

UNAPRJEĐENJE I SURADNJA REGIONALNIH ZRAČNIH LUKA KAO RJEŠENJE ZA REGIONALNI RAZVOJ

Biljana ČINČURAK ERCEG

Pravni fakultet Osijek, Stjepana Radića 13, Osijek, Hrvatska

biljana.cincurak@pravos.hr

Attila PÁNOVICS

University of Pécs, Faculty of Law, 48-as tér 1., Pécs, Mađarska

panovics.attila@ajk.pte.hu

Sažetak

Promet i mobilnost općenito omogućuju i pojednostavljaju gospodarski i društveni život. Važnost prometa ogleda se u različitim područjima i djelatnostima, a svakako ima veliko značenje u razvitku gospodarstva i društva, proizvodnji, mobilnosti stanovništva te regionalnom razvoju. Iako Slavonija i Baranja ima povoljan geostrateški položaj, u prometnom smislu svakako postoje nedostaci koji onemogućuju bolju prometnu povezanost s ostalim dijelovima Hrvatske, ali i ostatkom Europe. Ni povezanost zračnim putem nije iznimka. Naime, iako zračna luka Osijek posljednjih godina bilježi rast broja putnika te su najavljeni infrastrukturni radovi na samoj putničkoj zgradi, ipak nije ostvarila svoj puni potencijal. Postojeće stanje infrastrukture Zračne luke Osijek ne zadovoljava tehničke uvjete kao ni najnovije ekološke zahtjeve. Povoljan položaj svakako omogućava njezin razvoj. Potrebno je poduzeti niz mjera te uz suradnju nadležnih tijela i drugih zainteresiranih dionika privući nove korisnike, poboljšati položaj Zračne luke što će ujedno pridonijeti i razvoju gospodarstva te revitalizaciji Slavonije i Baranje. Ne treba zanemariti ni blizinu regionalne zračne luke u Pečuhu (Mađarska), ali i drugih zračnih luka koje odvlače dio putnika. Iako zračni promet, uz cestovni, ima velik utjecaj na onečišćenje okoliša, ne treba zanemariti njegov pozitivan utjecaj na gospodarstvo kao ni njegovu važnost u smislu bolje povezanosti te otvaranja radnih mjesta. Regionalne zračne luke stoga igraju važnu ulogu u razvoju regionalnog gospodarstva i društva, i za poduzeća i za građane. U radu se na temelju dostupnih strateških i razvojnih dokumenata, propisa te statističkih podataka prikazuje rad zračnih luka u Osijeku te s obzirom na njegovu blizinu i Pečuhu, prepreke i mogućnosti za njihovo bolje poslovanje te moguću suradnju. Iako su te dvije regionalne zračne luke relativno blizu, to nužno ne mora značiti da su međusobni konkurenti, već treba istražiti mogućnosti za međusobnu suradnju, posebno u smislu smanjenja troškova i privlačenja većeg broja korisnika zračnih luka (za prijevoz putnika i za prijevoz tereta). Nezahvalno je komparirati zračne luke u Osijeku i Pečuhu, ali prikaz poslovanja i položaj svake od njih na tržištu može koristiti pri pronalaženju dobrih

rješenja. Iako se Europska unija zalaže za prebacivanje prometa sa zračnog na željeznički promet, a zbog postizanja ciljeva održivog prometa i klimatske neutralnosti, ipak ne treba zanemariti potencijal i ulogu zračnog prometa.

Ključne riječi: regionalne zračne luke, zračni promet, Zračna Luka Osijek, Zračna luka Pécs-Pogány, regionalni razvoj

Ključna poruka rada: Slavonija i Baranja ima povoljan položaj, ali povezanost s ostatkom Europe zračnim prometom nije odgovarajuća. Unaprjeđenje zračne luke poboljšat će regionalni razvoj. Moguća je i suradnja s drugim regionalnim zračnim lukama.

1. Uvod

Promet, kao temelj svake ekonomije, predstavlja ključni faktor razvoja. On igra značajnu ulogu u napretku gospodarstva i društva te snažno utječe na razne neekonomske društvene funkcije, posebno socijalne i političke. Jedan od najvažnijih socijalnih učinaka prometa jest utjecaj na porast životnog standarda. Nadalje, omogućuje širenje tržišta i povećavanje kvalitete življenja (Vasilj i Činčurak Erceg, 2016).

Europski zračni sektor ključan je za povezivanje, otvaranje radnih mjesta, ali i za ukupno gospodarstvo. Međutim, konkurencija unutar europske mreže zračnih luka postaje sve jača. Zračni prijevoznici slobodno biraju mjesto pružanja svojih usluga te traže najpovoljnije ponude.

Regionalne zračne luke igraju ključnu ulogu u omogućavanju pristupa udaljenim područjima i regijama koje imaju ograničen ili nerazvijen cestovni i željeznički promet, a istovremeno potiču i lokalno gospodarstvo. Javne zračne luke moraju ispunjavati stroge međunarodne sigurnosne standarde, moraju imati odgovarajuću infrastrukturu i kvalificirano osoblje. Međutim, navedeni zahtjevi, koji su slični i za male i za velike zračne luke, dovode do visokih operativnih troškova, posebno izazovnih za manje zračne luke.

Jimenez i Suau-Sanchez (2020) definiraju regionalne zračne luke kao one koje su periferne u odnosu na glavne urbane i metropolitanske regije i relativno su male po broju putnika. Neki autori navode da su regionalne zračne luke ponekad povezane s perifernim regijama (Lian i Rønnevik, 2011 kako je citirano u Jimenez i Suau-Sanchez, 2020), ali u drugim prilikama bilo koja zračna luka koja ne služi glavnim gradovima zemalja smatra se regionalnom zračnom lukom (Suau-Sanchez i sur., 2016; Tapiador i sur., 2008 kako je citirano u Jimenez i Suau-Sanchez, 2020). Prema Postorino (2010), s obzirom na broj putnika i kretanja, zračne luke mogu se podijeliti na: primarne, ako je broj putnika veći od pet milijuna godišnje u suprotnom je riječ o regionalnim lukama. Ona također navodi

da se u Europskoj uniji razlikuju: zračne luke zajednice (ako je broj putnika veći od deset milijuna godišnje); nacionalne zračne luke (ako se broj putnika kreće od pet do deset milijuna godišnje); velike regionalne zračne luke (ako se broj putnika kreće od jednog do pet milijuna godišnje) i male regionalne zračne luke (ako je broj putnika manji od milijun godišnje) (Postorino, 2010). Pauwels i suradnici (2024) ističu problem definiranja regionalnih luka te navode da je po nekim definicijama 'regionalna zračna luka zračna luka s manje od 3 milijuna putnika', a po nekima je 'regionalna zračna luka zračna luka s manje od 10 milijuna putnika'. Navode se i sljedeće definicije: 'regionalna zračna luka zračna luka s letovima do središnjih zračnih luka'; 'regionalna zračna luka je zračna luka koja prima letove do drugih regionalnih zračnih luka' ili 'regionalna zračna luka je zračna luka (prvenstveno) koja služi velikim gradovima'. Ističu da nepostojanje sveobuhvatne, jasne definicije rezultira neučinkovitom komunikacijom među dionicima, nemogućnošću usporedbe podataka, zabunama u rezultatima istraživanja i ometanje optimalne primjene (političkih) intervencija (Pauwels i sur., 2024).

