



2018



Προοπτική αεροδρομίων

Η περίπτωση των Αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου

Κυριάκος Βασιλείου

ΤΜΧΙΠΗΛΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα περιφερειακά αεροδρόμια αποτελούν αναμφίβολα παραδείγματα προώθησης της περιφερειακής ανάπτυξης της περιοχής όπου βρίσκονται. Η δυναμική που διαθέτουν μπορεί να συντελέσει στην άμεσα ή έμμεσα οικονομική μεγέθυνση, στην κοινωνική ευημερία, στην βελτίωση της προσβασιμότητας, στην δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και στην αύξηση της ποιότητας ζωής των πολιτών της περιφέρειας που βρίσκεται το αεροδρόμιο. Τα παραπάνω πλεονεκτήματα είναι αναμφίβολα σημαντικά για όλες τις χώρες αλλά ιδιαίτερα για την Κύπρο και χώρες σαν αυτήν όπου η οικονομία της στηρίζεται ιδιαίτερα στον κλάδο του τουρισμού. Η Κύπρος με την ιδιαίτερη γεωμορφολογία της, η οποία αποτελείται από το ξηρό κλίμα και την μεγάλη έκταση ακτογραμμής με τις όμορφες παραλίες της προσελκύει κάθε χρόνο εκατομμύρια τουριστών. Έτσι τα 2 περιφερειακά αεροδρόμια της Κύπρου, Λάρνακας και Πάφου καλούνται όχι μόνο να συντελέσουν στην περιφερειακή ανάπτυξη αλλά και να υποστηρίξουν επαρκώς τον εισερχόμενο τουρισμό. Στην παρούσα εργασία αναλύονται τα χαρακτηριστικά των προαναφερθέντων αεροδρομίων της Κύπρου αλλά και πέντε αεροδρομίων του κόσμου όπου συγκρίνονται με τα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου. Επίσης προτείνονται δράσεις για την βελτίωση και την αναβάθμιση των αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου.

Λέξεις-κλειδιά: περιφερειακά αεροδρόμια, περιφερειακή ανάπτυξη, τουρισμός, Κύπρος, Λάρνακα, Πάφος

ABSTRACT

Regional airports undoubtedly conduce in regional development of the area they are located. Their dynamics can contribute directly or indirectly to economic growth, social well-being, improved accessibility, job creation and the quality of life of the citizens of the region at the airport. The above advantages are undoubtedly important for all countries, but especially for Cyprus and countries like the one where its economy relies heavily on tourism. Cyprus with its special geomorphology, which consists of the dry climate and the large coastline with its beautiful beaches, attracts millions of tourists each year. Thus, the two regional airports of Cyprus, Larnaca and Paphos are invited not only to contribute to regional development but also to adequately support incoming tourism. In this paper we analyze the characteristics of the aforementioned airports in Cyprus as well as five airports in the world compared to the airports of Larnaca and Pafos. Also, actions are proposed for the improvement and upgrading of Larnaca and Paphos airports.

Keywords: regional airports, regional development, tourism, Cyprus, Larnaca, Paphos

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	0
ABSTRACT	2
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΣΚΟΠΟΣ-ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	9
1.1 Σκοπός του θέματος.....	9
1.2 Στόχος του θέματος.....	10
1.3 Δομή της εργασίας.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	12
2.1 Οι αερομεταφορές στον χρόνο.....	12
2.2 Περιφερειακή Ανάπτυξη και ο ρόλος της στις αερομεταφορές	18
2.3 Η διαμόρφωση των αεροδρομίων.....	20
2.4 Οι εξελίξεις των αερομεταφορών σε Διεθνές Επίπεδο.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ.....	28
3.1 Γενικά.....	28
3.2 Ιστορική εξέλιξη των αεροδρομίων στην Ευρώπη και στον Κόσμο	28
3.3 Θεσμικό διεθνές πλαίσιο για τις αερομεταφορές.....	29
3.4 Η ιστορία του Bradley Airport.....	31
3.5 Η ιστορία του Perth Airport.....	37
3.6 Το αεροδρόμιο του Ανόβερο	45
3.7 Το αεροδρόμιο του Luton στο Λονδίνο.....	49
3.8 Το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης.....	57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ	65
4.1 Γενικά.....	65
4.2 Η σύγχρονη ιστορία των αερομεταφορών στην Κύπρο	65
4.3 Η σύγχρονη κατάσταση των αερομεταφορών στην Κύπρο	66
4.4 Νομοθετικό Πλαίσιο Αερομεταφορών στην Κύπρο.....	70
4.5 Το αεροδρόμιο της Λάρνακας	71
4.6 Το Αεροδρόμιο της Πάφου.....	76
4.7 Η συνεισφορά των αερομεταφορών στην εθνική οικονομία.....	78
4.8 Συμπεράσματα	90

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΗΣΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ.....	91
5.1 Γενικά.....	91
5.2 Δυναμική των αεροδρομίων	91
5.3 Σύγκριση Υποδομών Αεροδρομίων.....	102
5.4 Συμπεράσματα	109
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΣ	110
6.1 Γενικά.....	110
6.2 Δράσεις αναβάθμισης του Αεροδρομίου της Λάρνακας	110
6.3 Δράσεις αναβάθμισης του Αεροδρομίου της Πάφου	113
6.4. Δράσεις για αντιμετώπιση της εποχικότητας.....	114
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	116
Βιβλιογραφία	118

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1: . Μεγέθη Εμπορευματικών Αεροσκαφών μέχρι το 2012	16
Διάγραμμα 2: Όγκος Εμπορευματικής Κίνησης.....	17
Διάγραμμα 3 Επιβατική Κίνηση και Κίνηση Αεροσκαφών	33
Διάγραμμα 4: Επιβατική Κίνηση του Perth Airport	42
Διάγραμμα 5 : Επιβατική Κίνηση του Αεροδρομίου του Αννόβερο	49
Διάγραμμα 6: Επιβατική Κίνηση Luton	55
Διάγραμμα 7: Επιβατική Κίνηση Αεροδρομίου Κολωνίας-Βόννης.....	63
Διάγραμμα 8: Επιβατική Κίνηση Εσωτερικού και Εξωτερικού	69
Διάγραμμα 9: Αφίξεις Ταξιδιωτών Κατά Μέσο Ταξιδιού, 2000-2016	82
Διάγραμμα 10: Σύγκριση Δαπανών Τουρισμού και ΑΕΠ, 2014-2016	84
Διάγραμμα 11: Τοποθεσία Διαμονής Επισκεπτών	87
Διάγραμμα 12: Χώρα Προέλευσης Επισκεπτών	88
Διάγραμμα 13: Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης Bradley Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου	93
Διάγραμμα 14: Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης Perth Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου	95
Διάγραμμα 15: Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης Perth Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου	97
Διάγραμμα 16: Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης Luton Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου ...	99
Διάγραμμα 17: Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης αεροδρομίου Κολωνίας-Βόννης με τα αεροδρόμια της Κύπρου	101

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Στατιστικά Στοιχεία 10 ετών του Bradley Airport.....	33
Πίνακας 2: Δημοφιλές εσωτερικές διαδρομές από BDL (Ιούνιος 2016-Μάης 2017).....	34
Πίνακας 3: Οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες στο BDL (Αύγουστος 2016-Ιούλης 2017)	35
Πίνακας 4: Ετήσια στατιστικά επιβατών για το αεροδρόμιο του Perth	42
Πίνακας 5: Δημοφιλέστεροι εσωτερικοί προορισμοί από και προς το Perth Airport	43
Πίνακας 6: Δημοφιλέστεροι εξωτερικοί προορισμοί από και προς το Perth Airport.....	43
Πίνακας 7: Ετήσια Στατιστικά στοιχεία επιβατών για το αεροδρόμιο του Ανόβερο.....	48
Πίνακας 8: Στατιστικά στοιχεία του αεροδρομίου του Luton	54
Πίνακας 9: Δημοφιλέστερες διαδρομές από και προς το Luton (2016)	55
Πίνακας 10: Επιβατική κίνηση και αριθμός φορτίων στο αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης ...	61
Πίνακας 11: Μετακινήσεις Επιβατών από και προς την Κύπρο	68
Πίνακας 12: Επιβατική και Αεροπορική Κίνηση Αεροδρομίου Λάρνακας.....	74
Πίνακας 13: Επιβατική και Αεροπορική Κίνηση Αεροδρομίου Πάφου	78
Πίνακας 14: Κίνηση ανά μέσο μεταφοράς 2010-2015.....	79
Πίνακας 15: Στατιστικά και Οικονομικά Στοιχεία Τουρισμού	81
Πίνακας 16: Συμμετοχή του Τουρισμού στο ΑΕΠ (2014-2016).....	83
Πίνακας 17: Στατιστικά Στοιχεία Τουριστών 2013-2016	85
Πίνακας 18: Διανουχτερεύσεις Περιηγητών (2012-1016)	89
Πίνακας 19: Χώρα προέλευσης Περιηγητών στις Διανουχτερεύσεις (2012-2016)	89
Πίνακας 20: Σύγκριση του Bradley Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου.....	93
Πίνακας 21: Σύγκριση του Perth Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου.....	95
Πίνακας 22: Σύγκριση του Hannover Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου.....	97
Πίνακας 23: Σύγκριση του Luton Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου.....	99
Πίνακας 24: Σύγκριση του αεροδρομίου Κολωνίας-Βόννης με τα αεροδρόμια της Κύπρου....	101

ΕΙΚΟΝΕΣ

Εικόνα 1: Το αεροδρόμιο του Bradley	32
Εικόνα 2: Το αεροδρόμιο του Perth.....	38
Εικόνα 3: Το parking του αεροδρομίου του Αννόβερο	46
Εικόνα 4: Το Αεροδρόμιο του Αννόβερο	48
Εικόνα 5: Το αεροδρόμιο του Luton	52
Εικόνα 6: Το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης.....	60
Εικόνα 7: Η πρόσοψη του αεροδρομίου της Κολωνίας-Βόννης	61
Εικόνα 8: Πρώην Αερολιμένας Λάρνακας.....	73
Εικόνα 9: Νυν Αερολιμένας Λάρνακας.....	73
Εικόνα 10: Το Αεροδρόμιο της Πάφου	77
Εικόνα 11: Το Αεροδρόμιο της Πάφου	77

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Έχοντας φτάσει στο τέλος της εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας για το προπτυχιακό πρόγραμμα σπουδών των Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, θα ήθελα να ευχαριστήσω ορισμένους ανθρώπους οι οποίοι με βοήθησαν ο καθένας με τον τρόπο του ώστε να ολοκληρωθεί η εργασία αυτή.

Καταρχάς, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κύριο Σεραφείμ Πολύζο, ο οποίος μου έδωσε την ευκαιρία και την καθοδήγηση στο να μελετήσω και να ασχοληθώ με ένα ιδιαίτερα ενδιαφέρον και επίκαιρο θέμα, το οποίο σχετίζεται τόσο με την περιφερειακή ανάπτυξη αλλά και την οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας. Κατά την διάρκεια της εκπόνησης της εργασίας με συμβούλευε και με καθοδηγούσε με σκοπό και στόχο το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τον συνάδελφο Κώστα Παπά με τον οποίο πορευτήκαμε μαζί στην εκπόνηση των διπλωματικών μας εργασιών, ανταλλάσσοντας γνώσεις και πληροφορίες ο ένας προς τον άλλο, έτσι ώστε να παραδώσουμε και οι δύο το καλύτερο αποτέλεσμα που μπορούσαμε.

Τέλος, δεν θα μπορούσα να παραλείψω να ευχαριστήσω την οικογένεια μου για την υπομονή την οποία έδειξαν όχι μόνο τώρα αλλά όλα αυτά τα χρόνια φοίτησης μου στο Τμήμα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΣΚΟΠΟΣ-ΣΤΟΧΟΣ ΚΑΙ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

1.1 Σκοπός του θέματος

Έπειτα από την παρουσίαση των πιο κάτω στοιχείων, η εργασία θα καταλήξει στην ανάλυση μεσαίων περιφερειακών αεροδρομίων τόσο στην Ευρώπη όσο και σε άλλες χώρες του κόσμου. Επίσης θα γίνει ανάλυση των δύο αεροδρομίων της Κύπρου, τα οποία είναι της Πάφου και της Λάρνακας και θα συνεχίσουν προτάσεις για τυχόν βελτίωση στην οποία χρήζουν, έτσι ώστε να συμβάλουν τα δύο αεροδρόμια στην περιφερειακή ανάπτυξη της Κύπρου. Τα δύο αυτά αεροδρόμια θα συγκριθούν επίσης με άλλα μεσαία αεροδρόμια στον κόσμο, τα οποία αναφέρονται πιο αναλυτικά στο 3^ο Κεφάλαιο και είναι το αεροδρόμιο του Bradley στις ΗΠΑ, το Perth στην Αυστραλία, του Αννόβερο στην Γερμανία, το Luton Λονδίνου στην Αγγλία και το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης στην Γερμανία επίσης.

Πιο συγκεκριμένα, αφού παρουσιασθεί η πορεία των αερομεταφορών στην Κύπρο, θα γίνει μια αναφορά στην οποία θα αναφέρονται τα οικονομικά μεγέθη των αερομεταφορών στην Κύπρο, η συσχέτιση της περιφερειακής ανάπτυξης με τις αερομεταφορές και παρουσίαση υπάρχουσας κατάστασης των δύο αεροδρομίων Λάρνακας και Πάφου από πλευράς επιβατικής κίνησης, υποδομών και δυνατοτήτων.

Έχοντας δεδομένα τα στοιχεία τα οποία θα αναλυθούν και από άλλα μεσαία αεροδρόμια του κόσμου, στο πως συμβάλλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη του τόπου, θα γίνει μια σύγκριση μεταξύ των αεροδρομίων της Κύπρου και αυτών, προτείνοντας συγκεκριμένες δράσεις με σκοπό την βελτίωση της παροχής υπηρεσιών και κυρίως την συμβολή στην περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής, ενώ θα εξετασθεί και η περίπτωση αποκρατικοποίησης των αεροδρομίων.

Ο σκοπός της ανάλυσης της εργασίας αυτής είναι για να παρουσιάσουμε την σημαντικότητα ενός αεροδρομίου στο χώρο και στην χώρα καθώς επίσης και το πως ο ανταγωνισμός του ενός με το άλλο αεροδρόμιο μπορεί να συμβάλλει στην ανάπτυξη της χώρας.

1.2 Στόχος του θέματος

Η εργασία έχει ως στόχο να παρουσιαστούν διάφορα στοιχεία των δύο αεροδρόμιων της Κύπρου, στα οποία μπορεί να υπάρξει βελτίωση. Η άντληση πληροφοριών και από άλλα αεροδρόμια του Κόσμου θα βοηθήσουν στην μελέτη έτσι ώστε να παρατηρηθούν τυχόν θετικά ή αρνητικά στοιχεία τόσο στις υποδομές είτε σε άλλους τομείς των αεροδρομίων.

Μια σωστή μελέτη θα βοηθήσει τόσο στην ανάπτυξη-αναβάθμιση των αεροδρομίων αλλά και στην περιφερειακή ανάπτυξη της πόλης της Λάρνακας και της Πάφου, αλλά και γενικότερα και όλου του νησιού. Η Κύπρος που είναι ένα κράτος που η οικονομία της βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στον κλάδο του τουρισμού πρέπει να στοχεύει στην συνεχή στρατηγική ανάπτυξης των αεροδρομίων της, αφού αποτελούν σε μεγάλο βαθμό πόλο έλξης για τους τουρίστες που επισκέπτονται το νησί.

Πρέπει να αποτελεί ως στόχο μιας χώρας η ανάπτυξη των αερομεταφορών της, ο λόγος είναι διότι η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας στηρίζεται στον μεγαλύτερο βαθμό στην επικοινωνία των διαφόρων μερών του πλανήτη μέσω των τηλεπικοινωνιών αλλά των μεταφορικών μέσων. Πλέον στις μέρες μας, με την ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας τις τελευταίες δεκαετίες, καθίσταται εφικτή η οποιαδήποτε διακίνηση αγαθών, παραγωγικών συντελεστών και υπηρεσιών καθώς και η άμεση επαφή των ανθρώπων μεταξύ τους ώστε να συναφθούν-συντηρηθούν εμπορικό-οικονομικές σχέσεις μεταξύ τους. Η δυνατότητα πλέον στον κόσμο να μειώνεται οι αποστάσεις μέσω των μεταφορών, αλλά και το να υπάρχει η δυνατότητα ο άνθρωπος να διασχίσει ολόκληρη ήπειρο σε μερικές ώρες αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στην ενδυναμώσει σχέσεων μεταξύ κρατών, ανθρώπων αλλά και επιχειρήσεων.

Αντιλαμβανόμαστε με τα πιο πάνω και επαναλαμβάνουμε την σημαντικότητα των αερομεταφορών σε ένα τόπο. Αναφέρουμε ξανά ότι στόχος της εργασίας-έρευνας αποτελεί η ενδυνάμωση των αερομεταφορών στην Κύπρο και η βελτίωση τυχόν προβλημάτων που παρουσιάζονται στα δύο αεροδρόμια του κράτους, αυτό της Λάρνακας και αυτό της Πάφου. Δυο αεροδρόμια που με σωστές κινήσεις μπορούν να αποτελέσουν διασυνοριακά αεροδρόμια λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφικής θέσης της Κύπρου, όπου είναι σταυροδρόμι τριών ηπείρων, της Ευρώπης της Ασίας και της Αφρικής.

1.3 Δομή της εργασίας

Η εργασία διαρθρώνεται σε 6 επιμέρους κεφάλαια :

Στο παρόν *Κεφάλαιο 1* γίνεται μια πρώτη παρουσίαση το τι θέμα θα συναντήσει ο αναγνώστης στην εργασία το οποίο που είναι οι αερομεταφορές στο κόσμο και πιο αναλυτικά στην Κύπρο και στα δύο τις αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου.

Στο *Κεφάλαιο 2* γίνεται μια συνοπτική παρουσίαση των αερομεταφορών στον χρόνο, την ιστορία τους και πως εισήλθε στην ζωή μας ο κλάδος των αερομεταφορών. Στην συνέχεια μια συνοπτική αναφορά στο πως η περιφερειακή ανάπτυξη συμβάλει στον ρόλο των αερομεταφορών στον χώρο. Επίσης αναλύεται η διαμόρφωση ενός αεροδρομίου στον χώρο, καθώς και στο πως εξελίχθηκαν οι αερομεταφορές στον χρόνο σε Διεθνή Επίπεδο.

Στο *Κεφάλαιο 3* γίνεται αναφορά σε αεροδρόμια του κόσμου και της Ευρώπης. Πιο συγκεκριμένα αναλύονται στοιχεία τόσο στατιστικά όσο και πιο γενικά, για τα αεροδρόμια των Bradley, Perth, Hannover, Luton και Cologne-Bonn. Με τα συγκεκριμένα αεροδρόμια θα γίνει σύγκριση με τα δικά μας αεροδρόμια στην Κύπρο, Λάρνακας και Πάφου.

Στο *Κεφάλαιο 4* παρουσιάζονται και αναλύονται τα χαρακτηριστικά των δυο περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας αυτό της Λάρνακας και αυτό της Πάφου. Συγκεκριμένα αναλύονται η επιβατική κίνηση των δυο αεροδρομίων, η εποχικότητα κίνησης τουριστών στο νησί , γίνεται σύγκριση του ΑΕΠ της χώρας με τον κλάδο του τουρισμού, επίσης αναλύονται οι προτιμήσεις των τουριστών στα καταλύματα, δηλαδή πίες περιοχές προτιμούν οι τουρίστες που επισκέπτονται το νησί και τέλος παρουσιάζονται οι συνηθέστερες χώρες προέλευσης των τουριστών στο νησί.

Στο *Κεφάλαιο 5* αναλύονται και συγκρίνονται στατιστικά στοιχεία των αερολιμένων που παρουσιάζονται στο *Κεφάλαιο 3* με αυτά της Κύπρου. Επίσης γίνεται ανάλυση και σύγκριση των υποδομών των αεροδρομίων της Κύπρου με αυτά του *Κεφαλαίου 3*. Ο λόγος που γίνεται η σύγκριση είναι για να αντληθούν τυχόν θετικά στοιχεία από τα αεροδρόμια αυτά για την ορθότερη λειτουργία των αεροδρομίων της Κύπρου.

Στο *Κεφάλαιο 6* αποτελεί τον επίλογο της μελέτης, παρουσιάζοντας προτεινόμενες δράσεις για την αναβάθμιση των αεροδρομίων με βάση αυτών που αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1 Οι αερομεταφορές στον χρόνο

Η ανάγκη και ο πόθος για την πτήση ήταν εμφανής από την αρχαιότητα, και ειδικά στην Ελλάδα όπου υπήρξαν αναφορές για θεούς και ημίθεους ακόμα, που διάτεθαν την ικανότητα να πετούν. Η πρώτη ιπτάμενη μηχανή στον κόσμο φτιάχτηκε περίπου το 425 π.Χ. από ένα φίλο του μεγάλου φιλόσοφου Πλάτωνα, τον Αρχύτα Ταραντίνο, ο οποίος ήταν μαθηματικός και φιλόσοφος. Ο Ταραντίνος ονόμασε την μηχανή του περιστέρα ή πετομηχανή, η οποία λειτουργούσε με ένα σύστημα αεροπροώθησης και σε πείραμα που πραγματοποιήθηκε διένυσε απόσταση 200 μέτρων. Η εν λόγω μηχανή όταν έπεφτε στην γη δεν μπορούσε να ξανασηκωθεί, ενώ πιστεύεται ότι ήταν το πρώτο αεριωθούμενο αεροπλάνο, που πετούσε λόγω ενός μηχανισμού συμπίεσης του αέρα. Με λίγα λόγια σε αυτήν την περίπτωση της περιστέρας έχουμε μια μηχανή που λειτουργεί, με την χρήση της δύναμης του αέρα όταν συμπιέζεται, δηλαδή της αεροσυμπίεσης, και αυτό δεν αποτελεί μυθολογία. Η περιστέρα ή πετομηχανή λοιπόν, του Αρχύτα Ταραντίνου θα μείνει στην ιστορία, ως το γεγονός ότι πέταξε στον ελληνικό ουρανό αεροπλάνο έστω και για λίγο, το 425 π.Χ.

Πρώτος την θεωρία, όπου ένα όχημα μπορεί να είναι βαρύτερο από τον αέρα όταν πετάει διατύπωσε ο Βρετανός Σερ Τζορτζ Κέιλι, ο οποίος έζησε το πρώτο μισό του 19^{ου} αιώνα, η θεωρία του όμως έμεινε απραγματοποίητη λόγω του ότι δεν υπήρχαν οι κατάλληλοι κινητήρες. Έγιναν κάποιες πρώτες δοκιμές με ανεμόπτερα και ατμομηχανές, αλλά λόγω του υπερβολικού βάρους τους δεν μπόρεσαν να ανυψώσουν τα αεροσκάφη. Πιο επιτυχημένος στάθηκε ο Γάλλος μηχανικός Κλέμαν Αντέρ το 1890, με μια ιδιοφυή προσπάθεια, με το ιδιότυπο μονοπλάνο του με έλικα, το οποίο κατάφερε να πραγματοποιήσει πτήση απόστασης λίγων δεκάδων μέτρων.

Έπειτα από προσπάθειες που προαναφέρθηκαν φτάσαμε λοιπόν στην επιτυχή προσπάθεια των αδερφών Ράιτ που όλοι γνωρίζουμε. Ήταν οι πρώτοι που κατάφεραν να πετάξουν πραγματικά, αφού μελετούσαν και πρόσεχαν τις προσπάθειες Λιλιένταλ και τα μεθοδικά πειράματα του Σανίτ, με τον οποίο διατηρούσαν και προσωπική σχέση, έχοντας μελετήσει επίσης το βιβλίο του «Εξέλιξη των ιπτάμενων μηχανών». Οι αδερφοί Ράιτ, στις αρχές

του 20^{ου} αιώνα έκαναν επανειλημμένες προσπάθειες πτήσης με κατασκευές διάφορων ιπτάμενων μηχανών, που αρχικά χρησιμοποίησαν χαρταετούς, για να μελετήσουν την ευστάθεια τους και τους μηχανισμούς ελέγχου. Οι Ράιτ δεν πτοούνταν από τις ανεπιτυχείς προσπάθειες και συνέχισαν να πειραματίζονται με ανεμόπτερα που είχαν πηδάλια ελέγχου και επειδή οι γνώσεις τους δεν ήταν ακόμη αρκετές, μελέτησαν σε αεροδυναμική σήραγγα διάφορες κατασκευές τους. Στο ανεμόπτερο με το οποίο γίνονταν οι προσπάθειες πτήσης προστέθηκαν ουραία κινητά πτερύγια ευστάθειας και ελέγχου και πραγματοποιήθηκαν πολυάριθμες πτήσεις. Στην συνέχεια κατασκεύασαν έναν ελαφρό κινητήρα με δύο έλικες, με τη βοήθεια του συνεργάτη τους Τσαρλς Τέιλορ και τον τοποθέτησαν σε ένα νέο διπλανό, με εμπέτασμα δώδεκα μέτρων, όπου το ονόμασαν «Φλάιερ 1». Με το αεροπλάνο αυτό ο Όρβιλ Ράιτ πρώτος και ο αδερφός του Γουίλμπερ κατόπι πραγματοποίησαν στις 17 Δεκεμβρίου του 1903 τέσσερις πτήσεις μικρής διάρκειας, τις πρώτες πραγματικές ελεγχόμενες πτήσεις με κινητήρα στην ιστορία της αεροπορίας. Έπειτα με καλύτερο αεροπλάνο και κινητήρα, έχοντας κάνει και εξάσκηση στην οδήγηση, ο Γουίλμπερ Ράιτ κατόρθωσε το Σεπτέμβριο του επόμενου χρόνου να κάνει την πρώτη πτήση σε κλειστό κύκλο και μάλιστα τέσσερις περιφορές σε πέντε περίπου λεπτά. Η νέα κατασκευή τους ονομάστηκε «Φλάιερ 3», με καλύτερες προδιαγραφές από τα προηγούμενα, κατάφερε να πραγματοποιήσει το καλοκαίρι και φθινόπωρο του 1905 σημαντικές επιδόσεις, διανύοντας μεγάλες αποστάσεις χιλιομέτρων με ταχύτητα περίπου 61 χιλιόμετρα την ώρα. Στην Ευρώπη η πρώτη πτήση αεροπλάνου πραγματοποιήθηκε το 1906. Ο Αλμπέρτο Σάντος - Ντιμόν στην Μπαγκατέλ κέρδισε το χρηματικό βραβείο της Αερολέσχης της Γαλλίας, διανύοντας μια μικρή απόσταση σε χαμηλό ύψος.

Το 1920 εμφανίστηκαν νέες τεχνικές καινοτομίες στις αερομεταφορές, τροχί προσγείωσης και πτερύγια μεταβολής καμπυλότητας πτέρυγας. Βελτιώθηκε παράλληλα η αεροδυναμική μορφή ολόκληρου του αεροπλάνου και κατασκευάστηκαν τελειότεροι κινητήρες, όπως ο Κέρτις D - 12 που τοποθετημένος στα βρετανικά βομβαρδιστικά Φοξ τα έκανε ταχύτερα από τα σύγχρονά τους καταδιωκτικά. Οι υδρόψυκτοι ή αερόψυκτοι κινητήρες, απόχτησαν αεροδυναμικό σχήμα με καλύμματα που βελτίωσαν τις επιδόσεις. Μετά τον παγκόσμιο πόλεμο και συγκεκριμένα δεκαπέντε χρόνια μετά οι επιδόσεις των αερομεταφορών αυξήθηκαν, συγκεκριμένα η ταχύτητα των αεροπλάνων τριπλασιάστηκε, υπερβαίνοντας τα 600 χλμ. την ώρα, με το βρετανικό υδροπλάνο «Σουπερμαριν S-6B» (1931) με κινητήρα δεκαπλάσιας ισχύος από τα καταδιωκτικά του πολέμου και τα 700 χλμ. την ώρα, με το ιταλικό Μάκι (1934),

εφοδιασμένο με κινητήρα FIAT των 3.100 ίππων. Αυτή η είδους αυτονομίας των αεροπλάνων επέτρεψε να γίνουν μεγάλης απόστασης πτήσεις, μερικές από αυτές ήταν: με αεροπλάνο "ΒίκερςΒίμι" οι Βρετανοί Μπράουν και Άλκοκ πέταξαν χωρίς σταθμό τον Ιούνιο του 1919 πάνω από το Βόρειο Ατλαντικό, ενώ οι ομοεθνείς τους Ρος και Σμιθ πραγματοποίησαν την πρώτη πτήση μμεταξύ Αγγλίας και Αυστραλίας. Τρία χρόνια αργότερα οι Πορτογάλοι Κουτίνιο και Καμπρόλ πέρασαν το Νότιο Ατλαντικό. Πρώτοι πάνω από το Βόρειο Πόλο πέταξαν οι Αμερικανοί Μπένετ και Μπερντ, το Μάιο του 1926, με αεροπλάνο Φορντ, ενώ μετά από έναν περίπου χρόνο ο ΤσάρλςΛίντμπεργκ πραγματοποίησε το γνωστό εγχείρημα ,της χωρίς σταθμό πτήσης από τη Νέα Υόρκη στο Παρίσι, με μμονοπλάνο Ράιαν. Τρία χρόνια αργότερα οι Γάλλοι Μπελόντ και Κοστ πραγματοποιούσαν την αντίθετη διαδρομή, με ένα άνισων πτερύγων διπλανό Μπρεγκέ. «www.remaliacclub.gr».

Στα μέσα της δεκαετίας του 1970 μια νέα σελίδα ξεκινά για τις αερομεταφορές στον κόσμο, με την είσοδο στα δρομολόγια του γαλλοβρετανικού υπερηχητικού δελταπτέρυγου αεροπλάνου Κόνκορντ, το οποίο υπήρξε ένα λαμπρό τεχνικό επίτευγμα της ευρωπαϊκής αεροπορικής βιομηχανίας. Το Κόνκορντ είχε μεγάλο λειτουργικό κόστος με αποτέλεσμα να μην έχει τόσο μεγάλη εμπορική επιτυχία, παράλληλα και με την ενεργειακή κρίση και την συνεχή αύξηση των καυσίμων, καθώς και των σκόπιμων εμποδίων που δημιούργησαν οι ΗΠΑ στην είσοδο του Κόνκορντ στα αμερικάνικα αεροδρόμια λόγω του ισχυρού του θορύβου. Τα Κόνγκορντ συνέλαβαν σίγουρα στην προώθηση της ευρωπαϊκής τεχνολογίας, με την ταχύτητα ταξιδιού που είχαν που ήταν διπλάσια του ήχου. Το σημαντικότερο ίσως γεγονός στον τομέα των κατασκευών της πολιτικής αεροπορίας από τις αρχές της δεκαετίας του '70 ήταν η συγκρότηση της ευρωπαϊκής κοινοπραξίας Airbus, από τη γαλλική Aerospatiale, τη βρετανική British Aerospace και τη γερμανική DeutscheAirbus. Η σειρά των αεροπλάνων που κατασκευάστηκαν μπήκαν για τα καλά στην αγορά, με αποτέλεσμα να απειλήσουν τις μεγάλες κατασκευαστικές εταιρίες των Μακ Ντόνελ - Ντάγκλας και Μπόινγκ, να αναφερθεί ότι σε κάποια φάση εκτόπισαν από την δεύτερη θέση την Μακ Ντόνελ – Ντάγκλας και απείλησαν πολύ την ηγεμονία των Μπόινγκ. Τα Airbus, αθόρυβα, άνετα, ευέλικτα, ασφαλή και οικονομικά, παρουσίασαν πλήθος επαναστατικών καινοτομιών και επιβλήθηκαν σ' όλο τον κόσμο. Αρχικός τύπος ήταν το Airbus A 300 B (1972)· ακολούθησε το Airbus A 300 B4 (1974), του οποίου ο τύπος B4 - 200 έχει μέγιστο βάρος 165 τόνων και χωρητικότητα 336 επιβατών. Από το 1984 κατασκευάζεται το Airbus A 300 B4 - 600, ενώ ένα χρόνο νωρίτερα άρχισαν οι παραδόσεις του

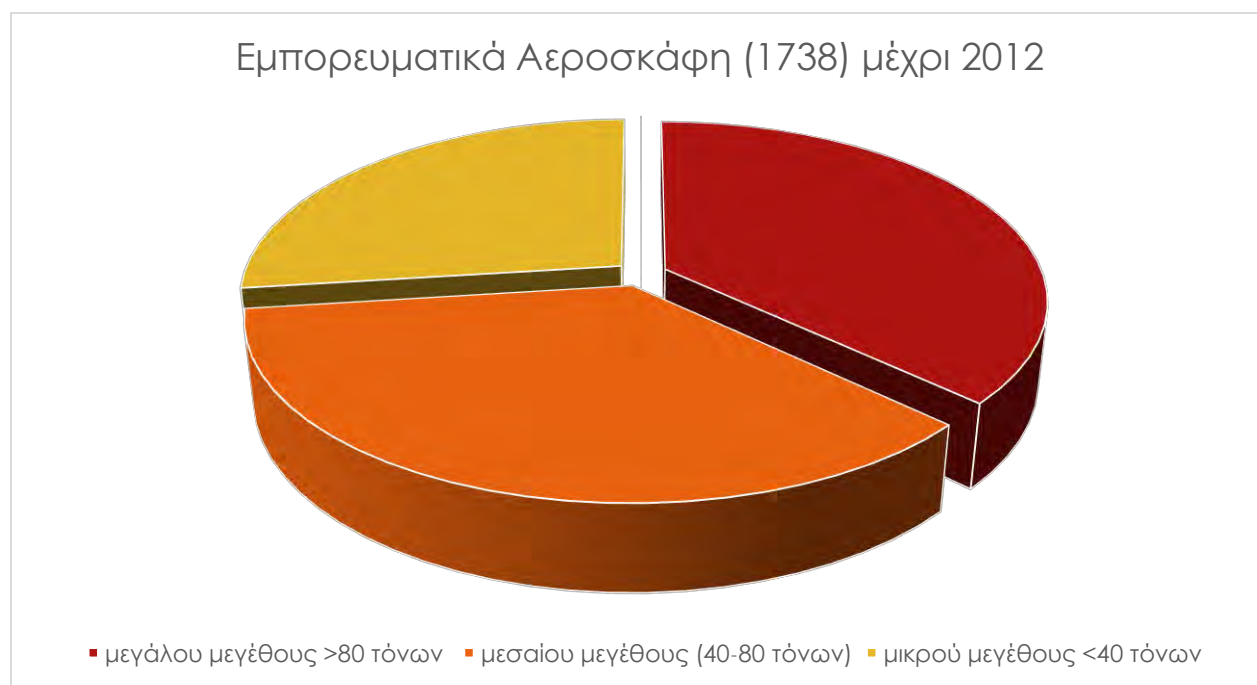
νέου Airbus A 310 - 200. Το 1985 παρουσιάστηκε το αεροπλάνο μμεγάλων αποστάσεων Airbus A 310 - 300, ενώ το 1991 – 92 ολοκληρώθηκε η παραγωγή του δικινητήριου Airbus A 330 και του τετρακινητήριου μεγάλων αποστάσεων Airbus A 340.

2.1.1 Επιβατικά και εμπορευματικά στοιχεία των αερομεταφορών στον χρόνο

Όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές θα παρατηρήσουμε ότι υπάρχει μια έξαρση σε αυτές την περίοδο της δεκαετίας του 1960, σε σχέση με τις υπόλοιπες μεταφορές, θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και οδικές. Αυτή η είδους έξαρση των επιβατών συνεχίστηκε και την περίοδο της δεκαετίας 1970-79, γεγονός που αποδεικνύει ότι υπάρχει πλέον μια είδους επανάσταση στο περιβάλλον των μεταφορών, πλέον ο κόσμος ξεκίνα να επιλέγει να συμβαδίζει με την μετεξέλιξη τους. Στην συνέχεια παρατηρείται ηπιότερη αύξηση την δεκαετία 1980-1989 της τάξης του 83% φτάνοντας στο τέλος του 1989 στον φανταστικό αριθμό για την τότε περίοδο του 1 δισεκατομμυρίου επιβατών (Σαμπράκος, 2002). Έκτοτε η επιβατική κίνηση αυξάνεται διαρκώς με μέσο όρο περίπου 6%-7% κατ' έτος και μόνες εξαιρέσεις τις χρονιές 1990-1991 και 2000-2001 (Προφυλλίδης, 2008). Σύμφωνα με στοιχεία του IOBE για το έτος 1997, η μεταφορά επιβατών αποτελούσε το 70% των συνολικών αερομεταφορών και το υπόλοιπο 30% αφορούσε εμπορεύματα και ταχυδρομείο ενώ το 2012 μετακινήθηκαν αεροπορικώς 2,4 δις επιβάτες (Bowen and Rodrigue, 2013). Αναφορικά με την Ευρώπη τώρα και συγκεκριμένα τα κράτη-μέλη της, σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Στατιστικής Υπηρεσίας (EUROSTAT), οι συνολικοί επιβάτες που μεταφέρθηκαν το 2004 (χρονιά των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα) ήταν 650 εκατ. δηλαδή 8,8% περισσότεροι απ' ότι το 2003. Απ' αυτούς το 24% αφορούσε εθνικές μεταφορές, το 42% ενδοκοινοτικές (E.E-25) και το υπόλοιπο 34% διεθνείς πτήσεις εκτός (E.E-25).

Οι εμπορευματικές αερομεταφορές ξεκίνησαν το 1910 από τις ΗΠΑ με την μεταφορά μικρής ποσότητας μεταξιδιού μεταξύ του Dayton και του Columbus. Ωστόσο οι πρώτες αερομεταφορές εμπορίου αφορούσαν κυρίως δέματα-γράμματα γενικά υπηρεσίες ταχυδρομείου και έλαβαν χώρα κυρίως στις ΗΠΑ. Μέχρι το 1925 είχε δημιουργηθεί ένα δίκτυο δρομολογίων αεροταχυδρομείου του οποίου η υποδομή αποτέλεσε την βάση για την μετέπειτα ανάπτυξη των εμπορευματικών αερομεταφορών της χώρας. Στην Ευρώπη τώρα σημαντική άνοδος των εμπορευματικών αερομεταφορών, εμφανίστηκε την περίοδο του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου καθώς ήταν αναγκαία η προμήθεια περιοχών με πολεμικό και προμηθευτικό υλικό. Για

παράδειγμα, πάνω από 650.000 τόνοι εμπορευμάτων μεταφέρθηκαν στα σύνορα Κίνας – Ινδίας για την υποστήριξη των εθνικιστών Κινέζων την περίοδο 1942-1945. Στις αρχές του 1970 ιδρύθηκαν δύο γνωστές εταιρείες η DHL και η FedEx οι οποίες παρείχαν υπηρεσίες ταχείας διανομής δεμάτων από πόρτα-σε-πόρτα. Από το γεγονός αυτό εμφανίστηκαν και τα «πλατύσωμα (wide-bodied)» αεροσκάφη τα όποια ναι μεν ήταν πιο αργά σε ταχύτητα, αλλά το μέγεθος τους μεγαλύτερο γιατί ήταν προτιμότερο να μεταφέρουν περισσότερο εμπόρευμα παρά να φτάνουν όσο πιο γρήγορα γίνεται στον προορισμό τους. Μέχρι το 2012 υπήρχαν 1738 αεροσκάφη για μεταφορά φορτίων εκ των οποίων το 37% ήταν μεγάλου μεγέθους (>80 τόνων), 36% μεσαίου μεγέθους (40-80 τόνων) και 27% μικρού μεγέθους (<40 τόνων). Η κύρια κατασκευάστρια αυτών των αεροσκαφών, η Boeing, σκοπεύει μέχρι το 2031 να υπάρχουν στην παγκόσμια αγορά 3200 τέτοια αεροσκάφη. Σύμφωνα με στοιχεία της EUROSTAT η Ευρώπη συγκεντρώνει στις εμπορευματικές μεταφορές περίπου το 10% του ΑΕΠ της και απασχολεί περίπου 10% άτομα στον τομέα αυτό. Ο κύριος όγκος της εμπορευματικής κίνησης παρατηρείται στα αεροδρόμια της Φρανκφούρτης (1300 τόνοι/έτος), του Λονδίνου (1050 τόνοι/έτος) και του Άμστερνταμ (950 τόνοι/έτος).



Διάγραμμα 1: . Μεγέθη Εμπορευματικών Αεροσκαφών μέχρι το 2012, Πηγή: ίδια επεξεργασία



Διάγραμμα 2: Όγκος Εμπορευματικής Κίνησης Ε.Ε. Πηγή: <http://www.eurostat.com> Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία, Ιδία επεξεργασία

Στους πιο πάνω πίνακες παρουσιάζονται όπως προαναφερθήκαμε, στατιστικά στοιχεία τα οποία παρουσιάζουν την εμπορευματική κίνηση στην Ε.Ε. Παρατηρούμε ότι μεγάλο ποσοστό στα αεροσκάφη που μεταφέρουν εμπόρευμα καταλαμβάνουν, τα αεροσκάφη μεσαίου μεγέθους, καθώς επίσης μεγάλο ποσοστό καταλαμβάνουν και αεροσκάφη μεγάλου μεγέθους. Στην συνέχεια στο επόμενο διάγραμμα παρουσιάζεται διάγραμμα στο οποίο, παρατηρούμε στοιχεία εμπορευματικής μεταφοράς τριών από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ευρώπης, της Φραγκφούρτης, του Λονδίνου και του Άμστερνταμ. Την πρωτιά καταλαμβάνει το αεροδρόμιο της Φραγκφούρτης, με 39% του όγκου της εμπορευματικής κίνησης και ακολουθούν το Λονδίνο με 32% και τρίτο το Άμστερνταμ με 29%.

2.2 Περιφερειακή Ανάπτυξη και ο ρόλος της στις αερομεταφορές

Για την οικονομική βελτίωση μιας περιοχής και παράλληλα των ατόμων τα οποία ζουν σε αυτή την περιοχή, συμβάλλει η Περιφερειακή Ανάπτυξη. Η «Περιφερειακή Ανάπτυξη» θεμελιώνεται πάνω στην ανάγκη των ατόμων αλλά και των ανθρώπινων κοινωνιών για οικονομική και κοινωνική βελτίωση, πρόοδο, αναβάθμιση, αλλαγή με όρους απόλυτους αλλά και σχετικούς. Η υστέρηση κάποιων χωρό-κοινωνιών ή κάποιων τμημάτων της κοινωνίας ενάντια σε άλλα, αποτελεί την έννοια του αστικού περιφερειακού προβλήματος. Ο όρος της Περιφερειακής ανάπτυξης είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με αυτό το πρόβλημα, στο οποίο πρόβλημα η περιφερειακή ανάπτυξη προσπαθεί να παρουσιάσει λύσεις για να εξαλειφτούν αυτές οι ανισότητες.

Ο όρος Περιφερειακή Ανάπτυξη, σημαίνει την αναγκαιότητα σύγκλησης των διαφόρων περιοχών μιας χώρας προς τον εθνικό μέσο όρο ενός ή περισσότερων κριτηρίων, τα οποία ή ορίζονται από τους φορείς άσκησης πολιτικής της χώρας ή είναι το αποτέλεσμα διεργασιών και λαϊκών απαιτήσεων που εκκινούν από την βάση και υπαγορεύονται προς τα άνω. Όταν γίνει μια ανάλυση Περιφερειακής ανάπτυξης, τα στοιχεία τα οποία θα κυριαρχήσουν στην περιοχή η οποία αναλύεται είναι πάντοτε η σχέση αντιπαράθεσης αποτελεσματικότητας και ισότητας.

