

Novoszáth Péter¹

A horvát regionális repülőterek működésének és fejlesztésének főbb jellegzetességei

E tanulmány legfőbb célja az, hogy megvizsgálja, Horvátország hol tart jelenleg a légi forgalom fejlesztésében. Milyen tényezők játszanak leginkább szerepet a horvát regionális repülőterek fejlődésében? Hogyan változott a horvát regionális repülőterek forgalma az elmúlt években? Milyen szerepet játszottak a regionális repülőterek ugrásszerű fejlődésében az alacsony költségvetésű légitársaságok? Milyen sarokpontjai vannak a horvát légiközlekedés-fejlesztési stratégiának? Melyik horvát repülőterek forgalma nőtt kiugróan és melyeké kevésbé? Igaz-e, hogy egyes horvát regionális repülőterek forgalma mára már jóval meghaladja vonzáskörzetük, gyűjtőterületük nagyságát?

Kulcsszavak: a vidéki régiók versenyképességének növelése, légiközlekedés-fejlesztési stratégia, regionális fejlesztések, regionális repülőterek, horvát regionális repülőterek, területi fejlesztések

Main Characteristics of the Operation and Development of Croatian Regional Airports

The main purpose of this study is to examine in what directions Croatia is currently developing its air traffic. What factors play the greatest role in the development of Croatian regional airports? Is it true that the air traffic of Croatian regional airports has grown remarkably in recent years? Did the air traffic of Croatian regional airports really develop much more dynamically over the last four years than the Hungarian or Austrian airports? What role did low-budget airlines play in the leaps and bounds of regional airport? Which Croatian airports saw a dramatic increase in traffic and which ones did not? Is it true that the air traffic of some Croatian regional airports is now well over the size of their catchment area and collection area? What are the cornerstones of the Croatian aviation development strategy?

Keywords: aviation development strategy, Croatian regional airports, increasing the competitiveness of rural regions, regional airports, regional development

¹ Egyetemi docens, Nemzeti Közszolgálati Egyetem, ÁNTK, Közpénzügyi Tanszék; e-mail: Novoszath.Peter@uni-nke.hu, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8755-6858>

1. Bevezetés

Az Amerikai Egyesült Államokból és Európából a legtöbben a hat legjelentősebb repülőteret (Zágráb, Split, Ragusa, Zára, Fiume, Póla) igénybe véve érkeznek Horvátországba,² amelyek az elmúlt években igazi üdülési és nyaralási gócpontok lettek. Egyre több ember fedezi föl az országban található egykori ókori városok történetét és szépségét, a különleges tengerpartok adta élményeket. A horvátországi repülőterek közvetlen összeköttetést biztosítanak számos európai városhoz, ezért turisták ezrei érkeznek ide naponta, különösen a nyári szezon csúcsidejei alatt. Az elmúlt négy év során jelentős mértékben nőtt az új járatok száma, és megfigyelhető, hogy tovább erősödött az egyes járatok gyakorisága és azok szezonálisága.

Az elmúlt 15 évben az alacsony költségvetésű, fapados vagy alacsony díjszabással működő légi közlekedési hálózatok fejlődése Európában már több jelentős kutatás tárgyát képezte. Ezeknek a tanulmányoknak a többsége a teljes körű szolgáltatást nyújtó, hagyományos légitársaságok és az alacsony költségvetésű légitársaságok hálózatfejlesztési stratégiája közötti, az Európai Unióban meglévő különbségekkel foglalkozott leginkább, különös figyelmet szentelve a Nyugat-Európában lévő egyes repülőterek és a Nyugat- és Dél-Európa közötti eltérések okai megvizsgálásának. Mindazonáltal ezek a tanulmányok kizárólag az Európai Unió északi, déli és nyugati felére koncentráltak, és gyakorlatilag teljesen figyelmen kívül hagyták a kelet-közép-európai országokat, valamint az Európai Uniót kívüli országokban, így Horvátországban lezajló fejlemények értékelését. Ebben természetesen az is jelentős szerepet játszott, hogy ezekben az országokban az alacsony költségvetésű légitársaságok meglehetősen alulreprezentáltak voltak még az elmúlt évtizedekben, és csak 2010 óta indult meg robbanásszerű fejlődés ezen a területen. Ennek következtében csupán csak elvétve találkozhattunk olyan tudományos szintű elemzéssel, amely részletesebben értékelné e folyamat sajátosságait a kelet-közép-európai országokban. Mindezek többségét ráadásul az elemzők anyanyelvén publikálták és csak nagyon keveset idegen nyelven. Ezért érdemes először számba vennünk azokat az írásokat, amelyek e témában idegen nyelven születtek. Horvátországban kiemelkednek ezek közül Slaven Gašparović és társainak,³ Danijela Rabarnak és szerzőtársainak,⁴ valamint Stanislav Pavlinnak és szerzőtársainak⁵ a művei, Magyarországon jómagam publikáltam egy tanulmányt angol nyelven⁶ ebben a témában, míg Lengyelországban Wojciech Augustyniak és szerzőtársai⁷ cikke érdemel említést.

Ebben a tanulmányban először a horvát repülőterek legfontosabb jellemzőit vizsgálom meg, földrajzi elhelyezkedésüket, a főbb légitársaságokat, amelyek onnan járatokat indítanak, az elérhető legfontosabb úti célokat, az utas- és áruforgalom alakulását, valamint az utóbbi

² *Croatia Holiday Guide*. Elérhető: www.aiptravel.com/croatia/ (A letöltés dátuma: 2020. 11. 18.)

³ Slaven Gašparović – Martina Jakovčić – Mirela Vrbanc: Croatian airports in the European low-cost carrier network. *Geoadria*, 17. (2012), 1. 93–109.

⁴ Danijela Rabar – Robert Zenzerović – Josip Šajrić: An empirical analysis of airport efficiency: the Croatian case. *Croatian Operational Research Review*, 8 (2017), 2. 471–487.

⁵ Stanislav Pavlin – Igor Dimnik – Martin Starčević: Influence of low-cost carriers on airport infrastructure development. *Promet – Traffic & Transportation*, 19. (2007), 1. 49–54.

⁶ Novoszáth, Péter: Development of regional airports on Danube Area: On the basis of German, Austrian, Hungarian, Serbian and Romanian examples. In Lajos, Veres (szerk.): *Danube-Area Cohesion: I. EU Interregional International Scientific Conference*. Subotica, Cikos Stampa, 2008. 129–138.

⁷ Wojciech Augustyniak – Laura López-Torres – Sławomir Kalinowski: Performance of Polish regional airports after accessing the European Union: Does liberalisation impact on airports' efficiency? *Journal of Air Transport Management*, 43. (2015), 11–19.

években végrehajtott fejlesztéseiket és a jövőbeni kilátásaikat. Ezt követően az alacsony költségvetésű légitársaságok elterjedésének főbb állomásait mutatom be Kelet-Közép-Európában. Ezek után részletesen elemzem a horvát repülőterekről elérhető úti célokat járatkategóriánként. Ezután a horvát repülőterek elmúlt négy évbéli utasforgalmának alakulását értékelem. Majd mindezek után a Horvát Köztársaság légi közlekedés fejlesztésére vonatkozó stratégiájának (2017–2030) főbb elemeit vizsgálom meg. Végül összegezve értékelem a horvát repülőterek működésének és fejlesztésének Magyarország szempontjából is fontos tanulságait.

2. A horvát regionális repülőterek legfőbb jellemzői

Horvátországban 59 repülőtér és egy helikopter-leszállóhely található. Kilenc repülőtér (Brač, Eszék [Osijek], Fiume [Rijeka], Lošinj, Póla [Pula], Raguza [Dubrovnik], Split, Zára [Zadar] és Zágráb) rendszeresen fogad és indít nemzetközi menetrend szerinti, kereskedelmi járatokat. 12 nagyobb sportrepülőtér (Cepin, Cakovec, Ivanić Grad, Koprivnica, Otočac, Grobnicko, Sinj, Hvar, Slavonski Brod, Varazdin, Vrsar, Lucko) is van Horvátországban, amely időszakosan kisebb külföldi repülőgépeket fogad.



1. ábra

A horvát nemzetközi repülőterek és a nagyobb sportrepülőterek elhelyezkedése. Forrás: Airports Croatia. Elérhető: <https://croatia4travel.com/get-to-croatia/airports-croatia/> (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

Ezen túlmenően három katonai repülőtér (Divulje, Udbina, Zaton) is található az országban.⁸ Ugyanakkor a NATO/SFOR bázisa és egyúttal a horvát légierők és légvédelem hazai bázisa a zágrábi repülőtéren van.

⁸ *List of Airports in Croatia*. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Croatia (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

2.1. A zágrábi Franjo Tuđman repülőtér – mérföldkő a régió számára

A zágrábi repülőtér mindössze 11 km-re található a horvát főváros délkeleti részétől. Nevét Horvátország első elnökéről kapta. A zágrábi repülőtérrel elsősorban nyugat-európai légitársaságok, mint az Air France, az Austrian Airlines, a British Airways, a KLM, a Lufthansa, a Swiss International Airlines, és néhány kelet-közép-európai légitársaság, mint az Aeroflot, az Air Serbia, a Croatia Airlines, a CSA, a LOT és a Wizz Air indít járatokat. A zágrábi repülőtérrel 59 úti cél érhető el közvetlenül. Jelenleg 30 légitársaság működik Zágrábban.⁹ Az utasforgalom 2018-ban 3 millió 336 ezer 310 fő volt. Ugyanebben az évben a repülőgépmozgások száma 43 ezer 688 volt. Az áruforgalom 13 ezer 675 tonnát tett ki ekkor.