Prema čl. 2., t. 153. Uredbe Komisije (EU) 2017/1084 od 14. lipnja 2017. o izmjeni Uredbe (EU) br. 651/2014 u vezi s potporama za infrastrukturu luka i zračnih luka, praga za prijavu potpora za kulturu i očuvanje baštine i za potpore za sportsku i višenamjensku rekreativnu infrastrukturu te regionalnih operativnih programa potpora za najudaljenije regije i o izmjeni Uredbe (EU) br. 702/2014 u vezi s izračunavanjem prihvatljivih troškova, regionalna zračna luka "znači zračna luka s prosječnim godišnjim putničkim prometom do 3 milijuna putnika".

Zračni promet primjer je mrežne industrije u kojoj su zrakoplovne usluge usko povezane s geografskom distribucijom potražnje. Potreba za prijevozom proizlazi iz drugih djelatnosti kao što su proizvodnja, trgovina, zabava, turizam, zdravstvo, obrazovanje. Stoga se i potrebna infrastruktura razvijala u blizini gusto naseljenih. Područja u kojima promet nije bio izrazito razvijen izolirana su od globalnih tržišta. Nejednakosti u povezanosti zračnim prometom mogu biti velika prepreka postizanju jednakosti i regionalne kohezije te mogu spriječiti gospodarski i društveni razvoj (Warnock-Smith, Christidis i Dziedzic, 2023). Ipak, geografski položaj nije jedini faktor koji određuje lokaciju uspješnih međunarodnih zračnih čvorišta i aviokompanija. Važnu ulogu imaju i dostupnost odgovarajuće infrastrukture, radne snage, porezni režim, kao i povijesne, kulturne i trgovačke veze (Europska komisija, n/a).

Posljednjih desetljeća zračni prijevoz postao je ključan za gospodarstvo Europske unije, potičući gospodarski rast, otvaranje radnih mjesta, trgovinu i turizam. Također, zračni prijevoz značajno doprinosi povezivanju i mobilnosti poduzeća i građana, a ima i značajnu ulogu u spajanju najudaljenijih regija s kopnom, posebno unutar tržišta zračnog prijevoza Europske unije (SL L, 2023/2405, 31. 10. 2023).

Prednosti korištenja regionalnih zračnih luka su: a) zadovoljavajuća raspoloživost kapaciteta zračnih luka; b) prilika za promicanje socio-ekonomskog razvoja decentraliziranih područja i regija; c) smanjenje negativnih utjecaja zbog manjeg prometa; d) razvoj šire mreže zračnih usluga.

U Republici Hrvatskoj sedam je zračnih luka: Dubrovnik, Osijek, Pula, Rijeka, Split, Zadar i Zagreb. U kontinentalnom, istočnom dijelu Republike Hrvatske nalazi se jedino Zračna luka Osijek. Relativno blizu, stotinjak kilometara udaljena, nalazi se zračna luka Pécs-Pogány u susjednoj Mađarskoj. Obje zračne luke smatraju se zračnim lukama s dobrim potencijalom, koje su bitan dio prometnog i gospodarskog sustava regije.

U radu su prikazane specifičnosti regionalnih zračnih luka kao i problemi vezani uz pokrivanje njihovih kapitalnih i operativnih troškova. Posebno se pojašnjavaju, vlasnička struktura i problemi razvoja zračnih luka u Osijeku i Pečuhu te njihovi problemi. U radu su prikazane najvažnije odredbe relevantnih propisa i strateških dokumenata (europskih, mađarskih i hrvatskih). Iako zračni promet ima velik utjecaj na onečišćenje okoliša, ne treba zanemariti njegov pozitivan utjecaj na gospodarstvo kao ni njegovu važnost u smislu bolje povezanosti te otvaranja radnih mjesta. Cilj rada je prikazati potencijal i mogućnosti koje regionalna zračna luka može pružiti kao i njihova uloga u razvoju regionalnog gospodarstva i društva.

2. Poslovanje regionalnih zračnih luka

Europska unija dosljedno je prepoznavala važnost zračnih luka u politici zračnog prometa, kroz opće prometne strategije i one specifične za zrakoplovstvo. Kako se navodi u Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz: "funkcionalno i konkurentno unutarnje zrakoplovno tržište ključno je za mobilnost europskih građana i za europsko gospodarstvo u cjelini" (COM/2021/561 final). Zrakoplovstvo je također snažan pokretač društvene i regionalne kohezije koji jača turizam, potiče poslovanje i povezuje ljude. Ono pridonosi europskoj integraciji i osnažuje položaj Europske unije kao geopolitičkog predvodnika (COM/2021/561 final). Inače, "nejednakosti u povezanosti zračnog prometa mogu biti velika prepreka postizanju jednakosti i regionalne kohezije te mogu spriječiti gospodarski i društveni razvoj (Warnock-Smith i sur., 2023).

Sektor zrakoplovstva bilježio je rast posljednjih desetljeća. Velike zračne luke s rastućim prometom, koje su ključne za transkontinentalna putovanja, suočavaju se s izazovima poput zagušenja, buke i drugih problema. S druge strane, male zračne luke mogu značajno doprinijeti smanjenju gužvi u glavnim čvorištima i poboljšati povezanost regija, čime podržavaju regionalni razvoj.

Međutim, izbijanje pandemije COVID-19, 2020. godine dovelo je do značajnih problema i u zračnom prometu (Vasilj, Činčurak Erceg i Perković, 2021). Kao rezultat toga, zračni

promet, posebno zračni prijevoz putnika, doživio je pad bez presedana od 40% do 73% u europskim zemljama. Prema dostupnim podacima pad zračnog prometa 2020. godine u Republici Hrvatskoj iznosio je 60% u odnosu na 2019. godinu (Hrvatska kontrola zračne plovidbe, 21. veljače 2021: 5). Broj letova u europskim zračnim lukama smanjen je za 6,1 milijun (s 11,1 milijuna na 3 milijuna), a promet putnika smanjen je za 1,7 milijardi u odnosu na 2019., što je rezultiralo gubitkom prihoda od 33,6 milijardi eura. U 2019. godini zračni promet u Republici Hrvatskoj ostvario je prihod od oko 4,9 milijardi kuna, a u 2020. godini zbog pandemije COVID-19 zabilježio je pad od čak 90% (Hrvatska gospodarska komora, Udruženje zračnog prometa, 3. rujna 2020). Prema posljednjim podacima, u 2023. u Europi je prevezeno oko 2,3 milijarde putnika (95,5% razine iz 2019.). Predviđanja za 2024. su oko 2,5 milijarde putnika (101,4% razine iz 2019.) (Airports Council International, 27. rujna 2024).

Postoji snažna povezanost između geografske dostupnosti i ekonomskih rezultata pojedinih općina i regija, pri čemu je dostupnost određenih područja (npr. rijetko naseljenih i/ili udaljenih regija, otoka) u velikoj mjeri ovisna o zračnom prometu. Regionalne zračne luke stoga mogu imati ključnu ulogu u funkcioniranju gospodarstva i društva, kako za poduzeća, tako i za građane, unatoč svojim strukturnim konkurentskim nedostacima. Posebno su bile važne u obnovi zračnog prometa u razdoblju nakon pandemije (ACI Europe, 2023). Zračni promet posebno pozitivno utječe na regije s razvijenim turizmom i turističkom ponudom (Kazda, Hromádka i Mrekaj, 2017: 66). Ipak, s druge strane, regionalne zračne luke i dalje moraju biti subvencionirane kako bi pokrile svoje operativne troškove (Nõmmik i Antov, 2020). Europski revizorski sud u posebnom je izvješću 2014. godine istaknuo da za 20 regionalnih zračnih luka koje su dobile financiranje iz sredstava Europske unije ulaganja nisu dala očekivane rezultate, subvencionirana infrastruktura ostala je nedovoljno iskorištena, a bilo je i slučajeva u kojima ulaganja uopće nisu iskorištena (Europski revizorski sud, 2014). Također, kako se navodi u izvješću Europskog parlamenta, javna potpora infrastrukturi zračnih luka često je dovođila do udvostručavanja neprofitabilnih zračnih luka na lokalnoj razini i prevelikog kapaciteta regionalnih zračnih luka, bez rješavanja problema zagušenja velikih čvorišta. Naime 63% stanovnika Europske unije živi unutar dva sata vožnje od najmanje dvije zračne luke pa većina regionalnih zračnih luka ne ostvaruje dovoljno prihoda da pokrije svoje troškove (Debyser, 2016: 21).

