Komparativna analiza učinkovitosti poslovanja zračnih luka Split i Dubrovnik

Grabar, Jana

Master's thesis / Diplomski rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:148:024875

Rights / Prava: Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economcs & Business Zagreb







Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Diplomski sveučilišni studij Poslovne ekonomije, Trgovina i međunarodno poslovanje

KOMPARATIVNA ANALIZA UČINKOVITOSTI POSLOVANJA ZRAČNIH LUKA SPLIT I DUBROVNIK

Diplomski rad

Jana Grabar

Zagreb, rujan 2019.

Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Diplomski sveučilišni studij Poslovne ekonomije, Trgovina i međunarodno poslovanje

KOMPARATIVNA ANALIZA UČINKOVITOSTI POSLOVANJA ZRAČNIH LUKA SPLIT I DUBROVNIK

COMPARATIVE ANALYSIS OF THE EFFICIENCY OF AIRPORTS SPLIT AND DUBROVNIK

Diplomski rad

Jana Grabar, 0067526039

Mentor: Doc. dr. sc. Dora Naletina

Zagreb, rujan 2019.

JANA GRABAR

Ime i prezime studenta/ice

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je diplomski rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Student/ica:

U Zagrebu, 24.09.2019.

Jana Grabar

(potpis)

SAŽETAK

Zračni promet najbrža je i najsloženija prometna grana za prijevoz ljudi i robe. Poseban značaj istog očituje se u razvoju globalne ekonomije i poboljšanju društvenog stanja. Zbog deregulacije i liberalizacije zračnog tržišta, zračni promet svake godine bilježi sve veće stope rasta kako na svjetskoj tako i na domaćoj razini. Jedan od najvažnijih čimbenika koji utječu na rast i razvoj zračnog prometa je razvoj turizma. Shodno tome, može se reći da je upravo turizam zaslužan za rast i razvoj zračnog prometa u Hrvatskoj s obzirom da je Hrvatska turistički orijentirana zemlja. No, zbog sezonalnog razvoja turizma dolazi do značajnih oscilacija i visokog stupnja sezonalnosti potražnje za uslugama u zračnom prometu što je posebno izraženo u obalnim zračnim lukama. Fokus ovog rada usmjeren je na vodeće dvije obalne zračne luke – Split i Dubrovnik koje se prema veličini prometa nalaze odmah iza najveće hrvatske zračne luke „Međunarodne zračne luke Franjo Tuđman“. Glavni cilj je bio napraviti usporednu analizu financijske stabilnosti i uspješnosti istih. Usprkos tome što se obje analizirane zračne luke nalaze u fazi rekonstrukcije i dogradnje postojećeg stanja, na temelju provedene analize potvrđeno je kako Zračna luka Split ima veću financijsku stabilnost te da ostvaruje konkurentsku prednost nad Zračnom lukom Dubrovnik.

Ključne riječi: zračni promet, Zračna luka Split, Zračna luka Dubrovnik, sezonalnost, učinkovitost

SUMMARY

Air traffic is the fastest and most complex transport branch for transport of people and goods. Its special importance is evident in the development of the global economy and the improvement of the social welfare. Due to the deregulation and liberalization of the air traffic market, air traffic has been recording increasing growth rates every year at both global and domestic levels. One of the most important factors influencing the growth and development of air traffic is the development of tourism. Accordingly, it can be said that tourism is key factor for growth and development of air traffic in Croatia, especially as Croatia is a tourist oriented country. However, due to the seasonal development of tourism, there are significant fluctuations and a high degree of seasonality in the demand for air traffic services, which is especially emphasised in coastal airports. Therefore, the focus of this paper is on the two leading coastal airports - Split and Dubrovnik, which are immediately behind the largest Croatian airport "Franjo Tuđman Airport" by size of traffic. The main objective was to make a comparative analysis of their financial stability and performance and on that basis to evaluate their current efficiency. Despite the fact that both analysed airports are in the phase of reconstruction and upgrading of the existing state, the conducted analysis confirmed that Split Airport has greater financial stability and has a competitive advantage over Dubrovnik Airport.

Keywords: air traffic, Split Airport, Dubrovnik Airport, seasonality, efficiency

SADRŽAJ

1. UVOD 1
1.1. Predmet i cilj rada 1
1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja podataka 1
1.3. Sadržaj i struktura rada 2
2. OPĆENITO O ZRAČNOM PROMETU 3
2.1. Pojmovno određenje zračnog prometa 3
2.2. Povijesni razvoj zračnog prometa 4
2.3. Prednosti i nedostaci zračnog prometa 6
2.4. Međunarodne organizacije za razvoj i nadzor zračnih prijevoznika 8
2.5. Poslovni modeli na tržištu zračnog prometa 11
3. TRŽIŠTE ZRAČNOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ 16
3.1. Povijesni razvoj zračnog prometa u Republici Hrvatskoj 16
3.2. Regulatorni okvir zračnog prometa u Hrvatskoj 17
3.3. Analiza putničkog i teretnog prometa u hrvatskim zračnim lukama 19
3.4. Zračni prijevoznici u Hrvatskoj 27
3.5. Strategija daljnjeg razvoja zračnog prometa 29
4. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE UČINKOVITOSTI POSLOVANJA U ZRAČNOJ LUCI SPLIT I ZRAČNOJ LUCI DUBROVNIK 34
4.1. Pregled postojećih istraživanja 34
4.2. Metodologija istraživanja 37
4.3. Rezultati istraživanja 37
4.4. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja 51
5. ZAKLJUČAK 53
POPIS LITERATURE 55
POPIS GRAFIKONA 59
POPIS SLIKA 60
POPIS TABLICA 61
ŽIVOTOPIS 62

1. UVOD

1.1. Predmet i cilj rada

Zračni promet kao jedna od najsloženijih prometnih grana, bez obzira na ekonomske krize i teroristička djelovanja, u većini svjetskih zemalja posljednjih godina bilježi kontinuirani rast kako u putničkom tako i u teretnom prijevozu. Stoga, kako bi se mogle zadovoljiti rastuće potrebe na tržištu zračnog prometa dolazi do obnavljanja postojećih i gradnje novih aerodroma u cijelom svijetu. U Republici Hrvatskoj postoji sveukupno sedam službeno registriranih aerodroma različitih obilježja. Najveća i ujedno najnovije izgrađena zračna luka je „Zračna luka Franjo Tuđman“ koja se nalazi u neposrednoj blizini Zagreba, a koja predstavlja ključnu hrvatsku zračnu luku za domaći i međunarodni promet, ali i isto tako za turizam gdje ima ulogu kao odredišna točka ili kao točka presjedanja do daljnjih destinacija. Međutim, neizbježno je spomenuti i vodeće obalne zračne luke: Split i Dubrovnik koje po veličini ostvarenog prometa zauzimaju mjesto odmah iza navedene najveće hrvatske zračne luke. S obzirom da se njihova važnost posebno ističe za vrijeme ljetne sezone kada im promet značajno raste i te kada postižu najbolje financijske rezultate, nameće se potreba istraživanja njihovog financijskog položaja i izvan ljetne sezone. Cilj ovog rada je ocijeniti financijsku stabilnost i uspješnost zračnih luka Split i Dubrovnik putem praćenja dinamike kretanja pozicija financijskih izvještaja kako bi se mogli identificirati potencijalni problemi te naposljetku kako bi se mogla ocijeniti trenutna učinkovitost istih i donijeti preporuke za eventualno poboljšanje učinkovitosti u bližoj budućnosti.

1.2. Izvori podataka i metode prikupljanja podataka

Za potrebe rada korišteni su sekundarni izvori podataka. Za teorijski dio rada korišteni su znanstveni i stručni radovi iz baze podataka Nacionalne sveučilišne knjižnice i Ekonomskog fakukteta u Zagrebu, isječci iz međunarodnih i domaćih znanstvenih časopisa, publikacije na internetu te službene stranice domaćih i međunarodnih organizacija. U drugom, istraživačkom dijelu rada prvo je napravljena metoda kompilacije. Zatim, za samo empirijsko istraživanje učinkovitosti poslovanja zračnih luka Split i Dubrovnik, koristile su se metode analize i sinteze podataka sa službenih stranica zračnih luka kao i financijskih izvještaja koji su bili dostupni na Registru javno dostupnih financijskih izvještaja. Navedenim metodama napravila se podloga za konačnu komparativnu analizu o učinkovitosti poslovanja zračnih luka Split i Dubrovnik.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Ovaj diplomski rad strukturiran je u pet poglavlja: uvod, tri odvojena poglavlja u kojima se razrađuje postavljena tema te zaključak.

U uvodnom dijelu rada definirani su predmet i cilj rada, izvori i metode prikupljanja podataka te je obrazložen sadržaj i struktura rada.

U drugom poglavlju detaljnije se opisuje pojam zračnog prometa i njegovo značenje, analizira se povijesni razvoj istog te se navode njegove prednosti i nedostaci kako za gospodarstva tako i za pojedince. S obzirom da se danas na svjetskom tržištu postavljaju sve veći zahtjevi od strane potrošača tako je na tržištu zračnog prometa definirano više različitih modela poslovanja koje zrakoplovne kompanije primjenjuju, a koji se također objašnjavaju u ovom poglavlju. Naposljetku, objašnjene su i međunarodne organizacije za razvoj i nadzor zračnih prijevoznika jer su upravo iste ključne za nesmetano odvijanje cjelokupnog zračnog prometa.

Treće poglavlje usmjereno je na tržište zračnog prometa u Republici Hrvatskoj. Tako se prvotno analizira povijesni razvoj zračnog prometa Hrvatskoj, a potom se navode i opisuju nadležna regulatorna tijela. Napravljena je i analiza kako putničkog tako i teretnog prometa u svim hrvatskim zračnim lukama kako bi se vidjelo koji oblik prometa dominira u pojedinoj luci. Dodatno, rastu zračnog prometa doprinijela je sve veća zastupljenost raznih međunarodnih zračnih prijevoznika te su zato nezaobilazni za analizu u ovome poglavlju. Uz prethodnu analizu postojećeg stanja na hrvatskom zračnom tržištu u ovom poglavlju navodi se i strategija daljnjeg razvoja zračnog prometa koja je napravljena razdoblje od 2017. godine do 2030. godine.

Empirijsko istraživanje učinkovitosti poslovanja u zračnoj luci Split i zračnoj luci Dubrovnik prezentirano je u četvrtom poglavlju gdje je prvo dan pregled postojećih istraživanja na tu temu, zatim je navedena metodologija istraživanja te su potom iskazani rezultati istraživanja. Na kraju se ističu ograničenja provedenog istraživanja te su dane preporuke za buduća istraživanja.

U petom poglavlju se izvodi zaključak i najvažnije spoznaje proizašle tokom izrade ovog rada.

2. OPĆENITO O ZRAČNOM PROMETU

2.1. Pojmovno određenje zračnog prometa

Zračni promet je najmlađa, ali i jedna od najsloženijih prometnih grana koja danas ima veliki značaj u putničkom i teretnom prijevozu. *„U novije vrijeme sve prisutniji suvremeni trendovi globalizacije i internacionalizacije čine ga još većim i složenijim.“ (Prebežac, 1998: 155).* U užem smislu predstavlja gospodarsku djelatnost koja se bavi prijevozom putnika i robe, dok u širem smislu ono obuhvaća svu ostalu zračnu infrastrukturu kao što su zračni putovi, aerodromi, kontrola zračnih putova i sl.. Iako zračni promet predstavlja složenu prometnu granu, ne zahtjeva gradnju infrastrukture na prijevoznim pravcima već samo polazišno-odredišne točke koje predstavljaju zračne luke (aerodromi). Zračna luka se može definirati kao „*određeno područje na zemlji ili vodi (uključujući sve objekte, instalacije i opremu) namijenjeno u potpunosti ili djelomično kretanje, uzlijetanje, slijetanje i boravak zrakoplova“ (NN 69/09)*. Međutim, složenost je izražena upravo u najnovijim tehnologijama, instalacijama, opremi namijenjenoj za uzlijetanje/slijetanje zrakoplova i uslugama koje zračne luke sadrže. Dodatno se očituje i organizaciji cjelokupnog prijevoza gdje je zračni transport *„od svih transportnih grana u najvećoj mogućoj mjeri upućen na usku suradnju s drugim organizacijama, kao što su: aerodromska odnosno zrakoplovna pristaništa, kontrola letenja i vođenja zrakoplova, meteorološka služba i dr.“ (Bendeković i Aržek, 2008: 311).*

Osnovna podjela zračnog prometa je na civilni i vojni. Vojni zračni promet obuhvaća sve domaće i inozemne vojne zrakoplove koji služe isključivo u vojne svrhe dok civilni zračni promet obuhvaća cjelokupan zračni promet osim vojnog. Civilni zračni promet se može podijeliti na redoviti (linijski) i izvanredni (povremeni, neredovit, čarter). *„Redoviti (linijski) zračni promet redovit je komercijalni prijevoz osoba i stvari, koji je dostupan svima pod jednakim uvjetima, a obavlja se na unaprijed utvrđenim linijama, prema redu letenja i po objavljenim cijenama“ (Hrvatska online enciklopedija, N/A).* U redovitom zračnom prometu zastupljeni su tradicionalni zračni prijevoznici kao što su npr. Lufthansa, Croatia Airlines, British Airways i dr.. S druge strane, izvanredni zračni promet se odvija po posebno dogovorenim uvjetima, odnosno najčešće po potrebama određenog korisnika usluga s kojim se onda dogovara cijena, relacija, vrijeme i ostali uvjeti prijevoza.

Osim navedene podjele postoji i podjela s obzirom na prostor djelovanja gdje se zračni promet može podijeliti na lokalni, regionalni, nacionalni, međunarodni i međukontinentalni.

Zrakoplovna industrija jedna je od najznačajnijih svjetskih industrija čije djelovanje utječe na napredak modernog društva. Zračni promet, za razliku od ostalih prometnih grana, omogućuje pristup dalekim i nedostupnim područjima kojima je onda, između ostalog, moguće isporučiti osnovne potrepštine za život. Dodatno, njegov utjecaj se iskazuje i u pomoći onim zemljama koje su suočene s prirodnim katastrofama, ratom i sl. jer u takvim okolnostima je ograničen dolazak drugim oblicima prijevoznih sredstava. Također, zračni promet omogućuje poboljšanje životnog standarda i *„sve veće razumijevanje različitih kultura i nacionalnosti što onda olakšava bolju međunarodnu integraciju“ (Air Transport Action Group, 2005: 21)*. Utjecaj zračnog prometa se odražava i na razvoj globalne ekonomije na način da omogućava pristup svjetskim međunarodnim tržištima te shodno tome dovodi do ubrzanja cjelokupnog lanca opskrbe.

Navedeni utjecaji na društvo i ekonomiju proizašli su upravo zbog toga što zračna industrija ima iznimno razvijenu tehnologiju koja prati svjetske trendove i potrebe potrošača te pomoću koje omogućuje povezivanje različitih krajeva svijeta u kratkom vremenu.

2.2. Povijesni razvoj zračnog prometa

Početak zrakoplovne industrije zasigurno su obilježili braća Wright kada su 1903. godine bili prvi koji su letjeli u kontinuitetu i imali kontrolu nad svojim zrakoplovom *Flyer I.* Nekoliko godina kasnije, 1909. godine, osnovana je *„prva zrakoplovna kompanija na svijetu pod imenom DELAG - Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft“ (Prebežac, 1998: 29)*. Njezina osnovna namjena bila je *„naručivanje zračnih brodova cepelina, njihovo testiranje i uspostavljanje zračnog prometa“ (Prebežac, 1998: 29)*. Nedugo zatim, 1914. godine u SAD-u je započeo redoviti putnički prijevoz zrakoplovima između dva grada u državi Florida (Tampe i St. Petersburga), a pravi zamah je ostvario tek nakon završetka Prvog svjetskog rata.

U periodu između dvaju svjetskih ratova ostvaren je kontinuiran i brz rast zračnog prometa, obarani su novi rekordi te je došlo do razvoja međukontinentalnog prometa. Neposredno prije početka Drugog svjetskog rata završilo je razdoblje komercijalne uporabe cepelina zbog nesreće njemačkog cepelina LZ 129 Hindenburg te se zrakoplovna industrija preusmjerila isključivo na razvoj aviona. Za vrijeme Drugog svjetskog rata fokus je bio stavljen na vojne letjelice koje su služile za napad odnosno obranu. Pojavila su se nova tehnološka rješenja poput mlaznog motora, a došlo je i do razvoja helikoptera i raketa. Nakon završetka Drugog svjetskog rata „*američka korporacija Boeing proizvodi prvi zrakoplov s putničkom kabinom*

pod pritiskom koja je omogućavala letenje u svim vremenskim uvjetima" (Prebežac, 1998: 40) te zračni promet bilježi nagli razvoj.

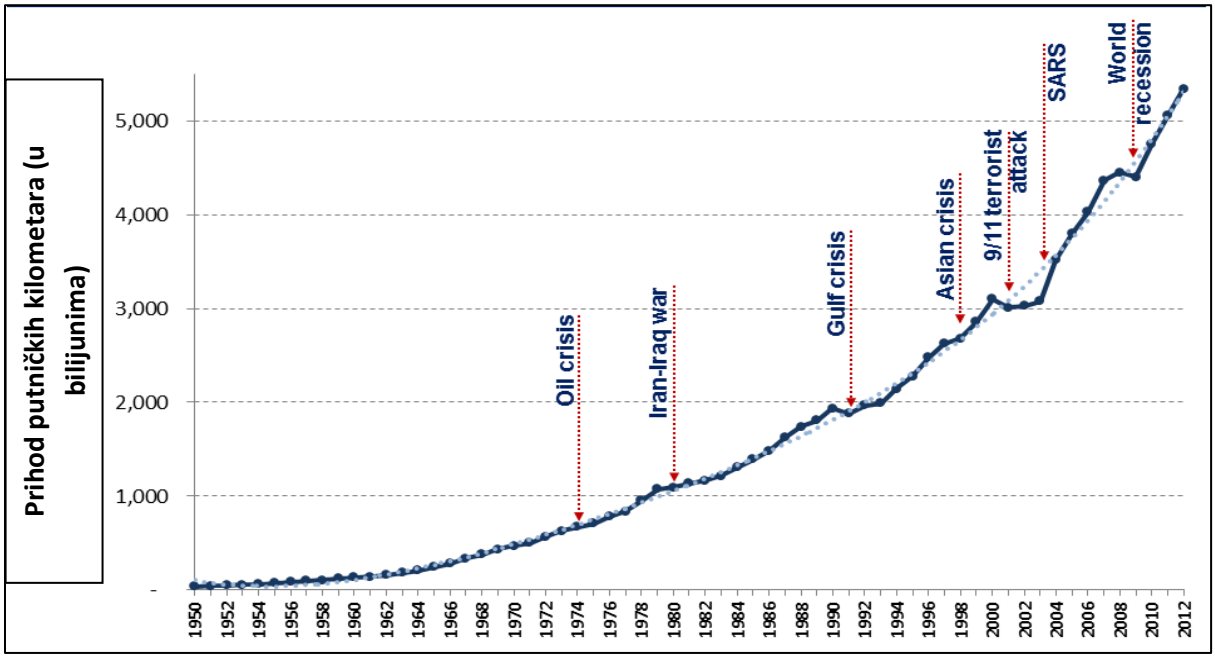
Najstarije zrakoplovne kompanije su *„nizozemski KLM, kolumbijska Avianca i američki Chalk's Ocean Airways" (Hrvatska online enciklopedija, N/A)* koje su bile osnovane 1919. godine. Chalk's Ocean Airways s radom je prestao 2007. godine, dok KLM i Avianca i danas nude usluge zračnog prijevoza.

Kako bi u zračnom prometu bila osigurana pravedna konkurencija i ujednačene cijene, 1945. godine na Kubi osnovana je *Međunarodna udruga za zračni prijevoz* (IATA). Nasljednica je Udruge međunarodnog zračnog prometa koja je bila osnovana 1919. godine. IATA-ina glavna zadaća je *„osigurati da se cjelokupan zračni promet bilo gdje u svijetu odvija s najvećom mogućom brzinom, sigurnošću udobnošću, učinkovitošću i ekonomičnošću" (Prebežac, 1998: 56)*, ali i donošenje tarifa (cijena) koje su obvezne za sve zračne prijevoznike. Dodatno, ista je zaslužna za neometano odvijanje zračnog prometa. Ova organizacija utvrdila je opće uvjete prijevoza i odredila sve potrebne transportne dokumente koji trebaju pratiti prijevoz robe kako ne bi dolazilo do nesuglasica. IATA danas *„predstavlja oko 290 zrakoplovnih kompanija ili 82% ukupnog zračnog prometa" (iata.org, N/A)* iz 120 različitih zemalja.

Krajem 20. stoljeća dolazi do razvoja zračnih alijansi kako bi svaka od zrakoplovnih tvrtki mogla uživati u što većim prednostima koje ostvaruje udruženjem. Neke od prednosti su niži troškovi, veća fleksibilnost, privlačenje većeg broja putnika, djelovanje na širem području i dr.. Također, zračne alijanse su postale *„ključna sredstva konsolidacije kada bilateralni sporazumi i zakonodavna ograničenja stranog vlasništva sprečavaju međunarodna spajanja kompanija" (Tatalović, Mišetić i Bajić, 2012: 266)*.

U 21. stoljeću u zrakoplovnoj industriji dolazi do velikih noviteta kao što su bespilotni zrakoplovi, velika zastupljenost niskotarifnih prijevoznika, sve veći prijevoz velikih tereta njima posebno namijenjenim zrakoplovima (tzv. kargo zrakoplovi), povećana sigurnost na zračnim lukama koja se ostvaruje najnovijim tehnologijama i brojne druge stvari pomoću kojih se može primijetiti da se u zrakoplovnu industriju konstantno ulaže kako bi bila uz bok svjetskim trendovima.

Slika 1. Svjetsko zrakoplovstvo u razdoblju između 1950. i 2012. godine



Napomena: 1974. Naftna kriza, 1980. Iransko-irački rat, 1992. Zaljevska kriza, 1998. Azijska kriza, 11.09.2001. Teroristički napad, 2009. Svjetska kriza.
Izvor: Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva, dostupno na: https://www.icao.int/sustainability/Pages/Facts-Figures_WorldEconomyData.aspx [01.08.2019.]

Na samom početku 21. stoljeća zračni promet obilježen je terorističkim napadom na New York (2001. godina), svjetskom krizom (2008. godina) te zatvaranjem europskog zračnog prometa zbog erupcije vulkana Eyjafjallajökull (2010. godina). Usprkos tome, na slici 1 može se uočiti kako zračni promet svejedno bilježi dinamičan rast, a koji je obilježen raznolikošću avioprijevoznika.