A zágrábi nemzetközi repülőtéren új, korszerű utasterminált építettek a közelmúltban a meglévő korábbi terminál cseréjeként. Az új terminál építését 2014 májusában kezdték el körülbelül hat hónapos, 2013. decemberi kezdetű előkészítő munkálatok után. Az új terminált 2017 márciusában nyitották meg. A projektet a Zagreb Airport International Company (ZAIC) irányította, egy francia konzorcium, amely 30 évre megnyerte a horvát kormány által a repülőtér üzemeltetésére és bővítésére kiírt versenytárgyalást. A konzorciumot az Aeroports de Paris (20,77%), a Bouygues Batiment International (20,77%), a Marguerite Fund (20,77%), az International Finance Corporation (IFC) (17,58%), a TAV Airports (15%) és a Viadukt (5,11%) alkotják. Az új terminál kezdetben évente ötmillió utast lesz képes kezelni, és az elkövetkező években nyolcmillióra kívánják növelni a kapacitását. Az új utastermináltól, amely a legmodernebb infrastruktúrával és kortárs formatervezéssel épült, azt remélik építtetői, hogy mérföldkő lesz a régió számára, és tovább növeli Horvátország turistaforgalmát és ezáltal a gazdaság növekedését is. Az új, 65 ezer m²-es épület négyszintes, kettő van az érkezőknek és kettő az indulásra. Egy négyszögletes főépülethez két aszimmetrikus móló kapcsolódik, a nyugati oldalon lévő móló a nemzetközi, míg a keleti móló a belföldi forgalom számára. Nyolc új légihid kapcsolódik az északi homlokzathoz. A terminálépítést a Bouygues Batiment International végezte a Viadukttal együtt. Az alvállalkozók közé tartozott a Kamgrad, amely betonszerkezeteket és a belső válaszfalakat építette, a Zagreb Montaza Grupa, amely a tetőszerkezetet és homlokzatot készítette, valamint a KFK Technika tetőfedő cég. A terminál kialakítását és architektúráját a horvát IGH és horvát építészek, Velimir Neidhardt és Branko Kincl készítették. A projekt a fenntartható építési gyakorlatot követve, a LEED minőségbiztosítás szabályai szerint épült. Az Arup cég látta el az új terminálépület építési projekt független mérnöki feladatait. A projekt becsült összköltsége 331 millió euró (355 millió dollár), amelyből 243 millió euró (261 millió dollár) az új terminál tervezéséhez és építéséhez és 88 millió euró (95 millió dollár) a repülőtér infrastruktúrájának fenntartásához szükséges a teljes koncessziós időszakban, 2042-ig. Az IFC kötelezettséget vállalt arra, hogy 47 millió dollár értékű kölcsönt és körülbelül 26 millió dolláros tőkebefektetést biztosít a projekthez. A ZAIC 65 millió euró (70 millió dollár) hitelt is felvett az Unicredit Grupa/Zagrebacka Banka és az Erste Banka által alkotott bankcsoporttól, valamint 120 millió eurót (129 millió dollárt) az Európai Beruházási Banktól (EBB) a projekt megvalósításához. A konzorcium további 4 millió eurót (4,3 millió dollárt) fektetett be a projektbe, míg az Aeroports de Paris és a Bouygues Bâtiment International

⁹ *Zagreb Airport*. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Zagreb_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

75,8 millió eurót (81,5 millió dollárt) helyezett letétbe és 20 millió eurót (21,5 millió dollárt) végrehajtási garanciaként.¹⁰

2.2. A horvátországi turizmus lebonyolításának légi központja – a spliti repülőtér

A spliti repülőtér 12 km-re fekszik Split ősi városától, amely még a görög kolonisták idejéből származik. A spliti repülőtéren jelenleg 44 légitársaság működik. Így például az Aeroflot, az Air France, a British Airways, a Croatia Airlines, az Easy Jet, az Eurowings, a Finnair, a Luxair, a Norwegian Air Shuttle, a Scandinavian Airlines, a Tomas Cook Airlines, a Volotea és a Wizz Air is indít innen járatokat. A spliti repülőtér volt 2018-ban Horvátország második legforgalmasabb repülőtere a zágrábi repülőtér után, több mint 3,1 milliós utasforgalmat bonyolított le ekkor. A repülőtér a horvát nemzeti légitársaság, a Croatia Airlines második legjelentősebb bázisa, a légitársaság innen repül Európa számos nagyvárosába, például Athénba, Frankfurtba, Londonba, Madridba, Párizsba és Zürichbe is. A repülőtér a nyári időszakban meghatározó szerepet játszik a horvátországi turizmus lebonyolításában. A spliti repülőtérről 113 úti cél érhető el közvetlenül.¹¹

Jelentősen bővült a légi utasforgalom 2020-ig a Covid-19-járvány kitöréséig, amely a 2015 és 2019 közötti öt évben majdnem megduplázódott, és várhatóan a járványt követően, a jövőben még magasabb szintet fog elérni. A folyamatban lévő fejlesztések célja a meglévő utasterminál korszerűsítése és bővítése, annak érdekében, hogy évente 3,5 millió utasra növelje annak kapacitását, valamint magasabb szintre emelje a repülőteret a biztonság és a szolgáltatások minősége terén. A terminál korszerűsítési és bővítési projektmunkái 2016-ban kezdődtek, és döntő részben 2019 júliusában fejeződtek be. A korszerűsítési projekt a meglévő utasterminál területét 34 500 m²-re bővítette. Az utasterminálon belül a beérkező és távozó utasok területeit elkülönítették a nagyobb működési rugalmasság és a biztonságosabb ellenőrzések érdekében. Új, automatizált poggyászkezelési terület jött létre, valamint az Európai Unió által meghatározott 3 EDS-szabványnak megfelelő poggyászellenőrzési terület. A projekt 105 ha-ra növelte a repülőtér teljes üzemeltetési területét, jelentősen javítva a személyszállítási szolgáltatások minőségét. Lehetővé tette továbbá a nemzetközi határátkelőhelyekre vonatkozó uniós szabványok alkalmazását, a schengeni megállapodásnak megfelelően. A bővítési projekt részeként egy új, 900 parkolóhelyet biztosító terület létesült a személyautók és a buszok számára. Egy új, zárt gyalogos felüljáró köti össze az utasterminált a közeli buszpályaudvarral. Az 50 millió dollár értékű korszerűsítési építési szerződést a Viadukt, a Kamgrad és KFK Tehnika által alkotott konzorcium nyerte el. A repülőtér a Vanderlande céggel kötött szerződést egy új poggyászkezelő rendszer beszerzésére, amelyet 2018 áprilisában telepítettek. A projekt finanszírozásának minden részletét nem hozták nyilvánosságra, de az ismertté vált, hogy a projekthez a nyertes konzorcium mintegy 17 millió dolláros kezdeti finanszírozást biztosított

¹⁰ *Zagreb International Airport's New Terminal*. Airport Technology, 2017. Elérhető: www.airport-technology.com/projects/new-terminal-zagreb-international-airport/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

¹¹ *Split Airport*. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Split_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

saját forrásokból, míg a további részt fejlesztési bankok hiteleiből finanszírozták.¹² Így a horvát fejlesztési bank (HBOR) 40,4 milliós hitelt nyújtott a projekthez.¹³ A spliti repülőtéren ma már a megvalósított projekt eredményeként egy új, háromszintes terminálépület található, amely a személyszállítási szolgáltatások széles skáláját kínálja. A repülőtér egy futópályával rendelkezik, amely 2550 m hosszú és 45 m széles, beton és aszfalt felületű. A futópálya vizuális megközelítési lejtésjelző rendszerrel van ellátva, megközelítőlámpákkal és más világítóberendezésekkel van felszerelve. Különböző közlekedési elérési lehetőségek állnak rendelkezésre, a repülőtérre igyekvők és a repülőtérrel indulók számára, beleértve ebbe a közvetlen buszjáratokat, amelyeket a Pleso Prijevoz autóbustársasággal együttműködve szerveztek meg, valamint a tömegközlekedési buszokat, amelyek a repülőtér közelében található buszmegállókból vehetők igénybe, és a taxiszolgáltatásokat. A közeli szigetekre utazók számára kompkikötő áll rendelkezésre.¹⁴ Split repülőtere 2019-ben 3,3 millió utasra számított, 14 400 repülőgép-művelet mellett. A bevételek várhatóan elérik a 440 millió kunát, a kiadásokra 360 millió kunát terveztek. Ebben az évben a futópályára vezető repülőgéputak felújítását tervezik, új, függőleges jelátvitelre fognak áttérni, repülőgép-karbantartási berendezéseket is beszereznek, és folytatni kívánják a földvásárlást a repülőtér közelében.¹⁵

2.3. A raguzai (dubrovnikai) repülőtér – kitörés a geopolitikai és területi elszigeteltségből

A raguzai repülőtér 18 kilométerre fekszik a várostól. Raguz a ma az egyik legnépszerűbb úti cél Európában. A raguzai repülőtéren jelenleg 44 légitársaság működik.¹⁶ Ebben az évben kezdte meg működését az American Airlines a repülőtéren, a Philadelphia és Raguz közötti közvetlen járat meghirdetésével hetente háromszor, ami nagy siker a repülőtér számára.¹⁷ A raguzai repülőtér a horvátországi Dubrovnik-Neretva megyében található, amely geopolitikai és területi elszigeteltséggel rendelkezik Horvátország többi részétől és az Európai Uniótól is a Bosznia-Hercegovinával (nem EU-tagállam) való határ miatt.¹⁸

A raguzai repülőtér kulcsszerepet játszik a nagy távolságok, a közlekedési infrastruktúra fejletlensége, valamint Dubrovnik-Neretva megye Horvátország többi részétől való elszigeteltsége miatt a régió külvilággal való folyamatos kapcsolatának biztosításában. A vasúti közlekedés gyakorlatilag nem létezik, és a tengeri közlekedés is meglehetősen korlátozott, Raguz városát csak a környező szigetekkel (Šipan, Lopud, Koločep, Mljet, Korčula és Lastovo)

¹² *Split International Airport Terminal Rehabilitation and Expansion*. Airport Technology, 2017. Elérhető: www.airport-technology.com/projects/split-international-airport-terminal-rehabilitation-and-expansion/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

¹³ *Split Airport to receive Croatian development bank financing for upgrade project*. 2018. Elérhető: <https://staging.corporatetravelcommunity.com/split-airport-to-receive-croatian-development-bank-financing-for-upgrade-project> (A letöltés dátuma: 2020. 11. 19.)

¹⁴ *Split International Airport Terminal Rehabilitation and Expansion*. i. m. (12. l.)

¹⁵ Daniela Rogulj: *Plans and Expectations for Croatian Airports 2019: Dubrovnik, Split, Zadar*. Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/34386-croatian-airports (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

¹⁶ *Dubrovnik Airport*. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Dubrovnik_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

¹⁷ Rogulj (2019) i. m. (15. l.)

