

Koncesija na zračnim lukama

Borisavljević, Karlo

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:035581>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-26**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD
KONCESIJA NA ZRAČNIM LUKAMA

AIRPORT CONCESSIONS

Mentor: prof. dr. sc. Mihaela Bukljaš

Student: Karlo Borisavljević

JMBAG: 0135245914

Zagreb, rujan 2022.

Zagreb, 14. ožujka 2022.

Zavod: Zavod za prometno planiranje
Predmet: Ekonomika prometa

ZAVRŠNI ZADATAK br. 6632

Pristupnik: Karlo Borisavljević (0135245914)
Studij: Promet
Smjer: Zračni promet

Zadatak: **Koncesija na zračnim lukama**

Opis zadatka:

U radu je potrebno definirati koncesije te navesti njihove vrste. Nadalje, potrebno je objasniti razvoj koncesija u zračnom prometu i njihov utjecaj na zračni promet. Jednako tako, potrebno je prikazati primjenu koncesija u zračnim lukama Republike Hrvatske i analizirati koju ulogu imaju u njihovom poslovanju. Rad bi trebao rezultirati ocjenom učinkovitosti koncesija u zračnom prometu.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:



prof. dr. sc. Mihaela Bukljaš

Sažetak

U ovom završnom radu obrađena je tematika koncesija na zračnim lukama i njihova učinkovitost na cjelokupni zračni promet. Navedene su i objašnjene vrste koncesija, način korištenja, njihov utjecaj i sam razvoj zračnih luka. Uz pojmove koncesije prema Zakonu o koncesiji navedene su vrste koncesije i pravne regulative istih. Završni rad se sastoji od analize razvoja koncesija na zračnim lukama, povijesti razvoja zračnih luka kao i poticanje konkurentnosti među zračnim lukama. Objašnjen je utjecaj koncesija na zračni promet, suvremen zračni promet prema svojim važnostima i njegov utjecaj na gospodarstvo. Koncesije na hrvatskim zračnim lukama opisane su kroz primjer koncesije u Republici Hrvatskoj na Zračnoj luci Franjo Tuđman u Zagrebu.

Ključne riječi: koncesije; zračna luka; gospodarstvo; Zakon o koncesijama

Summary

In this bachelor's thesis, the topic of concessions at airports and their effectiveness on the entire air traffic is dealt with. The types of concessions, how they are used, their impact and the development of airports are listed and explained. Along with the terms of concession according to the Concession Act, the types of concessions and their legal regulations are listed. The bachelor's thesis consists of an analysis of the development of airport concessions, the history of airport development as well as the promotion of competitiveness between airports. The impact of the concession on air traffic, modern air traffic according to its importance and its impact on the economy are explained. Concessions at Croatian airports are described through the example of a concession in the Republic of Croatia at Franjo Tuđman Airport in Zagreb.

Keywords: concessions; airport; economy; Law on Concession

SADRŽAJ

1. Uvod.....	1
2. Definicija i vrste koncesija	3
2.1. Pojmovno određenje koncesije	3
2.2. Vrste koncesija	6
2.3. Pravna regulativa koncesija.....	9
3. Razvoj koncesija na zračnim lukama.....	11
3.1. Povijesni razvoj zračnih luka	11
3.2. Poticanje konkurentnosti na zračnim lukama	13
4. Utjecaj koncesija na zračni promet	22
4.1. Suvremeni zračni promet	22
4.2. Važnost zračnog prometa za gospodarski aspekt	23
4.3. Vrste koncesija unutar putničkog terminala.....	25
4.3.1. Hrana i piće	26
4.3.2. Maloprodajne trgovine	26
4.3.3. Duty free	27
4.3.4. Oglašavanje	28
4.3.5. Usluge	28
4.4. Utjecaj zračnog prometa na gospodarstvo Republike Hrvatske	29
5. Koncesije na hrvatskim zračnim lukama	31
5.1. Povijesni razvoj koncesija u Republici Hrvatskoj	31
5.2. Suvremene koncesije u Republici Hrvatskoj	32
5.3. Koncesija za izgradnju i upravljanje zračnom lukom Franjo Tuđman.....	34
6. Zaključak	39
Literatura	42
Popis kratica.....	45
Popis slika.....	46
Popis tablica	47
Popis grafova.....	48

1. UVOD

Zrakoplovna industrija razvija se iz godine u godinu i sustavno ruši sve rekorde po prevezenom broju putnika, tereta i robe pritom zanemarujući post-pandemijsko razdoblje koje je uzrokovalo tektonske promjene u svim granama prometa. Zračni promet nalazi se pred složenim izazovom koji uključuje pomnu pažnju gradova, lokalnih zajednica, kao i političkih faktora. Zračni promet podijeljen je na niz funkcija koji uključuje operatore za provedbu koordinacije zračnih prijevoznika koji odrađuju prijevoz putnika i tereta. Uz njih se postavlja pitanje proizvodnje zrakoplova, motora te pripadajućih dijelova. Globalno kapitalističko tržište predstavlja izazov u kojem svi sudionici zračnog prometa idu prema povećanju mreže zračnog prometa. Zračne luke nastoje biti ugodnije kako za zračne prijevoznike tako i za putnike pa samim time zračne luke postaju i više od usluge samog prijevoza kako bi putnicima i korisnicima pružili više raznovrsnih usluga i time upotpunili doživljaj cjelokupnog putovanja. U svrhu bržeg razvoja te povećanja propusne moći zračnih luka, koncesije zračnih luka pokazale su se prikladnim „alatom“ za napredak na tržištu.

Koncesija označava pravo za korištenje nacionalnog dobra za obavljanje gospodarske djelatnosti. Pravo koncesija se prodaje, na temelju njega se ostvaruje naknada kao prihod. Poduzetnik odnosno gospodarski subjekt ga je dužan kupiti prije početka korištenja.

Tema završnog rada je „Koncesija na zračnim lukama“, a rad je strukturiran u šest cjelovitih poglavlja sa svojim smislenim razradama na sljedeći način:

1. Uvod
2. Definicija i vrste koncesija
3. Razvoj koncesija na zračnim lukama
4. Utjecaj koncesija na zračni promet
5. Koncesije na hrvatskim zračnim lukama
6. Zaključak.

U drugom poglavlju definiran je pojam koncesije, porijeklo pojma, definicije i zadaće koncesije i opis glavnog pravnog štiva teme, odnosno Zakon o koncesijama. Također se navode svi ključni pojmovi iz Zakona o koncesijama.

U trećem poglavlju opisan je razvoj koncesija na zračnim lukama. Navedene su povijesne činjenice o zračnim lukama i njihov povijesni razvoj. Posebno se obrađuju načini analiziranja konkurentnosti zračnih luka kako bi se istaknula profitabilnost i ekonomičnost same konkurentnosti.

U četvrtom poglavlju provedena je analiza utjecaja koncesija za zračni promet. Promatran je utjecaj koncesije na gospodarstvo u inozemstvu kao i u Republici Hrvatskoj. Također, analizirani su ključni utjecaji koncesija na razvoj zračnih luka.

U zadnjem poglavlju opisane su koncesije u Republici Hrvatskoj prema Zakonu o koncesijama te je razrađeno pitanje koncesijske infrastrukture na primjeru Zračne luke Franjo Tuđman u Zagrebu iz čega je izveden i zaključak.

U radu se koriste podaci preuzeti iz Zakona o koncesijama kao i relevantni podaci iz ostalih znanstvenih i stručnih radova, relevantnih internetskih izvora i knjiga navedenih vankuerskim načinom citiranja unutar korištene literature prikazane na kraju rada.

2. DEFINICIJA I VRSTE KONCESIJA

Riječ koncesija (lat. *concessio*) upotrebljavala se već u Rimskom pravu, a označava dopuštenje, dozvolu države, povlasticu koja nije razriješena nadzora iako ima dozvolu upravljanja. Od riječi koncesija potekle su riječi koje označavaju ovaj pojam i na europskom području, a primjenjuju se u mnogim državama kao isti pojam (engl. *concession*, tal. *concessione*). Cenzori su bili upravitelji državnih imetaka koji su provodili cenzuse, tj. popise građana s vrijednostima njihovih imovina koji su, ovisno o imovinskom razredu, imali pravo na zakup državnih prihoda ili izvođenje javnih radova [1].

2.1. Pojmovno određenje koncesije

Promatrajući koncesije kroz povijest, predstavljale su oblike dozvola koje su tadašnji vladari ustupali unaprijed određenim osobama kako bi mogli koristiti njihova dobra. Zemljišta koja su se vodila kao javno vlasništvo mogla su se dodijeliti građanima u vlasništvo, tj., davala su se na korištenje prema točno definiranim pravnim aktima. Ista javna zemljišta mogla su se i prodavati građanima. Najčešće se vršio zakup dijelova državnih imovina na kratke vremenske rokove do pet godina, ali je postojala i mogućnost trajnog zakupa. Iako su tijekom povijesti postojale različite vrste koncesija kao i različite vrste upravljanja istima, današnje upravljanje koncesijama određeno je zakonima i pravnim državnim aktima [1].

Pojam koncesije može se s pravnog stajališta promatrati s tri aspekta [1]:

- jezičnog,
- pravno teorijskog i
- normativnog.

Prema hrvatskoj pravnoj teoriji koncesija je definirana na brojne načine. Prema određenim teoretičarima, koncesija je definirana kao dozvola određenoj fizičkoj osobi, pravnoj osobi ili subjektu, s ciljem obavljanja djelatnosti koje su uvjetovane posebnim odobrenjima od strane vlade, a ista se iskorištava obavljanjem vlastitih djelatnosti ili određenih radova. Određeni teoretičari koncesiju pak definiraju kao pravni instrument putem kojeg država ili vlast daje dopuštenje koncesionaru za iskorištavanje prirodnog

dobra. Prema ostalim definicijama, koncesija predstavlja akt državne Vlade kojim se dopušta obavljanje djelatnosti za koje bi inače postojala zabrana. Promatrajući s trgovačkog aspekta, koncesija se definira kao ugovor kroz koji Vlada uz određene uvjete dopušta iskorištavanje vlastitih poduzeća ili zemlje s punim pravom eksploatacije ruda ili gradnje. Tako se koncesija definira kao samo poduzeće koje ima odobrenje za obavljanje djelatnosti i određene povlastice. Iako se koncesija definira kroz brojne teorije, prema Zakonu o koncesijama definira se kao pravo koje je stečeno ugovorom [2].

Pravno gledano, normativno značenje koncesiji nadodaje zakonodavac na način da se pravni pojam definira prema normativnom aktu, poput ustava, zakona ili ostalih zakonskih akta. U većini država su zakonski akti o koncesijama uređeni, iako u pojedinim državama kao što su Njemačka i Italija ne postoji jasno definiran zakon o koncesijama. U zemljama u kojima je zakon o koncesijama opći zakon, kao što je to primjer Republike Hrvatske, koncesija se definira u implicitnom i eksplicitnom obliku. Prema hrvatskom zakonu, prema eksplicitnom normativnom značenju, koncesija omogućuje stjecanje prava korištenja prirodnih i drugih dobara u svrhu korištenja, izgradnje ili postrojenja, što je određeno zakonom koji je od interesa za Republiku Hrvatsku [2].

Prema Zakonu o koncesijama utvrđeni su glavni pojmovi koji su bitni za shvaćanje kako koncesija funkcionira u praktičnom smislu, pa se tako navode sljedeće definicije [3]:

- Davatelj koncesije: pravna osoba (organ javne vlasti države) koja je u skladu sa zakonom nadležna za izdavanje koncesije;
- Koncesionar: gospodarski subjekt (fizička/pravna osoba koja na tržištu nudi svoje usluge za izvođenje posla ili usluga) koji je s davateljem koncesije sklopio ugovor o koncesiji;
- Natjecatelj: subjekt koji je pozvan ili zatražio poziv za sudjelovanjem u natjecateljskom postupku za dobivanje koncesije;
- Ponuditelj: gospodarski subjekt koji se prijavljuje ponudom tijekom trajanja postupka izdavanja koncesija;
- Pisani iskaz: definira se kao bilo koji iskaz koji se sastoji od brojeva i riječi a čitljivi su, mogu se umnožiti i ponovo slati te se mogu prenositi i pohranjivati;

- Ugovor o koncesiji: upravni ugovor u pisanom obliku i odnosi se na određeni vremenski period, sklapaju ga davatelj koncesije i koncesionar, sadrži obveze i prava obje strane;
- Naknada za koncesiju: naknada koju temeljem ugovora o koncesiji plaća koncesionar;
- Registar koncesija: elektronička evidencija ugovora o koncesijama u Republici Hrvatskoj;
- Odluka o davanju koncesije: akt o odluci koji donosi davatelj koncesije nakon pregleda ponuđenih ponuda mogućih koncesionara;
- Izvođenje radova: odnosi se na projektiranje ili izvođenje radova koji se odnose na djelatnosti unutar ugovora a sukladni su zahtjevima navedenih sa strane davatelja koncesije;
- Isključivo pravo: pravo obavljanja određene djelatnosti koje izdaje nadležno tijelo isključivo jednom subjektu, te samim time isključuje ostale gospodarske subjekte na obavljanje istih djelatnost;
- Dokumentacija za nadmetanje: dokumenti koje davatelju koncesija objašnjavaju elemente koncesije, moguće buduće uvjete koncesije, kao i tehničke i funkcionalne zahtjeve potencijalnog koncesionara;
- Jedinostveni rječnik javne nabave: klasifikacijski sustav nomenklatura koji je primjenjiv u javnoj nabavi i koristi se za osiguravanje istovjetnosti s drugim nomenklaturama, i koji je određen Uredbama na europskoj razini;
- Zajednica natjecatelja: sastoji se od više sudionika (subjekata) uključenih u tržišnu utakmicu za dobivanje koncesije koji davatelju koncesije predaju zajedničku ponudu;
- Usluga od općeg gospodarskog interesa: usluge koje u svojoj suštinskoj namjeni moraju zadovoljiti opći društveni interes, i propisane su specifičnim propisima;
- Sporedna djelatnost: djelatnost koja je, iako nije predmet koncesije, zbog svoje uske povezanosti s djelatnosti unutar koncesije potrebna za njeno obavljanje i uspješno provođenje.