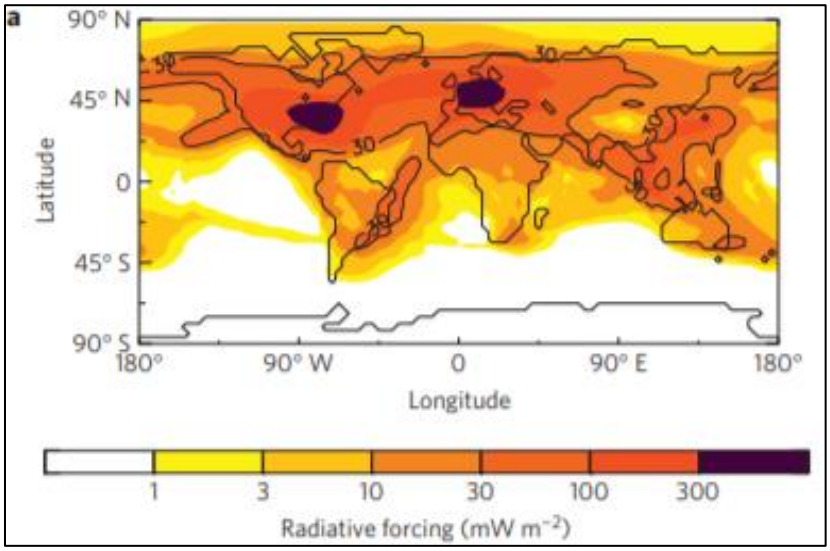
2.3. Prednosti i nedostaci zračnog prometa

Zračni promet okarakteriziran je kao najbrže rastuća prometna grana jer se u odnosu na druge prometne grane *„definitivno ističe svojom brzinom i značajno većom sigurnošću robe (manipulativni gubici i krađe su znatno niži) ako se prevozi roba veće vrijednosti“ (Naletina, Petljak i Sremac, 2018: 297)*. Prilikom obavljanja prijevoza zračnim putem nema fizičkih barijera što onda omogućuje odabir najjeftinije, najkraće i direktne rute. Dodatno, udobnost putovanja korištenjem zrakoplova je sve veća s obzirom da postoje različite klase (tzv. economy, business i first class) koje nude različita iskustva i sadržaje za svoje korisnike koji ih onda odabiru prema svojim mogućnostima. Pružanjem brze i efikasne usluge nedvojbeno je kako je zračni prijevoz najčešće prvi potrošačev odabir među prometnim granama.

Osim što koristi od zračnog prometa ostvaruju putnici također ih ostvaruju i gospodarstva. Zračni promet olakšava svjetsku trgovinu na način da *„pomaže zemljama da sudjeluju na globalnom tržištu povećavajući pristup glavnim tržištima i omogućujući globalizaciju proizvodnje“ (Air Transport Action Group, 2005: 9)*. Nadalje, ima utjecaj na turizam dalekih i otočnih odredišta. Odnosno, potrošnja putnika koji su došli zračnim prijevozom stvara dodatna radna mjesta u njihovom turizmu, a posljedično se povećava i broj radnih mjesta u zrakoplovnim kompanijama i zračnim lukama kako bi se mogla pružiti dostatna usluga rastućem broju putnika. Zračni promet ima znatan utjecaj u povećanju produktivnosti u svjetskoj ekonomiji. Zbog toga što omogućuje pristup daleko brojnijim područjima nego ostale prometne grane, kompanije su *„u mogućnosti bolje iskoristiti ekonomiju razmjera smanjujući troškove te se mogu specijalizirati u područjima u kojima će postizati komparativnu prednost“ (Air Transport Action Group, 2005: 9)*. Također, zračni promet poboljšava učinkovitost opskrbnog lanca te je bitan faktor razmatranja kod investitora prilikom donošenja odluke ulaganja u određenu zemlju ili regiju jer upravo putem njega investitori mogu ostvariti niže troškove i brži rok isporuke proizvoda. Još jedan od razloga zašto se investitori odlučuju za zračni prijevoz je taj što su carinske formalnosti u zračnom prometu postale jednostavnije. Cijeli pregled pošiljke se obavlja putem *„manifesta koji sadrži podatke o zrakoplovu, aerodromu i državi u kojoj je zrakoplov registriran, mjestu utovara i mjestu istovara robe, broju prijevozne isprave i podacima o teretu koji zrakoplov prevozi“ (Bendeković i Aržek, 2008: 326)*.

Međutim, kao i svaka druga prometna grana, zračni promet kako generira koristi tako generira i nedostatke za potrošače i gospodarstvo. Najbitniji nedostatak kojim se zračni promet ističe među ostalim prometnim granama je taj što zrakoplovi imaju negativan utjecaj na okoliš stvaranjem emisije štetnih tvari iz motora te stvaranjem buke. Najveća emisija štetnih tvari se događa prilikom uzlijetanja ili slijetanja zrakoplova, a najveću brigu zadaju dušični oksidi (NOx). Osim što je kvaliteta života u blizini zračnih luka smanjena (tlo i voda su onečišćeni, narušena je flora i fauna) zbog štetnih plinova, isti također imaju utjecaj i na klimatske promjene, odnosno na cjelokupnu zemljinu atmosferu tako da stvaraju efekt staklenika i kisele kiše. Kako se najveći dio zračnog prijevoza odvija na sjevernoj polutci zemlje tako se može zaključiti kako će tamo biti znatno veće zagađenje okoliša nego li na južnoj polutci. Na sjevernoj polutci zemlje posebno se ističe područje iznad Amerike i Europe te područje iznad glavnih svjetskih zračnih luka (vidi Slika 2).

Slika 2. Snaga zračenja na globalnoj razini



Izvor: Burkhardt, U., Kärcher, B. (2011). Global radiative forcing from contrail cirrus. *Nature Climate Change*, 1, str. 56.

Dodatno, korištenje zračnog prijevoza je odabir najskupljeg oblika prijevoza zato što cijena prijevoza u sebi sadrži elemente (vozarina, zrakoplovne pristojbe, doplate goriva) koji su podložni promjenama. Osim toga, prilikom loših vremenskih uvjeta ili prenapučenosti zračnog prostora nerijetko dolazi do kašnjenja pa čak i do samog otkazivanja letova što iziskuje trošak čekanja bilo putnika bilo robe.

Kod prijevoza robe zračnim prijevozom glavni nedostatak je *„velika cijena prijevozne usluge, mali kapacitet sredstava prijevoza i teškoće pri primjeni integralnog transporta i korištenja standardnih kontejnera" (Šamanović, 2009: 306)*. Stoga zračnim prijevoznicima predstoji izazov kako privući kompanije da koriste zračni transport za prijevoz tereta, a to dovodi do toga da im omoguće što jeftiniji i jednostavniji proces prijevoza.

2.4. Međunarodne organizacije za razvoj i nadzor zračnih prijevoznika

Međunarodne organizacije koje se bave provođenjem regulativa za zračni promet i time osiguravaju razvoj i nadzor zračnih prijevoznika su ICAO, EASA, EUROCONTROL i Europski parlament, a iste su predmet daljnje analize.

Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva (eng. *International Civil Aviation Organization*, ICAO) je *„specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda, osnovana 1944. godine, koja je zadužena za upravljanje administracijom i upravljanjem Konvencijom o*

međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (tzv. Čikaška konvencija)" (icao.int, N/A). Čikaška konvencija sastavljena je u 96 članaka te je danas najvažniji izvor prava u zračnom prometu. Članci sadrže pravila o zračnom prostoru, zrakoplovnoj sigurnosti, registraciji zrakoplova kao i prava svih država članica ICAO vezana za zračni promet. ICAO obavlja tri funkcije: legislativne, sudske i administrativne. *„Kao jedna od organizacija Ujedinjenih naroda i ICAO slijedi primjer drugih specijaliziranih organizacija kao što su UNESCO, WHO & FAO, WB, IMF, ITU, IPU i dr., te za glavnu svrhu svog postojanja navodi služenje ljudima iz država koje su ga osnovale, a u pitanjima s područja civilnog zrakoplovstva." (Prebežac, 1998: 54).*

Cilj i zadaće ove Organizacije su razvijanje načela i tehnike međunarodne zračne plovidbe i podsticanje planiranja i razvoja međunarodnog zračnog prometa, a ponajprije kroz *(NN, 01/96)*:

- osiguranje sigurnog i pravilnog rasta međunarodnog civilnog zrakoplovstva u cijelom svijetu,
- podsticanje gradnje i uporabe zrakoplova u miroljubive svrhe,
- podsticanje razvoja zračnih puteva, zračnih luka i sredstava zračne plovidbe za međunarodno civilno zrakoplovstvo,
- omogućavanje narodima svijeta sigurnog, redovnog, učinkovitog i ekonomičnog zračnog prometa,
- sprječavanje gospodarstvenih gubitaka uzrokovanih pretjeranom konkurencijom,
- osiguravanje potpunog poštivanja prava svake Države ugovornice i osiguravanjem primjerenih mogućnosti sudjelovanja zrakoplovnih tvrtki svake Države ugovornice u međunarodnom zračnom prometu,
- izbjegavanje diskriminacije među Državama ugovornicama,
- unapređivanje sigumosti letenja u međunarodnoj zračnoj plovidbi,
- pomaganje općeg razvoja svih vidova međunarodnog civilnog zrakoplovstva.

Glavna tijela ICAO su Skupština i Vijeće te Tajništvo. Skupština zasjeda najmanje jednom godišnje na poziv Vijeća. Vijeće čini 36 zemalja članica koje izabire Skupština svake tri godine. Sve države članice ICAO imaju jednako pravo prilikom zasjedanja Skupštine. Na čelu Tajništva je Glavni tajnik, a podijeljeno je na pet odjela: Ured za zračnu plovidbu, Ured za zračni promet, Ured za tehničku suradnju, Ured za pravna pitanja i vanjske odnose te Ured za

administraciju i usluge. Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva danas ima sjedište u Montrealu (Kanada) te broji 190 država članica. Republika Hrvatska postala je članicom „*od 9. svibnja 1992. godine" (mvep.hr, N/A)*. godine.

Osim što na globalnoj razini djeluje Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva, na europskom unutarnjem tržištu djeluju čak tri organizacije kako bi svi putnici uživali jednaku razinu sigurnosti, a avioprijevoznici imali jednaka pravila. Prva od njih je Europska agencija za zrakoplovnu sigurnost (eng. *European Aviation Safety Agency* – EASA) koja je utemeljena 2002. godine. Agencija je Europske unije sa sjedištem u Kölnu (Njemačka) kojoj je cilj osigurati visoku razinu sigurnosti civilnog zračnog prometa te uspostaviti zajednička pravila i mjere kojih će se sve članice pridržavati. Glavni zadaci EASE su *(easa.europe.eu, N/A)*:

- Nacrt pravila za provedbu na svim poljima koja su od značaja za misiju EASA,
- Certificiranje i odobravanje proizvoda i organizacija na područjima na kojima EASA ima isključivu nadležnost (npr. plovidbenost),
- Omogućiti nadzor i podršku državama članicama u područjima u kojima EASA ima zajedničku nadležnost (npr. zračne operacije, upravljanje zračnim prometom),
- Promicati upotrebu europskih i svjetskih standarda,
- Surađivati s međunarodnim akterima u cilju postizanja najviše razine sigurnosti za građane EU-a na globalnoj razini (npr. sigurnosni popis EU-a, dozvole operatora trećih zemalja).

EASA-u čine 32 članice od kojih je 28 zemalja članica Europske unije te Švicarska, Norveška, Island i Lihtenštajn.

Uz EASA-u, glavnu brigu o sigurnosti odvijanja zračnog prometa iznad europskog područja vodi Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe (EUROCONTROL). Ono predstavlja *„paneuropsku civilno-vojnu organizaciju posvećenu potpori europskog zrakoplovstva" (eurocontrol.int, N/A)*. Drugim riječima, Eurocontrol je središnja organizacija koja je zadužena za kontrolu i koordinaciju zračnog prometa za čitavu Europu. Surađuje s nacionalnim vlastima, korisnicima civilnog i vojnog zračnog prostora, zračnim lukama, pružateljima usluga u zračnoj plovidbi i drugim organizacijama. Osnovana je 1963. godine sa sjedištem u Bruxellesu (Belgija) te trenutno ima 41 europsku državu članicu.

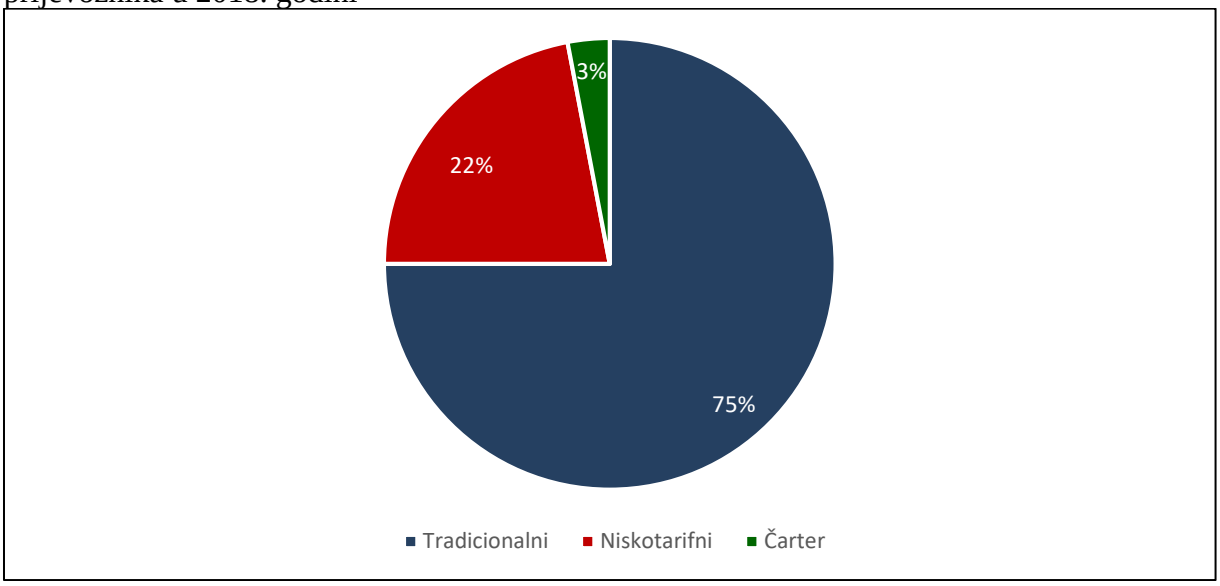
Dok su EASA i EUROCONTROL ponajviše zadužene za sigurnost na europskom području, Europski parlament djeluje kao tijelo koje priprema i predlaže nove propise u vezi zračnog prometa. Glavni cilj koji Europski parlament želi ostvariti je da se postigne jedinstveno zrakoplovno tržište gdje će svi subjekti zrakoplovne industrije biti jednako konkurentni. Da bi se to moglo postići, Europski parlament inzistira na suradnju između vojnog i civilnog sektora kako bi se zračni prostor mogao koristiti bez ikakvih prepreka. Pritom se naglasak stavlja da se liberalizacija treba provoditi polako i postepeno uzimajući u obzir interese svih sudionika. *„Širenje liberalizacije i pojava novih poslovnih praksi na tržištu zračnog prometa pridonijet će: boljoj ponudi, kvaliteti i redovitosti usluge te zbog veće konkurencije tržištu će se ponuditi niže cijene prijevoza" (Peović, Vince i Štimac, 2012: 31)*. Europski parlament kao jedan od prioriteta ističe i samu sigurnost i informiranost građana posebice zbog sve većih strahova od terorističkih napada koji su sve učestaliji. Stoga naglašava potrebu za *„uravnoteženjem mjera poboljšanja sigurnosti zračnog prometa snažnim i primjerenim zaštitnim mehanizmima u cilju zaštite privatnosti te osobnog dostojanstva i zdravlja građana" (Coito, 2019: 3).*

2.5. Poslovni modeli na tržištu zračnog prometa

Zrakoplovna industrija se pokazala vrlo dinamičnom te zbog postupne liberalizacije tržišta zračni prijevoznici su suočeni sa sve većom konkurencijom. *„Vođeni time zračni prijevoznici značajno modificiraju svoje poslovne modele na način da preispituju strategiju svoga izvornog modela poslovanja te u odnosu na pozitivne i negativne segmente te strategije odbacuju određene dijelove usluga te od drugih modela preuzimaju one koje smatraju boljima." (Štimac, 2017: 54)*. Drugim riječima, kako bi mogli odgovoriti konkurenciji i opstati na tržištu primorani su donositi nove ideje i rješenja prema zahtjevima tržišta što dovodi do promjene unutar njihovih temeljnih poslovanja. Stoga je na zrakoplovnom tržištu profilirano više poslovnih modela te različitih podjela, koje polaze od tržišnih karakteristika poslovanja. Načelno se mogu diferencirati sljedeći pojavni oblici poslovanja zrakoplovnih kompanija *(Tatalović, Mišetić i Bajić, 2012: 230)*:

1. tradicionalne zrakoplovne kompanije u redovnom prometu (FSCN),
2. niskotarifne zrakoplovne kompanije (LCC),
3. regionalne zrakoplovne kompanije,
4. čarter (*holiday*) zrakoplovne kompanije,
5. zrakoplovne kompanije za prijevoz tereta (*cargo*)."

Grafikon 1. Udio ostvarenih putničkih kilometara prema poslovnom modelu zračnog prijevoznika u 2018. godini



Izvor: International Air Transport Association (2019). *World Air Transport Statistics, Plus Edition 2019*. Geneva: International Air Transport Association.

Među navedenim poslovnim modelima svi se odnose na prijevoz putnika osim, posljednjeg, petog modela koji se odnosi na prijevoz tereta. Na globalnoj razini, najzastupljeniji u putničkom prijevozu su tradicionalni, niskotarifni i čarter poslovni modeli što se može uočiti na grafikonu 1. Najveći broj putnika se odlučuje za tradicionalne zračne prijevoznike (75%) potom za niskotarifne (22%) koji su svake godine sve više zastupljeniji te na kraju najmanji dio putnika se odlučuje za čarter (3%) zračne prijevoznike.

Tradicionalne aviokompanije karakteriziraju sljedeći aspekti *(Vidović, Štimac i Vince, 2013: 71)*:

- Vozni park: različiti modeli zrakoplova, od malih regionalnih do velikih putničkih zrakoplova,
- Geografska pokrivenost mreže: domaći, unutareuropski i dugotrajni letovi, s naglaskom na odgovarajuću matičnu zemlju,
- Struktura mreže: hub-and-spoke mreža često nadopunjena odabranim decentraliziranim letovima bez čvorišta,
- Rasporedi: širok raspon destinacija koje se nude putem odgovarajućeg čvorišta, velika učestalost letova,
- Paleta usluga: 2-4 klase putnika, visoka razina usluge u prvoj i poslovnoj klasi,
- Cijene: složeno područje menadžmenta, veliki raspon cijena.

Tradicionalnim zračnim prijevoznikom smatra se prijevoznik koji pruža široku lepezu usluga svojem korisniku. Pod uslugama se podrazumijevaju sve one usluge koje se pružaju prije leta kao što su na primjer informiranje putnika o vremenu polijetanja i mogućim promjenama te korištenje salona u zračnoj luci, za vrijeme leta kao što su besplatni obroci tijekom putovanja, odabir klase sjedala i sl. te poslije samog leta kao što je briga o smještaju putnika ukoliko je došlo do otkazivanja leta ili kao što je mogućnost pronalaska izgubljene prtljage.

S druge strane, glavni nedostaci tradicionalnih zračnih prijevoznika su izrazito visoke cijene zrakoplovnih karata, što postoji veća vjerojatnost otkazivanja ili kašnjenja letova zbog prevelike napučenosti zračnih luka te složenost povezivanja letova u zadanom vremenskom okviru. Pojavom niskotarifnih zračnih prijevoznika dovedeni su u situaciju u kojoj moraju uvesti promjene unutar svojeg temeljnog poslovanja. Tako su se određeni tradicionalni zračni prijevoznici odlučili za ulazak u strateške saveze kako bi imali osiguran pristup što većem tržištu te shodno tome bili konkurentniji. Posljedično danas postoje tri najveće svjetske grupacije strateških saveza, a to su „Star Alliance“ koja prednjači, „Oneworld“ i „SkyTeam“. S druge strane, kako bi konkurirali niskotarifnim zračnim prijevoznicima neki tradicionalni zračni prijevoznici su se odlučili za opciju stvaranja vlastite linije niskotarifnog prijevoza. Za primjer se može uzeti španjolska aviokompanija „Iberia“ koja je 2013. godine osnovala „Iberia Express“ koju je predstavila kao vlastitu liniju niskotarifnog prijevoznika. Neki od najpoznatijih tradicionalnih zračnih prijevoznika sa dugom tradicijom su „Lufthansa“, „Air France-KLM“, „Emirates“, „Delta Air“ te brojni drugi.

Međutim, potpunom liberalizacijom tržišta omogućen je značajan razvoj niskotarifnih prijevoznika koji danas predstavljaju glavnu prijetnju svim modelima zračnih prijevoznika. *„Koncept niskotarifnih zrakoplovnih kompanija započeo je sedamdesetih godina“ (Bosna, Krajnović i Nekić, 2016: 92)*, a danas su najviše zastupljeni u Europi, Južnoj Americi, Aziji te Australiji. Njihova najjednostavnija definicija je da su to *„prijevoznici koji nude niske cijene svojih usluga, ali bez pružanja dodatnih usluga koje su uobičajene za konvencionalne mrežne prijevoznike“ (Štimac, Vidović i Sorić, 2009: 2)*.

Da bi cijeli koncept niskotarifnih zračnih prijevoznika bio uspješan potreban je dobar menadžment koji će pomno pratiti cjelokupno poslovanje i vidjeti u kojim je segmentima moguće napraviti racionalizaciju troškova. Neke od ušteda se očituju u *„visokoj uporabi*

zrakoplova, osnovnoj ponudi, rezervacijama putem interneta, korištenju sekundarnih zračnih luka, minimalnoj posadi, nižem sustavu nadnica, nižim stopama sindikalizma među zaposlenicima, jednoj klasi sjedenja što omogućuje više mjesta u zrakoplovu, te kratkom trajanju okreta na tlu.“ (Bosna, Krajnović i Nekić, 2016: 93). Prepoznavajući koristi niskotarifnih prijevoznika brojne svjetske zračne luke u želji za povećanjem prihoda su se odlučile za izgradnju potpuno novih priključaka za njihov prihvat kako bi ostvarili obostranu korist. Međutim, za pretpostaviti je da će niskotarifni prijevoznici u budućnosti htjeti privući još veći broj putnika što iziskuje promjene temeljnog poslovanja odnosno povećanje razine usluge. Samim time dolazi do rasta troškova što se posljedično odražava na rast cijena zrakoplovnih karata. To se najjasnije može vidjeti na primjeru irskog niskotarifnog zračnog prijevoznika „Ryanair“ koji je, da bi se osigurala veća udobnost u samom zrakoplovu, nedavno počeo s naplaćivanjem dodatne prtljage. Najveći uspjeh od svih niskotarifnih zračnih prijevoznika ostvaruju irski „Ryanair“ i britanski „EasyJet“.

