ANALIZA POSLOVANJA U MEĐUNARODNOJ ZRAČNOJ LUCI FRANJO TUĐMAN

Dejak, Filip

Undergraduate thesis / Završni 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:148:411174

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-25**

Repository / Repozitorij:

REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economcs & Business Zagreb

Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Stručni studij Poslovne ekonomije, Računovodstvo i financije

ANALIZA POSLOVANJA U MEĐUNARODNOJ ZRAČNOJ LUCI FRANJO TUĐMAN

Završni rad

Filip Dejak

Zagreb, rujan, 2019.

Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Stručni studij Poslovne ekonomije, Računovodstvo i financije

ANALIZA POSLOVANJA U MEĐUNARODNOJ ZRAČNOJ LUCI FRANJO TUĐMAN

BUSINESS ANALYSIS IN INTERNATIONAL AIRPORT FRANJO TUĐMAN

Završni rad

Filip Dejak, 0067488738

Mentor: Doc. dr. sc. Dora Naletina

Zagreb, rujan 2019.

SADRŽAJ

1. UVOD 1

1.1. Predmet i cilj rada 1

1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka 1

1.3. Sadržaj i struktura rada 1

2. OPĆENITO O ZRAČNOM PROMETU 2

2.1. Definiranje zračnog prometa 2

2.2. Regulativa zračnog prometa 3

2.3. Organizacije u zračnom prometu 5

3. ZRAČNE LUKE U REPUBLICI HRVATSKOJ 8

3.1. Povijesni razvoj zračnog prometa u Republici Hrvatskoj 8

3.2. Analiza zračnog prometa u Republici Hrvatskoj 9

3.2.1. Analiza zračnog prometa putnika u Republici Hrvatskoj 12

3.2.2. Analiza zračnog prometa tereta u Republici Hrvatskoj 14

3.3. Analiza Zračne luke Franjo Tuđman 15

3.3.1. Općenito o Zračnoj luci Franjo Tuđman 15

3.3.2. Organizacija poslovanja u Zračnoj luci Franjo Tuđman 17

3.3.3. Analiza prometa u Zračnoj luci Franjo Tuđman 18

3.3.4. Financijski pokazatelji poslovanja Zračne luke Franjo Tuđman 19

3.3.5. Strategija daljnjeg razvoja Zračne luke Franjo Tuđman 22

4. ISTRAŽIVANJE ISKUSTVA PUTNIKA I OSTALIH KORISNIKA ZRAČNE LUKE FRANJO TUĐMAN 24

4.1. Cilj i problemi istraživanja 24

4.2. Metodologija 24

4.3. Rezultati istraživanja 24

5. ZAKLJUČAK 29

6. LITERATURA 30

7. POPIS SLIKA I GRAFIKONA 33

DODATAK: Anketni upitnik 34

Ime i prezime studenta/ice: **Filip Dejak**

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je **završni 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,_____ Filip Dejak

(potpis)

1. UVOD

1.1. Predmet i cilj rada

Zračni promet u današnje vrijeme postaje sve važniji oblik prijevoza kako tereta tako i putnika. U Republici Hrvatskoj najznačajnija zračna luka je međunarodna zračna luka Franjo Tuđman u Zagrebu, stoga će fokus ovog rada biti upravo stavljen na analizu poslovanja u istoj.

1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka

Prilikom pisanja ovog rada korišteni su sekundarni izvori podataka u obliku knjiga odabranih pretragom knjižnične građe, te znanstveni članci i stručni radovi na temu poslovanja zračnog prometa i same međunarodne Zračne luke Franjo Tuđman, kao i službena internetska stranica Zračne luke Franjo Tuđman, kao i ostali internetski izvori vezani za predmet istraživanja. Prikupljeni sekundarni podaci analizirat će se metodom kompilacije, te metodama analize i sinteze. U svrhu ostvarivanja cilja rada, provedeno je i primarno istraživanje, a u kojem je kao instrument istraživanja korišten anketni upitnik.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Nakon prvog, uvodnog dijela u kojemu su ukratko prikazani predmet i cilj rada, izvori i metode prikupljanja podataka te sadržaj i struktura rada, slijedi drugo poglavlje.

U drugom poglavlju prvotno se objašnjava zračni promet općenito, regulativa zračnog prijevoza te se poglavlje zaključuje s analizom istaknutih organizacija u zračnom prometu.

Treće poglavlje u fokusu ima tržište Republike Hrvatske. Stoga isto počinje povijesnim razvojem zračnog prometa u Hrvatskoj. Potom se detaljnije analizira zračni promet u Republici Hrvatskoj, kako putnički tako i teretni. U sklopu istog pobliže se analizira i sama Zračna luka Franjo Tuđman, od temeljnih informacija pa sve do organizacije poslovanja, analize prometa u Luci, kao i strategije daljnjeg razvoja Luke. Detaljnije se prikazuje i značenje financijskih pokazatelja, kao i njihovi rezultati.
U četvrtom poglavlju analizirani su podaci prikupljeni putem provedenog primarnog istraživanja.

U petom poglavlju iznesena su zaključna razmatranja.

2. OPĆENITO O ZRAČNOM PROMETU

2.1. Definiranje zračnog prometa

Zračni promet je vrlo složen sustav, a podrazumijeva prijevoz putnika, tereta i pošte zračnim letjelicama (Bazijanac, 2018), te obuhvaća sve operacije i komunikacije u zračnome prijevozu (Prebežac, Barišić i Kovačić, 2012: 47). Prema Steiner (1998: 9) zračni promet predstavlja *„dinamički sustav koji označuju svojstveni elementi sustava: prijevozna sredstva – zrakoplovi, prometna infrastruktura – aerodromi i sredstva vođenja po prometnom putu (sredstva kontrole letenja), predmet prijevoza – putnici i roba, zrakoplovno i ostalo stručno osoblje*". Prebežac, Barišić i Kovačić (2012: 45) napominju kako zračni promet pridonosi razvoju svjetskoga gospodarstva, trgovine, turizma i međunarodnih ulaganja.

Zrakoplovstvo može biti civilno, vojno i sportsko (rekreativno), a zračni promet obuhvaća nekoliko temeljnih pojmova, navode Radačić i sur. (2008), kao što su zrakoplovstvo, odnosno avijacija (proizvodnja zrakoplova i zrakoplovne opreme i uređaja, zračni promet i sl.), zračni promet ili aviopromet (prijevoz putnika i tereta, regulacija kretanja prometnih sredstava po prometnom putu) i zračni prijevoz, odnosno aviotransport (prijevoz putnika i prtljage, te tereta i pošte, odnosno ukrcaj, prijevoz i istovar). Predmeti prijevoza u zračnom prometu su putnici, teret, prtljaga i pošta.

Zrakoplovne kompanije mogu prevoziti putnike i teret (upravo je takvih najviše), samo putnike ili pak samo teret, navode Radačić i sur. (2008). O prijevozu putnika i tereta bit će više riječi u narednim poglavljima. Iste se mogu podijeliti i prema vlasništvu (privatne, državne i mješovite), te prema vrsti prometa (pretežno redovni (*scheduled*) i pretežno izvanredni promet (*charter*)). Također, *„s obzirom na prostor djelovanja*", navodi Bazijanac (2018), *„zračni prijevoz dijeli se na lokalni, regionalni, nacionalni (domaći, tj. u zračnom prostoru jedne države), međunarodni i međukontinentalni (...)"*.

Što se tiče financiranja općenito, razvoju zračnog prometa u pojedinoj zemlji potrebna je pomoć države. Prebežac, Barišić i Kovačić (2012: 45) ističu kako su u Europskoj uniji dopuštene samo one državne potpore koje u najmanjoj mogućoj mjeri narušavaju tržišno natjecanje između država članica, stoga se u prvi plan stavljaju horizontalne pomoći koje imaju za cilj otklanjanje tržišnih neuspjeha, a manje podupiru sektorske potpore koje dovode

do neravnoteže u gospodarstvu i daju prednost određenim poduzećima. Dakle, Europska unija ima važnu zadaću u reguliranju i nadziranju državnih potpora, a sve u svrhu zaštite tržišta. Radi se o tome da bi, kada regulacije ne bi postojalo, bogate članice Europske unije mogle financijskim potporama (koje u njihovim slučajevima često nisu nužne), do te mjere unaprijediti pojedine poduzetnike, da bi se poduzetnici nekih drugih država bili prisiljeni maknuti s tržišta Europske unije. Tako se na jednostavan način u državnim potporama članica Europske unije osigurava i održava objektivnost i barem relativna jednakost. Ono što predstavlja zasigurno jedan od velikih problema današnjice jest pojava sve brojnijih niskotarifnih zračnih prijevoznika, kao što je primjerice i u Republici Hrvatskoj poznat Ryanair.

Na zračni promet utječu brojni faktori, navode Prebežac, Barišić i Kovačić (2012), a to su gospodarstvo, politika, ali i klimatske promjene te prirodno okruženje.

2.2. Regulativa zračnog prometa

Ono po čemu se zračni promet razlikuje od ostalih vrsta prometa je činjenica da za isti postoje i vrijede određene regulative i kodeksi ponašanja koji vrijede na globalnoj razini. Svako nepoštivanje takvih regulativa može dovesti do velike štete po državu koja ih krši – na taj se način država isključuje iz brojnih opcija međunarodnog prometa, bilo putnika ili tereta, odnosno trgovine. Različitim se zakonskim regulativama nastoji sačuvati sigurnost zračnog prometa te održati određene temeljne protokole njegova iskorištavanja, navodi Steiner (1998). Štoviše, danas je *„zrakoplovstvo u svjetskim razmjerima najbolje pravno regulirana prometna grana“* (1998: 128). Kapetanović (2016) ističe kako je cjelokupna industrija zračnog prometa danas liberalnija, ali i ranjivija no ikad – različite kompanije i prijevoznici dolaze iz različitih i različito reguliranih tržišta. U sustavu Europske unije su se dogodile također potrebne značajne promjene na različitim razinama industrije prometa uopće, kako bi bilo omogućeno i postojanje jedinstvenog europskog tržišta. I unutar takvog jedinstvenog tržišta postoje značajne razlike u radu zračnih prijevoznika i aerodroma. Naime, aerodromi mogu jednako uspješno, ako ne i uspješnije, raditi i zarađivati bez obzira na pojave novih zračnih prijevoznika, dok s druge strane za domaće zračne prijevoznike oni predstavljaju ozbiljnu konkurenciju, pa i gubitke. Stoga se u današnje vrijeme sve više stavlja naglasak na stvaranje što boljih proizvoda, po što povoljnijoj cijeni, kako bi se u konačnici privuklo i što više kupaca (Kapetanović, 2016).

U regulativi zračnog prometa na međunarodnoj razini ključne su dvije međunarodne konvencije su *Čikaška konvencija* i *Varšavska konvencija*, pojašnjava Steiner (1998: 128) koje djeluju na globalnoj razini: *„Aktualni normativni ustroj svjetskog zrakoplovstva označen je spomenutom Konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, tzv. Čikaškom konvencijom, te Konvencijom o izjednačavanju nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, tzv. Varšavskom konvencijom, koje predstavljaju osnovni pravni instrumentarij međunarodnog zrakoplovstva"*. U Čikaškoj je konvenciji usvojeno 18 aneksa koji reguliraju sve od pravila ukrcavanja putnika i pravila letenja, pa do propisanih načina ponašanja posade.

Varšavska je konvencija donesena 1929. godine, a njome je definiran *„međunarodni zračni prijevoz, pravni status prijevoznih dokumenata, prava i dužnosti ugovornih strana i pitanja odgovornosti"* (Steiner, 1998: 133).

