεξάρτησης τουρισμού και αερομεταφορών έχει τη δύναμη να αναδειχθεί ως ένας από τους ισχυρότερους μοχλούς παρέμβασης για την αναπτυξιακή εξέλιξη κάθε χώρας.

1.1 Προσδιορισμός του προβλήματος

Η Κύπρος επιθυμεί να αποκτήσει μια θέση μεταξύ των κορυφαίων τουριστικών προορισμών. Για να το κατορθώσει θα πρέπει να εστιάσει την προσοχή και τις ενέργειές της προς τις αερομεταφορές. Τα *“νησιώτικα χαρακτηριστικά της Κύπρου ήλιος και θάλασσα που αποτελούν ξεχωριστό δέλεαρ για τους ξένους ταξιδιώτες”* (Sharpley, R., 2001:64) για να φέρουν αναβάθμιση στην κυπριακή οικονομία θα πρέπει να συνδυαστούν με επαρκείς, ασφαλείς και πρακτικές υπηρεσίες αερομεταφορών. Ποιοι παράμετροι και ποιοι φορείς θα πρέπει να ενεργοποιηθούν για να μπορέσει η κυπριακή πολιτεία να το πετύχει; Πώς υλοποιείται μια ορθολογική, συντονισμένη επένδυση στις αερομεταφορές που θα φέρει την αναμενόμενη αύξηση στο τουριστικό κύμα;

Το φετινό έτος ήδη ακούγονται κάποιοι ανησυχητικοί ψίθυροι για μια μικρή μείωση στον αριθμό των τουριστικών αφίξεων. Η πτωτική αυτή τάση, σε συνδυασμό με τις ποικίλες προκλήσεις λόγω απρόσμενων διεθνών εξελίξεων προειδοποιούν την κυπριακή πολιτεία ότι δεν χωράει εφησυχασμός. Πρωτίστως, το πρόσφατο κλείσιμο αεροπορικών εταιρειών τα

τελευταία χρόνια (Thomas Cook, Cobalt Aero, Monarch Airlines, Air Berlin) καθιστούν επιτακτική την ανάγκη για εφαρμογή μιας στρατηγικής προσέλκυσης νέων αεροπορικών εταιρειών. Επιπλέον, το επερχόμενο "Brexit" αποτελεί μια δυνατή απειλή για την κυπριακή οικονομία, αν λάβει κανείς υπόψη ότι εδώ και δεκαετίες οι Βρετανοί τουρίστες αποτελούν με διαφορά την πλειονότητα του τουριστικού ρεύματος στην Κύπρο. Όπως είναι αναμενόμενο μάλιστα, θα επηρεαστούν σημαντικά και οι δραστηριότητες των βρετανικών και κυπριακών αερομεταφορών που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ Κύπρου και Ηνωμένου Βασιλείου. Επιπρόσθετα, οι γειτονικές μας χώρες όπως η Ελλάδα, Τουρκία, Αίγυπτος, Μάλτα, Ισραήλ, Λίβανος, Βουλγαρία φαίνεται ότι αποκτούν ολοένα και μεγαλύτερο μερίδιο στην τουριστική αγορά. Αν λοιπόν η κυπριακή κυβέρνηση επιθυμεί να διατηρήσει και να διογκώσει τα νούμερα των τουριστών, θα πρέπει να αντιμετωπίσει τις πιο πάνω προκλήσεις και να δημιουργήσει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σχετικά με την αεροπορική της σύνδεση.

Επίσης, ο ισχυρός δεσμός τουρισμού και αερομεταφορών παραμένει μια "ανέγγιχτη" περιοχή έρευνας. Ενώ οι έρευνες για τη βιομηχανία των αερομεταφορών είναι πολυάριθμες, δεν σχετίζονται επαρκώς με την έννοια του τουρισμού (Duval, D.T., 2013). Οι δύο τομείς, αερομεταφορές και τουρισμός, στη βιβλιογραφία σχετίζονται συνήθως άμεσα με την οικονομία, τη γεωγραφία και το μάρκετινγκ. Συνεπώς, διαφαίνονται ποικίλες ευκαιρίες για επέκταση της ευρυμάθειας γύρω από τη σχέση τουρισμού-αερομεταφορών. Κύριο μέλημά της παρούσας διατριβής είναι να διερευνήσει και να καταγράψει πώς αξιοποιείται αυτή η σχέση των δύο τομέων στα κυπριακά δεδομένα.

1.2 . Σχετική εμπειρία στην προσέγγιση του θέματος

Οι αερομεταφορές, αποτελούν διεθνώς το κυρίαρχο μέσο μεταφοράς για τα ταξίδια αναψυχής και επιδρούν άμεσα στην ανάπτυξη ενός τουριστικού προορισμού (UNWTO, 2015). Για το έτος 2018, ταξίδεψαν ανά το παγκόσμιο περισσότεροι από 4,1 δισεκατομμύρια επιβάτες και η παγκόσμια αεροπορική βιομηχανία εκτόξευσε τα κέρδη της σε 38 δισεκατομμύρια δολάρια (Κωνσταντίνου, Κ.. 2018). Η Κύπρος, ως ένας δημοφιλής τουριστικός προορισμός δεν θα μπορούσε να μην επωφεληθεί από αυτή την κινητικότητα. Μάλιστα, ως ένα απομονωμένο νησί, χωρίς ακτοπλοϊκή και οδική σύνδεση, δε διαθέτει εναλλακτικές επιλογές για διασύνδεση

με άλλες χώρες. Συνεπώς, είναι ανέφικτο να υπάρξει τουρισμός στην Κύπρο χωρίς την ενεργή παρουσία αερομεταφορών.

Τα στατιστικά δεδομένα, μαρτυρούν το ζωτικό ρόλο που διαδραματίζουν τουρισμός και αερομεταφορές στην οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη του νησιού μας. Σύμφωνα με μελέτη του Oxford Economics (2011) με τίτλο *“Economic Benefits from Air transports in the Republic of Cyprus”*, 89% των ξένων επισκεπτών φτάνουν στη χώρα μας αεροπορικώς. Την ίδια στιγμή τα κρατικά έσοδα που προκύπτουν από τον κλάδο των αερομεταφορών ανέρχονται στα 175 εκατομμύρια ευρώ και ταυτόχρονα προκύπτουν άμεσα και έμμεσα πάνω από 15, 500 θέσεις εργασίας.

Το κυπριακό κράτος αναγνωρίζοντας τη συμβολή του τουρισμού στην αναστήλωση της κυπριακής οικονομίας μετά την οικονομική κρίση του 2013 κι εντοπίζοντας την άμεση εξάρτηση του τουριστικού τομέα από τις αερομεταφορές, τα τελευταία χρόνια επικέντρωσε τις προσπάθειές του στην αύξηση των αξιόπιστων αεροπορικών συνδέσεων από και προς το νησί. Επίσης, η κυπριακή κυβέρνηση αντιλήφθηκε ότι *“το αναπτυσσόμενο κύμα τουρισμού απαιτεί όχι μόνο νέα δρομολόγια αλλά και συντονισμό ανάμεσα στους εμπλεκόμενους φορείς (π.χ. τις αερογραμμές, τα αεροδρόμια) καθώς και τον καταρτισμό στρατηγικής από τον τουριστικό προορισμό”* (Lohman, G., Albers, S., Koch, B. & Pavlovich, K., 2009). Συνεπώς, έκανε ενεργή την παρουσία της σε ευρωπαϊκά προγράμματα που σχετίζονται με την πολιτική στις αερομεταφορές, τις κατάλληλες υποδομές, την ασφάλεια πτήσεων και ταυτόχρονα μέσω του νεοσύστατου Υφυπουργείου Τουρισμού προχώρησε στο σχεδιασμό μιας νέας εθνικής στρατηγικής για τον τουρισμό.

1.2.1. Οι αερομεταφορές στην Κύπρο σήμερα

Σήμερα η Κύπρος έχει στη διάθεσή της δύο σύγχρονα αεροδρόμια στα οποία δραστηριοποιούνται περισσότερες από 82 αεροπορικές εταιρείες και διακινούνται πέραν των 11 εκατομμυρίων επιβατών (πηγή: Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, 2019-2020). Εκτελούνται καθημερινά δρομολόγια προς Αθήνα, Ηνωμένο Βασίλειο, Ρωσία, Τελ Αβίβ και προς ορισμένες αραβικές χώρες. Η πολιτική των ανοικτών αιθέρων που τέθηκε σε εφαρμογή τα τελευταία πέντε χρόνια άνοιξε το δρόμο για την παρουσία νέων εταιρειών στον κυπριακό εναέριο χώρο.

Εντούτοις, δύσκολα βρίσκει κανείς απευθείας πτήσεις για μεγάλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες όπως Παρίσι, Στοκχόλμη, Άμστερνταμ, Μαδρίτη κ.α. Αυτή η έλλειψη συνδεσιμότητας σε συνδυασμό με το πρόσφατο λουκέτο που έβαλαν ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν ενεργά στην Κύπρο δυσκολεύουν τους τουρίστες που θέλουν να επισκεφθούν το νησί μας. Πρωτίστως, ο Σεπτέμβριος του 2019 έφερε το κλείσιμο της τουριστικής εταιρείας Thomas Cook που μέσω των αερογραμμών της έφτανε στην Κύπρο περίπου το 5-6% των τουριστών από την Βρετανία. Η αναπάντεχη πτώχευση της επιχείρησης, αποτελεί μεγάλο πλήγμα για την οικονομία αφού μόνο την τρέχουσα χρονιά θα έφταναν συνολικά 250,000 επιβάτες. Επίσης, η πτώχευση των εταιρειών Monarch Airlines και Cobalt αερο λίγους μήνες νωρίτερα ανέβασαν αρκετά τις τιμές στα εισιτήρια προς Κύπρο με αρνητικό αντίκτυπο στον τουρισμό. Επιπρόσθετα, το κλείσιμο των εταιριών Air Berlin και Germania μείωσαν σημαντικά τον αριθμό των Γερμανών τουριστών που επισκέπτονταν τη χώρα μας (Ιωάννου, Μ., 2019). Συνεπώς, διαχρονικό στόχο στην ατζέντα των αερομεταφορών, αποτελεί η προσθήκη νέων δρομολογίων και η βελτίωση της συνδεσιμότητας του νησιού που θα επιφέρει την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

1.2.2. Ο τουρισμός στην Κύπρο σήμερα

Από το 2015 μέχρι σήμερα παρατηρείται μια σημαντική άνοδος στις αφίξεις των τουριστών στη χώρα μας. Για το 2018 οι τουριστικές αφίξεις σημείωσαν νέο ρεκόρ, αγγίζοντας το νούμερο των 3.938.625 (Στατιστική Υπηρεσία, 2019). Η κυπριακή κυβέρνηση εντοπίζοντας τη δυναμικότητα του τουριστικού τομέα, προχώρησε στη δημιουργία Υφυπουργείου Τουρισμού που λειτούργησε από την 1^η Ιανουαρίου 2019 και ανέλαβε τη χάραξη εθνικής στρατηγικής για τον τουρισμό, την προώθηση και προβολή της Κύπρου ως τουριστικού προορισμού, καθώς και την εφαρμογή της τουριστικής νομοθεσίας (Υφυπουργείο Τουρισμού, 2019). Οι ιθύνοντες του υφυπουργείου, το οποίο αποτελεί στην ουσία μετεξέλιξη του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού, ανέλαβαν να εκπονήσουν κι έπειτα να υλοποιήσουν μια νέα εθνική στρατηγική για τον κυπριακό τουρισμό. Ορισμένα από τα στοιχεία της παρουσιάζονται πιο κάτω:

Όραμα 2030:

Να καταστεί η Κύπρος, μέχρι το 2030, ένας αειφόρος ολόχρονος προορισμός που θα προσελκύει 4,8 εκ. επισκέπτες από το εξωτερικό σε ετήσια βάση, εκ των οποίων το 40% θα επισκέπτεται το νησί κατά την περίοδο Νοεμβρίου-Απριλίου.

Αποστολή 2030:

Η προσφορά αξέχαστων τουριστικών εμπειριών στους τουρίστες και η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των Κυπρίων πολιτών.

Κατευθυντήριες αρχές:

- Μετατροπή της Κύπρου σε “premium” ολόχρονο τουριστικό προορισμό, στοχεύοντας στην προσέλκυση τουριστών υψηλής αγοραστικής δύναμης,
- Προβολή και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς,
- Ανάπτυξη νέων θεματικών προορισμών, καθώς και ειδικών μορφών τουρισμού,
- Μείωση της εποχικότητας και επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου,
- Την περαιτέρω βελτίωση και παροχή ποιοτικότερων υπηρεσιών,
- Μεγιστοποίηση των επιπτώσεων στην κυπριακή οικονομία,
- Την προσέλκυση επενδύσεων υψηλής προστιθέμενης αξίας

(πηγή: *Μελέτη για την Εθνική Στρατηγική Τουρισμού, Σύνοψη – Κύρια Πορίσματα*)

1.3 Σκοπός της Διατριβής

Η παρούσα διατριβή εξετάζει τη σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ αερομεταφορών και κυπριακού τουρισμού. Αναλύει την εξέλιξη των αερομεταφορών αρχικά στο διεθνή κι έπειτα στον κυπριακό χώρο κι επίσης παρουσιάζει την πορεία ανάπτυξης του κυπριακού τουρισμού. Στόχος της είναι να προβάλει και να υπογραμμίσει την παράλληλη ανάπτυξη αερομεταφορών-τουρισμού, καλύπτοντας την ίδια στιγμή ένα κενό που υπάρχει στο χώρο της κυπριακής έρευνας και βιβλιογραφίας για τους πιο πάνω τομείς. Γίνεται δηλαδή μια προσπάθεια για ανάδειξη των προσφερόμενων ευκαιριών που προκύπτουν στον χώρο των αερομεταφορών, ούτως ώστε να αξιοποιηθούν στον μέγιστο δυνατό βαθμό από την κυπριακή κυβέρνηση, τις τοπικές αρχές και τους Κύπριους επιχειρηματίες για να εκτοξεύσουν τα ετήσια νούμερα των τουριστών στο νησί μας. Ακολούθως, διερευνά τις πολιτικές και δράσεις που υλοποιήθηκαν από μέρος της κυπριακής κυβέρνησης για να επιτευχθεί η παράλληλη ανάπτυξη των δύο τομέων. Στη συνέχεια παρουσιάζει τις προκλήσεις ή αλλιώς τους ανασταλτικούς παράγοντες στο χώρο των

αερομεταφορών που προκύπτουν λόγω απρόσμενων μεταβολών και εξωγενών συγκυριών που πιθανόν να φέρουν ύφεση στον κυπριακό τουρισμό. Ως εκ τούτου, μέσω της έρευνας αυτής αναζητούνται λύσεις γι' αποφυγή μιας επικείμενης μείωσης στον αριθμό των τουριστικών αφίξεων και προτείνονται εισηγήσεις που θα οδηγήσουν στη διατήρηση κι επέκταση της κερδοφόρας πορείας αερομεταφορών-τουρισμού στο νησί μας.

1.4 Βασικές θέσεις της διατριβής- ερευνητικά ερωτήματα

- *Πώς η εξέλιξη στον χώρο των αερομεταφορών επηρέασε την αύξηση του τουρισμού στο νησί μας ;*

Το πρώτο βασικό ερευνητικό ερώτημα και συμπέρασμα της διατριβής επικεντρώνεται στη διερεύνηση των συγκεκριμένων πτυχών του κεφαλαίου "αερομεταφορές" που είχαν ως αποτέλεσμα τον καταγισμό τουριστών στην Κύπρο τα τελευταία χρόνια. Τέτοιες πτυχές, όπως η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων, η φιλελευθεροποίηση των πτήσεων, η είσοδος των εταιρειών χαμηλού κόστους, η εκτεταμένη χρήση του διαδικτύου, ο εκσυγχρονισμός των υποδομών των αερολιμένων, είναι μερικοί από τους παράγοντες που σχετίζονται άμεσα με την άνοδο του τουρισμού και αναλύονται διεξοδικά μέσω της έρευνας.

- *Ποιες πολιτικές εφάρμοσε η κυπριακή κυβέρνηση για την προσέλκυση των αεροπορικών εταιρειών; Είναι επαρκείς;*

Το δεύτερο ερώτημα και συμπέρασμα εστιάζει στις πολιτικές που εφάρμοσε η κυπριακή πολιτεία, καθώς και στα κίνητρα που δόθηκαν στις αεροπορικές επιχειρήσεις με στόχο την αύξηση της συνδεσιμότητας της Κύπρου. Είναι αυτά τα κίνητρα επιτυχημένα κι επαρκή ή θα πρέπει να εμπλουτιστούν περαιτέρω για την προσέλκυση κι άλλων εταιρειών;

- *Μπορεί η Κύπρος να συμβάλει στην επέκταση του ευρωπαϊκού αλλά και του παγκόσμιου δικτύου αερομεταφορών;*

Η Κύπρος, ως τουριστικό θέρετρο και με την προνομιούχα γεωγραφική της θέση, ως σταυροδρόμι τριών ηπείρων, έχει τη δυνατότητα να μετατραπεί σε κεντρικό σταθμό μετεπιβίβασης επιβατών (transit flights) των δυτικών και ανατολικών χωρών. Ήδη πραγματοποιούνται κάποιες περιορισμένες "πτήσεις σύνδεσης" (connection flights). Είναι αυτό εφικτό να γίνει σε ευρύτερη κλίμακα;

- *Ποιοι παράγοντες παρεμποδίζουν την περαιτέρω επέκταση των δραστηριοτήτων των αεροπορικών επιχειρήσεων στην κυπριακή δημοκρατία;*

Παρά την πλεονεκτική γεωγραφική θέση της Κύπρου, τις κατάλληλες υποδομές και τις ποικίλες διαπραγματεύσεις της κυπριακής κυβέρνησης για μετατροπή των αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου σε σταθμούς μετεπιβίβασης επιβατών, εντούτοις κάποιοι παράγοντες αναχαιτίζουν την πορεία υλοποίησης αυτού του στόχου. Αυτοί οι ανασταλτικοί παράγοντες, είτε εξωγενείς είτε ενδογενείς, εντοπίζονται μέσω της παρούσας διατριβής.

- *Ποιοι άλλοι παράμετροι σε συνδυασμό με τις αερομεταφορές συμβάλλουν στην επίτευξη του "τουριστικού θαύματος";*

Τα συχνά δρομολόγια προς Κύπρο αποτελούν αναντίρρητα έναν ζωτικό κινητήριο μοχλό για τον τουρισμό. Είναι όμως επαρκή για να διατηρηθούν τα υψηλά νούμερα των ξένων επισκεπτών που κατέφθασαν στο νησί μας την τελευταία πενταετία και για να τα ωθήσουν ακόμη πιο πάνω; Η έρευνά μας παραθέτει ποιοι άλλοι παράγοντες (όπως η προώθηση ενός νέου "brand" για τον κυπριακό τουρισμό, η αξιοποίηση ειδικών μορφών τουρισμού, η παροχή ποιοτικών καταλυμάτων) θα πρέπει να τύχουν ιδιαίτερης προσοχής για να έχουμε τα επιθυμητά αποτελέσματα στην τουριστική οικονομία.

1.5 Μέθοδοι προσέγγισης της διατριβής

Πρωτίστως, μέσα από τη διεθνή βιβλιογραφική ανασκόπηση που θα προηγηθεί της έρευνας, αναμένεται να εντοπιστούν οι πτυχές εκείνες των αερομεταφορών που δίνουν νέα ώθηση στις τουριστικές αφίξεις, ούτως ώστε να γίνει αντιληπτή η βαρυσήμαντη αρωγή τους για τον τουρισμό. Επίσης, μέσω του θεωρητικού υποβάθρου, θα παρουσιαστούν και παραδείγματα άλλων χωρών που αξιοποίησαν τις αερομεταφορές για άνθιση του τουρισμού και θα μπορούσαν να αποτελέσουν πρότυπα για το κυπριακό μοντέλο. Τα δεδομένα της βιβλιογραφίας, θα χρησιμοποιηθούν για καταρτισμό των ερωτηματολογίων και για τον σχεδιασμό των ερωτήσεων των συνεντεύξεων.

Η έρευνα θα πραγματοποιηθεί μέσω ηλεκτρονικών ερωτηματολογίων και συνεντεύξεων στην οποία θα συμμετέχουν κυρίως άτομα που σχετίζονται άμεσα με τον τομέα των αερομεταφορών και του τουρισμού. Θα γίνει προσπάθεια να ληφθούν συνεντεύξεις από υψηλά ιστάμενα άτομα,

αρμόδια να δώσουν πληροφορίες-κλειδιά για το θέμα που διαπραγματεύεται η διατριβή. Μέσα από τις συνεντεύξεις της διατριβής, θα καταγραφούν ορισμένες "στρατηγικές κινήσεις" που υιοθετούνται από το κυπριακό κράτος για να αυξήσουν τη συνδεσιμότητα του νησιού. Ακόμη, θα γίνει προσπάθεια να εντοπιστούν οι επερχόμενοι "κίνδυνοι" που προβάλλουν ως τροχοπέδη για περαιτέρω ανάπτυξη αερομεταφορών και τουρισμού. Τέλος, όλοι οι συμμετέχοντες, θα κληθούν να αναφέρουν κι επιπρόσθετους παράγοντες, που δεν σχετίζονται με τα δεδομένα των αερομεταφορών, αλλά προβάλλουν ως απαραίτητοι για να συντελεστεί το τουριστικό θαύμα.

1.6 Περιορισμοί της διατριβής

Η βιβλιογραφία όσον αφορά στην αλληλοσύνδεση τουρισμού και αερομεταφορών τόσο στον διεθνή όσο και στον κυπριακό χώρο είναι πολύ περιορισμένη. Μάλιστα, οι πλείστες βιβλιογραφικές πηγές είναι στην αγγλική γλώσσα, δυσχεραίνοντας έτσι το έργο του ερευνητή, αφού απαιτείται εκτεταμένος χρόνος για μετάφραση. Ακόμη, δεν υπάρχουν συναφή ερωτηματολόγια και ερωτήσεις τα οποία θα λειτουργήσουν ως αφετηρία για την ερευνητική διαδικασία. Επιπλέον, ο ερευνητής έχει στη διάθεσή του πολύ περιορισμένο χρόνο για την διεκπεραίωση της έρευνας, λόγω δύσκολου ωραρίου εργασίας, οικογενειακών και φοιτητικών υποχρεώσεων. Τέλος, για τη λήψη συνεντεύξεων θα προσεγγιστούν άτομα που κατέχουν είτε υπουργικές, είτε διευθυντικές θέσεις. Η διευθέτηση ενός ραντεβού μαζί τους αναμένεται να είναι δύσκολο εγχείρημα, αφού ως γνωστό είναι άτομα με αυξημένο όγκο εργασίας και πολλαπλές υποχρεώσεις.

1.6 Δομή της διατριβής

Η διατριβή οργανώνεται σε πέντε κεφάλαια. Στο Κεφάλαιο 1 παρουσιάζεται μια σύντομη εισαγωγή. Το Κεφάλαιο 2 περιέχει μια ανασκόπηση της βιβλιογραφίας, η οποία χωρίζεται σε ενότητες που διαπραγματεύονται την εξέλιξη των αερομεταφορών σε διεθνές και κυπριακό επίπεδο, τον τουρισμό στην Κύπρο μέσα από το πέρασμα των χρόνων και την συσχέτιση των δύο τομέων. Το Κεφάλαιο 3 ασχολείται με την μεθοδολογία της έρευνας, παρουσιάζοντας τις μεθόδους που χρησιμοποιήθηκαν για τη συλλογή των δεδομένων, τα πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες των μεθόδων αυτών. Ακολούθως, παρουσιάζονται οι μέθοδοι δειγματοληψίας, το μέγεθος του δείγματος και ο τρόπος με τον οποίο συλλέχθηκαν και αναλύθηκαν τα δεδομένα. Στο κεφάλαιο 4, παρουσιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας και η ερμηνεία-σχολιασμός των αποτελεσμάτων. Τέλος, το κεφάλαιο 5 περιλαμβάνει μια περιληπτική αναφορά στα ευρήματα

της έρευνας, γίνεται μία σύγκριση με την παρατιθέμενη βιβλιογραφία και παρουσιάζεται μια σειρά εισηγήσεων που θα μπορούσαν να υιοθετηθούν για αναβάθμιση τόσο της συνδεσιμότητας του νησιού, όσο και του κυπριακού τουριστικού προϊόντος.

Κεφάλαιο 2

Ανασκόπηση Βιβλιογραφίας

2.1. Αερομεταφορές και τουρισμός: μια αμοιβαία σχέση εξάρτησης

Ο τουρισμός και οι αερομεταφορές διέπονται από μια σχέση συμβίωσης. Το παγκόσμιο δίκτυο αερομεταφορών με τις επαρκείς και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες που προσφέρει αποτελεί ζωτικό παράγοντα στήριξης ροής του τουρισμού, τόσο σε διεθνές όσο και σε τοπικό επίπεδο. Παράλληλα, μια αύξηση στην τουριστική κίνηση έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση στην “παροχή θέσεων” στα αεροσκάφη. Ο Duval, D.T. (2013) εύστοχα παρατηρεί ότι μια αερογραμμή αξιολογεί ενδελεχώς κατά πόσο ένας προορισμός αποτελεί μια “θελκτική” επιλογή για τους τουρίστες κι αποφασίζει αν θα προσφέρει τις υπηρεσίες της με στόχο να αποκομίσει τα μέγιστα δυνατά κέρδη.

Οι Spasojevic et al. (2018) που καταπιάστηκαν με την πιο πάνω σχέση συμβίωσης, αναφέρουν μια σειρά από παραμέτρους της αεροπορικής βιομηχανίας που φαίνεται να προωθούν την αύξηση στον αριθμό των τουριστικών αφίξεων. Αυτές οι παράμετροι σχετίζονται πρωτίστως με τους επαρκείς και εξοπλισμένους αερολιμένες, τις συμμαχίες μεταξύ των αερογραμμών, το πρόγραμμα πτήσεων, τα δρομολόγια των αεροπλάνων, το προσωπικό των αεροσκαφών, το κόστος των εισιτηρίων, τις φορολογίες καθώς επίσης και με τους κανονισμούς λειτουργίας στον εναέριο χώρο, τις κατά καιρούς μεταρρυθμίσεις της σχετικής νομοθεσίας και την ασφάλεια στον αέρα (Spasojevic et al., 2018:978).

2.2. Αερομεταφορές: ορισμός, σχετικές έννοιες και σημαντικότητα

Οι **αερομεταφορές**, προσφέρουν την «δυνατότητα ταχείας από σημείο-σε-σημείο φυσικής σύνδεσης δύο περιοχών από μακρές αποστάσεις» (Τσέκερης, Θ. & Βογιατζογλου, Κ., 2011:15). Οι **αεροπορικές εταιρίες** είναι επιχειρήσεις που παρέχουν αερομεταφορικές

υπηρεσίες κι εξυπηρετούν κυρίως την τουριστική κίνηση και την μεταφορά εμπορευμάτων (Κωνσταντίνου, Π., 2017, Τσέκερης, Θ. & Βογιάτζογλου, Κ., 2011). Οι **αερογραμμές**, είτε διεθνείς, είτε περιφερειακές, είτε διηπειρωτικές ή κρατικές, έχοντας στη διάθεσή τους αεροσκάφη -κυρίως τύπου Boeing ή Airbus- λειτουργούν ως προγραμματισμένες υπηρεσίες ή ως charter flights κι εξυπηρετούν με μεγάλη επιτυχία εδώ και δεκαετίες το πολυπληθές επιβατικό κοινό. Οι φυσικές υποδομές που εξυπηρετούν τις αεροπορικές εταιρίες είναι τα **αεροδρόμια ή αλλιώς αερολιμένες** που συμβάλλουν ζωτικά τόσο στην ανάπτυξη του τουρισμού όσο και του εμπορίου και άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων.

Ο τομέας των αερομεταφορών, συμβαδίζοντας με τις ραγδαίες εξελίξεις της τεχνολογίας κατόρθωσε να εκμηδενίσει τις αποστάσεις και να παρέχει υπηρεσίες μεταφοράς με υψηλά επίπεδα ασφάλειας (Καψής, Β., 2018). Ταυτόχρονα, το νέο κύμα της παγκοσμιοποίησης που αυξάνει την τάση για διεθνή μεταφορά ανθρώπων και αγαθών, αυξάνει τις δραστηριότητες αλλά και τον ανταγωνισμό των αεροπορικών εταιρειών προς όφελος των επιβατών και ειδικότερα των τουριστών.

Ο αριθμός των ταξιδιωτών που επιλέγουν το αεροπλάνο ως μεταφορικό μέσο ξεπέρασε τα τέσσερα δισεκατομμύρια τον προηγούμενο χρόνο. Σύμφωνα με έκθεση της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA) προβλέπεται ότι ο αριθμός αυτός θα αυξάνεται χρόνο με το χρόνο με ρυθμό 3,6% και μέχρι το 2036 θα διπλασιαστεί αγγίζοντας τα 7,8 δισεκατομμύρια επιβάτες (πηγή: διαδικτυακό, οικονομικό περιοδικό <https://www.tour-market.gr>).

2.3. Η εξελικτική πορεία των αερομεταφορών σε διεθνές κι ευρωπαϊκό επίπεδο

Οι πρώτοι άνθρωποι που κατάφεραν να πετάξουν είναι οι **αδελφοί Wright**, αφού ήταν αυτοί που κατασκεύασαν το πρώτο αεροπλάνο και τον Δεκέμβριο του 1903 πραγματοποίησαν τέσσερις πτήσεις μικρής διάρκειας. Από τότε και για τις επόμενες δεκαετίες οι αερομεταφορές αποτελούσαν στην ουσία ένα περιπετειώδες τρόπο μετακίνησης, δεν επέφεραν κέρδη ενώ δεν υπήρχαν οποιοδήποτε κανονισμοί που να ρυθμίζουν την κυκλοφορία στον εναέριο χώρο (Bieger, Th., Doring, Th. & Laesser, Ch., 2015).

Τα δεδομένα όμως άλλαξαν μετά το πέρας των δύο παγκοσμίων πολέμων. Η αυξημένη χρήση των αεροσκαφών κατά τη διάρκεια των συγκρούσεων, η ταχύτατη εξέλιξη των μηχανών, των συστημάτων πλοήγησης και του ελέγχου ραδιοσυχνοτήτων σε συνδυασμό με τους πλέον έμπειρους χειριστές και τα πιο αξιόπιστα αεροσκάφη έφεραν έντονη δραστηριότητα στον χώρο

των αερομεταφορών (Bieger, Th. et al., 2015). Η αυξημένη κινητικότητα στον εναέριο χώρο είχε ως αποτέλεσμα την υπογραφή της **Συμφωνίας του Σικάγο** το 1944, μέσω της οποίας ορίστηκαν οι κανονισμοί της εναέριας κυκλοφορίας σε διεθνές επίπεδο. Ειδικότερα, η σύμβαση του Σικάγο ορίζει τα όρια ελέγχου στον εναέριο χώρο κάθε κράτους και καθορίζει τις ζώνες αποκλειστικής εποπτείας και δικαιοδοσίας κάθε χώρας (Καψής, Β. 2018). Κατά τις επόμενες δεκαετίες, εμφανίζονται οι «**κρατικοί μεταφορείς**» οι οποίοι διατηρούν το δικαίωμα “ιδιοκτησίας” και τον διαχειριστικό έλεγχο μιας συγκεκριμένης περιοχής, μονοπωλώντας έτσι συγκεκριμένα αεροπορικά δρομολόγια. Οι κρατικοί μεταφορείς επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους επισυνάπτοντας «διμερείς συμφωνίες» με άλλες χώρες. Τότε, οι επιβάτες απολάμβαναν ένα επαρκές και συνάμα ακριβό σύστημα αερομεταφορών.

Τρία χρόνια μετά την υπογραφή της Σύμβασης του Σικάγο, το 1947 ιδρύθηκε ο **Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)** που έχει ως πρώτιστο καθήκον του την τυποποίηση και ασφάλεια της αεροπλοΐας. Παράλληλα, την ίδια χρονιά ιδρύθηκε και η **Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA)** που στοχεύει στην προώθηση της ασφαλούς, προγραμματισμένης και φθηνής αεροπορικής μεταφοράς προς όφελος όλων των λαών του κόσμου (πηγή: Βικιπαίδεια, η ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια).

Ημερομηνία σταθμός για τις αερομεταφορές αποτελεί ο **Δεκέμβριος του 1987** που σηματοδοτεί την εγκαθίδρυση της προοδευτικής απελευθέρωσης των αερογραμμών στην Ευρώπη (Βαρβαρέσος, Σ., 2008:163). Η **πολιτική των ανοικτών αιθέρων** υιοθετείται σταδιακά από τα ευρωπαϊκά κράτη κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90 και λειτουργεί υπέρ του επιβατικού κοινού. Αποτελεί την πιο αξιόλογη μεταρρύθμιση αφού παραχωρεί το δικαίωμα των απεριόριστων κατευθύνσεων σε όλες τις αερογραμμές και αίρει τους κανονισμούς των φορολογιών. Έτσι, δόθηκε το έναυσμα για ανταγωνισμό ανάμεσα στις εταιρείες που ενέτειναν τις προσπάθειές τους για προσφορά χαμηλότερων τιμών σε συνδυασμό με πιο τακτά, συνεπή κι επαρκή δρομολόγια (Duval, D.T. 2013: 498).

Η σταδιακή εφαρμογή των προαναφερθέντων μεταρρυθμίσεων στο τέλος της δεκαετίας του '80, ευνόησε την άνθιση της επιχείρησης των **ναυλωμένων πτήσεων (Chartered Flights)** στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο. Οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι Charter Airlines είναι στην ουσία έκτακτες, μη προγραμματισμένες πτήσεις, ναυλωμένες από ταξιδιωτικές εταιρείες για ομαδικές μετακινήσεις. Η εμφάνιση και επέκτασή των Charter Airlines στηρίχτηκε στην αδυναμία των αερομεταφορέων προγραμματισμένων πτήσεων να καλύψουν την ολοένα και

αυξανόμενη ζήτηση για εποχιακές πτήσεις, ειδικότερα σε τουριστικούς προορισμούς. Οι ναυλωμένες πτήσεις εξαρτώνται άμεσα από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες (Tour Operators) οι οποίοι αναλαμβάνουν να δημιουργήσουν οργανωμένα τουριστικά πακέτα που περιλαμβάνουν εισιτήρια, διαμονή, ξεναγήσεις κ.τ.λ. Παρά τη δικτύωση των τουριστικών γραφείων και των προμηθευτών οργανωμένων ταξιδιών, οι Charter Airlines δυσκολεύονται να επιβιώσουν την τελευταία δεκαετία, αφού απειλούνται από την επικράτηση των εταιρειών χαμηλού κόστους. Μάλιστα, τον περασμένο Σεπτέμβριο είδαμε τον κολοσσό της βιομηχανίας των ναυλωμένων πτήσεων Thomas Cook να καταρρέει αδυνατώντας να αντεπεξέλθει στις νέες συνθήκες αγοράς.

Παράλληλα, με την φιλελευθεροποίηση των αερογραμμών, οι κυβερνήσεις των ευρωπαϊκών κρατών παραχώρησαν εγκρίσεις για **συγχωνεύσεις, εξαγορές και κοινοπραξίες** πολλών αεροπορικών εταιρειών. Το μοντέλο των κοινοπραξιών και των μετοχικών συμφωνιών συνεχώς επεκτείνεται κατά τη δεκαετία του 2000 και υιοθετείται από πολλές μεγάλες εταιρείες. Τρανό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση της Star Alliance η οποία συνεργάζεται με διάφορες τοπικές αερογραμμές, διευκολύνοντας έτσι την κινητικότητα των επιβατών με χαμηλότερο κόστος και προωθώντας ταυτόχρονα νέους τουριστικούς προορισμούς (Duval, D.T. 2013: 500).

Το φιλελεύθερο περιβάλλον στον εναέριο χώρο οδήγησε στην άνθιση ενός νεοφερμένου επιχειρηματικού μοντέλου, αυτού των **εταιρειών χαμηλού κόστους (Low Cost Carriers-LCC)**. Οι αερογραμμές αυτές, προσφέρουν χαμηλές τιμές στους ταξιδιώτες, χρησιμοποιώντας στο μέγιστο βαθμό το εργατικό δυναμικό τους και την πληρότητα των αεροσκαφών (Farmaki, A. & Papatheodorou, A., 2015:412). Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των LCC διαδραμάτισε και η εξέλιξη της τεχνολογίας με την κατασκευή μεσαίου μεγέθους και μεγάλης εμβέλειας αεροσκαφών τύπου B 787 και A350 (Βαρβαρέσος, Σ., 2008:163).

Η επέκταση των LCC στην Ευρώπη ήταν εντυπωσιακή, με την Ryanair και την Easyjet να διαχειρίζονται τα μεγαλύτερα μερίδια της ευρωπαϊκής αεροπορικής κίνησης. Η είσοδος των LCC έφερε αλλαγή στα γεωγραφικά όρια των αερογραμμών αλλά και στον τρόπο που ταξιδεύουν οι άνθρωποι (Farmaki, A. & Papatheodorou, A., 2015:412). Επιπρόσθετα, ενέτεινε τον ανταγωνισμό ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρείες αφού έπληξε τις υψηλές τιμές που προσέφεραν οι εθνικοί μεταφορείς και ταυτόχρονα ώθησε την δραστηριοποίηση αεροδρομίων σε πιο απομονωμένους προορισμούς που υπολειτουργούσαν. Όλο και περισσότεροι ταξιδιώτες δείχνουν ιδιαίτερη προτίμηση στις εταιρίες χαμηλού κόστους αφού προωθούν την λειτουργία

των περιφερειακών αεροδρομίων δημιουργώντας απευθείας συνδέσεις (point to point) με τους τόπους υποδοχής των τουριστών. Με αυτό τον τρόπο, αποφεύγεται η ταλαιπωρία που προκύπτει από το σύστημα ανταποκρίσεων (connection flights) που εφαρμόζουν οι παραδοσιακές εταιρείες, παρατηρούνται όλο και λιγότερες καθυστερήσεις στις ώρες αναχώρησης/άφιξης των πτήσεων και μειώνεται ο χρόνος αναμονής για την παραλαβή των αποσκευών.

