**Valorizacija prometa zračnih luka Jugoistočne Europe od 2000. do 2010.**

**Josip Paljetak, dipl. ing.**

**Ana Šimecki, dipl. ing.**

**Prof. dr. sc. Sanja Steiner**

1. **Uvod**

Razvoj prometne infrastrukture Jugoistočne Europe kao jedinstvenoga prometnog sustava (*SEETO Comprehensive Network*) i integracija u prometnu mrežu Europske unije započela je potpisivanjem Memoranduma o razumijevanju potrebe za razvojem osnovne regionalne prometne mreže (*Memorandum of Understanding for the Development of the South East Europe Core Regional Transport Network* - MoU) od strane zemalja jugoistočne Europe (Hrvatska, Srbija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Makedonija i Albanija). Memorandum je potpisan u lipnju 2004, čime je ujedno postavljen temelj za osnivanje prometnog opservatorija za jugoistočnu Europu SEETO (*South East Europe Transport Observatory*). Infrastruktura zračnog prometa kao dio SEETO sveobuhvatne mreže obuhvaća sedamnaest međunarodnih zračnih luka, odnosno 1% ukupnog broja međunarodnih zračnih luka svijeta. Na tim zračnim lukama ostvari se 1,3% svjetskoga putničkog prometa, što su skromni rezultati u usporedbi sa susjednim regijama. Bitno je naglasiti da je u posljednjem desetljeću rast zračnog prometa u ovoj regiji veći od europskog prosjeka.

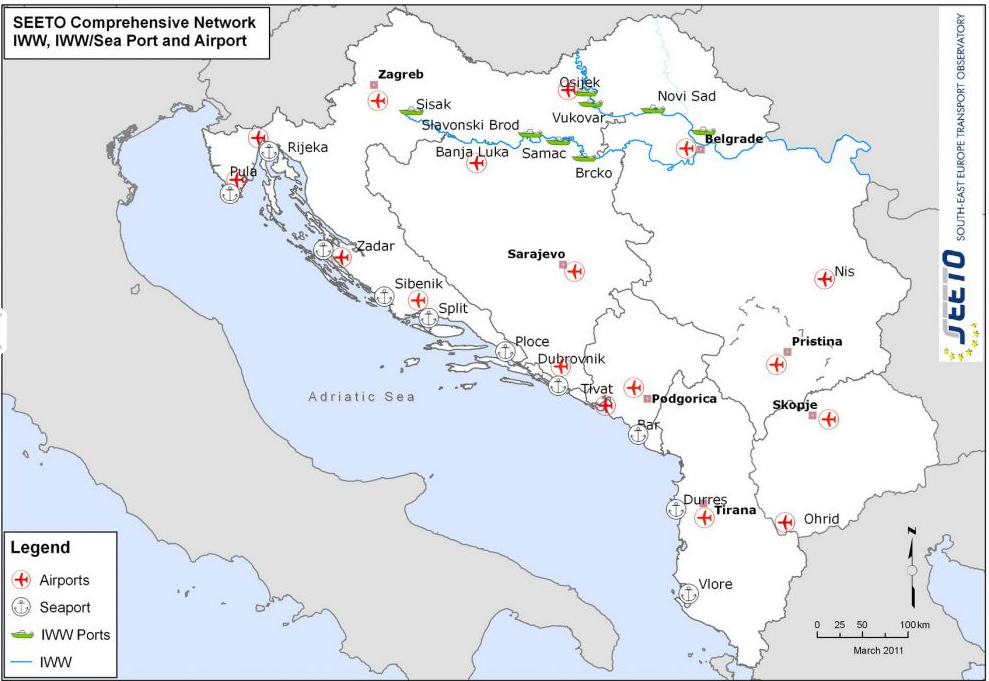
Republika Hrvatska svojim položajem i izgledom povezuje Jugoistočnu i Srednju Europu te je za razliku od ostalih zemalja u regiji karakterizira duga razvedena obala na prostoru koje se nalazi pet zračnih luka od iznimne važnosti za razvoj turizma. Navedenih pet zračnih luka te dvije zračne luke u unutrašnjosti zemlje čine osnovu razvoja zračnog prometa Hrvatske. U radu će se analizirati promet svih sedamnaest zračnih luka u razdoblju od 2000. do 2010. s posebnim naglaskom na zračne luke Republike Hrvatske.