¹⁸ *Transport Development Strategy of the Republic of Croatia (2017–2030) 2nd Draft*. Republic of Croatia, Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure, 2017. 124.

köti össze.¹⁹ Csak a légi közlekedés képes biztosítani az emberek és áruk szabad mozgását minden nap. A Raguza és Zágráb közötti repülőgéppel való utazás költsége jelenleg hasonló, mint az autóutazás költségei, de az autóval való utazás ideje jóval hosszabb, több mint 6 óra, míg a repülőgép kevesebb mint egy óra alatt teszi meg ugyanezt az utat. A régió gazdasága főként a turizmusra épül, mivel Raguza városa a Földközi-tenger egyik legjelentősebb turisztikai célpontja. Emiatt a raguzai repülőtér kiemelt fontossággal bír a turisták számára, a város és környéke elérhetőségének biztosításában.²⁰ Az utasforgalom a nemzetközi repülőtéren évről évre növekszik. 2015-ben a repülőtéren az utasforgalom 1 693 934 fő volt, míg 2018-ban már meghaladta a két és fél milliót.²¹ A repülőtér üzemeltetője a Dubrovnik Airport Ltd. nagyszabású bővítési projektet hajtott végre 2014. január 1. és 2019. április 11. között, amelynek fő célja a személyszállítási kapacitás növelése volt. A projekt jelentős részben az Európai Unió társfinanszírozásával valósult meg, az Európai Regionális Fejlesztési Alap és az Európai Beruházási Bank (EBB) támogatásával. A horvát kormány 2015 májusában hagyta jóvá a teljes újjáépítési projektet. A bővítési projekt 2032-ig évente mintegy 3,98 millió utasra növeli a repülőtér kezelési kapacitását.²²

A projekt részeként többek között új repülőgép-üzemanyag tároló bázist alakítottak ki a hozzá kapcsolódó földalatti üzemanyag-csővezetékekkel együtt, új utasterminált építettek, amelyet integráltak a már meglévő utasterminálba. Új irodaépületet és új *general aviation* (kisgépes) terminált hoztak létre. A repülőtéren a projekt keretében létesült egy új áruterminál is, amely 10 ezer tonna rakomány kezelésére képes. E raktár területe 300 m². Az áruterminál része egy fűtött tároló, és beépítettek egy röntgenberendezést és a mechanikus kezelés végzéséhez kapcsolódó más berendezéseket is. A repülőtéren a fix bázisú logisztikai műveletek végrehajtását az Apogee Operations és az Euro Jet cégek irányítják. A Dubrovnik Airport 2020 újjáépítési és fejlesztési projektjévé válik, amely lehetővé teszi, hogy versenyezzen a régió más repülőtereivel a szolgáltatás, a foglalkoztatási ráta és a bejövő és a kimenő utasforgalom tekintetében. A rekonstrukciós és fejlesztési projekt második fázisa keretében egy többemeletes, 700 férőhelyes személyautó-garázst is megépítettek, valamint egy automatizált rendszert hoztak létre a poggyászok fogadására, biztonsági ellenőrzésére és szállítására, újabb utas hidakat építettek, és külön bázist hoztak létre a mentő és tűzoltó járművek számára.²³

2.4. A pólai (Pula) repülőtér – átjáró az isztriai régióba

A pólai repülőtér az Isztriai-félsziget délkeleti végén található Póla városában, amely római amfiteátrumáról is jól ismert. A repülőtér, amely 6 km-re található a városközponttól, átjáró az Isztria régióba a légi úton érkező látogatók számára. A repülőtér üzemeltetője összesen 9 millió kunát (1,3 millió dollár/1,2 millió euró) investált a repülőtér fejlesztésébe 2015-ben.

¹⁹ *Dubrovnik Airport*. i. m. (16. lj.)

²⁰ *Transport Development Strategy of the Republic of Croatia (2017–2030)* i. m. (18. lj.) 124.

²¹ *Dubrovnik Airport*. i. m. (16. lj.)

²² *Croatia's Dubrovnik airport receives €17.5m from EIB*. Airport Technology, 2015. Elérhető: www.airport-technology.com/news/newscroatias-dubrovnik-airport-receives-175m-from-eib-4688716/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

²³ *Dubrovnik International Airport Reconstruction and Development*. Airport Technology, 2017. Elérhető: www.airport-technology.com/projects/dubrovnik-international-airport-reconstruction-and-development/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

Ezt az összeget főként a szennyvíztisztító-rendszer korszerűsítésére, tereprendezésre, a repülőteri vámmentes övezet bővítésére, és a repülőtér utastermináljának a schengeni előírásoknak megfelelő átalakítására költötték. A 2015-ös nyári szezont követően az állami tulajdonú repülőtér-üzemeltető további 4,5 millió kunát költött az EU által előírt szabványok teljesítésével kapcsolatos munkálatokra.²⁴

A pólai repülőtéren 25 légitársaság üzemeltet jelenleg járatokat 50 különféle úti cél irányába.²⁵ A pólai repülőtéren 2018-ban az utasforgalom 20,4%-kal emelkedett, a 2017. évi 595 ezer 812-ről 717 ezer 187-re.²⁶ A 2019-es évben a repülőtér a 770 ezres utasforgalmat tűzte ki célul. Az EasyJet alacsony költségvetésű légitársaság két új szezonális járatot nyitott meg Pulában, Genf és Amszterdam irányába. A Genfből érkező járatok szerdán és szombaton, míg az Amszterdamból érkezők kedden és vasárnap közlekedtek, és ez így folytatódott augusztus végéig. Az EasyJet ennek következtében a pólai repülőtér első számú szállítója lett. Összesen 11 különféle új úti célt terveztek kiszolgálni, és mintegy 150 ezer utas érkezését kalkulálták a repülőtérre a népszerű, fapados légitársaságnak köszönhetően 2019-re.²⁷

2.5. A zárai (Zadar) repülőtér – hosszú távú járatok meghonosítására törekedve

A zárai nemzetközi repülőtér a Horvát Köztársaság egyik legnagyobb repülőtere. Zemunik Donji településen található, 8 km-re Zadar városától. A repülőteret 1968-ban nyitották meg. A Ryanair légitársaság bázisrepülőtere lett 2013 áprilisában. Az új bázis 60%-kal növelte meg a repülőtér utasforgalmát. A Ryanair jelenleg 21 európai célállomás irányába üzemeltet járatokat, beleértve Németországot, Írországot, az Egyesült Királyságot, Franciaországot, Belgiumot, Dániát, Svédországot és Norvégiát. A bázis létrehozása 1,4 millió euróba (1,8 millió dollár) került.²⁸

A zárai repülőtéren 2018-ban az utasforgalom 20,4%-kal emelkedett, a 2017. évi 589 ezer 841-ről 603 ezer 819-re.²⁹ A repülőtér üzemeltetője 700 ezer utasra számított 2019-ben, 10 ezer 500 repülőgép-művelet mellett. A 2019-re tervezett bevételeknek 75 millió kunát kellett elérniük. Az üzleti eredményeket tekintve a 2018-as év nagyon sikeres volt a zárai repülőtér számára, 18%-os forgalomnövekedés mellett 6%-os bevételnövekedést értek el. Mindkét mutatószám meghaladja azt, amit terveztek. A 2019-es várakozások összhangban voltak a légitársaságok bejelentéseivel, ami azt jelenti, hogy a pozitív trendek folytatódhatnak 2019-ben is. A bevételek növekedésével a vállalat jövedelmeinek további növekedését várják. Az utasok számának folyamatos növekedése ugyanakkor további beruházásokat igényel

²⁴ Djorde Daskalovic: *Update 1. Croatia's Pola airport passenger numbers seen up 5% in 2015*. 2015. Elérhető: <https://seenews.com/news/update-1-croatias-pula-airport-passenger-numbers-seen-up-5-in-2015-472982> (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

²⁵ *Pula Airport*. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Pula_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

²⁶ Az adatok forrása a *List of the busiest airports in Croatia*. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Croatia (A letöltés: 2020. 09. 11.)

²⁷ Laura Simmonds: *Pula Airport Making Excellent Progress, Experiencing Growth in 2019*. Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/36822-pula-airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

²⁸ *Zadar International Airport*. Airport Technology, 2014. Elérhető: www.airport-technology.com/projects/zadar-international-airport/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

²⁹ Az adatok forrása: *List of the busiest airports in Croatia*. i. m. (26. lj.)

a repülőtér infrastruktúrájában és kereskedelmi létesítményeiben. A 2019-es szezon végére tervezték befejezni a repülőtér fő előterének meghosszabbítását, ami két további repülőgép-állóhelyet fog biztosítani. Folyamatban van egy étterem kialakítása is az utasterminálon belül. Az előtérbővítés első fázisának tervezett költsége 18 millió kuna. Az előtér-nagyobbítási projekten kívül az elkövetkező években az előtér további két fázisban történő bővítését tervezik, amelyek rendkívül fontosak a megnövekedett forgalom kiszolgálása érdekében.³⁰ A zárai repülőtéren 19 légitársaság üzemeltet járatokat 63 különféle úti cél irányába 2019-ben.³¹

A zárai repülőtéren, 2019. március 7-én, Andrej Plenković Horvátország miniszterelnökének jelenlétében megállapodást írt alá a tengeri, közlekedési és infrastrukturális miniszter és a zárai repülőtér üzemeltető társaság, amely részletesen szabályozza a repülőtér létesítményeinek átalakítására irányuló újabb projekt finanszírozását. A zárai repülőtér e projekt keretében 700 méterrel fogja meghosszabbítani a meglévő futópályát, bővíteni fogja az utasterminál épületét és az előtérét, hogy az képes legyen hosszú távú járatok (*long haul flights*) kezelésére is. A repülőtér két éve szeretné, ha járatokat fogadhatna Kínából. A projekt tervezett költsége 70 millió euró.³²

2.6. A fiumei (Rijeka) repülőtér – Közép-Európa szívében

A fiumei repülőtér mindössze 15 kilométerre van a várostól. Ez a repülőtér viszonylag kisebb repülőtérnek számít Horvátországban, jelenleg 13 légitársaság üzemeltet járatokat 24 különféle úti cél irányába.³³ A fiumei repülőtér rendkívül kedvező helyen található Közép-Európa szívében, 60 perces autótúnyira Pólától és Trieszttől, 90 percnyre Zágrábtól és Ljubljanától, 120 percnyre Zárától és Velencétől, valamint 180 percnyre Graztól és Splittől. A repülőtér közvetlen vonzókörzetében 120 perces autótúnyi távolságon belül a repülőtértől mintegy 3 millió ember él. A 2018-as év rekordév volt a fiumei repülőtér történetében, amikor az utasforgalom elérte a 183 ezer 606 utast (a korábbi rekordév 2006 volt 169 ezer 250 utassal), 5 460 repülőgép-művelet mellett. A 2019-es évtől kezdve 3 új légitársaság, az Air Serbia, a Lufthansa és Volotea indított rendszeres járatokat Belgrádba, Marseille-be és Münchenbe, és a világ egyik legnagyobb charter légitársasága a TUI Airways is megérkezett a repülőtérre.³⁴ A 2019-es évre 197 ezer utassal terveztek 5 800 repülőgép-művelet mellett. A tervezett bevételek és kiadások értéke mintegy 20 millió 600 ezer kunát tett ki 2019-ben. 8 millió kuna értékben kívántak beruházásokat végrehajtani. Ebből 7 millió 157 ezer 153 kunát különítettek el a terminálépület és a műszaki blokk külső felületeinek rekonstrukciójára, amely révén befejeződhet a terminálépület még 2012-ben megkezdett rekonstrukciója. A 2012 és 2019 közötti hét évben több mint 35 millió kunát fektettek be a fiumei repülőtér infrastrukturális fejlesztésébe, amelynek a 90%-át adta a Tengeri, Közlekedési és Infrastrukturális Minisztérium, míg

³⁰ Rogulj (2019) i. m. (15. lj.)