Πολλές τοπικές κυβερνήσεις όπως η Ισπανία και η Πορτογαλία, προσέγγισαν τις εταιρείες χαμηλού κόστους, προσφέροντάς τους ελκυστικά πακέτα επιδόματος για την πραγματοποίηση δρομολογίων από και προς τις χώρες τους. Συνεπώς, κατάφεραν να αυξήσουν τη συνδεσιμότητα της χώρας τους, να ανεβάσουν τον αριθμό των τουριστικών τους αφίξεων και να αναβαθμίσουν την τοπική τους οικονομία. Επιπλέον, κατόρθωσαν να επεκτείνουν την τουριστική τους σεζόν και να καταπολεμήσουν την εποχικότητα. Πλέον πολλοί ταξιδιώτες εκμεταλλευόμενοι τις χαμηλές τιμές εισιτηρίων των εταιρειών χαμηλού κόστους, επιλέγουν να πραγματοποιήσουν ένα σύντομο αεροπορικό ταξίδι για να ξεφύγουν από τη ρουτίνα και το καυσαέριο των πόλεων ακόμη και τους χειμερινούς μήνες (Farmaki, A. & Paratheodorou, A., 2015:415).

Με παρόμοιο τρόπο και η Μάλτα, ένας γειτονικός μας τουριστικός προορισμός, εφάρμοσε την πολιτική παροχής επιδόματος στις εταιρείες χαμηλού κόστους, επιτυγχάνοντας έτσι την επέκταση της τουριστικής της σεζόν (Farmaki, A. & Paratheodorou, A., 2015:416). Εδώ, αξίζει να σημειωθεί ότι το οικονομικό και πολιτικό πλαίσιο σχετικά με τις ρυθμίσεις και τη νομοθεσία εναέριας κυκλοφορίας που διαπραγματεύεται κάθε χώρα, επηρεάζει άμεσα την είσοδο στην αγορά νέων αερογραμμών και συμβάλλει καταλυτικά στην άνοδο ή μείωση του τουρισμού (Dunal, P.T., 2013: 495).

2.4. Αερομεταφορές στην Κύπρο: σύντομη ιστορική αναδρομή

Η πρώτη εμφάνιση της Κύπρου στον χάρτη εναέριας κυκλοφορίας τοποθετείται στο **1930**, περίοδο της Αγγλοκρατίας όπου οι Βρετανοί ίδρυσαν στρατιωτικές βάσεις σε Λευκωσία και Λάρνακα για τη Βασιλική Πολεμική Αεροπορία (Hermes Airports, 2009).

Λίγα χρόνια έπειτα, το 1947 έκανε την εμφάνισή της η **Cyprus Airways (CA)** εγκαινιάζοντας την εγχώρια βιομηχανία αερογραμμών. Ο εθνικός μεταφορέας **CA** είχε τότε τη βάση του στο

Διεθνές Αεροδρόμιο Λευκωσίας. Το 1955 ιδρύθηκε από την αποικιακή κυβέρνηση το **Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας** που οι τότε αρμοδιότητές του ήταν η ανάπτυξη και διοίκηση του Αερολιμένα Λευκωσίας, καθώς επίσης και η παροχή συμβουλών στον Άγγλο Κυβερνήτη για την ανάπτυξη των αερομεταφορών. Το 1961, μετά την ανεξαρτησία της, **η Κύπρος έγινε μέλος του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO)**. Ο διεθνής οργανισμός ανέθεσε στην κυπριακή δημοκρατία την εποπτεία της εναέριας κυκλοφορίας σε χώρο έκτασης 175.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων (Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, 2006).

Το 1974, η τουρκική εισβολή ανάγκασε τον εθνικό μεταφορέα **CA** να εγκαταλείψει τη βάση του στο Διεθνές Αεροδρόμιο Λευκωσίας, αφού ήταν πλέον δεστα εδάφη της νεκρής ζώνης. Η **CA** έχασε το στόλο της, ο οποίος είτε καταστράφηκε από τους βομβαρδισμούς, είτε έμεινε καθηλωμένος στο εγκαταλελειμμένο αεροδρόμιο. Το 1975 η **CA** επαναλειτούργησε στο μικρό και δυσλειτουργικό αεροδρόμιο Λάρνακας. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1983 λειτούργησε και το αεροδρόμιο Πάφου με στόχο να διευκολύνει την τουριστική ανάπτυξη του δυτικού μέρους του νησιού. Οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου Πάφου σε αυτή τη φάση ήταν ιδιαίτερα μικρές, με περιορισμένες δυνατότητες εξυπηρέτησης.

Μέχρι το 1986, ο εθνικός μας μεταφορέας πραγματοποιούσε προγραμματισμένες, απευθείας πτήσεις και μονοπωλούσε την μεταφορά τουριστών, αφού είχε αποκλειστικά δικαιώματα «ιδιοκτησίας» στον κυπριακό εναέριο χώρο. Τα καθημερινά δρομολόγια των κυπριακών αερογραμμών επιτρέπουν κυρίως τη σύνδεση Κύπρος-Ελλάδα και Κύπρος-Ηνωμένο Βασίλειο. Ταυτόχρονα όμως, η **CA** επισύναψε διμερείς συμφωνίες με αερογραμμές της Σαουδικής Αραβίας (Gulf Air, Royal Jordanian, El Al Israel Airlines) και συνέβαλε σε σημαντικό βαθμό στην ανάπτυξη εμπορικών, οικονομικών και πολιτιστικών δεσμών με χώρες εκτός της Ευρώπης.

Το 1986, λόγω των αυξημένων απαιτήσεων του τουρισμού, και λόγω πιέσεων από τον ΚΟΤ, η κυβέρνηση αναγκάστηκε να χαλαρώσει κάποιες αυστηρές πρόνοιες και κανονισμούς σχετικά με την εναέρια κυκλοφορία, επιτρέποντας σε ευρωπαϊκές **Charter Flights** να μουν στην κυπριακή αγορά. Έτσι, η Κυπριακή Δημοκρατία επέτρεψε στους τουριστικούς πράκτορες να πραγματοποιούν ναυλωμένες πτήσεις στο νησί, με την προϋπόθεση ότι ένα ποσοστό των θέσεων θα πληρώνονταν από τη θυγατρική εταιρεία των Κυπριακών Αερογραμμών, Eurocypria (Liasidou, S., 2009).

Η ουσιαστική “αλλαγή” στα κυπριακά αεροπορικά δεδομένα έγινε το 2004, έτος που η Κύπρος εντάχθηκε στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και υποχρεώθηκε να υιοθετήσει και να εφαρμόσει πιστά τις νομοθεσίες και τους κανονισμούς που διέπουν τον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο. Έτσι, από την 1^η Μαΐου 2004, επέρχεται η **πλήρης φιλελευθεροποίηση για δρομολόγια εντός της Ε.Ε και η Κύπρος εναρμονίστηκε με την Ενιαία Ευρωπαϊκή Αεροπορία (ECAA -European Common Aviation Area)** η οποία περιλαμβάνει 35 χώρες. Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Αεροπορία (ECAA) δημιουργεί μια ενοποιημένη “αεροπορική” αγορά για τα τριάντα πέντε κράτη-μέλη και οι κατευθυντήριές της αρχές περιλαμβάνουν ενιαίους κανονισμούς ασφάλειας καθώς και ομοιομορφία σχετικά με τους κανονισμούς ανταγωνισμού και δικαιωμάτων του καταναλωτή (Liasidou, S., 2009:165).

Η φιλελευθεροποίηση των αερογραμμών εντός της ευρωπαϊκής ζώνης, έπληξε τις λειτουργίες του εθνικού μας μεταφορέα CA, επέτρεψε όμως την είσοδο στο παιχνίδι νέων εταιρειών με χαμηλότερα ναύλα (π.χ. Helios Airways, Aegean Airlines). Η αυξημένη κινητικότητα στους αερολιμένες σε συνδυασμό με την αύξηση του τουριστικού ρεύματος τις δεκαετίες του ‘90 και του 2000, καθιστούσαν πλέον επιτακτική την ανάγκη για την **ανάπλαση των δύο αεροδρομίων**. Σε ώρες αιχμής, τα προβλήματα ήταν ποικίλα, δημιουργώντας αρνητική εικόνα στο επιβατικό κοινό. Έτσι, το 2001 η κυβέρνηση αποφάσισε να εμπλέξει τον ιδιωτικό τομέα στην ανάπτυξη των αερολιμένων και επέλεξε την ιδιωτική κοινοπραξία Hermes Airports για να εκσυγχρονίσει τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου. Η διαδικασία πραγματοποιήθηκε και ολοκληρώθηκε επιτυχώς με τη μέθοδο B.O.T. (Build, Operate, Transfer). Τον Νοέμβριο του 2008 λειτούργησε το νέο κτίριο του διεθνούς αεροδρομίου Πάφου που έχει τη δυνατότητα να εξυπηρετήσει 2,7 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Ένα χρόνο αργότερα, λειτούργησαν και τα νέα κτίρια του διεθνούς αεροδρομίου Λάρνακας που δύναται να εξυπηρετήσει 7,5 εκατομμύρια επιβάτες σε ετήσια βάση (Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, 2006).

Το 2007, εισβάλλουν στην κυπριακή αγορά **οι εταιρείες χαμηλού κόστους (LCC)** αυξάνοντας την επιβατική κίνηση στα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου. Σύμφωνα με τους Paratheodorou, A. & Farmaki, A. (2015), οι **LCC** δίνουν τη δυνατότητα στους ταξιδιώτες να οργανώσουν το δικό τους “πακέτο διακοπών” σε ελκυστικές τιμές και συνεπώς μειώνουν την εξάρτηση από τους “τουριστικούς πράκτορες”. Επιχειρήσεις όπως οι Monarch Airlines (Μεγάλη Βρετανία), Sky Europe (Αυστρία), Easy Jet (Μεγάλη Βρετανία), Jazeera Airways (Ντουμπάι) Blue Air (Ρουμανία) και Ryan Air επέλεξαν να πραγματοποιούν δρομολόγια από και προς την Κύπρο,

ενδυναμώνοντας την εικόνα του νησιού στο χάρτη των τουριστικών προορισμών (Liasidou, S., 2009:168-169).

Η επικράτηση των εταιρειών χαμηλού κόστους καθώς η σύναψη συμμαχιών αεροπορικών εταιρειών που ευδοκίμησαν μέσα στα πλαίσια της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης, αποτελούν την νέα πραγματικότητα τόσο στον διεθνή όσο και στον κυπριακό εναέριο χώρο. Οι συνθήκες στις αερομεταφορές διαφοροποιούνται με το πέρασμα των χρόνων και επιβάλλουν τη διασφάλιση της καλύτερης δυνατής παροχής υπηρεσιών που επιτυγχάνεται με την αποδοτικότερη εργασία, το φθηνότερο κεφάλαιο και την καλύτερη υποδομή.

Τον Ιανουάριο του 2015 οι Κυπριακές Αερογραμμές τερμάτισαν τη λειτουργία τους λόγω σοβαρών οικονομικών προβλημάτων κι από τότε κάνουν την εμφάνισή τους όλο και περισσότερες νέες αεροπορικές εταιρείες στους κυπριακούς αερολιμένες. Σήμερα, στα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου δραστηριοποιούνται εξήντα επτά αεροπορικές εταιρείες, οι περισσότερες από αυτές ευρωπαϊκές(πηγή: Hermes Airports, 2019).

Η κυπριακή δημοκρατία, προσπαθεί να εναρμονιστεί με όλες τις εξελίξεις που προκύπτουν στον ανταγωνιστικό χώρο των αερομεταφορών. Αρμόδιο σώμα για όλα τα ζητήματα αεροπορίας, είναι το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, υπό την εποπτεία του Υπουργείου Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων. Είναι υπεύθυνο για τη ρύθμιση της κυκλοφορίας στον αέρα, για την υιοθέτηση και την εφαρμογή των σχετικών κανονισμών και για τη διαχείριση των πύργων ελέγχου στα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου. Επιπρόσθετα, είναι υπεύθυνο για τη διαπραγμάτευση και υπογραφή διμερών συμφωνιών με τρίτες χώρες και διασφαλίζει τη συμμετοχή της κυπριακής δημοκρατίας σε διεθνείς συνέδρια και συμβάσεις (Liasidou, S., 2009, Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, 2006).

Ο τομέας των πτήσεων στην Κύπρο χαρακτηρίζεται από τον επαγγελματισμό και την άρτια κατάρτιση όλων των εμπλεκομένων. Δυστυχώς όμως υπάρχουν ιδιαίτερες προκλήσεις που προκύπτουν από την ύπαρξη του παράνομου αεροδρομίου και κέντρου ελέγχου της Τύμπου και τη διαχείριση 380,000 πτήσεων που χρησιμοποιούν το FIR (Flight Information Region) Λευκωσίας κάθε χρόνο. Οι ενέργειες αυτές πραγματοποιούνται από τις τουρκικές αρχές οι οποίες παραβιάζουν τη Σύμβαση του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και τους σχετικούς Κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης (πηγή: <https://city.sigmalive.com/>).

Στις μέρες μας, για την Κύπρο, όπως και για όλα τα νησιά, τα αεροπλάνα αποτελούν την κατεξοχήν λύση για γρήγορη, ασφαλή και φθηνή μετάβαση. Στον πιο κάτω πίνακα παρουσιάζεται η δραματική αύξηση των επιβατών που χρησιμοποιούν τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου την τελευταία δεκαετία και παρατηρούμε ότι οι ταξιδιώτες για το έτος 2018 ξεπέρασαν τα 5,5 εκατομμύρια.

Πίνακας 1: Στατιστικά στοιχεία ταξιδιωτικής κίνησης στα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου, 2006-2018 (πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2019).

ΕΤΟΣ	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ
2006	3.656.480	3.663.909
2007	3.795.326	3.777.448
2008	3.873.999	3.859.527
2009	3.571.532	3.564.996
2010	3.745.261	3.731.684
2011	3.881.241	3.876.548
2012	3.872.292	3.883.996
2013	3.773.192	3.808.267
2014	3.827.853	3.829.171
2015	3.937.767	3.924.405
2016	4.590.878	4.569.733
2017	5.218.406	5.197.021
2018	5.535.797	5.521.515

Ο ολοένα αυξανόμενος αριθμός των ταξιδιωτών μαρτυρά ότι οι σύγχρονες εγκαταστάσεις των δύο νέων αερολιμένων παρέχουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης στο επιβατικό κοινό. Η κυπριακή δημοκρατία ασχολήθηκε με ιδιαίτερο ζήλο για την υλοποίηση εκσυγχρονιστικών μεταρρυθμίσεων τόσο σε θέματα νομοθεσίας όσο και υποδομών και σε συνδυασμό με την πολιτική των ανοικτών αιθέρων που εφαρμόζεται στις μέρες μας, δίνουν τη δυνατότητα στην Κύπρο να μετατραπεί σε περιφερειακό αεροπορικό κόμβο μεταξύ Ευρώπης και Μέσης Ανατολής.

2.5. Τουρισμός : ορισμός και η εξέλιξη του τουριστικού φαινομένου

Ως “τουρισμό” θα μπορούσαμε να εννοήσουμε το σύνολο των σχέσεων και των φαινομένων που προκύπτουν μέσω του ταξιδιού και της παραμονής των ατόμων σε ένα συγκεκριμένο τόπο. Ο τόπος παραμονής για τα άτομα αυτά δεν είναι ο μόνιμος τόπος κατοικίας ούτε εργασίας τους (Βασιλειάδης, Χ., Α., 2003: 78). Παρομοίως, η Liasidou, S. (2013) περιγράφει τον τουρισμό

ως ένα σύνολο εμπειριών με συγκεκριμένη διάρκεια. Οι εμπειρίες αυτές περιλαμβάνουν τη μεταφορά μέσω ενός μεταφορικού μέσου, τον τόπο διαμονής και την εμπλοκή σε ποικίλες δραστηριότητες σε ένα τουριστικό προορισμό.

Η τουριστική δραστηριότητα είναι ένα φαινόμενο που παρατηρείται από τα αρχαία χρόνια, αφού ο άνθρωπος ανέκαθεν ένιωθε έντονη την ανάγκη για μετακινήσεις, και ανακαλύψεις, για αναζήτηση της αλλαγής και της αναψυχής. Εντούτοις, η λέξη "τουρίστας" εμφανίζεται για πρώτη φορά αρχές του 19^{ου} αιώνα και απεικονίζει τους προνομιούχους Άγγλους ευγενείς που για λόγους αναψυχής πραγματοποιούσαν τη μεγάλη περιήγηση της Γαλλίας (=grand tour). Η ουσιαστική ανάπτυξη όμως του διεθνούς τουριστικού κύματος έλαβε χώρα μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου και την ύπαρξη διαρκούς ειρήνης, που αποτελεί την προϋπόθεση για ασφαλείς μετακινήσεις των ανθρώπων. Παράλληλα με την επικράτηση της ειρήνης, μια σειρά από ευνοϊκές μεταβλητές όπως η άνοδος του βιοτικού επιπέδου, η βελτίωση των μεταφορικών μέσων και η βιομηχανοποίηση της τουριστικής παραγωγής είχαν ως απόρροια την εξάπλωση του τουρισμού (Βαρβαρέσος, Σ., 2008).

Το 1975 ιδρύθηκε ο **Διεθνής Οργανισμός Τουρισμού (WTO)**, ένας διακρατικός οργανισμός που απαριθμεί πάνω από εκατόν κράτη-μέλη και έχει ως στόχο να προωθήσει την ελεύθερη μετακίνηση των ατόμων σε παγκόσμιο επίπεδο (Βασιλειάδης, Χ.Α., 2003). Από τότε μέχρι σήμερα, ο τουρισμός παρουσίασε μια ταχύτατη ανάπτυξη και μια τεράστια χωρική εξάπλωση. Είναι ένα φαινόμενο κοινωνικά αποδεκτό σε παγκόσμιο επίπεδο και θεωρείται πλέον αναπόσπαστο κομμάτι της καθημερινότητας (Βαρβαρέσος, Σ., 2008:21). Παράλληλα, αποτελεί ένα θεμελιώδες στοιχείο για την οικονομία πολλών χωρών, αφού αποτελεί την πηγή για τη ροή ξένου συναλλάγματος, δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας και συνδέεται άμεσα με βασικές οικονομικές δραστηριότητες όπως τα καταλύματα, τους χώρους εστίασης και ψυχαγωγίας, τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και τις μεταφορικές υπηρεσίες (αεροπλάνα, λεωφορεία, τρένα, πλοία).

2.6. Σύγχρονες τάσεις στον τουρισμό:

Στις μέρες μας, ο άνθρωπος αισθάνεται όλο και πιο έντονη την επιθυμία για περιήγηση, ξεκούραση και αναζωογόνηση. Οι γρήγοροι ρυθμοί της καθημερινότητας ενός ανθρώπου που ζει μέσα στις μεγαλουπόλεις, ενισχύουν τη θέλησή του για αλλαγή παραστάσεων που θα επιτευχθεί μέσω ενός ταξιδιού.

Ο σύγχρονος τουρίστας είναι μορφωμένος, καλά ψαγμένος, πεπειραμένος κι έχει στη διάθεσή του το διαδίκτυο που του επιτρέπει να αναζητά μόνος του προορισμούς και να προχωρά σε on line κρατήσεις αεροπορικών εισιτηρίων και καταλυμάτων. Ειδικότερα οι νεαροί ηλικιακά τουρίστες προτιμούν τις αυτόνομες, εξατομικευμένες διακοπές. Επιπλέον οι σημερινοί τουρίστες είναι πιο απαιτητικοί, δεν αρκούνται στις επιλογές του “μαζικού τουρισμού” κι αναζητούν ποικιλία δραστηριοτήτων, συνδυασμό εμπειριών και υπηρεσιών. Διψούν να γνωρίσουν αξιοθέατα και πολιτισμό αλλά ψάχνουν ταυτόχρονα και την περιπέτεια. Τείνουν να ταξιδεύουν περισσότερες φορές το χρόνο πραγματοποιώντας αποδράσεις μικρής διάρκειας. Παρατηρείται επίσης μια στροφή στον “ποιοτικό” τουρισμό, αφού πλέον πολλοί ταξιδιώτες αναζητούν τη ψυχική ηρεμία και ισορροπία που την βρίσκουν σε πιο απομακρυσμένες τουριστικές ζώνες, κοντά στη φύση. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι ο νέος τουρίστας είναι ευαίσθητοποιημένος σχετικά με τις τιμές και αναζητά λιτά και λειτουργικά καταλύματα, χωρίς πολυτέλειες (Liasidou, S., 2019, Παναγιώτου, Α., 2012).

2.7. Κύπρος: ένας δημοφιλής προορισμός στον τουριστικό χάρτη

Η Κύπρος, διαθέτοντας το τρίπτυχο “ήλιος, θάλασσα, αμμουδιά” αναδείχθηκε από πολύ νωρίς ως ένας ελκυστικός τουριστικός προορισμός. Το εύκρατο κλίμα του νησιού, η ιδανική γεωγραφική του θέση, η κυπριακή φιλοξενία καθώς επίσης και η ευρύτατη χρήση της αγγλικής γλώσσας ήταν ορισμένοι παράμετροι που έφεραν την Κύπρο ψηλά στις προτιμήσεις πολλών τουριστών παγκοσμίως. Τη δεκαετία του 70, η Αμμόχωστος και η Κερύνεια, με τις αξιοζήλευτες παραλίες και τα πολυτελή ξενοδοχεία τους, μεσουρανούσαν διεθνώς ως τουριστικές ζώνες.

Η δεκαετία του '80 αποτελεί σταθμό για τα κυπριακά τουριστικά δεδομένα. Ενώ οι Κύπριοι κάτοικοι μέχρι τότε ασχολούνταν αποκλειστικά με τον γεωργικό τομέα και με την εξαγωγή ορυκτών, σταδιακά το νησί μετατρέπεται σε γνωστό τουριστικό θέρετρο, αποκομίζοντας τεράστια οικονομικά οφέλη. Μετά από την τουρκική εισβολή του 1974 και την κατάρρευση της κυπριακής οικονομίας, η κυπριακή κυβέρνηση στράφηκε στην ενίσχυση του τουριστικού τομέα. Μέσω οικονομικών ενισχύσεων και κινήτρων προωθήθηκε η ανέγερση νέων ξενοδοχειακών μονάδων κι έτσι μέχρι την επόμενη δεκαετία τα τουριστικά καταλύματα είχαν διπλασιαστεί (Sharpley, R., 2003:257). Οι φυσικές ομορφιές του νησιού, σε συνδυασμό με τις αναβαθμισμένες τουριστικές υποδομές και υπηρεσίες έφεραν την έντονη ανάπτυξη των ελεύθερων παραλιακών περιοχών, με την Αγία Νάπα, τον Πρωταρά και την Πάφο να

συγκεντρώνουν τα μεγαλύτερα μερίδια της τουριστικής κίνησης. Μέσα από εντατικές προσπάθειες του ΚΟΤ, ο τουρισμός στην Κύπρο πέτυχε άλματα ανάπτυξης κατά 350% το 1980-90 και κατά 72% την επόμενη δεκαετία, 1990-2000 (πηγή: διαδικτυακό, οικονομικό περιοδικό, <https://inbusinessnews.reporter.com.cy/>). Στον πιο κάτω πίνακα παρουσιάζεται αναλυτικά η ανοδική πορεία των τουριστικών αφίξεων που καταγράφηκε τα έτη 1990-2000.

Πίνακας 2: Τουριστικές αφίξεις στην Κύπρο, 1990-2000 (πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2019)

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ <u>ΠΕΡΙΗΓΗΤΩΝ</u>
1990	1.561.479
1991	1.385.129
1992	1.991.000
1993	1.841.000
1994	2.069.000
1995	2.100.000
1996	1.950.000
1997	2.088.000
1998	2.222.706
1999	2.434.285
2000	2.686.205

Την Κύπρο για τις διακοπές τους προτιμούν κυρίως οι Βρετανοί τουρίστες που αντιπροσωπεύουν το 40-50% των αφίξεων και καταφθάνουν στο νησί κυρίως τους μήνες Ιούνιο μέχρι Σεπτέμβριο. Παρά τις προσπάθειες για επέκταση της τουριστικής περιόδου, παραμένει έντονο το πρόβλημα της εποχικότητας. Επιπλέον, ο κυπριακός τουρισμός παραμένει εξαρτημένος από τη βρετανική αγορά παρά το άνοιγμα που έγινε προς άλλες παραδοσιακές αγορές, όπως οι σκανδιναβικές χώρες και η Γερμανία. Οι ιστορικοί και πολιτισμικοί δεσμοί με την αποικία, η οδήγηση στα αριστερά καθώς επίσης και η χρήση της λίρας ως τοπικό νόμισμα μέχρι την προηγούμενη δεκαετία, καθιστούσαν την Κύπρο ένα ασφαλή τουριστικό προορισμό για τους Άγγλους ταξιδιώτες (Sharples, R., 2003).

Πιο κάτω παρατίθενται αναλυτικά οι αριθμοί των τουριστών ανά χώρα προέλευσης από το 1990 μέχρι το 2000. Παρουσιάζονται οι βασικότερες χώρες προέλευσης με τους μεγαλύτερους αριθμούς περιηγητών που φαίνεται να έχουν ψηλά στις προτιμήσεις τους το νησί μας.

Πίνακας 3: Στατιστικά στοιχεία περιηγητών: συνολικές αφίξεις ανά έτος και κυριότερες χώρες προέλευσης, 1990-2000 (πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2019)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Χώρα προέλευσης											
<u>Ηνωμένο Βασίλειο</u>	691.532	678.148	1.087.500	950.000	970.000	850.000	720.000	846.309	1.015.234	1.155.623	1.362.913
<u>Φιλανδία</u>	119.480	70.566	70.600	36.388	30.000	38.000	40.000	48.380	43.175	47.147	41.953
Σουηδία	106.581	90.924	112.150	76.976	85.000	99.000	106.000	90.813	112.675	126.728	127.498
Γερμανία	99.672	66.216	102.260	120.000	173.000	235.000	240.000	250.053	208.356	238.763	233.687
Λίβανος	80.186	39.733	50.300	35.000	35.000	...	...	...	13.490	15.388	15.270
Ελλάδα	70.578	60.118	65.200	55.000	58.000	65.000	75.000	67.749	70.768	83.134	100.105
Ρωσία	...	...	...	...	...	...	...	...	175.709	113.507	129.889
Ελβετία	44.600	38.587	52.000	75.000	98.000	110.000	88.000	95.256	83.720	88.989	79.202
Νορβηγία	32.582	17.469	31.000	27.024	40.000	43.000	46.000	47.895	46.486	52.724	60.127
Αραβικές Χώρες	...	...	...	...	...	105.000	105.000	52.825	...	...	...
Ισραήλ	8.376	...	...	70.000	30.000	33.000	40.000	52.474	53.597	61.029	44.404
Αφρική		16.621	20.810	18.615	...	...	...	...	13.001	15.208	16.420
Χώρες κόλπου	22.837	21.525	30.200	35.000	38.000	...	...	...	17.265	19.554	18.728
Αμερική	22.197	30.473	38.830	36.210	...	...	...	...	26.048	30.629	38.738
Ωκεανία	7.331	7.520	11.110	15.380	...	...	...	...	8.851	10.051	12.706

Αξίζει να σημειωθεί ότι ένας ουσιώδης παράγοντας για τη γοργή ανάπτυξη του τουρισμού τη δεκαετία του '90 ήταν η επέκταση των ταξιδιωτικών πακέτων μέσω ναυλωμένων πτήσεων (chartered flights). Μετά από τη χαλάρωση ορισμένων κανονισμών της πολιτικής αεροπορίας, κατέκλυσαν το νησί μας χιλιάδες τουρίστες, οι οποίοι όμως έκαναν κρατήσεις all inclusive μέσω τουριστικών γραφείων που συνεργάζονταν αποκλειστικά με συγκεκριμένες αερογραμμές ναυλωμένων πτήσεων. Έτσι οι ταξιδιωτικοί πράκτορες απέκτησαν γιγαντιαία δύναμη ούτως ώστε να καθορίζουν τόσο τις τιμές διαμονής στα τουριστικά καταλύματα, όσο και την ποιότητα και ποσότητα των τουριστικών αφίξεων. Η φημισμένη Thomas Cook συνεργαζόταν για δεκαετίες με πληθώρα κυπριακών ξενοδοχείων και μέσω ναυλωμένων της πτήσεων μετέφερε εκατομμύρια τουρίστες από τη Βρετανία και τις σκανδιναβικές χώρες.

2.7. Τουριστική κρίση στην Κύπρο και οι τρόποι αντιμετώπισής της

Την αλματώδη ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας κατά τη χρυσή δεκαετία του '90, διαδέχτηκε μια φάση στασιμότητας το 2000. Τα πρώτα σημάδια της κρίσης ήταν φανερά και ο κυπριακός τουρισμός δεχόταν απειλές από τον αυξανόμενο ανταγωνισμό των γειτονικών τουριστικών προορισμών. Νέοι προορισμοί με χαμηλότερο κόστος διακοπών (όπως η Τουρκία, η Αίγυπτος, το Μαρόκο, η Κροατία) εμφανίστηκαν στον τουριστικό χάρτη, προσελκύοντας εκατομμύρια τουρίστες και επηρεάζοντας αναπόφευκτα τις αφίξεις στην Κύπρο. Η Κύπρος ανέκαθεν αποτελούσε ένα σχετικά ακριβό τουριστικό προορισμό, εξαιτίας της απόστασής της από το χώρο διαμονής των ταξιδιωτών, ενώ η εξάρτησή της από παραδοσιακές αγορές και τους ταξιδιωτικούς πράκτορες λειτουργούσαν ως ανασταλτικοί παράγοντες για περεταίρω πρόοδο (Sharpley, R., 2003). Παράλληλα, τα τρομοκρατικό κτύπημα το Σεπτέμβριο του 2001 στους Δίδυμους Πύργους έφερε αναταράξεις στο πολιτικό σκηνικό κι επηρέασε σαφώς τις μετακινήσεις των ανθρώπων (πηγή: διαδικτυακό, ηλεκτρονικό περιοδικό: <https://inbusinessnews.reporter.com.cy>).

Η κυπριακή τουριστική βιομηχανία, προωθώντας μονίμως την εικόνα του "ήλιου και της θάλασσας" στηρίχτηκε στον "μαζικό τουρισμό" ο οποίος συνοδευόταν από μια σειρά αρνητικών επιπτώσεων για τον τόπο μας. Πρωτίστως, η αλόγιστη ανέγερση ξενοδοχειακών μονάδων είχε ως αποτέλεσμα την καταστροφή του περιβάλλοντος στις παράκτιες περιοχές. Επιπλέον, η συνεχής οικοδόμηση διαμερισμάτων ιδιωτικής τροφοδότησης και ξενοδοχείων μεσαίας τάξης, οδήγησε στην υπερ-διάθεση καταλυμάτων και έτυχε εκμετάλλευσης από τους τουριστικούς πράκτορες. Οι πράκτορες πουλούσαν ταξιδιωτικά πακέτα σε πολύ φθηνές τιμές, ενδυναμώνοντας έτσι την έννοια του μαζικού τουρισμού στην Κύπρο (Sharpley, R., 2003). Αυτός ο μαζικός, χαμηλής ποιότητας τουρισμός, έθεσε σε κίνδυνο την πολιτιστική ταυτότητα του νησιού κι επηρέασε αρνητικά τις αξίες και αρχές της κυπριακής κοινωνίας.

Παρατηρώντας τον πίνακα 4 πιο κάτω που περιγράφει τις τουριστικές αφίξεις για τις χρονιές 2000-2010, είναι προφανές ότι τη συγκεκριμένη περίοδο ο τουριστικός τομέας στην Κύπρο υποφέρει από ασταθή ζήτηση και πτωτική τάση που συνεπάγεται και χαμηλά περιθώρια κέρδους.

Πίνακας 4: Τουριστικές αφίξεις στην Κύπρο, 2000-2010 (πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2019)

ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
------	--------

	<u>ΠΕΡΙΗΓΗΤΩΝ</u>
2000	2.686.205
2001	2.696.732
2002	2.418.238
2003	2.303.247
2004	2.349.012
2005	2.470.063
2006	2.400.924
2007	2.416.081
2008	2.403.750
2009	2.141.193
2010	2.172.998

Η κυπριακή δημοκρατία, εντοπίζοντας αυτή την πτωτική τάση των τουριστικών αφίξεων μετά το 2000, δραστηριοποιήθηκε και μέσω του ΚΟΤ προχώρησε στην υιοθέτηση μιας διαφοροποιημένης στρατηγικής με έμφαση στις εναλλακτικές μορφές τουρισμού. Προώθησε την εξέλιξη του αθλητικού τουρισμού, όπου τα γήπεδα και οι εγκαταστάσεις του νησιού αξιοποιούνται για την προετοιμασία εθνικών ομάδων σε διάφορα αθλήματα. Ταυτόχρονα, με το άνοιγμα γηπέδων γκολφ στην περιοχή της Πάφου δόθηκε νέα ώθηση στον τουρισμό για γκολφ. Επιπρόσθετα, η κατασκευή της μαρίνας Λεμεσού και προσεχώς και αυτής της Αγίας Νάπας έθεσαν τα θεμέλια για την επέκταση του επικερδούς τουρισμού των επιχειρηματιών που διαθέτουν γιοτ (Βαγιόνης, Ν. & Κάφουρος, Β., 2007). Άλλα παραδείγματα είναι οι προσπάθειες για προώθηση του συνεδριακού τουρισμού, του φυσιολατρικού τουρισμού, του τουρισμού περιπέτειας, του θρησκευτικού τουρισμού και του γαμήλιου τουρισμού, αφού πολύ συχνά καταφθάνουν στο νησί νεαρά ζευγάρια για να τελέσουν τον γάμο τους.

Κατόπιν, έγιναν σημαντικές προσπάθειες για ανάπτυξη του αγροτουρισμού. Μέσα από την παροχή ποικίλων κινήτρων από μέρους της κυβέρνησης, πολλές αγροτικές ιδιοκτησίες μετατράπηκαν σε καταλύματα και πολλά αγροτικά και ημιορεινά χωριά επωφελήθηκαν από αυτό το πρόγραμμα ανάπλασης. Στόχος του προγράμματος αγροτουρισμού είναι στην ουσία να αποσπάσει όσο το δυνατόν περισσότερους τουρίστες από τα παράλια στην ενδοχώρα και να τονώσει έτσι οικονομικά και άλλες περιφέρειες (Βαγιόνης, Ν. & Κάφουρος, Β., 2007).

Οι εντατικές προσπάθειες για την προσφορά ενός διαφοροποιημένου τουριστικού προϊόντος απέφεραν θετικά αποτελέσματα κι έτσι το 2013 ξεκινά ο δρόμος προς την ανάκαμψη. Μετά την οικονομική κρίση του 2014, η κυβέρνηση πολύ επιτυχώς δίνει δάνεια με χαμηλά επιτόκια μακράς προθεσμίας για να προωθηθούν επενδύσεις από ιδιώτες στον τουριστικό τομέα (Liasidou, S., 2019). Πολλές ξενοδοχειακές μονάδες ανακαινίζονται ενώ ταυτόχρονα γίνονται και ανοίγματα προς νέες αγορές, όπως η Ρωσία, ο Λίβανος, το Ισραήλ, η Πολωνία, η Ολλανδία και Αυστρία. Ο αριθμός των ξένων περιηγητών ξεπερνά κάθε προσδοκία και πλησιάζει τα 4 εκατομμύρια ετησίως!

Ο πίνακας 5 πιο κάτω καταδεικνύει τα αυξημένα νούμερα τουριστικών αφίξεων, που παρατηρούνται ιδιαίτερα μετά το 2016. Άξιος αναφοράς είναι ο ολοένα αυξανόμενος αριθμός των Ρώσων, Ελλήνων και Ισραηλινών περιηγητών.

Πίνακας 5: Στατιστικά στοιχεία περιηγητών: συνολικές αφίξεις ανά έτος και κυριότερες χώρες προέλευσης, 2013-2018 (πηγή: Στατιστική Υπηρεσία, 2019)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Συνολικές Αφίξεις	2.405.390	2.441.239	2.659.405	3.186.531	3.652.073	3.938.625
Ηνωμένο Βασίλειο	891.233	871.523	1.041.208	1.157.978	1.253.839	1.327.805
Ρωσία	608.581	636.766	524.853	781.634	824.494	783.631
Ελλάδα	104.955	100.955	139.539	160.254	169.712	186.370
Γερμανία	98.933	86.397	112.219	124.030	188.826	189.200
Αυστρία	16.804	23.665	32.017	30.419	40.473	45.888
Πολωνία	24.878	29.063	43.380	42.683	56.665	89.508
Ισραήλ	43.656	68.822	98.597	148.739	261.966	232.561
Λίβανος	25.835	32.687	36.981	50.361	58.273	62.255
Ολλανδία	20.244	22.218	29.334	29.450	37.585	42.217
Δανία	30.014	30.554	25.338	29.593	34.990	43.063

Το 2016 η κυπριακή κυβέρνηση διορίζει εξωτερικούς συνεργάτες από την Ισπανία για τη θέσπιση εθνικής στρατηγικής τουρισμού μέχρι το 2030. Σκοπός της νέας στρατηγικής είναι να δημιουργηθεί ένα ισχυρό, διαφοροποιημένο και ποιοτικό είδος τουρισμού, με αυξημένη ανταγωνιστικότητα, αυξημένα έσοδα και με μειωμένο το πρόβλημα της εποχικότητας.

Αρμόδιο σώμα για την υλοποίηση της στρατηγικής είναι το Υφυπουργείο Τουρισμού που δραστηριοποιείται στο νησί από την 1^η Ιανουαρίου 2019. Το Υφυπουργείο Τουρισμού διαδέχεται τον ΚΟΤ, ένα ημικρατικό οργανισμό που λειτουργούσε χωρίς ιδιαίτερο κύρος και αυτοδυναμία και το έργο του παρεμποδιζόταν συχνά από τις εμπλοκές των ξενοδόχων και διάφορων επιχειρηματιών που σχετίζονταν με τουριστικά ζητήματα (Liasidou, S., 2019). Συνεπώς, αναμένεται να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο στην επιβολή καινοτόμων πολιτικών

σχετικά με τον τουρισμό και να προωθήσει την άμεση εφαρμογή της δραστικών μέτρων για αναβάθμιση του κυπριακού τουριστικού προϊόντος.

Πρωτίστως, αναμένεται ότι το Υφυπουργείο, το 2020 θα λάβει μέρος σε ενενήντα συνολικά διεθνείς τουριστικές εκθέσεις με στόχο την τουριστική προβολή της Κύπρου σε παγκόσμια εμβέλεια. Κατόπιν, στα πλαίσια αναβάθμισης των παραλιών περιέλαβε στον προϋπολογισμό του κονδύλια για την υλοποίηση έργων οργάνωσης και ασφάλειας. Έμφαση θα δοθεί στην βελτίωση των δομών προσβασιμότητας για άτομα με αναπηρίες. Έπειτα, στα πλαίσια των προσπαθειών για εμπλουτισμό του κυπριακού τουριστικού προϊόντος, κατά τη δεκαετία 2020-30 η υφιστάμενη στρατηγική του Υφυπουργείου θα προβάλει την Κύπρο στο εξωτερικό ως ένα οινογαστρονομικό τουριστικό προορισμό. Μέσα από φεστιβάλ κι εκδηλώσεις θα αναδειχθεί η πλούσια γαστρονομική παράδοση του τόπου μας και θα προωθηθούν τα τοπικά προϊόντα. Για την επόμενη διετία αναμένεται να τεθεί σε εφαρμογή το Πρόγραμμα Κυπριακού Προγεύματος, βοηθώντας έτσι και τον αγροτικό κόσμο να προωθήσει τα προϊόντα του σε εστιατόρια και ξενοδοχεία και καταπολεμώντας ταυτόχρονα το χαμηλής ποιότητας φαγητό(Υφυπουργείο Τουρισμού, 2009, www.visitcyprus.biz).

