

# Potencijali daljnjeg razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj

---

**Cvitanović, Iva**

**Master's thesis / Diplomski rad**

**2022**

*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:148:050656>

*Rights / Prava:* [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 4.0 međunarodna](#)

*Download date / Datum preuzimanja:* **2025-01-18**



*Repository / Repozitorij:*

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



**Sveučilište u Zagrebu  
Ekonomski fakultet  
Integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij Poslovna ekonomija, Trgovina i  
Međunarodno poslovanje**

**POTENCIJALI DALJNJEG RAZVOJA ZRAČNOG  
PUTNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Diplomski rad

**Iva Cvitanović**

**Zagreb, srpanj 2022.**

**Sveučilište u Zagrebu  
Ekonomski fakultet  
Integrirani preddiplomski i diplomski sveučilišni studij Poslovna ekonomija, Trgovina i  
Međunarodno poslovanje**

**POTENCIJALI DALJNJEG RAZVOJA ZRAČNOG  
PUTNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ  
POTENTIALS OF FURTHER DEVELOPMENT OF AIR  
PASSENGER TRAFFIC IN THE REPUBLIC OF CROATIA**

Diplomski rad

**Student: Iva Cvitanović  
JMBAG studenta: 0067569881  
Mentor: Izv. prof. dr. sc. Dora Naletina**

**Zagreb, srpanj 2022.**

## **Sažetak**

Predmet ovog diplomskog rada je analiza aktualnog stanja kako bi se utvrdile mogućnosti budućeg razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj. Kroz rad se analiziraju ključni čimbenici važni za dosadašnji razvoj i za buduću perspektivu tračnog putničkog prometa u zemlji. Ključan čimbenik dosadašnjeg razvoja svakako su deregulacija i liberalizacija tržišta kao i politička stabilnost i okruženje. Nadalje, važan čimbenik predstavlja turizam, dok je budući razvojni smjer u najvećoj mjeri ovisan o aktualnoj globalnoj pandemiji izazvanoj virusom Covid-19. U skladu s iznesenim predmetom cilj rada je, na temelju detaljne analize, bio utvrditi budućnost razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj. U svrhu ostvarivanja cilja rada korišteni su sekundarni i primarni podaci. U primarnom istraživanju kao instrument istraživanja korišten je strukturirani podsjetnik za intervju, a ispitanici su stručnjaci zaduženi za prometnu politiku odnosno za zračni prijevoz. Cilj primarnog istraživanja bio je utvrditi ocjenu postojećeg stanja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj kao i strategije daljnjeg razvoja istog. Empirijskim istraživanjem utvrđeno je kako je zračni putnički promet u Republici Hrvatskoj razvijeniji u odnosu na prije 5, odnosno 15 godina. No i dalje nije prilagođen globalnim trendovima i okruženju, iako su vidljivi pozitivni pomaci uslijed liberalizacije i privatizacije. Kao ključ rješenja uglavnom se navodi menadžment, koordinacija i povezanost dionika. Također, prioritet politika trebao bi biti rješavanje sezonalnosti.

**Ključne riječi:** *zračni putnički promet; zračne luke; Republika Hrvatska; strategija*

# POTENTIALS OF FURTHER DEVELOPMENT OF AIR PASSENGER TRAFFIC IN THE REPUBLIC OF CROATIA

## Abstract

The subject of this thesis is the analysis of the current situation in order to determine the possibilities of future development of air passenger traffic in the Republic of Croatia. The paper analyzes the key factors important for the current development and for the future perspective of rail passenger traffic in the country. A key factor in the development so far is certainly the deregulation and liberalization of the market, as well as political stability and the environment. Furthermore, tourism is an important factor, while the future direction of development is largely dependent on the current global pandemic caused by the Covid-19 virus. In accordance with the presented subject, the aim of the work, based on a detailed analysis, was to determine the future of the development of air passenger traffic in the Republic of Croatia. In order to achieve the goal of the work, secondary and primary data were used. In the primary research, a structured interview reminder was used as a research instrument, and the interviewees were experts in charge of transport policy and air transport. The aim of the primary research was to determine the assessment of the current state of air passenger traffic in the Republic of Croatia as well as the strategy for its further development. Empirical research has established that air passenger traffic in the Republic of Croatia is more developed compared to 5 or 15 years ago. But it is still not adapted to global trends and the environment, although positive developments due to liberalization and privatization are visible. Management, coordination and connection of stakeholders are mostly mentioned as the key to the solution. Also, addressing seasonality should be a priority policy.

**Key words:** *air passenger traffic; airports; Republic of Croatia; strategy*



## 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.

---

(mjesto i datum)

---

(vlastoručni potpis studenta)

## 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 .....	2
2. ULOGA I ZNAČAJ ZRAČNOG PUTNIČKOG PROMETA .....	3
2.1. Povijesni razvoj zračnog putničkog prometa.....	3
2.2. Karakteristike suvremenog zračnog putničkog prometa .....	9
2.3. Važnost liberalizacije i privatizacije zračnog putničkog prometa.....	12
2.4. Zračni putnički promet u svjetlu pandemije COVID-19 .....	14
3. ČIMBENICI RAZVOJA ZRAČNOG PUTNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ.....	19
3.1. Povijesni razvoj zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj .....	19
3.2. Zračne luke u Republici Hrvatskoj .....	22
3.3. Liberalizacija i privatizacija zračnog prometa u Republici Hrvatskoj .....	29
3.4. Strategija daljnjeg razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj .....	32
3.5. Utjecaj pandemije COVID-19 na zračni putnički promet u Republici Hrvatskoj.....	33
4. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE O POTENCIJALIMA DALJNJEG RAZVOJA ZRAČNOG PUTNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ .....	37
4.1. Pregled postojećih istraživanja.....	37
4.2. Metodologija istraživanja.....	38
4.3. Rezultati istraživanja .....	40
4.4. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja .....	51
5. ZAKLJUČAK .....	52
LITERATURA.....	54
POPIS SLIKA .....	59
POPIS TABLICA.....	60

POPIS GRAFIKONA .....	61
PRILOZI.....	62
Prilog 1. Podsjetnik za intervju .....	62
ŽIVOTOPIS .....	65



## **1. UVOD**

Posljednjih desetljeća volumen zračnog putničkog prometa je značajno rastao na globalnoj razini. Tako se od 1970-ih godina do danas bilježi višestruko povećanje broja prevezenih putnika. S jedne strane je tehnološki razvoj smanjio troškove, dok je s druge strane povećanje životnog standarda i raspoloživog dohotka, kao i pojava niskotarifnih zračnih prijevoznika, ubrzalo značajno povećanje korištenja zračnog prometa. Zračni prijevoz jedini je izvediv prijevoz na velike udaljenosti u kratkom vremenskom roku, a često predstavlja i jedini način pristupa za zemljopisno izolirana područja. Zračni prijevoz dodatno omogućuje pristup tržištima, ljudima, kapitalu, znanju i resursima. Od tradicionalnih zračnih prijevoznika u redovnom prometu, preko niskotarifnih zračnih prijevoznika do čartera, svi oni su pronašli svoje mjesto na tržištu uslijed snažnih procesa liberalizacije i globalizacije tržišta.

### **1.1. Predmet i cilj rada**

Jedan od ključnih čimbenika razvoja zračnog prometa u nekoj zemlji je stanje gospodarstva, a tu su i deregulacija i liberalizacija tržišta, politička stabilnost i okruženje, međunarodno okruženje, turizam, ali i prirodni fenomeni, globalne epidemije i katastrofe širih razmjera. Isto vrijedi i za Republiku Hrvatsku. Stoga je predmet ovog diplomskog rada analiza aktualnog stanja kako bi se utvrdile mogućnosti budućeg razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj. Kroz rad se analiziraju ključni čimbenici važni za dosadašnji razvoj i za buduću perspektivu zračnog putničkog prometa u zemlji. Ključan čimbenik dosadašnjeg razvoja svakako su deregulacija i liberalizacija tržišta kao i politička stabilnost i okruženje. Nadalje, važan čimbenik predstavlja turizam, dok je budući razvojni smjer u najvećoj mjeri ovisan o aktualnoj globalnoj pandemiji izazvanoj virusom Covid-19.

U skladu s iznesenim predmetom cilj rada je, na temelju detaljne analize, utvrditi budućnost razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj. Ciljevi su također i prikazati razvoj zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj kao i aktualno stanje u svjetlu pandemije COVID-19.

### **1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka**

U svrhu ostvarivanja cilja rada korišteni su sekundarni i primarni podaci. Sekundarni podaci su prikupljeni iz stručnih i znanstvenih članaka, priručnika, publikacija te web stranica vezanih za proučavanu temu. U primarnom istraživanju kao instrument istraživanja korišten

je strukturirani podsjetnik za intervju, a ispitanici su stručnjaci zaduženi za prometnu politiku odnosno za zračni prijevoz. Strukturirani podsjetnik za intervju konstruiran je od pitanja korištenih u već provedenim empirijskim istraživanjima u čijem je fokusu i područje ovog istraživanja. U primarnom istraživanju pitanja su usmjerena na utvrđivanje ocjene postojećeg stanja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj kao i strategije daljnjeg razvoja istog. Metode koje su korištene u ovom radu su metoda deskripcije, induktivna i deduktivna metoda te metode analize i sinteze.

### **1.3. Sadržaj i struktura rada**

Rad je podijeljen na pet međusobno povezanih poglavlja. Prvo poglavlje je **Uvod** u kojem su predstavljeni predmet, cilj te izvori i metode prikupljanja podataka.

Drugo poglavlje naslova **Uloga i značaj zračnog putničkog prometa** teorijski jer dio rada u kojem je dan prikaz povijesnog razvoja zračnog putničkog prometa, kao i karakteristike suvremenog zračnog putničkog prometa. Nadalje, poglavlje obuhvaća i prikaz važnosti liberalizacije i privatizacije zračnog putničkog prometa. Na kraju poglavlja daje se osvrt na utjecaj pandemije Covid-19 na zračni putnički promet.

Treće poglavlje naslova **Čimbenici razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj** predstavlja uvod u empirijsko istraživanje, a daje uvid u povijesni razvoj zračnog putničkog prometa u RH, nakon čega slijedi uvid u zračne luke RH. Poglavlje također obuhvaća uvid u liberalizaciju i privatizaciju zračnog prometa u RH, kao i strategiju daljnjeg razvoja. Na kraju poglavlja slijedi uvid u utjecaj pandemije Covid-19 na zračni putnički promet.

Četvrto poglavlje naslova **Empirijsko istraživanje o potencijalima daljnjeg razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj** predstavlja rezultate istraživanja provedenog intervjuiranjem sa stručnjacima zaduženima za prometnu politiku odnosno za zračni prijevoz.

Peto poglavlje je **Zaključak** rada.

## **2. ULOGA I ZNAČAJ ZRAČNOG PUTNIČKOG PROMETA**

U ovom teorijskom dijelu rada daje se uvid u povijest razvoja zračnog putničkog prometa, nakon čega slijedi uvid u karakteristike suvremenog zračnog putničkog prometa. U poglavlju se daje osvrt i na važnost liberalizacije i privatizacije zračnog putničkog prometa. Poglavlje se zaključuje poglavlja analizom zračnog putničkog prometa u vrijeme aktualne pandemije COVID-19.

### **2.1. Povijesni razvoj zračnog putničkog prometa**

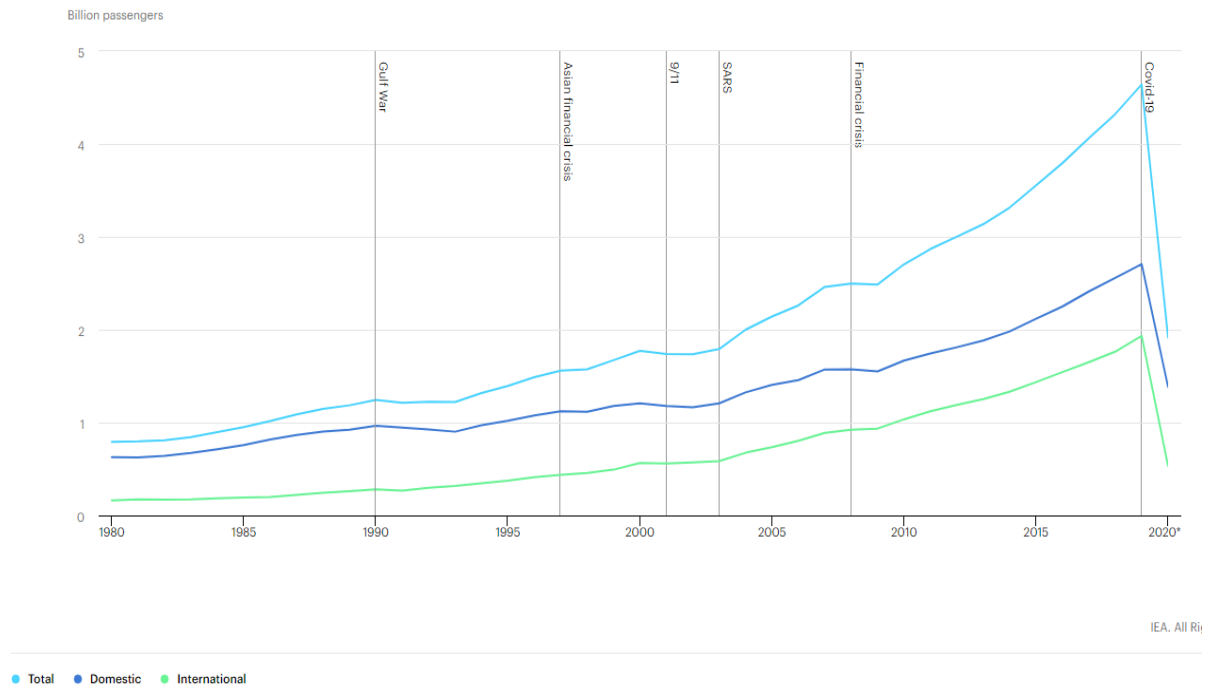
Evolucija zračnog prometa predstavlja jedan od najvećih napredaka što se komunikacija i globalizacije tiče, a zračna industrija odigrala je značajnu ulogu u potpori nastanku globalne ekonomije. Vraćajući se u prošlo stoljeće, potrebno je spomenuti ključne osobe povijesti zrakoplovstva, kao što su Sir George Cayley<sup>1</sup> ili Langley. Također treba spomenuti i braću Wright koji su revolucionirali zrakoplovstvo tog vremena. Jedna od najznačajnijih činjenica bio je njihov uspjeh u Sjevernoj Karolini. bio je to prvi put da je avion s pilotom, opremljen motorom, prešao 260 metara u minuti. Unatoč raznim poteškoćama, braća Wright nastavila su doprinosti evoluciji zrakoplovstva, a krajem 1908. godine ostvarili su let od dva sata i dvadeset minuta u kojem je pilot imao cjelokupnu kontrolu nad avionom. Međutim, svi ti pomaci koji su se pojavili u Sjedinjenim Državama nisu se događali u isto vrijeme u drugim dijelovima svijeta. Napredak i dizajn zrakoplovstva u Europu dolazi tijekom Prvog svjetskog rata, što donosi velike koristi, posebno u smislu komercijalnog zračnog prijevoza (Perez Urdiales, 2019).

Upotreba prvih zrakoplova početkom 20. stoljeća također je varirala od kontinenta do kontinenta. U SAD-u su se ti letovi uglavnom koristili u poštanskom prijevozu, dok su u Europi počeli prevoziti putnike, što je dovelo do povećanja potražnje između glavnih europskih gradova. Zajedno s tim stigli su i novi avioni, sigurniji i udobniji od prethodnih. Ne samo da su bili bolji glede opreme i strojeva, nego su omogućili poduzećima da zarađuju mnogo novca. Bio je to slučaj zrakoplova Douglas DC-3 koji je mogao prevesti 21 putnika. Inovacije u zrakoplovstvu nastavile su se tijekom godina, sve do pojave četveromotornih aviona. Navedeno im je omogućilo da budu brži, dosegnu veću visinu i putuju na veće udaljenosti. Do kraja 1950-ih, pojava novih modela aviona obilježila je razvoj zrakoplovstva. Tako su tu epohu karakterizirali veći avioni opremljeni novim mehanizmima i značajnim



Razvoj zrakoplova za putnički prijevoz praćen je i kontinuiranim rastom broja putnika na globalnoj razini. Razvoj svjetskog zračnog putničkog prometa od 1980. do 2020. godine prikazan je slikom u nastavku.

Slika 2. Razvoj svjetskog zračnog putničkog prometa, 1980.-2020. (milijarde putnika)



Izvor: International Energy Agency, 2020

Slika 2 prikazuje kontinuirani rast broja putnika, kako u domaćem tako i u međunarodnom zračnom putničkom prijevozu. Tek manje stagnacije vidljive su uslijed značajnijih globalnih događaja koji su negativno utjecali na putnički promet, poput globalne finansijske krize 2008. godine. Značajan negativan učinak na zračni putnički promet vidljiv je 2020. godine uslijed aktualne globalne pandemije Covid-19, a o čemu će se kasnije govoriti u radu.

Ključni čimbenik u razvoju suvremenog zračnog prometa je stanje gospodarstva. Iz perspektive svih aktera lanca vrijednosti civilnog zrakoplovstva, prognoze gospodarskog rasta temeljne su pretpostavke poslovnih i razvojnih planova. Industrijom zračnog prometa potiče se međunarodna trgovina kojom se širom svijeta poslovnim subjektima omogućuje brz i efikasan pristup tržištu. Moderno globalizirano gospodarstvo uvelike je oslonjeno na mogućnosti koje pruža razvoj mreže letova, tako da je praktično moguće u jednom danu

povezati bilo koje dvije točke na svijetu (Tatalović, Mišetić, & Bajić, Planiranje zračnog prijevoza, 2017).

Neki od najvažnijih čimbenika koji utječu na razvoj i rast zračnog prijevoza su (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2012):

- stupanj gospodskog razvoja mjeren razinom bruto domaćeg proizvoda,
- rast broja stanovnika,
- deregulacija i liberalizacija,
- politička stabilnost i političko okruženje,
- smanjenje realnih troškova zračnog prijevoza kao efekt ekonomije razmjera,
- međunarodni terorizam, globalne epidemije, prirodni fenomeni i katastrofe širih razmjera te
- razvoj turizma.

Povećanje razine gospodarskih aktivnosti i ekonomski napredak osnovni su poticaj za rast poslovnih putovanja i prijevoza robe. Kako se zaposlenost i dohodak povećavaju povećava se i baza potencijalnih korisnika turističkih putovanja. Navedeno pokazuje da je *stupanj gospodarskog razvoja* temeljni generator kreiranja potražnje za uslugama zračnog prijevoza (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2012).

Rast zračnog prometa usko je povezan s promjenama dinamike *rasta bruto domaćeg proizvoda* (BDP), odnosno s odgovarajućom razinom gospodarskog rasta koji se regionalno razlikuje paralelno raste i potražnja za putovanjima. Rezultati ranije provedenih istraživanja navode kako rast BDP-a od 1% potiče dodatnu potražnju za putovanjima u zračnom prijevozu u rasponu od 1% do 2.5%. Podaci iz Međunarodnog odbora zrakoplovnih tvrtki (ACI), vodeće krovne organizacije operatera zračnih luka pokazuju da je u razdoblju od 2001. do 2015. godine svjetski broj zrakoplovnih putnika bilježio prosječni godišnji rast od 3,9%, a godišnji rast BDP-a od 3,8% (KFW IPEX-Bank, 2016).

Prema *rastu broja stanovnika* potiče se kreiranje potražnje za uslugama zračnog prijevoza. Tako primjerice nije slučajnost što su Indija i Kina prepoznate od proizvođača zrakoplova kao jedne od najznačajnijih potencijalnih zrakoplovnih tržišta, jer su mnogoljudne zemlje s visokom stopom nataliteta. Isto tako jedan od važnih čimbenika je razina i rast životnog standarda stanovništva, jer od bliže prošlosti do danas sve više populacije prelazi u velike

urbane centre (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2017). Istraživanje provedeno u Singapuru od strane Phyo i sur. (2017) također ukazuje kako je rast stanovništva značajna varijabla kod predviđanja buduće potražnje zračnog prometa. Lucas (2019) navodi kako niže stope nezaposlenosti, uz ostale parametre, imaju tendenciju utjecaja na potražnju zračnog prometa. Evidentna je veza između promjena u broju stanovnika i razine dohotka sa potražnjom za zračnim prijevozom. U svojoj srži, kao i za bilo koju drugu robu ili uslugu, potražnja za zračnim prijevozom uvelike je funkcija prihoda i cijena. Porast dohotka po glavi stanovnika potiče potražnju (Lucas, 2019). IATA (2020) također potvrđuje kako će zračna povezanost u određenoj mjeri ovisiti o veličini stanovništva. Veća gospodarstva s velikim brojem stanovnika prirodno će biti povezana s većim brojem odredišta i nuditi više dostupnih mjesta u usporedbi s manjim zemljama.