³¹ Zadar Airport. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Zadar_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

³² Daniela Rogulj: Zadar Airport Announces 70 million Euro Expansion for Long Haul Flights. Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/34593-zadar-airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

³³ Rijeka Airport. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Rijeka_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

³⁴ Daniela Rogulj: Rijeka Airport Hopes to Grow in 2019 from Year-round Flights, New Airlines. Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/34035-rijeka-airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

a további 10%-ot Primorje-Gorski Kotar megye. A terminálépületben említett beruházások jelentős része a közlekedésbiztonsági előírásoknak való megfelelés érdekében történt, valamint a gépek és berendezések korszerűsítésére irányult.³⁵

2.7. Az eszéki (Osijek) repülőtér – kínaiak fejlesztik a repülőtér

Eszék repülőtere 2017-ben 43 ezer 373 utast szolgált ki, ami 41%-os növekedést jelentett az előző évhez képest. E növekedés az Eurowingsnek köszönhető, amely új járatokat indított a városba. Ez a pozitív tendencia erősödött 2018-ban is, amikor az Eurowings új járatot indított Stuttgartba, majd a heti két járatát, heti háromra növelte.³⁶ 2019-ben 3 légitársaság üzemeltetett járatokat az eszéki repülőtéren 9 különféle úti cél irányába.³⁷ Az eszéki repülőtér utasforgalma 2018-ban 67 ezer 235 fő volt, 55%-kal nőtt 2017-hez képest. 2019-ben 74 ezer 357 utast vártak, ami 11%-kal lenne több mint 2018-ban, 3 022 repülőgép-művelet mellett (+14%). 2019-ben 14 millió 200 ezer kuna tervezett bevétellel és kiadással számoltak. A 2019-es év legnagyobb és legfontosabb tervezett beruházása az utasterminál rekonstrukciója volt. Ennek keretében tervezték bővíteni az utasterminál-épületet, átszervezni a meglévő létesítményeket, egyértelmű kommunikációval kívánták javítani az utasok jobb tájékoztatását. Hatékonyabbá kívánták tenni az épület fűtését és hűtését, valamint az épület energiahatékonyágát, a karbantartási költségek csökkentése mellett. Elkülönítették a hazai és nemzetközi járatok utasait az indulásoknál. Ezen túlmenően LED-es világítást és videofelügyeletet kívántak bevezetni az utasterminál-épületben. Továbbá a polgári légi közlekedés biztonságának biztosításához egyéb fejlesztéseket és jégmentesítő berendezés vásárlását is tervezték 2019-re.³⁸

Kínai vállalkozók érdeklődnek egy áru- és logisztikai központ építése iránt Eszék repülőterén. A horvát kormány abban bíz, hogy rövidesen sikerül e tekintetben szándéknyilatkozatot aláírni az érintett kínai vállalkozókkal, akikkel a kínai delegáció látogatása során folytattak erről tárgyalásokat, több releváns horvát minisztérium bevonásával a legnagyobb keleti horvát városban 2019 júniusában. A kínai delegáció vezetője, Jiang Yu üzletasszony szerint különösen azért érdekes számukra a repülőtér, mert az Osijek folyó kikötője által biztosított lehetőségekkel kombinálható.³⁹

2.8. A brači repülőtér

Brač repülőtere 2018-ban 30 ezer 170 utast szolgált ki, ami 39,7%-os növekedést jelentett az előző évhez képest. 2019-ben 3 légitársaság üzemeltetett járatokat a brači repülőtéren

³⁵ Daniela Rogulj: *Plans and Expectations for Croatian Airports 2019: Pula, Rijeka, Osijek*. Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/34356-croatian-airports (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

³⁶ *Osijek Airport sees strong growth*. Ex Yu Aviation News, 2018. Elérhető: www.exyuaviation.com/2018/01/osijek-airport-sees-strong-growth.html (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

³⁷ *Osijek Airport*. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Osijek_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

³⁸ Rogulj (2019) i. m. (35. l.)

³⁹ *Chinese Interested in Building Logistics Centre at Osijek Airport*. 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/36461-osijek-airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

8 különféle úti cél irányába.⁴⁰ Nagyszerű hír volt a brači repülőtér számára, amely az elmúlt évben rendkívüli növekedést mutatott, hogy a tavaly charterként közlekedő, ukrán alacsony költségvetésű légitársaság, a SkyUp Airlines bejelentette, hogy Kijev és Brač között tervezett járatokat indítani a következő turisztikai szezonban. A SkyUp hetente kétszer tervezett járatokat üzemeltetni Kijev és Brač között 2020. június 1. és szeptember között. A járatokat szombaton és vasárnap tervezték közlekedtetni. A SkyUp légitársaságnak három Boeing 737-800-as és egy B737-700-as repülőgépe van, és három B737 MAX 10 és két MAX 8 repülőgépre volt megrendelése.⁴¹

A brači repülőtér 2021-ig tartó korszerűsítése eredményeként a futópálya hosszúsága 1760-ról 2400 méterre bővül, és 30 méterről 45 méterre nő a szélessége. Egyúttal az utasterminál rekonstrukciójára szintén sor kerül, hogy megfeleljen három Boeing 737-800-as vagy Airbus 320-as repülőgép egyidejű kiszolgálása térbeli és kényelmi követelményeinek. A fejlesztéseket EU-forrásokból finanszírozzák, és várhatóan 12-18 millió euróba fog kerülni. A projektet 2021 májusáig tervezik befejezni. A repülőtér legfontosabb stratégiai partnerei a futópálya meghosszabbításában a TUI, a Titan Airways, Thomas Cook, az ASL Airlines, az Eurowings, az Air Serbia, a SAS, a JET2.COM, a Flybe és a Blue Air, amelyek komoly érdeklődést mutatnak a projekt iránt. A brači repülőtér 2019-ben mintegy 32 ezer utasra számított. Ez a terv kevésbé ambíciózus, mint a tavalyi növekedés, tekintettel arra, hogy a LuxAir korábbi bejelentése ellenére, hogy egy nagyobb repülőgéppel fog járatokat üzemeltetni Brač repülőterén, nem következett be. Hasonlóképpen, a korábban a repülőterén működő SkyWork légitársasággal is megszűnt a kapcsolat, miután az csődbe ment, habár ez az esemény az elmúlt évben nem befolyásolta jelentősen az utasforgalmat. Ebben az évben várható még egy SkyUp-járat Kijevből, amelyet azonban még nem erősítettek meg, és tárgyalásokat folytatnak a LOT lengyel nemzeti légitársasággal. Idén mintegy 1700 kereskedelmi repülőgépre és 1500 kisgépre számítanak. A 2019-es évben 6 millió 700 ezer kuna bevétellel 5 millió 900 ezer kiadással és 750 ezer kuna hozammal számoltak.⁴²

2.9. A lošinj repülőtér – nagy törekvésekkel

A lošinj repülőtérre 2018-ban 6 ezer 939 utas érkezett, 14,8%-kal több mint 2017-ben. Jelenleg 3 légitársaság üzemeltet járatokat a lošinj repülőterén 8 különféle úti cél irányába.⁴³ A lošinj repülőtér 2016-ban bejelentette, hogy több millió eurós összegű korszerűsítést fog végezni, amely egy új terminálpépület építését és a futópálya bővítését jelenti. A projekt 2017-ben kezdődött és 2018 nyarán fejeződött be. Magában foglalta a futópálya hosszabbítását a korábbi 900-ról 1800 méterre, ami lehetővé teszi, hogy nagyobb repülőgépeket is ki tudjon szolgálni a repülőtér, amelynek jelenlegi kapacitása 180 utas. A projekt Horvátország számára stratégiai jelentőségű, 35 millió euró értékű. A repülőtér fejlesztését a köz- és magánszféra

⁴⁰ Brač Airport. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Brač_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

⁴¹ Daniela Rogulj: *Flights to Croatia: SkyUp to Introduce Brač Service from Kiev*. Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/34145-flights-croatia (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

⁴² *The second phase of the upgrade of Airport Brač*. Airport Brač. Elérhető: www.airport-Brač.hr/en/the-second-phase-of-the-upgrade-of-airport-Brač (A letöltés dátuma: 2020. 11. 18.)

⁴³ Lošinj Airport. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Lošinj_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

közötti partnerség keretében hajtják végre, ahol egy magánvállalkozó, a Jadranka, több helyi szállodának és villának az üzemeltetője és Mali Lošinj önkormányzata a fő érdekeltek. A lošinj-i repülőtérprojekt legfőbb célja az volt, hogy jelentősen megnövelje érkezési kapacitását az utasforgalom terén, és új perspektívát adjon Mali Lošinj városának, Lošinj és Cres szigeteinek, valamint az Adriai-tenger horvát idegenforgalmi ipara jövőbeli fejlődésének. A repülőtér elsősorban az Egyesült Királyságból és Skandináviából érkező turisták felé szeretne nyitni.⁴⁴

Horvátország legkisebb kereskedelmi repülőtere 2019-ben újabb forgalmas évet regisztrált, mivel a következő hónapokban a Silver Air cseh légi fuvarozó bejelentette, hogy Lošinjból, Zágrábba és Luganóba fog új járatokat indítani. Továbbá a légitársaság július 1-jén új szolgáltatásokat fog bevezetni Velencébe. A repülőtér üzemeltetője számára a szárazfölddel való jobb kapcsolat az egyik fontos stratégiai cél, amelyen az elmúlt években aktívan dolgoztak annak érdekében, hogy Lošinj és a Földközi-tenger ezen része a turisztikai térképekre kerüljön. A Jadranka csoport szerint a lošinj-i repülőtér tervezett átalakítása és bővítése hozzá fog járulni majd a beérkező járatok számának növeléséhez és a teljes Cres–Lošinj-szigetcsoport látogatói számának növeléséhez. A projektet eredetileg 2016-ban kellett volna megkezdeni, de évről évre késett a földtulajdonlással kapcsolatos kérdések tisztázatlansága, valamint a megfelelő pénzeszközök hiánya miatt. A lošinj-i repülőtéren, amely 1985-ben nyílt meg kiscépes repülési célokra, jelenleg az év nagy részében még nincs menetrend szerinti forgalom, mivel ma még csak a Silver Air az egyetlen kereskedelmi ügyfele.⁴⁵

