

Razvojni potencijali zračnog prometa u regiji jugoistočne Europe

Vulinović - Zlatan, Emanuel

Master's thesis / Diplomski rad

2019

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://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:207282>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-09**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Emanuel Vulinović-Zlatan

**RAZVOJNI POTENCIJALI ZRAČNOG PROMETA U
REGIJI JUGOISTOČNE EUROPE**

DIPLOMSKI RAD

ZAGREB, 2019.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

DIPLOMSKI RAD

**RAZVOJNI POTENCIJALI ZRAČNOG PROMETA U
REGIJI JUGOISTOČNE EUROPE
AIR TRANSPORT DEVELOPMENT POTENTIALS IN
REGION OF SOUTHEAST EUROPE**

Mentor: prof. dr. sc. Sanja Steiner

Student: Emanuel Vulinović-Zlatan

JMBAG: 0135222141

Zagreb, srpanj, 2019.

SAŽETAK

Industrija zračnog prometa pokretač je globalnog ekonomskog rasta, turizma, poduzetništva, investicija i trgovine te kreiranja brojnih radnih mjesta. Unatoč konstantnom rastu i razvoju, zračni promet u Europi suočava se sa izazovima fragmentiranosti i limitiranosti kapaciteta, čije dostizanje je neminovno u budućnosti. Jačanje integracije i kolaboracije među dionicima u zračnom prometu od ključnog je značaja za postizanje ciljeva efikasnosti i smanjenja troškova, uz istovremeno zadržavanje visoke razine sigurnosti. Istraživanje se koncentrira na stanje i razvoj regije jugoistočne Europe koje je upravo primjer fragmentiranosti i slabe unutarnje povezanosti. Unatoč tome, nakon turbulentne prošlosti i odnosa među zemljama u regiji, otvara se perspektiva za rast i razvoj unutar regije i na europskom tržištu zračnog prometa.

KLJUČNE RIJEČI: Europsko tržište zračnog prometa; jugoistočna Europa; zračni prijevoznici; zračne luke; fragmentiranost.

SUMMARY

Global air traffic industry is driving force of economic growth, tourism, entrepreneurship, investments and trade, as well as creating many employment possibilities. Despite constant growth and development, air traffic in Europe is faced with challenges of fragmentation and capacity limitations, which are inevitable in the future. Strengthening integration and collaboration among participating factors is of key importance in achieving goals of efficiency and cost reduction, with maintaining high safety level. Research is concentrated on current status and development of southeast Europe region which is example of fragmentation and weak interconnectivity. Despite its turbulent past and relations among countries in the region, there is perspective for growth in the region, as well as on European air traffic market.

KEY WORDS: European air traffic market; southeast Europe; air traffic carriers; airports; fragmentation.

SADRŽAJ

| | | |
|--------|--|----|
| 1. | UVOD | 1 |
| 1.1. | PREDMET ISTRAŽIVANJA | 1 |
| 1.2. | SVRHA I CILJ RADA | 2 |
| 1.3. | STRUKTURA RADA | 2 |
| 2. | EUROPSKA STRATEGIJA PROMETNOG RAZVOJA | 4 |
| 2.1. | JEDINSTVENA EUROPSKA PROMETNA MREŽA | 4 |
| 2.1.1. | TRANS-EUROPSKA PROMETNA MREŽA (TEN-T) | 4 |
| 2.1.2. | BIJELA KNJIGA O JEDINSTVENOM EUROPSKOM PROMETNOM PODRUČJU | 7 |
| 2.2. | EUROPSKA STRATEGIJA RAZVOJA ZRAČNOG PROMETA | 8 |
| 2.2.1. | JEDINSTVENO EUROPSKO NEBO | 11 |
| 2.2.2. | EUROPSKI ATM MASTER PLAN | 14 |
| 2.3. | STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA JUGOISTOČNE EUROPE | 15 |
| 2.3.1. | PROMETNI OPSERVATORIJ JUGOISTOČNE EUROPE – SEETO | 16 |
| 2.3.2. | PROMETNA ZAJEDNICA | 16 |
| 3. | ZRAČNI PRIJEVOZNICI U REGIJI JUGOISTOČNE EUROPE | 18 |
| 3.1. | NACIONALNI ZRAČNI PRIJEVOZNICI | 19 |
| 3.1.1. | MONTENEGRO AIRLINES | 19 |
| 3.1.2. | CROATIA AIRLINES | 21 |
| 3.1.3. | AIR SERBIA | 23 |
| 3.1.4. | AIR ALBANIA | 24 |
| 3.2. | EUROPSKI PRIJEVOZNICI NA PODRUČJU JUGOISTOČNE EUROPE | 24 |
| 3.3. | ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA | 26 |
| 4. | POVEZANOST ZRAČNOG PROMETA U REGIJI JUGOISTOČNE EUROPE | 28 |
| 4.1. | ZRAČNA LUKA ALBANIJE – MAJKA TEREZA | 30 |
| 4.2. | ZRAČNE LUKE BOSNE I HERCEGOVINE | 32 |
| 4.2.1. | ZRAČNA LUKA SARAJEVO | 33 |
| 4.2.2. | ZRAČNA LUKA TUZLA | 34 |
| 4.2.3. | ZRAČNA LUKA BANJA LUKA | 35 |
| 4.2.4. | ZRAČNA LUKA MOSTAR | 36 |