2.2.1 Η Περιφερειακή ανάπτυξη ως στόχος πολιτικής

Όταν εμφανίζονταν παλιά ένα οικονομικό πρόβλημα σε μια περιοχή, δεν δινόταν καμιά σημασία στην χωροταξική διάσταση όταν γινότανε μελέτη για την βελτίωση των οικονομικών φαινομένων. Το γεγονός αυτό εύρισκε την δικαιολογία του βάση στην κύρια υπόθεση της παραδοσιακής οικονομικής θεωρίας, σύμφωνα με την οποία η λειτουργία του μηχανισμού της αγοράς συντελεί στην πλήρη κινητικότητα των συντελεστών παραγωγής ανάμεσα στις περιφέρειες. Με λίγα λόγια δηλαδή η ανάπτυξη γινότανε σε ένα στατικό οικονομικό περιβάλλον κόσμο, χωρίς διαστάσεις. Αρχικά αντέδρασε σε αυτή την θέση η Γερμανική Ιστορική Σχολή, όπου για αρχή αναγνώριζε την σημασία του χρόνου στην οικονομική ανάλυση. Ο χώρος εξακολουθούσε να μην λαμβάνεται, τουλάχιστον άμεσα, υπόψη. Ίσως γιατί πολλά θέματα χώρου μπορούσαν να εξετασθούν μέσα στο πλαίσιο που διαμόρφωνε η παραδοσιακή θεωρία. Για παράδειγμα, κόστος μετακίνησης προϊόντος και συντελεστής παραγωγής μπορούσαν να λαμβάνονται υπόψη βάση του συνολικού κόστους παραγωγής. Η εξοικονόμηση του χρόνου αποτελεί ένα βασικό πλεονέκτημα ενός τόπου εγκατάστασης, η οποία εξοικονόμηση συμβάλει

στην μείωση των καθυστερήσεων στην παράδοση του προϊόντος, το πρόβλημα του χώρου μπορεί να θεωρηθεί πρόβλημα του χρόνου. Κάτι ακόμα που επηρεάζει την παραμέληση του χώρου, είναι το γεγονός ότι πολλοί παράγοντες που προσδιορίζουν την χωροταξική διάρθρωση της οικονομικής δραστηριότητας είναι μη οικονομικοί (κοινωνιολογικοί, πολιτιστικοί, κλπ).

Η περιφερειακή επιστήμη για να επιλύσει τα προβλήματα που παρουσιάζονται στον χώρο, βρήκε αρχικά την θεωρητική βάση στις ήδη αναπτυγμένες από την οικονομική ανάλυση θεωρητικές κατασκευές της θεωρίας του διεθνούς εμπορίου και της ισόρροπης ανάπτυξης. Αυτές οι δύο περιπτώσεις ανάπτυξης υπαγόρευαν την πολιτική με την οποία θα ενισχυθούν οι υποδομές και έτσι με αυτό τον τρόπο θα προσελκύσουν επενδύσεις και θα ενισχυθούν εξαγωγικές επιχειρήσεις. Επίσης άλλες παλαιές καλά διατυπωμένες και παραδεκτές από την οικονομική φιλολογία θεωρίες τις οποίες χρησιμοποίησε δανειζόμενη από την κρατούσα οικονομική θεωρία η περιφερειακή επιστήμη, προωθούσαν τα κίνητρα για την αύξηση της κινητικότητας των συντελεστών παραγωγής και την ενδυνάμωση των επενδύσεων στις καθυστερημένες περιφέρειες.

2.2.2 Η συμβολή των περιφερειακών αεροδρομίων στην περιφερειακή ανάπτυξη

Τα περιφερειακά αεροδρόμια είναι αναμφίβολα ένα κομμάτι που συμβάλλει ιδιαίτερα στην περιφερειακή ανάπτυξη μιας περιοχής. Αποτελούν παράγοντες ανάπτυξης για μια χώρα και συνεισφέρουν με άμεσο ή έμμεσο τρόπο στην οικονομική μεγέθυνση, στην κοινωνική ευημερία, στην βελτίωση της προσβασιμότητας, στην δημιουργία θέσεων εργασίας και στην εν γένει αύξηση της ποιότητας ζωής. Για παράδειγμα για την Ελλάδα τα προαναφερόμενα είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας, λόγω της γεωμορφολογίας της η οποία είναι ιδιαίτερα ξεχωριστή, με τα πολλά μικρά νησιά και τους εκατομμύρια τουρίστες που προσελκύουν κάθε χρόνο. Με αυτό συμπεραίνουμε ότι τα νησιά της Ελλάδας καλούνται όχι μόνο να συντελέσουν στην περιφερειακή ανάπτυξη αλλά και να στηρίξουν επαρκώς τον εισερχόμενο τουρισμό. Στην εργασία αυτή θα αναλυθούν γενικότερα το πως περιφερειακά αεροδρόμια συμβάλλουν στην ανάπτυξη μιας περιοχής αλλά και τρόπους και προτάσεις με τις οποίες ένα υποανάπτυκτο αεροδρόμιο μπορεί να αποτελέσει τον κινητήριο μοχλό της περιφερειακής ανάπτυξης.

2.3 Η διαμόρφωση των αεροδρομίων

Τα αεροδρόμια ή αερολιμένες είναι μια σύνθετη διαμόρφωση χερσαίου χώρου που σχεδιάστηκε έτσι ώστε να εξυπηρετεί αεροσκάφη. Τα αεροδρόμια είναι είτε πολιτικά είτε πολεμικά είτε στρατιωτικά. Τα πολιτικά διακρίνονται σε κρατικά, ημικρατικά, κοινοτικά και ιδιωτικά.

Οι όροι αεροδρόμιο ή αερολιμένας αν και θεωρούμε ότι έχουν την ίδια σημασία εν τούτοις δεν την έχουν, οι δύο όροι διαφέρουν μεταξύ τους στην πραγματικότητα. Ο όρος αεροδρόμιο παραπέμπει περισσότερο στο στρατιωτικό κομμάτι και αποδίδεται με την απλή έννοια της διαμόρφωσης ενός χώρου εξυπηρέτησης αεροπλάνων. Ενώ ο όρος αερολιμένας αποδίδεται επιπρόσθετα προσδιορίζοντας αφενός τον χώρο εξυπηρέτησης των αεροπλάνων, αφετέρου και όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης επιβατών και μεταφοράς φορτίων, έτσι προσδιορίζει περισσότερο τα πολιτικά αεροδρόμια. Συνεπώς όλα τα αεροδρόμια δεν είναι αερολιμένες, ενώ όλοι οι αερολιμένες είναι αεροδρόμια. Κάθε αεροδρόμιο έχει έναν ή περισσότερους διαδρόμους προσγείωσης/απογείωσης (τροχοδρόμους - runway) και πίστα ελιγμών (apron) με διαδρόμους τροχοδρόμησης (taxiing) για την στάθμευση και εξυπηρέτηση των αεροσκαφών. Για να οργανώνεται καλύτερα ο χώρος των αεροδρομίων εκτιμάται ότι πρέπει να υπάρχουν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες. Τα πολιτικά αεροδρόμια, μπορούν να έχουν πέραν του ενός και άλλα κτήρια, τα οποία εξυπηρετούν υπηρεσίες του αεροδρομίου που αφορούν αεροσκάφη, επιβάτες και εμπορεύματα, π.χ. Έλεγχος εισιτηρίων και αποσκευών, έλεγχος διαβατηρίων, αίθουσες αναμονής, διαχωρισμός αφιχθέντων/αναχωρούντων επιβατών, εστιατόρια, μπαρ, καταστήματα, αποθήκες, υπόστεγα κτλ. Σε ένα αεροδρόμιο υπάρχουν και τα υπηρεσιακά κτήρια, τα οποία είναι ο Πύργος Ελέγχου Προσέγγισης και αναχώρησης, το πλέον ευδιάκριτο κτήριο σε ένα αεροδρόμιο (πολιτικό ή στρατιωτικό). Ο Πύργος Ελέγχου είναι το μέρος στο οποίο γίνεται η επικοινωνία με την οποία, ένα αεροσκάφος επιθυμεί να προσεγγίσει το αεροδρόμιο. Ο Πύργος Ελέγχου δίνει το έναυσμα για προσγείωση ή απογείωση. Αντίθετα, οι οδηγίες πτήσης προς αεροσκάφη που δεν προσεγγίζουν το αεροδρόμιο εξακολουθούν να δίνονται από το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής ή κέντρο ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Στα αεροδρόμια υπάρχουν ειδικές εγκαταστάσεις που στεγάζουν μμηχανήματα, μμηχανοκίνητο εξοπλισμό, διαλογή αποσκευών καθώς και υπόστεγα αεροσκαφών για συντήρηση, επισκευές κ.ά. Επίσης σε κάθε αεροδρόμιο υπάρχει πυροσβεστικός σταθμός. Ακόμα, μπορεί να υπάρχει και υπηρεσία τροφοδοσίας επιβατικών αεροσκαφών. Επίσης ένα αεροδρόμιο μπορεί να είναι και

ένας χώρος ψυχαγωγίας στον οποίο πέραν από τους επιβάτες κάποιος μπορεί να περάσει ευχάριστα τον ελεύθερο του χρόνο.

2.4 Οι εξελίξεις των αερομεταφορών σε Διεθνές Επίπεδο

Χαρακτηριστικό του 21^{ου} αιώνα ήταν η εξέλιξη της κερδοφορίας, αυτό επηρέασε όπως ήταν φυσικό και της αερομεταφορές. Από στοιχεία που υπάρχουν φανερώνουν ότι μεγάλη αύξηση στις αερομεταφορές υπήρξε στα τέλη του 20^{ου} αιώνα, η αυξημένη τουριστική μετακίνηση αποτελεί λόγο της αυξημένης αεροπορικής μετακίνησης των επιβατών. Στο τέλος της δεκαετίας του 1990 υπολογίζονταν ότι τα ξένα κεφάλαια ξεπερνούσαν το 70% της συνολικής κεφαλαιοποίησης των αερομεταφορέων. Από την ίδια τη φύση του αεροπορικού μέσου μετακίνησης (υψηλού κινδύνου σε περίπτωση βλάβης) επιβάλλεται η υψηλή τεχνολογία και συχνή ανανέωση του στόλου με αποτέλεσμα ταχύτερα να αλλάζει η οργανική σύνθεση του κεφαλαίου στον κλάδο, να πέφτει το ποσοστό κέρδους παρά την αύξηση της αεροπορικής μετακίνησης. Οι μεγάλες αυξήσεις στις τιμές των καύσιμων ήταν λόγος για τον οποίο υπήρξε επιβράδυνση της κερδοφορίας του κλάδου, επίσης και κοινωνικοπολιτικά γεγονότα επηρέασαν ιδιαίτερα την επιβατική μετακίνηση, ιδιαίτερα την τουριστική και την κερδοφορία του κλάδου.

Η 11/9 του 2000 ήταν σταθμός στην αεροπειρατεία, καθώς δύο αεροσκάφη με διαφορά λίγης ώρας έπεσαν σε σημεία κατατεθέν της Νέας Υόρκης των Η.Π.Α, τους δίδυμους πύργους και ακόμα ένα αεροσκάφος στην συνέχεια στο πεντάγωνο των Η.Π.Α. Πέραν από τα προαναφερόμενα γεγονότα μεγάλη κρίση στον κλάδο των αερομεταφορών διαδραμάτισαν και η ιμπεριαλιστικές επεμβάσεις στο Ιράκ. Όπως ήταν αναμενόμενο καταγράφηκε μια ζημιογόνος πορεία των αερομεταφορών την περίοδο 2001-2006.

Το ACI (Airport Council International) υπηρεσία με την οποία μελετούνται στοιχεία αερομεταφορών στον διεθνή χώρο, η ACI προβλέπει ότι μέχρι το 2025 σε διεθνές επίπεδο θα διπλασιαστούν οι επιβάτες με αεροπλάνα, υπολογίζοντας ότι θα ανέβει στους 9 δισ. επιβάτες ετησίως, από 4,2 δισ. το 2006, με προβλεπόμενη μέση ετήσια αύξηση περίπου 4%. Μεγαλύτερη αύξηση προβλέπει για την Ασία, με μέση ετήσια αύξηση 9%. Η μεγαλύτερη αύξηση (10,4% ετησίως) θα είναι για την Ινδία και ακολουθεί η Κίνα με 8,1% ετησίως. Υπολογίζει δε ότι μέχρι το 2025 η επιβατική αεροπορική κίνηση στην Ασία θα ξεπεράσει αυτή της Β. Αμερικής. Το 2005 μετακινήθηκαν 1,5 δισ. επιβάτες από τα αεροδρόμια της Β. Αμερικής έναντι 897 εκατ. επιβατών που μετακινήθηκαν από αυτά της Ασίας. Εκτός από την αυξημένη μετακίνηση

επιβατών προβλέπεται και αυξημένη τάση στην μεταφορά εμπορευμάτων. Μια μεγάλη βιομηχανία αεροσκαφών, η Airbus προβλέπει ότι η ζήτηση αεροσκαφών από την Ινδία θα ανέλθει στα 1.100 αεροσκάφη μέχρι το 2025, η οποία υπολογίζεται ότι θα αντιστοιχεί στο 4,9% της παγκόσμιας ζήτησης. Μια άλλη μεγάλη κατασκευάστρια εταιρία η Boeing εκτιμά ότι την επόμενη 20ετία οι εμπορευματικές αερομεταφορές θα παρουσιάσουν κατά μέσο όρο ετήσιο ρυθμό αύξησης κατά 6,1%, με πολύ μεγαλύτερο ρυθμό αύξησης κατά 10,8% στην ασιατική αγορά. Οι εκτιμήσεις αυτές ενδέχεται να παρουσιαστούν λόγω του ότι, Οι μεγαλύτεροι ρυθμοί αύξησης που παρουσιάζονται στην Ασία αναδεικνύουν νέους ενδιάμεσους κόμβους, μεταφέροντας το κέντρο βάρους από τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια στην περιοχή της Μέσης Ανατολής, όπου αναπτύσσονται μεγάλα επενδυτικά σχέδια και στις αεροδρομικές υποδομές, όπως στο Ντουμπαί.

Η αγορά της Κίνας στον τομέα των αερομεταφορών αποτελεί πεδίο έντονων ενδοϊμπεριαλιστικών αντιθέσεων ανάμεσα στις ΗΠΑ και την ΕΕ. Έκφραση αυτών των αντιθέσεων αποτελεί και η διαπάλη ανάμεσα στη Boeing και την Airbus για την κινέζικη αγορά. Ήδη η Boeing έχει κλείσει συμφωνίες με κινέζικες αεροπορικές εταιρίες για 150 αεροσκάφη B737, ενώ αντίστοιχη συμφωνία υπέγραψε και η Airbus για την προμήθεια 150 αεροσκαφών A320 σε κινεζικές εταιρίες, με τη δέσμευση ότι η Airbus θα δημιουργήσει γραμμή συναρμολόγησης για τα A320 στην Κίνα. Αυτή η δέσμευση ξεσήκωσε αντιδράσεις στις ΗΠΑ, τόσο γιατί η Airbus αποκτά μια προνομιακή πρόσβαση στην κινέζικη αγορά αερομεταφορών, αλλά και γιατί η μεταφορά υψηλής τεχνογνωσίας μπορεί να αξιοποιηθεί από την Κίνα και για στρατιωτικούς σκοπούς. Στις εμπορευματικές μεταφορές έχουν υπάρξει κοινοπραξίες μεταξύ των εταιριών των AirFrance με την ChinaSouthernAirlines και της Lufthansa με την ShenzhenAirlines.

Όσον αφορά τώρα την αεροπορική μετακίνηση στην Ευρώπη, σημειώνεται ότι δραστηριοποιούνται γύρω στις 130 αεροπορικές εταιρίες σε περίπου 450 αεροδρόμια της Ευρώπης. Το 2001 στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 15 κρατών μελών υπήρχαν 204 κύρια αεροδρόμια από τα οποία τα 30 ήταν μεγαλύτερα από τα υπόλοιπα και αντιστοιχούσε το 75% της επιβατικής κίνησης σε αυτά και το 90% της διεθνούς κίνησης, δηλαδή με προορισμούς εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στις αερομεταφορές απασχολούνται περισσότεροι από 400.000 άτομα.

Η συγκέντρωση στον κλάδο και ο έλεγχός του ουσιαστικά από ελάχιστες μεγάλες αεροπορικές εταιρίες είναι η βασική τάση των εξελίξεων, παρά το γεγονός ότι εξαιτίας της απελευθέρωσης εμφανίστηκαν εκατοντάδες μικρές αεροπορικές εταιρίες. Το 1978, πρώτο έτος εφαρμογής της «μεταρρύθμισης» στις ΗΠΑ, υπήρχαν 112 αερομεταφορείς εταιρίες, από τις οποίες το 1986 είχαν απομείνει μόνο 26. Η συγκέντρωση στις ΗΠΑ, όπου οι επτά μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες ελέγχουν το 87% της αγοράς, είναι πολύ μεγαλύτερη εκείνης στην ΕΕ, όπου οι επτά μεγαλύτερες εταιρίες συγκεντρώνουν το 47%. Οι τρεις μεγάλες «αεροπορικές συμμαχίες», η «StarAlliance», η «OneWorld» και η «SkyTeam», ελέγχουν το 62% της παγκόσμιας αγοράς. Συχνά φαινόμενα είναι και οι συγχωνεύσεις αεροπορικών εταιριών, καθώς και οι πτωχεύσεις εταιριών και οι εξαγορές τους. Στις Η.Π.Α περισσότερες από τις μισές μεγάλες αεροπορικές εταιρίες έχουν κηρύξει πτώχευση. Μερικές από αυτές είναι: «UnitedAirlines(η δεύτερη μεγαλύτερη, από το 2002), DeltaAirlines (τρίτη, από το 2005), Northwest(τέταρτη, από το 2005) και την USAirlines (έβδομη, από το 2002). Λόγοι για τους οποίους έφτασαν οι εταιρίες σε αυτό το σημείο ήταν: η μείωση του προσωπικού, η εντατικοποίηση της εργασίας, η μείωση των αποδοχών, ενώ τα ασφαλιστικά ταμεία που ήταν συνδεδεμένα με τις επιχειρήσεις διασώθηκαν από την κρατική παρέμβαση μέσω της σύστασης Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας, η οποία ανέλαβε την καταβολή των συντάξεων.

Στην Ευρώπη τώρα μερικές εταιρίες οι οποίες κήρυξαν πτώχευση είναι η Ελβετική Swissair, η Βελγική Sabena και η Βουλγαρική Balcan και πρόσφατα η Βρετανική εταιρία Monarch. Ένα μέρος των δραστηριοτήτων της Sabena και Swissair πέρασε σε δύο θυγατρικές εταιρίες, από τις οποίες δημιουργήθηκαν δύο μικρότερου μεγέθους αερομεταφορείς. Τις δραστηριότητες της Sabena ανέλαβε η DeltaAirTransport και μετονομάστηκε σε SNBrusselsAirlines. Η διαδικασία αυτή οδήγησε στην απόλυση 10.000 εργαζομένων. Το 2005 η VirginExpress, αεροπορική εταιρία «χαμηλού κόστους», συγχωνεύτηκε με την SNBrusselsAirline. Οι δραστηριότητες της Swissair πέρασαν στην Grossair, η οποία μετονομάστηκε σε Swiss. Η διαδικασία αυτή οδήγησε αρχικά στην απόλυση 11.000 εργαζομένων και στη συνέχεια ακόμη 3.000 εργαζομένων, για να εξαγοραστεί τελικά από τη Lufthansa. Πρόσφατα και συγκεκριμένα το 2015 η κρατικές αεροπορικές μεταφορές της Κύπρου βάζουν λουκέτο μετά από 68 χρόνια λειτουργίας, με αποτέλεσμα την απόλυση μεγάλου αριθμού εργαζομένων. Η AirFrance εξαγόρασε την ολλανδική KLM, ενώ συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο της Alitaliaκαι της Austrian. Η BritishAirways συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο της

Iberia. Η Lufthansa έχει μερίδιο στο μετοχικό κεφάλαιο της βρετανικής BMI και της Λουξεμβουργιανής Luxair, ενώ η σκανδιναβική SAS ελέγχει την ισπανική SpanAir και συμμετέχει στο μετοχικό κεφάλαιο της BMI. Πρόσφατα η Ryanair, η μεγαλύτερη εταιρία «χαμηλού κόστους», έκανε προσφορά εξαγοράς της AirLingus, κρατικού αερομεταφορέα της Ιρλανδίας. Από τις προαναφερόμενες συγχωνεύσεις φαίνεται να έχουν επωφεληθεί κατά κύριο λόγο οι εταιρίες των χωρών της Γαλλίας και Γερμανίας. Σε εξέλιξη βρίσκεται ο διεθνής διαγωνισμός για την ιδιωτικοποίηση της Alitalia. Το πιο ενδιαφέρον στοιχείο στο συγκεκριμένο διαγωνισμό είναι η δυναμική εμφάνιση, ως ενδιαφερόμενου αγοραστή, της Aeroflot, σε συνεργασία με την ιταλική τράπεζα Unicredit. Η Aeroflot συμμετέχει στην αεροπορική συμμαχία Skyteam, στην οποία επίσης συμμετέχει και ο όμιλος AirFrance-KLM. Οι άλλοι δύο βασικοί διεκδικητές της Alitalia είναι η ιταλική τράπεζα Mediobanca, η οποία συνεργάζεται με τα αμερικανικά κεφάλαια των MatlinPattersonGlobalAdvisers και TexasPacificGroup και η ιταλική CarloToto, η οποία ελέγχει την AirOne, τη δεύτερη σε μέγεθος ιταλική αεροπορική εταιρία.

Αναφορικά με τις εμπορευματικές μεταφορές παρατηρείται ότι αντιπροσωπεύουν το 0,1% των ενδοκοινοτικών εμπορευματικών μεταφορών. Την περίοδο 1995-2004 οι ενδοκοινοτικές μεταφορές παρουσιάζουν μια αύξηση γύρω στο 55%, το οποίο ποσοστό υπολογίζεται να αυξηθεί το 2020 και συγκεκριμένα να διπλασιαστεί.

Βάση των πιο πάνω εφαρμόζεται μια πολιτική στον κλάδο των αερομεταφορών που η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδίωκε, η οποία είναι το να δημιουργηθούν δύο ή τρεις μεγάλες και ανταγωνιστικές αερομεταφορές με τις υπόλοιπες να μετατρέπονται σε συμπληρωματικούς και περιφερειακούς αερομεταφορείς. Επίσης με τις παραπάνω εξελίξεις, δημιουργηθήκαν εταιρίες χαμηλού κόστους, όπου τώρα παρουσιάζεται υψηλός βαθμός συγκέντρωσης αυτών. Οι δύο μεγαλύτερες εταιρίες αυτής της κατηγορίας των αερομεταφορών χαμηλού κόστους έχουν το 55% των επιβατών που μετακινούνται από εταιρίες χαμηλού κόστους. Η Ryanair, ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας χαμηλού κόστους, το 2006 διακίνησε 42,5 εκατ. επιβάτες ενώ δέκα χρόνια πριν διακινούσε 3,7 εκατ. επιβάτες και ο αεροπορικός της στόλος ανέρχεται στα 120 αεροσκάφη. Παρόμοια εικόνα παρουσιάζει και η EasyJet, δεύτερη σε μέγεθος, η οποία το 2006 διακίνησε 33 εκατ. επιβάτες, ενώ δέκα χρόνια πριν διακινούσε 1,1 εκατομμύρια, σήμερα διαθέτει αεροπορικό στόλο 122 αεροσκαφών. Στην Ευρώπη το 25% των αεροπορικών μεταφορών διακινείται με εταιρίες χαμηλού κόστους ενώ στις Η.Π.Α. το 45%. Πολλοί από τους παραδοσιακούς

αερομεταφορείς έχουν δημιουργήσει ή εξαγοράσει αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους. Για τις εν λόγω εταιρίες σημαντικό να αναφερθεί ότι συνεργάζονται κυρίως με περιφερειακά αεροδρόμια με χαμηλούς φόρους και τέλη, (η Κομισιόν υποχρέωσε τη Ryanair να επιστρέψει 4 δισ. ευρώ, ως παράνομες επιδοτήσεις στο αεροδρόμιο Σαρλερουά του Βελγίου), με αποτέλεσμα οι υπηρεσίες στους επιβάτες να είναι περιορισμένες, εντατικοποιώντας τη χρήση των αεροπλάνων και περιορίζοντας τον αριθμό των εργαζομένων. Παράξενο όμως στις εταιρίες αυτές συμβαίνει, το γεγονός ότι χρησιμοποιούν συχνά ως πλήρωμα καμπίνας ανειδίκευτο προσωπικό, μερικά και ευκαιριακά απασχολούμενους (π.χ. φοιτητές).

2.4.1 Οι αερομεταφορές και η διεθνοποίηση της οικονομίας

Η δυνατότητα επικοινωνίας και η σύνδεση των διάφορων μερών του πλανήτη μέσω τηλεπικοινωνιών και μεταφορικών μέσων, συνέβαλαν στην παγκοσμιοποίηση της οικονομίας. Έτσι καθίσταται εφικτή η διακίνηση των αγαθών, παραγωγικών συντελεστών και υπηρεσιών καθώς και η άμεση επαφή των ανθρώπων μεταξύ τους ώστε να συναφθούν και να συντηρηθούν εμπορικό-οικονομικές σχέσεις. Οι παραπάνω δραστηριότητες συντελούνται στον χώρο, ο οποίος αποκτά έτσι την έννοια του τόπου στον οποίο εγκαθίστανται οι ανθρώπινες δραστηριότητες ενώ παράλληλα χαρακτηρίζεται και από την απόσταση που ενυπάρχει σε αυτόν και η οποία αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την ανάπτυξη των μεταφορών. Η απόσταση η οποία αποτελούσε εμπόδιο για την ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, έπαψε πλέον να υπάρχει με την εφαρμογή της αναγκαιότητας ύπαρξης μεταφορικού έργου, για παράδειγμα για την λειτουργία μιας βιομηχανικής μονάδας αναγκαίο είναι η μεταφορά της πρώτης ύλης της. Πέραν από την απόσταση, άλλο κομμάτι που επηρεάζει της τηλεπικοινωνίες και της μεταφορές, είναι το περιβάλλον του χώρου, καθώς είτε θα ευνοήσει την ανάπτυξη του είτε θα την δυσχεραίνει. Οι διαφορετικές συνθήκες προσπελασιμότητας και εγγύτητας κάθε περιοχής δημιουργούν θετικές ή αρνητικές προϋποθέσεις για ανάπτυξη της οικονομίας σε αυτή με αποτέλεσμα να συμβάλλουν και αυτές στην δημιουργία των περιφερειακών ανισοτήτων μεταξύ των περιοχών μιας Περιφέρειας, Χώρας, Ηπείρου κ.ο.κ.

Η Περιφερειακή Οικονομική είναι ο οικονομικός κλάδος που αναλύει τα παραπάνω ανάλογα είτε θετικά είτε αρνητικά.. Κατ' επέκταση τα γνωστικά του αντικείμενα αφορούν οικονομικά μεγέθη (Μικροοικονομία – Μακροοικονομία του Χώρου), διάρθρωση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (Οικονομική Αστικών Κέντρων), διαχείριση φυσικού

περιβάλλοντος (Οικονομική του Περιβάλλοντος) καθώς και ανάπτυξη δικτύων μεταφοράς πόρων και κεφαλαίων (Οικονομική των Μεταφορών). Για να αντιμετωπίζονται τυχόν προβλήματα στον χώρο, χρησιμοποιούνται τα πιο πάνω εργαλεία για να επέλθει η βέλτιστη λύση.

Τώρα όσον αφορά τις αερομεταφορές, τυχόν προβλήματα λύνονται από το οικονομικό εργαλείο της Οικονομικής των μεταφορών. Οι αερομεταφορές αποτέλεσαν επανάσταση στον τομέα των μεταφορών καθώς μείωσαν τις αποστάσεις λόγω της ταχύτητας και της υπέρβασης των περιορισμών του ανάγλυφου της επιφάνειας. Επίσης οι τεχνολογικές καινοτομίες που τις συνοδεύουν, προσδίδουν επιπλέον πλεονεκτήματα όπως την πραγματοποίηση δρομολογίων ημέρα και νύχτα, μεγαλύτερη ασφάλεια στην μεταφορά, υπερατλαντικές μεταφορές κ.α. Σημαντικό να αναφερθεί ότι μέσω των αερομεταφορών μπορούν να καλυφθούν αποστάσεις που με άλλα μέσα είναι πιο χρονοβόρα και πιο ακριβά.

Κάνοντας μια ιστορική αναδρομή, οι αερομεταφορές αναπτύχθηκαν λίγα χρόνια μετά την πρώτη πτήση των αδερφών Wright το 1903 και κυρίως μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Στην Ευρώπη οι πρώτες διεθνείς εμπορικές πτήσεις αερομεταφορών ξεκίνησαν το 1919 μεταξύ Αγγλίας και Γαλλίας, την χρονιά δηλαδή που υπογράφηκε και η συνθήκη του Παρισιού η οποία καθόριζε ότι κάθε χώρα έχει τον έλεγχο του εναερίου χώρου της, ενώ στην Αμερική το βάρος είχε δοθεί στο αεροταχυδρομείο το οποίο και χρηματοδοτούνταν από το κράτος. Αν και στην αρχή οι αερομεταφορές περιορίζονταν σημαντικά τόσο σε εμβέλεια όσο και σε χωρητικότητα των μέσων, τα επόμενα χρόνια και μέχρι την δεκαετία του 1950 είχαν γίνει σημαντικά βήματα στα οποία συντέλεσε η τεχνολογική ανάπτυξη. Έτσι κατασκευάστηκαν μεγαλύτερης χωρητικότητας αεροπλάνα, τα οποία, μακροχρόνια, αύξησαν τις οικονομικές τους αποδόσεις διεξάγοντας μεταφορές μεγάλων αποστάσεων σε πιο περιορισμένους χρόνους, σε σχέση με τις θαλάσσιες, τις σιδηροδρομικές ή τις οδικές μεταφορές.

Επίσης από την δεκαετία του 1940 ξεκίνησαν στην Αμερική οι αερομεταφορές επιβατών οι οποίες επεκτάθηκαν λίγο αργότερα και στην Ευρώπη. Για μια δεκαετία αποτελούσαν προνόμιο των λίγων όμως από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 και μετά έγιναν προσιτές για το ευρύ κοινό καθώς υπερτερούσαν των άλλων μέσων στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων (υπερατλαντικά ταξίδια). Το γεγονός αυτό αποτέλεσε βασικό παράγοντα ανάπτυξης του παγκόσμιου τουρισμού αλλά και στήριξε σε μεγάλο βαθμό την παγκοσμιοποίηση (Bowen and

Rodrigue, 2013). Τώρα όσον αφορά τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρούμε ότι, οι αερομεταφορές καλύπτουν σχεδόν όλη την επιφάνεια της Υφηλίου και επίσης καταφέρνουν να καλύπτουν αποστάσεις που άλλα μεταφορικά μέσα δεν μπορούν να τις καλύψουν. Το κόστος πλέον των αερομεταφορών έχει φτάσει σε ποσά τα οποία μπορεί να καλύψει μεγάλο ποσοστό καταναλωτών, έτσι οι μετακινήσεις με αυτές αυξάνονται συνεχώς καθώς και οι επιβάτες.

Ωστόσο τα τελευταία χρόνια επικρατεί μια σκεπτική για το πόσο ακόμα θα καλύπτονται αποστάσεις από αερομεταφορές, λόγω απειλών που εμφανίζονται στο προσκήνιο. Πρώτη απειλή αποτελεί το γεγονός ότι πλέον οι αεροπορικές εταιρίες δεν θα μπορούν να ανταπεξέλθουν οικονομικά στις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις για τεχνολογική αναβάθμιση του στόλου η οποία ήταν αυτή που βοήθησε στην ανάδυση τους τον προηγούμενο αιώνα. Σε αυτή τη κατάσταση συντελεί σημαντικά και ο αυξανόμενος ανταγωνισμός από τις εταιρίες χαμηλού κόστους. Δεύτερη απειλή αποτελεί η τιμή και η διαθεσιμότητα των καυσίμων παρόλο που κατά την περίοδο 1960-2000 αυξήθηκε η αποδοτικότητα τους έως και 70%. Τρίτη απειλή αποτελεί η τρομοκρατία η οποία εγείρει ζητήματα ασφάλειας. Ιδίως μετά τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001, όποτε και παρατηρήθηκε ύφεση στην επιβατική κίνηση για τουλάχιστον 2 χρόνια, η ανάγκη για αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας καθίσταται αναγκαία όσο ποτέ (Bowen and Rodrigue, 2013).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΕΠΟΧΗ

3.1 Γενικά

Στο παρακάτω κεφάλαιο θα παρουσιαστούν αεροδρόμια μεσαίου μεγέθους της Ευρώπης και του κόσμου, στα οποία επικρατεί μια ικανοποιητική προσέλευση επιβατών-τουριστών. Επίσης η ύπαρξη των παρακάτω αεροδρομίων δίνει μια άλλη δυναμική στην περιφερειακή ανάπτυξη των περιοχών τους. Ο λόγος που γίνεται αυτή η παρουσίαση-ανάλυση των αεροδρομίων αυτών, είναι γιατί στην συνέχεια της εργασίας θα γίνει μια σύγκριση αυτών των περιφερειακών αεροδρομίων με τα αεροδρόμια της Κύπρου (Λάρνακας και Πάφου), έτσι ώστε να προταθούν τρόποι με τους οποίους μπορούμε να αναβαθμίσουμε την υφιστάμενη κατάσταση των αεροδρομίων της Κύπρου.

3.2 Ιστορική εξέλιξη των αεροδρομίων στην Ευρώπη και στον Κόσμο

Σημαντικότερα κριτήρια για να θεωρείται ένα αεροδρόμιο καλό είναι να είναι ασφαλές, να είναι λειτουργικό και να είναι εύκολο σε πρόσβαση. Στον πλανήτη μας πλέον αυξάνονται συνεχώς οι ώρες που περνάει κάποιος στον αέρα, με τα αεροδρόμια να μην αποτελούν μόνο σταθμοί επιβίβασης και μετεπιβίβασης. Έχουν ως στόχο τους να αποτελούν, τα ίδια τα αεροδρόμια προορισμοί και σε αρκετές περιπτώσεις αξιοθέατα, έτσι ώστε να προσελκύουν περισσότερες αεροπορικές εταιρίες, αλλά και να δώσουν ένα επιπλέον κίνητρο σ' εμάς τους επιβάτες να επιλέγουμε τις πτήσεις και τα δρομολόγια που τα χρησιμοποιούν. Συγκριτικό πλεονέκτημα ενός αεροδρομίου συνεχίζει να είναι το shopping το οποίο φημίζεται για αυτό το αεροδρόμιο του Λονδίνου Heathrow, αλλά πλέον δεν αρκεί μόνο για να ενισχύει την δυναμική ενός αεροδρομίου. Η αρχιτεκτονική, το design, η τέχνη και φυσικά παροχές και υπηρεσίες πολύ διαφορετικές απ' αυτές που ξέραμε είναι στοιχεία που μπαίνουν στο παιχνίδι της δυναμικής ενός αεροδρομίου. Free internet και computers, business centers, δωρεάν ντους με dressing rooms, δωρεάν τηλεφωνικές κλήσεις, ειδικά rest lounges με plane seats, spa με πισίνες και γυμναστήρια, transit hotels που χρεώνουν με την ώρα, παιδότοποι, αίθουσες ψυχαγωγίας ανήκουν πλέον στις βασικές δραστηριότητες κάθε «φιλόδοξου» αεροδρομίου. Ένα αεροδρόμιο για να κάνει την

διαφορά, πρέπει να καταφέρει να εφεύρει τρόπους-παροχές οι οποίες ακόμη πιο εντυπωσιακές και μοναδικές όπως π.χ. αυτές του Changi Airport που βρίσκεται στην 1η θέση της λίστας. Οι έξι θεματικοί κήποι με πεταλούδες, κάκτους, ορχιδέες, ήλιους, τοπικά τροπικά φυτά και αρωματικά λουλούδια, αποτελούν τρόπος με τον οποίο κάποιος μπορεί να περάσει κάποιος σε ώρες που βρίσκεται σε αναμονή. λουλούδια είναι ένας μόνο από τους τρόπους να περάσει κανείς τις ατέλειωτες ώρες αναμονής. Το αεροδρόμιο της Σιγκαπούρης πέρα από όλα όσα προαναφέραμε μπορεί να προσφέρει επίσης δίωρες δωρεάν ξεναγήσεις στην πόλη, δωρεάν κινηματογραφικές προβολές, ενώ οι χώροι ψυχαγωγίας περιλαμβάνουν και ειδικές αίθουσες όπου μπορεί κανείς να ανακαλύψει το αθέατο κόσμος ενός αεροδρομίου μέσα από διαδραστικές προσομοιώσεις για όλα όσα συμβαίνουν στο έδαφος και στον αέρα, από τη διαχείριση των αποσκευών και τον πύργο ελέγχου μέχρι την προετοιμασία των γευμάτων εν πτήση. Τελευταία προσθήκη η τσουλθήρα ύψους 12 μέτρων, που αποτελεί πόλο έλξης για μικρούς και μεγάλους, και η υπηρεσία Speedpost Changi Service που σου δίνει τη δυνατότητα να ταχυδρομήσεις αντικείμενα που ξέμειναν στην τσάντα σου και απαγορεύεται να τα πάρεις μαζί σου στο αεροπλάνο αντί να ζήσεις την γνωστή πονεμένη ιστορία της κατάσχεσης που έχει συμβεί σε όλους μας. Οι προαναφερόμενοι αποτελούν έξυπνους τρόπους με τους οποίους ο επιβάτης απολαμβάνει ένα αεροδρόμιο, όχι μόνο ως χώρο επιβίβασης αλλά και ως αξιοθέατο.

3.3 Θεσμικό διεθνές πλαίσιο για τις αερομεταφορές

Το θεσμικό πλαίσιο των διεθνών μεταφορών καθορίστηκε το Σεπτέμβριο του 1944 με την υπογραφή της Σύμβασης του Σικάγο. Οι ΗΠΑ, των οποίων η καπιταλιστική παραγωγική δραστηριότητα δεν είχε υποστεί τις συνέπειες του Β' παγκοσμίου πολέμου αλλά αντίθετα αναδείχθηκαν στην κυρίαρχη ιμπεριαλιστική δύναμη, επεδίωκαν την πλήρη κατάργηση των αεροπορικών συνόρων και την πλήρη ελευθερία δράσης των αερομεταφορών. Οι υπόλοιπες χώρες στα πλαίσια της κρατικής προστασίας των εγχώριων αγορών τους υποστήριξαν τη θέσπιση συγκεκριμένων ρυθμίσεων.

Η Σύμβαση του Σικάγου, τελικά, προέβλεπε τις ακόλουθες ρυθμίσεις:

1. Κάθε χώρα θα έχει έναν εθνικό αερομεταφορέα.
2. Σε κάθε διεθνές ζεύγος πόλεων, δικαίωμα πτήσης θα είχαν αποκλειστικά και μόνο οι εθνικοί αερομεταφορείς των εμπλεκόμενων κρατών.

3. Κάθε εθνικός αερομεταφορέας σε κάθε γραμμή εδικαιούτο να μεταφέρει μέχρι το 50% της κίνησης στη γραμμή αυτή.

4. Το ύψος των κομίστρων στην κάθε γραμμή συναποφασίζόταν από τους δύο εμπλεκόμενους εθνικούς αερομεταφορείς.

Πρόκειται για ρυθμίσεις οι οποίες περιόριζαν τον ανταγωνισμό, τον κινητήριο μοχλό του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής, αλλά ήταν επιβεβλημένες από τις μεταπολεμικές ανάγκες αναπαραγωγής του κεφαλαίου. Η πορεία όμως του κεφαλαίου, της ανάπτυξης των αεροπορικών επιβατικών μετακινήσεων, τα προβλήματα διαχείρισης των κρατικών αερομεταφορέων όπως για παράδειγμα επιδότηση ελλειμμάτων σε συνθήκες που επέβαλαν το πέρασμα στη νεοφιλελεύθερη μορφή διαχείρισης, κατέστησαν ξεπερασμένες τις ρυθμίσεις συγκέντρωσης και συγκεντροποίησης της Σύμβασης του Σικάγου. Η διαδικασία άρσης των περιοριστικών ρυθμίσεων της Σύμβασης του Σικάγου ξεκίνησε από τις ΗΠΑ το 1978 μέσα από την απορύθμιση της συγκεκριμένης αγοράς (Deregulationact 1978), με την οποία καταργήθηκε κάθε υφιστάμενο νομικό εμπόδιο που αφορούσε:

α) Την έναρξη της δραστηριότητας κάθε ενδιαφερόμενου αερομεταφορέα.

β) Την πρόσβαση του κάθε αερομεταφορέα σε οποιονδήποτε προορισμό επιθυμούσε.

γ) Στον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής από τον κάθε αερομεταφορέα.

Η ΕΕ ακολούθησε σε αυτή τη διαδικασία με το «τρίτο πακέτο απελευθέρωσης» (Third package of liberation) το 1993.

Η «απελευθέρωση» των αερομεταφορών είχε ως αποτελέσματα τα εξής:

1. Μια νέα περίοδος συγκεντροποίησης στον κλάδο, μέσα από εξαγορές, συγχωνεύσεις, πτωχεύσεις και ιδιωτικοποιήσεις και ο έλεγχός του από ελάχιστες μεγάλες αεροπορικές εταιρίες.

2. Τη δημιουργία αεροπορικών εταιριών «χαμηλού κόστους».

3. Την επίθεση ενάντια σε κατακτήσεις των εργαζομένων του κλάδου. Ανατροπές εργασιακών σχέσεων, εντατικοποίηση, μείωση μισθών.

4. Την απελευθέρωση των υπηρεσιών επίγεια εξυπηρέτησης, τεχνικής συντήρησης και ελέγχου της παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, υποβάθμιση του ρόλου των εθνικών εναέριων συνόρων.

5. Τη μείωση, ακόμη και κατάργηση, της αεροπορικής σύνδεσης περιοχών με μικρή αεροπορική κίνηση. Για τους προορισμούς μικρών αποστάσεων επέδρασε και η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων, ιδιαίτερα αυτών με νέες «υψηλές ταχύτητες».
6. Τη διεύρυνση των κινδύνων αναφορικά με την ασφάλεια των πτήσεων.

3.4 Η ιστορία του Bradley Airport

Το αεροδρόμιο του Bradley Airport βρίσκεται στην New England της Αμερικής και είναι το δεύτερο μεγαλύτερο της πολιτείας αυτής. Το διεθνές αεροδρόμιο Bradley Airport είναι πολιτικό/στρατιωτικό αεροδρόμιο στο Hartford County και Connecticut και λειτουργεί υπό την αρχή αεροδρομίου του Connecticut.

Το αεροδρόμιο βρίσκεται περίπου στα μισά του δρόμου μεταξύ του Hartford και Springfield και επίσης ακόμα κάτι ιδιαίτερα σημαντικό, είναι ότι αποτελεί το πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο του Connecticut με 350 καθημερινές δραστηριότητες και το δεύτερο σε όλη την New England μετά το διεθνές αεροδρόμιο Logan της Βοστώνης. Οι μεγαλύτεροι επιβατικοί αερομεταφορείς στο Διεθνές Αεροδρόμιο του Bradley είναι οι εταιρείες Southwest Airlines, Delta Air Lines, JetBlue και American Airlines με μερίδια αγοράς 28%, 19%, 15% και 14%, αντίστοιχα. Ο αερολιμένας προσφέρει στην πολεμική αεροπορία των ΗΠΑ την στρατιωτική διευκόλυνση, για παράδειγμα φιλοξενεί το 103d Airlift Wing (103 AW) της Εθνικής Φρουράς του Connecticut Air.

Το 2015, το αεροδρόμιο του Bradley ήταν το 54^ο πιο πολυάσχολο αεροδρόμιο των Ηνωμένων Πολιτειών. Αρχικά χαρακτηρίστηκε ως η νέα πύλη της πολιτείας New England και φιλοξενεί το μουσείο αέρα της Νέας Αγγλίας και το μοναδικό συνέδριο FlightSimCon της Βόρειας Αμερικής για το Flight Simulation. Το 2016, η Bradley International ξεκίνησε το νέο της σήμα «love the journey», που σημαίνει αγαπώ το ταξίδι και είναι το σήμα κατατεθέν για το αεροδρόμιο της περιοχής. Επίσης περιλαμβάνεται στο Εθνικό Σχέδιο Συστημάτων Ολοκληρωμένων Αεροδρομίων της Ομοσπονδιακής Αεροπορικής Διοίκησης (FAA) για το 2017-2021, στο οποίο χαρακτηρίζεται ως κεντρική εμπορική υπηρεσία μεσαίου διανομέα. Η πρώην αλυσίδα καταστημάτων έκπτωσης Bradlees ονομαζόταν για το αεροδρόμιο, καθώς πολλές από τις πρώτες συνεδριάσεις προγραμματισμού πραγματοποιήθηκαν σε αυτό. Σημαντικό να αναφερθεί επίσης ότι το 1941 η γη του αεροδρομίου χρησιμοποιήθηκε από τον στρατό των ΗΠΑ για αεροπορικές ασκήσεις για τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Μέσα από αυτές τις

ασκήσεις πηρέ και το όνομα του, από τον 24χρονο Lt. Eugene M. Bradley που ανατέθηκε στην 64η Μοίρα Pursuit, ο οποίος πέθανε όταν το P-40 του είχε καταρρεύσει κατά τη διάρκεια ασκήσεων στις 21 Αυγούστου 1941.