3. A légi közlekedés alacsony költségű modellje és elterjedése Kelet-Közép Európában

Az alacsony költségű közlekedés fejlesztése Európában a légi közlekedés liberalizációjának bővülésével kezdődött. A légi közlekedés liberalizációjának folyamata Európában az 1980-as évek közepén kezdődött, három csomag végrehajtásával 1987-ben, 1990-ben és 1992-ben. Az 1992-ben végrehajtott harmadik intézkedéscsomag a szükséges szállítási engedélyek beszerzésére, a tarifák liberalizációjára, a piacra való szabad hozzáférés és a „nyílt égbolt” megállapodás összehangolására vonatkozó intézkedésekre terjedt ki.⁴⁶ A légi közlekedés liberalizációját először Csehországban, Lengyelországban és Szlovákiában hajtották végre, Európának ezen a részén. Az első nem hagyományos, teljes szolgáltatást nyújtó légitársaságot a Travel Service-t még 1997-ben a cseh nemzeti légitársaság a CSA hozta létre, de ez a légitársaság hosszú ideig sokkal inkább mint charter légitársaság működött, mintsem alacsony költségű légitársaság. Csak 2017-óta vált valódi fapados légitársasággá, amikor a Travel Service-t átnevezték Smartwingsre, azaz felvette a CSA 2007-ben alapított korábbi alacsony költségű leányvállalata nevét 2018. decemberben.⁴⁷

⁴⁴ *Mali Lošinj Airport with big ambitions*. Ex Yu Aviation News, 2019. Elérhető: www.exyuaviation.com/2019/05/mali-Lošinj-airport-with-big-ambitions.html (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

⁴⁵ *Lošinj Airport (LSZ): Flights, Transfers, Tesla Speed Race*. Total Croatia, 2018. Elérhető: www.total-croatia.com/Lošinj-airport/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

⁴⁶ Gašparović–Jakovčić–Vrbanc i. m. (3. l.)

⁴⁷ *Czech Airlines has new owner as Travel Service ups stake*. Ch-aviation, 2017. Elérhető: www.ch-aviation.com/portals/news/60187-czech-airlines-has-new-owner-as-travel-service-ups-stake (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

A két első olcsó költségvetésű légitársaság 2001-ben alakult meg, Lengyelországban az Air Polonia és Szlovákiában a SkyEurope. Mindkét légitársaság pénzügyi problémák miatt megszűnt azóta. Ezt követően alakult meg a Blue Air Romániában, a Wizz Air Magyarországon, valamint az Austrian Airlines hozott létre alacsony költségvetésű leányvállalatokat. Az alacsony költségvetésű légitársaságok megalakulásának folyamatát mutatja be az alábbi, 1. táblázat.

1. táblázat

Alacsony költségvetésű légitársaságok Kelet-Közép-Európában. Forrás: a szerző szerkesztése a táblázatban szereplő légitársaságok honlapjai és List of low-cost airlines. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_low-cost_airlines (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.) alapján

Légitársaság	Székhely	Alapítás, megszűnés éve	Fő bázisai
Air Polonia	Varsó – Lengyelország	Alapítva: 2001-ben Megszűnt: 2004-ben	Gdańsk, Katowicze, Varsó, Wrocław
Albawings	Tirana – Albánia	Alapítva: 2016-ban	Tirana
Amira Air – Lauda Air	Bécs	Alapítva: 2004-ben	Bécs, Düsseldorf, Stuttgart
Blue Air	Bukarest – Románia	Alapítva: 2004-ben	Bákó, Jászvásár, Kolozsvár, Larnaca, Torinó
FlyOne	Kisinyov – Moldova	Alapítva: 2016-ban	Kisinyov
Sky Europe	Pozsony – Szlovákia	Alapítva: 2001-ben Megszűnt: 2009-ben	Bécs, Pozsony, Prága
SkyUp	Kijev – Ukrajna	Alapítva: 2016-ban	Harkov, Kijev, Ogyessza
Smartwings-Travel Service	Prága – Csehország	Alapítva: 1997-ben, illetve 2007-ben	Brno, Osztrava, Prága
Wizz Air	Budapest – Magyarország	Alapítva: 2003-ban	Budapest, London – Luton, Varsó – Chopin, Bukarest, Katowice

Az alacsony költségvetésű légitársaságok egy újabb alapítási hullámát hozta a 2016-os év, amikor több, az Európai Unión kívüli országban hoztak létre fapados légitársaságot. Albániában az Albawings-t, Moldovában a FlyOne-t és Ukrajnában a SkyUp-ot.

Manapság számos definíció létezik a fapados légitársaságokra. A legegyszerűbb a Pender és Baum definíciója, amely szerint az alacsony költségű légitársaságok azok, amelyek a szállítási szolgáltatásaikat sokkal alacsonyabb áron kínálják. Ahol az alacsonyabb árak a szolgáltatások teljesítése költségeinek csökkentéséből adódnak.⁴⁸ A légi közlekedés alacsony költségű modelljének jellemzőit összegezték Slaven Gašparović és társai a témában legtöbbet idézett cikkek alapján.⁴⁹

- szolgáltatások egyszerűsítése a repülés során;
- a kiváltságok felfüggesztése (például a frequent-flyer programoké);
- az elosztás és a jegyértékesítés egyszerűsítése;
- az utasosztályok egységesítése;
- közvetlen vonalak (pont–pont járatok);
- másodlagos repülőterek használata;
- a költségek csökkentése a repülőtereken;
- repülőgépflootta egységesítése;

⁴⁸ Lesley Pender – Tom Baum: Have the frills really left the European airline industry? *International Journal of Tourism Research*, 2. (2000), 6. 423–436.

⁴⁹ Gašparović–Jakovčić–Vrbanc i. m. (3. lj.)

- a repülőgép felkészítéséhez szükséges idő csökkentése;
- a repülőgépek kihasználtságának növelése (a repülőgépek gyorsabb fordulóideje és az azonos időre eső hosszabb kihasználási ideje révén).

Azonban az alacsony költségű fuvarozók között is vannak különbségek az üzleti modellek tekintetében. Az első csoportja a fapados légitársaságoknak a klasszikus fapados légitársaságok, amelyek az amerikai Southwest Airlines üzleti modelljét igyekeztek másolni. A Southwest pénzügyi sikereit elsősorban az a képessége eredményezte, hogy az üzemeltetési költségeit következetesen a bevételei alatt tudta tartani. Az egy utasra jutó bevételei nem sokkal voltak kisebbek, mint más ugyanazon az útvonalon járatot üzemeltető versenytárs légitársaságok bevételei. A nagy különbség az egy utasra jutó költségekben volt. A Southwest igazi teljesítménye az volt, hogy 25-40%-kal alacsonyabban tudta tartani költségeit a versenytársakénál.⁵⁰ A két leggyakrabban használt modell a Ryanair üzleti modellje és az EasyJet üzleti modellje, a két vezető alacsony költségvetésű légitársaság gyakorlata alapján.⁵¹ E két alacsony költségű modell mellett természetesen léteznek más modellek például a Wizz Air is több elemében eltérő modellt követ, mint versenytársai.⁵²

Horvátország számára az egyik legfontosabb intézkedés a „nyitott égbolt” megállapodás volt. Az alacsony költségvetésű légitársaságok által kínált olcsó utazások többnyire a turizmusban jó lehetőségeket kínáltak a horvát repülőtereken, különösen a tengerparton történő légi közlekedés fejlesztésére. A fapados légitársaságok elterjedése következtében a horvát repülőterek leszállásiidő-bevétele 2008-óta folyamatosan nő. Habár 2010-ben a légi közlekedés részesedése Horvátországban a közlekedésen belül mindösszesen 1,3% volt, 2000 óta ez a részesedés folyamatosan nőtt. Amíg a horvát repülőterek 2000-ben még csupán 1 millió 72 ezer utast regisztráltak, 2010-re azok száma már 1 millió 861 ezerre nőtt, ami 73,6%-os növekedést jelentett. Ma már a horvát repülőterek utasforgalma meghaladja a 10 millió 600 ezret, azaz a legutóbbi kilenc évben több mint 8 millió 700 ezerrel nőtt az éves utasforgalom.⁵³

4. A horvát repülőterek által kínált úti célok járatkategóriáinként

Kutatásom részeként az egyes repülőterek által kínált úti célokat megvizsgáltuk különféle járatkategóriáinként is. Ennek folyamán a nemzetközi gyakorlatban elterjedt különféle kategóriákat vettük alapul. Megkülönböztettem az alacsony költségvetésű légitársaságok (LCC – *Low Cost Carrier*), a teljes szolgáltatást nyújtó (FSC – *Full Service Carrier*) és a charterjáratokat. A teljes szolgáltatást nyújtó légitársaságokon belül megkülönböztettem a nemzeti légitársaságok

⁵⁰ A Southwest légitársaság *low-cost* üzleti modelljét ismerteti átfogóan Novoszátth Ágnes – Novoszátth Péter: Innovációs forradalom a légiközlekedésben: Az airline marketing újraalkotása a low-cost légitársaságok megjelenése után. In Kövesi János – Szalkai Zsuzsanna – Deli-Gray Zsuzsanna – Vasné Egri M. – Vágási M. (szerk.): *Marketing Oktatók Klubjának 12. Országos Konferenciája*. Budapest, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, 2006.

⁵¹ A Ryanair és az EasyJet üzleti modelljét elemzi részletesen: Graham Francis et alii: Where next for low-cost airline? A spatial and temporal comparative study. *Journal of Transport Geography*, 14. (2006), 2. 83–94.

⁵² A Wizz Air és a Sky Europe modelljének erősségeit és gyengeségeit értékeli részletesebben: Novoszátth Péter: Versenyben a világgal Közép- és Kelet Európáért: A Sky-Europe és a Wizzair rivalizálása In Dinya László (szerk.): *A Marketing Oktatók Klubjának 2007. évi konferencia: Globális marketingkihívások*. Gyöngyös, Károly Róbert Főiskola, 2007. 99–107.

⁵³ Gašparović–Jakovčić–Vrbanc i. m. (3. l.)