U Chicagu je 1944. godine održana konferencija na kojoj su donesena četiri međunarodna ugovora, navodi Steiner (1998), a to su:

1. Privremeni sporazum o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.
2. Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.
3. Sporazum o međunarodnom tranzitu te
4. Sporazum o međunarodnom zračnom prijevozu.

Pravna pitanja Sporazuma temeljena su na dotadašnjoj Pariškoj konvenciji iz 1919. godine, a razrađena su u četiri cjeline: zračna plovidba, međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva, međunarodni zračni promet te završne odredbe. Sporazum o međunarodnom zračnom prijevozu uključuje, uz tehničke slobode i komercijalna prava, navodi Steiner (1998: 130) i slobode *„iskrcavanja putnika, robe i pošte ukrcanih na teritoriju države pripadnosti zrakoplova, ukrcavanja putnika, robe i pošte s destinacijom na teritoriju države pripadnosti zrakoplova, ukrcavanja ili iskrcavanja putnika, robe i pošte za teritorij ili s teritorija bilo koje države ugovornice"*.

Uz ranije navedene, postoji i niz drugih konvencija. *„Već 1919. godine (...) na Konferenciji mira u Parizu donesena Konvencija o zračnoj plovidbi – CINA, tzv. Pariška konvencija, koja je definirala status zračnog prometa formalnom suverenošću država nad njim te način*

njegova korištenja" (Steiner, 1998: 118). Međutim, ista u svojoj namjeri globalne regulacije nije uspjela – prihvatile su je samo europske zemlje. Slična je sudbina dočekala i neke druge konvencije, navodi Steiner (1998), kao što su Ibero-američka konvencija (CIANA) i Havanska konvencija (PACCA). Šire razmjere imale su Međunarodna komisija za zračnu plovidbu (ICAN) i Međunarodno tehničko povjerenstvo eksperata zračnog prava (CITEJA). Sve su one na određeni način stvorile temelje današnjim globalnim regulativama. Također, tu su i Konvencija o naknadi štete koju prouzroči strani zrakoplov trećim osobama na zemlji, Konvencija o međunarodnom priznanju prava u zrakoplovu, zatim Konvencija o kaznenim djelima i nekim drugim radnjama izvršenim u zrakoplovu, Konvencija o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova, te Konvencija o suzbijanju nezakonitih radnji usmjerenih protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva (Steiner, 1998).

Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva u svojim je nastojanjima suzbijanja nezakonitih radnji donijela i tri međunarodne konvencije, a to su, prema Steiner (1998):

1. Tokijska konvencija – Konvencija o kaznenim djelima i nekim drugim radnjama izvršenim u zrakoplovima,
2. Haška konvencija – Konvencija o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova, te
3. Montrealska konvencija – Konvencija o suzbijanju nezakonitih radnji usmjerenih protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva.

Potrebno je napomenuti kako se određena pravila razlikuju od prijevoznika do prijevoznika, no uglavnom ne značajno, budući da je Europska unija ta koja propisuje temeljne zakone i propise. Po potrebi konvencije se mogu mijenjati i nadopunjavati, a *„u izvore međunarodne regulative ubrajaju se i bilateralni ugovori koji se zaključuju između pojedinih država kao ugovori o zračnoj plovidbi, a u svrhu konkretizacije prometne (zrakoplovne) politike"* (Steiner, 1998: 129).

2.3. Organizacije u zračnom prometu

Steiner (1998) pojašnjava kako se međunarodne organizacije mogu razlikovati s obzirom na to je li riječ o vladinim (članice državne vlade) ili nevladinim (članice nekih gospodarskih i strukovnih subjekata) organizacijama. U potpoglavlju izdvojene su neke od glavnih organizacija zračnog prometa. Jedna od njih je i, navodi Steiner (1998) ranije spomenuta Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO). Ova vladina

organizacija utemeljena je 1944. godine u Chicagu te se nalazi pod nadležnosti Ujedinjenih naroda. Njen je rad definiran odredbama *Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu*, a pod svojom nadležnosti ima rad Komisije za zračnu plovidbu koja se bavi poboljšanjem zračne plovidbe, specijaliziranim povjerenstvima za pravna pitanja, ekonomskim pitanjima vezanim za odvijanje zračnog prometa, za financijsko poslovanje te za pomoć i podršku navigacijskoj službi. Neke od obveznih funkcija Savjeta ICAO-a su provođenje naputaka Skupštine, podnošenje godišnjih izvješća, ažuriranje obavijesti koje se odnose na unapređenje zračne plovidbe, izvješćivanje o prekršajima Konvencije i tako dalje. ICAO je svojim radom dala ne samo pravni okvir djelovanja unutar sektora zračnog prijevoza, već je na neki način bila i temelj za daljnje promjene i razvitak (Kapetanović, 2016).

Međunarodno udruženje zračnih prijevoznika (IATA) predstavlja strukovnu organizaciju osnovanu 1945. godine, a temeljna joj je svrha okupljanje zrakoplovnih kompanija te objedinjavanje uvjeta poslovanja zračnih prijevoznika i normizacija prijevoznih dokumenata. Sjedište IATA-e je u Montrealu, ali se organizacijski rad Udruženja dijeli na (Steiner, 1998):

1. **centralizirani** (rad Skupštine (glavni organ), Izvršnog povjerenstva (pod nadležnošću Skupštine – realizacija ideja Skupštine, koordinacija rada stalnih povjerenstava, tekući poslovi i slično), te stalnih povjerenstava) i
2. **regionalni** (rješavanje nekih aktualnih komercijalnih problema i slično u pojedinoj regiji). Regionalni se pak dijeli na tri prometne konferencije: Sjeverna i Južna Amerika sa sjedištem u New Yorku, zatim Europa, Afrika i Bliski istok sa sjedištem u Parizu, te Azija, Australija, Novi Zeland i pacifički otoci sa sjedištem u Singapuru.

Što se tiče Europe, među najznačajnijim organizacijama ističe se Europska konferencija civilnog zrakoplovstva (ECAC) sa sjedištem u Parizu, a koja teži sličnim ciljevima kao i ICAO, uz naglasak na Europu. Ista se unapređenjem zračnog prometa u Europi, usklađivanjem odnosa vezanih uz neka ekonomska pitanja, ali i izučavanjem tehničkih, ekoloških i sigurnosnih problema i pitanja (Steiner, 1998).

Zajednička zrakoplovna uprava (JAA) utemeljena je po uzoru na američki Federalni zrakoplovni ured (FAA). JAA se bavi *„unapređenjem i normizacijom zrakoplovnih dokumenata, elemenata plovidbenosti, održavanja, te licenciranja zrakoplovnog osoblja“, a*

isto tako „osobito je važan njen rad na pripremi normativa (...), koje reguliraju relevantna područja civilnog zrakoplovstva, s tendencijom da u budućnosti budu jedinstvena pravno pozitivna normativa civilnog zrakoplovstva za cijelu Europu“ (Steiner, 1998: 125).

Glede sigurnosti zračnog prometa u Europi, ključna je Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe (eng. *EUROCONTROL*) osnovana 1960. godine. Osnovana je prvenstveno u svrhu *„integracije i jedinstvene uprave kontrole letenja u gornjem zračnom prostoru“* Steiner (1998: 126). Ima ključnu ulogu u razvoju i radu sustava regulacije prometnih tokova u Europi te teži stvaranju unificirane kontrole letenja. Unutar iste značaju ulogu ima i projekt implementacije integracijskog programa EATCHIP (eng. *European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme*).

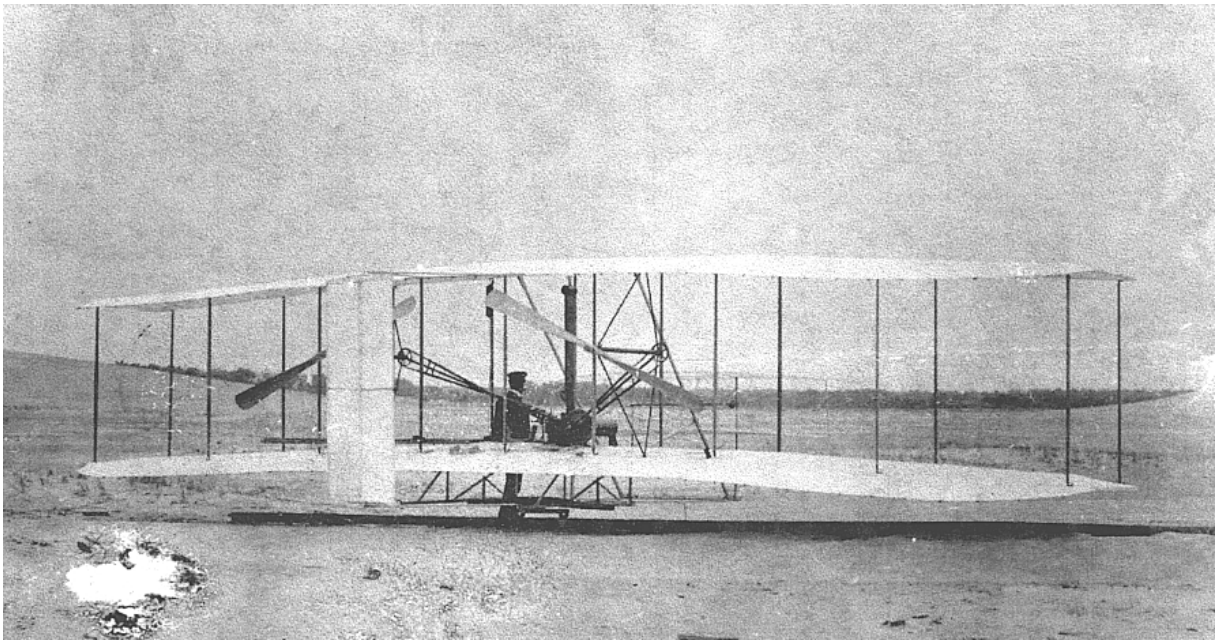
Među ostalim se organizacijama civilnog zrakoplovstva ističu Međunarodni savez pilota (IFALPA), Međunarodni savez kontrolora letenja (IFATCA), Međunarodno udruženje aerodroma (ACI), Međunarodno udruženje za zrakoplovne telekomunikacije (SITA) i tako dalje.

3. ZRAČNE LUKE U REPUBLICI HRVATSKOJ

3.1. Povijesni razvoj zračnog prometa u Republici Hrvatskoj

Zračni promet bio je predmet interesa mnogih ljudi kroz povijest. Leonardo da Vinci prvi je dizajnirao crteže letjelice, takozvanog *ornithopera* (Steiner, 1998). Ipak, prvi „stabilni i upravljivi zrakoplov“, tvrde Radačić i sur. (2008: 1) konstruirali su američki tvorničari bicikala, braća Orville i Wilbur Wright, kojim je *„Orville Wright, 17. prosinca 1903. u Kitty Hawku u Sjevernoj Karolini (SAD), izveo prvi let u povijesti čovječanstva“*.

Slika 1. Priprema Orvillea Wrighta za prvi let u povijesti čovječanstva



Izvor: http://www.wright-brothers.org/Information_Desk/Just_the_Facts/Airplanes/Wright_Airplanes.htm#top (27. lipnja 2019.)

U konačnici, tvrdi Bazijanac (2018), *„prvi svjetski zračni prijevoznik bilo je njemačko dioničko društvo za promet zračnim brodovima“* naziva *Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft* (DELAG). Ono se od 1910. godine u prijevozu koristilo cepelinima.