1. **Stanje zračnog prometa u Jugoistočnoj Europi**

Raspad Jugoslavije te stvaranje samostalnih država na području Jugoistočne Europe imalo je za posljedicu političke i gospodarske promjene, koje su negativno utjecale na razvoj zračnog prometa u regiji. Došlo je do stagnacije koja je trajala sve do 2000. kada je zabilježen prvi značajniji rast. Veliki utjecaj na rast prometa imao je ulazak niskotarifnih prijevoznika na tržište Jugoistočne Europe 2003. kada dolazi do znatnog povećanja broja dostupnih destinacija. Utjecaj niskotarifnih prijevoznika jasno se može očitati iz povećanja broja putnika s 5,7 milijuna u 2002. na 8 milijuna putnika u 2004. Najveći broj linija povezuje regiju sa zapadnoeuropskim destinacijama dok se na promet unutar regije odnosi samo 10% ukupnog prometa.

Promet koji su ostvarili nacionalni prijevoznici regije Jugoistočne Europe 2001. iznosio je približno 50% ostvarenih putničkih kilometara (PKM) jugoslavenskoga nacionalnog prijevoznika JAT 1989. [1] Najveći nacionalni prijevoznici regije (Croatia Airlines i JAT Airways) i dalje su u većinskom državnom vlasništvu, dok se kao izuzetak od pravila može navesti Montenegro Airlines, koji je u privatnom vlasništvu, ali mu je dodijeljen status nacionalnog prijevoznika. Zrakoplovnog prijevoznika Kosovo Airlines osnovali su 2003. Ujedinjeni narodi (*United Nations Interim Administration Mission – UNSCR 1244/99*). Njegovo

se operiranje kao samostalne kompanije završava 2006, a nastavlja se u suradnji s ostalim prijevoznicima koji ostvaruju promet na Zračnoj luci Priština. S obzirom na prometne i financijske rezultate zračnih prijevoznika, očekuje se daljnja liberalizacija tržišta i privatizacija zračnih prijevoznika u ovoj regiji.



*Slika 1. Zračne luke Jugoistočne Europe uvrštene u SEETO Comprehensive Network [7]*

Kao najveći prijevoznik regije može se navesti Croatia Airlines s najviše prevezenih putnika, 1,8 milijuna u 2011, što je ujedno rekord kompanije od njenog osnivanja 1991. Godine 2011. prosječna popunjenost putničke kabine iznosila je 67%. U odnosu na prethodnu 2010. došlo je do povećanja broja putnika od 15% i povećanja prosječne popunjenosti putničke kabine od 5%. Drugi prijevoznik regije po broju ostvarenih putnika je JAT Airways s 1,2 milijuna putnika u 2011. Taj prijevoznik imao je povećanje prosječne popunjenosti putničke kabine od 8% (70%) u odnosu na 2010. godinu. Izuzev prva dva prijevoznika, svi ostali nacionalni prijevoznici Jugoistočne Europe1 zabilježili su pad broja putnika u 2011. u odnosu na 2010. godinu [6].

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

1 MAT Macedonia Airliner ukinula je sve letove, a Kosovo Airlines više ne postoji.

Međunarodni zračni promet Jugoistočne Europe odvija se na sedamnaest zračnih luka koje su uvrštene u SEETO sveobuhvatnu mrežu, od čega se sedam nalazi na području Republike Hrvatske, dvije na području Bosne i Hercegovine, osam na području Republike Srbije, Crne Gore i bivše jugoslavenske republike Makedonije, te po jedna na području Albanije i Kosova *(UNSCR 1244/99*). Vlasnička struktura tih aerodroma se razlikuje ovisno o državi u kojoj se nalaze, pa su tako zračne luke u Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj2, Crnoj Gori i Srbiji u vlasništvu države, dok su zračne luke u Albaniji, Makedoniji i Kosovu *(UNSCR 1244/99*) dane u koncesiju privatnom sektoru [5].