Značajnije koncesije u modernom dobu odnose se na koncesije za iskop plemenitih metala, ruda, eksploataciju nafte, ali i koncesije za javna dobra, gdje se pod javnim dobrima između ostalih odnose na izgradnje prometnica kao i koncesije u zračnom prometu. Kako se koncesije zasnivaju putem poziva na javne natječaje i određene su pravilima istih, koncesije su dobile i negativnu konotaciju zbog mogućnosti iskorištavanja poznanstava i veza za dobivanje koncesija na duži vremenski period protiv pravila na tržišnim utakmicama [3].

2.2. Vrste koncesija

Mješovite koncesije predstavljaju koncesije koje obuhvaćaju više predmeta, tj. vrsta koncesija koje nisu razdvojive. Ukoliko jesu razdvojive, izdaju se zasebni postupci za odobravanje koncesija. Ukoliko se koncesija zasniva na dva ili više predmeta, glavni predmet smatra se onaj koji je više procijenjene vrijednosti. Koncesije na zahtjev obuhvaćaju koncesije koje se izdaju za korištenje općeg ili drugog dobra, a dodjeljuju se na zahtjev kako bi se proveo ugovor o koncesiji za usluge ili radove koji predstavljaju neodvojivu tehnološku ili jedinstvenu cjelinu predmeta provođenja prvenstvene aktivnosti koncesije. Rezervirane koncesije obuhvaćaju one koncesije u kojima davatelji imaju pravo rezervirati sudjelovanje u postupcima izdavanja koncesija koncesionarima. Davatelj koncesije može rezervirati pravo sudjelovanja u postupcima davanja koncesije jedino zaštitnim radionicama i gospodarskim subjektima čiji je osnovni cilj društvena i profesionalna integracija osoba s invaliditetom, ako najmanje 51 % zaposlenih osoba u tim radionicama, gospodarskim subjektima ili programima predstavljaju djelatnici s invaliditetom. Koncesije za radove ili pružanje usluga su koncesije koje imaju obilježja javno privatnih partnerstava [2].

Koncesije se također mogu podijeliti na [2]:

- koncesije za gospodarsku upotrebu općeg ili drugog dobra,
- koncesije za radove i
- koncesije za usluge.

Koncesije za gospodarsku upotrebu općeg ili drugog dobra uređuju se ugovorima pisanim oblikom u kojima je predmet koncesije gospodarsko korištenje

općeg ili drugog dobra za koje se smatra da spada pod dobro koje je od interesa za Republiku Hrvatsku, a ne obuhvaća izvođenje radova i pružanje usluga [1].

Koncesije za radove predstavljaju upravne ugovore kroz koje se ostvaruje određeni profit. Ovi upravni ugovori temelje se na ustupanju prava na izvođenje radova određenom gospodarskom subjektu ili više njih, a naknada koja im pripada zasniva se na pravu iskorištavanja radova koji su predmet ugovora i/ili plaćanja.

Koncesije za usluge također su vrsta upravnih ugovora pisanog oblika kroz koje se ostvaruje profit ili dobit. Upravnim ugovorom o koncesiji za određene usluge davatelj koncesije ustupa koncesionaru pravo na upravljanje uslugama [4]. Krajnji cilj koncesija je eksploatacija dobra stavljenog u koncesiju i postizanje ekonomskog profita. Naknade koje se dobivaju putem koncesija smatraju se naknadama koje su od javnog interesa i plaćaju se u novcu. Koncesije mogu biti dogovorene za plaćanje u stalnom ili varijabilnom iznosu. Visine naknade za određeni vremenski period uređen je ugovorom o koncesiji, a odnosi se na cijelo ugovoreno trajanje koncesije. Visine naknade u mnogim slučajevima određuje se već predanom natječajnom dokumentacijom. Ukoliko se prema studiji opravdanosti utvrdi da projekt nije podložan plaćanju naknade i ukoliko se posebnim zakonima i analizama potkrijepi i obrazloži opravdanost, koncesijska naknada ne mora biti ugovorena [3].

Kod izdavanja koncesija, davatelj koncesije dužan je poštivati moralna načela prema svim gospodarskim subjektima. Ista su određena prema Ustavu Republike Hrvatske i prema Ugovoru o funkcioniranju Europske unije (European Union, EU). Načela se odnose na slobodno kretanje robe i dobara, pošteno tržišno natjecanje, istovjetni tretman, zabranu diskriminacije, načelo transparentnosti i razmjernosti, uzajamno priznavanje te načelo učinkovitosti [4].

Prekidi koncesija proizlaze ispunjenjem uvjeta ugovora, raskidima ugovora javnih interesa, jednostranim raskidom, sudskim rješenjima putem kojih se ugovori poništavaju ili smatraju ništavnim, određenim zakonima ili smrću koncesionara. Ukoliko dođe do prekršaja koncesijskog ugovora ili sporova, nadležnim se smatra upravni sud prema mjestu sjedišta davatelja koncesije. Državna komisija za kontrolu postupaka javnih nabava nadležna je za kontrolu i rješavanje žalbi ukoliko nije moguće postići verbalni ili pismeni sporazum [4].

Koncesija je općenito dozvola za obavljanje neke radnje, uvjetovane posebnim odobrenjem ili je u načelu zabranjena. No ona je, u prometnom smislu, ujedno i ugovor kojim jedna država prepušta drugoj državi, poduzeću ili pojedincu, odnosno koncesionaru, korištenje ili izgradnju prometne infrastrukture koja se po isteku ugovora vraća državi, odnosno koncedentu¹ [5].

U pogledu prometa i transporta, koncesije su s modelima privatizacije prometa i transporta u najbližoj vezi. One mogu biti važan čimbenik financiranja izgradnje novi i/ili modernizacije i nadogradnje postojeće krupne prometne infrastrukture privatnim kapitalom. Razlikuju se tri vrste koncesija [5]:

1. BOT (engl. *Build-Operate-Transfer*)- Koncesija u kojoj koncesionar financira kompletnu izgradnju i radove a potom i njima upravlja.
2. Koncesija unutar koje koncesionar pomaže pri financiranju širenja trenutne prometne infrastrukture.
3. Leasing unutar kojeg također koncesionar pomaže širenju postojeće prometne infrastrukture, ali je izvođenje radova financirano i odrađeno sa strane javnog poduzetnika.

Navedene koncesije imaju dugoročne projekcije, vremenski rok u kojem se odvijaju je u razmaku od 20-30 godina. Najčešće korištena struktura koncesije u praksi je BOT, njime država nakon roka isteka koncesije očekuje otplatu uloga duga i povrat uloženog uz moguće ostvarenje profita jer je koncesionar već izgradio objekt i njime upravljao u vremenskom periodu koncesije. Uz najkorišteniji BOT model postoje još šest modela koji se koriste u praksi i bitno ih je spomenuti [5]:

- MOT (engl. *Modernize-Operate-Transfer/Own*)- označava modernizirati upravljati i prenositi vlasništvo. Srž im je obnavljanje infrastrukture u vrijeme privremene privatizacije unutar koje se dopušta naplata pruženih usluga.
- BOO (engl. *Build-Operate-Own*)- model koji označava građane, upravljanje i posjedovanje, a ovaj je model poseban po tome što koncesionar nije uvjetovan vratiti državi vlasništvo i pristupa financiranju pa tako i izgradnji objekta s potpunim vlasničkim pravima i dužnostima.

¹ Davatelj koncesije

- LDO (engl. *Lease-Develop-Operate*)- označava zakupljivanje, razvijanje i upravljanje.
- BOOT (engl. *Build-Operate-Own-Transfer*)- označava izgradnju, upravljanje, posjedovanje i ustupanje vlasništva.
- BOTT (engl. *Build-Operate-Train-Transfer*)- označava izgradnju, upravljanje, razvijanje i prenošenje vlasništva.
- BRT (engl. *Build-Rent-Transfer*)- označava izgraditi, iznajmiti i ustupiti vlasništvo.

Koncesije kao model privatizacije korištene su kao alat koji pomaže u rastu i razvoju gospodarstva te omogućuje raspršivanje rizika i ostalih brojnih čimbenika koji su prisutni u problematici financiranja trenutnih i budućih prometnih infrastruktura.

2.3. Pravna regulativa koncesija

Zakon o koncesijama glavni je pravni akt putem kojeg je uređen postupak izdavanja koncesije, sklapanje ugovora, prestanak koncesije, a također uređuje i pravne oblike zaštite davatelja koncesije i koncesionara, politike koncesija te sva ostala povezana pravna pitanja. Stavke koje nisu određene i propisane ovim zakonom, uređene su kroz propise javne nabave. Zakon o koncesijama u skladu je s tri akta Europske unije i čini njenu pravnu stečevinu. Akti Europske unije doneseni su 2014. i 2015. godine, a to su [2]:

1. Direktiva (2014/23/EU) Europskog parlamenta i Vijeća o dodjeljivanju ugovora o koncesijama,
2. Delegirana uredba Komisije Europske Unije povezana s izmjenama Direktive Europskog parlamenta i Vijeća povezanih s pravima primjene za dodjeljivanje ugovora,
3. Ispravak Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o dodjeljivanju ugovora o koncesiji.

Vlada Republike Hrvatske i Hrvatski Sabor mogu biti davatelji koncesija u ime Republike Hrvatske. Nadležna tijela jedinica lokalne i područne/regionalne samouprave mogu dati koncesije u svoje ime. Koncesije se mogu izdavati za brojna gospodarska područja i djelatnosti, a posebno za iskorištavanje voda, za lov,

eksploataciju mineralnih sirovina, pomorska dobra, područja energetike, zdravstva, turizma, za usluge javnog prijevoza i zračnih luka [2]. Ugovori o koncesijama sklapaju se na određeni vremenski period i ograničavaju se na vremenski rok koji ne ograničava tržišnu utakmicu, već je vremenski prihvatljiv i primjeren rok kako bi se omogućio povrat investicije i amortizacije vrijednosti ulaganja. Iznos i procjenu koncesije računa davatelj koncesije u kunama bez uračunatog poreza na dodanu vrijednost, uz objektivan izračun prema procijenjenim studijama o održivosti koncesije prema zakonskim pravilima. Određene koncesije koje se primjenjuju za usluge i radove imaju značajke javno privatnog partnerstva, pa se nad takvim koncesijama primjenjuju posebno određeni propisi i odredbe. Pravno gledano, ovakva vrsta koncesije definirana je kao dugoročan ugovorni odnos između privatnog i javnog partnera koji unutar svog predmeta ima izgradnju i održavanje javne građevine s ciljem pružanja javnih usluga koje su u opsegu nadležnosti javnog partnera [6].

Kriterij za odabir ponude vrlo je jednostavan i temelji se na Zakonu o javnoj nabavi, NN 120/2016, izglasan 13. prosinca 2016. godine. Prema Zakonu o javnoj nabavi, razmatraju se ponude za koncesiju i odabire troškovno najpovoljnija i najpodobnija opcija za nabavu javnih dobara. Pri određivanju koncesije promatra se ponuda koja bi donijela najveći prihod državnom ili lokalnom proračunu, ali ipak, cilj davanja koncesije nije samo prihod u proračun, već i javni interes. Davanjem koncesija omogućuje se razvoj, stvaranje i širenje gospodarskih zona i povećava se industrijski razvoj. Vrednuje se kvaliteta i pokazatelji tehničkih dostignuća, estetika, inovacije, funkcionalnost i ekološka osviještenost, prate se operativni troškovi i ekonomičnost, izdaci servisiranja i tehničke pomoći, datumi isporuke i rokovi završetka radova, cijene dobara i usluga za krajnje korisnike i visina naknade za koncesiju. Sve navedeno potrebno je potkrijepiti odgovarajućom dokumentacijom koja se prilaže pri zahtjevima za koncesijom [3].