Steiner (1998) navodi kako se u Hrvatskoj među najznačajnijim izumima ističe prije svega padobran - izum Fausta Vrančića s početka sedamnaestog stoljeća. Prvi let zrakoplovom, odvio se 22. lipnja 1910. godine u Zagrebu (Krajcar, 2019). Izumitelj letjelice bio je Slavoljub Penkala, a pilotirao je prvi hrvatski pilot, tada osamnaestogodišnji Dragutin Novak.

Bazijanac (2018) navodi kako je *„Kraljevina SHS bila je jedna od prvih deset potpisnica koje su ratificirale Međunarodnu konvenciju za regulaciju zračne plovidbe, usvojenu u Parizu 1919.“*. Ipak, tvrdi Steiner (1998: 136), *„za dan “rođenja” hrvatskog zrakoplovstva i organizacije prvog aerodroma uzima se 23. veljače 1910., kada je tek izgrađeni hangar za smještaj zrakoplova na uzletištu u Črnomercu bio spreman primiti dijelove Penkalinog zrakoplova“*.

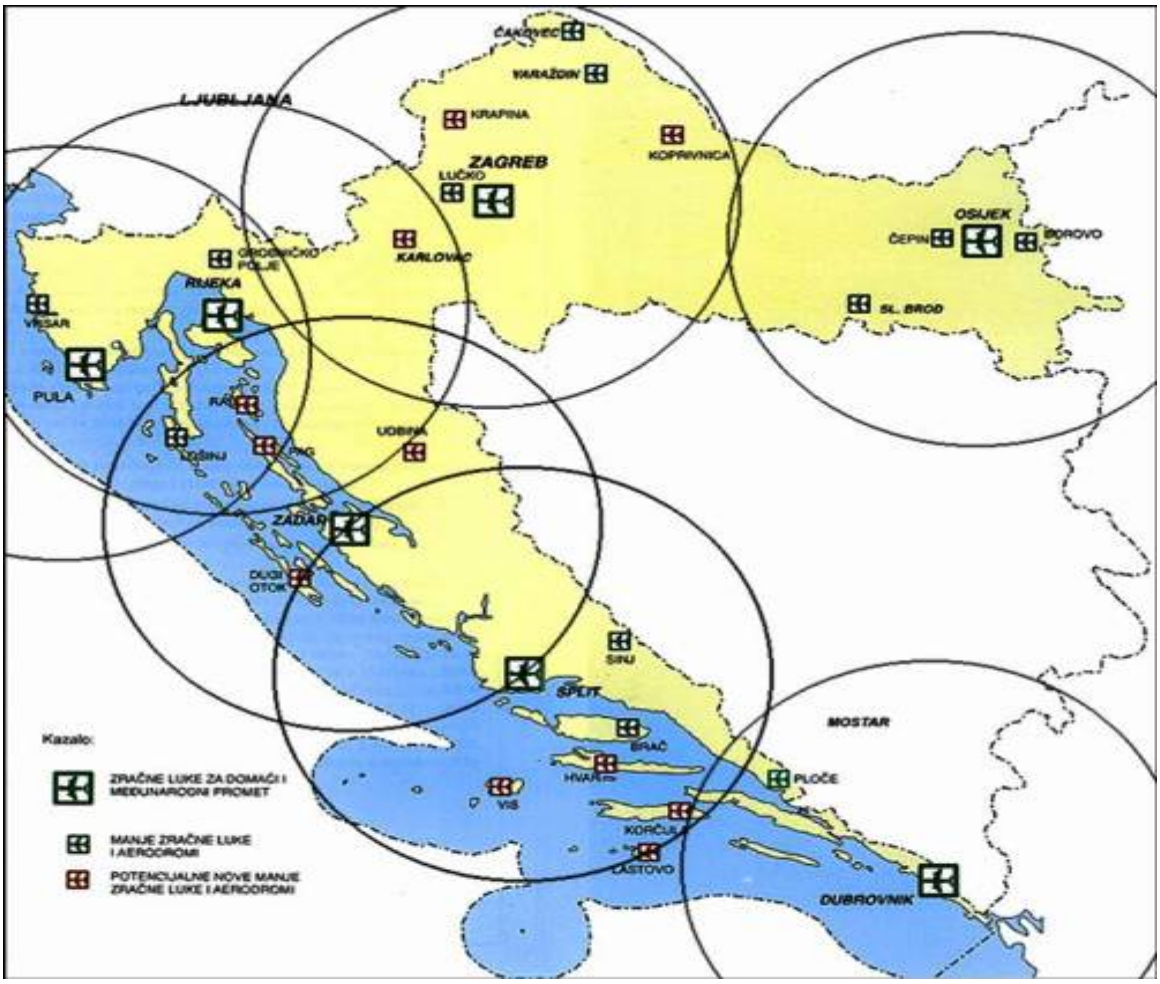
Prvi linijski zračni prijevoz počeo se ostvarivati 1920-ih kroz rad talijanskih kompanija, a već je 1926. godine u Zagrebu za vojne, ali i civilne potrebe izgrađen aerodrom Borongaj. Nedugo nakon, 1928. godine, na novi su zagrebački aerodrom počeli slijetati i prvi putnički zrakoplovi. Međutim, 1947. godine civilni se promet preselio na vojni aerodrom Lučko, a 1959. godine na dio vojnog aerodroma Pleso. Zrakoplovna luka Zagreb osnovana je od strane grada Zagreba 1961. godine, a zagrebački *Pan Adria Airlines* bio je ujedno i prvi hrvatski zračni prijevoznik (Bazijanac, 2018).

Razvoj je dalje tekao u smjeru rada Rudolfa Fizira, navodi Steiner (1998: 136), koji je *„zaslužan za pojavu prvih hidroplana, prve amfibije i različitih tipova športskih zrakoplova“* , a konstruirao je i zrakoplov *“Fizir”* koji se proizvodio serijski za vojno zrakoplovstvo.

3.2. Analiza zračnog prometa u Republici Hrvatskoj

Republika Hrvatska ima, navode Božičević i Perić (2001: 760), vrlo značajnu ulogu u zračnom prometu Europe upravo zbog svog geoprometnog položaja: *„(...) Hrvatska ima nezaobilaznu prijevoznu funkciju u zračnome prometu Europe. Transeuropski i transkontinentalni pravci zračnog prometa sa sjevera i zapada, juga i jugoistoka Europe prema Africi i Bliskom i Dalekom istoku, imaju prirodni put preko hrvatskoga teritorija“*. Osim toga, *„jedna je od najvažnijih prometno-zemljopisnih prednosti Hrvatske u njezinu geoprometnom položaju s izlaskom na Jadransko more. Takav položaj omogućuje Hrvatskoj da bude spona u interkontinentalnom povezivanju Europe s ostalim svijetom“*.

Slika 2. Karta zračnih luka i aerodroma na području Republike Hrvatske



Izvor: https://mmpi.gov.hr/promet/zracni-promet-125/aerodromi/8274 (23. lipnja 2019.)

Prema internetskoj stranici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (2015) u Republici Hrvatskoj postoji 10 aerodroma i to u Zagrebu, Zadru, Splitu, Rijeci, Puli, Osijeku, Malom Lošinju, Dubrovniku, Braču i Varaždinu.

Za certifikaciju civilnih aerodroma, za nadzor sigurnosti zračnog prometa te tehničke i ekonomske osposobljenosti civilnih aerodroma u Republici Hrvatskoj zadužena je *Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo*, kako navode na svojoj internetskoj stranici (2019). Oni na svojoj internetskoj stranici nude brojne informacije, publikacije, kontakte, zakone, savjete za putnike i njihova prava pa čak i kvizove za provjeru znanja, a stranica je podijeljena u kategorije letačkih operacija, licenciranja i školstva, plovidbenosti, aerodroma, ATM/ANS-a, zaštite zračnog prometa, odobravanja letova te prava putnika (Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo, 2019).

„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“, stoji na internetskoj stranici Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (2019). Na istoj se internetskoj stranici ističu i za zračni promet važne Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (istraživanje nesreća, sigurnosne istrage i slično), ali i Hrvatska kontrola zračne plovidbe d.o.o, trgovačko društvo koje pruža usluge u zračnoj plovidbi poštujući pritom najviše principe sigurnosti.

Hrvatska uz komercijalne zračne luke ima i sportsko-turističke luke, navode Božičević i Perić (2001: 759), a one pak *„mogu pridonijeti razvitku visokog turizma i razvitku tercijarnog zrakoplovstva (zračni taksi, mali prijevoznici)“*.

Prebežac, Barišić i Kovačić (2012: 48) navode kako situacija sa zračnim prometom u Republici Hrvatskoj nije dobra - naime, *„analiza postojećega stanja zračnih luka u RH pokazuje znatno zaostajanje u odnosu na europske zračne luke i potrebu za njihovim osuvremenjivanjem i proširenjem kapaciteta“*.

Prema Hrvatskoj agenciji za civilno zrakoplovstvo (2019), nacionalno se zakonodavstvo Republike Hrvatske po pitanju zračnog prometa temelji na sljedećim zakonima:

1. Zakon o zračnom prometu (NN 92/14, 127/13, 54/13, 84/11, 69/09)
2. Nacionalni program zaštite civilnog zračnog prometa
3. Nacionalni program kontrole kvalitete zaštite civilnog zračnog prometa
4. Zakon o oružju (NN 59/12, 146/08, 63/07)
5. Kazneni zakon (NN 144/12, 125/11)
6. Prekršajni zakon (NN 157/13, 39/13, 107/07)
7. Zakon o prijevozu opasnih tvari (NN 79/07)
8. Zakon o privatnoj zaštiti (NN 139/10, 31/10, 68/03).

U nastavku se analiziraju najvažniji od navedenih propisa. Zakon o zračnom prometu iz 2014. godine sa sobom donosi temeljne pretpostavke za funkcioniranje zračnog prometa u

Republici Hrvatskoj – od temeljnih odredbi i uvjeta, općih odredbi različitih vrsta zračnog prijevoza općenito, ali i primjerice aerodroma, pa sve do pravnih pitanja i pitanja sigurnosti (Zakon.hr, 2014).

Na godišnjoj razini stvaraju se i nadopunjavaju različiti pravilnici, od onih vezanih uz neke tehničke predispozicije, pa sve do ključnih sigurnosnih pitanja (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2019). Ovim je Zakonom određeno i da su *Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture* i *Agencija za civilno zrakoplovstvo* nadležna tijela civilnog zrakoplovstva. Zakonom o zračnim lukama (NN 19/98, 14/11, 78/15) *„utvrđuje se pojam samih zračnih luka, način upravljanja zračnim lukama kao i kategorije usluga te uvjeti pružanja istih“,* a *„regulira se i postupak davanja koncesija na prostorima zračnih luka kao i bitne odredbe ugovora o koncesiji“* (Zakon.hr, 2015).

Najznačajniji domaći zračni prijevoznici su Croatia Airlines, dio udruge Star Alliance i Trade Air, a samo neki od inozemnih su Air France, British Airways, Lufthansa, Qatar, Turkish Airlines i tako dalje (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2019).

Potrebno je spomenuti i niskotarifne avio prijevoznike koji pružaju usluge letova po znatno nižim cijenama, a koji su sve više prisutni na tržištu Republike Hrvatske. Matić (2013) navodi nekoliko takvih prijevoznika: prvi i najstariji je Ryanair, nakon kojeg slijede Germanwings, Easyjet, Wizz Air i tako dalje.