Najmanji udio na zračnom tržištu imaju čarter prijevoznici koji predstavljaju *„širok pojam za prijevoznike koji se fokusiraju na prijevoz turista često se nazivaju „holiday“ ili „leisure“ avioprijevoznici“ (Vidović, Štimac i Vince, 2013: 73)*. Pojavili su se šezdesetih godina prošlog stoljeća kada su sa nižim troškovima konkurirali tradicionalnim zračnim prijevoznicima, a danas imaju visok stupanj sličnost s niskotarifnim zračnim prijevoznicima. *„Ostvaruju nisku cijenu karata po sjedalu/kilometru te svoje poslovanje baziraju isključivo na Point-to-Point mreži bez transfernih putnika s korištenjem što je više moguće unificirane flote srednjih i velikih zrakoplova koji imaju velike kapacitete sjedala u kabini“ (Vidović, Štimac i Vince, 2013: 74)*. Međutim, ne rade po principu direktne prodaje zrakoplovnih karata kao što to rade niskotarifni zračni prijevoznici već te aktivnosti obavljaju turoperatori s kojima imaju sklopljene ugovore. U prošlosti se čarter prijevoz odvijao po posebno dogovorenim uvjetima (relacija, cijena, vrijeme i sl.), a danas ima točan raspored letenja te je najčešće sezonskog karaktera. Premda je područje Europe predstavljeno kao najsnažnije čarter tržište gdje se ponajviše ističe TUI Airways, značaj čarter prijevoznika je ipak znatno oslabio nakon rastućeg trenda niskotarifnih prijevoznika.

Regionalni zrakoplovni prijevoznici koriste *„manje zrakoplove kapaciteta 20-100 sjedala, ograničavajuću mrežu opsluživanja zrakoplovnog tržišta na geografski ograničena područja (obično domaći)“ (Tatalović, Mišetić i Bajić, 2012: 245)*. Većina ovakvih prijevoznika posluje nezavisno. Međutim postoje i regionalni prijevoznici koji posluju kao dodatni, tzv.

priključni prijevoznik tradicionalnih zračnih prijevoznika te služe za povezivanje zrakoplovnih prometnih čvorišta i regionalnih zračnih luka. Njihova zastupljenost se najviše očituje na tržištu Sjeverne Amerike i Azije.

3. TRŽIŠTE ZRAČNOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ

3.1. Povijesni razvoj zračnog prometa u Republici Hrvatskoj

Nedugo nakon što su braća Wright bili prvi koji su poletili avionom (1903.), Hrvatska je 1909. godine dobila svoj prvi aerodrom, točnije hangar, na Črnomercu. Za otvorenje je bio zaslužan Slavoljub Penkala koji je ujedno godinu dana nakon izumio prvi hrvatski avion. Njegovim avionom upravljao je prvi hrvatski pilot Dragutin Novak. Međutim, u kratkom vremenskom periodu se dogodila nesreća te je Penkala odustao od rada u zrakoplovstvu, ali zasigurno se može reći da je obilježio početak hrvatskog zrakoplovstva.

Prije Prvog svjetskog rata Hrvatska je imala pet travnatih aerodroma: Zagreb, Rijeka, Split, Dubrovnik i Vukovar te su se ponajviše koristili u vojne svrhe. *„Nakon Prvog svjetskog rata počela se graditi nova zračna luka u Zagrebu, prva zračna luka u svakom smislu te riječi." (Naletina, Petljak i Sremac, 2019: 298).* Planirana lokacija izgradnje je bio Borongaj, a sama gradnja je trajala tri godine te je bila završena 1926. godine. Tri godine nakon otvorenja uspostavljena je prva zračna linija Zagreb-Beograd, a *„liniju je održavala godinu dana prije osnovana tvrtka Aeroput, nacionalni zračni prijevoznik Kraljevine Jugoslavije" (Hrvatska online enciklopedija, N/A).* U međuvremenu aerodrom na Borongaju je bio potpuno uništen zbog posljedica Drugog svjetskog rata te su sve zračne aktivnosti bile relocirane u Lučko. Međutim, zbog nemogućnosti praćenja razvoja civilnog zrakoplovstva i loših predispozicija, Lučko je bio zamjena za aerodrom na Borongaju samo do 1959. godine. Navedene godine cijeli zračni promet je bio preusmjeren na novu lokaciju koja je i danas aktualna (Pleso), a Lučko je ostao služiti kao sportski aerodrom za sportsko rekreativne aktivnosti. U 1962. godini odvio se cjelokupan razvoj samog aerodroma na Plesu. To je uključivalo izgradnju uzletno-sletne staze dugačke 2500m, putničkog terminala od 1000m2 te stajanke za pet manjih zrakoplova, a *„ti trenutci su označili početak prve međunarodne zračne luke u Hrvatskoj i početak masovnog prijevoza" (Naletina, Petljak i Sremac, 2019: 298).* Nakon toga, u razdoblju od 1966. do 1987. godine ostvaren je najveći porast zračnog prometa u povijesti Hrvatske, a *„najveći promet putnika osam hrvatskih zračnih luka je ostvarilo u 1987. i to 5,4 milijuna putnika" (Pavlin, Roguljić i Sikora, 2003: 496).*

Krajem 80-ih i početak 90-ih godina prošlog stoljeća Hrvatska je zabilježila stagnaciju u zračnom prometu zbog odvijanja Domovinskog rata za vrijeme kojeg su bile uništene brojne

hrvatske zračne luke. Međutim, nakon što je rat završio, Hrvatska je počela ostvarivati rast i razvoj zračnog prometa sve do danas.

Prvi hrvatski zračni prijevoznik bio je osnovan 1961. godine u Zagrebu pod nazivom „Pan Adria Airlines“ te je poslovao sve do 1978. godine. Danas je na hrvatskom tržištu prisutna „Croatia Airlines“ koja je 1990. godine postala nasljednicom regionalnog prijevoznika „Zagal“, a koji je djelovao samo godinu dana. „Croatia Airlines“ je svoj prvi let odradila 1991. godine na relaciji Zagreb – Split, a danas u floti ima 12 zrakoplova.

Hrvatska je 1992. godine postala članicom Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva, a danas broji sedam zračnih luka (Zagreb, Split, Dubrovnik, Zadar, Rijeka, Pula, Osijek), aerodrom Brač te dva zračna pristaništa (Lošinj, Vrsar).

3.2. Regulatorni okvir zračnog prometa u Hrvatskoj

„Zračni transport, je kao i ostale transportne grane, u velikoj mjeri internacionalan, zbog toga je i pravna regulativa zračnog prijevoza dvojaka.“ (Bendeković i Aržek, 2008: 313). Stoga, postoje propisi koji se odnose na međunarodni prijevoz te postoje i oni propisi koji se odnose na domaći prijevoz.

Najznačajniji zakoni za zračni promet na domaćem području su *(propisi.hr, N/A)*:

- Zakon o zračnom prometu, NN 69/09, 84/11, 54/13, 127/13 i 92/14
- Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, 132/98, 63/08, 134/09, 94/13.

Prema Zakonu o zračnom prometu *(NN 69/09)* u Hrvatskoj nadležna tijela za civilno zrakoplovstvo su:

1. Ministarstvo nadležno za civilni zračni promet
2. Agencija za civilno zrakoplovstvo
3. Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu.

U *Nacionalnom programu sigurnosti u zračnom prometu* se također spominju Ministarstvo obrane i Državna uprava za zaštitu i spašavanje kao regulatorna tijela za zračni promet u Hrvatskoj. Međutim, kako je od 2019. godine Državna uprava za zaštitu i spašavanje u

sastavu Ministarstva unutarnjih poslova, u nastavku će njezino objašnjenje biti izuzeto te će se objasniti preostala četiri nadležna tijela za civilno zrakoplovstvo.

Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture nadležno je Ministarstvo za civilni zračni promet te vodi cjelokupnu politiku civilnog zrakoplovstva u Hrvatskoj. Osim toga, zaslužno je za utvrđivanje nacionalne strategije razvoja civilnog zrakoplovstva. Navedena strategija glavni je dokument koji opisuje *„regulatorne zahtjeve i aktivnosti koje uključeni subjekti poduzimaju u cilju održavanja i unaprjeđenja sigurnosti u zračnom prometu, a razvijen je u skladu sa standardima Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO) i programom Europske agencije za sigurnost zračnog prometa (EASA)" (NN 68/14)*. Također, Ministarstvo je zaslužno za predstavljanje Hrvatske u međunarodnim organizacijama s područja civilnog zrakoplovstva. Ministarstvo je zaduženo i za pripremanje i provedbu pregovora kao i za potpisivanje dvostranih i mnogostranih ugovora te osiguravanje njihove pravilne primjene. Osim navedenih aktivnosti, provodi i brojne druge kao što su predlaganje nacrta zakona s područja civilnog zrakoplovstva, odlučivanje o statusu zračnih luka, provođenje upravnog nadzora nad Agencijom i Agencijom za istraživanje, donošenje strateških odluka s područja zračne plovidbe (osim pitanja sigurnosti) te sve ostale aktivnosti koje su propisane *Zakonom o zračnom prometu (NN 69/09)*.

Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo je samostalna i neprofitna pravna osoba koja je s radom započela 9. ožujka 2009. godine. *„Djelatnost Agencije obuhvaća poslove vezane za sigurnost zračnog prometa, a osobito certificiranje, nadzor i inspekciju u cilju osiguravanja kontinuiranog udovoljavanja zahtjevima za obavljanje zračnog prijevoza i drugih djelatnosti u zračnom prometu, vođenje propisanih registara i evidencija te obavljanje drugih poslova utvrđenih Zakonom o zračnom prometu." (NN, 68/14)*. Za svoj rad odgovara Vladi Republike Hrvatske kojoj svake godine mora dostaviti godišnje izvješće o svom radu, godišnji plan rada te financijski plan. Tijela Agencije čine Vijeće i direktor. Vijeće čini pet članova koje na prijedlog ministra imenuje Vlada na period od četiri godine dok direktora Agencije imenuje Vijeće na razdoblje od pet godina. Uloga Vijeća je da donosi godišnji program rada, financijski plan, statut Agencije te da raspisuje natječaj za izbor direktora.

Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu je samostalna pravna osoba koja unaprjeđuje sigurnost u prometu te se bavi istraživanjima nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova, utvrđivanjima uzroka nesreća te predlaganja mjera za

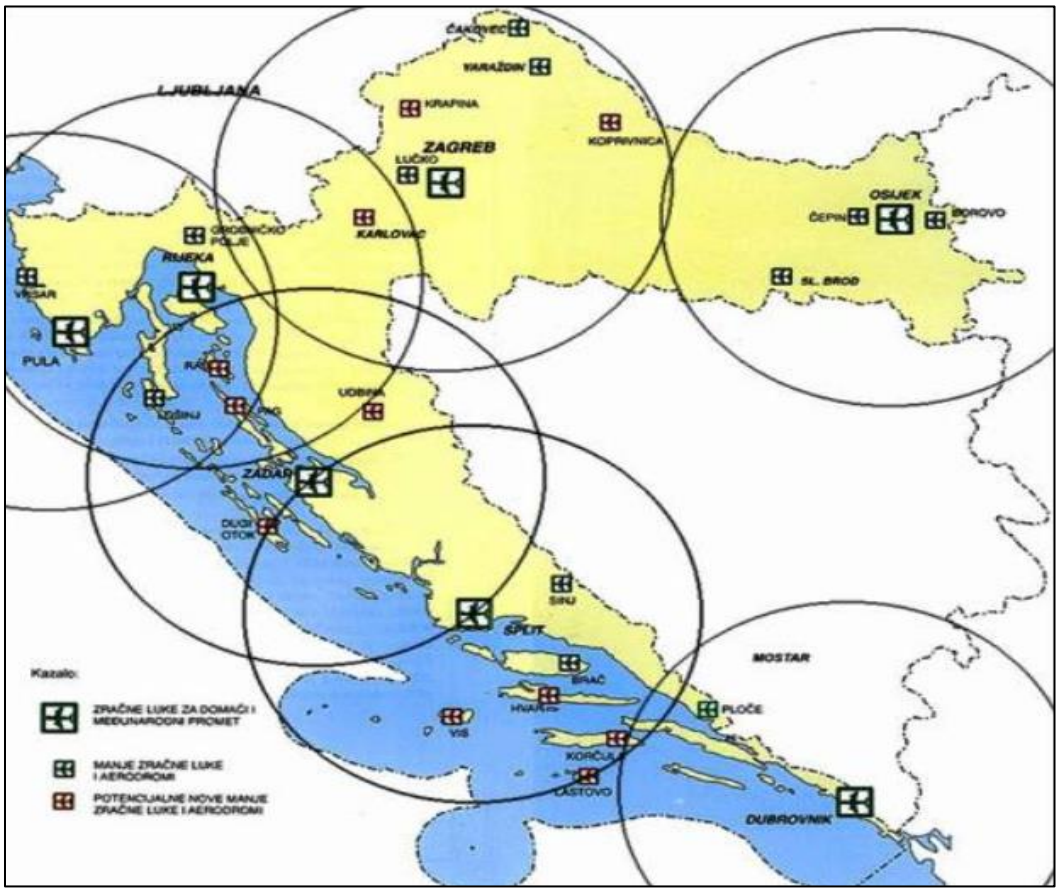
izbjegavanje istih. Sve navedeno također obavlja i istražuje i u pomorskom i željezničkom prometu. Sa svojim radom je započela 29. srpnja 2013. godine te je preuzela poslove današnje ugašene Agencije za istraživanje nesreća i ozbiljnih nezgoda zrakoplova kao i poslove Ministarstva pomorstva, prometa i infrastrukture vezane za istraživanje nesreća u pomorskom i željezničkom prometu.

Ministarstvo obrane regulira vojni zračni promet u Hrvatskoj te je nadležno za njegovu plovidbenost i sigurnost. Surađuje s Agencijom za civilno zrakoplovstvo, Agencijom za istraživanje, Hrvatskom kontrolom zračne plovidbe i zračnim lukama kako bi zajedno postigli sigurnost i održivost zračnog prometa u Hrvatskoj.

3.3. Analiza putničkog i teretnog prometa u hrvatskim zračnim lukama

Porast zračnog prometa u svijetu ujedno se odrazio i na hrvatsko tržište. Hrvatska broji sedam zračnih luka (vidi Slika 3) koje iz godine u godinu ostvaruju rast.

Slika 3. Kartografski prikaz zračnih luka i aerodroma na području Republike Hrvatske



Izvor: službena stranica Ministarstva prometa, mora i infrastrukture, dostupno na: https://mmpi.gov.hr/promet/zracni-promet-125/aerodromi/8274 [08.08.2019.]

Dva su moguća razloga koja utječu na navedeni rast. Kao prvi razlog može se navesti *„korelacijska veza između dinamike rasta bruto društvenog proizvoda (BDP) i ostvarenih učinaka zračnog prometa" (Tatalović, Mišetić i Bajić, 2012: 117)*. Neki znanstvenici u svojim radovima i člancima navode kako *„rast BDP-a od 1 posto inicira dodatnu potražnju za putovanjima u zračnom prijevozu u rasponu od 1 posto do 2,5 posto" (Tatalović, Mišetić i Bajić, 2012: 58)*.

Većina turista u Hrvatsku dolaze iz zemalja koje su razvijene i koje bilježe rast BDP-a (vidi Tablica 1).

Tablica 1. Godišnja stopa rasta BDP-a (%) u izabranim europskim državama, 2014.-2018.

DRŽAVA	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Ujedinjeno Kraljevstvo	2,95	2,35	1,79	1,82	1,40
Rusija	0,70	-2,31	0,33	1,63	2,25
Finska	-0,63	0,50	2,77	2,65	2,33
Švedska	2,60	4,46	2,68	2,10	2,36
Norveška	1,98	1,97	1,19	1,98	1,45
Španjolska	1,38	3,64	3,17	2,98	2,58
SAD	2,45	2,88	1,57	2,22	2,86
Francuska	0,96	1,11	1,10	2,26	1,72
Hrvatska	-0,09	2,40	3,54	2,92	2,63

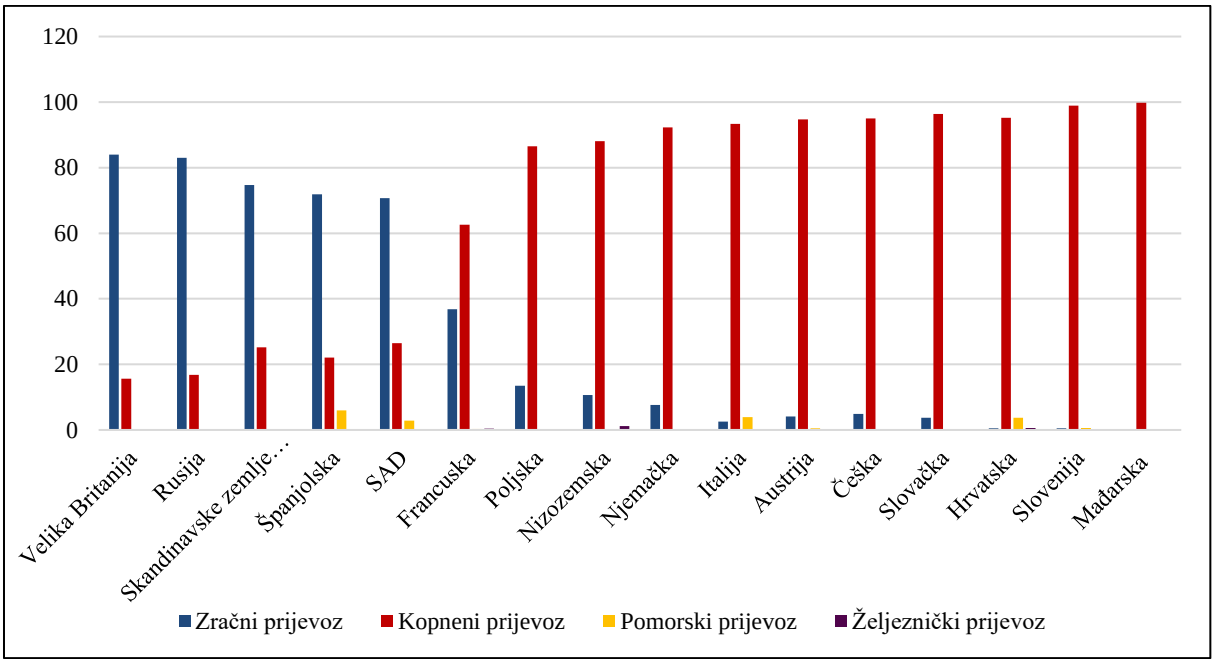
Izvor: baza podataka Svjetske banke i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj, dostupno na: https://databank.worldbank.org/reports.aspx?source=2&series=NY.GDP.MKTP.KD.ZG&country=RUS,FIN,HRV,USA,GBR,ESP,SWE,NOR,FRA# [01.09.2019.]

U tablici 1 prikazana je godišnja stopa rasta BDP-a država iz kojih dolaze turisti kojima je zračni prijevoz prvi odabir među prometnim granama za dolazak u Hrvatsku. Sve prikazane države u tablici 1 od 2015. godine bilježe pozitivnu stopu rasta BDP-a. Prema prethodno navedenim činjenicama može se zaključiti da to stvara dodatnu potražnju za zračnim prijevozom koja je ostvarena i na hrvatskom tržištu.

Za drugi razlog može se navesti utjecaj turizma odnosno utjecaj sezonalnih turističkih kretanja. Hrvatska je po svojim karakteristikama ponajviše reciptivno turističko tržište koja svake godine ostvaruje sve veći broj turista posebice onih koji dolaze iz dalekih zemalja poput skandinavskih zemalja, Velike Britanije, Rusije i sl. kojima je *„dolazak zrakoplovom, s*

obzirom na udaljenost, optimalan izbor" (Hrvatska turistička zajednica, 2018: 5) (vidi Grafikon 2).

Grafikon 2. Prijevozno sredstvo prema zemljama porijekla turista



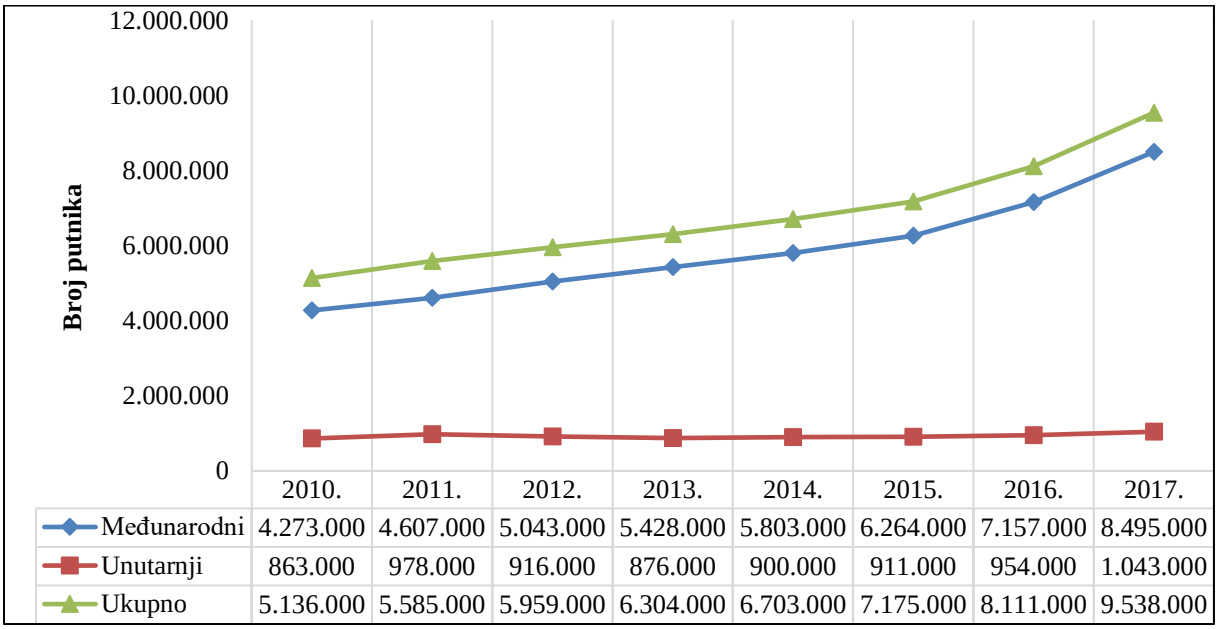
Izvor: obrada autorice prema podacima Institut za turizam (2018) *TOMAS Ljeto 2017.: Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj*. Zagreb: Institut za turizam, str. 86.

U razdoblju između 2010. i 2017. godine međunarodni putnički promet u hrvatskim zračnim lukama se udvostručio (vidi Grafikon 3). Broj dolazaka inozemnih turista u 2010. godini iznosio je 2.136.000 dok je taj broj u 2017. godini bio dvostruko veći, odnosno 4.222.000 putnika je došlo iz inozemstva. Nagli rast putnika ostvaren je u periodu između 2015. i 2017. godine, a navedeno je ponajprije vezano uz činjenicu da se većina država oporavila od duboke krize. Također je bitno spomenuti kako su se u navedenom razdoblju odvijali teroristički napadi u glavnim emitivnim europskim tržištima te je Hrvatska bila prepoznata kao jedna od sigurnijih turističkih zemalja.