*Tablica 1. Osnovne tehničke karakteristike zračnih luka SEETO CN [7]*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **SEETO CN aerodrom** | **IATA level** | **Broj PSS\*** | **Dužina PSS\* (m)** | **Broj putničkih zgrada** | **Veličina putničke zgrade (m2)** | **Površina stajanke (m2)** |
| **Tirana** | n/a | 1 | 2.750 | 1 | 13.000 | 55.500 |
| **Banja luka** | n/a | 1 | 2.400 | 1 | 800 | 21.600 |
| **Sarajevo** | 2 | 1 | 2.600 | 1 | 46.000 | 8.000 |
| **Dubrovnik** | 1 | 1 | 3.300 | 1 | 15.000 | 110.500 |
| **Osijek** | 1 | 1 | 2.500 | 1 | 1.536 | 27.000 |
| **Pula** | 1 | 1 | 2.946 | 1 | 5.400 | 64.200 |
| **Rijeka** | 1 | 1 | 2.500 | 1 | 7.800 | 33.600 |
| **Split** | 2 | 1 | 2.550 | 1 | 10.800 | 50.000 |
| **Zadar** | 1 | 2 | 2.500 | 2 | 4.044 | 32.420 |
| **Zagreb** | 1 | 1 | 3.252 | 1 | 15.000 | 168.000 |
| **Ohrid** | n/a | 1 | 2.550 | 1 | 2.500 | 38.700 |
| **Skopje** | 2 | 1 | 2.950 | 1 | 40.000 | 77.220 |
| **Podgorica** | 1 | 1 | 2.500 | 1 | 5.500 | 33.220 |
| **Tivat** | 1 | 1 | 3.252 | 1 | 4.050 | 40.000 |
| **Beograd** | 1 | 1 | 3.400 | 2 | 51.000 | 163.350 |
| **Niš** | 1 | 1 | 2.500 | 1 | 2.000 | 27.500 |
| **Priština** | n/a | 1 | 2.500 | 1 | 3.938 | 46.020 |

\*Poletno – sletna staza

1. **Analiza prometa zračnih luka za razdoblje od 2000. do 2010. godine**

U proteklom desetljeću regija Jugoistočne Europe zabilježila je najprogresivniji rast zračnog prometa u Europi, međutim ukupni ostvareni promet je relativno mali u usporedbi sa susjednim europskim državama. U pojedinim državama je u proteklom razdoblju zabilježen rast prometa na zračnim lukama veći od 10%. Bivša jugoslavenska Republika Makedonija zabilježila je rast prometa na zračnim lukama od 49% u odnosu na 2001, dok je Zračna luka Priština na Kosovu zabilježila rast od 109% u odnosu na 2002. godinu.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

2 Vlasništvo svih međunarodnih zračnih luka u Republici Hrvatskoj je podijeljeno između države, matične

županije i gradova, međutim planira se u budućnosti koncesioniranje Zračne luke Zagreb.

Promatrajući statističke podatke iz ovog perioda može se primijetiti da je najveći rast prometa na zračnim lukama ostvaren u periodu od 2001. do 2005, dok se rast nastavio i u periodu od 2005. do 2010, ali s manjim intenzitetom. Najveće indekse rasta prometa zabilježile su manje zračne luke s obzirom na ostvareni promet – Zadar i Pula, dok je Zračna luka Beograd zabilježila najveći rast broja putnika od 1,2 milijuna u periodu od 2001. do 2010. učvrstivši svoj položaj vodeće zračne luke u regiji.

*Tablica 2. Promet putnika i indeksi rasta putnika zračnih luka SEETO CN\* [7]*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Aerodrom** | **2001.** | **2005.** | **2010.** | **Indeks 05/01** | **Indeks 10/05** | **Indeks 10/01** |
| **Sarajevo** | 323.454 | 433.222 | 643.800 | 134 | 149 | 199 |
| **Dubrovnik** | 461.322 | 1.083.240 | 1.270.062 | 2439 | 117 | 2860 |
| **Osijek** | NA | 2.389 | 20.827 | NA | 872 | NA |
| **Pula** | 102.985 | 209.412 | 332.399 | 203 | 159 | 323 |
| **Rijeka** | 32.799 | 122.493 | 332.006 | 373 | 50 | 189 |
| **Split** | 568.625 | 934.049 | 1.219.737 | 164 | 131 | 215 |
| **Zadar** | 39.244 | 86.857 | 260.030 | 221 | 299 | 663 |
| **Zagreb** | 1.186.471 | 1.551.519 | 2.071.561 | 131 | 134 | 175 |
| **Ohrid** | 53.954 | 53.930 | 44.392 | 100 | 82 | 82 |
| **Skopje** | 495.204 | 521.339 | 681.080 | 105 | 131 | 138 |
| **Podgorica** | NA | 319,665 | 651,608 | NA | 204 | NA |
| **Tivat** | 354,666 | 377,013 | 541,836 | 106 | 144 | 153 |
| **Belgrade** | 1,497,519 | 2,032,357 | 2,698,730 | 136 | 133 | 180 |
| **Niš** | NA | 26,787 | 23,654 | NA | 88 | NA |
| **Priština** | 403,408 | 930,346 | 1,305,532 | 231 | 140 | 324 |
| **Ukupno** | **5,519,651** | **8,684,618** | **11,827,103** | **170** | **136** | **232** |