Zračne luke konkuriraju na zrakoplovnom tržištu u brojnim područjima, a zbog visokih fiksnih troškova samo neznatna promjena u broju putnika može značajno utjecati na profitabilnost zračne luke. Regionalne zračne luke često se suočavaju s ograničenim prometom, povezan s neodgovarajućom infrastrukturom te nedovoljnih prihoda za pokrivanje troškova. Regionalne zračne luke s manjim putničkim prometom obično su strukturno nesposobne pokriti svoje kapitalne i operativne troškove bez potpore, tako da im je često potrebna pomoć države i/ili jedinica lokalne uprave kako bi pokrile svoje operativne troškove. Međutim, potpora operativnim troškovima može uvelike narušiti funkcioniranje tržišta i stoga bi trebala biti dostupna i korištena u Europskoj uniji samo u iznimnim okolnostima. Javno financiranje zračnih luka i zračnih prijevoznika stoga u

načelu predstavlja zabranjenu državnu potporu i kompatibilno je s pravilima tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu samo pod određenim uvjetima. Ti su uvjeti utvrđeni u Smjernicama Komisije o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (SL C 99, 4. 4. 2014.), koje predviđaju prijelazno razdoblje od 10 godina od 4. travnja 2014. godine tijekom kojeg zračne luke s prosječnim putničkim prometom do 3 milijuna putnika godišnje mogu primati operativnu potporu.

Međutim, potpora operativnim troškovima može uvelike narušiti funkcioniranje tržišta. Prema čl. 107., st. 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije: “svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”, osim ako je Ugovorima drukčije predviđeno. Stoga bi potpora trebala biti dostupna i korištena u Europskoj uniji samo u iznimnim okolnostima. Takve okolnosti navedene su u Smjernicama Komisije o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima u kojima se navodi kako se operativne potpore koje se dodjeljuju zračnim lukama u obliku pojedinačnih potpora ili u okviru programa potpora smatraju usklađenima s unutarnjim tržištem prema Ugovoru u prijelaznom razdoblju od deset godina počevši od 4. travnja 2014. godine (SL C 99, 4. 4. 2014.). U početku, do kraja prijelaznog razdoblja koje istječe 2024., sve su zračne luke trebale postići 100% punu pokrivenost troškova. Međutim, u Smjernicama je priznato da je to posebno teško za zračne luke s godišnjim putničkim prometom do 700 000 putnika te su stoga predviđena posebna pravila (SL C 456, 18. 12. 2018). Izmijenjenim Smjernicama iz 2023. godine, Komisija je odlučila produljiti postojeća pravila o operativnim potporama regionalnim zračnim lukama te se poseban režim koji se primjenjuje na zračne luke s do 700 000 putnika godišnje produljuje do 3. travnja 2027. godine (SL C 244, 11. 7. 2023.). Najkasnije do kraja roka sve zračne luke moraju postići potpuno pokrivanje operativnih troškova, a od tog trenutka nijedna se operativna potpora neće smatrati usklađenom s unutarnjim tržištem. Najveći dopušteni iznos potpore za zračne luke s do 700 000 putnika godišnje iznosi 80% početnoga operativnog manjka financijskih sredstava za razdoblje od 2014. do 2027. godine (SL C 244, 11. 7. 2023.).

Govoreći o potporama Debyser (2016) pojašnjava da tamo gdje regionalne zračne luke dijele isto gravitacijsko područje, podjela prometa između nekoliko nedovoljno iskorištenih zračnih luka sprječava njihov rast. To rezultira većim troškovima jer nije moguće postići potrebnu gustoću/ekonomiju razmjera. U takvim okolnostima, subvencije se koriste za pokrivanje operativnih troškova ili za privlačenje cjenovno osjetljivih zračnih prijevoznika, posebno niskotarifnih prijevoznika, što zauzvrat može narušiti tržišno natjecanje. Zračne luke u Europskoj uniji i dalje su pretežno u javnom vlasništvu i pod javnim upravljanjem. Manje zračne luke pokazuju najveći udio javnog vlasništva i najčešće ovise o javnoj potpori za financiranje svojih operacija. Cijene ovih zračnih luka obično se ne određuju uzimajući u obzir tržišne uvjete već se prvenstveno vode lokalnim ili regionalnim razmatranjima (Debyser, 2016: 22).

3. Zračne luke i zaštita okoliša

Zračni promet, kao i promet općenito, štetno utječe na okoliš. Promet onečišćuje zrak, vode, mora, tlo, proizvodi buku te vibracije, a štetno utječe i na zdravlje ljudi, na biljke i životinje (Činčurak Erceg, 2022: 110). Glavni ekološki problemi nastali utjecajem zračnog prometa su buka, onečišćenje zemlje i vode te emisija CO₂ (Vasilj, Činčurak Erceg i Perković, 2022). Zbog sve većeg porasta pritužbi građana koji stanuju u blizini zračnih luka, zračna industrija i međunarodne organizacije započeli su s proučavanjem problema buke zrakoplova te su donesene razne mjere, postupci i propisi s ciljem smanjenja i upravljanja bukom. Uredba 598/2014 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju pravila i postupaka u vezi s uvođenjem operativnih ograničenja povezanih s bukom u zračnim lukama donesena je 2014. godine (SL L 173, 12. 6. 2014.), a cilj joj je poboljšati okruženje u uvjetima buke oko zračnih luka u EU-u kako bi se osigurala bolja kompatibilnost između aktivnosti zrakoplovstva i naselja, osobito ako se radi o noćnim letovima. Uredba bi se trebala primjenjivati samo na države članice u kojima se nalazi zračna luka s više od 50 000 operacija civilnih zrakoplova po kalendarskoj godini i kada se razmatra uvođenje operativnih ograničenja povezanih s bukom u takvoj zračnoj luci. Kako navode Vasilj i suradnici mjere za smanjenje buke mogu se podijeliti na tehničke, tehnologijske, operativne i ekonomske (Vasilj i sur., 2022). Za buku, kao globalni ekološki problem od izuzetne je važnosti ujednačena primjena standarda i propisa. U suprotnom, zračni operateri mogu se suočiti sa zabranom rada ili visokim kaznama.

Zbog uporabe fosilnih goriva promet je 2021. godine sudjelovao s 29,2% u ukupnim emisijama ugljikovog dioksida u Europskoj uniji (Europska komisija, 2023: 145). Udio ugljikovog dioksida prema granama prometa je sljedeći: cestovni promet 76,3%, ukupno civilno zrakoplovstvo 8,1%, ukupno plovidba 14,8%, željeznica 0,4% i ostalo 0,5% (Europska komisija, 2023: 151). Dekarbonizacija zrakoplovnog sektora jedan je od ključnih ciljeva Europskog zelenog plana (COM/2019/640 final) kako bi se postigla klimatska neutralnost Europske unije do 2050. Inicijativa uključena u Europski zeleni plan je paket "Spremni za 55" (COM/2021/550 final) usvojen 2021. godine koji se sastoji od prijedloga za izmjenu zakonodavstva Europske unije te uvođenje novih inicijativa s ciljem osiguranja usklađenosti politika Europske unije s klimatskim ciljevima dogovorenim od strane Vijeća i Europskog parlamenta. Paket, između ostalog, uključuje: reviziju pravila za emisije iz zrakoplovstva, usklađena pravila o uporabi i opskrbi održivim zrakoplovnim gorivima. U Komunikaciji "Spremni za 55", Komisija je predložila da sektori obuhvaćeni revidiranim EU sustavom trgovanja emisijama smanje svoje emisije stakleničkih plinova za 61% do 2030. godine u odnosu na razine iz 2005. godine (Činčurak Erceg, Vasilj i Perković, 2022).