2.8. Η συμβολή του τουρισμού στην κυπριακή οικονομία και οι μελλοντικές προοπτικές

Από το 2015 μέχρι σήμερα παρακολουθούμε χρόνο με το χρόνο την εκτόξευση των τουριστικών αφίξεων στο νησί. Η συνολική συνεισφορά του τουρισμού στο ΑΕΠ για το 2018 έφτασε περίπου στο 23,1% αγγίζοντας τα 4,4 δις ευρώ. Σε παγκόσμιο επίπεδο, η ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας στη Κύπρο κατατάσσεται στην 30^η θέση ανάμεσα σε 185 χώρες. Σύμφωνα με μελέτες του Παγκόσμιου Συμβουλίου Ταξιδιών και Τουρισμού, ο τουριστικός τομέας στην Κύπρο θα συνεχίσει την ανοδική του πορεία για την επόμενη δεκαετία και η συνεισφορά του στο συνολικό ΑΕΠ της χώρας μέχρι το 2028 θα φτάσει στο 29%. Δηλαδή, τρία από τα δέκα ευρώ θα προέρχονται άμεσα ή έμμεσα από τον τουρισμό. Επιπλέον, οι θέσεις εργασίας που θα προκύψουν από τον τουρισμό θα αγγίξουν τις 118.000. (πηγή: <https://www.alphanews.live>).

Χωρίς αμφιβολία, φαίνεται πώς ο τουρισμός αποτελεί κλειδί για να διατηρηθεί σταθερή πορεία ανάκαμψης που χαράζει η κυπριακή οικονομία. Η Liasidou, S. (2019) υπογραμμίζει ότι για να λειτουργήσει επιτυχώς η επιχείρηση τουρισμός απαιτείται άμεση δράση από την τοπική κυβέρνηση. Η σωστή, έγκαιρη κυβερνητική επίβλεψη, χωρίς παραλείψεις είναι ικανή να

διατηρήσει τις τουριστικές αφίξεις σε σταθερά επίπεδα και συνεπώς μπορεί να αναδείξει τον τουρισμό σε χρυσωρυχείο για την κυπριακή οικονομία.

Κεφάλαιο 3

Μεθοδολογία

Ο σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να παρουσιάσει τις μεθόδους και τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν για τη συλλογή δεδομένων. Αρχικά, αναφέρονται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των μεθοδολογικών προσεγγίσεων που υιοθετήθηκαν. Έπειτα παρουσιάζονται αναλυτικά οι διαδικασίες που υλοποιήθηκαν για τον σχεδιασμό των απαραίτητων εργαλείων

συλλογής δεδομένων. Στη συνέχεια, παρατίθεται ο τρόπος δειγματοληψίας, τα ποσοστά ανταπόκρισης, ο τρόπος με τον οποίο τα δεδομένα αναλύθηκαν, καθώς και τα εμπόδια προέκυψαν καθ' όλη τη διεξαγωγή της έρευνας και πως αντιμετωπίστηκαν.

3.1 Μέθοδοι που χρησιμοποιήθηκαν

Η συλλογή δεδομένων στην παρούσα έρευνα υλοποιήθηκε με την παράλληλη χρήση ποσοτικών και ποιοτικών μεθοδολογικών προσεγγίσεων. Συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκε αρχικά περιορισμένος αριθμός συνεντεύξεων και ακολούθησε συμπλήρωση ερωτηματολογίων. Ο συνδυασμός αυτός των μεθόδων επιτρέπει σε ένα ερευνητή να αποκτήσει νέες, εμπλουτισμένες γνώσεις γύρω από τα ερευνητικά του ερωτήματα με αυξημένη ακρίβεια και εγκυρότητα (Τσιώλης, Γ., 2013:8).

Ο τουρισμός και οι αερομεταφορές είναι δύο κοινωνικά φαινόμενα πολύπλοκα που για την ακριβή αναγνώριση και μέτρηση της σχέσης τους, απαιτούνται διαφορετικές "οπτικές". Λαμβάνοντας υπόψη ότι τόσο το "ερωτηματολόγιο" όσο και η "συνέντευξη" ως εργαλεία μέτρησης έχουν περιορισμούς, μειονεκτήματα και "τυφλά σημεία", προχωρήσαμε στη συλλογή δεδομένων με ταυτόχρονη χρήση δύο μεθόδων. Με τον συνδυασμό των μεθόδων, οι "περιορισμοί" αλληλοαναιρούνται και ευελπιστούμε ότι στο τέλος θα επιτύχουμε όσο το δυνατόν πιο ακριβείς απαντήσεις στα ερευνητικά μας ερωτήματα (Τσιώλης, Γ., 2013:9).

3.2 Συνέντευξη

Στην παρούσα έρευνα, αναζητήσαμε τις απόψεις ατόμων που εμπλέκονται άμεσα με τους τομείς του τουρισμού και των αερομεταφορών και διαθέτουν εκτεταμένες γνώσεις γύρω από το θέμα. Η συνέντευξη είναι η μέθοδος που επιτρέπει στον ερευνητή να μελετήσει πληροφορίες σε βάθος, ειδικότερα όταν πρόκειται για διερεύνηση στάσεων-αντιλήψεων των ερωτωμένων (Ιωσηφίδης, Θ., 2008:113). Ο ερευνητής μέσω των συνεντεύξεων που λήφθηκαν είχε την ευκαιρία να "επικοινωνήσει άμεσα με τον ερωτώμενο δίνοντάς του διευκρινίσεις, επεξηγήσεις κι ενθαρρύνοντάς τον να απαντήσει όσο το δυνατόν πιο σχολαστικά στα ερωτήματα" (Δημητρόπουλος, Ε., Γ., 2004, Ιωσηφίδης, Θ., 2008). Μάλιστα, κατά τη διάρκεια των

συνεντεύξεων οι ερωτώμενοι “συμμετείχαν αναγκαστικά στην έρευνα κι έτσι δεν υπήρχε πιθανότητα απώλειας ποσοστών” (Δημητρόπουλος, Ε.Γ., 2004:210).

Από την άλλη όμως, αξίζει να σημειωθεί ότι η συνέντευξη είναι μια χρονοβόρα διαδικασία κι απαιτεί πολλή προσπάθεια τόσο για το σχεδιασμό της όσο και για την απόκτηση πρόσβασης στους ερωτωμένους και στην υλοποίησή της. Επιπρόσθετα, ορισμένες πληροφορίες που προκύπτουν από τις συνεντεύξεις δεν ανταποκρίνονται στα ερωτήματα προς διερεύνηση και δεν χρειάζονται στην ανάλυση δεδομένων (Ιωσηφίδης, Θ., 2008:113).

Στην παρούσα μεταπτυχιακή διατριβή, η συνέντευξη διαδραμάτισε ουσιώδη ρόλο αφού αποτέλεσε τον προπομπό της ποσοτικής έρευνας. Αρχικά, μέσα από τις ερωτήσεις των συνεντεύξεων διασταυρώθηκαν οι πληροφορίες που προέκυψαν από την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας και ο ερευνητής διέκρινε ορισμένες από αυτές που θα χρησιμοποιούνταν μετέπειτα σε ερωτήσεις του ερωτηματολογίου. Επιπλέον, μέσω της συνέντευξης προέκυψαν και κάποιες καινοφανείς και απρόσμενες πτυχές γύρω από τη σχέση τουρισμού-αερομεταφορών οι οποίες επίσης συμπεριλήφθηκαν στον καταρτισμό του ερωτηματολογίου. Ακολούθως, η συνέντευξη διαδραμάτισε συμπληρωματικό ρόλο στην έρευνα αφού οι απαντήσεις των ερωτωμένων ήταν αυτές που έδωσαν περαιτέρω επεξήγηση και εις βάθος ερμηνεία στα αποτελέσματα που προέκυψαν από τη στατιστική ανάλυση του ερωτηματολογίου.

Οι συνεντεύξεις που πραγματοποιήθηκαν χαρακτηρίζονται ως “δομημένες”. Περιελάμβαναν μια λίστα από συγκεκριμένες ερωτήσεις οι οποίες προαποφασίστηκαν από τον ερευνητή κι ήταν ευθέως προσανατολισμένες στους σκοπούς της έρευνας. Για να διασφαλιστεί η εγκυρότητα και η αξιοπιστία της διαδικασίας οι ερωτήσεις έγιναν με τον ίδιο τρόπο και την ίδια σειρά προς όλους τους ερωτώμενους (Ρόντος, Κ. & Παπάνης, Ε., 2006).

Πρώτο βήμα για τη διεξαγωγή των συνεντεύξεων ήταν η συγκατάθεση των συμμετεχόντων να λάβουν μέρος στην έρευνα, η οποία τακτοποιήθηκε μέσω τηλεφωνικής επικοινωνίας. Έπειτα, διευθετήθηκε η ημερομηνία, η ώρα και ο τόπος συνάντησης ερευνητή και συνεντευξιζόμενου. Με την έναρξη της συνέντευξης ανακοινώθηκε ο σκοπός της έρευνας κι εξασφαλίστηκε η συναίνεση για μαγνητοσκόπηση του διαλόγου για ευκολότερη ερμηνεία των απαντήσεων.

Έπειτα, ο ερευνητής είχε ως κύριο μέλημά του τη διασφάλιση ενός φιλικού κλίματος εμπιστοσύνης και καθ' όλη τη διάρκεια της συνέντευξης έδινε τα απαραίτητα ενθαρρυντικά του σχόλια, διέκοπτε διακριτικά για κάποιες διευκρινίσεις, παρακολουθούσε με προσοχή και κατέγραφε τα σημαντικά στοιχεία (Ρόντος, Κ. & Παπάνης, Ε., 2006). Ταυτόχρονα, τηρήθηκε και ο σεβασμός στα χρονικά όρια, αφού οι συνεντευξιαζόμενοι ήταν άτομα με ποικίλες υποχρεώσεις και με λιγοστό χρόνο στη διάθεσή τους.

Η ανάλυση των πληροφοριών που προέκυψαν από τη συνέντευξη αποτέλεσε χρονοβόρα κι απαιτητική διαδικασία. Αρχικά, μεταφέρθηκε το μαγνητοσκοπημένο υλικό σε γραπτό λόγο. Μετά την απομαγνητοφώνηση καταγράφηκαν οι βασικές ιδέες και ομαδοποιήθηκαν τα επανεμφανιζόμενα σχόλια-απόψεις. Σε μεταγενέστερο στάδιο, τα ευρήματα της συνέντευξης συσχετίστηκαν και συνδέθηκαν με τα αποτελέσματα που προέκυψαν από τη στατιστική ανάλυση των ερωτηματολογίων.

3.3 Ερωτηματολόγιο

Το ερωτηματολόγιο αποτελεί ένα τυποποιημένο εργαλείο που εξυπηρετεί τη συλλογή πληροφοριών με σχετική ακρίβεια και πληρότητα αφού μειώνει την εμπλοκή του υποκειμενικού παράγοντα. Θεωρείται ένα ισχυρό εργαλείο, γιατί μέσω συγκεκριμένων ερωτήσεων που είναι ίδιες για όλους, προωθεί σε μεγάλο βαθμό τα κριτήρια της εγκυρότητας, της αξιοπιστίας, της αντιπροσωπευτικότητας και της αντικειμενικότητας (Τσιώλης, Γ., 2013). Πολλοί ερευνητές επιλέγουν το ερωτηματολόγιο ως βασική μέθοδο συλλογής δεδομένων αφού είναι συγκριτικά εύκολη η κατασκευή, η χρήση και η επεξεργασία του. Επιπλέον, τα υποκείμενα μπορούν εύκολα να απαντήσουν, έστω κι αν βρίσκονται σε μακρινές αποστάσεις από τον χώρο διεξαγωγής της έρευνας. Παράλληλα, το ερωτηματολόγιο είναι ένας γρήγορος και οικονομικός τρόπος συλλογής δεδομένων, ιδιαίτερα όταν αναζητούμε απαντήσεις από πολλά άτομα ταυτόχρονα (Δημητρόπουλος, Ε.Γ., 2001:210). Τα δεδομένα του, μπορούν μάλιστα να επεξεργαστούν μέσω στατιστικών αναλύσεων κι έτσι εύκολα ελέγχονται οι συσχετίσεις και διακυμάνσεις τους και διασφαλίζουν τη δυνατότητα γενίκευσης των αποτελεσμάτων (Τσιώλης, Γ., 2013:2).

Από την άλλη όμως θα πρέπει να αναφερθεί ότι η κατάρτιση ενός καλού ερωτηματολογίου αποτελεί μια δύσκολη υπόθεση, ενώ ελλοχεύει πάντοτε ο κίνδυνος παρερμηνείας των

ερωτήσεων. Ερωτήσεις ανοικτού τύπου συνήθως δεν περιλαμβάνονται στο ερωτηματολόγιο αφού αυξάνεται η πιθανότητα το ποσοστό επιστροφής των συμπληρωμένων ερωτηματολογίων να είναι ανεπαρκές (Δημητρόπουλος, Ε.Γ., 2004: 210). Ακόμη, δύσκολη είναι και η διαδικασία επιλογής των συμμετεχόντων που θα συμπληρώσουν το ερωτηματολόγιο ούτως ώστε να διεξαχθούν τα ορθά αποτελέσματα. Επισημαίνεται επίσης ότι δεν είναι εφικτό να διορθωθούν λάθη ή παραλείψεις στο ερωτηματολόγιο μετά την οριστικοποίηση ή τη διανομή του στους συμμετέχοντες.

Η κατάρτιση του ερωτηματολογίου αποτέλεσε "την πλέον κρίσιμη και λεπτή εργασία, καθοριστικής σημασίας για την επιτυχία της στατιστικής μας έρευνας" (Ρόντος, Κ. & Παπάνης, Ε., 2006: 85). Η κατασκευή του ερωτηματολογίου της τρέχουσας έρευνας έγινε με γνώμονα τις επιδιώξεις της διατριβής και το περιεχόμενό του είναι πλήρως ευθυγραμμισμένο με τα ειδικά ερευνητικά ερωτήματα. Ο σχεδιασμός του, έλαβε υπόψη τα χαρακτηριστικά των υποκειμένων που θα το συμπλήρωναν: το μορφωτικό τους επίπεδο, την εργασία τους εμπειρία, την έκταση ενημέρωσής τους γύρω από τα θέματα αερομεταφορών και τουρισμού κ.τ.λ.

Στη διατύπωση των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου χρησιμοποιήθηκε απλή, κατανοητή γλώσσα, χωρίς ειδικές ορολογίες και δυσνόητες λέξεις-φράσεις. Αποφεύχθηκε η χρήση σύνθετων, πολλαπλών και μακροσκελών ερωτήσεων αφού υπάρχει ο κίνδυνος παρανόησης. Καταβλήθηκαν αξιόλογες προσπάθειες ούτως ώστε να καταρτιστεί ένα σχετικά σύντομο, ευχάριστο, ορθά δομημένο ερωτηματολόγιο, με σαφείς οδηγίες συμπλήρωσης. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε και στην γραμματοσυντακτική και λεξιλογική ορθότητα του ερωτηματολογίου.

Το ερωτηματολόγιο που χρησιμοποιήθηκε συνοδεύεται από ένα σύντομο εισαγωγικό σημείωμα. Στο σημείωμα αναφέρεται συνοπτικά ο σκοπός της έρευνας και η διαβεβαίωση προς τον ερωτώμενο ότι θα τηρηθεί ανωνυμία και εχεμύθεια και τα στοιχεία και οι απαιτήσεις του θα χρησιμοποιηθούν μόνο για τους σκοπούς της εν λόγω έρευνας. Τοποθετήθηκε ακόμη, το ονοματεπώνυμο του ατόμου που πραγματοποιεί την έρευνα και τα στοιχεία επικοινωνίας του.

Το κυρίως μέρος του ερωτηματολογίου περιλαμβάνει ερωτήσεις "κλειστού τύπου". Αποτελείται στην ουσία από δηλώσεις-καταφατικές προτάσεις και το υποκείμενο καλείται να απαντήσει αν συμφωνεί ή διαφωνεί. Ο καταρτισμός των δηλώσεων-προτάσεων προέκυψε

κυρίως μέσα από την εξαντλητική βιβλιογραφική επισκόπηση και από ορισμένες απαντήσεις των ερωτωμένων που συμμετείχαν στο ποιοτικό μέρος της έρευνας (συνεντεύξεις). Χρησιμοποιήθηκαν οι ερωτήσεις κλειστού τύπου, αφού με τη μέθοδο αυτή "τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την ερώτηση είναι έτοιμα και δεν απαιτούν περεταίρω επεξεργασία όπως η ομαδοποίηση των απαντήσεων και κωδικογράφηση αυτών" (Ρόντος, Κ. & Παπάνης, Ε., 2006: 92).

Για να διαπιστωθεί ο βαθμός συμφωνίας-διαφωνίας των ερωτηθέντων χρησιμοποιήθηκε η κλίμακα του Likert. Η κλίμακα αυτή επιτρέπει στο υποκείμενο όχι μόνο να απαντήσει απλά αν συμφωνεί ή διαφωνεί, αλλά και να τοποθετήσει τη θέση του πάνω σε μια κλίμακα διαβάθμισης που αποτελείται από πέντε σημεία που αντιπροσωπεύουν θέσεις από το ένα άκρο (αρνητικό) μέχρι το άλλο άκρο (θετικό). Τα πέντε σημεία εκφράζονται με τους αριθμούς 1=Διαφωνώ απόλυτα, 2=Διαφωνώ, 3=Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ, 4= Συμφωνώ, 5=Συμφωνώ απόλυτα. Η κλίμακα αυτή είναι ευρέως διαδεδομένη και χρησιμοποιείται πολύ συχνά αφού είναι αξιόπιστη και οι εναλλακτικές τοποθετήσεις-διαβαθμίσεις της είναι πέντε και όχι δύο (Δημητρόπουλος, Ε.Γ., 2004: 220). Έτσι, ο ερωτώμενος μπορεί να τοποθετηθεί σε ουδέτερο-μεσαίο σημείο ή να επιλέξει μια σαφή τοποθέτηση προς τη μια ή την άλλη κατεύθυνση της κλίμακας.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι το ερωτηματολόγιο μετά τον σχεδιασμό του μέσω του Google Forms, στάληκε πιλοτικά σε δύο-τρία οικεία πρόσωπα του ερευνητή για να δοκιμαστεί. Εντοπίστηκαν ορισμένες ατέλειες και παραλήψεις, διορθώθηκαν και αφού οριστικοποιήθηκε αποστάληκε μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στους συμμετέχοντες.

Για τη στατιστική ανάλυση των δεδομένων του ερωτηματολογίου θα χρησιμοποιηθούν τα γραφήματα που προκύπτουν αυτόματα από την υπηρεσία του Google forms. Θα χρησιμοποιηθεί επίσης το λογισμικό Microsoft Excel που εξυπηρετεί την παρουσίαση των δεδομένων σε γραφικές παραστάσεις – κυρίως ραβδογράμματα (bar charts) και κυκλικά διαγράμματα (πίττες).

3.4 Η συλλογή των δεδομένων – Δειγματοληψία

Για την εξαγωγή των συμπερασμάτων της έρευνας χρησιμοποιήθηκαν πρωτογενή δεδομένα που συλλέχθηκαν απευθείας από τον ίδιο τον ερευνητή. Πραγματοποιήθηκαν έξι συνεντεύξεις στις οποίες συμμετείχαν άτομα υψηλά ιστάμενα που κατέχουν νευραλγικές θέσεις στους δύο τομείς και έχουν μια σαφή εικόνα για τις αερομεταφορές και τον τουρισμό στο νησί. Τα άτομα αυτά είναι:

- Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, κος Γιάννης Καρούσος
- Υφυπουργός Τουρισμού, κος Σάββας Περδίδος
- Γενικός Διευθυντής της Hermes Airports, κος Μίλτος Μιλτιάδους
- Διευθύντρια της Πολιτικής Αεροπορίας, κα Παναγιώτα Γεωργίου
- Ανώτερος Λειτουργός Αεροπορικών μεταφορών (Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας) κος Δώρος Θεοδώρου
- Πρόεδρος του Συνδέσμου Ταξιδιωτικών Πρακτόρων Κύπρου, κος Βασίλης Σταματάρης

Οι συνεντεύξεις πραγματοποιήθηκαν κατά τους χειμερινούς μήνες Νοέμβριο 2019-Φεβρουάριο 2020. Η χρονική αυτή περίοδος κρίθηκε κατάλληλη αφού δεν υπήρχε ο όγκος εργασίας του επιπέδου των μηνών του καλοκαιριού.

Έπειτα, διανεμήθηκαν 170 ερωτηματολόγια μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου (email). Πρωτίστως, τα ερωτηματολόγια στάληκαν σε ενήλικες, που εργάζονται στο αεροδρόμιο Λάρνακας, στο Υφυπουργείο Τουρισμού, στο Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, σε τουριστικά-ταξιδιωτικά γραφεία και σε ξενοδοχειακές μονάδες. Ακολούθως, λόγω της σχετικά χαμηλής ανταπόκρισης, το δείγμα της έρευνας επεκτάθηκε και στάλησαν ερωτηματολόγια και σε άτομα που απασχολούνται σε άλλους τομείς. Η άποψη αυτών των ατόμων γύρω από τις αερομεταφορές και τον τουρισμό είναι ενδιαφέρουσα κι αποκτά βαρύτητα στη συλλογή δεδομένων της έρευνάς μας, αν λάβει υπόψη κανείς ότι πολλοί πολίτες λόγω των σύγχρονων τάσεων για μετακινήσεις, διαθέτουν αυξημένες ταξιδιωτικές εμπειρίες και βιώνουν έντονα την τουριστική ανάπτυξη του νησιού την τελευταία δεκαετία. Επίσης, η απλή γλώσσα του ερωτηματολογίου καθιστούσε εύκολη τη συμπλήρωσή του από αρκετούς πολίτες που απασχολούνται σε διαφορετικούς τομείς.

Τα ερωτηματολόγια επεστράφησαν στον ερευνητή συμπληρωμένα μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Με αυτό τον τρόπο εξοικονομήθηκε χαρτί και χρόνος, διευκολύνθηκε η

ανωνυμία των συμμετεχόντων και στη συνέχεια η στατιστική ανάλυση των συλλεχθέντων πληροφοριών. Από τα 170 ερωτηματολόγια που δόθηκαν, επεστράφησαν τα 138, δηλαδή ανταποκρίθηκε ένα ποσοστό της τάξεως του 81,17%. Οι συμμετέχοντες ήταν 68 άντρες και 70 γυναίκες, με το εύρος της ηλικίας τους να κυμαίνεται από 24-60 χρονών. Το μορφωτικό επίπεδο των συμμετεχόντων ποικίλει με ισόποσες περίπου αναλογίες, αφού 32 άτομα είναι κάτοχοι απολυτηρίου Λυκείου, 33 είναι κάτοχοι διπλώματος κολλεγίου, 31 άτομα διαθέτουν Πανεπιστημιακό τίτλο σπουδών, 45 άτομα Μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών και 1 μόνο άτομο διαθέτει Διδακτορικό τίτλο σπουδών. Τριάντα έξι (36) άτομα απασχολούνται στον Τομέα των Αερομεταφορών, 24 στον Τουριστικό Τομέα, 28 στον Τομέα Λειτουργίας και Διαχείρισης του Αεροδρομίου και 50 άτομα ασχολούνται με άλλους τομείς. Η εργασιακή εμπειρία των ερωτηθέντων κυμαίνεται κυρίως από 10-30 χρόνια υπηρεσίας.

3.5 Προκλήσεις

Οι προκλήσεις που παρουσιάστηκαν κατά τη διάρκεια της έρευνας αφορούσαν κυρίως τη συλλογή των δεδομένων. Αρκετοί από τους ερωτώμενους είτε λόγω αυξημένου φόρτου εργασίας είτε λόγω άλλων ποικίλων υποχρεώσεων αμέλησαν και δεν προχώρησαν στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου. Έτσι ο ερευνητής έπρεπε σε αρκετές περιπτώσεις να στέλνει υπενθυμίσεις και να επαναπροωθεί τα ερωτηματολόγια στους συμμετέχοντες. Ακόμη, δεν τηρήθηκε η χρονική προθεσμία για τη συμπλήρωση των ερωτηματολογίων, με αποτέλεσμα να καθυστερήσει η συγκέντρωση όλων των δεδομένων. Η συνεχής ευγενική επικοινωνία με τους συμμετέχοντες και η επέκταση της προθεσμίας επιστροφής των ερωτηματολογίων ήταν ο καταλληλότερος τρόπος για να αντιμετωπιστεί το πιο πάνω πρόβλημα.

Τα αρχικά χαμηλά ποσοστά ανταπόκρισης στη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, πιθανώς να σχετίζονται με την διαδικτυακή του μορφή. Η χρήση ηλεκτρονικών ερωτηματολογίων έρχεται αντιμέτωπη κάθε φορά με ζητήματα ψηφιακού εγγραμμτισμού (ειδικότερα αν συμμετέχουν άτομα προχωρημένης ηλικίας) καθώς και με ζητήματα τεχνικής υποστήριξης.

Προβλήματα παρουσιάστηκαν και στην διεξαγωγή των συνεντεύξεων. Οι ερωτηθέντες ήταν άτομα με αυξημένο όγκο εργασίας και υποχρεώσεις αφού υπηρετούν σε υπουργικές και διευθυντικές θέσεις. Διευθετήθηκαν ραντεβού μαζί τους, τα οποία όμως σε αρκετές περιπτώσεις αναβλήθηκαν κι έτσι έπρεπε να επαναπρογραμματιστούν. Η ευελιξία και η διαλλακτικότητα του ερευνητή, καθώς και οι αλλαγές στο καθημερινό του ωρολόγιο πρόγραμμα κατέστησαν εφικτή την υλοποίηση των συνεντεύξεων. Επίσης, οι συνεντεύξεις περιελάμβαναν ερωτήσεις ανοικτού τύπου, οι απαντήσεις των οποίων θα έπρεπε να απομαγνητοφωνηθούν, να ομαδοποιηθούν και να ερμηνευτούν μετά από αρκετές ώρες μελέτης, υπομονής και προσπάθειας.

Επιπρόσθετα, μεγάλο εμπόδιο για τη διεξαγωγή της ερευνητικής διαδικασίας ήταν ο περιορισμένος χρόνος. Ο ερευνητής ήταν πολύ πιεσμένος λόγω εργασιακών, φοιτητικών και οικογενειακών υποχρεώσεων. Μετά από μεθοδική και άρτια οργάνωση του ημερήσιου προγράμματός του κι αφού παραμέρισε πολλές προσωπικές του ανάγκες, κατάφερε μετά δυσκολίας να φέρει εις πέρας τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων.

Ακόμη, το γεγονός ότι δεν υπήρχαν παλιότερες, συναφείς έρευνες έκανε δυσκολότερη, αλλά συνάμα και ελκυστικότερη την έρευνα. Δεν υπήρχαν παρόμοια ερωτηματολόγια και σχετικές ερωτήσεις τα οποία θα χρησιμοποιούνταν ως βοηθητικό στήριγμα και θα λειτουργούσαν ως αφετηρία για την ερευνητική διαδικασία. Τέλος, οι σχετικές βιβλιογραφικές πηγές που χρησιμοποιήθηκαν ως προπομποί της έρευνας ήταν στην αγγλική γλώσσα. Η ανάγνωση αγγλικών επιστημονικών άρθρων ήταν ένα ιδιαίτερα δύσκολο και χρονοβόρο εγχείρημα, αφού απαιτεί δεξιότητες μετάφρασης και καλής γνώσης της αγγλικής γλώσσας.

Κεφάλαιο 4

Αποτελέσματα Έρευνας

Η ανάλυση των δεδομένων που ελήφθησαν από τα ερωτηματολόγια υλοποιήθηκε κυρίως μέσω των γραφημάτων που προέκυψαν αυτόματα από την υπηρεσία του Google forms. Χρησιμοποιήθηκε επίσης το λογισμικό Microsoft Excel που εξυπηρέτησε την παρουσίαση των δεδομένων σε γραφικές παραστάσεις – κυρίως κυκλικά διαγράμματα (πίττες) και ραβδογράμματα (bar charts).

Αρχικά, χρησιμοποιήθηκαν τα κυκλικά διαγράμματα που παρουσιάζουν τη συχνότητα των μεταβλητών σε ποσοστιαίες αναλογίες. Το κυκλικό διάγραμμα είναι ευρέως διαδεδομένο και διευκολύνει άμεσα και γρήγορα την ακριβή εξαγωγή συμπερασμάτων. Επιπρόσθετα, κρίθηκε σκόπιμο να χρησιμοποιηθούν και ραβδογράμματα, αφού θεωρούνται ως μια απλή, εύχρηστη μέθοδος παρουσίασης των δεδομένων. Σε ένα ραβδόγραμμα, το διαφορετικό μέγεθος ή και χρώμα κάθε στήλης που αντιστοιχεί με τη συχνότητα κάθε μεταβλητής, επιτρέπουν μια

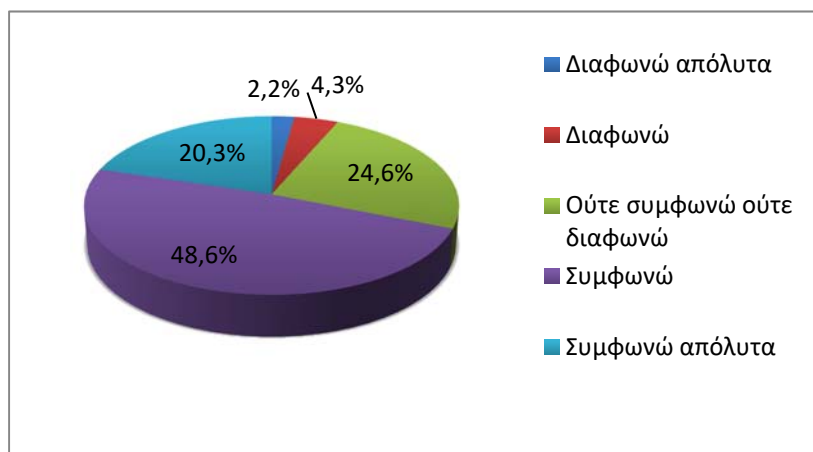
σαφέστερη και κατανοητή παρουσίαση των αποτελεσμάτων σε διαγραμματική μορφή. Μάλιστα, ευκολότερη είναι και η σύγκριση μεταξύ των συχνοτήτων της κάθε απάντησης, δίνοντας την ευκαιρία τόσο στον ερευνητή όσο και στον αναγνώστη να καταλήξει εύκολα σε συμπεράσματα. Η παρουσίαση κάθε γραφικής παράστασης συνοδεύεται από σχετικά σχόλια του ερευνητή. Παράλληλα, παρατίθενται οι πληροφορίες που προέκυψαν από την ποιοτική ανάλυση των συνεντεύξεων που στην ουσία ερμηνεύουν εις βάθος τις απαντήσεις του ερωτηματολογίου και δίνουν περαιτέρω επεξηγήσεις.

4.1 Ερευνητικό ερώτημα 1

Πώς η εξέλιξη στο χώρο των αερομεταφορών επηρέασε την αύξηση του τουρισμού στο νησί μας;

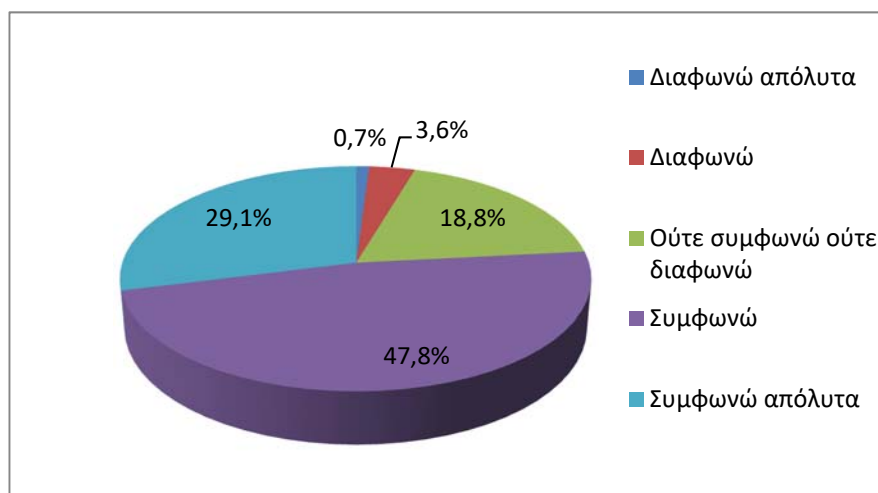
Οι συμμετέχοντες στην έρευνα, συμπληρώνοντας το Μέρος Α' του ερωτηματολογίου (Βλ. Παράρτημα), κλήθηκαν να εκφράσουν την άποψή τους σχετικά με τη σχέση αλληλεξάρτησης τουρισμού και αερομεταφορών και να αναφέρουν σε ποιο βαθμό συμφωνούν ή διαφωνούν με συγκεκριμένες δηλώσεις. Οι δηλώσεις αυτές, χαρακτήριζαν ποικίλους παράγοντες - άμεσα συσχετιζόμενους με τις αερομεταφορές- ως συντελεστές αύξησης του τουριστικού ρεύματος. Η πλειοψηφία των συμμετεχόντων, φαίνεται ότι συμφωνεί με τις δηλώσεις και μάλιστα σε αρκετές περιπτώσεις συμφωνεί απόλυτα. Τα ποσοστά διαφωνίας ήταν ελάχιστα και σε μερικές περιπτώσεις μηδαμινά όπως θα διαπιστώσουμε από τα διαγράμματα που θα παρουσιαστούν αναλυτικά πιο κάτω.

Κυκλικό Διάγραμμα 1: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με την αύξηση των τουριστικών αφίξεων και την ένταξη της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση.



Το διάγραμμα 1 παρουσιάζει τις απόψεις των συμμετεχόντων για τη σχέση του τουρισμού με την είσοδο της Κύπρου στην Ε.Ε. Φαίνεται ότι η πλειοψηφία, που φτάνει στο 48,6 % κι αγγίζει σχεδόν το ½ των απόψεων συμφωνεί με αυτή τη δήλωση. Ακόμη, το 20,3 % των ερωτηθέντων συμφωνεί σε απόλυτο βαθμό. Οι διαφωνούντες φτάνουν μόλις το 6,5%. Αξιοπρόσεκτο είναι και το ποσοστό των ουδέτερων απόψεων, 24,6 %, που δεν ταυτίζονται με την παρούσα δήλωση, αλλά ούτε και την απορρίπτουν. Στην πραγματικότητα, αντιπροσωπεύουν τριάντα τέσσερα άτομα από τα εκατόν τριάντα οχτώ. Πολύ πιθανό, τα άτομα αυτά να προέρχονται από το μέρος του δείγματος που δεν απασχολούνται με τον τομέα των αερομεταφορών ή τον τουρισμό και να έχουν άγνοια για τις αλυσιδωτές ευεργετικές συνέπειες που έφερε η ένταξη της Κύπρου στην οικογένεια της Ευρώπης. Αναντίρρητα, η ενσωμάτωσή του νησιού στους κόλπους της Ε.Ε. έδωσε νέες προοπτικές στον τουρισμό. Η Κύπρος μπορούσε να προσεγγίσει ευκολότερα περισσότερες ευρωπαϊκές αγορές τουρισμού, ενώ είχε στη διάθεσή της χρηματοδοτήσεις από την Ε.Ε. για αναβάθμιση των τουριστικών της υπηρεσιών. Επιπλέον, η ένταξη της Κύπρου στη ζώνη του ευρώ το 2008, αποτέλεσε άλλο ένα κίνητρο για την κάθοδο περισσότερων Ευρωπαίων τουριστών στην Κύπρο, αφού μπορούσαν να διεκπεραιώνουν τις συναλλαγές τους με μεγαλύτερη ευκολία.

Κυκλικό διάγραμμα 2: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με την αύξηση των τουριστικών αφίξεων και τη φιλελευθεροποίηση των πτήσεων που επήλθε μετά την ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ.



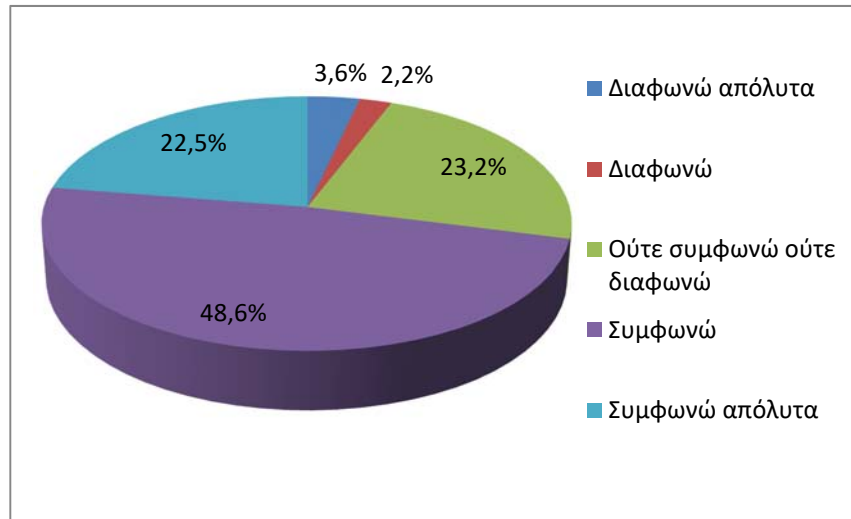
Το 2^ο διάγραμμα παρουσιάζει τις απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με την φιλελευθεροποίηση των πτήσεων και την αύξηση των τουριστικών αφίξεων. Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων, 76,8% στο σύνολο, συμφωνεί είτε απλά είτε απόλυτα με τη

συγκεκριμένη δήλωση, ενώ οι διαφωνούντες είναι ελάχιστοι, με μονοψήφιο αριθμό στο σύνολό τους.