Όσον αφορά τώρα τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, το Bradley Airport καλύπτει 2.432 στρέμματα και βρίσκεται σε υψόμετρο 53 μέτρων. Έχει τρεις ασφάλτους διαδρόμους, τους οποίους τα στοιχεία τους είναι: 6/24 είναι 9.510 με 200 πόδια (2.899 x 61 m). 15/33 είναι 6.847 με 150 πόδια (2.087 x 46 m). 1/19 είναι 4,268 με 100 πόδια (1,301 x 30 m). Κατά το έτος που έληξε στις 30 Ιουνίου 2011, ο αερολιμένας είχε 107.404 επιχειρήσεις αεροσκαφών, μέσος όρος 294 ημερησίως: 52% αεροπορική εταιρεία, 27% αεροπορικό ταξί, 17% γενική αεροπορία και 3% στρατιωτική. Στα αεροδρόμια αυτά εγκαταστάθηκαν 56 αεροσκάφη: 52% αεριωθούμενο, 30% στρατιωτικά, 12% πολυκινητήρια, 4% ελικόπτερα και 2% μονοκινητήρια. Στην συνέχεια θα παρουσιαστούν πίνακες στους οποίους θα αναλύονται στατιστικά στοιχεία του αεροδρόμιου, επιβατικά των δέκα τελευταίων χρόνων αλλά και ποιες αεροπορικές εταιρίες έχουν την μεγαλύτερη κίνηση στο αεροδρόμιο του Bradley το τελευταίο έτος.

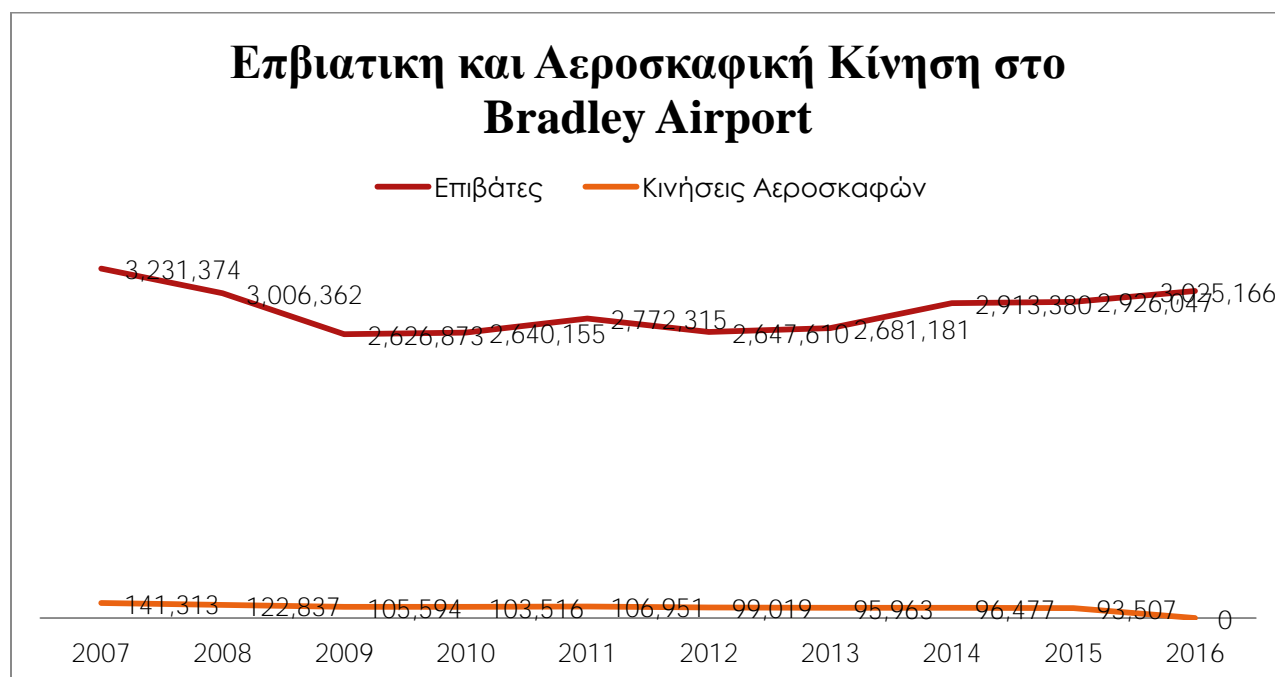


Εικόνα 1: Το αεροδρόμιο του Bradley, Πηγή: www.shutterstock.com

Πίνακας 1: Στατιστικά Στοιχεία 10 ετών του Bradley Airport

Χρόνος	Επιβάτες	Διαφορά %	Κινήσεις Αεροσκαφών	Διαφορά %
2007	3,231,374	-	141,313	-
2008	3,006,362	-0,07	122,837	-13
2009	2,626,873	-0,13	105,594	-14,03
2010	2,640,155	+0,01	103,516	-1,96
2011	2,772,315	+0,05	106,951	+3,31
2012	2,647,610	-0,05	99,019	-7,41
2013	2,681,181	+0,02	95,963	-3,08
2014	2,913,380	+0,08	96,477	+0,53
2015	2,926,047	+0,006	93,507	-3,07
2016	3,025,166	+0,04	-	-

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Bradley_International_Airport, Ιδία Επεξεργασία



Διάγραμμα 3 Επιβατική Κίνηση και Κίνηση Αεροσκαφών, Πηγή: <http://en.wikipedia.org/wiki/Bradley> , ίδια επεξεργασία

Στους πιο πάνω πίνακες παρουσιάζονται στατιστικά στοιχεία του αεροδρομίου του Bradley για τα έτη 2007 μέχρι 2016. Συγκεκριμένα παρουσιάζονται οι επιβάτες που επέλεξαν το αεροδρόμιο και οι κινήσεις των αεροσκαφών τα τελευταία δέκα έτη. Αναφορικά με τους επιβάτες παρατηρούμε ότι υπάρχει μια μεγάλη πτώση στην κινητικότητα τους στο αεροδρόμιο την περίοδο 2009 – 2014. Η κίνηση των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο μειώνεται χρόνο με τον χρόνο όπως παρατηρούμε στο διάγραμμα πιο πάνω.

Παρακάτω παρατίθεται πίνακας στον οποίο βλέπουμε τους πιο δημοφιλείς προορισμούς προς το αεροδρόμιο του Bradley για το έτος που διανύουμε, συγκεκριμένα από τον Ιούνιο του 2016 μέχρι τον Μάιο του 2017 οι πιο συχνές εσωτερικές διαδρομές από το BDL και από τον Αύγουστο του 2016 μέχρι τον Ιούλιο του 2017 βλέπουμε τις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες στο BDL.

Πίνακας 2: Δημοφιλές εσωτερικές διαδρομές από BDL (Ιούνιος 2016-Μάης 2017)

Σειρά	Αεροδρόμιο	Επιβάτες	Μεταφορείς
1	Atlanta, Georgia	302,310	Delta
2	Baltimore, Maryland	271,140	Southwest
3	Charlotte, North Carolina	258,800	American
4	Orlando, Florida	237,180	Delta, JetBlue, Southwest, Spirit
5	Chicago–O'Hare, Illinois	223,320	American, United
6	Washington–National, D.C.	173,810	American, JetBlue
7	Detroit, Michigan	160,440	Delta
8	Tampa, Florida	136,660	JetBlue, Southwest
9	Fort Lauderdale, Florida	126,410	JetBlue, Southwest
10	Washington–Dulles, D.C.	117,790	United

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Bradley_International_Airport , Ίδια Επεξεργασία

Πίνακας 3: Οι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες στο BDL (Αύγουστος 2016-Ιούλης 2017)

Σειρά	Αεροδρόμιο	Επιβάτες	Ποσοστό (%)
1	Southwest Airlines	1,603,000	26.60%
3	American Airlines	1,079,000	17.91%
2	Delta Air Lines	1,069,000	17.74%
4	JetBlue	859,000	14.20%
5	United Airlines	406,000	6.74%
—	Άλλες αεροπορικές εταιρίες	1,045,000	16.82%

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Bradley_International_Airport, Ιδία Επεξεργασία

3.4.1 Μελλοντικές κατασκευές του αεροδρομίου

Πιο πάνω έχουν αναφερθεί οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου και τα χαρακτηριστικά της τοποθεσίας του. Πιο κάτω θα αναλύσουμε τις αλλαγές στις οποίες θα υποβληθούν οι υποδομές του αεροδρομίου, έτσι ώστε να ενδυναμώσουν την εικόνα του και να συμβάλουν τόσο στην αναβάθμιση του αεροδρομίου αλλά και στην περιφερειακή ανάπτυξη της περιοχής.

Η κατασκευή και η αναβάθμιση του αεροδρομίου, αποτέλεσε θέμα συζήτησης στις 3^{ης} Ιουλίου του 2012, το Τμήμα Μεταφορών του Connecticut δημοσίευσε μια εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, στην οποία περιγράφεται λεπτομερώς μια πρόταση για την αντικατάσταση του τώρα κενού τερματικού σταθμού B, η πρόταση αντικατάστασης ζητεί τα εξής:

- Κατεδάφιση του τερματικού σταθμού Murphy και του υπάρχοντος κτιρίου των διεθνών ατυχημάτων.
- Κατασκευή ενός νέου τερματικού σταθμού B, με δύο προσφορές που θα περιλάμβαναν συνολικά 19(δεκαεννέα) πύλες, δύο από τις οποίες θα μπορούσαν να φιλοξενήσουν διεθνή αεροσκάφη ευρείας πλευράς.
- Να συμπεριληφθεί μιας νέα μονάδα Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Επιθεώρησης στο νέο τερματικό.
- Κατασκευή νέου εργοστασίου κεντρικής μονάδας
- Μετεγκατάσταση του οδοστρώματος του τερματικού σταθμού B και της οδογέφυρας αναχώρησης.
- Αναπροσαρμογή της οδού Schoephoester. και,

- Κατασκευή ενός νέου γκαράζ επτά(7) επιπέδων και ενοποιημένη ενοικίαση αυτοκινήτου, προσθήκη 2.600 δημόσιων χώρων στάθμευσης και 2.250 χώροι ενοικίασης αυτοκινήτων.

Η πρόταση για αναβάθμιση του αεροδρομίου απαιτεί ένα τριφασικό πρόγραμμα κατασκευής:

- Την κατεδάφιση του υφιστάμενου τερματικού σταθμού Β,
- Την ευθυγράμμιση ξανά των επιφανειακών οδών
- Την κατασκευή νέας εγκατάστασης γκαράζ / ενοικιαζόμενου αυτοκινήτου

Η αρχική φάση εκτιμάται ότι θα κοστίσει μεταξύ 630 και 650 εκατομμυρίων δολαρίων.

Επίσης :

- Την κατασκευή τμήματος του τερματικού σταθμού Β και του άνω οδοστρώματος που θα πραγματοποιηθεί σε μια δεύτερη φάση, με εκτιμώμενη ημερομηνία ολοκλήρωσης του 2018.
- Την κατασκευή του τελικού τμήματος του Τερματικού Β και του ανώτερου οδοστρώματος που θα πραγματοποιηθεί σε μια τρίτη φάση, με εκτιμώμενη ημερομηνία ολοκλήρωσης του 2028.

Σημαντικό να αναφερθεί ότι οι πραγματικές ημερομηνίες ολοκλήρωσης ενδέχεται να διαφέρουν λόγω της χρηματοδότησης και της ζήτησης.

Αναφορικά με τις μεταφορές από και προς το αεροδρόμιο να αναφερθεί ότι, τα τρένα Amtrak εξυπηρετούν τόσο τους κοντινούς σταθμούς Windsor Locks και Windsor. Η γραμμή Hartford, η οποία αναμένεται να αρχίσει να λειτουργεί το 2018, θα αυξήσει την ταχύτητα, τη συχνότητα και την αξιοπιστία των αμαξοστοιχιών κατά μήκος του διαδρόμου. Επί του παρόντος, δώδεκα(12) τρένα εξυπηρετούν καθημερινά το σταθμό Windsor Locks. Αυτό αναμένεται να αυξηθεί σε τριάντα δύο (32) το 2018 και εβδομήντα (70) έως το 2020. Τα σχέδια απαιτούν ότι κάθε αμαξοστοιχία στο σταθμό Windsor Locks να αποτελείται με μια σύνδεση λεωφορείου απευθείας προς και από το τερματικό σταθμό. Οι υπάλληλοι έχουν συζητήσει σχέδια για την κατασκευή σταθερής σιδηροδρομικής σύνδεσης προς το αεροδρόμιο έτσι να διευκολύνεται η μεταφορά τους από και προς αυτό. Η μεταφορά με λεωφορείο ως μέσο μεταφοράς εξυπηρετείται από την διαδρομή μετάβασης Connecticut 34, που παρέχει τοπική υπηρεσία που συνδέει το Bradley με το Windsor και το Hartford. Η διαδρομή 30 (το "Bradley Flyer") παρέχει γρήγορη εξυπηρέτηση στο κέντρο του Hartford.

3.5 Η ιστορία του Perth Airport

Το αεροδρόμιο το οποίο θα μελετηθεί τώρα είναι το αεροδρόμιο του Perth, είναι εγχώριο και διεθνές αεροδρόμιο που εξυπηρετεί την περιοχή του Perth, η οποία είναι πρωτεύουσα και μεγαλύτερη πόλη της Δυτικής Αυστραλίας. Βρίσκεται σε προάστιο με το ίδιο όνομα και εμπίπτει στα όρια της Πόλης του Swan. Από το 1997, λειτουργεί από την Perth Airport Pty Limited, μια ιδιωτική εταιρεία (πρώην Westralia Airports Corporation Pty Ltd), με 99ετή μίσθωση από την κυβέρνηση της Κοινοπολιτείας. Σημαντικό να αναφερθεί ότι το αεροδρόμιο του Perth θεωρείται ως το πιο ευπροσάρμοστο αεροδρόμιο της Αυστραλίας. Το αεροδρόμιο Perth είναι μια ιδιωτική εταιρεία με πάνω από το 75% των μετοχών που κατέχονται προς όφελος των αυστραλιανών υπαλλήλων. Είναι το τέταρτο πιο πολυάσχολο αεροδρόμιο στην Αυστραλία και εξυπηρετεί τους προορισμούς της Αυστραλίας και του Ινδικού Ωκεανού, καθώς και το Γιοχάνεσμπουργκ, τη Ντόχα, το Ντουμπαί, το Αμπού Ντάμπι, το Γκουανγκζού και το Χονγκ Κονγκ.

Ο αερολιμένας σημείωσε έντονη αύξηση των επιβατών του κατά τα πρώτα δώδεκα χρόνια του 21ου αιώνα, κυρίως λόγω της παρατεταμένης έκρηξης εξόρυξης του κράτους και της αύξησης της κίνησης από διεθνείς αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους. Κατά το έτος που έληξε τον Ιούνιο του 2012, ο αερολιμένας Perth παρουσίασε αύξηση των επιβατών κατά 11,7% διεθνώς και 6,9% εγχώρια, με αποτέλεσμα συνολική αύξηση κατά 10,3%, τα συγκεκριμένα στοιχεία θα τα παρατηρήσουμε και στους πιο κάτω πίνακες που θα παρατεθούν. Οι αριθμοί των επιβατών τριπλασιάστηκαν κατά τα 10 έτη από το 2002 έως το 2012, με περισσότερα από 12,6 εκατομμύρια άτομα να ταξιδεύουν μέσω του αεροδρομίου το 2012. Από το 2012, η εκκαθάριση της εξόρυξης από τη ζήτηση τόσο για ενδοκοινοτικές όσο και για διακρατικές υπηρεσίες, μειώνοντας από 9,9 εκατομμύρια (έτος που λήγει τον Ιούνιο 2013) σε 9,5 εκατομμύρια το (έτος που λήγει τον Ιούνιο του 2016). Η αύξηση του αριθμού των επιβατών από το 2012 εξηγείται εξ ολοκλήρου από την επέκταση των διεθνών δρομολογίων από την πόλη. Η πρώτη έκρηξη εξόρυξης το 1979 είχε 679.000 επιβάτες που χρησιμοποίησαν το αεροδρόμιο, αυτός ο αριθμός ταξιδεύει τώρα από το αεροδρόμιο κάθε δεκαοκτώ ημέρες. Σημειώνεται ότι το 2012, η Αυστραλιανή Επιτροπή Ανταγωνισμού και Καταναλωτών, θεώρησε το αεροδρόμιο του Perth ως το χειρότερο αεροδρόμιο στην Αυστραλία έπειτα από την δημοσίευση της αξιολόγησης που έκανε γι' αυτό. Η κριτική της αξιολόγησης έγινε από την γνώμη των αεροπορικών εταιριών που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο. Η ίδια έκθεση το αξιολόγησε ικανοποιητικό και σαφώς βελτιωμένο για το δεύτερο συνεχόμενο έτος. Ωστόσο, λόγω των πρόσφατων επεκτάσεων και

έργων, απονεμήθηκε στο αεροδρόμιο το τιμητικό όνομα ως Capital City της χρονιάς από την Αυστραλιανή Ένωση Αεροδρομίων στην εθνική τους διάσκεψη το 2016.



Εικόνα 2: Το αεροδρόμιο του Perth, Πηγή: www.ausbt.com.au

3.5.1. Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες του Perth Airport

Το αεροδρόμιο του Perth έχει τέσσερις κύριους τερματικούς σταθμούς και ένα ακόμα πιο μικρό τερματικό. Στην ανατολική πλευρά του αεροδρομίου (θέση του μελλοντικού ενοποιημένου τερματικού σταθμού) είναι, ο τερματικός σταθμός ένα (T1). Ο T1 είναι ο διεθνής τερματικός σταθμός που εξυπηρετεί πτήσεις που ξεκινούν ή αναχωρούν εκτός Αυστραλίας, με πέντε δρομολόγια και συνολικά οκτώ πύλες, συμπεριλαμβανομένου ενός συστήματος ράμπας πολλαπλών προσβάσεων που επιτρέπει διπλή επιβίβαση αεροσκαφών, συμπεριλαμβανομένων

των Boeing 777 και Airbus A380. Ο διεθνής τερματικός σταθμός φιλοξενεί επίσης τις εγχώριες αεροπορικές εταιρείες όπως η Compass Airlines η οποία φιλοξενείται από τη δεκαετία του 1990 και η Virgin Australia που φιλοξενήθηκε από το 2001 έως το 2002. Η τελευταία αεροπορική εταιρεία που αναφέρθηκε άνοιξε αργότερα μια εσωτερική προβλήτα στο δυτικό άκρο του T1 στις 22 Νοεμβρίου 2015. Το αποκλειστικό σπίτι της Virgin Αυστραλία, διαθέτει 12 νέες πύλες και 14 θυρίδες ελέγχου εισιτηρίων, μερικές από τις οποίες θα μοιράζονται με διεθνείς δυνατότητες. Υπάρχουν επί του παρόντος τρεις χώροι στο αεροδρόμιο του Perth τριών επίσης μεγάλων εταιριών στον κόσμο. Συγκεκριμένα το Perth Airport περιλαμβάνει το σαλόνι της Emirates, την αίθουσα Singapore Kris και το Qantas Captains Club της Singapore Airlines. Το σαλόνι της Emirates υποβλήθηκε πρόσφατα σε αναβάθμιση, η οποία περιλαμβάνει ένα δεύτερο επίπεδο και προσφέρει άμεση επιβίβαση στο αεροσκάφος Airbus A380.

Ο δεύτερος τερματικός σταθμός (T2) βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα του T1. Η Virgin Australia Regional and Alliance ξεκίνησε τις δραστηριότητές της από το τερματικό σταθμό στις 2 Μαρτίου 2013 ενώ η Tiger μετακόμισε τις δραστηριότητές της στις 23 Απριλίου 2013. Οι περιφερειακές εταιρείες Express Airlines ξεκίνησαν να χρησιμοποιήσουν το Terminal 2 όταν η αεροπορική εταιρεία ξεκίνησε τις υπηρεσίες της στις 28 Φεβρουαρίου 2016 στις Esperance και Albany.

Στην δυτική πλευρά του αεροδρομίου βρίσκεται το εσωτερικό κτίριο του τερματικού, το οποίο χωρίζεται σε δύο τερματικούς σταθμούς, ο ένας εκ των οποίων αυτός του τερματικού σταθμού T3. Ο τερματικός σταθμός 3 (T3) έχει πέντε θύρες και συνολικά εννέα πύλες. Από τις 23 Νοεμβρίου 2015, χρησιμοποιείται από την Jetstar, παρόλο που ορισμένες υπηρεσίες της Qantas λειτουργούν επίσης από τον εν λόγω τερματικό σταθμό. Ο T3 ήταν η προηγούμενη θέση για την Virgin Australia όπου και είχε ένα σαλόνι δικό της στον χώρο αυτό, τον οποίο χώρο χρησιμοποιείται από την πρώην Ansett Golden Wing Club / Alliance Airlines Lounge. Ο όμιλος Qantas έχει αποκλειστική χρήση και των δύο T3 και T4 από την κίνηση της Virgin Australia στην T1.

Ο τερματικός σταθμός T4 αποτελεί αποκλειστικά τον τερματικό σταθμό της εταιρίας Qantas. Τον χώρο τον διαχειρίζεται ο όμιλος Qantas και είναι αφιερωμένος στις εγχώριες δραστηριότητες της Qantas, της QantasLink και της θυγατρικής της Jetstar. Το τερματικό έχει τέσσερις jetways και συνολικά εννέα πύλες. Έχει δύο σαλόνια τα οποία φιλοξενούν, το The

Qantas Club, το οποίο επεκτάθηκε τον Μάρτιο του 2013 για να φιλοξενήσει επιπλέον 140 επιβάτες και το Qantas Domestic Business Lounge, το οποίο άνοιξε τις πύλες του στις 26 Αυγούστου 2014. Το γενικό σχέδιο αεροδρομίου του Perth περιγράφει πως αυτά τα τερματικά πρέπει να κατεδαφιστούν και να αντικατασταθούν από νέες οικιακές εγκαταστάσεις ανατολικά του T1. Στο Βόρειο τμήμα τερματικού χρησιμοποιείται κυρίως από αεροσκάφη τσάρτερ, κυρίως για εταιρείες εξόρυξης, όπως υπηρεσίες πτητικής υπηρεσίας προς απομακρυσμένες επιχειρήσεις.

Να αναφερθεί επίσης ότι οι πτήσεις εξυπηρετούνται από δύο διαδρόμους: τον κύριο διάδρομο με χαρακτηριστικά 3444 m × 45 m (11,299 ft × 148 ft) και τον δευτερεύον διάδρομο με χαρακτηριστικά, 2,163 m × 45 m (7,096 ft × 148 ft). Μετά από ένα έργο διάρκειας 10 μηνών, ανοίχτηκε ένας ανοικοδομημένος σταυρός διαδρόμου στις 21 Οκτωβρίου 2005. Οι αναβαθμίσεις περιλάμβαναν σημαντικές εργασίες ενίσχυσης και διεύρυνση των κόμβων στροφής για να εξυπηρετούνται τακτικές λειτουργίες από αεροσκάφη ευρείας ατράκτου, συμπεριλαμβανομένου του Airbus A380. Το αεροδρόμιο του Perth ανήκει στο FIR της Μελβούρνης, το οποίο διαχειρίζεται το κέντρο της Μελβούρνης και λειτουργεί από την Airservices Australia.

Η πρόσβαση στους Τερματικούς σταθμούς 3 και 4 γίνεται μέσω της οδού Tonkin και του Dunreath Drive. Οι τερματικοί σταθμοί 1 και 2 είναι προσβάσιμοι μέσω της εθνικής οδού Tonkin και του Airport Drive. Όλοι οι τερματικοί σταθμοί εξυπηρετούνται από ορισμένους ιδιωτικούς διαχειριστές λεωφορείων ναύλωσης, στους οποίους μπορεί κάποιος να προσεγγίσει μέσω των μεγάλων ξενοδοχείων CBD. Η Transperth χρησιμοποιεί τη διαδρομή 935 στο Kings Park μέσω του Belmont Forum και του Perth City και της διαδρομής 40 προς τον σταθμό λεωφορείων της Elizabeth Quay μέσω του σταθμού λεωφορείων Great Eastern Highway και Victoria Park, τόσο από τον τερματικό σταθμό 4 όσο και από τη διαδρομή 380 προς την Perth City μέσω του Belmont Forum από τον τερματικό σταθμό 1. Το αεροδρόμιο δεν εξυπηρετείται επί του παρόντος με σιδηρόδρομο, ωστόσο η κατασκευή του συνδέσμου Forrestfield-Airport θα συνδέει το αεροδρόμιο με τη γραμμή Midland. Η κατασκευή ξεκίνησε το 2016, με το άνοιγμα της γραμμής το 2020.

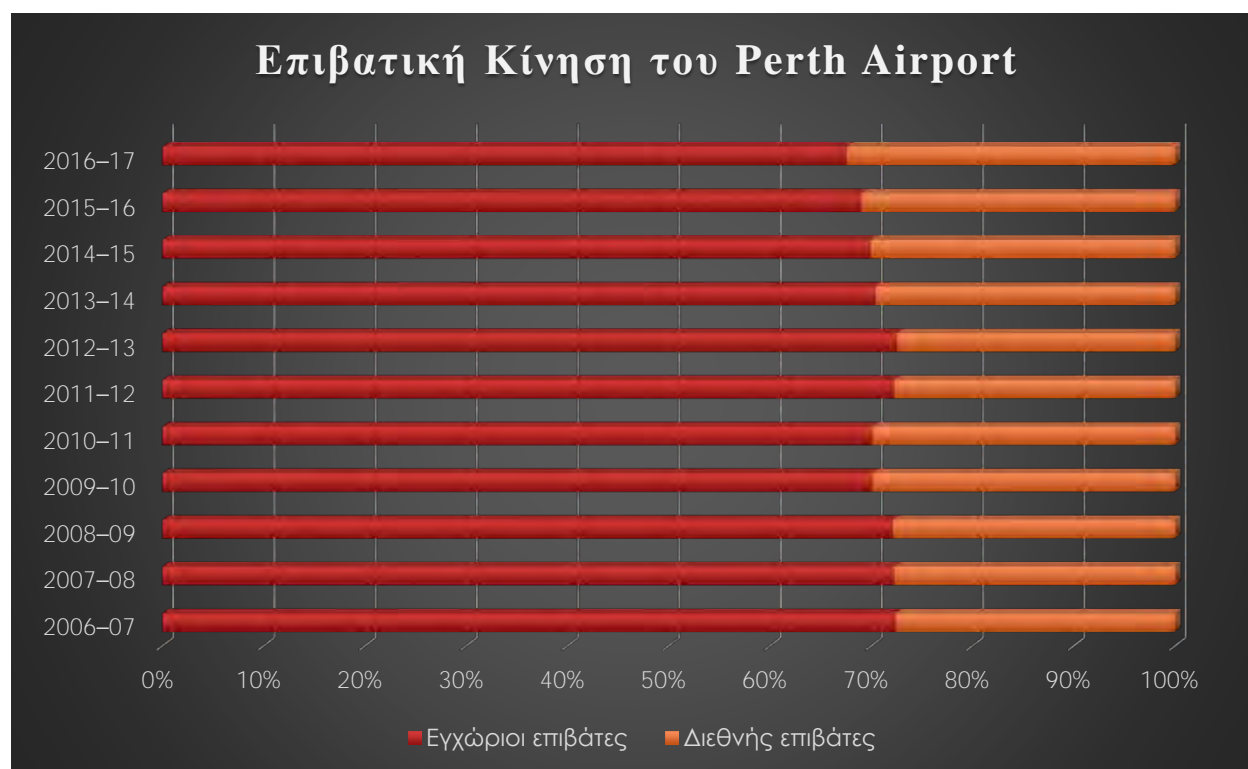
Κάτι ακόμα στο οποίο είναι καλό να αναφερθούμε είναι ότι, υπάρχουν δύο ειδικοί χώροι εντοπισμού στο αεροδρόμιο του Perth. Ο διεθνής τερματικός σταθμός T1 στεγάζει ένα κατάστρωμα παρατήρησης στο επίπεδο 3 για να προβάλλει τα αεροσκάφη αναχώρησης και άφιξης και διαθέτει μηχανήματα αυτόματης πώλησης, τουαλέτες και FIDS. Η δεύτερη περιοχή

κηλίδας είναι στη δυτική πλευρά που αντιτίθεται στο όριο του διαδρόμου 03 που βρίσκεται κατά μήκος του Dunreath Drive. Η δημόσια περιοχή προβολής έχει ένα καταφύγιο με τη μορφή του τμήματος σώματος ενός Boeing 747, και εμφανίζει πληροφορίες για το ιστορικό της αεροπορίας, το οποίο μπορεί να εκμεταλλευτεί ένας επιβάτης κατά την αναμονή του στο αεροδρόμιο. Άλλες υπηρεσίες που διαθέτει το αεροδρόμιο του Perth είναι η υπηρεσία ελεύθερης πρόσβασης στο διαδίκτυο. Συγκεκριμένα από τον Μάιο του 2014, οι τερματικοί σταθμοί T1 International, T2 Regional και T3 Domestic διαθέτουν δωρεάν σύνδεση wi-fi που τρέχει σήμερα από το iiNet. Είναι προσβάσιμο σε όλες τις περιοχές αναχώρησης και άφιξης. Επί του παρόντος, το T4 Qantas Domestic διαθέτει επίσης δωρεάν Wi-Fi από την Qantas. Ο Royal Automotive Club της WA διαθέτει μια ειδικά σχεδιασμένη μονάδα εκπαίδευσης οδηγών, η οποία είναι η μοναδική στο είδος της στο αεροδρόμιο του Perth. Βρίσκεται προς τα ανατολικά του σημερινού διεθνούς σταθμού T1 στην οδό Grogan. Το RAC Driving Center βρίσκεται σε πάνω από τριάντα εκτάρια γης.

Στην συνέχεια θα αναλυθούν παρακάτω στατιστικά στοιχεία του αεροδρομίου του Perth τα οποία στοιχεία, όπως και του Bradley airport στο οποίο αναφερθήκαμε πιο πάνω θα μας βοηθήσουν για την σύγκριση τους με τα αεροδρόμια της Κύπρου (Λάρνακας και Πάφου). Στον πρώτο πίνακα συγκεκριμένα αναλύεται ο συνολικός αριθμός των επιβατών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα. Ο αριθμός των επιβατών να σημειωθεί ότι αυξήθηκε κατά μέσο όρο κατά 5,8% ετησίως από το 1998-99, με το 70% της επιβατικής κίνησης στο αεροδρόμιο να οφείλεται σε εγχώριες μετακινήσεις.

Έτος	Εγχώριοι επιβάτες	Διεθνής επιβάτες	Σύνολο
2006–07	5,785,370	2,191,721	7,977,091
2007–08	6,474,249	2,477,820	8,952,069
2008–09	6,759,279	2,599,969	9,359,248
2009–10	7,010,711	2,981,877	9,992,588
2010–11	7,644,447	3,245,081	10,889,528
2011–12	9,140,418	3,492,160	12,632,578
2012–13	9,990,727	3,763,677	13,664,394
2013–14	9,843,341	4,118,239	13,961,580
2014–15	9,790,464	4,193,740	13,984,204
2015–16	9,506,043	4,253,127	13,759,170
2016–17	9,216,600	4,405,171	13,621,771

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Perth_Airport, ίδια Επεξεργασία



Διάγραμμα 4: Επιβατική Κίνηση του Perth Airport, Πηγή: <https://en.wikipedia.org/wiki/Perth>, ίδια επεξεργασία

Από το πιο πάνω γράφημα θα παρατηρήσουμε ότι οι εγχώριοι επιβάτες είναι σαφώς περισσότεροι από τους διεθνείς, επίσης παρατηρούμε και στον πίνακα ότι οι επιβάτες που επισκέπτονται το αεροδρόμιο του Perth τόσο εγχώριοι όσο και διεθνείς είναι ένας

ικανοποιητικός αριθμός, συγκεκριμένα μέσος όρος επιβατών ανά χρόνο στο αεροδρόμιο είναι 12,879,422. Στην συνέχεια παρουσιάζονται και οι κύριοι προορισμοί των επιβατών από και προς το αεροδρόμιο.

Σειρά	Αεροδρόμιο	Επιβάτες	Αλλαγή %
1	Melbourne	2,160,700	-2.2
2	Sydney	1,798,900	-0.1
3	Brisbane	1,062,000	+4.3
4	Karratha	695,200	-3.7
5	Adelaide	616,400	-1.3
6	Port Hedland	488,700	+7.6
7	Newman	369,000	-17.8
8	Broome	300,300	-5.9
9	Kalgoorlie	216,900	-0.1
10	Darwin	181,000	+6.1

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Perth_Airport, ίδια Επεξεργασία

Σειρά	Αεροδρόμιο	Επιβάτες	Αλλαγή %
1	Singapore, Changi	1,124,742	+6.0
2	Indonesia, Denpasar	896,951	+4.7
3	Malaysia, Kuala Lumpur–International	623,595	+25.3
4	United Arab Emirates, Dubai	442,848	-10.8
5	Hong Kong Hong Kong	223,638	-1.3
6	New Zealand, Auckland	213,471	+9.4
7	Qatar, Doha	202,254	+2.8
8	United Arab Emirates, Abu Dhabi	160,137	+9.1
9	South Africa, Johannesburg–O.R. Tambo	149,885	+8.4
10	Thailand, Bangkok–Suvarnabhumi	132,320	+9.3

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Perth_Airport, Ιδία Επεξεργασία

3.5.2 Σχέδια αναδιάρθρωσης του αεροδρομίου

Στο αεροδρόμιο του Perth έχουν μελετηθεί και θα εφαρμοστούν δύο σχέδια δράσης, του 2014 και του 2024, παρακάτω θα γίνει μια συνοπτική αναφορά και στα δύο. Στο πρώτο σχέδιο δράσης του 2014 αναφέρεται πως το αεροδρόμιο Perth προχωρά σε μια σειρά νέων εξελίξεων στο τερματικό σταθμό, οι οποίες τελικά θα δουν όλες τις διεθνείς και εγχώριες δραστηριότητες ενοποιημένες στην τρέχουσα διεθνή τερματική περιοχή T1, μετονομαζόμενη στο Airport Central. Αναμένεται να ολοκληρωθεί γύρω στο 2020. Κατά συνέπεια, βασικές εξελίξεις για τον αερολιμένα που περιγράφονται στο γενικό σχέδιο περιλαμβάνουν την κατασκευή μιας νέας διεθνούς αποβάθρας στο ανατολικό άκρο του T1, η προοδευτική επέκταση του T2 για την κάλυψη της ζήτησης και ένα νέο εγχώριο τερματικό σταθμό που θα βρίσκεται στα ανατολικά της σημερινής T1. Στο τελικό στάδιο της ενοποίησης όλων των εμπορικών αεροπορικών γραμμών, θα κατασκευαστούν νέοι διάδρομοι, επίσης θα κατασκευαστούν πολυώροφοι χώροι στάθμευσης και εμπορικοί χώροι γραφείων και σημαντικών αναβαθμίσεων στους αερολιμενικούς δρόμους, συμπεριλαμβανομένης της πρόσβασης των επιβατών μέσω του Airport Drive. Η κατασκευή ενός τρίτου διαδρόμου, παράλληλα με το σημερινό, έχει επίσης προωθηθεί λόγω της "άνευ προηγούμενου ανάπτυξης" και αναμένεται να λειτουργήσει μέχρι το τέλος της δεκαετίας. Το γενικό σχέδιο προβλέπει επίσης την κατασκευή του σχεδιαζόμενου σιδηροδρομικού συνδέσμου προς το αεροδρόμιο με την εξουσιοδότηση να συνεργαστεί με την κυβέρνηση της Δυτικής Αυστραλίας για την οριστικοποίηση της θέσης της διαδρομής και των σταθμών για την προτεινόμενη σιδηροδρομική σύνδεση Forrestfield-Airport. Η κρατική κυβέρνηση έχει προγραμματίσει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής σύνδεσης το 2020.

Στο δεύτερο πρόγραμμα δράσης που μελετήθηκε για τον αερολιμένα και ονομάζεται σχέδιο 2024, αποσκοπεί στην ενοποίηση των εγχώριων και διεθνών τερματικών σταθμών δημιουργώντας ένα μόνο ένα τερματικό σταθμό στη νοτιοανατολική πλευρά του αεροδρομίου μεταξύ 2021 και 2024. Επί του παρόντος, οι διεθνείς και οι εγχώριοι τερματικοί σταθμοί βρίσκονται στις απέναντι πλευρές του αεροδρομίου και δεν συνδέονται άμεσα με τακτικά δρομολόγια επιβατικών μεταφορών. Η οδική μεταφορά μεταξύ των δύο τερματικών σταθμών είναι δυνατή και είναι περίπου 11 χιλιόμετρα (7 μίλια) απόσταση μεταξύ των δύο θέσεων από τους δημόσιους δρόμους. Το 2008, τα αεροδρόμια της Westralia ανήγγειλαν την πρόθεσή τους να ολοκληρώσουν ένα έργο αναβάθμισης ύψους 1 δισεκατομμυρίου δολαρίων το οποίο καλύπτει βασικά στοιχεία του γενικού σχεδίου του 2024. Τα ανακοινωθέντα σχέδια θα δουν τη

συγχώνευση εγχώριων και διεθνών τερματικών σταθμών, όπως επισημαίνονται στα αρχικά σχέδια για την κατασκευή του διεθνούς τερματικού σταθμού, ένα έργο που πιθανόν να ολοκληρωθεί εντός επτά ετών. Είναι καλό να σταθούμε στο γεγονός ότι όλα τα περιφερειακά αεροδρόμια πρέπει να μελετούν συνεχώς σχέδια αναβάθμισης τους, έτσι ώστε να γίνονται πιο ελκυστικά και ανταγωνιστικά, όπως για παράδειγμα το αεροδρόμιο του Perth παρατηρούμε ότι μπαίνει στην διαδικασία να κάνει.

3.6 Το αεροδρόμιο του Ανόβερο

Το αεροδρόμιο του Ανόβερο είναι το διεθνές αεροδρόμιο του Ανόβερο, το οποίο είναι η πρωτεύουσα του γερμανικού κράτους της Κάτω Σαξονίας. Ο αερολιμένας του Ανόβερο είναι ο ένατος μεγαλύτερος αερολιμένας της Γερμανίας και βρίσκεται στην Langenhagen, 11 χλμ. βόρεια του κέντρου του Ανόβερο. Το αεροδρόμιο διαθέτει πτήσεις προς ευρωπαϊκούς μητροπολιτικούς προορισμούς και προορισμούς αναψυχής και χρησιμεύει ως βάση για το Eurowings, το Condor, το SunExpress Deutschland και το TUIfly.

Το αεροδρόμιο του Ανόβερο άνοιξε τις πύλες του το 1952 στην Langenhagen, όπου αντικατέστησε ένα παλιό αεροδρόμιο που βρισκόταν στα όρια της περιοχής. Το 1973 ανοίχτηκαν δύο σύγχρονα τερματικά, τα οποία έγιναν φημισμένα λόγω του συμπαγούς σχεδιασμού τους. Έγινε αρχέτυπο, δηλαδή επέλεξε την δομή του βάση του Διεθνούς Αεροδρομίου Sheremetyevo στη Μόσχα. Αυτοί οι τερματικοί σταθμοί Α και Β εξακολουθούν να λειτουργούν σήμερα. Στη δεκαετία του 1990, οι δίκες διηπειρωτικών υπηρεσιών προς τις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά σταμάτησαν λόγω του χαμηλού αριθμού επιβατών.

Από το 1998 ξεκίνησε να λειτουργεί ο τερματικός σταθμός C του αεροδρομίου, με σκοπό να δέχεται περισσότερους επιβάτες από τους άλλους τερματικούς του αεροδρομίου. Συγκεκριμένα προστέθηκαν άλλες οκτώ πύλες επιβίβασης και τρεις πύλες αναχώρησης με λεωφορεία. Μέχρι και 33 αεροσκάφη μπορούν να διακινούνται ταυτόχρονα, από τα οποία 20 μπορούν να χρησιμοποιήσουν περίπτερα αεροσκαφών εξοπλισμένα με Jetway. Και τα τρία τερματικά είναι σε θέση να χειριστούν ένα Boeing 747. Από το 1957 έως το 1990 το αεροδρόμιο φιλοξένησε τη διεθνή αεροπορική έκθεση Internationale Luft- und Raumfahrttausstellung. Μετά από ένα θανατηφόρο ατύχημα το 1988, όταν ένα ελικόπτερο της Βασιλικής Πολεμικής Αεροπορίας Chinook χτύπησε ένα Jetway, το air show μετακόμισε στο Βερολίνο το 1992.

Από την δεκαετία του 2000 ξεκίνησαν να γίνονται ενέργειες για ανάπτυξη του αεροδρομίου. Συγκεκριμένα το 2000 δημιουργήθηκε σύνδεση S-Bahn μεταξύ του αεροδρομίου και του Hamelin μέσω του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού του Ανόβερου. Η σύνδεση αυτή ήρθε να αντικαταστήσει την υπηρεσία μεταφοράς του λεωφορείου που συνδεόταν με το αεροδρόμιο, η οποία σύνδεση εξυπηρετούσε κάθε είκοσι λεπτά συχνότερα από το S-Bahn, αλλά χρειαζόταν περισσότερο χρόνο μέχρι να φτάσει κάποιος στο αεροδρόμιο και στον σιδηροδρομικό σταθμό. Η υπηρεσία των τρένων επεκτάθηκε στο Paderborn το 2003. Αναφορικά με εταιρίες που εδρεύουν στο αεροδρόμιο, η TUIfly, η οποία διατηρεί μια βάση στο αεροδρόμιο του Ανόβερου, μείωσε δραματικά τις υπηρεσίες της το 2008 και το 2009 και πέρασε όλες τις μη παραδοσιακές διαδρομές διακοπών της στην Air Berlin στα τέλη του 2009. Το 2010 η Germanwings, θυγατρική της Lufthansa, άνοιξε την έκτη βάση στο Ανόβερου. Η Air Berlin μείωσε πλήρως το πρόγραμμα πτήσεων και πραγματοποίησε την τελευταία πτήση από το Ανόβερου τον Μάρτιο του 2017.



Εικόνα 3: Το parking του αεροδρόμιου του Αννόβερο, Πηγή: www.parkcloud.com

Σημαντικό να αναφερθεί ότι ο αερολιμένας του Ανόβερου έχει αγωνιστεί να δημιουργήσει αυξημένη ζήτηση τα τελευταία χρόνια, πιθανώς λόγω της απροθυμίας ή της αδυναμίας προσέλκυσης αερομεταφορέων χαμηλού κόστους της Ευρώπης για την εξυπηρέτηση του αεροδρομίου. Αν και η κυκλοφορία αυξήθηκε ικανοποιητικά κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1990, κατά την τελευταία δεκαετία σημειώθηκε μικρή ανάπτυξη. Τόσο το 2007 όσο και το 2008,

η κυκλοφορία μειώθηκε κάτω από το 1%, αλλά το 2009 μειώθηκε σχεδόν κατά 12%, στην συνέχεια θα παρουσιαστεί και πιο αναλυτικά η επιβατική κίνηση του αερολιμένα. Το αεροδρόμιο του Ανόβερο είναι ένα από τα πολύ λίγα γερμανικά αεροδρόμια που είναι ανοιχτά 24 ώρες την ημέρα, αλλά υπάρχουν πολύ λίγες πτήσεις μεταξύ 23:00 και 04:00. Σύμφωνα με τα τοπικά σχέδια Τύπου εξετάζονται οι περιπτώσεις για την επανεκκίνηση της προγραμματισμένης λειτουργίας μακρινών αποστάσεων, για παράδειγμα σύνδεση με το Ιράν. Επίσης σημειώνεται ότι πρωτοπόρος της αεροπορίας του Ανόβερο είναι ο Karl Jatho που προς τιμή του ονομάστηκε ο Γενικός Αερομεταφορέας, που βρίσκεται κοντά στον κεντρικό διάδρομο του αερολιμένα.