Zbog ciljeva Europskog zelenog plana i promicanja željezničkog prometa kao najodrživijeg, postoje inicijative i rasprave o tome da bi se neke zračne linije trebale zamijeniti brzim vlakovima. Međutim, prema istraživanju „Maksimiziranje putovanja između zraka

i željeznice“, prelazak na željeznički promet koji povezuje velike europske gradove, a njihova udaljenost ne prelazi 1000 km smanjio bi samo 2-4% ukupnih europskih emisija iz zrakoplovstva (Transport and Environment, 2020). Činčurak Erceg i suradnici (2022) zaključuju da potpuni prijelaz sa zračnog na željeznički promet nije vjerojatan. Općenito, izbor između načina prijevoza koji korisnici biraju ovisi o konkretnoj situaciji, a svakako uzimaju u obzir duljinu putovanja, cijenu, pouzdanost, udaljenost, sigurnost, učestalost veza, povezanost s drugim granama prometa i slično. Također navode da željeznica jednostavno ne može zamijeniti zrak u svim uvjetima u udaljenim regijama i otocima gdje je povezanost ključna za gospodarski rast i opstanak (Činčurak Erceg i sur., 2022).

Postizanje ekoloških ciljeva Europske unije izazovno je za sve grane prometa pa tako i za zračni promet. Smanjenje emisija ugljikovog dioksida i ostalih stakleničkih plinova, prelazak na alternativna i održiva goriva i smanjenje razine buke ključni su ostvarivanje ciljeva u zrakoplovstvu. Državama članicama, zračnim prijevoznicima, zračnim lukama i ostalim dionicima tek slijedi provođenje odgovarajućih mjera, planova i akcija kako bi se ovi ciljevi realizirali.

4. Zračna luka Osijek

Međunarodna zračna luka Osijek otvorena je 1980. godine, no promet je prekinut 1991. zbog rata. Od 1995. do 2001. godine, zračni promet iz Osijeka i okolnog područja odvijao se iz Zračne luke Čepin. Odlukom o neophodnosti zračnog povezivanja istoka Hrvatske, Zračna luka Osijek obnovljena je i ponovno otvorena u Klisi 2002. godine (Regionalna razvojna agencija Slavonije i Baranje d.o.o. za međunarodnu i regionalnu suradnju, 2016:115). Zračna luka smještena je jugoistočno od središta grada, približno 18 km od Vukovara i 5 km od autoceste D7, te u blizini autocesta A3 i A5. Prostire se na površini od 27 000 m², a uzletno-sletna staza duga je 2,5 km i široka 45 m, što omogućuje slijetanje većih putničkih i teretnih zrakoplova. Zračna luka Osijek ima kodnu oznaku 4D prema ICAO klasifikaciji. U vlasničkoj strukturi, Republika Hrvatska ima većinski udio od 55%, dok Osječko-baranjska županija ima 20%, a Grad Osijek 25%. Kako je navedeno u Master planu prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije iz 2016. godine, Zračna luka Osijek mjesto interesa je od regionalnog značenja. Osječka zračna luka od svoje izgradnje nije se značajnije infrastrukturno razvila. Nužna je stoga njezina modernizacija kako bi bila u skladu s propisima i novim tehnološkim zahtjevima te kako bi bila konkurentna drugim europskim zračnim lukama.

Do 2010. godine zračna luka Osijek bilježila je blagu nestabilnost zbog smanjenja potražnje za Osijekom kao odredištem. Germanwings je započeo s radom 2008. godine, ali s dolaskom Ryanaira i uvođenjem linije Osijek-London broj letova značajno je porastao. U 2013. godini, zbog kratkog zastoja, broj letova je blago opao, no s ponovnim porastom prometa i dolaskom Wizz Aira i Eurowingsa, Zračna luka Osijek ponovno je pokazala pozitivan trend i rast broja letova sve do rekordne 2018. godine kada je obavljeno 2642

leta. Najveći broj putnika, njih 67 235, prevezen je 2018. godine (Prometni Master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska, 2020: 78). Postojeća putnička zgrada površine 1 800 m² omogućava protok od 200 do 400 putnika na sat, odnosno 100 000 do 150 000 putnika godišnje (Zračna luka Osijek, n/a). Međutim, sama Zračna luka nije na odgovarajući način povezana s Gradom Osijekom te je nužno poboljšati povezanost Zračne luke javnim prijevozom putnika.

Što se tiče prometa stvari, 1982. godine izgrađen je teretni terminal. Zračna luka Osijek ima zatvoreni skladišni prostor od 1 680 m² u kojem je moguće skladištiti sve vrste robe koje ne zahtijevaju posebne uvjete (Regionalna razvojna agencija Slavonije i Baranje d.o.o. za međunarodnu i regionalnu suradnju, 2016: 179). Zračna luka Osijek ima statusu reguliranog cargo agenta, statusu carinskog skladišta i skladišta za opasne stvari (Zračna luka Osijek, 2023). Posljednjih godina promet robe sveden je na vrlo niske razine te ga gotovo i nema.

Pandemija koronavirusa značajno je pogoršala promet Zračne luke Osijek pa je broj zrakoplovnih operacija u 2020. godini iznosio 1517 (Zračna luka Osijek, 2021), da bi broj porastao i dosegao 2206 polijetanja i slijetanja u 2021. godini (Zračna luka Osijek, 2023). Zračna luka Osijek redovito prihvaća charter letove, provodi obuku pilota za domaće i strane zrakoplovne tvrtke te tehničke slijetanja u svrhu punjenja goriva. U zračnoj luci trenutno prometuju sljedeći prijevoznici: Croatia Airlines (letovi za München, Dubrovnik i Split), Trade Air (letovi za Pulu, Rijeku, Zagreb, Zadar, Split i Dubrovnik) i Ryanair (za London). Podaci iz kolovoza 2024. godine govore o 25 131 prevezenom putniku i 1 757 operacija u prvih sedam mjeseci 2024. godine (Zamaaero, 4. kolovoza 2024.) što predstavlja povećanje u odnosu na nekoliko prethodnih godina.

Zračna luka Osijek trenutno ne iskorištava svoj potencijal u potpunosti. No, situacija bi se u skoroj budućnosti mogla potpuno okrenuti u korist Zračne luke Osijek. Naime, u rujnu 2023. Zračna luka Osijek potpisala je ugovor o izgradnji novog putničkog terminala vrijedan 11,3 milijuna eura. Obnova će biti vizualna, energetska i tehnička, a sama rekonstrukcija uključuje unutarnje uređenje zgrade, rekonstrukciju pročelja i izradu vanjske nadstrešnice te prilagodbu zračne luke schengenskim pravilima (Zračna luka Osijek, 22. rujna 2023).