Τα ευρήματα του ερωτηματολογίου επιβεβαιώνουν και οι συμμετέχοντες στη συνέντευξη. Η πλειοψηφία των συνεντευξιαζόμενων υποστηρίζει ότι η πρόοδος που σημειώθηκε στον τομέα των αερομεταφορών και αντανάκλαται στην ανάπτυξη του τουριστικού τομέα, συνδέεται πρωτίστως με την είσοδο της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2004. Η ένταξη της Κύπρου στους κόλπους της Ευρωπαϊκής Ένωσης σηματοδότησε τη φιλελευθεροποίηση των πτήσεων εντός της Ευρώπης και άνοιξε τον δρόμο για την κάθοδο των εταιρειών χαμηλού κόστους στον κυπριακό εναέριο χώρο, σύμφωνα με τα λεγόμενα τεσσάρων συμμετεχόντων στη συνέντευξη. Όπως εξηγεί ο κ. Θεοδώρου, Ανώτερος Λειτουργός Αεροπορικών Μεταφορών, πριν η Κύπρος καταστεί πλήρες μέλος της Ε.Ε, επικρατούσε ο κρατικός προστατευτισμός με την ύπαρξη ενός μόνο αερομεταφορέα, των Κυπριακών Αερογραμμών. Οι υπόλοιπες δρομολογημένες πτήσεις που υπήρχαν με τρίτες χώρες αλλά και με χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν περιορισμένες καθ' ότι ήταν ρυθμισμένες με βάση διμερείς αεροπορικές συμφωνίες που είχαν υπογραφεί. Μετά το 2004, επήλθε η φιλελευθεροποίηση των δρομολογημένων και ναυλωμένων πτήσεων με αποτέλεσμα όλες οι ενδιαφερόμενες ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες (ανάμεσα τους και οι εταιρείες χαμηλού κόστους Wizz Air, Jet2, Eazy Jet, Ryan Air) να αποκτήσουν το δικαίωμα να αναπτύξουν δρομολόγια από και προς την Κύπρο.

Αξίζει εδώ να προσθέσουμε ότι *«η ένταξη της Κύπρου στη ζώνη του ευρώ οδήγησε ένα μεγάλο αριθμό αεροπορικών εταιρειών, κυρίως εντός της Ευρώπης να εντάξουν την Κύπρο στα πτητικά τους προγράμματα»*. Αυτό ανέφερε εύλογα ο κύριος Καρούσος, Υπουργός Μεταφορών, αφού όλοι γνωρίζουμε τα πολλαπλά οφέλη που προέκυψαν από την κοινή νομισματική ζώνη εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κυκλικό διάγραμμα 3: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με την πολιτική των ανοικτών αιθέρων και την αύξηση του τουρισμού.



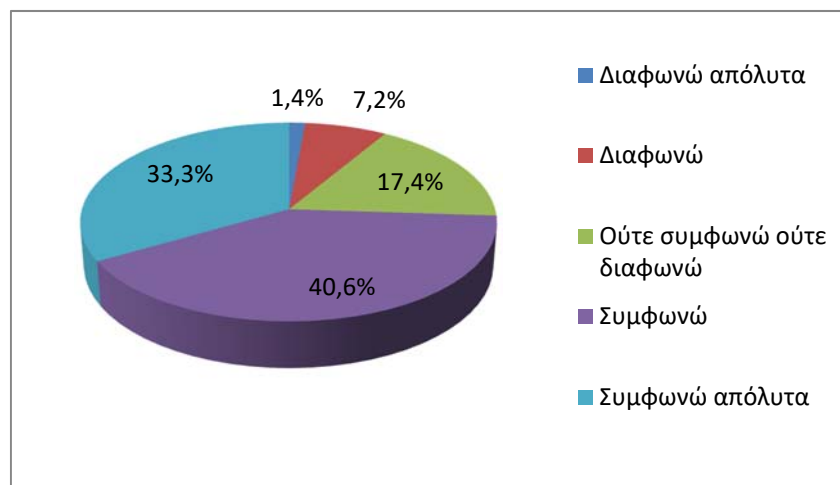
Η 3^η πίττα απεικονίζει τη γνώμη των συμμετεχόντων σχετικά με την αύξηση του τουρισμού και την πολιτική των ανοικτών αιθέρων. Για άλλη μια φορά, τα ποσοστά της σύμφωνης γνώμης είναι σε ψηλά επίπεδα και υπερνικούν τα ελάχιστα ποσοστά διαφωνίας. Το 48,6% φαίνεται να συμφωνεί, το 22,5% συμφωνεί σε απόλυτο βαθμό, ενώ οι διαφωνούντες συνολικά είναι μόνο τρία άτομα από τα 138, που αντιπροσωπεύουν μόλις το 5,8%. Σχετικά ψηλό είναι το ποσοστό των ουδέτερων απόψεων, αφού φτάνει το 23,2%. Προσπαθώντας να το ερμηνεύσουμε ανατρέχουμε στα δημογραφικά στοιχεία του δείγματος της έρευνας. Το ποσοστό των συμμετεχόντων που απασχολούνται σε άλλους τομείς και δεν σχετίζονται με τον τομέα των μεταφορών ή τη διαχείριση του αεροδρομίου αγγίζει το 36,2%. Υποθέτουμε ότι ο όρος "πολιτική των ανοικτών αιθέρων" ίσως να είναι άγνωστη και όχι τόσο σαφής για αυτά τα πενήντα άτομα και έτσι δεν μπορούν να πάρουν ακριβή θέση σχετικά με τη συγκεκριμένη δήλωση.

Το 2013, μια δεκαετία περίπου μετά την ένταξη της Κύπρου στην ΕΕ, η φιλελευθεροποίηση των πτήσεων διευρύνθηκε πέραν των ευρωπαϊκών συνόρων. Ο κύριος Καρούσος, Υπουργός Μεταφορών, τόνισε την ευεργετική δράση της πολιτικής των ανοικτών αιθέρων που ξεκίνησε να εφαρμόζεται με τρίτες χώρες όπως για παράδειγμα με τη Ρωσία και την Ουκρανία. Χαρακτηριστικά, ανέφερε: «Όταν ήμουν δήμαρχος Αγίας Νάπας γνωρίζαμε ότι πολλοί Ρώσοι επιθυμούσαν να επισκεφθούν την Κύπρο. Δυστυχώς όμως παλαιότερα, υπήρχαν περιορισμοί ως προς τον αριθμό των πτήσεων που εκτελούντο μόνο από συγκεκριμένα αεροδρόμια της Ρωσίας

(Μόσχα, Αγία Πετρούπολη) προς Κύπρο. Έτσι, πολλοί τουρίστες που διέμεναν σε άλλες μεγάλες πόλεις της Ρωσίας, αν και εξέφραζαν ενδιαφέρον να επισκεφθούν το νησί, δυσκολεύονταν να το πράξουν''. Όπως εξηγεί ο Υπουργός, η ενεργοποίηση της πολιτικής των ανοικτών αιθέρων, ήταν αυτή που έδωσε τη δυνατότητα σε νέες αεροπορικές εταιρείες, που χρησιμοποιούν περιφερειακά αεροδρόμια, να εντάξουν στα δρομολόγια τους το νησί μας. Μάλιστα, η ολόχρονη και πλήρης απελευθέρωση των ναυλωμένων πτήσεων, βοήθησε με αυτό τον τρόπο τη χώρα μας να μειώσει μερικώς το πρόβλημα της εποχικότητας στον τουρισμό.

Επιπλέον, ο κος Περδίοσ τονίζοντας τη σημασία της πλήρους φιλελευθεροποίησης των πτήσεων, αναφέρθηκε συγκεκριμένα στην κάθοδο των εταιρειών FLY EMIRATES, QATAR AIRWAYS και ETIHAD AIRLINES. Όπως εξήγησε, οι αεροπορικές συνδέσεις των εν λόγω εταιρειών από και προς την Κύπρο, διεύρυναν τη συνδεσιμότητα του νησιού με χώρες του Αραβικού Κόλπου και της Μέσης Ανατολής και μας έδωσαν την ευκαιρία να στραφούμε σε νέες τουριστικές αγορές. Επιπλέον, τέτοιες εταιρείες κολοσσοί στο είδος τους, που προσφέρουν υψηλά επίπεδα εξυπηρέτησης προς το επιβατικό κοινό μας δίνουν πρόσβαση σε τουριστικές αγορές με πελάτες πιο απαιτητικούς, που αναζητούν ένα πιο πολυτελή μέσο μεταφοράς.

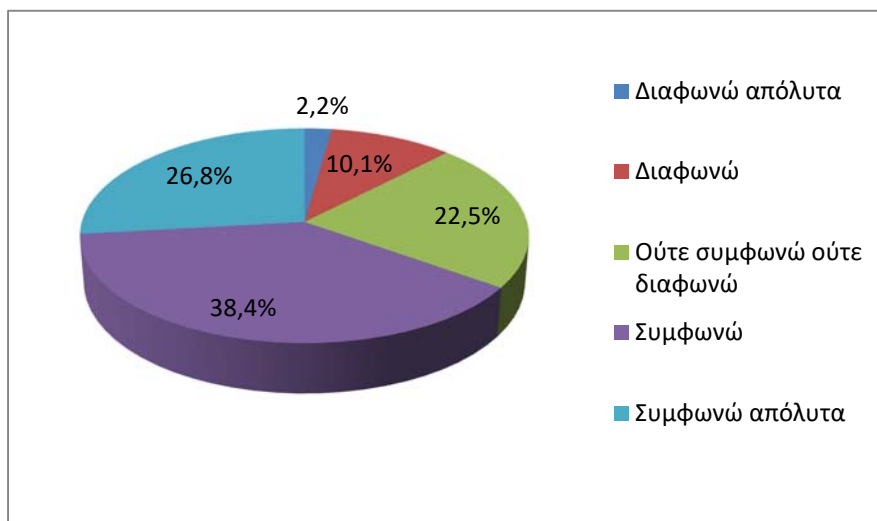
Κυκλικό διάγραμμα 4: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με την άνοδο του τουρισμού και τη **την** ανέγερση και τον εκσυγχρονισμό των νέων αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου.



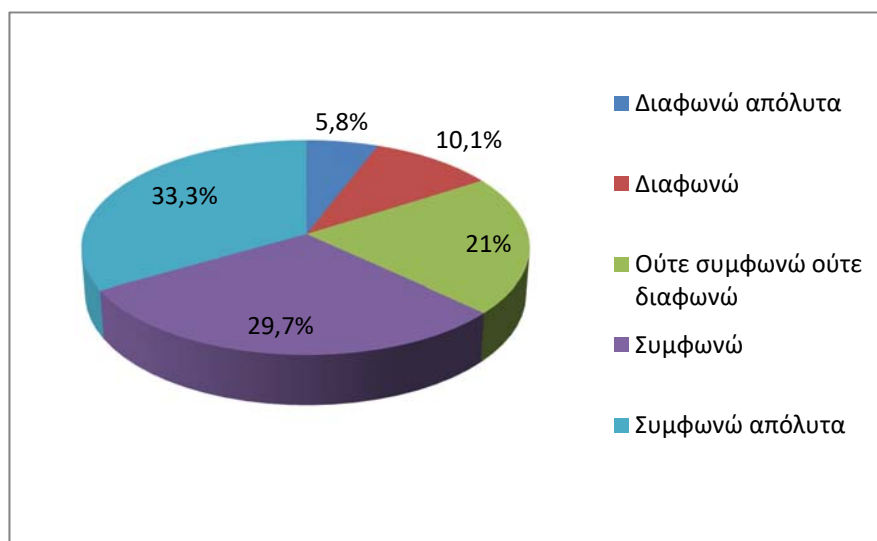
Στο διάγραμμα 4, βλέπουμε τις απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με το **ρόλο που διαδραμάτισε η ανάπτυξη των αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου**. Ποσοστό που ξεπερνά το 70% συμφωνεί με αυτή τη δήλωση. Συγκεκριμένα 102 από τους 138 συμμετέχοντες υποστήριξαν αυτή τη θέση σε θετικό ή απόλυτο βαθμό. Το ποσοστό των διαφωνιών είναι

μονοψήφιος αριθμός. Σε επόμενες δύο, συμπληρωματικές ερωτήσεις (τα αποτελέσματα των οποίων απεικονίζονται στα διαγράμματα 5 και 6) οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν εάν οι αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου διαθέτουν τον επαρκή εξοπλισμό, την κατάλληλη τεχνολογική αναβάθμιση και τις εξειδικευμένες υπηρεσίες για εξυπηρέτηση του κοινού.

Κυκλικό διάγραμμα 5: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με την άνοδο του τουρισμού και την τεχνολογική αναβάθμιση και τον επαρκή εξοπλισμό των αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου.



Κυκλικό διάγραμμα 6: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με την άνοδο του τουρισμού και τη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών από τα κυπριακά αεροδρόμια (όπως η παροχή ειδικών υπηρεσιών σε άτομα με αναπηρίες και η ταχεία εξυπηρέτηση επιβατών - express line service):

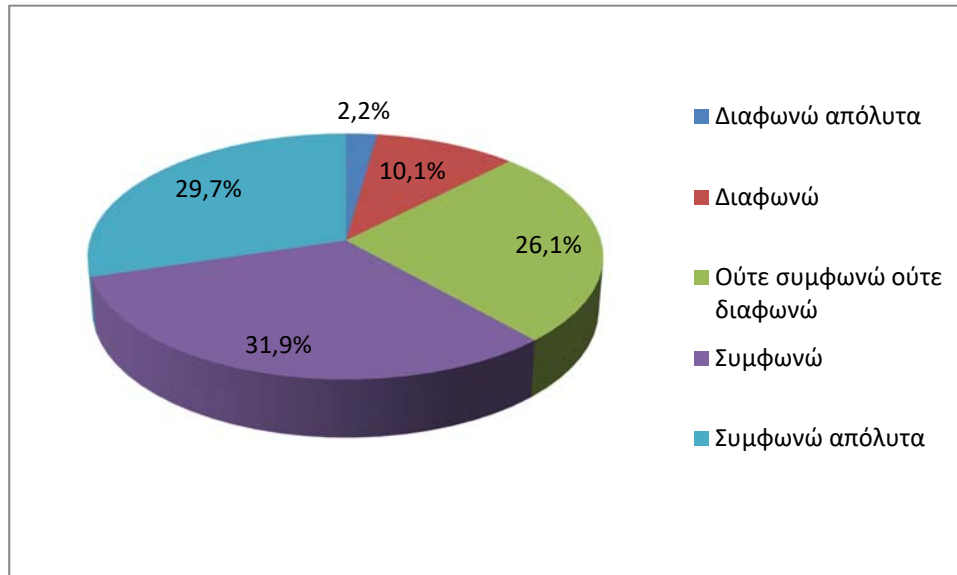


Περισσότεροι από τους μισούς συμμετέχοντες στην έρευνα, θεωρούν ότι η **ανάπτυξη των δύο αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου**, έφεραν στο νησί μας μεγαλύτερο τουριστικό ρεύμα, αφού αναβάθμισαν στην ουσία την ποιότητα εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού. Τα άτομα της Πολιτικής Αεροπορίας που συμμετείχαν στη συνέντευξη αναφέρουν ότι *«τα πεπαλαιωμένα δύο αεροδρόμια που είχαμε μέχρι το 2008 δεν μπορούσαν να ανταπεξέλθουν στην ολοένα και αυξανόμενη επιβατική κίνηση και δεν προσέφεραν ποιοτικές υπηρεσίες προς τους τουρίστες με αποτέλεσμα να υφίστανται τάλαιπωρία και καθυστερήσεις»*.

Επιπλέον, όπως φαίνεται από τα διαγράμματα 5 και 6 που παρατίθενται πιο πάνω, ποσοστό που ξεπερνά το 60% των ερωτηθέντων, συμφωνεί (είτε απλά, είτε απόλυτα) με τη δήλωση ότι **τα κυπριακά αεροδρόμια διαθέτουν επαρκή, τεχνολογικά αναβαθμισμένο εξοπλισμό και παρέχουν βελτιωμένες υπηρεσίες**, όπως η παροχή διευκολύνσεων σε άτομα με αναπηρίες, η γραμμή ταχείας εξυπηρέτησης κ.τ.λ. Τα ποσοστά των διαφωνούντων και των ουδέτερων θέσεων δεν είναι μειωμένα στις γραφικές παραστάσεις 5 και 6, αφού αν τα δούμε αθροιστικά, ξεπερνούν το 20%. Υποθέτουμε ότι, οι συμμετέχοντες που δεν στήριξαν αυτές τις απόψεις, ίσως να συγκρίνουν τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου, με κάποια διεθνή αεροδρόμια πιο ανεπτυγμένων ευρωπαϊκών χωρών, που είναι πλήρως εναρμονισμένα με την τεχνολογία και διαθέτουν άρτιες και υπερσύγχρονες κτιριακές εγκαταστάσεις.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι η συνεχής αναβάθμιση των διεθνών αερολιμένων, οφείλεται πρωτίστως στη συμβολή της διαχειρίστριας εταιρείας Hermes Airports. Ο γενικός διευθυντής της Hermes Airports, κος Μιλτιάδους δηλώνει: *«Η εταιρεία μας, μεριμνά ούτως ώστε να εναρμονίζεται πλήρως με τις την τεχνολογία και παρέχει στο επιβατικό κοινό, αρκετές διευκολύνσεις μέσω της ειδικής βοήθειας προς αναπήρους, της γραμμής ταχείας εξυπηρέτησης και μέσω της εγκατάστασης των διαδραστικών περιπτέρων διαβατηριακού ελέγχου που τοποθετήθηκαν τον περασμένο χρόνο στα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου»*. Παράλληλα, ο κύριος Καρούσος, Υπουργός Μεταφορών, συμπληρώνει: *“Ένας άλλος εξίσου σημαντικός παράγοντας που συνέδραμε προς την κατεύθυνση αύξησης της τουριστικής ροής προς την Κύπρο είναι τα υψηλά επίπεδα εργατικότητας, υπευθυνότητας και υιοθέτησης καινοτομιών που επιδεικνύει η διαχειρίστρια εταιρεία Hermes Airports για τη συντήρηση και την αναβάθμιση των αερολιμένων. Επιπλέον, αξιόπαινη είναι και η αγαστή συνεργασία που διατηρεί η διαχειρίστρια εταιρεία με το κράτος, και πιο συγκεκριμένα με εμάς, το αρμόδιο υπουργείο”*.

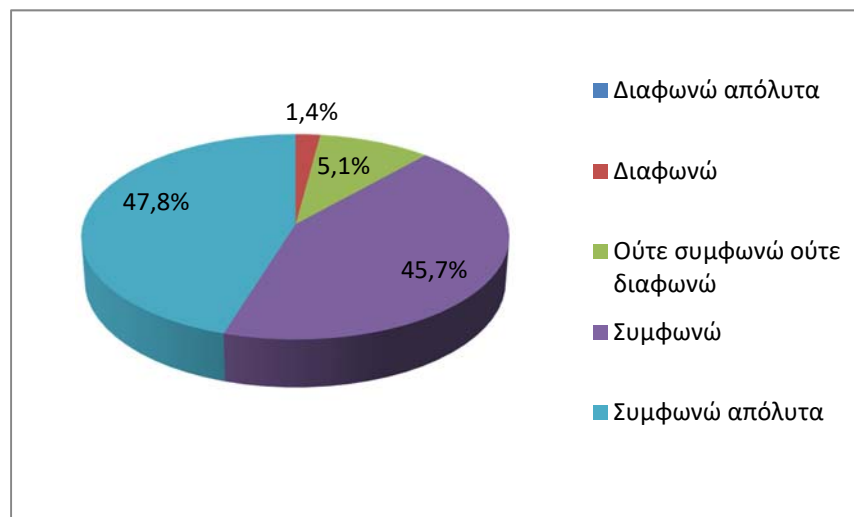
Κυκλικό διάγραμμα 7: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με την άνοδο του τουρισμού και τον εκσυγχρονισμό των αεροσκαφών, των συστημάτων πλοήγησης και των Ραντάρ των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που διασφαλίζουν την ασφάλεια πτήσεων:



Η πιο πάνω πίττα, απεικονίζει την άποψη των συμμετεχόντων σχετικά με **την ασφάλεια των πτήσεων**. Φαίνεται ότι ένα ποσοστό γύρω στο 61% συμφωνεί είτε θετικό είτε σε απόλυτο βαθμό ότι ένας λόγος που οι τουρίστες επιλέγουν να ταξιδέψουν στην Κύπρο, είναι γιατί αισθάνονται ασφαλείς κατά τη διάρκεια της αεροπορικής τους διαδρομής. Το ποσοστό των διαφωνούντων εδώ είναι διψήφιος αριθμός, 12,3% συνολικά. Αν αναλογιστεί κανείς την πτώση αεροσκαφών που παρατηρήθηκε κυρίως κατά τη δεκαετία 2000-2010, συμπεριλαμβανομένης και της τραγωδίας της Helios το 2004, τότε δικαιολογημένα βλέπουν κάποιοι με επιφύλαξη την πιο κάτω δήλωση. Εντούτοις, ο υφυπουργός Τουρισμού, κος Περδίας κατά τη διάρκεια της συνέντευξής του αναφέρθηκε στην καθήλωση των αεροσκαφών BOEING 737 MAX, που έγινε τον περασμένο Μάρτιο, προφανώς για λόγους ασφαλείας . Επιπλέον η κ. Δημητρίου, διευθύντρια της Πολιτικής Αεροπορίας, διαβεβαιώνει: «*Εμείς σαν πολιτική αεροπορία λαμβάνουμε από το 1977 μέχρι σήμερα όλα τα ενδεδειγμένα μέτρα ασφαλείας των πτήσεων που μας αναλογούν σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες που διέπουν τα μέλη του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO - International Civil Aviation Organization) και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol) αποτρέποντας τους τεράστιους κινδύνους που εγκυμονούν για την ασφάλεια των πτήσεων στην ευρωπαϊκή και διεθνή αεροπλοΐα*». Από την άλλη όμως, ο κος Θεοδώρου, Ανώτερος Λειτουργός Μεταφορών

επισημαίνει ορισμένα ζητήματα ασφάλειας που προκύπτουν λόγω της παράνομης χρήσης του αεροδρομίου της Τύμπου. «Στις συνομιλίες των πιλότων με τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, υπάρχουν παρεμβάσεις που προκύπτουν από τον πύργο ελέγχου του παράνομου αεροδρομίου Τύμπου. Καταλαβαίνετε τις δυσκολίες που προκύπτουν για τους ελεγκτές μας. Οι πιλότοι όλων των αεροπορικών εταιρειών είναι ενήμεροι γι' αυτό, συνεργάζονται και προβαίνουν στις κατάλληλες ενέργειες.».

Κυκλικό διάγραμμα 8: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με την άνοδο του τουρισμού και τα απευθείας και συχνότερα δρομολόγια που προσφέρουν οι αεροπορικές εταιρείες από και προς την Κύπρο συνδέοντάς την με νέους προορισμούς:



Το διάγραμμα παρουσιάζει

8
πολύ

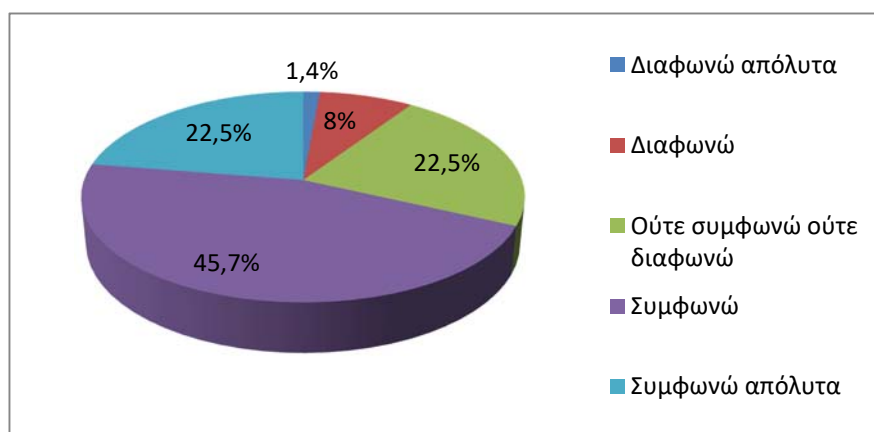
ψηλά ποσοστά συμφωνίας. Σε πραγματικούς αριθμούς, εξήντα έξι άτομα από τα εκατόν τριάντα οχτώ, συμφωνούν απόλυτα και εξήντα τρία συμφωνούν με την θέση ότι **τα συχνότερα δρομολόγια που επέκτειναν τη συνδεσιμότητα της Κύπρου με νέους προορισμούς**, έδωσαν νέα ώθηση στον τουρισμό. Αξιοσημείωτο είναι ότι κανένα άτομο δεν φαίνεται να διαφωνεί απόλυτα και ένα ελάχιστο ποσοστό 1,4% που αντιπροσωπεύει μόλις 2 άτομα, διαφωνεί. Το ποσοστό των αναποφάσιστων που φτάνει το 5,1%, αντιπροσωπεύει μονάχα 7 άτομα.

Με βάση τα στοιχεία της Hermes Airports από το 2013 μέχρι σήμερα έχουν προστεθεί 37 νέες αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες πραγματοποιούν πτήσεις από και προς τα κυπριακά αεροδρόμια ενώ, ο αριθμός των προορισμών έχει αυξηθεί κατά ογδόντα (80). «Ογδόντα (82) αεροπορικές εταιρείες εκτελούν δρομολόγια σε 120 προορισμούς και 40 συνολικά χώρες ενώ, πέραν του 50% των δρομολογίων, εξυπηρετούνται με μια ή δύο πτήσεις την εβδομάδα. Υπάρχουν

δε περαιτέρω περιθώρια, για αύξηση της προσφερόμενης συχνότητας πτήσεων, προς διάφορους προορισμούς». Τα πιο πάνω ανέφερε ο Υπουργός Μεταφορών, κος Καρούσος.

Ο Υφυπουργός Τουρισμού, κος Περδίδος, κάνει λόγο για καινούρια δρομολόγια από και προς την Κύπρο κι αποκαλύπτει: «Το υφυπουργείο σε συνεργασία πάντοτε με την Hermes Airport έχει ήδη υπογράψει συμφωνία συνεργασίας με τη Γερμανική αεροπορική εταιρεία Condor Airlines. Η γερμανική εταιρεία θα προσθέσει στο πρόγραμμά της οχτώ εβδομαδιαίες πτήσεις από τα γερμανικά αεροδρόμια της Φρανκφούρτης, του Μόναχο, του Ντίσελντοφ και της Λειψίας προς το Διεθνές Αεροδρόμιο Πάφου. Αυτό αναμένεται να πραγματοποιηθεί για τους προσεχείς μήνες Απρίλιο-Νοέμβριο 2020 κι υπολογίζουμε ότι θα αυξήσει κατά 100.000 περίπου τις διαθέσιμες επιβατικές θέσεις». Όπως εξηγεί, τέτοιου είδους πτήσεις θα αντικαταστήσουν σε σημαντικό βαθμό δρομολόγια που έχουν χαθεί ειδικά προς το αεροδρόμιο Πάφου, λόγω του τερματισμού κατά τους προηγούμενους μήνες των εργασιών των αεροπορικών εταιρειών Air Berlin, Germania Airlines, Monarch Airlines, Thomas Cook Airlines και Cobalt Aero.

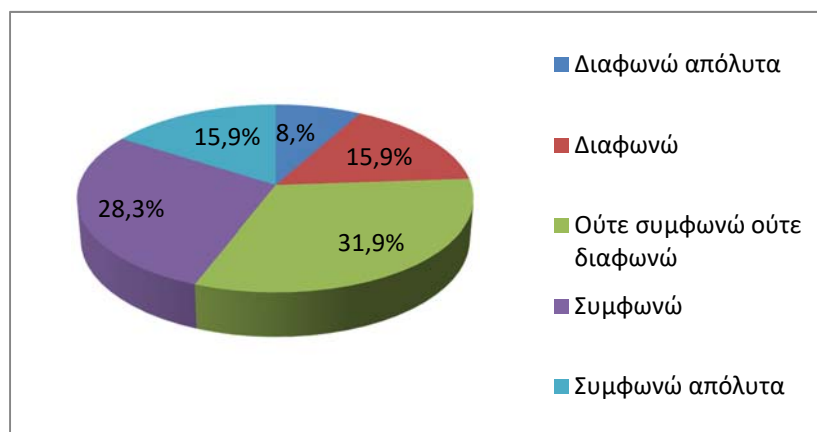
Κυκλικό διάγραμμα 9: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με την άνοδο του τουρισμού και την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών εδάφους και αέρος από έμπειρο, καταρτισμένο και εξειδικευμένο προσωπικό (πιλότους, αεροσυνοδούς, χειριστές αεροσκαφών κ.α):



Όπως φαίνεται από το πιο πάνω διάγραμμα, ποσοστό που φτάνει το 45,7%, αποδέχεται την δήλωση ότι το **έμπειρο και καταρτισμένο προσωπικό αέρος και εδάφους**, έχει θετική επίδραση στο τουριστικό κοινό. Το ποσοστό που συμφωνεί απόλυτα είναι σχετικά μικρό, αφού φτάνει μόνο το 22,5%. Οι ουδέτερες απόψεις ανέρχονται στο 22,5% και οι διαφωνούντες στο σύνολο φτάνουν το 9,4%. Τόσο οι αεροπορικές εταιρείες, όσο και η Hermes Airports, όπως

αναφέρει ο κος Μιλτιάδους, Γενικός Διευθυντής της Hermes, επενδύουν στην εκπαίδευση και στην εξειδίκευση του προσωπικού τους, μέσα από σεμινάρια και συνέδρια που πραγματοποιούνται τόσο εντός όσο και εκτός γεωγραφικών συνόρων της κυπριακής δημοκρατίας. Το προσωπικό του αεροδρομίου είναι επαρκώς καταρτισμένο, με ανεπτυγμένες δεξιότητες επικοινωνίας. Με τη χρήση ποικίλων γλωσσών επικοινωνίας και με το πλατύ του χαμόγελο, το προσωπικό είναι πάντοτε ευγενικό και πρόθυμο να ανταποκριθεί στις ανάγκες του επιβατικού κοινού.

Κυκλικό διάγραμμα 10: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με την άνοδο του τουρισμού και το κλείσιμο του εθνικού μεταφορέα **Cyprus Airways** που είχε ως αποτέλεσμα την κάθοδο νέων αεροπορικών εταιρειών και την ενίσχυση της αεροπορικής σύνδεσης της Κύπρου:

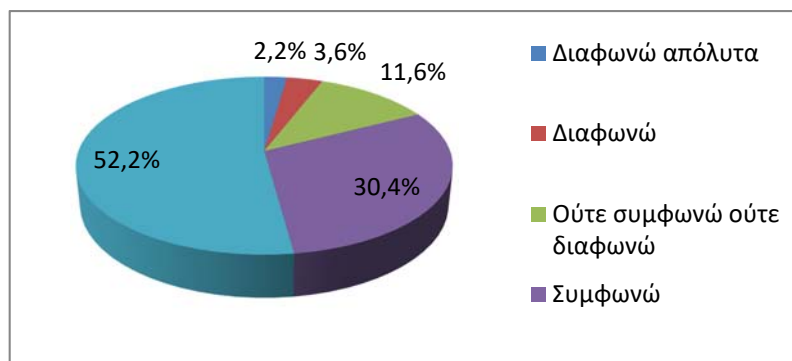


Η πίττα που αφορά στο κλείσιμο του εθνικού μεταφορέα **Cyprus Airways** και συνεπώς την κάθοδο νέων εταιρειών στο νησί, συγκεντρώνει τα χαμηλότερα ποσοστά σύμφωνης γνώμης. Οι συμφωνούντες στο σύνολο (απλά ή απόλυτα), φτάνουν το 44,2%, δηλαδή δεν αντιπροσωπεύουν ούτε το ½ των ερωτηθέντων. Υψηλό είναι το ποσοστό των αναποφάσιστων που φτάνει το 31,9%, καθώς και το ποσοστό των διαφωνούντων που στο σύνολό του φτάνει το 23,9%. Το κλείσιμο του εθνικού μας μεταφορέα καταγράφηκε ως μια μεγάλη απώλεια για το κυπριακό κράτος και τους πολίτες του. Ήταν μια εταιρεία που τόσο οι Κύπριοι, όσο και οι ξένοι τουρίστες εμπιστεύονταν και χρησιμοποιούσαν συχνά για τη μετάβασή τους από και προς την Κύπρο. Το κλείσιμό της, ίσως να μην αποτέλεσε και τόσο σημαντικό παράγοντα για την κάθοδο των νέων εταιρειών και ειδικότερα των εταιρειών χαμηλού κόστους. Εξάλλου, όπως είδαμε πιο πάνω, η φιλελευθεροποίηση των πτήσεων με την είσοδο της Κύπρου στην Ε.Ε και

η πολιτική των ανοικτών αιθέρων ήταν οι βασικότεροι παράγοντες που ευνόησαν τη δραστηριοποίηση νέων αεροπορικών εταιρειών στην Κύπρο.

Η κυρία Δημητρίου, διευθύντρια του τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας, χαρακτηρίζει το κλείσιμο των δύο κρατικών αερομεταφορέων της Cyprus Airways και της θυγατρικής της Eurocyprgia, ως το μοναδικό αρνητικό δρώμενο που προέκυψε από τη φιλελευθεροποίηση των πτήσεων αλλά και την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. Όπως αναφέρει, οι δύο αυτές εταιρείες αδυνατούσαν πλέον να ανταπεξέλθουν στα πλαίσια λειτουργίας της ελεύθερης αγοράς η οποία ρύθμιζε ανταγωνιστικά δρομολόγια.

Κυκλικό διάγραμμα 11: Απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με την αύξηση των τουριστικών αφίξεων και **την είσοδο των εταιρειών χαμηλού κόστους** (π.χ. Ryan Air, EasyJet κ.α..) που προσφέρουν εισιτήρια σε ελκυστικότερες και ανταγωνιστικότερες τιμές έναντι των παραδοσιακών αερομεταφορέων:



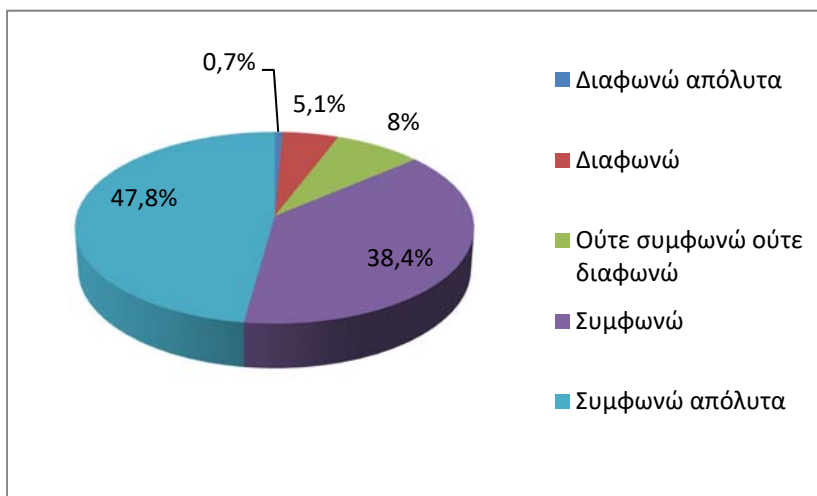
Στην 11^η δήλωση του ερωτηματολογίου, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να εκφράσουν την άποψή τους σχετικά με την **δραστηριοποίηση των εταιρειών χαμηλού κόστους** και την αύξηση του τουρισμού. Όπως ήταν αναμενόμενο, τα ποσοστά συμφωνίας ήταν πολύ υψηλά. 52,2%, δηλαδή περισσότεροι από τους μισούς συμμετέχοντες συμφωνούν και 30,4% συμφωνούν απόλυτα. Το ποσοστό των διαφωνούντων συνολικά με δυσκολία ξεπερνά το 5%, ενώ πολύ μικρό είναι και το ποσοστό των ατόμων με ουδέτερη άποψη. Οι χαμηλές τιμές που προσφέρουν οι LCC προφανώς κι αποτελούν ισχυρό πόλο έλξης για κάθε τουρίστα που αναζητά οικονομικά πακέτα διακοπών.

Ο Υφυπουργός Τουρισμού, κος Σάββας Περδίδος, πιστεύει ότι η εισβολή των εταιρειών χαμηλού κόστους (Low Cost Carriers) διαδραμάτισε ουσιώδη ρόλο στην περαιτέρω αύξηση του τουρισμού στην Κύπρο. Εξηγεί μάλιστα, ότι οι εταιρείες αυτές μπορούν να διατηρούν τα κόστη των εισιτηρίων τους σε ανταγωνιστικότερα επίπεδα έναντι των παραδοσιακών

αερομεταφορέων, λόγω των σχετικά χαμηλών τιμών στα καύσιμα. «Το Υφυπουργείο Τουρισμού, το Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, σε συνεργασία πάντοτε με την Hermes Airports, ακολούθησαν την πολιτική προσέγγισης των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, προσφέροντάς τους δελεαστικά πακέτα κινήτρων» ανέφερε ο Υφυπουργός. Τέτοια κίνητρα είναι για παράδειγμα, οι εκπτώσεις που προσφέρονται προς τις αεροπορικές εταιρείες στα τέλη προσγείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών καθώς και η μερική χρηματοδότηση των διαφημιστικών τους εκστρατειών. Στη συνέχεια, συμπλήρωσε ότι η προσέγγιση των εταιρειών χαμηλού κόστους, σε ορισμένες περιπτώσεις έγινε σε συνδυασμό με την προσέγγιση μεγάλων διοργανωτών ταξιδιών (Tour Operators) οι οποίοι ανταποκρίθηκαν άμεσα κι επισύναψαν συμφωνίες συνεργασίας με χρονικό ορίζοντα τρία χρόνια και με δυνατότητα ανανέωσης.

Ο κος Μίλτος Μιλτιάδους, Γενικός Διευθυντής της Hermes Airport, παρατηρώντας τα δεδομένα των Low Cost Αερογραμμών (π.χ. Ryan Air, Wizz Air, Easy Jet) σημειώνει ότι οι εν λόγω εταιρείες επεκτείνουν το στόλο τους κι έχουν συνεχείς παραλαβές αεροπλάνων τα οποία πρέπει άμεσα να τα διαθέτουν προς χρήση για να αρχίσουν να αποδίδουν κέρδη. Συνεπώς, προσφέρουν χαμηλότερες τιμές στους ταξιδιώτες κι αυξάνουν την κινητικότητα στους τουριστικούς προορισμούς.