| | | |
|--------|---|----|
| 4.3. | ZRAČNE LUKE CRNE GORE | 37 |
| 4.3.1. | ZRAČNA LUKA TIVAT | 38 |
| 4.3.2. | ZRAČNA LUKA PODGORICA | 40 |
| 4.4. | ZRAČNE LUKE HRVATSKE | 41 |
| 4.4.1. | ZRAČNA LUKA FRANJO TUĐMAN..... | 42 |
| 4.4.2. | ZRAČNA LUKA SPLIT | 44 |
| 4.4.3. | ZRAČNA LUKA DUBROVNIK | 46 |
| 4.4.4. | ZRAČNA LUKA PULA | 48 |
| 4.4.5. | ZRAČNA LUKA ZADAR..... | 49 |
| 4.4.6. | ZRAČNA LUKA RIJEKA..... | 50 |
| 4.4.7. | ZRAČNA LUKA OSIJEK | 51 |
| 4.4.8. | ZRAČNA LUKA BRAČ | 52 |
| 4.4.9. | ZRAČNA LUKA LOŠINJ | 52 |
| 4.5. | ZRAČNA LUKA KOSOVA – ADEM JASHARI PRIŠTINA..... | 53 |
| 4.6. | ZRAČNE LUKE SRBIJE..... | 55 |
| 4.6.1. | ZRAČNA LUKA NIKOLA TESLA..... | 56 |
| 4.6.2. | ZRAČNA LUKA KONSTANTIN VELIKI | 58 |
| 4.7. | ZRAČNE LUKE SJEVERNE MAKEDONIJE | 59 |
| 4.7.1. | ZRAČNA LUKA ALEKSANDAR VELIKI..... | 59 |
| 4.7.2. | ZRAČNA LUKA SV. PAVAO APOSTOL | 60 |
| 4.8. | ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA | 61 |
| 5. | MOGUĆNOSTI I PREPORUKE BUDUĆEG RAZVOJA | 67 |
| 5.1. | MOGUĆNOSTI I PREPORUKE RAZVOJA ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA | 70 |
| 5.2. | MOGUĆNOSTI I PREPORUKE RAZVOJA ZRAČNIH LUKA..... | 71 |
| 6. | ZAKLJUČNA RAZMATRANJA..... | 76 |
| | LITERATURA..... | 78 |
| | POPIS KRATICA | 82 |
| | POPIS TABLICA..... | 83 |
| | POPIS GRAFIKONA | 85 |
| | POPIS SLIKA | 86 |

1. UVOD

1.1. PREDMET ISTRAŽIVANJA

Zračni promet kao glavni čimbenik efikasnog globalnog povezivanja bilježi konstantan rast potražnje. Prema podacima ICAO-a, u 2017. godini prevezena je 4,1 milijarda putnika, što čini porast od 7,2 % u odnosu na 2016. godinu. Potražnja raste u smislu poslovnih, turističkih, VFR i svih ostalih vrsta putovanja. Porastom potražnje za putovanjima, stvara se potreba za dodatnim kapacitetima i linjama zrakoplova. Takav rast generira kompleksne interakcije između zračnih prijevoznika, zračnih luka, proizvođača te pružatelja usluga u zračnom prometu.

Daljnji razvoj zrakoplovstva ovisi o mnoštvu faktora. Potreba detaljnog planiranja rutne mreže i kapaciteta postaje najveći izazov za sudionike u zračnom prometu. Uz naglasak na zadovoljavanje visoke razine sigurnosti i zaštite kao primarnih ciljeva, povećavanje efikasnosti i smanjenje troškova su temelj daljnjeg uspješnog rasta i razvoja zračnog prometa, kako u Europi, tako i u svijetu.

Fragmentiranost zračnog prostora Europe predstavlja ključan izazov pri određivanju zajedničkih ciljeva i dijeljenje informacija među dionicima u prometu. Veliki broj sudionika, zakonodavnih i izvršnih tijela, agencija, zračnih prijevoznika, zračnih luka do organa Europske unije imaju za cilj donošenje odluka koje idu prema objedinjavanju prostora i usluga koje nude, no također veliki broj sudionika otežava definiciju zajedničkih ciljeva i postavljanje novih standarda koji su nužni za daljnji uspješan razvoj zračnog prometa.

Kroz Europsku strategiju razvoja zračnog prometa nastoji se osigurati konkurentnost europskog sektora zrakoplovstva i iskoristiti brza promjena i razvoj svjetskoga gospodarstva. Europski sektor zrakoplovstva posljednjih se 20 godina znatno razvio zbog liberalizacije unutarnjeg tržišta usluga zračnog prijevoza i znatnog rasta potražnje za zračnim prijevozom u EU i svijetu.

Sa razvojem zračnog prometa, javljaju se potrebe za unaprijeđenjem i objedinjavanjem iznimno fragmentiranog zračnog prostora Europe kroz projekt SES (Single European Sky) kroz koji bi se pojednostavilo pružanje usluga u zračnom prometu u Europi kroz SESAR program koji donosi nove operativne i tehnološke standarde za budućnost.