\*Zračne luke Tirana i Banja Luka nisu uvrštene zbog nedostatka podataka

Zračne luke te regije ne iskorištavaju u potpunosti prednosti svojih geoprometnih položaja. Preko područja Jugoistočne Europe prolaze prometni tokovi, koji povezuju Europu s Afrikom i Bliskim istokom. Najevidentniji primjer neiskorištenosti prednosti geoprometnog položaja je vrlo mali promet robe i pošte na zračnim lukama, te iako je u razdoblju od 2000. do 2010. robni promet u regiji zabilježio rast od 50% i dalje je znatno ispod europskog prosjeka. Najveći robni promet u 2010. godini ostvarile su zračne luke Zagreb (9.386 tona) i Beograd (4.427 tona) što je 60% ukupnoga robnog prometa regije. Uspoređujući dinamiku prometa 2010. u odnosu na 2009, na Zračnoj luci Beograd ostvaren je rast prometa od 11%, dok je Zračna luka Zagreb zabilježila pad od 7%.

*Slika 2. Grafički prikaz prometa robe i pošte zračnih luka SEETO CN [7]*

1. **Kretanje prometa putnika, robe i pošte zračnih luka Republike Hrvatske**

Promatra li se ukupno kretanje putnika u razdoblju od 2000. do 2010. na zračnim lukama Republike Hrvatske, zamijetit će se konstantan rast broja putnika do 2008. U godini koja je uslijedila došlo je do pada broja putnika za 5,7% u odnosu na 2008. kao rezultat globalne gospodarske i ekonomske krize. Utjecaj krize odrazio se prvenstveno na turističku potražnju, koja u najvećoj mjeri korelira s prometom zračnih luka Republike Hrvatske. Godine 2010. dolazi do oporavka najznačajnijih europskih i svjetskih gospodarskih sila te povećanja broja putnika za 5,54%, što ukupni promet putnika stabilizira na veličinu prometa iz 2008. U ovom razdoblju prosječan rast ukupnog broja putnika iznosio je 9,13%.

Kada se promet putnika promatra na značajnijim zračnim lukama Republike Hrvatske, pojedinačno prednjači Zračna luka Zagreb s udjelom od 41,73% u ukupnom prometu. Broj putnika na toj zračnoj luci konstantno je rastao od 2000. (1.149.830 putnika) do 2008. godine (2.192.453 putnika), nakon čega je uslijedio pad od 5,94% 2009. i neznatan rast od 0,45% u 2010. Zračna luka Zagreb u promatranom razdoblju ostvarila je prosječni rast prometa od 6,24%.

Zračna luka Split u istom razdoblju ostvarila je 23,30% ukupnog broja putnika zračnih luka. Faza vrlo stabilnog i ujednačenog rasta broja putnika trajala je do 2007, nakon čega dolazi do stabilizacije prometa u 2008. Iduća godina donosi pad putnika od 7,38%, međutim već 2010. donosi rast putnika od 9,39%. Ta zračna luka u promatranom razdoblju ostvarila je prosječan rast broja putnika od 8,74%, što je vrlo blizu prosječnom rastu ukupnog broja putnika.