Ukupan promet putnika u hrvatskim zračnim lukama u razdoblju između 2010. i 2017. godine ostvarivao je konstantan rast (vidi Grafikon 3). U promatranom razdoblju udio međunarodnog prometa putnika u ukupnom prometu putnika je znatno više dominirao nego unutarnji promet. U 2017. godini činio je preko 80%, pa skoro i do 90% ukupnog prometa putnika dok je unutarnji promet putnika imao znatno manji udio i to obilježen konstantnim padom. U 2010. godini unutarnji promet putnika činio je 17%, dok je u 2017. godini činio tek 11% ukupnog prometa putnika što je smanjenje za čak 6 postotnih bodova (dalje: p.b.). Međutim, relativno

gledajući unutarnji promet putnika se ipak povećao u 2017. godini u odnosu na 2010. godinu, sa 863.000 na 1.043.000 putnika. S druge strane, međunarodni promet putnika ipak je obilježen puno većim rastom. U 2010. godini brojio je 4.273.000 putnika dok je u 2017. godini brojio čak 8.495.000 putnika te se može zaključiti da se u promatranom periodu gotovo pa udvostručio.

Grafikon 3. Promet putnika u hrvatskim zračnim lukama, 2010.-2017.



	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Međunarodni	4.273.000	4.607.000	5.043.000	5.428.000	5.803.000	6.264.000	7.157.000	8.495.000
Unutarnji	863.000	978.000	916.000	876.000	900.000	911.000	954.000	1.043.000
Ukupno	5.136.000	5.585.000	5.959.000	6.304.000	6.703.000	7.175.000	8.111.000	9.538.000

Izvor: izrada autorice prema Državni zavod za statistiku (2018). *Transport i komunikacije: Promet zrakoplova, putnika i tereta u zračnim lukama.* Zagreb: Državni zavod za statistiku, dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Pokazatelji/Transport%20i%20komunikacije/Transport%20-%2014%20promet%20u%20zra%C4%8Dnim%20lukama.xlsx [08.08.2019.]

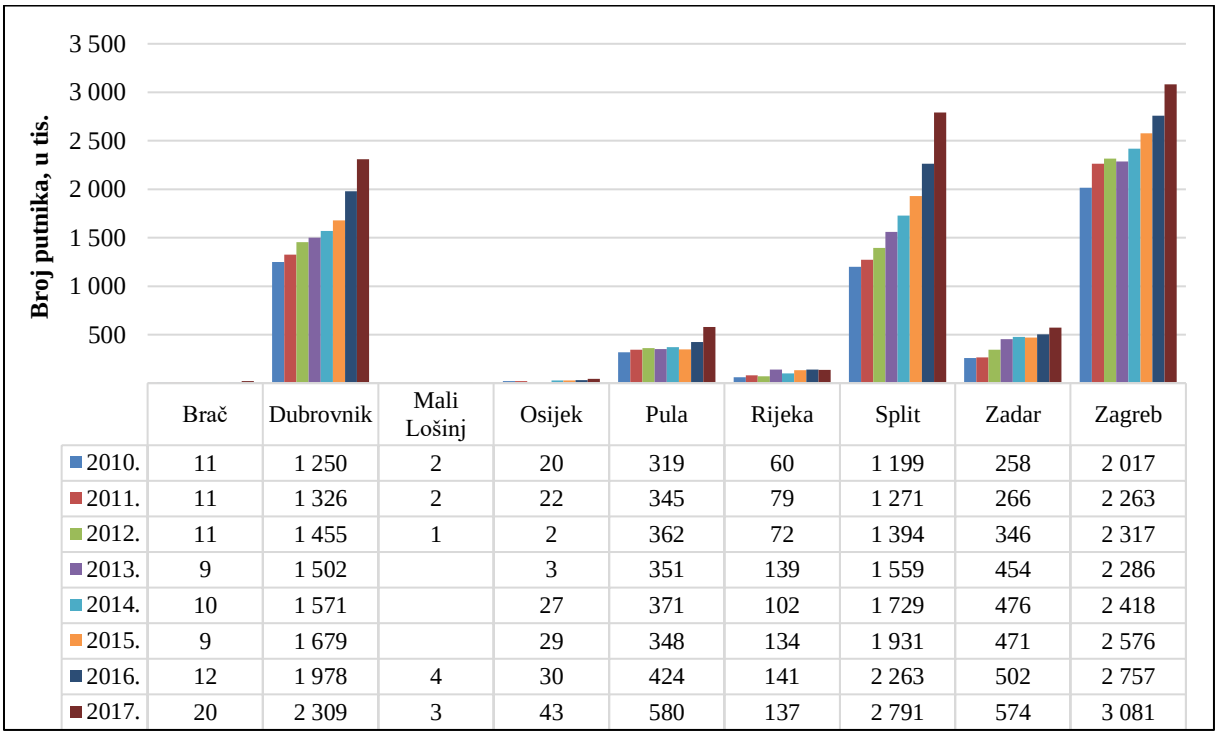
Tablica 2. Promet putnika u hrvatskim zračnim lukama, 2010.-2017.

GODINA	PUTNICI	TREND (%)
2010.	5.136.000	0,00
2011.	5.585.000	8,74
2012.	5.960.000	6,71
2013.	6.304.000	5,77
2014.	6.703.000	6,33
2015.	7.176.000	7,06
2016.	8.111.000	13,03
2017.	9.538.000	17,59

Izvor: izrada autorice prema Državni zavod za statistiku (2018). *Transport i komunikacije: Promet zrakoplova, putnika i tereta u zračnim lukama.* Zagreb: Državni zavod za statistiku, dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Pokazatelji/Transport%20i%20komunikacije/Transport%20-%2014%20promet%20u%20zra%C4%8Dnim%20lukama.xlsx [08.08.2019.]

Konstantan rast ukupnog prometa putnika u hrvatskim zračnim lukama također je vidljiv i u tablici 2. U razdoblju između 2012. i 2013. godine zabilježen je rast po padajućoj stopi, ali bez obzira na to najveći rast ostvaren je u posljednje dvije promatrane godine - u 2016. i 2017. godini. S time da se ukupni prometa putnika znatno više ističe u 2017. godini sa svojim rastom od 17,59% što je u odnosu na 2016. godinu veće za 4,56 p.b..

Grafikon 4. Promet putnika po pojedinim zračnim lukama, 2010.-2017.



	Brač	Dubrovnik	Mali Lošinj	Osijek	Pula	Rijeka	Split	Zadar	Zagreb
2010.	11	1 250	2	20	319	60	1 199	258	2 017
2011.	11	1 326	2	22	345	79	1 271	266	2 263
2012.	11	1 455	1	2	362	72	1 394	346	2 317
2013.	9	1 502		3	351	139	1 559	454	2 286
2014.	10	1 571		27	371	102	1 729	476	2 418
2015.	9	1 679		29	348	134	1 931	471	2 576
2016.	12	1 978	4	30	424	141	2 263	502	2 757
2017.	20	2 309	3	43	580	137	2 791	574	3 081

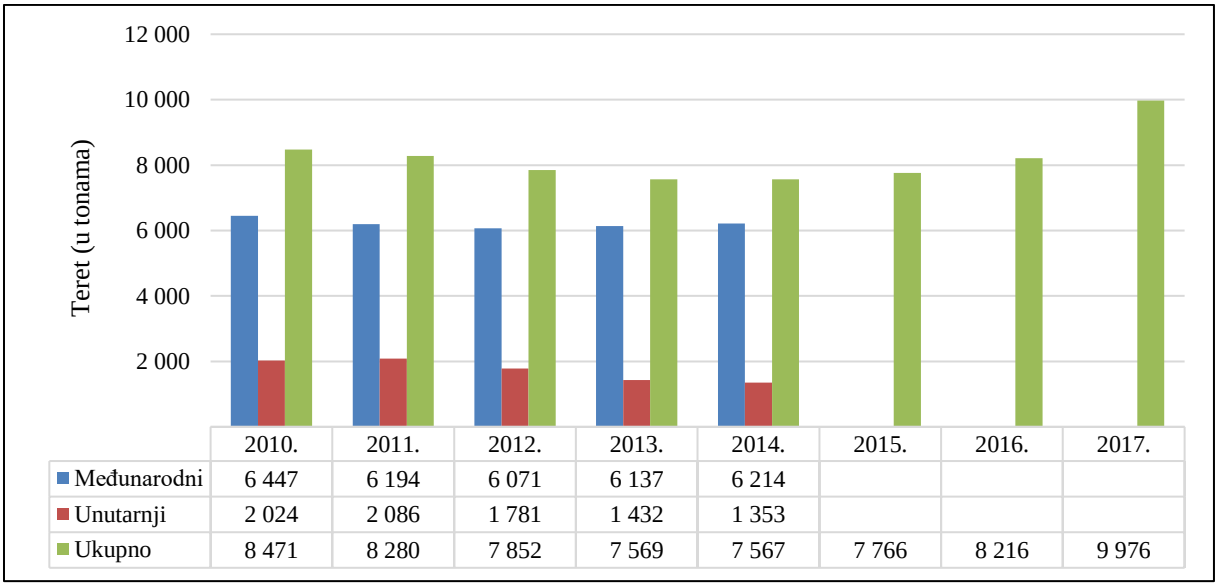
Izvor: izrada autorice prema Državni zavod za statistiku (2018). *Transport i komunikacije: Rad zračnih luka.* Zagreb: Državni zavod za statistiku.

Gledajući po pojedinim hrvatskim zračnim lukama (vidi Grafikon 4) vidljivo je kako „Međunarodna zračna luka Franjo Tuđman“ u Zagrebu (dalje: MZLZ) prednjači u prijevozu putnika među svim zračnim lukama. U 2017. godini zaprimila je čak 3.081.000 putnika što predstavlja rast od 53% u odnosu na 2010. godinu. Razlog tomu je novootvoreni putnički terminal u Zagrebu na koji je preusmjeren cjelokupni putnički promet. Novim putničkim terminalom se želi omogućiti dolazak velikih svjetskih zrakoplovnih kompanija koje Hrvatsku čine još atraktivnijom zbog toga što omogućavaju izravne letove s brojnim drugim i znatno udaljenijim svjetskim destinacijama. Otkad je MZLZ od 2014. godine pod koncesijom od strane francuskih tvrtki „Bouygues“ i „Aeroports de Paris“ njezina učinkovitost se poboljšala što se može uočiti i na grafikonu 4. Kako se privatizacijom zračnih luka postižu pozitivni učinci poput *„povećanja kapitalnih ulaganja u postojeće zračne luke, smanjenja broja*

državnih službenika, povećanja poreznog prihoda, zaštite uprave zračne luke od političkog uplitanja, nametanje komercijalnih disciplina menadžmentu zračne luke, poticanja privatnih investicija u izgradnju novih zračnih luka" (Lin i Hong, 2006: 343), može se tvrditi kako većina navedenih učinaka upravo odrazila i na MZLZ. Po veličini prometa putnika, odmah iza MZLZ nalaze se obalne zračne luke Split i Dubrovnik.

Skoro sve zračne luke bilježe konstantan rast putnika, a na grafikonu 4 može se uočiti kako se najviše ističu Brač, Osijek, Rijeka, Split i Zadar. Navedene luke su u 2017. godini ostvarile dvostruko veći promet putnika u odnosu na 2010. godinu. Taj rast ponajviše je ostvaren zbog glavnog obilježja navedenih zračnih luka, izuzev Splita. To su zračne luke koje se prema svojim karakteristikama mogu nazvati i sekundarnim zračnim lukama čiji većinski promet čine niskotarifni zrakoplovni prijevoznici koji su sve zastupljeniji na zračnom tržištu. Zračna luka Split također omogućava pristup sve većem broju niskotarifnih prijevoznika, međutim prema svojim karakteristikama može se svrstati u primarne hrvatske zračne luke. Najmanji promet putnika bilježi zračno pristanište Mali Lošinj koje je ujedno imalo i stagnaciju u razdoblju između 2013. i 2015. godine.

Grafikon 5. Promet tereta u hrvatskim zračnim lukama u razdoblju od 2010. do 2017. godine



	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Međunarodni	6 447	6 194	6 071	6 137	6 214			
Unutarnji	2 024	2 086	1 781	1 432	1 353			
Ukupno	8 471	8 280	7 852	7 569	7 567	7 766	8 216	9 976

Napomena: podaci za međunarodni i unutarnji promet tereta nisu dostupni za razdoblje od 2015. do 2017. godine
Izvor: izrada autorice prema Državni zavod za statistiku (2018). *Transport i komunikacije: Promet zrakoplova, putnika i tereta u zračnim lukama.* Zagreb: Državni zavod za statistiku.

Za razliku od putničkog prometa koji bilježi konstantan rast, promet tereta u hrvatskim zračnim lukama obilježen je oscilacijama (vidi Grafikon 5). Zračni kargo prijevoz u Hrvatskoj

se odnosi na transport tereta koji je najčešće velikih dimenzija i težine, velikih vrijednosti ili je jako osjetljiv pa zahtjeva posebnu manipulaciju. Do 2015. godine promet tereta okarakteriziran je konstantnim padom. U 2010. godini prevezen je teret ukupne težine 8.471 tonu, dok je u 2014. godini prevezeno samo 7.567 tona tereta. Količina prevezenog tereta iz 2010. godine je premašena tek u 2017. godini te je tada težina iznosila 9.976 tona. Kao što je i slučaj kod putničkog prometa, međunarodni promet tereta čini veći udio u ukupnom prometu tereta u Hrvatskoj. U periodu između 2010. i 2014. godine udio međunarodnog prometa tereta u ukupnom prometu tereta se povećavao (izuzev 2011. godine kada je bio manji za 1 p.b.) te je u prosjeku iznosio 78%.

Pad ukupnog prometa tereta u prethodno navedenom razdoblju ponajviše je ostvaren zbog pada unutarnjeg prometa tereta. Postoje brojni razlozi koji su doveli do tog pada. Glavni razlog je što se Hrvatska i dalje suočava s gospodarskom krizom za koju nije na vrijeme poduzimala odgovarajuće ekonomske mjere s ciljem suzbijanja iste te je to dovelo do pada potrošnje, proizvodnje i investicija, a samim time i do propasti brojnih proizvodnih poduzeća. Dodatno, kada se gospodarstvo nalazi u takvoj gospodarskoj situaciji *„jedan dio robnog prometa zračnog prometa se preusmjerava na jeftinije vrste robnog prometa, kao što su brodski ili kamionski robni promet.“ (Galić, 2012: 76)*. Također, *„velike svjetske brodarske i logističke tvrtke naložile su svojim podružnicama u Hrvatskoj da preusmjere svoj teret na druge zračne luke, poput Graza i Beča, što je dodatno utjecalo na pad zračnog tereta u Hrvatskoj“ (Naletina, Petljak i Sremac, 2018: 308).*

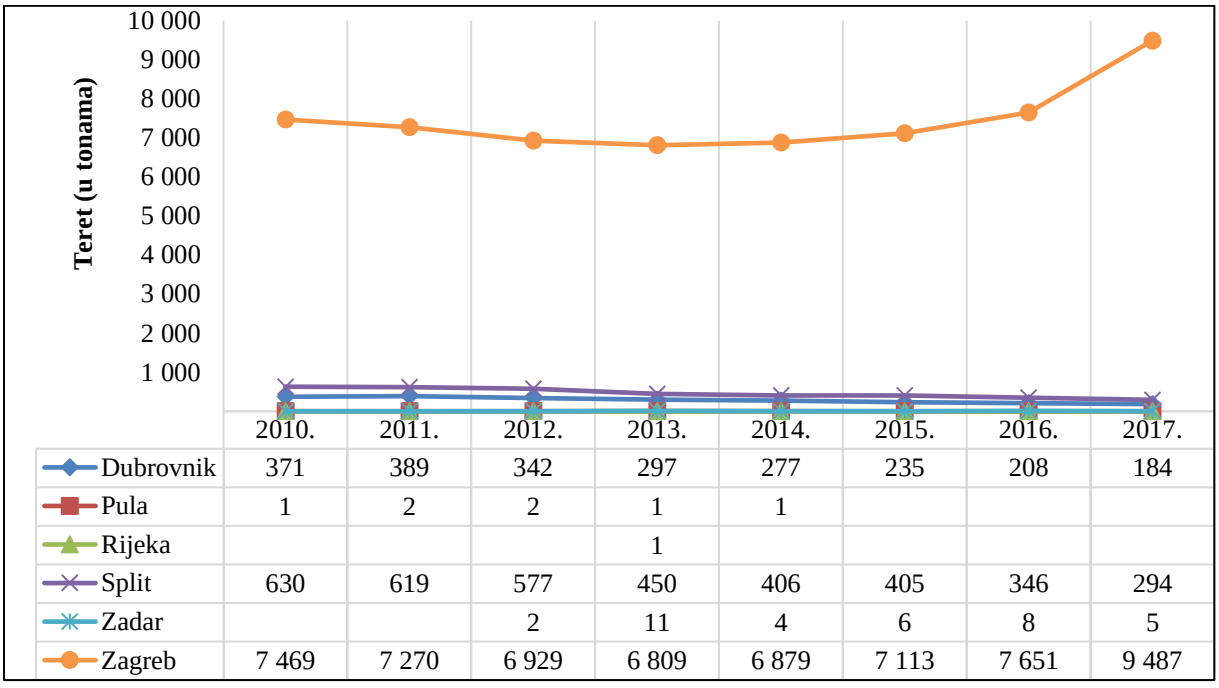
Ukoliko se promatra trend kretanja ukupnog prometa tereta u hrvatskim zračnim lukama (vidi Tablica 3), uočljiv je padajući trend u razdoblju između 2011. i 2014. godine. Najmanji opseg prometa u promatranom razdoblju ostvaren je u 2014. godini (7.567t) dok najveći pad, gledajući u odnosu na prethodnu godinu je iznosio 5,17% te se dogodio u 2012. godini. Taj rezultat bio je odraz smanjenih gospodarskih aktivnosti kako u Hrvatskoj tako i u susjednim zemljama. Međutim, od 2015. godine promet tereta u hrvatskim zračnim lukama je poprimio tendenciju rasta te je nagli rast, od čak 21,42%, ostvaren u 2017. godini. Razlog tome je što je 2017. godine otvoren novi putnički terminal na koji je preseljen sav putnički promet sa starog terminala dok se stari terminal planira koristiti za kargo prijevoz. Time je omogućen dolazak novih kako putničkih tako i kargo prijevoznika. Među najznačajnijim novim kargo prijevoznicima koji su došli na hrvatsko tržište je „Emirates“ koji zauzima poziciju na listi odmah iza vodećeg globalnog zračnog kargo prijevoznika „FedEx-a“.

Tablica 3. Ukupan promet tereta u hrvatskim zračnim lukama, 2010.-2017.

GODINA	KOLIČINA TERETA (T)	TREND (%)
2010.	8 471	0,00
2011.	8 280	-2,25
2012.	7 852	-5,17
2013.	7 569	-3,60
2014.	7 567	-0,03
2015.	7 766	2,63
2016.	8 216	5,79
2017.	9 976	21,42

Izvor: izrada autorice prema Državni zavod za statistiku (2018). *Transport i komunikacije: Promet zrakoplova, putnika i tereta u zračnim lukama.* Zagreb: Državni zavod za statistiku.

Grafikon 6. Promet tereta po pojedinim zračnim lukama u razdoblju od 2010. do 2017. godine



	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Dubrovnik	371	389	342	297	277	235	208	184
Pula	1	2	2	1	1			
Rijeka				1				
Split	630	619	577	450	406	405	346	294
Zadar			2	11	4	6	8	5
Zagreb	7 469	7 270	6 929	6 809	6 879	7 113	7 651	9 487

Izvor: izrada autorice prema Državni zavod za statistiku (2018). *Transport i komunikacije: Rad zračnih luka.* Zagreb: Državni zavod za statistiku.

Ukoliko se promatraju podaci na grafikonu 6 može se uočiti kako MZLZ ima vodeću poziciju u zračnom prijevozu tereta u Hrvatskoj dok ostale hrvatske zračne luke naspram nje imaju zanemariv udio u ukupnom prijevozu tereta. Navedeno implicira kako je ukupni potencijal i daljnji razvoj hrvatskog zračnog teretnog prometa određen prometom MZLZ. Također se može primijetiti kako je na grafikonu 6 prikazano samo šest zračnih luka te kako nedostaje Zračna luka Osijek. Razlog je što u istoj nije evidentiran kargo prijevoz, a isto bi se moglo reći i za Zračnu luku Rijeka koja bilježi promet tereta samo u 2013. godini i to u iznosu od

jedne tone te za Zračnu luku Pula u kojoj od 2015. godine više nije bio zastupljen promet tereta. Kao što je i u putničkom, tako i u teretnom prometu odmah iza Zagreba po prevezenoj količini tereta se nalaze Split i Dubrovnik iako su njihove vrijednosti izuzetno niske i neusporedive sa Zagrebom.

Za razliku od MZLZ koju kroz promatrani period karakterizira oscilacija teretnog prometa te nagli rast u 2017. godini, zračne luke Split i Dubrovnik bilježe konstantan pad. U razdoblju iza 2013. godine promet tereta u MZLZ počeo je blago rasti nakon trogodišnjeg pada. Kao što je već prethodno navedeno kako je promet tereta određen potencijalom Zagreba tako je njegov znatan rast od 24% (9.487t) u 2017. godini zasigurno utjecao na rast ukupnog kargo prometa u Hrvatskoj.

Količine tereta koje se prevoze zračnim prijevozom gotovo su zanemarive u odnosu na ostale prometne grane u Hrvatskoj. Da bi došlo do razvoja zračnog kargo prijevoza *„nužno je trajno modernizirati i osposobljavati zračne luke i ukupnu infrastrukturu koja je potrebna za uspješan robni promet" (Galić, 2012: 76)*. Potrebno je izgraditi *„moderne skladišne prostore, dovoljno velike stajanke, moderne uredske prostore, dobru cestovnu i željezničku povezanost sa zračnim lukama, spojevima na autoceste, parkiralište za kamione i kombije, kvalitetan energo-sustav i integralni informacijski sustav s dobro obučenim i osposobljenim stručnjacima" (Galić, 2012: 77)*. Kada se navedeni uvjeti ispune ubrzat će se cjelokupni proces prijema i otpreme pošiljaka, privući će se logističke i špediterske kompanije te će tako kargo zračni promet postati učinkovitiji.

3.4. Zračni prijevoznici u Hrvatskoj

U posljednjih nekoliko godina zračni promet postao je značajan oblik prijevoza putnika. Bez obzira što je vrlo osjetljiv na energetske i ekonomske krize i teroristička djelovanja i dalje bilježi stalni rast kako na svjetskom tako i na hrvatskom tržištu. Na hrvatskom tržištu zabilježen je veliki porast zračnog prometa u 2017. godini te se isto može pripisati otvorenju novog putničkog terminala kojim je omogućen dolazak velikim svjetskim avioprijevoznicima kao što su „Emirates", „Air Canada Rouge", „Korean Air" i drugi. Međutim, još od prijašnjih godina na hrvatskom tržištu su bili prisutni inozemni tradicionalni zračni prijevoznici kao što su „Aeroflot", „Air France", „KLM", „Lufthansa", „Qatar Airways", „British Airways", „Austrian Airlines" i brojni drugi. Stoga je u nastavku prikazana tablica sa svim konvencionalnim zrakoplovnim kompanijama koje su prisutne na hrvatskom tržištu.