Regija jugoistočne Europe predstavlja integralan dio i ključnu poveznicu Zapadne Europe sa Bliskim i Dalekim istokom, sjeverom Afrike te idealnim geostrateškim položajem ima brojne perspektive za razvoj u budućnosti. Trenutno, zbog slabije razvijene integracije i međusobne povezanosti, brojni dijelovi regije su u zaostatku zbog teže pristupačnosti regionalnim, europskim i globalnim tržištima. Takva situacija predstavlja prepreku daljnjem društvenom i ekonomskom razvoju regije.

Zajednički cilj svih zemalja u regiji je unaprjeđenje životnog standarda koji se postiže i kroz veće mogućnosti mobilnosti u regiji i na globalnoj razini, u čemu ključnu ulogu imaju zakonodavne i izvršne vlasti zemalja u regiji. Osim strategije prometnog razvoja, potrebno je i stvoriti pozitivno gospodarsko okruženje i zakonski okvir koji potiče i olakšava investicije u zračnom prometu. Regija jugoistočne Europe nakon turbulentne prošlosti i regionalnih sukoba zaraćenih strana nije pratila rast i razvoj ostatka kontinenta i trenutno stanje infrastrukture i postojećih prijevoznika nije zadovoljavajuće, no pruža mnogo prostora za rast i razvoj.

1.2. SVRHA I CILJ RADA

Svrha rada je prikazati trenutno stanje te istražiti mogućnosti i prostor za razvoj zračnog prometa u jugoistočnoj Europi. Trenutno stanje prikazano je kroz analizu zračnih prijevoznika jugoistočne Europe u odnosu na ostale sudionike na regionalnom i europskom tržištu. Također, prikazano je stanje postojeće infrastrukture zračnog prometa, zračne luke, planovi i projekti za daljnji razvoj i povećavanje kapaciteta kao i umrežavanje u regionalnu, europsku i globalnu rutnu mrežu.

Mogućnosti i prostor za razvoj prikazani su kroz detektiranje slabosti i nedostataka te prijedloge poboljšanja u povezanosti unutar regije jugoistočne Europe, kao i u poslovanju nacionalnih i ostalih manjih prijevoznika iz jugoistočne Europe.

1.3. STRUKTURA RADA

Nakon uvodnih razmatranja, u drugom poglavlju izložena je Europska strategija razvoja prometa, uz poseban naglasak na zračni promet. Pojašnjeni su ciljevi i predviđanja za budućnost

razvoja zračnog prometa u Europi kroz TEN-T mrežu i White paper 2011. Izloženi su i planovi europskog ATM Master plana kao i koncept Jedinственog europskog neba te projekt SESAR. U kontekstu strategije razvoja zračnog prometa Europe, postavljene su i strategije razvoja prometa u regiji jugoistočne Europe te značajne inicijative koje se provode u ostvarenju planova za budućnost.

Treće poglavlje izlaže stanje zračnih prijevoznika, poglavito nacionalnih zračnih prijevoznika zemalja jugoistočne Europe, oblik poslovanja prijevoznika na tržištu te strategije, ali i ostalim dionicima na tržištu u regiji, domaćim i stranim koji su konkurencija nacionalnim prijevoznicima.

Četvrto poglavlje bavi se povezanosti zračnog prometa unutar regije jugoistočne Europe, uz poseban naglasak na mrežu zračnih luka regije te zračnih prijevoznika koji ih opslužuju.

Peto poglavlje donosi preporuke i mogućnosti boljeg povezivanja unutar regije i integracije sa ostalim dionicima u zračnom prometu u okruženju. Poseban je naglasak na potencijale nacionalnih zračnih prijevoznika zemalja u regiji, kao i zračnih luka.

Šesto poglavlje donosi zaključna razmatranja u kojima su izneseni zaključci slijedom opserviranih poglavlja rada.

2. EUROPSKA STRATEGIJA PROMETNOG RAZVOJA

2.1. JEDINSTVENA EUROPSKA PROMETNA MREŽA

Europa se oslanja na učinkovite prometne mreže kako bi gospodarstvo moglo biti konkurentno i povezano s ostatkom svijeta, a kako bi i unutarnje tržište funkcioniralo. Promet, lanac koji povezuje sve gospodarske subjekte, primarni je tvorac radnih mjesta i bitan je za generiranje i ubrzanje rasta gospodarstva. U prometu, potpuno integrirano jedinstveno tržište koje će na najbolji način iskoristiti digitalizaciju i učinkovitije integrirane mreže koje omogućuju besprijekorno prebacivanje između načina prijevoza, donijelo bi velike koristi građanima i tvrtkama, kao i rješavanju klimatskih promjena i zagađenja. Europski gospodarski oporavak također ovisi o trgovini sa zemljama koje nisu članice EU, a za koje su učinkovita i konkurentna prometna i logistička povezanost ključni zahtjev [1].

Glavni izazov je zadržati i unaprijediti održivost i konkurentnost prometnog sustava, rješavanje klimatskih promjena i doprinos gospodarskom rastu, uz istovremeno zadovoljavanje razvojnih potreba društva u pogledu mobilnosti.