Dokumenti naglašavaju potrebu suradnje s drugim međunarodnim zračnim lukama. Naime, prema „Prometnom Master planu funkcionalne regije Istočna Hrvatska“ iz 2020. godine, gravitacijsko područje obuhvaća područje radijusa od oko 100 do 150 km oko Zračne luke Osijek (vrijeme vožnje jedan do dva sata). Prostire se i na regije susjednih država: Mađarske (južno područje oko grada Pečuha), Bosne i Hercegovine (područje sjeverno od Tuzle) i Srbije (Vojvodina), a ima potencijal od 1,5 do 2 milijuna putnika. U tom smislu navodi se da je potrebno unaprijediti suradnju s drugim međunarodnim zračnim lukama (Prometni Master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska, 2020: 143). Nedavno zatvaranje baze Wizz Aira u Tuzli (u susjednoj Bosni i Hercegovini), koja

je od Osijeka udaljena samo 158 kilometara, moguća je prilika da Zračna luka Osijek dobije letove Wizz Aira i tako preuzme dio putnika iz zračnih luka u neposrednoj blizini (Zamaaero, 19. siječnje 2024). Ne tako udaljene su zračne luke Zagreb (279 km od Osijeka), Beograd (165 km od Osijeka), Banja Luka (194 km od Osijeka) i Budimpešta (281 km od Osijeka), koje primaju putnike iz Osijeka, a također posljednjih godina bilježe velik broj prevezenih putnika. U svakom slučaju imperativ je povećati međunarodnu pristupačnost u putničkom prometu te poboljšati dostupnosti zračnih luka javnim prijevozom putnika.

U skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. godine o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici, države članice mogu uvesti obvezu javnih usluga (engl. *public service obligations* (PSO)) za usluge redovnog zračnog prijevoza između zračne luke u Zajednici i zračne luke koja opslužuje rubnu regiju ili regiju u razvoju na svom području ili na liniji sa slabim prometom do odredišta na njezinom području, pri čemu je takav zračni put ključan za gospodarski i socijalni razvoj regije koju opslužuje ta zračna luka. Ta se obveza nameće samo u opsegu potrebnom za osiguranje minimalnog pružanja usluga redovitog zračnog prijevoza na tom zračnom putu, a koje zračni prijevoznici ne bi preuzeli da u obzir uzimaju samo svoje poslovne interese (čl. 16., st. 1., SL L 293, 31. 10. 2008). Godine 2016. Vlada Republike Hrvatske donijela je Odluku o obvezi obavljanja domaćeg linijskog zračnog prijevoza za razdoblje od 27. ožujka 2016. do 28. ožujka 2020. godine, kojom se utvrđuje obveza obavljanja domaćeg linijskog zračnog prijevoza za kojeg ne postoji komercijalni interes zračnih prijevoznika te se osigurava kontinuitet prometne povezanosti koja je od iznimnog značaja za gospodarski i društveni razvoj regija unutar Republike Hrvatske (Republika Hrvatska, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, 2016a). U skladu s programom očuvanja prometne povezanosti za Zračnu luku Osijek uvedene su: cjelogodišnja dvostruka povratna rotacija iz Osijeka za Zagreb tri dana u tjednu uz smanjenje minimalnog kapaciteta zrakoplova, cjelogodišnja veza Osijek, Pula i Split dva puta tjedno uz smanjenje minimalnog kapaciteta zrakoplova, te cjelogodišnja veza dva puta tjedno između Osijeka i Rijeke (Republika Hrvatska, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, 2016b). Odlukom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture program očuvanja prometne povezanosti nastavljen je od 2022. godine do danas.

Uspostava multimodalnog prometa omogućila bi širenje putničkog i teretnog prometa. Naime, osječka zračna luka ima povoljan prometni položaj unutar Europske unije: blizina autoceste i koridora Vc, te plovnog puta Drave i Dunava omogućuje joj uključivanje u multimodalni lanac. Iako manje razvijena i povezana, u blizini je i željeznička infrastruktura. Povezivanje zračnog prometa, plovidbe unutarnjim vodama i željezničkog prometa donosi ekološke prednosti u usporedbi s cestovnim prometom. Naime, željeznički promet i promet unutarnjim vodama prijevoza troše manje energije, emitiraju manje stakleničkih plinova i smanjuju prometnu gužvu, čime doprinose smanjenju negativnog utjecaja na okoliš. Stoga je nužna i modernizacija i revitalizacija ovih oblika prometa.



Zračna luka Osijek može imati i veliki utjecaj na razvoj turizma cijele Baranje i Slavonije. Povezanost Zračne luke sa središtem grada trebalo bi poboljšati redovitim autobusnim linijama jer korisnici zračne luke trenutno do nje mogu doći samo osobnim automobilom ili taksijem. Ključno je da je zračna luka povezana i s drugim turističkim destinacijama.

5. Zračna luka Pécs-Pogány

Pečuh je najnaseljeniji grad u regiji Južnog Podunavlja (uključujući županiju Baranja) i predstavlja potpuno razvijeno regionalno središte (Rácz, Kovács i Horeczki, 2021). Zračna luka smještena je unutar administrativnih granica susjednog sela Pogány i prostire se na oko 108 hektara. Upravljanje zračnom lukom povjereno je tvrtki Pécs-Pogány Airport Operations Ltd., u kojoj je većinski vlasnik bila Općina Pečuh. Ozbiljniji razvoj Zračne luke započeo je u nezgodnom trenutku, neposredno prije ulaska na tržište i brzog uspona niskotarifnih avioprijevoznika koji koriste manje (regionalne) zračne luke. Pista duljine 1 500 metara, izgrađena 2003. godine, ne omogućuje siguran rad većih zrakoplova kapaciteta (za 130 do 150 putnika), zbog čega bi je trebalo produžiti. Krajem 2021. godine, Općina Pečuh procijenila je da bi troškovi ove investicije iznosili oko 27,5 milijuna eura, no u posljednja dva desetljeća nije pronađen investitor. Godine 2004. završeni su sustavi rasvjete i navigacije, a 2006. godine otvoreni su novi terminal i kontrolni toranj. Međutim, zbog kratke piste, od 2007. do 2012. godine putnički promet odvijao se isključivo charter letovima, i to samo prema bugarskoj i grčkoj obali. Zbog ograničenog broja destinacija i niske potražnje, svi pokušaji pokretanja redovitih letova nisu bili uspješni (Huderek- Glapska, 2021: 135).

Iako je Ured za zrakoplovstvo Nacionalne uprave za promet kvalificirao objekt kao zračnu luku II. kategorije krajem 2011. godine, planovi tvrtke Pécs-Pogány Airport Operations Ltd. koji se odnose na razvoj letova nisu se mogli provesti u praksi. Krajem 2021. godine Zračna luka Pécs-Pogány primila je više od 365.000 eura operativne pomoći (Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata, 2021). Poštivanje zakonskih i drugih propisa, kao i sve veći materijalni i kadrovski troškovi, čak i uz povećanje prihoda zračne luke, nisu omogućili ekonomično poslovanje. Iako je Magnus Aircraft Inc., tvrtka za dizajn i proizvodnju zrakoplova, smjestila svoje sjedište i tvornicu u Mađarskoj, u neposrednoj blizini Zračne luke Pécs-Pogány te je zračna luka sudjelovala u provedbi projekta Hungaro Control-a "Provedba PBN postupaka u Mađarskoj" (PBN4HU) (Hungaro Control), 2022. godina donijela je daljnje gubitke. Nadalje, jedna od sedam zračnih spasilačkih baza u Mađarskoj, koja je ranije bila smještena u Zračnoj luci Pécs-Pogány, premještena je u Szekszárd. Dana 16. prosinca 2021. godine, Pécs-Pogány Airport Operations Ltd. i Air-Horizon Nonprofit Ltd. postali su većinsko vlasništvo države, uz vlasnička prava Hungarian National Asset Management Inc. (Odluka br. 565/2021. (XII. 14) glavne skupštine Općine Pečuh). Nakon parlamentarnih izbora 2022. godine, Ministarstvo vanjskih poslova i trgovine preuzelo je prava vlasništva.