Tablica 4. Popis inozemnih konvencionalnih zrakoplovnih kompanija koji obavljaju redovne letove na hrvatskom tržištu

Naziv zrakoplovne kompanije	**Matična zemlja**	**Početak djelovanja u Hrvatskoj (godina)**	**Prijevoz putnika (1), tereta (2), oboje (3)**
Aeroflot	Rusija	1972.	3
Aegean Airlines	Grčka	2016.	1
AIR CANADA rouge	Kanada	2018.	1
Air France	Francuska	1975.	3
Air Serbia	Srbija	2014. (nakon prekida od 23 godine)	1
Austrian Airlines	Austrija	1970-ih	3
British Airways	Velika Britanija	2012. (nakon prekida od 10 godina)	3
Brussels Airlines	Belgija	2015.	1
Czech Airlines	Češka	2016. (nakon prekida od 4 godine)	1
EL AL Israel Airlines	Izrael	2011.	1
Emirates	UAE	2017.	3
Iberia	Španjolska	2009.	1
KLM	Nizozemska	2014. (nakon prekida od 22 godine)	3
Korean Air	Južna Koreja	2018.	1
LOT Polish Airlines	Poljska	2016.	1
Lufthansa	Njemačka	1967.	3
Qatar Airways	Katar	2012.	3
Swiss International Air Lines	Švicarska	2015.	3
Turkish Airlines	Turska	1996.	3

Izvor: samostalna izrada autorice prema podacima službenih stranica zrakoplovnih kompanija

Konvencionalni zračni prijevoznici na hrvatskom tržištu posluju preko 30 godina, bez ikakvih prekida u povezivanju relacija, a to su ruski „Aeroflot“, njemačka „Lufthansa“, francuski „Air France“, turski „Turkish Airlines“ i austrijski „Austrian Airlines“ (vidi Tablica 4). Razdoblje između 2015. i 2018. godine obilježeno je početkom poslovanja velike većine ostalih zrakoplovnih prijevoznika na hrvatskom tržištu. Također, postoje i oni konvencionalni zračni prijevoznici koji obavljaju letove samo tijekom ljetne sezone ovisno o turističkoj potražnji, a za primjer se mogu uzeti „Finnair“, „Scandinavian Airlines“, „Norwegian“ te „American

Airlines“. „American Airlines“ je na hrvatskom tržištu počeo poslovati od 2019. godine kroz direktnu liniju iz Philadelphije (Amerika), a koja se planira uvesti tijekom cijele godine kao redovna zračna linija. Pored toga, Hrvatska također ima svojeg konvencionalnog zračnog prijevoznika, „Croatia Airlines“, koji je jedini nacionalni avioprijevoznik registriran za redovni promet, a za charter i teretni prijevoz te iznajmljivanje zrakoplova registrirana je hrvatska zrakoplovna tvrtka „Trade Air“.

„Posebno mjesto u obavljanju zračnog prometa zauzimaju i niskotarifni zrakoplovni prijevoznici.“ (Krajnović, Nekić i Bolfek, 2014: 36). Zastupljenost niskotarifnih i čarter aviokompanija u hrvatskim zračnim lukama ovisi o potražnji, odnosno temelji se na sezonskim oscilacijama. Za primjer se može uzeti Zračna luka Rijeka koja tijekom zimske sezone ostvaruje promet samo četvrtkom i nedjeljom na linijama za München i Düesseldorf, a tijekom ljetnih mjeseci ima znatno veći promet. Kako bi manje zračne luke (Pula, Rijeka, Zadar, Osijek) u Hrvatskoj opstale *„primorane su spuštanjem cijena privlačiti nove prijevoznike prvenstveno niskotarifne“ (Štimac, Vidović i Sorić, 2009: 7)*. Među poznatijim niskotarifnim zračnim prijevoznicima koji slijeću na hrvatske zračne luke su: „Ryanair“, „EasyJet“, „Eurowings“, „Volotea“, „Transavia“, „Wizz Air“, „Vueling Airlines“, „AirBaltic“, „Aer Lingus“, „Jet2.com“ i drugi.

Također, tijekom ljetne sezone velika je zastupljenost i čarter letova, a neki od čarter avioprijevoznika koji djeluju na hrvatskom zračnom tržištu su: „TUI Airways“, „TUIfly Nordic“, „Silver Air“, „Germania“, „Condor“, „Jet Time“, „Enter Air“, „Windrose Airlines“ i brojni drugi.

3.5. Strategija daljnjeg razvoja zračnog prometa

Otkako je Hrvatska postala članicom Europske unije 1. srpnja 2013. godine, pred istu su bili postavljeni novi izazovi te joj je otvoren *„pristup europskim strukturnim fondovima čija su sredstva namijenjena za izgradnju velikih infrastrukturnih projekata“ (Peović, Vince i Štimac, 2012: 41)*. Kako bi se sredstva iz strukturnih fondova mogla što brže povući, na zemlji članici je da donese ključne dokumente koji će joj to omogućiti. Hrvatska je napravila strategije iz različitih područja hrvatskog gospodarstva kako bi prikazala trenutno stanje, koji su joj ciljevi te koje se mjere planiraju poduzeti da bi se zadani ciljevi postignuli. Neke od strategija su *„Strategija obrazovanja, znanosti i tehnologije“*, *„Strategija razvoja turizma Republike Hrvatske do 2020. godine“*, a strategija daljnjeg razvoja zračnog prometa opisana je u

„Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.)“. Na samom početku navedene Strategije, za svako područje prometa postavljene su hipoteze te je za zračni promet postavljeno sljedećih šest hipoteza *(Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017)* :

1. Zračne luke na Jadranu, a osobito one smještene na južnim dijelovima hrvatskoga Jadrana, predstavljaju glavne pristupne točke turističkog sektora.
2. Jedna od glavnih funkcija Zračne luke Dubrovnik je omogućiti inozemnim i domaćim putnicima pristup Južnoj Dalmaciji.
3. Zračna luka 'Franjo Tuđman' ima jednu od glavnih uloga u smislu dostupnosti funkcionalne regije Središnje Hrvatske iz glavnih europskih centara.
4. Pristupačnost zračnim lukama u Republici Hrvatskoj osobito je problematična tijekom turističke sezone. Zračne luke nisu na odgovarajući način uključene u regionalni prometni sustav.
5. Sigurnosni standardi u mnogim hrvatskim zračnim lukama odgovaraju zahtjevima Europske unije.
6. Neke hrvatske zračne luke nisu se pripremile za ulazak u šengenski prostor.

Navedenim hipotezama identificirane su prilike i problemi koji se tiču zračnog prometa te za koje je dalje potrebno postaviti ciljeve kako bi se prilike mogle iskoristiti, a problemi riješiti. Shodno tome, ciljevi u ovoj Strategiji podijeljeni su na opće i specifične. *„Kao rezultat politika i strategija Europske unije i Republike Hrvatske, utvrđen je popis općih ciljeva“ (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017: 195)* dok su specifični ciljevi napravljeni prema analizi hrvatskog prometnog sustava koji vrijede za sve sektore te su još dodatno razrađeni po svakom pojedinom sektoru.

Na zračni promet odnose se svi opći ciljevi, specifični ciljevi koji vrijede za sve prometne sektore te specifični ciljevi koji su točno određeni za područje zračnog prometa (vidi Tablica 5). Kako bi se ostvario daljnji razvoj zračnog prometa, potrebno se najviše usmjeriti na njegove specifične ciljeve, a potom ostvarivanjem istih ostvariti i ostale zadane ciljeve kako bi se ostvarila održivost i učinkovitost cjelokupnog prometnog sustava.

Tablica 5. Popis ciljeva u zračnom prometu

Opći ciljevi		1	Promijeniti raspodjelu prometa putnika u prilog javnog prijevoza (JP) te oblicima prijevoza s nultom emisijom štetnih plinova. To uključuje JP u aglomeracijama i lokalnom regionalnom kontekstu (tramvaje, lokalne autobusne linije itd.), prijevoz željeznicom, javni prijevoz u pomorskom prometu i prometu na unutarnjim plovnim putovima (brodovima), autobusni prijevoz na regionalnim i daljinskim linijama, kao i pješake i bicikliste.
		2	Promijeniti raspodjelu prometa tereta u prilog željezničkog i pomorskog prometa te prometa unutarnjim plovnim putovima.
		3	Razviti prometni sustav (upravljanje, organiziranje i razvoj infrastrukture i održavanja) prema načelu ekonomske održivosti.
		4	Smanjiti utjecaj prometnog sustava na klimatske promjene.
		5	Smanjiti utjecaj prometnog sustava na okoliš (okolišna održivost).
		6	Povećati sigurnosti prometnog sustava.
		7	Povećati interoperabilnosti prometnog sustava (JP, željeznički, cestovni, pomorski i zračni promet te promet unutarnjim plovnim putovima).
		8	Poboljšati integraciju prometnih modova u Hrvatskoj (upravljanje, ITS, VTMIS, P&R itd.).
		9	Dalje razvijati hrvatski dio TEN-T mreže (osnovne i sveobuhvatne).
Specifični ciljevi	Kroz sektore	1	Kvalitetnije usuglasiti upravljanje prometom sa susjednim zemljama (BiH – Luka Ploče, cestovne i željezničke veze s BiH, Slovenijom, Srbijom, Italijom, Crnom Gorom i Mađarskom).
		2	U pojedinim dijelovima Hrvatske upotpuniti, gdje je primjenjivo, razvoj turističkog sektora kao glavnog gospodarskog čimbenika adekvatnim razvojem prometa, osobito u prilog JP-a i zelene mobilnosti.
		3	Poboljšati dostupnost udaljenih dijelova Hrvatske (npr. otoka, Južne Dalmacije...).
		4	Razviti potencijal glavnih logističkih središta (Luke Rijeka, luke Split, luke Ploče, luke Vukovar, luke Osijek, luke Slavonski Brod, čvora Zagreb).
		5	Pojačati položaj Hrvatske kao logističkog čvorišta šire regije, uz osobit naglasak na Zagreb.
		6	Poboljšati integraciju prometnog sektora u društveno-ekonomska kretanja u regiji (koncept funkcionalnih regija, FR).
		7	Riješiti specifičnu situaciju u Hrvatskoj koja proizlazi iz sezonalnosti prometa.
	Zračni promet	1	Podržati razvoj Zračne luke „Franjo Tuđman“ s ciljem očuvanja dostupnosti glavnog grada Hrvatske iz inozemstva.
		2	Unaprijediti poslovanje i pouzdanost rada Zračne luke Dubrovnik radi očuvanja dostupnosti Južnoj Dalmaciji.
		3	Poboljšati dostupnost zračnih luka, osobito javnim prijevozom.
		4	Poboljšati standard sigurnosti u zračnim lukama i zračnom prometu.
		5	Uskladiti sa zahtjevima za ulazak u šengenski prostor gdje je primjenjivo.

Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.)*. Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, str. 240.

Specifični ciljevi za zračni promet ponajviše su usmjereni na razvoj Zračne luke „Franjo Tuđman“ i Zračne luke Dubrovnik, na poboljšanje infrastrukture oko hrvatskih zračnih luka, na poboljšanje sigurnosti u zračnim lukama i zračnom prometu te na pripremanje zračnih luka za ulazak u Schengen[1]. Za ostvarenje prethodno prikazanih ciljeva iz tablice 5 utvrđene su mjere koje predlažu što potrebno napraviti (vidi Tablica 6).

Tablica 6 prikazuje postoji li veza između postavljenih ciljeva i mjera. Zelenom bojom označena su polja koja predstavljaju postojanje jasne veza između cilja i mjere, žutom su označena polja koja predstavljaju kako može postojati veza između cilja i mjere, ali je

[1] Schengenski prostor je područje slobodnog kretanja, unutar Europske unije, gdje su ukinute kontrole granica za putnike, osim u izvanrednim okolnostima.

potrebna dodatna analiza kako bi se utvrdila povezanost, a neoznačena polja prikazuju da veza ne postoji.

Tablica 6. Prikaz veza ciljeva i mjera u zračnom prometu

Kod	Mjera	Opći ciljevi									Specifični ciljevi										
											Kroz sektore							Zračni promet				
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	5
ZRAČNI PROMET																						
Zračne luke																						
A.1	Razvoj Zračne luke Dubrovnik (TEN-T sveobuhvatna mreža)			■		■	■	■	■	■		■	■				■		■	■	■	■
A.2	Razvoj Zračne luke Pula (TEN-T sveobuhvatna mreža)			■		■	■	■	■	■		■					■			■	■	■
A.3	Razvoj Zračne luke Brač			■		■	■	■	■			■	■				■			■	■	
A.4	Razvoj Zračne luke Mali Lošinj			■		■	■	■	■			■	■				■			■		
A.5	Razvoj Zračne luke Osijek (TEN-T sveobuhvatna mreža)			■		■	■	■	■	■							■			■		■
A.6	Razvoj Zračne luke Rijeka (TEN-T sveobuhvatna mreža)			■		■	■	■	■	■		■					■			■	■	■
A.7	Razvoj Zračne luke Split (TEN-T sveobuhvatna mreža)			■		■	■	■	■	■		■					■			■		■
A.8	Razvoj Zračne luke Zadar (TEN-T sveobuhvatna mreža)			■		■	■	■	■	■		■					■			■		■
A.9	Razvoj zračne luke „Franjo Tuđman“ (TEN-T osnovna mreža)			■		■	■	■	■	■		■					■	■		■		■
A.11	Sigurnost zračnih luka						■														■	
A.13	Zatvaranje ili izmjena uloge/vlasništva regionalnih zračnih luka			■																■	■	■
Upravljanje/Organizacija																						
A.15	Unaprjeđenje suradnje s nadležnim regionalnim tijelima	■		■				■	■				■					■		■		
A.16	Restrukturiranje Croatia Airlinesa	■						■	■				■				■					
A.19	Suradnja sa zrakoplovnom industrijom				■	■	■	■										■	■		■	
A.20	Upravljanje zračnim prometom, Jedinstveno europsko nebo, SESAR						■														■	
A.21	Povećanje osviještenosti o zadovoljstvu kupaca	■	■						■								■			■		
A.24	Revizija/ažuriranje glavnih planova zračnih luka					■	■	■	■	■								■	■	■	■	■
A.25	Suradnja/sporazumi s drugim međunarodnim zračnim lukama			■	■	■	■	■	■	■										■	■	■

Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.).* Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, str. 240.

Može se uočiti kako se većina mjera u zračnom prometu odnosi na daljnji razvoj hrvatskih zračnih luka. To ne znači isključivo rekonstrukciju same zračne luke već to znači i smanjenje

uskih grla do kojih dolazi zbog ograničene i loše infrastrukture posebice tijekom ljetne sezone. Stoga, zahtjeva se proširenje postojećih infrastruktura u cilju održavanja i poboljšanja kvalitete usluge. Daljnji razvoj hrvatskih zračnih luka također uključuje i razvoj najviših standarda sigurnosti, provedbu mjera za zaštitu okoliša i poboljšanje energetske učinkovitosti.

Osim što su mjere usmjerene na zračne luke, usmjerene su i na upravljanje/organizaciju u zračnom prometu. Odnosno, ukazuju da je potrebna suradnja s lokalnim i regionalnim tijelima kako bi se poboljšala pristupačnost zračnih luka te da je potrebna suradnja cjelokupne organizacije sa zrakoplovnom industrijom kako bi se obnovila i unaprijedila postojeća zračna infrastruktura. Mjerama se predlaže i usmjerenost na redovno praćenje ključnih pokazatelja uspješnosti kako bi se podigla svijest o zadovoljstvu kupca. Također se traži da se ažuriraju glavni planovi zračnih luka s ciljem poboljšanja infrastrukture s obzirom da se promet povećava iz godine u godinu. Mjere upućuju i na potrebu suradnje s drugim međunarodnim zračnim lukama kako bi se osigurala bolja kontrola graničnih prijelaza te bolji sigurnosni standardi. Kako „Croatia Airlines“ ima sve veće probleme s poslovanjem i učinkovitošću, mjerama se predlaže da se hrvatska nacionalna zračna kompanija restrukturira i time joj se poveća konkurentska prednost. Prilikom ostvarenja navedenih mjera očekuje se da će se postići zadani ciljevi, a to posljedično znači poboljšanje i veća konkurentnost hrvatskog zračnog sustava.

4. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE UČINKOVITOSTI POSLOVANJA U ZRAČNOJ LUCI SPLIT I ZRAČNOJ LUCI DUBROVNIK

4.1. Pregled postojećih istraživanja

U domaćoj literaturi slabo je zastupljena tema vezana za istraživanje učinkovitosti poslovanja zračnih luka. U nastavku su navedena tri rada iz domaće literature od kojih su prva dva rada usmjerena na učinkovitost poslovanja svih zračnih luka u Hrvatskoj, a autori trećeg rada su fokus stavili na niskotarifne zračne prijevoznike i njihov učinak na poslovanje hrvatskih zračnih luka.

Bezić, Šegota i Vojvodić (2010) istraživali su efikasnost hrvatskih zračnih luka jer su izložene sve većoj konkurenciji zbog liberalizacije i deregulacije tržišta. U navedenom radu autori su koristili tehniku neparametarskoga linearnog programiranja, tzv. analizu omeđivanja podataka (eng. *Data evelopment analysis* – DEA), za procjenu učinkovitosti sedam hrvatskih zračnih luka u razdoblju između 2004. i 2008. godine. Autori su prilikom analize došli do zaključka kako je u 2008. godini Zračna luka Dubrovnik najučinkovitija od ostalih. Međutim, da bi izbjegli pogrešan zaključak, s obzirom da se radi samo o jednogodišnjoj analizi, isti su upotrijebili prozorsku analizu omeđivanja podataka (eng. *DEA window analysis*) za razdoblje između 2004. i 2008. godine. Na temelju rezultata provedene analize dokazali su kako se učinkovitost svih zračnih luka u zadanom razdoblju povećavala iz godine u godinu, a najbolji rezultati su bili ostvareni u razdoblju između 2006. i 2008. godine. Autori su naveli kako takvi rezultati učinkovitosti mogu biti povezani s pojavom niskotarifnih zračnih prijevoznika na tržištu, ali da to ne mora biti jedini razlog.

Rabar, Zenzerović i Šajrih (2017) su također istraživali efikasnost hrvatskih zračnih luka putem proširene DEA analize. Istraživanje su provodili za razdoblje između 2009. i 2014. godine, a u analizu su uključili četiri pokazatelja: troškove osoblja/ATU[2], ukupne izdatke bez troškova osoblja/ATU i ukupnu imovinu/ATU su primijenili kao ulazne varijable, dok su za izlaznu varijablu odabrali ukupne prihode/ATU. U promatranom razdoblju zračne luke Split, Zadar i Pula pokazale su se učinkovitima u sve četiri godine, a zračne luke Osijek i Zagreb u jednoj godini. Također, prilikom izračuna prosječne učinkovitosti u navedenom razdoblju, pokazalo se kako je Zračna luka Split najučinkovitija dok je Zračna luka Osijek najmanje

[2] Airport Throughput Unit - uvjetna jedinica koja valorizira ukupnu produktivnost zračne luke jer uzima u obzir učinak broja slijetanja, putnika, robe i pošte

učinkovita. Dodatno, kod četiri pokazatelja koji su bili uključeni u analizu, autori su došli do spoznaje kako je pokazatelj ukupna imovina/ATU najznačajniji izvor neučinkovitosti kod hrvatskih zračnih luka. Na temelju rezultata provedenog istraživanja autori su zaključili kako se u promatranom razdoblju učinkovitosti mijenjaju, a u zadnjoj promatranoj godini – 2014., učinkovitost hrvatskih zračnih luka pada.

Mandić, Teklić i Petrić (2017) istraživali su prisutnost i utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na učinkovitost poslovanja hrvatskih zračnih luka. Prilikom istraživanja koristili su se dostupnim sekundarnim podacima, ali i polustrukturiranim upitnikom kojeg su ispunjavale službene osobe iz hrvatskih zračnih luka u razdoblju između siječnja i svibnja u 2014. godini. Upitnik je bio fokusiran na mišljenje ispitanika o suradnji između niskotarifnih zračnih prijevoznika i zračnih luka te stava ispitanika o koristima i nedostacima koji proizlaze djelovanjem niskotarifnih prijevoznika. Obradom i analizom primarnih i sekundarnih podataka autori su zaključili kako prihodi od niskotarifnih zračnih prijevoznika čine značajan udio u ukupnim prihodima zračnih luka posebice u onim obalnim. Pojava niskotarifnih zračnih prijevoznika značajno je utjecala na poslovanje hrvatskih zračnih luka i to u pozitivnom smislu.

Za razliku od domaće, u inozemnoj literaturi nerijetko se mogu naći radovi u kojima se autori bave tematikom učinkovitosti poslovanja zračnih luka (Barros i Dieke, 2007; Suzuki, Nijkamp, Pels i Rietveld, 2014; Ülkü, 2015) koristeći se DEA analizom i njezinim proširenim verzijama koja se dosta često koristi u zračnoj industriji.

Chang, Yu i Chen (2013) napravili su procjenu učinkovitosti kineskih zračnih luka. Glavni cilj ovog rada bio je ispitati utječu li zemljopisne karakteristike i strategije usluga na učinkovitost poslovanja kineskih zračnih luka. Autori su u uzorak uzeli 41 kinesku zračnu luku te su istraživanje napravili za 2008. godinu. Osim što su se koristili DEA analizom, u obzir su uzeli i okoliš kao mogući faktor utjecaja na učinkovitost. Dobiveni rezultati istraživanja upućuju kako su veličina grada u kojem se zračna luka nalazi te sama veličina, karakteristike i geografski položaj zračne luke usko povezani s učinkovitošću poslovanja zračnih luka. One zračne luke koje su smještene u gradovima koji imaju više od dva milijuna stanovnika su učinkovitije od onih koji imaju manji broj stanovnika. Zračne luke koje mogu prihvatiti dvopalubne zrakoplove su učinkovitije od onih koje nemaju takve uvjete, a da je za poboljšanje učinkovitosti također bitno da na samoj zračnoj luci posluje što više zrakoplovnih

kompanija. S druge strane, autori su dokazali kako udaljenost između zračne luke i poslovnog središta grada nema veliki utjecaj na učinkovitost poslovanja zračne luke.

Prema prethodnim radovima jasno je vidljivo da su to istraživanja gdje su se autori fokusirali na točno određenu zemlju ili geografsku regiju. S druge strane, u nastavku su prikazana dva rada u kojima su autori istraživali učinkovitost zračnih luka izvan nacionalnih i regionalnih granica. Drugim riječima, napravili su istraživanje učinkovitost zračnih luka na globalnoj razini.