Αναφορικά τώρα με τους τερματικούς σταθμούς και τις μεταφορές που συνδέονται με το αεροδρόμιο του Ανόβερο παρατηρούμε ότι, ο αερολιμένας του Ανόβερο έχει τρεις αποβάθρες επιβατών τερματικών που ονομάζονται Τερματικά Α, Β και Γ. Οι παραθαλάσσιες περιοχές είναι συνδεδεμένες με καταστήματα, εστιατόρια και ταξιδιωτικά γραφεία, αλλά το καθένα έχει τον ξεχωριστό χώρο του αεροδρομίου με λίγες άλλες εγκαταστάσεις. Οι τερματικοί σταθμοί Α και Β διαθέτουν ο καθένας έξι πύλες επιβίβασης, ενώ ο τερματικός σταθμός C έχει οκτώ. Πρόσθετες πύλες λεωφορείων είναι διαθέσιμες σε κάθε διαδρομή. Ο τερματικός σταθμός Α υποβλήθηκε σε μια σημαντική ανακαίνιση τον Απρίλιο του 2013 και ξανάνοιξε στις 9 Ιουλίου 2014. Υπάρχει επίσης ένας ακόμα πρόσθετος τερματικός σταθμός D στα ανατολικά του κεντρικού τερματικού σταθμού είναι ένα ανακατασκευασμένο υπόστεγο που χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τη Βασιλική Πολεμική Αεροπορία για τη μεταφορά βρετανικών στρατευμάτων προς και από τη Βόρεια Γερμανία. Στις μεταφορές που συνδέουν το αεροδρόμιο με την περιοχή υπάρχει ο σιδηροδρομικός σταθμός Hannover Flughafen βρίσκεται κάτω από τον τερματικό σταθμό C και προσφέρει συχνές γραμμές S-Bahn S5 στο κέντρο της πόλης του Ανόβερο. Ο χρόνος ταξιδιού είναι περίπου 17 λεπτά και η υπηρεσία εκτελείται κάθε 30 λεπτά 22 ώρες την ημέρα. Οι γραμμές που εξυπηρετούν τις ανάγκες του αεροδρομίου είναι το λεωφορείο 470 που εκτείνεται απευθείας από το σταθμό Langenhagen-Zentrum προς το αεροδρόμιο του Ανόβερο. Το αεροδρόμιο του Ανόβερου έχει τη δική του έξοδο στον αυτοκινητόδρομο A352, αλλά μπορεί να φτάσει και μέσω τοπικών οδών. Στον αερολιμένα διατίθενται περίπου 14.000 θέσεις στάθμευσης.

Τέλος να αναφερθεί ότι το αεροδρόμιο εξυπηρετεί συνολικά περίπου σαράντα (40) αεροπορικές εταιρίες με συνολικούς προορισμούς ογδόντα με ενενήντα (80-90) τόσο ευρωπαϊκούς όσο και έκτος Ευρώπης προορισμούς. Στην συνέχεια θα παρουσιαστούν στατιστικά στοιχεία στα οποία θα παρουσιαστούν για τα τελευταία δέκα έτη ο αριθμός

επιβατικών κινήσεων στον αερολιμένα του Ανόβερο. Ο λόγος που αναλύονται στοιχεία του αεροδρομίου αλλά και άλλων αεροδρομίων είναι διότι θα συγκρίνουμε τα στοιχεία αυτά με τα αεροδρόμια τα οποία θα αναλύσουμε και μελετήσουμε πιο κάτω, τα αεροδρόμια των Λάρνακας και Πάφου.



Εικόνα 4: Το Αεροδρόμιο του Αννόβερο, Πηγή: www.visit-hannover.com

Πίνακας 7: Ετήσια Στατιστικά στοιχεία επιβατών για το αεροδρόμιο του Ανόβερο

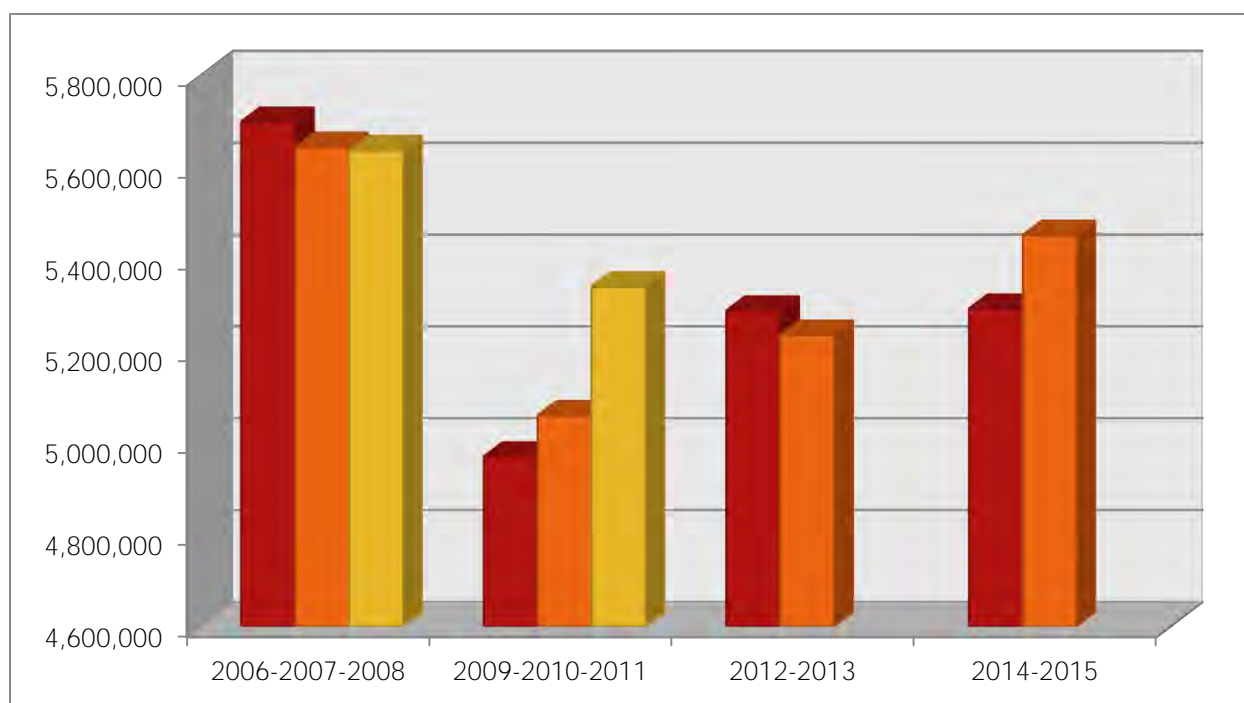
Έτος	Επιβάτες	Διαφορά (%)
2006	▲ 5,699,299	-
2007	▼ 5,644,582	-5,47
2008	▼ 5,637,517	-0,71
2009	▼ 4,969,799	-6,67
2010	▲ 5,059,800	+9,00
2011	▲ 5,340,264	+28,04
2012	▼ 5,287,831	-5,24
2013	▼ 5,234,909	-5,29

(Συνέχεια Πίνακα 7)

2014	▲ 5,291,981	+5,71
2015	▲ 5,452,669	+16,07

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Hannover_Airport, Ιδία Επεξεργασία

Επιβατική Κίνηση του Αεροδρομίου του Αννόβερο



Διάγραμμα 5 : Επιβατική Κίνηση του Αεροδρομίου του Αννόβερο, Πηγή: <http://en.wikipedia.org/wiki/Hannover>, ίδια Επεξεργασία

3.7 Το αεροδρόμιο του Luton στο Λονδίνο

Το αεροδρόμιο του Luton στο Λονδίνο είναι διεθνής αερολιμένας που βρίσκεται 2,8χλμ (2,7 μίλια) ανατολικά του κέντρου της πόλης στο Borough of Luton στο Bedfordshire της Αγγλίας και 46,7χλμ (29 μίλια) βόρεια του Κεντρικού Λονδίνου. Το 2016, πάνω από 14,6 εκατομμύρια επιβάτες πέρασαν από το αεροδρόμιο, ένα σύνολο ρεκόρ για το Luton καθιστώντας το, το πέμπτο πιο πολυσύχναστο αεροδρόμιο στο Ηνωμένο Βασίλειο. Είναι το τέταρτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο που εξυπηρετεί την περιοχή του Λονδίνου μετά το Heathrow, το Gatwick και το Stansted και είναι ένας από τους έξι διεθνείς αερολιμένες του Λονδίνου μαζί με το London City και το Southend. Το αεροδρόμιο χρησιμεύει ως βάση για τις εταιρείες EasyJet, TUI Airways, Ryanair και Wizz Air και προηγουμένως χρησίμευσε ως βάση για την Monarch Airlines έως

όπου σταματήσει να λειτουργεί το 2017. Η συντριπτική πλειοψηφία των δρομολογίων εξυπηρετούνται εντός της Ευρώπης, δρομολόγια προς προορισμούς στη Βόρεια Αφρική και την Ασία.

Το αεροδρόμιο του Luton άνοιξε τις πύλες του, στις 16 Ιουλίου του 1938 έπειτα από ενέργειες του τότε υπουργού εξωτερικών Kingsley Wood. Κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, αποτελούσε βάση για τους μαχητές της Βασιλικής Πολεμικής Αεροπορίας. Το αεροδρόμιο βρίσκεται σε τοποθεσία ύψους 40 μέτρων, κοντά στην κοιλάδα του ποταμού Lea. Στο αεροδρόμιο έδρευε μέχρι την δεκαετία του 1960 η εταιρία Percival Aircraft, όπου είχε το εργαστήριο της σε αυτό. Σημαντικό να αναφερθεί ότι το 1972, το αεροδρόμιο Luton ήταν το πιο κερδοφόρο αεροδρόμιο στη χώρα. Παρουσιάστηκε σοβαρή αποτυχία τον Αύγουστο του 1974, όταν εκκενώθηκε ο μεγάλος οργανωτής οργανωμένων διακοπών Clarksons και η εσωτερική αεροπορική εταιρία του Court Line (η οποία εκμεταλλευόταν και τοπικές υπηρεσίες λεωφορείων).

Την περίοδο του 1980 το αεροδρόμιο του Luton ξεκίνησε να είχε μείωση του αριθμού των πελατών, αυτό οφειλόταν στο ότι σταμάτησαν να επενδύονται χρήματα στην αναβάθμιση του. Έπειτα από πιέσεις που υπήρξαν αναγκάστηκε το συμβούλιο που ήταν αρμόδιο για την ανάπτυξη του αεροδρομίου να εστιάσει και πάλι στην ανάπτυξη του. Αρχικά πραγματοποιήθηκαν οι απαραίτητες εργασίες αναβάθμισης των υποδομών του αεροδρομίου, οπού παρουσιάστηκε και η σταδιακή βελτίωση. Τα επόμενα 15 χρόνια παρουσιάστηκε μια διαδικασία ενημέρωσης, συμπεριλαμβανομένου του ανοίγματος ενός νέου διεθνούς τερματικού σταθμού, μιας αυτόματης μονάδας διαχείρισης αποσκευών, ενός νέου πύργου ελέγχου με ενημερωμένα συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ενός νέου κέντρου φορτίου και αναβαθμίσεων διαδρόμων. Το 1990, το αεροδρόμιο μετονομάστηκε σε αεροδρόμιο του Λονδίνου Luton για να τονίσει εκ νέου την εγγύτητα του αεροδρομίου με την πρωτεύουσα του Ηνωμένου Βασιλείου. Το 1991, σημειώθηκε μια άλλη οπισθοδρόμηση όταν η Ryanair, η οποία είχε πετάξει από το αεροδρόμιο στην Ιρλανδία για αρκετά χρόνια, μετέφερε τη λειτουργική της βάση στο Stansted ένα άλλο αεροδρόμιο του Λονδίνου. Αργότερα στη δεκαετία του '90, η MyTravel Group ξεκίνησε πτήσεις τσάρτερ από το αεροδρόμιο, χρησιμοποιώντας το εμπορικό σήμα Airtours και νέες προγραμματισμένες χαμηλού κόστους πτήσεις από την Debonair και την EasyJet, οι οποίες καθιστούσαν τη βάση του Luton. Τον Αύγουστο του 1997, για να χρηματοδοτήσει επέκταση του αεροδρομίου ύψους 80 εκατομμυρίων λιρών, το συμβούλιο

εξέδωσε 30ετή σύμβαση παραχώρησης σε κοινοπραξία δημοσίου-ιδιωτικού τομέα, την London Luton Airport Operations Limited, μια εταιρία του Airport Group International (AGI) και της Barclays Private Equity. Η AGI ήταν μια εξειδικευμένη εταιρία διαχείρισης και ανάπτυξης αεροδρομίων που κάποτε ανήκε στην Lockheed Martin Corp. των ΗΠΑ και η Barclays P E ήταν θυγατρική της Τράπεζας Barclays. Το 1999 η AGI πωλήθηκε στην TBI και το 2001 η Barclays πώλησε επίσης τις μετοχές της στο Luton στην TBI. Το κύριο χαρακτηριστικό της φάσης ανάπτυξης το 1998 ήταν ένας τερματικός σταθμός ύψους 40 εκατομμυρίων λιρών που κατασκευάστηκε από αλουμίνιο και γυαλί, με βάση το αρχικό σχέδιο των Foster και Partners. Ο νέος τερματικός σταθμός, ο οποίος άνοιξε επίσημα το Νοέμβριο του 1999 εγκαινιάστηκε από την Βασίλισσα Ελισάβετ II και τον πρίγκιπα Φίλιππο. Ο νέος τερματικός φιλοξενεί 60 check-in γραφεία, συστήματα αποσκευών και πτήσεων και ένα ευρύ φάσμα καταστημάτων, εστιατορίων και μπαρ.

3.7.1 Ανάπτυξη του αερολιμένα του Luton από το 2000 και μετά

Έπειτα από τις πιέσεις που αναφέραμε πιο πάνω καθώς και την πώληση των μετοχών του αερολιμένα σε Ιδιώτες επενδυτές, παρατηρούμε μια συνεχή αναβάθμιση των υποδομών του. Συγκεκριμένα τον Σεπτέμβριο του 2004 ολοκληρώθηκε ένας νέος τερματικός σταθμός με περιοχή έκτασης 800 τ.μ. με εκπληκτική θολωτή οροφή, η οποία προορίζεται να παραμείνει αχρησιμοποίητη έως ότου απαιτηθεί. Την 1η Ιουλίου 2005, άνοιξε νέα αίθουσα αναχωρήσεων σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα το οποίο σχεδιάστηκε και διαθέτει αποβάθρα επιβίβασης που εκτείνεται σε απόσταση 200μ μεταξύ των βόρειων και ανατολικών ποδιών του αεροδρομίου και μεταφέρθηκε στις εγκαταστάσεις ασφάλειας, τελωνείων και μεταναστών. Αυτό επέκτεινε επίσης τον αριθμό των πυλών επιβίβασης από τον προηγούμενο αριθμό των 19 στις 26. Το 2004 η διοίκηση του αερολιμένα ανακοίνωσε ότι υποστήριξε τα σχέδια της κυβέρνησης να επεκτείνουν τις εγκαταστάσεις ώστε να συμπεριλάβουν ένα πλήρες διάδρομο και ένα νέο τερματικό σταθμό. Εντούτοις, τοπικές ομάδες καμπάνιας, όπως η Luton και η περιφερειακή ένωση για τον έλεγχο του θορύβου των αεροσκαφών (LADACAN) και το σχέδιο αερολιμένων Stop Luton (SLAP), αντιτέθηκαν στα νέα σχέδια επέκτασης. Η ένωση LADACAN υποστήριξε επίσης ότι διάφορες περιοχές, όπως το κάστρο Someries και ένα προγραμματισμένο μνημείο, θα απειληθούν από την επέκταση. Στις 6 Ιουλίου 2007, ανακοινώθηκε ότι οι ιδιοκτήτες του αερολιμένα του Λονδίνου αποφάσισαν να καταργήσουν τα σχέδια για την κατασκευή ενός δεύτερου διαδρόμου και ενός νέου τερματικού σταθμού για οικονομικούς λόγους. Προκειμένου να διευρυνθεί περαιτέρω ο

αερολιμένας, το Τμήμα Μεταφορών (DfT) ενημέρωσε την αρχή του αερολιμένα ότι θα χρησιμοποιήσει αποτελεσματικότερα τον χώρο του αεροδρομίου και ότι θα υποστηρίξει τα σχέδια για την επέκταση του διαδρόμου από το τρέχον μήκος των 2,160 μ. (7,087 ft) στα 3,000 μέτρα (9,843 ft) και την αύξηση του μήκους του τροχιάς. Ο πλήρης διάδρομος θα αυξήσει την επιχειρησιακή ευελιξία των αεροπορικών εταιρειών επιτρέποντας τη χρήση αεροσκαφών που έχουν μεγαλύτερη χωρητικότητα ωφέλιμου φορτίου και μεγαλύτερο εύρος από ό, τι είναι σήμερα δυνατό. Ένας μακρύτερος τροχός θα επέτρεπε τη μεγιστοποίηση της χρήσης του διαδρόμου, μειώνοντας την ανάγκη να πετάξει ή να μετακινηθεί αεροσκάφος κατά μήκος του διαδρόμου. Έπειτα να αναφερθεί ότι από το 2006 έως το 2008, η Silverjet πραγματοποίησε μακρινές πτήσεις προς το Νιούαρκ και το Ντουμπάι από ειδικό τερματικό σταθμό, αλλά διέκοψε τις δραστηριότητές της λόγω της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Τον Σεπτέμβριο του 2016, η La Compagnie ανακοίνωσε τον τερματισμό της διαδρομής της από το Λονδίνο-Λούτον προς το Νιούαρκ λόγω οικονομικών λόγων. Έτσι ο αερολιμένας Luton έχασε τη μοναδική υπηρεσία μακρινών αποστάσεων. Τέλος αναφορικά με τα αναπτυξιακά φαινόμενα του αεροδρομίου, τον Φεβρουάριο του 2017, ο Ουγγρικός αερομεταφορέας Wizz Air ανακοίνωσε ότι θα ανοίξει την πρώτη του βρετανική βάση στο αεροδρόμιο του Luton, εγκαινιάζοντας τρία νέα δρομολόγια προς το Τελ Αβίβ, την Πρίστινα και την Κούταζι, πέραν από τα δώδεκα ήδη δρομολόγια εξυπηρετούμενα από άλλες βάσεις.



Εικόνα 5: Το αεροδρόμιο του Luton, Πηγή: <http://www.alamy.com>

3.7.2 Εγκαταστάσεις του αερολιμένα

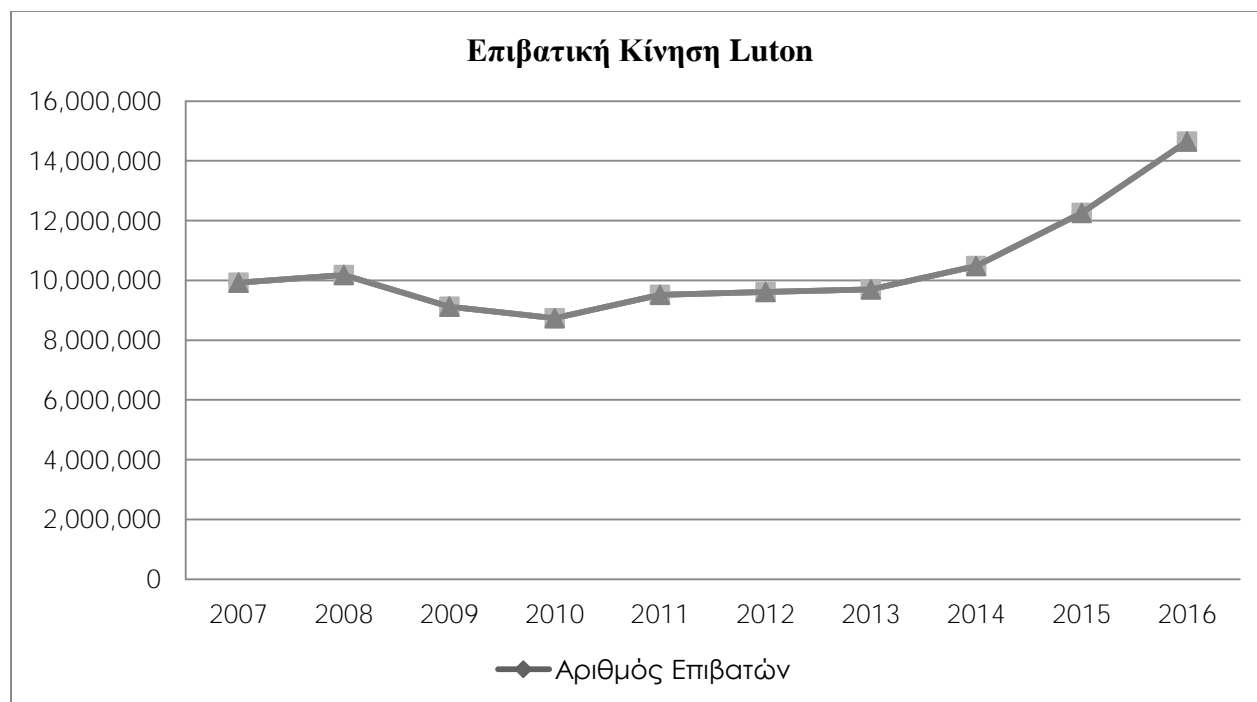
Ο αερολιμένας διαθέτει ένα μόνο διάδρομο, που εκτείνεται περίπου από τα ανατολικά προς τα δυτικά, με μήκος 2.160 μέτρα σε υψόμετρο 526 πόδια (160 μ.). Ο διάδρομος είναι εξοπλισμένος με ένα σύστημα προσγείωσης οργάνων (ILS), επιτρέποντας στο αεροδρόμιο να συνεχίσει να λειτουργεί σε συνθήκες ορατότητας. Επίσης υπάρχουν περίπου εξήντα στάσεις για αεροσκάφη, όπου όλα αυτά τα περίπτερα βρίσκονται στη βόρεια πλευρά του τερματικού κτιρίου, μακριά από το διάδρομο και συνδέονται με αυτό από ένα σύνολο σχήματος «U» διαδρόμων. Η βόρεια πλευρά του σχήματος U είναι δικτυωμένη από μια συνεχή γραμμή από άλλα κτήρια. Σε αντίθεση με την περιοχή που κατασκευάστηκε σε μεγάλη απόσταση, το νότιο όριο του αεροδρομίου είναι εξολοκλήρου αγροτικό, με μερικά μόνο απομονωμένα αγροτικά κτίρια και σπίτια κοντά στο αεροδρόμιο. Όπως προαναφέραμε τον αερολιμένα τον διαχειρίζεται ο ιδιωτικός τομέας London Luton Airport Operations Limited (LLAOL) αλλά συνεχίζει να παραμένει στην δημοτική ιδιοκτησία, ανήκοντας στο συμβούλιο του Luton Borough. Το αεροδρόμιο Luton του Λονδίνου διαθέτει άδεια αεροδρομίου δημόσιας χρήσης πολιτικής αεροπορίας (αριθμός P835) που επιτρέπει πτήσεις για τη δημόσια μεταφορά επιβατών ή για πτητική εκπαίδευση. Ένας δείκτης της σημασίας του αερολιμένα για την οικονομία του Luton είναι ότι το Luton σαν περιοχή αναφέρεται ότι έχει τον μεγαλύτερο αριθμό ταξί ανά κάτοικο του πληθυσμού στο Ηνωμένο Βασίλειο. Το αεροδρόμιο του Luton διαθέτει ένα μονό, δώροφο κτίριο τερματικού επιβατών το οποίο έχει επεκταθεί και αναδιαμορφωθεί αρκετές φορές. Στο ισόγειο υπάρχει κεντρική αίθουσα εξοπλισμένη με 62 check-in γραφεία όπως και προαναφέραμε, ξεχωριστή αίθουσα προβολής ασφαλείας, καθώς και μερικά καταστήματα, θυρίδες εξυπηρέτησης και εγκαταστάσεις αφίξεων. Μετά την αίθουσα προβολής ασφαλείας, οι σκάλες οδηγούν στο σαλόνι αναχωρήσεων στον επάνω όροφο, όπου βρίσκονται αρκετά περισσότερα καταστήματα, εστιατόρια και όλες οι 28 πύλες αναχώρησης σε δύο πλευρικές αποβάθρες (1-19 και 20-28). Εκτός από τα υποκαταστήματα του Burger King, Starbucks, Boots και άλλων, υπάρχει επίσης ένα lounge bar του αερολιμένα που βρίσκεται μέσα στον τερματικό σταθμό.

Παρακάτω θα παρουσιαστούν τα στατιστικά στοιχεία σε πίνακες και διαγράμματα του αερολιμένα του Luton. Όπως και στα προαναφερθέντα αεροδρόμια, ο λόγος που παρουσιάζουμε τα στατιστικά στοιχεία άλλων αεροδρομίων είναι διότι όπως είπαμε και πιο πάνω, θέλουμε να συγκρίνουμε τα στοιχεία αυτά με τα δικά μας αεροδρόμια τα οποία θα μελετήσουμε της Λάρνακας και της Πάφου.

Πίνακας 8: Στατιστικά στοιχεία του αεροδρομίου του Luton

Έτος	Αριθμός Επιβατών	Διαφορά (%)	Αριθμός μετακινήσεων	Διαφορά (%)
2007	9,927,321	-	120,238	-
2008	10,180,734	+0,03	117,859	-0,23
2009	9,120,546	-0,1	98,736	-1,91
2010	8,738,717	-0,04	94,575	-0,41
2011	9,513,704	+0,08	97,574	+0,30
2012	9,617,697	+0,01	96,797	-0,08
2013	9,697,944	+0,008	95,763	-0,10
2014	10,484,938	+0,08	101,950	+0,62
2015	12,263,505	+0,18	114,083	+1,21
2016	14,645,619	+0,2	128,519	+1,44

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Luton_Airport, ίδια Επεξεργασία



Διάγραμμα 6: Επιβατική Κίνηση Luton, Πηγή: <http://en.wikipedia.org/wiki/Luton>, ίδια επεξεργασία

Στην συνέχεια θα παρουσιαστεί ένας πίνακας με τις πιο πολυσύχναστες αερομεταφορές από και προς το αεροδρόμιο του Luton στο Λονδίνο τον τελευταίο χρόνο το 2016.

Πίνακας 9: Δημοφιλέστερες διαδρομές από και προς το Luton (2016)			
Σειρά	Αεροδρόμιο	Επιβάτες	Διαφορά 2015/2016
1	Copenhagen	767,732	▲ 87.7%
2	Amsterdam	608,188	▲ 45.5%
3	Budapest	572,472	▲ 22.3%
4	Bucharest	513,647	▲ 23.0%
5	Warsaw–Chopin	400,944	▲ 12.5%
6	Tel Aviv–Ben Gurion	370,135	▲ 18.2%

(Συνέχεια Πίνακα 9)

7	Barcelona	367,189	▲ 102.3%
8	Dublin	349,852	▲ 3.7%
9	Katowice	314,117	▲ 4.8%
10	Belfast–International	310,431	▲ 5.1%
11	Málaga	304,038	▲ 19.6%
12	Vilnius	297,840	▲ 29.4%
13	Palma de Mallorca	284,387	▲ 15.6%
14	Sofia	279,840	▲ 21.0%
15	Edinburgh	272,503	▲ 2.2%
16	Geneva	268,760	▲ 1.4%
17	Gdańsk	268,657	▼ 0.6%
18	Faro	255,398	▲ 16.0%
19	Paris–Charles de Gaulle	254,009	▼ 4.9%
20	Cluj–Napoca	240,485	▲ 25.9%

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Luton_Airport, ίδια επεξεργασία

3.7.3 Μεταφορές προς και από το αεροδρόμιο του Luton

Το αεροδρόμιο απέχει λίγα μίλια από τον αυτοκινητόδρομο M1, ο οποίος εκτείνεται νότια στο Λονδίνο, προς τα βόρεια προς το Λιντς και συνδέεται με τον αυτοκινητόδρομο M25. Υπάρχει ένας χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων μικρής διάρκειας δίπλα στο τερματικό. Η προ-κράτηση αμαξιού εκτός αεροδρομίου είναι επίσης διαθέσιμη από αρκετούς ανεξάρτητους φορείς. Το 1999 χτίστηκε χώρος ονομαζόμενος Park-Way για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των επιβατών του αεροδρομίου. Τα τρένα East Midlands (EMT) λειτουργούν με ημι-γρήγορη εξυπηρέτηση στο σταθμό Parkway ανά ώρα. Αυτά τα τρένα κατευθύνονται νότια κατευθείαν στο Λονδίνο St Pancras και βόρεια προς Bedford, Wellesborough, Kettering, Corby, Market Harborough, Leicester, Loughborough, Beeston και Nottingham. Μια υπηρεσία μεταφοράς με λεωφορείο συνδέει το σιδηροδρομικό σταθμό με το αεροδρόμιο, σε απόσταση μόλις ενός μιλίου.

Να σημειωθεί ότι έχουν προταθεί διάφορα σχέδια για την αντικατάσταση του λεωφορείου με κάποια μορφή σιδηροδρομικής σύνδεσης. Το 2007, ανακοινώθηκε πρόταση για την αντικατάσταση των λεωφορείων με διαχωρισμένο σύστημα διαμετακόμισης. Τα φιλόδοξα σχέδια για την κατασκευή νέας άμεσης σιδηροδρομικής γραμμής από το Midland Mainline έως το αεροδρόμιο προτάθηκαν το 2015, με στόχο τη μείωση του χρόνου ταξιδιού από το κεντρικό Λονδίνο προς το αεροδρόμιο σε 20 λεπτά και την αύξηση του αριθμού των επιβατών. Οι προσπάθειες είναι έντονες για την δημιουργία σιδηροδρομικών γραμμών για την εξυπηρέτηση επιβατών από το κέντρο του Λονδίνου, αναφέροντας επίσης ότι γίνονται και διαπραγματεύσεις με το Τμήμα Μεταφορών. Τέλος να αναφερθεί ότι στις συγκοινωνίες που υπάρχουν σήμερα διαθέσιμες για το αεροδρόμιο του Luton, είναι και τα λεωφορεία τα οποία τοπικά λεωφορεία συνδέουν το αεροδρόμιο του Λούτον με το κέντρο της πόλης Luton και άλλα κοντινά μέρη.

3.8 Το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης

Το αεροδρόμιο της Κολωνίας Βόννης είναι το διεθνές αεροδρόμιο της τέταρτης μεγαλύτερης πόλης της Γερμανίας στην Κολωνία και εξυπηρετεί επίσης την πρωτεύουσα της Βόννης της πρώην Δυτικής Γερμανίας. Με περίπου 10,3 εκατομμύρια επιβάτες που διέρχονται από αυτό το 2015, είναι το έκτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο επιβατών στη Γερμανία και το τρίτο μεγαλύτερο σε ό, τι αφορά τις επιχειρήσεις φορτίου. Με μονάδες κυκλοφορίας, που συνδυάζει φορτίο και επιβάτες, ο αερολιμένας βρίσκεται στη 5η θέση στην κατάταξη αεροδρομίων στην Γερμανία. Από τον Μάρτιο του 2015, ο αερολιμένας της Κολωνίας Βόννη είχε υπηρεσίες σε 115

επιβατικούς προορισμούς σε 35 χώρες. Το αεροδρόμιο πήρε την ονομασία από τον Konrad Adenauer, τον πρώτο μεταπολεμικό καγκελάριο της Δυτικής Γερμανίας.

Η ιστορία του αεροδρομίου της Κολωνίας, ξεκινάει ως εξής: Το 1913, απογειώθηκε το πρώτο αεροπλάνο από την περιοχή που βρίσκεται τώρα το αεροδρόμιο σε πτήση αναγνώρισης του πυροβολικού. Στην συνέχεια όταν ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος τελείωσε, η ιδιοκτησία του χώρου του αεροδρομίου έπεσε στα χέρια των Βρετανών όπου και επέκτειναν τον χώρο του αεροδρομίου, χτίζοντας επίσης ένα διάδρομο 1,866 μέτρων. Το 1951 το αεροδρόμιο άνοιξε για την πολιτική αεροπορική κυκλοφορία, αντικαθιστώντας το αεροδρόμιο Butzweilerhof της πρώην Κολωνίας. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950 και του 1960 κατασκευάστηκαν δύο επιπλέον διάδρομοι και ένας νέος τερματικός σταθμός επιβατών. Μεγάλη σελίδα στην ιστορία του αεροδρομίου όταν ένα αεροσκάφος Boeing747 ξεκίνησε για πρώτη φορά από την Νέα Υόρκη με προορισμό το αεροδρόμιο της Κολωνίας την 1^η Νοεμβρίου 1970. Κάτι ιδιαίτερα σημαντικό να αναφερθεί, είναι το γεγονός ότι το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης επιλέχθηκε από την United Parcel Service (UPS) το 1986 ως η κεντρική τοποθεσία του ευρωπαϊκού κόμβου των αεροδρομίων. Στα τέλη της δεκαετίας του 1990 ο αερολιμένας ξεκίνησε ένα πρόγραμμα επέκτασης, δημιουργήθηκαν αρκετοί χώροι στάθμευσης και ένας δεύτερος τερματικός σταθμός και το 2004 άνοιξε νέος σιδηροδρομικός σταθμός μεγάλων αποστάσεων. Επίσης να αναφερθεί ότι ο αερολιμένας διαχωρίζεται σε ιδιοκτησίες και ανήκει από κοινού στην πόλη της Κολωνίας (31,12%), στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας (30,94%), στη Βόρεια Ρηνανία-Βεστφαλία (30,94%), στον Δήμο της Βόννης (6,06%) και σε δύο κομητείες (0,94%).

3.8.1 Ανάπτυξη μετά το 2000 και εγκαταστάσεις του αεροδρομίου

Όπως πολλά αεροδρόμια έτσι και το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης, άνοιξε τις πύλες του σε πολλές εταιρίες χαμηλού κόστους οι οποίες ξεκίνησαν να μπαίνουν για τα καλά στην αγορά στις αρχές του 21^{ου} αιώνα. Αυτό επέτρεψε στο αεροδρόμιο να προσφέρει ανταγωνιστικές προσφορές στις αεροπορικές εταιρείες, με κλασσικό παράδειγμα τις εταιρίες των Germanwings και TUIfly που άρχισαν να λειτουργούν το αεροδρόμιο της Κολωνίας / Βόννης ως το κέντρο τους το φθινόπωρο του 2002, έχοντας και ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των επιβατών κατά 43%, αριθμός σχεδόν διπλάσιος από άλλες χρονιές. Αυτές οι αεροπορικές εταιρείες εντάχθηκαν από την easyJet στα τέλη του 2003 και η Wizz Air τον Ιούνιο του 2006. Επίσης, οι Καναδικές Δυνάμεις άρχισαν να χρησιμοποιούν τον αερολιμένα ως χώρο σταδιοδρομίας για να μεταφέρουν

στρατεύματα και προμήθειες για την υποστήριξη ανθρωπιστικών αποστολών και πιθανών αντιτρομοκρατικών ρόλων. Το 2006, η αεροπορική εταιρεία BRA της Βραζιλίας παρείχε την ευκαιρία σύνδεσης δύο φορές την εβδομάδα με το Ρίο ντε Τζανέιρο-Γκάλεο, η οποία είχε διακοπεί τον Απρίλιο του 2007 λόγω προβλημάτων με την αεροπορική εταιρεία. Ακόμη, το 2006 δημιουργήθηκε μια καθημερινή διατλαντική πτήση προς το Διεθνές Αεροδρόμιο Newark Liberty του Νιου Τζέρσεϊ από την Continental Airlines, που λειτουργεί με Boeing 757-200, με αποτέλεσμα αυτή η διαδρομή να σταματήσει στις 4 Σεπτεμβρίου 2008 λόγω της μείωσης του αριθμού των επιβατών.

Τον Μάιο του 2012 άλλες δύο αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους ξεκίνησαν πτήσεις από το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης, η γνωστή σε όλους Ryanair και η Norwegian Air Shuttle. Τον Απρίλιο του 2014, η Ryanair ανακοίνωσε την έναρξη της πέμπτης γερμανικής της βάσης στο αεροδρόμιο της Κολωνίας / Βόννης για τον Οκτώβριο του 2014. Τον Δεκέμβριο του 2014, η Lufthansa ανακοίνωσε να βασίσει τις νέες μακρινές πτήσεις της Eurowings στο αεροδρόμιο της Κολωνίας, με πτήσεις προς τη Φλόριντα, τη Νότια Αφρική και τον Ινδικό Ωκεανό να έχουν ξεκινήσει από το τέλος του 2015. Τον Ιούνιο του 2015, ο αερολιμένας έλαβε το βραβείο αεροδρομίου ACI EUROPE Best Airport Award στην κατηγορία των ατόμων που χειρίζονται 5 έως 10 εκατομμύρια επιβάτες, κάτι το οποίο αερολιμένες μεσαίας τάξης πρέπει να το λάβουν σοβαρά υπόψη τους.

Τώρα όσον αφορά τις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου, να αναφέρουμε ότι το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης διαθέτει δύο τερματικούς σταθμούς επιβατών που βρίσκονται κοντά ο ένας με τον άλλο. Ο παλαιότερος σταθμός Terminal 1 είναι ένα κτήριο του 1970 από αθλητικές μεγάλες επιφάνειες γυμνού σκυροδέματος. Διαθέτει κεντρικό κτίριο σε σχήμα U με καταστήματα, εστιατόρια, check-in και παροχές εξυπηρέτησης καθώς και ένα κατάστρωμα επισκεπτών στην οροφή του καθώς και αστεροειδή πύργους B και C με πέντε αεροσκάφη κάθε ένας συν μια κεντρική αίθουσα αερόσακων μεταξύ τους, με κοινές εγκαταστάσεις ελέγχου ασφάλειας, περισσότερα καταστήματα και εστιατόρια καθώς και τρία πρόσθετα περίπτερα. Και οι δέκα θέσεις στις δύο προβλήτες διαθέτουν τζετ γέφυρες ενώ τα άλλα τρία χρησιμοποιούν το περπάτημα-επιβίβαση. Επίσης, στην περίφραξη διατίθενται πολλά περίπτερα με λεωφορεία για την εξυπηρέτηση των επιβατών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα. Ο τερματικός σταθμός 1 χρησιμοποιείται από τις Eurowings και Germanwings, οι οποίες κατέχουν τις περισσότερες

εγκαταστάσεις ελέγχου εισιτηρίων. Κάτι ιδιαίτερα σημαντικό είναι ότι ο τερματικός σταθμός 1 διαθέτει τη δική του απευθείας σύνδεση με το σιδηροδρομικό σταθμό.

Η κατασκευή του τερματικού σταθμού 2 ξεκίνησε τον Ιούνιο του 1997 και οι εργασίες στον τερματικό σταθμό άρχισαν στις 21 Ιουνίου 2000. Επίσης ο τερματικός σταθμός 2 βρίσκεται στα βόρεια του τερματικού σταθμού 1. Και οι δύο διαθέτουν ξεχωριστές εγκαταστάσεις check-in αλλά συνδέονται μέσω ενός διάδρομου με τροχούς. Στο πλαίσιο μιας διαδικασίας έγκρισης του σχεδίου, ο αερολιμένας ζητά επί του παρόντος την έγκριση για την κατασκευή μιας σύνδεσης αεροσκάφους μεταξύ των δύο τερματικών σταθμών. Ο τερματικός σταθμός 2 είναι ένα ορθογώνιο κτίριο σύγχρονης τεχνολογίας, κατασκευασμένο από γυαλί και χάλυβα, το οποίο είναι εξοπλισμένο με οκτώ στάσεις με πλωτήρες γεφυρών καθώς και με πολλές στάσεις για λεωφορείο επιβίβασης. Χρησιμοποιείται από αρκετές αεροπορικές εταιρείες όπως η Air Berlin, η Ryanair, η KLM και η Iran Air. Ακόμη ο τερματικός σταθμός 2 συνδέεται επίσης απευθείας με το σιδηροδρομικό σταθμό των αεροδρομίων μέσω του υπογείου, όπως και ο τερματικός σταθμός 1.



Εικόνα 6: Το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης, Πηγή: <https://structurae.net>



Στην συνέχεια θα παρουσιαστούν στατιστικά στοιχεία του αεροδρομίου Κολωνίας-Βόννης για τα τελευταία δέκα χρόνια. Ο λόγος όπως πολλές φορές αναφέραμε που γίνεται αυτό είναι διότι στην συνέχεια της εργασίας θα γίνει μια σύγκριση μεταξύ των διεθνών και Ευρωπαϊκών αεροδρομίων με τα αεροδρόμια που εμείς θα μελετήσουμε, Λάρνακας και Πάφου.

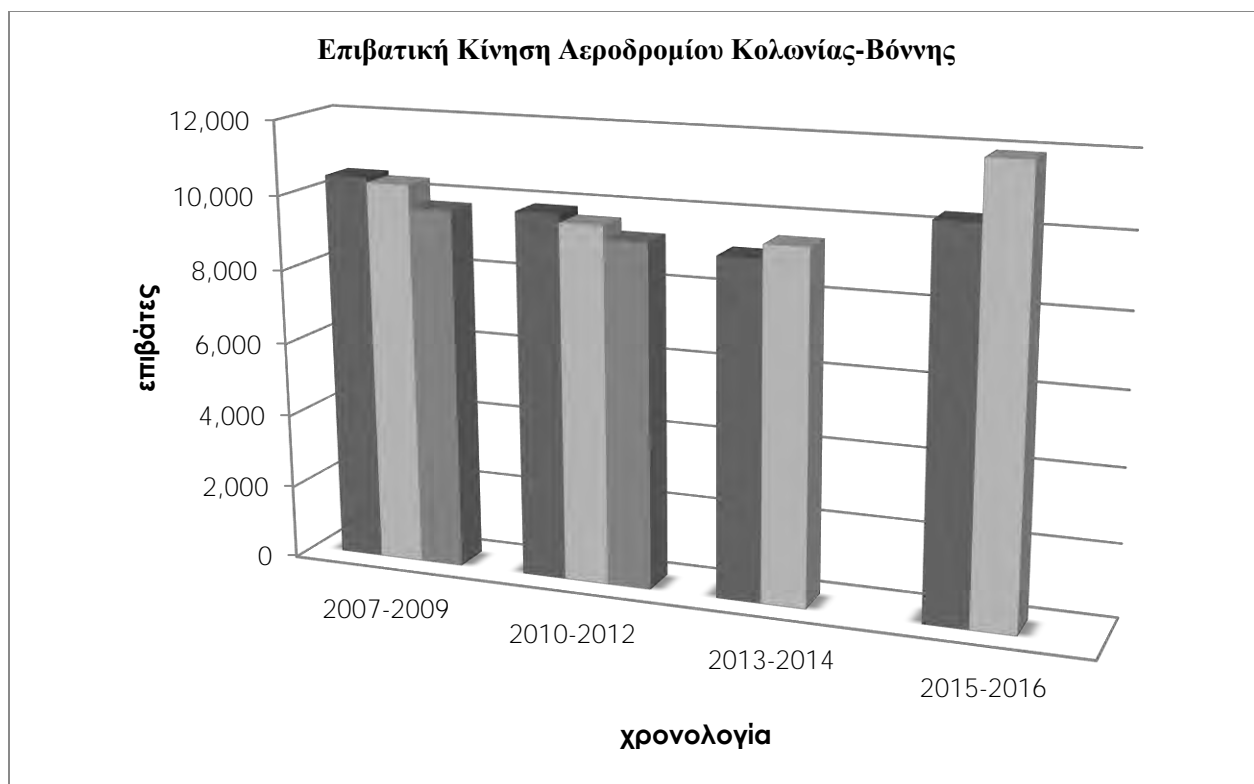
Πίνακας 10: Επιβατική κίνηση και αριθμός φορτίων στο αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης

Έτος	Επιβάτες	Μετακινήσεις	Φορτία
2007	10,471,657	138,837	704,649
2008	10,342,931	128,713	578,161
2009	9,739,581	120,675	552,363

(Συνέχεια Πίνακα 10)

2010	9,849,779	121,011	656,120
2011	9,623,398	117,715	742,372
2012	9,280,070	125,335	751,183
2013	9,077,346	120,385	739,569
2014	9,450,493	123,241	754,356
2015	10,338,375	128,616	757,717
2016	11,910,138	136,905	786,407

Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Cologne_Bonn_Airport, ίδια επεξεργασία



Διάγραμμα 7: Επιβατική Κίνηση Αεροδρομίου Κολωνίας-Βόννης Πηγή: http://en.wikipedia.org/wiki/Cologne_Bonn, ίδια επεξεργασία

3.8.2 Μεταφορές του αεροδρομίου της Κολωνίας-Βόννης

Το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης είναι ένα αεροδρόμιο το οποίο προσφέρει στους επιβάτες του εύκολη μεταφορά από και προς αυτό, ειδικά μέσω σιδηροδρομικής γραμμής. Ο σταθμός του αεροδρομίου της Κολωνίας / Βόννης είναι ένας σιδηροδρομικός σταθμός τεσσάρων γραμμών σε βρόχο από τη γραμμή υψηλής ταχύτητας Κολωνίας-Φρανκφούρτης που συνδέει το αεροδρόμιο της Κολωνίας Βόννη με τρένα μεγάλων αποστάσεων τουλάχιστον μία φορά την ώρα ανά κατεύθυνση. Ο σταθμός βρίσκεται απέναντι από τους δύο τερματικούς σταθμούς κάτω από μια μεγάλη γυάλινη οροφή και διαθέτει απευθείας συνδέσεις με το υπόγειο του τερματικού σταθμού 2 καθώς και την περιοχή check-in στο Terminal 1-C. Η γραμμή S-Bahn S13 καθώς και η περιφερειακή γραμμή τρένων RE8 σταματούν επίσης εδώ και συνεχίζουν στην Κολωνία και τη Βόννη. Η περιφερειακή γραμμή Express RE6 συνδέει τον σταθμό του αεροδρομίου με τον κεντρικό σταθμό του Ντίσελντορφ, μέσω του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού της Κολωνίας και του κεντρικού σταθμού Neuss με ωριαία συχνότητα.