3. RAZVOJ KONCESIJA NA ZRAČNIM LUKAMA

3.1. Povijesni razvoj zračnih luka

Zračni promet kao posebna grana prometovanja podrazumijeva prijevoz putnika i tereta zračnim putem. Zračni promet je zasebna gospodarska djelatnost koja obuhvaća zračne putove, zračne luke i kontrole zračnih plovidbi. Zračni promet općenito se dijeli na javni i opći zračni promet. Javni promet podijeljen je na redovni ili izvanredni, gdje redovni promet predstavlja komercijalni prijevoz putnika i stvari, a utvrđen je prema unaprijed određenom rasporedu i redu letenja te nosi određenu cijenu. Izvanredni zračni promet reguliran je posebno ugovorenim uvjetima, u što se ubraja pojedinačni zračni promet. Prvi svjetski zračni prijevoznik u povijesti bilo je Njemačko dioničko društvo za promet zračnim brodovima (Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft, DELAG), a prijevoz je obavljao cepelinima² od 1910. godine. Redovan zračni prijevoz putnika započeo je 1914. godine u SAD-u, a razvija se nakon Prvog svjetskog rata. S obzirom na brz razvoj zračnog prometa, do Drugog svjetskog rata uspostavljen je značajan interkontinentalni promet. U razdoblju nakon Drugog svjetskog rata počinje primjena putničkih i teretnih zrakoplova na mlazni pogon. Među najstarijim zrakoplovnim prijevoznicima koji djeluju i danas su [7]:

- KLM: Kraljevina Nizozemska,
- Avianca: Kolumbija,
- Qantas: Australija,
- Aeroflot: Ruska Federacija i
- Czech Airlines: Češka Republika.

Nakon Drugog svjetskog rata započela je ekspanzija zračnog prometa zbog početka shvaćanja mogućih koristi kako vojnih tako i komercijalnih. Infrastruktura tadašnjih vojnih zračnih luka prenamijenjena je u komercijalne svrhe. S obzirom na tadašnju tešku ekonomsku situaciju sve je započelo raspisivanjem natječaja za koncesiju zračnih luka. Ulaganja u infrastrukturu bila su zahtjevna, te je postojala potreba za povezivanjem putnika, roba i pošte. Zračne luke tako su postupno doživjele

² Cepelin je upravljiv zrakoplov punjen plinom lakšim od zraka, dugoljasta oblika, upotrebljavao se za prijevoz putnika [8].

ekspanziju i razvoj te postali važni čimbenici u razvoju turizma, a također ostvaruju i pozitivan utjecaj na gospodarstvo.

Razvojem zrakoplovstva ubrzo se ostvaruju suradnje između pojedinih prijevoznika. Krajem 20. stoljeća osnivaju se prve zračne alijanse, a najveća današnja svjetska alijansa je *Star Alliance* čije je sjedište u Frankfurtu. Tijekom 1980-ih godina zračni promet više se usmjeravao na ponudu troškovno prihvatljivijih letova za putnički prijevoz na području SAD-a, a potom i na području Europe od 1995. godine [7].

Međunarodna udruga za zračni prijevoz (*International Air Transport Association*, IATA), svjetska je organizacija koja okuplja preko 270 međunarodnih zračnih prijevoznika koji čine oko 83% redovnog zračnog prometa. Međunarodna organizacija civilnoga zrakoplovstva (*International Civil Aviation Organisation*, ICAO), odgovorna je za razvoj i sigurnost civilnog zračnog prometa, a unutar Europe zračni promet regulira Zajednička zrakoplovna uprava. Civilni zračni promet uređen je prema Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu koja se bazira na suverenosti svake pojedine države nad zračnim prostorom iznad svog teritorija, kao i na obvezi registracije zrakoplova u vlastitoj državi [7].

U sljedećoj tablici (Tablici 1.) prikazan je broj prevezenih putnika zračnim prometom u periodu od 2016. do 2020. godine. Uvidom u tablicu (Tablica 1.) bitno je napomenuti da je 2020.-tu godinu obilježila globalna pandemija i uzela svoj danak unutar cijele industrije. Navedena godina dijeli se na pred-covid19 razdoblje i post-covid19 razdoblje. U narednoj 2020.-oj godini može se uočiti da je cjelokupni broj prevezenih putnika bio za 65,13% manji od prethodne godine gdje se očitava krah koji je doživjela industrija zračnog prometa. Trend rasta u post-pandemiji postoji u trenutnoj 2022.-oj godini, unutar kojeg je broj prevezenih putnika do kolovoza bio 3.432 (u milijunima) i samim time veći od promatrane godine. Analize pokazuju da se u budućnosti očekuje nagli povratak broja prevezenih putnika na svjetskoj razini [9].

Tablica 1. Broj prevezenih putnika u zračnom prometu, 2016.- 2020. (u milijunima)

<i>Godina</i>	<i>Prevezeni putnici (u milijunima)</i>
2016.	3.710
2017.	3.970
2018.	4.240
2019.	4.560
2020.	1.810

Izvor: [9]

3.2. Poticanje konkurentnosti na zračnim lukama

Temelj koncesija zračnih luka je Ugovor o koncesiji s državom ili lokalnom samoupravom. Primatelj koncesije, odnosno gospodarski subjekt, bavi se ulaganjem u infrastrukturu zračne luke s ciljem ostvarenja prihoda. Davatelj koncesije zalaže se za postizanje javnog interesa te u vlasništvu ima unaprijeđenu infrastrukturu po isteku Ugovora o koncesiji. Zračne luke predstavljaju infrastrukturu od nacionalnog značaja i imaju ključnu ulogu u prijevozu ljudi i robe u regionalnim, nacionalnim i međunarodnim okvirima. Zračne luke smještene su u područjima gdje je sustav zračnog prometa povezan s drugim načinima prijevoza. Koncesije u zračnom prometu oblikovale su moderni zračni promet na svjetskoj razini, te su omogućile brojne pogodnosti putnicima. Dobro provedeni koncesijski programi imaju i velik doprinos financijskom proračunu zračnih luka, a tako i samom gospodarstvu države. Zahtjevi korisnika zračnih luka promijenili su se u posljednjih desetak godina, pa je tako bila neophodna modernizacija zračnih luka i pružanje još više usluga putnicima s ciljem postizanja njihovog većeg zadovoljstva prilikom boravka u zračnim lukama. S obzirom da putnici sve više vremena provode na terminalima zračnih luka, neophodno je ispunjavanje njihovih potreba kako je prikazano na slici 1. Kao rezultat toga, brojne zračne luke su se transformirale i uz svoju standardnu ponudu omogućile i usluge maloprodaje.



Slika 1. Terminal zračne luke s maloprodajnim trgovinama

Izvor: [10]

Razvoj zračnih luka od prvobitnih zračnih luka do današnjih sofisticiranih centara za komercijalni prijevoz paralelno se dogodio uz razvoj programa koncesija unutar zračnih luka. Razvoj i upravljanje koncesijskim programima unutar zračnih luka prilagođeno je ograničenjima i potrebama zračnih luka, kao i potrebama putnika i zaposlenih. Proširenjem terminala i provođenjem koncesijskih ugovora, moderne zračne luke iz godine u godinu privlače sve veći broj prijevoznika i putnika. S obzirom na različitosti kultura diljem svijeta koncesionari svoje usluge van prijevoznih usluga nadopunjuju različitim sadržajima i obilježjima specifičnim za lokaciju aerodroma i samim time povećavaju vrijednost primarne usluge i unose emocionalnu vrijednost u mislima trenutnih i potencijalnih budućih potrošača. Primjer toga može se vidjeti na Slici 2.



Slika 2. Tradicionalno uređenje zračne luke Suvarnabhumi, Thailand

Izvor: [11]

Prihodi od koncesija unutar terminala snažno su povezani s promjenama u putničkom prometu. Iako rast putničkog prometa povremeno ometaju makroekonomski događaji, razdoblja oporavka su relativno kratka, a pozitivan rast se vraća relativno brzo. Od pet slučajeva pada putničkog prometa na godišnjoj razini, u tri slučaja oporavak je trajao više od dvije godine. Zbog pozitivnog rasta prometa i ostvarenih prihoda, sve je češći interes potencijalnih koncesionara za zračne luke da sudjeluju kao pružatelji usluga, zajmodavci ili investitori.

Važnost i prisutnost koncesija u zračnim lukama tijekom godina konstantno se povećava. Prema istraživanjima, putnici kao važan faktor u ocjenjivanju cjelokupnog dojma iskustva u zračnim lukama ističu brojne beneficije koje zračne luke pružaju. Najbolje ocjene zračnih luka tako ima SAD. Prema provedenoj anketi Međunarodnog vijeća zračnih luka (Airports Council International, ACI) o kvaliteti usluge Svjetske zračne luke iz 2020. godine, najviše rangirane su zračne luke [12]:

- Međunarodna zračna luka Hartsfield-Jackson u Atlanti,
- Zračna luka Singapur,
- Međunarodna zračna luka Hong Kong,
- Međunarodna zračna luka Peking i
- Zračna luka Hyderabad Rajiv Gandhi.

Sve navedene zračne luke imaju visoko cijenjene koncesijske programe. Na području Sjeverne Amerike najviše rangirane zračne luke u toj kategoriji su Austin, Halifax, Ottawa, Jacksonville i Portland. Ključni elementi uspješnih koncesijskih programa su [13]:

- estetika zračne luke,
- kapacitet zračne luke,
- služba za korisnike,
- prihodi,
- raznolikost i široka ponuda i
- konkurentnost.

Uspješne zračne luke odlikuju se izraženom estetikom, suvremenim dizajnom te vizualno zanimljivom arhitekturom od visokokvalitetnih materijala. Sve to poziva potencijalne putnike i kupce na razgledavanje samog terminala i okoline. Vrlo bitan je i kapacitet zračnih luka i mogućnost zadovoljenja potreba putnika tijekom sezonskih i dnevnih letova pri čemu je potrebno osigurati više termina za letove i brzu uslugu. Osjećaj putnika na terminalima također je potrebno uzeti u obzir, jedan od načina na koji je to moguće postići je da se putnicima omogući kratak uvid u lokalnu zajednicu i kulturu mjesta. Nerijetko se to postiže i kroz ponudu lokalnih jela u restoranima, specijaliziranom maloprodajom, te lokalnim dizajnima. Sve su to elementi kojima se pojedine zračne luke ističu i razlikuju od drugih (Tablica 2.). Što je veći raspon ponude na terminalu zračne luke, to su veći prihodi koncesionara, a time i uspješnost zračne luke. Putnici ponekad provode i po nekoliko sati na terminalima zračnih luka čekajući presjedanja, stoga je neophodno omogućiti im jedinstvena iskustva kroz bogatu ponudu.

Tablica 2. Konkurentnost zračnih luka po Favottu, McKinnonu, Grahamu, Trethewayu, Kincaid, Renzettu i Wiltshireu.

Autor	Razmotrene varijable	Područje primjene	Mjerni obrazac
Favotto (1998)	Zračna luka infrastruktura: veličina (m ²)	Područja za ukrcaj i iskrcaj, Registracija putnika, trgovine, predvorja i parking.	Veličina populacije (proporcionalnost broja stanovnika i upotrebe zračnog prijevoza)
McKinnon (2004)	Lokacija zračne luke	Zračne luke koje se nalaze u blizini potrošača i/ili su lako vremenski dostupne te su financijski isplative,	Vrijeme i trošak
	Zračna luka infrastruktura: veličina (m ²)	Zračne luke koje raspolažu s više različitih tipova zrakoplova te nude širi raspon usluga.	Kapacitet staze, konfiguracija staze, prijevoz unutar terminala kao i odgovarajući objekti za teret otpremnicu
	Naknade zračne luke	Često se naplaćuje u sklopu putničke karte.	Cijena zračnih usluga.
	Ekološka ograničenja	Zračne luke smještene vrlo blizu urbanih središta i gradovima s klimatskim promjenama.	Nezadovoljstvo stanovništva bukom, mjestu koja pate od blagih klimatskih prilika.
Graham (2004)	Cijene i proizvodi	Upravljanje zračnom lukom, ne aeronautičke usluge, maloprodajni trgovački subjekti.	Prihodi od pruženih usluga, prihodi od trgovine ne zrakoplovnim proizvodima.
Tretheway i Kincaid (2005)	Ne aeronautičke usluge	Ne aeronautičke usluge.	Prihodi od maloprodaje, hrane, odjeće itd.
	Prometna povezanost	Zračne luke koje se nalaze u blizini jedna	Broj povezivanja za letove na istom odredištu.

		druge natječu se za zračne veze.	
	Natjecanje s drugim modalnim prijevoza	Zračne luke i dalje se natječu s drugim načinima prijevoza, čak imaju veću prednost u vremenu prijevoza, u odnosu na željeznicu, cestu i vodeni putovi.	Broj ruta napravljenih drugim načinima prijevoza, udaljenosti koje pokrivaju drugi načini prijevoza, osjetljivost korisnika na cijenu drugih načina prijevoza
Renzetti (2015)	Konkurencija s lokalnim tržištem	Više od jedne infrastrukture zračnih luka može se koristiti na istom mjestu, lokalno tržište može utjecati na usluge koje pružaju zračne luke.	Količina i raznolikost usluga na lokalnom tržištu koje mogu utjecati na usluge koje pružaju zračne luke.
Wiltshire (2018)	Naknade zračne luke	Ponašanje zračne luke u pogledu naplate zrakoplovnih pristojbi.	Naplata zrakoplovnih pristojbi.