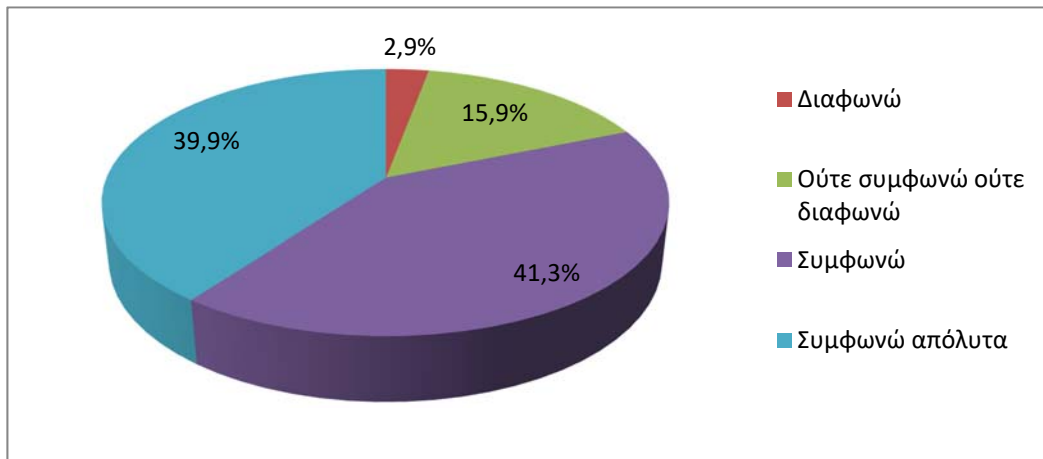
Κυκλικό διάγραμμα 12: Απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με την αύξηση των τουριστικών αφίξεων και τη δραστηριοποίηση των εταιρειών χαμηλού κόστους (π.χ. Ryan Air) στο αεροδρόμιου Πάφου.



Στο διάγραμμα 12, διαπιστώνουμε ότι υπάρχουν και πάλι ψηλά επίπεδα συμφωνίας. Ένα ποσοστό που αγγίζει το 86,2% συμφωνεί (είτε απόλυτα, είτε απλά) με τη θέση ότι η κάθοδος

των εταιρειών χαμηλού κόστους και η δραστηριοποίηση τους στο “απομονωμένο και παραμελημένο” μέχρι πρόσφατα αεροδρόμιο της Πάφου, έφερε τόνωση στις τουριστικές αφίξεις. Είναι γεγονός ότι το δυτικό μέρος του νησιού, επέκτεινε την τουριστική του ανάπτυξη του την τελευταία δεκαετία. Αυτή η ανάπτυξη, σχετίζεται άμεσα με την κάθοδο της Ryan Air η οποία όπως όλοι γνωρίζουμε είναι ψηλά στις προτιμήσεις των ταξιδιωτών. Σύμφωνα με τα λεγόμενα του Γενικού Διευθυντή της Hermes, κου Μιλτιάδους, η Ryan Air συνεργάζεται με τους κυπριακούς αερολιμένες από το 2011 και μάλιστα το 2012 χρησιμοποιεί το Διεθνές Αεροδρόμιο Πάφου ως μια από τις έδρες της στην Ανατολική Μεσόγειο.

Κυκλικό διάγραμμα 13: Απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με την αύξηση των τουριστικών αφίξεων και τις ναυλωμένες πτήσεις (Chartered Flights) που προσφέρονται μέσω της συνεργασίας με διεθνείς τουριστικούς πράκτορες.

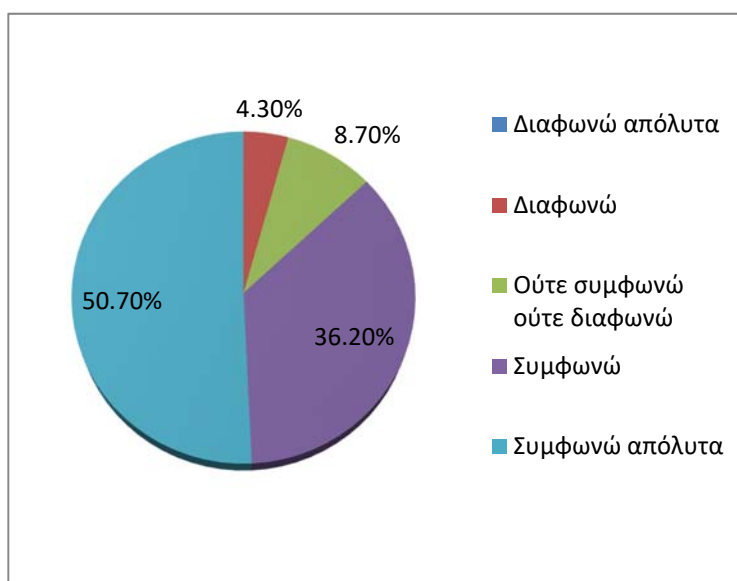


Οι ναυλωμένες πτήσεις αποτελούν ένα μέσο αναζωογόνησης του τουρισμού, ειδικότερα κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών. Πραγματοποιούνται αρκετές φορές **με τη συνεργασία των ταξιδιωτικών πρακτόρων** και προσφέρονται στο κοινό ως τουριστικά πακέτα “εισιτηρίων-διαμονής”. Τα ποσοστά συμφωνίας με την πιο πάνω δήλωση που παρουσιάζονται στην πιο πάνω πίττα είναι ψηλά για άλλη μια φορά. Σε πραγματικούς αριθμούς, πενήντα πέντε συμμετέχοντες από τους εκατόν τριάντα οχτώ συμφωνούν απόλυτα και άλλοι σαράντα εφτά συμφωνούν. Αξιοπρόσεκτο είναι ότι κανείς δεν διαφώνησε απόλυτα.

Τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου, συνάδουν και με τις απόψεις των ατόμων που κλήθηκαν να δώσουν συνέντευξη. Ο κος Θεοδώρου, Ανώτερος Λειτουργός Μεταφορών αναφέρθηκε στον ευεργετικό ρόλο της Thomas Cook που ξεκίνησε τη δράση της τη δεκαετία του 1960 προσφέροντας τουριστικά πακέτα σε προσιτές τιμές και βοηθώντας στην περαιτέρω ανάπτυξη και ενδυνάμωση του τουριστικού ρεύματος ανά το παγκόσμιο και ειδικά στις χώρες της Μεσογείου. Κάνει ειδική αναφορά για το πλήγμα που δέχτηκε η τουριστική βιομηχανία της χώρας μας από το λουκέτο της Thomas Cook, αφού κάθε χρόνο αντιστοιχούσε περίπου στο 5% των τουριστών, δηλαδή σε 250 χιλ. επισκέπτες.

Επιπρόσθετα, ο πρόεδρος των τουριστικών πρακτόρων κος Βασίλης Σταματάρης, μιλά για το έργο των κυπριακών τουριστικών γραφείων που συνεργάζονται άμεσα με διεθνείς τουριστικούς πράκτορες και αναφέρει: «Εκείνο το οποίο εμείς πράττουμε πάντοτε σε συνεννόηση με τη Hermes Airport και το Υφυπουργείο Τουρισμού, είναι να εξεύρουμε τη χρυσή τομή έτσι ώστε μία πτήση π.χ από την Κίνα δεν μπορεί να έλθει απευθείας, να τη φέρουμε και στην Κύπρο μέσω κάποιας άλλης μεγαλύτερης γειτονικής χώρας».

Κυκλικό διάγραμμα 14: Απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με την αύξηση των τουριστικών αφίξεων και την εκτεταμένη χρήση του διαδικτύου που επιτρέπει γρήγορη και άμεση on line κράτηση και αγορά εισιτηρίων.



Με μια γρήγορη ματιά στην 14^η πίττα, διαπιστώνει εύκολα κανείς ότι συγκεντρώνεται συγκριτικά το υψηλότερο ποσοστό των απόλυτα συμφωνούντων με τη δοθείσα δήλωση. Η

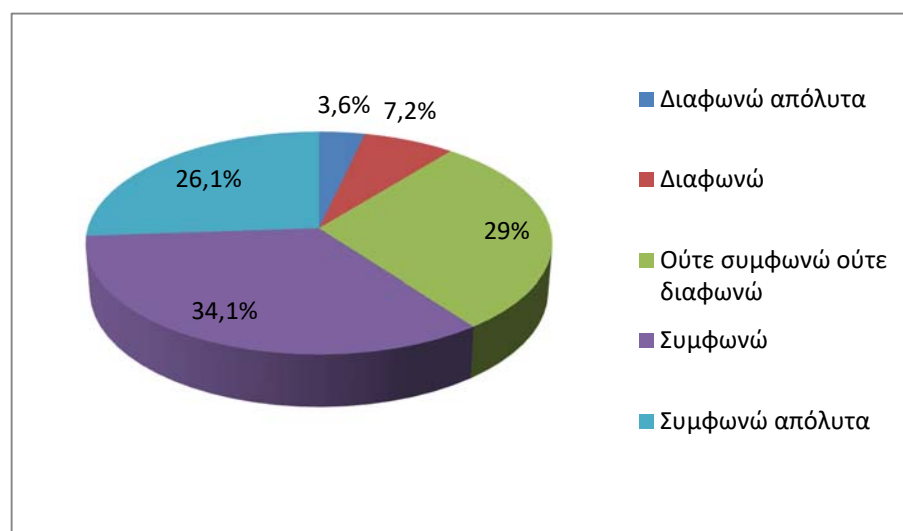
εκτεταμένη χρήση του διαδικτύου, που επιτρέπει εύκολα και γρήγορα on line κρατήσεις αεροπορικών εισιτηρίων και τουριστικών καταλυμάτων, ευνοεί σε μεγάλο βαθμό τον τουρισμό. Σε πραγματικούς αριθμούς, εβδομήντα άτομα από τα 138 συμφωνούν απόλυτα με την πιο πάνω θέση και άλλα 50 άτομα συμφωνούν. Οι νεαροί συμμετέχοντες στην έρευνα και οι μεσήλικες, που αποτελούν την πλειοψηφία στο δείγμα της παρούσας έρευνας, χειρίζονται με άνεση ηλεκτρονικούς υπολογιστές και ψηφιακές συσκευές κι έχουν την ευκαιρία να οργανώσουν μόνοι τους τις διακοπές τους, με δύο-τρία κλικ από τον καναπέ τους. Ο ξένος περιηγητής μέσω του διαδικτύου, έχει την ευκαιρία να ψάξει τουριστικούς προορισμούς, να συγκρίνει τιμές, να διαβάσει σχόλια ανατροφοδότησης που αναρτούν σε ιστοσελίδες πολλοί ταξιδιώτες και να κάνει τις επιλογές του. Ταυτόχρονα, μέσα από τις επίσημες ιστοσελίδες των αεροπορικών εταιρειών, μπορεί εύκολα να διαχειριστεί την κράτησή του, να κάνει στα γρήγορα Web Ckeck-in, να επιλέξει τη θέση του ή και το φαγητό του στο αεροσκάφος και να γλυτώσει αρκετές ώρες αναμονής σε αεροδρόμια και τουριστικά γραφεία. Όμως, τη δυνατότητα αυτή δεν την διαθέτουν άτομα μεγαλύτερης ηλικίας, συνήθως άνω των 50 ετών. Μικρό είναι το ποσοστό των ατόμων που διαφωνεί σχετικά με τη δυναμικότητα του διαδικτύου και φτάνει μόλις το 4,3%. Πολύ πιθανόν να αντιπροσωπεύει άτομα μεγαλύτερης ηλικίας, που σύμφωνα με τα δημογραφικά στοιχεία της έρευνας, ανέρχονται στο 3,6% και ίσως δεν είναι τόσο εξοικειωμένοι με τη χρήση του διαδικτύου.

Σύμφωνα με τα άτομα που συμμετείχαν στη συνέντευξη, το διαδίκτυο διαδραματίζει καταλυτικό ρόλο στη διόγκωση του τουριστικού κύματος. Ο κος Μιλτιάδους, Γενικός Διευθυντής της Hermes, και ο Υφυπουργός Τουρισμού, κος Περδίο, σημειώνουν ότι το διαδίκτυο δεν εξυπηρετεί μόνο τους ταξιδιώτες. Ταυτόχρονα, εξυπηρετεί τις αεροπορικές εταιρείες αλλά και τους τουριστικούς προορισμούς καθ' εαυτούς, μέσω της ψηφιακής διαφήμισης (digital marketing). *«Η Hermes Airports προχώρησε σε συμφωνία συνεργασίας με την AEGEAN AIRLINES, η οποία με διαφημιστικά σποτ που προβάλλονται μέσω της ιστοσελίδας της, αναδεικνύει το κυπριακό τουριστικό προϊόν με επίκεντρο τη φιλοξενία και την αξέχαστη μοναδική εμπειρία που προσφέρει σε κάθε ταξιδιώτη»*, αναφέρει χαρακτηριστικά ο κος Μιλτιάδους. Ο ίδιος συμπληρώνει επίσης ότι υπήρξε μια πολύ καλή συνεργασία με τις αεροπορικές εταιρείες TUI και THOMAS COOK. Οι εταιρείες αυτές μέσω των ιστοσελίδων κοινωνικής δικτύωσης όπως το Facebook, το Instagram και το Twitter ανέλαβαν με διαφημιστικά σποτ να προβάλλουν την Κύπρο ως μοναδική εμπειρία με το μότο *“Share your experience”*. Όπως εξηγεί ο Γενικός διευθυντής της Hermes: *«Είχαν δηλαδή διεξάγει ένα είδος*

διαγωνισμού και προσκαλούσαν τους ταξιδιώτες που επισκέφθηκαν την Κύπρο να αναρτήσουν μία φωτογραφία από τις διακοπές τους στην Κύπρο, την οποία έβλεπαν όλα τα μέλη των ιστοσελίδων κοινωνικής δικτύωσης».

Επιπρόσθετα, ο κος Περδίδος μιλώντας για τη συμβολή του διαδικτύου στον τουρισμό, προτείνει τη δημιουργία ηλεκτρονικών πλατφόρμων αξιολόγησης, όπου ο κάθε επισκέπτης θα έχει τη δυνατότητα να αναφέρει την εμπειρία του στην Κύπρο (θετική ή αρνητική), καθώς επίσης και τυχόν δυσάρεστα περιστατικά που επισυνέβησαν κατά τη διάρκεια της διαμονής του. Λαμβάνοντας υπόψη αυτή την ανατροφοδότηση το Υφυπουργείο Τουρισμού, θα προχωρεί είτε σε προειδοποιήσεις σε αρχικό στάδιο προς τους επηρεαζόμενους, είτε σε αφαίρεση της άδειας λειτουργίας της επιχείρησής τους. Επιπλέον, ο κος Περδίδος προσθέτει ότι μέσω του διαδικτύου θα μπορούσε να γίνει συγκριτική αξιολόγηση των τουριστικών μας υπηρεσιών έναντι των ανταγωνιστικών-γειτονικών προορισμών, αξιοποιώντας δεδομένα από πλατφόρμες διαχείρισης διαδικτυακής φήμης.

Κυκλικό διάγραμμα 15: Απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με την αύξηση των τουριστικών αφίξεων λόγω εχθροπραξιών στις γειτονικές χώρες όπως η Τουρκία, η Αίγυπτος, η Τυνησία, η Λιβύη και ο Λίβανος.

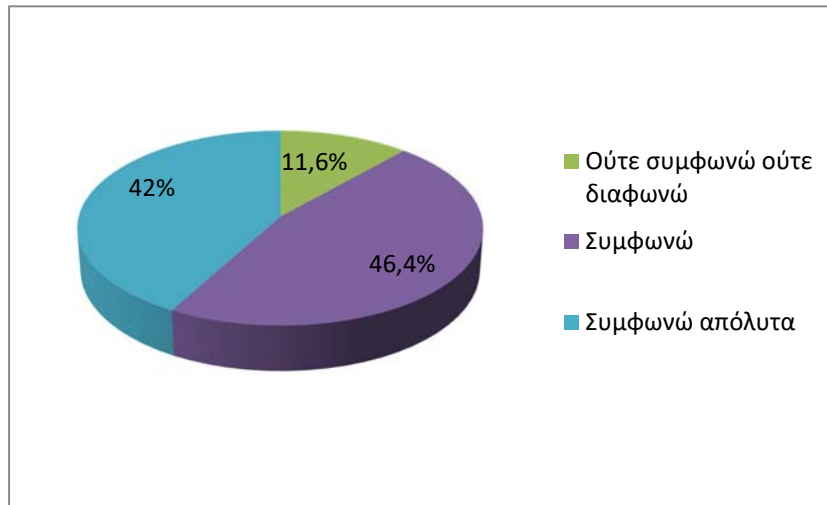


Στο διάγραμμα 15, περιγράφονται οι απόψεις των ατόμων σχετικά με την άνοδο του τουρισμού και τις εχθροπραξίες που παρατηρούνται τα τελευταία χρόνια στις γειτονικές μας χώρες. Τα ποσοστά των συμφωνούντων και των απόλυτα συμφωνούντων είναι σχετικά χαμηλά αν τα

συγκρίνουμε με τις προηγούμενες πίτες. Συγκριτικά ψηλό είναι το ποσοστό των ουδέτερων απόψεων, αφού φτάνει στο 29% και αντιπροσωπεύει 40 άτομα. Οι διαφωνούντες στο σύνολό τους μόλις που ξεπερνούν το 10% κι αντιπροσωπεύουν μόνο 3 άτομα. Φαίνεται ότι υπάρχει ένας προβληματισμός γύρω από αυτή την άποψη. Θα έλεγε κανείς ότι οι εχθροπραξίες των γειτονικών χωρών είναι απλά μια συγκυριακή ευκαιρία, για ένα συγκεκριμένο χρονικό διάστημα και ευνοεί μόνο σε κάποιο βαθμό την αύξηση του τουρισμού. Δεν είναι ένας παράγοντας στον οποίο μπορεί να επενδύσει μια χώρα και να αξιοποιήσει για περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη σε βάθος χρόνου.

Ο Υφυπουργός Τουρισμού στη συνέντευξή του, αναφέρθηκε σε αυτή την ευκαιριακή συγκυρία, η οποία αξιοποιήθηκε από το Υφυπουργείο Τουρισμού, σε συνεργασία πάντοτε με την Hermes Airports: *«Ακολουθήσαμε την πολιτική προσέγγισης των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, προσφέροντάς τους δελεαστικά πακέτα κινήτρων. Στόχος αυτής της προσέγγισης ήταν να καρπωθούμε ένα μεγάλο μερίδιο της τουριστικής αγοράς στην ανατολική Μεσόγειο, ειδικά μετά το ξέσπασμα πολιτικών ταραχών σε χώρες όπως η Τυνησία, η Αίγυπτος και η Τουρκία, που ξεκίνησαν από το 2011 και μαίνονται μέχρι σήμερα»*. Ο διευθυντής της Hermes Airports, συμφωνεί ότι οι πολιτικές αναταράξεις αποτέλεσαν την αφορμή για τη συναρμολόγηση κινήτρων όμως τονίζει ότι δεν είναι αυτό αρκετό για να συνεχιστεί η ανοδική πορεία του τουριστικού ρεύματος. *«Αυτό που ήταν αναγκαίο, πέρα από την προσωρινή θέσπιση κινήτρων λόγω των γειτονικών εχθροπραξιών, ήταν η ανάπτυξη μιας μακροχρόνιας εθνικής στρατηγικής για τον τουρισμό. Πράγμα το οποίο έγινε κατορθωτό σήμερα και άρχισε να υλοποιείται με μικρά αλλά σταθερά βήματα από το νέο υφυπουργείο τουρισμού»*.

Κυκλικό διάγραμμα 16: Απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με την αύξηση των τουριστικών αφίξεων και **την ολοένα αυξανόμενη ανάγκη των σύγχρονων ανθρώπων για να ζήσουν νέες, μακρινές ταξιδιωτικές εμπειρίες.**

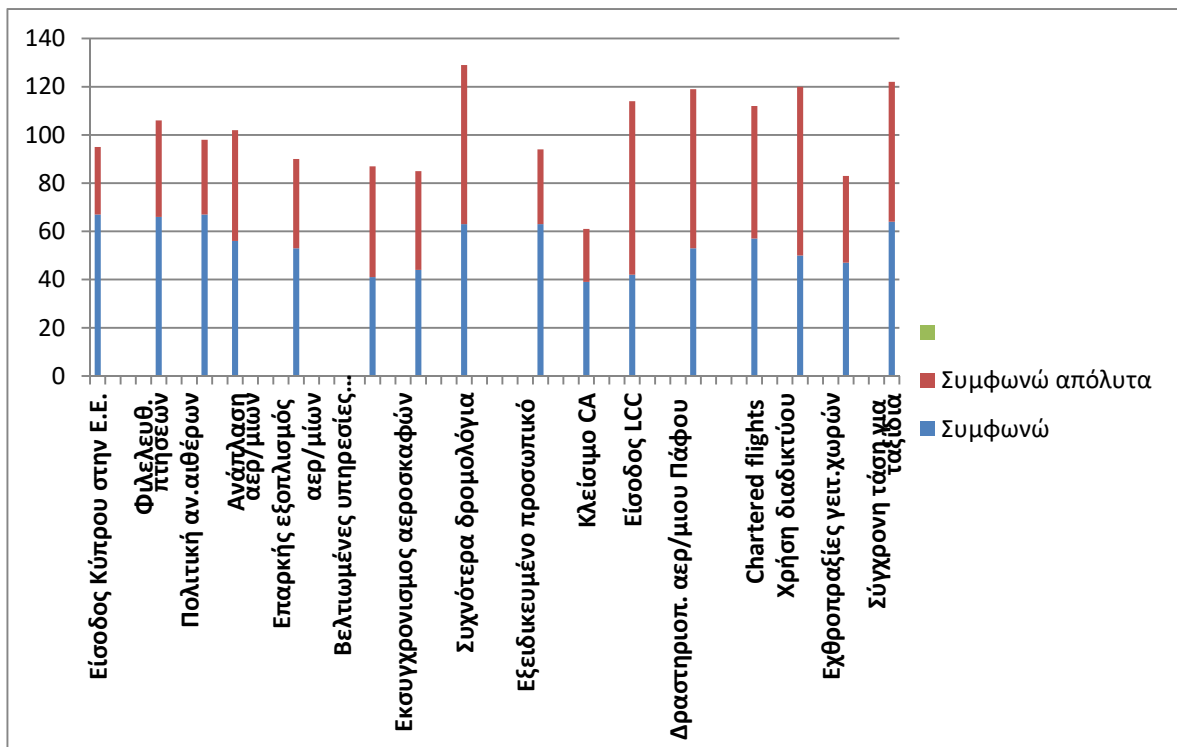


Το διάγραμμα 16 παρουσιάζει τις απόψεις των ατόμων σχετικά με την αύξηση των τουριστικών αφίξεων και **την ανάγκη των σύγχρονων ανθρώπων για νέες, μακρινές ταξιδιωτικές εμπειρίες**. Η ιδιαιτερότητα του πιο πάνω κυκλικού διαγράμματος έγκειται στο ότι αποτελείται μόνο από τρία κομμάτια και όχι πέντε, αφού απουσιάζουν εντελώς τα μερίδια των απόψεων «Διαφωνώ» και «Διαφωνώ απόλυτα». Κανένας δεν εξέφρασε την αντίθεσή του με την πιο πάνω δήλωση και ελάχιστοι είναι αυτοί με ουδέτερη άποψη. Σε πραγματικούς αριθμούς, εξήντα τέσσερα άτομα συμφωνούν με την παρούσα δήλωση και πενήντα οχτώ συμφωνούν απόλυτα.

Ανατρέχοντας στα δημογραφικά στοιχεία του δείγματος της παρούσας έρευνας, διαπιστώνουμε ότι η πλειοψηφία ανήκει σε σχετικά νεαρή ηλικιακή ομάδα, κυρίως μεταξύ 35 με 45 ετών. Τα άτομα αυτής της ηλικίας, έχουν ανεπτυγμένο το αίσθημα της περιέργειας κι αναζητούν μέσω μακρινών αποδράσεων που γίνονται κυρίως με αεροπλάνα να γνωρίσουν νέους τόπους, αξιοθέατα, πολιτισμούς, να δημιουργήσουν αναμνήσεις και να έρθουν σε επαφή με τη «διαφορετικότητα» συνανθρώπων τους από άλλες χώρες. Επιπλέον, το δείγμα της παρούσας έρευνας φαίνεται να διαθέτει αρκετά υψηλό μορφωτικό επίπεδο, αφού 23,9% διαθέτει δίπλωμα κολλεγίου, 22,5% διαθέτει πτυχίο πανεπιστημιακού επιπέδου, και 32,6% διαθέτει επίσης μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών. Τέτοιο επίπεδο μόρφωσης, θα μπορούσε να συνδεθεί με την καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας αλλά και με την γνώση επιπρόσθετων ξένων γλωσσών. Η γνώση αυτή αποτελεί ένα ισχυρό εφόδιο για κάθε τουρίστα, αφού έτσι διαθέτει τη δύναμη της επικοινωνίας, μπορεί με ευκολία να μετακινείται με το αεροπλάνο από τη μια χώρα σε άλλη και έτσι υπερθεματίζει με την προαναφερθείσα δήλωση. Ακόμη, μπορούμε να υποθέσουμε ότι οι συμμετέχοντες στην έρευνα, θεωρούν τα ταξίδια ένα μεγάλο σχολείο ζωής, μέσω του οποίου

γνωρίζεις τη γεωγραφία, την ιστορία, τον πολιτισμό και τις τέχνες μιας περιοχής με ευχάριστο και αποτελεσματικό τρόπο.

Γραφική παράσταση 1: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με τις αερομεταφορές και τους σχετικούς παράγοντες αύξησης των τουριστικών αφίξεων – Συνολικοί αριθμοί συμφωνούντων και απόλυτα συμφωνούντων.



Στη Γραφική Παράσταση 1 παρουσιάζονται σε ένα ραβδόγραμμα, συνολικά όλοι οι παράγοντες που επηρεάζουν την αύξηση των τουριστικών αφίξεων. Δίνονται οι πραγματικοί αριθμοί των ατόμων που συμφωνούν με κόκκινο χρώμα και αυτών που συμφωνούν σε απόλυτο βαθμό με μπλε χρώμα. Το ύψος ολόκληρης της ράβδου, αντιπροσωπεύει τον συνολικό αριθμό συμφωνούντων και απόλυτα συμφωνούντων. Η γραφική παράσταση αυτού του είδους, μας επιτρέπει να προβούμε εύκολα σε συγκρίσεις. Φαίνεται ότι η πλειοψηφία των συμμετεχόντων θεωρεί ότι τα συχνότερα δρομολόγια από και προς την Κύπρο είναι ο κυριότερος συντελεστής αύξησης του τουρισμού. Ακόμη, πρωταγωνιστικό ρόλο στην αύξηση του τουριστικού κύματος, διαδραματίζει και η σύγχρονη τάση των ανθρώπων για μακρινά ταξίδια που πραγματοποιούνται μέσω αεροπλάνων, καθώς επίσης και η εκτεταμένη χρήση του διαδικτύου που επιτρέπει τις on line κρατήσεις εισιτηρίων και καταλυμάτων και άμεση πρόσβαση σε διαφημίσεις με την χρήση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης. Ακολουθεί η είσοδος των εταιρειών χαμηλού κόστους και ο αυξημένος αριθμός των ναυλωμένων πτήσεων στο νησί που

πραγματοποιούνται συνήθως με τη συμβολή των ταξιδιωτικών πρακτόρων. Η φιλελευθεροποίηση των πτήσεων, η πολιτική των ανοικτών αιθέρων που επήλθαν μετά την είσοδο του νησιού στην Ε.Ε. σύμφωνα με τους συμμετέχοντες φαίνεται επίσης να ευνοούν την άνοδο του τουρισμού. Επίσης, η ανάπλαση των αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου, σε συνδυασμό με τον επαρκή εξοπλισμό, το εξειδικευμένο προσωπικό του αεροδρομίου, τις αναβαθμισμένες τους υπηρεσίες, ελκύουν όλο και περισσότερους τουρίστες, σύμφωνα πάντοτε με τις απόψεις των συμμετεχόντων στην έρευνα. Ακόμη, οι εχθροπραξίες στις γειτονικές χώρες, δημιούργησαν πρόσφορο έδαφος για περεταίρω ανάπτυξη του τουρισμού, χωρίς να διαδραματίζουν πρωταγωνιστικό ρόλο.

Αξιοπρόσεκτο είναι το γεγονός ότι περισσότεροι από τους μισούς συμμετέχοντες εξέφρασαν τη συμφωνία τους σχεδόν με όλους τους παράγοντες που παρατίθενται. Μοναδικός παράγοντας που συγκέντρωσε μικρότερους αριθμούς συμφωνίας είναι το «κλείσιμο των Κυπριακών Αερογραμμών».

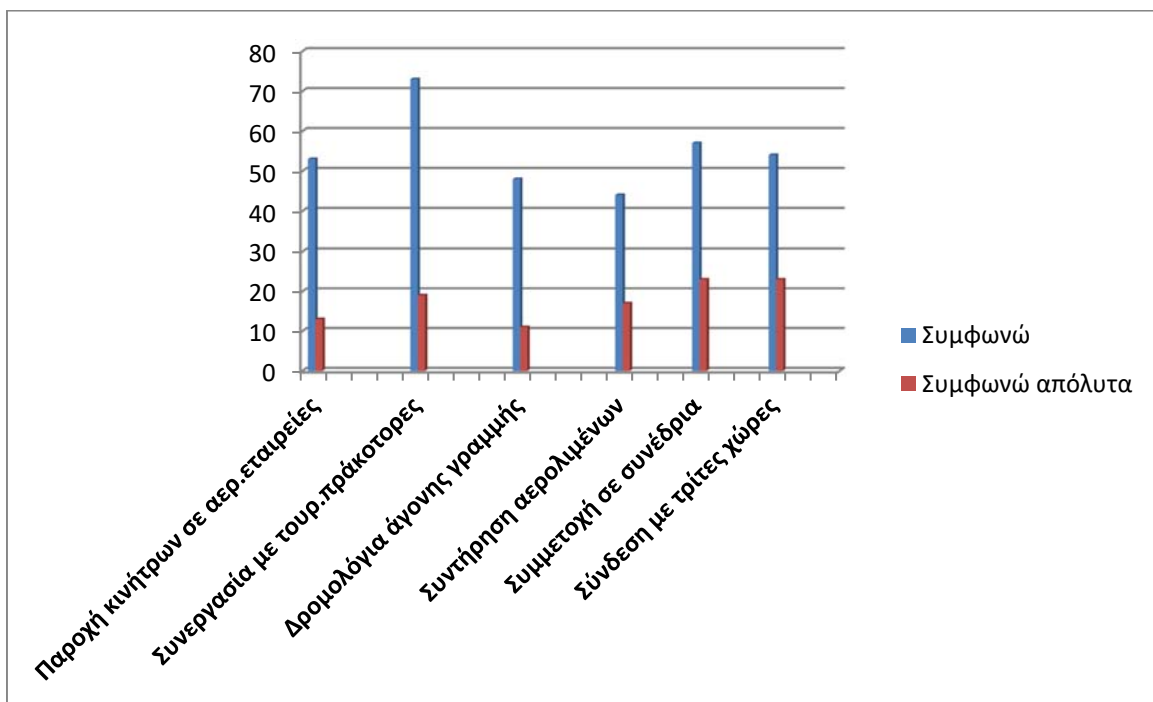
Γενικεύοντας και τα αποτελέσματα των συνεντεύξεων, αξίζει να αναφερθεί ότι όλοι οι ερωτηθέντες στην αρχή της συνέντευξης τόνισαν εμφαντικά τη συμβολή των αερομεταφορών στην τουριστική ανάπτυξη του νησιού. Χαρακτήρισαν τις αερομεταφορές, ως τον "πνεύμονα" και τον "θεμέλιο λίθο" των τουριστικών δραστηριοτήτων ενός προορισμού. Χαρακτηριστικά η διευθύντρια του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας, κα Παναγιώτα Δημητρίου ανέφερε: «*Η Κύπρος ως νησί, χωρίς οποιαδήποτε οδική-συννοριακή σύνδεση με άλλες χώρες, κατατάσσεται στη λίστα με τις χώρες που εξαρτώνται απόλυτα από τις αερομεταφορές. Μάλιστα, η γεωγραφική της θέση, στο ανατολικότερο άκρο της Μεσογείου θάλασσας, την καθιστά απομακρυσμένο τουριστικό προορισμό, αφού είναι στην ουσία αποκομμένη από τις μεγάλες τουριστικές αγορές της Βόρειας Ευρώπης και της Ασίας. Επομένως, είναι πρακτικά αδύνατο να υπάρξει τουριστικό ρεύμα στην Κύπρο χωρίς την εμπλοκή και την εξέλιξη των αερομεταφορών*». Ο Υπουργός Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, κος Γιάννης Καρούσος συμπληρώνει: «*Όσο μεγαλύτερο είναι το εύρος της εναέριας σύνδεσης ενός τουριστικού προορισμού με άλλες χώρες, τόσο μεγαλύτερα είναι τα οφέλη για την οικονομία και τον τουρισμό του*».

4.2 Ερευνητικό ερώτημα 2

Ποιες πολιτικές εφάρμοσε η κυπριακή κυβέρνηση για την προσέλκυση των αεροπορικών εταιρειών; Είναι επαρκείς;

Το δεύτερο ερευνητικό ερώτημα διερευνά το ρόλο που διαδραματίζουν οι αρμόδιες αρχές της κυπριακής δημοκρατίας για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών και συνεπώς για την αύξηση της συνδεσιμότητας του νησιού. Για διερεύνηση αυτού του ερωτήματος, χρησιμοποιήθηκαν σε μεγάλο βαθμό οι απαντήσεις που δόθηκαν στις συνεντεύξεις, παρά οι απαντήσεις των ερωτηματολογίων. Τα πρόσωπα που συμμετείχαν στις συνεντεύξεις, όλοι με εξέχουσες θέσεις και με πολύχρονη εμπειρία στον τομέα τους, κρίθηκαν ως τα πλέον κατάλληλα για να δώσουν σαφείς, σχετικές απαντήσεις. Πιο κάτω, θα γίνει μια συνοπτική, παρουσίαση των αποτελεσμάτων των ερωτηματολογίων, ενώ τα βασικά συμπεράσματα θα προκύψουν από τα δεδομένα των συνεντεύξεων.

Γραφική παράσταση 2: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με τις πολιτικές που εφάρμοσε το κυπριακό κράτος για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών – **Συνολικοί αριθμοί συμφωνούντων και απόλυτα συμφωνούντων**

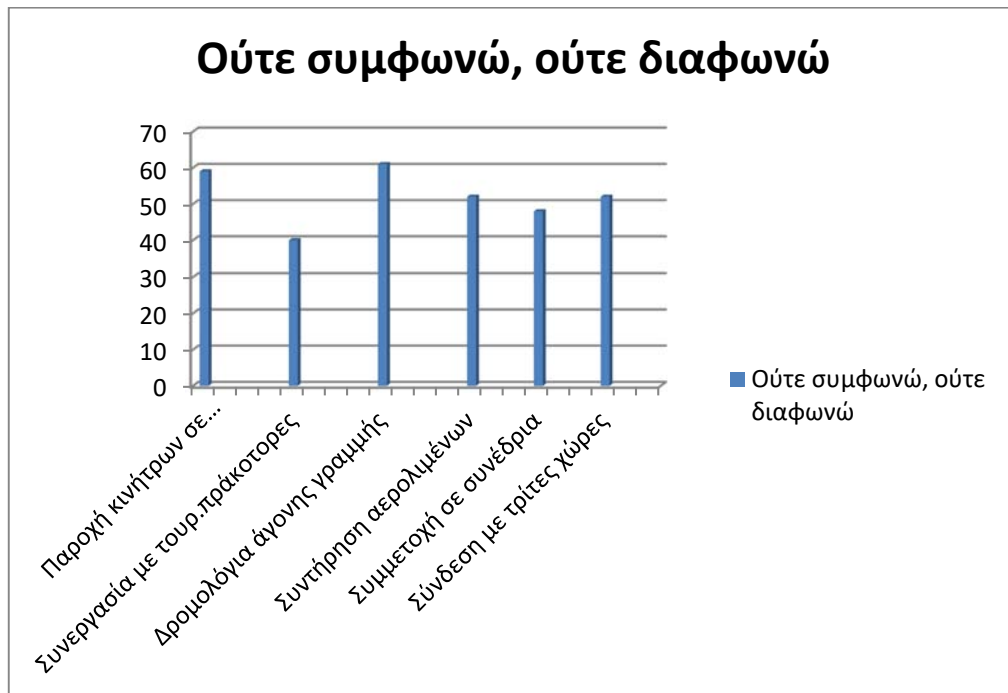


Στην 2^η γραφική παράσταση, παρουσιάζονται έξι δράσεις της κυπριακή πολιτείας που υλοποιούνται για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών. Οι συμμετέχοντες στην έρευνα, κλήθηκαν να δηλώσουν κατά πόσο πιστεύουν ότι πραγματοποιούνται οι πιο πάνω δράσεις από μέρους του κράτους. Εβδομήντα τρία άτομα από τους εκατόν τριάντα οχτώ, που αντιπροσωπεύουν το 52,9% του δείγματος, συμφωνούν με την άποψη ότι η κυπριακή πολιτεία επιδιώκει και προωθεί τη συνεργασία με διεθνείς τουριστικούς πράκτορες για να επιτύχει

σταθερή αυξανόμενη ροή τουριστών μέσω ναυλωμένων πτήσεων (Charter flights). Επιπρόσθετα, δεκαεννιά άτομα φαίνεται να συμφωνούν απόλυτα. Ένας σχετικά μεγάλος αριθμός συμμετεχόντων, που ανέρχεται στους 57 και σε ποσοστό 41,3%, συμφωνεί με τη θέση ότι οι αρμόδιοι φορείς συμμετέχουν σε ευρωπαϊκά και διεθνή συνέδρια που σχετίζονται με την ασφάλεια των πτήσεων και την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών στον εναέριο χώρο. Μικρότερος αριθμός, δηλαδή είκοσι τρία άτομα συμφωνούν απόλυτα. Η τρίτη σε σειρά προτίμηση των συμμετεχόντων, είναι η δήλωση ότι η κυπριακή πολιτεία προωθεί τη συνδεσιμότητα του νησιού με τρίτες χώρες της Μέσης Ανατολής, του Αραβικού Κόλπου και της Ασίας. Τέταρτη σε σειρά προτιμήσεις, είναι η δήλωση που σχετίζεται με τα κίνητρα που προσφέρει η πολιτεία προς τις αεροπορικές εταιρείες. Πενήντα τρία άτομα, δηλαδή ποσοστό 38,4% συμφωνούν με τη θέση ότι οι αρμόδιες αρχές παρέχουν επαρκή κι ελκυστικά κίνητρα προς τις αεροπορικές εταιρείες. Δεκατρία τρία άτομα, που αντιπροσωπεύουν το 9,4% του δείγματος συμφωνούν απόλυτα. Σχετικά μικρότερο αριθμό συμφωνίας, που πέφτει ελαφρώς κάτω από το 50 %, συγκεντρώνει η άποψη ότι το κυπριακό κράτος εφαρμόζει την πολιτική προκήρυξης διαγωνισμού για την εκτέλεση νέων δρομολογίων άγονης γραμμής από και προς τους κυπριακούς αερολιμένες. Τέλος, η δήλωση που θέλει το κυπριακό Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων να επιδεικνύει ιδιαίτερο ζήλο για τη συντήρηση και αναβάθμιση των δύο κυπριακών αερολιμένων κινήθηκε στα ίδια περίπου επίπεδα συμφωνίας με την προαναφερθείσα δήλωση.