3.2.1. Analiza zračnog prometa putnika u Republici Hrvatskoj

Prijevoz putnika, navode Radačić i sur. (2008) odvija se u tri faze: otprema, čisti prijevoz i prihvat, pri čemu se samo faza čistog prijevoza odvija u zraku između dvije zračne luke te je isključivo predmet poslovanja zračnih prijevoznika, dok se preostale dvije faze odvijaju u zračnim lukama i predmet su poslovanja zračnih luka, premda se njima bave i zračni prijevoznici. *„Zračna plovidba je kontrolirani prijevozni proces, a obavlja se u zračnom prostoru koji se s ciljem reguliranja sigurnosti zračne plovidbe dijeli na zračne putove, ulazno-izlazne koridore i ostali kontrolirani prostor (Radačić i sur., 2008: 127)“.*

Zračni promet može se podijeliti prema više kriterija. Prema predmetu, riječ je o javnom zračnom prometu, što znači da je on dostupan svima pod jednakim uvjetima i predstavlja

“predmet poslovanja poduzeća što se njime bave kao svojom redovitom i trajnom djelatnošću , tj. zrakoplovnih kompanija” (Radačić i sur., 2008: 127). Prema dometu djelovanja, potom, javni zračni promet može se podijeliti na unutarnji i međunarodni. Na kraju, s obzirom na tehnološku organizaciju prijevoza, javni zračni prijevoz može biti redoviti, što podrazumijeva prijevoz na određenim linijama u određeno vrijeme, po točno utvrđenom rasporedu, cijenama i slično, te izvanredni, što podrazumijeva specifičan prijevoz za pojedinog korisnika s kojim se ugovaraju svi detalji, kao što su relacija, vrijeme, cijena i slično.

Prometne tokove putnika, navode Radičić i sur. (2008: 243) čine *“prometni tokovi putnika u odlasku, tj. početni prometni tokovi, prometni tokovi putnika u dolasku, tj. završni prometni tokovi i prometni tokovi putnika u transferu i tranzitu”.* Transfer se odnosi na mijenjanje leta, a tranzit na nastavak leta na istoj liniji na kojoj se na početku i kretalo. *“Tehnologija i organizacija otpreme i prihvata putnika te broj operacija koje treba obaviti razlikuju se ovisno o tomu je li to međunarodni ili domaći promet te, dakako, o tomu je li to otprema (dakle, radnje u odlasku) ili prihvat (dakle, radnje u dolasku putnika)”,* tvrde Radačić i sur. (2008: 260).

Što se tiče otpreme putnika, u međunarodnom prometu potrebno je: obavijestiti putnike te registrirati njih i prtljagu, zatim naplatiti putničke pristojbe, obaviti carinsku kontrolu, kontrolu putovnica, *boarding* kupona, izvršiti osobni pregled putnika, odvesti putnika do zrakoplova, obaviti identifikaciju prtljage te, na kraju, ukrcaj u zrakoplov. U slučaju domaćeg prometa, također je potrebno najprije obavijestiti putnike, registrirati putnike i prtljagu, naplatiti putničku pristojbu, a potom prekontrolirati *boarding* kupone, odvesti putnike do zrakoplova, identificirati prtljagu te obaviti ukrcaj u zrakoplov.

Što se prihvata putnika tiče, u međunarodnom se prometu obavlja iskrcaj putnika iz zrakoplova, odvoz putnika (pješice, autobusima ili aviomostovima), zatim kontrola putovnica, preuzimanje prtljage, carinska kontrola i na kraju obavještavanje putnika. U domaćem se prometu ponovno jednako započinje iskrcajem iz zrakoplova, odvođenjem putnika (također pješice, autobusima ili aviomostovima), a potom se obavlja preuzimanje prtljage te obavještavanje putnika (Radačić i sur., 2008).

Na internetskoj stranici *Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo* (2019) detaljnije se pojašnjavaju obveze i prava putnika. Tako se primjerice putnicima preporučuje da se o svojim obvezama, svim potrebnim dokumentima, kao i nekim potencijalnim dodatnim pravilima pojedinog prijevoznika, informiraju prije samog leta. Na taj se način izbjegavaju moguće problematične, pa i opasne situacije, a jednako tako se ubrzava i sam proces zaštitnog pregleda. *„Svi putnici, njihova ručna i predana prtljaga moraju biti zaštitno pregledani prije ulaska u sigurnosno osjetljiva i štićena područja aerodroma“* (Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo, 2019). Također se navode slučajevi otkazivanja leta ili premještanja putnika u niži ili viši razred. U svim ovim slučajevima, putnik najprije treba kontaktirati zračnog prijevoznika (zračnu luku u slučaju osoba sa smanjenom pokretljivošću), a u slučaju da unutar 30 dana nije dobio odgovor ili nije zadovoljan odgovorom, ima pravo kontaktirati Hrvatsku agenciju za civilno zrakoplovstvo ili nadležno tijelo neke druge države članice Europske unije (ovisno o tome u kojoj se državi dogodila povreda pojedinog prava).

Što se zakonske regulative tiče, ključni su sljedeći zakoni i uredbe *Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo* (2019):

1. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (NN 132/98, 63/08, 134/09 i 94/13)
2. Uredba (EZ) 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju zajedničkih pravila u vezi s naknadom i pomoći putnicima u slučaju uskraćivanja ukrcaja i otkazivanja ili dugih kašnjenja letova (SL L 46, 17.2.2004.)
3. Uredba (EZ) 1107/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 05. srpnja 2006. o pravima osoba s invaliditetom i osoba sa smanjenom pokretljivošću (SL L 204, 26.7.2006.)
4. Uredba Vijeća (EZ) 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća (SL L 285, 17.10.1997.).

Oko 85% putničkog prometa u zračnom prometu odvija se u tri najveće zračne luke i to u Zračnoj luci Franjo Tuđman 36%, u Zračnoj luci Split 25% te u Zračnoj luci Dubrovnik 24% ukupnog putničkog prometa, stoji navedeno u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.) iz 2017. godine.

3.2.2. Analiza zračnog prometa tereta u Republici Hrvatskoj

"Pod robnim zračnim prometom razumijeva se prijevoz tereta, pošte i hitnih pošiljaka zrakom zrakoplovima namijenjenim isključivo za prijevoz tereta, na donjoj palubi putničkog zrakoplova, te kombiniranim zrakoplovima za prijevoz tereta i poštanskih pošiljaka" (Radačić i sur., 2008: 136).

U samom početku ovakav je način prijevoza, navode autori (2008) bio shvaćen isključivo kao mogućnost da se ispune preostali kapaciteti u putničkim zrakoplovima, no situacija se s vremenom značajno promijenila. Danas tako postoje brojne kompanije koje se bave isključivo prijevozom tereta, te kontinuirano rade na razvijanju specijaliziranih zrakoplovnih tehnologija upravo u ove svrhe.

S obzirom na raznovrsnost robe i njezine mase, pojašnjavaju Radačić i sur. (2008: 136), postoji značajna razlika u odnosu na prijevoz putnika. Tako postoje problemi koji se tiču postupaka prihvata i otpreme tereta. Tu su i problemi *"neuravnoteženosti prometnih tokova roba (za razliku od putnika putuje uglavnom u jednom smjeru)"*, a *"konkurencija alternativnih oblika prijevoza prisutna je i na najduljim relacijama"*.

Veliku učinkovitost pri utovaru i istovaru, navode dalje Radičić i sur. (2008: 153) omogućava jedinično sredstvo utovara (eng. *Unit Load Device*) *"koji se koristi kao naziv za sve vrste paleta, kontejnera ili specijaliziranih kontejnera koji se rabe za prijevoz tereta u zračnom prometu"*.

U zračnom prometu proces prijevoza tereta započinje, pojašnjavaju Radačić i sur. (2008: 286) *„dovozom tereta u zračnu luku otpreme i traje sve do odvoženja tereta iz zračne luke odredišta, bez obzira na to što se prijevoz tereta od pošiljatelja do zračne luke otpreme i iz zračne luke odredišta može organizirati kao sporedna djelatnost zračne luke ili prijevoznika"*.

Prijevoz tereta u Republici Hrvatskoj, napominje Drljača (2012), ovisi najvećim dijelom o gospodarskim i političkim događanjima i situacijama u svijetu. Tako je *„uslijed globalne recesije i to u gotovo svim regijama svijeta, (...) tržišta više ovisna o industrijskoj proizvodnji prošla lošije nego ona manje ovisna. Porast cijene goriva uzrokovao je preusmjeravanje tereta sa zračnog na jeftiniji cestovni i pomorski prijevoz (...)"* (Drljača, 2012: 24).

Kao i prilikom kakvog drugog oblika prijevoza, tako i prilikom zračnog prijevoza tereta značajnu ulogu u njihovim procesima igraju zakoni i regulative svake pojedine države, kao i neki međunarodni ugovori, a uz to procesi ovise i o vrsti tereta te načinu otpreme i prihvata.

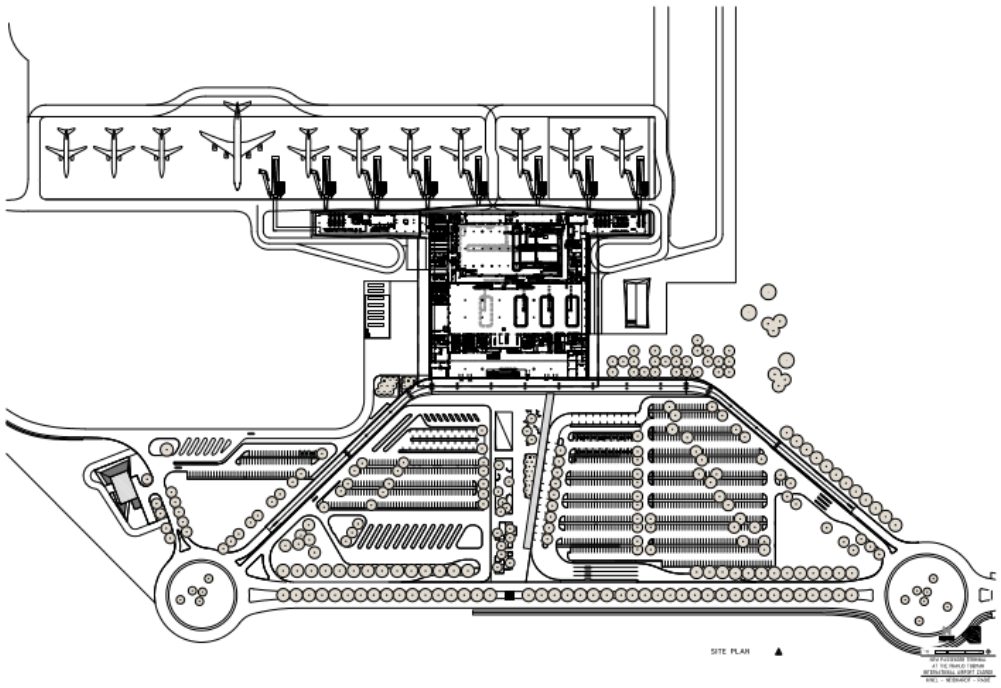
3.3. Analiza Zračne luke Franjo Tuđman

3.3.1. Općenito o Zračnoj luci Franjo Tuđman

Prema službenoj internetskoj stranici Zračne luke Franjo Tuđman (2019) koncesionar Luke je Međunarodna zračna luka Zagreb d.d. Kincl i Neidhardt (2018: 16) navode kako se sam projekt stvaranja novog putničkog terminala Međunarodne zračne luke Franjo Tuđman u Zagrebu odlikovao *„vrlo dobro riješenim tokovima putnika i vrlo dobrom funkcionalnošću u kontekstu integracije sustava za rukovanje prtljagom, tokova dobara i osoblja“.*

S izgradnjom novog putničkog terminala u Zagrebu krenulo se 2013. godine, a 28. ožujka 2017. godine je, navode Kincl i Neidhardt (2018) konačno predstavljen i javnosti.

