



**ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΒΗΡΥΤΟΥ
ΓΡΑΦΕΙΟ Ο.Ε.Υ.**

Βηρυτός, 26 Μαρτίου 2025

**Λίβανος, επικαιρότητα στον τομέα υποδομών και μεταφορών: ενδεχόμενη ανακατασκευή
δεύτερου αεροδρομίου της χώρας, Qleiaat**

Εν μέσω απαιτήσεων λόγω της συχνά κορεσμένης εναέριας κυκλοφορίας και της ασταθούς κατάστασης ασφαλείας, η συζήτηση για τη λειτουργία ενός δεύτερου αεροδρομίου στο Λίβανο, συμπληρωματικού του αεροδρομίου της Βηρυτού, επανέρχεται τακτικά στην επικαιρότητα και στη συζήτηση, παρά το γεγονός ότι η δημιουργία του αποτελεί ένα αμφιλεγόμενο ζήτημα εντός της λιβανικής πολιτικής τάξης από το τέλος του εμφυλίου πολέμου 1975-90.

Τους τελευταίους μήνες, το θέμα επανήλθε στην επιφάνεια μετά τους έντονους ισραηλινούς βομβαρδισμούς στα νότια προάστια της Βηρυτού, που βρίσκονται κοντά στο διεθνές αεροδρόμιο της λιβανικής πρωτεύουσας. Οι ισραηλινές απειλές να το πλήξουν κατά τη διάρκεια του τελευταίου γύρου βίας επιδείνωσαν το θέμα, και, πιο πρόσφατα, άλλα γεγονότα (όπως διαδηλώσεις υποστηρικτών της Χεζμπολλά που, διαμαρτυρόμενοι για την απαγόρευση της προσγείωσης δύο ιρανικών αεροσκαφών τον περασμένο Φεβρουάριο, καθήλωσαν επί ώρες την κίνηση στη μοναδική εθνική οδό της χώρας). Πάντως, η λειτουργία ενός δεύτερου πολιτικού αεροδρομίου τοποθετείται στη βόρεια περιφέρεια Akkar, στην πόλη Qleiaat. Χτισμένο από τον γαλλικό στρατό το 1938, το αεροδρόμιο Qleiaat τέθηκε υπό τον έλεγχο του λιβανικού στρατού το 1966, ο οποίος το εκσυγχρόνισε σε στρατιωτική βάση. Μετονομάστηκε σε αεροδρόμιο Rene Moawad το 1989, προς τιμήν του τότε Προέδρου της Δημοκρατίας, ο οποίος εξελέγη -σε αυτόν ακριβώς τον χώρο- και δολοφονήθηκε. Το 2006, το αεροδρόμιο βομβαρδίστηκε από τον ισραηλινό στρατό, ο οποίος στόχευε συστηματικά λιβανικούς αεροδιαδρόμους. Μετά τις επισκευές, η λιβανική αεροπορία ανέλαβε και πάλι τον έλεγχο του χώρου. Ήδη από το 2010 είχαν ξεκινήσει συζητήσεις για τη μετατροπή της αεροπορικής βάσης Rene Moawad σε πολιτικό εμπορικό αεροδρόμιο, αλλά το σχέδιο δεν υλοποιήθηκε ποτέ. Σε αυτό το πλαίσιο, έχουν εκπονηθεί αρκετές μελέτες ανάπτυξης του αεροδρομίου, οι οποίες όμως θα πρέπει να επικαιροποιηθούν, σύμφωνα με στοιχεία της τωρινής κοινοβουλευτικής επιτροπής δημοσίων έργων, που φαίνεται να τάσσεται υπέρ της προόδου αυτού του θέματος.

Αναλυτικότερα και αναφορικά με την οικονομική ανάπτυξη της εν λόγω υποδομής, σύμφωνα και με ειδικούς του κλάδου, αναφέρονται διάφορα σημεία. Καταρχήν, το γεγονός ότι ο Λίβανος είναι μικρός σε μέγεθος δεν σημαίνει ότι δεν θα έπρεπε να έχει αρκετά πολιτικά αεροδρόμια. Η Κύπρος, μικρότερη από τον Λίβανο, διαθέτει τρία πολιτικά αεροδρόμια σε λειτουργία. Η Ιορδανία και το Ισραήλ διαθέτουν επίσης τρία. Ακόμη, ο οικονομικός αντίκτυπος στην περιοχή θα ήταν σημαντικός, καθώς συνήθως ένα αεροδρόμιο συντηρεί ολόκληρη τη γύρω περιοχή. Όλος ο βόρειος Λίβανος θα ωφελούνταν από αυτή τη νέα υποδομή, όσον αφορά τον τουρισμό, τις μεταφορές, τα ξενοδοχεία ή τα εστιατόρια. Η υλοποίησή του εκτιμάται ότι θα δημιουργούσε 2.000 θέσεις εργασίας και θα είχε θετικό αντίκτυπο τόσο στον Λίβανο όσο και στη Συρία. Εξάλλου, η ανάγκη του Λιβάνου για ένα δεύτερο αεροδρόμιο είναι ακόμη πιο επιτακτική, δεδομένου ότι το αεροδρόμιο της Βηρυτού λειτουργεί εδώ και πολύ καιρό πέρα από τις δυνατότητές του. Το τελευταίο άνοιξε το 1953 και έχει