Izvor: [14]

Da bi se zračna luka označila kao konkurentna, potrebno je proučiti i analizirati sve konkurentne varijable i pregledati na koji način zračna luka primjenjuje svoje strategije za postizanje konačnog rezultata na postojećim čimbenicima konkurencije.

Primjerice, autor Favotto u razmotrenu varijablu uzima veličinu zračne luke u m² kao i samu infrastrukturu zračne luke. Pod područje primjene ubraja se: područja za ukrcaj i iskrcaj, registracija putnika, trgovine, predvorje te parking. Mjerni obrazac uzima veličinu populacije koja ima svoj sastav proporcionalnog broja stanovnika sa upotrebom zračnog prijevoza.

Što se tiče fizičke strukture zračne luke, čimbenici koji će odrediti atraktivnost lokacije strukture zračne luke uključuju broj stanovnika i njihovu sklonost korištenju usluga zračnog prometa te turističku, gospodarsku i komercijalnu snagu područja [14].

Godine 2004. razlučuju se dvije vrste pristupa konkurentnosti prema autorima McKinnon i Graham.

McKinnon u razmotrenu varijablu uzima [14]:

1. Lokaciju zračne luke koja se nalazi u blizini potrošača i/ili su lako vremenski dostupne te su financijski isplative, a najznačajniji mjerni obrazac koji se uzima su vrijeme i trošak.
2. Veličina infrastrukture zračne luke u m^2 sa primjenom kao zračne luke koje raspolažu s više različitih tipova zrakoplova te nude širi raspon usluga. Kao mjerni obrazac uzima se: kapacitet staze, konfiguracija staze, prijevoz unutar terminala kao i odgovarajući objekti za teret otpremnica.
3. Naknade zračne luke koje se u području primjene često naplaćuju u sklopu putničke karte, a mjerni obrazac je cijena zračnih usluga.
4. Ekološka ograničenja sa aspekta područja primjene zračne luke su smještene vrlo blizu urbanih središta i gradova s klimatskim promjenama, dok s druge strane mjerni obrazac koji ima negativan učinak je nezadovoljstvo stanovništva bukom i mjesta koja pate od blagih klimatskih prilika.

Graham 2004.-te godine kao razmotrenu varijablu uzima cijene i proizvode. Samo područje primjene je upravljanje zračnom lukom, a ne aeronautičkim uslugama te maloprodajni trgovački subjekti. Mjerni obrazac koji se 2004. godine dobio iz navedenog, prihodi su od pruženih usluga, prihodi od trgovina, ali ne zrakoplovnim proizvodima. Autor pokazuje da je područje u kojem zračna luka ima najveću konkurentsku prednost njezine usluge i ne zrakoplovni sadržaji na terminalu zračne luke. Budući da ima najveću koncentraciju ljudi i maloprodajnih operatera, njihove se vrste usluga pružaju kako bi se maksimalno iskoristile ne zrakoplovne i komercijalne mogućnosti.

Što se tiče aeronautičkih mogućnosti povezanih s operativnim postupcima u zračnoj luci, količina slobode koju zračne luke imaju u ovom području ovisit će o tome koliko vlada ima izravnu kontrolu nad zračnom lukom ili gospodarskoj prirodi u kojoj zračna luka radi. Na to će utjecati i tržišna snaga koju zrakoplovni prijevoznik ima. Sposobnost zračne luke da se natječe također će se razlikovati ovisno o vrsti zračne kompanije koja prima usluge i njezinom stupnju cjenovne osjetljivosti [14].

Za razliku od njih, autori Thretheway i Kincaid su 2005. godine razmatrali [14]:

1. Varijablu i područje primjene na ne aeronautičke usluge koji sa mjernim obrascem imaju prihode od maloprodaje, hrane i odjeće.
2. Prometnu povezanost, kao zračne luke koje se nalaze u blizini jedna drugoj te se natječu za zračne veze a ovise o broju povezivanja za letove na istom odredištu.
3. Natjecanje s drugim modelima prijevoza- zračne luke i dalje se natječu s drugim načinima prijevoza te imaju veću prednost u vremenu prijevoza u odnosu na ostale grane prometa: željeznicu, cestu i vodene putove. Njihov mjerni obrazac napravljen je od broja ruta napravljenih drugim načinima prijevoza, udaljenosti koje pokrivaju drugi načini prijevoza, osjetljivost korisnika na cijenu drugih načina prijevoza.

Konkurentnost zračnih luka nije povezana samo s njihovim položajem ili kvalitetom infrastrukture. Na temelju izvješća Threthewaya i Kincaida, čimbenici koji čine konkurenciju zračnih luka mogu se shvatiti kao konkurencija za opsluživanje zajedničkog lokalnog tržišta, prometne veze, teretni promet, odredišta koja su najtraženija za uslugu, usluge koje nisu zrakoplovne (maloprodaja, hrana i piće itd.), kao i konkurencija drugim modalnim vrstama, kao što su željeznica, cesta i plovni put [14].

Autor Renzetti kao razmatranu varijablu uzima konkurenciju s lokalnim tržištem, gdje se više od jedne infrastrukture zračnih luka može koristiti na jednom mjestu te lokalno tržište može utjecati na usluge koje pružaju zračne luke. Mjerni obrazac je količina i raznolikost usluga na lokalnom tržištu koje mogu utjecati na usluge koje pružaju zračne luke [14]. Također, potrebno je uzeti u obzir da zračne luke koje obavljaju kratke letove imaju više konkurenata od onih koje obavljaju duže dugo linijske letove. S obzirom na to da je potražnja za domaćim letovima relativno veća od potražnje za međunarodnim letovima, uzimaju se u obzir udaljenost i trajanje letova, postojeći carinski uvjeti i zračni prijevoznici koji djeluju unutar strukture međunarodne zračne luke.

Wiltshire kao autor u obzir uzima i varijablu naknade zračne luke gdje se područje primjene razmatra o samom ponašanju zračne luke u pogledu naplate zrakoplovnih pristojbi. Za Wiltshira, kako bi se razlučilo je li zračna luka podložna pritisku konkurencije ili ne, analizira se njezino ponašanje s cijenama, u ovom slučaju pristojbe zračnih luka. Postoje dokazi, da zračne luke koje smanjuju stope mogu sugerirati da su njihove cijene ograničene pritiskom konkurencije od strane konkurentskih zračnih luka. Konkurentske zračne luke, koje mogu ili ne moraju imati veću moć na tržištu zračnih luka, mogu utjecati na promjenu stopa na drugim zračne luke. Pristojbe zračnih luka obično su utjecajnije za operacije na kratkim relacijama jer se naplaćuju češće. Wiltshire navodi da bi se identifikacija, tretman i upravljanje konkurentskom zračnom lukom trebali provoditi od slučaja do slučaja. Svaka zračna luka ima svoju individualnost koju treba proučavati i uzeti u obzir brojnim čimbenicima koji mogu, ali i ne moraju biti konkurentni na tržištu [14] .

Da bi se utvrdio stupanj konkurentnosti zračne luke, potrebno je ocijeniti povezanu infrastrukturu, lokaciju zračne luke analizom regije u kojoj se nalazi, od razine regionalnog razvoja izraženog BDP-om (bruto domaći proizvod), broja veza između terminala , veličina mreže utjecaja od zračne luke do povezanih lokacija i infrastrukture zračne luke; raspoloživa mjesta za zrakoplove, kretanje zrakoplova, broj postojećih zračnih prijevoznika, generirana naplata i projekcija budućih prihoda uslijed koncesija.

4. UTJECAJ KONCESIJA NA ZRAČNI PROMET

4.1. Suvremeni zračni promet

U posljednjih nekoliko godina postavlja se pitanje koje su glavne potrebe zračnog prometa. Iz perspektive uprava zračnih luka, ističe se potreba za bržom i učinkovitijom putničkom uslugom. Tradicionalno stajalište u prvi plan postavlja učinkovitije kretanje putnika, dok se moderna stajališta uprava zračnih luka sve više okreću prema zadovoljenju putničkih potreba, kao i iskorištavanju ekonomskih i komercijalnih prilika. Kroz suvremeni razvoj vidljiva je promjena u osnovnom konceptu svrhe zračnih luka, što u konačnici ima značajan utjecaj na izgradnju i ulaganje u modernizaciju zračnih luka [15].

Takozvani komercijalno orijentirani pristup zračnim lukama sugerira razvoj zračnih luka u smjeru tržišnih subjekata. Kapital koji je potreban za takav razvoj i održavanje zračnih luka dolazi iz zrakoplovnih naknada i komercijalnih prihoda. Operatori zračnih luka naplaćuju zrakoplovne pristojbe zračnim prijevoznicima za korištenje njihovih objekata, a one uključuju naknade za slijetanje, platformu kao i putničke naknade. Tijekom posljednja dva desetljeća uočljiv je trend bržeg rasta komercijalnih nego aeronautičkih prihoda zračnih luka, čemu zasigurno pridonosi i proširena maloprodaja u europskim zračnim lukama.

Tablica 3. Prihodi zračne luke

Aeronautički	Ostali prihodi
- Pristojbe za slijetanje	- Naknade od koncesija
- Pristojbe za putnike	- Najamnine
- Naknade za parkiranje zrakoplova	- Izravna prodaja (trgovine, catering i druge usluge koje pruža operater zračne luke)
- Naknade za rukovanje (ako rukovanje obavlja operater zračne luke)	- Parkiralište (ako ga osigurava operator zračne luke)
- Ostale zrakoplovne naknade (kontrola zračnog prometa, rasvjeta, zračni mostovi itd.)	- Energija (plin, vodu, struju itd.)
	- Ostali prihodi

Izvor: [16]

Prema Grahamu, kapital potreban za razvoj i održavanje zračne luke stvara se iz dva izvora: aeronautičkih i ostalih prihoda (Tablica 3.). Zračne luke naplaćuju zrakoplovne pristojbe zračnim prijevoznicima, korištenje njihovih objekata, pristojbe za slijetanje i pristajanje te naknade za putnike [16].

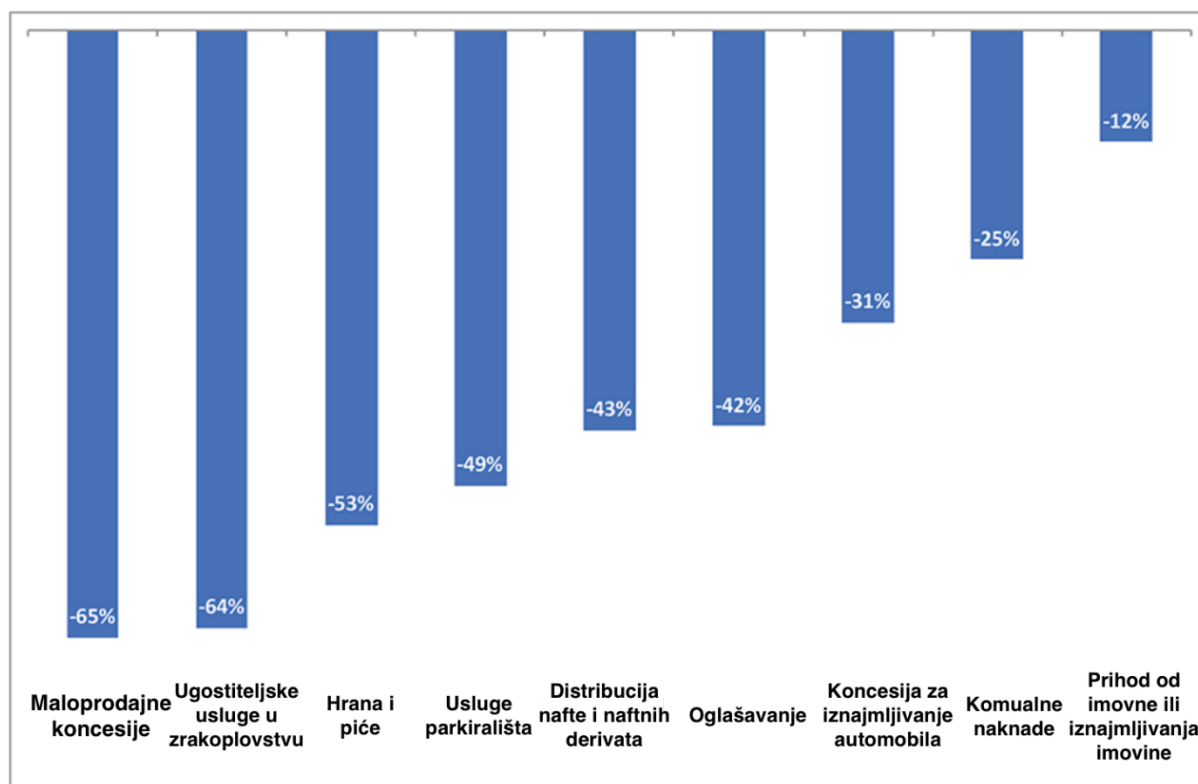
U praksi je vidljivo i da brojne zračne luke prihode od koncesija unutar putničkih terminala, primjenjuju za financiranje vlastitih zrakoplovnih operacija. Najčešće je razlog tome protivljenje zrakoplovnih kompanija povećanju zrakoplovnih pristojbi, a moguća su i državna ograničenja istih. Stoga se zračne luke sve više okreću prihodima od koncesijskih djelatnosti koje uključuju vođenje i iznajmljivanje trgovina, usluge parkiranja, iznajmljivanja automobila, bankarstva i ugostiteljstva. Mnogim zračnim lukama ove djelatnosti donose veće prihode od samih zrakoplovnih operacija. S obzirom na to, ne treba čuditi da šira komercijalna ponuda i koncesije utječu i na modernizaciju samih zračnih luka. Time dolazi do postavljanja novih standarda koji imaju velik ekonomski utjecaj kako na poslovanje samih zračnih luka i povećanje njihovih prihoda, tako i na cjelokupno gospodarstvo pojedinih država [13].