Slika 3. Glavni plan putničkog terminala Međunarodne zračne luke Franjo Tuđman



Izvor: Kincl i Neidhardt (2018), „Novi putnički terminal Međunarodne zračne luke Franjo Tuđman u Zagrebu – nova vrata Hrvatske“

Zgrada novog putničkog terminala projektirana je tako da, ako dođe do otkazivanja standardnog dotoka energije, može se automatski uključiti pričuva koja je nastala prikupljanjem sunčeve energije. Time je postavljen put prema održivim izvorima energije i njihovim korištenjima. Ekološka osviještenost očituje se u brojnim konceptima, a neki od njih su skupljanje i prerada vode iz svih dijelova zgrade, upravljanje energetskim i komunalnim resursima, upotreba pažljivo odabranih materijala i slično (Kincl i sur., 2012).

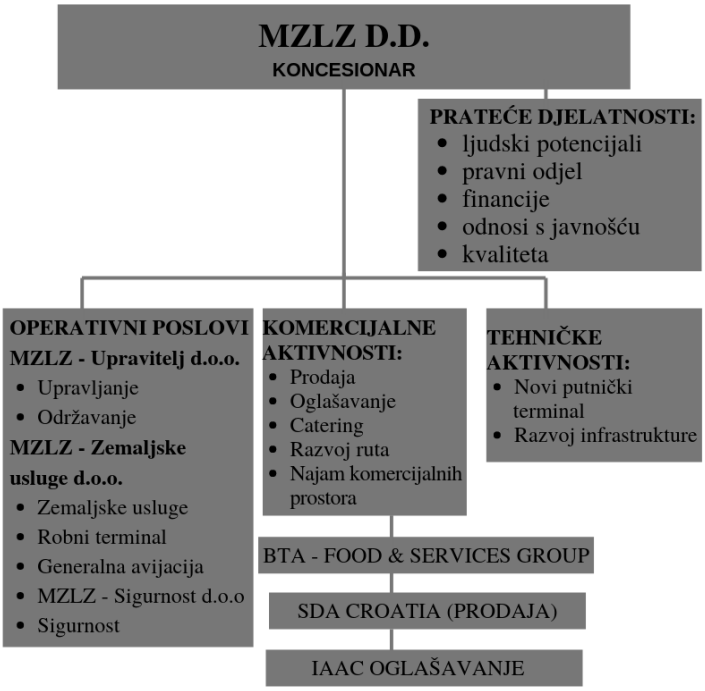
Zračna luka Franjo Tuđman proglašena je, prema istraživanju zadovoljstva putnika i kvalitete pruženih usluga ACI/ASQ (Airports Council International/Airport Service Quality), najboljom zračnom lukom u Europi u kategoriji zračnih luka veličine od 2 do 5 milijuna putnika godišnje u 2018. godini, dok je već u 2017. godini proglašena zračnom lukom s najvećim unapređenjem u Europi (Dnevnik.hr, 6.3.2019).

Posebnost Zračne luke Franjo Tuđman je i u činjenici da je površinom značajno veća u odnosu na ranije. Prema službenoj internetskoj stranici Međunarodne zračne luke Franjo Tuđman (2019) površina putničkog terminala iznosi 65.000 m^2, s preko 2.000 m^2 trgovina, 3 km duga traka za prtljagu u sklopu automatizirane sortirnice te čak 34 šaltera za registraciju i 23 šaltera za kontrolu putovnica.

3.3.2. Organizacija poslovanja u Zračnoj luci Franjo Tuđman

Prema HINA-i (12.7.2019) što se tiče zapošljavanja i popunjavanja radnih mjesta, Zračna luka Franjo Tuđman ne nailazi na probleme – štoviše, nalazi se među najpoželjnijim poslodavcima te trenutno imaju 852 zaposlenih.Na slici 4 vidljiva je organizacijska struktura Međunarodne zračne luke Zagreb.

Slika 4. Organizacijska struktura Međunarodne zračne luke Zagreb



Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka: https://bib.irb.hr/datoteka/972752.Mestrovic_Damjan_2018.pdf (28.6.2019.)

Koncesionar na 30 godina jest Međunarodna zračna luka Zagreb d.d. (MZLZ D.D.), a operativne poslove obavljaju MZLZ – Upravitelj d.o.o., MZLZ – Zemaljske usluge d.o.o. i MZLZ – Sigurnost d.o.o (vidi Sliku 4).

Zračna luka Franjo Tuđman, u okviru prihvata zrakoplova i putnika obavlja izdvojenu djelatnost prihvata i otpreme zrakoplovne generalne avijacije, pružajući tako visok standard usluge za putnike poslovne avijacije, kao i za putnike i posade privatnih zrakoplova“, stoji na službenoj internetskoj stranici Zračne luke Franjo Tuđman (2019).

Važno je napomenuti kako je predviđeni kapacitet novog putničkog terminala do 5 milijuna putnika godišnje, no planirano je proširenje do 8 milijuna putnika, u slučaju da se broj putnika poveća iznad brojke od 5 milijuna, što je očekivano u devetoj godini koncesije (Hrturizam.hr, 23.3.2017.).

Zračnom je lukom prethodno, prije MZLZ D.O.O. upravljalo Društvo Zračna luka Zagreb d. o.o., a koje danas *„pruža stručnu i tehničku pomoć Davatelju koncesije u provedbi Ugovora o koncesiji za izgradnju i upravljanje Zračnom lukom Zagreb između Republike Hrvatske i*

Međunarodne zračne luke Zagreb d.d. s ciljem daljnjeg razvoja infrastrukture i svih segmenata prometa koji nisu predmetom ugovora o koncesiji" (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017: 133).

3.3.3. Analiza prometa u Zračnoj luci Franjo Tuđman

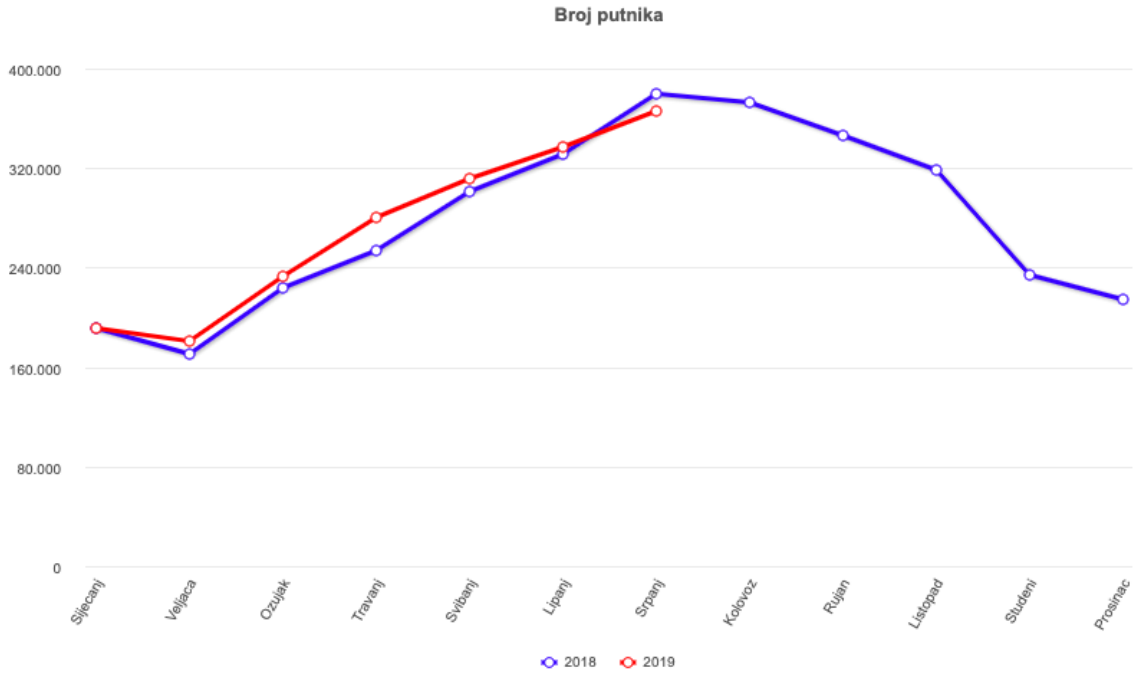
„Osnovne su funkcije zračne luke", navode Kincl i sur. (2012: 479), „odlazak, dolazak i transfer putnika".

Kincl i sur. (2012: 479) opisuju na koji način funkcionira prijevoz putnika u Zračnoj luci Franjo Tuđman:

> *Transfer razina primarna je razina za sve putnike u dolasku. S ove razine putnici se dalje odvajaju. Oni koji ostaju upućuju se na donju razinu na kojoj preuzimaju prtljagu i obavljaju carinsku kontrolu. Putnici koji presjedaju, u transfer zoni obavljaju sve potrebne radnje i dalje se upućuju prema gore na odlaznu razinu. Za ukrcaje u avione s velikim brojem putnika, transfer razina također može poslužiti i kao odlazna razina.*

„(…) Od početka koncesijskog razdoblja zagrebačka zračna luka bilježi porast prometa od 36% i dolazak novih 15 zrakoplovnih kompanija u redovitom redu letenja. Zagreb je danas povezan s 46 izravnih destinacija u Hrvatskoj, Europi i svijetu" (Dnevnik.hr, 6.3.2019). Štoviše, prema HINA-i (12.7.2019.), u redovnom prometu u Zagrebu leti 30 zrakoplovnih kompanija, a fu prvih 6 mjeseci 2019. godine, Zračna luka Franjo Tuđman bilježila je porast broja putnika od 4,2% u odnosu na prošlu godinu, odnosno riječ je o brojci od 1,5 milijuna putnika. Prema službenoj internetskoj stranici Zračne luke Franjo Tuđman (2019) samo u lipnju bilo je 336 618 putnika, a u srpnju 366 242.

Slika 5. Putnički promet u zračnoj luci 'Franjo Tuđman' u 2018. i 2019. godinu



Izvor: http://www.zagreb-airport.hr/poslovni/b2b-223/statistika/statistika-za-2019-godinu/506 (29. lipnja 2019.)

Zračna luka Franjo Tuđman je, prema informacijama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (2019: 222. *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske* (2017. - 2030.)) *„glavna ulazna točka u Republiku Hrvatsku te posluje kao čvorište za domaći i međunarodni promet“*. Izgradnja novog putničkog terminala itekako je bila opravdana obzirom da se bilježni značajan rast u putničkom prometu nakon otvaranja terminala.

3.3.4. Financijski pokazatelji poslovanja Zračne luke Franjo Tuđman

U nastavku se prikazuju rezultati izračuna odabranih financijskih pokazatelja na temelju podataka prikupljenih iz financijskih izvještaja Zračne luke Franjo Tuđman. Podaci su preuzeti iz financijskih izvještaja javno dostupnih na stranicama Financijske agencije (FINA).

Financijski pokazatelji su relativni brojevi izračunati tako da se stave u odnos dvije ili više računovodstvene kategorije s ciljem utvrđivanja financijske situacije poslovnog subjekta. Temeljne skupine prema kojima se dijele pokazatelji su pokazatelji likvodnosti, pokazatelji zaduženosti, pokazatelji aktivnosti, pokazatelji ekonomičnosti, pokazatelji investiranja i

pokazatelji profitabilnosti (Alpha capitalis, 2018). „*Pokazatelji likvidnosti mjere sposobnost poduzeća da podmiri svoje kratkoročne obveze. Oni su značajni financijskim menadžerima koji donose odluke vezane uz podmirivanje obveza prema dobavljačima, kreditorima i državi, ali su i također značajni i samim kreditorima i dobavljačima* (Alpha capitalis, 2018).