Επίσης ο αερολιμένας διαθέτει δική του έξοδο σε αυτοκινητόδρομο το οποίο διευκολύνει την εύκολη πρόσβαση οχημάτων σε αυτό, αλλά και την εύκολη έξοδο τους από

αυτό. Η έξοδος ονομάζεται Flughafen στον αυτοκινητόδρομο A59, ο οποίος τον συνδέει με τα κέντρα της Κολωνίας και της Βόννης καθώς και με το Ruhrgebiet.

Τέλος στις μεταφορές των λεωφορείων, Οι τοπικές γραμμές λεωφορείων συνδέουν επίσης το αεροδρόμιο με την Κολωνία (διαδρομή 161) και τη Βόννη (διαδρομή SB60). Στις 28 Οκτωβρίου 2015 ανοίχθηκε νέος τερματικός σταθμός λεωφορείων και χρησιμοποιείται για απομακρυσμένες λεωφορειακές μεταφορές σε άλλες γερμανικές πόλεις και σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Με τα πιο πάνω αντιλαμβανόμαστε ότι το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης είναι ένα αεροδρόμιο υπεσύγχρονο με όλες τις παροχές, με τις οποίες μπορεί να εξυπηρετήσει τον επιβάτη που το επισκέπτεται, αφήνοντας τον ικανοποιημένο και κάνοντας τον να το προτιμήσει ξανά για το ταξίδι του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΚΥΠΡΟ

4.1 Γενικά

Η Κύπρος αποτελεί ένα νησιώτικο κράτος της ανατολικής Μεσογείου και το τρίτο μεγαλύτερο σε πληθυσμό και έκταση στην Μεσόγειο. Γεωγραφικά η Κύπρος βρίσκεται νότια της Τουρκίας, δυτικά του Λίβανου και της Συρίας, βορειοδυτικά του Ισραήλ, βόρεια της Αιγύπτου και νοτιανατολικά της Ελλάδας. Με τα προαναφερθέντα αντιλαμβανόμαστε ότι η Κύπρος αποτελεί ένα κράτος το οποίο είναι σταυροδρόμι τριών Ηπείρων, (Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής). Η ιδανική γεωγραφική τοποθεσία του νησιού αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την τουριστική ανάπτυξη του, αφού η Κύπρος μπορεί να αποτελέσει και διηπειρωτικό σταθμό μέσω των αερολιμένων της.

Επίσης η Κύπρος φημίζεται για τα θερμά της καλοκαίρια και τις υψηλές θερμοκρασίες που επικρατούν στο νησί κατά τους περισσότερους μήνες του χρόνου. Πιο συγκεκριμένα στην Κύπρο επικρατεί ένα έντονο μεσογειακό κλίμα με μακρά ξηρά καλοκαίρια από τον Μάιο έως τα μέσα Οκτωβρίου και ήπιους χειμώνες από τον Δεκέμβριο μέχρι τον Φεβρουάριο, περίοδοι οι οποίοι διαχωρίζονται από ένα πολύ σύντομο φθινόπωρο και εξίσου σύντομη άνοιξη.

Όσον αφορά τις αερομεταφορές στην Κύπρο, αποτελούν ένα ουσιαστικό κομμάτι αφού μεταφέρουν σχεδόν το σύνολο της επιβατικής κίνησης από και προς το νησί. Ιδιαίτερα αυξημένη αεροπορική κίνηση παρατηρείται κατά τις καλοκαιρινές περιόδους (Απρίλιο – Οκτώβριο), αφού όπως προαναφέραμε και πιο πάνω εκείνους τους μήνες στην Κύπρο ο καιρός και οι θερμοκρασίες είναι ιδιαίτερα ευνοϊκές για τους τουρίστες αφού επικρατεί ένα θερμό κλίμα στο νησί. Πιο αναλυτικά στοιχειά για τις αερομεταφορές στην Κύπρο, καθώς και για τους δύο αερολιμένες της Λάρνακας και Πάφου θα συναντήσουμε στην συνέχεια, όπου θα γίνει πιο αναλυτική αναφορά.

4.2 Η σύγχρονη ιστορία των αερομεταφορών στην Κύπρο

Η σύγχρονη ιστορία της Κύπρου στις αερομεταφορές ξεκινάει με την ίδρυση της Κυπριακής Δημοκρατίας τον Οκτώβριο του 1960 και με τον κύριο αερολιμένα του κράτους να είναι αυτός στον Τύμβο της Μακεδονίτισσας στην Λευκωσία, που σήμερα ελέγχεται από το ψευδοκράτος της Τουρκίας στην Κύπρο. Το αεροδρόμιο στην Λευκωσία έχει κατασκευαστεί την περίοδο της Αγγλοκρατίας στην Κύπρο και εξυπηρετούσε την Πολιτική Αεροπορία και την Βασιλική

Αεροπορία (RAF). Το αεροδρόμιο της Λευκωσίας συνδυαζόταν με την αναπτυσσόμενη τουριστική βιομηχανία του τόπου, με αποτέλεσμα στα τέλη της δεκαετίας του 1960 να λειτουργήσει νέο κτήριο. Δυστυχώς η ανοδική πορεία του αεροδρόμιου δεν είχε πολύ μέλλον, όλες οι προσδοκίες για αυτό ανατράπηκαν το 1974 με την εισβολή των Τούρκων στην Κύπρο, μεταφέροντας όλες τις λειτουργίες του αεροδρόμιου στην δικαιοδοσία των Ηνωμένων Εθνών.

Έπειτα από την μαύρη χρονιά του 1974 για το νησί, νέες καθήκοντα κεντρικού αερολιμένα αναλαμβάνει ο αερολιμένας της Λάρνακας από τον Φεβρουάριο του 1975. Ο αερολιμένας της Λάρνακας δημιουργήθηκε στο σημείο αεροδρομίου και διαδρόμου προσγείωσης της RAF που είχαν εγκαταλειφθεί στο τέλος της δεκαετίας του 1940. Επίσης στην ελεύθερη Κύπρο λειτουργεί ακόμα ένας αερολιμένας αυτός της Πάφου, ο οποίος λειτούργησε τον Νοέμβριο του 1983 για να εξυπηρετήσει κυρίως την τουριστική βιομηχανία της πόλης της Πάφου.

4.3 Η σύγχρονη κατάσταση των αερομεταφορών στην Κύπρο

Όπως αναφέραμε και πιο πάνω η Κύπρος αποτελεί μια νησιώτικη χώρα, όπου εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την κίνηση των αερομεταφορών και τον ερχομό τουριστών στην χώρα. Η πλειοψηφία των επιβατών κατά κύριο λόγο χρησιμοποιεί τις αερομεταφορές για την άφιξη τους στην Κύπρο. Δυστυχώς όμως οι αερολιμένες του τόπου δεν αναπτύχθηκαν περάν από την αυξημένη στάση επιβατών στον τόπο. Για παράδειγμα τα προβλήματα που εμφανίζονταν στους αερολιμένες είτε σε ώρες καθυστερήσεων είτε σε άλλα περιστατικά δημιούργησαν αρνητική εικόνα στο επιβατικό κοινό. Σημαντικό να σημειωθεί ότι η Κυβέρνηση του 2001 αποφάσισε να εμπλέξει τον ιδιωτικό τομέα στην ανάπτυξη των αερολιμένων για να μην επιβαρύνεται ο κρατικός προϋπολογισμός.

Με την εμπλοκή λοιπόν της ιδιωτικής εταιρίας Hermes Airports η διαδικασία εκσυγχρονισμού των αερολιμένων της Κύπρου μπήκε σε μια ικανοποιητική τροχιά. Συγκεκριμένα η Hermes Airports ανέλαβε την κατασκευή των νέων εγκαταστάσεων στους αερολιμένες με τη μέθοδο B.O.T. (Build, Operate, Transfer), με τη διαχείριση των πιο πάνω αερολιμένων να υπογράφεται στις 12 Μαΐου του 2006 συμφωνία 25 χρόνων. Μέχρι να κατασκευαστούν οι νέοι Τερματικοί, η εταιρία ανέλαβε να βελτιώσει και να διαχειριστεί κατάλληλα τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις στις οποίες έγιναν βελτιώσεις έτσι ώστε να μπορέσουν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες μέχρι να υλοποιηθούν οι νέες εγκαταστάσεις.

Η ιδιωτική εταιρία της Hermes κατάφερε να είναι στα πλαίσια του χρονοδιαγράμματος που συμφωνήθηκε βάση του ρυθμιστικού σχεδίου που εκπονήθηκε από την εταιρεία της ADP (Aeroport de Paris), ολοκληρώνοντας τις εγκαταστάσεις των αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου. Οι νέες εγκαταστάσεις του αερολιμένα της Λάρνακας λειτούργησαν τον Νοέμβριο του 2009 και της Πάφου το Νοέμβριο του 2008, εξυπηρετώντας σε πρώτη φάση 7,5 εκατομμύρια επιβάτες και 2,5 εκατομμύρια αντίστοιχα ο κάθε αερολιμένας. Επίσης να αναφερθεί ότι ο αερολιμένας της Λάρνακας έχει την δυνατότητα αν κριθεί αναγκαίο να επεκταθεί και να κατασκευαστεί και δεύτερος διάδρομος προσγείωσης.

Ακόμη να σημειωθεί ότι το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας ήταν ο υπεύθυνος φορέας για την λειτουργία των αερολιμένων της Κύπρου, μέχρι να παραχωρηθεί η διαχείριση τους στην εταιρία Hermes (12 Μαΐου 2006). Με τα νέα δεδομένα ο ρόλος αυτός διαφοροποιείται και το Τμήμα καλείται να ασκήσει τον εποπτικό του ρόλο σε Εθνικό επίπεδο στα θέματα Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας (Aviation Security) μέσω της ΥΑΠΑ και αδειοδότησης των αερολιμένων σύμφωνα με το παράρτημα 14 (Αεροδρόμια) της Συνθήκης του Σικάγου. Οι Διευθύνσεις Υπηρεσιών Πολιτικής Αεροπορίας του Τμήματος, στους αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου, εξακολουθούν να έχουν την ευθύνη εφαρμογής του Προγράμματος Ασφάλειας Αερολιμένα σε συνεργασία με την Αστυνομία Κύπρου.

Έπειτα το 2008 μέσω διαγωνισμού κοινοπραξίας, δύο ιδιωτικές εταιρίες ανέλαβαν τις εργασίες υπηρεσιών εδάφους και την εξυπηρέτηση αεροσκαφών στην πίστα, διαφοροποιώντας το μέχρι τότε μονοπωλιακό καθεστώς στις προσφορές των υπηρεσιών αυτών. Η αδειοδότηση αυτή στις εταιρίες κρατάει για επτά χρόνια, όπου τον εποπτικό και ποιοτικό έλεγχο στην προσφορά υπηρεσιών έχουν αυτές μαζί με το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας. Λόγω του ότι οι νέες εγκαταστάσεις των δυο αερολιμένων παρέχουν ένα πλέον υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης, μπορούν να συμβάλουν όπως αναφέραμε και πιο πάνω, στην ελευθεροποίηση των αερομεταφορών, καθιστώντας την Κύπρο ως ένα περιφερειακό διαμετακομιστικό κέντρο μεταξύ Ευρώπης και Μέσης Ανατολής.

4.3.1 Κατανομή Χρονοθυρίδων

Ακόμη μια ενέργεια έτσι ώστε η χωρητικότητα στους αερολιμένες Λάρνακας και Πάφου να είναι η καλύτερη δυνατή, είναι η διαδικασία κατανομής χρονοθυρίδων. Οι χρονοθυρίδες εφαρμόζονται για την αποφυγή δημιουργίας συμφόρησης στους χώρους των αερολιμένων όπως

και προαναφέραμε, με την εφαρμογή τους να γίνεται μέσω του Κοινοτικού Κανονισμού 95/93 και τον τροποποιητικό Κανονισμό 793/2004. Ακολουθούνται επίσης οι σχετικές συστάσεις της IATA (Worldwide Slot Guidelines) και οι βέλτιστες πρακτικές του Ευρωπαϊκού Συνδέσμου Συντονιστών Αερολιμένων (European Airport Coordinators' Association - EUACA).

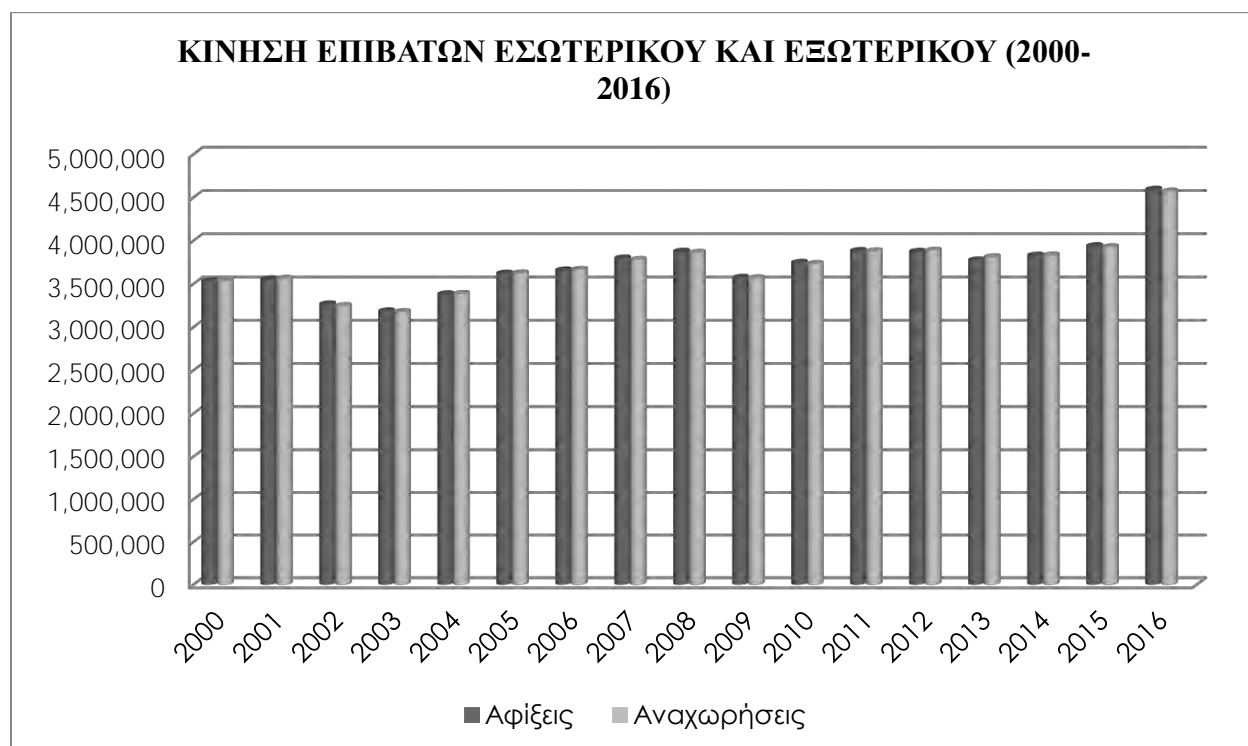
Οι αερολιμένες της Κύπρου εμπίπτουν στην κατηγορία «αερολιμένων με ευκολίες προγραμματισμού» (Schedules Facilitated ή Level 2) και ως εκ τούτου το Κράτος έχει ορίσει Υπεύθυνο Προγραμματισμού για να διευκολύνονται τα δρομολόγια των αερομεταφορέων που εκτελούν δρομολόγια ή προτίθενται να εκτελέσουν δρομολόγια από/προς τους Κυπριακούς αερολιμένες. Η χρηματοδότηση της λειτουργίας της Υπηρεσίας Προγραμματισμού γίνεται από τις αεροπορικές εταιρείες της Κύπρου, το διαχειριστή των αερολιμένων και το Κράτος. Οι αερομεταφορείς έχουν υποχρέωση να υποβάλλουν τα δρομολόγια ή αλλαγές των δρομολογίων τους στην τυποποιημένη μορφή και εντός των χρονοδιαγραμμάτων, με βάση τις διαδικασίες που προβλέπονται από τα εγχειρίδια της IATA, Standard Schedules Information Manual (SSIM) και Worldwide Slot Guidelines, καθώς και τις πρόνοιες των σχετικών Κανονισμών της Ε.Ε. Τα δρομολόγια ή αλλαγές των δρομολογίων πρέπει να υποβάλλονται ηλεκτρονικά στην τυποποιημένη μορφή που προβλέπεται από το Κεφάλαιο 6 του SSIM (Standard Schedules Information Manual)

Πίνακας 11: Μετακινήσεις Επιβατών από και προς την Κύπρο						
Έτος	Αφίξεις	Αεροπορικός	Ατμοπλοϊκός	Αναχωρήσεις	Αεροπορικός	Ατμοπλοϊκός
2000	3,534,880	3,016,832	518,048	3,528,983	3,012,411	516,572
2001	3,554,314	3,203,815	350,499	3,558.873	3,211,410	347,463
2002	3,263,822	3,028,939	234,883	3,243,742	3,008,345	235,397
2003	3,182,929	2,941,729	241,200	3,174,752	2,934,861	239,891
2004	3,381,159	3,131,657	249,502	3,385,060	3,136,433	248,627
2005	3,620,235	3,339,106	281,129	3,621,908	3,340,250	281,658
2006	3,656,480	3,294,816	361,664	3,663,909	3,354,632	309,277
2007	3,795,326	3,455,418	339,908	3,777,448	3,438,096	339,352

(Συνέχεια Πίνακα 11)

2008	3,873,999	3,572,048	301,951	3,859,527	3,556,112	303,415
2009	3,571,532	3,291,082	280,450	3,564,996	3,284,534	280,462
2010	3,745,261	3,415,002	330,259	3,731,684	3,402,489	329,195
2011	3,881,241	3,619,036	262,205	3,876,548	3,614,392	262,156
2012	3,872,292	3,664,113	208,179	3,883,996	3,675,670	208,326
2013	3,773,192	3,516,185	257,007	3,808,267	3,552,534	255,733
2014	3,827,853	3,654,572	173,281	3,829,171	3,654,079	175,092
2015	3,937,767	3,794,230	143,537	3,924,405	3,781,473	142,932
2016	4,590,878	-	-	4,569,733	-	-

Πηγή: <http://www.mof.gov.cy>, ίδια επεξεργασία



Διάγραμμα 8: Επιβατική Κίνηση Εσωτερικού και Εξωτερικού Πηγή: <http://www.mof.gov.cy>, ίδια επεξεργασία

Όπως γίνεται προφανές στο πιο πάνω πίνακα και διάγραμμα, παρατηρούμε ότι η επιβατική κίνηση, τόσο των αφίξεων όσο και των αναχωρήσεων στην Κύπρο έχει αυξηθεί κατά 65,31% στις αφίξεις και 64,53% το 2016, ποσοστό ιδιαίτερα ικανοποιητικό αφού όπως έχουμε πει η τουριστική βιομηχανία είναι πάρα πολύ σημαντική για την περιφερειακή και οικονομική ανάπτυξη του τόπου.

4.4 Νομοθετικό Πλαίσιο Αερομεταφορών στην Κύπρο

Όσον αφορά το Νομικό Πλαίσιο για τις αερομεταφορές, διέπεται από την Νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις αερομεταφορές που αναφέρεται στο προηγούμενο κεφάλαιο, τις Διεθνείς συμβάσεις και Συμφωνίες σε θέματα αερομεταφορών και το Νόμο Περί Πολιτικής Αεροπορίας, ο οποίος είναι ο Ν.213(I)/2002, μαζί με τις τροποποιήσεις που γίνονταν κατά τα χρόνια. Για την εφαρμογή του νόμου, αρμόδιος φορέας είναι το Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, που ελέγχει και εφαρμόζει τον νόμο. Ο νόμος του 2002 εκδίδεται με δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Κυπριακής Δημοκρατίας σύμφωνα με το Άρθρο 52 του Συντάγματος.

Ο Ν.213(I)/2002 έχει ως αντικείμενο την ρύθμιση των σχέσεων που απορρέουν από την λειτουργία ή την εκμετάλλευση αεροσκάφους ή αεροδρομίου και επίσης δεν εφαρμόζεται στα κρατικά αεροσκάφη και στα αποκλειστικά από κρατικά αεροσκάφη χρησιμοποιούμενα αεροδρόμια. Επίσης ο παρών Νόμος και οι κατά εξουσιοδότηση του εκδιδόμενες διατάξεις πρέπει, στο πλαίσιο της θελήσεως του νομοθέτη να εφαρμόζονται κατά τρόπο που διευκολύνει και επιτυγχάνει την αεροναυτιλία μεταξύ των συμβαλλόμενων κρατών της Διεθνούς Συμβάσεως του Σικάγο του 1944 και προλαμβάνει κάθε άσκοπη χρονοτριβή για τα αεροσκάφη, τα πληρώματα, τους επιβάτες και το φορτίο. Ακόμη πρέπει να εξασφαλίζει, το ανώτατο δυνατό όριο ομοιομορφίας στους κανονισμούς, τα πρότυπα, τις διαδικασίες και την οργάνωση, σε ότι αφορά τα αεροσκάφη, το προσωπικό, τους αεροδιαδρόμους και της βοηθητικές υπηρεσίες.

Ο προαναφερθέν νόμος δέχθηκε συνολικά μέχρι σήμερα, έντεκα τροποποιήσεις άλλα παραμένει ο βασικός νόμος περί Πολιτικής Αεροπορίας, μόνο που πλέον αναφέρονται μαζί με τον Ν.213(I)/2002 οι τροποποιήσεις του. Συγκεκριμένα οι τροποποιήσεις που έγιναν στον νόμο αυτό είναι οι ακόλουθες: Τροποποιητικός Νόμος του 2004- Ν 114 (I), Τροποποιητικός Νόμος του 2005- Ν 83 (I), Τροποποιητικός Νόμος του 2006- Ν 70 (I), Τροποποιητικός Νόμος του 2007- Ν 159 (I), Τροποποιητικός Νόμος 2008- Ν 6 (I), Τροποποιητικός Νόμος του 2011- Ν 49 (I), Τροποποιητικός Νόμος του 2012- Ν 12 (I), Τροποποιητικός Νόμος επίσης του 2012- Ν 124

(I), Τροποποιητικός Νόμος του 2014- Ν 98 (I) και τέλος τροποποιήσεις σε δύο άρθρα τροποποιήσεων, του άρθρου 2 του Ν.2008 112 (I) και του άρθρου 2 του Ν.2011 96(I).

4.5 Το αεροδρόμιο της Λάρνακας

Το Διεθνές αεροδρόμιο της Λάρνακας που ονομάστηκε πριν μερικά χρόνια Γλαύκος Κληρίδης (τέως πρόεδρος Κυπριακής Δημοκρατίας), βρίσκεται περίπου 4 χιλιόμετρα νοτιοδυτικά της πόλης της Λάρνακας. Το εν λόγω αεροδρόμιο αποτελεί το κύριο διεθνές αεροδρόμιο της Κύπρου και την κύρια πύλη εισόδου στην Κυπριακή Δημοκρατία. Ο κύριος τερματικός λειτούργησε τον Νοέμβριο του 2009 και αποτελείται από δύο επίπεδα: ένα για τις αναχωρήσεις και ένα για τις αφίξεις. Ο δεύτερος τερματικός σταθμός χρησιμοποιείται σήμερα ως εφεδρικός αλλά και για την εξυπηρέτηση ιδιωτικών αεροσκαφών, για τη μεταφορά φορτίου και για επισκέψεις επισήμων. Ο νέος τερματικός σταθμός διαθέτει 16 αερογέφυρες (φυσούνες) για την επιβίβαση και αποβίβαση στα και από τα αεροσκάφη.

Η ιστορία του αεροδρόμιου ξεκινάει από την μαύρη χρονιά του 1974 που έγινε η εισβολή στην Κύπρο από τους Τούρκους. Όπως προαναφέραμε μέχρι το 1974 κύριος αερολιμένας της Κύπρου ήταν το αεροδρόμιο της Λευκωσίας, όπου λόγω της Τουρκικής εισβολής δεν μπορούσε να χρησιμοποιηθεί. Το Αεροδρόμιο της Λάρνακας κατασκευάστηκε πολύ εσπευσμένα, μετά την τουρκική εισβολή το 1974, για να αντικαταστήσει τον Διεθνή Αερολιμένα Λευκωσίας ο οποίος έκλεισε στις 20 Ιουλίου 1974 και σήμερα βρίσκεται εντός της ζώνης κατάπαυσης του πυρός. Ο χώρος στον οποίο χτίστηκε, δίπλα από την Αλυκή της Λάρνακας, χρησιμοποιούνταν ως μικρό αεροδρόμιο τη δεκαετία του 1930 και ως στρατιωτική βάση από τους Βρετανούς αποικιοκράτες. Το Διεθνές Αεροδρόμιο Λάρνακας άνοιξε για πρώτη φορά τις πύλες του στις 8 Φεβρουαρίου 1975 με πολύ περιορισμένες και πρόχειρες κτηριακές εγκαταστάσεις. Ουσιαστικά επρόκειτο για λυόμενα κτήρια με ξεχωριστές αίθουσες για τις αφίξεις και αναχωρήσεις. Οι πρώτες εταιρίες που χρησιμοποίησαν το νέο αυτό αεροδρόμιο ήταν οι Κυπριακές Αερογραμμές με αεροσκάφη Viscount 800 τα οποία ενοικιάστηκαν από την British Midland και η Ολυμπιακή Αεροπορία με αεροσκάφη NAMC YS-11. Ο διάδρομος του αεροδρομίου της Λάρνακας, στα πρώτα χρόνια λειτουργίας του, δε διέθετε το κατάλληλο μήκος (μόλις 1300 μέτρα) για χρήση από αεροθούμενα αεροσκάφη ούτε και τον κατάλληλο φωτισμό για την πραγματοποίηση πτήσεων κατά τις βραδινές ώρες.

Με την πάροδο του χρόνου ο αερολιμένας ξεκίνησε να αναβαθμίζεται, μιλώντας σήμερα έπειτα από την εξέλιξη του, ως ένα κομβικό σημείο επιβατικών μεταφορών από Ευρώπη και Μέση Ανατολή. Όπως πολλές φορές αναφέραμε και προηγουμένως η Κύπρος αποτελεί ως ένα από τους δημοφιλέστερους προορισμούς λόγω τις αυξημένης θερινής περιόδου που επικρατεί στο νησί κατά τον χρόνο. Αυτό το γεγονός έχει βοηθήσει στην σταδιακή αύξηση της αεροπορικής κίνησης του αεροδρομίου σε αριθμούς που ξεπερνούν τα 5 εκατομμύρια επιβάτες τον χρόνο. Γι' αυτό και οι κτηριακές εγκαταστάσεις δεν μπορούσαν να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες της συνεχώς αυξανόμενης αεροπορικής κίνησης. Έτσι, τέθηκε ο στόχος για την επέκταση των κτηριακών του εγκαταστάσεων και βελτίωσης των υποδομών του. Το 1998 ολοκληρώθηκαν επεκτάσεις στις αίθουσες αφίξεων και αναχωρήσεων, τέθηκε σε λειτουργία καινούριος πύργος ελέγχου, πυροσβεστικός σταθμός, νέα γραφεία και έγιναν επεκτάσεις στο διάυλο. Έγινε ταυτόχρονη βελτίωση του οδικού δικτύου και της σύνδεσης του Αερολιμένα με το σύστημα αυτοκινητόδρομων. Οι επεκτάσεις και αναδιαμορφώσεις αποτέλεσαν προσωρινές λύσεις, γι' αυτό και λήφθηκε η απόφαση για την κατασκευή καινούριου τερματικού σταθμού σε χώρο δυτικά του παλαιού, δίπλα από τον νέο πύργο ελέγχου. Ο παλιός τερματικός σταθμός αναδιαμορφώθηκε για να χρησιμοποιείται για τις μεταφορές φορτίου (cargo), για χρήση από ιδιωτικά αεροσκάφη και για επισκέψεις επισήμων. Ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός του νέου τερματικού έγινε από τη Γαλλική εταιρία Aéroports de Paris (ADP) την οποία συναντήσαμε και σε προηγούμενα κεφάλαια, σε συνεργασία με την Sofréavia στη Γαλλία. Λεπτομερής σχεδιασμός και προσαρμοστικές παρεμβάσεις ολοκληρώθηκαν στην Κύπρο από Κύπριους αρχιτέκτονες και μηχανικούς κάτω από την καθοδήγηση και συνεργασία με την ADP. Το αρχιτεκτονικό σχέδιο αποτέλεσε τη βάση για τις μετέπειτα εργασίες για προκήρυξη διαγωνισμού για εξεύρεση στρατηγικού επενδυτή που θα αναλάμβανε με τη μέθοδο BOT την κατασκευή και διαχείριση των δύο Κυπριακών Διεθνών Αερολιμένων Λάρνακας και Πάφου, για περίοδο 25 ετών. Αν και η διαδικασία δημοπράτησης του έργου και η προκήρυξη διαγωνισμού για εξεύρεση στρατηγικού επενδυτή κατακρίθηκε από τα ΜΜΕ και τον πολιτικό κόσμο της Κύπρου, εντούτοις αποδείχτηκε ορθή αφού τα έργα ολοκληρώθηκαν στα πλαίσια χρονοδιαγράμματος και χωρίς ιδιαίτερη υπέρβαση των αρχικών προϋπολογισμών. Ανάμεσα στις εταιρίες που εξέφρασαν το ενδιαφέρον τους στη διαδικασία της δημοπράτησης του δύο κυπριακών αερολιμένων, συμπεριλαμβανόταν και η Βρετανική BAA σε συνεργασία με την J & P (Ιωνάννου & Παρασκευαΐδης). Η προσφορά όμως αποσύρθηκε όταν η Κυπριακή Δημοκρατία δεν δεσμεύτηκε

να αποζημιώσει την εταιρία σε περίπτωση που σε αόριστο χρόνο άρχιζε η πραγματοποίηση απευθείας διεθνών πτήσεων από το παράνομο αεροδρόμιο Ergon στην κατεχόμενη Κύπρο. Η διαδικασία προχώρησε και ολοκληρώθηκε αλλά με καθυστερήσεις, με τον δεύτερο καλύτερο ενδιαφερόμενο τη Γαλλική 'Hermes' Consortium.



Εικόνα 8: Πρόην Αερολιμένας Λάρνακας, Πηγή: www.globalcarrental.it



Εικόνα 9: Νυν Αερολιμένας Λάρνακας, Πηγή: www.newsbomb.com

4.5.1 Νέος Τερματικός Σταθμός Αερολιμένα Λάρνακας

Στόχος ενός Κολοσσαίου επενδυτή ήταν η Κύπρος να αποκτήσει αερολιμένες οι οποίοι να ανταγωνίζονται τα υπόλοιπα αεροδρόμια της Ευρώπης, δανείζοντας περισσότερα από 650 εκατομμύρια. Για την επίτευξη της ανάπτυξης του αεροδρομίου έγινε δημοπρασία από εταιρίες όπου κέρδισε η κοινοπραξία γαλλικών συμφερόντων Hermes Airports. Η κοινοπραξία έχει την εξής μετοχική σύνθεση: Bouygues Batiment International (22%) Egis Projects (20%), the Cyprus Trading Corporation (10%), Iacovou Brothers (10%), Hellenic Mining (10%), Vancouver Airport Services (10%), Ireland's Dublin Airport Authority (Aer Rianta International) (10%), Charilaos Apostolides (5%) and Nice Côte d'Azur Airport (3%).

Η Hermes Airports παρέδωσε τον Νέο Τερματικό Σταθμό Επιβατών του αεροδρομίου Λάρνακας στις 7 Νοεμβρίου 2010, λίγο νωρίτερα από ότι είχε συμφωνηθεί. Η διαχείριση του αεροδρομίου ανατέθηκε στην Hermes Airports για τα επόμενα 25 χρόνια από την ημερομηνία παράδοσης, ενώ η συμφωνία προβλέπει περαιτέρω επέκταση του αεροδρομίου ώστε να μπορεί να εξυπηρετεί πέραν των 9 εκατομμυρίων επιβατών το χρόνο, πράμα που αποδεικνύει ότι ένα αεροδρόμιο πρέπει να συνεχίζει την εξέλιξη του διότι συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη του τόπου. Προβλέπει επίσης επέκταση και αναβάθμιση των διαύλων προσγείωσης και απογείωσης μέχρι το 2013. Ο νέος Τερματικός διαθέτει 16 αερογέφυρες για επιβίβαση και αποβίβαση (boarding bridges), 67 σημεία ελέγχου αποσκευών, 8 self-services σημεία ελέγχου αποσκευών, 48 πύλες αναχωρήσεων, 2,450 θέσεις στάθμευσης και μπορεί να εξυπηρετήσει μέχρι και 7.5 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο, αριθμός ο οποίος πρέπει να θεωρείται ως στόχος κάθε χρόνο.

Έτος	Αεροδρόμιο Λάρνακας	
	Επιβάτες	Αεροπορική Κίνηση
2007	5.387.524	47.755
2008	5.482.567	50.483
2009	5.258.716	46.416
2010	5.475.905	49.022
2011	5.636.426	50.329
2012	5.817.216	52.088

(Συνέχεια Πίνακα 12)

2013	5.701.772	51.054
2014	5.742.768	51.421
2015	5.896.629	52.557
2016	7.145.276	63.979
Πηγή: http://www.mcw.gov.cy , ιδία επεξεργασία		

Παραπάνω παρουσιάζεται πίνακας με στοιχεία Επιβατικής και Αεροπορικής Κίνησης του Αερολιμένα της Λάρνακας, για περίοδο δέκα ετών (2007-2016). Συγκεκριμένα παρατηρούμε ότι υπάρχει μια αύξηση το 2011 τόσο στους επιβάτες όσο και στη κίνηση την αεροπορική στο αεροδρόμιο. Μεγαλύτερη αύξηση της επιβατικής όσο και της αεροπορικής κίνησης παρατηρείται τα τελευταία χρόνια 2014-2016. Να σημειωθεί ότι τα στοιχεία αεροπορικής κίνησης και επιβατικής τις περιόδους 2012-2016 είναι ενδεικτικά, καθώς δεν υπήρχαν ακριβείς στοιχεία στις στατιστικές υπηρεσίες της Κύπρου και της Πολιτικής Αεροπορίας. Μελέτες έχουν αποδείξει όπως μπορούμε να δούμε και στον Πίνακα 4.1. ότι κάθε χρόνο μετά το 2011 παρατηρείται μέση αύξηση επιβατών 2-3%. Χαρακτηριστικά η ανάπτυξη εξαρτάται από τον ανταγωνισμό στον τουρισμό, τη διεθνή οικονομία καθώς και άλλους εξωγενείς παράγοντες όπως την πολιτική σταθερότητα στην περιοχή.

4.5.2 Η σύνδεση με το Αεροδρόμιο Λάρνακας

Όσον αφορά τώρα την σύνδεση από και προς το αεροδρόμιο της Λάρνακας, υπάρχουν κυκλοφοριακές συνδέσεις που είναι ευνοϊκές για το κοινό που χρησιμοποιεί τους αυτοκινητόδρομους που συνδέονται στο αεροδρόμιο. Η σύνδεση του αεροδρομίου επιτρέπει την άμεση πρόσβαση στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων από και προς όλες τις πόλεις της Κύπρου. Πέραν όμως από τα αυτοκίνητα και τα ταξί, κάποιος επιβάτης έχει την δυνατότητα να χρησιμοποιήσει τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας για την πρόσβαση του στο αεροδρόμιο. Από την επαρχία Λεμεσού πραγματοποιούνται καθημερινά πέραν των 16 δρομολογίων με προορισμό το αεροδρόμιο από την ΕΑΛ (Εταιρία Αστικών Λεωφορείων). Από την επαρχία Λευκωσίας η Εταιρία Κarpnos Airports πραγματοποιεί καθημερινά πέραν των 20 δρομολογίων. Να σημειωθεί

ότι τα δρομολόγια αυτά χρησιμοποιούνται χωρίς ενδιάμεσους σταθμούς. Από την Πάφο πραγματοποιούνται καθημερινά δρομολόγια προς Λεμεσό (Λ.Λ.Λ.Α ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΛΤΔ) όπου και μπορεί να γίνει μετεπιβίβαση στα Λεωφορεία της ΕΑΛ. Από την Αμμόχωστο πραγματοποιούνται καθημερινά δρομολόγια (Λ.Λ.Λ.Α ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΛΤΔ) προς την πόλη της Λάρνακας και από τη Λάρνακα πραγματοποιούνται καθημερινά αστικά δρομολόγια προς το αεροδρόμιο από την εταιρία αστικών μεταφορών Ζήνων. Σημαντικό παράγοντα στην ανάπτυξη και διευκόλυνση των μεταφορών από και προς το αεροδρόμιο, θα αποτελέσει η δημιουργία σιδηροδρομικής σύνδεσης. Να αναφερθεί ότι γίνονται σκέψεις για σιδηροδρομική σύνδεση του Αερολιμένα Λάρνακας με τις δύο μεγαλύτερες πόλεις της Κύπρου, αλλά η διαδικασία βρίσκεται σε πολύ πρώιμα στάδια μελέτης για τη βιωσιμότητα του εγχειρήματος.

4.6 Το Αεροδρόμιο της Πάφου

Το Διεθνές Αεροδρόμιο Πάφου άνοιξε τις πύλες του το 1982. Βρίσκεται 14 χλμ. νοτιοανατολικά της πόλης, κοντά στο χωριό Τίμη και εξυπηρετεί κυρίως πτήσεις τσάρτερ από Ευρωπαϊκές χώρες. Η μεταφορά στην Πάφο γίνεται οδικώς, μέσω ιδιωτικών οχημάτων, ταξί και λεωφορείων. Με το πέρασμα των κυπριακών αεροδρομίων στα χέρια του στρατηγικού επενδύτη "Hermes Airports", ανεγέρθη νέος τερματικός σταθμός έκτασης 20.000 τ.μ. παραπλεύρως των υφισταμένων εγκαταστάσεων. Στους νέους του χώρους το αεροδρόμιο διαθέτει 28 σημεία ελέγχου εισιτηρίων, 3 μάντες παραλαβής αποσκευών και 800 θέσεις στάθμευσης. Μπορεί να εξυπηρετήσει 2,7 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Το νέο κτήριο λειτουργεί από τις 17 Νοεμβρίου 2008. Υπό μελέτη βρίσκεται επίσης η κατασκευή νέου οδικού άξονα που θα το συνδέσει με την τουριστική περιοχή της πόλης. Από τον Απρίλιο του 2012 η αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους Ryanair δημιούργησε τη 50ή βάση της για 15 προορισμούς προς την Ευρώπη. Η Ryanair επανέρχεται το 2013 με ανεπτυγμένο πρόγραμμα από και προς το αεροδρόμιο Πάφου με περίπου 39 εισερχόμενες πτήσεις ανά εβδομάδα από 16 αεροδρόμια και 11 διαφορετικούς προορισμούς.



Εικόνα 10: Το Αεροδρόμιο της Πάφου, Πηγή: <https://pafospress.com>

Το νέο πτητικό πρόγραμμα της Ryanair από και προς Πάφο για την καλοκαιρινή περίοδο 2013 περιλαμβάνει τα πιο κάτω δρομολόγια: Νορβηγία-Rygge Oslo 1 πτήση/βδομάδα, Σουηδία-Skansta Stockho1 πτήση/βδομάδα, Ιταλία -Bologna 2 πτήσεις/βδομάδα, -Bergamo Milan 2 πτήσεις/βδομάδα -Ciampino Rome 2 πτήσεις/βδομάδα, Βέλγιο-Charleroi 2 πτήσεις/βδομάδα, Γερμανία-Dusseldorf 1 πτήση/βδομάδα, Ην. Βασίλειο-Manchester 2 πτήσεις/ βδομάδα -Stansted 5 πτήσεις/βδομάδα, Πολωνία-Kracow 3 πτήσεις/βδομάδα Λιθουανία-Kaunas 1 πτήση / βδομάδα, Ουγγαρία-Budapest 2 πτήσεις/βδομάδα Ελλάδα -Θεσσαλονίκη 4 πτήσεις/βδομάδα, - Αραξός 3 πτήσεις/βδομάδα -Χανιά 5 πτήσεις/βδομάδα, και Ισπανία -Girona Barcelona 3 πτήσεις/βδομάδα. Το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται από τις εξής εταιρείες Air Berlin, British Airways, Bulgaria Air, easyJet (Λονδίνο, Μάντσεστερ), Primera Air, Rossiya, Ryanair, Thomsonfly, Thomas Cook, Transaero Airlines, Transavia.com, Monarch, Jet2.com, Aegean Airlines,cobalt, TUI.

Έτος	Αεροδρόμιο Πάφου	
	Επιβάτες	Αεροπορική Κίνηση
2007	1.819.182	14.301
2008	1.764.660	12.563
2009	1.640.562	12.676
2010	1.646.937	12.802
2011	1.786.947	11.951
2012	1.939.072	14.358
2013	1.900.591	14.073
2014	1.914.256	14.174
2015	1.965.558	14.554
2016	2.015.335	14.922

Πηγή: <http://www.mcw.gov.cy>, *ιδία επεξεργασία*

Στον πιο πάνω πίνακα παρουσιάζεται η επιβατική και αεροπορική κίνηση του αεροδρομίου της Πάφου. Όπως παρατηρούμε υπάρχει ένας ικανοποιητικός αριθμός επιβατικής αύξησης από το 2011 και έπειτα πράγμα που όπως αναφέραμε και πιο πάνω στα στοιχεία του αεροδρομίου της Λάρνακας, θα υπάρχει συνεχής αύξηση της τάξης του 2-3% στην επιβατική κίνηση των αεροδρομίων της Κύπρου έπειτα από μελέτη που πραγματοποιήθηκε. Όσον αφορά τα στοιχεία, τις περιόδους 2012-2016 είναι ενδεικτικά όπως και στο αεροδρόμιο της Λάρνακας πιο πάνω, αφού δεν υπήρχαν ακριβείς στοιχεία από τις στατιστικές υπηρεσίες.

