

TARTALOM

Bevezetés / 9

I. A VISEGRÁDI ORSZÁGOK LÉGI KÖZLEKEDÉSE

1. Lengyelország légi közlekedése / 14

1.1 A légi közlekedés kialakulása, a LOT alapítása és fejlődése a rendszerváltásig / 14

1.2. A nemzeti légitársaság, a LOT helyzete és hálózata rendszerváltás óta / 17

1.2.1. A repülőgép-állomány (flotta) / 17

1.2.2. Tulajdonviszonyok - nemzetközi légiszövetségi kapcsolatok / 18

1.2.3. A LOT nemzetközi légi hálózata / 20

1.2.4. Társasági forgalom - gazdasági eredmény / 22

1.3. Leánytársaságok és más kisebb hagyományos társaságok / 25

1.4. A lengyelországi légi közlekedési piacon jelenlevő diszkont légitársaságok / 25

1.5. Repülőterek / 31

1.5.1. Történelmi visszatekintés - az 1970/1980-as évek legjelentősebb repülőterei /

31

1.5.2. A repülőtér-állomány mai műszaki jellemzői / 32

1.5.3. Lengyelország repülőtéri forgalma / 36

1.5.4. A jelentősebb repülőterek főbb jellemzői / 43

1.5.4.1. A varsói repülőtér / 43

1.5.4.2. A fontosabb vidéki repülőterek / 46

1.5.5. A vidéki repülőterek belföldi hálózati kapcsolatai / 56

1.6. Lengyelország légi hálózata / 56

2. A Cseh Köztársaság légi közlekedése / 58

2.1. A légi közlekedés kialakulása és fejlődése a rendszerváltásig, Csehszlovákia kettéválásáig / 58

2.2. A légi közlekedés szervezetében és infrastruktúrájában bekövetkezett változások a rendszerváltás, illetve Csehszlovákia kettéválása után a Cseh Köztársaságban / 61

2.2.1. Légitársaságok / 61

2.2.1.1. A vezető légitársaság, a CSA / 61

2.2.1.2. Egyéb csehországi légitársaságok / 71

2.2.1.3. A külföldi (diszkont) légitársaságok szerepe a csehországi légi

forgalomban / 73

2.2.2. Repülőterek / 74

2.2.2.1. A repülőtér állomány / 74

2.2.2.2. A jelentősebb közforgalmú repülőterek / 77

2.2.3. A Cseh Köztársaság (légitársaságok, más intézmények, magánszemélyek) légi jármű állománya / 83

2.2.4. Az ország légi forgalma és környezeti hatása / 87

3. Szlovákia légi közlekedése / 92

3.1. Az önálló szlovák légi közlekedés megteremtése / 92

3.2. Légitársaságok / 93

3.2.1. A hagyományos légitársaságok az 1990-es években / 93

3.2.2. A Slovak Airlines nemzeti légitársaság helyzetének alakulása 2005-ig / 95

3.2.3. A diszkont légitársaságok meghatározó szerepe Szlovákia nemzetközi légi közlekedésében és a pozsonyi repülőtér forgalmában a XXI. század elején / 97

3.3. Repülőterek / 102

3.3.1. Szlovákia repülőtér állománya. 102

3.3.2. A pozsonyi repülőtér és viszonya a bécsi repülőtérhez / 103

3.3.2.1. A Pozsony-Bécs városrégió / 106

3.3.2.2. Kiegészítő, vagy alárendelt szerep, feladatmegosztás vagy integráció? /

3.3.2.3. Az együttműködő repülőterek közötti földi közlekedési kapcsolat (A vasúti összeköttetés lehetséges változatai) / 109

3.3.3. A közforgalmú légi közlekedésbe bevont néhány vidéki repülőtér / 112

II. A BALKÁN LÉGI KÖZLEKEDÉSE

1. Domborzati okok miatti rászorultság - embrionális állapotban levő légi közlekedés a második világháború előtt / 115

2. A szovjet politika részleges érvényesülése a II. világháborútól a rendszerváltásig /116

2.1. A vegyes tulajdonú, majd nemzeti légitársaságok létrejötte a moszkovita országokban és a részben nyugati mintákat követő jugoszláv légi közlekedési szektor / 116

2.2. Erősen dotált, fejlett belföldi közhasználatú légi közlekedés / 121

2.3. A politikai orientáció által befolyásolt nemzetközi hálózatok, a lassan korszerűsödő légitársaságok által nyújtott Európán belüli és interkontinentális szolgáltatások / 123