*Slika 3. Dinamika rasta prometa putnika na zračnim lukama Republike Hrvatske [3]*

Zračna luka Dubrovnik u razdoblju od 2000. do 2010. sudjeluje s 23,11% u ukupnom prometu putnika zračnih luka Republike Hrvatske što je za svega 0,19% manje od Zračne luke Split. Za razliku od prethodnih zračnih luka, ta je luka imala fazu progresivnog razvoja do 2005. U tom razdoblju ostvaren je prosječni rast broja putnika od 22,75%. Nakon te faze uslijedila je stabilizacija prometa s laganim rastom. Od 2007. do 2009. kretanje broja putnika je gotovo identično kao u Zračnoj luci Split, da bi 2010. došlo do nešto većeg oporavka prometa nego u susjednoj zračnoj luci (13,16%). Prosječan rast broja putnika te zračne luke iznosio je 13,08%, što je iznad prosjeka rasta ukupnog broja putnika zračnih luka Republike Hrvatske. Primjetno je da je Zračna luka Dubrovnik u promatranom razdoblju dva puta zabilježila veći broj putnika na godišnjoj razini od Zračne luke Split (od 2003. do 2006. i od 2009. do 2010) ali istovremeno u ovom razdoblju nijednom nije prestigla konkurentsku zračnu luku po broju ostvarenih operacija. Od ostalih zračnih luka Republike Hrvatske, jedino je Pula sudjelovala s udjelom većim od 5% u ukupnom broju ostvarenih putnika.

*Slika 4. Udio u ukupnom prometu putnika zračnih luka Republike Hrvatske [3]*

Kada se promatra udio pojedinih zračnih luka u razdoblju od 2000. do 2010, primjećuje se da se udio Zračne luke Zagreb konstantno smanjivao do 2006, nakon čega je uslijedio rast udjela i konačno 2010. smanjivanje na 37,02% što je znatno smanjenje u odnosu na 2000, kada je udio iznosio 51,36%. Udio Zračne luke Split tijekom čitavog razdoblja gotovo da se nije mijenjao (najveći 2006. – 24,32%, najmanji 2009. – 22,34%). Udio Zračne luke Dubrovnik u ukupnom prometu Hrvatske znatno se povećao u razdoblju od 2002. do 2006. (s 19,43% u 2002. na 26,94% u 2005.) sukladno progresivnom povećanju broja putnika nakon čega je uslijedila stabilizacija i gotovo izjednačavanje s udjelom Zračne luke Split. Udio ostalih zračnih luka pojedinačno se kretao sukladno ostvarenom broju putnika, dok se ukupni njihov udio povećao sa 6,83% u 2000. na 13,41% u 2010.

Za razliku od kretanja broja putnika, kretanje prometa robe i pošte znatno je nepravilnije i ima znatno manji rast. U 2010. zabilježeno je povećanje od 7,46% u odnosu na 2000. Također, u odnosu na promet putnika, promet robe i pošte je gotovo zanemariv. U Republici Hrvatskoj u zadnjih deset godina prosječno se preveze 12.197 tona robe i pošte, a istovremeno se preveze prosječno 3.891,109 putnika. Može se uzeti da putnik prosječno teži 80 kg i ima barem 20 kg prtljage, stoga promet putnika iznosi 389,111 tona, što znači da promet robe i pošte čini svega 3,13% zračnog prometa Republike Hrvatske.

Najveći promet robe i pošte ostvari se na Zračnoj luci Zagreb (u prosjeku 80,41%), najmanji udio te zračne luke iznosio je 67,23% (2005), a najveći 88.37% (2010). Međutim, kada se uspoređuje promet robe iz 2000. i 2010, evidentan je rast prometa od 19,27% (prosječan godišnji rast 3,52%). Dok je istovremeno udio ove zračne luke u ukupnom prometu robe i pošte porastao sa 77,09% (2000) na 88,37% (2010).

Udio ostalih zračnih luka u prometu robe i pošte u promatranom razdoblju smanjio se s 22,91% u 2000. na 11,63% u 2010. odnosno njihov udio se prepolovio. Ističe se jedino Zračna luka Osijek, koja je u 2005. ostvarila 3.080 tona robe ili 20,61% ukupnog prometa.

Kada se promatra indeks rasta broja putnika, zamjećuje se da je cijelo vrijeme vrlo visok i stabilan, dolazi tek do laganog pada u recesijskim godinama, međutim vidljiv je oporavak u 2010. Za razliku od indeksa rasta broja putnika, indeks rasta prometa robe i pošte vrlo je nepravilan i zamjećuje se znatniji pad potražnje posljednjih godina. Nepravilnost sredinom razdoblja posljedica je kratkoročnog povećanja prometa robe i pošte na Zračnoj luci Osijek.