Τα αποτελέσματα της πιο πάνω γραφικής παράστασης, σχολιάζονται μόνο με αριθμούς και ποσοστά και δεν παρατίθενται οποιαδήποτε ερμηνευτικά σχόλια. Διευκρινίσεις κι εκτεταμένες πληροφορίες για κάθε πολιτική της κυπριακής κυβέρνησης θα δοθούν στη συνέχεια, στην ποιοτική ανάλυση των δεδομένων που προέκυψαν από τις συνεντεύξεις.

Γραφική παράσταση 3: Ουδέτερες απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με τις πολιτικές που εφάρμοσε το κυπριακό κράτος για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών



Κρίθηκε σκόπιμο να γίνει μια αναφορά και μια ερμηνεία για τις ουδέτερες απόψεις των συμμετεχόντων στο μέρος Β' του ερωτηματολογίου που σχετιζόταν με το 2^ο ερευνητικό ερώτημα. Πολλοί ήταν αυτοί που επέλεξαν να κρατήσουν μια ουδέτερη στάση. Οι αριθμοί των συμμετεχόντων που ούτε συμφωνούν ούτε διαφωνούν με τις διάφορες δηλώσεις, είναι γύρω στα πενήντα άτομα και τα ποσοστά τους ανέρχονται περίπου στο 40% για κάθε δήλωση. Στην περίπτωση της δήλωσης που αφορά στην προκήρυξη διαγωνισμού για δρομολόγια «άγονης γραμμής» συγκεντρώνονται 60 ουδέτερες απόψεις, ενώ ψηλούς δείκτες ουδετερότητας συγκεντρώνει και η δήλωση σχετικά με την παροχή κινήτρων. Όπως ήταν αναμενόμενο, οι έννοιες αυτές δεν είναι και τόσο οικείες προς όλους τους συμμετέχοντες, αφού αρκετά άτομα δεν απασχολούνται στους τομείς των αερομεταφορών ή της διαχείρισης αεροδρομίων. Πολύ πιθανόν, οι συμμετέχοντες να μην είναι πλήρως ενήμεροι για τις πολιτικές της κυβέρνησης κι έτσι δεν έχουν μια σαφή εικόνα για να πάρουν συγκεκριμένη θέση υπέρ ή κατά των δηλώσεων.

Τα πρόσωπα που συμμετείχαν στη συνέντευξη, κάνοντας λόγο για τον ρόλο του κυπριακού κράτους στην προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών, έκαναν εκτεταμένη αναφορά στα **ελκυστικά πακέτα κινήτρων** που παρέχονται στις αεροπορικές εταιρείες. Τόσο ο Υπουργός Μεταφορών, όσο και ο Υφυπουργός τουρισμού και τα άτομα της πολιτικής αεροπορίας, διευκρίνισαν ότι ο σχεδιασμός και η παροχή κινήτρων γίνεται απευθείας από τη διαχειρίστρια εταιρεία Hermes Airport. Σύμφωνα με τα λεγόμενά τους, χωρίς τη συμβολή της Hermes η οποία

ανέλαβε τις διαπραγματεύσεις προσέλκυσης αεροπορικών εταιρειών δε θα ήταν εφικτό, να αγγίξουμε τον εκπληκτικό αριθμό των 10 εκατομμυρίων αφίξεων-αναχωρήσεων.

Η διαχειρίστρια εταιρεία Hermes, κατάρτισε ένα πίνακα με δρομολόγια χωρών-πόλεων, τον οποίο και κοινοποίησε στις αεροπορικές εταιρείες αναζητώντας απευθείας δρομολόγια προς την Κύπρο. *«Οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία ενέτασσε στο πτητικό της πρόγραμμα δρομολόγια με απευθείας πτήσεις από συγκεκριμένους προορισμούς, τότε αυτόματα θα επωφελείτο σε έκπτωση ανά επιβάτη από τα σχετικά τέλη και φόρους των αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου»*, είπε χαρακτηριστικά ο γενικός διευθυντής της Hermes. Ο κος Μιλτιάδους, έδωσε σαφείς εξηγήσεις για τις εκπτώσεις που επωφελούνται οι εν λόγω εταιρείες. Σύμφωνα με τα λεγόμενά του, το μέγιστο ποσό χρέωσης που καταβάλλει κάθε αεροπορική εταιρεία για τα τέλη προσγείωσης και στάθμευσης ανέρχεται περίπου στα 28 ευρώ ανά επιβάτη. Η έκπτωση που θα επωφελείτο η κάθε εταιρεία που θα υπέγραφε συμφωνία συνεργασίας με την Hermes Airport κυμαίνεται από 4 μέχρι 24 ευρώ και αφορά έκπτωση ανά επιβάτη ανάλογα με την ετήσια πληρότητα των αεροσκαφών τους. Ανέφερε μάλιστα και ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: *«Αν υποθέσουμε ότι μια αεροπορική εταιρεία μετέφερε στην Κύπρο περίπου 500,000 επιβάτες ετησίως τότε η έκπτωση που θα καρπωνόταν θα ήταν η μέγιστη και θα ανερχόταν στα 24 ευρώ ανά επιβάτη. Άρα τα τέλη που θα καλείτο να καταβάλλει θα ανέρχονταν μόνο στα 4 ευρώ ανά επιβάτη»*. Διαπιστώνουμε λοιπόν, ότι το κέρδος για την κάθε εταιρεία από κάθε επιβάτη που μεταφέρει είναι αρκετά μεγάλο, πράγμα το οποίο λειτουργεί ως κίνητρο για να διατηρηθεί και να αυξηθεί η πληρότητα των δρομολογίων των εταιρειών προς την Κύπρο.

Ο κος Μιλτιάδους, διευκρινίζει ότι την έκπτωση θα μπορεί να την επωφεληθεί μια εταιρεία, μόνο όταν θα βοηθήσει στην άφιξη επιπλέον επιβατών στην Κύπρο, χωρίς να επηρεάζονται τα δρομολόγια των παραδοσιακών αερογραμμών. Επομένως, η «πίττα» των αφίξεων επιβατών θα πρέπει να αυξάνεται και όχι να υποκλέπτεται χτυπώντας των υγιή ανταγωνισμό. Ακόμη, μας εξηγεί ότι τα κίνητρα προτού ανακοινωθούν στις αεροπορικές εταιρείες συμφωνούνται κάθε φορά με την κυπριακή κυβέρνηση και έχουν χρονικό ορίζοντα πέντε χρόνια. *«Σήμερα που μιλάμε είναι σε ισχύ το τρίτο πακέτο κινήτρων που εφαρμόζεται από το 2018 και λήγει το 2022. Εργαζόμαστε εντατικά για αναπροσαρμογή των κινήτρων κι έχουμε αρχίσει διαβουλεύσεις με τις αρμόδιες αρχές του τουρισμού έτσι ώστε οι κίνδυνοι που ελλοχεύουν από την παύση των εχθροπραξιών των ανταγωνιστικών γειτονικών χωρών, να μην επηρεάσουν το ευνοϊκό κλίμα που δημιουργήθηκε τα τελευταία χρόνια στον κυπριακό τουρισμό»*. Για να διατηρηθεί η αυξημένη

κινητικότητα στους κυπριακούς αερολιμένες, η Hermes, συμμετέχει μέσω του τμήματος μάρκετινγκ στα διάφορα φόρουμ των αεροπορικών εταιριών και προβαίνει σε παρουσίαση των ελκυστικών κινήτρων που παρέχει, ειδικότερα στις εταιρείες οι οποίες προτίθεται να αυξήσουν το στόλο αεροσκαφών τους.

Επιπλέον, η Hermes Airports, σε συνεργασία με το Υφυπουργείο Τουρισμού χρηματοδοτεί τις διαδικτυακές καμπάνιες ορισμένων αεροπορικών εταιριών, που σχετίζονταν με την προβολή και ανάδειξη της Κύπρου. Μια αξιόλογη συνεργασία της προηγούμενης σεζόν, ήταν αυτή με την αεροπορική εταιρεία TUI NORDIC η οποία ανέλαβε να προβάλλει με ταξιδιωτικά brochures από «πόρτα σε πόρτα» τη μοναδική και αξέχαστη εμπειρία που μπορεί να ζήσει ο κάθε ταξιδιώτης επισκεπτόμενος την Κύπρο. Για την υλοποίηση των πιο πάνω υπήρξε οικονομική συνεισφορά από την HERMES AIRPORT η οποία συνείσφερε το 50% του κόστους, τον τότε ΚΟΤ (Κυπριακό Οργανισμό Τουρισμού) που κατέβαλλε το 25% και τις αεροπορικές εταιρείες να καταβάλλουν το υπόλοιπο του. Αυτά δήλωσε ο γενικός διευθυντής της Hermes, και ο Υφυπουργός Τουρισμού κος Περγίος, συμφώνησε και τόνισε ότι μέσω της συγχρηματοδοτούμενης δράσης της διαφήμισης, είναι εφικτή η στροφή προς νέες τουριστικές αγορές.

Ο υφυπουργός Τουρισμού, κος Περγίος, πρόσθεσε επίσης ότι αρκετά δελεαστικά κίνητρα είναι τα κίνητρα που παρέχει η Hermes σε συνεργασία με το κράτος, σε οποιαδήποτε αεροπορική εταιρεία επιλέξει τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου ως έδρα της ή ως σταθμό μετεπιβίβασης ταξιδιωτών. *«Σε αυτές τις περιπτώσεις πραγματοποιούνται διαβουλεύσεις με τους αρμόδιους φορείς. Αν κριθεί σκόπιμο, είμαστε σε θέση να συζητήσουμε και μείωση των ποσοστών των κερδών μας με γνώμονα να καταστήσουμε τους κυπριακούς αερολιμένες, έδρα για πολλούς ευρωπαϊκούς και μη αερομεταφορείς»*, ανέφερε χαρακτηριστικά ο υφυπουργός.

Ο υφυπουργός τουρισμού, αναφέρθηκε επίσης στα κίνητρα που παρέχει η γειτονική μας χώρα Μάλτα, που αποτελεί πλέον ένα δημοφιλή τουριστικό προορισμό. Οι Μαλτέζοι, πέτυχαν μια τεράστια συνεργασία με την αεροπορική εταιρεία RYAN AIR στην οποία προσέφεραν ελκυστικές κρατικές επιδοτήσεις και ανέθεσαν περίπου το 55% των τουριστικών τους αφίξεων. *«Η πολιτική αυτή δεν μπορεί να εφαρμοστεί στη δική μας περίπτωση καθ' ότι εμείς δεν θέλουμε να διακινδυνεύσουμε να παραχωρήσουμε μεγάλα ποσοστά σε μόνο μία αεροπορική εταιρεία»*. Ασφαλώς και δεν είναι σοφή επιλογή η εξάρτηση σε μεγάλο ποσοστό από ένα αερομεταφορέα γιατί σε περίπτωση που αναστείλει τη λειτουργία του, οι επιπτώσεις στην οικονομία του τόπου θα είναι δυσανάλογες και μη διαχειρίσιμες. Τόσο ο γενικός διευθυντής της Hermes, όσο και ο

Υφυπουργός Τουρισμού, διαβεβαίωσαν ότι οι αρμόδιοι φορείς στην Κύπρο έχουν κατορθώσει να μην εξαρτώνται από ένα και μόνο αερομεταφορέα και μέσα από συμφωνίες έχουν διαμοιράσει τα ποσοστά μεταφοράς ταξιδιωτών ανά αερομεταφορέα όχι πάνω από το 10%. Η πρόσφατη πτώχευση αρκετών αεροπορικών εταιρειών, δεν έφερε τεράστιες αρνητικές επιπτώσεις στον κυπριακό τουρισμό κι αυτό καταδεικνύει τη ορθότητα της προαναφερθείσας πολιτικής όσον αφορά στο διαμοιρασμό των ποσοστών αφίξεων.

Παράλληλα, οι συνεντευξιαζόμενοι, επαίνεσαν **το έργο που επιτελεί η Hermes airports, για τη συντήρηση των αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου**. Όπως αναφέρει ο Υπουργός Μεταφορών στα πλαίσια για την ανάπτυξη σύγχρονων αερολιμένων έχει τεθεί σε ισχύ στις 12/5/2006 η Συμφωνία Παραχώρησης μεταξύ της Κυπριακής Δημοκρατίας και της Εταιρείας Hermes Airports Ltd. Ο Επενδυτής, δηλαδή η Hermes, από τότε και για περίοδο είκοσι πέντε χρόνων, έχει την πλήρη ευθύνη για τη μελέτη, κατασκευή, ανάπτυξη, λειτουργία και συντήρηση των δύο διεθνών αερολιμένων. Με βάση τις πρόνοιες της Συμφωνίας ο Επενδυτής προβλέπεται να καταβάλει στην Κυπριακή Δημοκρατία σταθερό ποσό €3.5εκ. το χρόνο και ποσοστό 33% επί των ακαθάριστων εσόδων του.

Επιπρόσθετα, η πλειοψηφία των συνεντευξιαζόμενων, **ανέδειξε την εκτεταμένη συνεργασία της κυπριακής πολιτείας με τους διεθνείς τουριστικούς πράκτορες** που στοχεύει στην σταθερή, αυξανόμενη ροή τουριστών. Ο Υφυπουργός Τουρισμού, εξαιρεί τη συμβολή των διεθνών τουριστικών πρακτόρων και αναφέρει ότι μέσω πρακτορείων όπως η Tui, η Jet2, η Biblio Globus καταφθάνουν στην Κύπρο κάθε χρόνο, εκατοντάδες χιλιάδες τουρίστες. Ο Υφυπουργός έκανε και ειδική αναφορά στην εταιρεία Thomas Cook, η οποία για το έτος 2019, ήταν υπεύθυνη για την άφιξη περίπου 205.000 τουριστών στο νησί. Η πτώχευσή της αποτέλεσε ένα μεγάλο πλήγμα για τον τουρισμό στο νησί, αλλά οι λειτουργοί του υφυπουργείου, κάνοντας αγώνα δρόμου, πέτυχαν νέες συνεργασίες με άλλους οργανωτές ταξιδιών. Ειδικότερα, στον Ηνωμένο Βασίλειο γίνονται συνεχείς προσπάθειες για σύναψη συμφωνιών με την Jet2 Holidays, Easyjet, On the beach, Love holidays κ.α.

Για την συμβολή των διεθνών τουριστικών γραφείων στον τουρισμό, μίλησε πιο αναλυτικά ο Πρόεδρος του Συνδέσμου Τουριστικών Πρακτόρων, κος Βασίλης Σταματάρης. Δίνοντας διευκρινίσεις για τον θεμελιώδη ρόλο των πρακτόρων στον τουρισμό, αναφέρει: *«Εμείς, ως ταξιδιωτικοί πράκτορες συνάπτουμε συμφωνίες συνεργασίας με διεθνή και τοπικά τουριστικά γραφεία με γνώμονα την προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιρειών και κατ' επέκταση*

περισσότερων επισκεπτών. Ο ταξιδιωτικός πράκτορας, είναι αυτός που διασφαλίζει τους καλύτερους όρους για ένα ταξίδι, που παρέχει τα εχέγγυα για ξέγνοιαστες διακοπές, που διαπραγματεύεται τις καλύτερες τιμές για τους ταξιδιώτες και γενικά διαχειρίζεται και εποπτεύει την εισερχόμενη και εξερχόμενη τουριστική κίνηση στον τόπο μας.

Ο κος Σταματάρης, ανέφερε ότι το κράτος, στέκεται αρωγός στο πλάι των Κύπριων τουριστικών πρακτόρων, αφού το Υφυπουργείο Τουρισμού, προωθεί την ανάπτυξη κοινών τουριστικών πακέτων με γειτονικές χώρες όπως το Ισραήλ, η Αίγυπτος, ο Λίβανος, η Ελλάδα, η Ιορδανία. Από τις εν λόγω επαφές μέχρις στιγμής έχει συμφωνηθεί η ανάπτυξη τριμερών τουριστικών σχέσεων μεταξύ Κύπρου, Ισραήλ και Ιορδανίας. Οι τρεις αυτές χώρες δημιουργούν ένα τρίγωνο συνεργασίας με προστιθέμενη αξία στην περιοχή της Μεσογείου και της Μέσης Ανατολής με στόχο την προσέλκυση τουρισμού από Ηνωμένες Πολιτείες, Ρωσία, Γερμανία, Καναδά, Κίνα, Ιαπωνία και Γαλλία.

Σύμφωνα με την πρόταση του υφυπουργείου, οι τοπικοί τουριστικοί πράκτορες κάθε χώρας, ανέλαβαν να οργανώσουν ενιαία εκδρομικά πακέτα που περιλαμβάνουν θεματικές διαδρομές, με ξενάγηση στα αξιοθέατα και στα πολιτιστικά μνημεία των εν λόγω χωρών, περιήγηση στις φυσικές ομορφιές, παρακολούθηση πολιτιστικών εκδηλώσεων κ.α. Αξίζει να σημειωθεί ότι ήδη πραγματοποιούνται κοινά τουριστικά πακέτα με Ρώσους υπηκόους οι οποίοι αφού καταφθάνουν στην Κύπρο για τουρισμό, στη συνέχεια αναχωρούν μέσω Κύπρου για Ισραήλ με σκοπό τον προσκυνηματικό τουρισμό. Παραμένουν εκεί για 1 ή 2 μέρες και ακολούθως επιστρέφουν στην Κύπρο συνεχίζουν τις διακοπές τους και με το τέλος των διακοπών τους αναχωρούν από την Κύπρο για Ρωσία. Παράλληλα, χιλιάδες επισκέπτες από τις ΗΠΑ και άλλες τρίτες χώρες που καταφθάνουν στο Ισραήλ για προσκυνηματικό τουρισμό, θα μπορούσαν να μεταβούν για δύο-τρεις μέρες στην Κύπρο για να απολαύσουν τον ήλιο, τη θάλασσα και τον κυπριακό πολιτισμό.

Αξιοσημείωτο είναι ότι αυτού του είδους οι συνεργασίες κερδίζουν όλο και περισσότερο έδαφος, δεδομένου ότι οι παγκόσμιες τάσεις έχουν να κάνουν με επισκέπτες, οι οποίοι επιδιώκουν να δουν πολλούς προορισμούς συνδυαστικά σε ένα μόνο ταξίδι. Τέλος, ο κος Σταματάρης καταλήγει στο συμπέρασμα ότι από τη συνομολόγηση τέτοιου είδους συνεργασιών, αυτόματα ενισχύεται η συνδεσιμότητα της Κύπρου με περισσότερες πτήσεις από τις γειτονικές χώρες.

Κατά τη διάρκεια της συνέντευξης, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να εκφράσουν την άποψή τους σχετικά με **την πολιτική προκήρυξης διαγωνισμού για την εκτέλεση νέων δρομολογίων**

άγονης γραμμής από και προς τους κυπριακούς αερολιμένες. Ο πρόεδρος των τουριστικών πρακτόρων, κύριος Σταματάρης και ο διευθυντής της Hermes, κος Μιλτιάδους αναφέρθηκαν στο δρομολόγιο Λάρνακα-Βρυξέλλες, το οποίο εκτελείται με κρατική επιχορήγηση ως δρομολόγιο άγονης γραμμής. Η επιλογή του συγκεκριμένου δρομολογίου, έγινε για διευκόλυνση των Κυπρίων ευρωβουλευτών αλλά και των διαφόρων αποστολών της δημοκρατίας που λαμβάνουν χώρα στο Βέλγιο. Η RYAN AIR κέρδισε το διαγωνισμό που είχε προκηρύξει η κυπριακή κυβέρνηση πριν τέσσερα χρόνια και εκτελεί το δρομολόγιο Λάρνακα-Βρυξέλλες, Βρυξέλλες-Λάρνακα (2 φορές την εβδομάδα, Τρίτη με Παρασκευή χαρακτηρίζοντας την ως public service obligation). Από το δρομολόγιο αυτό η RYAN AIR κάθε φορά που εκτελεί τα εν λόγω δρομολόγια έχει εγγυημένα πληρωμένες από το κράτος περίπου 100 θέσεις.

«Αν τώρα η κυπριακή κυβέρνηση κηρύξει διαγωνισμό για να εκτελούνται συγκεκριμένα δρομολόγια «άγονης γραμμής» τότε σίγουρα αρκετές αεροπορικές εταιρείες θα εκδηλώσουν ενδιαφέρον αφού το μόνο σίγουρο γι' αυτές θα είναι το κέρδος», σημειώνει ο κος Μιλτιάδους. Εισήγηση του κου Σταματάρη είναι να προκηρυχθούν κι άλλα δρομολόγια άγονης γραμμής, για τα οποία δεν υπάρχουν απευθείας συνδέσεις. Παραδείγματα δρομολογίων είναι αυτά που συνδέουν τη Λάρνακα με Παρίσι ή τη Λάρνακα με τη Μαδρίτη. Ο κος Μιλτιάδους, υποστηρίζει την ίδια άποψη και πιστεύει ότι σε περίπτωση που ληφθεί η απόφαση αυτή, τότε αεροπορικές εταιρείες όπως η QATAR και η ETIHAD θα εκδηλώσουν ενδιαφέρον για να εκτελέσουν το δρομολόγιο DOHA - Λάρνακα – Παρίσι και αντίστροφα.

Ακόμη, οι ερωτώμενοι στις συνεντεύξεις, κλήθηκαν να απαντήσουν κατά πόσο **το κυπριακό κράτος προωθεί τη συμμετοχή σε ευρωπαϊκά και διεθνή συνέδρια** που σχετίζονται με την αύξηση της συνδεσιμότητας, την ασφάλεια των πτήσεων, την εφαρμογή των διεθνών κανονισμών στον εναέριο χώρο κ.α. Οι αρμοδιότεροι για το σχολιασμό αυτής της θέσης, ήταν τα άτομα που απασχολούνται στην πολιτική αεροπορία. Όπως δήλωσε η γενική διευθύντρια της Πολιτικής Αεροπορίας, κυρία Δημητρίου, κάθε χρόνο η συγκεκριμένη υπηρεσία συμμετέχει σε διεθνείς διασκέψεις, κατά τη διάρκεια των οποίων έχει την ευκαιρία να διαπραγματευτεί νέες αεροπορικές συνδέσεις με τρίτες χώρες. Πρόσφατα, τον Δεκέμβριο του 2019, αντιπροσωπεία του Υπουργείου Μεταφορών Επικοινωνιών και Έργων μαζί με τους αρμόδιους λειτουργούς του Τμήματος Πολιτικής Αεροπορίας συμμετείχαν για πρώτη φορά στη διάσκεψη ICAN 2019, που πραγματοποιήθηκε στην Ιορδανία υπό την αιγίδα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO - Air Services Negotiations Conference). Στην εν λόγω διάσκεψη

συμμετείχαν 61 κράτη με κύριο στόχο τη διαπραγμάτευση διμερών αεροπορικών συμφωνιών μεταξύ των συμμετεχόντων κρατών. Στο πλαίσιο της διάσκεψης, η αντιπροσωπεία της Κυπριακής Δημοκρατίας κατόρθωσε να υπογράψει μνημόνια συναντίληψης και να μονογράψει Διμερείς Αεροπορικές Συμφωνίες με τη Χιλή, τη Τζαμάικα, την Κολομβία, τη Ρουάντα, τις Σεϋχέλλες, τις Μπαχάμες, την Κορέα και την Κένυα.

Κλείνοντας αυτό το κομμάτι της συνέντευξης οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να σχολιάσουν κατά πόσο οι πολιτικές του κυπριακού κράτους **προωθούν τη συνδεσιμότητα του νησιού με τρίτες χώρες**, όπως για παράδειγμα τις χώρες της Μέσης Ανατολής, της Ασίας, του Αραβικού κόλπου, της Αμερικής κ.α. Αρμόδια αρχή για επισύναψη αεροπορικών συμφωνιών με τρίτες χώρες είναι η Πολιτική Αεροπορία. Ο Ανώτερος Λειτουργός Πολιτικής Αεροπορίας, κος Θεοδώρου, ανέφερε ότι η κυπριακή δημοκρατία εφαρμόζει τα τελευταία χρόνια πλήρως την πολιτική των ανοικτών αιθέρων με τρίτες χώρες. Για να είναι εφικτή η υιοθεσία αυτής της πολιτικής, είναι απαραίτητη η σύναψη διμερών, αεροπορικών συμφωνιών με τρίτες χώρες. Η κυρία Δημητρίου, Γενική Διευθύντρια της Πολιτικής Αεροπορίας, δήλωσε ότι η Κύπρος μέχρι σήμερα έχει συνάψει διμερείς Αεροπορικές Συμφωνίες με πενήντα μια χώρες ενώ έχει μονογράψει τέτοιες συμφωνίες με είκοσι δύο χώρες, με σκοπό τη ρύθμιση της εκτέλεσης δρομολογημένων πτήσεων από και προς την Κύπρο. Διευκρινίζει ότι, με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. την 01/05/2004, έχει καταστεί ανενεργό το καθεστώς των διμερών συμφωνιών με χώρες μέλη, αφού έχει επέλθει η πλήρης φιλελευθεροποίηση για δρομολόγια εντός της Ε.Ε., ενώ οι υπόλοιπες που αφορούν διμερείς συμφωνίες με τρίτες χώρες συνεχίζουν να υφίστανται.

Η κυπριακή δημοκρατία, επωφελείται από τις συμφωνίες που υπογράφει η ευρωπαϊκή ένωση με τρίτες χώρες, αφού όλες οι πτήσεις από και προς τον ευρωπαϊκό χώρο έχουν φιλελευθεροποιηθεί. Για παράδειγμα, με βάση τις πρόνοιες της συμφωνίας που έχει συνάψει η ΕΕ με τις ΗΠΑ (comprehensive agreement) όλες οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες των κρατών μελών μπορούν να πετούν στις ΗΠΑ χωρίς οποιουδήποτε περιορισμούς. Υπάρχουν όμως τρίτες χώρες όπου δεν έχουν συνάψει αεροπορικές συμφωνίες την με την ΕΕ. Έτσι, το κάθε κράτος-μέλος, με γνώμονα τα δικά του συμφέροντα, μπορεί να συνάπτει από μόνο του διμερείς αεροπορικές συμφωνίες με αυτές τις τρίτες χώρες.

Τα τελευταία χρόνια οι αρμόδιες αρχές της πολιτικής αεροπορίας είχαν επαφές με τις αντίστοιχες αρχές των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων, της Αιγύπτου, της Ιορδανίας, του Κατάρ, της Ουκρανίας, της Αιθιοπίας, του Ιράκ, του Κουβέιτ και της Αυστραλίας. Κατά τη διάρκεια των

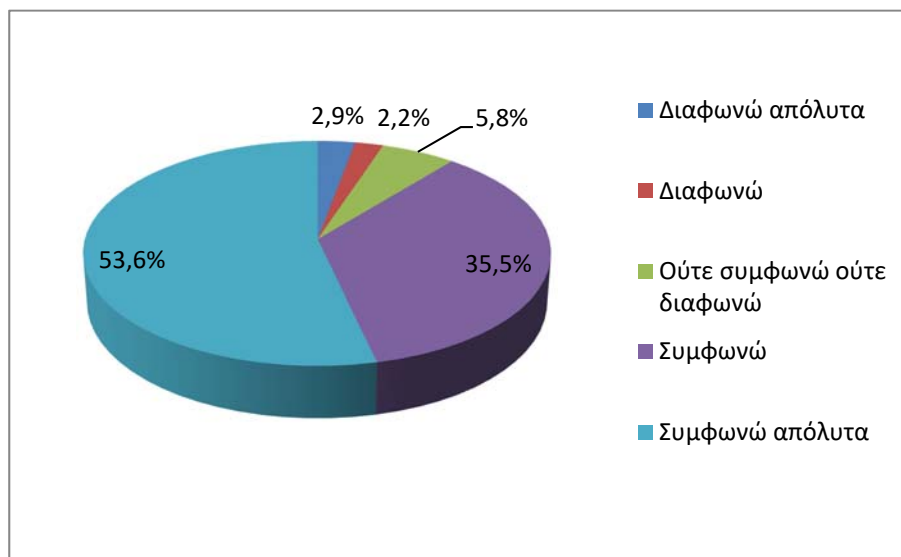
συναντήσεων αυτών, τα δύο συμβαλλόμενα μέρη υπέγραψαν μνημόνια με τα οποία καθορίστηκαν οι αεροπορικές εταιρείες που θα εκτελούν τα δρομολόγια, διευθετήθηκαν τα δρομολόγια, η συχνότητα των πτήσεων, ο αριθμός των δρομολογίων, καθώς επίσης και το ύψος των ναύλων.

4.3 Ερευνητικό ερώτημα 3

Μπορεί η Κύπρος να συμβάλει στην επέκταση του ευρωπαϊκού αλλά και του παγκόσμιου δικτύου αερομεταφορών;

Στο 4^ο μέρος του ερωτηματολογίου, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να εκφράσουν την άποψή τους σχετικά με τις προοπτικές των κυπριακών αερολιμένων να καταστούν περιφερειακοί κόμβοι εναέριας κυκλοφορίας. Η πρώτη δήλωση αφορούσε στις ευκαιρίες που παρέχει η εξέχουσα γεωγραφική θέση της Κύπρου.

Κυκλικό Διάγραμμα 17: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με τη γεωγραφική θέση της Κύπρου και κατά πόσο της επιτρέπει να καταστεί περιφερειακός κόμβος εναέριας κυκλοφορίας στη Μεσόγειο.



Όπως

ήταν

αναμενόμενο, η συντριπτική πλειοψηφία ενστερνίζεται την πιο πάνω άποψη. Ποσοστό 35,5% συμφωνεί και 53,6% συμφωνεί απόλυτα. Με μια γρήγορη ματιά στο χάρτη, εύκολα διαπιστώνει κανείς ότι η Κύπρος μπορεί να μετατραπεί σε κόμβο συνδεσιμότητας ανάμεσα σε Ευρώπη- Μέση Ανατολή/Ασία/Αφρική. Οι διαφωνούντες με την παρούσα δήλωση αθροιστικά φτάνουν το 5,1% και οι ουδέτερες απόψεις αντιστοιχούν στο 5,8%. Είναι

μονοψήφιοι αριθμοί, που στην πραγματικότητα αντιπροσωπεύουν λιγότερα από 10 άτομα σε κάθε κατηγορία.

Σε αντίθεση με τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων, οι απόψεις των συμμετεχόντων στη συνέντευξη για την εν λόγω δήλωση, δεν ήταν ομόφωνες. Μερικοί από τους συνεντευξιζόμενους συμφωνούν, τονίζοντας όμως ότι **η γεωγραφική θέση από μόνη της δεν είναι επαρκής προϋπόθεση για την ανάπτυξη ενός περιφερειακού κόμβου**. Η διευθύντρια της Πολιτικής Αεροπορίας, κα Δημητρίου, ανέφερε ότι η Κύπρος διαθέτει όλα τα φόντα για να καταστεί περιφερειακός κόμβος (Regional Hub), αφού διαθέτει μια προνομιά γεωγραφική θέση, είναι κράτος μέλος της ΕΕ και επιπλέον θεωρείται μια σχετικά ασφαλής χώρα στην περιοχή της Μεσογείου. Εντούτοις, ο κος Σταματάρης, πρόεδρος των ταξιδιωτικών πρακτόρων Κύπρου, σημείωσε ότι απαιτείται σκληρή δουλειά και σοβαρές επενδύσεις σε όλους τους τομείς οικονομικής και τεχνολογικής δραστηριότητας, για να ενταχθεί η Κύπρος στο χάρτη των αεροπορικών περιφερειακών κόμβων .

Ο κος Σταματάρης, συμπληρώνει ότι με τα σημερινά δεδομένα, η προσφορά των κυπριακών αερολιμένων, περιορίζεται στην εξυπηρέτηση μεμονωμένων αεροπορικών εταιρειών όπως η Emirates, Qatar Airways, Qulf Air, Air Jordanian, El-Lal για σκοπούς μετεπιβίβασης (transit flights) από και προς άλλους προορισμούς. Σύμφωνα με τον κο Περγίω, διαφαίνονται κάποιες ελπίδες για επέκταση της εξυπηρέτησης πτήσεων μετεπιβίβασης, αφού η RYAN AIR, ενέταξε το Μάρτιο του 2018 νέο δρομολόγιο από το αεροδρόμιο της Πάφου με προορισμό το Αμάν της Ιορδανίας. Τα βήματά της ίσως ακολουθήσει η WIZZ AIR η οποία βρίσκεται σε διαπραγματεύσεις με τους αρμόδιους φορείς κι επιδιώκει να ενσωματώσει δρομολόγια από την Ευρώπη προς τη Μέση Ανατολή, με ενδιάμεσο σταθμό την Κύπρο.

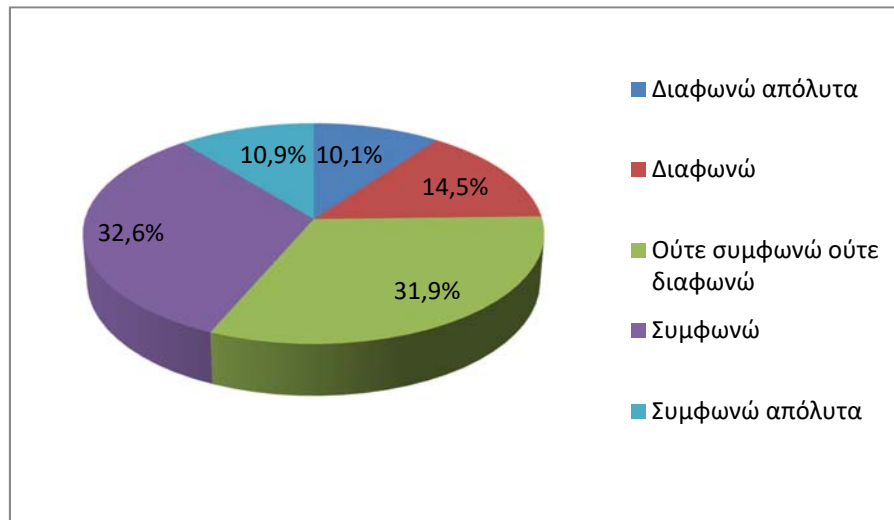
Ο κος Καρούσος, Υπουργός Μεταφορών, αναφέρει ότι ένα από τα αισιόδοξα οράματα της εκάστοτε κυβέρνησης είναι να καταστεί η Κύπρος ένας σύγχρονος κόμβος αεροπλοΐας. Διευκρινίζει όμως, ότι για να γίνει αυτό εφικτό, θα πρέπει σε εθνικό επίπεδο να βελτιώσουμε το νομικό, κανονιστικό πλαίσιο για να καταστεί η Κύπρος ελκυστικότερη σε ότι αφορά στη χρηματοδότηση και χρηματοδοτική μίσθωση αεροσκαφών (financing and leasing jurisdiction). Επίσης, σημαντικά βήματα μπορούν να γίνουν σχετικά με την ανάπτυξη της χώρας μας ως κέντρου εγγραφής και διαχείρισης αεροσκαφών με εμπορικό και ιδιωτικό χαρακτήρα (εμπορικών και ιδιωτικών τζετ). Ο κος Καρούσος, σημειώνει επίσης, ότι στα πλαίσια της

προώθησης της χώρας μας ως κέντρου αεροπλοΐας, εντάσσεται και η ίδρυση της Κρατικής Εταιρείας Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών. Η διαδικασία αυτή βρίσκεται σε εξέλιξη μετά τη ψήφιση της σχετικής νομοθεσίας από τη Βουλή. Η ίδρυση της νέας εταιρείας θα επιφέρει ευελιξία στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας σε διοικητικό, οργανωτικό και πρακτικό επίπεδο, συμβάλλοντας έτσι στην περεταίρω επέκταση των αεροπορικών δραστηριοτήτων στη χώρα μας.

Αντίθετη άποψη εξέφρασε ο κος Μιλτιάδους, Γενικός Διευθυντής της Hermes, που ανέφερε ότι το ζήτημα της μετατροπής της Κύπρου σε κόμβο αεροπορικής συνδεσιμότητας, έχει συζητηθεί πολλές φορές, έχει μάλιστα δοκιμαστεί και φαίνεται ότι πάντοτε κάπου σκοντάφτει. Η Cyprus Airways, τα έτη 2006-2008 εκτελούσε καθημερινά δρομολόγια από πόλεις της Μέσης Ανατολής τις οποίες συνέδεε με πόλεις της Ευρώπης (π.χ. πτήση Λίβανος-Αθήνα-Λάρνακα και το αντίθετο). Το εν λόγω εγχείρημα ναυάγησε καθ' ότι δεν είχε την απαιτούμενη ζήτηση από μέρους των ταξιδιωτών αλλά ούτε και τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα.

Παρομοίως, ο κος Περδίας, δηλώνει ότι στο παρόν στάδιο οι αεροπορικές εταιρείες, τόσο της Ευρώπης, όσο και της Μέσης Ανατολής, αντικρίζουν με επιφυλακτικότητα τη δημιουργία βάσεων στα κυπριακά αεροδρόμια ή την πραγματοποίηση ενδιάμεσων σταθμών. Ο λόγος είναι πολύ απλός, σύμφωνα με τον κο Σταματάρη: *«Όλες σχεδόν οι αεροπορικές εταιρείες που έχουν ως βάση τη χώρα καταγωγής τους, προτιμούν να εκτελούν κυρίως απευθείας πτήσεις προς ξένους προορισμούς. Από τη στιγμή που τα αεροπλάνα τους αναχωρούν γεμάτα σε πληρότητα, τότε δεν υφίσταται λόγος ή κίνητρο να εντάξουν την Κύπρο στα δρομολόγια τους ως ενδιάμεσο σταθμό για δύο λόγους: πρώτον για λόγους κόστους και δεύτερο για λόγους εξοικονόμησης χρόνου εκτέλεσης των πτήσεων»*.

Κυκλικό Διάγραμμα 18: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με τους αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου και κατά πόσο διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές και το εξειδικευμένο προσωπικό ούτως ώστε να καταστούν περιφερειακοί κόμβοι εναέριας κυκλοφορίας, εξυπηρετώντας περισσότερες πτήσεις μετεπιβίβασης (transit flights).