Razvoj i rast zračnog prijevoza uz povećanje razine konkurencije snažno su potakli *procesu deregulacije i liberalizacije*. Ti procesi još uvijek traju, s tim da iz SAD-a su se proširili i na ostale dijelove svijeta, sačinjavajući mrežu mjera što za daljnje unaprjeđenje što za razvoj zračnog prijevoza. Zračni prijevoz do 1978. godine je bio visoko tržišno kontroliran snažnim međudržavnim pravnim mehanizmima (međusobnim davanjem raznih povlastica), a to se ponajviše odnosi na prava letenja i cijene prijevoza (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2017). Kao sastavni dio razvoja zračnog putničkog prometa Lucas (2019) navodi napredak postignut tijekom desetljeća liberalizacije zračnog prometa sastavni je dio tog razvoja. To se postiže ratifikacijom bilateralnih sporazuma koji uklanjaju ograničenja zračnog prometa među zemljama. Putem formaliziranog pristupa tržištu i uklanjanja ulaznih barijera, zrakoplovstvo je imalo ogromne koristi od povećane konkurencije koja je pomogla pritisku na smanjenje cijena u lancu vrijednosti zračnog prometa.

*Stabilnost politike i političkog okruženja* jedan je od važnih faktora za kontinuiran i ravnomjeran rast zračnog prometa. Postojanjem mnogobrojnih negativnih efekata nestabilnog okruženja koje prate posljedice, imaju utjecaj na dinamiku rasta zračnog prijevoza. Tako neke potencijalne ratne okolnosti uvelike imaju negativan efekt za krajnjeg korisnika u odabiru destinacije za koju će se odlučiti. Neke države čak nude preporuke svojim državljanima o izbjegavanju putovanja u pojedina krizna područja (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2017). Kao primjer ovdje se može navesti aktualno razno stanje u Ukrajini. Prema podacima IATA-e (2022), uslijed zatvaranja ukrajinskog zračnog prostora, zračni putnički promet na razini

Europe smanjen je za 3,3%, što na globalnoj razini predstavlja smanjenje od 0,8%. Također, Bjelorusija je zabranila letove iznad dijelova svog teritorija, dok je Moldavija potpuno zatvorila svoj zračni prostor. Kako te dvije zemlje imaju manji udio u regionalnom i globalnom zračnom prometu putnika nisu obuhvaćene statistikom smanjenja. Od 25. ožujka 2022. godine je 36 zemalja, uključujući zemlje EU-a, Veliku Britaniju i SAD, zatvorilo svoj zračni prostor za ruske zračne prijevoznike. Rusija je zauzvrat zabranila zračnim prijevoznicima u većini tih zemalja ulazak ili let iznad Rusije. Nekoliko zračnih prijevoznika iz zemalja koje nisu izravno pogođene sankcijama također je privremeno smanjilo letove u/iz Rusije, na primjer u Japanu i Južnoj Koreji.

*Ekonomija razmjera* (engl. *economy of scope*) kao efekt smanjenja realnih troškova u zračnom prijevozu isto je doprinijela rastu zračnog prometa. Pojavom niskotarifnih prijevoznika omogućeno je da puno veći broj ljudi putuje, odnosno koristi usluge zračnog prijevoza. U literaturi, taj fenomen se često naziva *Southwest effect* po prvom predstavniku niskotarifnog prijevoznog modela u SAD-u (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2017). Prema preliminarnoj kompilaciji godišnje globalne statistike, navodi kako je ukupan broj putnika na redovnim linijama porastao na 4,5 milijardi u 2019., što je 3,6 % više u odnosu na prethodnu godinu, dok je broj odlazaka dosegao 38,3 milijuna u 2019., što je 1,7 % povećanja. Kao jedan od čimbenika navodi se i smanjenje cijena karata i njihova dostupnost (ICAO, 2020).

Događanja vezana za *međunarodni terorizam, globalnu epidemiju, prirodne fenomene i katastrofe* imaju također značajan utjecaj na dinamiku rasta i razvoja zračnog prijevoza. U zračnom prometu postoje periodične oscilacije koje su gotovo uvijek povezane s nekim ekonomskim ciklusima, ali bi ponekad bile uzrokovane i nekim drugim bitnim globalnim i regionalnim čimbenicima. Neki koji se posebno ističu su nekoliko naftnih kriza, kriza rata u Zaljevu, azijske krize, napad na Svjetski trgovački centar u New Yorku (9/11), SARS (teški akutni respiratorni sindrom), globalna ekonomska recesija 2008./2009. te kriza izazvana erupcijom vulkana Eyjafjallajökull na Islandu u travnju 2010. godine (2017). jedno od takvih događanja od značajnog utjecaja na zračni putnički promet je i aktualna pandemija COVID-19 čiji učinak će se dodatno istražiti u nastavku rada.

Dostupnost više vremena za odmor uz mogućnost korištenja višekratnog godišnjeg odmora, dodatno potiče mobilnost turista pa zračni prijevoznici omogućuju dostupnost i najudaljenijih



destinacija u relativno kratkom vremenu, pri čemu je bitno istaknuti kako je *razvoj turizma* u svijetu jedan od najvećih pokretača rasta putničkog zračnog prijevoza (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2017).

Svi navedeni čimbenici, osim skupine „Međunarodni terorizam, globalne epidemije, prirodni fenomeni i katastrofe širih razmjera“ pozitivno su utjecali na razvoj zračnog putničkog prometa unazad 50-ak godina. No, također je vidljivo kako jedan negativni čimbenik može značajno promijeniti trend i smanjiti zračni putnički promet u nekom vremenskom periodu.

## **2.2. Karakteristike suvremenog zračnog putničkog prometa**

Suvremeni zračni putnički prijevoz razvijao se pod snažnim utjecajem liberalizacije i globalizacije. Danas postoji više poslovnih modela i oblika poslovanja zračnih putničkih prijevoznika. To su (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2017):

- tradicionalni zračni prijevoznici u redovnom prometu (FSNC)
- niskotarifni zračni prijevoznici (LCC)
- regionalni zračni prijevoznici
- zračni čarter – prijevoznici
- generalna i poslovna avijacija.

Tradicionalni zračni prijevoznici u redovnom prometu (engl. *Full service network carrier* – FSNC) su zrakoplovne tvrtke koje se fokusiraju na pružanje širokog spektra pred-letnih i avio usluga, uključujući različite servisne usluge i povezivanje letova. Budući da većina FSNC-a posluju s „*hub-and-spoke*“ modelom, ova grupa zrakoplovnih kompanija obično se također naziva i zračni prijevoznici „*hub-and-spoke*“. U većini europskih zemalja (bivši) nacionalni prijevoznik djeluje kao FSNC. Primjeri su Air France/KLM, Lufthansa, British Airways, Iberia, Austrian Airlines ili LOT (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2017). Dok je većina bivših nacionalnih prijevoznika u zemljama EU u potpunosti ili djelomično privatizirana, neke (često manje) zemlje EU-a i dalje imaju značajne interese u svojim nacionalnim prijevoznicima (primjerice Hrvatska).

Niskotarifni zračni prijevoznici (eng. *Low cost carriers* -LCC) usredotočeni su na smanjenje troškova odnosno implementaciju strategije vodstva cijena na tržištima na kojima posluju. Korištenje nove i homogene flote srednjih zrakoplova (obično Boeing 737- 700/800 ili Airbus 319/320) dovodi do smanjenja potrošnje goriva, održavanja, osoblja, općih troškova i - ako su

velike narudžbe zrakoplova po sniženim cijenama - kapitalnih troškova. Sjedala visoke gustoće dovode do nižih jediničnih troškova svih kategorija, budući da se fiksni troškovi. Samo varijabilni troškovi povećavaju se kada je na letu više putnika. Kašnjenja letova se smanjuju korištenjem manjih, neopterećenih zračnih luka. Uz to, letovi bez veza omogućuju niskotarifnim zračnim prijevoznicima maksimiziranje broja sati dnevnog letenja, a time i korištenja zrakoplova (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2017). Niži troškovi poslovanja niskotarifnih zračnih prijevoznika proizlaze iz jednostavnosti dizajna proizvoda, jednostavnosti procesa i jednostavnosti organizacije. Autori navode kako jednostavnost protoka informacija rezultiraju većom koordinacijom odnosa. To je ključ visoke produktivnosti, a time i nižih troškova. No, ne radi se o univerzalnom modelu poslovanja. Kod primjerice Ryanair-a značajnu ulogu ima odabir zračnih luka, gdje se biraju manje zračne luke s nižim troškovima i potpisuju dugoročni ugovori kako bi se dodatno smanjila cijena korištenja (Gillen i Lall, 2004).

Regionalni zračni prijevoznici uglavnom koriste manji zrakoplov s 20 do 100 mjesta i ograničavaju svoje letne točke na geografski ograničeno područje. Dok neki regionalni operateri djeluju neovisno i fokusiraju se na decentralizirane točke i lete između manjih zračnih luka, drugi rade za FSNC i povezuju čvorište njihovih partnerskih zrakoplova s regionalnim zračnim lukama. Primjer za prvu skupinu je VLM iz Belgije, koja posluje s 50 zračnih luka između zemalja Beneluksa, Njemačke i Velike Britanije. Tipična zračna linija za prijevoznike je Eurowings (Njemačka), koji leti u ime Lufthanse iz Frankfurta i Münchena, kao i na dodatnim decentraliziranim rutama iz nekoliko sekundarnih njemačkih zračnih luka. U Francuskoj su najveći regionalni prijevoznici Régional Airlines i Brit Air, obje podružnice tvrtke Air France. Zbog korištenja manjih zrakoplova, jedinični troškovi regionalnih zrakoplovnih kompanija obično su znatno veći od onih FSNC-a, LCC-a i čarter prijevoznika (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2017).

Prijevoznici za odmor ili slobodno vrijeme su zrakoplovne tvrtke koje se bave prijevozom turista. Za njih se koristi izraz "*charter airline*", budući da većinu letova ne prodaju izravno zrakoplovne tvrtke, već su uključeni u charter pakete koje nude turoperator. Danas mnogi čarter letovi funkcioniraju po rasporedu, ali najčešće sezonski. Poput LCC-ova, čarter prijevoznici postižu niske troškove po sjedalu po kilometru usredotočujući se na izravne letove, koristeći homogene flote srednje velikih aviona sa sjedalima visoke gustoće. Međutim,

čarter prijevoznici obično nude cjelovite turističke usluge (obroci, bezalkoholna pića, zabava na zajedničkim video zaslonima, novine i časopisi, igračke za djecu). Glavne razlike između LCC i čarter prijevoznika mogu se promatrati u području upravljanja mrežom i prinosom. Dok upravljanje prinosima LCC-a slijedi rastuća krivulja cijena, čarter prijevoznici obično naplaćuju prosječne troškove te često nude sezonske popuste. Budući da turisti obično ostaju tjedan dana ili duže na odredištima, obično se prihvaća vremenska koncentracija potražnje za određeno odredište na nekoliko letova tjedno, dok LCC obično nude najmanje dnevne frekvencije na većini ruta (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2017).

Generalna avijacija (GA) podrazumijeva sav promet koji ne leti prema unaprijed definiranom redu letenja. Većina GA prometa odvija se prema planu leta koji se predaje prije samog leta. GA pokriva veliki broj aktivnosti, i komercijalnih i nekomercijalnih, uključujući letačke klubove, obuku letenja, poljoprivredno zrakoplovstvo, proizvodnju i održavanje laganih zrakoplova i slično. Godine 2003. osnovana je Europska agencija za zrakoplovnu sigurnost (EASA) kao središnji regulator EU-a. Agencija je u početku bila poznata kao Europska agencija za sigurnost zračnog prometa. Naziv je promijenjen u Agencija za sigurnost u zračnom prometu Europske unije 2018. godine, kada su proširene i njezine nadležnosti. EASA je temeljni dio strategije Europske unije za sigurnost zračnog prometa. Ciljevi Agencije su promocija i postizanje najviših zajedničkih standarda sigurnosti i zaštite okoliša u civilnom zrakoplovstvu i osigurati najsigurniji mogući let. Nadalje, EASA je odgovorna za postavljanje pravila, smjernica i standarda za sve sigurnosne i ekološke aspekte civilnog zrakoplovstva (EASA, 2022). Poslovno zrakoplovstvo također pripada GA-u jer let ovisi o zahtjevima putnika. Stoga ne postoji fiksni raspored letenja. To ne znači da su ti zrakoplovi automatski manji. Privatni mlazovi ili poslovni mlazovi mogu biti mali s 4 sjedala ili čak veliki kao Boeing 747 VIP (Tatalović, Mišetić, & Bajić, 2017).

Zračni promet igra ključnu ulogu u pokretanju moderne globalne ekonomije. Ovu širu ekonomsku korist podupiru i izravne veze između gradova – omogućujući protok robe, ljudi, kapitala, tehnologije i ideja – i smanjenje troškova zračnog prijevoza. Značajnu ulogu u ubrzanom razvoju zračnog putničkog prometa posljednjih desetljeća svakako je imala i liberalizacija i privatizacija zračnog putničkog prometa.

### **2.3. Važnost liberalizacije i privatizacije zračnog putničkog prometa**

Međunarodni zračni promet, uspostavom čikaške konvencije iz 1944. godine bio je reguliran mrežom bilateralnih sporazuma između pojedinih zemalja. Navedeni sporazumi vrlo često su ograničavali broj zračnih prijevoznika koji mogu opsluživati određene rute, nametali dodatna ograničenja na način na koji se prometna prava mogu ostvariti, zahtijevali regulatorno odobrenje za cijene karata kao i da uključeni zračni prijevoznici budu u vlasništvu i djelotvorno kontrolirani od strane relevantne države. Tijekom vremena, brojna ograničenja u nekim pojedinačnim sporazumima su ublažena, a od 1992. godine brojne su države dogovorile bilateralne sporazume o „otvorenom nebu“ koji omogućuju potpuni pristup tržištu na međunarodnim rutama za zračne prijevoznike u vlasništvu i pod kontrolom bilo koje zemlje. Neke regionalne skupine zemalja udružile su se u provedbi multilateralnih sporazuma. Od 2007. godine, ICAO procjenjuje da je oko 30 % međudržavnih redovnih linija liberalizirano, bilo putem bilateralnih sporazuma o zračnim uslugama otvorenog neba ili regionalnih/multilateralnih sporazuma o liberalizaciji (ICAO, 2022).

Kako je ranije navedeno, usluge zračnog prijevoza općenito su regulirane nacionalnim kontrolama nad domaćim zračnim uslugama i bilateralnim sporazumima o zračnom prijevozu koji pokrivaju međunarodne usluge. Liberalizacija zrakoplovnih tržišta stoga je provedena kroz proces ublažavanja ili uklanjanja ograničenja na domaće usluge i ponovnih pregovora o bilateralnim sporazumima, u nekim slučajevima zamjenjujući ih novim multilateralnim sporazumima. Ovaj proces može dovesti do dvije različite vrste liberalizacije (IATA, 2008):

- ublažavanje ograničenja vlasništva i kontrole. Mnogi zračni prijevoznici su još uvijek djelomično ili u cijelosti u vlasništvu nacionalnih vlada, a to samo po sebi ograničava opseg do kojeg pritisci tržišta kapitala (kao što je prijetnja preuzimanja) mogu utjecati na te zračne prijevoznike. Čak i tamo gdje su zračni prijevoznici u privatnom vlasništvu, mogu biti učinkovito zaštićeni od preuzimanja od strane inozemnih subjekata gdje bi to uzrokovalo gubitak prometnih prava povezanih s njihovom prethodnom matičnom državom. Stoga ako je zračni prijevoznik sada pod kontrolom iz druge države, mogao bi biti isključen iz domaćih ruta (u slučajevima kada je pristup nekim ili svim rutama ograničen na nacionalne zračne prijevoznike) i/ili međunarodnih ruta (gdje bilateralni sporazumi o zračnom prijevozu ograničavaju pristup ovim rute do nacionalnih zračnih prijevoznika koji su s njima povezani).

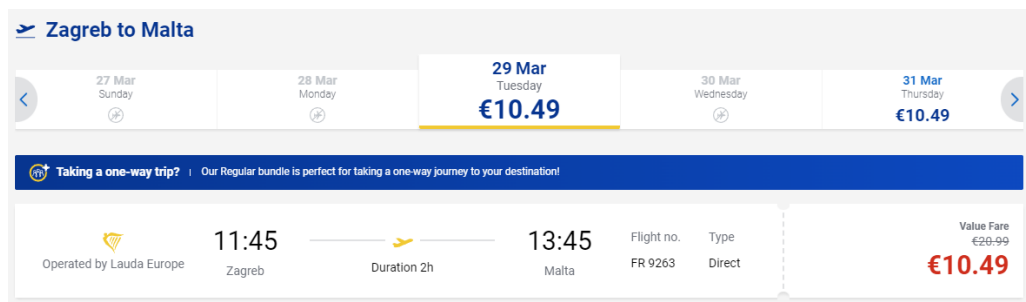
- izravniji oblik liberalizacije uključuje popuštanje ili uklanjanje kontrola na zračnim prijevoznicima koji rade na određenim rutama. To može uključivati mjere za uklanjanje prethodnih kontrola nad voznim redom, cijenama karata ili drugim uvjetima usluge. Ono što je važno, također može dopustiti novi ulazak na rute koje je prethodno opsluživao ograničeni broj prijevoznika.

Rezultati deregulacije i liberalizacije analizirani su u stručnoj literaturi posljednjih 20-ak godina. Općenito, liberalizacija, osobito u kombinaciji s ulaskom niskotarifnih prijevoznika (LCC), snizila je cijene zrakoplovnih karata, što je povećalo potražnju, poboljšalo povezanost i podržalo rast trgovine, turizma i šireg gospodarstva (OECD, 2019). Primjerice, usluge domaćih zračnih prijevoznika u SAD-u liberalizirane su 1978. godine. Dokazi iz ekonomske literature sugeriraju da je u usporedbi s onim što bi dogodilo bez deregulacije, liberalizacija dovela do 22% smanjenja cijena karata i 10% poboljšanja ukupne faktorske produktivnosti (IATA, 2008). Deregulacija u Sjedinjenim Državama uzrokovala je nagli pad cijena karata i znatno bolje neizravne povezanosti obzirom da su putnici s jednog sekundarnog tržišta po prvi put mogli putovati na drugo tržište putem pravodobne te koordinirane veze. U početku je to značilo da će niz novih ulazaka testirati tržište te prisiliti postojeće prijevoznike da reagiraju i potom napuste tržište. Navedeno je potaknulo zatvaranje brojnih zrakoplovnih kompanija. Kako je deregulirano tržište postajalo zrelije, odljev novih sudionika i izlazaka značajno se smanjio, barem do finansijske krize 2008. godine koja je potaknula više konsolidacija i neuspjeha (OECD, 2019).

Slična priča vrijedi i za Europu u kojoj je stvaranje jedinstvenog tržišta zračnog prijevoza omogućilo LCC-ovima, kao što su *EasyJet* i *Ryanair*, da se razvijaju vrlo brzo, dramatično povećavajući povezanost i snižavajući cijene zrakoplovnih karata. Također je omogućio prijevoznicima koji dolaze iz jedne od država članica Unije da slobodno posluju u drugoj, što se pokazalo mnogo poželjnijim za LCC-ove od prijevoznika s punim uslugama.

Slika u nastavku prikazuje primjer *Ryanair* leta Zagreb – Malta.

Slika 3. *Ryanair*: Zagreb – Malta (29. ožujka 2022)



Izvor: (Ryanair, 2022)

Let iz Zagreba za Maltu u ožujku 2022. godini moguć je po cijeni od 10,49 eura, što je manje od 80,00 kuna. Za usporedbu, za 80,00 kuna u Hrvatskoj se autobusom u jednom smjeru može doći iz Zagreba do Rijeke.