4.7 Η συνεισφορά των αερομεταφορών στην εθνική οικονομία

Αναμφίβολα η οικονομική συνεισφορά των αερομεταφορών σε μια χώρα είναι μεγάλη καθώς, όπως αναφερθήκαμε και προηγουμένως, ο τουρισμός που είναι ιδιαίτερα σημαντικός κλάδος για την οικονομική ανάπτυξη της Κύπρου και γενικά πολλών χωρών, εξαρτάται στον μεγαλύτερο βαθμό από τις αερομεταφορές. Στην παρούσα ενότητα θα αναλυθεί και θα παρουσιαστεί μέσω στοιχείων η συνεισφορά των αερομεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη, έτσι ώστε να γίνει κατανοητή η παρουσία τους στον χώρο.

4.7.1 Η σημασία των αερομεταφορών στην εθνική οικονομική ανάπτυξη

Η ιδιαίτερα μεγάλη ανάπτυξη των αερομεταφορών τα τελευταία χρόνια αποτελεί λόγο προσέλκυσης τουριστών και επενδύσεων στις χώρες. Σε αυτό βοηθά και το ότι υπάρχει εκτεταμένο αεροπορικό δίκτυο που παρέχουν οι αερομεταφορές. Οι υποδομές των αερομεταφορών, δηλαδή τα αεροδρόμια, αποτελούν μέρος της οικονομικής ανάπτυξης μιας χώρας αφού αποτελούν συγκοινωνιακούς κόμβους. Ένα αεροδρόμιο επιδρά στον χώρο ανάλογα από το μέγεθος του, την θέση του σε κοντινή πόλη ή σημαντική τουριστική περιοχή, κεντρική ή περιφερειακή κομβική θέση στο εγχώριο και διεθνές αεροπορικό δίκτυο, μερίδιο διεθνών πτήσεων και προσέλευση εταιριών χαμηλού κόστους. Από αρκετές μελέτες παρατηρήσαμε ότι υπάρχει θετική αλληλεπίδραση από την κατασκευή – λειτουργία του αεροδρομίου και της τοπικής – περιφερειακής ανάπτυξης.

Όπως έχουμε πάρα πολλές φορές αναφέρει και πιο πάνω ακόμα, ο τομέας των αερομεταφορών είναι μεγάλης σημασίας για όλες τις χώρες και αποτελεί ισχυρό εργαλείο κυριαρχίας, οικονομικής ανάπτυξης και περιφερειακής συνεργασίας. Για την Κύπρο δηλαδή η σημασία αυτή είναι αρκετά σημαντική διότι είναι ένα νησί που οικονομία του στηρίζεται ιδιαίτερα στον τουρισμό και στην άφιξη τουριστών κάθε χρόνο, φιλοδοξώντας επίσης να γίνει ενεργειακό και επιχειρηματικό κέντρο. Επίσης στην Κύπρο οι αερομεταφορές έχουν και πολιτική πτυχή, αφού δυστυχώς εδώ και μερικά χρόνια λειτουργεί παράνομο αεροδρόμιο και κέντρο ελέγχου.

Πίνακας 14: Κίνηση ανά μέσο μεταφοράς 2010-2015

Έτος	Οδικώς	Λεωφορείο	Ατμοπλοϊκώς	Αεροπορικώς
2010	648,143	3,403	3,607	30,931
2011	651,671	3,461	3,319	30,864
2012	654,597	3,557	3,034	30,141
2013	647,665	3,495	3,041	26,923
2014	646,636	2,581	2,886	28,447
2015	653,774	2,712	2,890	28,839

Πηγή: <http://www.mcw.gov.cy>, **ιδία επεξεργασία**

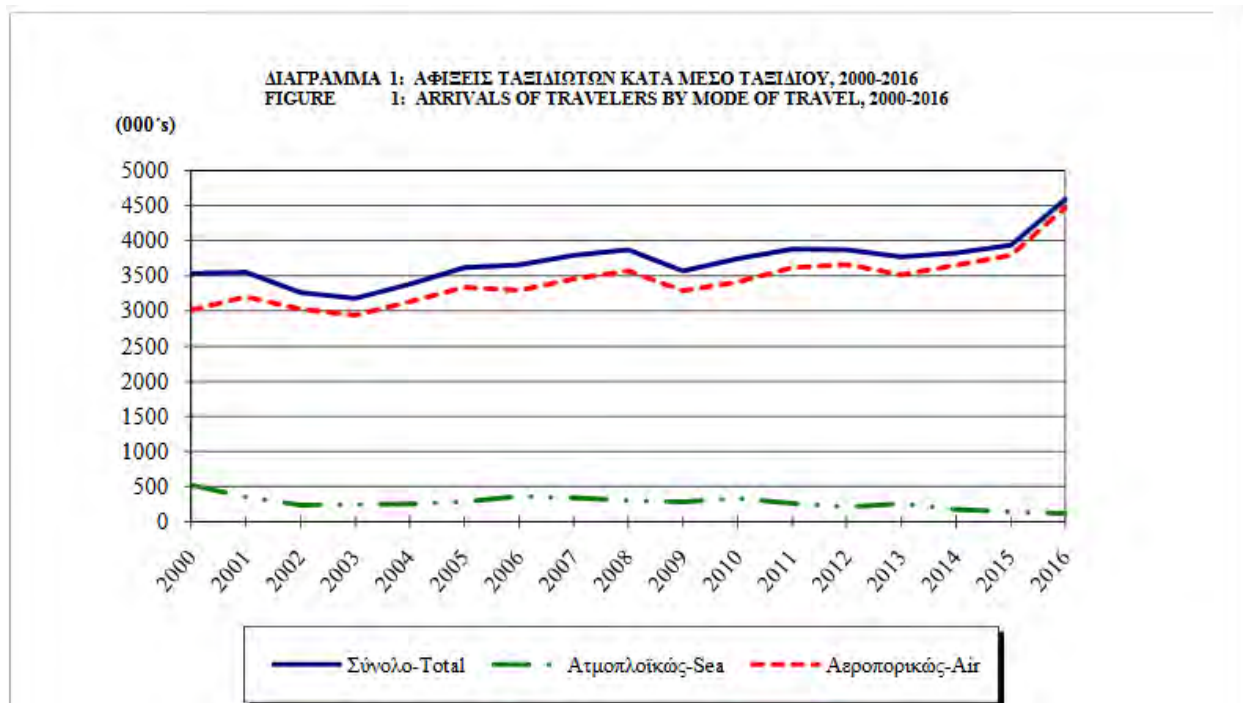
Όπως αναφέρθηκε, η τουριστική κίνηση αποτελεί μεγάλο πλεονέκτημα για την εθνική οικονομία και οι αερομεταφορές στην χώρα έχουν αναλάβει σημαντικό μερίδιο για την εξυπηρέτηση αυτής, γιατί όπως φαίνεται στον Πίνακα 4.4. (Στοιχεία Στατιστικής Υπηρεσίας Κύπρου) οι κινήσεις με αερομεταφορές αποτελούν το 80% περίπου τον χρόνο αν εξαιρέσουμε την μεταφορά οδικώς, αριθμός που αποδεικνύει πόσο σημαντικές είναι στον χώρο. Συνολικά τώρα οι αερομεταφορές αποτελούν το 5% περίπου τον χρόνο στο σύνολο κινήσεων δηλαδή είτε οδικώς είτε με λεωφορείο ή πλοίο.

Έπειτα στον παρακάτω Πίνακα 4.5. παρουσιάζεται ανά τα τελευταία χρόνια, συγκεκριμένα από το 2014 μέχρι σήμερα (Αύγουστος 2017), στοιχεία τα οποία αποδεικνύουν ότι τα έσοδα που επιφέρει ο κλάδος του τουρισμού στην χώρα είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την οικονομία της. Αναλύεται κάθε μήνας του χρόνου ξεχωριστά αποδεικνύοντας ότι οι μήνες από Μάιο μέχρι Οκτώβριο είναι πιο κερδοφόροι και ο λόγος είναι ο προφανής, επειδή είναι μήνες με θερμό κλίμα. Επίσης παρατηρούμε από τον πιο κάτω Πίνακα 4.5 ότι οι αφίξεις περιηγητών (τουριστών) στο νησί αυξάνονται χρόνο με το χρόνο πράμα πολύ θετικό για την οικονομία του νησιού. Συγκεκριμένα το 2017 μέχρι τον Αύγουστο που έχουν απογραφεί στοιχεία έχουν έρθει στο νησί 3.001.603 τουρίστες πράμα που δείχνει ότι μπορούν να ξεπεράσουν τον αριθμό τουριστών του 2016. Ακόμα παρατηρούμε ότι τα έσοδα από τον τουρισμό αυξάνονται τα τελευταία χρόνια με ικανοποιητικά ποσοστά αν και υπήρχε μια μικρή πτώση το 2014. Το 2017 μέχρι τον Αύγουστο τα έσοδα έφτασαν στα 1,845.7 εκατομμύρια ευρώ, ποσό το οποίο μπορεί να ξεπεράσει το πόσο του έτους 2016. Με λίγα λόγια παρατηρείται μια συνεχής αύξηση των ποσοστών στον κλάδο του τουρισμού. Πολύ θετικό γεγονός, που όμως δεν πρέπει να θεωρηθεί δεδομένο, συνεχίζοντας μια σωστή διαχείριση από τους αρμόδιους φορείς του κράτους.

Πίνακας 15: Στατιστικά και Οικονομικά Στοιχεία Τουρισμού

Έτος	Αφίξεις Περιηγητών				Έσοδα (εκ Ευρώ)				% Μεταβολή					
	2014	2015	2016	2017	2014	2015	2016	2017	2017/16	2017/15	2017/14			
									Αφίξεις	Έσοδα	Αφίξεις	Έσοδα	Αφίξεις	Έσοδα
Ιαν.	40,675	41,799	48,607	62,611	30.7	28.4	29.1	35.4	28.8%	21.6%	49.8%	24.6%	53.9%	15.3%
Φεβ.	45,227	50,709	65,988	82,209	31.3	30.9	37.6	46.6	24.6%	23.9%	62.1%	50.8%	81.8%	48.9%
Μαρ.	77,533	97,479	137,013	140,873	56.5	65.0	80.9	86.1	2.8%	6.4%	44.5%	32.5%	81.7%	52.4%
Απρ.	180,998	201,495	225,575	286,331	132.9	130.5	137.9	189.6	26.9%	37.5%	42.1%	45.3%	58.2%	42.7%
Μάης	293,181	307,449	364,943	418,732	224.1	217.1	244.7	291.5	14.7%	19.1%	36.2%	34.3%	42.8%	30.1%
Ιουν.	342,221	336,967	413,114	472,450	303.2	259.0	301.0	347.2	14.4%	15.3%	40.2%	34.1%	38.1%	14.5%
Ιουλ.	381,955	414,527	482,132	531,030	321.2	342.1	402.2	425.7	10.1%	5.8%	28.1%	24.4%	39.0%	32.5%
Αυγ.	373,086	392,272	458,645	523,651	324.3	358.5	392.2	423.6	14.2%	8.0%	33.5%	18.2%	40.4%	30.6%
Σεπ.	316,602	360,899	421,201	483,716	273.4	321.1	337.1							
Οκτ.	251,453	269,363	357,194		217.1	225.0	266.0							
Νοε.	81,437	108,093	124,192		65.0	81.9	83.8							
Δεκ.	56,863	78,348	87,927		43.7	52.6	50.9							
ΣΥΝ.	2,441,239	2,659,405	3,186,531		2,023.4	2,112.1	2,363.4							
% Μετ.	1.5	8.9	19.8		-2.8	4.4	11.9							

Πηγή: <http://www.mcw.gov.cy>, ίδια επεξεργασία



Διάγραμμα 9: Αφίξεις Ταξιδιωτών Κατά Μέσο Ταξιδιού, 2000-2016 Πηγή: <http://www.mof.gov.cy>, Στατιστικές Τουρισμού 2016

Στο Διάγραμμα 4.2. παρουσιάζονται οι αφίξεις των ταξιδιωτών στην Κύπρο κατά την περίοδο 2000-2016. Όπως φαίνεται το μεγαλύτερο ποσοστό ταξιδιωτών χρησιμοποιεί ως μεταφορά του το αεροπορικό, έχοντας μεγάλη απήχηση από την ατμοπλοϊκή μεταφορά. Επίσης παρατηρούμε ότι υπάρχει μια σταδιακή αύξηση από το 2014 μέχρι το 2016 της άφιξης τουριστών στο νησί. Συγκεκριμένα το 2016, οι αφίξεις των ταξιδιωτών έφτασαν τις 4.590.878 σε σύγκριση με 3.937.767 το 2015, όπως παρατηρείται και από τον Πίνακα 4.1., σημειώνοντας δηλαδή αύξηση 16,6%. Γενικά η αεροπορική κίνηση αντιπροσωπεύει ποσοστό γύρω στο 97% τόσο των αφίξεων όσο και των αναχωρήσεων.

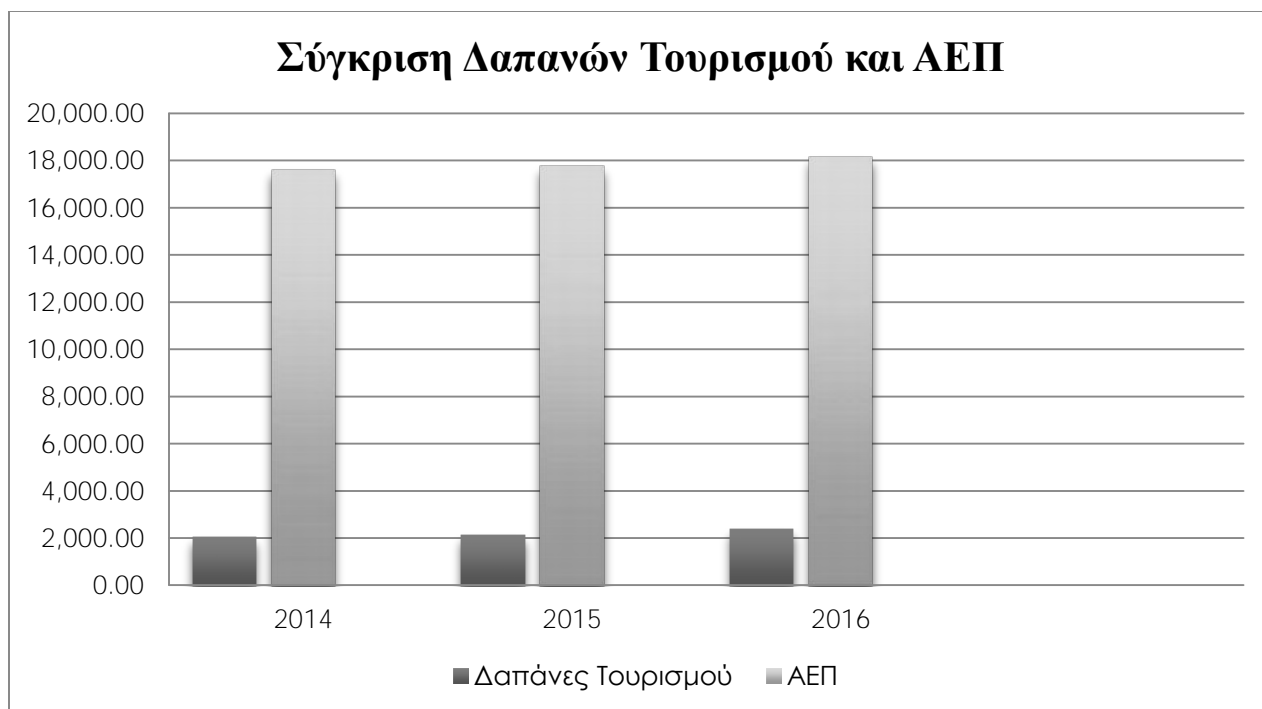
Στην συνέχεια παρουσιάζονται διάγραμμα και πίνακας, όπου φαίνεται η συμβολή του κλάδου του Τουρισμού στο ΑΕΠ της χώρας. Διαχρονικά το ΑΕΠ και ο Τουρισμός ακολουθούν την ίδια εξέλιξη, κάτι το οποίο φαίνεται και από τον πιο κάτω Πίνακα 4.6 όπου στις στήλες που είναι η Μεταβολή τόσο του Τουρισμού όσο και του ΑΕΠ, παρατηρούμε ότι όπου υπάρχει πτώση στο ένα υπάρχει και στο άλλο, πράγμα καθόλου τυχαίο αφού το ΑΕΠ της χώρας και η οικονομική της ανάπτυξη όπως έχουμε αναφέρει πάρα πολλές φορές εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον Τουρισμό και την εξέλιξη του στην χώρα. Αντιλαμβανόμαστε με λίγα λόγια την

σημαντικότητα που μπορούν να διαδραματίσουν οι αερομεταφορές και οι εξέλιξη τους στους δυο αυτούς κλάδους που είναι αλληλένδετοι μεταφορικά. Όταν οι αερομεταφορές δεχθούν κρίση στην δράση τους τότε θα δεχθεί κρίση και ο Τουρισμός και παράλληλα το ΑΕΠ της χώρας. Ένα νησί όπως την Κύπρο που δεν είναι και το πιο πλούσιο μέρος σε φυσικούς πόρους στον κόσμο πρέπει να εκμεταλλεύεται ότι έχει (ήλιο, θάλασσα, μεγάλη περίοδο καλοκαιριού) και να επενδύει πάνω σε αυτά. Επίσης παρατηρούμε από τα στατιστικά στοιχεία του πίνακα και από την εικόνα του διαγράμματος ότι το ποσοστό των εσόδων του Τουρισμού στο ετήσιο συνολικό ΑΕΠ της χώρας αποτελεί το 11% περίπου. Δηλαδή ο κλάδος του Τουρισμού είναι σχεδόν το 1/10 της οικονομίας του νησιού τον χρόνο.

Πίνακας 16: Συμμετοχή του Τουρισμού στο ΑΕΠ (2014-2016)

	2014	2015	2016
Δαπάνες Τουρισμού	2,023.4	2,112.1	2,363.4
Μεταβολή Τουρισμού %	-2.8	4.4	11.9
ΑΕΠ Τρεχούμενων Τιμών Αγοράς	17,605.9	17,742.0	18,122.5
Μεταβολή ΑΕΠ %	-3.0	0.8	2.1

Πηγή: <http://www.mcw.gov.cy>, ιδία επεξεργασία



Διάγραμμα 10: Σύγκριση Δαπανών Τουρισμού και ΑΕΠ, 2014-2016 Πηγή: <http://www.mof.gov.cy>, Στατιστικές Τουρισμού 2016, Εθνικοί Λογαριασμοί

4.7.2 Γενικά Στοιχεία Τουρισμού

Στην συνέχεια γίνεται μια γενικότερη αναφορά σε στατιστικά στοιχεία του τουρισμού κατά την περίοδο 2013-2016. Συγκεκριμένα όπως θα παρατηρήσουμε και στον πιο κάτω Πίνακα 4.7. εμφανίζονται οι κύριες χώρες από τις οποίες αντλούνται τα μεγαλύτερα ποσοστά τουριστών κάθε χρόνο στην Κύπρο, τον σκοπό για τον οποίο επισκέπτονται οι τουρίστες το νησί, δηλαδή για διακοπές, επαγγελματικούς λόγους ή για να επισκεφτούν συγγενείς και φίλους. Επίσης σε ποια επαρχία απολαμβάνουν την παραμονή τους και σε τι είδους κατάλυμα, αν θα είναι ξενοδοχείο, σπίτι συγγενή, ιδιωτική κατοικία κ.α. Έπειτα παρουσιάζονται πόσες φορές επισκέπτεται κάποιος το νησί μια η παραπάνω από μια, τον τύπο του ταξιδιού αν είναι οργανωμένο η όχι, την ηλικία των επισκεπτών καθώς και το φύλλο τους. Ο Πίνακας 4.7. είναι ένας ιδιαίτερα ενδιαφέρον πίνακας αφού αντλούμε στοιχεία τα οποία είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την ανάλυση των ετήσιων στατιστικών στοιχείων του κλάδου του Τουρισμού στην Κύπρο.

Πίνακας 17: Στατιστικά Στοιχεία Τουριστών 2013-2016

	2013	2014	2015	2016
Αφίξεις Τουριστών	2.405,4	2.441,2	2.659,4	3.186,5
Κύριες Χώρες				
Ην. Βασίλειο	891,2	871,5	1.041,2	1.158,0
Γερμανία	98,9	86,4	122,2	124,0
Ελλάδα	105,0	101,0	139,5	160,3
Ελβετία	41,7	48,9	46,6	53,3
Νορβηγία	65,7	56,7	46,7	47,0
Ρωσία	608,6	636,8	524,9	781,6
Σουηδία	118,0	106,7	108,6	115,0
Γαλλία	27,2	29,2	36,5	42,6
Σκοπός				
Επισκέψεις (%)				
Διακοπές	83,7	84,1	81,3	83,3
Επαγγελματικοί Λόγοι	4,2	4,7	5,2	5,5
Επίσκεψη σε φίλους και συγγενείς	12,0	11,1	13,5	11,1
Τύπος καταλύματος (%)				
Ξενοδοχεία	53,9	54,0	58,7	60,3
Τουριστικά χωριά	19,5	17,8	16,0	17,2
Σε συγγενείς και φίλους	11,4	12,4	12,2	11,8
Ιδιοκτήτη κατ. Αλλού	6,6	6,4	4,8	3,4
8,6	9,4	8,3	7,3	
Τοποθεσία διαμονής (%)				
Πάφος και Πόλις	38,7	38,3	41,6	39,0

(Συνέχεια Πίνακα 17)

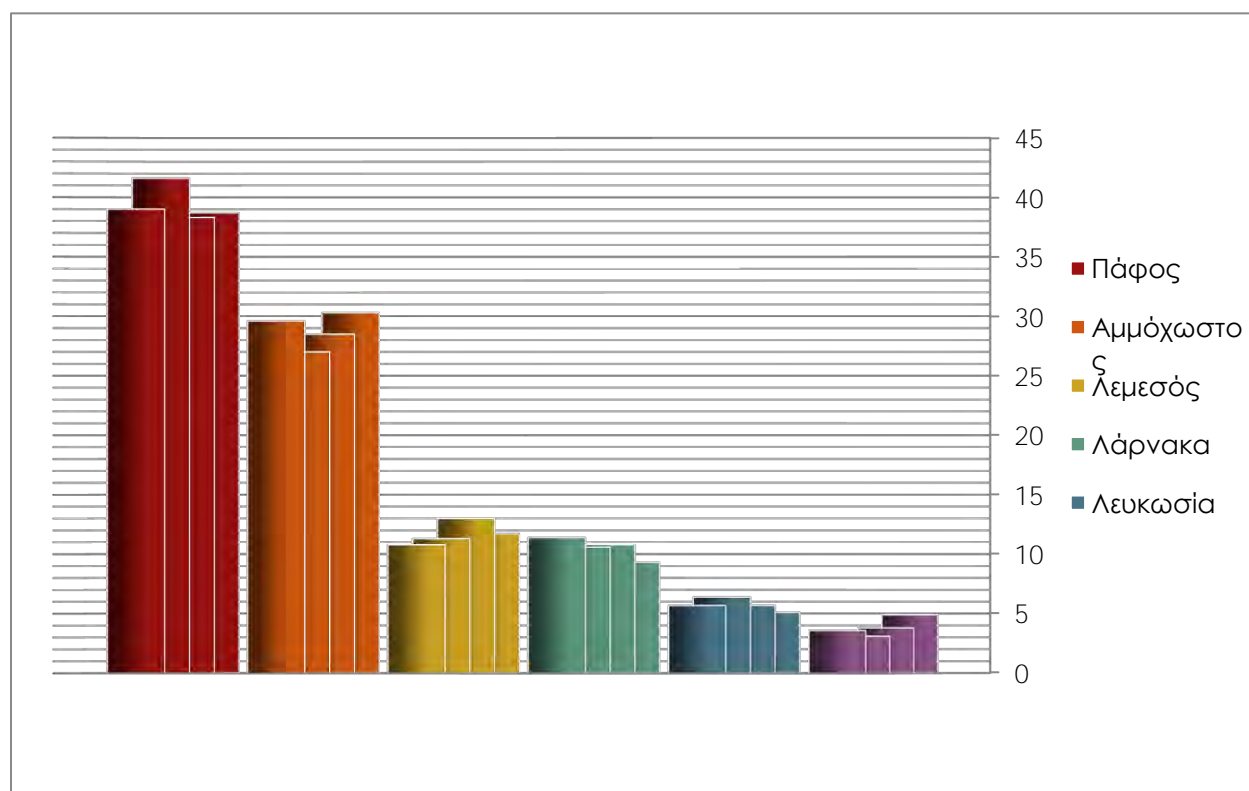
Παραλίμνι	12,8	11,9	10,9	11,4
Αγ. Νάπα	17,5	16,6	16,1	18,2
Λεμεσός	11,7	13,0	11,3	10,8
Λάρνακα	9,3	10,8	10,6	11,4
Λευκωσία	5,1	5,7	6,4	5,7
Άλλού	4,9	3,8	3,1	3,6
Αριθμός Επισκέψεων (%)				
Πρώτη φορά	57,2	53,2	57,5	60,6
Δύο η περισσότερες	42,8	46,8	42,5	39,4
Τύπος Ταξιδιού (%)				
Οργανωμένο	63,8	54,8	61,9	63,3
Μη οργανωμένο	36,2	45,2	38,1	36,7
Ηλικία (%)				
20-31 χρονών	22,1	21,4	22,9	25,7
32-44 χρονών	26,1	25,6	25,7	25,7
45-64 χρονών	31,0	32,1	31,4	31,5
Φύλλο (%)				
Άντρες	44,7	44,1	45,1	49,9
Γυναίκες	55,3	55,9	54,9	50,1

Πηγή: <http://www.mof.gov.cy>, Στατιστικές Τουρισμού 2016

Μερικά ιδιαίτερα σημαντικά στοιχεία τα οποία παρατηρούνται από τον Πίνακα 4.7 είναι το γεγονός ότι στην κατάταξη των χωρών που επισκέπτονται την χώρα προβάδισμα όλα τα χρόνια έχει το Ηνωμένο Βασίλειο, με την Ρωσία να έρχεται δεύτερη, αλλά τα ποσοστά της να έχουν αυξηθεί ιδιαίτερα αφού είναι γεγονός ότι πολλοί Ρώσοι επιχειρηματίες επιλέγουν μεταξύ πολλών την Κύπρο και την αγορά της για τις επιχειρήσεις τους. Κάτι παρόμοιο σημειώνεται και με την Αφιξη Γερμανών στην Κύπρο. Επίσης σημαντικό να παρατηρηθεί ότι η Ελλάδα πέραν των τελευταίων δυο χρόνων, δεν έχει και τόσο μεγάλο αριθμό ατόμων που να προτιμούν την Κύπρο για τις διακοπές τους ή οτιδήποτε άλλο, πράγμα παράξενο έχοντας οι δύο χώρες τόσο

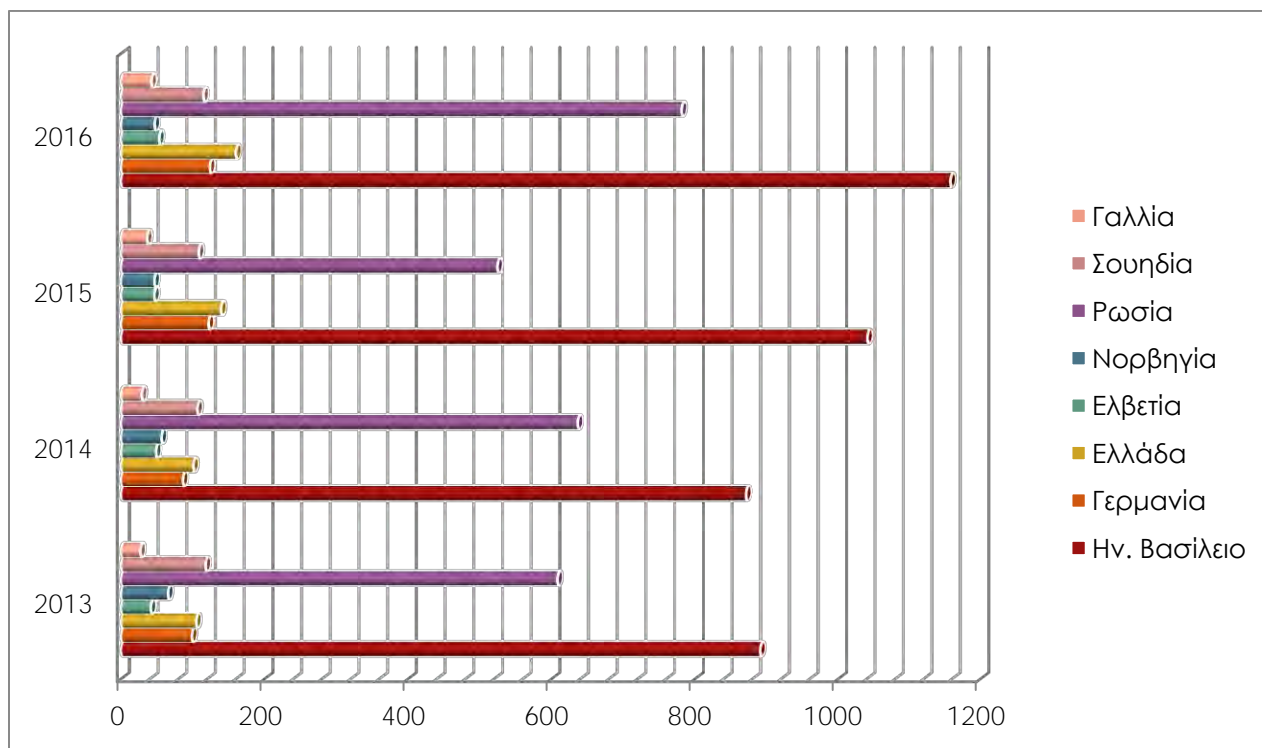
καλές σχέσεις. Ακόμα κάτι σημαντικό να αναφερθεί είναι το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό τουριστών σε περιοχή-πόλη στην Κύπρο το έχει η Πάφος. Αν και η μικρότερη επαρχία στην Κύπρο η Πάφος καταλαμβάνει την πρωτιά στην προτίμηση των τουριστών αφού από ότι φαίνεται χρόνο με τον χρόνο διατηρεί τα ποσοστά προτίμησης αλλά και τα αυξάνει. Επίσης σημαντικό ότι ακολουθούν δύο κωμοπόλεις της ελεύθερης επαρχίας Αμμοχώστου το Παραλίμνι και η Αγία Νάπα. Για τις επαρχίες και την προτίμηση των τουριστών σε αυτές θα αναφερθούμε και στην συνέχεια. Τέλος παρατηρούμε ότι πολλοί προτιμούν ξανά την Κύπρο για τον τουριστικό τους προορισμό, πράμα ιδιαίτερα σημαντικό για τον τόπο διότι καταφέρνει να κλειδώνει την προτίμηση του τουριστών που τον επισκέπτονται.

Τοποθεσία Διαμονής Επισκεπτών



Διάγραμμα 11: Τοποθεσία Διαμονής Επισκεπτών Πηγή: <http://www.mof.gov.cy>, Στατιστικές Τουρισμού 2016, Εθνικοί Λογαριασμοί

Χώρα Προέλευσης Επισκεπτών



Διάγραμμα 12: Χώρα Προέλευσης Επισκεπτών Πηγή: <http://www.mof.gov.cy>, Στατιστικές Τουρισμού 2016, Εθνικοί Λογαριασμοί

4.7.3 Τουριστικά καταλύματα στην Κύπρο

Στο προσεχώς υποκεφάλαιο θα αναφερθούμε στα τουριστικά καταλύματα και στην συμβολή αυτών στο κλάδο του Τουρισμού και των Αερομεταφορών. Ένας επισκέπτης στην Κύπρο συνήθως όπως παρατηρήσαμε και από το Διάγραμμα 4.3 προτιμά να περάσει τον χρόνο του και της διακοπές του στο νησί σε μια παραλιακή πόλη όπως είναι η Πάφος, η Λάρνακα, η ελεύθερη Αμμόχωστος και η Λεμεσός. Αφού η μεγαλύτερη επίσκεψη στο νησί είναι κυρίως τους θερινούς μήνες, λογικό είναι να επιλέγει αυτές τις περιοχές για να απολαύσει της ομορφιές των παραλιών και τις ήρεμες θάλασσες του τόπου.

Σημαντικό κομμάτι στην λειτουργία αποτελούν και οι αερολιμένες του τόπου όπως θα παρατηρήσουμε και στον επόμενο πίνακα, πολλοί προτιμούν για τις διακοπές τους την περιοχή της Πάφου, πράμα που σημαίνει ότι το αεροδρόμιο της Πάφου πρέπει να ενδυναμώσει την λειτουργία του, έτσι ώστε να δέχεται περισσότερους επιβάτες για να τους εξυπηρετεί στην πιο εύκολη πρόσβαση μεταφοράς τους στο τουριστικό κατάλυμα που επέλεξαν, χωρίς να

αναγκάζονται να χρησιμοποιούν απαραίτητα μόνο το αεροδρόμιο της Λάρνακας. Επίσης σημαντικό είναι ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού και το Κράτος να επενδύσει στην ανάπτυξη της πόλης της Λάρνακας και Ελεύθερης Επαρχίας Αμμοχώστου, λόγω του ότι οι περισσότεροι επισκέπτες-τουρίστες προτιμούν το αεροδρόμιο της Λάρνακας για την επίσκεψη τους στο νησί, διότι οι παροχές οι όποιες προσφέρει είναι υψηλότερες από αυτές του αεροδρομίου της Πάφου.

Πίνακας 18: Διανυκτερεύσεις Περιηγητών (2012-1016)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Λευκωσία	288	247	268	279	309
Λεμεσός	1,878	1,621	1,549	1,518	1,704
Λάρνακα	948	804	867	843	991
Αμμόχωστος	6,126	6,556	6,444	6,084	7,030
Πάφος	5,184	4,680	4,442	4,507	5,172
Ορεινά	153	140	146	144	143
Θέρετρα					

Πηγή: <http://www.mof.gov.cy>, Τουριστικά Διανυκτερεύσεις 2000-2016 Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 19: Χώρα προέλευσης Περιηγητών στις Διανυκτερεύσεις (2012-2016)					
	2012	2013	2014	2015	2016
Ην. Βασίλειο	4,908	4,434	4,276	4,831	5,371
Γερμανία	1,100	792	718	788	842
Ρωσία	3,264	4,037	4,028	3,039	4,289
Σουηδία	818	877	754	718	749
Ελλάδα	168	139	150	173	187
Νορβηγία	532	491	399	315	318
Ελβετία	297	322	348	297	322

Πηγή: <http://www.mof.gov.cy>, Τουριστικά Διανυκτερεύσεις 2000-2016 Ιδία Επεξεργασία

Όσον αφορά τις τιμές των καταλυμάτων ο ΚΟΤ (Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού), εγκρίνει τις δημοσιευμένες τιμές που μπορούν να χρεώνουν οι ξενοδοχειακές επιχειρήσεις για την κάθε τρέχον τουριστική περίοδο, με τις τιμές αυτές να είναι καταχωρημένες στην ιστοσελίδα του ΚΟΤ. Επιπρόσθετα η τιμή χρέωσης κάθε δωματίου/διαμερίσματος καταγράφεται στο ειδικό έντυπο “καρτέλα τιμών” δωματίου/διαμερίσματος το οποίο τοποθετείται σε περίοπτη θέση στο κάθε υπνοδωμάτιο ή διαμέρισμα της ξενοδοχειακής επιχείρησης. Τα περισσότερα ξενοδοχεία και τουριστικά καταλύματα προσφέρουν εκπτώσεις πάνω στη τιμή ύπνου ή ειδικές προσφορές κατά την διάρκεια ορισμένων περιόδων του χρόνου. Τα περισσότερα ξενοδοχειακά καταλύματα δημοσιεύουν τις προσφορές αυτές στην ιστοσελίδα τους όπου μπορείτε να εξασφαλίσετε περισσότερες πληροφορίες ή να προβείτε σε κράτηση.

4.8 Συμπεράσματα

Έπειτα από την παραπάνω ανάλυση αντιλαμβανόμαστε την σημαντικότητα της συνεισφοράς των αεροδρομίων στην περιφερειακή ανάπτυξη καθώς επηρεάζουν θετικά πολλές συνιστώσες του περιφερειακού προβλήματος. Για την Κύπρο που είναι ένα κράτος που όπως αναφέραμε πολλές φορές είναι ένας τόπος που στηρίζεται πολύ η οικονομία του στον κλάδο του τουρισμού, οι αερομεταφορές διαδραματίζουν τον κυρίαρχο ρόλο στην ανάπτυξη του κλάδου αυτού. Πιο συγκεκριμένα οι αερομεταφορές έχουν το προσόν να εξασφαλίζουν αυξημένη προσβασιμότητα στις περιφερειακές και απομονωμένες περιοχές, μειώνοντας την χρονοαπόσταση και το αίσθημα της απομόνωσης. Ένας αερολιμένας σε μια περιοχή, έχει την δυνατότητα να την καθιστά ελκυστικότερη και πιο ανταγωνιστική, ενισχύοντας έτσι την τοπική οικονομία της περιοχής μέσω του εισερχόμενου τουρισμού, την εγκατάσταση επενδύσεων που θα προκαλέσει η δυναμικότητα του αεροδρόμιου, την αύξηση του τοπικού ακαθάριστου προϊόντος και φυσικά την δημιουργία θέσεων εργασίας. Πέραν αυτών κάτι ακόμα θετικό είναι ότι αναβαθμίζεται και η ποιότητα της ζωής των κατοίκων, καθώς βελτιώνεται διάφοροι τομείς της περιοχής όπως η υγεία, η εκπαίδευση, οι υποδομές και άλλα. Τέλος ιδιαίτερα σημαντικό να αναφερθεί είναι ότι, τα αεροδρόμια σχεδιάζονται με τρόπο ώστε να μην επιβαρύνουν το περιβάλλον της περιοχής, συμβάλλοντας έτσι στην προστασία του και στην ιδιαίτερη φυσιογνωμία της περιοχής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΗΣΤΙΚΩΝ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

5.1 Γενικά

Στο κεφάλαιο αυτό θα εξεταστούν τα χαρακτηριστικά των πέντε(5) περιφερειακών αεροδρομίων που αναλύθηκαν στο 3^ο Κεφάλαιο, το αεροδρόμιο του Bradley στις ΗΠΑ, το Perth Airport στην Αυστραλία, το αεροδρόμιο του Αννόβερο στην Γερμανία, το Luton στην Αγγλία και το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης στην Γερμανία. Αποτέλεσμα της εξέτασης των χαρακτηριστικών αυτών των αεροδρομίων, θα είναι η συγκριτική αξιολόγηση τους με τα δύο περιφερειακά αεροδρόμια της Κύπρου, αυτό της Λάρνακας και της Πάφου τα οποία αναλύονται στο 4^ο Κεφάλαιο. Σκοπός της σύγκρισης αυτής είναι να αναδειχθούν οι τάσεις που επικρατούν στις επιβατικές μεταφορές στα περιφερειακά αεροδρόμια και να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για την περαιτέρω λήψη μέτρων και εφαρμογή δράσεων ώστε να βελτιστοποιηθεί η λειτουργία τους και να συνεισφέρουν περισσότερο στην οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη της Κύπρου. Πιο συγκεκριμένα, με βάση την επιβατική κίνηση θα γίνουν συγκρίσεις των δυναμικών των αεροδρομίων του κόσμου με αυτών της Κύπρου, με σκοπό να αντληθούν θετικά στοιχεία από αυτά έτσι ώστε τα αεροδρόμια της Λάρνακας και Πάφου να ενδυναμώσουν την επιβατική τους κίνηση. Εκτός των παραπάνω θα συνεκτιμηθούν η υπάρχουσα υποδομή κάθε αεροδρομίου και οι προγραμματισμένες γι αυτά επενδύσεις, όσες από αυτές θεωρούνται εφαρμόσιμες για τα δεδομένα των αεροδρομίων της Κύπρου θα εξετασθούν για την αναβάθμιση των υποδομών τους.

5.2 Δυναμική των αεροδρομίων

Γενικά η δυναμική των αεροδρομίων αποτυπώνεται μέσω της επιβατικής κίνησης τους και της εξέλιξης αυτής στην πάροδο του χρόνου. Το μέγεθος αυτό αποτελεί μια πρώτη εικόνα της κατάστασης του αεροδρομίου δείχνοντας γενικότερα την τάση στην επιβατική κίνηση. Η δυναμική ενός αεροδρομίου μπορεί να μελετηθεί και αν υπολογιστεί αν ληφθούν υπόψη επιμέρους μεγέθη όπως ο ρυθμός, το εύρος και η κατανομή των μεταβολών. Στους Πίνακες που θα ακολουθήσουν και στα διαγράμματα θα συγκριθούν οι μεταβολές των τελευταίων χρόνων των αεροδρομίων του κόσμου που έχουμε μελετήσει στο Κεφαλαίο 3 με τις μεταβολές στην

επιβατική κίνηση των αεροδρομίων της Κύπρου, Λάρνακας και Πάφου. Ο σκοπός της ανάλυσης αυτής είναι για να αντληθούν θετικά στοιχεία από τα ξένα αεροδρόμια που έχουν θετικό ρυθμό μεταβολής στην επιβατική τους κίνηση, έτσι ώστε να ληφθούν υπόψη από τα αεροδρόμια της Κύπρου και για την δική τους ανάπτυξη στην επιβατική τους κίνηση.

5.2.1 Σύγκριση του Bradley Airport με τα Αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου

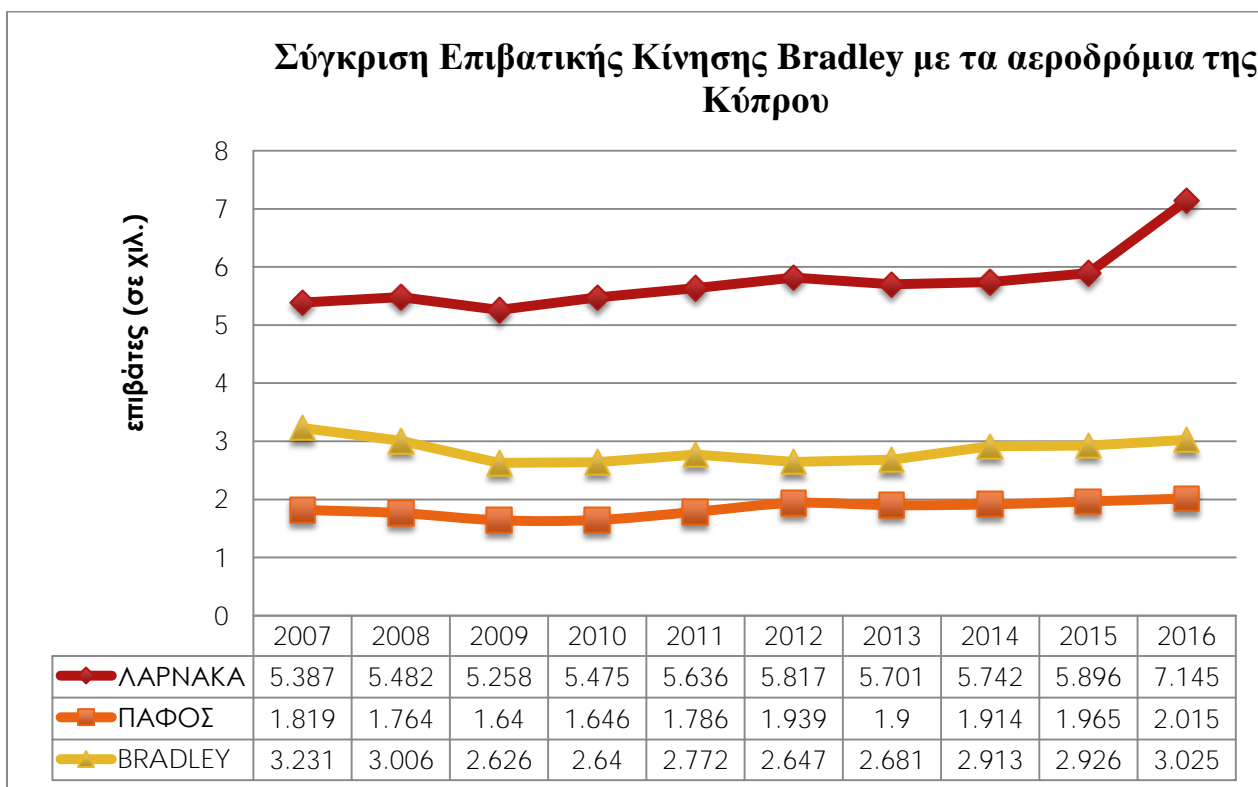
Στο υποκεφάλαιο αυτό θα γίνει η πρώτη σύγκριση των επιβατικών στοιχείων του αεροδρομίου του Bradley με τα αεροδρόμια της Λάρνακας και Πάφου. Όπως θα παρατηρήσουμε το αεροδρόμιο του Bradley δεν είναι και το καλύτερο παράδειγμα στρατηγικής ανάπτυξης, για τα δικά μας αεροδρόμια.