Η πιο πάνω πίττα παρουσιάζει τις απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με την ‘καταλληλότητα’ των αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου, να εξυπηρετήσουν σε μελλοντική φάση μεγάλο αριθμό πτήσεων μετεπιβίβασης. Διαπιστώνουμε ότι τα ποσοστά συμφωνίας εδώ δεν είναι ψηλά, αφού οι συμφωνούντες φτάνουν μόνο στο 32,6%, (45 άτομα σε πραγματικούς αριθμούς) και οι απόλυτα συμφωνούντες μόλις που ξεπερνούν το 10% (15 άτομα). Οι διαφωνούντες (απλά ή απόλυτα) αθροιστικά συμπληρώνουν ένα ποσοστό της τάξης του 24,6% ενώ αρκετές είναι οι ουδέτερες απόψεις με ποσοστό 31,9% που αντιστοιχεί σε 44 συμμετέχοντες. Αναντίρρητα, η ανάπλαση των αεροδρομίων προσφέρει στο επιβατικό κοινό αναβαθμισμένες υπηρεσίες όπως δήλωσαν σε προηγούμενο ερώτημα οι συμμετέχοντες. Όμως, εδώ διαφοροποιούν την άποψή τους, αφού φαίνεται πως ο εκσυγχρονισμός που υλοποιήθηκε, δεν είναι αρκετός για να μετατραπεί η Κύπρος μας σε ένα δεύτερο Ντουμπάι στην Ανατολική Μεσόγειο.

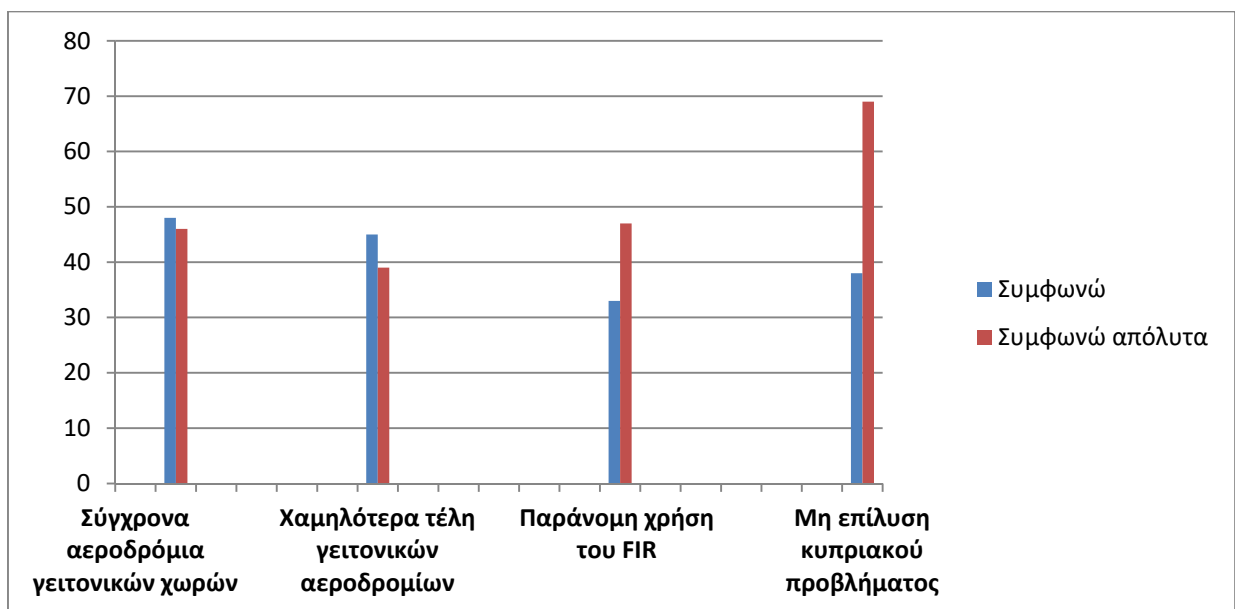
Ο κος Σταματάρης, εκφέροντας τη γνώμη του για το συγκεκριμένο θέμα, δήλωσε: «Πιστεύω ότι η Κύπρος διαθέτει τα εχέγγυα, αλλά δεν έχει τις υποδομές και την τεχνογνωσία για να στηρίξει ένα τέτοιο δύσκολο αλλά πολύ σημαντικό για τον τόπο εγχείρημα, το οποίο αφορά μεταξύ άλλων και την προσφορά υπηρεσιών σε ξένες αεροπορικές εταιρείες, αλλά και την εγγραφή αεροσκαφών και εταιρειών». Παρομοίως, ο κος Θεοδώρου, ανώτερος λειτουργός της Πολιτικής Αεροπορίας προσθέτει πώς μία ακόμη αδυναμία της Κύπρου είναι ότι δεν έχει τις εγκαταστάσεις που απαιτούνται για να ανταπεξέλθει στην ανταπόκριση και εξυπηρέτηση συνεχών και αλληπάλληλων πτήσεων.

Παράλληλα, ο γενικός διαχειριστής της Hermes, κος Μιλτιάδους, κάνοντας λόγο για το προσωπικό των αεροδρομίων αναφέρθηκε στον ανεπαρκή αριθμό γενικών ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας. Η μειωμένη παρουσία τους, είναι η αιτία για πολλές καθυστερήσεις πτήσεων κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες. «Για να ανταποκριθούν τα αεροδρόμιά μας σε μεγαλύτερο φόρτο εργασίας, δηλαδή σε πολυάριθμες πτήσεις, θα πρέπει το κράτος μας να διαθέσει τα αναγκαία κονδύλια για να εκσυγχρονίσει τα ραντάρ εναέριας κυκλοφορίας, να αναθέσει την εκτέλεση των λειτουργιών της εναέριας κυκλοφορίας στο ιδιωτικό τομέα και τέλος να προχωρήσει στη στελέχωση με επαρκές, καταρτισμένο προσωπικό».

4.4 Ερευνητικό ερώτημα 4

Ποιοι παράγοντες παρεμποδίζουν την περαιτέρω επέκταση των δραστηριοτήτων των αεροπορικών επιχειρήσεων στην κυπριακή δημοκρατία;

Γραφική παράσταση 4: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με τους ανασταλτικούς παράγοντες που εμποδίζουν την επέκταση των αεροπορικών δραστηριοτήτων στην κυπριακή δημοκρατία– **Συνολικοί αριθμοί συμφωνούντων και απόλυτα συμφωνούντων.**



Η 4^η γραφική παράσταση μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα άτομα που συμπλήρωσαν το ερωτηματολόγιο, στην πλειοψηφία τους θεωρούν **το κυπριακό πρόβλημα** ως τροχοπέδη για εκτεταμένη ανάπτυξη των αερομεταφορών. Εξήντα εννιά άτομα, δηλαδή ακριβώς το ½ των ερωτωμένων συμφωνούν απόλυτα και 38 συμφωνούν πώς η μη επίλυση του πολιτικού

ζητήματος αναχαιτίζει την περαιτέρω πρόοδο. Το κυπριακό πρόβλημα, συνδέεται άμεσα και με την παράνομη χρήση του FIR (Flight Information Region) Λευκωσίας, η οποία επίσης θεωρείται από τους συμμετέχοντες ένας βραχνάς για τον τομέα των αερομεταφορών. Σαράντα επτά άτομα συμφωνούν απόλυτα και 33 συμφωνούν με την δήλωση ότι η παράνομη χρήση του FIR και οι παράνομες πτήσεις στο αεροδρόμιο της Τύμπου (Διεθνές Αεροδρόμιο Ερτζιάν) επηρεάζουν αρνητικά την ασφάλεια των πτήσεων και γενικότερα τις αεροπορικές δραστηριότητες. Περίπου ίδιος αριθμός ατόμων, που κυμαίνεται μεταξύ σαράντα και πενήντα συμμετεχόντων, συμφωνεί (απλά ή απόλυτα) με τη θέση ότι τα αεροδρόμια των γειτονικών χωρών είναι πιο σύγχρονα, με καταλληλότερες υποδομές και δύνανται να εξυπηρετήσουν σε μεγαλύτερο βαθμό πολλαπλές ανάγκες ξένων αεροπορικών εταιρειών. Παρομοίως, το 1/3 περίπου των ερωτηθέντων, δηλαδή 40-50 άτομα, ενστερνίζονται την άποψη ότι σε αρκετές περιπτώσεις, οι γειτονικές χώρες επιβάλλουν χαμηλότερα και ανταγωνιστικότερα τέλη για σκοπούς στάθμευσης και εξυπηρέτησης αεροσκαφών.

Οι θέσεις των ατόμων που συμμετείχαν στη συνέντευξη, φαίνεται να ταυτίζονται με τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων. Πρωτίστως οι ερωτώμενοι έκαναν εκτεταμένη αναφορά στο κυπριακό πρόβλημα. Ο κος Καρούσος, δηλώνει ξεκάθαρα: *«Το μεγαλύτερο εμπόδιο που αντιμετωπίζουμε στην προσπάθεια που καταβάλλουμε για να καταστεί η Κύπρος περιφερειακό κέντρο αεροπλοΐας, είναι η τουρκική κατοχή και το εμπάργκο που επιβάλλει η Τουρκία στην πραγματοποίηση πτήσεων πάνω από τον τουρκικό εναέριο χώρο, για αεροπορικές εταιρείες οι οποίες είναι εγγεγραμμένες στην Κυπριακή Δημοκρατία».*

Ο κος Θεοδώρου, Λειτουργός της Πολιτικής Αεροπορίας, ανέφερε ότι στο παρελθόν είχαν εκφράσει αρκετές αεροπορικές εταιρείες ενδιαφέρον να μετατρέψουν τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου σε βάση τους για μετάβαση στην Ευρώπη. Λόγω όμως του κυπριακού προβλήματος, όσες εταιρείες εγγραφούν ως κυπριακές δεν μπορούν να χρησιμοποιούν τον εναέριο χώρο της Τουρκίας. Ως εκ τούτου, θα αναγκάζονταν να ακολουθούν μακρύτερα δρομολόγια τα οποία βέβαια συνεπάγονται περισσότερες ώρες πτήσεων και μεγαλύτερο κόστος καυσίμων για την εταιρεία. Συνεπώς, οι εταιρείες με έδρα την Κύπρο, δεν θα μπορούσαν να ανταγωνίζονται οικονομικά άλλες αεροπορικές εταιρείες που έχουν το δικαίωμα να πετούν πάνω από την τουρκική επικράτεια. Αναντίλεκτα, αυτός ο περιορισμός λειτουργεί ως αντικίνητρο παρά ως κίνητρο για κάθε εταιρεία.

Η διευθύντρια της Πολιτικής Αεροπορίας, κα Δημητρίου, εκφράζοντας μια αισιόδοξη προοπτική, είπε ότι πιθανή επίλυση του κυπριακού προβλήματος, θα μπορούσε να λειτουργήσει ως ευεργετικό στοιχείο για τη μετατροπή της Κύπρου σε κόμβο μετεπιβίβασης. Εύκολα θα μπορούσε για παράδειγμα να χρησιμοποιηθεί, το αεροδρόμιο της Κωνσταντινούπολης και μέσω Κύπρου να μεταφερθούν επιβάτες που επιθυμούν να ταξιδεύσουν σε χώρες της Αφρικής και της Μέσης Ανατολής.

Άρρηκτα συνδεδεμένο με το κυπριακό πρόβλημα είναι η **παράνομη χρήση του FIR (Flight Information Region) Λευκωσίας και οι παράνομες πτήσεις στο αεροδρόμιο της Τύμπου** που επηρεάζουν αρνητικά την ασφάλεια των πτήσεων. Ο κος Μιλτιάδους, ανέφερε ότι το παράνομο αεροδρόμιο που λειτουργεί από το 1977 παρεμβάλλεται στις συνομιλίες των πιλότων των αεροσκαφών με τους πύργους ελέγχου Λάρνακας και Πάφου κατά τη διαδικασία προσγείωσης των αεροσκαφών στα δύο διεθνή αεροδρόμια. Συγκεκριμένα, οι πιλότοι όλων των εταιρειών, αναγκάζονται να δίνουν αναφορά αρχικά στον πύργο ελέγχου του παράνομου αεροδρομίου Ερτζιάν και ακολούθως ξαναδίνουν αναφορά στον πύργο ελέγχου του αεροδρομίου Λάρνακας/Πάφου. Το γεγονός αυτό προκαλεί αρκετές φορές καθυστερήσεις, κάτι το οποίο συνεπάγεται επιπλέον οικονομικό κόστος. Αντιλαμβανόμαστε ότι, προκύπτει μια αρνητική, συγκεχυμένη εικόνα για τον κυπριακό εναέριο χώρο, η οποία λειτουργεί αποτρεπτικά για τη μετατροπή του σε «κόμβο» στην Ανατολική Μεσόγειο.

Επιπρόσθετα, τα άτομα της πολιτικής αεροπορίας συμπληρώνουν ότι τα κυπριακά αεροδρόμια, δέχονται και οικονομικό πλήγμα από το παράνομο αεροδρόμιο της Τύμπου (Διεθνές Αεροδρόμιο Ερτζιάν), αφού το χρησιμοποιούν όχι μόνο πολλοί ξένοι, αλλά και ντόπιοι περιηγητές λόγω φθηνών εισιτηρίων για να μεταβούν στον προορισμό τους. Η τακτική αυτή θεωρητικά είναι παράνομη αλλά λόγω της απραξίας της διεθνούς κοινότητας να επιβάλει κυρώσεις στην Τουρκία, αυτό μετατράπηκε σιγά σιγά άτυπα σε σιωπηρή αποδοχή του υπάρχοντος status quo.

Ταυτόχρονα, οι συμμετέχοντες στη συνέντευξη δήλωσαν ότι το νησί μας δύσκολα θα μπορέσει να καταστεί εναέριος κυκλοφοριακός κόμβος, αφού θα πρέπει να **ανταγωνιστεί τα μεγάλα και υπερσύγχρονα αεροδρόμια των γειτονικών χωρών** (π.χ. της Ελλάδας, της Τουρκίας, της Αιγύπτου, του Ισραήλ, του Λιβάνου), που ήδη χρησιμοποιούνται ευρέως ως σταθμοί μετεπιβίβασης. Ο κος Σταματάρης, πρόεδρος των τουριστικών πρακτόρων, δήλωσε

ότι ο κύριος λόγος για τον οποίο η Κύπρος δεν μπορεί επί του παρόντος σταδίου να καταστεί περιφερειακός κόμβος είναι γιατί, γειτονικά μας αεροδρόμια, έχουν στο ενεργητικό τους πολλά χρόνια εμπειρίας και αποτελούν μεγάλα κέντρα εναέριας εξυπηρέτησης. Ο κος Σταματάρης συμπληρώνει ότι για να γίνει εφικτή η μετατροπή της Κύπρου σε κέντρο περιφερειακής εναέριας εξυπηρέτησης, θα πρέπει να εκπληρώνει τρία βασικά κριτήρια: *«Πρώτον να διαθέτει μεγάλη εδαφική έκταση. Δεύτερον να έχει ασταμάτητη ροή πτήσεων στον εναέριο κυπριακό χώρο και τρίτον να επενδύσει τεράστια κεφάλαια προς ενίσχυση των υποδομών της, αλλά και την αναβάθμιση του τεχνολογικού της εξοπλισμού»*. Σε αυτές τις τρεις αρχές ίσως να επένδυσαν οι γειτονικές μας χώρες και φαίνεται ότι έθεσαν τον πήχη πολύ ψηλά.

Η κα Δημητρίου, διευθύντρια της Πολιτικής Αεροπορίας, συμπληρώνει πώς οι εν λόγω γειτονικές χώρες που λειτουργούν επιτυχώς ως περιφερειακοί κόμβοι, έχουν στη διάθεσή τους, εθνικές αεροπορικές εταιρείες, με διεθνή φήμη και σύγχρονο στόλο κι έτσι μπορούν να γεμίζουν τα αεροπλάνα τους και να συνδέουν τις πτήσεις μετεπιβίβασης με εκείνες του τελικού προορισμού. Η Κύπρος δυστυχώς, δεν έχει στο ενεργητικό της μια εύρωστη σε δυναμικότητα και χωρητικότητα αεροπορική εταιρεία.

Επιπλέον, οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να σχολιάσουν **τις χρεώσεις που επιβάλλει η HERMES στις αεροπορικές εταιρείες** για σκοπούς στάθμευσης και εξυπηρέτησης αεροσκαφών και να τις συγκρίνουν με αυτές των γειτονικών χωρών. Ο κος Καρούσος, δήλωσε ότι οι χρεώσεις που επιβάλλει η HERMES στις αεροπορικές εταιρείες είναι συμφωνημένες με το κράτος. Σχολίασε ότι οι χρεώσεις μας βρίσκονται σε γενικές γραμμές σε υψηλά επίπεδα (ανέρχονται στα 28 ευρώ) αλλά δεν είναι οι υψηλότερες. Ενδεικτικά, τα αεροδρόμια της Ελλάδας, του Ισραήλ, του Λιβάνου έχουν υψηλότερες χρεώσεις γιατί έχουν κατασκευάσει νέους αερολιμένες και ως εκ τούτου το κόστος ανέγερσης μεταφέρεται εν μέρει στους επιβάτες. Από την άλλη, τα αεροδρόμια της Αιγύπτου χρεώνουν πολύ χαμηλότερα τέλη σε σχέση με τα δικά μας, ενώ τα αεροδρόμια της Τουρκίας δεν επιβάλλουν καμία χρέωση σε τέλη προς τις αεροπορικές εταιρείες καθ' ότι είναι επιχορηγημένα από το κράτος. Συνεπώς, στη μάχη για διεκδίκηση μιας θέσης στο χάρτη των «περιφερειακών κόμβων» η Hermes θα πρέπει να αναθεωρήσει τα τέλη που επιβάλλει στις αεροπορικές εταιρείες.

Επίσης, οι συμμετέχοντες στη συνέντευξη, έκαναν λόγο για έναν ακόμη ανασταλτικό παράγοντα. Αυτόν της κλιματικής αλλαγής και της μόλυνσης του περιβάλλοντος. Ο κος Σταματάρης, αναφέρθηκε στη συμφωνία του Παρισιού το 2015 για την κλιματική αλλαγή,

σύμφωνα με την οποία όλες οι αεροπορικές εταιρείες που πετούν εντός της Ε.Ε. έχουν την υποχρέωση να πληρώνουν για τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα που αφήνουν στην ατμόσφαιρα. Συγκεκριμένα, η ΕΕ αποσκοπεί στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα κατά 40% τουλάχιστον έως το 2030, για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Για να το πετύχει αυτό, ψηφίστηκε σχετική νομοθεσία που προβλέπει την επιβολή ανώτατου ορίου στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα σε όλα τα αεροσκάφη που φθάνουν ή αναχωρούν από αεροδρόμια της ΕΕ. Σε περίπτωση υπέρβασης του ορίου, οι αεροπορικές εταιρείες οφείλουν να πληρώσουν πρόστιμα.

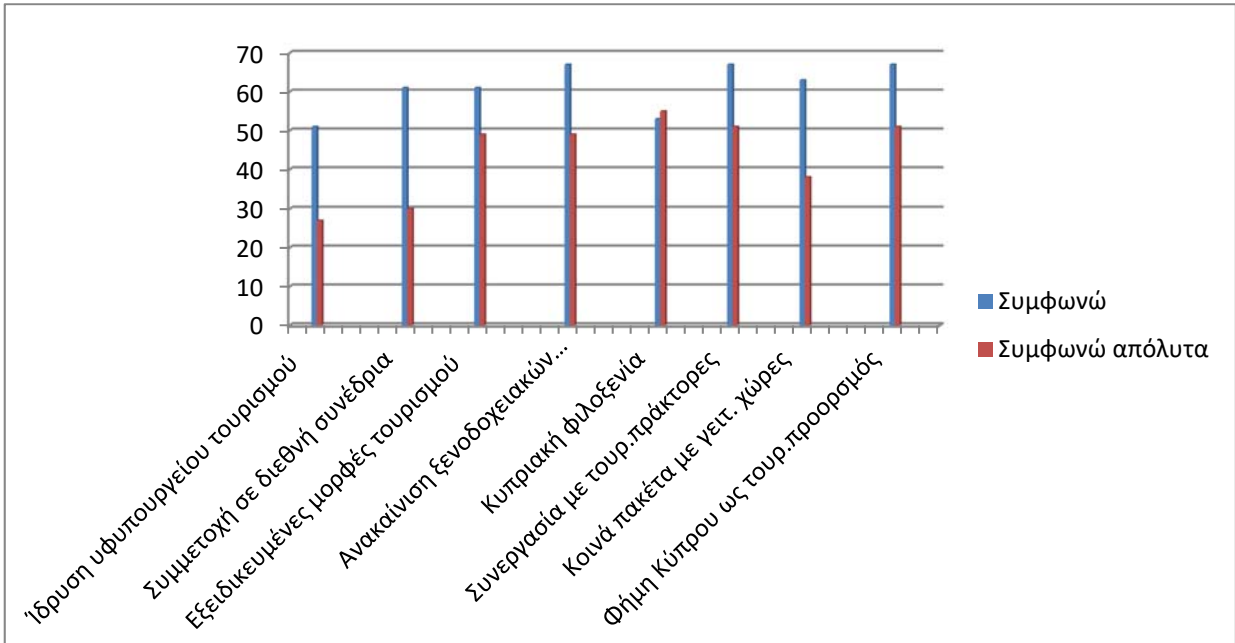
Ο κος Σταματάρης, κρούει τον κώδωνα του κινδύνου: *«Αν η ευρωπαϊκή αυτή νομοθεσία τεθεί πραγματικά σε εφαρμογή, τότε η συνδεσιμότητα της Κύπρου με τις ευρωπαϊκές χώρες θα μειωθεί σημαντικά. Η Κύπρος γεωγραφικά βρίσκεται στο ανατολικότερο άκρο της Ευρώπης και για να φτάσει ένα αεροπλάνο εκεί απαιτούνται σαφώς, περισσότεροι τόνοι καυσίμων»*. Συνεπώς, η κυπριακή κυβέρνηση θα πρέπει να αρχίσει τις διαπραγματεύσεις και να πείσει την ευρωπαϊκή επιτροπή ότι το κανονιστικό πλαίσιο δεν θα πρέπει να ισχύει για τις πιο απομονωμένες χώρες, αφού λειτουργεί εις βάρος τους. Η Κύπρος θα πρέπει εξαιρεθεί από την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας, αλλιώς το πλήγμα για τις αερομεταφορές και τον τουρισμό θα είναι ανεπανόρθωτο.

4.5. Ερευνητικό ερώτημα 5

Ποιοι άλλοι παράμετροι σε συνδυασμό με τις αερομεταφορές συμβάλλουν στην επίτευξη του "τουριστικού θαύματος";

Στο τελευταίο μέρος του ερωτηματολογίου, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να εκφράσουν τη γνώμη τους σχετικά με επιπρόσθετους παράγοντες που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως κινητήριοι μοχλοί για να αγγίξει η Κύπρος τον πολυπόθητο αριθμό των πέντε εκατομμυρίων τουριστών.

Γραφική παράσταση 5: Απόψεις συμμετεχόντων σχετικά με τους επιπρόσθετους παράγοντες που συμβάλλουν στην επέκταση του τουριστικού ρεύματος στην Κύπρο – **Συνολικοί αριθμοί συμφωνούντων και απόλυτα συμφωνούντων.**



Όπως φαίνεται στην 5^η γραφική παράσταση, πολύ ψηλά στις προτιμήσεις των συμμετεχόντων είναι η **διαδεδομένη φήμη της Κύπρου, ως ένας αξιόλογος, αξιόπιστος κι ασφαλής προορισμός** που προσελκύει όλο και περισσότερους τουρίστες. Εξήντα επτά άτομα, δηλαδή σχεδόν το ½ των ερωτηθέντων συμφωνούν και 51 άτομα συμφωνούν απόλυτα ότι το ποιοτικό “brand” του κυπριακού τουρισμού που δημιουργήθηκε τα τελευταία χρόνια, έφερε αύξηση στους αριθμούς των τουριστικών αφίξεων. Ταυτόσημους αριθμούς συμφωνίας, συγκεντρώνει η άποψη γύρω από το έργο των τουριστικών πρακτόρων, αφού εξήντα επτά άτομα συμφωνούν και 51 συμφωνούν απόλυτα. Παρόμοιες προτιμήσεις, συγκεντρώνει η δήλωση που υποστηρίζει ότι η οικοδόμηση και ανακαίνιση ξενοδοχειακών μονάδων, έφερε θετικά αποτελέσματα. Εκατόν δεκαέξι άτομα (116) αθροιστικά συμφωνούν ή συμφωνούν απόλυτα. Ο αριθμός αυτός εύκολα ερμηνεύεται αν αναλογιστούμε ότι ο κάθε άνθρωπος, σε περιόδους που και ο ίδιος είναι τουρίστας, αναζητά ευπρεπή καταλύματα, με ικανοποιητική παροχή υπηρεσιών. Τα κοινά τουριστικά πακέτα με γειτονικές χώρες που υιοθετήθηκαν, κερδίζουν έδαφος και σύμφωνα με τις συνολικές καταφατικές απόψεις, 101 συμμετέχοντες θεωρούν ότι λειτουργούν ευεργετικά για τον τουρισμό. Η συμμετοχή του υφυπουργείου τουρισμού σε διεθνείς εκθέσεις και συνέδρια, καθώς επίσης και οι εξειδικευμένες μορφές τουρισμού είναι άλλοι δύο δυνατοί παίκτες για προώθηση του τουρισμού. Με αθροιστικά επίπεδα συμφωνίας

(απλής και απόλυτης) πάνω από το 60%, (σε πραγματικούς αριθμούς περίπου 90-100 άτομα), αποδεικνύουν ότι ο ρόλος τους είναι θεμελιώδης. Ας μην ξεχνάμε άλλωστε ότι ο σύγχρονος τουρίστας δεν ταξιδεύει μόνο για να γνωρίσει νέους πολιτισμούς και για να περιηγηθεί στα αξιοθέατα μιας χώρας. Αναζητά όλο και περισσότερο εναλλακτικές μορφές τουρισμού και ταξιδεύει για να συμμετάσχει σε αθλητικές διοργανώσεις, να τελέσει τον γάμο του, να εξερευνήσει τη φύση, να δοκιμάσει νέες γεύσεις, για να συμμετάσχει σε συνέδρια. Τέλος, οι συμμετέχοντες κατέταξαν την κυπριακή φιλοξενία στις τελευταίες θέσεις, θεωρώντας το ρόλο της για την αύξηση του τουρισμού λιγότερο σημαντικό. Δικαιολογημένα το έπραξαν αυτό, αφού η ‘φιλοξενία’ ήταν ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των παλαιότερων γενιών και στις μέρες μας κοντεύει να χαθεί. Ακόμη, οι συμμετέχοντες δεν φαίνεται να έχουν σε υψηλή εκτίμηση το ρόλο του νεοσύστατου Υφυπουργείου Τουρισμού. Αυτό ίσως οφείλεται στο γεγονός ότι το υφυπουργείο λειτούργησε τον Ιανουάριο του 2019 και δεν έχουν ακόμη φανεί ξεκάθαρα τα αποτελέσματα των εργασιών του. Αξιοσημείωτο είναι ότι στη σχετική δήλωση, 45 άτομα κράτησαν ουδέτερη στάση. Πολύ πιθανό να μη γνωρίζουν τον ουσιώδη ρόλο του υφυπουργείου στη θέσπιση της εθνικής στρατηγικής για τον τουρισμό την τρέχουσα δεκαετία.

Τα άτομα που συμμετείχαν στη συνέντευξη, ανταποκρίθηκαν στο πιο πάνω ερώτημα δίνοντας όμοιες απαντήσεις με αυτές του ερωτηματολογίου. Πρωτίστως όμως, έδωσαν βαρύτητα στον καταλυτικό ρόλο που διαδραματίζει **το νεοσύστατο Υφυπουργείο Τουρισμού** που διαδέχτηκε τον ΚΟΤ και ανέλαβε δυναμικότερη δράση για την υλοποίηση της εθνικής στρατηγικής για τον τουρισμό. Ο κος Μιλτιάδους σημειώνει ότι είναι η πρώτη φορά που σχεδιάστηκε μία στρατηγική για τον τουρισμό που αφορά όλους τους εμπλεκόμενους φορείς, με χρονικό ορίζοντα το 2030. Το Υφυπουργείο Τουρισμού, οι τουριστικοί πράκτορες, η HERMES, οι διαχειριστές των αεροπορικών εταιρειών, οι ξενοδόχοι, οι κοινωνικοί εταίροι και οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στον τουριστικό τομέα συνεργάζονται σε μεγάλο βαθμό μεταξύ τους, λαμβάνοντας κοινά μέτρα για προσέλκυση όλο και περισσότερων τουριστών. Επίσης, όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, αναζητώντας προτάσεις βελτίωσης για τον εισερχόμενο τουρισμό και λύσεις καινοτομίας και αλλαγής, συμμετέχουν πολύ συχνά σε διεθνή συνέδρια και εκθέσεις για τον τουρισμό σύμφωνα με τα λεγόμενα του κου Περγίου.

Η διαδεδομένη φήμη της Κύπρου ανά το παγκόσμιο ως ένας από τους ασφαλέστερους και ποιοτικούς τουριστικούς προορισμούς επιδρά καταλυτικά στην άνοδο του τουρισμού.

Ο κος Περδίδος αναφέρει χαρακτηριστικά: *“Για το υφυπουργείο μας, η περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού θα πρέπει να συνδυάζει την προσφορά προς στους επισκέπτες μας ενός ελκυστικού πακέτου τουριστικών εμπειριών και τη δημιουργία της εικόνας της Κύπρου ως ολόχρονου, ασφαλή προορισμού υψηλής, προστιθέμενης αξίας”*. Ας μην ξεχνάμε άλλωστε ότι η καλύτερη διαφήμιση ενός προϊόντος, είναι η μετάδοση θετικών σχολίων από στόμα σε στόμα. Οι αναβαθμισμένες, ποιοτικές εμπειρίες που παρέχονται στους τουρίστες σε σταθερή βάση, διευρύνουν τη φήμη του κυπριακού τουριστικού προϊόντος. Ο κος Μιλιτάδους, συμπληρώνει ότι για πρώτη φορά, έχει καταρτιστεί ένα νέο, εμπλουτισμένο ‘brand’ για τον τουρισμό, μέσω της εθνικής στρατηγικής που εφαρμόζεται επιτυχώς και αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι το 2030. Καταβλήθηκαν προσπάθειες για να αποβληθεί το χαρακτηριστικό της Κύπρου που είναι συνυφασμένο με τον ήλιο, τη θάλασσα, το καλοκαίρι και το καλό φαγητό. Μέσω του νεοσύστατου ‘brand’, *‘επιδιώκεται η ανάδειξη της τουριστικής μας κουλτούρας σε όλα τα επίπεδα, από την πρώτη στιγμή άφιξης των τουριστών, μέχρι και την τελευταία στιγμή πριν από την αναχώρησή τους’*, σύμφωνα με τον κύριο Καρούσο. Εντούτοις, ο κος Καρούσος σημειώνει πολύ ορθά ότι για να διατηρήσει η Κύπρος αυτή την ποιοτική της φήμη στον τουριστικό χάρτη, θα πρέπει να αλλάξουν κακές νοοτροπίες οι οποίες είναι ριζωμένες στην κουλτούρα ορισμένων Κύπριων, όπως οι ‘αρπακτές’, ή οικονομική εξαπάτηση, η εκμετάλλευση των τουριστών.

Οι συνεντευξιαζόμενοι εξήραν **το ρόλο των τουριστικών πρακτόρων και των κοινών θεματικών πακέτων με τις γειτονικές μας χώρες** και κατέταξαν αυτές τις παραμέτρους στις σημαντικότερες για την άνοδο του τουρισμού. Δεν θα γίνουν περεταίρω σχόλια γι’ αυτούς τους παράγοντες, αφού αναφερθήκαμε εκτεταμένα σε αυτά τα σημεία, σε προηγούμενες σελίδες.

Ακόμη, οι ερωτώμενοι κατά τη διάρκεια της συνέντευξης στάθηκαν στην **αξία των σύγχρονων, ανακαινισμένων ξενοδοχειακών μονάδων που αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την προσέλκυση τουριστών**. Τα κονδύλια που δόθηκαν από πλευράς κυβέρνησης κι Ευρωπαϊκής Ένωσης γι’ αυτό το σκοπό δημιούργησαν πρόσφορο έδαφος για την ανάπτυξη του τουρισμού. Μάλιστα κατά την ανέγερση νέων ξενοδοχειακών μονάδων, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στις υποδομές που απαιτούνται για προσβασιμότητα ατόμων με αναπηρίες, ανέφερε ο κος Περδίδος. Επιπλέον, ο κος Σταματάρης δήλωσε ότι η Κύπρος σαν προορισμός διαθέτει υψηλές προοπτικές ανάπτυξης τόσο σε ποιότητα πεντάστερων όσο και σε χαμηλότερων αστέρων ξενοδοχείων. Πρόσθεσε ακόμη ότι στο παιχνίδι της διαμονής του τουρίστα, εισβάλλει όλο και περισσότερο ο θεσμός της ενοικίασης ιδιωτικών καταλυμάτων

τύπου Airbnb. Ο κος Σταματάρης διευκρίνισε ότι με τη νομοθετική ρύθμιση που προωθείται σχετικά με τον έλεγχο της συγκεκριμένης κατηγορίας καταλυμάτων θα εισαχθούν κριτήρια ασφάλειας και ποιοτικού ελέγχου. Συνεπώς, αναμένουμε ότι θα υπάρξει ποιοτική παροχή καταλυμάτων προς τους τουρίστες, με χαμηλότερο κόστος.

Παράλληλα, κατά τη διάρκεια των συνεντεύξεων, έγινε ειδική αναφορά στις **εξειδικευμένες μορφές τουρισμού** που στοχεύουν σε συγκεκριμένες τουριστικές αγορές και ομάδες τουριστών. Ο κος Καρούσος δηλώνει: *«Στόχος μας είναι να προσελκύσουμε τουρίστες από όλα τα κοινωνικά στρώματα: είτε εισοδηματίες, είτε τουρίστες μικρομεσαίας τάξης, είτε φοιτητές, αθλητές, γιατρούς, προσκυνητές, νεαρά ζευγάρια. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω της στοχευμένης και ανταγωνιστικής ανάπτυξης των υφιστάμενων και σύγχρονων εναλλακτικών μορφών τουρισμού».*

Η επένδυση στις εξειδικευμένες μορφές τουρισμού, θα είναι άλλωστε, το κλειδί για την καταπολέμηση της εποχικότητας, δηλαδή για την επέκταση της τουριστικής περιόδου κατά τους χειμερινούς μήνες. Ο κος Περδίδης, δήλωσε ότι τα επόμενα χρόνια, ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στην προώθηση του αγροτουρισμού. Η αύξηση των διανυκτερεύσεων στις ορεινές περιοχές και σε άλλα χωριά της υπαίθρου, θα βοηθήσει πρωτίστως στην ομοιόμορφη κατανομή των τουριστών και των οικονομικών οφελών που προκύπτουν σε όλη την επικράτεια του νησιού κι έπειτα στην προστασία του περιβάλλοντος. Επίσης, σύμφωνα με τα λεγόμενα του κου Περδίδου, γίνονται προσπάθειες για προσέλκυση περιηγητών με γαστρονομικά ενδιαφέροντα. Την τρέχουσα χρονιά, αναμένεται να οργανωθεί εβδομάδα κυπριακού προγεύματος στο χωριό Λεύκαρα και ένα διεθνές φεστιβάλ φαγητού (International Street Food Festival) , στο χωριό Κάθικας στην Πάφο.

Επίσης, ένα άλλο ζήτημα που χρήζει ιδιαίτερης σημασίας είναι η **ανάδειξη της κυπριακής φιλοξενίας**. Ο κος Σταματάρης, προτείνει την ενίσχυση της ανάπτυξης της υπαίθρου και της πολιτικής του αγροτουρισμού, αφού οι κάτοικοι των αγροτικών περιοχών, με τον παραδοσιακό τρόπο ζωής τους κουβαλούν μαζί τους έντονες τις αξίες της φιλοξενίας, της γενναιοδωρίας και της αυθεντικότητας. Μέσα από την πολιτική του αγροτουρισμού μπορούμε να προσελκύσουμε μία μεγάλη μερίδα τουριστών, που αναζητούν την επιστροφή στη φύση, τη συναναστροφή με γνήσιους ανθρώπους της υπαίθρου, τον καθαρό αέρα και τους χαλαρούς ρυθμούς.

Τέλος, οι συμμετέχοντες στη συνέντευξη πρόσθεσαν ότι ένας άλλος ουσιώδης παράγοντας είναι το διαδίκτυο, που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί για προβολή και ανάδειξη της Κύπρου. Οι μοναδικές κλιματικές συνθήκες της Κύπρου, θα μπορούσαν να προβάλλονται ολόχρονα μέσω διαδικτυακών διαφημίσεων, με στόχο την προώθηση του τουρισμού στο νησί μας τους μήνες Νοέμβριο με Μάρτιο.

4.6 Περίληψη Αποτελεσμάτων

Η παρούσα έρευνα ανέδειξε την αδιαμφισβήτητη σχέση συμβίωσης αερομεταφορών και τουρισμού στην Κύπρο. Τα συχνότερα δρομολόγια, η επικράτηση των εταιρειών χαμηλού κόστους, οι αναβαθμισμένες υπηρεσίες που παρέχουν οι αεροπορικές εταιρείες μέσω του διαδικτύου, η φιλελευθεροποίηση των πτήσεων που επήλθε με την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. και οι ναυλωμένες πτήσεις που προγραμματίζονται σε συνεργασία με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες, αποτελούν τους κυριότερους συντελεστές αύξησης του τουρισμού. Αξιόλογο ρόλο, αλλά με κάπως μικρότερη βαρύτητα, διαδραματίζουν η τάση των σύγχρονων ανθρώπων να ταξιδεύουν σε μακρινούς προορισμούς μέσω αεροπλάνων, η ανάπλαση των αεροδρομίων και ο εκσυγχρονισμός των αεροσκαφών.

Η κυπριακή πολιτεία αναγνωρίζει τη σχέση αλληλεξάρτησης τουρισμού-αερομεταφορών κι επενδύει σε αυτήν, εφαρμόζοντας στοχευμένες πολιτικές για αύξηση της συνδεσιμότητας του νησιού. Παρέχει ελκυστικά κίνητρα χρηματοδότησης σε αεροπορικές εταιρείες, συμμετέχει διαρκώς σε διεθνή συνέδρια για τον τουρισμό και την αεροπλοΐα, συνάπτοντας διμερείς συμφωνίες με τρίτες χώρες, συνεργάζεται στενά με διεθνείς τουριστικούς πράκτορες και προωθεί τη δημιουργία κοινών τουριστικών πακέτων με γειτονικές χώρες.