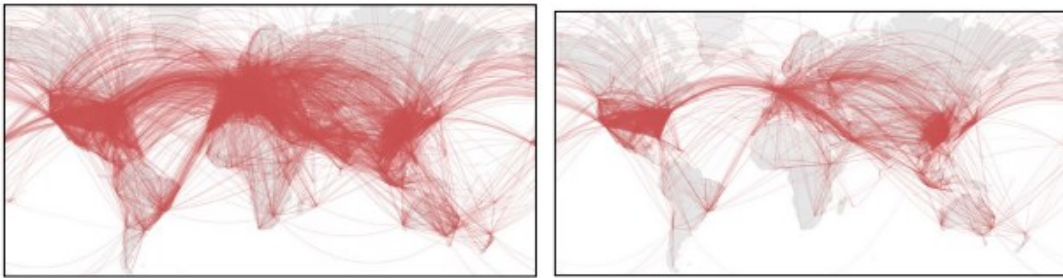
Nadalje, liberalizacija zračnog prometa EU-a omogućila je značajan rast broja ruta i frekvencija te ponudila više konkurencije na razini ruta, niže cijene karata i značajan rast povezanosti kao rezultat usvajanja mreža od točke do točke. Između 1992. i 2002. godine broj letova unutar EU na tjednoj bazi gotovo se udvostručio odnosno porastao je s 60.000 na više od 100.000. U sljedećem desetljeću broj letova ostao je stabilan, dok je broj ruta unutar EU stalno rastao. Tako je 4.000 u 1992. godini narastao na oko 9.000 u 2019. godini (OECD, 2019). Liberalizacija je imala najveći utjecaj na promet i dobrobit potrošača omogućivši stvaranje i/ili značajan rast LCC-ova. Međutim, rast tih prijevoznika potaknuo je i smanjenje troškova rada, kao što su netipično zapošljavanje, niže plaće i niže mirovine, što nadoknađuje neke od dobitaka u dobrobiti potrošača. Uklanjanje ograničenja za ulazak na tržište može stvoriti značajne razine nove potražnje, mijenjati obrasce putovanja i transformirati tržište (OECD, 2019).

#### 2.4. Zračni putnički promet u svjetlu pandemije COVID-19

Godina 2020. bila je godina bez presedana za zračnu industriju. Utjecaj pandemije i mjere koje su vlade poduzele za suzbijanje širenja virusa doveli su skoro do zatvaranja međunarodnog zrakoplovstva, pri čemu je povezanost značajno poremećena diljem svijeta. U pokušaju da se pozabave širenjem virusa, vlade su uvele ograničenja za međunarodna putovanja i u nekim slučajevima uvele stroge mjere zabrane u zemlji kako bi usporile lokalne epidemije. Kao rezultat zatvaranja granica i kućnih blokada, broj redovnih zračnih putničkih linija dramatično se smanjio. Pandemija koronavirusa razorno je utjecala na globalnu zračnu

industriju, koja se suočava s najgorom krizom ikad. Natjerao je zračne prijevoznike da svoje zrakoplove stave izvan pogona, otkazu letove i otpuštaju desetke tisuća zaposlenika. Ovo je daleko najveći udarac za zračnu industriju u cjelini, jer je pogodio zračne prijevoznike, zračne luke, kontrolu zračnog prometa, proizvođače zrakoplova i turooperatore. Na najnižoj točki, broj redovnih međugradskih linija bio je 67% manji nego u isto vrijeme 2019. godine kako je prikazano slikom u nastavku.

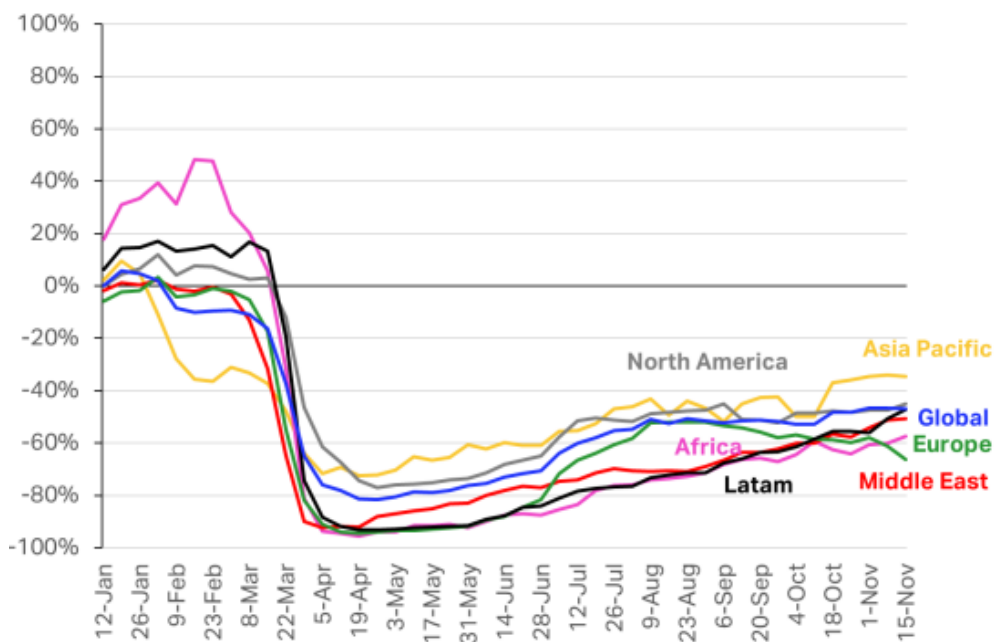
Slika 4. Usporedba globalne mreže zračnog putničkog prometa (25.04.2019. i 25.04.2020.)



Izvor: IATA, 2020

Od najniže točke u travnju 2020 godine, broj letova se počeo oporavljati kao rezultat ponovnog otvaranja domaćih tržišta i ukidanja ograničenja na međunarodna putovanja u nekim zemljama i regijama. Na najnižoj točki, globalni letovi bili su 80% ispod razine zabilježene početkom godine kako je prikazano slikom u nastavku.

Slika 5. Globalni i regionalni letovi - polasci po tjednima 2020. (2019. = 100)



Izvor: IATA, 2020

Tempo oporavka općenito je bio postupan i varirao po regijama. Letovi u regijama Azije i Pacifika i Sjeverne Amerike imali su brži oporavak u usporedbi s drugim regijama, što je uvelike posljedica dvaju značajnih domaćih tržišta u tim regijama (Kina, odnosno Sjedinjene Države). Europa je doživjela brži oporavak tijekom ljetnih mjeseci nakon što su ukinuta



ograničenja putovanja između članica šengenskog područja i nešengenskih članica EU. U tom je razdoblju značajno povećan broj međunarodnih letova na kratkim udaljenostima. Oporavak letova na unutareuropskim linijama bio je odraz putovanja brojnih ljudi u posjet prijateljima i obitelji, kao i turista koji putuju tijekom ljeta. Afrika, Latinska Amerika i Bliski istok doživjeli su sporiji oporavak, a razina zračnih usluga i zračne povezanosti u tim regijama i dalje je smanjena. Učinak na europskom tržištu je u suprotnosti s razvojem međunarodnih letova između Europe i ostatka svijeta i ukupne mjere svih ostalih međunarodnih letova. Oporavak na unutareuropskim rutama ističe prednosti koje mogu proizaći iz koordiniranog pristupa među zemljama ponovnom otvaranju granica, što podržava povjerenje putnika i smanjuje neizvjesnost (IATA, 2020).

Globalni oporavak zračnog putničkog prijevoza nastavio se tijekom 2021. godine. No, prema IATA podacima, prihod od putničkih kilometara u studenome 2021. godine u cijeloj industriji bio je manji za 47,0 % u odnosu na studeni 2019. (IATA, 2021). Putnički promet se polako oporavlja, ali zaostaje za oporavkom u globalnom gospodarstvu. Kriza COVID-19 i dalje je bila pod negativnim utjecajem na poslovanje putničkog zrakoplovstva tijekom 2021. godine. Iako se globalna gospodarska aktivnost oporavila ponajprije zahvaljujući rastu proizvodnje, ograničenja putovanja zadržala su nizak broj putnika, posebno za međunarodna putovanja. Brojke u drugom tromjesečju 2021. godine poboljšale su se u usporedbi s onima za prvo tromjesečje zbog ponovnog otvaranja nekih domaćih i regionalnih tržišta. Tempo oporavka tijekom 2021. godine varirao je na različitim tržištima. Bez obzira na privremeno pogoršanje u siječnju i veljači uzrokovano slabošću u Kini, domaće rute znatno nadmašuju one međunarodne. To se uvelike može pripisati kontroli COVID-19 i uvođenju cjepiva na ključna tržišta, što je omogućilo ukidanje domaćih ograničenja. Za godinu do srpnja 2021. godine prihodi od putničkih kilometara bili su niži za 30,2% u usporedbi s istim razdobljem u 2019. godini. To je u oštroj suprotnosti s 83,9%-tnim smanjenjem u globalnom međunarodnom prometu, koji je i dalje ograničen strogim ograničenjima putovanja (IATA, 2022).

Kako bi se zaposlenost i gospodarske aktivnosti koje podržava industrija zračnog prijevoza što prije vratile na razine od prije krize, vlade širom svijeta su donijele odluke o financijskoj pomoći i podršci zrakoplovnim kompanijama, a paketi pomoći uključuju dokapitalizaciju, državna jamstava za kredite, dioničarske zajmove i slično. Europska komisija je 19. ožujka 2020. godine usvojila „*Privremeni okvir za mjere državnih potpora u svrhu podrške*

***gospodarstvu u aktualnoj pandemiji Covida-19***“. Od usvajanja je navedeni Okvir mijenjan šest puta, a posljednjom izmjenom dodjela potpora je produžena do 30. lipnja 2022. godine. Takav pristup pridonosi smanjenju negativnih učinka krize COVID-19. IATA je u listopadu 2021. godine objavila da je od početka pandemije pa do kraja rujna 2021. godine ukupna državna pomoć zrakoplovnim kompanijama iznosila 243 milijarde dolara (Croatia Airlines, 2022).

Situacija s COVID-19 krizom i dalje je neizvjesna. Pravila za putovanja mijenjaju se gotovo svakodnevno, a države i dalje mijenjaju pravila za ulazak stranca. Sve to utječe na zračni putnički promet. No, ipak se očekuje kako će se situacija uskoro poboljšati i kako će se ograničenja kretanja postupno ukidati. Nakon uvida u ulogu i značaj zračnog putničkog prijevoza općenito, u nastavku rada slijedi uvid u stanje na razini Republike Hrvatske.

### **3. ČIMBENICI RAZVOJA ZRAČNOG PUTNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

U ovom dijelu rada daje se uvid u povijesni razvoj zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj, nakon čega slijedi analiza hrvatskih zračnih luka. Poglavlje također obuhvaća analizu privatizacije i liberalizacije zračnog prometa u republici Hrvatskoj, kao i strategiju daljnjeg razvoja zračnog putničkog prometa. Na kraju poglavlja daje se uvid u utjecaj pandemije COVID-19 na zračni putnički promet u zemlji.

#### **3.1. Povijesni razvoj zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj**

Prvi aerodrom, kako je ranije navedeno, otvoren je 1909. godine na Črnomercu (Zagreb). Prvi avion u Hrvatskoj proizveden je godinu kasnije od strane izumitelja Eduarda Slavoljuba Penkale. Avionom je poletio mehaničar Dragutin Karlo Novak i time postao prvi hrvatski pilot. Prva zračna luka otvorena je na Borongaju (Zagreb), a 1928. godine otvara se prva zračna linija između Zagreba i Beograda (Pavlin, Aerodromi I, 2006). Tako je Zagreb postao prvi hrvatski grad povezan putničkom zračnom linijom, a liniju je održavala tvrtka Aeroput, nacionalni zračni prijevoznik Kraljevine Jugoslavije. Već 1929. godine otvoren je redoviti linijski putnički zračni prijevoz između Beča, Graza, Zagreba i Beograda. Tvrtka Aeroput je 1947. godine promijenila ime u JAT (Jugoslavenski aerotransport), a kao nacionalni prijevoznik djelovala je do 1989. godine (Hrvatska enciklopedija, 2021).

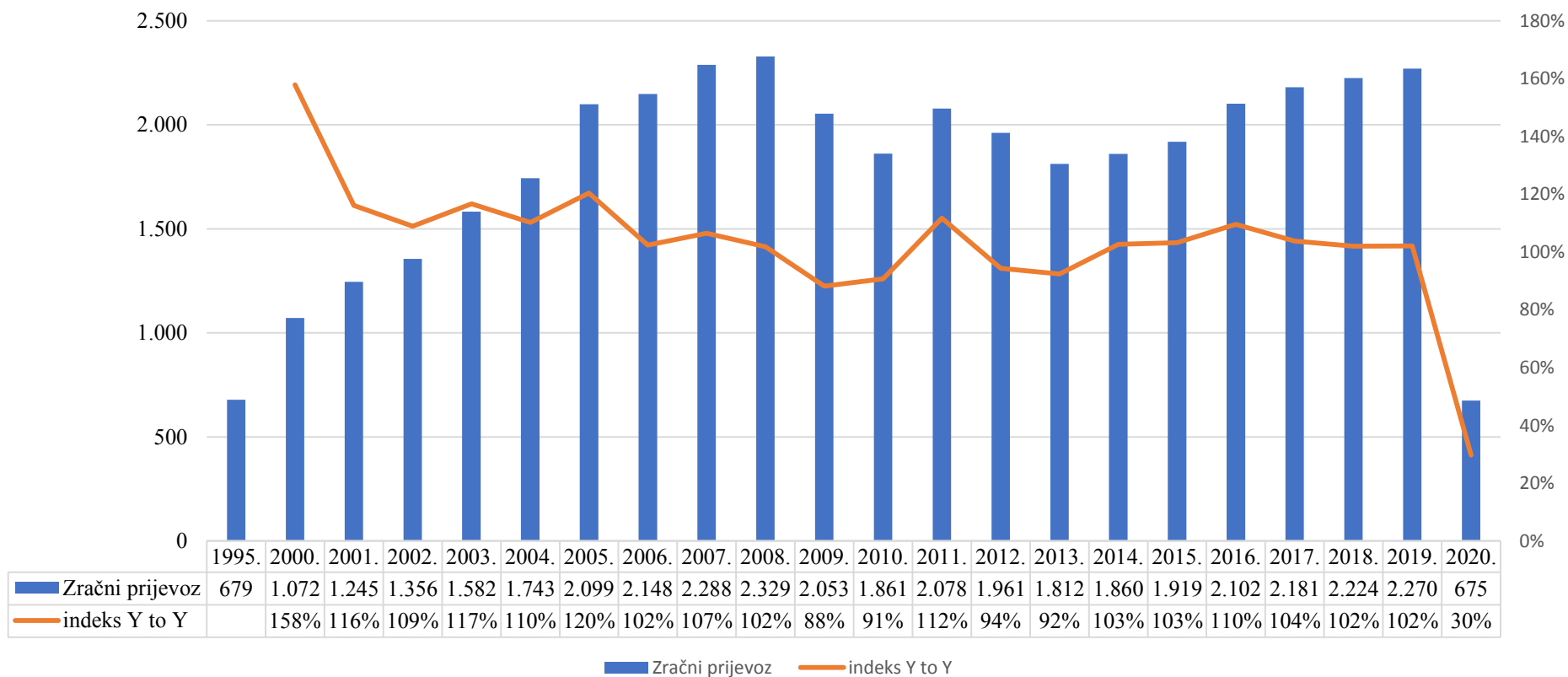
Zračni promet je u Hrvatskoj bio relativno slabo razvijen sve do 60-ih godina 20. stoljeća i otvaranja bivše države prema inozemstvu i liberalizacije prelaska državne granice prije svega zbog turizma. Tadašnje tri međunarodne zračne luke (Zagreb, Split i Dubrovnik), sredinom 60-ih godina 20. stoljeća, ostvaruju ukupan godišnji zračni promet ispod pola milijuna putnika godišnje. Druga polovica 60-ih godina 20. stoljeća obilježena je pojačanim turističkim kretanjima, a od 1966. do 1975. godine, turizam postaje glavni korisnik usluga u zračnom prometu, a porast prometa u zračnim lukama Hrvatske bio je jedan od najvećih u svijet. U tom se razdoblju otvaraju i nove zračne luke za međunarodni promet (Pula - 1967., Zadar - 1969., Rijeka - 1970.). Nakon 1975. godine, promet stagnira, zatim pada ili lagano raste, da bi svoj vrhunac dosegao 1987. godine s gotovo 5,5 milijuna putnika. Procjenjuje se da je 80-ih godina na hrvatskim aerodromima ostvareno od 65 do 70% godišnjeg prometa putnika s naslova turističkih putovanja, dok je na primorskim aerodromima taj udio procijenjen na oko

80%. Nakon 1987. godine, promet pada i potpuno se prekida u drugoj polovici 1991. godine (Pavlin & Horak, 2000).

Godine 1992. ponovno se za promet otvaraju zračne luke, a povratak prometa odvija se vrlo sporo. U 1997. godini ostvareno je svega oko 42% od broja putnika u 1990. godini, a u 1999. godini taj je postotak smanjen na oko 40%. Pri tome u pojedinim zračnim lukama redoviti promet još uvijek nije uspostavljen (Rijeka, Osijek), a na nekima je to učinjeno tek u 1998. godini (Zadar) (Pavlin & Horak, 2000).

Zračni putnički promet od 1995. do 2020. godine prikazan je na grafikonu u nastavku.

Grafikon 1. Zračni putnički promet od 1995. do 2020. (broj putnika u tisućama)

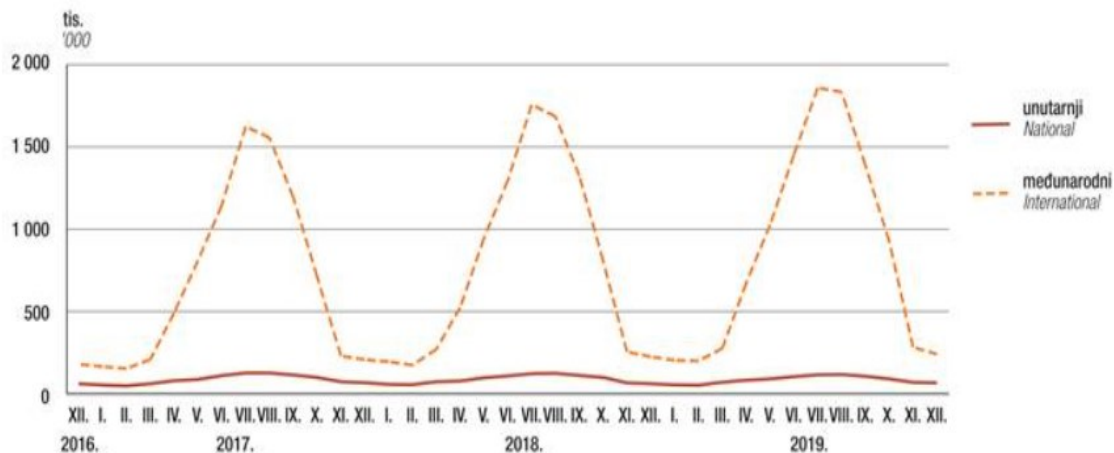


Izvor: Državni zavod za statistiku, 2021

Kako je vidljivo, zračni putnički promet u periodu od 1990. do 2008. godine kontinuirano raste i u 2008. godini doseže razinu od 2.329.000 putnika. Globalna ekonomska kriza rezultirala je padom broja putnika u 2009. i 2010. godini nakon čega slijedi stagnacija, a ponovni trend rasta bilježi se od 2014. godine. U 2019. godini zabilježeno je ukupno 2.270.000 putnika u zračnom prometu, čime nije dosegnuta razina iz pred krizne 2008. godine. 2020. godina bila je obilježena pandemijom COVID-19 što je značajno utjecalo na pad prometa o čemu će se pisati kasnije u radu.

Zračni putnički prijevoz Republike Hrvatske izravno je povezan s turizmom, što je vidljivo po mjesečnoj distribuciji broja putnika kako je prikazano slikom u nastavku.

Slika 6. Mjesečna distribucija broja putnika u hrvatskim zračnim lukama (2017.-2019.)



Izvor: Državni zavod za statistiku, 2021

Kako se može uočiti na slici 6 značajno povećanje broja međunarodnih putnika na razini svih međunarodnih zračnih luka u Republici Hrvatskoj bilježi se u ljetnim mjesecima, odnosno od svibnja do rujna.