„*Koeficijentom trenutne likvidnosti ocjenjuje se koliko je obveza poduzeće u mogućnosti podmiriti u trenutku sastavljanja bilance*“ (Žager i Ježovita, 2017: 234). U odnosu na prethodne dvije godine koeficijent iznosi 0,7478921758. Poželjno je da ovaj koeficijent bude veći od 1 jer se tako pokazuje da je društvo spremno podmiriti svoje tekuće obveze.

„*Sljedeći stupanj ocjene statičke likvidnosti je koeficijent ubrzane likvidnosti kojim se ocjenjuje sposobnost poduzeća da u kratkom roku podmiri sve svoje obveze*“ (Žager, Ježovita, 2017: 235). U slučaju Zračne luke Franjo Tuđman taj koeficijent iznosi 0,9822809544 što je neznatno manji od postavljene vrijednosti koja bi trebala biti 1 ili veća od 1.

„*Najobuhvatniji pokazatelj statičke likvidnosti je koeficijent tekuće likvidnosti s obzirom da se izračunava kao omjer cjelokupne kratkotrajne imovine i kratkoročnih* obveza“ (Žager, Ježovita, 2017: 235). Koeficijent tekuće likvidnosti Zračne luke Franjo Tuđman iznosi 1, 007403554. Ovaj koeficijent je dosta nepredvidiv zbog velikih oscilacija koje se događaju ns tržištu ali i u poslovanju Zračne luke Franjo Tuđman, no zadnjih je nekoliko godina u padu.

„*Koeficijentom financiranja ocjenjuje se omjer tuđih i vlastitih izvora. Koeficijent financiranja u literaturi se još naziva mjerom financijske poluge*“ (Žager i Ježovita, 2017: 238). Trebao bi iznositi manje od 1 što je u slučaju Zračne luke Franjo Tuđman na zadovoljavajućoj razini jer iznosi 0,9991969892.

Ključno je prikazati i pokazatelje zaduženosti. Pokazatelji zaduženosti pokazuju strukturu kapitala i izvore financiranja. Koeficijent zaduženosti odražava statičku zaduženost budući da je formiran na temelju bilance. On ukazuje na to koliko je imovine financirano iz vlastitih a koliko iz tuđih izvora, konkretno pokazuje koliko su puta ukupne obveze veće od ukupne imovine. Poželjno je da taj koeficijent bude što niži, a kod Zračne luke Franjo Tuđman iznosi 0,8924255427.

Faktor zaduženosti odražava dinamičku zaduženost budući da dug razmatra s aspekta mogućnosti njegova podmirenja, a formira se na temelju podataka iz računa dobiti i gubitka te bilance. Također, kao i kod koeficijenta zaduženosti, bolje je da ova vrijednost bude što niža. U slučaju Zračne luke Franjo Tuđman iznosi 41,45850156 što pokazuje da bi Zračnoj luci bile potrebne 41,46 godina da podmiri sve svoje obveze.

„Pokazatelji aktivnosti upućuju na brzinu cirkulacije imovine u poslovnom procesu. (...) Pokazatelji aktivnosti se još nazivaju koeficijenti obrta te se računaju na temelju odnosa prometa i prosječnog stanja. Koriste se pri ocjeni djelotvornosti kojom menadžment angažira imovinu koju su mu povjerili vlasnici. Temelje se na podacima iz bilance i računa dobiti i gubitka. Najčešće se izračunavaju za ukupnu imovinu, kratkotrajnu imovinu te potraživanja" (Alpha capitalis, 2018). U slučaju Zračne luke Franjo Tuđman koeficijent obrta ukupne imovine iznosi 0,1607621791 i lagano je porastao u odnosu na prethodno razdoblje. Time se, nakon niza godina, napokon zaustavio kontinuirani pad tog koeficijenta.

Zanimljivo je prikazati i usporedbu financijskih podataka iz 2018. godine s planovima financijskih poslovanja za 2019. godinu. Prema Iliću (2019: 8) u 2018. godini ukupni prihodi iznosili su 23.302.925,00 HRK, dok se u 2019. godini planira značajno manja brojka od 6. 190.000,00 HRK i to stoga što u trenutku planiranja nije bilo poslovnih događaja značajnih za prihode u 2018. godini. Što se tiče poslovnih prihoda, za 2019. godinu očekuje se 6.060. 000,00 HRK, što čini 97,90% ukupnih prihoda.

Financijski prihodi u 2018. iznosili su 211.546,00 HRK, a za 2019. godinu očekuje se iznos od 130.000,00 HRK. Ukupni rashodi u 2018. godini iznosili su 21.606.778,00 HRK, dok se u 2019. godini planira iznos od 5.991.000,00 HRK, navodi Ilić (2019). Unutar ukupnih rashoda, očekivani poslovni rashodi iznose 5.831.000,00 HRK (97,32% ukupnih rashoda). Za 2019. je godinu također planirana dobit i to u iznosu 199.000,00 HRK, koja je u 2018. godini iznosila 1.153.473,00 HRK. Nadalje, ukupne investicije u 2019. godini planirane se u iznosu 8.890.000,00 HRK, a financiraju se iz vlastitih izvora.

Vrijednost ukupne imovine 31.12.2018. iznosila je 928.943.614,00 HRK, dok se za 2019. godinu planira vrijednost u iznosu 934.712.000,00 HRK, navodi Ilić (2019).

3.3.5. Strategija daljnjeg razvoja Zračne luke Franjo Tuđman

Unutar Strategije prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.) Ministarstva mora, prometa i infrastrukture (2017), raspravlja se i o zračnom prijevozu, pa tako i o samoj Zračnoj luci Franjo Tuđman.

Prije svega ističe se ključnost Zračne luke Franjo Tuđman u *„smislu dostupnosti funkcionalne regije Središnje Hrvatske iz glavnih europskih centara“* ((Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017: 129. *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske* (2017. - 2030.)). Riječ je o tome da je Zračna luka Franjo Tuđman itekako važna središnja točka koja omogućava ne samo znatnu povezanost unutar Republike Hrvatske, već i s drugim važnim europskim središtima. Primjerice, Velika Gorica nalazi se unutar oko 3 km, Zaprešić 33 km, Sisak 46 km i tako dalje, a takva se povezanost ostvaruje autocestama A1, A2, A3, A4 i A11. Što se međunarodne povezanosti tiče, kako je navedeno u Strategiji (2017), važnu ulogu imaju i autoceste A3 (E70) (veza Slovenija - Srbija), A2 (E59) (Hrvatska - Slovenija – Austrija), A4 (E65) (Hrvatska – Mađarska), A5 (Mađarska – Bosna i Hercegovina), A7 (E61) (veza sa Slovenijom), te državne ceste D2 (Slovenija – Srbija ili Mađarska – Bosna i Hercegovina) i D5 (Mađarska – Bosna i Hercegovina).

Ipak, unatoč navedenoj povezanosti, sama Zračna luka Franjo Tuđman, kao uostalom i ostale zračne luke u Republici Hrvatskoj ima velik problem s pristupačnosti, osobito tijekom turističke sezone, stoji navedeno u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.): „Zračne luke nisu na odgovarajući način uključene u regionalni prometni sustav“ (2017: 133). Upravo je stoga potrebno poboljšati usluge prijevoza putnika do zračnih luka, a pritom paziti da se cestovne mreže na preopterete, uzevši u obzir da se do svih zračnih luka u Republici Hrvatskoj prevozi isključivo cestovnim putem (automobilima, taksijima ili javnim autobusima) kako je navedeno u Strategiji (2017). Konkretno, prijevoz autobusom do Autobusnog kolodvora Zagreb održava prijevoznik *Pleso prijevoz*, a prijevoz taksijem *Udruga VG TAXI*.

Ono što navode u Strategiji razvoja (2017) kao ključne planove jest podržavanje razvoja Zračne luke Franjo Tuđman i to s ciljem očuvanja dostupnosti Zagreba kao glavnog grada Republike Hrvatske iz inozemstva, odnosno u svrhu boljeg uključivanja u Transeuropsku prometnu mrežu.

Također, u strategiju daljnjeg razvoja potrebno je uvrstiti i ranije spomenuti plan izgradnje novog terminala u slučaju povećanja broja putnika iznad 5 milijuna, kako bi se kapacitet povećao na 8 milijuna putnika godišnje.

Na kraju, u slučaju da se *„koncesionar povuče iz projekta i upravljanja zračnom lukom, Zračna luka Zagreb d.o.o. odmah će preuzeti zračnu luku od koncesionara kako bi se osiguralo kontinuirano i neometano poslovanje Zračne luke Zagreb.“* (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017: 222).

4. ISTRAŽIVANJE ISKUSTVA PUTNIKA I OSTALIH KORISNIKA ZRAČNE LUKE FRANJO TUĐMAN

4.1. Cilj i problemi istraživanja

Posljednjih desetak godina kontinuirano rast interes za korištenjem zračnog prijevoza. Taj oblik prijevoza postaje sve dostupnijim, a posebice zahvaljujući niskotarifnim zračnim kompanijama koje ljudima nude letove po vrlo povoljnim cijenama. U medijima se gotovo svugdje ističu isključivo prednosti Međunarodne zračne luke Franjo Tuđman i često je teško doći do objektivne slike. Stoga je zanimljivo ispitati iskustva i mišljenja ljudi o novom putničkom terminalu, kao i čuti njihove prijedloge vezane uz samu Zračnu luku Franjo Tuđman, ali i uz budućnost razvoja zračnog prijevoza u Republici Hrvatskoj općenito.

4.2. Metodologija

U svrhu otvarivanja cilja rada provedeno je i primarno istraživanje u kojem je kao instrument istraživanja korišten anketni upitnik. Upitnik se sastojao od 13 pitanja otvorenog i zatvorenog tipa, a ispitanici su imali priliku izraziti svoje stavove, odnosno iskustva, ali i dati prijedloge za poboljšanje zračnog prometa u Republici Hrvatskoj općenito.

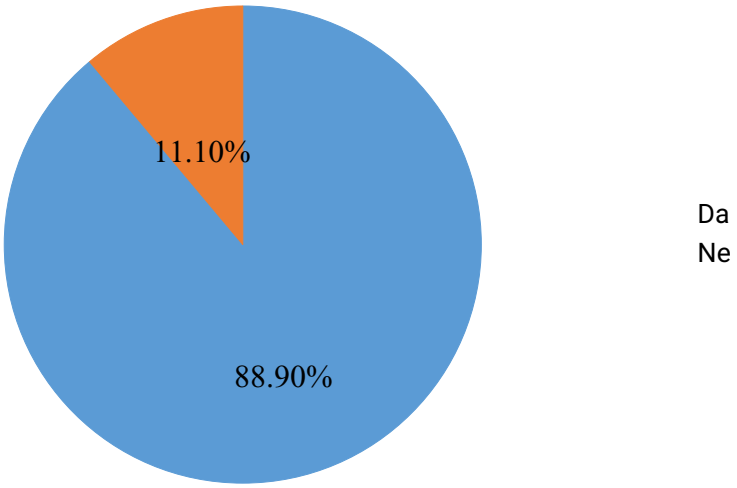
Analizom prikupljenih priamrnih podataka utvrđeno je kako su u istraživanju sudjelovala 54 ispitanika, od čega 29 ženske osobe i 25 muških osoba. Dobnoj skupini do 17 godina pripada 5 ispitanika (9.3%), dobnoj skupini od 18 do 25 godina pripada 19 ispitanika (35.2%), 16 ispitanika (29.6%) pripada dobnoj skupini 26 do 35, 5 (9.3%) pripada dobnoj skupini od 36 do 45 godina, 5 (9.3%) od 46 do 55 godina, a 4 (7.4%) pripada dobnoj skupini 56 i više godina. S obzirom na zaposlenost, 20 ispitanika (37%) zaposleno je na puno radno vrijeme, njih 6 (11.1%) na pola radnog vremena, 14 (25.9%) zaposleno je preko studentskog ugovora, a 14 (25.9%) nije zaposleno.