2.4. A balkáni szocialista országok egymásközi légi forgalma / 129

3. A rendszerváltás és Jugoszlávia szétesése utáni változások / 131

4. Az egyes országok légi közlekedésének főbb jellemzői / 135

4.1. Szlovénia légi közlekedése / 135

4.2. Horvátország légi közlekedése / 137

4.3. Bosznia-Hercegovina légi közlekedése / 149

4.4. Szerbia és Montenegró / 153

4.5. Macedónia légi közlekedése / 159

4.6. Albánia légi közlekedése 161

4.7. Bulgária légi közlekedése 164

4.8. Románia légi közlekedése 177

III. A BALTI ORSZÁGOK LÉGI KÖZLEKEDÉSE

1. Az önállósulás kihívásai / 193

2. Légi társaságok alapítása / 193

3. A repülőtér állomány / 195

4. Az országok légi forgalma és a forgalmi területi kapcsolatok / 205

5. Észtország légi közlekedése / 208

6. Lettország légi közlekedése / 213

7. Litvánia légi közlekedése / 224

IV. A FÜGGETLEN ÁLLAMOK KÖZÖSSÉGÉNEK LÉGI KÖZLEKEDÉSE

1. Az egykori Szovjetunió légi közlekedésének általános jellemzői - az Aeroflot monopolhelyzetben / 235

1.1. A belföldi légi hálózat kialakulása a motoros repülőgépek korában / 237

1.2. A jetek alkalmazásának következményei a hálózatban / 240

2. A Szovjetunió szétesése, az Aeroflot monopolhelyzetének megszűnése, az elaprózott szolgáltatói szerkezet létrejötte az utódállamokban. A belföldi személyközlekedés, valamint a légi áruszállítás drasztikus visszaesése / 248

3. Oroszország légi közlekedése / 249

3.1. Az orosz légitársaságok / 251

3.1.1. „Első a nem egyenlők közül” - a megkisebbedett Aeroflot / 251

3.1.2. Az orosz légitársaságok típusai. Diszkonttársaságok Oroszországban / 255

3.1.3. Kisebb orosz légitársaságok / 265

3.1.4. Az orosz légiáru-szállító társaságok / 265

3.2. Oroszország és a többi FÁK-ország repülőgép állományának megújulási problémái / 273

3.2.1. Az oroszországi repülőgépállomány és légijármű-gyártás az 1990-es évek első felében / 273

3.2.2. A flották korszerűsítése az 1990-es évek második felétől / 276

- 3.2.3. A regionális légi közlekedés korszerű légi járműveinek teljes hiánya - kísérletek a hazai gyártásra / 283
- 3.3. Oroszország repülőterei / 284
 - 3.3.1. Repülőterek a Szovjetunióban / 284
 - 3.3.2. Oroszország repülőtér-állományának főbb jellemzői századunk elején / 287
 - 3.3.3. Kelet-Európa legnagyobb repülőtér-együttese, Moszkva / 291
 - 3.3.3.1. A legutóbbi időkig legforgalmasabb, Seremetyevo mint a nemzetközi személyforgalom fő repülőtere / 293
 - 3.3.3.2. Az élre törő moszkvai repülőtér, Domogyedovo a cargoforgalom központja / 300
 - 3.3.3.3. A páratlan fejlesztés előtt álló (?) Vnukovo / 303
 - 3.3.3.4. A nagy múltú, de stagnáló Bikovo / 305
 - 3.3.3.5. Moszkva teljes légi forgalmi kapcsolatrendszerének alakulása / 305
 - 3.3.4. A legjelentősebb „vidéki” repülőterek Oroszországban / 312
 - 3.3.4.1. Az európai országrész néhány nagyobb repülőtere / 314
 - 3.3.4.2. Szibéria repülőterei / 322
 - 3.3.4.3. Az orosz Távol-Kelet repülőterei / 325
 - 3.3.5. A vidéki repülőterek fejlesztése / 327
- 3.4. Oroszország légi forgalma / 328
 - 3.4.1. Az utas- és cargoszállítás volumenének és teljesítményének alakulása a Szovjetunió felbomlása óta / 328
 - 3.4.2. A nemzetközi légi forgalom hálózata / 333
 - 3.4.2.1. A nemzetközi forgalom irányok szerinti alakulása az önállóvá válás után / 335
 - 3.4.2.2. A nemzetközi légi forgalom területi szerkezete a XXI. sz. elején / 340
 - 3.4.3. A belföldi légi forgalom hálózata / 343
 - 3.4.4. Az északi ritkán lakott területek légi közlekedési kiszolgálásának új keletű problémái - az Arhangelszki régió példáján / 343
 - 3.4.4.1. Az Arhangelszki régió légi közlekedési kiszolgálásának változása / 346
 - 3.4.4.2. A térség légitársaságainak tevékenysége, az új légi közlekedési hálózat századunk elején / 348
- 4. Ukrajna légi közlekedése / 353
 - 4.1. A légi közlekedés viszonylatszerkezetével szembeni elvárások 1991 után / 353
 - 4.2. Légitársaságok / 354
 - 4.2.1. Fúziós elképzelések - légi politika - tulajdonviszonyok / 354
 - 4.2.2. A legnagyobb ukrán légitársaság és szolgáltatási hálózata / 356
 - 4.3. Repülőterek / 360
 - 4.3.1. A repülőtér-állomány általános jellemzői / 360
 - 4.3.2. A főváros nemzetközi repülőtere, Boriszpol / 366
 - 4.3.3. A legjelentősebb vidéki nagyvárosi repülőterek / 368
 - 4.4. A légi forgalom alakulása / 372
- 5. Belarusz légi közlekedése / 373
 - 5.1. Repülőterek / 373
 - 5.2. A Belavia légitársaság és a légi forgalom / 377
- 6. Moldávia légi közlekedése / 377

Felhasznált irodalom / 381