### 3.2. Zračne luke u Republici Hrvatskoj

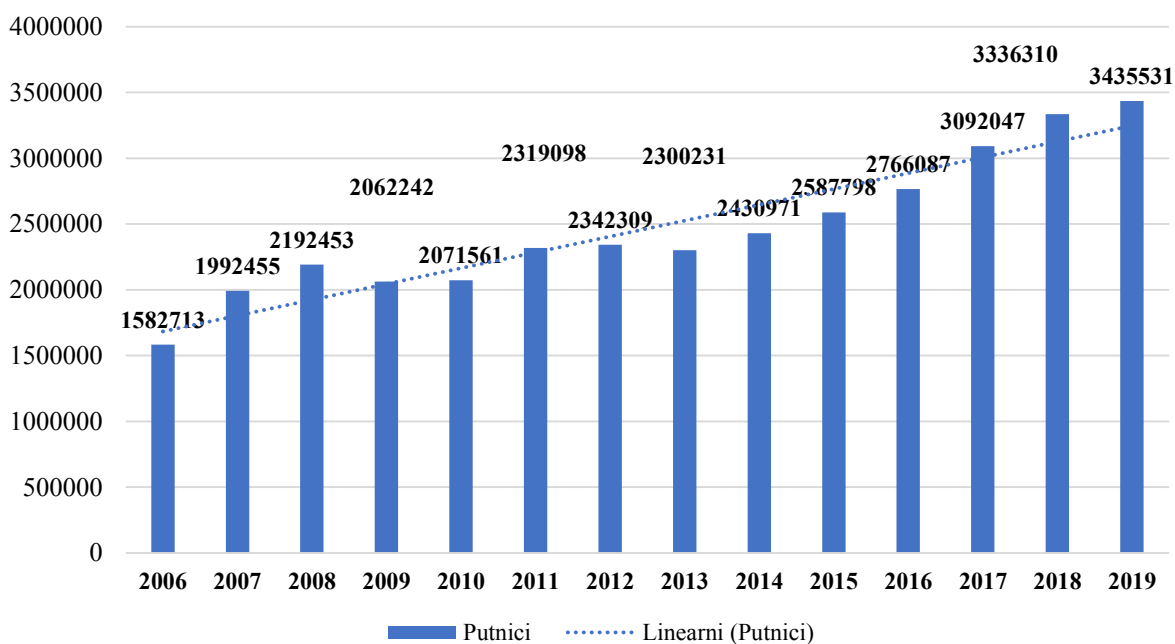
Osnovni preduvjet za razvoj zračnog prometa je razvoj prometne infrastrukture, gdje osnovnu infrastrukturu čine zračne luke (Baričević, 2003). Zračne luke Zagreb, Split i Dubrovnik primarne su hrvatske zračne luke, dok se Osijek, Rijeka, Pula i Zadar mogu okarakterizirati kao sekundarne. U ostalim europskim zemljama zračne luke se dijele na primarne i sekundarne. Primarne zračne luke karakterizira činjenica da ne primaju niskotarifne

prijevoznike. Niskotarifni prijevoznici slijeću u sekundarne zračne luke, a karakterizira ih promet od manje od 4 milijuna putnika. No, ovakva podjela u Hrvatskoj ne postoji, čemu u prilog govori i činjenica da je Germanwings, prvi niskotarifni prijevoznik prisutan na hrvatskom tržištu, povezo Zagreb i Bonn 2004. godine. Niskotarifni prijevoznici utjecali su na promjenu ponašanja korisnika diljem Europe te su određene destinacije učinili dostupnijim svima (Naletina, Petljak, & Sremac, 2018).

Prva civilna zračna luka u Republici Hrvatskoj otvorena je 1962. godine u Zagrebu (Zračna luka Zagreb d.o.o. (ZLZ)), a sam početak razvoja zračnih luka Republike Hrvatske datira još iz 1909. godine kada grad Zagreb dobiva svoj prvi aerodrom na Črnomercu. Prva zračna luka sa svim potrebnim objektima za slijetanje i uzlijetanje izgrađena je na Borongaju, a 1928. godine otvorena je prva zrakoplovna linija Zagreb-Beograd (Pavlin, Aerodromi I, 2006). Nakon Drugog svjetskog rata Zagreb koristi Aerodrom Lučko, no isti vrlo brzo prestaje zadovoljavati sve potrebe tadašnjeg zračnog prijevoza i 1959. godine donosi se odluka o izgradnji zračne luke na Plesu. Porastom prometa, infrastruktura ZLZ-a je u nekoliko faza proširivana. Neadekvatan prostor putničkog terminala u odnosu na porast broja putnika, uvjetovao je tijekom 2009. godine donošenje Odluke o projektu izgradnje Novog putničkog terminala (NPT) (ZLZ, 2016). U prosincu 2013. godine tvrtka MZLZ Jsc preuzima koncesiju i izgradnju novog terminala pod 30-godišnjim javno-privatnim ugovorom o koncesiji s Republikom Hrvatskom. Novi terminal otvoren je u ožujku 2017. godine pod nazivom Zračna luka Franjo Tuđman (Zagreb airport, 2021).

Zračna luka Franjo Tuđman najveća je zračna luka u Republici Hrvatskoj, a ujedno je i ključna zračna luka za putovanja unutar i izvan zemlje, ključna za turizam i poslovanje. Posljedično, izuzetno je važno za gospodarski razvoj zemlje. Kapacitet zračne luke nije mogao pratiti rastuće zahtjeve tržišta. Iz tog razloga hrvatska Vlada odlučila je izgraditi novi terminal, 2,5 km udaljen od starog terminala, u državno-privatnom vlasništvu, veličine 65.600 m<sup>2</sup>. Tih 65.000 m<sup>2</sup> sastoji se od četiri razine, 30 šaltera za prijavu, 9 traka za sigurnosne preglede, 8 avionskih mostova i tri pristaništa za manje zrakoplove, sustava za obradu prtljage, preko 1.000 parkirnih mjesta, trgovina i ugostiteljskih objekata. Novi terminal podrazumijeva povećanje kapaciteta na 5 milijuna putnika, uz mogućnost povećanja broja na 8 milijuna (Naletina, Petljak, & Sremac, 2018). Izgradnja novih terminala opravdana je potražnjom, što je prikazano grafikonom u nastavku.

Grafikon 2. Putnički promet zračne luke Franjo Tuđman (2006.-2019.)

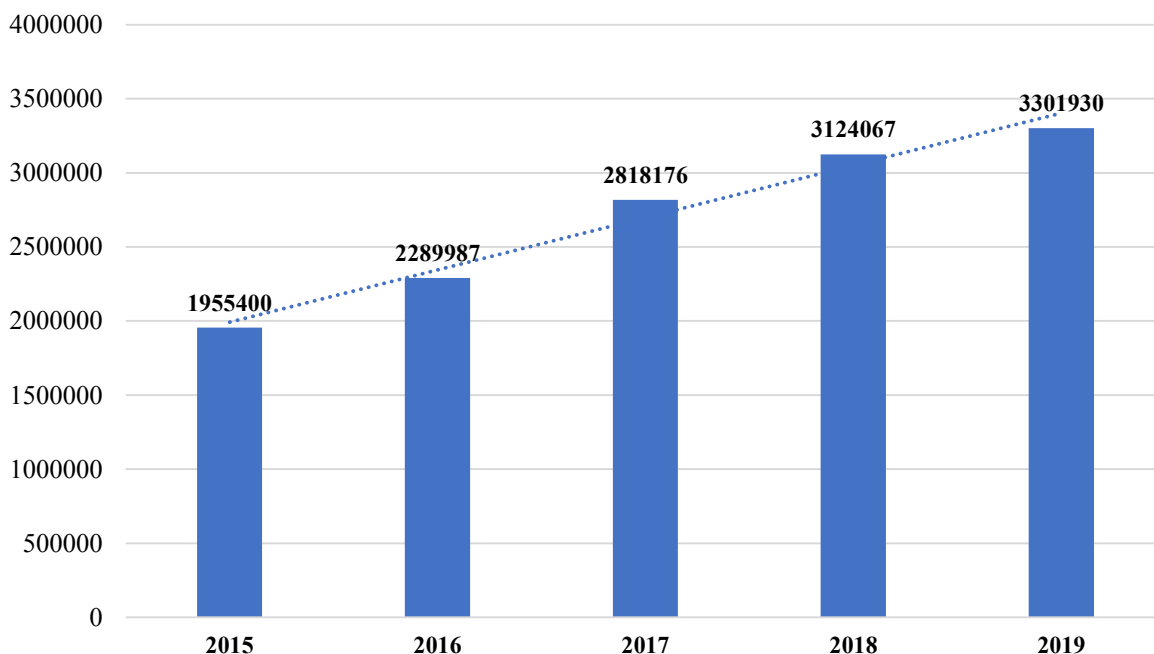


Izvor: Zračna luka Zagreb, 2022

Kako je vidljivo, broj putnika raste iz godine u godinu, uz neznatno pad u 2009. i 2013., dok je u 2017. premašio broj od 3 milijuna. Zračna luka Split otvorena je za promet 1966. godine. Smještena u središtu srednje-dalmatinske regije, pokriva potrebe zračnog prometa priobalja, od Makarske do Šibenika, te Brača, Hvara, Šolte i drugih otoka. Planirani broj od 150.000 putnika godišnje premašen je već 1968. godine. Porast zanimanja turista, prodaje turističkih aranžmana, a time i prometa u Zračnoj luci Split nastavlja se i slijedećih godina da bi kulminirao 1987. godine, s ukupno 1.151.580 putnika i 7.873 zrakoplova. Nakon 1988. godine promet pada, a 1991. godine zračna luka se zatvara zbog rata. Zračna luka ponovno je otvorena početkom travnja 1992. godine, a putnički promet od tada kontinuirano raste (Zračna luka Split, 2020). Na grafikonu 3 prikazan je zračni putnički promet u zračnoj luci Split.



Grafikon 3. Putnički promet zračne luke Split (2015.-2019.)



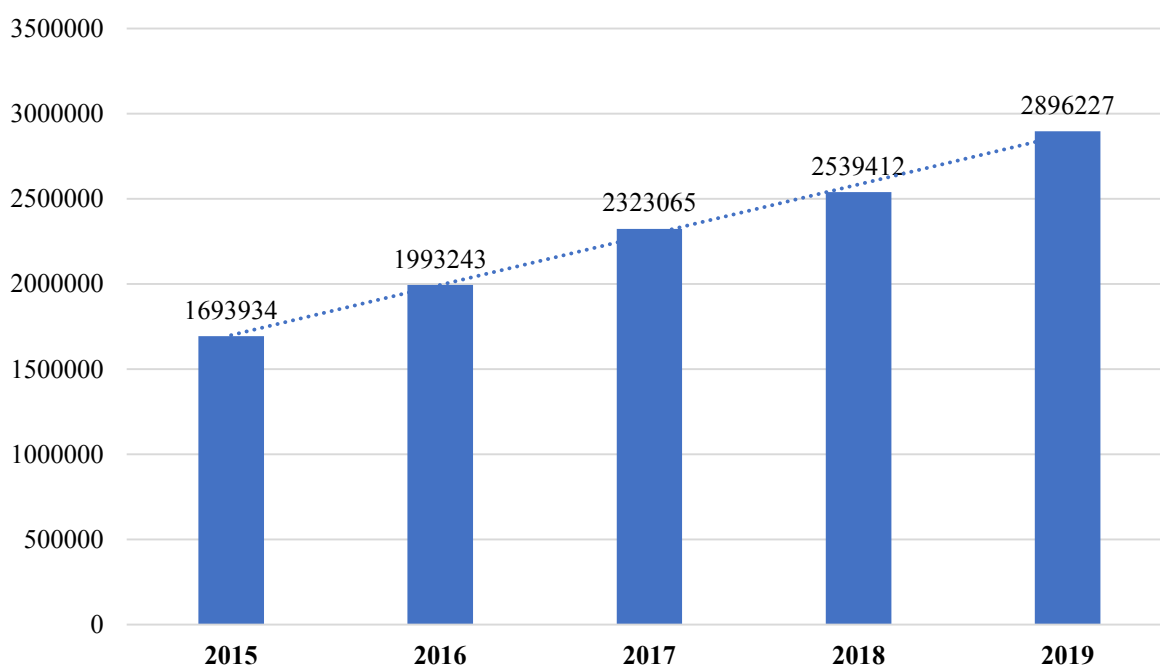
Izvor: Zračna luka Split, 2022

Preko 90% putnika koji prolaze kroz Zračnu luku Split dolazi međunarodnim linijama. U 2018. godini je dosegnuto preko 3 milijuna putnika. S obzirom na očekivan rast, u 2017. godini, započeo je proces rekonstrukcije i dogradnje Zračne luke Split što je završeno 2019. godine. Rekonstrukcijom je zgrada dograđena na tri etaže i ukupno 35.000 m<sup>2</sup>, zbog čega terminal može primiti 2.500 putnika u špicama.

Zračna luka Dubrovnik izgrađena je 1936. godine u naselju Gruda u Konavlima. Za vrijeme Drugog svjetskog rata, točnije 1940. godine dolazi do prekida zračnog prometa. Godine 1960. zračna luka Dubrovnik prebačena je na današnju lokaciju, mjesto Čilipi, gdje se nalazi i danas. Zbog raznih zbivanja 1991. godine Zračna luka Dubrovnik u potpunosti je devastirana. Od 1992. godine kreće se u potpunu rekonstrukciju zračne luke Dubrovnik, a potpuna rekonstrukcija i proširenje međunarodnog putničkog terminala završeno je 1999. godine (Zračna luka Dubrovnik, 2022). Uređenje i proširenje zračne luke Dubrovnik nastavlja se, a 2015. godine započinje izgradnja pristanišne zgrade C. Dana 12. svibnja 2017. godine održano je svečano otvorenje novog putničkog terminala Zračne luke Dubrovnik, a razvoj zračne luke nastavlja se (Zračna luka Dubrovnik, 2021).

Više od 70 zrakoplovnih kompanija koristi Zračnu luku Dubrovnik i lete na više od 100 različitih lokacija (nacionalnih i međunarodnih). Značaj Zračne luke Dubrovnik je u tome što omogućuje povezivanje Dubrovačko-neretvanske županije s udaljenim destinacijama (domaćim i stranim), budući da je prometna povezanost otežana. No, ovdje treba naglasiti i kako će se dio problema prometne povezanosti riješiti dovršetkom i puštanjem u promet Pelješkog mosta, što ima veliki značaj posebno u segmentu nacionalne prometne povezanosti. Statistika zračne luke Dubrovnik prikazana je na grafikonu 4.

Grafikon 4. Putnički promet zračne luke Dubrovnik (2015.-2019.)



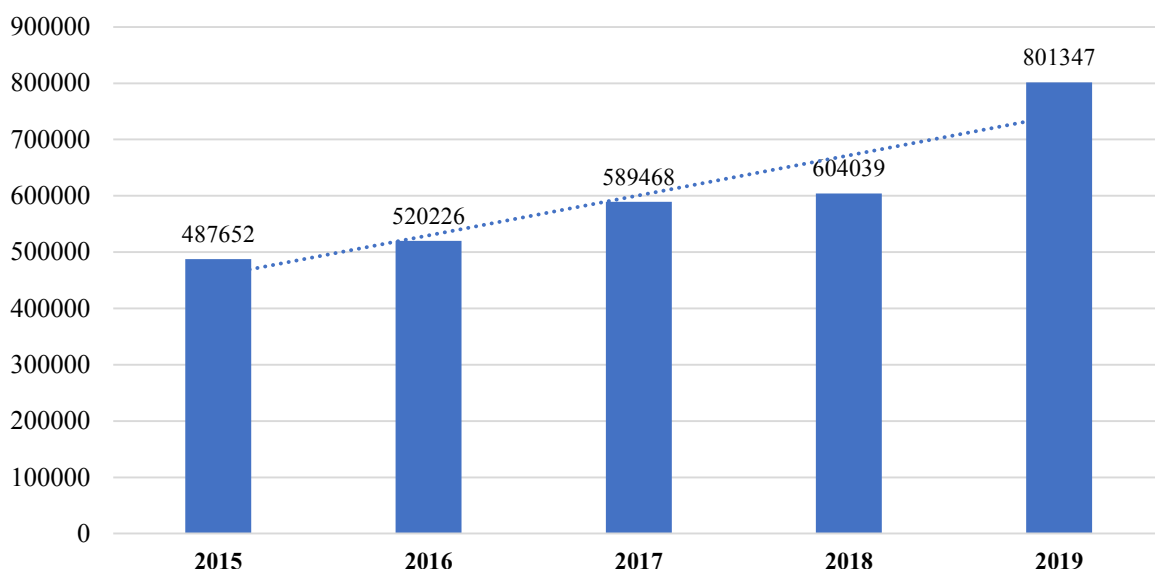
Izvor: Zračna luka Dubrovnik, 2022

Godine 2017. promet Zračne luke Dubrovnik premašio je broj od 2 milijuna putnika, a već 2019. godine taj broj je bio gotovo 3 milijuna putnika. Rastuća popularnost i porast u broju putnika donio preopterećenje zračna luka kapaciteta samo 1,5 milijuna putnika, pa je rekonstrukcija bila neophodna za daljnji razvoj.

Zračna luka Zadar utemeljena je 1968. godine u blizini naselja Zemunik Donji i udaljena je 7 km istočno od Zadra. Tijekom Domovinskog rata u potpunosti je devastirana, a nakon rekonstrukcije postaje važno čvorište. Zbog uspostave novih zračnih linija početkom 2007. godine u zračnoj luci Zadar dodatno je proširena zgrada putničkog terminala (Zračna luka

Zadar, 2020). Zračna luka Zadar jedina je koja nije doživjela smanjenje broja putnika uslijed recesije 2009. godine, no stvarni porast putničkog prometa ostvaren je tek u posljednjih nekoliko godina, a broj od pola milijuna dosegnut je 2016. godine. Statistika prometa u Zračnoj luci Zadar prikazana je grafikonom u nastavku.

Grafikon 5. Putnički promet zračne luke Zadar (2015.-2019.)



Izvor: Zračna luka Zadar, 2022

Uzrok ovog rasta bio je dolazak niskotarifnih prijevoznika, čime je Zračna luka Zadar postala pionir je u uvođenju *low-cost* prijevoznika u zračni promet Hrvatske. Od tada Zračna luka Zadar iz godine u godinu obara rekorde u prometu putnika. Povećanju broja putnika najviše je pridonio irski *Ryanair*. Riječ je o najvećem niskotarifnom prijevozniku na svijetu, a u Zadar je došao 2007. godine. Nakon što je *Ryanair* uvidio turistički potencijal Zračne luke Zadar, 2012. otvorili su bazu u Zadru, a ubrzo nakon toga i mnoge druge tvrtke poput *Lufthanse*, *Eurowingsa* i *easyJeta* počeli su širiti svoje mreže prema Zadru (Naletina, Petljak, & Sremac, 2018).

Zračna luka Pula, kao civilni aerodrom, posluje od 1967. godine. U početku je to bila montažne zgrada prozvana "Zračna luka Ljubljana – Pula". Međutim, kao takva služila je i primila čak i 701.370 putnika 1987. godine. Tijekom ratnih godina uslijedila je potpuna stagnacija prometa, a od 1999. kreće osjetni rast prometa. Nekadašnje charter kompanije,

zamijenile su niskobudžetne kompanije i kompanije koje lete na redovnim linijama (Zračna luka Pula, 2020).

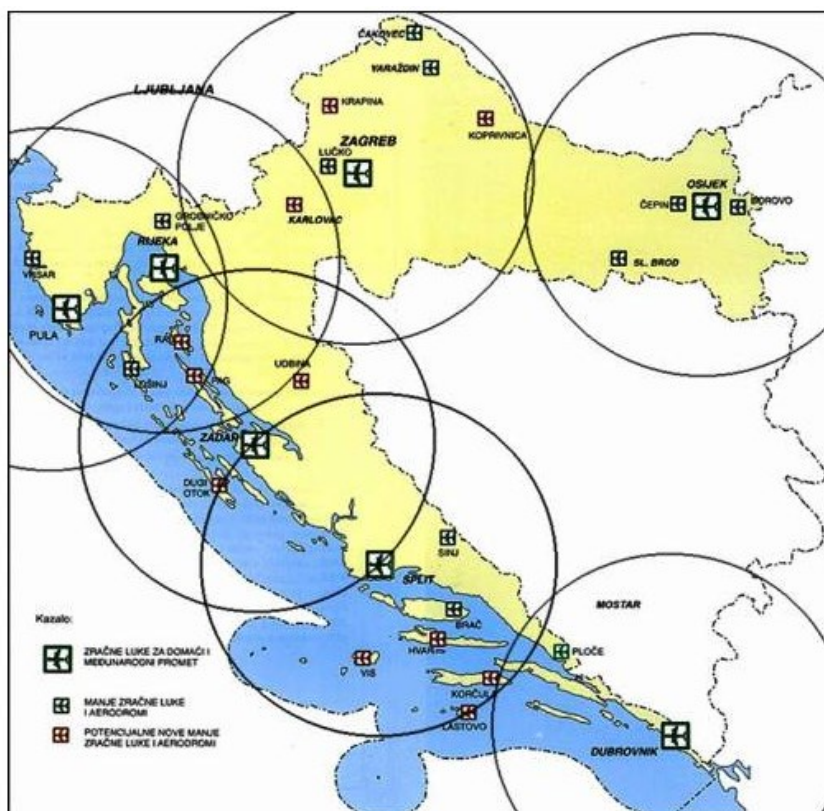
Zračna luka Rijeka izgrađena je na otoku Krku u blizini mjesta Omišalj 1970. godine (Fiuman, 2016). Putnički terminal ima najmanji kapacitet od infrastrukturnih prometnih kapaciteta zračne luke Rijeka. Tijekom 2019. godine putnički promet bilježio je preko 200.000 osoba (Zračna luka Rijeka, 2022).