(*flag carrier*) által kínált járatokat. Azt is megnéztem, hogy az egyes felkínált járatokon belül mennyi volt a menetrend szerinti járat, a szezonális járat, illetve a szezonális charterjárat. A repülőterekre vonatkozó elemzésem egyik alapját a menetrendekben szereplő egyes járatokkal kapcsolatos összegyűjtött adatok képezték. A közérthetőség kedvéért az elemzésem eredményeinek bemutatása előtt fontos tisztázni néhány a tanulmányban használt fogalom pontos jelentését. Alacsony költségű, fapados légitársaság alatt azokat a légitársaságokat értjük, amelyek a hagyományos légitársaságokhoz képest alacsonyabb költségekkel üzemelnek, ennek megfelelően alacsonyabb jegyárakat alkalmaznak. Ezek a légitársaságok többnyire független társaságként vagy valamely nagyobb hálózatot működtető légitársaság részlegeként, vagy leányvállalataként, esetleg valamely légitársaság-csoport korábbi charterágazataként működnek. Charterjáraton az adott repülőterre nem rendszeresen közlekedő, a légiközlekedési hatóság által jóváhagyott menetrendben nem szereplő, időszakos, alkalmi járatot értem. Szezonális járat az olyan járat, amely csak egy adott menetrendi időszakban közlekedik, akár ismétlődően is egymást követő azonos nyári vagy téli időszakokban. A horvát repülőterek által kínált úti célokat mutatja be az alábbi, 2. táblázat.

2. táblázat

A horvát repülőterek által kínált úti célok különféle járatkategóriáinként 2019-ben. Forrás: a szerző szerkesztése a List of the busiest airports in Croatia. i. m. (26. lj.) alapján

Repülőtér	LCC	FSC	Charter	Összesen	Menetrend szerinti	Szezonális	Szezonális charter	Flag
Brač	2	0	6	8	0	4	4	5
Dubrovnik	45	60	20	125	7	117	1	36
Eszék	2	2	4	8	4	4	0	2
Lošinj	2	0	6	8	0	4	4	5
Pula	21	34	13	68	6	62	0	18
Rijeka	5	11	8	24	6	16	2	4
Split	39	56	18	113	12	100	1	35
Zadar	12	37	8	57	2	53	2	10
Zágráb	47	9	3	59	39	20	0	46
Összesen	175	209	86	470	76	380	14	161
	37,2%	44,5%	18,3%	100,0%	16,2%	80,9%	3,0%	

A horvát repülőterek esetében összesen 470 különféle járatot azonosítottam annak figyelembevételével, hogy az adott úti célt milyen típusú légitársaság kínálta fel és milyen úti cél elérése érdekében. A járatok legnagyobb részét, 44,5%-át a teljes szolgáltatást nyújtó légitársaságok kínálták, míg az alacsony költségvetésű légitársaságok által kínált járatok tették ki az összes felkínált járat 37,2%-át. A felkínált járatok 18,3%-a charterjárat. A teljes szolgáltatást nyújtó légitársaságok által kínált járatok döntő része valamely ország nemzeti légitársaságához kapcsolódott. De találtam néhány olyan charterként üzemeltetett járatot is, amelyet nemzeti légitársaság (például CSA) teljesít. A horvát repülőterekről 2019-ben a világ 110 városa volt elérhető valamilyen légitársaság járatával közvetlenül. Döntő részük természetesen Európában és azon belül Nyugat-Európában található. Ezen belül a legfrekvenciáltabb úti célok Nagy-Britannia, Németország, Svédország, Norvégia volt. De volt több járat más kontinensekre is, így például Kanadába, Torontóba, egy járat az Egyesült Államokba, Philadelphiába, egy másik Koreába, Szöulba. Viszonylag sok járat van arab országokba, Bejrútba, Dohába, Dubajba.

5. A horvát repülőterek utasforgalmának alakulása

A horvátországi repülőterek minden évben egyre több utast szolgálnak ki. A horvát repülőterekről a 2015 és 2018 közötti évekre vonatkozó hivatalos utasforgalmi adatait mutatja be az alábbi táblázat. A teljes horvátországi repülőtéri utasforgalom közel 85%-a, a három legnagyobb repülőtéren (Zágráb [31,6%], Split [29,45%] és Dubrovnik [23,9%]) bonyolódott le. A horvát repülőterek utasforgalmának alakulását mutatja be az alábbi, 3. táblázat.

3. táblázat

A horvát repülőterek utasforgalmának alakulása 2015 és 2018 között. Forrás: a szerző szerkesztése a List of the busiest airports in Croatia. i. m. (26. lj.) adatainak felhasználásával

		2015	2016	2017	2018	Változás
1.	Zágrábi repülőtér	2 587 798	2 776 087	3 092 047	3 366 310	130,1%
A horvát regionális repülőterek utasforgalma						
2.	Spliti repülőtér	1 955 400	2 289 987	2 818 176	3 124 067	159,8%
3.	Raguzai (Dubrovnik) repülőtér	1 693 934	1 993 243	2 323 065	2 539 412	149,9%
4.	Pólai (Pula) repülőtér	359 426	436 121	595 812	717 187	199,5%
5.	Zárai (Zadar) repülőtér	487 652	520 924	589 841	603 819	123,8%
6.	Fiumei (Rijeka) repülőtér	139 718	145 297	142 111	183 606	131,4%
7.	Eszéki (Osijek) repülőtér	28 651	30 605	43 373	67 235	234,7%
8.	Brač repülőtere	8 809	12 354	21 596	30 170	342,5%
9.	Lošinj repülőtere	12 287	6 402	6 042	6 939	56,5%
A horvát regionális repülőterek utasforgalma		4 685 877	5 435 583	6 540 016	7 272 435	146,3%
A horvát repülőterek utasforgalma		7 273 675	8 211 670	9 632 063	10 638 745	155,2%

Néhány közép-európai regionális repülőtér vonzaskörzetének és utasforgalmának összehasonlítását mutatja be az alábbi, 4. táblázat.

4. táblázat

Néhány közép-európai regionális repülőtér vonzaskörzetének és repülőtéri utasforgalmának összehasonlítása. Forrás: a szerző szerkesztése a Google Maps, az érintett repülőterek és települések honlapjainak és éves beszámolóinak alapján

	Város lakossága	Vonzaskörzet lakossága	Repülőtér utasforgalma	Repülőtér utasforgalma/ Vonzaskörzet lakossága
Ausztria				
Graz	269 997	1 237 000	959 098	77,53%
Linz	193 814	1 465 000	402 007	27,44%
Salzburg	146 631	549 263	1 890 164	344,13%
Innsbruck	124 579	746 153	1 092 547	146,42%
Klagenfurt	96 640	561 077	216 905	38,66%
Magyarország				
Debrecen	202 520	537 268	318 342	59,25%
Nyíregyháza	117 874	562 357	29 430	5,23%
Győr – Péter	129 435	463 201	22 785	4,92%
Sármellék	1 811	277 290	13 229	4,77%
Pécs – Pogány	145 011	371 110	4 595	1,24%

	Város lakossága	Vonzáskörzet lakossága	Repülőtér utasforgalma	Repülőtér utasforgalma/ Vonzáskörzet lakossága
Románia				
Cluj – Kolozsvár	303 047	691 106	2 782 401	402,60%
Timișoara – Temesvár	306 462	683 540	1 517 309	221,98%
Iasi–Jászvásár	318 871	772 348	1 256 640	162,70%
Sibiu – Nagyszeben	425 906	375 992	662 468	176,19%
Craiova	293 567	660 544	493 056	74,64%
Bacau – Bákó	172 952	737 512	447 531	60,68%
Suceava – Szucsáva	105 624	701 830	352 991	50,30%
Oradea – Nagyvárad	201 547	638 863	220 012	34,44%
Konstanca	297 503	748 769	129 235	17,26%
Satu Mare – Szatmár	109 728	329 079	75 692	23,00%
Târgu Mureș – Marosvásárhely	142 327	550 846	63 794	11,58%
Horvátország				
Split	178 192	452 841	3 124 067	689,88%
Raguza – Dubrovnik	42 615	122 257	2 539 412	2077,11%
Póla – Pula	57 053	207 939	717 187	344,90%
Zára – Zadar	75 082	169 853	603 819	355,50%
Fiume – Rijeka	128 624	290 579	183 606	63,19%

A horvát regionális repülőterek utasforgalma közel másfélszeresére nőtt 2015-óta, négy év alatt. A regionális repülőterek utasforgalma gyorsabb ütemben nőtt ebben az időszakban, mint a zágrábi repülőtéré. A horvát regionális légitársaságok amíg 2015-ben még valamivel több mint 4,6 millió utast fogadtak, addig 2018-ban az általuk lebonyolított utasforgalom már meghaladta a 7,2 milliót. A Horvátországban legforgalmasabbnak számító regionális repülőtérnek, a spliti repülőtérnek tavaly több mint 3,1 millió utasa volt. A legnagyobb növekedést Brač repülőtere érte el, ahol közel 3 és félszeresére nőtt a repülőtér utasforgalma 2015 és 2018 között. A második legnagyobb bővülést az eszéki repülőtér produkálta, ahol több mint 2,3-szeresére nőtt az utasforgalom négy év alatt.

Horvátországnál négy város (Split, Raguza, Póla, Zára) esetében tapasztaltuk azt, hogy a repülőtér utasforgalma nagyobb, mint közvetlen vonzáskörzetének lakossága. Románia esetében is négy város (Kolozsvár, Temesvár, Jászvásár és Nagyszeben) esetében nagyobb a repülőtér forgalma, mint a közvetlen vonzáskörzetének lakossága, Ausztria esetében két város esetében tapasztaltuk ugyanezt. Míg Magyarország esetében egyetlen egy városban sem nagyobb a repülőtér utasforgalma, mint a repülőtér vonzáskörzetének lakossága.

6. A Horvát Köztársaság légitársaság-fejlesztési stratégiája (2017–2030)

Az adriai repülőtereknek kulcsfontosságú szerepe van a horvát turisztikai szektor fejlődésében. A légitársaság-fejlesztési stratégia megállapításai ebben a vonatkozásban:⁵⁴ a) A légi

⁵⁴ *Transport Development Strategy of the Republic of Croatia (2017–2030)* i. m. (18. l.) 121.

közlekedési ágazat Horvátországban közvetlenül kapcsolódik az idegenforgalomhoz, amit a horvát légitársasági fejlesztési stratégia forgalmi modelljében szereplő keresleti táblázatok is alátámasztanak. b) Ezek szerint minden horvát repülőtéren májustól szeptemberig jelentősen nő a kereslet. c) Rijeka és Pula repülőterek forgalma a fő szezonon kívül marginális. d) Hiányzik egy átfogó integrált logisztikai koncepció a turisták szállítására.