4.3. Rezultati istraživanja

Na pitanje koliko često koriste zračni prijevoz, najviše ispitanika, njih 24 (44.4%) tvrde kako to čine svakih nekoliko godina ili rjeđe. Slijedi ih potom 18 ispitanika koji putuju jednom ili nekoliko puta godišnje (33.3%), a zatim njih 10 (18.5%) koji se avionom nisu nikada vozili. Svega 2 ispitanika (3.7%) tvrde kako se avionom voze jednom mjesečno ili češće.

Čak 88.9% ispitanika, smatra kako je zračni prijevoz siguran oblik prijevoza, dok 11.1% (6 ispitanika) smatra kako tomu nije tako (Slika 6). Da im je bitan dobar omjer cijene i kvalitete tvrdi čak 40.7% ispitanika, odnosno njih 22, a kakoje cijena pri toj odluci najbitnija, tvrdi 31. 5% ispitanika, njih 17. Njih 5 (9.3%) tvrde kako cijena ne utječe na njihov odabir zračnog prijevoznika, dok 10 ispitanika (18.5%) nije imalo iskustva s biranjem zračnog prijevoznika.

Grafikon 1. Stav ispitanika o sigurnosti zračnog prijevoza



Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka

Na pitanje smatraju li kako su cijene karata za zračni prijevoz preskupe, 31.5% ispitanika odgovara potvrdno. Da su karte skupe, ali je razumljivo zašto smatra njih 59.3% (32 ispitanika), dok 5 ispitanika (9.3%) smatraju kako karte nisu uopće skupe.

Grafikon 2. Stav ispitanika o visini cijene zrakoplovnih karata

Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka

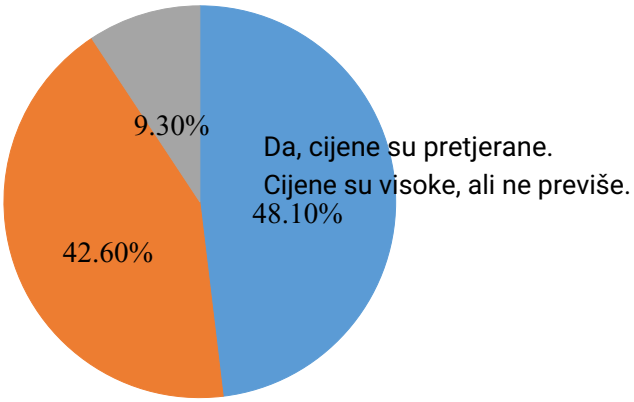
Međunarodnu zračnu luku Franjo Tuđman posjetilo je čak 88.9% ispitanika, a svega 11. 1% nije. Ispitanici su potom imali priliku ocijeniti Zračnu luku Franjo Tuđman na skali od 1 do 5, pri čemu je 1 označavalo da im se uopće nije svidjela, a 5 da im se jako svidjela. Od onih koji su imali priliku biti korisnici ili posjetitelji Zračne luke Franjo Tuđman, najveći broj ispitanika (44.4%) rekao je kako im se svidjela. Jednako ispitanika (24.1%) tvrdi kako im se Luka nije niti svidjela, niti im se svidjela, kao i da im se jako svidjela. Najmanje ispitanika tvrdi kako im se luka nije pretjerano svidjela, njih 7.4%, a nitko nije izjavio da im se Zračna luka Franjo Tuđman uopće nije svidjela.

Ispitanici su potom imali priliku izraziti svoje mišljenje o tome što je im se na Zračnoj luci Franjo Tuđman posebno svidjelo, a što nije. Među pozitivnim stranama ispitanici su gotovo u svim odgovorima isticali moderno uređenje, lijep izgled i prostornost te lako snalaženje u odnosu na ostale zračne luke. Jedan je ispitanik naveo kako mu se posebno svidjela organiziranost i protočnost u radu Luke te da je općenito sve profesionalnije u odnosu na ranije. Međutim, mnogi ispitanici isticali su velike probleme u vezi nedostatka sadržaja za tako velik prostor, nedovoljnu povezanost Zračne luke s drugim dijelovima grada te kao jedan od najvećih problema ističu parking – prije svega je preskup te se čak ukinulo i besplatno parkiranje prvih 10 minuta. Jedan od ispitanika pita se i što ako let osobe po koju se dolazi kasni, a nekoliko je ispitanika istaknulo upravo to da letovi jako često kasne. Jedan je ispitanik posebno istaknuo kako mu se u cijelom modernom izgledu nisu svidjele mobilne kućice koje su postavljene van zgrade i u koje su smještene rent-a-car firme.

Na pitanje smatraju li kako Zračna luka Franjo Tuđman nudi dovoljno sadržaja za svoje putnike i ostale posjetitelje, kao što su na primjer restorani ili kafići, odgovori su raznoliki. Najviše ispitanika, njih 44.4% smatra kako ima dovoljno sadržaja i za putnike i za ostale posjetitelje, dok 29.6% ispitanika tvrdi kako nema dovoljno sadržaja ni za putnike ni za posjetitelje. Da ima dovoljno sadržaja za putnike, ali ne i za ostale posjetitelje tvrdi 16.7% ispitanika, a obratno, da ima dovoljno sadržaja za ostale posjetitelje, ali ne i za putnike smatra svega 1.9%. Također, jedna osoba tvrdi da za posjetitelje nema dovoljno sadržaja, dok za putnike ne može procijeniti, a ostali do sada nisu posjetili Zračnu luku Franjo Tuđman.

Da su cijene na zračnoj luci Franjo Tuđman pretjerane (Slika 8), primjerice u kafićima, smatra čak 48.1% ispitanika, dok 42.6% tvrdi kako su cijene visoke, ali ne pretjerano. Svega 9.3% ispitanika smatra kako su cijene sasvim prihvatljive.

Grafikon 3. Stav ispitanika o visini cijena popratnih usluga u Zračnoj luci Franjo Tuđman



Izvor: izrada autora na temelju prikupljenih podataka

Od prijedloga kako bi se zračni prijevoz u Republici Hrvatskoj mogao poboljšati, ističe se potražnja za niskotarifnim letovima, odnosno za jeftinijim noćnim letovima i općenito za više izravnih letova prema različitim zemljama. Također, većina odgovora ticala se smanjivanja cijena na samim zračnim lukama, kao i cijena parkinga, a nekoliko je ispitanika istaknulo kako su takve cijene vjerojatno prihvatljive turistima, ali ne i za naš životni standard . Dvoje je ispitanika istaknulo i kako je potrebno više raditi na uređenju ostalih zračnih luka u Hrvatskoj, posebice u Dalmaciji. Na kraju, dvoje je ispitanika predložilo bolji marketing u smislu da se ljudima podiže svijest o pozitivnim stranama zračnog prijevoza, s obzirom na to da se u medijima danas gotovo jedino može čitati o različitim nesrećama što u ljudima podiže osjećaj panike i nesigurnosti.

Gledano u cjelini, ispitanici su većinom zadovoljni novim, modernim izgledom Međunarodne zračne luke Franjo Tuđman, kao i organizacijom poslovanja. Većina i dalje vjeruje u sigurnost zračnog prometa te se rijetko žale na cijene samih karata, no situacija je drugačija kada govorimo o cijenama na parkiralištima ili na samim zračnim lukama, kao što je to slučaj s trgovinama ili kafićima. Zaključiti se može kako mjesta za popravak još uvijek ima, međutim Zračna se luka Franjo Tuđman kreće u itekako dobrom poslovnom smjeru.

5. ZAKLJUČAK

Zračni prijevoz u današnje vrijeme postaje sve značajniji i pristupačniji oblik prijevoza. Sve su raširenije i niskotarifne zračne kompanije, a poznato je kako je zračni prijevoz prije svega i izrazito siguran oblik prometa. Već od samih početaka rada Zračne luke Franjo Tuđman 2017. godine, uočljiv je značajan porast broja putnika. Trenutno je terminal pripremljen za 5 milijuna putnika godišnje, no ostvari li se više brojka, jedna je od planiranih strategija i izgradnja većeg putničkog terminala koji bi mogao primiti 8 milijuna putnika godišnje. Ovakav se porast očekuje već u devetoj od 30 godina koncesije koju drži Međunarodna zračna luka Zagreb d.d.

Modernizacijom procesa, ali i izgleda samog putničkog terminala, uočava se i kako se intenzivno radi na tome da Zagreb, kao u ostalom i Republika Hrvatska koja već svojim geopolitičkim položajem ima itekako značajnu ulogu, ostanu značajno središte, te kako bi se omogućilo što bolje uključenje u Transeuropsku prometnu mrežu.

Ipak, postoji još mnogo toga na čemu se može raditi. U Strategiji razvoja koju provodi Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture iz 2017. godine, kao jedan od najvećih problema ističe se slaba povezanost Zračne luke s drugim dijelovima grada, dok se ona ustvari nalazi na izrazito povoljnom položaju. To je, kako je moguće saznati iz kratkog istraživanja o iskustvima posjetitelja i korisnika Zračne luke Franjo Tuđman, samo jedan od velikih problema. Ispitanici pretežno ističu lijep izgled zračne luke, no neki od očitih problema su i nedostatak sadržaja za putnike, ali i posjetitelje, nedostatak i previsoke cijene parkinga, kao i uostalom previsoke cijene drugih usluga – od ponude na Zračnoj luci (primjerice u trgovini ili kafiću) pa sve do visokih cijena karata. Cijene su visoke, premda se većinom može razumjeti zašto, tvrde ispitanici, no pitanje koje si je potrebno postaviti jest je li to zaista prilagođeno hrvatskim standardima života.

LITERATURA

1. Alpha capitalis (19.02.2018.), „Financijski omjeri i indikatori: Likvidnost, Zaduženost, Aktivnost…“. Dostupno na: https://alphacapitalis.com/2018/02/19/financijski-omjeri-i-indikatori-likvidnost-zaduzenost-aktivnost/ (stranica posjećena: 12. rujna 2019.).
2. Bazijanac, E. (2018) „Zračni promet“. *Hrvatska tehnička enciklopedija*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža. Dostupno na: http://tehnika.lzmk.hr/zracni-promet/ (stranica posjećena: 24. lipnja 2019.).
3. Božičević, J., Perić, T. (2001) „Razvitak hrvatskog gospodarstva sa stajališta razvitka prometa“. *Ekonomski pregled*, sv. 52(7-8): 753-773. Dostupno na: https://hrcak.srce.hr/28755 (stranica posjećena: 25. lipnja 2019.).
4. Dnevnik.hr (06.03.2019) „Tuđman proglašen najboljim u Europi!“, internetski portal. Dostupno na: https://dnevnik.hr/vijesti/hrvatska/zagrebacka-zracna-luka-proglasena-najboljom-u-europi-putnici-odlucili-da-je-franjo-tudjman-pomeo-konkurenciju---551946.html (stranica posjećena 27.07.2019.).
5. Drljača, M., Pašagić Škrinjar J., Brnjac, N. (2012) „Analiza prometa tereta u zračnom prometu republike hrvatske i smjernice budućeg poslovanja“. Dostupno na: https://bib.irb.hr/datoteka/577685.Analiza_prometa_tereta_u_zranom_prometu_Republike_Hrvatske_i_smjernice_budueg_poslovanja.pdf (stranica posjećena: 6. rujna 2019.).
6. HINA (12.7.2019) „Na Tuđmanu 4 posto više putnika“, internetski portal *Index.hr*. Dostupno na: https://www.index.hr/vijesti/clanak/na-tudjmanu-4-posto-vise-putnika/2100285.aspx (stranica posjećena 28.07.2019.).
7. Hrturizam.hr (23.03.2017.). Zračna luka Franjo Tuđman nova su vrata Hrvatske. Dostupno na: http://hrturizam.hr/zracna-luka-franjo-tudman-nova-su-vrata-hrvatske/ (7.9.2019.).
8. *Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo* (2019), službena internetska stranica, dostupno na: http://www.ccaa.hr/hrvatski/naslovnica_1/ (stranica posjećena: 25. lipnja 2019.).
9. Ilić, R. (2019) „Plan poslovanja društva Zračna luka Zagreb d.o.o. u 2019. godini“. Dostupno na: http://zlz-zagreb-airport.hr/sites/default/files/plan_poslovanja_drustva_zlz_d.o.o._u_2019.pdf (stranica posjećena: 09.09.2019.).
10. Kapetanović, A. (2016) „Opening of Airport Services' Market: Regulatory Framework and Problems with Its Application“. *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, sv. 66(2-3): 269-288. Dostupno na: https://hrcak.srce.hr/157611 (stranica posjećena: 24.06.2019.).