4.2. Važnost zračnog prometa za gospodarski aspekt

Zračni promet ima velik utjecaj na gospodarski i društveni razvoj zemalja. Unatrag zadnjih nekoliko desetljeća može se pratiti paralelni razvoj gospodarstva i zračnog prometa.

U Republici Hrvatskoj rast bruto domaće proizvodnje bio je na razini prosječne stope rasta Europske unije. Porast industrijske proizvodnje bio je još veći, što označava pozitivne iskorake u gospodarskom razvoju. Neupitno je da je na gospodarski razvoj utjecao i razvoj zračnog prometa, koji posljednjih desetak godina

nudi sve veći broj niskotarifnih zračnih usluga. Ukupno ostvareni zračni promet na području Europske unije raste.



Graf 1. Godišnja promjena u postotku (%) ne zrakoplovnih prihoda (2020. godina u odnosu na 2019. godinu)

Izvor: [18]

Iz grafa 1. vidljivo je smanjenje potrošnje unutar zračnih luka uzorkovano makroekonomskom promijenom. Maloprodajne trgovine i ugostiteljske usluge u zračnom prometu su bile najosjetljivije. Tijekom 2019. godine prije COVID-19 krize bile su najprofitabilniji ne zrakoplovni prihodi. To ukazuje na povećanu potrošnju korisnika na usluge i proizvode u zračnoj luci.

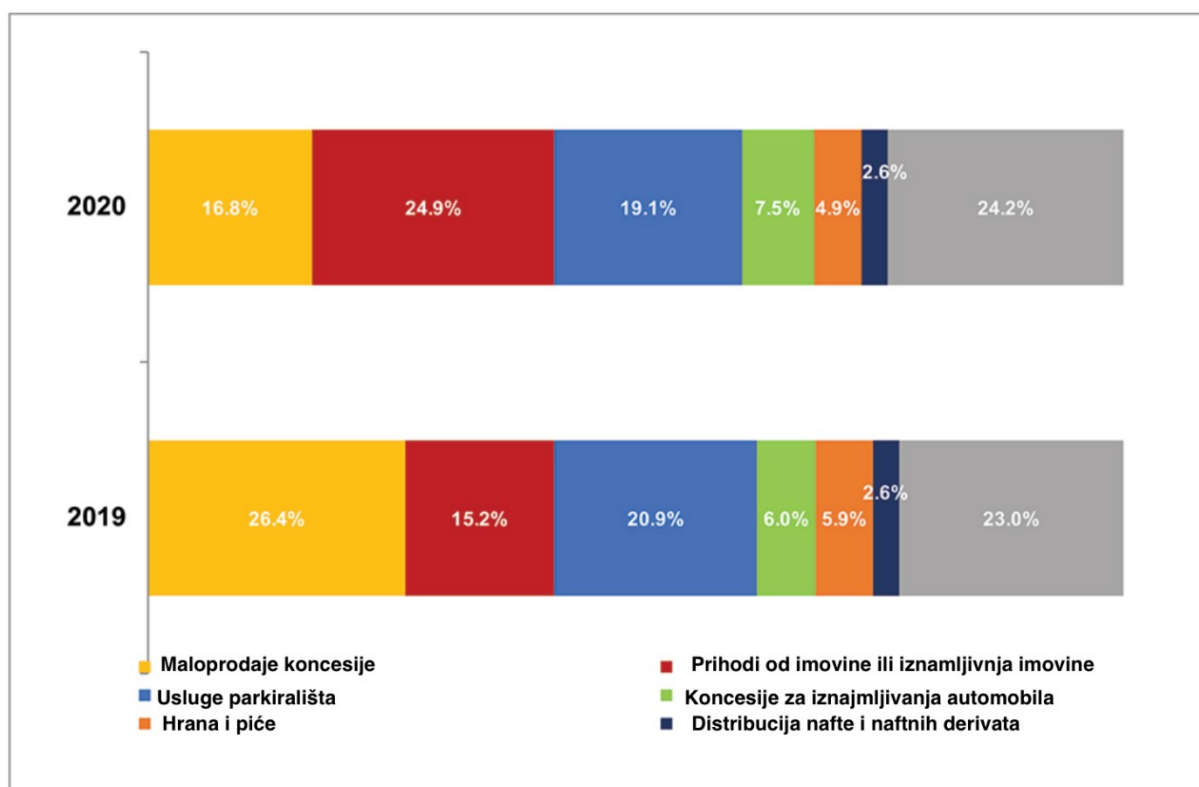
Izuzev radnih mjesta, zračni promet iznimno je važan i za razvoj turizma u Republici Hrvatskoj. S obzirom na to da sve veći broj turista iz inozemstva u Hrvatsku putuje zračnim prijevozom, država potiče dolazak što većeg broja niskotarifnih zračnih prijevoznika s različitih tržišta kako bi industrija što više napredovala i prihodi u državni proračun bili što veći.

4.3. Vrste koncesija unutar putničkog terminala

Raznolikost ponude unutar putničkog terminala ovisi o zračnoj luci. Koncesije se javljaju kod sadržaja [17]:

- hrana i piće,
- maloprodaja,
- Duty-free trgovine,
- oglašavanje,
- usluge.

Potrošnja unutar samih sadržaja koji su pod koncesijom na zračnoj luci proporcionalna su veličini zračne luke. Distribucija ne zrakoplovnih prihoda na zračnim lukama prikazana je na grafikonu 2.. Zračne luke koja imaju veću količinu putnika imaju i veću potrošnju u maloprodajnim trgovinama te češće koriste uslugu parkirališta. Prihodi od imovina rastu proporcionalno rastu infrastrukture na zračnoj luci.



Graf 2. Distribucija ne zrakoplovnih prihoda (2020. godina u odnosu na 2019. godinu)

Izvor: [18]

4.3.1. Hrana i piće

Najčešći oblik koncesije unutar terminala upravo se odnosi na usluge ugostiteljstva. Prema istraživanjima u SAD-u smatra se da je 60% prostora namijenjenoga za putnički sadržaj upravo pod koncesijama, čija je primarna djelatnost ugostiteljstvo [17].

Usluge konzumacije hrane i pića u zračnim lukama promatra se na četiri načina posluživanja i konzumiranja [17]:

- Restorani- u ponudi imaju obroke, grickalice i potpunu uslugu, obično imaju posluhu te i poslugom za stolom.
- Brza hrana- nude specijalizirana jela, grickalice i bezalkoholna pića, obično uz pomoć šaltera koja istodobno omogućuju i brza beskontaktna plaćanja. Prednost su im brzo posluživanje, a najšira je kategorija usluga i može uključivati i gotovu hranu (sladoled, smrznuti jogurt, kolačići i sokovi) kao i različitu kuhinju.
- Barovi koji nude široku ponudu alkoholnih pića, kao i grickalice i lagane obroke, uz pomoć posluhu ili usluge na šalteru.
- Specijalizirane kafići koje nude vrhunske kave i espresso napitke, čajeve, peciva, sokove i u nekim slučajevima gotove sendviče i salate.

Zračne luke smatraju usluge ugostiteljstva jednom od najvažnijih ponuda na zračnoj luci u odnosu na ostali ponuđeni sadržaj. Zaposlenici zračne luke također su potrošači u istim ugostiteljskim objektima uz najčešće popuste za zaposlenike te se na taj način davatelju koncesije smanjuje naknadu prema koncesionaru.

4.3.2. Maloprodajne trgovine

Najčešći oblik trgovine na zračnoj luci je kiosk s novinama, prodavaonica s suvenirima, kao i hibridne trgovine (trgovine mješovitom robom). Kiosci s novinama nude novine, časopise, knjige, kao i duhanske proizvode, a nude se i pomagala za zdravlje i ljepotu [17].

Hibridne trgovine često nude proizvode kao kiosk s novinama, a uz to uključuju grickalice, hladne i tople napitke, delikatesne artikle i suvenire. Također počele su se

pojavljivati trgovine "one-stop shop"- trgovina koji ima vremensko ograničenje potrošača. Potrošač ulazi u prostor te kupuje sve potrebne artikle i skenira njihove kodove koje beskontaktno plaća, a sve je ograničeno vremenskim periodom kako bi propusna moć bila što veća [17].

Unutar zračnih luka nalaze se i specijalizirane trgovine koje nude specijalizirane proizvode. Najčešće su to sljedeći proizvodi [17]:

- nakit,
- kožni proizvodi,
- proizvodi za osobnu njegu,
- prtljage i putni dodaci,
- tehnološki uređaji,
- odjeća,
- obuća,
- automati za prodaju i sl.

4.3.3. Duty free

Duty free trgovine su trgovine koje su oslobođene plaćanja određenih lokalnih ili državnih poreza i pristojba. Uvjet trgovine je da proizvod koji je prodan u Duty-free trgovini mora biti izvezen iz zemlje, te platiti na njega carinu i porez u zemlji dolaska putnika. Duty free najčešće prodaje sljedeće proizvode: parfeme, kozmetiku, alkoholna pića, duhan, modne odjevne predmete, slatkiše, čokolade i ostalo [17].

Mogući su i primjeri gdje je roba prodana u Duty free trgovinu bude oslobođena uvoznih carina, trošarina te lokalnih i državnih poreza. Proizvodi se prodaju u pakiraju zapečaćenom najčešće u celofanu pod nadzorom carinskih vlasti. Duty free ima elemente izravne kupnje od proizvođača te oslobođenje od poreza.

Potrošači koji dolaze iz zemlja s visokom stopom uvoznih carina i poreza na dodanu vrijednost najčešći su korisnici Duty free trgovina. Statistika govori da prosječan putnik iz SAD-a potroši 13,00 USD po međunarodnim putniku u zrakoplovu [17].

4.3.4. Oglašavanje

Oglašavanje služi za pružanje promidžbene poruke i informiranju potencijalnih kupaca o proizvodima i uslugama. Prihod od usluga oglašavanja za zračnu luku od izrazite je profitabilnosti i ima mogućnost konstantnog povećanja i proširenja u svim segmentima. Oglašavanje se najčešće prikazuje u sljedećim oblicima: zidni poster, zidni zasloni s pozadinskim osvjetljenjem, zidni omoti, zasloni velikog formata, plakati na unutarnjim i vanjskim zidnim oblogama zračnih mostova, oglasi na kolicima za prtljage, banneri, omoti stupova, sustav za video projekciju i promjenjivi tiskani mediji. Razvojem boljih osvjetljenja oglašivačkih poruka privlači se više potencijalnih potrošača i razvija se više segmenata marketinške platforme. Zračne luke koriste i audio programe na temelju kojih se projicira određeni govor ili zvuk [17].

4.3.5. Usluge

U sadržaj zračne luke nalaze se i mnoge usluge koje putnicima vrijeme na putničkom terminalu čine boljim i kvalitetnijim [17].

- Bankomati- isporučeni od strane banke ali također i trgovačka društva koja sadrže mogućnost podizanja gotovine s bilo koje kartice odnosno različite banke.
- Usluge čuvanja prtljage- gdje se prtljaga može čuvati po potrebi potrošača odnosno nekoliko sati ili dan. U nekim zračnim lukama dostupni su i ormarići iako se sigurnosni propisi ograničili njihovu upotrebu.
- Poslovni centri- Nude kopiranje, ispis, korištenje računala i druge poslovne usluge.
- Kiosci za mjenjačnice, prodaja putničkih čekova i predujmovi za kreditne kartice
- Igraonice- nude videoigre ili sadržaj za najmanje uzraste.
- Frizerski saloni
- Internet kiosci
- Kolica za prtljage
- Usluga za umatanje prtljaga

- Usluga masaže i opuštanja
- Medicinske ambulante

4.4. Utjecaj zračnog prometa na gospodarstvo Republike Hrvatske

Hrvatske zračne luke u trenutnom stanju broje mnoge slabosti iz makro i mikroekonomske perspektive. U prvom redu su tu visoke cijene naftnih derivata na globalnoj razini, slabo iskorišten kapacitet unutar određenih vremenskih razdoblja pa time i niska efikasnost zračnih luka. Nadalje, prostor koji je potreban za širenje zračnih luka nije zadovoljavajući, povezanost sa zračnim lukama u vidu javnog prometa nije dovoljno kvalitetno uspostavljena, količina robe koja se prevozi zračnim prometom je mala, ekonomska aktivnost i međunarodna trgovina su usporeni, turističke sezone su kratke, a redovi letenja zahtijevaju dodatni angažman i usuglašenost. Svi ovi faktori pokazuju brojne slabosti unutar industrije koje koncesije imaju mogućnost poboljšanja.