Lin i Hong (2006) u svojem radu koriste analizu omeđivanja podataka kako bi procijenili operativnu učinkovitost dvadeset glavnih svjetskih zračnih luka (deset iz Sjeverne Amerike, pet iz Europe, jedna iz Australije te četiri zračne luke iz Azije). Učinkovitost su ocjenjivali prema sljedećih pet faktora: vlasništvo nad zračnom lukom, veličina zračne luke, lokacija zračne luke, čvorišna povezanost zračne luke te stopa gospodarskog rasta zemlje. Nakon dobivenih rezultata putem DEA analize autori su zaključili kako su operativni učinci zračne luke usko povezani sa performansama zračne luke. Odnosno, ukoliko zračna luka predstavlja čvorišnu zračnu luku, ukoliko se nalazi u zemlji koja ostvaruje stopu gospodarskog rasta te ukoliko se zračna luka nalazi na dobroj lokaciji tada će zračna luka ostvarivati bolje operativne učinke. S obzirom na lokaciju, autori su došli do spoznaje da zračne luke u Sjevernoj Americi i Europi imaju veću operativnu učinkovitost od onih koje se nalaze u Aziji i Australiji. Međutim, rezultati analize su pokazali da oblik vlasništva nad zračnom lukom i veličina zračne luke nisu presudne za operativnu učinkovitost zračne luke.

S druge strane, Oum, Yan i Yu (2008) koristili su se drugačijom metodom analize od prethodno navedenih autora. Koristili su se tzv. stohastičkom analizom (eng. *SFA analysis*) te su fokus stavili na oblik vlasništva i njegov utjecaj na učinkovitost poslovanja glavnih svjetskih zračnih luka. Glavni zaključci do kojih su došli analizom su kako treba izbjegavati miješano vlasništvo nad zračnim lukama, države koje razmatraju privatizaciju zračnih luka većinski udio trebaju prenijeti u privatan sektor, zračne luke SAD-a kojima upravljaju lučke vlasti trebaju razmotriti prijenos vlasništva na neovisne zračne luke te kako je privatizacija zračnih luka neophodna u onim gradovima gdje postoji više zračnih luka jer bi se na taj način poboljšala njihova učinkovitost.

4.2. Metodologija istraživanja

U svrhu istraživanja učinkovitosti poslovanja dviju najvećih hrvatskih obalnih zračnih luka - Split i Dubrovnik, korišteni su sekundarni podaci koji obuhvaćaju znanstvene i stručne radove, stručne članke te relevantne internetske izvore kao što su baze stručnih i znanstvenih časopisa. Također se koristila i interna baza podataka Nacionalne sveučilišne knjižnice kao i Ekonomskog fakulteta u Zagrebu.

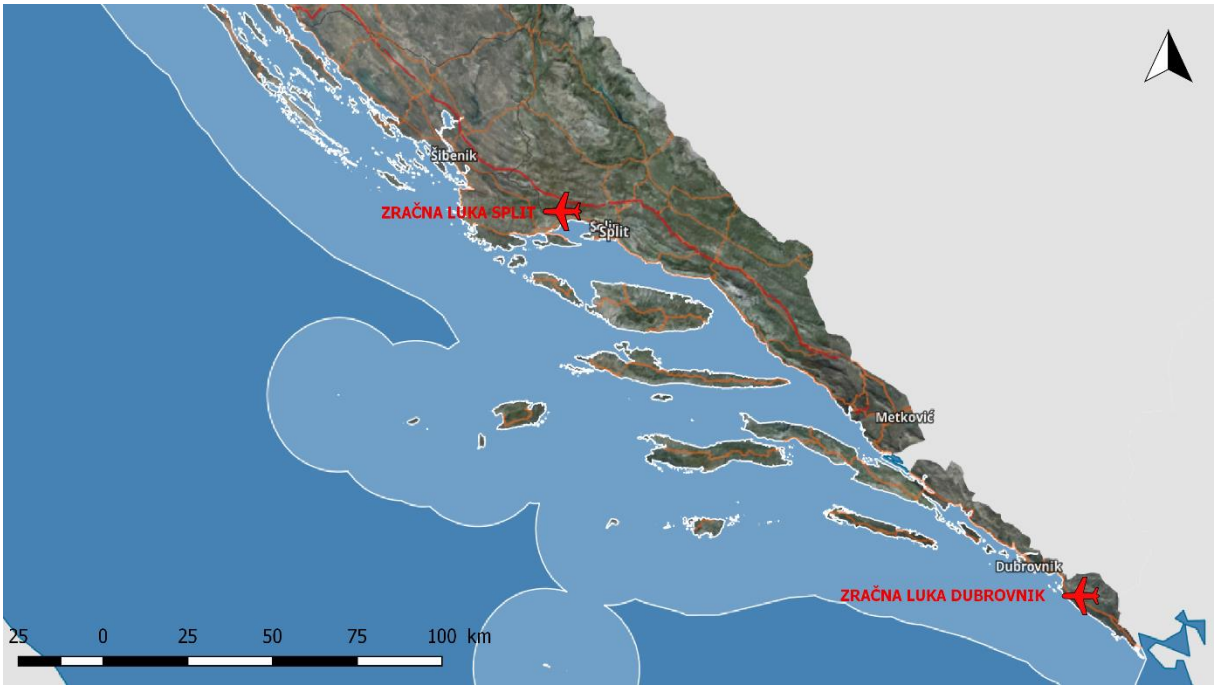
Dodatno, kako bi istraživanje bilo što relevantnije, napravljena je analiza financijskih izvještaja obiju zračnih luka u trogodišnjem razdoblju između 2016. i 2018. godine. Financijski izvještaji analiziranih zračnih luka mogu se pronaći na on-line Registru godišnjih financijskih izvještaja gdje su poduzeća dužna podnijeti svoje temeljne financijske izvještaje svake godine. Financijski izvještaji se također mogu pronaći na službenim stranicama zračnih luka, odnosno u njihovim službenim godišnjim izvještajima.

4.3. Rezultati istraživanja

Zračna luka Split jedna je od sedam zračnih luka u Hrvatskoj te prema opsegu prometa zauzima poziciju odmah nakon MZLZ. Otvorena je 25. studenog 1966. godine na području dalmatinske regije u mjestu Kaštel Štafilić koje je udaljeno 6 kilometara od Trogira i 20 kilometara od Splita (vidi Slika 4). Od velike je važnosti ne samo za domaće stanovništvo nego i za *„približavanje naših turističkih odredišta Europi i svijetu“ (Bogdan, 2017: 1041).*

S obzirom kako je svaka godina obilježena još većim prometom putnika pred Zračnom lukom Split predstoji zadatak nadogradnje i rekonstrukcije postojećeg putničkog terminala. *„Rekonstrukcijom i dogradnjom putničkog terminala u Zračnoj luci Split uskladit će se njegov kapacitet s očekivanom prometnom potražnjom, zadovoljiti visoka razina sigurnosti i kvalitete usluge te osigurati uvjeti za realizaciju standarda EU (šengenski kriteriji) za međunarodni granični prijelaz.“ (Radnić i sur., 2016: 908)*. Za proširenje je predviđeno da se odvija u četiri faze, a trenutno se odvija treća faza koja obuhvaća izgradnju novog putničkog terminala te rekonstrukciju postojeće putničke zgrade koja će biti povezana s novom zgradom putničkog terminala.

Slika 4. Kartografski prikaz Zračne luke Split i Zračne luke Dubrovnik



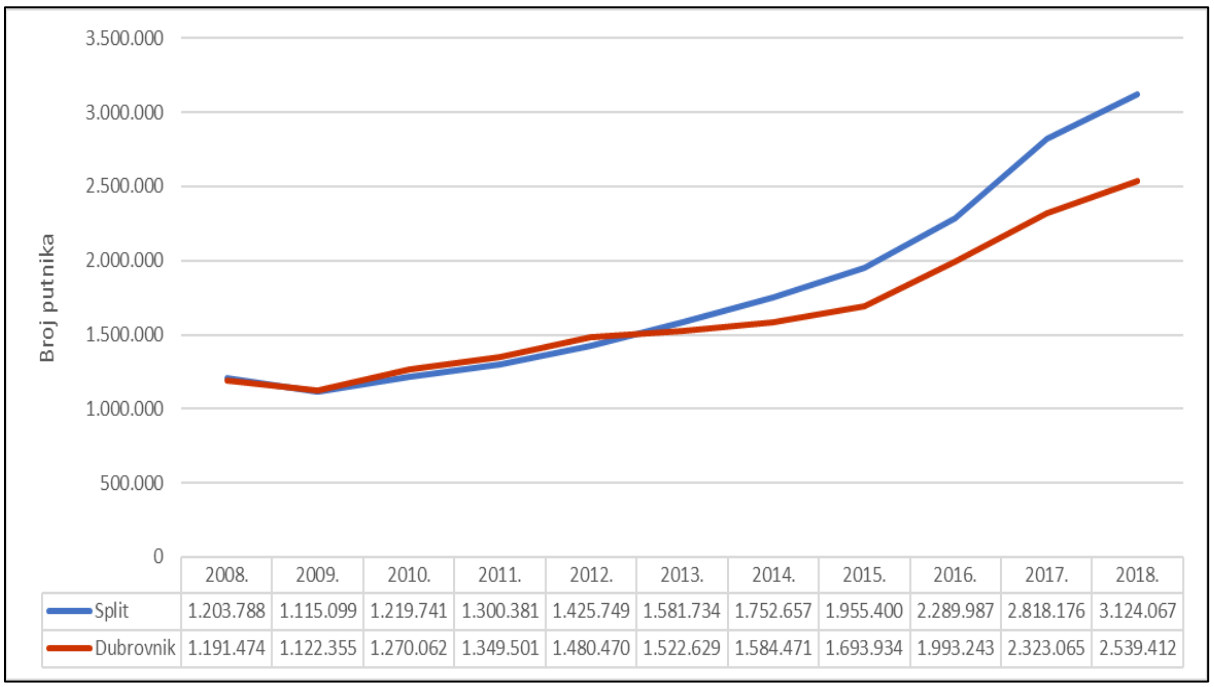
Izvor: samostalna izrada autorice

Zračna luka Dubrovnik po broju putnika se nalazi odmah iza Zračne luke Split. Prvotno je bila izgrađena 1936. godine u naselju Gruda, u Konavlima. Međutim, 1960. godine je došlo do njene relokacije u mjesto pored Čilipa zbog ratnih razaranja tijekom Drugog svjetskog rata gdje je ujedno i danas smještena (vidi Slika 4). Za promet je otvorena 1962. godine.

Kako je postojeće stanje cestovne infrastrukture do Dubrovnika loše kvalitete, a dubrovačko područje je izrazito atraktivna turistička destinacija, potrebno je razviti *„odgovarajuću infrastrukturu, prijevozne kapacitete i organizirati prijevozne procese koji su usklađeni sa zahtjevima turističke potražnje“ (Bukvić, 2003: 127)*. Dubrovnik se stoga usmjerio na rekonstrukciju postojećeg stanja svoje zračne luke. 2011. godine napravljen je Projekt „Razvoj Zračne luke Dubrovnik“ koji se odvijao u dvije faze. Prva faza se odvila u 2015. godini, a glavni fokus iste bio je stavljen na rekonstrukciju uzletno-sletne staze i putničke zgrade terminala, a druga faza u 2017. godini kada je potpisan Ugovor o dodjeli bespovratnih sredstava za nastavak financiranja projekta *„Razvoj zračne luke Dubrovnik-Faza II“*. Druga faza je uključivala izgradnju novog terminala, nabavu aviomostova, rekonstrukciju postojećeg terminala te građenje infrastrukture i suprastrukture zračne luke. Cijeli navedeni Projekt se planira završiti krajem 2019. godine.

Kako su zračne luke Split i Dubrovnik vodeće obalne zračne luke u Hrvatskoj potrebno ih je usporediti i napraviti njihovu analizu učinkovitosti poslovanja kako bi se vidjelo koliko su bila isplativa nedavna ulaganja u rekonstrukciju i dogradnju te kako bi se mogli dati prijedlozi za daljnji razvoj.

Grafikon 7. Broj putnika u zračnim lukama Split i Dubrovnik, 2008.-2018.



	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Split	1.203.788	1.115.099	1.219.741	1.300.381	1.425.749	1.581.734	1.752.657	1.955.400	2.289.987	2.818.176	3.124.067
Dubrovnik	1.191.474	1.122.355	1.270.062	1.349.501	1.480.470	1.522.629	1.584.471	1.693.934	1.993.243	2.323.065	2.539.412

Izvor: samostalna izrada autorice prema statističkim podacima sa službenih stranica zračnih luka

Na grafikonu 7 je prikazan broj putnika u zračnim lukama Split i Dubrovnik u razdoblju od jedanaest godina. 2008. godina uzeta je kao početna zbog toga što je obilježena globalnom i gospodarskom krizom, a kako bi se uočilo kako su zračne luke poslovale s obzirom na takvu gospodarsku situaciju. Nedvojbeno je kako se gospodarska kriza odrazila i na zračni promet te je razdoblje između 2008. i 2009. godine obilježeno padom putničkog prometa. Međutim već iduće godine (2010. godina) putnički promet je nadmašio početnu brojku iz 2008. godine gdje je Zračna luka Split (dalje: SPU) imala za 1,33%, a Zračna luka Dubrovnik (dalje: DBV) za 6,6% veći promet u odnosu na 2008. godinu. U razdoblju između 2009. i 2012. godine DBV imala je konkurentsku prednost nad SPU, ali od 2013. godine SPU je počela bilježiti znatno veći rast te je preuzela vodstvo kojeg je zadržala sve do danas. Najveće odstupanje u prometu putnika između navedenih zračnih luka bilo je u 2018. godini kada je kroz SPU prošlo 3.124.067 putnika, a kroz DBV 2.539.412 putnika, odnosno 584.655 putnika manje. Relativno gledajući DBV je navedene godine imala manji promet putnika od SPU za 18,71%.

U odnosu na kriznu 2008. godinu, u 2018. godini u DBV promet putnika se udvostručio, a u SPU se gotovo pa utrostručio. Može se zaključiti da u desetogodišnjem razdoblju, od 2009. do 2018. godine, postoji pozitivan trend rasta prometa putnika u obje zračne luke.

Tablica 7. Broj putnika u zračnim lukama Split i Dubrovnik, 2014.-2018.

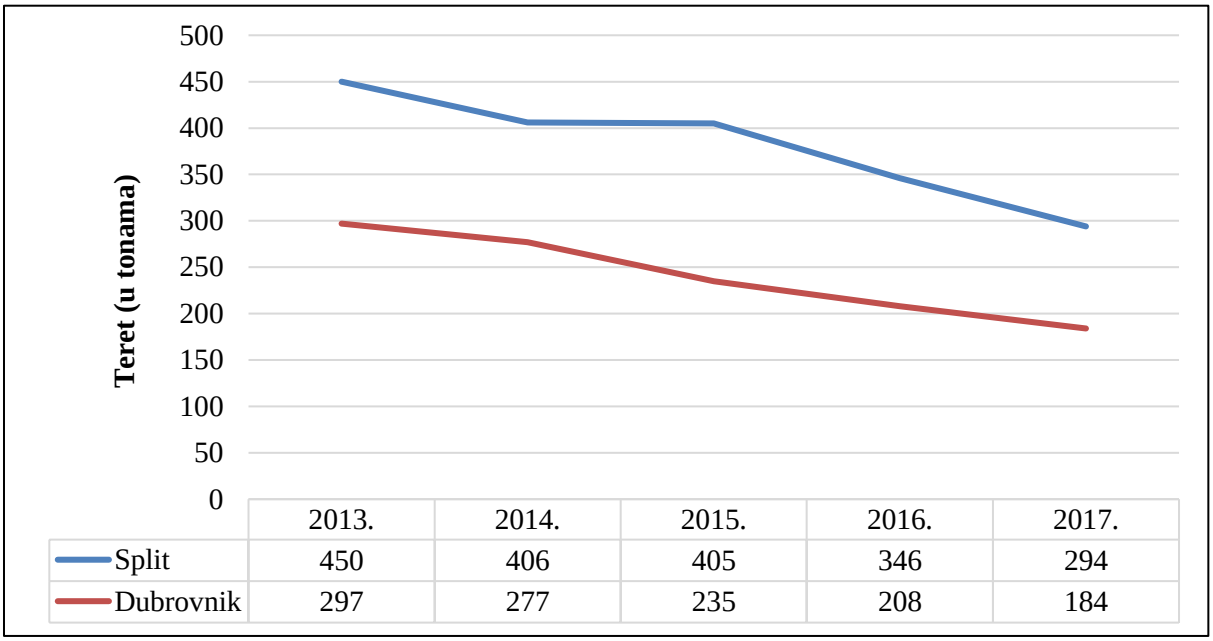
Godina	Zračna luka Split	Trend	Zračna luka Dubrovnik	Trend
2014.	1.752.657	0%	1.584.471	0%
2015.	1.955.300	11,56%	1.693.934	6,91%
2016.	2.289.987	17,12%	1.993.243	17,67%
2017.	2.818.176	23,07%	2.323.065	16,55%
2018.	3.124.067	10,85%	2.539.412	9,31%

Izvor: samostalna izrada autorice prema statističkim podacima sa službenih stranica zračnih luka

Iz petogodišnje analize prometa putnika (vidi Tablica 7) vidljivo je da je SPU 2017. godine ostvarila porast putnika za čak 23,07% bez obzira što je iste te godine započela rekonstrukcija i dogradnja putničkog terminala koja je predstavljala moguću prijetnju za nesmetano odvijanje zračnog prometa. S druge strane, DBV svoj najveći rast putnika ostvarila je godinu dana prije, 2016. godine, kada je iznosio preko 17%. Razlog tome je što je Dubrovnik prepoznat kao sve atraktivnija turistička destinacija zbog svoje bogate povijesti i kulturnih znamenitosti, a od 2016. godine to je još više naglašenije jer se navedene godine snimala svjetska popularna serija *„Games of Thrones“* i film *„Star Wars“* (8. epizoda).

Osim što SPU ima vodstvo u prometu putnika također ga ostvaruje i u teretnom prometu. Međutim, ono što predstavlja bitnu razliku naspram prometa putnika je to da u prometu tereta obje zračne luke bilježe konstantan pad (vidi Grafikon 8). Mogući razlozi, koji su već prethodno navedeni u radu, su da Hrvatska nije na vrijeme odgovorila na gospodarsku krizu koja se potom odužila jer nisu bile poduzete odgovarajuće mjere kako bi ju se spriječilo te da su otpremnici i logističke kompanije kargo prometa preusmjerili na svoje zračne luke kao što su Beč i Graz. Dodatno, s obzirom na visoku cijenu prijevoza tereta zračnim putem može se pretpostaviti kako je u promatranom periodu promet tereta preusmjeren na druge, jeftinije oblike prijevoza kao što su na primjer cestovni i željeznički prijevoz.

Grafikon 8. Teretni promet u zračnim lukama Split i Dubrovnik, 2013.-2017.

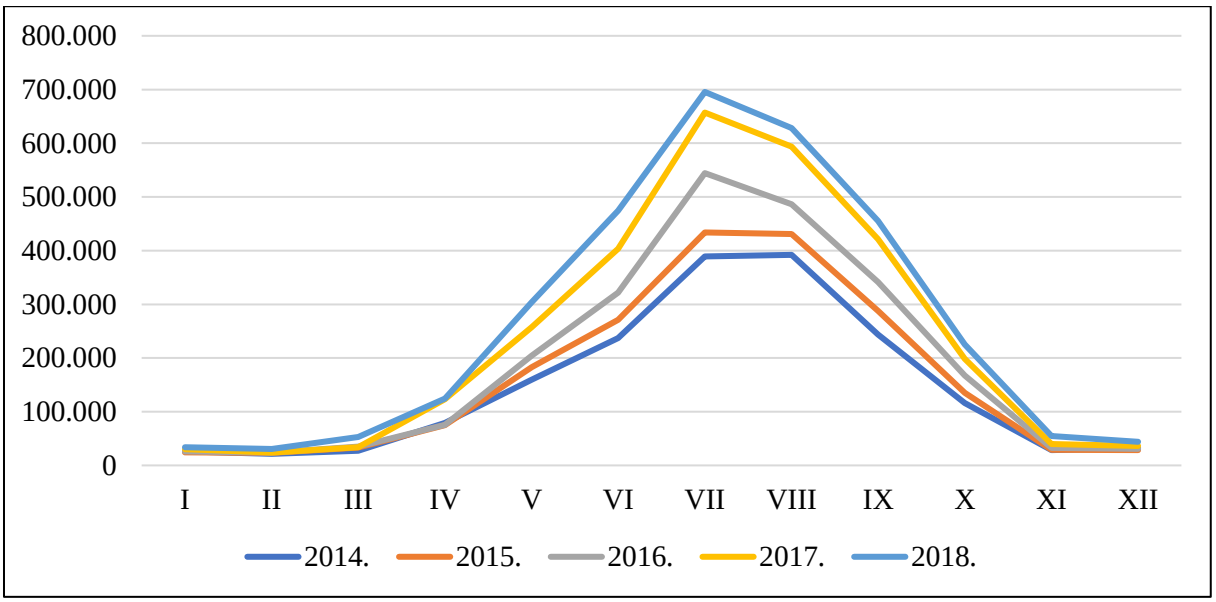


	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Split	450	406	405	346	294
Dubrovnik	297	277	235	208	184

Izvor: izrada autorice prema Državni zavod za statistiku (2018). *Transport i komunikacije: Rad zračnih luka*. Zagreb: Državni zavod za statistiku.

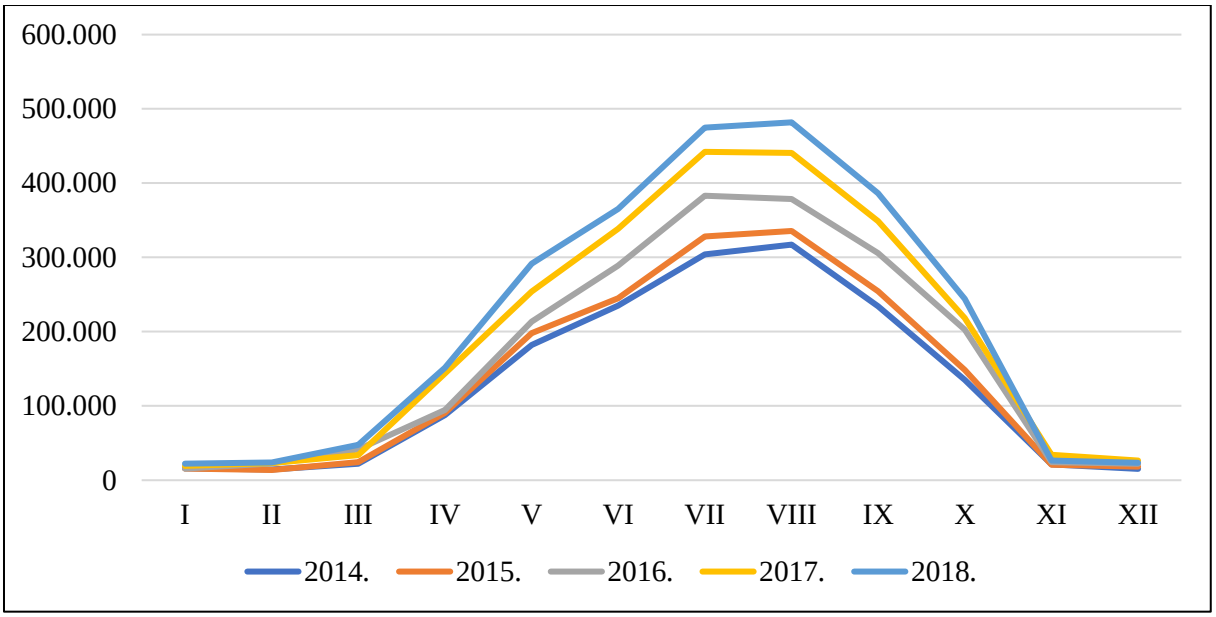
Na sljedećim grafikonima 9 i 10, napravljena je detaljna analiza mjesečne distribucije putnika u razdoblju između 2014. i 2018. godine u objema zračnim lukama kako bi se moglo vidjeti u kojim mjesecima analizirane zračne luke ostvaruju najveći broj putnika.