Στον Πίνακα 5.1 και στο Διάγραμμα 5.1. παρουσιάζεται ξεκάθαρα η σταδιακή ανάπτυξη των αεροδρομίων της Κύπρου σε επιβατική κίνηση τα τελευταία χρόνια, ενώ το αεροδρόμιο του Bradley παρατηρούμε ότι αν και έχει ένα ποσοστό ανάπτυξης στους επιβάτες που το επισκέπτονται τα τελευταία χρόνια, εν τούτοις δεν μπορεί να φτάσει τα επίπεδα του 2007 και πιο πριν. Συγκεκριμένα το αεροδρόμιο του Bradley μπορεί να δεχθεί πέραν των 5.500.000 επιβατών, με αυτό να δέχεται περίπου μέχρι 3.000.000 τον χρόνο, ποσοστό όχι και τόσο ικανοποιητικό για τα δεδομένα του αεροδρομίου. Όσον αφορά τώρα τα δικά μας αεροδρόμια σε σχέση με το αεροδρόμιο του Bradley, το αεροδρόμιο της Λάρνακας μπορεί να φιλοξενήσει μέχρι και 7.500.000 επιβάτες περίπου, ενώ το αεροδρόμιο της Πάφου μέχρι περίπου 2.700.000 επιβάτες. Τα δύο μας αεροδρόμια καλύπτου σε μεγάλο βαθμό των στόχο των επιβατών, χωρίς όμως αυτό να αποτελεί ανακούφιση και να μην επιδιώκεται η συνεχής προσέλευση του ανάλογου για τα δεδομένα τους αριθμού επιβατών. Υπάρχουν σημάδια βελτίωσης στα δύο αεροδρόμια της Κύπρου στον τομέα της επιβατικής προσέλευσης σε αυτά. Τώρα αναφορικά με την σύγκριση των υποδομών του Bradley Airport με τα αεροδρόμια της Λάρνακας και Πάφου, θα μελετηθεί στην συνέχεια του κεφαλαίου αυτού.

Πίνακας 20: Σύγκριση του Bradley Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου

	Λάρνακα (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %	Πάφος (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %	Bradley (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %
2007	5.387.524	-	1.819.182	-	3.231.374	-
2008	5.482.567	+0,02	1.764.660	-0,03	3.006.362	-0,07
2009	5.258.716	-0,05	1.640.562	-0,08	2.626.873	-0,13
2010	5.475.905	+0,04	1.646.937	+0,004	2.640.155	+0,01
2011	5.636.426	+0,03	1.786.947	+0,08	2.772.315	+0,05
2012	5.817.216	+0,04	1.939.072	+0,08	2.647.610	-0,05
2013	5.701.772	-0,02	1.900.591	-0,02	2.681.181	+0,02
2014	5.742.768	+0,01	1.914.256	+0,008	2.913.380	+0,08
2015	5.896.629	+0,03	1.965.558	+0,03	2.926.047	+0,006
2016	7.145.276	+0,18	2.015.335	+0,03	3.025.166	+0,04

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Διάγραμμα 13: Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης Bradley Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου, Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

5.2.2 Σύγκριση του Perth Airport με τα Αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου

Όπως και στο υποκεφάλαιο 5.2.1. έτσι και σε αυτό το υποκεφάλαιο θα γίνει σύγκριση της επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου του Perth με τα αεροδρόμια της Κύπρου. Όπως είναι φυσικό ο λόγος που γίνεται η σύγκριση των αεροδρομίων του κόσμου με τα αεροδρόμια της Κύπρου, είναι διότι όπως πολλές φορές αναφέραμε πρέπει να αντληθούν θετικά στοιχεία, έτσι ώστε τα δικά μας αεροδρόμια να ακολουθήσουν την στρατηγική των αεροδρομίων αυτών για την δική τους στρατηγική ανάπτυξη.

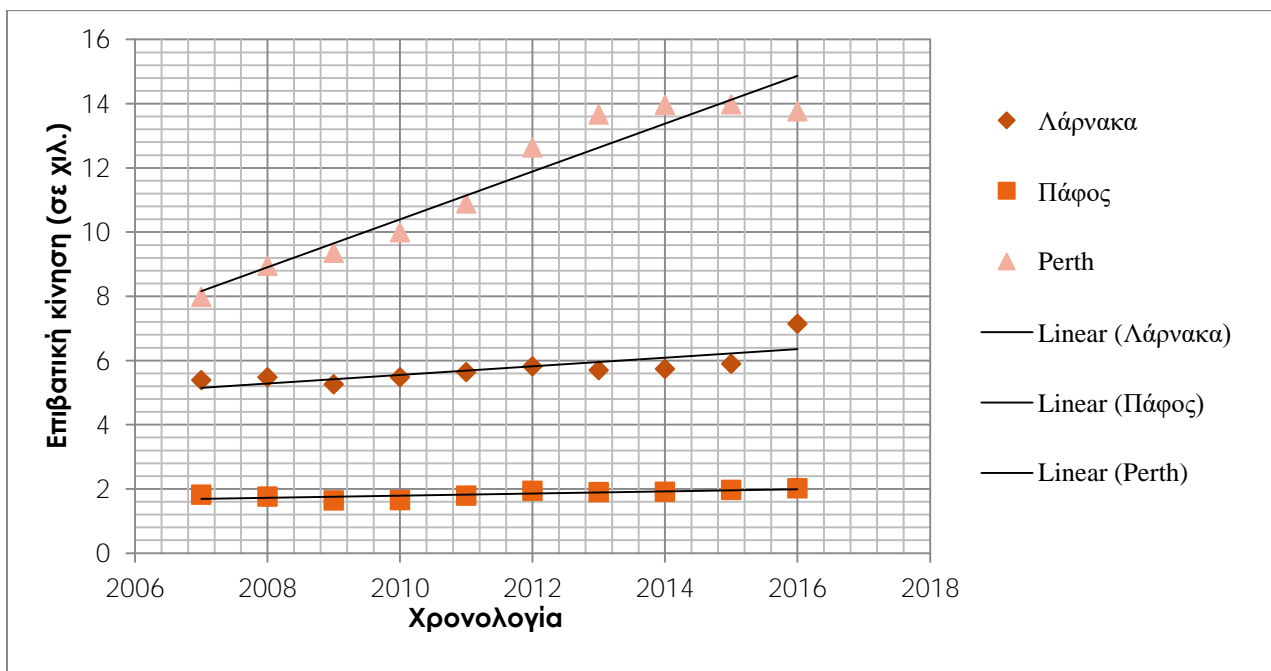
Από τον Πίνακα 5.2 και στο Διάγραμμα 5.2 φαίνεται ξεκάθαρα η ανοδική πορεία της επιβατικής κίνησης του Perth, ένα αεροδρόμιο που πρέπει να αποτελέσει παράδειγμα για τα δικά μας αεροδρόμια. Η σωστή διαχείριση και οι σωστές στρατηγικές ανάπτυξης του αεροδρομίου το καθιστούν ένα αεροδρόμιο πόλος έλξης για τους τουρίστες που θα το επισκεφτούν. Συγκεκριμένα το αεροδρόμιο του Perth έχει την δυνατότητα να δεχθεί πέραν των 15.000.000 κατοίκων, με το ποσοστό αυτό να υπερκαλύπτεται αφού οι επιβάτες τα τελευταία χρόνια έχουν ξεπεράσει τα 13.000.000. Οι νέες εγκαταστάσεις, που θα αναφερθούμε περαιτέρω στην συνέχεια του κεφαλαίου καθώς και οι πολύ καλές συμφωνίες με πολλές αεροπορικές εταιρίες ανέβασαν κατακόρυφα την επιβατική του κίνηση. Τα αεροδρόμια της Κύπρου όπως αναφέραμε και προηγουμένως πρέπει να λάβουν σοβαρά υπόψη της διαδικασίες που ακολούθησε το αεροδρόμιο του Perth. Ειδικά το αεροδρόμιο της Πάφου με μια καλή ενίσχυση των υποδομών τους και την υποδοχή περαιτέρω επιβατών μπορεί εύκολα να καταστεί εξίσου ανταγωνιστικό αεροδρόμιο.

Πίνακας 21: Σύγκριση του Perth Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου

	Λάρνακα (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %	Πάφος (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %	Perth (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %
2007	5.387.524	-	1.819.182	-	7.977.091	-
2008	5.482.567	+0,02	1.764.660	-0,03	8.952.069	+0,11
2009	5.258.716	-0,05	1.640.562	-0,08	9.359.248	+0,05
2010	5.475.905	+0,04	1.646.937	+0,004	9.992.588	+0,07
2011	5.636.426	+0,03	1.786.947	+0,08	10.889.528	+0,09
2012	5.817.216	+0,04	1.939.072	+0,08	12.632.578	-0,14
2013	5.701.772	-0,02	1.900.591	-0,02	13.664.394	+0,08
2014	5.742.768	+0,01	1.914.256	+0,008	13.961.580	+0,03
2015	5.896.629	+0,03	1.965.558	+0,03	13.984.204	+0,01
2016	7.145.276	+0,18	2.015.335	+0,03	13.759.170	-0,02

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης Perth Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου



Διάγραμμα 14: Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης Perth Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου, Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

5.2.3 Σύγκριση του αεροδρομίου του Αννόβερο με τα Αεροδρόμια της Λάρνακας και Πάφου

Ένα επίσης αεροδρόμιο μεσαίας τάξης είναι το αεροδρόμιο του Αννόβερο στην Γερμανία. Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα συγκριθεί η επιβατική του κίνηση με τα αεροδρόμια της Κύπρου έτσι ώστε τυχόν θετικά του στοιχεία να ληφθούν υπόψη από τα αεροδρόμια μας για την πιο λειτουργική και στρατηγική τους ανάπτυξη.

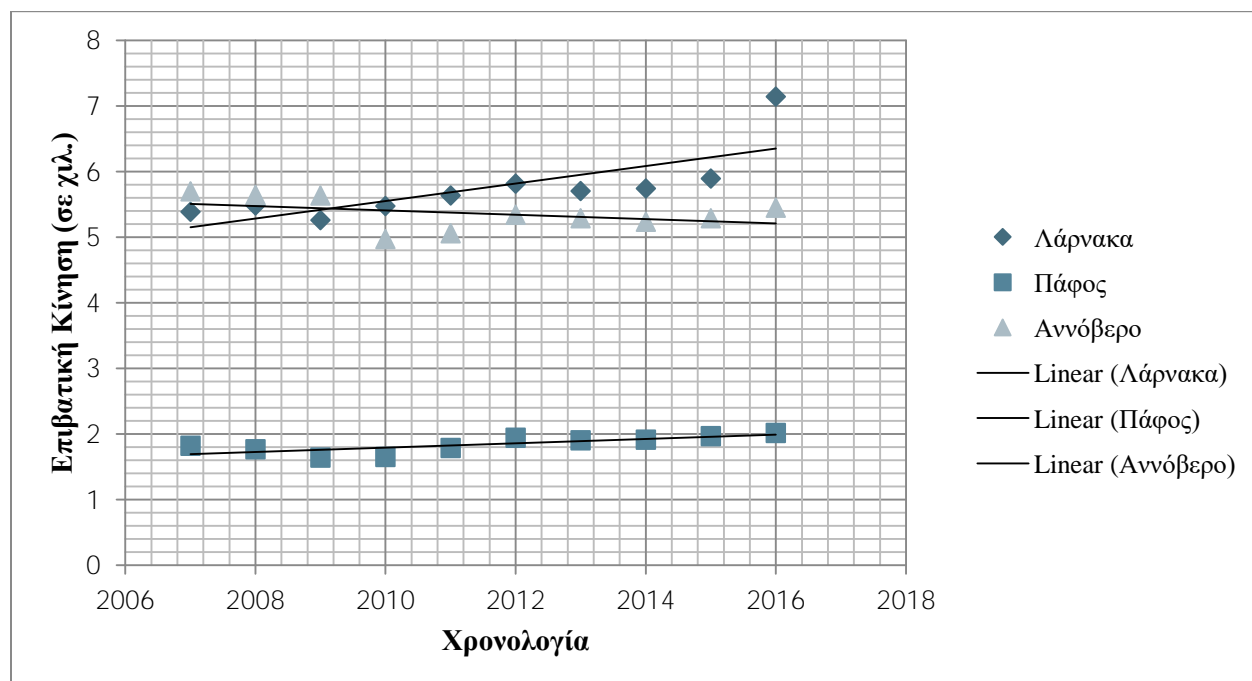
Όπως παρατηρούμε όμως και το αεροδρόμιο του Αννόβερο όπως και του Bradley δεν έχουν μια σταθερή τροχιά ανάπτυξης της επιβατικής τους κίνησης. Στον Πίνακα 5.3 και στο Διάγραμμα 5.3 παρατηρούμε ότι το αεροδρόμιο του Αννόβερο δεν αποτελεί και το καλύτερο παράδειγμα προς μίμηση για τους δικούς μας αερολιμένες. Υπάρχει μια κάθοδος των ποσοστών του στην επιβατική κίνηση 2008-2010, ενώ τα επόμενα χρόνια δεν υπάρχει σταθερότητα αφού για δύο χρόνια υπάρχει αύξηση επιβατών και τα επόμενα δύο από αυτά μείωση, πράγμα που δεν θεωρείται και ιδιαίτερα θετικό προσόν ενός αεροδρομίου. Συγκριτικά με το αεροδρόμιο του Αννόβερο, τα αεροδρόμια της Κύπρου διαθέτουν θετικότερα στατιστικά στοιχεία από αυτό, αφού όπως φαίνεται τα δύο αεροδρόμια τα τελευταία χρόνια παρουσιάζουν αύξηση στα ποσοστά της επιβατικής τους κίνησης. Ειδικά το αεροδρόμιο της Λάρνακας που μπορεί να εξυπηρετήσει παρόμοιο αριθμό επιβατών με αυτό του Αννόβερο, βρίσκεται σε καλύτερη φάση, αφού εξυπηρετείται με βάση της χωρητικότητας του μεγαλύτερο ποσοστό.

Πίνακας 22: Σύγκριση του Hannover Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου

	Λάρνακα (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %	Πάφος (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %	Αννόβερο (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %
2007	5.387.524	-	1.819.182	-	5.699.299	-
2008	5.482.567	+0,02	1.764.660	-0,03	5.644.582	-0,06
2009	5.258.716	-0,05	1.640.562	-0,08	5.637.517	-0,007
2010	5.475.905	+0,04	1.646.937	+0,004	4.969.799	-0,07
2011	5.636.426	+0,03	1.786.947	+0,08	5.059.800	+0,09
2012	5.817.216	+0,04	1.939.072	+0,08	5.340.264	+0,03
2013	5.701.772	-0,02	1.900.591	-0,02	5.287.831	-0,05
2014	5.742.768	+0,01	1.914.256	+0,008	5.234.909	-0,05
2015	5.896.629	+0,03	1.965.558	+0,03	5.291.981	+0,06
2016	7.145.276	+0,18	2.015.335	+0,03	5.452.669	+0,02

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης Hannover Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου



Διάγραμμα 15: Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης Perth Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου, Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

5.2.4 Σύγκριση του αεροδρομίου του Luton με τα Αεροδρόμια της Λάρνακας και Πάφου

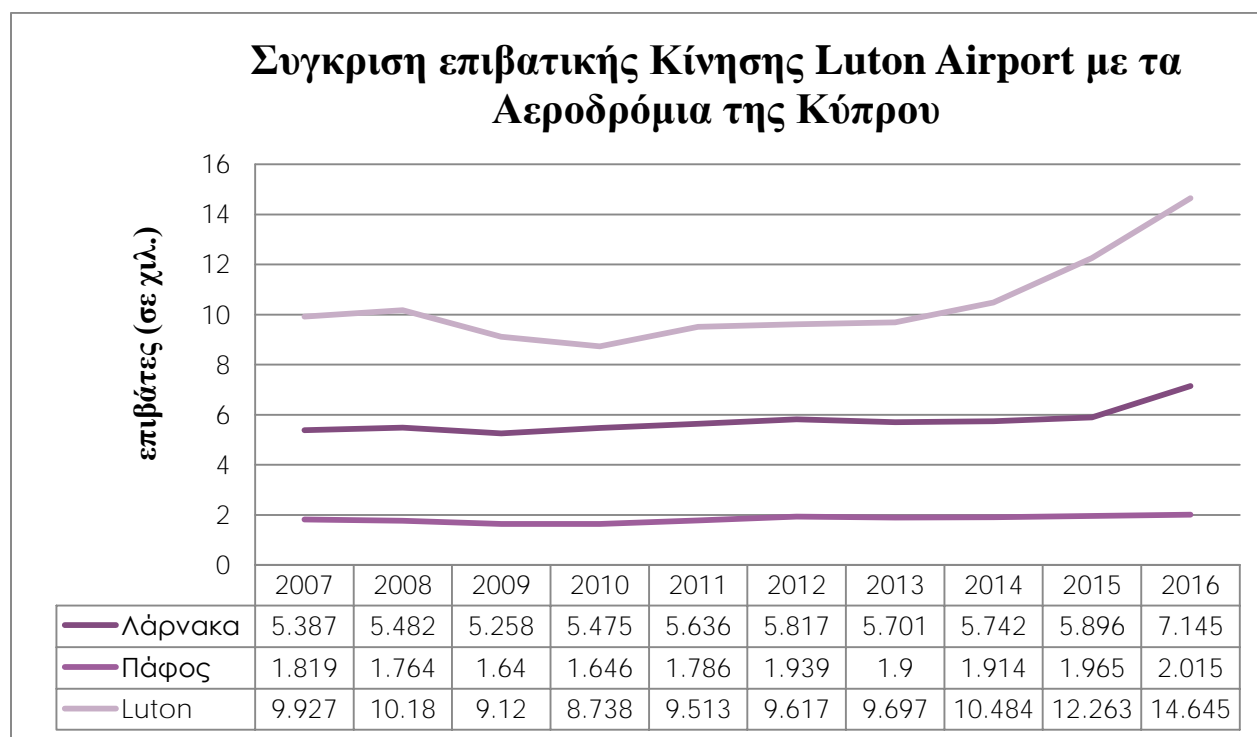
Στην συνέχεια όπως και στα προηγούμενα δύο υποκεφάλαια θα συγκριθεί το αεροδρόμιο του Luton στο Λονδίνο με τα δύο αεροδρόμια της Κύπρου. Το Luton είναι ένα ιδιαίτερο γνωστό αεροδρόμιο στην Ευρώπη αφού είναι ένα από τα πιο πολυσύχναστα αεροδρόμια του Λονδίνου και της Αγγλίας. Η σύγκρισή των αεροδρομίων μας με αυτό του Luton αποτελεί ιδιαίτερα σημαντική, λόγο του ότι θα συγκριθούν με ένα ιδιαίτερα γνωστό αεροδρόμιο στην Ευρώπη. Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα συγκριθούν στατιστικά στοιχεία επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου του Luton με τα αεροδρόμια της Κύπρου.

Όπως φαίνεται τόσο στον Πίνακα 5.4. αλλά και στο Διάγραμμα 5.4. στον αερολιμένα του Luton υπήρξα περιόδοι που δεν ήταν και τόσο ικανοποιητικοί σε αριθμό επισκεψιμότητας επιβατών σε αυτό. Συγκεκριμένα τις χρονιές 2009-2011 υπήρξε μια πτώση στην επιβατική του κίνηση, όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα, πράγμα όμως που κατά τον χρόνο όχι μόνο διορθώνεται, αλλά τα ποσοστά των επιβατών αυξάνονται κατακόρυφα, με τον τελευταίο χρόνο οι επιβάτες να ξεπερνούν τα 14.000.000. Το γεγονός αυτό, της αύξησης του ποσοστού επιβατών στο Luton πρέπει να προσεχθεί ως παράδειγμα από τα αεροδρόμια της Λάρνακας και Πάφου καθώς οι αλλαγές ίσως στις υποδομές του αερολιμένα, όπου θα αναφερθούμε και πιο αναλυτικά στην συνέχεια του Κεφαλαίου να το κατέστησαν πιο ελκυστικό στους επιβάτες. Να σημειωθεί ότι ο αριθμός πέραν των 14.000.000 επιβατών αποτέλεσε ρεκόρ για τα δεδομένα του αεροδρομίου, καθώς κάλυψε σχεδόν όλο το ποσοστό των επιβατών που μπορεί να δεχθεί το αεροδρόμιο τον χρόνο. Τονίζεται ξανά λοιπόν ότι είναι ένα καλό παράδειγμα αντιγραφής ενεργειών αεροδρομίου από τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου.

Πίνακας 23: Σύγκριση του Luton Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου

	Λάρνακα (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %	Πάφος (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %	Luton (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %
2007	5.387.524	-	1.819.182	-	9.927.321	-
2008	5.482.567	+0,02	1.764.660	-0,03	10.180.734	+0.03
2009	5.258.716	-0,05	1.640.562	-0,08	9.120.546	-0,1
2010	5.475.905	+0,04	1.646.937	+0,004	8.738.717	-0,04
2011	5.636.426	+0,03	1.786.947	+0,08	9.513.704	+0,08
2012	5.817.216	+0,04	1.939.072	+0,08	9.617.697	+0,01
2013	5.701.772	-0,02	1.900.591	-0,02	9.697.944	+0,008
2014	5.742.768	+0,01	1.914.256	+0,008	10.484.938	+0,08
2015	5.896.629	+0,03	1.965.558	+0,03	12.263.505	+0,18
2016	7.145.276	+0,18	2.015.335	+0,03	14.645.619	+0,2

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Διάγραμμα 16: Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης Luton Airport με τα αεροδρόμια της Κύπρου, Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

5.2.5 Σύγκριση του αεροδρομίου της Κολωνίας-Βόννης με τα Αεροδρόμια της Λάρνακας και Πάφου

Τελευταίο αεροδρόμιο το οποίο θα συγκρίνουμε με τα δικά μας αεροδρόμια είναι το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης. Ένα ακόμη γνωστό αεροδρόμιο της Ευρώπης το οποίο βρίσκεται Βόρειο-Ανατολικά της Γερμανίας. Θα παρατηρήσουμε στην συνέχεια από τα στοιχεία που θα παρουσιαστούν ότι αποτελεί όπως και το Luton στο Λονδίνο, ακόμα ένα αεροδρόμιο όπου σταδιακά αναπτύσσεται τόσο στις υποδομές του αλλά και στην επιβατική κίνηση του.

Όπως προαναφέραμε το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης τα τελευταία χρόνια, λόγω ίσως αναβαθμίσεων που έγιναν σε αυτό να συνέβαλαν στην άνοδο των ποσοστών της επιβατικής του κίνησης. Τόσο στον Πίνακα 5.5. όσο και στο Διάγραμμα 5.5. φαίνεται ξεκάθαρα η σταδιακή άνοδος της επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου. Συγκεκριμένα υπάρχει μια σταδιακή άνοδος των τελευταίων τριών χρόνων στου επιβάτες που δέχεται ο αερολιμένας πράγμα ιδιαίτερα σημαντικό για αυτό αλλά και γενικότερα για την πόλη της Κολωνίας.

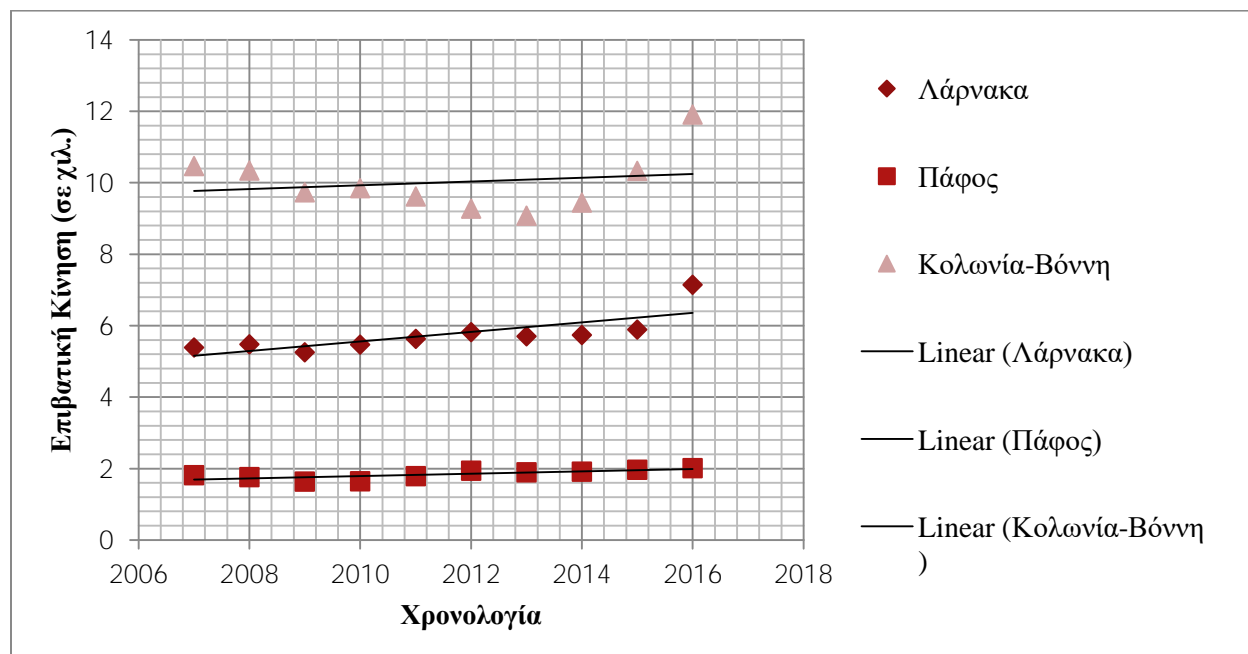
Ένα ακόμα καλό παράδειγμα προς μίμηση αποτελεί το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης για τα δικά μας αεροδρόμια, τα οποία πρέπει να αντλήσουν τα θετικά στοιχεία, όπου συνέβαλαν στην άνοδο των επιβατικών στοιχείων του αεροδρομίου. Σε σχέση με τα δικά μας αεροδρόμια όπως είναι φυσικό λόγω και του πληθυσμιακού μεγέθους της Γερμανίας, το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης μπορεί να δεχθεί περισσότερο αριθμό επισκεπτών παρότι τα δικά μας, εντούτοις όμως δεν παύει όπως αναφερθήκαμε και πριν να αποτελεί ένα από τα παραδείγματα αεροδρομίων, τα οποία πρέπει να λάβουμε υπόψη. Να σημειωθεί όμως ότι δεν πρέπει να παραλείψουμε τις κακές περιόδους που είχε το αεροδρόμιο και τις μείωσης των επιβατών του.

Πίνακας 24: Σύγκριση του αεροδρομίου Κολωνίας-Βόννης με τα αεροδρόμια της Κύπρου

	Λάρνακα (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %	Πάφος (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %	Κολωνία-Βόννη (Επιβατική Κίνηση)	Διαφορά %
2007	5.387.524	-	1.819.182	-	10.471.657	-
2008	5.482.567	+0,02	1.764.660	-0,03	10.342.931	-0,02
2009	5.258.716	-0,05	1.640.562	-0,08	9.739.581	-0,06
2010	5.475.905	+0,04	1.646.937	+0,004	8.849.779	+0,02
2011	5.636.426	+0,03	1.786.947	+0,08	9.623.398	-0,03
2012	5.817.216	+0,04	1.939.072	+0,08	9.280.070	-0,04
2013	5.701.772	-0,02	1.900.591	-0,02	9.077.346	-0,03
2014	5.742.768	+0,01	1.914.256	+0,008	9.450.493	+0,04
2015	5.896.629	+0,03	1.965.558	+0,03	10.338.375	+0,09
2016	7.145.276	+0,18	2.015.335	+0,03	11.910.138	+0,2

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης αεροδρομίου Κολωνίας-Βόννης με τα αεροδρόμια της Κύπρου



Διάγραμμα 17: Σύγκριση Επιβατικής Κίνησης αεροδρομίου Κολωνίας-Βόννης με τα αεροδρόμια της Κύπρου, Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

5.3 Σύγκριση Υποδομών Αεροδρομίων

Σε αυτή την ενότητα θα παρουσιαστούν οι υπάρχουσες υποδομές των περιφερειακών αεροδρομίων που αναλύονται στο Κεφάλαιο 3, δηλαδή του Bradley Airport, του Perth Airport, του Αεροδρομίου του Αννόβερο, του Luton Airport στο Λονδίνο και του Αεροδρομίου της Κολωνίας-Βόννης και θα συγκριθούν με τις υποδομές των αεροδρομίων τα οποία μελετούμε της Λάρνακας και της Πάφου. Μέσα από τα στοιχεία αυτά και την συσχέτιση τους με τα προηγούμενα μεγέθη που εξετάστηκαν όπως η δυναμική των αεροδρομίων, θα εξετασθούν συμπεράσματα έτσι ώστε οποιαδήποτε θετικά στοιχεία αντληθούν από την σύγκριση των αεροδρομίων, χρησιμοποιηθούν για την βελτίωση των αεροδρομίων της Κύπρου και την ανάπτυξη τους, έτσι ώστε να γίνουν πιο ανταγωνιστικά και ελκυστικά στο επιβατικό κοινό που ταξιδεύει.

Μερικά από τα στοιχεία των υποδομών στα οποία θα συγκριθούν τα αεροδρόμια είναι οι διαστάσεις του διαδρόμου απογείωσης προσγείωσης, το εμβαδόν του χώρου της πίστας που προσγειώνονται τα αεροσκάφη και το εμβαδόν του αεροσταθμού για την εξυπηρέτηση των επιβατών. Τέλος σημαντικό κομμάτι στην αναβάθμιση των υποδομών ενός αεροδρομίου αποτελούν και τυχόν καινοτόμες ιδέες ανάπτυξης ενός αεροδρόμιου, οι οποίες το κάνουν ξεχωριστό.

5.3.1 Σύγκριση υποδομών Bradley Airport με των Αεροδρομίων της Κύπρου

Στο παρόν υποκεφάλαιο θα συγκριθούν υποδομές του αεροδρόμιου του Bradley με τα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου. Θα μελετηθούν τυχόν στοιχεία τα οποία θεωρούνται θετικά και από τα οποία μπορούν να επωφεληθούν για την ανάπτυξη τους τα δικά μας αεροδρόμια. Όπως παρατηρήσαμε προηγουμένως το αεροδρόμιο του Bradley δεν είναι και το ιδανικότερο παράδειγμα να μιμηθούν τα αεροδρόμια μας, καθώς δεν έχει μια σταθερή ανάπτυξη όπως παρατηρήσαμε σε άλλα αεροδρόμια. Εν τούτοις όμως δεν σημαίνει ότι κάποιες υποδομές του η κάποια καινοτόμα ιδέα η οποία εφαρμόστηκε στο αεροδρόμιο του Bradley, δεν μπορεί να θεωρηθεί κάτι το οποίο μπορεί να βοηθήσει την ανάπτυξη των δικών μας αεροδρομίων.

Συγκεκριμένα τα αεροδρόμια της Κύπρου, Λάρνακας και Πάφου έχουν δεχθεί μερικές αλλαγές στις υποδομές τους τα τελευταία χρόνια. Από την περίοδο που ανέλαβε η εταιρία Hermes, έχουν γίνει αρκετές αλλαγές. Στο νέο αεροδρόμιο της Λάρνακας που παραδόθηκε στα τέλη του 2010, κατασκευάστηκε νέος τερματικός σταθμός με δύο επίπεδα ένα για αφίξεις και

ένα για αναχωρήσεις. Ο νέος τερματικός εξυπηρετεί ιδιωτικά αεροσκάφη, έχοντας 16 αερογέφυρες από τις οποίες μπορούν να επιβιβαστούν ή να αποβιβαστούν οι επιβάτες. Το νέο αεροδρόμιο Λάρνακας διαθέτει 67 σημεία ελέγχου αποσκευών, 8 self-service και 48 πύλες αναχωρήσεων που μπορούν να εξυπηρετήσουν το κοινό. Επίσης διαθέτει 2,450 θέσεις στάθμευσης για το κοινό και ακόμα διαθέτει εύκολη πρόσβαση στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων από και προς αυτό. Τέλος το αεροδρόμιο της Λάρνακας διαθέτει ένα ικανοποιητικό αριθμό δρομολογίων λεωφορείων στις υπόλοιπες επαρχίες, πράγμα που δεν σημαίνει ότι δεν χρήζει βελτίωσης ή επέκτασης.

Το αεροδρόμιο της Πάφου τώρα έχει ανακινηθεί και αυτό πριν από μερικά χρόνια από την εταιρία Hermes, διαθέτοντας σήμερα νέο τερματικό σταθμό 20.000 τμ. παραπλεύρων των υφιστάμενων εγκαταστάσεων. Διαθέτει επίσης 28 σημεία ελέγχου εισιτηρίων, 3 μάντες παραλαβής αποσκευών και 800 θέσεις σταθμεύσεις. Τέλος το αεροδρόμιο της Πάφου να αναφερθεί ότι εξυπηρετεί ένα ικανοποιητικό αριθμό αεροπορικών εταιρών, πράγμα που σημαίνει ότι πρέπει όσο γίνεται δυνατό να παραμείνουν στο αεροδρόμιο αλλά και να υπάρξουν και άλλες εταιρίες που θα θέλουν να το χρησιμοποιήσουν στην πάροδο του χρόνου.

Τώρα αναφορικά με το αεροδρόμιο του Bradley και συγκρίνοντας το με τα προαναφερθέντα αεροδρόμια, να επισημανθεί ότι αποτελεί το 54^ο σε μέγεθος και κίνηση επιβατών στις ΗΠΑ. Είναι ένα αεροδρόμιο που τα τελευταία χρόνια προσπαθεί να βελτιώσει τις συνθήκες που επικρατούν σε αυτό, βελτιώνοντας τις υποδομές του και ελκύοντας με αυτό τον τρόπο καινούργιους επιβάτες στο να το επισκευτούν τόσο αυτό αλλά και την New England. Κάτι πολύ ωραίο και καινοτόμο που εφάρμοσαν οι αρχές του αεροδρομίου είναι, το γεγονός της φιλοξενίας του μουσείου αέρα της New England στο αεροδρόμιο, το οποίο ελκύει το ενδιαφέρον των επισκεπτών, κάτι το οποίο μπορεί να μελετηθεί και να εφαρμοστεί πανομοιότυπα και σε κάποιο από τα αεροδρόμια της Κύπρου. Κάτι ακόμα καινοτόμο το οποίο εφάρμοσε το αεροδρόμιο του Bradley και πιο συγκεκριμένα η Bradley International είναι, η εφαρμογή του νέου σήματος του το 2016 «love the journey». Πιο συγκεκριμένα τώρα στις υποδομές του αεροδρομίου, η πολυμελής συζήτηση για την επέκταση του αεροδρομίου κατέληξε στην αντικατάσταση του τώρα κενού τερματικού σταθμού Β. Η πρόταση αντικατάστασης στοχεύει στην κατασκευή ενός νέου τερματικού σταθμού Β, με δημιουργία συνολικά 19 πυλών, νέο οδόστρωμα στον τερματικό σταθμό και επίσης κατασκευή ενός νέου γκαράζ επτά επιπέδων με ενοποιημένη ενοικίαση αυτοκινήτου με σύνολο 2600 δημόσιων χώρων στάθμευσης και 2.250

χώρων ενοικίασης αυτοκινήτων. Κλείνοντας σε αυτό το υποκεφάλαιο, παρατηρούμε ότι το αεροδρόμιο του Bradley δεν αποτελεί ένα αεροδρόμιο από το οποίο μπορούν να ληφθούν υπόψη πολλά στοιχεία υποδομών τα οποία μπορούν να εγκατασταθούν και να αναβαθμίσουν την εικόνα των αεροδρομίων μας. Το μόνο που μπορεί να θεωρηθεί ως κάτι μοναδικό είναι οι δυο καινοτόμες ιδέες του αεροδρομίου του Bradley στις οποίες έχουμε προαναφερθεί καθώς και η δημιουργία γκαράζ στο έδαφος του αεροδρομίου με χώρους ενοικίασης αυτοκινήτου.

5.3.2 Σύγκριση υποδομών Perth Airport με των Αεροδρομίων της Κύπρου

Σε αυτό το υποκεφάλαιο θα γίνει σύγκριση, όπως αναφέρεται και στον τίτλο των υποδομών των αεροδρομίων του Perth με τα αεροδρόμια της Κύπρου. Συγκεκριμένα το αεροδρόμιο του Perth αποτελεί ένα ιδιαίτερα καλό παράδειγμα για τα δικά μας αεροδρόμια, αφού όπως παρατηρείται και από το υποκεφάλαιο της σύγκρισης των αεροδρομίων στην επιβατική κίνηση, τα τελευταία 10 χρόνια επικρατεί μια ραγδαία ανάπτυξη στα στατιστικά του αεροδρομίου.

Αναφορικά τώρα στις υποδομές των αεροδρομίων, για τα αεροδρόμια της Κύπρου δεν θα γίνει ξανά αναφορά στις υπάρχουσες υποδομές τους, ήδη έχει γίνει αναφορά στο προηγούμενο υποκεφάλαιο. Πιο συγκεκριμένα θα γίνει αναφορά στις υποδομές του Perth και αν οι μετατροπές που έγιναν σε αυτές και συνέβαλαν στην ανάπτυξη του αεροδρομίου μπορούν να εξετασθούν και να ληφθούν υπόψη και από τα δικά μας αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου.

Το αεροδρόμιο του Perth λοιπόν έχει τέσσερις τερματικούς σταθμούς και ένα ακόμα πιο μικρό, πολύ περισσότεροι παρότι των δικών μας αεροδρομίων. Κάθε τερματικός του αεροδρομίου φιλοξενεί διαφορετικές αεροπορικές εταιρίες, ανάλογα από το μέγεθος των αεροσκαφών της εταιρίας ή ανάλογα των προορισμών. Επίσης το αεροδρόμιο του Perth φιλοξενεί και ενοικιάζει χώρους σε μεγάλες αεροπορικές εταιρίες όπως η Emirates, η Singapore Airlines η Qantas κ.α. Το ότι δημιουργήθηκαν αρκετοί Τερματικοί στο αεροδρόμιο, ωφέλησε στο γεγονός ότι ακόμη περισσότερες αεροπορικές εταιρίες διέφυγαν στο να επιλέξουν το εν λόγω αεροδρόμιο, ωφελώντας το έτσι στο να αναπτυχθεί και επιβάτες που το επισκέπτονται να αυξάνονται ραγδαία. Το γεγονός αυτό πρέπει να προβληματίσει τους φορείς που ασχολούνται με τα αεροδρόμια της Κύπρου, με το εάν ένας νέος τερματικός μπορεί να αναβαθμίσει την υφιστάμενη κατάσταση του αεροδρομίου. Ειδικά το αεροδρόμιο της Πάφου μπορεί να συμπεριλάβει στις υποδομές του ακόμα ένα τερματικό, διευκολύνοντας το επιβατικό κοινό που

επισκέπτεται κάθε χρόνο το νησί και συγκεκριμένα την πόλη της Πάφου, όπως παρατηρήσαμε και στο Κεφάλαιο 4.

Να αναφερθεί επίσης ότι οι πτήσεις εξυπηρετούνται από δύο διαδρόμους: τον κύριο διάδρομο με χαρακτηριστικά 3444 m × 45 m (11,299 ft × 148 ft) και τον δευτερεύον διάδρομο με χαρακτηριστικά, 2,163 m × 45 m (7,096 ft × 148 ft). Το αεροδρόμιο του Perth έκανε κάποιες αλλαγές-εργασίες μεταρρύθμισης στους διαδρόμους του την περίοδο του 2005, με σκοπό να εξυπηρετούνται τακτικές λειτουργίες από αεροσκάφη ευρείας ατράκτου, συμπεριλαμβανομένου του Airbus A380. Με λίγα λόγια το αεροδρόμιο μεταβαίνει σε αλλαγές έτσι ώστε να διευκολύνει την παραμονή εταιριών στο αεροδρόμιο και όχι να της απωθεί με την άγνοια του.

Τέλος θα αναφερθούμε σε μια καινοτόμα ιδέα στην οποία προέβηκε το αεροδρόμιο του Perth, και η οποία μπορεί να μελετηθεί και γιατί όχι να μην γίνει κάτι παρόμοιο από τα αεροδρόμια της Λάρνακας και της Πάφου με σκοπό να προσελκύσουν επιβάτες. Συγκεκριμένα υπάρχουν δύο ειδικοί χώροι εντοπισμού στο αεροδρόμιο του Perth. Ο διεθνής τερματικός σταθμός T1 στεγάζει ένα κατάστρωμα παρατήρησης στο επίπεδο 3 για να προβάλλει τα αεροσκάφη αναχώρησης και άφιξης και διαθέτει μηχανήματα αυτόματης πώλησης, τουαλέτες και FIDS. Η δεύτερη περιοχή κηλίδας είναι στη δυτική πλευρά που αντιτίθεται στο όριο του διαδρόμου 03 που βρίσκεται κατά μήκος του Dunreath Drive. Η δημόσια περιοχή προβολής έχει ένα καταφύγιο με τη μορφή του τμήματος σώματος ενός Boeing 747, και εμφανίζει πληροφορίες για το ιστορικό της αεροπορίας, το οποίο μπορεί να εκμεταλλευτεί ένας επιβάτης κατά την αναμονή του στο αεροδρόμιο. Είναι ένα ιδιαίτερα έξυπνο και καινοτόμο έργο που δημιουργεί ωραία αίσθηση σε όποιον θα επισκεφτεί το αεροδρόμιο. Κάτι ακόμα είναι ότι το αεροδρόμιο διαθέτει και άλλες υπηρεσίες όπως δωρεάν wifi κ.α., επίσης δεν μπορούμε να μην αναφερθούμε ότι γίνονται συνεχής προγράμματα δράσης και ανάπτυξης του αεροδρομίου του Perth, έτσι ώστε να συνεχίσει να είναι ένα ανταγωνιστικό αεροδρόμιο.

5.3.3 Σύγκριση υποδομών του Αεροδρομίου του Αννόβερο με των Αεροδρομίων της Κύπρου

Τώρα αναφορικά με την σύγκριση των υποδομών σε αυτό το υποκεφάλαιο μεταξύ των αεροδρομίων μας και του αεροδρομίου του Αννόβερο στην Γερμανία, είναι ιδιαίτερα επιφυλακτική. Ο λόγος είναι επειδή όπως παρατηρούμε τόσο στον Πίνακα 5.3 αλλά και στο Διάγραμμα 5.3, είναι φανερό ότι το αεροδρόμιο του Αννόβερο δεν αποτελεί και το καλύτερο παράδειγμα από το οποίο μπορούν να αντληθούν θετικά στοιχεία. Επίσης να επισημανθεί ότι δεν

θα γίνει ανάλυση των υποδομών των Κυπριακών αεροδρομίων στο παρόν υποκεφάλαιο όπως δεν έγινε και στο προηγούμενο.

Το αεροδρόμιο του Αννόβερο αν και 9^ο πληθυσμιακά στα αεροδρόμια της Γερμανίας, την τελευταία δεκαετία δεν υπάρχει μια σταθερή επιβατική κίνηση σε αυτό η οποία να προϊδεάζει άλλα αεροδρόμια να αντλήσουν πληροφορίες από τις ενέργειες του. Πιο συγκεκριμένα στο εν λόγω αεροδρόμιο υπάρχουν τρεις τερματικοί σταθμοί και ένας ακόμα ο οποίος χειρίζεται κυρίως για λειτουργίες του Γερμανικού στρατού, από του οποίους ο τρίτος έχει φτιαχτεί πριν μερικά χρόνια. Αν και με τρεις τερματικούς το αεροδρόμιο όπως προαναφέραμε δεν έχει μια σταθερή τροχιά ανάπτυξης αφού κάπου η στρατηγική του λειτουργία όπως φαίνεται χωλαίνει.