Gledajući ukupni zračni promet, u Republici Hrvatskoj dominira putnički promet, dok je teretno prometovanje sporedno. Hrvatsko tržište posluje s velikim brojem zračnih prijevoznika, a sve češće i s niskotarifnim zračnim prijevoznicima koji svoje usluge nude uglavnom tijekom ljetnih mjeseci za vrijeme turističke sezone. Glavna poveznica svih hrvatskih zračnih luka je ograničena daljnja fizička ekspanzija. Većina hrvatskih zračnih luka odlikuje se terminalima koji imaju velik broj uskih grla, a prostor za ekspanziju je ograničen. Evidentni su problemi koji se odnose na ograničenu površinu terminala za putnike, odnosno pitanje prostorne namjene. Propusna moć šaltera za registraciju putnika je mala, a vidljiv je i manjak opreme za aerodromske potrebe.

Tijekom 2017. godine u hrvatskim zračnim lukama zabilježeno je oko 9,5 milijuna putnika, od čega je više od 32% putnika zabilježeno na Zračnoj luci Franjo Tuđman. Niskotarifni zračni prijevoznici najviše prometuju na hrvatskim obalnim zračnim lukama kao i Zračnoj luci Franjo Tuđman. Zabilježen je porast u prometovanju od 55,56% u Zračnoj luci Pula, te od 46,61% u Zračnoj luci Dubrovnik u odnosu na prometovanje 2014. godine [19]. Najprometnije zračne luke u južnom dijelu Hrvatske su Zračna luka Dubrovnik i Zračna luka Split, na što utječu česta kretanja turista za vrijeme ljetnih mjeseci i turističkih sezona. Unatrag nekoliko godina Zračna luka Osijek bilježi oko 30

000 putnika na godišnjoj razini. Od ukupno 9 zračnih luka koje posjeduje Republika Hrvatska, dvije zračne luke prometuju samo tijekom ljetnih mjeseci, a to su Zračna pristaništa Mali Lošinj i Bol na Braču. Glavne prednosti tržišta Republike Hrvatske odnose se na dominaciju zračnog putničkog prometovanja u odnosu na teretno prometovanje [19].

5. KONCESIJE NA HRVATSKIM ZRAČNIM LUKAMA

5.1. Povijesni razvoj koncesija u Republici Hrvatskoj

Krajem 2012. godine u Republici Hrvatskoj je izglasan novi Zakon o koncesijama koji je prema odredbama kompletno prilagođen Prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća prema ugovoru o koncesijama iz prethodne godine. Ugovor je donio značajne promjene glede koncesija i dotadašnje prakse u Republici Hrvatskoj. Regulirana su prava kroz ugovor i pravni okviri koncesija, te se uvode strogo primjenjivana načela Europske unije koja se odnose na načelo tržišnog natjecanja, načelo jednakog tretmana, zabranu diskriminacije, uzajamno priznavanje, načelo razmjernosti i načelo transparentnosti [2]. Nakon što je ovaj zakon izglasan, donesene su izmjene istoga 2017. godine te ponovno 2020. godine, a isti su trenutno na snazi.

U pravnoj praksi sve češće se spominje tematika koncesija obzirom da ista tematika kroz prošlo stoljeće na području Republike Hrvatske nije bila određena zakonom kao što je određena danas, pa je postojao prostor za malverzacije i nekorektnost u ovoj vrsti poslovanja. Promatrajući period od 1945. godine sve do početka devedesetih godina prošlog stoljeća, institut koncesije je kroz hrvatsko pravosuđe i javnu upravu bio gotovo nepoznat. Kako bi se tadašnje jugoslavensko gospodarstvo više uključilo u svjetsko gospodarstvo, osamdesetih godina prošlog stoljeća uvodi se institut koncesije prema odredbama Zakona o stranim ulaganjima, čime je omogućeno odobravanje koncesija stranim ulagačima za korištenje određenih obnovljivih prirodnih bogatstava i dobra. Prvi hrvatski Zakon o koncesijama donesen je 1990. godine, a omogućavao je davanje koncesija samo stranim ulagačima. Kroz izmjene i dopune zakona kroz pravnu teoriju se ističe kako su postojali određeni prikriveni oblici koncesije. Primjerice, prema odredbama Zakona o ulaganjima stranih osoba u jugoslavenske OUR-e. Za vrijeme 1991. godine zakon je izmijenjen te je koncesija omogućena i domaćim pravnim i fizičkim osobama, a krug djelatnosti za koje se mogu dati koncesije se proširio. Nakon 1992. godine uslijedio je niz posebnih zakona kroz koje se uređivao institut koncesije kao način korištenja pojedinih dobara koji predstavljaju interes za Republiku Hrvatsku. Pojačava se interes pravnih praksi i teorija, posebno u upravnom pravu, te se nastojalo pobliže definirati pravni pojam i pravna priroda koncesije, kao što su se nastojali definirati i uvjeti za odobravanje

koncesija, za što se koncesije mogu odobriti, tko su subjekti koji mogu sudjelovati u pravnim odnosima na temelju koncesija, kako odrediti prestanak prava i obveza, te se nastojalo odrediti koja će biti nadležna tijela zadužena za sporove povezane s koncesijama. Ipak, nije se pretjerano razmatralo pitanje samog ugovora koncesije niti njegova narav i pravni učinci [10].

Zakon o koncesijama koji je donesen 1990. godine sastojao se od samo 10 članaka, što nije bilo dovoljno za rješavanje složene problematike kao koncesije [2]. Europska unija prve je direktive o koncesijama donijela 2004. godine, te se Direktivom 2004/17/EZ usklađuju postupci nabave subjekta koji djeluju u prometnom sektoru, poštanskom sektoru, energetsom sektoru i gospodarstvu. Europska Direktiva 2004/18/EZ od 31. ožujka 2004. godine predstavlja koordinaciju postupaka za dodjelu ugovora koji se odnose na javne radove, ugovore o pružanju javnih usluga i opskrba. Direktiva 2007/66/EZ koja je donesena 2007. godine bavi se izmjenom i dopunom prethodnih direktiva kako bi se poboljšala učinkovitost postupaka revizije pri dodjeli javnih ugovora. U prosincu 2011. godine izglasana je nova Direktiva Europske unije, prema kojoj je Zakon o koncesijama iz 2008. godine zastario, pa se 2012. godine donosi novi Zakon o koncesijama koji s izmjenama vrijedi i danas. Europska unija je stroga po pitanju Zakona o koncesijama i kao temelj istog postavlja pravedno i ravnopravno donošenje odluka kako bi tržišno natjecanje bilo jednako za sve [20].

5.2. Suvremene koncesije u Republici Hrvatskoj

Koncesija za zračnu luku predstavlja koncesiju za javne radove i javne usluge u smislu zakona putem kojeg se određuju koncesije. Koncesija za zračnu luku izdaje se na rok koji ne može biti kraći od pet godina niti duži od šezdeset godina. Koncesijom se stječe pravo gradnje i upravljanja zračnom lukom, što uključuje pružanje, koordinaciju i nadzor pružanja usluga, kao i pravo upravljanja zračnom lukom. Koncesija omogućuje stjecanje prava gradnje i upravljanja određenim dijelom zračne luke. Također uključuje obvezu koncesionara da osigura pružanje posebnih usluga u skladu sa Zakonom o koncesijama. Koncesija za upravljanje zračnom lukom i građenje na području zračne luke daje se za nekretnine koje su u vlasništvu Republike Hrvatske, za nekretnine koje su u vlasništvu lokalnih i regionalnih samouprava, i nekretnine u vlasništvu društva u kojem su isključivi imatelji udjela/dionica jedinice lokalne i područne samouprave. Koncesija koja se izdaje za građenje i upravljanje zračnom

lukom može obuhvaćati koncesiju za upravljanje izgrađenom lukom i za građenje nove infrastrukture zračne luke. Ukoliko se u koncesiju daje nekretnina koja je u vlasništvu Republike Hrvatske ili lokalne/regionalne samouprave, koncesionar plaća naknadu za koncesiju i godišnju naknadu za korištenje nekretnina po tržišnoj vrijednosti. To je određeno ugovorom između koncesionara i vlasnika nekretnine [21].

Pravo na korištenje nekretnine i visina naknade za korištenje iste mora biti u sklopu dokumentacije za nadmetanje u postupku davanja koncesije. Pripremne radnje za davanje koncesije i postupak davanja koncesije provodi ministarstvo nadležno za civilni zračni promet. Pripremne radnje obavljaju se sukladno odredbama Zakona o koncesijama. Pravna analiza iz studije opravdanosti davanja koncesije sadrži popise i obrazloženja primjene propisa koji se primjenjuju za davanje koncesije, utvrđivanje i analizu imovinskopravnih odnosa, preporuke vezane za uvjete davanja koncesije te pitanja koja se odnose na osiguranje izvršenja ugovora o koncesiji [22].

Odabir najpovoljnijeg ponuditelja određuje Vlada Republike Hrvatske koja je ujedno i davatelj koncesije u ime Republike Hrvatske, a jedinice lokalne samouprave i regionalne samouprave ukoliko su davatelj koncesije u ime lokalnih i područnih samouprava. Odluka o najpovoljnijem ponuditelju osim podataka koji su potrebni prema Zakonu o koncesijama sadrži i osnove financiranja, uvjete za povjeravanje pojedinih radova ili usluga, posebne uvjete koje ponuditelj mora ispuniti, te mjere očuvanja i zaštite okoliša. Kroz ugovor o koncesiji određena su prava i obveze davatelja koncesije i koncesionara prema Zakonu o koncesijama, određeni su propisi kroz koje je uređena koncesija, predmet koncesije, rok trajanja, osnove financiranja, visina naknade za koncesiju, prestanak ugovora te uvjeti primopredaje zračne luke po prestanku ugovora o koncesiji [22].

Davatelj koncesije dužan je najpodobnijem ponuditelju ponuditi potpisivanje ugovora o koncesiji u roku od 20 dana, a iznimno u duljem roku ukoliko je to određeno dokumentacijom za nadmetanje. Ugovor o koncesiji potpisuje se unutar 60 dana od trenutka odabira najpovoljnijeg ponuditelja. Sastavlja se u pisanom obliku, a potpisuje je ministar nadležan za civilni zračni promet ili čelnik nadležnog tijela lokalne ili područne samouprave. Ukoliko se koncesija izdaje u vojne svrhe, suglasnost treba potvrditi i ministar koji je nadležan za poslove obrane [22].

Naknada za koncesiju je prihod državnog proračuna Republike Hrvatske i/ili proračuna jedinica lokalne i područne samouprave. Građenje zračnih luka u vlasništvu društva čiji udio ima Republika Hrvatska u interesu je za Republiku Hrvatsku.

Inspekcijski nadzor o pružanju usluga koje su određene koncesijom te ispunjenje tehničkih i ostalih traženih uvjeta propisanih za rad zračnih luka obavlja Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo (Croatian Civil Aviation Agency, CCAA) sukladno odredbama zakona kojim je uređen zračni promet te podzakonskim propisima donesenim na temelju istih zakona [23].

5.3. Koncesija za izgradnju i upravljanje zračnom lukom Franjo Tuđman

Zračna luka Zagreb osnovana je 20. travnja 1962. godine i od tada njome upravlja tvrtka Zračna luka Zagreb d.o.o. Zbog rasta prometa, infrastruktura ZLZ-a proširivala se tijekom godina s ciljem osiguranja kapaciteta, kvalitete usluge i konkurentnosti na međunarodnoj razini. Razvoj i kontinuirani rast potražnje usluga doveo je do toga da tadašnji putnički terminal nije odgovarao sve većem zahtjevu tržišta. S obzirom da je prostor postao neadekvatan za tadašnje potrebe, 2009. godine donosi se Odluka o projektu izgradnje Novog putničkog terminala.

Raspisan je međunarodni natječaj za potrebna arhitektonska rješenja i za izbor koncesionara. Ovaj projekt temeljio se na modelu koncesije uz obilježje javno-privatnog partnerstva. Međunarodni natječaj za koncesiju koja je obuhvaćala izgradnju i upravljanje Zračnom lukom Zagreb dobila je grupacija ZAIC (engl. *Zagreb Airport International Company*), u sklopu koje djeluju ugledne međunarodne tvrtke *Aeroports de Paris Management* i *Bouygues Batiment International*. Dodatno im se pridružuju i firma *Marguerite Fund*, *IFC*, *TAV Airports* i *Viadukt*. Zbog potreba za realizaciju projekta zagrebačke zračne luke osnovana je nova tvrtka – Međunarodna zračna luka Zagreb d.d. Na navedenu tvrtku prenijeta su prava i obveze prema Ugovoru o koncesiji. Tako je grupacija ZAIC 2013. godine preuzela upravljanje zračnom lukom Zagreb na sljedećih 30 godina [23].