2.1.1. TRANS-EUROPSKA PROMETNA MREŽA (TEN-T)

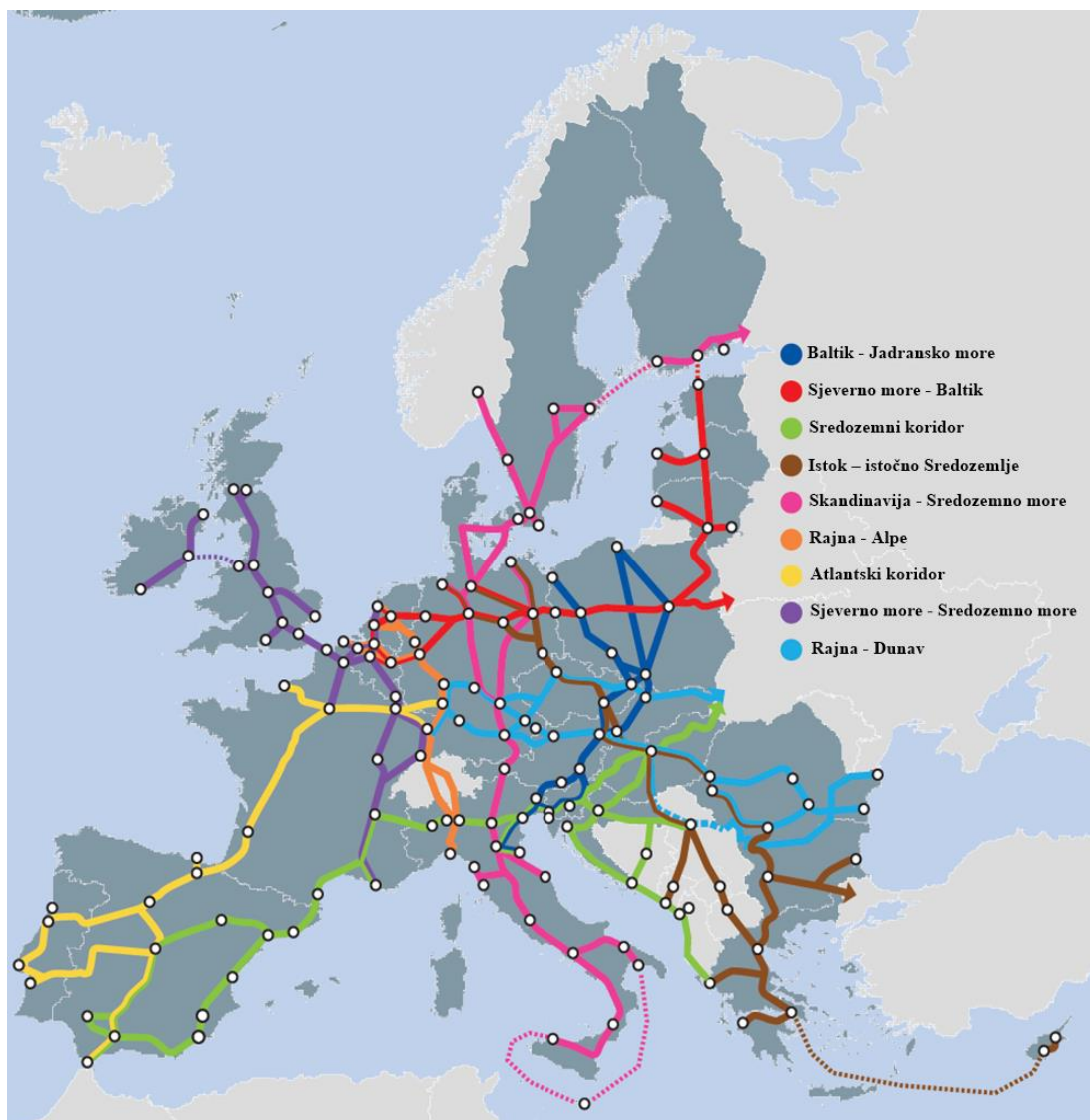
Uredba (EU) br. 1315/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. prosinca 2013. o smjernicama EU za razvoj transeuropske prometne mreže, kojom se utvrđuju smjernice u transeuropskoj prometnoj mreži (TEN-T mreža) definira infrastrukturne čvorove i mreže u Europi te komplementarnu teritorijalnu koheziju kroz sveobuhvatnu i osnovnu mrežu.

TEN-T bi se, sukladno prijedlogu Uredbe o smjernicama EU za razvoj transeuropske prometne mreže i Instrumentu za povezivanje Europe za prometnu, energetska i informacijsko – komunikacijsku infrastrukturu (Connecting Europe Facility – CEF), trebao razvijati temeljem dvoslojnog pristupa (dual-layer approach), sastojeći se od sveobuhvatne i osnovne mreže. Sveobuhvatna mreža (comprehensive network) predstavlja opći sloj TEN-T-a i uključuje svu postojeću i planiranu infrastrukturu koja udovoljava zahtjevima Smjernica, a treba biti uspostavljena najkasnije do 31. prosinca 2050. godine. Osnovna mreža (core network) uključuje samo one dijelove sveobuhvatne mreže koji su strateški najznačajniji, a treba biti

uspostavljena najkasnije do 31. prosinca 2030. Odlukom Europske komisije 18. listopada 2013. definirano je devet koridora Osnovne prometne mreže EU kao okosnica za spajanje 94 glavne europske luke i 38 ključnih zračnih luka sa željeznicom i cestama u glavnim gradovima europskih zemalja te razvoj 15 tisuća kilometara željezničke infrastrukture kapacitirane na postizanje zadovoljavajućih brzina za putničke i teretne vlakove, kao i 35 graničnih prijelaza.