Zračna luka Osijek izgrađena je sredstvima lokalne zajednice u blizini sela Klisa i otvorena za promet 1980. godine. U razdoblju od 1991. do polovine 1992. godine zračna luka je bila okupirana od strane agresora, a nakon toga do polovine 1998. godine zauzeta te korištena od strane međunarodnih snaga i nije se odvijala osnovna djelatnost. Nakon građevinske obnove ponovno je otvorena za promet u veljači 2002. godine i od tada su sve snage uprave i djelatnika usmjerene na uspostavljanje prometa i pune funkcije zračne luke (Osječko-baranjska županija, 2015).

Zračna luka Brač u funkciji je od 1992. godine i najmlađa je zračna luka u Republici Hrvatskoj za komercijalni promet. Aerodrom se prvenstveno radio za potrebe turističkog gospodarstva i gospodarstva uopće, za opskrbu otoka, u sportsko-rekreativne svrhe te za potrebe očuvanja zdravlja i prirodne sredine. Danas je aerodrom otvoren tijekom cijele godine, opremljen je za prihvata i otpremu putničkih zrakoplova kapaciteta do 150 putnika. U mogućnosti je opsluživati zrakoplove danju i noću (Brač Airport, 2020).

Na slici 7 dan je kartografski prikaz zračnih luka i aerodroma na području Republike Hrvatske.

Slika 7. Kartografski prikaz zračnih luka i aerodroma na području Republike Hrvatske



Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2021

Na području Republike Hrvatske danas posluje devet civilnih zračnih luka (Bol, Dubrovnik; Lošinj; Osijek; Pula; Rijeka, Split, Zadar i Zagreb („Franjo Tuđman“). Sedam ih je međunarodnih, kako je prikazano slikom – Zagreb, Osijek, Rijeka, Pula, Zadar, Split i Dubrovnik. Gotovo 85 % cijelog putničkog prometa u zračnim lukama odvija se u trima najvećima zračnim lukama: Zračnoj luci „Franjo Tuđman“ (36 %), Zračnoj luci Split (25 %) i Zračnoj luci Dubrovnik (24 %) (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

### 3.3. Liberalizacija i privatizacija zračnog prometa u Republici Hrvatskoj

Povijesno gledano, zračni se promet u Hrvatskoj, kao i u ostatku Europe razvijao pod okriljem i kontrolom nacionalne vlasti. To je značilo postojanje jednog monopolističkog nacionalnog prijevoznika i zračne luke u javnom vlasništvu/upravljanju. Međunarodni zračni promet, koji se temelji na međudržavnim bilateralnim sporazumima, proširio se sukladno tome uz strogu kontrolu, posebice, pristupu tržištu i režima vlasništva prijevoznika. Na razini Europe, liberalizacija tržišta trajala je od 1987. godine (prvi paket) do 1992. godine (Uredba Vijeća

(EEZ) br. 2407/92, 2408/92 i 2409/92, sada zamijenjena Uredbom (EZ) br. 1008/2008 Europskog parlamenta i Vijeća) kada su uklonjena sva komercijalna ograničenja za europske zračne prijevoznike koji posluju unutar EU-a, čime se uspostavlja jedinstveno europsko zračno tržište. Uredba je kasnije proširena i na Norvešku, Island i Švicarsku (European Parliament, 2021).

Godine 2006. između Europske zajednice i njenih država članica, Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, Bivše Jugoslavenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunjske, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih naroda na Kosovu potpisuje se Sporazum o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora. Srha Sporazuma je uspostava Europskog zajedničkog zračnog prostora (ECAA). Europski zajednički zračni prostor (ECAA) temeljit će se na slobodnom pristupu tržištu, slobodi osnivanja, jednakim uvjetima tržišnog nadmetanja, te zajedničkim propisima uključujući propise s područja zrakoplovne sigurnosti, zaštite, upravljanja zračnim prometom, društvene usklađenosti i područja okoliša (Službeni list Europske unije, 2013). Republika Hrvatska ovim se Sporazumom obvezala:

- biti punopravna članica Zajedničkih zrakoplovnih vlasti (*Joint Aviation Authorities*) i nastojat će primijeniti sve zakonske odredbe o zrakoplovnoj sigurnosti,
- primijeniti ECAC-ov Dokument 30 i nastojat primijeniti sve zakonske odredbe o zaštiti zračnog prometa,
- primijeniti Uredbu (EEC) br. 3925/91 (o ukidanju kontrola koje se odnose na kabinu i držanje ručne prtljage), Uredbu (EEC) br. 2409/92 (o pristojbama i stopama usluga zračnog prijevoza), Direktivu 94/56/EC (o istraživanju nesreća), Direktivu 96/67/EC (o zemaljskom rukovanju), Uredbu (EC) br. 2027/97 (o odgovornosti zračnog prijevoznika u slučaju nesreće), Direktivu 2003/42/EC (o izvještavanju o događajima), Uredbu (EC) br. 261/2004 (o odbijenom ukrcaju ili utovaru), Direktivu 2000/79/EC (o radnom vremenu u civilnom zrakoplovstvu) i Direktivu 2003/88/EC (o radnom vremenu),
- odvojiti pružatelja usluga zračnog prijevoza od nacionalnog zakonodavnog tijela, utemeljiti nacionalno nadzorno tijelo za obavljanje zračnog prijevoza, početi reorganizirati svoj zračni prostor u funkcionalni blok ili blokove i primijeniti fleksibilno korištenje zračnog prostora,

- ratificirati Konvenciju radi Ujednačavanja određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska konvencija),
- postići dovoljan napredak u primjeni odredbi o državnoj potpori i tržišnom natjecanju koje su uključene u Sporazum.

Dodatno, čl. 3. Ugovora navodi „Do kraja drugog prijelaznog razdoblja nad zračnim prijevoznicima Zajednice ni Hrvatska niti njezini državljani neće imati većinsko vlasništvo niti stvarnu zakonsku kontrolu, a nad zračnim prijevoznicima kojima je dozvolu izdala Hrvatska ni države članice Europske zajednice niti njezini državljani neće imati većinsko vlasništvo niti stvarnu zakonsku kontrolu“ (Službeni list Europske unije, 2013). Navedeni je Sporazum bio prvi korak potpunoj liberalizaciji tržišta zračnog putničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj.

Pristupom Europskoj uniji 1. srpnja 2013. godine, Republika Hrvatska postala je punopravnom članicom EASA-e, koja je s Republikom Hrvatskom usko surađivala više od šest godina na njenim pripremama za prelazak na EASA-in sustav regulacije, što uključuje sklapanje bilateralnih radnih sporazuma i programa tehničke pomoći i potpore putem EASAinog instrumenta pretprijetne pomoći (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017). Tržište zračnog putničkog prometa Republike Hrvatske danas je dio jedinstvenog Europskog zračnog tržišta (eng. *Single European Sky* - SES).

Potpuna liberalizacija omogućila je da se Republika Hrvatska pozicionira na karti mnogih međunarodnih zrakoplovnih prijevoznika. Primjerice, samo u Zračnoj luci Franjo Tuđman posluje 30 međunarodnih zrakoplovnih prijevoznika, a zračna luka nudi više od 50 direktnih putničkih linija. Prikaz karte povezanosti Zagreba s ostatkom svijeta direktnim zračnim putničkim linijama prikazana je slikom u nastavku.

Slika 8. Prikaz direktnih zrakoplovnih putničkih linija iz zračne luke Franjo Tuđman



Izvor: Flight Connections, 2022

Kako je vidljivo, liberalizacija je utjecala na zračnu povezanost Republike Hrvatske s ostatkom svijeta, što je utjecalo i na kontinuirani rast broja putnika tijekom proteklih godina. Kretanje broja putnika prikazano je ranije u radu na Grafikonu 1. Liberalizacija je također utjecala na značajno smanjenje cijena karata, a zračni putnički prijevoz postao je dostupan svima.

### 3.4. Strategija daljnjeg razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj

Zračni promet postaje jedan od najznačajnijih modela prijevoza, kako na globalnoj tako i na razini Republike Hrvatske. Iako osjetljiv na razne krize, bilježi se stalan rast putničkog prometa. Zračni promet ima veliki značaj i za Hrvatsku, posebice jer je turistički orijentirana zemlja. Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju, te budućim ulaskom u Schengenski prostor, pred zračni promet postavljaju se određeni izazovi. S obzirom na broj zračnih, a posebno međunarodnih zračnih luka na relativno malom prostoru Republike Hrvatske, kao i na broj destinacija s kojima je zemlja direktno povezana, može se reći kako je zračni putnički promet dobro razvijen. No, problem uglavnom predstavlja sezonalnost, s obzirom da je zračni putnički prijevoz Hrvatske usko vezan za turizam. Strategija razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj obuhvaćena je u Strategiji prometnog razvoja Republike Hrvatske od 2017. do 2030. godine (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017). Strategijom se predviđaju mjere razvoja zračnih luka Dubrovnik, Pula, Brač, Mali Lošinj, Osijek, Rijeka, Split, Zadar i Zagreb (Franjo Tuđman). Glavni problemi svih zračnih luka (osim Zagreba zbog novog terminala) predstavljaju uska grla za vrijeme sezone, a Strategijom se predviđaju mjere koje će ublažiti/suzbiti navedenu problematiku poboljšanjem infrastrukture.



Specifični ciljevi Strategije koji se odnose na zračni promet su (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017):

- Podržati razvoj Zračne luke „Franjo Tuđman“ s ciljem očuvanja dostupnosti glavnog grada Hrvatske iz inozemstva.
- Unaprijediti poslovanje i pouzdanost rada Zračne luke Dubrovnik radi očuvanja dostupnosti Južnoj Dalmaciji.
- Poboljšati dostupnost zračnih luka, osobito javnim prijevozom.
- Poboljšati standard sigurnosti u zračnim lukama i zračnom prometu.
- Uskladiti sa zahtjevima za ulazak u šengenski prostor gdje je primjenjivo.

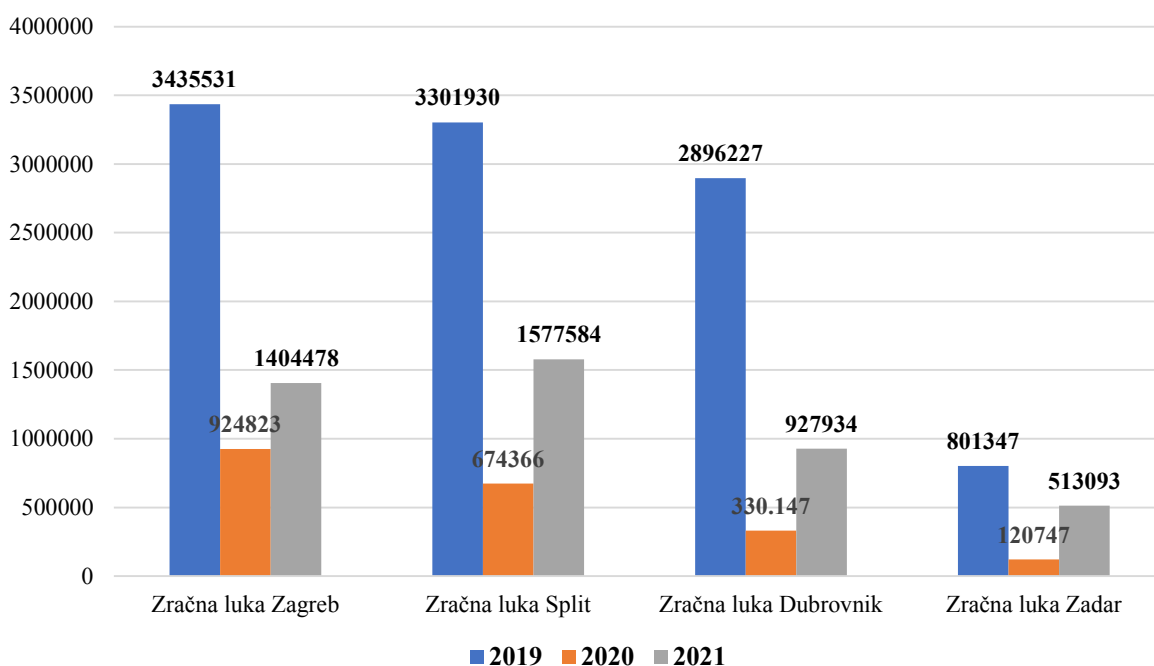
Za budućnost zračnog prometa u Republici Hrvatskoj ključne su i inovacije te modernizacija zrakoplovne i zračne flote. Za postizanje ovog cilja potrebno je okrenuti se istraživanju, razvoju i zaštiti okoliša u suradnji s privatnim investitorima i Vladom Republike Hrvatske u smislu posebnih sredstava. Potrebno je više pažnje posvetiti primjeni inovacija i postizanju usklađenosti s novim tehnološkim standardima, navodi se u Strategiji (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

### **3.5. Utjecaj pandemije COVID-19 na zračni putnički promet u Republici Hrvatskoj**

Hrvatsko zračno tržište karakterizira visoka sezonalnost prometa, s visokom razinom konkurencije u ljetnim mjesecima. Više od polovice svih putnika na hrvatskom zračnom tržištu preveze se u trećem tromjesečju, kada posluje blizu 100 zračnih prijevoznika, dok je konkurencija u zimskom razdoblju minimalna. Veliki pad broja putnika koji su domaće zračne luke zabilježile u 2020. godini, u rasponu od 73% do 90% u odnosu na 2019. godinu, izravna je posljedica pandemije COVID-19. Izraženiji negativni učinak pandemije koronavirusa na promet u hrvatskim zračnim lukama zabilježen je u ožujku 2020. godine, pri čemu je broj putnika i zrakoplovnih operacija manji za više od 50% u odnosu na isti mjesec 2019. godine. Obično se karakterizira mjesec ožujak naglo rastućom prometnom krivuljom u odnosu na veljaču, usred početka sezonskih letova, odnosno primjene ljetnog reda letenja krajem ožujka. Nagli pad broja putnika zabilježen je u travnju (99,4%) i u svibnju (98,3%) 2020. godine. Uslijed pogoršanja epidemiološke situacije i brzog širenja virusa u jesen i zimu, oporavak prometa koji je započeo u lipnju došao je opet do zastoja. U 2020. godini u hrvatskim zračnim lukama zabilježeno je ukupno 2,1 milijun putnika, odnosno 81% manje

nego 2019. godine (Državni zavod za statistiku, 2021). Kako se situacija s COVID-19 nastavila i tijekom 2021. godine, utjecaj je i u toj godini bio vidljiv u prometu zračnih luka. Na Grafikonu 6 prikazan je promet po zračnim lukama tijekom 2019., 2020. i 2021. godine.

Grafikon 6. Promet po zračnim lukama tijekom 2019., 2020. i 2021. godine.



Izvor: Izradila autorica prema podacima zračnih luka

Najmanji pad u broju prevezenih putnika u 2020. zabilježila je Zračna luka Zagreb (73%), zatim Zračna luka Split (80%) i Zračna luka Zadar (86%). Dubrovnik, svjetski poznata zrakoplovna destinacija, zabilježila je pad od 89% kao posljedica pandemije koronavirusa. Kako je vidljivo na grafikonu 6 tijekom 2021. godine došlo je do blagog oporavka i rasta broja putnika u odnosu na godinu ranije, no i dalje se radi o značajno manje prevezanih putnika zračnim prijevozom u odnosu na 2019. godinu. Iako su hrvatske zračne luke u 2021. godini zabilježile značajan rast putnika to je i dalje čak za 59 % manje od ostvarenja u 2019. godini. Prema podacima Državnog zavoda za statistiku (2022) u 2021. godini u hrvatskim zračnim lukama zabilježen je putnički promet od 4,7 milijuna putnika, što je 121,5% više u odnosu na 2020. godinu. Broj operacija zrakoplova u hrvatskim zračnim lukama u 2020. iznosio je 54.061, što je za 58% manje u odnosu na 2019. godinu. Broj operacija zrakoplova u hrvatskim zračnim lukama u 2021. godini iznosio je 85.547 što je 58,2 posto više u odnosu na 2020. godinu, ali još uvijek manje do ostvarenih 130 tisuća u 2019. godini (Croatia Airlines, 2022).

Što se tiče daljnjeg oporavka, vidljivo je kako se zračni putnički promet brzo oporavlja, u siječnju 2022. ukupan promet putnika u hrvatskim zračnim lukama iznosio je 170 tisuća putnika ili njih 246,1% više nego u siječnju 2021., kada je ostvaren promet od samo 49 tisuća

putnika. Za usporedbu, u siječnju 2020. ostvaren je promet od 258 tisuća putnika. U siječnju 2022. ostvareno je 65,9% prometa putnika iz siječnja 2020. Najveći promet putnika ostvarila je zračna luka Zagreb, sa 139 tisuća putnika (porast od 272,0% u odnosu na siječanj 2021., kada je prevezeno 37 tisuća putnika), slijedi zračna luka Split, s 20 tisuća putnika (porast od 164,6% u odnosu na siječanj 2021., kada je prevezeno 7 tisuća putnika) te zračna luka Dubrovnik, s 9 tisuća putnika (porast od 148,4% u odnosu na siječanj 2021., kada su prevezene samo 4 tisuće putnika) (Državni zavod za statistiku, 2022).

#### **4. EMPIRIJSKO ISTRAŽIVANJE O POTENCIJALIMA DALJNJEG RAZVOJA ZRAČNOG PUTNIČKOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ**

Empirijsko istraživanje obuhvaća pregled dosadašnjih istraživanja, nakon čega slijedi uvid u metodologiju istraživanja te prikaz i analizu rezultata provedenih intervjua. Na kraju poglavlja slijedi uvid u ograničenja i preporuke za buduća istraživanja.

##### **4.1. Pregled postojećih istraživanja**

Kako navode Peović, Vince i Štimac (2012), budućnost zračnog prometa Republike Hrvatske prije svega će ovisiti o prometnoj politici i regulaciji odnosno deregulaciji putničkog prometa. Iz ranije predstavljenih Strateških dokumenata vidljivo je kako se ide u smjeru poticanja istraživanja, razvoja i zaštite okoliša. Svjetska banka (2019) navodi kako su hrvatske zračne luke suočene s dvostrukim izazovom brzog porasta potražnje i sezonskog kolebanja, a problem predstavlja i činjenica kako su uprave hrvatskih zračnih luka funkcionalno i organizacijski neovisne od hrvatske Agencije za civilno zrakoplovstvo. „*Ova podijeljenost ne dopušta mogućnost centraliziranog upravljanja infrastrukturom hrvatskom zračnog prometa i programa integriranog razvoja, koji bi za cilj imali oblikovanje potražnje unutar mreže zračnih luka*“ (The World bank, 2019, str. 11).

Kako navode Vukić, Mikulić i Keček (2021), korištenje modernog i učinkovitog prijevoza značajno utječe na rast ostalih gospodarskih aktivnosti i društveno-ekonomski razvoj Hrvatske. Autori navode kako je za budući razvoj zračnog putničkog prometa potrebna viša razina integriteta i povezanosti s drugim industrijama, na nacionalnoj i međunarodnoj razini, što bi generiralo veću dodanu vrijednost i druge multiplikativne učinke uz utjecaj na postizanje širih društveno-ekonomskih ciljeva. Također, potrebna su veća ulaganja u tehnološku modernizaciju prijevoza kako bi se povećala konkurentnost i udio usluga veće dodane vrijednosti.