Prilikom preuzimanja upravljačkog prava Zračne luke Zagreb, održana je konferencija za novinare na kojoj su sudjelovali ministar Siniša Hajdaš Dončić, pomoćnik ministra Marko Lončarević, direktor razvoja Bouygues Batiment Internationala Christophe Petit i predsjednik Uprave tvrtke Viadukt Joško Mikulić. Siniša Hajdaš Dončić na konferenciji je izjavio zadovoljstvo i pozitivan stav prema koncesijskom ugovoru, smatrajući ovaj potez benefitima za gospodarstvo Republike Hrvatske obzirom da je koncesijom dogovorena izgradnja novog putnog terminala u vrijednosti od 200 milijuna eura (Slika 3.). Tijekom koncesijskog razdoblja koje je dogovoreno na 30 godina plan je zaraditi više od milijardu eura, što je u usporedbi s činjenicom na male prihode Zračne luke te da se godinama nije ulagalo u infrastrukturu ovo bio dobar potez i doprinos rastu zračnog prometa.

Registar ugovora javno-privatnog partnerstva

Naziv projekta	Procijenjena kapitalna vrijednost u HRK (PDV nije uključen)
Zračna luka Zagreb	1.420.800.000
Sportska dvorana Varaždin	177.174.280
Dogradnja škole u VŽ – III iskaz. – grupa 1	27.628.610
Dogradnja škole u VŽ – II iskaz. – grupa 5	39.685.001
Dogradnja škole u VŽ – II iskaz. – grupa 4	13.939.404
Dogradnja škole u VŽ – II iskaz. – grupa 3	16.065.311
Dogradnja škole u VŽ – II iskaz. – grupa 1 i 2	31.932.259
Dogradnja škole u VŽ – I iskaz. – grupa 3 i 4	40.560.479
Dogradnja škole u VŽ – I iskaz. – grupa 2	18.427.258
Dogradnja škole u VŽ – I iskaz. – grupa 1	49.677.685
Rekonstrukcija zgrade Varaždinske Županije	8.976.983
Autobusni kolodvor Osijek	120.000.000
Gimnazija Koprivnica	69.566.786
Arena Split	504.000.000
Rekonstrukcija građevina javne rasvjete na području Grada Novog Vinodolskog	4.194.298
Projekt rekonstrukcije javne rasvjete Općine Kostrena	1.831.873
Obnova građevina javne rasvjete Grada Kraljevice	4.160.000

Slika 3. Procijenjena vrijednost izgradnje novog putničkog terminala na zračnoj luci Franjo Tuđman

Izvor: [6]

Republika Hrvatska je tako dobila 300 milijuna eura stranih investicija. Koncesijski ugovor obuhvaćao je iznos od 2 milijuna eura kao preduvjet za preuzimanje zračne luke. Radovi koji su dogovoreni koncesijom obuhvaćaju

pripremanje i organiziranje gradilišta, postavljanje opreme i kancelarijskih prostorija, kao i smještajnih jedinica za zaposlenike. Rok za planirane radove je postavljen na 36 mjeseci. ZAIC kao koncesionar doprinio je vlasničkim kapitalom od 100 milijuna eura, a kredite u ukupnom iznosu od 200 milijuna eura osigurale su Europska investicijska banka, Međunarodna financijska korporacija, UniCredit/ZABA i Deutsche Bank.

Zračna luka Zagreb d.o.o. (ZLZ d.o.o.) i dalje aktivno djeluje kao pravno tijelo uz dopunjene djelatnosti. Funkcija tvrtke je pružanje stručne i tehničke pomoći Vladi Republike Hrvatske koja je davatelj koncesije. ZLZ d.o.o. provodi nadzor Ugovora o koncesiji za izgradnju i upravljanje Zračnom lukom Zagreb, te je i dalje vlasnik infrastrukture zračne luke i pripadajuće opreme, i stoga upravlja imovinom koja nije pod koncesijom. Također, ZLZ d.o.o. ima važan strateški značaj s obzirom da u svakom trenutku mora biti spremna za preuzimanje djelatnika i djelatnosti te nastavak pružanja usluga ukoliko dođe do raskida Ugovora ili redovnog isteka. ZLZ d.o.o. odgovorna je za razvijanje novih projekata te zaštitu interesa Republike Hrvatske koja je davatelj koncesije. S obzirom na svoju ulogu, ZLZ d.o.o. je podijeljena na organizacijske jedinice koje uključuju ured direktora, odjel za upravljanje imovinom, odjel za nadzor koncesije te odjel za nove projekte [23].

Prema Ugovoru o koncesiji, koncesionar je dužan za vrijeme trajanja Ugovora izgraditi objekte zračne luke Franjo Tuđman, upravljati njome i održavati je. Također, koncesionar je dužan pružati zemaljske usluge, koordinirati i kontrolirati osiguranje zemaljskih usluga, vršiti nabavu i osiguranje dodatnih usluga, što obuhvaća prijevoz putnika, maloprodajne i ugostiteljske usluge. Koncesionar Ugovorom dobiva ekskluzivno pravo koje je dodijeljeno koncesijom, a to se odnosi na izgradnju, financiranje, nabavu, projektiranje, inženjering i dovršetak objekata u zračnoj luci Franjo Tuđman. Koncesionar za vrijeme Ugovora vodi, poboljšava, razvija, upravlja, opslužuje, održava zračnu luku i pruža usluge u zračnoj luci. Također se bavi naplaćivanjem i organizacijom naknada i svih ostalih prihoda, primitaka i dohodaka koji nastaju tijekom Ugovora koncesije [23]. Koncesionar koristi i ostvaruje koristi od zemljišta, odnosno koristi cijelu pokretnu i nepokretnu imovinu koja se već nalazi ili će se tek izgraditi na zračnoj luci Franjo Tuđman.

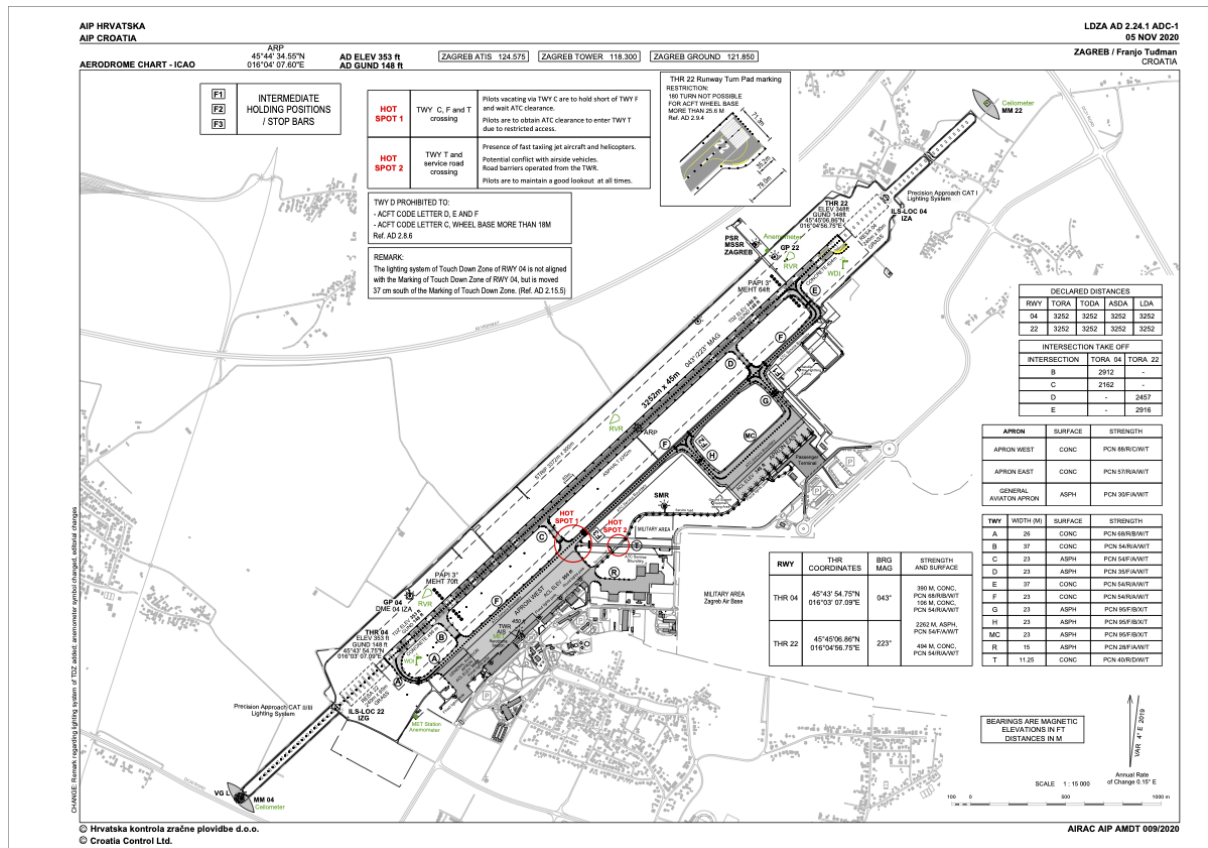


Slika 4. Novi putnički terminal Zračne luke Franjo Tuđman

Izvor: [24]

Tijekom potpisivanja Ugovora o koncesiji, postavljeni su minimalni tehnički uvjeti. Temelj je izlaz 70% međunarodnih zrakoplova iz međunarodnog prometa te je povodom toga izgrađena nova stajanka u sklopu novog putničkog terminala (Slika 4.). Uzletno-sletnoj stazi pridodane su nove brzo izlazne staze. Iscrtane su i nove servisne crte koje povezuju novu stajanku kod novog putničkog terminala sa starom stajankom i terminalom. Napravljena je i nova pozicija za odleđivanje zrakoplova s pripadajućim uređajima za prikupljanje tekućine. Tehnički zahtjevi u prvoj fazi planirani su za

primanje do 5 milijuna putnika na godišnjoj razini. Uvidom u sliku 5 mogu se primijetiti nastale promijene na zračnoj luci.



Slika 5. Tlocrt zračne luke Franjo Tuđman

Izvor: [26]

U prvoj godini od izgradnje novog putničkog terminala 2017. godine broj putnika iznosio je 3.092.047. Godine 2019. putovalo je 3.435.531 putnika [25]. Zračna luka nalazi se na području koje je izrazito močvarno pa je zbog toga tijekom izgradnje trebalo obraćati pažnju na podzemne vode i tlo. Izvršeni su pregledi postojećih infrastruktura za kanalizaciju i uklonjene potencijalne opasnosti. Uz izgradnju odvodnih sustava, izgrađena je i nova prilazna cesta za cestovni promet. Izgrađen je dolazni i uzdignuti prilaz putničkom terminalu (Kiss & Fly zona) i parkiralište za korisnike Zračne luke. Ističe se činjenica da je Zračna luka Franjo Tuđman privukla zračnog prijevoznika *Emirates Airlines* ranije od desetak ostalih velikih zračnih luka u Europi s čime se dokazuje vrijednost Hrvatske geolokacije za zračni promet.

6. ZAKLJUČAK

Zračni promet povezuje svijet te se smatra jednim od najbržih i najsigurnijih vrsta prijevoza putnika i tereta. Kao takav povezuje cijeli svijet unutar samo par sati leta po zračnim putevima. Kroz svoju povijest od prvih pionira i začetnika zrakoplovstva do današnjih širokotrupnih zrakoplova koji prevoze po nekoliko stotina putnika napravljen je veliki napredak. Prijeden je daleki put od zračnih luka koje su se nalazile na neuređenim očišćenim zemljanim površina bez infrastrukture do današnjih suvremenih zračnih luka koje imaju utjecaj na društvo i gospodarstvo u cjelini. Zračne luke prepoznate su kao veliki strateški interes politike i gospodarstva. Zračna luka povezuje svijet te je nužna za razvoj turizma i gospodarstva.

Republika Hrvatska Zakonom o koncesiji uređuje pravo korištenja nacionalnog dobra od svojeg osnutka početkom 90-ih godina 20 stoljeća do danas. Veliki utjecaj na sam Zakon imala je Europska unija koja je direktivama (2014/23/EU) uredila odnos između primatelja i davatelja koncesije.

Koncesije su gospodarstvu donijele brz i efikasan razvoj infrastrukture i povećanje samih kapaciteta. Na primjeru Zračne luke Franjo Tuđman u Zagrebu vidljiv je pozitivan trend povećanja letova, većeg broja putnika i tereta. Poboľšan je dojam putnika na samom putničkom terminalu, povećan broj parkirnih mjesta za zrakoplove kao i automobile putnika. Izgradnja novog terminala omogućila je razvoj sektora građevinarstva, arhitekture i povezanih pomoćnih djelatnosti.

Koncesije zračnih luka prodajom usluga za putnike, odnosno zračne prijevoznike, uveliko su poboljšale razvoj grada i države. Zračna luka prepoznata je kao nacionalni resurs s ključnom ulogom na regionalnoj, nacionalnoj i međunarodnoj razini.