Grafikon 9. Broj putnika po mjesecima u Zračnoj luci Split, 2014.-2018.



Izvor: izrada autorice prema godišnjim izvješćima Zračne luke Split

Grafikon 10. Broj putnika po mjesecima u Zračnoj luci Dubrovnik, 2014.-2018.



Izvor: izrada autorice prema godišnjim izvješćima Zračne luke Dubrovnik

Uočljivo je kako obje zračne luke iz godine u godinu realiziraju sve veći promet putnika u razdobljima više (ožujak-svibanj, rujan-listopad) i visoke sezone (lipanj-kolovoz) dok u razdobljima između siječnja i ožujka te studenog i prosinca nema značajnijeg pomaka. Drugim riječima, potražnja za zračnim prijevozom u navedenim zračnim lukama se znatno povećava u razdoblju od svibnja do rujna iz čega se može zaključiti kako rast zračnog prijevoza ima usku korelaciju s turizmom. Nastavno na navedeno, SPU i DBV u sezonskim mjesecima bilježe i do dvadeset puta veći promet nego u mjesecima izvan sezone što posljedično menadžmentu otežava organizaciju poslovnih procesa kao što su na primjer organizacija radne snage i raspoloživost materijalnih resursa.

Zračna luka Split slovi kao zračna luka u čijem prometu najviše dominiraju niskotarifni zračni prijevoznici. U odnosu na 2017. godinu, u 2018. godini niskotarifni zračni prijevoznici su ostvarili rast od 1,5 p.b. te se u tablici 8 može vidjeti kako u obje promatrane godine zauzimaju više od polovice ukupnog prometa Zračne luke Split. Povećanjem njihovog prometa dolazi do smanjenja prometa linijskih prijevoznika (čine ih strani prijevoznici i Croatia Airlines) čiji promet u 2018. godini čini 47,5% ukupnog prometa. U odnosu na prethodnu godinu to je manje za samo 1 p.b.. Naizgled navedena smanjenja i povećanja se ne čine tako velikima, međutim, analizirajući period od deset godina može se reći kako je promet

niskotarifnih zračnih prijevoznika od 2009. godine kada je iznosio 23,6% ukupnog prometa, narastao za više od pola do 2018. godine.

Tablica 8. Struktura prometa putnika u Zračnoj luci Split po zračnim prijevoznicima za 2018. godinu

Zračna luka Split			**Zračna luka Dubrovnik**		
Prijevoznik	Struktura		**Prijevoznik**	Struktura	
	2018.	2017.		2018.	2017.
Niskotarifni prijevoznici	52,6%	51,1%	**Linijski prijevoznici**	52,73%	48,82%
Strani prijevoznici	31,6%	31,7%	**Niskotarifni prijevoznici**	41,14%	44,03%
Croatia Airlines	15,6%	16,9%	**Čarter prijevoznici**	5,38%	6,55%
Ostali dom. prijevoznici	0,2%	0,2%	**Ostalo (tranzit..)**	0,75%	0,60%
UKUPNO	100%	100%	**UKUPNO**	100%	100%

Izvor: obrada autorice prema godišnjim izvješćima zračnih luka Split i Dubrovnik

S druge strane, za razliku od drugih hrvatskih obalnih zračnih luka većinu prometa u DBV čine linijski prijevoznici sa udjelom od 52,73% u ukupnom prometu putnika. Navedeni udio linijskih prijevoznika se povećao za 3,91 p.b. u odnosu na 2017. godinu te se godinama ne smanjuje. Zračni prijevoznici koji su bili u tranzitu također bilježe povećanje, ali u manjem postotku, dok niskotarifni i čarter prijevoznici koji su u 2017. godini bili dominantni zračni prijevoznici u DBV, u 2018. godini bilježe pad prometa za 4,06 p.b..

Vodeći zračni prijevoznik u posljednje tri godine u SPU je britanski „Easy Jet“ (vidi Tablica 9). Odmah iza njega, na drugom mjestu, se nalazi hrvatski nacionalni avioprijevoznik „Croatia Airlines“, a treće mjesto zauzima njemački niskotarifni zračni prijevoznik „Eurowings“. Sedam od deset prikazanih zračnih prijevoznika u tablici 9 su niskotarifni zračni prijevoznici, a preostala tri („Croatia Airlines“, „SAS“ i „Lufthansa“) predstavljaju konvencionalne zračne prijevoznike. Svih deset prikazanih zračnih prijevoznika SPU iz tablice 8 čini 74% njezinog ukupnog prometa putnika. S druge strane, u DBV na prvom mjestu se nalazi „Croatia Airlines“ koja već duže vrijeme ima vodeću poziciju. Međutim zbog činjenice kako je današnje vrijeme tržište zračnog prometa obilježeno rastom niskotarifnih zračnih prijevoznika njezin udio u ukupnom prometu putnika pada. Na drugom mjestu se nalazi britanski „Easy Jet“, a na trećem irski „Norwegian Int.“ koji je također niskotarifni zračni prijevoznik. Osim „Croatia Airlines“, konvencionalni zračni prijevoznici u DBV su

„Lufthansa“, „British Airways“ te „Austrian Airlines“ koji zauzimaju sedmo, osmo i deveto mjesto na popisu vodećih zračnih prijevoznika. Na listi za DBV se također mogu uočiti i dva britanska čarter prijevoznika: „Jet2com“ i „TUI Airways“.

Zajedničko obilježje obe zračne luke je što je većina prometa ostvarena prema europskim destinacijama, a da se London i Pariz nalaze na prva dva mjesta najzastupljenijih inozemnih destinacija.

Tablica 9. Vodeći zračni prijevoznici u zračnim lukama Split i Dubrovnik

Redni broj	**Zračna luka Split**	**Zračna luka Dubrovnik**
1.	Easy Jet	Croatia Airlines
2.	Croatia Airlines	Easy Jet
3.	Eurowings	Norwegian Int.
4.	SAS	Jet2com
5.	Norwegian A S	Vueling
6.	Norwegian Int.	TUI Airways
7.	Vueling	Lufthansa
8.	Lufthansa	British Airways
9.	Jet2Com	Austrian Airlines
10.	Volotea	Eurowings

Izvor: obrada autorice prema godišnjim izvješćima zračnih luka Split i Dubrovnik

Kako bi analiza učinkovitosti obiju zračnih luka bila još relevantnija potrebno je napraviti analizu njihovih financijskih izvještaja. Odnosno potrebno je prikazati i interpretirati financijske pokazatelje koji mjere ocjenu sigurnosti i uspješnosti te na temelju toga napraviti konačnu usporedbu. U nastavku za analizu će se obraditi dvije skupine iz financijskih pokazatelja za ocjenu sigurnosti: pokazatelji likvidnosti i pokazatelji zaduženosti gdje će biti prikazani samo najbitniji pokazatelji za potrebe ovog rada te dvije skupine iz financijskih pokazatelja za ocjenu uspješnosti – pokazatelji ekonomičnosti i pokazatelji profitabilnosti.

Svako poduzeće teži očuvanju likvidnosti kako bi pravovremeno moglo podmiriti dospjele obveze. Stoga, *„pokazatelji likvidnosti mjere sposobnost poduzeća u kontekstu sposobnosti podmirenja dospjelih kratkoročnih obveza“ (Žager i sur., 2017: 45)*. U analizu su uzeta dva

najbitnija pokazatelja za potrebe ovog rada: koeficijent tekuće likvidnosti i koeficijent financijske stabilnosti (vidi Tablica 10).

Tablica 10. Pokazatelji likvidnosti zračnih luka Split i Dubrovnik, 2016.-2018.

Financijski pokazatelj	**Brojnik**	**Nazivnik**	**Zračna luka Split**			**Zračna luka Dubrovnik**		
			2018.	**2017.**	**2016.**	**2018.**	**2017.**	**2016.**
Koeficijent tekuće likvidnosti	Kratkotrajna imovina	Kratkoročne obveze	7,87	5,91	9,46	0,45	0,58	0,38
Koeficijent financijske stabilnosti	Dugotrajna imovina	Kapital i rezerve + dugoročne obveze	0,69	0,68	0,59	1,37	1,21	1,26

Izvor: samostalna obrada autorice prema financijskim izvještajima zračnih luka Split i Dubrovnik

Koeficijent tekuće likvidnosti u omjer stavlja kratkotrajnu imovinu s kratkoročnim obvezama te bi u pravilu trebao biti veći od dva. Navedeno podrazumijeva da ukoliko se poduzeće ne želi dovesti u situaciju da ne može na vrijeme podmiriti dospjele obveze mora održavati tekuću likvidnost na normalnoj razini. Odnosno, kako bi poduzeće održalo likvidnost mora imati minimalno dvostruko više imovine od kratkoročnih obveza. Stoga, promatraju li se vrijednosti u tablici 10 može se uočiti kako SPU održava svoju tekuću likvidnost na normalnoj razini. Posebno se ističe 2016. godina kada je imala daleko najviši koeficijent tekuće likvidnosti odnosno u navedenoj godini bila je sposobna 9,46 puta podmiriti sve svoje kratkoročne obveze ukupnom kratkotrajnom imovinom. S druge strane, u promatranom razdoblju DBV ima koeficijent tekuće likvidnosti manji od dva što znači da nije likvidna. Zračnoj luci Dubrovnik je likvidnost smanjena zbog naglog povećanja obveza za zajmove i obveza prema dobavljačima što je rezultat provedbe Projekta *„Razvoj Zračne luke Dubrovnik“*.

U tablici 10 se može primijetiti da što je koeficijent tekuće likvidnosti veći to je koeficijent financijske stabilnosti manji i obrnuto. Koeficijent financijske stabilnosti u omjer stavlja dugotrajnu imovinu i kapital i rezerve uvećane za dugoročne obveze. Poželjno je da bude manji od jedan jer *„poduzeće dio svoje kratkotrajne imovine mora financirati iz kvalitetnih dugoročnih izvora“ (Žager i sur., 2017: 48)*. što jedino u promatranom razdoblju zadovoljava

SPU. Kako je kod DBV koeficijent tekuće likvidnosti manji od dva tako je koeficijent financijske stabilnosti veći od jedan te to znači da DBV dio svoje dugotrajne imovine financira iz kratkoročnih, a ne iz dugoročnih izvora.

Tablica 11. Pokazatelji zaduženosti zračnih luka Split i Dubrovnik, 2016.-2018.

Financijski pokazatelj	**Brojnik**	**Nazivnik**	**Zračna luka Split**			**Zračna luka Dubrovnik**		
			2018.	**2017.**	**2016.**	**2018.**	**2017.**	**2016.**
Koeficijent zaduženosti	Ukupne obveze	Ukupna imovina	0,23	0,07	0,05	0,53	0,50	0,43
Koeficijent vlastitog financiranja	Kapital i rezerve	Ukupna imovina	0,77	0,93	0,95	0,47	0,50	0,57
Faktor zaduženosti	Ukupne obveze	Zadržana dobit +troškovi amortizacije	2,57	4,18	2,57	1,40	1,46	0,98

Izvor: samostalna obrada autorice prema financijskim izvještajima zračnih luka Split i Dubrovnik

U tablici 11 prikazani su pokazatelji statičke zaduženosti (koeficijent zaduženosti i koeficijent vlastitog financiranja) koji se formiraju na temelju podataka iz bilance te je prikazan i pokazatelj dinamičke zaduženosti - faktor zaduženosti.

Pokazatelji statičke zaduženosti su odraz strukture pasive te govore koliko je imovine financirano iz vlastitog, a koliko iz tuđeg kapitala. Zbroj oba koeficijenta mora biti jedan. Vrijednosti promatranih pokazatelja zaduženosti u tablici 11, kod obje zračne luke, upućuju na povećanje zaduženosti. Bez obzira na povećanu zaduženost obje zračne luke i dalje veći dio imovine financiraju iz vlastitih izvora osim u 2018. godini kada DBV veći dio imovine financira iz tuđeg kapitala.

Faktor zaduženosti nije isto što i koeficijent zaduženosti te što je manji to znači kako je manja zaduženost. Isti prikazuje koliko je potrebno godina da poduzeće iz zadržane dobiti uvećane za troškove amortizacije podmiri svoje ukupne obveze. Prema dobivenim vrijednostima u 2018. godini, SPU je potrebno više od dvije, a DBV više od godinu dana da iz zadržane dobiti uvećanoj za troškove amortizacije podmire svoje ukupne obveze. Drugim riječima, da tuđe

izvore financiranja zamjene sa vlastitim izvorima SPU je potrebno više od dvije, a DBV više od godinu dana.

Pokazatelji ekonomičnosti prikazuju omjer prihoda i rashoda odnosno pomoću njih se ocjenjuje koliko se ostvaruje prihoda po jednoj jedinici rashoda. *„Podrazumijeva se da je bolje da koeficijent ekonomičnosti bude što je moguće veći broj, a kao njegova granična vrijednost može se uzeti 1.“ (Žager i sur., 2017: 52).* Unutar skupine pokazatelja ekonomičnosti postoji pet pokazatelja: ekonomičnost ukupnog poslovanja, ekonomičnost poslovanja, ekonomičnost prodaje, ekonomičnost financiranja te ekonomičnost ostalih poslovnih aktivnosti. Za potrebe ovog rada koristit će se tri najvažnija pokazatelja, a to su: ekonomičnost ukupnog poslovanja, ekonomičnost poslovanja te ekonomičnost financiranja.

Tablica 12. Pokazatelji ekonomičnosti zračnih luka Split i Dubrovnik, 2016.-2018.

Financijski pokazatelj	**Brojnik**	**Nazivnik**	**Zračna luka Split**			**Zračna luka Dubrovnik**		
			2018.	**2017.**	**2016.**	**2018.**	**2017.**	**2016.**
Ekonomičnost ukupnog poslovanja	Ukupni prihodi	Ukupni rashodi	1,61	1,64	1,52	1,33	1,27	1,41
Ekonomičnost poslovanja	Poslovni prihodi	Poslovni rashodi	1,63	1,65	1,53	1,29	1,34	1,41
Ekonomičnost financiranja	Financijski prihodi	Financijski rashodi	0,49	1,19	1,21	0,83	0,84	1,26

Izvor: samostalna obrada autorice prema financijskim izvještajima zračnih luka Split i Dubrovnik

Promatrajući pokazatelje ekonomičnosti iz tablice 12 uočava se zadovoljavajuće stanje ekonomičnosti ukupnog poslovanja jer je zadovoljen osnovan uvjet kako koeficijent ekonomičnosti mora biti veći od jedan da bi se moglo reći da poduzeće posluje pozitivno. U 2018. godini kod SPU ukupni prihodi su 61% veći od ukupnih rashoda, a kod DBV u istoj godini su ukupni prihodi 33% veći od ukupnih rashoda. Odnosno, SPU u 2018. godini na jednu kunu rashoda ostvaruje 1,61 kunu prihoda dok DBV na jednu kunu rashoda ostvaruje 1,33 kune prihoda.

U DBV u promatranim godinama ekonomičnost poslovanja se smanjuje što znači da u ukupnoj strukturi poslovnih prihoda i rashoda, rashodi zauzimaju sve veći udio. Kod SPU je drugačija situacija gdje su, u odnosu na 2016. godinu, poslovni prihodi u 2017. godini veći od njima izravno vezanih rashoda, a u 2018. godini se smanjuju, ali su i dalje veći od poslovnih

rashoda. Uspoređujući ekonomičnost ukupnog poslovanja i ekonomičnost poslovanja vidljivo je kako je između njih neznatna razlika što znači da *„financijske aktivnosti imaju marginalni učinak na ukupni rezultat poslovanja poduzeća“ (Žager i sur., 2017: 295)* što je vidljivo u strukturnim računima dobiti i gubitka prikazanima u tablici 14 i tablici 15.

Dobra razina ekonomičnosti financiranja ostvarena je u 2017. i 2016. godini kod SPU te u 2016. godini kod DBV. S obzirom da je ekonomičnost financiranja u ostalim promatranim godinama manja od jedan, to upućuje na to da su zračnim lukama financijski rashodi veći od financijskih prihoda što proizlazi iz činjenice da su zadužene te da moraju plaćati visoke kamate. Naime, razlog niske razine ekonomičnosti financiranja DBV je taj što je u 2017. godini Društvo DBV investiralo 235 milijuna kuna od čega 217 milijuna kuna za potrebe Projekta *„Razvoj Zračne luke Dubrovnik“*, a u 2018. godini, također za istu svrhu, Društvo je investiralo 340 milijuna kuna. Za SPU se može navesti isti razlog jer je ona također započela sa rekonstrukcijom i dogradnjom svoje zračne luke u 2018. godini što je iziskivalo velike financijske troškove. Međutim, kao što je već prethodno istaknuto, zbog toga što je udio financijskih prihoda i rashoda u strukturi ukupnih prihoda i rashoda dosta mali, navedeni rezultati ne utječu bitno na ekonomičnost ukupnog poslovanja.

Pokazateljima profitabilnosti ocjenjuje se sposobnost poduzeća da stvara zarade i ostvaruje povrate (prinose) na uložena sredstva. S jedne strane se koriste *„s aspekta ocjene ostvarivanja poželjnih povrata za vlasnike vlastitih i tuđih izvora financiranja, a s druge strane koristan su alat za postavljanje i procjenjivanje odabrane strategije u kontekstu operacionalizacije poslovanja“ (Žager i sur., 2017: 54)*. Mogu se podijeliti u dvije skupine: pokazatelji koji dobit pokazuju kao postotak ukupnih prihoda (neto i bruto marža profita) i pokazatelji koji dobit izražavaju kao povrat povezan s iskorištenjem resursa (neto i bruto rentabilnost imovine te rentabilnost vlastitog kapitala) te će se svi koristiti za daljnju analizu.

Tablica 13. Pokazatelji profitabilnosti zračnih luka Split i Dubrovnik, 2016.-2018.

Financijski pokazatelj	**Brojnik**	**Nazivnik**	**Zračna luka Split**			**Zračna luka Dubrovnik**		
			2018.	**2017.**	**2016.**	**2018.**	**2017.**	**2016.**
Neto marža profita (%)	Neto dobit+rashodi od kamata	Ukupni prihodi	31,06	31,85	27,15	18,81	21,56	29,73
Bruto marža profita (%)	Dobit prije poreza+rashodi od kamata	Ukupni prihodi	38,05	39,01	34,16	22,55	25,28	30,06
Neto rentabilnost imovine (%)	Neto dobit+rashodi od kamata	Ukupna imovina	10,06	13,09	11,24	4,0	4,50	6,39
Bruto rentabilnost imovine (%)	Dobit prije poreza+rashodi od kamata	Ukupna imovina	12,33	16,04	14,14	4,79	5,41	6,46
Rentabilnost vlastitog kapitala (%)	Neto dobit	Kapital i rezerve	14,95	16,36	13,46	8,01	8,43	10,83

Izvor: samostalna obrada autorice prema financijskim izvještajima zračnih luka Split i Dubrovnik

Maržom profita se ocjenjuje *„koliko je poduzeće uspješno u zadržavanju ostvarenih ukupnih prihoda u obliku dobiti uvećane za rashode od kamata“ (Žager i sur., 2017: 52)*. Razlika između neto i bruto marže profita je u načinu obračuna, odnosno u obuhvatu poreza na dobit. Analizirajući trogodišnje razdoblje u obje zračne luke (vidi Tablica 13) trend kretanja je sasvim suprotan. U SPU nakon 2016. godine marža profita raste zbog posljedice povećanja ukupnih prihoda, a u 2018. godini dolazi do njezinog neznatnog smanjenja. S druge strane, neto marža profita DBV ima tendenciju pada zbog povećanja rashoda od kamata, odnosno zbog povećanja financijskih rashoda do kojih je došlo jer se u navedenom periodu odvijao Projekt *„Razvoj Zračne luke Dubrovnik*. U 2018. godini SPU u obliku neto dobiti uvećanoj za rashode kamata zadržava 31,06% ostvarenih prihoda, a DBV zadržava 18,81% ostvarenih prihoda.

Kada se analizira marža profita bitno je vidjeti putem strukturnog računa dobiti i gubitka je li marža rezultat ostvarene dobiti ili rashoda za kamate (u ovom slučaju će se gledati financijski rashodi koji predstavljaju zbroj rashoda od kamata i negativnih tečajnih razlika).

Tablica 14. Račun dobiti i gubitka Zračne luke Split

	2016.	2017.	2018.	%2016.	%2017.	%2018.
Poslovni prihodi	309.541.424	365.759.346	402.312.964	98,03%	98,61%	99,49%
Poslovni rashodi	202.937.509	222.112.200	246.564.178	64,27%	59,88%	60,97%
Financijski prihodi	6.208.933	5.156.085	2.068.660	1,97%	1,39%	0,51%
Financijski rashodi	5.130.259	4.319.989	4.202.365	1,62%	1,16%	1,04%
Ukupni prihodi	315.750.357	370.915.431	404.381.624	100%	100%	100%
Ukupni rashodi	208.067.768	226.432.189	250.766.543	65,90%	61,05%	62,01%
Dobit ili gubitak prije oporezivanja	107.682.589	144.483.242	153.615.081	34,10%	38,95%	37,99%
Porez na dobit	22.145.176	26.574.006	28.279.494	7,01%	7,16%	6,99%
Dobit ili gubitak razdoblja	85.537.413	117.909.236	125.335.587	27,10%	31,79%	30,99%

Izvor: samostalna obrada autorice prema financijskim izvještajima zračnih luka Split i Dubrovnik

Tablica 15. Račun dobiti i gubitka Zračne luke Dubrovnik

	2016.	2017.	2018.	%2016.	%2017.	%2018.
Poslovni prihodi	288.452.109	349.662.152	412.835.094	97,35%	97,97%	98,02%
Poslovni rashodi	204.076.296	260.502.302	320.883.098	68,88%	72,99%	76,19%
Financijski prihodi	7.843.248	7.232.153	8.346.695	2,65%	2,03%	1,98%
Financijski rashodi	6.231.750	8.575.567	10.111.695	2,10%	2,40%	2,40%
Ukupni prihodi	296.295.357	356.894.305	421.181.789	100%	100%	100%
Ukupni rashodi	210.308.046	269.077.869	330.994.793	70,98%	75,39%	78,59%
Dobit ili gubitak prije oporezivanja	85.987.311	87.816.436	90.186.996	29,02%	24,61%	21,41%
Porez na dobit	971.373	15.541.729	15.751.840	0,33%	4,35%	3,74%
Dobit ili gubitak razdoblja	85.015.938	72.274.707	74.435.156	28,70%	26,86%	17,67%

Izvor: samostalna obrada autorice prema financijskim izvještajima zračnih luka Split i Dubrovnik

U tablici 14 i tablici 15 su prikazani strukturni računi dobiti i gubitka obje zračnih luka. Iz tablice 14 može se primijetiti da neto dobit kod SPU u 2018. godini ima udio od 30,99%, a financijski rashodi imaju udio od samo 1,04% u ukupnim prihodima. Stoga se može zaključiti kako kod SPU najveći dio marže profita zarade vlasnici. Ista situacija se može primijetiti i kod strukturnog računa dobiti i gubitka DBV (vidi Tablica 15). Kod DBV neto dobit u ukupnim prihodima ima udio od 17,67%, a financijski rashodi imaju znatno manji udio, samo 2,40% što također znači da najveći dio marže profita zarade vlasnici DBV.