Čokorilo i Čavka (2015) analizirajući zračni putnički prijevoz u jadranskoj makroregiji, navode kako bi se razvoj putničkog zračnog prometa u državama unutar analizirane regije trebao temeljiti na privlačenju međunarodnih prometnih tokova. Postojeći kapaciteti zračnih luka i zrakoplova dovoljni su za nadolazeće razdoblje i procijenjene stope rasta zračnog putničkog prometa na razini Europe, no potrebna su infrastrukturna ulaganja. Infrastrukturna poboljšanja trebala bi ubrzati ekonomske integracije kroz pitanja otvorenog tržišta,

revitalizaciju zrakoplovnog tržišta posvećenog općem zrakoplovstvu i slično, te učiniti zrakoplovni sektor konkurentnijim drugim vrstama prijevoza putem otvaranja novih linija unutar države i šire. Vince, Zibar i Sente (2017) navode kako je bez adekvatne prometne politike i promicanja "hub and spoke"<sup>1</sup> modela poslovanja zračnih prijevoznika, nemoguće očekivati značajan porast potražnje za uslugama zračnog prometa u budućnosti. Autori također navode kako je potrebno uspostaviti bolje prometne veze sa susjednim regijama i razviti mrežu odredišta kako bi se povećao transfer prometa. Autori se također dotiču problematike nacionalne zračne kompanije, navodeći kako su propuštene prilike prilagodbe novim tržišnim uvjetima, gdje je započeo proces liberalizacije. Navode i kako će poslovna politika koju provode tržišni lideri u zračnom prometu značajno utjecati na poslovanje hrvatskih zračnih luka.

Vidović, Steiner i Štimac (2011) u svom se istraživanju fokusiraju na budućnost niskotarifnih prijevoznika i predlažu uvođenje „hub and spoke“ modela gdje bi se Zagreb povezo s ostalim zračnim lukama u Hrvatskoj i okolici. Time bi se osiguralo punjenje međunarodnih letova koji ostvaruju najviše prihoda. Kako bi se osigurao optimalan ukrcaj zrakoplova koji lete iz Hrvatske na međunarodna odredišta, Zračna luka Zagreb bila bi čvorište koje bi prikupljalo putnike s jutarnjih letova iz drugih hrvatskih zračnih luka, a zatim ih distribuiralo do krajnjih odredišta. Burghouwt, Mendes de Leon i de Wit (2015) predviđaju daljnji rast niskotarifnih prijevoznika, a kao razlog tome navodi se zasićenje tržišta ostatka EU i promjena mrežne strategije niskotarifnih prijevoznika kako bi dodatno proširili mrežu i zadržali niske razine jediničnih troškova. Mrežno gledano, to može uključivati povećanu upotrebu primarnih zračnih luka i više usluga na dužim rutama. Nacionalni prijevoznik biti će sve izloženiji konkurenciji s niskim cijenama na tržištima kratkih relacija i konkurenciji novih čvorišnih prijevoznika na tržištima dugih relacija.

#### **4.2. Metodologija istraživanja**

Primarno istraživanje provedeno je intervjuom sa stručnjacima zaduženima za prometnu politiku odnosno za zračni prijevoz. Dioncima koji su bili uključeni u intervju postavljena su ista pitanja kako bi se u konačnici rezultati ispitivanja mogli usporediti. Prilikom

---

<sup>1</sup> „hub and spoke“ - označava sustav zračnog prijevoza u kojem lokalne zračne luke nude letove do središnje zračne luke gdje su dostupni međunarodni ili međugradski letovi

intervjuiranja korištena su strukturirana pitanja u formatu otvorenih i zatvorenih pitanja, koja su usmjerena na prikupljanje podataka o potencijalima daljnjeg razvoja zračnog putničkog prometa Republike Hrvatske. Ispitanici su prije intervjua bili upućeni u svrhu ovog istraživanja te im je prezentirano na koji način se dobivene informacije koriste. Zaključci proizlaze iz analize podataka prikupljenih iz intervjua te njihove usporedbe. Podatci su obrađeni korištenjem Microsoft Excel-a i SPSS Statistics programa za statističku obradu podataka, a rezultati su prikazani kao rezultat deskriptivne statističke analize.

Intervju je proveden s 19 ispitanika, stručnjaka zaduženih za prometnu politiku odnosno za zračni prijevoz. Intervjui su provedeni tijekom lipnja 2022. godine osobno i telefonskim putem. Uzorak istraživanja prikazan je tablicom u nastavku.

Tablica 1. Karakteristike uzorka istraživanja

		n=19	
		f	%
<b>Institucija/poduzeće</b>	Ministarstvo, agencija, fakultet ili kontrola zračne plovidbe	5	26,3
	Zračna luka	4	21,1
	<b>Zračni prijevoznik</b>	<b>10</b>	<b>52,6</b>
<b>Radno mjesto/pozicija</b>	<b>Viši menadžment</b>	<b>10</b>	<b>52,6</b>
	Srednji menadžment	5	26,3
	Niži menadžment	1	5,3
	Bez menadžerske pozicije	3	15,8
<b>Godine radnog iskustva u sustavu zračnog putničkog prometa</b>	Manje od 1 godine	/	/
	Od 1 do 5 godina	2	10,5
	Od 5 do 10 godina	1	5,3
	Od 10 do 15 godina	3	15,8
	<b>Više od 15 godina</b>	<b>13</b>	<b>68,4</b>

Izvor: Izradila autorica

U tablici 1 se može uočiti kako su intervjuu pristupile osobe iz svih ciljanih institucija i poduzeća, a najviše ispitanika (52,6%) zaposleno je kod zračnih prijevoznika. Ispitanici su većim dijelom osobe na višim menadžerskim pozicijama (52,6%) i srednjim menadžerskim

pozicijama (26,3%). Što se tiče radnog iskustva, 68,4% ispitanika u sustavu zračnog putničkog prometa radi preko 15 godina.

#### 4.3. Rezultati istraživanja

Ispitanici su iskazali svoje mišljenje o razvijenosti zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj danas, u odnosu na prije 5 i 15 godina. Svoje mišljenje ispitanici su iskazali stupnjem slaganja s tvrdnjama kako je zračni putnički prijevoz u Republici Hrvatskoj danas razvijeniji u odnosu na prije 5, odnosno 15 godina. Stupanj slaganja navedenim tvrdnjama iskazan je na skali od 1 do 5, gdje 1 označava: uopće se ne slažem, a 5 označava: u potpunosti se slažem, a čiji rezultati su prikazani u Tablici 2.

Tablica 2. Stavovi ispitanika o razvijenosti zračnog putničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj

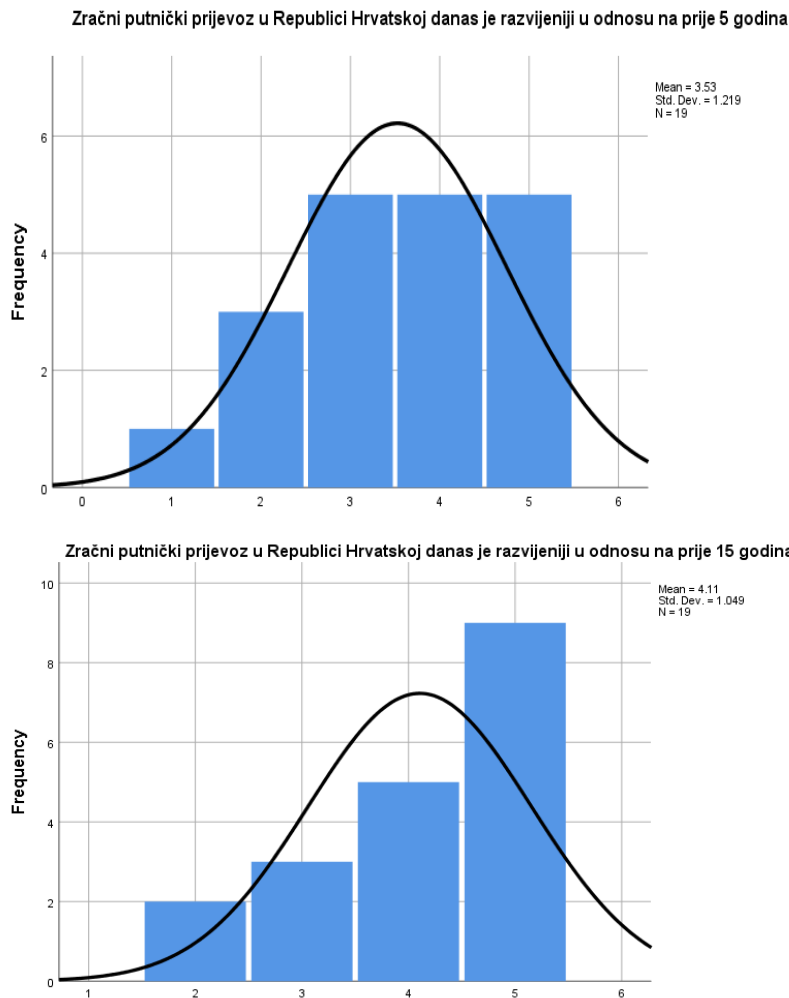
	<b>N</b>	<b>Min</b>	<b>Max</b>	<b>Mean</b>	<b>Standardna devijacija</b>
Zračni putnički prijevoz u Republici Hrvatskoj danas je razvijeniji u odnosu na prije 15 godina.	19	2	5	4.11	1.049
Zračni putnički prijevoz u Republici Hrvatskoj danas je razvijeniji u odnosu na prije 5 godina.	19	1	5	3.53	1.219
Valid N (listwise)	19				

Izvor: Izradila autorica

Ispitanici se u prosjeku slažu s tvrdnjama kako je zračni putnički prijevoz u Republici Hrvatskoj danas razvijeniji u odnosu na prije 5, odnosno 15 godina. S obzirom na srednju vrijednost odgovora, ispitanici smatraju kako je vidljiva veća razvijenost u odnosu na prethodnih 15 godina, nego u odnosu na prethodnih 5 godina. Standardne devijacije ukazuju na veću raspršenost odgovora, a distribucija odgovora prikazana je u nastavku.



Grafikon 7. Distribucije odgovora o razvijenosti zračnog putničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj u odnosu na prije 5 i prije 15 godina



Izvor: Izradila autorica

Veće prosječno slaganje s tvrdnjom vidljivo je kod tvrdnje kako je zračni putnički prijevoz u Republici Hrvatskoj danas razvijeniji u odnosu na prije 15 godina, gdje se većina ispitanika slaže ili u potpunosti slaže s navedenom tvrdnjom. Nešto manje slaganje s tvrdnjom uočeno je kod tvrdnje kako je zračni putnički prijevoz u Republici Hrvatskoj danas razvijeniji u odnosu na prije 5 godina gdje su i odgovori raspršeniji, a polovica ispitanika se s tvrdnjom slaže ili u potpunosti slaže. Ovakvi rezultati djelomično su očekivani. S jedne strane, uzme li se u obzir kako je liberalizacija i privatizacija zračnog prometa započela 2006. godine, a potpuna liberalizacija uspostavljena je 2013. godine, to razdoblje obilježilo je razvoj zračnog putničkog prometa. Unazad nekoliko godina tržište se dodatno razvijalo sve većim prisustvom niskotarifnih prijevoznika i sezonskih čarter linija, no treba uzeti u obzir gotovo dvije godine

pandemije (2020. i 2021.) koje su značajno negativno utjecale na razvoj zračnog putničkog prijevoza.

Ispitanici su također iskazali svoje mišljenje po pitanju prilagođenosti zračnog putničkog prometa RH globalnim trendovima i okruženju.

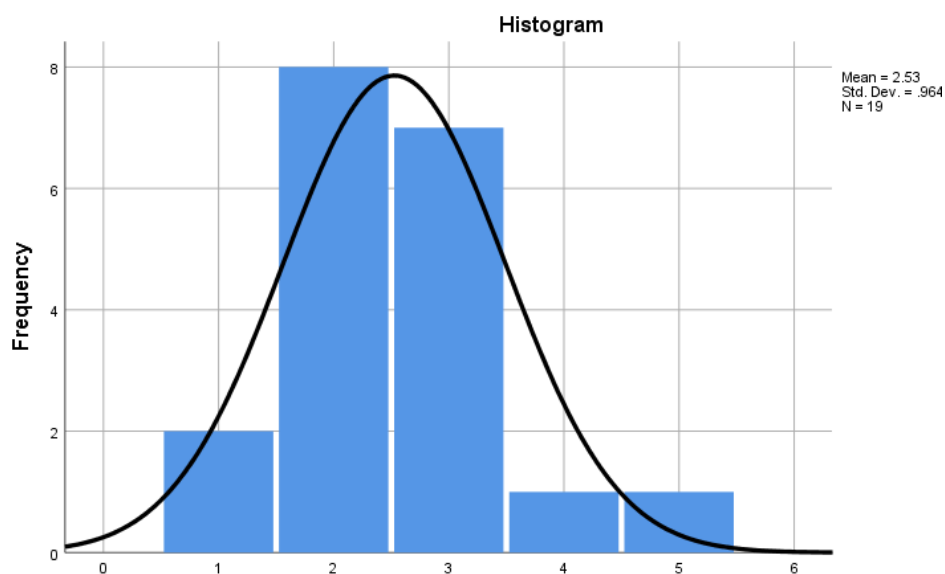
Tablica 3. Stupanj slaganja s tvrdnjom o prilagođenosti zračnog putničkog prometa RH globalnim trendovima i okruženju

	<b>N</b>	<b>Min</b>	<b>Max</b>	<b>Mean</b>	<b>Standardna devijacija</b>
Zračni putnički promet u Republici Hrvatskoj prilagođen je globalnim trendovima i okruženju.	19	1	5	2.53	.964
Valid N (listwise)	19				

Izvor: Izradila autorica

Ispitanici se s tvrdnjom kako je zračni putnički promet RH prilagođen globalnim trendovima i okruženju u prosjeku niti slažu niti na slažu (vidi Grafikon 8)

Grafikon 8. Distribucija odgovora stupnja o prilagođenosti zračnog putničkog prometa RH globalnim trendovima i okruženju



Izvor: Izradila autorica

Više od polovice ispitanika se s tvrdnjom kako je zračni putnički promet RH prilagođen globalnim trendovima i okruženju ne slaže ili uopće ne slaže. Tek mali broj ispitanika s tvrdnjom se slaže ili u potpunosti slaže, a značajni udio ispitanika neutralan je po ovom pitanju. Na ovakav raspon odgovora može utjecati aktualno stanje i utjecaj pandemije Covid-19 uslijed čega je zapravo i teško procijeniti stvarno stanje hrvatskog zračnog putničkog prometa u globalnom kontekstu s obzirom na poremećaje globalnih razmjera.

Ispitanici su iskazali svoje mišljenje i po pitanju liberalizacije zračnog putničkog prometa RH. Svoje mišljenje ispitanici su iskazali stupnjem slaganja s tvrdnjom kako je liberalizacija pozitivno utjecala na razvoj zračnog putničkog prometa. Stupanj slaganja iskazan je na skali od 1 do 5, gdje 1 označava: uopće se ne slažem, a 5 označava: u potpunosti se slažem.

Tablica 4. Stavovi ispitanika o pozitivnom utjecaju liberalizacije na putnički promet RH

	<b>N</b>	<b>Min</b>	<b>Max</b>	<b>Mean</b>	<b>Standardna devijacija</b>
Liberalizacija je pozitivno utjecala na razvoj zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj.	19	2	5	3.84	.958
Valid N (listwise)	19				

Izvor: Izradila autorica

Ispitanici se u prosjeku slažu s tvrdnjom kako je liberalizacija pozitivno utjecala na zračni putnički promet RH. Većina ispitanika slaže ili u potpunosti slaže s tvrdnjom kako je liberalizacija utjecala pozitivno na zračni putnički promet u RH. Manji udio ispitanika s tvrdnjom se ne slaže ili je neutralan. Ovakav rezultat očekivan je i u skladu s dosadašnjim spoznajama o pozitivnim učincima liberalizacije na zračni putnički prijevoz.

Ispitanici su iskazali svoje mišljenje i po pitanju infrastrukture zračnog putničkog prometa. Svoje mišljenje ispitanici su iskazali stupnjem slaganja s tvrdnjom kako je infrastruktura zračnog putničkog prometa u RH zadovoljavajuće kvalitete. Stupanj slaganja iskazan je na skali od 1 do 5, gdje 1 označava: uopće se ne slažem, a 5 označava: u potpunosti se slažem.

Tablica 5. Stavovi ispitanika glede kvalitete infrastrukture zračnog putničkog prometa u RH

	N	Min	Max	Mean	Standardna devijacija
Infrastruktura zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj je zadovoljavajuće kvalitete.	19	1	5	3.42	.961
Valid N (listwise)	19				

Izvor: Izradila autorica

Ispitanici su u prosjeku neutralni kada je u pitanju stupanj slaganja s tvrdnjom kako je infrastruktura zračnog putničkog prometa RH na zadovoljavajućoj razini. Distribucija odgovora je prikazana u nastavku. Preko polovice ispitanika s tvrdnjom o zadovoljavajućoj kvaliteti infrastrukture zračnog putničkog prometa u RH slaže ili u potpunosti slaže. No, značajan udio ispitanika na ovo je pitanje dalje neutralno odgovor, dok se manji dio ispitanika s tvrdnjom ne slaže. Iako su ispitanici u prosjeku neutralni, naginju stavu kako je infrastruktura na zadovoljavajućoj razini (srednja vrijednost = 3.42). Ovakva distribucija odgovora moguća je zbog različitih kutova gledišta, odnosno različitih pozicija ispitanika.

Nadalje, ispitanici su iskazali svoje mišljenje o utjecaju globalnih čimbenika na razvoj zračnog putničkog prometa u RH ocjenjujući stupanj slaganja s pojedinim tvrdnjama.

Tablica 6. Stavovi o utjecaju globalnih čimbenika na razvoj zračnog putničkog prometa u RH

Descriptive Statistics						
	N		min	max	Mean	St. devijacija
	1-5	9				
Liberalizacija i privatizacija	19	0	1	5	3.89	1.100
Globalni razvoj gospodarstva	18	1	2	5	4.17	.857
Razvoj mreže letova	18	1	1	5	3.94	1.056
Globalizirano tržište	18	1	1	5	3.83	1.150
Rast broja stanovništva	18	1	1	5	3.50	1.098
Političko okruženje	17	2	1	5	3.41	1.121
Smanjenje realnih troškova zračnog prijevoza	19	1	2	5	3.68	.885
Razvoj turizma	16	3	3	5	4.37	.719

Izvor: Izradila autorica

Tablica 6 ukazuje kako se ispitanici u prosjeku slažu s tvrdnjama o utjecaju pojedinih globalnih čimbenika na zračni putnički promet u RH. Najveće slaganje s tvrdnjom vidljivo je kod utjecaja razvoja turizma, dok je najmanje slaganje s tvrdnjom vidljivo kod političkog okruženja. Stoga se može zaključiti kako ispitanici smatraju da na razvoj zračnog putničkog prometa u RH najveći utjecaj ima razvoj turizma, a najmanji utjecaj političko okruženje. Tek manji dio ispitanika nije mogao procijeniti utjecaj pojedinih čimbenika, stoga se može smatrati kako ovi odgovori ne utječu značajno na konačan rezultat. Rezultati su djelomično očekivani obzirom da turizam zaista u velikom mjeri diktira razvojne trendove zračnog putničkog prometa na globalnoj razini, što svakako utječe i na RH. No, s obzirom na trenutnu političku situaciju u svijetu i ratna zbivanja u Ukrajini, političko okruženje trenutno bi moglo imati značajniji utjecaj na zračni putnički promet od onog što su ispitanici naveli.

Ispitanici su također iskazali svoje mišljenje o utjecaju lokalnih čimbenika na razvoj zračnog putničkog prometa u RH ocjenjujući stupanj slaganja s pojedinim tvrdnjama.