Επίσης έχουν γίνει διαφορές αξιοσημείωτες προσπάθειες ανάπτυξης του αεροδρομίου, όπως η ένταξη στις υποδομές του αεροδρομίου νέου τερματικού, πράγμα που αν και θεωρούμε και για τα δικά μας αεροδρόμια ότι είναι κάτι ιδιαίτερα καλό αν συμπεριληφθεί στις υποδομές τους, εν τούτοις η οποιαδήποτε κίνηση πρέπει να μελετηθεί πάρα πολύ καλά πριν γίνει έτσι ώστε να μην γίνουν έξτρα επενδύσεις ανάπτυξης χωρίς όφελος, όπως και έγινε στο αεροδρόμιο του Αννόβερο απ ότι παρατηρούμε. Πέραν όμως τα αρνητικά υπάρχουν και θετικά τα οποία πρέπει να προσεχθούν όπως η δυνατότητα διακίνησης μέχρι και 33 αεροσκαφών στον αερολιμένα του Αννόβερο από τα οποία 20 μπορούν να χρησιμοποιήσουν περίπτερα αεροσκαφών εξοπλισμένα με Jetway. Ακόμα κάτι σημαντικό το οποίο εάν επανέλθει σίγουρα θα αλλάξει την δυναμική του αεροδρομίου είναι το γεγονός ότι το αεροδρόμιο φιλοξενούσε από το 1957 έως το 1990 τη διεθνή αεροπορική έκθεση. Οτιδήποτε τέτοιου χαρακτήρα καταφέρουν και τα αεροδρόμια της Λάρνακας και Πάφου, θα ωφελήσει στην αναγνωρισιμότητα τους στο επιβατικό κοινό, οι οποίοι θα θελήσουν να γνωρίσουν και τα αεροδρόμια αλλά και την Κύπρο σαν μέρος.

Τέλος αναφορικά με τις υποδομές του αεροδρομίου του Αννόβερο σε σύγκριση με αυτές των αεροδρομίων της Κύπρου, το αεροδρόμιο του Αννόβερο διαθέτει στις μεταφορές που συνδέουν το αεροδρόμιο με την περιοχή σιδηροδρομικό σταθμό τον Hannover Flughafen που βρίσκεται κάτω από τον τερματικό σταθμό C και προσφέρει συχνές γραμμές S-Bahn S5 στο κέντρο της πόλης του Αννόβερο. Ο χρόνος ταξιδιού είναι περίπου 17 λεπτά και η υπηρεσία εκτελείται κάθε 30 λεπτά 22 ώρες την ημέρα. Αυτό μπορεί να μελετηθεί όχι τόσο από το αεροδρόμιο της Λάρνακας αλλά από το αεροδρόμιο της Πάφου, το οποίο δεν βρίσκεται τόσο

κοντά από το κέντρο της πόλης αλλά και από την περιοχή της Κάτω Πάφου που βρίσκονται τα περισσότερα ξενοδοχεία που εξυπηρετούν τους τουρίστες της πόλης. Το αεροδρόμιο του Ανόβερου έχει επίσης τη δική του έξοδο στον αυτοκινητόδρομο A352 όπως και τα δικά μας αεροδρόμια. Τέλος στον αερολιμένα διατίθενται περίπου 14.000 θέσεις στάθμευσης ένας ιδιαίτερα ικανοποιητικός αριθμός για την εξυπηρέτηση του κοινού. Κάτι το οποίο τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου πρέπει να προσέξουν αφού θεωρούμε ότι χρειάζεται μερική επέκταση των χώρων στάθμευσης τους.

5.3.4 Σύγκριση υποδομών του Luton Airport με των Αεροδρομίων της Κύπρου

Το επόμενο αεροδρόμιο του οποίου θα συγκρίνουμε την κατάσταση των υποδομών του με τους δικούς μας αερολιμένες, είναι το αεροδρόμιο του Luton στο Λονδίνο. Το Luton είναι το πέμπτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο του Λονδίνου και τον τελευταίο χρόνο έχει αύξηση σημαντικά τα ποσοστά των επιβατών που το επισκέπτονται. Το Luton αποτελεί ένα από τα αεροδρόμια που μπορούν να αντλήσουν πληροφορίες τα δικά μας αεροδρόμια για την ανάπτυξη τους, αυτό μπορεί να παρατηρηθεί και από τον Πίνακα 5.4 και το Διάγραμμα 5.4.

Συγκεκριμένα το Luton διαθέτει στις υποδομές του διάδρομο που εκτείνεται περίπου από τα ανατολικά προς τα δυτικά, με μήκος 2.160 μέτρα σε υψόμετρο 526 πόδια (160 μ.). Ο διάδρομος είναι εξοπλισμένος με ένα σύστημα προσγείωσης οργάνων (ILS), επιτρέποντας στο αεροδρόμιο να συνεχίσει να λειτουργεί σε συνθήκες ορατότητας. Του διαδρόμου αυτού μελετήθηκε η επέκταση του στα 3,000 μέτρα (9,843 ft) και την αύξηση του μήκους της τροχιάς. Ο πλήρης διάδρομος θα αυξήσει την επιχειρησιακή ευελιξία των αεροπορικών εταιρειών επιτρέποντας τη χρήση αεροσκαφών που έχουν μεγαλύτερη χωρητικότητα ωφέλιμου φορτίου και μεγαλύτερο εύρος από ό, τι είναι σήμερα δυνατό. Μια τέτοια αναβάθμιση στις εγκαταστάσεις ενός αεροδρομίου θα ελκύσει νέες αεροπορικές εταιρίες κυρίως με μεγαλύτερα αεροσκάφη για μακρινές αποστάσεις. Η τυχόν μελέτη και από τα δικά μας αεροδρόμια και κυρίως του αερολιμένα της Λάρνακας για την επέκταση του διαδρόμου του, θα ωφελήσει για την ανάπτυξη του καθώς θα μπορεί να υποδεχθεί και επιβάτες όπως αναφέραμε πιο πριν από άλλες χώρες που βρίσκονται σε μακρινές αποστάσεις.

Επίσης ο αερολιμένας του Luton περιλαμβάνει αίθουσα προβολής ασφάλειας, καθώς και πληθώρα καταστημάτων και lounge bar που βρίσκονται μέσα στον τερματικό σταθμό του αερολιμένα για την εξυπηρέτηση και ψυχαγωγία των επιβατών που το επισκέπτονται. Κάτι

ακόμα που συναντάμε και σε αυτό το αεροδρόμιο είναι η δημιουργία η επέκταση του τερματικού του αερολιμένα, πράγμα που σημαίνει όπως παρατηρήσαμε και από άλλα αεροδρόμια ότι με την δημιουργία του επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό η ανάπτυξη ενός αερολιμένα.

Τέλος ο αερολιμένας διαθέτει σε ένα ικανοποιητικό βαθμό υποδομές μετακινήσεις των επιβατών, όπως για παράδειγμα σιδηροδρομικές μεταφορές, ταξί αλλά και μεταφορές με λεωφορείο. Θα το επαναλάβουμε ξανά ότι το αεροδρόμιο αυτό μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα για τα αεροδρόμια Λάρνακας και Πάφου για την ανάπτυξη τους, καθώς αποτελεί ένα αεροδρόμιο μεσαίου μεγέθους όπως και τα δικά μας με ιδιαίτερα καλά χαρακτηριστικά.

5.3.5 Σύγκριση υποδομών του Αεροδρομίου Κολωνίας-Βόννης με των Αεροδρομίων της Κύπρου

Τελευταίο αεροδρόμιο σύγκρισης με τα αεροδρόμια της Κύπρου είναι αυτό της Κολωνίας-Βόννης. Το αεροδρόμιο αυτό αποτελεί ίσως το καλύτερο παράδειγμα προς μίμηση μεταξύ άλλων, αφού είναι ένα σύγχρονο αεροδρόμιο υψηλής τεχνολογίας βραβευμένο από την ACI EUROPE με το βραβείο Best Airport Award στην κατηγορία αεροδρομίων 5 έως 10 εκατομμύρια επιβατών. Μόνο από αυτό αντιλαμβανόμαστε πόσο σημαντικό είναι να παρατηρηθούν στοιχεία και ενέργειες του αεροδρομίου της Κολωνίας – Βόννης με τα δικά μας αεροδρόμια.

Το αεροδρόμιο της Κολωνίας – Βόννης είναι το έκτο μεγαλύτερο αεροδρόμιο επιβατών στη Γερμανία και το τρίτο μεγαλύτερο σε ό, τι αφορά τις επιχειρήσεις φορτίου. Στις υποδομές του υπάρχουν δύο τερματικοί σταθμοί από τους οποίους ο δεύτερος έχει φτιαχτεί το 2004 μαζί και με αρκετούς νέους χώρους στάθμευσης. Το 1990 έχει γίνει πρόγραμμα επέκτασης των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου για την ανάπτυξη του και προσέλκυση επιβατών σε αυτό. Ο δεύτερος τερματικός σταθμός φτιάχτηκε για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερων αποστάσεων κυρίως από και προς το αεροδρόμιο. Το ιδιαίτερο σχήμα U του αεροδρομίου διαθέτει καταστήματα, εστιατόρια, check-in και παροχές εξυπηρέτησης καθώς και ένα κατάστρωμα επισκεπτών στην οροφή του καθώς και αστεροειδή πύργους B και C με πέντε αεροσκάφη κάθε ένας συν μια κεντρική αίθουσα αερόσακων μεταξύ τους, με κοινές εγκαταστάσεις ελέγχου ασφάλειας, περισσότερα καταστήματα και εστιατόρια καθώς και τρία πρόσθετα περίπτερα. Η διαμόρφωση αυτή του κτηρίου και η πληθώρα καταστημάτων και εξυπηρετήσεων των επιβατών δίνει μια

ιδιαίτερη εικόνα στους επιβάτες. Αυτό μπορεί να αποτελέσει και παράδειγμα και από τα δικά μας αεροδρόμια καθώς δεν παρέχουν ιδιαίτερες υπηρεσίες σε θέματα ψυχαγωγίας και ενασχόλησης των επιβατών που τα επισκέπτονται.

Τέλος το αεροδρόμιο της Κολωνίας-Βόννης είναι ένα αεροδρόμιο το οποίο προσφέρει στους επιβάτες του εύκολη μεταφορά από και προς αυτό, ειδικά μέσω σιδηροδρομικής γραμμής. Ο σταθμός του αεροδρομίου της Κολωνίας / Βόννης είναι ένας σιδηροδρομικός σταθμός τεσσάρων γραμμών σε βρόχο από τη γραμμή υψηλής ταχύτητας Κολωνίας-Φρανκφούρτης που συνδέει το αεροδρόμιο της Κολωνίας Βόννη με τρένα μεγάλων αποστάσεων τουλάχιστον μία φορά την ώρα ανά κατεύθυνση. Επίσης ο τερματικός σταθμός 2 είναι ένα ορθογώνιο κτίριο σύγχρονης τεχνολογίας, κατασκευασμένο από γυαλί και χάλυβα, το οποίο είναι εξοπλισμένο με οκτώ στάσεις με πλωτήρες γεφυρών καθώς και με πολλές στάσεις για λεωφορείο επιβίβασης. Τα στοιχεία αυτά, μπορούν να εφαρμοστούν και από τα δικά μας αεροδρόμια, ειδικά από το αεροδρόμιο της Πάφου που δεν είναι και τόσο κοντινό από τις άλλες επαρχίες ειδικά της Λευκωσίας και της ελεύθερης επαρχίας Αμμοχώστου.

5.4 Συμπεράσματα

Από την πιο πάνω ανάλυση έχουμε αντιλήφθη ότι στο συγκεκριμένο κεφάλαιο έχουν γίνει συγκρίσεις μεταξύ των αεροδρομίων της Κύπρου με αεροδρόμια της Ευρώπης και του Κόσμου. Έπειτα από την σύγκριση τόσο στα στατιστικά στοιχεία αλλά και από τα στοιχεία υποδομών, παρατηρούμε ότι αν και τα αεροδρόμια της Κύπρου βρίσκονται σε ένα καλό στάδιο, υπάρχουν σημεία βελτίωσης και των δύο. Ειδικά στο αεροδρόμιο της Πάφου παρατηρούνται αρκετά σημεία βελτίωσης ειδικά στις υποδομές του. Τυχόν στρατηγικά σχέδια ενίσχυσης των αεροδρομίων θα βοηθήσουν στην άφιξη περισσότερων τουριστών στο νησί. Αυτό παρατηρείται και από αεροδρόμια του Κόσμου και της Ευρώπης, σε περιπτώσεις ανάπτυξης των αεροδρομίων υπήρξε άνοδος της επιβατικής τους κίνησης. Η σύγκριση αυτή μεταξύ άλλων αεροδρομίων πρέπει να μελετηθεί με τον σωστό τρόπο έτσι ώστε να υπάρξει όφελος στην ανάπτυξη των αεροδρομίων της Κύπρου, χωρίς όμως να γίνουν βεβιασμένες κινήσεις που στην τελική θα επηρεάσουν αρνητικά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥΣ

6.1 Γενικά

Στο Κεφάλαιο αυτό θα προταθούν δράσεις οι οποίες θα βελτιώσουν και θα αναβαθμίσουν την εικόνα των αεροδρομίων των Λάρνακας και Πάφου δημιουργώντας προοπτικές ανάπτυξης σε αυτά πάντα με βάση την ανάλυση που έγινε στα προηγούμενα Κεφάλαια. Στόχος των δράσεων αυτών θα είναι αφενός μεν η υποστήριξη και διατήρηση των υπαρχόντων δυναμικών στοιχείων των αεροδρομίων και αφετέρου δε η προσπάθεια αντιμετώπισης και εξάλειψης τυχόν προβλημάτων των δύο αεροδρομίων μέσω νέων προοπτικών και ιδεών. Με την δημιουργία νέων ελκυστικών προτάσεων τα αεροδρόμια θα καταστούν πιο ανταγωνιστικά και συνάμα επιλεκτικά από το σύνολο των επιβατών που ταξιδεύουν συχνά.

Συγκεκριμένα θα παρουσιασθούν όσο περισσότερες προτάσεις θεωρούμε ότι είναι δυνατόν να υλοποιηθούν βάση των πρόσφατων στοιχείων που έχουμε αναλύσει πιο πάνω αλλά και στοιχεία που δίνονται ότι θα προκύψουν σε βάθος χρόνου. Τα αεροδρόμια της Κύπρου αποτελούν αεροδρόμια τα οποία μπορούν να λειτουργήσουν και ως διασυνοριακά σημεία άφιξης αλλά και αναχώρησης όπως αναφέραμε πολλές φορές στην ανάλυση της εργασίας. Πιο αναλυτικά θα αναφερθούμε και στην συνέχεια.

6.2 Δράσεις αναβάθμισης του Αεροδρομίου της Λάρνακας

Το αεροδρόμιο της Λάρνακας όπως αναφέραμε και στην ανάλυση αποτελεί τον Διεθνή Αερολιμένα της Κύπρου από το 1974 μέχρι σήμερα. Ένα αεροδρόμιο με ιδιαίτερα θετικά στοιχεία αλλά και στοιχεία που χρήζουν βελτίωσης. Παρακάτω θα αναφέρουμε μερικές από τις προτάσεις μας για αναβάθμιση και βελτίωση στοιχείων του αεροδρομίου καθώς και διατήρηση υπαρχόντων στοιχείων που διατηρούν ευνοϊκές τάσεις για τον αερολιμένα.

Όπως παρατηρήσαμε προηγουμένως στην ανάλυση των αεροδρομίων της Κύπρου και συγκεκριμένα στο Κεφάλαιο 4, διακρίναμε μια τάση αύξησης των επιβατών στα αεροδρόμια μας τα τελευταία χρόνια, πράγμα ιδιαίτερα θετικό αλλά και λόγω προβληματισμού έτσι ώστε αυτή η θετική μεταβολή αύξησης επιβατών να διατηρηθεί και γιατί όχι να φτάσει και στα πιο υψηλά στάνταρ προσδοκίας.

Μερικές από τις προτάσεις που θέτουμε για την διατήρηση αλλά και αύξηση ακόμα παραπάνω των ποσοστών της επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου της Λάρνακας παραθέτονται στην συνέχεια. Μια πρώτη δράση η οποία πρέπει να μπει σε εφαρμογή είναι η ενίσχυση των μέτρων ασφάλειας του αεροδρομίου. Ένα αεροδρόμιο για να είναι ελκυστικό στο επιβατικό κοινό πρέπει να παρέχει και τα ανάλογα μέτρα ασφάλειας, η Κύπρος αποτελεί ένα μέρος που περιβάλλεται από χώρες στις οποίες επικρατούν διάφορες διαταραχές ακόμα και πόλεμοι, για παράδειγμα το Συριακό πρόβλημα που επικρατεί στις μέρες μας καθώς και η έξαρση των τζιχαντιστών στην Ευρώπη που επιφέρουν φόβο και τρόμο στους λαούς της. Σε πολλές περιπτώσεις το αεροδρόμιο της Λάρνακας και η ασφάλεια του ήρθε αντιμέτωπο με περιστατικά όπως η άφιξη υπόπτων τζιχαντιστών στο νησί κ.α. Η διατήρηση και η αύξηση της ασφάλειας του αεροδρομίου είναι επιτακτική ανάγκη τόσο για την ασφάλεια των επιβατών αλλά για μια καλή φήμη του αεροδρομίου προς τους ξένους επιβάτες.

Επίσης κάτι ιδιαίτερα σημαντικό είναι η σωστή εξυπηρέτηση των επιβατών οι οποίοι αναχωρούν αλλά και που φτάνουν στο αεροδρόμιο. Την περίοδο του καλοκαιριού και ειδικότερα τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο επικρατούσε μια κατάσταση συμφόρησης στους χώρους αναχωρήσεων δηλαδή τους χώρους check-in. Με αυτό το περιστατικό αντιλαμβανόμαστε ότι το αεροδρόμιο της Λάρνακας και οι φορείς που το ελέγχουν πρέπει να μελετήσουν τυχόν επέκταση των χώρων αναχώρησης, έτσι ώστε οι επιβάτες που ταξιδεύουν να εξυπηρετούνται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο ώστε να μην υπάρχουν αμφισβητήσεις για την λειτουργία του αεροδρομίου αλλά να διατηρείται μια καλή φήμη ως προς την εξυπηρέτηση που χαρίζει το αεροδρόμιο και το προσωπικό του.

Όπως προαναφέραμε τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια θετική αύξηση των επιβατών που επισκέπτονται το αεροδρόμιο. το γεγονός αυτό αποτελεί ίσως λόγο μελέτης για επέκταση του αεροδρομίου έτσι ώστε να μπορεί να δεχθεί όσο το δυνατόν περισσότερο αριθμό επιβατών καθώς και διαπλάτυνση του διαύλου αναχώρησης και άφιξης αεροσκαφών, έτσι ώστε να μπορεί να δεχθεί ο αερολιμένας και μεγαλύτερα αεροσκάφη αλλά και περισσότερα την ίδια ώρα. Αύτη η κίνηση επέκτασης του αερολιμένα θα αποτελέσει λόγο έλξης και άλλων αεροπορικών εταιριών που θα έχει ως αποτέλεσμα την εισχώρηση τόσο περισσότερων επιβατών στο αεροδρόμιο, αλλά και περισσότερων τουριστών στο νησί.

Κάτι το οποίο θεωρούμε ότι υστερεί το αεροδρόμιο της Λάρνακας είναι η μη ύπαρξη ικανοποιητικού αριθμού δρομολογίων εξυπηρέτησης επιβατών από δημόσια λεωφορεία προς τις υπόλοιπες πόλεις και επαρχίες της Κύπρου. Πολλοί τουρίστες που επισκέπτονται το νησί διαφεύγουν στην ενοικίαση ιδιωτικού λεωφορείου, χωρίς να μπορούν να εξυπηρετηθούν συχνά από τις δημόσιες υπηρεσίες μετακινήσεις του κράτους. Ο εκσυγχρονισμός των υπηρεσιών αλλά και η αύξηση σε αριθμό των δρομολογίων των λεωφορείων θα αποτελέσει ένα θετικό προσόν του αεροδρόμιου στα μάτια του επισκέπτη-τουρίστα αλλά και στην διευκόλυνση των Κυπρίων επιβατών που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα.

Δεν θα μπορούσαμε να μην προτείνουμε τρόπους ψυχαγωγίας των επιβατών του αεροδρομίου. Πέραν του χώρου αφορολόγητων που μπορεί κάποιος να περάσει την ώρα του μέχρι την ώρα της πτήσης του το αεροδρόμιο δεν παρέχει κάποια άλλη υπηρεσία αναψυχής στον χώρο του πέραν μερικών καφέ και ενός περιπτέρου. Αυτό μπορεί να αλλάξει με την εκμετάλλευση χώρου του αεροδρομίου, δημιουργώντας κάτι καινοτόμο και ψυχαγωγικό για τους επισκέπτες. Όπως παρατηρήσαμε και από αεροδρόμια του κόσμου και συγκεκριμένα αυτά της Κολωνίας-Βόννης, του Perth Airport και του Luton Airport έχουν δημιουργηθεί χώροι οι οποίοι το κοινό που επισκέπτεται τα συγκεκριμένα αεροδρόμια μπορεί να περάσει τον χρόνο της αναμονής του ευχάριστα. Η δίκια μας ιδέα που προτείνουμε είναι, εφόσον είναι δυνατόν να δημιουργηθεί ένα χώρος σε σχήμα αεροπλάνου και συγκεκριμένα έχοντας το σήμα των Κυπριακών Αερογραμμών, όπου να προβάλλεται η ιστορία των αερομεταφορών στη Κύπρο αλλά και διαφορά μέρη τα οποία μπορεί να επισκεφτεί κάποιος τουρίστας με τον ερχομό του στο νησί όπως τα λουτρά της Αφροδίτης, η Χοιροκοιτία, οι Τάφοι των Βασιλέων κ.α. πολιτιστικά και ιστορικά μέρη του τόπου αλλά και τα ομορφότερα μέρη κάθε πόλης ξεχωριστά το λιμανάκι της Πάφου η νυχτερινή ζωή στην Αγία Νάπα, οι Φοινικούδες στην Λάρνακα και η Μαρίνα της Λεμεσού. Μια τέτοια ενέργεια δίνει στον επισκέπτη μια άλλη εικόνα πιο θετική τόσο για το αεροδρόμιο αλλά και για την Κύπρο.

Τελευταία μας πρόταση είναι η πασιφανές, δηλαδή η διατήρηση των νυν υποδομών σε καλή κατάσταση αλλά και η διατήρηση της ενίσχυσης της επιβατικής κίνησης που έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια. Ενίσχυση και ανάπτυξη οποιουδήποτε αερολιμένα θα υπάρχει πάντα, δεν θα σταματήσουν να προτείνονται ιδέες στρατηγικής ανάπτυξης, αυτό όμως μπορεί να επιτευχθεί μόνο όταν το αεροδρόμιο διατηρεί μια καλή πορεία χωρίς να υπάρχουν αλλοιώσεις τις υποδομές και μεγάλες μειώσεις των επιβατικών στοιχείων του αερολιμένα.

6.3 Δράσεις αναβάθμισης του Αεροδρομίου της Πάφου

Η πόλη της Πάφου αποτελεί ένα από τους κύριους προορισμούς των τουριστών που επισκέπτονται το νησί, αυτό παρατηρείται και στα προηγούμενα κεφάλαια της ανάλυσης. Αν και η πόλη δέχεται μεγάλο αριθμό τουριστών κάθε χρόνο εν τούτοις το αεροδρόμιο της Πάφου και οι υποδομές του δεν είναι επαρκής για να δεχθεί το σύνολο των τουριστών που επισκέπτονται την πόλη. Παρακάτω θα αναφερθούν προτάσεις οι οποίες θα ενισχύσουν την δράση και την δυναμική του αεροδρομίου, έτσι ώστε να μπορεί να καλύψει σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες οποιουδήποτε το επισκέπτεται.

Αρχικά προτείνουμε όπως οι υποδομές του αεροδρομίου ενισχυθούν, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την δημιουργία περισσότερων χώρων επιβίβασης, έτσι ώστε να μπορούν να καλυφθούν οι ανάγκες των επιβατών που ήδη επισκέπτονται το αεροδρόμιο αλλά και την εξυπηρέτηση περισσότερων επιβατών. Η μελέτη και η δημιουργία ενός νέου τερματικού στο αεροδρόμιο θα συντελέσει σημαντικά στην εν λόγω πρόταση επέκτασης και ενίσχυσης του αεροδρομίου, θα δημιουργηθούν νέοι χώροι επιβίβασης με αυτό τον τρόπο και ο αριθμός επιβατών που μπορεί να δεχθεί το αεροδρόμιο θα αυξηθεί σημαντικά. Να αναφέρουμε όμως ότι μια τέτοια κίνηση ενίσχυσης θα πρέπει να μελετηθεί ιδιαίτερα προσεκτικά, έτσι ώστε να μην γίνουν λανθασμένες κινήσεις που θα βλάψουν την υπάρχον δυναμική του αεροδρομίου. Αν και από τα τελευταία επιβατικά στοιχεία που παρατηρούνται και στο Κεφάλαιο 4 και την σταδιακή τους αύξηση αποτελούν λόγο ενίσχυσης και αναβάθμισης του αεροδρομίου.

Επίσης κάτι που αναφέραμε και πιο πάνω στις προτάσεις αναβάθμισης του αεροδρομίου Λάρνακας και το θεωρούμε ιδιαίτερα σημαντικό ειδικά την δεδομένη περίοδο που διανύουμε όπου εξηγήσαμε τους κύριους λόγους, είναι η διατήρηση και ενίσχυση ασφάλειας του αεροδρομίου. Επαναλαμβάνουμε ότι η ασφάλεια ενός αεροδρομίου αποτελεί ένα σημαντικό προσόν για αυτό και την προσέλκυση επιβατών σε αυτό. Ακόμα κάτι που αναφέραμε και στις προτάσεις μας για το αεροδρόμιο της Λάρνακας και θα αναφέρουμε και για το αεροδρόμιο της Πάφου είναι η βελτίωση των είδη υπάρχοντων συγκοινωνιών μεταξύ των αεροδρομίων και των πόλεων. Θεωρούμε ότι οι είδη υπάρχοντες συγκοινωνίες δεν μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες των επιβατών που επισκέπτονται το αεροδρόμιο της Πάφου και έχουν ως τελικό προορισμό άλλες πόλεις της Κύπρου.

Κάτι ιδιαίτερα σημαντικό που προτείνουμε που αν και φαντάζει δύσκολο για τα δεδομένα της Κύπρου πιστεύουμε ότι με την δημιουργία του θα δώσει άλλη δυναμική στο αεροδρόμιο της Πάφου, είναι η δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου που να ενώνει το αεροδρόμιο της Πάφου με τις υπόλοιπες πόλεις. Το εν λόγω σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο προτείνουμε μπορεί να είναι χαμηλής δυναμικής και να εξυπηρετεί κυρίως το αεροδρόμιο και κεντρικά σημεία των πόλεων της Κύπρου. Ο λόγος που αναφέρουμε μια τέτοια πρόταση είναι επειδή η Πάφος για τα δεδομένα της Κύπρου είναι πιο απομακρυσμένη από τις υπόλοιπες πόλεις, με μια τέτοια κίνηση ενίσχυσης το αεροδρόμιο θα αποκτήσει μια άλλη δυναμική και θεωρούμε ότι οι επιβάτες που επισκέπτονται το αεροδρόμιο θα αυξηθούν.

Τελευταία πρόταση μας είναι η διατήρηση της ήδη δυναμικής πορείας του αεροδρομίου τα τελευταία χρόνια, όπως και του αεροδρόμιου της Λάρνακας που αναφέραμε πιο πάνω. Πέραν από τις προτάσεις ενίσχυσης του αεροδρόμιου της Πάφου που είναι ιδιαίτερα σημαντικές, πιο σημαντικό αποτελεί η διατήρηση της υπάρχουσας αύξησης των επιβατών σε αυτό τα τελευταία χρόνια. Οι αρμόδιοι φορείς που εξετάζουν καθημερινά την λειτουργία των αεροδρόμιων είναι υπεύθυνοι έτσι ώστε η σταδιακή αύξηση των ποσοστών της επιβατικής κίνησης να διατηρηθούν σε ικανοποιητικά επίπεδα για τα νυν δεδομένα των αεροδρομίων.

6.4. Δράσεις για αντιμετώπιση της εποχικότητας

Η εποχικότητα αποτελεί ένα ιδιαίτερο προβληματισμό για την Κύπρο και τον κλάδο του τουρισμού σε αυτή. Η εποχικότητα του τουρισμού οφείλεται σε δυο αίτια: (α) στα φυσικά αίτια, τα οποία έχουν να κάνουν κυρίως με το κλίμα και (β) στα θεσμικά αίτια, τα οποία αναφέρονται σε θεσμούς, εθιμικούς ή νομοθετημένους, όπως, π.χ., η καθιερωμένη περίοδος σχολικών διακοπών, οι θρησκευτικές εορτές, ήθη και έθιμα, κλπ.». Στην Κύπρο, όπου έχει αναπτυχθεί το τουριστικό μοντέλο «ήλιος και θάλασσα», οι κλιματολογικές συνθήκες αποτελούν προσδιοριστικό παράγοντα της τουριστικής κίνησης καθώς το πλήθος των παραλιών σε συνδυασμό με τις υψηλές θερμοκρασίες της θερινής περιόδου συντελούν στην όξυνση της εποχικότητας.

Σύμφωνα με την παραπάνω έρευνα, τα μέτρα για την αντιμετώπιση του φαινομένου της εποχικότητας πρέπει να αφορούν τρεις γενικές κατευθύνσεις: α) στόχευση του τουριστικού προϊόντος σε μεγαλύτερες ηλικιακές ομάδες (άτομα τρίτης ηλικίας, συνταξιούχοι) οι οποίες αποτελούν μια δυναμικά αναπτυσσόμενη αγορά για τις περιόδους εκτός αιχμής, β) προσέλκυση

περισσότερων τουριστών από χώρες που παρουσιάζουν χαμηλή εποχικότητα στις αφίξεις τους στην Κύπρο όπως Κίνα, ΗΠΑ κ.α. (π.χ. στην Κίνα υπάρχουν 3 θεσμοθετημένες περίοδοι διακοπών μέσα στον χρόνο: Ιανουάριο-Φεβρουάριο, Μάιο, Οκτώβριο) και γ) προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού (οικοτουρισμός, αγροτουρισμός, πολιτιστικός τουρισμός) λαμβάνοντας υπόψη το πλούσιο πολιτιστικό και περιβαλλοντολογικό απόθεμα που διαθέτει η χώρα. Η Κύπρος επίσης αποτελεί ένα νησί το οποίο και την χειμερινή περίοδο παρουσιάζει υψηλές θερμοκρασίες σε σχέση με άλλες χώρες, συγκεκριμένα τους μήνες Νοέμβριο και Δεκέμβριο παρουσιάζονται θερμοκρασίες μέχρι και 20 βαθμούς Κελσίου.

Παρόλο που τα παραπάνω δεν αφορούν άμεσες δράσεις επί των αεροδρομίων, ωστόσο σε στρατηγικό επίπεδο θα πρέπει να υπάρξει συνεργασία στον σχεδιασμό τους ώστε η λειτουργία των αεροδρομίων να σταθεί αρωγός για την επιτυχημένη εφαρμογή τους. Η σωστή μελέτη και διαχείριση των αεροδρομίων μπορεί να συμβάλει στην εξισορρόπηση της εποχικότητας στο νησί, το οποίο προτείνουμε να μελετηθεί και από τους αρμόδιους φορείς που είναι υπεύθυνοι για την ορθή λειτουργία των αεροδρομίων αλλά και από φορείς οι οποίοι είναι αρμόδιοι για τον κλάδο του τουρισμού στο νησί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία εξετάστηκε η πορεία και η συμπεριφορά των δυο περιφερειακών αεροδρομίων της Κύπρου υπό το πρίσμα της επιβατικής κίνησης που εξυπηρετούν και κυρίως κάποιων ειδικών χαρακτηριστικών της όπως η προέλευση των επιβατών, η δυναμική τους και η συσχέτιση τους με τον κλάδο του τουρισμού που επικρατεί στο νησί. Πέραν των παραπάνω έγινε αναφορά σε αεροδρόμια του κόσμου και της Ευρώπης, συγκεκριμένα αναλύθηκαν τα αεροδρόμια του Bradley στις ΗΠΑ, του Perth στην Αυστραλία, του Luton στο Λονδίνο, του Αννόβερο στην Γερμανία και του αεροδρομίου της Κολωνίας-Βόννης επίσης στην Γερμανία. Σκοπός της ανάλυσης των προαναφερθέντων αεροδρομίων ήταν η σύγκριση τους με τα δύο περιφερειακά αεροδρόμια της Κύπρου, αυτό της Λάρνακας και της Πάφου που παρουσιάζεται στο Κεφάλαιο 5. Εκτός των παραπάνω έγινε και μια συνοπτική αναφορά στην σχέση των περιφερειακών αεροδρομίων με την περιφερειακή ανάπτυξη και στην συνεισφορά του αεροπορικού κλάδου στην οικονομία ενός κράτους.

Όπως τεκμηριώθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια της εργασίας, τα περιφερειακά αεροδρόμια αποτελούν σημαντικό κεφάλαιο για την οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη της Κύπρου. Η ιδιαίτερη φυσιογνωμία της χώρας απαιτεί την ορθή λειτουργία τους καθώς αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι ανάπτυξης της χώρας. Επιπλέον, τα έμμεσα οφέλη από την λειτουργία των αεροδρομίων όπως θέσης εργασίας, ελκυστικότητα προορισμών και λειτουργία σχετιζόμενων με το αεροδρόμιο επιχειρήσεων μπορούν να αποτελέσουν μέρος της λύσης χρόνιων προβλημάτων όπως ανεργία, υποβάθμιση περιοχών και περιφερειακές ανισότητες μεταξύ των πόλεων.

Ωστόσο, τα περιφερειακά αεροδρόμια αντιμετωπίζουν σημαντικά ζητήματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα καθώς αποτελούν ανασταλτικούς παράγοντες για την βελτίωση και αξιοποίηση των δυνατοτήτων τους. Κύριοι άξονες δράσεις θα πρέπει να είναι η αντιμετώπιση της εποχικότητας των αφίξεων, η βέλτιστη αξιοποίηση των αεροδρομίων, η αναβάθμιση των υποδομών τους και η αναθεώρηση των πολιτικών που αφορούν τις αερομεταφορές. Όπως αναφέραμε και στις προτάσεις μας στο προηγούμενο κεφάλαιο, ενδεικτικές λύσεις για να αντιμετωπιστούν τα πιο πάνω προβλήματα είναι η ενίσχυση και

προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού για την άμβλυνση της εποχικότητας, η ενίσχυση των υποδομών των αεροδρομίων και η δημιουργία νέων καινοτόμων ιδεών για την προσέλκυση επιβατών και τέλος η διατήρηση των είδη υπαρχόντων καταστάσεων των αεροδρομίων που βρίσκονται σε ένα ικανοποιητικό βαθμό. Επίσης παρατηρήσαμε ότι η ενίσχυση του διασυνοριακού ρόλου των αεροδρομίων μας στις αερομεταφορές θα αποτελέσει λόγω προσέλκυσης και άλλων εταιριών σε αυτά αλλά και ενίσχυση της επιβατικής κίνησης.

Κλείνοντας, αξίζει να αναφερθεί πως τα περισσότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα περιφερειακά αεροδρόμια είναι πολυδιάστατα και μέρος των λύσεων αυτών επαφίεται σε δράσεις φορέων όχι άμεσα σχετιζόμενων με τις αερομεταφορές. Συνεπώς, η βέλτιστη αξιοποίηση των περιφερειακών αεροδρομίων θα πρέπει να αποτελεί ζητούμενο των διάφορων στρατηγικών σχεδιασμών (τουρισμού, οικονομίας, περιφερειακής πολιτικής, κοκ).

Βιβλιογραφία

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ :

1. Παπαγεωργίου, «Προοπτική Ανάπτυξης των Περιφερειακών Αεροδρομίων της Ελλάδας», Βόλος
2. Πολύζος Σ., Τσιώτας Δ., Παπαγεωργίου Α. (2015), «Χωρική Ανάλυση και μελέτη της Δυναμικής των Περιφερειακών Αεροδρομίων στην Ελλάδα», Βόλος: 4^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
3. Κεντρική Βιβλιοθήκη ΤΕΙ Κρήτης (2001), E-Thesis Ιδρυματικό Κταθετήριο, Διαθέσιμο στο: <http://nefeli.lib.teicrete.gr/>
4. Σαμπράκος Ευαγ., (2002), Οικονομική και πολιτική των μεταφορών, Πανεπιστημιακές σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς.
5. Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία <http://www.eurostat.com>
6. Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, (1999), Τμήμα Γεωγραφίας, Αθήνα
7. Ψηφιακή Βιβλιοθήκη, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση», Διαθέσιμο στο: <http://repository.edulll.gr/edulll/>
8. Προφυλλίδης Β. (2001), «Η συμβολή των Αεροδρομίων στην Περιφερειακή Ανάπτυξη της Ελλάδας», εισήγηση στο 14ο Ελληνικό Συνέδριο Επιχειρησιακής Έρευνας, Ξάνθη, Νοέμβριος 2001
9. Προφυλλίδης Β. (2008), Οικονομική των μεταφορών, Εκδόσεις Παπασωτηρίου, Δ' Αναθεωρημένη Έκδοση, Αθήνα
10. Κουμουνιστική Επιθεώρηση, «Θεωρητικό και Πολιτικό Όργανο της Κεντρικής Επιτροπής του Κ.Κ.Ε», Διεθνή , Διαθέσιμο στο: <https://www.komep.gr/arxikh/page-5>
11. Διώνη, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, «Η ιστορία της Αεροπορίας» σελ.2, Αθήνα, Διαθέσιμο στο: <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/?locale-attribute=el>
12. Διώνη, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, «Η ιστορία των Αεροδρομίων» σελ.5-6, Αθήνα, Διαθέσιμο στο: <http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/?locale-attribute=el>
13. Κόνσολας Ν. (2007), Σύγχρονη Οικονομική Περιφερειακή Πολιτική, Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
14. Σελίδες Ιστορίας και Επιστήμης (2011), Τα βραβευμένα αεροδρόμια του κόσμου (Δεκέμβριος 2011), Διαθέσιμο στο: http://history-pages.blogspot.gr/2011/12/blog-post_2910.html

15. Κυπριακή Δημοκρατία, (2006) Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων – Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, «Αερομεταφορές», Διαθέσιμο στο: <http://www.mcw.gov.cy>
16. Κυπριακή Δημοκρατία, (2006) Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων – Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, «Αερολιμένες», Διαθέσιμο στο: <http://www.mcw.gov.cy>
17. Κυπριακή Δημοκρατία, (2006) Υπουργείο Συγκοινωνιών και Έργων – Τμήμα Πολιτικής Αεροπορίας, «Νομοθεσία», Διαθέσιμο στο: <http://www.mcw.gov.cy>
18. Κυπριακή Δημοκρατία, (2009-2018), Υπουργείο Μεταφορών, Επικοινωνιών και Έργων, Λευκωσία, Κύπρος
19. Κυπριακή Δημοκρατία, (2017), Υπουργείο Οικονομικών, Λευκωσία, Κύπρος

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

20. <http://www.bradleyairport.com/wp-content/uploads/2016/05/Calendar-Year-2016-Passenger-Numbers.pdf>
21. FAA Airport Master Record for BDL, Federal Aviation Administration. Effective, May 25, 2017
22. Hanseder, Tony, "Hartford Bradley BDL Airport Overview". Retrieved September 20 2012
23. Bradley International Airport – Courant.com
24. "Hartford, CT Bradley International FACTS", Research and Innovative Technology Administration
25. RITA | BTS | Transtats, Transtats.bts.gov.
26. "2008 Passenger Boarding Statistics", Federal Aviation Administration
27. Stoller, Gary. "Bradley Airport's Makeover: Will You 'Love the Journey'?", Connecticut Magazine
28. "List of NPIAS Airports" FAA.gov, Federal Aviation Administration, 21 October 2016
29. International Directory of Company Histories, Vol. 12, Tina Grant, editor, St. James Press Detroit 1996 p. 48
30. "Media Kit Fact Sheet". Bradley International Airport, Archived from the original on October 6, 2010
31. Marks, Paul (May 28, 2006), "Archaeological Sleuths Hunt For Site of Bradley Airport Namesake's Fatal Crash", Hartford Courant
32. http://www.faa.gov/airports/planning_capacity/passenger_allcargo_stats/passenger/media
33. "Traffic Statistics | Bradley International Airport", Bradley International Airport

34. "Environmental Assessment and Environmental Impact Evaluation, New Terminal B Passenger Facility and Associated Improvements at Bradley International Airport Windsor Locks, Connecticut", Connecticut Department of Transportation
35. Amtrak – Station Search Results Archived July 7, 2011, at the Wayback Machine.
36. "Routes & Schedules", Connecticut Transit
37. "Airport Statistics", Perth Airport
38. Airport, Perth "Perth Airport - Corporate - Airport statistics", www.perthairport.com.au.
39. maps 345 and 375 identify the locality Greater Perth street directory (54th ed.), Ausway Digital, 2012
40. Air passenger movements through capital city airports to 2025–26, Working Paper 72 of the Bureau of Infrastructure, Transport and Regional Economics, May 2008
41. "Airport Traffic Data 1985–86 to 2010–11"
42. "Perth Airport worst in Australia, again", Perth Now 17 May 2012
43. "About Perth Airport", Westralian Airports Corporation
44. "Cross-runway at Perth Airport re-opens, A380 ready!", Westralian Airports Corporation. 21 October 2005
45. "Hanover Airport: Fluginformationen: Hannover Airport: Fluginformationen: Karl Jatho"
46. Flughafenverband ADV, "Flughafenverband ADV – Unsere Flughäfen: Regionale Stärke, Globaler Anschluss"
47. "London Luton – EGGW", Nats-uk.ead-it.com
48. "Aircraft and passenger traffic data from UK airports", UK Civil Aviation Authority, 3 March 2017
49. "Airport History", London Luton Airport
50. "Airport Data 2016", UK Civil Aviation Authority. 3 March 2017, Tables 12.1(XLS) and 12.2 (XLS)
51. "Luton and Dunstable guided busway 'good for economy'" BBC, 24 September 2013
52. "WHAT BRINGS YOU TO LONDON LUTON AIRPORT?", Luton Airport. Archived from the original on 22 November 2017
53. "Unternehmensführung der Flughafen Köln/Bonn GmbH", Koeln-bonn-airport.de.
54. Steven Chase, "MacKay secures German staging base for post-Afghan missions", The Globe and Mail

55. "Billigflüge: Köln im Zentrum der Schlacht - aeroTELEGRAPH". aeroTELEGRAPH
56. "Luftverkehr auf Hauptverkehrsflughäfen (German)"
57. "Larnaca International Airport Glafcos Clerides Profile - CAPA", Centreforaviation.com.
58. "TRAVEL ADVISORY; Gulf Air and Korean Air Begin New U.S. Routes", The New York Times. 1994-12-11, Archived from the original on 2015-01-05
59. "Foundation stone laid at new Larnaca Airport", Financial Mirror. 26 June 2006. Archived from the original on 17 October 2006
60. "Official Website for Larnaka & Pafos International Airports", Cyprusairports.com.cy
61. Hermes Airports, 2018, Διαθέσιμο στο: <http://www.hermesairports.com/>
62. Evaluation of Performances of Econometric, Time-series and Fuzzy Models for the Forecast of Transport Demand, (V. Profillidis, B. Papadopoulos, G. Botzoris), 10th International Conference on Application of Advanced Technologies in Transportation, American Society of Civil Engineers: Transportation Research Board (TRB), Athens, May 2008
63. Dr. John Bowen and Dr. Jean Paul Rodrigue, (2013), Air Transport, «The Geography of Transport Systems», New York
64. Harrigan J. (2010), «Airplanes and comparative advantage», Journal of International Economics, τομ. 82, σσ. 181–194
65. Rodrigue J.-P., Bowen J. (2013), The Geography of Transport Systems, Routledge (3rd Edition), New York