Prioritet se daje ulaganjima u projekte koji pokazuju dodanu vrijednost EU za rješavanje kritičnih uskih grla i uspostavljanje točaka povezivanja koje nedostaju. Provedbom projekata transeuropske prometne mreže optimiziran je pristup jedinstvenom tržištu i međunarodnim tržištima koja su dio strategije Europa 2020. [2].

Nakon revizije TEN-T mreže za 2013. godinu, definirano je devet koridora osnovne mreže (slika 1.) kako bi se pojednostavio i olakšao koordinirani razvoj. Njima se dopunjuju dva horizontalna prioriteta, raspoređivanje ERTMS-a i pomorske autoceste; uspostavljeni su kako bi unaprijedili stratešku provedbu ciljeva osnovne mreže, u skladu s razdobljem financiranja od 2014. do 2020. godine [3].



Slika 1. Devet osnovnih TEN-T koridora osnovne mreže, [3]

Prema [3], devet osnovnih TEN-T koridora osnovne mreže su:

1. Baltičko – jadranski koridor
2. Sjeverno more – Baltik
3. Sredozemni koridor
4. Sjeverno more – Sredozemno more
5. Istok – istočno Sredozemlje
6. Rajna – Alpe
7. Rajna – Dunav
8. Skandinavija – Sredozemno more
9. Atlantski koridor

Financiranje EU-a za projekte na svakom koridoru i horizontalnom prioritetu osigurava Instrument za povezivanje Europe (CEF), s tim da su države članice obvezne uskladiti nacionalnu politiku ulaganja u infrastrukturu s europskim prioritetima. Ostali izvori financiranja uključuju europske strukturne i investicijske fondove i Europski fond za strateška ulaganja, kao i kohezijski fond.

2.1.2. BIJELA KNJIGA O JEDINSTVENOM EUROPSKOM PROMETNOM PODRUČJU

Jedinstveno europsko prometno područje trebalo bi olakšati kretanje građana, smanjiti troškove i povećati održivost europskog prometa. Iz tog razloga, u ožujku 2011. godine, Europska komisija usvojila je Bijelu knjigu kao sveobuhvatnu strategiju (White Paper 2011 – Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system) za konkurentni prometni sustav koji će povećati mobilnost, ukloniti velike prepreke u ključnim područjima i potaknuti rast i zapošljavanje. Naglasak je na mjerama koje će u budućnosti pridonjeti ravnoteži između različitih načina prijevoza kroz poticanje razvoja željezničkog, pomorskog, unutarnjeg plovnog te zračnog prijevoza [4].

Bijela knjiga iz 2011. godine prezentira promjene prometnog sustava, promicanje neovisnosti od nafte, stvaranje moderne infrastrukture i multimodalne mobilnosti uz pomoć pametnog upravljanja i informacijskih sustava. Zajednički je predložen putokaz za gospodarstvo s niskim udjelom ugljika do 2050. godine i novi plan energetske učinkovitosti.

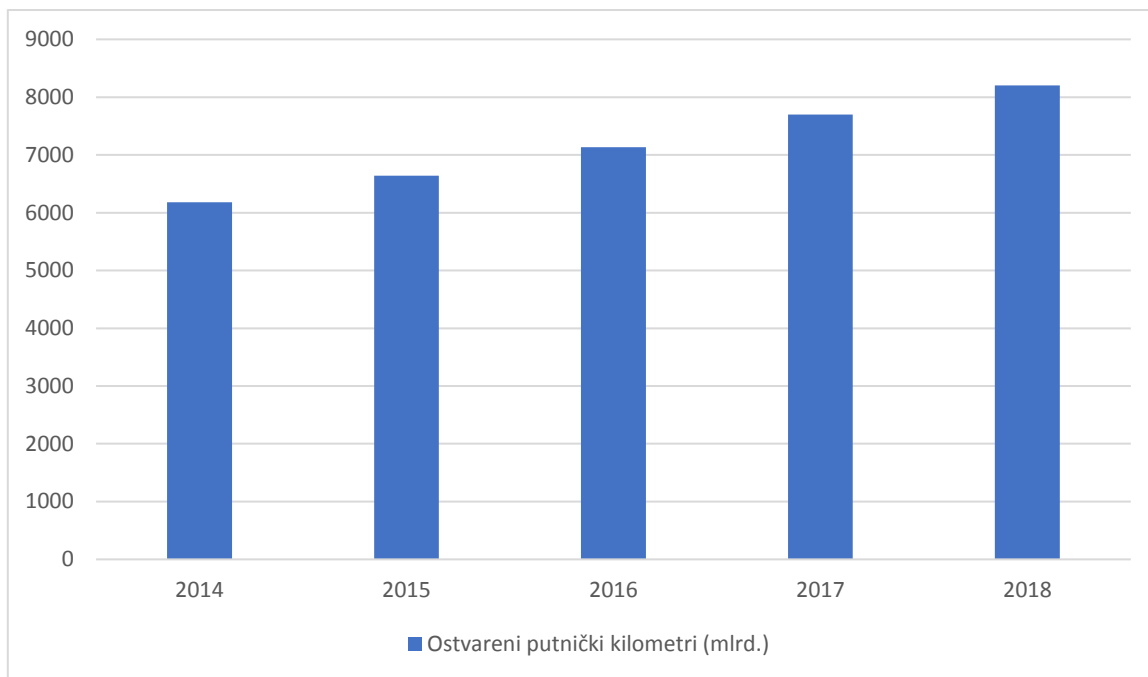
Prema [4], deset glavnih ciljeva definiranih Bijelom knjigom iz 2011. godine za razvoj konkurentnog i energetske učinkovitog prometa su:

- Smanjiti za 50 % upotrebu automobila pogonjenih motorima sa unutrašnjim sagorijevanjem u urbanim sredinama do 2030. godine te potpuno ih ukloniti do 2050. godine, uz postizanje logistike oslobođene od emisija CO² do 2030. godine,
- 40 % iskorištenosti održivih goriva s niskom razinom ugljika u zračnom prometu i 40 % manje emisija CO² u pomorskom prometu do 2050. godine,
- 30 % tereta prevezenog cestovnim prometnicama na udaljenostima preko 300 km prebaciti na druge načine prijevoza, do 2030. godine te 50 % do 2050. godine,
- Utrostručiti dužinu postojećih željezničkih mreža visoke brzine te preusmjeriti 50 % prometa na srednje udaljenosti na željeznice do 2050. godine,

- Potpuno funkcionalna multimodalna TEN-T mreža u cijeloj EU do 2030. godine,
- Povezivanje svih glavnih zračnih luka mrežom željeznica, svih pomorskih luka teretnom željeznicom te gdje je moguće, unutrašnjim plovnim putevima,
- Implementacija SESAR programa, ERMTS, ITS, SafeSeaNet, RIS i Galilea do 2020. godine,
- Uspostavljanje okvira za europski multimodalni prometni informacijski sustav, upravljanje i sustav plaćanja do 2020. godine,
- Približiti se cilju „nula smrtnih slučajeva“ u cestovnom prometu do 2050. godine,
- Približavanje punoj primjeni principa „korisnik plaća“ i „zagađivač plaća“.

2.2. EUROPSKA STRATEGIJA RAZVOJA ZRAČNOG PROMETA

Zračni promet u svijetu je pokretač globalnog ekonomskog rasta i razvoja zemalja i regija, od iznimne je važnosti za gospodarski razvoj, generiranje radnih mjesta, razvoj turizma, poduzetništva i ulaganja. Na rast i razvoj zračnog prometa utječu mnogi čimbenici od kojih se ističu stupanj gospodarskog razvoja, mjeren razinom BDP-a, rast broja stanovnika, regulatorni okvir, političko okruženje i stabilnost, sigurnosno okruženje, kretanje troškova zračnog prijevoza, od kojih je najznačajnija cijena goriva. Svi navedeni čimbenici utječu na dinamiku i stupanj rasta zračnog prometa koji je unatoč konstantnom rastu (grafikon 1.), izložen brojnim izazovima i promjenama na globalnoj razini [5].



Grafikon 1. Kretanje broja ostvarenih putničkih kilometara 2008. – 2018. godine u svijetu

Izvor: [6]

Na grafikonu 1. vidljiva je tendencija konstantnog rasta broja ostvarenih putničkih kilometara (RPK – Revenue Passenger Kilometre) iz godine u godinu. Prema [2], ukupni ostvareni putnički kilometri u 2017. godini iznose 7,699 milijardi, uz rast od 7,9 % u usporedbi sa 2016. godinom te 8,200 milijardi u 2018. godini, uz ipak smanjeni rast u odnosu na 2107. godinu od 5,8 %. U 2017. godini, regija Azija/Pacifik prevodi kao najveća i najprometnija regija sa udjelom od 34 % ukupnog svjetskog prometa, uz rast u odnosu na 2016. godinu od 10,7 %. Slijede Europa sa udjelom od 27 % ukupnog svjetskog prometa, uz rast od 8,6 %, Sjeverna Amerika sa 23 % ukupnog svjetskog prometa, uz rast od 4,1 %. Regija Bliskog istoka bilježi 9 % ukupnog prometa u svijetu, uz rast 6,5 %, Regija Latinske Amerike/Kariba slijedi sa 5 % i rastom od 7,4 % te na začelju Afrika sa 2% udjela u svjetskom zračnom prometu, uz rast 7,2 %.

U 2018. godini, Azija/Pacifik, drugo najveće međunarodno tržište s 30 % udjela u RPK, i dalje je najbrže rastuća regija s porastom od 7,3 posto, iako slabije od rasta od 10,5 % posto u 2017. godini. Europa je zabilježila drugi najveći rast sa 6,7 % i najveće je tržište međunarodnog prometa sa 37 % udjela. Nakon toga slijedi rast od 6,6 % i 6,5 % u Latinskoj Americi/Karibima i Africi, koji su činili najmanji udio RPK od 4, odnosno 3 %. Prijevoznici na Bliskom istoku raspolagali su sa 14 % svjetskih međunarodnih RPK i postali najsporije rastuća regija s rastom

od 4,7 %, pod utjecajem brojnih čimbenika kao što su konkurentno okruženje, konkurentska čvorišta i porasta letova od točke do točke, niske cijene nafte i geopolitičke tenzije [6].