Παρά την εκπληκτική πρόοδο που σημειώθηκε στον τομέα των αερομεταφορών τα τελευταία χρόνια και παρά την προνομιούχα γεωγραφική θέση του νησιού, η Κύπρος δεν έχει τις δυνατότητες προς το παρόν για να καταστεί περιφερειακός κόμβος αεροπορικής συνδεσιμότητας στην Ανατολική Μεσόγειο. Ανασταλτικοί παράγοντες, όπως η μη επίλυση του κυπριακού προβλήματος και η παράνομη χρήση του αεροδρομίου Τύμπου, η έλλειψη υποδομών και τεχνογνωσίας, ο ανταγωνισμός των γειτονικών χωρών με τα υπερσύγχρονα αεροδρόμια και τα χαμηλότερα τέλη, οι κλιματικές αλλαγές θέτουν φραγμούς για περαιτέρω ανάπτυξη των αερομεταφορών στην Κύπρο. Συνεπώς, το κυπριακό κράτος βρίσκεται μπροστά

από μια σειρά συνεχών προκλήσεων, τις οποίες καλείται να αντιμετωπίσει άμεσα, αν θέλει να ανεβάσει τους δείκτες της τουριστικής και οικονομικής του ανάπτυξης.

Παράλληλα με τις αερομεταφορές, αλληλεπιδρούν επιπρόσθετοι, συμπληρωματικοί παράγοντες για να καταταχθεί η Κύπρος στη λίστα των κορυφαίων τουριστικών προορισμών. Πρωτίστως, το Υφυπουργείο Τουρισμού ανέλαβε δράση για την οργανωμένη και συντονισμένη υλοποίηση της εθνικής στρατηγικής για τον τουρισμό. Συνεργάζεται άμεσα με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς και προωθεί το νέο, ποιοτικό ‘brand’ του κυπριακού τουρισμού. Έπειτα, η ανέγερση νέων ξενοδοχειακών μονάδων και η ανακαίνιση παλαιότερων, σε συνδυασμό με την προώθηση εξειδικευμένων μορφών τουρισμού και την κυπριακή φιλοξενία βάζουν το δικό τους πολύτιμο λιθαράκι για την επίτευξη του τουριστικού θαύματος στο νησί μας.

Κεφάλαιο 5

Επίλογος

Η εξέλιξη των αερομεταφορών και η άνοδος του τουρισμού στην Κύπρο ακολουθούν κοινή πορεία. Οι διεθνείς βιβλιογραφικές αναφορές που υποστηρίζουν “τη σχέση αλληλεξάρτησης των δύο τομέων” (Spasojevic et al., 2018, UNWTO, 2015, Bieger, Th. & Wittmer, A., 2006,) επιβεβαιώνονται πλήρως μέσα από την παρούσα μεταπτυχιακή διατριβή. Τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων και των συνεντεύξεων μαρτυρούν ότι η εξελικτική πορεία των αερομεταφορών, δίνει νέες προοπτικές για τον τουρισμό στο νησί μας.

Η επένδυση στις αερομεταφορές για την προσέλκυση περιηγητών, είναι μονόδρομος για κάθε τουριστικό προορισμό. Το κυπριακό κράτος, εστιάζει την προσοχή του στην αύξηση της συνδεσιμότητας του νησιού και ταυτόχρονα προωθεί την αγαστή συνεργασία των αρμόδιων φορέων για τον τουρισμό και τις αερομεταφορές. Το Υφυπουργείο Τουρισμού, το Υπουργείο

Μεταφορών, Συγκοινωνιών και Έργων, η διαχειρίστρια εταιρεία των κυπριακών αερολιμένων Hermes Airports, οι τουριστικοί πράκτορες, οι ξενοδόχοι και οι υπόλοιποι εμπλεκόμενοι φορείς, ενώνουν τις δυνάμεις τους για να κρατήσουν τις τουριστικές αφίξεις σε ψηλά επίπεδα και για να ενισχύσουν την οικονομική ανάπτυξη της χώρας μας.

Οι συντονισμένες προσπάθειες των αρμοδίων, έφεραν σπουδαία αποτελέσματα και πέτυχαν μεγάλα άλματα οικονομικής ανάπτυξης. Εντούτοις, στις μέρες μας, μια σειρά από ποικίλες προκλήσεις μας υπενθυμίζουν ότι η σταθερή και ανοδική πορεία ανάπτυξης αερομεταφορών και τουρισμού είναι αβέβαιη. Συνεπώς, ο εφησυχασμός δεν χωράει. Η επένδυση σε νέες τουριστικές αγορές, η συνεργασία με πολλαπλές αεροπορικές εταιρείες ούτως ώστε να αποφευχθεί η υπερβολική εξάρτηση από συγκεκριμένες αερομεταφορές (Sharpley, R., 2003), η αναβάθμιση των υποδομών των αερολιμένων και των τουριστικών καταλυμάτων, η αναζήτηση καινοτόμων, ψηφιακών λύσεων κι ακόμη ο πιθανός επανασχεδιασμός της εθνικής μας στρατηγικής για τον τουρισμό, είναι μόνο μερικές από τις εισηγήσεις που προκύπτουν από την ολοκλήρωση της παρούσας μεταπτυχιακής διατριβής.

5.1 Οι στόχοι και τα βασικά συμπεράσματα της έρευνας

Βασικότερος στόχος της παρούσας μεταπτυχιακής έρευνας είναι να αναδείξει την ταυτόχρονη ανάπτυξη αερομεταφορών και τουρισμού στην Κύπρο, καλύπτοντας το αντίστοιχο κενό στο χώρο της κυπριακής έρευνας και βιβλιογραφίας. Τα νέα δεδομένα των αερομεταφορών, όπως περιγράφονται στο θεωρητικό υπόβαθρο και σχετίζονται με την φιλελευθεροποίηση των πτήσεων στην Ε.Ε. (Βαρβαρέσος, Σ., 2018, Liasidou, S., 2009), την πολιτική των ανοικτών αιθέρων (Βαρβαρέσος, Σ., 2018, Duval D.T., 2013), την εισβολή των εταιρειών χαμηλού κόστους (Farmaki, A. & Paratheodorou, A., 2015), το μοντέλο των ναυλωμένων πτήσεων (Liasidou, S., 2009), τις αναβαθμισμένες υπηρεσίες που προσφέρονται από τις αεροπορικές εταιρείες μέσω διαδικτύου, τον εκσυγχρονισμό των αερολιμένων (Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, 2006), έφεραν δυναμικές αλλαγές στα δεδομένα του τουριστικού χάρτη και ισχύουν και στην κυπριακή πραγματικότητα, όπως επιβεβαιώνει η παρούσα έρευνα.

Στη συνέχεια, η παρούσα μεταπτυχιακή διατριβή στοχεύει να παρουσιάσει τις ενέργειες της κυπριακής κυβέρνησης για την ενίσχυση της αμοιβαίας σχέσης τουρισμού και αερομεταφορών. Όπως ισχυρίζεται η Liasidou, S. (2019), απαιτείται άμεση δράση από την τοπική κυβέρνηση, χωρίς παραλείψεις. Η συμμετοχή σε διεθνή συνέδρια, τα κοινά τουριστικά πακέτα με γειτονικές

χώρες που σχεδιάζονται από το Υφυπουργείο Τουρισμού, η σύναψη διμερών αεροπορικών συμφωνιών με τρίτες χώρες από την Πολιτική Αεροπορία, καθώς και η παροχή ελκυστικών κινήτρων από τη διαχειρίστρια εταιρεία Hermes και οι συγχρηματοδοτούμενες δράσεις για διαφήμιση του τουριστικού μας προϊόντος, επιβεβαιώνουν τις έγκαιρες και σωστές ενέργειες της κυπριακής πολιτείας.

Ακολούθως, διερευνάται κατά πόσο είναι εφικτό η Κύπρος να μετατραπεί σε περιφερειακό, αεροπορικό κόμβο. Δυστυχώς, οι προοπτικές δεν είναι και τόσο ευνοϊκές, αφού ανασταλτικοί παράγοντες που σχετίζονται με το κυπριακό πρόβλημα, την κλιματική αλλαγή και τον ανταγωνισμό των γειτονικών χωρών, θέτουν φραγμούς στην περεταίρω ανάπτυξη του τομέα των αερομεταφορών.

Τέλος, μέσα από την έρευνα αναζητούνται επιπρόσθετοι παράγοντες, πέραν των αερομεταφορών και χρήσιμες εισηγήσεις, που θα καθιερώσουν την Κύπρο ως ένα ολόχρονο, ποιοτικό τουριστικό προορισμό. Ο πρωταγωνιστικός ρόλος του Υφυπουργείου Τουρισμού με τις πολιτικές του που συντονίζει τους εμπλεκόμενους φορείς και παρέχει τις απαιτούμενες χρηματοδοτήσεις, είναι δεδομένος. Επιπλέον, η προώθηση των εξειδικευμένων μορφών τουρισμού (Βαγιόνης, Ν. & Κάφουρος, Β. , 2007), η διάδοση ενός νέου “brand” γύρω από τον κυπριακό τουρισμό, πέρα από τον ήλιο και τη θάλασσα, η κυπριακή φιλοξενία (Sharpley, R., 2003) προβάλλουν ως παράγοντες –κλειδιά για την ενδυνάμωση της εικόνας του νησιού στον τουριστικό χάρτη.

5.2 Εισηγήσεις

Αερομεταφορές και τουρισμός αποτελούν τους βασικότερους πυλώνες οικονομικής ανάπτυξης του νησιού μας, προσφέροντας εκατομμύρια κρατικά έσοδα και χιλιάδες θέσεις εργασίας (Oxford, Economics, 2011). Ένας από τους βασικότερους στόχους της εθνικής στρατηγικής για τον τουρισμό, είναι η διατήρηση ενός σταθερά αυξητικού ποσοστού τουριστικών αφίξεων της τάξεως των 100.000 ετησίως με ορίζοντα το 2030. Για επιτευχθεί αυτός ο στόχος και για να συνεχίσουν οι δύο αυτοί τομείς να στηρίζουν την οικονομία σε γερά θεμέλια, απαιτείται ομαδική, συστηματική και συντονισμένη δουλειά από τους αρμόδιους φορείς. Ανακεφαλαιώνοντας κι εστιάζοντας στα βασικότερα σημεία, η παρούσα διατριβή προτείνει:

Πρωτίστως, το **Υφυπουργείο Τουρισμού** έχει χρέος του να αγωνιστεί σκληρά για την πιστή υλοποίηση της εθνικής στρατηγικής για τον τουρισμό, ανεξαρτήτως από το ποιο κόμμα βρίσκεται στην εξουσία και τις ιδεολογίες του εκάστοτε υφυπουργείου. Καλείται βέβαια να

δείξει και κάποια ευελιξία και να προχωρήσει σε τροποποίηση της εθνικής στρατηγικής σε περιόδους κρίσης, όπως αυτή που διανύουμε τώρα λόγω της πανδημίας του κορονοϊού. Η στροφή στον εσωτερικό τουρισμό είναι μονόδρομος για τους επόμενους μήνες. Οι ιθύνοντες του υφυπουργείου ήδη έστρεψαν τις προσπάθειές τους προς αυτή την κατεύθυνση κι ευελπιστούμε ότι θα το κατορθώσουν.

Ακολούθως, το Υφυπουργείο Τουρισμού οφείλει να αξιοποιήσει τις ισχυρές δυνατότητες του διαδικτύου, καθιστώντας την Κύπρο ένα ψηφιακά έξυπνο τουριστικό προορισμό. Η δημιουργία ηλεκτρονικών πλατφόρμων αξιολόγησης των επιχειρήσεων που επισκέπτονται οι τουρίστες κι η διαφημιστική προβολή από τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης είναι δύο δυναμικά εργαλεία προώθησης του τουρισμού. Έπειτα, ιδιαίτερη έμφαση από πλευράς Υφυπουργείου θα πρέπει να δοθεί στην επέκταση της προσφοράς κοινών τουριστικών πακέτων με γειτονικές χώρες. Επίσης, η προώθηση εξειδικευμένων μορφών τουρισμού, όπως ο αγροτουρισμός και ο γαστρονομικός τουρισμός, επιβάλλεται αν επιδιώκουμε ομοιόμορφη, τουριστική ανάπτυξη σε όλη την επικράτεια του νησιού κι αν στοχεύουμε να χτυπήσουμε την εποχικότητα και να προσελκύσουμε τουρίστες κατά τους χειμερινούς μήνες. Επιπλέον, η αξιοποίηση των καταλυμάτων Airbnb και ο αυστηρός έλεγχός τους βάσει νομοθεσίας, θα προσφέρει ευκαιρίες διαμονής σε χαμηλότερες τιμές.

Καταλυτικός φαίνεται να είναι ο ρόλος της **Hermes Airports**. Η διαχειρίστρια εταιρεία Hermes οφείλει να συνεχίσει να διαχειρίζεται τους αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου με τον ίδιο ζήλο κι εργατικότητα που επέδειξε τα τελευταία χρόνια, επεκτείνοντας παράλληλα τις κτιριακές εγκαταστάσεις κι αναβαθμίζοντας τις υποδομές τους, ούτως ώστε να είναι σε θέση να υποδεχτούν ολοένα και περισσότερες πτήσεις. Επίσης, θα πρέπει να συνεχίσει την παροχή ελκυστικών κινήτρων προς τις αεροπορικές εταιρείες και θα ήταν καλό να μειώσει σε κάποιο βαθμό τα τέλη προσγείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών. Τα ελκυστικά κίνητρα είναι αυτά που θα αυξήσουν τη συνδεσιμότητα του νησιού με απευθείας πτήσεις με άλλες χώρες και θα επιτρέψουν στους τουριστικούς μας πράκτορες να στραφούν σε νέες τουριστικές αγορές (π.χ. της Γαλλίας, της Ισπανίας, της Ιταλίας). Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται να δοθεί στον διαμοιρασμό των ποσοστών της επιβατικής κίνησης σε διάφορες αεροπορικές εταιρείες, ούτως ώστε να αποκλειστούν οποιοδήποτε κίνδυνοι που θα προκύψουν από πιθανή πτώχευση συγκεκριμένων εταιρειών.

Ακολούθως, το **Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων** μέσω της υπηρεσίας της **Πολιτικής Αεροπορίας**, θα πρέπει να εντείνει τις διαπραγματεύσεις για επισύναψη διμερών συμφωνιών με τρίτες χώρες. Ακόμη, καλό θα ήταν να διατηρήσει ζωντανό το αισιόδοξο όραμά του για μετατροπή των κυπριακών αερολιμένων σε περιφερειακούς κόμβους αεροπλοΐας. Η ίδρυση της Κρατικής Εταιρείας Παροχής Αεροναυτιλιακών Υπηρεσιών που βρίσκεται σε εξέλιξη, θα πρέπει να τροχοδρομηθεί ούτως ώστε να βοηθήσει την επέκταση των αεροπορικών δραστηριοτήτων στη χώρα μας. Ακόμη θα πρέπει να ασκηθούν πιέσεις στους ισχυρούς (ΟΗΕ, ΕΕ, ΗΠΑ, Ρωσία,) για τερματισμό της λειτουργίας του παράνομου αεροδρομίου της Τύμβου και για άρση των περιορισμών που επιβάλλει η Τουρκία, απαγορεύοντας στις αερογραμμές που είναι εγγεγραμμένες στην κυπριακή δημοκρατία να πετούν πάνω από τον εναέριό της χώρο. Επιπλέον, θα μπορούσε να διεκδικήσει κονδύλια χρηματοδότησης για αεροπορικές συνδέσεις τύπου άγονης γραμμής, επιτυγχάνοντας έτσι απευθείας συνδέσεις με τουριστικές αγορές.

Επιπρόσθετα, οι **τοπικοί τουριστικοί πράκτορες**, επιβάλλεται όπως συνεργάζονται με τουριστικά γραφεία του εξωτερικού και εντοπίζουν νέες αγορές. Η υπερβολική εξάρτηση από τη Μ. Βρετανία δεν είναι η καλύτερη επιλογή, ειδικότερα τη φετινή χρονιά που επισκιάζεται από την πανδημία του κορονοϊού και το Brexit. Ακόμη, μπορεί να γίνει στροφή προς τους συνταξιούχους της Ευρώπης, οι οποίοι δύνανται να ταξιδεύουν το χειμώνα. Οι ελκυστικότερες τιμές, η παροχή δωρεάν ξεναγήσεων και μετακινήσεων με αστικά λεωφορεία θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως κίνητρα για τους ηλικιωμένους περιηγητές. Μια άλλη καλή ιδέα θα ήταν η προσφορά οικογενειακών πακέτων σε χαμηλότερες τιμές κατά τους χειμερινούς μήνες.

Τέλος, η Κύπρος οφείλει τα επόμενα δέκα χρόνια να επιτύχει την υιοθέτηση ενός τουριστικού μοντέλου αειφόρας ανάπτυξης, που σέβεται το περιβάλλον. Με άλλα λόγια θα πρέπει να διαμορφώσει μία εικόνα ενός **“sustainable tourist destination”**. Οι έντονες κλιματικές αλλαγές προκαλούν πονοκέφαλο στους Ευρωπαίους πολίτες και πολλοί είναι οι τουρίστες που έχουν στο μυαλό τους την προστασία και διατήρηση ενός βιώσιμου περιβάλλοντος. Ο αειφόρος τουρισμός είναι μια ευκαιρία αλλά παράλληλα και μια μεγάλη πρόκληση για Κύπρο. Οι τουριστικές βιομηχανίες οφείλουν να λειτουργούν εκπέμποντας τα χαμηλότερα δυνατά επίπεδα ρύπανσης, προστατεύοντας έτσι το περιβάλλον, την πολιτιστική μας κληρονομιά και την προώθηση των τοπικών μας προϊόντων. Μέσω της αειφόρου προσέγγισης για τον

τουρισμό, θα μπορέσουμε να αποδείξουμε στους ξένους περιηγητές ότι σεβόμαστε το περιβάλλον και είμαστε μια πολιτισμένη και ασφαλής χώρα.

5.3 Προτάσεις για περαιτέρω έρευνα

Τη δεδομένη χρονική στιγμή, τον Απρίλιο του 2020, που ολοκληρώνεται η παρούσα μεταπτυχιακή διατριβή, αερομεταφορές και τουρισμός κλονίζονται. Η πανδημία του κορονοϊού, καθήλωσε τις διεθνείς αερομεταφορές στο έδαφος: ένα γεγονός, ιστορικά πρωτοφανές. Η ΙΑΤΑ προβλέπει ζημιές 113 δισεκατομμυρίων δολαρίων στις αερομεταφορές, ενώ οι μήνες Μάρτιος και Απρίλιος είναι χαμένοι μήνες για τον τουρισμό σε ολόκληρη σχεδόν την υφήλιο. Οι μειώσεις στις τουριστικές αφίξεις στην Κύπρο, αναμένεται να αγγίξουν το 60%. Οι ακυρώσεις κρατήσεων επεκτείνονται χρονικά σε όλη την ετήσια σεζόν (Απρίλιος-Οκτώβριος 2020). Συνεπώς, τα ερωτήματα για περαιτέρω διερεύνηση και μελέτη είναι πολλά:

- *Ποια θα είναι η πορεία των αερομεταφορών σε διεθνές κι ευρωπαϊκό επίπεδο μετά το πέρας της πανδημίας του κορονοϊού; Ποιες οι πιθανότητες να οδηγηθούν πολλές εταιρείες σε πτώχευση ή συρρίκνωση;*
- *Κατά πόσο θα μειωθεί ο κύκλος εργασιών των αερομεταφορών και συνεπώς τα κέρδη τους και οι διαθέσιμες θέσεις εργασίας σε αεροδρόμια και αεροπορικές εταιρείες;*
- *Πώς μπορεί ο κυπριακός τουρισμός να επιβιώσει με την αναμενόμενη χαμηλή αεροπορική κίνηση τους επόμενους μήνες; Σε ποιες αγορές πρέπει να στραφεί το Υφυπουργείο Τουρισμού και ποια κίνητρα πρέπει να δοθούν για εσωτερικό τουρισμό;*
- *Πώς ο κορονοϊός θα επηρεάσει τον τρόπο που οι άνθρωποι θα ταξιδεύουν τα επόμενα χρόνια; Θα διατηρήσουν άραγε την ίδια επιθυμία για περιηγήσεις;*

Επιπλέον άλλο ένα ζήτημα στο οποίο η παρούσα διατριβή δεν έδωσε ιδιαίτερη βαρύτητα είναι η σχέση αερομεταφορών, τουρισμού και περιβάλλοντος. Δεδομένων των κλιματικών αλλαγών και των ανησυχιών των νέων για αυτό το θέμα, καλό θα ήταν να γίνουν σχετικές έρευνες όπως:

- *Είναι εφικτή και υλοποιήσιμη η εφαρμογή του μοντέλου αειφόρας ανάπτυξης για τον τουρισμό στην Κύπρο; Πώς θα επιτευχθεί; Ποιοι φορείς θα πρέπει να ενεργοποιηθούν και σε ποιες ενέργειες θα πρέπει να προβούν;*
- *Υλοποιείται επιτυχώς το μοντέλο της βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης από άλλες ευρωπαϊκές ή τρίτες χώρες; Αν ναι, θα μπορούσαμε να ακολουθήσουμε το παράδειγμά τους;*

Παράρτημα Ερωτηματολόγιο

Θα σας ήμουν ευγνώμων αν αφιερώνατε λίγο από τον πολύτιμό σας χρόνο για να συμπληρώσετε το πιο κάτω ερωτηματολόγιο. Αποτελεί μέρος της έρευνάς μου που καταπιάνεται με την σχέση "Αερομεταφορών και Τουρισμού στην Κύπρο".

Το ερωτηματολόγιο είναι ανώνυμο

Σας ευχαριστώ

Χρίστος Γεωργίου

Στοιχεία επικοινωνίας:

Ηλεκτρονικό ταχυδρομείο: chris10354@hotmail.com

ΜΕΡΟΣ Α΄: Δημογραφικά στοιχεία

Σημειώστε \surd στα στοιχεία που σας αντιπροσωπεύουν:

1. Φύλο

- Άντρας Γυναίκα

2. Ηλικία

- 25-34 55-60
 35-44 Άλλη ηλικία
 45-54

3. Απασχόληση με:

- Τομέα Αερομεταφορών Άλλο τομέα
 Τομέα Διαχείρισης Αεροδρομίων
 Τουριστικό Τομέα

4. Σπουδές:

- Λύκειο Κολλέγιο Πανεπιστήμιο Μεταπτυχιακό

5. Χρόνια εργασιακής εμπειρίας:

- 0-10 10-20 20-30 30-40

ΜΕΡΟΣ Β΄: Αερομεταφορές και σχετικοί παράγοντες αύξησης των τουριστικών αφίξεων

Σημειώστε σε ποιο βαθμό συμφωνείτε ή διαφωνείτε με τις πιο κάτω δηλώσεις. Σημειώστε ΜΙΑ από τις πιο κάτω δηλώσεις κάθε φορά για να δηλώσετε το βαθμό συμφωνίας/διαφωνίας σας.

- 1= Διαφωνώ απόλυτα**
2= Διαφωνώ
3= Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ
4= Συμφωνώ
5= Συμφωνώ απόλυτα

Η θεαματική αύξηση των τουριστικών αφίξεων στην Κύπρο την τελευταία πενταετία, σχετίζεται άμεσα με:

Σημειώστε κατά πόσο συμφωνείτε ή διαφωνείτε με τις πιο κάτω δηλώσεις:

- | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| 1. Την είσοδο της Κύπρου στην Ευρωπαϊκή Ένωση. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 2. Την φιλελευθεροποίηση των πτήσεων που επήλθε μετά την ένταξη της Κύπρου στην Ε.Ε. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 3. Την πολιτική των ανοικτών αιθέρων που εφαρμόστηκε στην Κύπρο τα τελευταία χρόνια. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 4. Τον εκσυγχρονισμό και την ανάπλαση των αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 5. Την τεχνολογική αναβάθμιση και τον επαρκή εξοπλισμό των διεθνών αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

6. Τη βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών από τα κυπριακά αεροδρόμια, όπως η παροχή ειδικών υπηρεσιών σε άτομα με αναπηρίες και η ταχεία εξυπηρέτηση επιβατών (express line service). 1 2 3 4 5
7. Τον εκσυγχρονισμό των αεροσκαφών, των συστημάτων πλοήγησης και των ραντάρ των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας που διασφαλίζουν την ασφάλεια πτήσεων. 1 2 3 4 5
8. Τα απευθείας και συχνότερα δρομολόγια που προσφέρουν οι αεροπορικές εταιρείες από και προς την Κύπρο. 1 2 3 4 5
9. Την παροχή ποιοτικών υπηρεσιών εδάφους και αέρος από έμπειρο, καταρτισμένο και εξειδικευμένο προσωπικό (αεροσυνοδούς, χειριστές αεροσκαφών κ.α.). 1 2 3 4 5
10. Το κλείσιμο του εθνικού μεταφορέα Cyprus Airways που είχε ως αποτέλεσμα την κάθοδο νέων αεροπορικών εταιρειών. 1 2 3 4 5
11. Την είσοδο των εταιρειών χαμηλού κόστους (π.χ. Ryan Air, Easyjet) που προσφέρουν εισιτήρια σε φθηνότερες τιμές. 1 2 3 4 5
12. Τη δραστηριοποίηση των εταιρειών χαμηλού κόστους στο αεροδρόμιο της Πάφου. 1 2 3 4 5
13. Τις ναυλωμένες πτήσεις που προσφέρονται μέσω της συνεργασίας με διεθνείς τουριστικούς πράκτορες. 1 2 3 4 5
14. Την εκτεταμένη χρήση του διαδικτύου που επιτρέπει τη γρήγορη και άμεση on line κράτηση εισιτηρίων. 1 2 3 4 5
15. Τη μείωση του τουρισμού λόγω εχθροπραξιών στις γειτονικές χώρες (όπως η Τουρκία, η Αίγυπτος, η Τυνησία). 1 2 3 4 5
16. Την ολοένα αυξανόμενη ανάγκη των σύγχρονων ανθρώπων για νέες, μακρινές ταξιδιωτικές εμπειρίες, που γίνονται κυρίως μέσω αεροπλάνων 1 2 3 4 5

Μέρος Γ΄: Αερομεταφορές και κυπριακό κράτος

Ποιες πολιτικές εφαρμόζει η κυπριακή κυβέρνηση για την ενδυνάμωση του τομέα των αερομεταφορών;

Σημειώστε κατά πόσο συμφωνείτε ή διαφωνείτε με τις πιο κάτω δηλώσεις:

1. Το κυπριακό κράτος προσέφερε επαρκή και δελεαστικά κίνητρα σε νέες αεροπορικές εταιρείες ούτως ώστε να εντάξουν στα δρομολογία τους την Κύπρο.
1 2 3 4 5
2. Η κυπριακή πολιτεία προωθεί τη συνεργασία με διεθνείς τουριστικούς πράκτορες για να μεταφέρουν ολοένα και περισσότερους τουρίστες μέσω ναυλωμένων πτήσεων.
1 2 3 4 5
3. Το κυπριακό κράτος εφαρμόζει την πολιτική προκήρυξης διαγωνισμού για την εκτέλεση νέων δρομολογίων άγονης γραμμής από και προς τους κυπριακούς αερολιμένες.
1 2 3 4 5
4. Το κυπριακό Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων επιδεικνύει ιδιαίτερο ζήλο για τη συντήρηση και αναβάθμιση των δύο κυπριακών αερολιμένων.
1 2 3 4 5
5. Το κυπριακό κράτος συμμετέχει σε ευρωπαϊκά και διεθνή συνέδρια που σχετίζονται με την ασφάλεια των πτήσεων, την εφαρμογή των κανονισμών στον εναέριο χώρο κ.τ.λ.
1 2 3 4 5
6. Η κυπριακή πολιτεία προωθεί τη συνδεσιμότητα του νησιού με τρίτες χώρες (χώρες της Μέσης Ανατολής, της Ασίας κ.α.).
1 2 3 4 5

Μέρος Δ΄: Η Κύπρος και η συμβολή της στο παγκόσμιο δίκτυο μεταφορών – ευνοϊκοί και ανασταλτικοί παράγοντες.

Σημειώστε κατά πόσο συμφωνείτε ή διαφωνείτε με τις πιο κάτω δηλώσεις:

1. Η γεωγραφική θέση της Κύπρου της επιτρέπει να μετατραπεί σε περιφερειακό κόμβο εναέριας κυκλοφορίας.
1 2 3 4 5
2. Οι αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές και το εξειδικευμένο προσωπικό ούτως ώστε να καταστούν διεθνείς κόμβοι μετεπιβίβασης, εξυπηρετώντας περισσότερες πτήσεις μετεπιβίβασης (transit flights).
1 2 3 4 5
3. Οι γειτονικές χώρες (π.χ. Ελλάδα, Τουρκία, Αίγυπτος, Κύπρος, Ισραήλ, Λίβανος) διαθέτουν μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα αεροδρόμια που χρησιμοποιούνται επιτυχώς ως σταθμοί μετεπιβίβασης.
1 2 3 4 5

4. Οι γειτονικές χώρες επιβάλλουν χαμηλότερα και ανταγωνιστικότερα τέλη για σκοπούς στάθμευσης και εξυπηρέτησης αεροσκαφών. 1 2 3 4 5
5. Η παράνομη χρήση του FIR (Flight Information Region) Λευκωσίας και οι παράνομες πτήσεις στο αεροδρόμιο της Τύμπου επηρεάζουν αρνητικά την ασφάλεια των πτήσεων. 1 2 3 4 5
7. Η μη επίλυση του κυπριακού προβλήματος παρεμποδίζει την περαιτέρω ανάπτυξη των αεροπορικών δρομολογίων στον εναέριο χώρο της Κυπριακής Δημοκρατίας. 1 2 3 4 5

ΜΕΡΟΣ Ε΄: Ποιοι άλλοι παράγοντες συμβάλλουν στην προώθηση του τουριστικού ρεύματος στην Κύπρο τα τελευταία χρόνια;

Σημειώστε κατά πόσο συμφωνείτε ή διαφωνείτε με τις πιο κάτω δηλώσεις:

1. Το νεοσύστατο Υφυπουργείο Τουρισμού που διαδέχτηκε τον ΚΟΤ και ανέλαβε πιο δυναμική δράση για την υλοποίηση της εθνικής στρατηγικής για τον τουρισμό. 1 2 3 4 5
2. Η συμμετοχή του Υφυπουργείου Τουρισμού σε διεθνή συνέδρια και εκθέσεις για τον τουρισμό. 1 2 3 4 5
3. Η προώθηση εξειδικευμένων μορφών τουρισμού, όπως ο αγροτουρισμός, ο θρησκευτικός, ο γαμήλιος, ο αθλητικός τουρισμός κ.α. 1 2 3 4 5
4. Η οικοδόμηση νέων και ανακαινισμένων ξενοδοχειακών μονάδων που παρέχουν αναβαθμισμένες τουριστικές υποδομές. 1 2 3 4 5
5. Η κυπριακή φιλοξενία και πολιτισμός. 1 2 3 4 5
6. Η συνεργασία με τουριστικούς πράκτορες που αναλαμβάνουν να προωθήσουν και να διαφημίσουν κυπριακά τουριστικά πακέτα. 1 2 3 4 5
7. Τα κοινά τουριστικά πακέτα με γειτονικές χώρες όπως η Ελλάδα, το Ισραήλ, η Αίγυπτος και ο Λίβανος με γνώμονα την περαιτέρω αύξηση των αερομεταφορέων αλλά και του τουριστικού ρεύματος. 1 2 3 4 5
8. Η διαδεδομένη φήμη της Κύπρου ανά το παγκόσμιο ως ένας από τους ασφαλέστερους τουριστικούς προορισμούς. 1 2 3 4 5

Βιβλιογραφία

Ελληνική Βιβλιογραφία

Βαγιόνης, Ν. & Καφούρος, Β. (2007). *Τουριστική Ανάπτυξη στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο: Μια Συγκριτική Ανάλυση*. Αθήνα: Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών.

Βαρβαρέσος, Σ. (2008). *Οικονομική του Τουρισμού: Εννοιολογικές, θεωρητικές και μεθοδολογικές προσεγγίσεις από τον 19^ο έως τον 21^ο αιώνα*. Αθήνα: Προπομπός.

Βασιλειάδης, Χ.Α. (2003). *Η Διοικητική και το Μάρκετινγκ των Τουριστικών Προορισμών*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.

Δημητρόπουλος, Ε.Γ. (2004). *Εισαγωγή στη Μεθοδολογία της Επιστημονικής Έρευνας: Ένα Συστημικό Δυναμικό Μοντέλο*. Αθήνα: Εκδόσεις Έλλην.

Ιωάννου, Μ. (2019). *Αεροπορική κρίση στην Κύπρο*. Εφημερίδα ο Φιλελεύθερος, 7/02/2019.

Ιωσηφίδης, Θ. (2008). *Ποιοτικές μέθοδοι έρευνας στις κοινωνικές επιστήμες*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Καψής, Β. (2018). *Διπλωματική Εργασία. Η συμβολή των αερομεταφορών στην τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας και η διερεύνηση της σημασίας του κρατικού αερολιμένα Αράξου ως περιφερειακού αεροδρομίου για την ανάπτυξη του τουρισμού στη δυτική Ελλάδα*. Πάτρα: Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Κωνσταντίνου, Κ. (2018). *Δύσκολοι καιροί για αερογραμμές στην Κύπρο*. Έντυπο περιοδικό Ευρωκέρδος, 27/12/2018.

Κωνσταντίνου, Π. (2017). *Διπλωματική Εργασία: Ο ρόλος των αεροπορικών επιχειρήσεων Ελλάδας-Κύπρου στον κυπριακό τουρισμό*. Αθήνα: Πανεπιστήμιο Πειραιά.

Μελέτη για την Εθνική Στρατηγική Τουρισμού, Σύνοψη-Κύρια Πορίσματα, Προεδρία, Μονάδα Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ανάπτυξης.

Παναγιώτου, Α., (2012). *Διπλωματική Εργασία: Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη στην Περιφέρεια της Κύπρου*. Κρήτη: Ανώτατο Τεχνολογικό Πανεπιστήμιο.

Ρόντος, Κ. & Παπάνης, Ε. (2006). *Στατιστική Έρευνα: Μέθοδοι και εφαρμογές*. Αθήνα: Εκδόσεις Ι. Σιδέρης.

Στατιστική Υπηρεσία Κύπρου(2019). Ανακτήθηκε στις 20 Νοεμβρίου, 2019 από τη σελίδα <https://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf/services>

Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας (2006). Ανακτήθηκε στις 27 Οκτωβρίου, 2019 από τη σελίδα <http://www.mew.gov.cy/>

Τσέκερης, Θ. & Βογιατζογλου, Κ. (2011). *Αεροπορικές μεταφορές και αεροδρόμια στην Ελλάδα: Σύγχρονες εξελίξεις, οικονομική σημασία και αποδοτικότητα*. Αθήνα: Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών.

Τσιώλης, Γ. (2013). *Η σχέση ποιοτικής και ποσοτικής προσέγγισης στην κοινωνική έρευνα: από τη θέση «περί ριζικής ασυμβατότητας» στο συνδυασμό ή τη συμπληρωματικότητα των προσεγγίσεων*. Κρήτη: Research Gate. Ανακτήθηκε στις 10 Ιανουαρίου 2018, από τη σελίδα:

<http://www.researchgate.net/publication/283497432>

Υφυπουργείο Τουρισμού (2019). Ανακτήθηκε στις 27 Οκτωβρίου, 2019 από τη σελίδα <http://www.visitcyprus.biz/>

Ξένη Βιβλιογραφία

Bieger, Th. & Wittmer, A. (2006). Air Transport and Tourism-perspectives and challenges for destinations, airlines, governments. *Journal of Air Transports*, 1-12.

Bieger, Th., Doring, Th. & Laesser, Ch. (2015). Transformation of business models in the airline industry-impact on tourism. *Air Transport and Tourism*, 44, 48-82.

Duval, D.T. (2013) Critical Issues in Air Transport and Tourism. *Tourism Geographies*, 15(3), 494-510.

Farmaki, A. & Papatheodorou, A. (2015). Stakeholder Perceptions of the Role of Low Cost Carriers in Insular Tourism Destinations: The Case of Cyprus. *Tourism Planning and Development*, 12(4), 412-432.

Hermes Airports 2019, Retrieved November 3rd, 2019 from <https://el.hermesairports.com/>

Liasidou, S. (2019). Understanding tourism policy development: a documentary analysis. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 11(1), 70-93.

Liasidou, S. (2013). Decision-Making for Tourism Destinations: Airline Strategy Influences. *Tourism Geographies*, 15(3), 511-528.

Liasidou, S. (2009). *An exploration of Policy, Product Developments, Innovation and Consumption Patterns: The case of tourism and airlines industry in Cyprus*. A thesis submitted to the University of Exeter.

Lohman, G., Albers, S. Koch, B. & Pavlovich, K. (2009). From hub to tourism destination- An explorative study of Singapore and Dubai's aviation-based information. *Journal of Air Transport Management*, 15(5), 205-211.

Oxford Economics (2011). *Economic Benefits from Air Transport in the Republic of Cyprus*. Oxford Economics.

Sharpley, R. (2001). Tourism in Cyprus: Challenges and opportunities. *Tourism geographies*, 3(1),64-86.

Sharpley, R. (2003). Tourism, Modernisation and Development on the Island of Cyprus: Challenges and Policy Responses, *Journal of Sustainable Tourism*, 11(2-3), 246-265.

Spacojevic, B., Lohmann, G. & Scott, N. (2018). Air transport and tourism-a systematic literature review (2000-2014). *Current Issues in Tourism*, 21(9), 975-997.

UNWTO (2015). Tourism's highlights. Retrieved from <http://mkt.unwto.org/publication/unwtotourism-highlights-2015-edition>

Διαδίκτυο

<https://www.stockwatch.com.cy>. Πάνε μαζί αερομεταφορές και τουρισμός, 4/05/2017.

<https://economytoday.sigmalive.com>. Ρεκόρ αφίξεων και προκλήσεων στον κυπριακό τουρισμό, 02/02/2019.

<http://www.visitcyprus.biz>. Επίσημη ιστοσελίδα κυπριακού Υφυπουργείου τουρισμού.

<https://www.alphanews.live/cyprus>. Μεγάλο πλήγμα για τον τουρισμό και τους ξενοδόχους το λουκέτο στην *Thomas Cook*, 23/09/2019

<https://inbusinessnews.reporter.com.cy> . Η ιστορία του κυπριακού τουρισμού και ο ΚΟΤ, 14/07/18

<https://city.sigmalive.com/article/2017/1/2/> Πετάτε από την Κύπρο, μπορείτε να νιώθετε ασφάλεια, 02/01/2017

<https://www.tour-market.gr/iata-> Διπλάσιοι επιβάτες στις παγκόσμιες αερομεταφορές το 2036, 30/10/17.