11. Kincl, B., Neidhardt, V. (2018) „Novi putnički terminal Međunarodne zračne luke Franjo Tuđman u Zagrebu – nova vrata Hrvatske“. *Art bulletin*, 67: 5-67. Dostupno na: https://hrcak.srce.hr/220328 (stranica posjećena: 26.06.2019.).
12. Kincl, B., Neidhardt, V., Radić, J., Vlašić, A., Mujkanović, N. (2012) „Konstrukcija novog putničkog terminala zagrebačkog aerodroma“. *Građevinar*, sv. 64(6): 475-484. Dostupno na: https://hrcak.srce.hr/84659 (stranica posjećena: 26.06.2019.).
13. Krajcar, D. (2019) „Prvi let zrakoplovom u Hrvatskoj (1910.)“, internetski članak. Dostupno na: https://povijest.hr/nadanasnjidan/prvi-let-zrakoplovom-u-hrvatskoj-1910/ (stranica posjećena: 27.06.2019.).
14. Matić, B. (2013) „Niskotarifni avio prijevoznici iz Hrvatske“. Dostupno na: http://rimputovanje.blogspot.com/2011/04/niskotarifni-avio-prijevoznici-iz.html (stranica posjećena: 05.09.2019.).
15. Međunarodna zračna luka Franjo Tuđman (2019), službena internetska stranica. Dostupno na: http://www.zagreb-airport.hr (stranica posjećena: 29.06.2019.).
16. Meštrović, D. (2018) „Utjecaj izgradnje novog terminala na poslovanje Zračne luke Franjo Tuđman“. Dostupno na: https://bib.irb.hr/datoteka/972752.Mestrovic_Damjan_2018.pdf (stranica posjećena: 29.06.2019.).
17. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2019) „Zračni promet“, službena internetska stranica. Dostupno na: https://mmpi.gov.hr/promet/zracni-promet-125/125 (stranica posjećena: 23.06.2019.).
18. Ministarstvo more, prometa i infrastrukture (2017) „*Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.)*“, strategija Vlade RH. Dostupno na: https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/ZPPI/Strategije/MMPI%202017-2030%20STRAT%20PROM%20RZV%20RH%2025-8_17.pdf (stranica posjećena: 27. 07.2019.).
19. Prebežac, D., Barišić, P., Kovačić, B. (2012) „*Državne potpore kao instrument poticanja zračnog prometa: studija slučaja Europske unije i Republike Hrvatske*“. *Zbornik Ekonomskog fakulteta u Zagrebu*, sv. 10(2): 45-58. Dostupno na: https://hrcak.srce.hr/93109 (stranica posjećena 24.06.2019.).
20. Radačić, Ž., Suić, I., Škurla Babić, R. (2008) „*Tehnologija zračnog prometa*“. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu.
21. Steiner, S. (1998) „*Elementi sigurnosti zračnog prometa*“. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu.

22. *Wright Brothers Aeroplane Co.* (2019) „Wright Airplanes“, *internetska stranica*. Dostupno na: http://www.wright-brothers.org/Information_Desk/Just_the_Facts/Airplanes/Wright_Airplanes.htm#top (stranica posjećena 27.06.2019.).
23. Zakon.hr (2014) *Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu* (NN 132/98, 63/08, 134/09 i 94/13). Dostupno na: https://www.zakon.hr/z/1505/Zakon-o-obveznim-i-stvarnopravnim-odnosima-u-zra%C4%8Dnom-prometu- (stranica posjećena: 25.06.2019.).
24. Zakon.hr (2014) *Zakon o zračnom prometu* (NN 92/14, 127/13, 54/13, 84/11, 69/09). Dostupno na: https://www.zakon.hr/z/177/Zakon-o-zračnom-prometu (stranica posjećena 25.06.2019.).
25. Zakon.hr (2015) *Zakon o zračnim lukama* (NN 19/98, 14/11, 78/15). Dostupno na: https://www.zakon.hr/z/439/Zakon-o-zra%C4%8Dnim-lukama (stranica posjećena: 25. 06.2019.).
26. Žager, L., Ježovita, A. (2017) „Utjecaj strukture imovine poduzeća na ocjenu likvidnosti“. *Zbornik radova Ekonomskog fakulteta Sveučilišta u Mostaru*, sv. 23: 230-252. Dostupno na: https://hrcak.srce.hr/202156 (stranica posjećena 22.09.2019.).

POPIS SLIKA I GRAFIKONA

Slika 1. Priprema Orvillea Wrighta za prvi let u povijesti čovječanstva..... 13
Slika 2. Karta zračnih luka i aerodroma na području Republike Hrvatske..... 15
Slika 3. Glavni plan putničkog terminala Međunarodne zračne luke Franjo Tuđman.... 21
Slika 4. Organizacijska struktura Međunarodne zračne luke Zagreb.....22
Slika 5. Putnički promet u zračnoj luci 'Franjo Tuđman' u 2018. i 2019. godinu..... 24
Grafikon 1. Stav ispitanika o sigurnosti zračnog prijevoza.....30
Grafikon 2. Stav ispitanika o visini cijene zrakoplovnih karata..... 30
Grafikon 3. Stav ispitanika o visini cijena popratnih usluga u Zračnoj luci Franjo Tuđman32

POPIS PRILOGA

Prilog 1. Anketni upitnik

Anketiranje putem upitnika provodi se u svrhu istraživanja za završni rad na temu „Analiza poslovanja u međunarodnoj zračnoj luci Franjo Tuđman“. Završni rad piše se pod mentorstvom doc. dr. sc. Dore Naletine na Odjelu za Računovodstvo i financije Ekonomskog fakulteta u Zagrebu. Upitnik je u potpunosti anoniman, a svi će se podaci koristiti isključivo u akademske svrhe.

1. Spol:
    a) Muško
    b) Žensko

2. Dob:
    a) Do 17
    b) 18 – 25
    c) 26 – 35
    d) 36 – 45
    e) 46 – 55
    f) 56 i više.

3. Jeste li zaposlena osoba?
    a) Da, na puno radno vrijeme.
    b) Da, na pola radnog vremena.
    c) Da, radim studentski posao.
    d) Ne, nisam zaposlena osoba.

4. Koliko često koristite zračni prijevoz?
    a) Jednom mjesečno ili češće
    b) Jednom ili nekoliko puta godišnje
    c) Svakih nekoliko godina ili rjeđe
    d) Nikada se nisam vozio/vozila avionom.

5. Smatrate li da je zračni prijevoz siguran oblik prijevoza?
    a) Da
    b) Ne.

6. Kada putujete, koliko cijena utječe na Vaš odabir zračnog prijevoznika?
    a) Cijena mi je najbitnija.
    b) Bitan mi je dobar omjer cijene i kvalitete.
    c) Cijena ne utječe na moj odabir zračnog prijevoznika.
    d) Nemam iskustva s biranjem zračnog prijevoznika.

7. Smatrate li da su cijene zrakoplovnih karata preskupe?
    a) Mislim da su karte preskupe.
    b) Mislim da su karte skupe, ali mogu razumjeti zašto.
    c) Karte nisu uopće skupe.

8. Jeste li do sada imali priliku posjetiti/koristiti Zračnu luku Franjo Tuđman?
    a) Da
    b) Ne

9. Na skali od 1 do 5, kako biste opisali svoje iskustvo posjeta zračnoj luci?
    1 – Uopće mi se nije svidjelo
    2 – Nije mi se pretjerano svidjelo
    3 – Niti mi se svidjelo, niti mi se nije svidjelo
    4 – Svidjelo mi se
    5 – Jako mi se svidjelo

10. Možete li ukratko objasniti što vam se (ni)je svidjelo u Zračnoj luci Franjo Tuđman?

    _____

11. Smatrate li da zračna luka Franjo Tuđman nudi dovoljno sadržaja (na primjer restorani ili kafići), za svoje putnike i ostale posjetitelje (npr. osobe koje dočekuju putnike)?
    a) Ima dovoljno sadržaja i za putnike i za ostale posjetitelje
    b) Ima dovoljno sadržaja za putnike, ali ne i za ostale posjetitelje
    c) Nema dovoljno sadržaja za putnike, ali za ostale posjetitelje ima
    d) Nema dovoljno sadržaja ni za putnike, ni za ostale posjetitelje
    e) Nešto drugo:_____

12. Smatrate li da su cijene na zračnoj luci Franjo Tuđman pretjerane (npr. u kafiću)?
    a) Da, cijene su pretjerane.
    b) Cijene su visoke, ali ne previše.
    c) Cijene su sasvim prihvatljive.

13. Imate li prijedlog na koji bi se način zračni prijevoz u Republici Hrvatskoj mogao poboljšati?

_____

ŽIVOTOPIS

OSOBNI PODACI:

Ime i prezime:	Filip Dejak
Datum i mjesto rođenja:	20. lipnja 1992. godine, Zagreb, Republika Hrvatska
Adresa prebivališta:	Obreška cesta 198, 10020 Novi Zagreb
Mobitel:	099 597 3181
E-mail:	filip.dejak@hotmail.com
Bračno stanje:	neoženjen

OBRAZOVANJE:

2014.-2019:	Ekonomski fakultet Zagreb, stručni studij Poslovne ekonomije, smjer Računovodstvo i financije
2007.-2011:	Srednja škola: IX. Gimnazija, Zagreb

RADNO ISKUSTVO:

Djelatnik u računovodstvu u Watch Centru

Administrativno računovodstveni djelatnik u PPD Croatia

Stručni suradnik u Institutu za stručno usavršavanje mladih gdje sam obavljao razne administrativne poslove, pisao i provodio lokalne projekte, organizirao i provodio različite radionice o zapošljavanju za mlade.

Call agent u Vip-u Moderne komunikacije gdje sam bio zadužen za telefonsku prodaju raznih tarifa za mobitele i ugovaranje ugovora s klijentima.

Pozivni agent u Protel Plus d.o.o. na kojem sam telefonski ugovarao pretplate za razne novine .

Pozivni agent u Klodovik d.o.o. gdje sam telefonski prodavao i ugovarao razne mobilne i televizijske usluge.

OSTALO RADNO ISKUSTVO:

Volontiranje na međunarodnoj konferenciji zdravih gradova na poziciji informiranja i upućivanja sudionika i razni logistički poslovi i sl.

OSTALE VJEŠTINE:

Rad na računalu:	MS Word, MS Office
Strani jezici:	ENGLESKI: Čitanje - izvrsno
	Pisanje - vrlo dobro
	Govor - vrlo dobro