Tablica 7. Stavovi o utjecaju lokalnih čimbenika na razvoj zračnog putničkog prometa u RH

<b>Descriptive Statistics</b>						
	N		min	max	Mean	Std. Deviation
	1-5	9				
Liberalizacija i privatizacija	18	1	1	5	3.83	1.043
Gospodarski razvoj	16	3	1	5	3.94	1.124
Razvoj mreže letova	17	2	1	5	3.82	1.131
Političko okruženje	18	1	1	5	3.44	1.042
Smanjenje realnih troškova zračnog prijevoza	17	2	1	5	3.47	1.125
Razvoj turizma	15	4	1	5	4.20	1.146

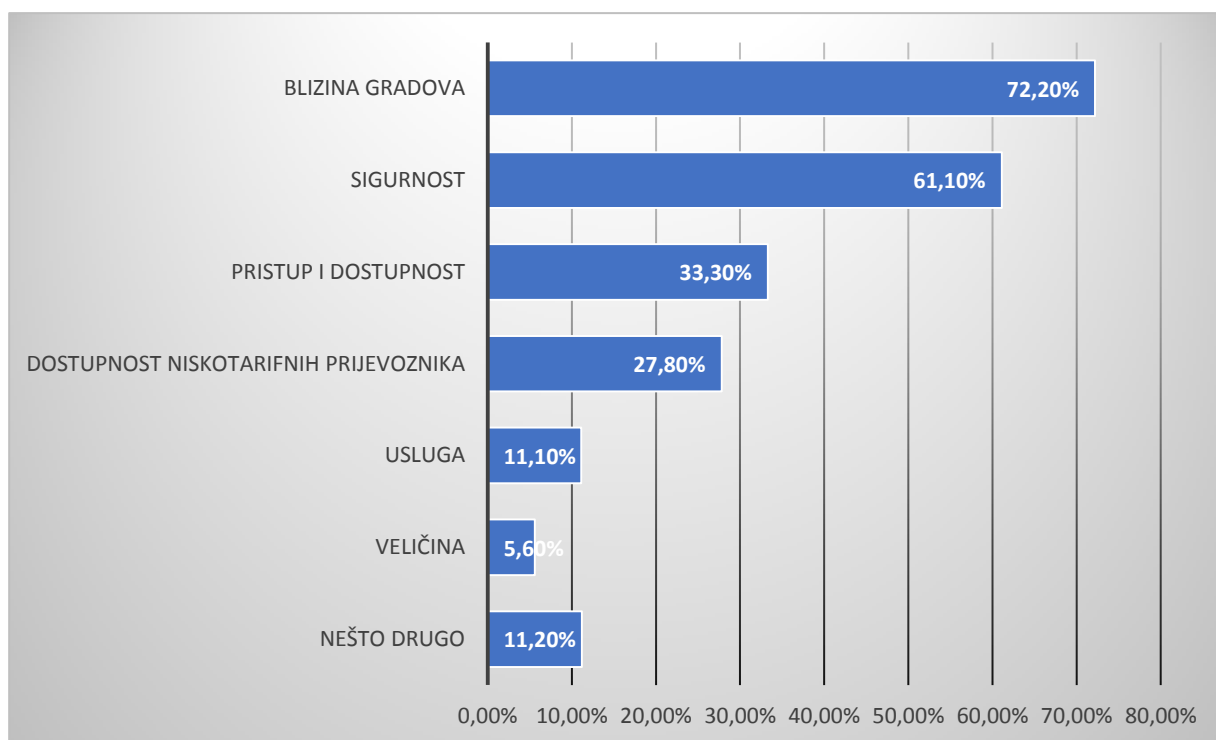
Izvor: Izradila autorica

Ispitanici se u prosjeku slažu s tvrdnjom kako na razvoj zračnog putničkog prometa u RH od lokalnih čimbenika utječu liberalizacija i privatizacija, gospodarski razvoj, razvoj mreže letova i razvoj turizma. Najveće slaganje s tvrdnjom vidljivo je kod utjecaja razvoja turizma, dok je najmanje slaganje s tvrdnjom vidljivo kod političkog okruženja i smanjenje realnih troškova zračnog prijevoza. Manji dio ispitanika nije mogao procijeniti utjecaj pojedinih čimbenika, stoga se može smatrati kako ovi odgovori ne utječu značajno na konačan rezultat.

Ovdje, kao i kod globalnih čimbenika, razvoj turizma ima najveći utjecaj, što je očekivano s obzirom na razvijenost turizma u RH.

Od ispitanika se tražilo da navedu glavne prednosti (Grafikon 9) i slabosti (Grafikon 10) hrvatskih zračnih luka.

Grafikon 9. Glavne prednosti hrvatskih zračnih luka

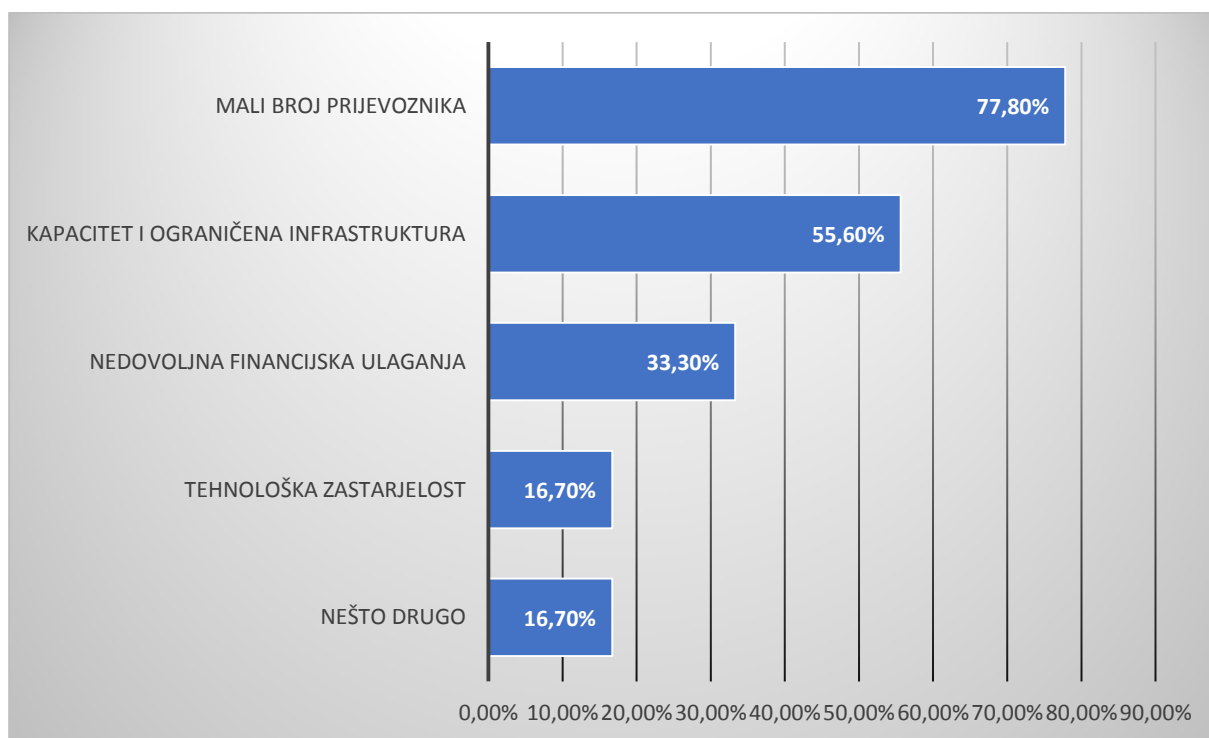


Izvor: Izradila autorica

Blizinu gradova kao prednost hrvatskih zračnih luka smatra 72,2% ispitanika, a sigurnost 61,1% ispitanika. Pristup i dostupnost nalaze se na trećem mjestu s 33,3% ispitanika, a dostupnost niskotarifnih prijevoznika kao prednost navodi 27,8% ispitanika. Uslugu kao prednost navodi 11,1% ispitanika, a veličinu tek 5,6% ispitanika. Blizina gradova svakako je jedna od ključnih prednosti hrvatskih zračnih luka. Primjerice, zračna luka Franjo Tuđman od centra grada Zagreba udaljena je oko 15 kilometara. Visoko na listi prednosti nalazi se i sigurnost, što se također može potvrditi iz dosadašnjih spoznaja o hrvatskim zračnim lukama.

Stavovi o glavnim slabostima hrvatskih zračnih luka prikazani su grafikonom u nastavku.

Grafikon 10. Glavne slabosti hrvatskih zračnih luka



Izvor: Izradila autorica

Kao glavna slabost hrvatskih zračnih luka ističe se mali broj prijevoznika, što je u skladu s dosadašnjim spoznajama o broju prijevoznika dostupnih u zračnim lukama. No, za očekivati je kako će se ovakva situacija u narednom razdoblju mijenjati. Na drugom mjestu slabosti hrvatskih zračnih luka nalazi se kapacitet i ograničena infrastruktura. No, ovaj rezultat ne slaže se s dosadašnjim spoznajama gdje se navodi kako kapaciteti zračnih luka zadovoljavaju potrebe i ima prostora za širenje infrastrukture. Prema Naletina, Petljak, & Sremac (2008), zračna luka Zagreb ima kapacitet 5 milijuna putnika, uz mogućnost povećanja broja na 8 milijuna, što zadovoljava potrebe. Nadalje, prema informacijama Zračne luke Split (2020), splitski terminal nakon rekonstrukcije i dogradnje može primiti 2.500 putnika u špicama, što zadovoljava potrebama. Rekonstrukcijom je također povećan kapacitet zračne luke Dubrovnik (Zračna luka Dubrovnik, 2021). Nedovoljna financijska ulaganja svakako se mogu navesti kao slabost, s čime se slažu i dosadašnje spoznaje. Tehnološka zastarjelost ne zauzima visoko mjesto na listi slabosti, što je dobrim dijelom i točno, s obzirom da su obnovom i širenjem kapaciteta u proteklom razdoblju sve međunarodne zračne luke dosegle određenu razinu tehnološkog napretka, no ovdje i dalje ima prostora za poboljšanje.

U tablici 8 istaknuti su stavovi ispitanika o načinima iskorištavanja infrastrukturnog potencijala zračnog putničkog prometa.

Tablica 8. Načini iskorištavanja infrastrukturnog potencijala zračnog putničkog prometa

KATEGORIJA	ODGOVORI ISPITANIKA
<b>Zračne luke</b>	Hub and spoke sustav.
	Razvoj infrastrukture, osobito u jadranskim zračnim lukama - Splitu, Zadru i Puli.
	Liberalizirati cjenovnu politiku usluga u zračnim lukama.
	Jedna smo od država koja ima najviše aerodroma po broju stanovnika, no nažalost osim tri (Zagreb, Dubrovnik i Split) ostali sve manje opravdavaju svoje postojanje. To bi svakako trebalo u budućnosti promijeniti boljim menadžmentom te svrsishodnijom komunikacijom između vlasnika i jedinica lokalne samouprave na područjima na kojima se nalaze postojeći aerodromi.
	Uložiti u izgled te ponudu aerodroma.
<b>Prijevoznici</b>	Stimulirati prijevoznike kroz marketing naknade.
<b>Politike</b>	Kroz konsolidaciju i stručni management povećati konkurentnost postojeće infrastrukture i kroz aktivnu suradnju s državom pojačati razloge za cjelogodišnjim putovanjima u Hrvatsku.
	Smanjenje sezonalnosti.
	Poticaj cjelogodišnjeg prometa.
	Na način da ojača turizam kooperacijom svih zainteresiranih strana.
	Produženje turističke sezone.
	Povećati broj letova zimi.
	Povećati broj letova tijekom cijele godine.
	Joint venture s hospitality industry.
Razvoj gospodarstva, razvoj turizma, privlačenje stranih investicija, multi modalni prometni koridori.	

Izvor: Izradila autorica

Odgovori ispitanika ukazuju kako se infrastrukturni potencijal zračnog putničkog prometa može iskoristiti poticanjem cjelogodišnjeg prometa. Sezonalnost je jedan od prepoznatih problema, s obzirom da je zračni putnički promet usko vezan za turistička kretanja koja su izrazito sezonalnog karaktera. Ispitanici također smatraju kako treba dodatno uložiti u infrastrukturu, ali i poticati prijevoznike da dođu u Hrvatsku.



Na kraju, ispitanici su ponudili svoja rješenja po pitanju prioriternih politika razvoja zračnog putničkog prometa RH. Odgovori su sortirani i prikazani tablicom u nastavku.

Tablica 9. Prioriteti politike razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj

Tržišni pristup svih dionika i vlasnika.
2 Hub aerodroma i ostali feederi.
Incentive Ugovori prema zračnim prijevoznicima.
Odrediti strateške ciljeve svake zračne luke, kao i u globalu, razviti PSO program, razvijati turizam kako bi se smanjila sezonalnost prometa.
Potpuna liberalizacija pristupa zračnim lukama i cijena usluga (landing and handling fees).
Konsolidacija, stručni management, privatizacija.
Više linija kroz cijelu godinu.
Kooperacija svih čimbenika, lokalne zajednice, avioprijevoznika, zračne luke i turističke zajednice
Bolja povezanost aerodroma sa gradovima. Jasna politika subvencioniranja aerodroma i zračnog prometa. Odabir kvalitetnog managementa. Rješavanje imovinsko pravnih odnosa. Iskorištavanje potencijala rutnih i terminalnih naknada (SAR). Komercijalizacija letjelišta i uvođenje reda (npr. Lučko). Definiranje konkretne strategije razvoja.
Usklađeno djelovanje svih subjekata (Ministarstvo, agencija, zračne luke, ATC, operatori itd.).
Stručni menadžment i dugogodišnja strategija.
Povećati broj letova zimi.
Dovođenje investicija.
Razvoj redovnih linija izvan ljetne sezone.
Regionalna i međunarodna povezanost, dostupnost zrakoplovnih prijevoznika, privatizacija (javno-privatna partnerstva).
Povećanje broja operacija i putnika na svim aerodromima osim Dubrovnika i Splita, koji u sezoni dostižu svoj maksimalni kapacitet.

Izvor: Izradila autorica

Ispitanici kao ključ rješenja uglavnom navode menadžment, koordinaciju i povezanost dionika. Također, prioritet politika trebao bi biti rješavanje sezonalnosti, no taj problem nije moguće rješavati na razini zračnog prometnog sustava, s obzirom da on ovisi o potražnji, a potražnja je sezonska. Pitanje sezonalnosti potrebno je rješavati na razini turističkih strategije, a zračni putnički prijevoz tada postaje partner promjena. Ispitanici također navode investicije, kao i potpunu liberalizaciju i privatizaciju, što je svakako potrebno.

Sintezom odgovora može se prepoznati smjer razmišljanja ispitanika, stručnjaka zaduženih za prometnu politiku odnosno za zračni prijevoz. Ispitanici prepoznaju glavne probleme zračnog putničkog prometa, te nude moguća tješnja. Dosadašnja istraživanja, kao i neki od ispitanika zagovaraju „*hub and spoke*“ model, no kada se pogleda globalno stanje vidljivo je kako se ovaj model na globalnoj razini zapravo napušta i sve više se koristi „*point to point*“ model. Razlog tome su novi avioni koji su smanjili operativne troškove, kao i avioni nove generacije s daljim dometom, putnici koji preferiraju putovanje od točke do točke bez presjedanja, smanjenje zagušenja na zračnim lukama i slično (Curran , 2020). Predloženi razvojni smjer svakako mogu biti „*feeding*“ letovi (letovi na kratke linije u regiji), koje mogu utjecati na smanjenje sezonalnosti. Razvoj i zagovaranje modela „*point to point*“ također može pozitivno utjecati na smanjenje sezonalnosti, ali i povećati broj operacija općenito. Ispitanici nadalje prepoznaju potrebu za suradnjom svih dionika i razvoj strategija, kako pojedinačnih tako i nacionalne strategije zračnog putničkog prometa.

Covid-19 značajno je utjecao na promjenu trendova u zračnom putničkom prometu, a neki od trendova svakako će se zadržati i nakon pandemije, što hrvatski zračni putnički promet treba iskoristiti. Jedan od trendova su porast potražnje za *feeding* letovima, što može biti posebno zanimljivo za malo područje poput Hrvatske. No, ovdje treba uzeti u obzir i povezanost zračnih luka s gradovima i ostalim destinacijama van dosega zračnog putničkog prometa – poput autobusnih i željezničkih linija. Primjerice, u RH niti jedna zračna luka nije povezana željeznicom s gradom, što je pitanje kojim bi se trebalo pozabaviti u okviru prometne politike i strategija na razini cijele države.

U konačnici, neupitno je kako će se zračni putnički prijevoz i u budućnosti razvijati i rasti, a zračne luke i politike zračnog putničkog prometa trebaju biti spremni za prihvatanje sve većeg broja zrakoplova, kako u sezoni tako i izvan nje. Ostaje pitanje zračnih luka koje dosežu svoje kapacitete u ljetnim mjesecima – poput Splita i Dubrovnika, gdje treba pronaći model zadovoljenja svih potreba, primjerice preusmjeravanjem letova na obližnje zračne luke, ali s organiziranom dobrom povezanošću između gradova.

#### **4.4. Ograničenja i preporuke za buduća istraživanja**

Ograničenje u istraživanju predstavlja pitanje objektivnosti odgovora, s obzirom da je istraživanje provedeno s osobama čiji stavovi mogu biti pristrani. Ograničenje također predstavlja mali regionalni uzorak. Istraživanje je bazirano na manjem dijelu osoba uključenih u razvoj zračnog putničkog prometa Republike Hrvatske. Izazovi s kojim se autorica susrela tijekom istraživanja odnose se na prikupljanje podataka, odnosno dogovora s ispitanicima oko provođenja intervjua, s obzirom da radi o osobama na više lokacija i s uglavnom punim rasporedima. Dio ispitanika također nije bio voljan pristati na intervju javno, stoga su pitanja o općim karakteristikama ispitanika prilagođena i usmjerena na općenite informacije kako bi se osigurala anonimnost. Stoga se rezultati trebaju interpretirati s oprezom i uzimajući u obzir navedena ograničenja, a rezultate ne treba generalizirati.

Za buduća istraživanja predlaže se veći uzorak i usmjerenost na ispitanike koji nisu direktno uključeni u donošenje ili provođenje politika, kako bi se dobila šira slika mišljenja u sektoru. Također, predlaže se provođenje anketnog istraživanja umjesto intervjua.

## 5. ZAKLJUČAK

Cilj ovog rada bio je, na temelju detaljne analize, utvrditi mogućnosti daljnjeg razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj, kao i prikazati dosadašnji razvoj zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj s posebnim osvrtom na aktualno stanje u svjetlu pandemije COVID-19. Zračni promet je u Hrvatskoj bio relativno slabo razvijen sve do 60-ih godina 20. stoljeća i otvaranja bivše države prema inozemstvu i liberalizacije prelaska državne granice prije svega zbog turizma. Do sredine 1990.-ih godina zračni putnički promet slabo se razvija, da bi se od kraja 1990.-ih bilježio kontinuirani rast do danas, uz padove i stagnacije uslijed globalne ekonomke krize 2008. godine i pojave pandemije 2020. godine. Osnovni preduvjet za razvoj zračnog prometa je razvoj prometne infrastrukture, gdje osnovnu infrastrukturu čine zračne luke. Zračne luke Zagreb, Split i Dubrovnik primarne su hrvatske zračne luke, dok se Osijek, Rijeka, Pula i Zadar mogu okarakterizirati kao sekundarne.

Razvoju zračnog putničkog prometa uvelike je doprinijela liberalizacija i privatizacija koja je u punom smislu zaživjela ulaskom Hrvatske u Europsku uniju 2013. godine. Zračni promet ima veliki značaj i za Hrvatsku, posebice jer je turistički orijentirana zemlja. S obzirom na broj zračnih, a posebno međunarodnih zračnih luka na relativno malom prostoru Republike Hrvatske, kao i na broj destinacija s kojima je zemlja direktno povezana, može se reći kako je zračni putnički promet dobro razvijen. No, problem uglavnom predstavlja sezonalnost, s obzirom da je zračni putnički prijevoz Hrvatske usko vezan za turizam. Razvoj zračnog putničkog prometa obuhvaćen je u Strategiji prometnog razvoja. Glavni problemi svih zračnih luka (osim Zagreba zbog novog terminala) predstavljaju uska grla za vrijeme sezone, a Strategijom se predviđaju mjere koje će ublažiti/suzbiti navedenu problematiku poboljšanjem infrastrukture. Tijekom 2020. i 2021. godine zračni putnički promet na globalnom i domaćem tržištu dio je obilježen pandemijom bolesti Covid-19 i značajnim padom prometa. No, već početkom 2022. godine vidljiv je brzi oporavak.

Empirijskim istraživanjem utvrđeno je kako je zračni putnički promet RH razvijeniji u odnosu na prije 5, odnosno 15 godina, no i dalje nije prilagođen globalnim trendovima i okruženju, iako su vidljivi pozitivni pomaci uslijed liberalizacije i privatizacije. Nadalje, ispitanici u prosjeku naginju mišljenju kako infrastruktura zračnog putničkog prometa kvalitetom zadovoljava. Ispitanici u prosjeku slažu s tvrdnjama o utjecaju pojedinih globalnih čimbenika na zračni putnički promet u RH, a pri čemu smatraju kako najveći utjecaj ima razvoj turizma,

a najmanji političko okruženje. Što se tiče lokalnih čimbenika, ispitanici također navode turizam i razvoj mreže letova. Kao glavne prednosti hrvatskih zračnih luka ispitanici navode blizinu i sigurnosti, a kao slabosti navode mali broj prijevoznika i kapacitetom ograničenu infrastrukturu. Infrastrukturni potencijal zračnog putničkog prometa može se iskoristiti poticanjem cjelogodišnjeg prometa.