1. **Komparacija prometnih pokazatelja zračnih luka Hrvatske i regije**

*Tablica 3. Promet putnika i indeksi rasta putnika država Jugoistočne Europe\* [7]*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Aerodrom** | **2001** | **2005** | **2010** | **Indeks 05/01** | **Indeks 10/05** | **Indeks 10/01** |
| Republika Hrvatska | 2.434.941 | 4.021.630 | 5.552.896 | 165 | 138 | 228 |
| Republika Srbija | 1.497.519 | 2.059.144 | 2.722.384 | 138 | 132 | 182 |
| Bosna i Hercegovina | 323.454 | 433.222 | 517.819 | 134 | 120 | 160 |
| Crna Gora | 354.666 | 696.678 | 1.193.444 | 196 | 171 | 336 |
| BJR Makedonija | 549.158 | 526.732 | 626.862 | 96 | 119 | 114 |
| Kosovo | 403.408 | 930.346 | 1.305.532 | 231 | 140 | 324 |
| **Ukupno** | **5.563.146** | **8.667.752** | **11.634.006** | **156** | **134** | **209** |

\*Zračne luke Tirana (Albanija) i Banja Luka nisu uvrštene zbog nedostatka podataka

Kada se uspoređuje promet zračnih luka Republike Hrvatske s ostalim zračnim lukama u regiji u razdoblju od 2000. do 2010. godine3, jasno je uočljiva dominacija hrvatskih zračnih luka. Razlog tome su tri zračne luke na prostoru ove države koje ostvare godišnji promet putnika veći od milijun putnika (Zagreb, Split i Dubrovnik) i ostale zračne luke na Jadranu (Pula, Zadar i Rijeka), koje ostvare značajan promet tijekom ljetnih mjeseci. Razvoj turizma i popularnost hrvatske obale pridonijeli su intenzivnom rastu prometa ovih zračnih luka, tako da je njihov udio porastao s 38,97% u 2000. na 46,59% u 2010. Od ostalih država značajniji rast bilježe Republika Srbija, Crna Gora i Kosovo (Priština), međutim njihov udio u ukupnom prometu regije je približno stabilan s tendencijom opadanja. Indeksi rasta broja putnika su istovremeno vrlo visoki za sve zemlje, međutim najveći indeks bilježi Crna Gora i Kosovo (Priština), a jedino Makedonija bilježi značajniji pad prometa putnika u prvoj polovici razdoblja pa tako i relativno mali indeks rasta.

\*Izostavljena je Zračna luka Tirana (Albanija) zbog nedovoljnog broja podataka

\*\*Izostavljeni su podaci za Zračnu luku Niš do 2003. godine

\*\*\*Izostavljeni su podaci za Zračnu luku Banja Luka

\*\*\*\*Izostavljeni su podaci za Zračnu luku Podgorica do 2003. godine

*Slika 4. Promet putnika na zračnim lukama država jugoistočne Europe\* [7]*

U prometu robe i pošte u regiji prednjači Zračna luka Zagreb s udjelom koji se kroz promatrano razdoblje kretao od 34,26% do 42,03%. Ostale značajnije hrvatske zračne luke (Split i Dubrovnik) zastupljene su s udjelom manjim od 10% i njihov se udio kroz promatrani period konstantno smanjivao. Zračna luka Beograd jedina može konkurirati Zračnoj luci Zagreb, a njen udio se kretao od 27,11% do 30,80%. Udio Zračne luke Sarajeva je relativno konstantan i kreće se oko 8%, dok je Zračna luka Skopje početkom razdoblja, uz pad broja putnika, ujedno izgubila gotovo polovicu prometa robe i pošte (2000. – 3,7 tona, 2005. – 1,6 tona) pa se sukladno tome i njen udio u ukupnom prometu regije prepolovio.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

3 izostavlja se Tirana zbog nedostatka podataka

*Slika 5. Udio u ukupnom prometu robe i pošte zračnih luka jugoistočne Europe [7]*