Zračni promet je ključan za gospodarstvo Europske unije i učvršćuje njezin predvodnički položaj u svijetu. Europski zračni prijevoznici zabilježili su rast od 8,8 % u 2017. i 6,7 % u 2018. godini te predvode s udjelom od 37 % od ukupnog broja međunarodnih ostvarenih putničkih kilometara u 2018. godini. Zračni promet snažan je pokretač gospodarskog rasta, stvaranja radnih mjesta, trgovine i mobilnosti u Europskoj uniji. Strategija zrakoplovstva potrebna je kako bi se osigurala konkurentnost europskog sektora zrakoplovstva i iskoristile brze promjene i razvoj svjetskoga gospodarstva. Europski sektor zrakoplovstva posljednjih se 20 godina znatno razvio zbog liberalizacije unutarnjeg tržišta usluga zračnog prijevoza i znatnog rasta potražnje za zračnim prijevozom u EU i svijetu [7].

Doprinos sektora zrakoplovstva učinkovitosti gospodarstva EU-a i njegova prisutnost u svijetu veoma su značajni te je ključno očuvati njegovu konkurentnost, vodeći položaj i mogućnosti rasta.

Prema [7], Europska komisija u skladu s time utvrđuje tri ključna područja:

- Iskorištavanje rastućih tržišta tako što će se, kad je riječ o suradnji s trećim zemljama, poboljšati usluge, pristup tržištu i prilike za ulaganje, uz očuvanje ravnopravnih uvjeta,
- Rad na rješavanju ograničenja rasta u zraku i na tlu smanjenjem ograničenja kapaciteta i povećanjem učinkovitosti i povezanosti,
- Održavanje visokih standarda sigurnosti u EU-u primjenom pristupa temeljenog na riziku i performansama.

Mjerama EU bi se trebalo učiniti i sljedeće:

- Ojačati socijalni plan i stvarati visokokvalitetna radna mjesta u zrakoplovstvu,
- Zaštititi prava putnika,
- Iskoristiti postignuća novog doba u inovacijama i digitalnim tehnologijama,
- Pridonijeti otpornoj energetskej uniji i politici o klimatskim promjenama usmjerenoj prema budućnosti [7].

Za razliku od drugih industrija, u zračnom su prometu prisutna brojna ograničenja kada je riječ o ulaganjima i pristupu tržištima koja ometaju održiv i dinamičan rast sektora. Te su

prepreke u Europskoj uniji uglavnom uklonjene stvaranjem jedinstvenog zrakoplovnog tržišta. Primjerice, prava prometovanja unutar Europe nisu ograničena za zračne prijevoznike iz EU-a ako posjeduju operativnu licenciju EU-a. Zračni prijevoznici mogu letjeti u bilo koje europsko odredište kako bi opsluživali putnike. Ulagači iz EU-a mogu neograničeno ulagati u zračne prijevoznike iz EU-a. Ograničenja i prepreke još su uvijek uobičajeni izvan Europe u kontekstu međunarodnih usluga i pristupima tržišta trećih zemalja. Sektoru zrakoplovstva u EU treba se omogućiti da iskoristi nova rastuća tržišta jer će se na njima u narednim desetljećima otvoriti velike gospodarske prilike.

2.2.1. JEDINSTVENO EUROPSKO NEBO

Glavni izazov rastu europskog zrakoplovstva je smanjenje ograničenja kapaciteta i učinkovitosti koja ometaju održiv rast i međunarodnu konkurentnost europskog zrakoplovstva te uzrokuju zagušenja, kašnjenja u polasku i veće troškove. Zračne luke i pružatelji usluga upravljanja zračnim prometom ključni su elementi infrastrukture civilnog zrakoplovstva. Za konkurentnost industrije sve su važnije kvaliteta, učinkovitost i ekonomičnost usluga. Europski zračni prostor nepotrebno je rascjepkan i njime se kao cjelinom ne upravlja učinkovito, a spora provedba okvira jedinstvenog europskog neba uzrokuje porast troškova zračnih prijevoznika, čime se izravno smanjuje njihova konkurentnost. Neučinkovita upotreba zračnog prostora ima za posljedicu veće cijene i kašnjenja u polasku za putnike, porast potrošnje goriva i emisija CO₂ za operatore te otežava rad na povećanju ekološke učinkovitosti. Također, u budućnosti se očekuje problem nedostatka kapaciteta velikih europskih zračnih luka [8].

Jedinstveno europsko nebo konkretan je primjer doprinosa EU-a jer se njime povećavaju kapacitet i sigurnost te smanjuju troškovi, a istodobno se smanjuje ekološki utjecaj zrakoplovstva kroz emisije CO₂ i buke. Iako je ostvaren napredak prema učinkovitijoj mreži, stupanj suradnje među pružateljima usluga u zračnoj plovidbi u državama članicama daleko je od optimalne, a tehnologija nije najnovija niti usklađena.