Sezonalnost je jedan od prepoznatih problema, što se slaže s dosadašnjim spoznajama i Strategijom. Ispitanici kao ključ rješenja uglavnom navode menadžment, koordinaciju i povezanost dionika. Također, prioritet politika trebao bi biti rješavanje sezonalnosti, što je također prepoznato u Strategiji. Dosadašnja istraživanja, kao i neki od ispitanika zagovaraju „hub and spoke“ model, no s obzirom na globalne trendove ostaje otvoreno pitanje isplativosti i opravdanosti ovakvog modela. Stoga se predlaže razvoj „point to point“ modela i „feeding“ letova. Trendovi u zračnom putničkom prometu ubrzano se mijenjaju, mijenja se i dinamika putovanja s jedne strane, kao i tehnologija i politike zračnih prijevoznika s druge strane. Hrvatski zračni putnički promet treba slijediti trendove i prihvatiti promjene kako bi mogao konkurirati i dalje se neometano razvijati u željenom smjeru.

## LITERATURA

1. Baričević, H. (2003). *Promet u turizmu*. Šibenik: Visoka škola za turizam.
2. Bejan, A., Charles, J. D., & Lorente, S. (2014). The evolution of airplanes. *Journal of Applied Physics*, 4.
3. Brač Airport. (2020). *Povijest*. Preuzeto 17. siječnja 2022 iz <https://www.airport-brac.hr/povijest/>
4. Burghouwt, G., Mendes de Leon, P., & de Wit, J. (2015). EU Air Transport Liberalisation Process, impacts and future considerations . *Discussion Paper No. 2015-04* (str. 1-55). OECD.
5. Čokorilo, O., & Čavka, I. (2015). The Role of Air Transport Development in Adriatic-Ionian Macregion. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*, 5(4), str. 344-359.
6. Croatia Airlines. (2022). *Preliminarni godišnji odvojeni i konsolidirani izvještaji o poslovanju Croatia Airlines d.d. za 2021. godinu i IV. Q 2021. g.* Zagreb: Croatia Airlines.
7. Curran , A. (2020). *Hub And Spoke Vs Point To Point - How COVID Will Change Both Models*. Preuzeto 29. lipnja 2022 iz <https://simpleflying.com/hub-and-spoke-vs-point-to-point/>
8. Državni zavod za statistiku. (2020). *Promet u zračnim lukama u prosincu 2019*. Preuzeto 19. siječnja 2022 iz [https://www.dzs.hr/Hrv\\_Eng/publication/2019/05-01-03\\_12\\_2019.htm](https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2019/05-01-03_12_2019.htm)
9. Državni zavod za statistiku. (2021). *Transport - pregled*. Preuzeto 12. siječnja 2022 iz <https://podaci.dzs.hr/hr/podaci/transport/zracni/>
10. Državni zavod za statistiku. (2022). *Zransport-Zračni*. Preuzeto 2. travnja 2022 iz <https://podaci.dzs.hr/hr/podaci/transport/zracni/>
11. EASA. (2022). *Who we are*. Preuzeto 22. travnja 2022 iz <https://www.easa.europa.eu/light/easa>
12. European Parliament. (2021). *Air transport: market rules*. Preuzeto 22. siječnja 2022 iz [https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/131/air-transport-market-rules#\\_ftn1](https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/131/air-transport-market-rules#_ftn1)
13. Fiuman. (2016). *Zračna luka Rijeka*. Preuzeto 20. siječnja 2022 iz <https://www.fiuman.hr/prije-46-godina-otvorena-je-zracna-luka-rijeka/>

14. Flight Connections. (2022). *Select destination*. Preuzeto 30. siječnja 2022 iz <https://www.flightconnections.com/flights-from-zagreb-zag>
15. Gillen, D., & Lall, A. (2004). Competitive advantage of low-cost carriers: some implications for airports. *Journal of Air Transport Management*, 10, str. 41-50.
16. Hrvatska enciklopedija. (2021). *Zračn promet*. (Leksikografski zavod Miroslav Krleža) Preuzeto 12. siječnja 2022 iz <https://www.enciklopedija.hr/%E2%80%8CNatuknica.aspx?ID=67447>
17. IATA. (2008). *The Impact of International Air Transport Liberalisation on Employment*. London: Nera.
18. IATA. (2020). *Air Coconnectivity*. International Air Transport Association (IATA) .
19. IATA. (2021). *Air Passenger Market Analysis*. IATA.
20. IATA. (2022). *Annual Review 2021*. IATA.
21. IATA. (2022). *The impact of the war in Ukraine on the aviation industry*. Preuzeto 22. travnja 2022 iz IATA Factsheet: <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/the-impact-of-the-conflict-between-russia-and-ukraine-on-aviation/>
22. ICAO. (2020). *The World of Air Transport in 2019*. Preuzeto 22. travnja 2022 iz Annual Report 2019 / The World of Air Transport in 2019: <https://www.icao.int/annual-report-2019/Pages/the-world-of-air-transport-in-2019.aspx>
23. ICAO. (2022). *Air Transport Policy and Regulation*. Preuzeto 22. travnja 2022 iz <https://www.icao.int/sustainability/pages/economic-policy.aspx>
24. International Energy Agency. (2020). *World air passenger traffic evolution, 1980-2020*. Preuzeto 10. siječnja 2022 iz <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/world-air-passenger-traffic-evolution-1980-2020>
25. KfW IPEX-Bank. (2016). *Flash Analysis: Airports*. KfW IPEX-Bank. Preuzeto 8. siječnja 2022 iz <https://www.kfw-ipex-bank.de/pdf/Analyses-and-views/Market-analyses/2017-01-26-Blitz-Licht-Flugh%C3%A4fen-BIP-Faktor.pdf>
26. Lucas, P. (2019). *Demography, geography, and airport traffic*. Preuzeto 21. travnja 2022 iz ACI Insight: <https://blog.aci.aero/demography-geography-and-airport-traffic/>
27. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. (2017). *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. - 2030.)*. Zagreb: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture.
28. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. (2021). *Aerodromi*. Preuzeto 22. siječnja 2022 iz <https://mmpi.gov.hr/promet/zracni-promet-125/aerodromi/8274>

29. Naletina, D., Petljak, K., & Sremac, M. (2018). Characteristics and the Overview of Air Traffic in the Republic of Croatia. *Scientific Journal of Maritime Research*, str. 297-311.
30. OECD. (2019). *Liberalisation of Air Transport*. Paris: International Transport Forum.
31. Osječko-baranjska županija. (2015). *Izvešće o poslovanju Zračne luke Osijek*. Osijek: Gradska skupština.
32. Pavlin, S. (2006). *Aerodromi I*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti.
33. Pavlin, S., & Horak, S. (2000). Mogući razvitak zračnog prometa za potrebe razvoja turizma u Primorsko-goranskoj županiji. *Acta turistica*, 2, str. 85-197.
34. Peović, T., Vince, D., & Štimac, I. (2012). Razina prilagodbe zračnog prometa Republike Hrvatske trendovima i poslovnom okruženju eurpskog zračnog prostora. U U. Steiner, J. Božičević, & M. Bukljaš Skočibuš (Ur.), *Zbornik radova Znanstvenog skupa Ocjena dosadašnjeg prometnog razvitka Hrvatske i osnovne smjernice*, (str. 31-42). Zagreb.
35. Perez Urdiales, S. (2019). *GLOBALIZATION AND AIR TRANSPORT – ITS EVOLUTION AND ITS CHANGE*. Preuzeto 10. siječnja 2022 iz Researchgate: [https://www.researchgate.net/publication/342480849\\_GLOBALIZATION\\_AND\\_AIR\\_TRANSPORT\\_-\\_ITS\\_EVOLUTION\\_AND\\_ITS\\_CHANGE](https://www.researchgate.net/publication/342480849_GLOBALIZATION_AND_AIR_TRANSPORT_-_ITS_EVOLUTION_AND_ITS_CHANGE)
36. Phyo, S. M., Nguyen, N. Y., Aneeka, S., & Zhong, Z. W. (2017). The Impact of Population Growth on the Future Air Traffic Demand in Singapore. *Advances in Computer Science Research (ACRS)*, 54, str. 688-694.
37. Ryanair. (20. siječnja 2022). *Your selected flight*. Dohvaćeno iz <https://www.ryanair.com/hr/en/trip/flights/select?adults=2&teens=0&children=1&infants=0&dateOut=2022-03-31&dateIn=&isConnectedFlight=false&discount=0&isReturn=false&promoCode=&originIata=ZAG&destinationIata=MLA&tpAdults=2&tpTeens=0&tpChildren=1&tpInfants=>
38. Službeni list Europske unije. (2013). *II. Vanjski odnosi*. Posebno izdanje 2013.
39. Tatalović, M., Mišetić, I., & Bajić, J. (2012). *Menadžment zrakoplovne kompanije*. Zagreb : Mate.
40. Tatalović, M., Mišetić, I., & Bajić, J. (2017). *Planiranje zračnog prijevoza*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti.
41. The World bank. (2019). *Analitička podloga za Nacionalnu razvojnu strategiju Republike Hrvatske do 2030: Sektor prometa*. Preuzeto 21. travnja 2022 iz <https://pubdocs.worldbank.org/en/845861604615369283/16-Sektor-prometa.pdf>



42. Vidović, A., Steiner, S., & Štimac, I. (2011). Development Potentials of Low Cost Aviation in the Republic of Croatia. *Promet – Traffic&Transportation*, 23(6), str. 519-527.
43. Vince, D., Zibar, O., & Sente, M. (2017). Potential of Zagreb international airport for the establishment of longhaul flights with the united states. *7th INTERNATIONAL MARITIME SCIENCE CONFERENCE* (str. 365-372). Solin: IMSC.
44. Vukić, L., Mikulić, D., & Keček, D. (2021). The Impact of Transportation on the Croatian Economy: The Input–Output Approach. *Economies*, 9(1). doi:<https://doi.org/10.3390/economies9010007>
45. Zračna luka Dubrovnik. (2022). *60 godina zračne luke Dubrovnik*. Preuzeto 13. srpnja 2022 iz <https://www.airport-dubrovnik.hr/60/index.html#POVIJEST>
46. Zagreb airport. (2021). *O nama*. Preuzeto 20. siječnja 2022 iz <https://www.zagreb-airport.hr/poslovni/o-nama/profil-tvrtke/597>
47. ZLZ. (2016). *Povijest Zračne luke Zagreb d.o.o.* Preuzeto 20. siječnja 2022 iz <http://www.zlz-zagreb-airport.hr/hr/povijest-zra%C4%8Dne-luke-zagreb-doo>
48. Zračna luka Dubrovnik. (2021). *Razvoj zračne luke Dubrovnik*. Preuzeto 18. siječnja 2022 iz [https://www.airport-dubrovnik.hr/storage/upload/articles/Brosura\\_OPP\\_1\\_144520.PDF](https://www.airport-dubrovnik.hr/storage/upload/articles/Brosura_OPP_1_144520.PDF)
49. Zračna luka Dubrovnik. (2022). *Statistika*. Preuzeto 19. siječnja 2022 iz <https://www.airport-dubrovnik.hr/poslovni/statistika-s36>
50. Zračna luka Pula. (2020). *Razvoj zračne luke*. Preuzeto 18. siječnja 2022 iz <https://airport-pula.hr/o-zracnoj-luci/razvoj-zracne-luke/>
51. Zračna luka Rijeka. (2022). *Info*. Preuzeto 22. siječnja 2022 iz <http://rijeka-airport.hr/hr/zracna-luka-rijeka>
52. Zračna luka Split. (2020). *O nama*. Preuzeto 20. siječnja 2022 iz [http://www.split-airport.hr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=209&Itemid=202&lang=hr](http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=209&Itemid=202&lang=hr)
53. Zračna luka Split. (2022). *Statistika*. Preuzeto 27. siječnja 2022 iz [http://www.split-airport.hr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=160&Itemid=115&lang=hr](http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=160&Itemid=115&lang=hr)
54. Zračna luka Zadar. (2020). *O nama*. Preuzeto 12. siječnja 2022 iz <https://www.zadar-airport.hr/opci-podaci>
55. Zračna luka Zadar. (2022). *Statistika*. Preuzeto 27. siječnja 2022 iz <https://www.zadar-airport.hr/statistika-prometa>
56. Zračna luka Zagreb. (2022). *Statistika*. Preuzeto 22. siječnja 2022 iz <https://www.zagreb-airport.hr/poslovni/b2b-223/statistika/statistika-za-2019-godinu/506>



## POPIS SLIKA

Slika 1. Evolucija glavnih modela zrakoplova tijekom stogodišnje povijesti zrakoplovstva ....	4
Slika 2. Razvoj svjetskog zračnog putničkog prometa, 1980.-2020. (milijarde putnika) .....	5
Slika 3. Ryanair: Zagreb – Malta (29. ožujka 2022) .....	13
Slika 4. Usporedba globalne mreže zračnog putničkog prometa (25.04.2019. i 25.04.2020.)	16
Slika 5. Globalni i regionalni letovi - polasci po tjednima 2020. (2019. = 100).....	16
Slika 6. Mjesečna distribucija broja putnika u hrvatskim zračnim lukama (2017.-2019.).....	22
Slika 7. Kartografski prikaz zračnih luka i aerodroma na području Republike Hrvatske .....	29
Slika 8. Prikaz direktnih zrakoplovnim putničkih linija iz zračne luke Franjo Tuđman.....	31

## POPIS TABLICA

Tablica 1. Karakteristike uzorka istraživanja .....	39
Tablica 2. Stavovi ispitanika o razvijenosti zračnog putničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj .....	40
Tablica 3. Stupanj slaganja s tvrdnjom o prilagođenosti zračnog putničkog prometa RH globalnim trendovima i okruženju .....	42
Tablica 4. Stavovi ispitanika o pozitivnom utjecaju liberalizacije na putnički promet RH.....	43
Tablica 5. Stavovi ispitanika glede kvalitete infrastrukture zračnog putničkog prometa u RH44	
Tablica 6. Stavovi o utjecaju globalnih čimbenika na razvoj zračnog putničkog prometa u RH .....	44
Tablica 7. Stavovi o utjecaju lokalnih čimbenika na razvoj zračnog putničkog prometa u RH .....	45
Tablica 8. Načini iskorištavanja infrastrukturnog potencijala zračnog putničkog prometa.....	48
Tablica 9. Prioriteti politike razvoja zračnog putničkog prometa u Republici Hrvatskoj.....	49

## POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Zračni putnički promet od 1995. do 2020. (broj putnika u tisućama) .....	21
Grafikon 2. Putnički promet zračne luke Franjo Tuđman (2006.-2019.).....	24
Grafikon 3. Putnički promet zračne luke Split (2015.-2019.).....	25
Grafikon 4. Putnički promet zračne luke Dubrovnik (2015.-2019.) .....	26
Grafikon 5. Putnički promet zračne luke Zadar (2015.-2019.) .....	27
Grafikon 6. Promet po zračnim lukama tijekom 2019., 2020. i 2021. godine. ....	35
Grafikon 7. Distribucije odgovora o razvijenosti zračnog putničkog prijevoza u Republici Hrvatskoj u odnosu na prije 5 i prije 15 godina .....	41
Grafikon 8. Distribucija odgovora stupnja o prilagođenosti zračnog putničkog prometa RH globalnim trendovima i okruženju .....	42
Grafikon 9. Glavne prednosti hrvatskih zračnih luka.....	46
Grafikon 10. Glavne slabosti hrvatskih zračnih luka .....	47

## PRILOZI

### Prilog 1. Podsjetnik za intervju

1. Odaberite instituciju/poduzeće iz koje dolazite:
  - a) Ministarstvo, agencija, fakultet ili kontrola zračne plovidbe
  - b) Zračna luka
  - c) Zračni prijevoznik
  
2. Vaše radno mjesto:
  - a) Viši menadžment
  - b) Srednji menadžment
  - c) Niži menadžment
  - d) Bez menadžerske pozicije
  
3. Godine radnog iskustva u sustavu zračnog putničkog prometa
  - a) Manje od 1 godine
  - b) Od 1 do 5 godina
  - c) Od 5 do 10 godina
  - d) Od 10 do 15 godina
  - e) Više od 15 godina
  
4. Ocijenite stupanj slaganja s postavljenim tvrdnjama na skali od 1 do 5 gdje 1 označava: uopće se ne slažem, a 5 označava: u potpunosti se slažem

Zračni Putnički prijevoz u RH danas razvijeniji je u odnosu na prije 5 godina.	1	2	3	4	5
Zračni Putnički prijevoz u RH danas razvijeniji je u odnosu na prije 15 godina.	1	2	3	4	5
Zračni Putnički promet RH prilagođen je globalnim trendovima i okruženju.	1	2	3	4	5
Liberalizacija i privatizacija pozitivno su utjecale na razvoj zračnog putničkog prometa u RH.	1	2	3	4	5
Infrastruktura zračnog putničkog prometa u RH je zadovoljavajuća.	1	2	3	4	5

5. Globalni čimbenici koji utječu na razvoj zračnog putničkog prometa u RH (označite svoje mišljenje o utjecajima na skali od 1 do 5 gdje 1 označava: uopće se utječe, a 5 označava: značajno utječe, 9 označava: ne mogu procijeniti)

Liberalizacija i privatizacija	1	2	3	4	5	9
Globalni razvoj gospodarstva	1	2	3	4	5	9
Razvoj mreže letova	1	2	3	4	5	9
Globalizirano tržište	1	2	3	4	5	9
Rast broja stanovništva	1	2	3	4	5	9
Političko okruženje	1	2	3	4	5	9
Smanjenje realnih troškova zračnog prijevoza	1	2	3	4	5	9
Razvoj turizma	1	2	3	4	5	9

6. Lokalni čimbenici koji utječu na razvoj zračnog putničkog prometa u RH (označite svoje mišljenje o utjecajima na skali od 1 do 5 gdje 1 označava: uopće se utječe, a 5 označava: značajno utječe, 9 označava: ne mogu procijeniti)

Liberalizacija i privatizacija	1	2	3	4	5	9
Gospodarski razvoj	1	2	3	4	5	9
Razvoj mreže letova	1	2	3	4	5	9
Političko okruženje	1	2	3	4	5	9
Smanjenje realnih troškova zračnog prijevoza	1	2	3	4	5	9
Razvoj turizma	1	2	3	4	5	9

7. Prema Vašem mišljenju, glavne prednosti hrvatskih zračnih luka su? (moguće više odgovora)

- a) Blizina gradova
- b) Veličina
- c) Sigurnost
- d) Pristup i dostupnost
- e) Usluga
- f) Dostupnost niskotarifnih prijevoznika
- g) Nešto drugo, što? \_\_\_\_\_

8. Prema Vašem mišljenju, glavne slabosti hrvatskih zračnih luka su? (moguće više odgovora)

- a) Kapacitet i ograničena infrastruktura
- b) Tehnološka zastarjelost
- c) Mali broj prijevoznika
- d) Nedovoljna financijska ulaganja
- e) Nešto drugo, što? \_\_\_\_\_

9. Prema Vašem mišljenju, na koji način RH može iskoristiti infrastrukturni potencijal zračnog putničkog prometa?

\_\_\_\_\_

10. Koji bi, po Vašem mišljenju, trebali biti prioriteti politike razvoja zračnog putničkog prometa u RH?

\_\_\_\_\_



# ŽIVOTOPIS



## IVA CVITANOVIĆ

**Student at University of Zagreb | Trade and International Business**  
*Constantly investing in my (work) experience and mindset.*

### CONTACT

Address: Hermana Bužana 36, Zagreb, Croatia

Mobile Phone: +385 998656099

Email: ivacvitanov@gmail.com

### EDUCATION

Faculty of Economics and Business  
University of Zagreb  
October 2018 - June 2022  
Master's degree, Trade and  
International Business

+Numerous Erasmus+ projects,  
conferences and workshops

Italian Language Campus

### WORK EXPERIENCE

#### MARKETING AND SALES COORDINATOR

M.A.G.D.D.-d.o.o. | FAMILY BUSINESS

Sales experience

Social media marketing and advertising - increased avg.  
posts reach by 50%

#### CONTENT

Creation and localization of email campaigns, social  
media posts, and various digital marketing materials,  
video creation and editing

### LANGUAGES

Croatian, English, Basic Italian

## SKILLS

Proficient: Adobe Analytics, Canva, Tidyverse, Lightroom, CRM Microsoft Dynamics, MS Office

- Sales and organization skills
- Tidyverse
- Public speaking
- Social Media Marketing
- Business-to-Business
  
- Creative
- Thinker
- Proactive
- Worker Team
- Player Agile
- Mindset
- Curious and Passionate
- Excellent Communication
- Skills
- Always Eager to Learn and Develop

## LICENSES & CERTIFICATIONS

- MixPRO Business Simulation
  
- Youthpass for Training Erasmus+ Project 'DIVERSITY'
  
- EU Dana Sources – Eurostat, Eurobarometer , Basic EU Data and Bookshop
  
- Audience Award-Organize Your Talk  
Winning the Audience Award for competition in presentation skill in English