επεκταθεί και εκσυγχρονιστεί αρκετές φορές, επιτρέποντάς του να φιλοξενεί έως και έξι εκατομμύρια επιβάτες ετησίως από το 2005. Όμως, αυτή η χωρητικότητα ξεπεράστηκε γρήγορα στη δεκαετία του 2010, με την ετήσια επιβατική κίνηση να ξεπερνά τα οκτώ εκατ. επιβάτες μέχρι το 2017. Ενώ η πανδημία COVID-19 μείωσε προσωρινά τους αριθμούς, το όριο των έξι εκατομμυρίων ξεπεράστηκε και πάλι το 2022 και το 2023. Εν τω μεταξύ, η κατάπαυση του πυρός μεταξύ Χεζμπολλά και Ισραήλ από τα τέλη Νοεμβρίου 2024 και η πρόσφατη διπλωματική «ηρεμία» μεταξύ του Λιβάνου και των γειτόνων του έχουν δώσει στους οικονομικούς παράγοντες ελπίδα για μεγάλη επιστροφή των ταξιδιωτών, οι οποίοι θεωρούν ότι η ύπαρξη ενός δεύτερου αεροδρομίου στο Λίβανο θα συμπληρώσει την προσφορά της χώρας και δεν θα ανταγωνιστεί το διεθνές αεροδρόμιο της Βηρυτού.

Το έργο εκτιμάται ότι θα στοιχίσει 120 εκατ. δολάρια ενώ το αεροδρόμιο θα μπορούσε να αναπτυχθεί για να εξυπηρετεί έως και δύο εκατομμύρια επιβάτες ετησίως, γεγονός που θα βοηθούσε να μειωθεί η πίεση στο αεροδρόμιο της Βηρυτού. Αυτό είναι ακόμη πιο σημαντικό δεδομένου ότι «το 30 έως 40% των Λιβανέζων ταξιδιωτών που περνούν από το αεροδρόμιο της Βηρυτού προέρχονται από τον βόρειο Λίβανο, σύμφωνα με στοιχεία της Ένωσης Ταξιδιωτικών και Τουριστικών Πρακτόρων του Λιβάνου. Η γεωγραφική θέση του αεροδρομίου Qleiaat θα μπορούσε επίσης να αποτελέσει πλεονέκτημα λόγω της γεινιάσής του με τη Συρία.

Βρίσκεται σε απόσταση μικρότερη των 10 λεπτών από το συνοριακό πέρασμα Arida και θα μπορούσε να εξυπηρετήσει περισσότερους από ένα εκατομμύριο Σύριους που ζουν σε κοντινή απόσταση. Τέλος, το νέο αεροδρόμιο θα συμπλήρωνε επίσης το αεροδρόμιο της Βηρυτού στοχεύοντας σε ένα διαφορετικό τμήμα της αγοράς, καθώς θα μπορούσε να τοποθετηθεί ως κόμβος για αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, αεροπορικές εμπορευματικές πτήσεις και ναυλωμένες πτήσεις (charter flights) που οργανώνονται από τουριστικούς πράκτορες. Ο λόγος είναι ότι ενώ η ζήτηση για αερομεταφορές χαμηλού κόστους αυξάνεται, οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες δεν είναι πάντα σε θέση να επιχειρούν από τον Λίβανο λόγω των υψηλών τελών στο αεροδρόμιο της Βηρυτού και της έλλειψης διαθέσιμων «χρονοθυρίδων» (time slots), συνεπώς οι εν λόγω αεροπορικές εταιρείες θα μπορούσαν αντ' αυτού να εκτελούν πτήσεις από το Qleiaat, υπό την προϋπόθεση ότι τα τέλη εκεί είναι χαμηλότερα από εκείνα της Βηρυτού. Τα χαμηλότερα τέλη θα μπορούσαν να βοηθήσουν στη θέση του αεροδρομίου αυτού ως κόμβου για το αεροπορικό φορτίο, καθώς στο αεροδρόμιο της Βηρυτού, το κόστος επεξεργασίας και μεταφοράς ενός κιλού φορτίου είναι 2,50 δολάρια. Με επιλογές χαμηλού κόστους, θα μπορούσε να κυμαίνεται μεταξύ 0,50 και 1 δολάριο ανά κιλό στο Qleiaat, καθιστώντας ορισμένες εξαγωγές φθηνότερες και πιο ανταγωνιστικές.