Izgradnja autoceste M6, koja od 2010. povezuje Pečuh s Budimpeštom preko autoceste M60, značajno je smanjila konkurentnost regionalne zračne luke u Pečuhu. Proširenje autoceste M6 do državne granice s Republikom Hrvatskom (dio koridora Vc) završeno je u proljeće 2024. godine (Pécs Aktuál, 2. svibnja 2024.), ali posljednjih nekoliko kilometara još nije pušteno u promet. Kako bi se koridor spojio s mađarske i hrvatske strane, nedostaje još 5 kilometara s hrvatske strane, a završetak radova očekuje se u proljeće 2025. godine (Osječko-baranjska županija (31. kolovoza 2023.).

Prema ciljevima Koncepta regionalnog razvoja Baranjske županije, vizija za 2030. godinu je postati ključno regionalno središte, iskorištavajući povoljan položaj u trokutu Budimpešta-Zagreb-Beograd. Dovršetak preostale dionice autoceste M6 dodatno će poboljšati prometnu povezanost središta županija, poput Pečuha i Osijeka. Kako bi se ojačala uloga multimodalnih usluga u Baranjskoj županiji, posebno Pečuha, nužan je usklađeni razvoj infrastrukture cestovnog, željezničkog, riječnog i zračnog prometa (Baranjska županija, 9. prosinca 2020). U ispitivanju unutarnje koherentnosti ciljeva regionalnog razvoja do 2030. spominje se i iskorištavanje potencijala zračne luke Pécs-Pogány, u slučaju njenog razvoja kao komercijalne zračne luke. Mađarska vlada očekuje revitalizaciju regije prvenstveno od ulaganja u razvoj prometne infrastrukture koja uključuje i razvoj Zračne luke Pécs-Pogány. Značajna je i izjava mađarskog ministra javne uprave i regionalnog razvoja iz svibnja 2024. godine da se na zračne luke ne bi trebalo gledati kao na luksuzna ulaganja, već kao na ulaganja nužna za svakodnevni život. Budući da je Mađarska 2024. godine kupila zračnu luku u Budimpešti ostaje vidjeti u kojem smjeru će ići politika prema ostalim zračnim lukama.

Iz zračne luke Pécs-Pogány, u ljetnom redu letenja 2024. godine, malteška kompanija Universal Air prometuje u smjeru Münchena, Malte i Krfa (Pécs-Pogány Airport, 2024). Statistički podaci govore da 98% mađarskog prometa ide preko zračne luke u Budumpešti, a svi ostali imaju zanemariv promet – “svi zajedno ispod 30 000 putnika” iako bi Pečuh s obzirom na linije Universal Aira ove godine mogao postići puno bolji rezultat (Zamaaero, 18. lipnja 2024.).

6. Zaključak

Tradicionalni pristup postojanje zračnih luka smatra jednim od uvjeta gospodarskog rasta pa čak i motorom budućnosti regije. Za regionalne zračne luke općenito se kaže da pridonose dinamičnom gospodarskom razvoju pojedinog grada i regije, kao i jačanju turističkog sektora. Osim toga utječe i na povećanje broja stanovnika i poboljšanje demografske strukture neke regije. Naime, nesporno je da razvijeni zračni promet, kao i promet općenito, pridonosi povezivanju udaljenih područja čime se olakšava pristup različitom spektru usluga (od trgovine, obrazovanja, zdravstvene zaštite, ali i kulture, sporta te ostalih društvenih aktivnosti) što može potaknuti stanovnike da ostanu u tim područjima ili se vrate u njih, a povezano s povećanjem kvalitete života određenog

područja. Razvoj prometne mreže i suvremena prometna infrastruktura mogu privući nova ulaganja, poboljšati financijsku situaciju te otvoriti nova radna mjesta što dodatno može potaknuti zadržavanje i povećanje stanovništva.

Razvijajući strategije razvoja zračnog prometa i zračnih luka potrebno je uzeti u obzir i slične planove u susjednim državama posebno ako postoji neposredna blizina dvije zračne luke u pograničnom području. U tom slučaju potrebno je iskoristiti mogućnost prekogranične suradnje između država članica Europske unije.

Primjeri prekogranične suradnje između zračnih luka uključuju razne oblike partnerstava među zračnim lukama u dvije ili više država. Takva suradnja omogućuje regionalni razvoj, povećava ekonomsku učinkovitost i smanjuje troškove i omogućava racionalnije korištenje financijskih i infrastrukturnih resursa. Regionalne zračne luke mogu imati važnu ulogu u smanjenju opterećenja na glavne zračne luke u državi. Ipak, u tom slučaju, kako bi se stvorila učinkovita mreža zračnog prometa, nužno je osigurati njihovu pristupačnost, željezničku i cestovnu povezanost. Promatrajući u radu prikazane zračne luke u Osijeku i Pečuhu možemo reći da bi se među njima mogla razviti prekogranična suradnja u području zračnog prometa, u kojoj Zračna luka Osijek treba imati odlučujuću ulogu u prijevozu putnika. Ulazak Republike Hrvatske u schengenski prostor kao i skori završetak izgradnje koridora Vc na dijelu koji povezuje Republiku Hrvatsku i Mađarsku svakako tome pridonosi. U Europi već postoje primjeri uspješne suradnje više država kako bi učinkovitije koristili infrastrukturu i smanjile troškove.

Međutim i Zračna luka Osijek treba određena infrastrukturna poboljšanja. Zračna luka Osijek zadovoljava potrebe regije i ima potencijal za privlačenje putnika i tereta iz susjednih zemalja. Ipak, proširenje i obnova Zračne luke, kao i tehnička i sigurnosna poboljšanja, svakako su nužni. Također, potrebno je bolje povezati Zračnu luku s javnim prijevozom putnika. Najava rekonstrukcije putničkog terminala osigurat će bolju dostupnost i uvjete koje zračna luka pruža. U tom smislu povećat će se mogućnost privlačenja novih prijevoznika, a time i broj prevezenih putnika. Iako je cilj oživljavanje Zračne luke Osijek i rast teretnog prometa, to se ipak nije dogodilo. Iako povoljan geografski položaj Zračne luke Osijek pruža mogućnost da bude bazna zračna luka za teretni promet, ne samo u istočnom dijelu Republike Hrvatske, već i u susjednim državama, ulaganja u infrastrukturu i uključivanje u multimodalne opskrbne lance su i ovdje nužna.

Razvoj i poslovanje zračnih luka u Osijeku i Pečuhu pokazuje da njihov rad i opstanak na tržištu zračnih usluga nije nimalo lak. Sama komparacija ove dvije zračne luke nije jednostavna. Mišljenja smo da bi trebalo poraditi na iniciranju suradnje kako bi se osigurala uzajamna korist, osiguralo profitabilno poslovanje i daljnji razvoj infrastrukture u skladu s potrebama tržišta u obje zračne luke.

Neupitno je da će europske prometne, ali i okolišne politike zahtijevati od zračnih luka različite prilagodbe te ispunjavanje različitih uvjeta koji će dodatno opterećivati njihovo upravljanje. Regionalne luke teško će se same nositi s izazovima koji se pred njima mogu naći. U tom smislu, odgovorno poslovanje uključivat će i prekograničnu suradnju unutar Europske unije.

Literatura

ACI Europe (2023). European Regional Airports – Sustainably Connecting People, Places and Products. Preuzeto s <https://www.aci-europe.org/downloads/resources/EUROPEAN%20REGIONAL%20AIRPORTS%202023.pdf>.