Zahtjevi zračne luke danas promijenili su se u odnosu na prethodna razdoblja. Putnici provode više vremena na zračnim lukama, stoga je modernizacija putničkih terminala nužna. Upravo ovdje je koncesija zračne luke odigrala ključnu ulogu. Koncesije su dale interes primateljima koncesije da ulože kapital u razvoj zračnih luka, a Vladama su olakšale odluku o investiranju u infrastrukturu zračnih luka. Preduvjet za dobru i isplativu koncesiju zračne luke je Ugovor o koncesiji. Nužno je dobro definirati Ugovor o koncesiji, kojim se davatelju koncesije donose prihod i infrastruktura. Sama

infrastruktura donosi prihod i nakon istjecanja ugovora o koncesiji. Imovina zahtijeva održavanje kako bi se omogućila daljnja isplativost vlasniku javnog dobra i nakon isteka koncesijskog ugovora..

Zračna luka Franjo Tuđman u Zagrebu doživjela je rast broja putnika od 32% u 2017. godini. Postojeća statistika zračne luke svjedoči o isplativosti ulaganja u infrastrukturu. Nameće se pitanje isplativosti koncesije Zračne luka Franjo Tuđman za Republiku Hrvatsku. Zaključak završnog rada "Koncesija na zračnim lukama" jest da je davatelju koncesije potreban dobro definiran ugovor koji će osigurati isplativost koncesije. Zaključuje se da je koncesija odličan način za ulaganje i razvoj zračne luke, kao i za brzi razvoj cjelokupne infrastrukture. Zračna luka Osijek idealan je kandidat za koncesiju, što bi pretpostavljeno dovelo do poboljšanja infrastrukture i povećanje broja putnika unutar cijele zemlje.

S modernizacijom zračnih luka dolazi do poboljšanja, kako u prihvatu i otpremi putnika, tako i u prihvatu i otpremi zrakoplova, tereta, pošte i ostalog. Samo bogatstvo sadržaja zračne luke potvrđuje koliko je velik projekt same zračne luke. Zračna luka Franjo Tuđman predstavlja jednu od najvećih investicija posljednjih godina koja donosi kapital u svim sektorima zračne luke i njome povezanim sektorima.

Koncesiju se smatra 'alatom' za brži razvoj prometa i infrastrukture u gradu i lokalnoj samoupravi. Zračna luka Franjo Tuđman ima ulogu domaćeg i inozemnog prometnog čvora te omogućuje pristup ne samo Zagrebu, već i brojnim drugim gradovima (Velikoj Gorici, Varaždinu, Čakovcu, Koprivnici, Bjelovaru, Virovitici, Daruvaru, Zaboku, Zaprešiću, Kutini, Sisku i Karlovcu), odnosno TEN-t mreži. Posebna pažnja obraća se na dobro uređenje odnosa između primatelja i davatelja koncesije u koncesijskom ugovoru.

Republika Hrvatska željela je povećati kapacitet i razinu usluge za putnike u Zračnoj luci Zagreb koristeći se pritom privatnim financiranjem. Tako je donesena odluka za pronalaskom koncesionara te se zračna luka sad nalazi pod koncesijom od 2012. godine temeljem ugovora kojeg je državna vlada sklopila s francuskim konzorcijem ZAIC na rok od 30 godina. Ugovor je sklopljen pod uvjetom da koncesionar izgradi novi putnički terminal te i poveća priljeve prihoda što je više moguće na uzajamno zadovoljstvo.

Podaci obrađeni u ovom završnom radu prikazuju kako je razvoj zračne luke bio neophodan kako bi se išlo u korak sa svjetskim trendovima i povećanjem broja putnika.

Koncesionar je kroz koncesiju dobio dužnost da izgradi novu zgradu terminala i pripadajuće objekte čime se postiglo poboljšanje infrastrukture te i održavanje iste. Prikazano je kako se kroz pojedine faze s rastom broja putnika unaprjeđuju i grade pojedini dijelovi zračne luke te s time zračna luka pokušava ispuniti svoj kapacitet kako aeronautički tako i kroz prihode od ostalih popratnih sadržaja unutar luke. Veliki uspjeh otvaranja novog putničkog terminala je taj što su se privukli novi zračni prijevoznici. Može se zaključiti da koncesije, ukoliko su dobro pravno dogovorene i u praksi izvedene, donose brojne dobrobiti za cijelo gospodarstvo, ali u hrvatskoj praksi još nisu ispunile svoj potpuni potencijal unutar zračnog prometa i samim time postoji još puno mjesta za razvitak.

Literatura

[1] Tolić V. *Koncesija - značenje pojma i povijesni razvoj*. Praktični menadžment . 2015 ;6(1):96-104. Preuzeto sa: <https://hrcak.srce.hr/144035> [pristupljeno: svibanj 2021.].

[2] Zakon o koncesijama; pročišćeni tekst zakona. NN 69/17, 107/20. Preuzeto sa: <https://www.zakon.hr/z/157/Zakon-o-koncesijama> [pristupljeno: kolovoz 2022.].

[3] Pogarčić Z. *Zakon o koncesijama*: NN 69/17. Zagreb: Narodne novine; 2017.

[4] Đerđa D. *Pravno uređenje koncesija u pravu Europske unije*. Hrvatska pravna revija. 2015; 15(3):45-53. Preuzeto sa: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:187636> [pristupljeno: kolovoz 2022.].

[5] Bukljaš Skočibušić M, Radačić Ž, Jučević M. *Ekonomika prometa*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti.; 2011.

[6] Ofak L. *Koncesije*. Katedra za upravno pravo. Pravni fakultet u Zagrebu. Preuzeto sa: <https://www.pravo.unizg.hr/download/repository/Koncesije%5B1%5D.pdf> [pristupljeno: kolovoz 2022.].

[7] Bazijanac E. *Zračni promet*. Hrvatska tehnička enciklopedija. 2018. Preuzeto sa: <https://tehnika.lzmk.hr/zracni-promet/> [pristupljeno: kolovoz 2022.].

[8] Hrvatski jezični portal. Preuzeto sa: https://hjp.znanje.hr/index.php?show=search_by_id&id=f11uURE%3D [pristupljeno: rujan 2022.]

[9] *World bank*. Preuzeto sa: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR> [pristupljeno: rujan 2022.].

[10] *Acris aero*. Preuzeto sa: <https://acris.aero/api-concessions/> [pristupljeno: kolovoz 2022.].

[11] *Huffpost*. Preuzeto sa: https://www.huffpost.com/entry/most-beautiful-airports_l_5d368aa6e4b004b6adb4ec5b [Pristupljeno: kolovoz 2022.].

[12] *Aci aero*. 2020. Preuzeto sa: <https://aci.aero/2022/04/11/the-top-10-busiest-airports-in-the-world-revealed/> [pristupljeno: kolovoz 2022.].

- [13] Reece D, Robinson T, Sood K. *Balanced concessions for the airport industry*. Montréal: IATA Guidance Booklet. 2018; Preuzeto sa: <https://www.iata.org/contentassets/4eae6e82b7b948b58370eb6413bd8d88/balanced-concession-for-the-airport-industry.pdf> [pristupljeno: kolovoz 2022.].
- [14] Henriqueta Sabina de Moura F, Caetono M, Roris Severino M. *Airport Competitiveness Analysis from Aircraft and Passenger Movement*. 2020;5(2): 145-148. Preuzeto sa: https://www.researchgate.net/publication/347083537_Airport_Competitiveness_Analysis_from_Aircraft_and_Passenger_Movement [pristupljeno; kolovoz 2022.].
- [15] Bukvić I. *Utjecaj zračnog prometa na razvoj turizma dubrovačkog područja*. Naše more. 2003; 50(3-4): 125-136. Preuzeto sa: <https://hrcak.srce.hr/8586> [pristupljeno; kolovoz 2022.].
- [16] Graham A. *Managing Airports – An international perspective*. London: 5. izdanje. Routledge; 2018. Preuzeto sa: <https://www.taylorfrancis.com/books/mono/10.4324/9781315269047/managing-airports-anne-graham> [pristupljeno: kolovoz 2022.].
- [17] Leigh Fisher. *Resource manual for airport in-terminal concessions*. Washington: Transportation research board. 2011; Chapter 2. Preuzeto sa: <https://nap.nationalacademies.org/read/13326/chapter/3#11> [Pristupljeno: kolovoz 2022.].
- [18] *Međunarodno vijeće zračnih luka* Preuzeto sa: <https://airport-world.com/non-aeronautical-revenues-diversify-and-grow/> [Pristupljeno: rujan 2022.].
- [19] *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.)*. Preuzeto sa: https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/ZPPI/Strategije/MMPI%202017-2030%20STRAT%20PROM%20RZV%20RH%2025-8_17.pdf [pristupljeno: kolovoz 2022.].
- [20] Petrić S. *Odgovornost za nepoštivanje koncesijskog ugovora koji se odnosi na ko1rištenje javnih dobara*. Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu. 2009 ;46(1):97-121. Preuzeto sa: <https://hrcak.srce.hr/36043>. [pristupljeno rujan 2022.].

- [21] Staničić F, Bogović M. *Koncesije na pomorskom dobru – odnos zakona o koncesijama i zakona o pomorskom dobru i morskim lukama*. Pravni vjesnik. 2017: 33(1):73-104. Preuzeto sa: <https://hrcak.srce.hr/180413>. [pristupljeno rujan 2022.]
- [22] Ječić O. *Prodaja, zakup i koncesije nekretnina u vlasništvu jedinica lokalne samouprave i Republike Hrvatske*. Preuzeto sa: <http://www.agenti.hr/sadrzaj/info-agent/strukovni-forumi/forum-12/12-forum-Prodaja-zakup-koncesije-nekretnina-vlasnistvo-jed-lokalne-samouprave-i-RH.pdf> [pristupljeno: kolovoz 2022.].
- [23] *Ugovor o koncesiji za izgradnju i upravljanje Zračnom lukom Zagreb između Republike Hrvatske i Međunarodne Zračne luke Zagreb d.d.*; 2.12.2013. Preuzeto sa: https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/UG%20KONC%20ZLZG%202-12%2011-12_13.pdf [pristupljeno: kolovoz 2022.].
- [24] Kronike VG. Preuzeto sa: <http://www.kronikevg.com/proslo-je-pet-godina-od-otvorenja-novog-putnickog-terminala-zracne-luke-franjo-tudman/> [Pristupljeno: kolovoz 2022.].
- [25] Zagreb airport. Preuzeto sa: <https://www.zagreb-airport.hr/poslovni/b2b-223/statistika/278> [pristupljeno: kolovoz 2022.].
- [26] AIP HRVATSKA. LDZA AD 2.24.1 ADC-1. 05 NOV 2020.

POPIS KRATICA

ICAO (engl. International Civil Aviation Organisation) Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva

EU (engl. European Union) Europska unija

SAD (engl. United States of America) Sjedinjene Američke Države

DELAG (njem. Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft) *Njemačka tvrtka za zračne brodove*

IATA (engl. The International Air Transport Association) Međunarodno udruženje zračnog prometa

ACI (engl. Airports Council International) Međunarodno vijeće zračnih luka

BDP Bruto domaći proizvod

USD (engl. United States dollar) Američki dolar

OUR Osnovna organizacija udruženog rada

CCAA (engl. Croatian Civil Aviation Agency) Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo

ZAIC (engl. *Zagreb Airport International Company*)

ZLZ d.o.o. Zračna luka Zagreb društvo s ograničenom odgovornošću

ZABA Zagrebačka banka dioničko društvo

POPIS SLIKA

Slika 1. Terminal zračne luke s maloprodajnim trgovinama	14
Slika 2. Tradicionalno uređenje zračne luke Suvarnabhumi, Thailand.....	15
Slika 3. Procijenjena vrijednost izgradnje novog putničkog terminala na zračnoj luci Franjo Tuđman.....	35
Slika 4. Novi putnički terminal Zračne luke Franjo Tuđman	37
Slika 5. Tlocrt zračne luke Franjo Tuđman	38

POPIS TABLICA

Tablica 1. Broj prevezenih putnika u zračnom prometu, 2016.- 2020. (u milijunima)	13
Tablica 2. Konkurentnost zračnih luka po Favottu, McKinnonu, Grahamu, Trethewayu, Kincaid, Renzettiu i Wiltshireu.....	17
Tablica 3. Prihodi zračne luke	22

POPIS GRAFOVA

Graf 1. Godišnja promjena u postotku (%) ne zrakoplovnih prihoda (2020 godina u odnosu na 2019 godinu)	24
Graf 2. Distribucija ne zrakoplovnih prihoda (2020. godini u odnosu na 2019. godinu)	25

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOSTI

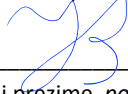
Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je _____ **Završni rad**
(vrsta rada)

isključivo rezultat mogega vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju upotrijebljene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedopušten 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.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog/diplomskog rada pod naslovom **Koncesija na zračnim lukama**, u Nacionalni repozitorij završnih i diplomskih radova ZIR.

U Zagrebu, 05.09.2022.

Student/ica:



(ime i prezime, potpis)