Μια άλλη πιθανή χρήση του αεροδρομίου αυτού θα ήταν οι εσωτερικές πτήσεις που θα συνέδεαν τον βόρειο Λίβανο με την πρωτεύουσα. *Ωστόσο, για να πετύχει ένα τέτοιο έργο, θα πρέπει να αναπτυχθούν οι απαραίτητες υποδομές, όπως υπηρεσίες μεταφοράς και χώροι στάθμευσης για τους ταξιδιώτες.* Μια πτήση Βηρυτού-Qleiaat θα διαρκούσε λιγότερο από 30 λεπτά και θα κόστιζε μεταξύ 50 και 70 δολαρίων, ανάλογα με τη ζήτηση, τις τιμές των καυσίμων και τον τρόπο διαχείρισης του τομέα, σύμφωνα με τους αναλυτές.

Πάντως, η πρόκληση παραμένει η εξεύρεση τρόπων χρηματοδότησης. Το έργο, όπως προαναφέρθηκε, θα μπορούσε να κοστίσει μεταξύ 100 και 120 εκατομμυρίων δολαρίων και θα μπορούσε να ολοκληρωθεί εντός έξι μηνών. Πάντως άλλοι αναλυτές αναφέρουν ότι το χρονοδιάγραμμα είναι πιο κοντά στα δύο χρόνια. Σε μια εποχή που το λιβανικό κράτος στερείται κονδυλίων, το έργο θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί μέσω μιας συμφωνίας κατασκευής-

λειτουργίας-μεταβίβασης (BOT, ένα μοντέλο σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, στο οποίο ένας ιδιωτικός φορέας αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να λειτουργήσει δημόσιες υποδομές για μια καθορισμένη περίοδο πριν τις μεταβιβάσει πίσω στο κράτος). Το χρονοδιάγραμμα και το κόστος εξαρτώνται από την τελική χρήση του αεροδρομίου. Το Γραφείο ΟΕΥ παρακολουθεί τυχόν προκηρύξεις διεθνών διαγωνισμών για ανάληψη έργου από ξένες εταιρίες.

Άλια Ν. Παπαναστασίου

Σύμβουλος ΟΕΥ Α΄

Επικεφαλής Γραφείου Οικονομικών και Εμπορικών Υποθέσεων Βηρυτού

ΓΡΑΦΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ **ΠΡΕΣΒΕΙΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΤΟΝ ΛΙΒΑΝΟ**

1. Σε περίπτωση αναδημοσίευσης, παρακαλείστε όπως αναφέρεται η πηγή.
2. Εφ' όσον δεν επιθυμείτε πλέον να λαμβάνετε τις ενημερώσεις του Γραφείου ΟΕΥ Βηρυτού, παρακαλείστε όπως αποστείλετε σχετικό μήνυμα στο ηλεκτρονικό ταχυδρομείο μας (ecocom-beirut@mfa.gr).
3. Τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα, που συλλέγονται από το Υπουργείο Εξωτερικών, παρέχονται από τα υποκείμενα αυτών εκουσίως και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για παροχή ενημέρωσής τους ή για στατιστικούς σκοπούς. Η διαχείριση και προστασία των προσωπικών δεδομένων υπόκειται στα οριζόμενα στο εθνικό, κοινοτικό και διεθνές δίκαιο, σχετικά με την προστασία του ατόμου από την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, όπως εκάστοτε ισχύει (Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την προστασία προσωπικών δεδομένων από το Υπουργείο Εξωτερικών: βλ. <http://www.agora.mfa.gr/prostasia-prosopikon-dedomemon>).
4. Οι πληροφορίες, που περιλαμβάνονται στην παρούσα ενημέρωση, προέρχονται τόσο από επίσημες πηγές (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία, Κεντρική Τράπεζα, ιστοσελίδες Υπουργείων και δημοσίων φορέων κ.α.), όσο και από ειδήσεις σε έντυπα και άλλα μέσα μαζικής ενημέρωσης. Το Γραφείο ΟΕΥ Βηρυτού τηρεί επιφύλαξη ως προς τις ειδησεογραφικές πηγές, για τις οποίες δεν εγγυάται την ακρίβειά τους.