Airports Council International (27. rujna 2023). Global passenger traffic expected to recover by 2024 and reach 9.4 billion passengers. Preuzeto s <https://aci.aero/2023/09/27/global-passenger-traffic-expected-to-recover-by-2024-and-reach-9-4-billion-passengers/>.

Baranjska županija (9. prosinca 2020). Koncept uređenja područja 2030. Preuzeto s <http://www.baranya.hu/dokumentum/1284>.

Činčurak Erceg, B. (2022). Pravna regulacija zaštite okoliša od štetnih utjecaja prometa. U Duić, D. i Čemalović, U. (Ur.). Zakonodavstvo zaštite okoliša i održivi ekonomski razvoj u EU, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Pravni fakultet Osijek, Osijek, 110.-161. Preuzeto s <https://www.pravos.unios.hr/wp-content/uploads/2022/11/zakonodavstvo-zastite-okolisa-i-odrzivi-ekonomski-razvoj-u-eu.pdf>.

Činčurak Erceg, B.; Vasilj, A. i Perković, A. (2022). Fit for 55 - does it fit all: air and rail transport after covid – 19 pandemic, *EU and comparative law issues and challenges series (ECLIC)*, 6, 66-101, Preuzeto s <https://hrcak.srce.hr/ojs/index.php/eclic/article/view/22411>.

Debyser, A. (2016). Airports in the EU, Challenges ahead. Preuzeto s [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/583820/EPRS_IDA\(2016\)583820_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2016/583820/EPRS_IDA(2016)583820_EN.pdf).

Europska komisija (2023). EU Transport in Figures - Statistical Pocketbook 2023, Publications Office. Preuzeto s <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/493b2403-7157-11ee-9220-01aa75ed71a1/language-en>.

Europska komisija (n/a). Airports Preuzeto s https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/airports_en.

Europski revizorski sud (2014). EU-funded airport infrastructures: low value for money, Special Report No 21/2014. Preuzeto s <https://www.eca.europa.eu/hu/publications?did=30441>.

Hrvatska gospodarska komora, Udruženje zračnog prometa (3. rujna 2020). Udruženje zračnog prometa: Nakon pada od 90%, oporavak moguć tek 2024. Preuzeto s <https://hgk.hr/odrzan-sastanak-udruzenja-zracnog-prometa>.

Hrvatska kontrola zračne plovidbe (21. veljače 2021). Financijski plan HKZP-a za 2021. Preuzeto s <https://www.crocontrol.hr/app/uploads/2021/02/HKZP-FIN-PLN-2021.pdf>.

Huderek-Glavska, S. (2021). The air transport markets in Central and Eastern Europe. U Graham, A. et al. (Ur.) *Air Transport and Regional Development Case Studies*, Routledge, New York, 121-144.

Hungaro Control (n/a). Preuzeto s <https://www.hungarocontrol.hu/sajtoszoba/hirek/pbn4hu>.

Jimenez, E. i Suau-Sanchez, P. (2020.). Reinterpreting the role of primary and secondary airports in low-cost carrier expansion in Europe. *Journal of Transport Geography*, Volume 88, 102847. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102847>.

Kazda, A.; Hromádka, M. i Mrekaj, B. (2017). Small regional airports operation: unnecessary burdens or key to regional development. *Transportation Research Procedia*, 28, 59-68. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.12.169>.

Komunikacija Komisije — Smjernice o državnim potporama zračnim lukama i zračnim prijevoznicima (2014). SL C 99, 4. 4. 2014., str. 3–34.

Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Europski zeleni plan“ (2019). COM/2019/640 final.

Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Europskom vijeću, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija „Spremni za 55%: ostvarivanje klimatskog cilja EU-a za 2030. na putu ka klimatskoj neutralnosti“ (2021). COM/2021/550 final.

Nömmik, A. i Antov, D. (2020). European Regional Airport: Factors Influencing Efficiency. *Transport and Telecommunication Journal*, 21(3), 211-220. DOI: <https://doi.org/10.2478/ttj-2020-0017>.

Odluka br. 565/2021. (XII. 14) glavne skupštine Općine Pečuh (2021). Preuzeto s <https://pecs.hu/hirek/rendeletek/>.

Osječko-baranjska županija (31. kolovoza 2023). Potpisan ugovor za završetak Koridora Vc u Hrvatskoj. Preuzeto s <https://www.obz.hr/index.php/k2-listing/item/4010-potpisan-ugovor-za-zavrsetak-koridora-vc-u-hrvatskoj>

- Pauwels, J.; Sven Buyle, S. i Wouter Dewulf, W. (2024). Regional airports revisited: Unveiling pressing research gaps and proposing a uniform definition. *Journal of the Air Transport Research Society*, 2, 100008. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jatrs.2024.100008>.
- Pécs Aktuál (2. svibnja 2024) Átadták az M6-os sztráda Bóly és Lippó közötti szakaszát. Preuzeto s <https://pecsaktual.hu/kozlekedes/atadtak-az-m6-os-sztrada-boly-es-lippo-kozotti-szakaszat/>.
- Pécs Megyei Jogú Város Önkormányzata (2021). 2021. december 14-i ülése: A Pécs-Pogányi Repülőtér fejlesztésével kapcsolatos döntések meghozatala. Iktatószám: 8/375-6/2021. Preuzeto s <https://eugyintezes.pecs.hu/static/tempPdf/1251694/8-375-6.pdf>.
- Pécs-Pogány Airport, (2024). Preuzeto s <https://airportpecs.com/en/>.
- Postorino, M. N. (2010). Development of Regional Airports, Theoretical Analyses and Case Studies, WIT Press, Southampton, Boston.
- Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o osiguravanju jednakih uvjeta za održivi zračni prijevoz, COM/2021/561 final.
- Pročišćene verzije Ugovora o Europskoj uniji i Ugovora o funkcioniranju Europske unije Ugovor o Europskoj uniji (pročišćena verzija) Ugovor o funkcioniranju Europske unije (pročišćena verzija) Protokoli Prilozi Ugovoru o funkcioniranju Europske unije Izjave priložene Završnom aktu Međuvladine konferencije na kojoj je donesen Ugovor iz Lisabona potpisan 13. prosinca 2007., SL C 202, 7.6.2016., str. 1–388.
- Prometni Master plan funkcionalne regije Istočna Hrvatska (2020). Preuzeto s https://www.obz.hr/images/Nacrt-Masterplana-Istocna-HR_KONACAN_20201221.pdf
- Rácz, S.; Kovács, S. Z. i Horeczki, R. (2021). Pécs. U Rechnitzer, J. i Berkes J. (Ur.) Major cities in Hungary, Ludovika University Publishing House, Budapest.
- Regionalna razvojna agencija Slavonije i Baranje d.o.o. za međunarodnu i regionalnu suradnju (2016). Master plan prometnog razvoja Grada Osijeka i Osječko-baranjske županije, Konačni elaborat, 27. 12. 2016. Preuzeto s https://www.obz.hr/pdf/strategija/2018/02_master_plan_prometnog_razvoja_grada_osijeka_i_osjeccko_baranjske_zupanije_konacni_elaborat.pdf.
- Republika Hrvatska, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (2016a). Novi Program očuvanja prometne povezanosti RH u domaćem linijskom zračnom prometu 2016 – 2020. Preuzeto s <https://mmpi.gov.hr/print.aspx?id=17935&url=print>.
- Republika Hrvatska, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (2016b). Program očuvanja prometne povezanosti RH u domaćem linijskom zračnom prometu 2016-2020. Preuzeto s https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/PSO%20program%202016-2020%2024-9_15.pdf.

Transport and Environment (2020). Maximising air to rail journeys, Reducing intra-EU aviation emissions through modal shift to rail: limits and opportunities. Preuzeto s https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2020_07_Air2Rail_Briefing_paper.pdf.