Az utasok havi eloszlását elemezve megállapítható, hogy a horvátországi légi közlekedési ágazat közvetlenül kapcsolódik az idegenforgalomhoz. A kereslet jelentősen emelkedik májustól szeptemberig. Ez különösen igaz a spliti és a dubrovnikai repülőterre, ahol a nyári hónapokban, júliusban és augusztusban az utasforgalom 20-szor nagyobb, mint februárban. A legkiegyenlítettebb az utasforgalom eloszlása a zágrábi repülőtéren. Ennek ellenére a zágrábi Franjo Tuđman repülőtéren is az utasok mennyisége júliusban közel kétszerese a februári forgalomnak. Az összes repülőtér magas szezonális az elengedhetetlen lenne a szezon kibővítésére egy új idegenforgalmi koncepció kidolgozása.⁵⁵ A Franjo Tuđman repülőtér központi szerepet játszik a közép-horvát funkcionális régió elérhetőségében a fő európai központok felől. A stratégiai dokumentum főbb megállapításai ezen a téren:⁵⁶ a) A zágrábi Franjo Tuđman repülőtér a fő horvátországi kijárat/belépési pont az országból/országba, ezért a belföldi és a nemzetközi forgalom legfontosabb csomópontja. b) Az autópályák és az állami utak kulcsfontosságú szerepet töltenek be a fő európai központokhoz való hozzáférés terén Horvátország földrajzi elhelyezkedése miatt.

A Franjo Tuđman nemzetközi repülőtéren az utasforgalom 2 millió 588 ezer 798 utas volt, 39 ezer 854 járaton 2015-ben. A 2014-es évhez képest 6,45%-kal nőtt az utasok száma. Ekkor még 600 ezer utassal előzte meg a zágrábi repülőtér a spliti repülőteret, amely már ekkor is Horvátország második legforgalmasabb repülőtere volt. Ugyanakkor 2018-ra a különbség a két repülőtér utasforgalma között már csak 242 ezer 243 utas volt. Mindez annak köszönhető, hogy a spliti repülőtéren az utasforgalom sokkal dinamikusabban nőtt, mint a zágrábi repülőtéren.

A Franjo Tuđman repülőtér nemcsak Zágráb fővárosa, hanem a közép-horvát funkcionális régió más városai számára is hozzáférhető. Ezek a városok: Velika Gorica (≈3 km), Varaždin (≈87 km), Čakovec (6106 km), Koprivnica (≈98 km), Bjelovar (≈88 km), Virovitica (≈153 km), Daruvar (≈129 km), Zabok (≈51 km), Zaprešić (≈33 km), Kutina (≈83 km), Sisak (≈46 km) és Karlovac (≈59 km). E városok és a Franjo Tuđman repülőtér közötti kapcsolat számos autópályán (A1, A2, A3, A4, A11) és állami úton keresztül lehetséges, amelyek Zágrábban kezdődnek vagy végződnek. Horvátország hosszú távú közúti közlekedési rendszere jól kapcsolódik a környező országokhoz. Ez a régió sűrű autópálya-hálózattal és magas szintű szolgáltatást nyújtó állami utakkal rendelkezik.⁵⁷

- Az A3-as autópálya (E70): Belgrád – Zágráb – Ljubljana – München, Szlovénia és Szerbia között;
- Az A2-es autópálya (E59): Zágráb – Maribor – Bécs, Szlovénia között;
- Az A4-es autópálya (E65): Zágráb – Budapest, Magyarország között;
- Az A5-ös autópálya: Államhatár – Beli Manastir – Eszék – Svilaj, összekötve Magyarországot és Bosznia-Hercegovinát;

⁵⁵ *Transport Development Strategy of the Republic of Croatia (2017–2030)* i. m. (18. l.) 122.

⁵⁶ Uo. 126.

⁵⁷ Uo. 129.

- A7-es autópálya (E61): Križišće – Rijeka – Rupa, amely Szlovéniát összeköti;
- Elsődleges D2-es út: Dubrava Križovljanska határátlépés Szlovéniából, Újlak határátkelő Szerbia felé;
- Elsődleges D5-ös út: összekötő Magyarország és Nyugat-Bosznia-Hercegovina irányába;
- Elsődleges út D7: Duboševica – Beli Manastir – Eszék – Dakovo – Slavonski Šamac, összekötő Magyarország és Bosznia-Hercegovina irányába;
- Az A1-es autópálya Közép-Horvátországot és Bosznia-Hercegovinát köti össze a déli határon, Montenegrónál;
- Ugyanakkor Közép-Horvátországot az A6-as autópálya (E65) nyugati irányba kapcsolja össze a szomszéd országokkal.

Jelenleg a Franjo Tuđman repülőteret egy koncessziós társaság irányítja, amely egy új céget alapított a repülőtér üzemeltetésére, a Zagreb Airport Kft.-t. Ez a cég aktív és közvetítő szerepet tölt be a horvát kormány és a koncessziós társaság között azzal a céllal, hogy továbbfejlessze az infrastruktúrát és minden olyan forgalmi szegmensét, amely nem tartozik a koncessziós szerződés tárgyához. A repülőtér fejlesztési tervei közé tartozott többek között a kapacitás növelésére szolgáló új terminál építése. Az új utasterminál építése 2017-ben fejeződött be.

Ragusa repülőtere kulcsfontosságú funkciója a dél-dalmáciai régió nemzetközi és belföldi utasainak kiszolgálása. A stratégia főbb megállapításai ezzel összefüggésben:⁵⁸

- Dubrovnik megye részei nem rendelkeznek közvetlen kontinentális kapcsolattal Horvátország többi részével;
- Ragusa repülőtere kulcsszerepet játszik a Dubrovačko-Neretvanska megye turisták általi hozzáférhetőségének biztosításában;
- Ragusa repülőtere jelenlegi állapotában nem képes a várható forgalomnövekedés kiszolgálására, mivel nem rendelkezik fölös kapacitással;
- a repülőterek különböző alrendszereinek állandó túlterhelése idővel a működésének megszakadásához vezethet;
- a zágrábi közúti utazás költsége ugyanannyi, mint egy repülőjegy, de az utazási idő jelentősen több (több mint 6 óra autóval, és kevesebb mint egy óra repülővel);
- az utasok napi elosztása a raguzai repülőtéren, szezonon kívül (február) azt mutatja, hogy az emberek többnyire szombaton és hétfőn használják csak a repülőteret.

A horvátországi repülőterek elérhetősége sokszor problémát jelent, különösen a turisztikai szezonban. A repülőterek regionális közlekedési rendszerbe történő integrálása ma még nem megfelelő. A stratégia főbb megállapításai ebben a vonatkozásban:⁵⁹ a) A horvát repülőtereken az utasok havi eloszlása nagyon szezonális. b) A zágrábi Franjo Tuđman repülőtérre történő közlekedésre vonatkozó statisztika azt mutatja, hogy az utasok 36%-a saját autóval, 33%-a busszal és 31%-a pedig taxival éri el a repülőteret. c) A hozzáférhető közlekedési módok a repülőterekhez nem biztosítanak megfelelő szolgáltatást a szezonban és a szezonon kívüli időszakban a városi közúti hálózat kapacitásszintje miatt. d) Bizonyos intézkedéseket kell végrehajtani a repülőterek megfelelő közlekedési szolgáltatásainak biztosítása érdekében, akár

⁵⁸ *Transport Development Strategy of the Republic of Croatia (2017–2030)* i. m. (18. l.) 123.

⁵⁹ Uo. 130.

a kapacitás kiterjesztésével, akár az úthálózat keresletmenedzsment révén történő keresletének csökkentésével, alternatív közlekedési módok bevezetésével és egyéb hasonló megoldásokkal.

A Horvát Statisztikai Hivatal adatai szerint a horvátországi utasforgalom havi megoszlása azt mutatja, hogy az utasok száma márciusban növekszik, a csúcsmennyiségek júliusban és augusztusban vannak, a szeptemberi volumen csökken, és a legalacsonyabb februárban. Ez különösen összefügg a nemzetközi járatokkal utazók eloszlásával, mivel a légi közlekedési ágazat szorosan kapcsolódik a nyári turisztikai szezonhoz Horvátországban. A horvát repülőtereken a nemzeti járatokon utazók havi elosztása ellenben nem ennyire szezonális. Horvátországban gyakorlatilag nincsenek a repülőtereknek a vasúti/villamos hálózatokhoz kapcsolódási pontjai. Az utasokat autóval, busszal vagy taxival szállítják el a repülőtérre, illetve viszik a repülőtérhez. Nem áll rendelkezésre elegendő információ a repülőterek elérésére vonatkozó modális felosztásról, ennél fogva a becslések a hasonló repülőterek (a madridi repülőtér, a barcelonai repülőtér, az alicantei repülőtér és a kuwaiti nemzetközi repülőtér) tényleges adatain alapulnak.

A repülőtér-fejlesztések döntő részét már az indokolta tette, hogy Horvátország Európai Unióhoz való csatlakozásakor a horvát repülőterek a biztonsági előírások vonatkozásában nem feleltek meg az uniós követelményeknek. Az ország az Európai Unióhoz való csatlakozásával 2013. július 1-jén az EASA teljes jogú tagja lett.⁶⁰ Az Ügynökség több mint hat éve szorosan együttműködött Horvátországgal, hogy teljes mértékben felkészítse Horvátországot az EASA szabályozási rendszerének átvételére, beleértve a kétoldalú munkaszerződéseket és technikai segítségnyújtási és támogatási programokat, például az EASA előcsatlakozási támogatási eszköz (IPA) megkötését.⁶¹

7. Összefoglaló megállapítások

A horvátországi repülőterek utasforgalma évről évre dinamikusan növekszik. A legforgalmasabb regionális repülőtér, a spliti repülőtér utasforgalma meghaladta a 3 milliót 2018-ban. A horvát regionális repülőterek utasforgalma együttesen gyorsabban nőtt az elmúlt négy évben, mint a fővárosi, zágrábi repülőtéré. Horvátországban négy város (Split, Raguza, Póla, Zára) esetében a repülőtér utasforgalma ma már nagyobb, mint a repülőtér közvetlen vonzáskörzetének lakossága. A horvát regionális repülőterek rendkívül széles választékát nyújtják az utasok által elérhető járatoknak. Kutatásom során összesen 470 különféle járatot azonosítottam. A horvát repülőtereken üzemelő légitársaságokra sajátos mix jellemző. A járatok legnagyobb részét a teljes szolgáltatást nyújtó légitársaságok kínálják, ezen belül is a nemzeti légitársaságok, míg az alacsony költségvetésű légitársaságok által kínált járatok teszik ki a második legnagyobb részt. Charterjáratok adják a harmadik részt, ezek aránya elsősorban a kisebb utasforgalmat lebonyolító repülőtereknél nagyon magas. A horvát regionális repülőterek nagyon tudatosan igyekeznek bővíteni a repülőtereik elérhetőségét, járatválasztékát. Ennek keretében több repülőtér (Split, Zára, Eszék) is tengerentúli járatok hosszú távú meghonosítására törekszik.