Također, važnu ulogu u ocjeni profitabilnosti imaju i preostala tri pokazatelja u tablici 13. Njihovom međusobnom usporedbom se ocjenjuje *„kvaliteta korištenja tuđih izvora financiranja i ocjena strukture izvora financiranja“ (Žager i sur., 2017: 54)*. Među njima najznačajniji je pokazatelj rentabilnost vlastitog kapitala koji se primjenjuje za *„ocjenu sposobnosti poduzeća da stvara povrate (prinos) za vlasnike vlastitog kapitala“ (Žager i sur., 2017: 53)*. U 2018. godini SPU je ostvarila 14,95% povrata za vlasnike vlastitog kapitala, dok je DBV ostvarila gotovo dvostruko manje povrata (8,01%) za svoje vlasnike, ali najvjerojatnije zbog toga što ima manji obujam prometa. Također, kod DBV se može primijetiti tendencija smanjenja rentabilnosti vlastitog kapitala što predstavlja smanjivanje povrata za vlasnike vlastitih izvora financiranja. Na smanjenje rentabilnosti vlastitog kapitala kod DBV utječe smanjenje dobiti te utjecaj imaju i troškovi korištenja tuđih izvora financiranja (rashodi od kamata) koji su se u navedenom razdoblju povećali, a do kojih je došlo zbog zaduživanja radi rekonstrukcije postojeće zračne luke.

Bitan je i pokazatelj rentabilnosti ukupne imovine kojim se ocjenjuje sposobnost poduzeća da ostvaruje povrate na temelju ukupno raspoloživih resursa odnosno da ostvaruje povrate za vlasnike vlastitog i tuđeg kapitala. U 2018. godini SPU ostvaruje povrat na ukupne izvore financiranja (na ukupnu imovinu) od 10,06%, a DBV na ukupnu imovinu ostvaruje znatno manji povrat od 4,0%. Navedeni povrati jesu manji u odnosu na prethodnu 2017. godinu međutim i dalje se može reći kako obje zračne luke posluju profitabilno.

S obzirom da je kod obje zračne luke rentabilnost vlastitog kapitala veća od rentabilnosti imovine omogućeno je djelovanje financijske poluge, odnosno zračnim lukama se isplatilo koristiti tuđe izvore financiranja. Zahvaljujući korištenju tuđih izvora financiranja vlasnici vlastitog kapitala su ostvarili veće povrate nego što bi ih ostvarili da su se financirali iz vlastitih sredstava.

4.4. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja

Na temelju obrade sekundarnih izvora podataka sa službenih stranica zračnih luka, sa službene stranice Državnog zavoda za statistiku te javne stranice Registra godišnjih financijskih izvještaja koja je služila kao glavni izvor za analizu financijskih izvještaja,

moguće je zaključiti kako Zračna luka Split posluje učinkovitije te da ima konkurentsku prednost nad Zračnom lukom Dubrovnik.

Ograničenja istraživanja su se očitovala u nemogućnosti usporedbe s dosadašnjim istraživanjima odnosno ne postoji niti jedan rad koji se bavio istraživanjem učinkovitosti poslovanja Zračne luke Split i Zračne luke Dubrovnik. U dosadašnjim istraživanjima obrađivana je slična tematika, ali na primjeru drugih svjetskih zračnih luka ili na primjeru svih zračnih luka u Hrvatskoj. Također još jedno od ograničenja je bilo neposjedovanje DEA Solver Pro softvera pomoću kojeg se radi analiza omeđivanja podataka (eng. *Data envelopment analysis* – DEA). Navedena analiza je u posljednjih par godina postala glavna tehnika za procjenu učinkovitost usporedivih entiteta te se koristi u području transporta, ali i u drugim područjima poput obrazovanja, zdravstva, bankarstva i graditeljstva.

Stoga je preporuka za buduća istraživanja da se isto provede putem analize omeđivanja podataka koja će zasigurno dati još točniju i pouzdaniju ocjenu učinkovitosti poslovanja.

5. ZAKLJUČAK

Zračni prijevoz je među najsloženijim prometnim granama koji dobiva sve više na važnosti jer omogućuje pristup dalekim svjetskim destinacijama na brz i učinkovit način. Liberalizacija tržišta zračnog prometa omogućila je da zračni promet iz godine u godinu ostvaruje sve veće stope rasta zbog nižih cijena putovanja i više razine usluga, a do kojih je došlo zbog povećane konkurentnosti između zračnih prijevoznika i njihove borbe za opstanak na tržištu.

Hrvatsko zračno tržište je pod velikim utjecajem hrvatskog gospodarskog okruženja u kojem, između ostalog, posebnu ulogu ima turizam. Rast hrvatskog turizma ima veliku korelaciju s porastom potražnje za zračnim prijevozom u Hrvatskoj. Više od 80% putničkog prometa u Hrvatskoj se odvija u njezinim trima glavnim i najvećim zračnim lukama: Međunarodnoj zračnoj luci „Franjo Tuđman“ koja je vodeća te koja ima zadovoljavajući promet tijekom cijele godine, Zračnoj luci Split i Zračnoj luci Dubrovnik. Zračne luke Split i Dubrovnik se mogu okarakterizirati kao turistički orijentirane jer je većina njihovog prometa sezonskog karaktera. S obzirom kako Hrvatska svake godine bilježi sve veći rast turista koji dolaze zračnim prijevozom to dovodi do problema opterećenja zračnih luka posebice onih obalnih koje nemaju zadovoljavajuću razinu infrastrukture da bi se pružila dostatna razina usluge. Stoga je pred istima bio postavljen veliki izazov da usklade postojeće kapacitete s rastućom prometnom potražnjom za koju se očekuje da će se nastaviti i u skoroj budućnosti.

Prva koja je započela sa rekonstrukcijom je Zračna luka Dubrovnik kada je potpisala ugovor o Projektu *„Razvoj Zračne luke Dubrovnik“* s kojim je započela 2015. godine, a planira ga završiti krajem 2019. godine. Međutim, bez obzira što Europska unija sufinancira Projekt iz Europskog fonda za regionalni razvoj „Ulaganje u budućnost!“, analizom financijskih izvještaja došlo se do zaključka kako Zračna luka Dubrovnik ima problema s likvidnošću. Na smanjenu likvidnosti Zračne luke Dubrovnik upućuju činjenice kako su joj kratkotrajne obveze veće od kratkotrajne imovine, da su joj dugoročne obveze veće od kratkoročnih obveza te da joj je koeficijent obrtaja imovine jako nizak.

Zastupljenost visoke sezonske potražnje predstavljala je još veći problem za Zračnu luku Split jer ostvaruje daleko veći promet putnika nego Zračna luka Dubrovnik. S rekonstrukcijom i dogradnjom postojećeg stanja započela je dvije godine nakon Zračne luke Dubrovnik odnosno u 2017. godini. Na temelju provedene analize financijskih izvještaja može se zaključiti kako Zračna luka Split za razliku od Zračne luke Dubrovnik zadovoljava zlatna pravila

financiranja, odnosno da se dugotrajna imovina mora financirati iz dugoročnih izvora te da se kratkotrajna imovina može financirati iz kratkoročnih izvora, a poželjno je da se financira i iz kvalitetnih dugoročnih izvora.

Zajedničko objema zračnim lukama je da imaju i više nego zadovoljavajuće rezultate dobivenim pomoću pokazatelja za ocjenu uspješnosti. Pokazatelji ekonomičnosti ukazuju na to da su kod obje zračne luke ukupni prihodi veći od ukupnih rashoda odnosno da imaju zadovoljavajuću razinu ekonomičnosti bez obzira što je ekonomičnost financiranja u nekim godinama manja od 1 jer zbog svoje strukture u odnosu na ukupne prihode ima marginalan učinak na ukupnu ekonomičnost. Također, shodno pokazateljima profitabilnosti obje zračne luke stvaraju zarade i ostvaruju povrate (prinose) na uložena sredstva, a zbog toga što im je rentabilnost vlastitog kapitala veća od rentabilnosti ukupne imovine pozitivan je učinak financijske poluge, odnosno isplatilo im se koristiti tuđe izvore financiranja.

U konačnici, sveobuhvatnom analizom što statističkih podataka poput broja putnika što financijskih izvještaja, može se reći kako Zračna luka Split ima znatno bolju učinkovitost poslovanja te da postiže konkurentsku prednost nad Zračnom lukom Dubrovnik. Moguće je da će se situacija konkurentske prednosti jednog dana promijeniti. Međutim da bi se do toga došlo, potrebno je da se obje zračne luke financijski oporave od rekonstrukcija koje trenutno provode jer koriste različite izvore financiranje što otežava mogućnost konačne usporedbe.

Naposljetku, obnovama analiziranih zračnih luka trebala bi se postići njihova veća konkurentnost, viša razina usluge, veći promet te veća zaposlenost. S obzirom na velika sezonalna odstupanja na Hrvatskoj predstoji zadatak da poveća privlačnost svojih turističkih destinacija raznim atrakcijama koje će biti na svjetskoj razini i time omogući produženje sezone, odnosno proširenje putničkog prometa na izvansezonske mjesece.

POPIS LITERATURE

1. Air Transport Action Group (2005). *The economic & social benefits of air transport.* Geneva: Air Transport Action Group. Dostupno na: https://www.icao.int/Meetings/wrdss2011/Documents/JointWorkshop2005/ATAG_SocialBenefitsAirTransport.pdf [31.07.2019.]
2. Bendeković, J., Aržek, Z. (2008) *Transport i osiguranje*. 5. izd. Zagreb: Mikrorad.
3. Bogdan, A. (2017) Rekonstrukcija Zračne luke Split: Novi putnički terminal u Zračnoj luci Split. *Građevinar*, 69(11), str 1041-1050.
4. Bosna, J., Krajnović, A., Nekić, N. (2016). Utjecaj niskotarifnih zrakoplovnih kompanija na gospodarstvo s posebnim osvrtom na turizam. *Oeconomicus*, 1(1), str. 91-107.
5. Bukvić, I. (2003) Utjecaj zračnog prometa na razvoj turizma dubrovačkog područja. *Naše more*, 50(3-4), str. 125-136.
6. Burkhardt, U., Kärcher, B. (2011). Global radiative forcing from contrail cirrus. *Nature Climate Change*, 1, str. 54-58, dostupno na: http://www.pa.op.dlr.de/~BerndKaercher/NatureCC1_54-58_2011.pdf [30.07.2019.]
7. Coito, E. (2019) *Zračni promet: sigurnost zračnog prometa*. Bruxelles: Europski parlament, str. 3., dostupno na: http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/hr/FTU_3.4.7.pdf [03.08.2019.]
8. Državni zavod za statistiku (2018). *Transport i komunikacije*. Zagreb: Državni zavod za statistiku, dostupno na: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Pokazatelji/Transport%20i%20komunikacije/Transport%20-%2014%20promet%20u%20zra%C4%8Dnim%20lukama.xlsx [10.08.2019.]
9. Europska agencija za zrakoplovnu sigurnost, dostupno na: https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency [02.08.2019.]
10. Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe, dostupno na: https://www.eurocontrol.int/about-us#introduction [02.08.2019.]
11. Galić, D. (2012) *Uloga i značenje zračnih luka u gospodarskom razvitku Hrvatske*. Magistarski rad. Zagreb: Ekonomski fakultet.
12. Hrvatske agencija za civilno zrakoplovstvo, dostupno na: https://www.ccaa.hr/hrvatski/o-nama_6/ [07.08.2019.]
13. *Hrvatska enciklopedija (on-line)* (2019) Zračni promet: Zračni promet u Hrvatskoj. Zagreb: Leksikografski zavod "Miroslav Krleža", dostupno na: http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=67447#poglavlje9420 [05.08.2019.]

14. Hrvatska turistička zajednica (2018) *Promet hrvatskih zračnih luka 2011.-2017.*. Zagreb: HTZ - Odjel za istraživanje tržišta. Dostupno na: https://www.htz.hr/sites/default/files/2018-07/Promet%20ZL%20RH%202011-2017_0.pdf [06.05.2019.]
15. Institut za turizam (2018) *TOMAS Ljeto 2017.: Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj*. Zagreb: Institut za turizam.
16. International Air Transport Association (2019). *World Air Transport Statistics, Plus Edition 2019.* Geneva: International Air Transport Association.
17. Krajnović, A., Bolfek, B., Nekić, N. (2014) Low-cost strategija u zračnom prijevozu putnika. *Oeconomica Jadertina*, 4(2), str. 3-32.
18. Lin, L.C., Hong, C.H. (2006) Operational performance evaluation of international major airports: An application of data envelopment analysis. *Journal of Air Transport Management*, 12 (6), str. 342-531.
19. Međunarodna udruga za zračni prijevoz, dostupno na: https://www.iata.org/Pages/default.aspx [08.08.2019.]
20. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.).* Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastruture.
21. Ministarstvo prometa, mora i infrastrukture, dostupno na: https://mmpi.gov.hr/promet/zracni-promet-125/aerodromi/8274 [08.08.2019.]
22. Ministarstvo vanjskih i europskih poslova, dostupno na: http://www.mvep.hr/hr/vanjska-politika/multilateralni-odnosi0/multi-org-inicijative/ujedinjeni-narodi/specijalizirane-agencije-un-a/ [10.09.2019.]
23. Naletina, D., Petljak, K., Sremac, M. (2018) Characteristics and the Overview of Air Traffic in the Republic of Croatia. *Pomorstvo*, 32(2), str. 297-311.
24. Narodne novine (1996) *Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu*. Zagreb: Narodne novine d.d., 01/96, str. 17-29.
25. Narodne novine (2009) *Zakon o zračnom prometu.* Zagreb: Narodne novine d.d., 69/09, str. 2-35.
26. Narodne novine (2014) *Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu.* Zagreb: Narodne novine d.d., 68/14, str. 6-36.
27. Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva, dostupno na: https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx [02.08.2019.]

28. Oum, T.H., Yan, J., Yu, C. (2008) Ownership forms matter for airport efficiency: A stochastic frontier investigation of worldwide airports. *Journal of Urban Economics* 64(2), str. 422-435.
29. Pavlin, S., Roguljić, S., Sikora, I. (2003) Analiza stanja i perspektive razvitka hrvatskih aerodrome. U: Legac, I., (ur.) *Treći hrvatski kongres o cestama: zbornik radova.* Zagreb: Hrvatsko društvo za ceste, str. 495-498.
30. Peović, T., Vince, D., Štimac, I. (2012) Razina prilagodbe zračnog prometa Republike Hrvatske trendovima i poslovnom okruženju europskoga zračnog prometa. U: Steiner, S., Božičević, J., Bukljaš Skočibušić, M. (ur.) *Ocjena dosadašnjeg prometnog razvitka Hrvatske i osnovne smjernice daljnjeg razvoja, Zbornik radova*. Zagreb: Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, str. 31-42.
31. Prebežac, D. (1998) *Poslovna strategija zrakoplovnih kompanija*. Zagreb: Golden marketing.
32. Propisi.hr, dostupno na: https://www.propisi.hr/index.php?page=g_law&g_id=127 [10.09.2019.].
33. Radnić, J., Matešan, D., Banović, I. i Buklijaš-Kobojević, D. (2016). Konstrukcija dogradnje putničkog terminala Zračne luke Split. *Građevinar*, 68(11), str. 907-917.
34. Registrar javno dostupnih godišnjih financijskih izvještaja, dostupno: http://rgfi.fina.hr/JavnaObjava-web/prijava.do [25.08.2019.].
35. Suzuki, S., Nijkamp, P., Pels, E., Rietveld, P. (2014). Comparative performance analysis of European airports by means of extended data envelopment analysis. *Journal of Advanced Transportation*, 48(3), str. 185-202.
36. Svjetska banka, dostupno na: https://datacatalog.worldbank.org/dataset/gdp-ranking [01.09.2019.].
37. Šamanović, J. (2009) *Prodaja, distribucija, logistika: teorija i praksa*. Split: Ekonomski fakultet Split.
38. Štimac, I., Vidović, A., Sorić, V. (2009) Utjecaj niskotarifnih zrakoplovnih kompanija na prometne učinke Zračne luke Zagreb. U: Zanne, M., Fabjan, D., Jenček, P., ur. *12th International Conference on Transport Science - ICTS 2009 - Transport science, profession and practice*. Portorož: Fakulteta za pomorstvo in promet Portorož, dostupno na: https://www.bib.irb.hr/409248 [20.08.2019.]
39. Štimac, I. (2017) *Optimiranje udjela zračnih prijevoznika u kapacitetima zračne luke*. Doktorska disertacija. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti.

40. Tatalović, M., Mišetić, I., Bajić, J. (2012) *Menadžment zrakoplovne kompanije*. Zagreb: Mate d.o.o., Zagreb.
41. Ülkü, T. (2015). A comparative efficiency analysis of Spanish and Turkish airports. *Journal of Air Transport Management*, Vol. 46(srpanj), str.56-68.
42. Vidović, A., Štimac, I., Vince, D. (2013) Development of Business Models of Low-cost Airlines. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 3 (1), str. 69-81.
43. Zračna luka Dubrovnik, dostupno na: https://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/o-nama/poslovne-informacije/statistika [25.08.2019.]
44. Zračna luka Split, dostupno na: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=160&Itemid=115&lang=hr [25.08.2019.]
45. Žager, K., Mamić Sačer, I., Sever Mališ, S., Ježovita, A. i Žager, L. (2017) *Analiza financijskih izvještaja: načela-postupci-slučajevi.* 3. Izdanje. Zagreb: Hrvatska zajednica računovođa i financijskih djelatnika.

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Udio ostvarenih putničkih kilometara prema poslovnom modelu zračnog prijevoznika u 2018. godini 12
Grafikon 2. Prijevozno sredstvo prema zemljama porijekla turista 21
Grafikon 3. Promet putnika u hrvatskim zračnim lukama, 2010.-2017. 22
Grafikon 4. Promet putnika po pojedinim zračnim lukama, 2010.-2017. 23
Grafikon 5. Promet tereta u hrvatskim zračnim lukama u razdoblju od 2010. do 2017. godine 24
Grafikon 6. Promet tereta po pojedinim zračnim lukama u razdoblju od 2010. do 2017. godine 26
Grafikon 7. Broj putnika u zračnim lukama Split i Dubrovnik, 2008.-2018. 39
Grafikon 8. Teretni promet u zračnim lukama Split i Dubrovnik, 2013.-2017. 41
Grafikon 9. Broj putnika po mjesecima u Zračnoj luci Split, 2014.-2018. 41
Grafikon 10. Broj putnika po mjesecima u Zračnoj luci Dubrovnik, 2014.-2018. 42

POPIS SLIKA

Slika 1. Svjetsko zrakoplovstvo u razdoblju između 1950. i 2012. godine 6
Slika 2. Snaga zračenja na globalnoj razini..... 8
Slika 3. Kartografski prikaz zračnih luka i aerodroma na području Republike Hrvatske..... 19
Slika 4. Kartografski prikaz Zračne luke Split i Zračne luke Dubrovnik..... 38

POPIS TABLICA

Tablica 1. Godišnja stopa rasta BDP-a (%) u izabranim europskim državama, 2014.-2018... 20
Tablica 2. Promet putnika u hrvatskim zračnim lukama, 2010.-2017. 22
Tablica 3. Ukupan promet tereta u hrvatskim zračnim lukama, 2010.-2017. 26
Tablica 4. Popis inozemnih konvencionalnih zrakoplovnih kompanija koji obavljaju redovne letove na hrvatskom tržištu 28
Tablica 5. Popis ciljeva u zračnom prometu 31
Tablica 6. Prikaz veza ciljeva i mjera u zračnom prometu 32
Tablica 7. Broj putnika u zračnim lukama Split i Dubrovnik, 2014.-2018. 40
Tablica 8. Struktura prometa putnika u Zračnoj luci Split po zračnim prijevoznicima za 2018. godinu 43
Tablica 9. Vodeći zračni prijevoznici u zračnim lukama Split i Dubrovnik 44
Tablica 10. Pokazatelji likvidnosti zračnih luka Split i Dubrovnik, 2016.-2018. 45
Tablica 11. Pokazatelji zaduženosti zračnih luka Split i Dubrovnik, 2016.-2018. 46
Tablica 12. Pokazatelji ekonomičnosti zračnih luka Split i Dubrovnik, 2016.-2018. 47
Tablica 13. Pokazatelji profitabilnosti zračnih luka Split i Dubrovnik, 2016.-2018. 49
Tablica 14. Račun dobiti i gubitka Zračne luke Split 50
Tablica 15. Račun dobiti i gubitka Zračne luke Dubrovnik 50

ŽIVOTOPIS

Jana Grabar rođena je 30.06.1995. godine u Zagrebu. 2010. godine upisala je XVIII. gimnaziju u Zagrebu gdje je nastavu slušala na dvojezičnom francusko hrvatskom programu te je paralelno pohađala srednju glazbenu školu „Vatroslava Lisinskog“. U ljeto 2014. godine završava obje škole s odličnim uspjehom te upisuje preddiplomski sveučilišni studij Poslovne ekonomije na Ekonomskom fakultetu u Zagrebu kao redovna studentica. U 2018. godini bila je demonstrator na Katedri za financije kod prof.dr.sc. Marijane Ivanov te je kod nje obranila završni rad na temu „Poznavanje i upotreba platnih kartica u Hrvatskoj“ i time stekla titulu sveučilišne prvostupnice ekonomije (bacc.oec.). Iste godine, Jana je upisala Diplomski sveučilišni studij Poslovne ekonomije, smjer Trgovina i međunarodno poslovanje gdje je također obavljala dužnosti demonstratora kod prof.dr.sc. Nikole Knege. Za vrijeme studiranja, Jana je obavljala razne studentske poslove gdje su bile prepoznate njezine osobnosti iz kojih se mogu izdvojiti proaktivnost, sistematičnost, timski rad, dobre komunikacije i prezentacijske vještine te spremnost za prihvaćanje novih poslovnih izazova. Od stranih jezika aktivno se služi engleskim i francuskim jezikom.