Uredba (EU) 2023/2405 Europskog parlamenta i Vijeća od 18. listopada 2023. o osiguravanju jednakih uvjeta tržišnog natjecanja za održiv zračni prijevoz (ReFuelEU Aviation), SL L, 2023/2405, 31. 10. 2023.

Uredba (EU) br. 598/2014 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. travnja 2014. o utvrđivanju pravila i postupaka u vezi s uvođenjem operativnih ograničenja povezanih s bukom u zračnim lukama Unije unutar uravnoteženog pristupa kojom se stavlja izvan snage Direktiva 2002/30/EZ, SL L 173, 12. 6. 2014, str. 65–78.

Uredba (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza u Zajednici (preinaka), SL L 293, 31.10.2008., str. 3–20.

Uredba Komisije (EU) 2017/1084 od 14. lipnja 2017. o izmjeni Uredbe (EU) br. 651/2014 u vezi s potporama za infrastrukture luka i zračnih luka, pragova za prijavu potpora za kulturu i očuvanje baštine i za potpore za sportsku i višenamjensku rekreativnu infrastrukturu te regionalnih operativnih programa potpora za najudaljenije regije i o izmjeni Uredbe (EU) br. 702/2014 u vezi s izračunavanjem prihvatljivih troškova, SL L 156, 20. 6. 2017., str. 1–18.

Uredba Komisije (EU) br. 651/2014 od 17. lipnja 2014. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora spojivima s unutarnjim tržištem u primjeni članaka 107. i 108. Ugovora, SL L 187, 26.6.2014., str. 1–78.

Vasilj, A. i Činčurak Erceg, B. (2016). Prometno pravo i osiguranje. Osijek: Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Pravni fakultet Osijek.

Vasilj, A.; Činčurak Erceg, B. i Perković, A. (2021). Air Transport and Passenger Rights Protection during and after the Coronavirus (Covid-19) Pandemic, *EU and comparative law issues and challenges series (ECLIC)*, 5, 293-325. Preuzeto s <https://hrcak.srce.hr/ojs/index.php/eclic/article/view/18308/10033>.

Vasilj, A.; Činčurak Erceg, B. i Perković, A. (2022). Legal framework for addressing air traffic noise, XIV International Scientific Conference Transport problems 2022, Silesian University of Technology Faculty of Transport and Aviation Engineering Katowice – Silesia, 764.-776.

Warnock-Smith, D.; Christidis, P. i Dziedzic, M. (2023). Measuring disparities in air transport access across Europe: An inequality, vulnerability and dependence approach. *Transportation Research Part A* 167, 103556. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2022.11.016>.

Zamaaero (18. lipnja 2024). Zašto je Mađarska vratila u vlasništvo Budimpeštu. Preuzeto s <https://zamaaero.com/18/06/2024/analize/kolumna-alena-scurica-zasto-je-madarska-vratila-u-vlasnistvo-budimpestu/>.

Zamaaero (19. siječnja 2024). Ima li Osijek šanse nakon što je Wizz Air zatvorio bazu u Tuzli?. Preuzeto s <https://zamaaero.com/19/01/2024/analize/ima-li-osijek-sada-sanse-nakon-sto-je-wizz-air-zatvorio-bazu-u-tuzli/>.

Zamaaero (4. kolovoza 2024). Ekskluzivno: Osijek bitno bolje brojke nego 2019. Preuzeto s <https://zamaaero.com/04/08/2024/novosti-iz-regije/ekskluzivno-osijek-bitno-bolje-brojke-nego-2019/>.

Zračna luka Osijek (2021). Godišnje izvješće Uprave o stanju Društva za 2020. godinu, <https://osijek-airport.hr/wp-content/uploads/2022/03/Godisnje-izvjesce-Uprave-o-stanju-Drustva-za-2020.-godinu.pdf>.

Zračna luka Osijek (2023). Godišnje izvješće o poslovanju Zračne luke Osijek d.o.o. za 2022. godinu, [https://osijek-airport.hr/files/documents/2122/Godi%C5%A1nje%20izvje%C5%A1%C4%87e%20Uprave%20o%20stanju%20Dru%C5%A1tva%20za%202022.%20godinu%20\(PDF\).pdf](https://osijek-airport.hr/files/documents/2122/Godi%C5%A1nje%20izvje%C5%A1%C4%87e%20Uprave%20o%20stanju%20Dru%C5%A1tva%20za%202022.%20godinu%20(PDF).pdf).

Zračna luka Osijek (22. rujna 2023). 11,3 milijuna eura za obnovu i rekonstrukciju putničkog terminala Zračne luke Osijek. Preuzeto s <https://osijek-airport.hr/vijesti/2026/113-milijuna-eura-za-obnovu-i-rekonstrukciju-putnickog-terminala-zracne-luke-osijek/>.

Zračna luka Osijek (n/a). Prihvat i otprema zrakoplova. Preuzeto s <https://osijek-airport.hr/zracna-luka/usluge/prihvat-i-otprema-zrakoplova/>.

IMPROVEMENT AND COOPERATION OF REGIONAL AIRPORTS AS A SOLUTION FOR REGIONAL DEVELOPMENT

Biljana ČINČURAK ERCEG

Josip Juraj Strossmayer University of Osijek, Faculty of Law Osijek, Stjepana Radića 13, Osijek, Croatia

biljana.cincurak@pravos.hr

Attila PÁNOVICS

University of Pécs, Faculty of Law, 48-as tér 1., 7622 Pécs, Hungary,
panovics.attila@ajk.pte.hu

Abstract

Transport and mobility in general enable and simplify economic and social life. The importance of transport is reflected in different areas and activities, and it certainly has a great significance in the development of the economy and society, production, mobility of the population and regional development. Although Slavonia and Baranja have a favorable geostrategic position, in terms of transport, some shortcomings prevent better transport connections with other parts of Croatia and the rest of Europe. Connection by air is no exception. Namely, although the Osijek airport has recorded an increase in the number of passengers in recent years and infrastructure works on the passenger building have been announced, it still has not realized its full potential.

The existing infrastructure of the Osijek Airport does not meet the technical conditions as well as the latest environmental requirements. A favorable position certainly enables its development. It is necessary to take a series of measures and, with the cooperation of competent authorities and other interested stakeholders, attract new users, improve the position of the Airport, which will also contribute to the development of the economy and the revitalization of Slavonia and Baranja. The proximity of the Pecs regional airport in neighboring Hungary and other airports that divert some of the passengers should not be ignored.

Although air transport, along with road transport, has a great impact on environmental pollution, its positive impact on the economy should not be ignored, nor should its importance in terms of better connectivity and job creation. Therefore, regional airports play an important role in developing the regional economy and society for businesses and citizens.

Based on the available strategic and development documents, regulations and statistical data, the paper presents the operation of the airports in Osijek and, considering its proximity to Pecs, obstacles and opportunities for their better business and possible cooperation. Although these two regional airports are relatively close, this does not necessarily mean that they are competitors, but opportunities for mutual cooperation should be explored, especially in terms of reducing costs and attracting a more significant number of airport users (for passenger and cargo transport). It is not possible to completely compare the airports in Osijek and Pecs, however the presentation of business and the position of each of them on the market can be helpful in finding good solutions. Although the European Union favors switching transport from air to rail transport to achieve sustainable transport and climate neutrality, the potential and role of air transport should not be ignored.

Keywords: regional airports, air transport, Osijek airport, Pécs airport, regional development

Key message of the paper: Slavonia and Baranja have a favorable position, but the connection with the rest of Europe by air transport is not adequate. The improvement of the airport will improve regional development. Cooperation with other regional airports is also possible.