⁶⁰ Az EASA – *European Aviation Safety Agency* – Európai Repülésbiztonsági Ügynökség, amit 2002. július 15-én hoztak létre, székhelye Köln, Németország. Teljes funkcióját 2008-ban érte el, amikor átvette az Egyesített Légügyi Hatóságok feladatát. *Európai Repülésbiztonsági Ügynökség*. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://hu.wikipedia.org/wiki/Európai_Repülésbiztonsági_Ügynökség (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

⁶¹ *Transport Development Strategy of the Republic of Croatia (2017–2030)* i. m. (18. l.) 133–136.

A horvát közlekedési kormányzat ebben a törekvésükben maximális segítséget igyekszik nyújtani ezeknek a repülőtereknek, például a lehetséges fejlesztési források felkutatásában, biztosításában, a repülőterek erőteljes külföldi reklámozásában, az ország turisztikai célú marketingje keretében. A horvát közigazgatás már korábban felismerte, hogy a regionális repülőterek kulcsszerepet játszanak a horvát idegenforgalom fejlesztésében. A horvát regionális repülőterek gazdálkodása többnyire nullszaldós vagy kis mértékben nyereséges. Ennek az oka elsősorban, hogy a fejlesztéseiket igyekeznek jó előre a piaci igényekhez igazítani, illetve a piaci szereplőkkel jó előre megállapodásokat kötni az új kapacitások igénybevételéről. A horvát repülőterek fő problémája jelenleg a repülőgépjáratok nagyfokú szezonalitása, a járatok közel 90%-a a nyári időszakban bonyolódik. Egy másik probléma, hogy a repülőterek ma még szigetként működnek az országban a zágrábi repülőtéren kívül, szembetűnő a multimodalitás teljes hiánya, nincsenek jól felépített vasúti, hajózási kapcsolataik, a tudatosan kiépített közúti kapcsolatok is csak néhány repülőterre jellemzők. A horvát repülőterek közül csak kevés igyekszik az utasforgalmi kapacitásai mellett az árufuvarozási kapacitásait is bővíteni.

A Covid-19-járvány 2020-ban megállította a horvátországi repülőterek magyarországinál intenzívebb fejlesztési és fejlődési folyamatát. De biztosak lehetünk abban, hogy a járvány elmúltával ismét új lendületet fog kapni ez a folyamat, amelyben a végrehajtott fejlesztések, valamint kiépített piaci kapcsolatok jelentős szerepet fognak kapni. Ez az időszak ugyanakkor egyúttal lehetőséget ad Magyarország számára, hogy, az e téren egyre szembetűnőbb lemaradásunkat pótolva és Horvátország tapasztalataiból is tanulva, felzárkózhassunk Horvátországhoz a regionális repülőtereink versenyképessége vonatkozásában.

Felhasznált irodalom

- Augustyniak, Wojciech – Laura López-Torres – Sławomir Kalinowski: Performance of Polish regional airports after accessing the European Union: Does liberalisation impact on airports' efficiency? *Journal of Air Transport Management*, 43. (2015), 11–19. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2015.01.001>
- Daskalovic, Djorde: *Update 1. Croatia's Pola airport passenger numbers seen up 5% in 2015*. 2015. Elérhető: <https://seenews.com/news/update-1-croatias-pula-airport-passenger-numbers-seen-up-5-in-2015-472982> (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Francis, Graham – Ian Humphreys – Stephen Ison, – Michelle Aicken: Where next for low-cost airline? A spatial and temporal comparative study. *Journal of Transport Geography*, 14. (2006), 2. 83–94. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2005.05.005>
- Gašparović, Slaven – Martina Jakovčić – Mirela Vrbanc: Croatian airports in the European low-cost carrier network. *Geoadria*, 17. (2012), 1. 93–109. DOI: <https://doi.org/10.15291/geoadria.239>
- Novoszáth Ágnes – Novoszáth Péter: Innovációs forradalom a légiközlekedésben: Az airline marketing újraalkotása a low-cost légitársaságok megjelenése után. In Kövesi János – Szalkai Zsuzsanna – Deli-Gray Zsuzsanna – Vasné Egri M. – Vágási M. (szerk.): *Marketing Oktatók Klubjának 12. Országos Konferenciája*. Budapest, Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem, 2006.
- Novoszáth, Péter: Development of regional airports on Danube Area: On the basis of German, Austrian, Hungarian, Serbian and Romanian examples In Lajos, Veres (szerk.): *Danube-Area*

Cohesion: I. EU Interregional International Scientific Conference. Subotica, Cikos Stampa, 2008. 129–138.

Novoszáth Péter: Versenyben a világgal Közép- és Kelet Európáért: A Sky-Europe és a Wizzair rivalizálása. In Dinya László (szerk.): *A Marketing Oktatók Klubjának 2007. évi konferenciája: Globális marketingkihívások*. Gyöngyös, Károly Róbert Főiskola, 2007. 99–107.

Pavlin, Stanislav – Igor Dimnik – Martin Starčević: Influence of low-cost carriers on airport infrastructure development. *Promet – Traffic & Transportation*, 19. (2007), 1. 49–54. DOI: <https://doi.org/10.7307/ptt.v19i1.935>

Pender, Lesley – Tom Baum: Have the frills really left the European airline industry? *International Journal of Tourism Research*, 2. (2000), 6. 423–436. DOI: [https://doi.org/10.1002/1522-1970\(200011/12\)2:6<423::aid-jtr240>3.0.co;2-r](https://doi.org/10.1002/1522-1970(200011/12)2:6<423::aid-jtr240>3.0.co;2-r)

Rabar, Danijela – Robert Zenzerović – Josip Šajrih: An empirical analysis of airport efficiency: the Croatian case. *Croatian Operational Research Review*, 8. (2017), 2. 471–487. DOI: <https://doi.org/10.17535/corr.2017.0030>

Transport Development Strategy of the Republic of Croatia (2017–2030) 2nd Draft. Republic of Croatia, Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure, 2017.

Internetes források

Brač Airport. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Brač_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

Chinese Interested in Building Logistics Centre at Osijek Airport. 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/36461-osijek-airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

Croatia Holiday Guide. Elérhető: www.aiptravel.com/croatia/ (A letöltés dátuma: 2020. 11. 18.)

Croatia's Dubrovnik airport receives €17.5m from EIB. *Airport Technology*, 2015. Elérhető: www.airport-technology.com/news/newscroatias-dubrovnik-airport-receives-175m-from-eib-4688716/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

Czech Airlines has new owner as Travel Service ups stake. *Ch-aviation*, 2017. Elérhető: www.ch-aviation.com/portal/news/60187-czech-airlines-has-new-owner-as-travel-service-ups-stake (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

Dubrovnik Airport. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Dubrovnik_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

Dubrovnik International Airport Reconstruction and Development. *Airport Technology*, 2017. Elérhető: www.airport-technology.com/projects/dubrovnik-international-airport-reconstruction-and-development/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

Európai Repülésbiztonsági Ügynökség. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://hu.wikipedia.org/wiki/Európai_Repülésbiztonsági_Ügynökség (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

List of Airports in Croatia. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Croatia (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)

List of low-cost airlines. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_low-cost_airlines (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

- List of the busiest airports in Croatia.* Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_the_busiest_airports_in_Croatia (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Lošinj Airport.* Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Lošinj_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Lošinj Airport (LSZ): Flights, Transfers, Tesla Speed Race.* Total Croatia, 2018. Elérhető: www.total-croatia.com/Lošinj-airport/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Mali Lošinj Airport with big ambitions.* Ex Yu Aviation News, 2019. Elérhető: www.exyuaviation.com/2019/05/mali-Lošinj-airport-with-big-ambitions.html (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Osijek Airport sees strong growth.* Ex Yu Aviation News, 2018. Elérhető: www.exyuaviation.com/2018/01/osijek-airport-sees-strong-growth.html (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Osijek Airport.* Wikipedia The Free Encyclopedia Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Osijek_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Pula Airport.* Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Pula_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Rijeka Airport.* Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Rijeka_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Rogulj, Daniela: *Flights to Croatia: SkyUp to Introduce Brač Service from Kiev.* Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/34145-flights-croatia (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Rogulj, Daniela: *Plans and Expectations for Croatian Airports 2019: Dubrovnik, Split, Zadar.* Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/34386-croatian-airports (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Rogulj, Daniela: *Plans and Expectations for Croatian Airports 2019: Pula, Rijeka, Osijek.* Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/34356-croatian-airports (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Rogulj, Daniela: *Rijeka Airport Hopes to Grow in 2019 from Year-round Flights, New Airlines.* Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/34035-rijeka-airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Rogulj, Daniela: *Zadar Airport Announces 70 million Euro Expansion for Long Haul Flights.* Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/34593-zadar-airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- The second phase of the upgrade of Airport Brač.* Airport Brač. Elérhető: www.airport-Brač.hr/en/the-second-phase-of-the-upgrade-of-airport-Brač (A letöltés dátuma: 2020. 11. 18.)
- Simmonds, Laura: *Pula Airport Making Excellent Progress, Experiencing Growth in 2019.* Total Croatia News, 2019. Elérhető: www.total-croatia-news.com/travel/36822-pula-airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Split Airport to receive Croatian development bank financing for upgrade project.* 2018. Elérhető: <https://staging.corporatetravelcommunity.com/split-airport-to-receive-croatian-development-bank-financing-for-upgrade-project> (A letöltés dátuma: 2020. 11. 19.)
- Split Airport.* Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Split_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)

- Split International Airport Terminal Rehabilitation and Expansion*. Airport Technology, 2017. Elérhető: www.airport-technology.com/projects/split-international-airport-terminal-rehabilitation-and-expansion/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Zadar International Airport*. Airport Technology, 2014. Elérhető: www.airport-technology.com/projects/zadar-international-airport/ (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Zadar Airport*. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Zadar_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 11.)
- Zagreb International Airport's New Terminal*. Airport Technology, 2017. Elérhető: www.airport-technology.com/projects/new-terminal-zagreb-international-airport/
- Zagreb Airport*. Wikipedia The Free Encyclopedia. Elérhető: https://en.wikipedia.org/wiki/Zagreb_Airport (A letöltés dátuma: 2020. 09. 10.)