1. **Zaključak**

Zračne luke jugoistočne Europe, unatoč visokom prosječnom rastu prometa u razdoblju od 2000. do 2010, nisu uspjele postići razinu prometa u susjednim europskim regijama, kao ni količinu prometa prije raspada Jugoslavije. Ipak, prethodno desetljeće karakterizira visok rast putničkog prometa (prosječni godišnji rast putnika veći od 10%), kojemu je pridonio ulazak niskotarifnih prijevoznika na područje regije početkom promatranog razdoblja. U drugoj polovici razdoblja intenzitet rasta se smanjuje. Posebno je evidentan početak gospodarske i ekonomske globalne krize 2008, međutim isto je tako evidentan i oporavak tržišta 2010. i nastavak prometnoga rasta. Rekordan rast u prethodnom razdoblju imao je promet robe i pošte (50%), međutim je ukupno gledajući promet robe i pošte u odnosu na promet putnika zanemariv, poglavito u Republici Hrvatskoj. S obzirom na geoprometni položaj regije, taj oblik prometa na zračnim lukama ima znatan potencijal za razvoj.

Republika Hrvatska je dominantna po udjelu prometa u regiji. To je rezultat prometa jadranskih zračnih luka, koji generira turistička potražnja. To se može zaključiti i iz podatka da Zračna luka Zagreb prosječno ostvari 50% prometa, koji je ostvarivala u predratnom razdoblju, dok su jadranske zračne luke gotovo dostigle promet iz rekordnih osamdesetih godina 20. st. Uspoređujući promet robe i pošte evidentna je dominacija Zračne luke Zagreb koja ostvari 40% prometa regije, međutim udio ostalih hrvatskih zračnih luka je manji od 10%. Unatoč vrlo visokom rastu prometa robe i pošte, taj promet na većini zračnih luka regije još uvijek ima dovoljno prostora za intenzivan rast.

Većinu zračnih luka karakteriziraju relativno velike kategorije poletno – sletne staze, ali isto tako nedovoljna izgrađenost i zastarjela tehnologija ostalih aerodromskih objekata (zgrada, terminala, površina). Samo po jedna zračna luka u regiji raspolaže dvijema poletno- sletnim stazama (Zadar) kao i s dvije putničke zgrade (Beograd). Veličina prometa je još uvijek nedovoljna da bi se većina zračnih luka odlučila za veće investicije i modernizaciju aerodromske infrastrukture. Također, vrlo je skromno zastupljen udio privatnoga kapitala u zračnim lukama. Razlog se dijelom nalazi u neiskorištenim kapacitetima i manjem prometu u odnosu na susjedne regije. Isto tako, povećanje konkurentnosti, odnosno prometa zračnih luka može se postići adekvatnim modelom koncesioniranja ili javno – privatnog vlasništva.

Bez obzira na prethodno razdoblje prema većini pokazatelja 2011. je također bila vrlo uspješna. Arapsko proljeće i produbljenje krize u Grčkoj imalo je za posljedicu preusmjeravanja dijela prometa na zračne luke u Jugoistočnoj Europi što je dobar pokazatelj nastavka rasta prometa u ovoj regiji.

**Literatura**

1. Krstić, B., Stepanović, Lj.: Avio-saobraćaj u turbulencijama, neki elementi za formiranje vazduhoplovne politike, Beograd 2004.
2. L. Deranja: *Promet slijetanja i uzlijetanja zrakoplova, putnika robe i pošte u zračnim lukama Republike Hrvatske, od 1991. do 2010. godine*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik, svibanj 2011.
3. S. Steiner, M. Tatalović, J. Bajić: C*ompetition and Cooperation on European Southeast Air Transport market*, 7th International Conference „Economic integrations, competition and cooperation“, Opatija, 2010.
4. G. Borel: *Airports - Evolving business models and social and economic impact*, Air Traffic Workshop “Importance of Air Transport Sector in Economic and Social Development of the South Fast Europe”, Energy and Infrastructure Unit Regional Cooperation Council, Sarajevo, 2010.
5. SEETO Comprehensive Network Multi-Annual Plan (MAP) 2012.
6. Ex-yu aviation news – [www.exyuaviation.blogspot.com](http://www.exyuaviation.blogspot.com)
7. South East Europe Transport Observatory (SEETO) database, [www.seetoint.org](http://www.seetoint.org)
8. European Commission, TEN-T Network, http://ec.europa.eu