Krajnji su ciljevi tehnološkog osuvremenjivanja upravljanja zračnim prometom koji se žele ostvariti istraživačkim programom o upravljanju zračnim prometom jedinstvenog europskog neba SESAR (Single European Sky ATM Research) smanjenje troškova upravljanja zračnim prometom, povećanje operativne učinkovitosti za korisnike zračnog prometa tako što će se smanjiti kašnjenja u polasku, smanjenje potrošnje goriva i trajanja letova te povećanje

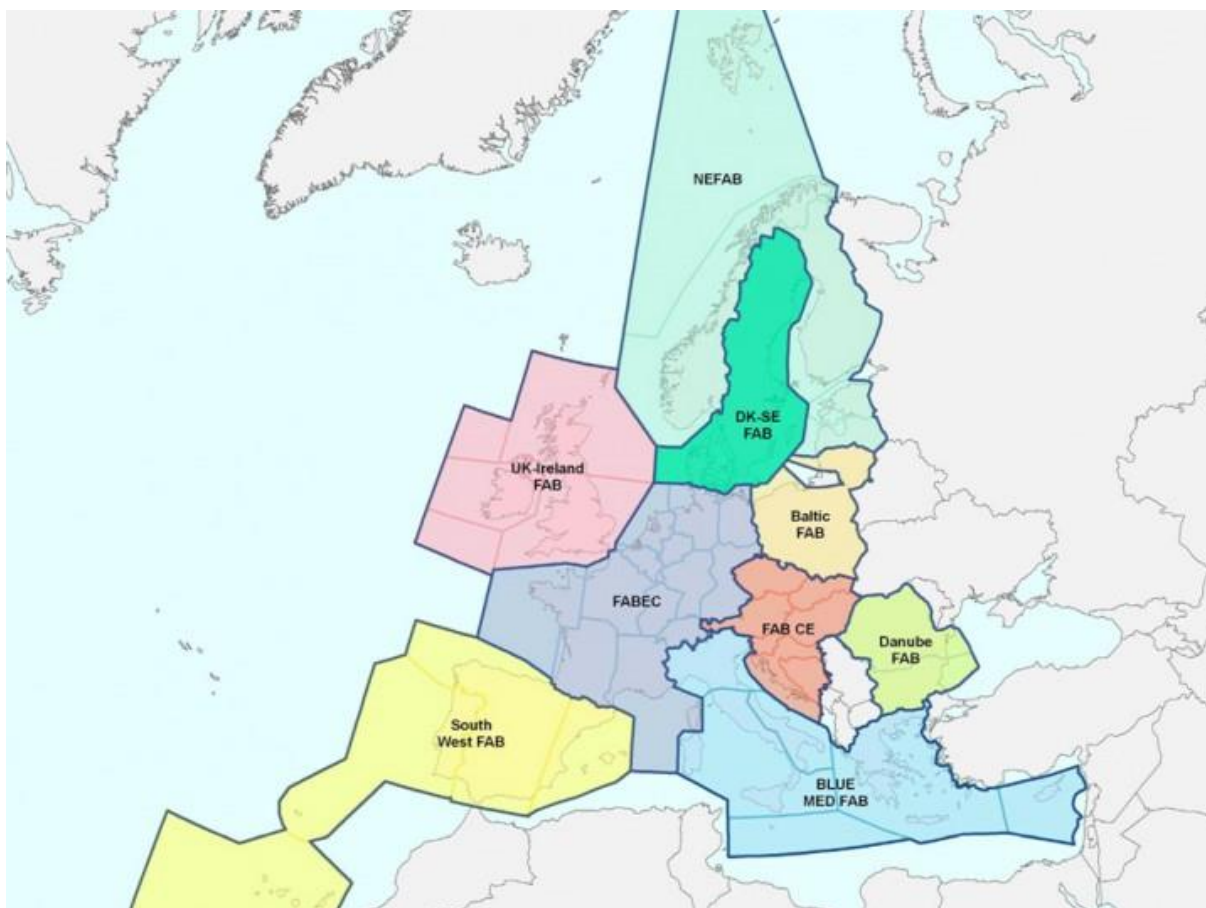
kapaciteta i smanjenje emisije CO₂. Svim tim elementima, u potpunosti povezanim s općim planom performansi upravljanja zračnim prometom, povećat će se koristi za okoliš koje se ostvare rješenjima u okviru projekta SESAR [9].

2.2.1.1. FUNKCIONALNI BLOKOVI ZRAČNOG PROSTORA – FAB(S)

Fragmentiranost zračnog prometa u Europi značajan je problem i izazov za budućnost zračnog prometa u Europi. Većina granica kontroliranog zračnog prostora u Europi prati nacionalne granice pojedinih država. Takva fragmentacija zračnog prostora limitira kapacitete, povećava troškove te negativno utječe na sigurnost zračnog prometa. Osnovni problem fragmentiranosti europskog zračnog prostora planira se smanjiti implementacijom funkcionalnih blokova zračnog prostora (FAB – Functional Airspace Block). Ključno za povećanje kapaciteta i učinkovitosti, povećanje razine sigurnosti i smanjenje troškova u zračnom prometu predstavlja objedinjavanje i suradnja pružatelja usluga kontrole zračnog prometa, neovisno o nacionalnim granicama. FAB predstavlja dio zračnog prostora ustrojen neovisno o nacionalnim granicama, a ovisno o operativnim potrebama. Unutar FAB-a usluge navigacijskih sustava optimizirane su dijeljenjem informacija i koordinacijom među pružateljima usluga ili ako je potrebno, preko integriranog pružatelja navigacijskih usluga [10].

U svrhu defragmentacije zračnog prostora u Europi, ustanovljeno je devet funkcionalnih blokova zračnog prostora (slika 2.):

1. North European FAB – NEFAB (FAB Sjeverne Europe): Estonija, Finska, Latvija, Norveška, Danska, Švedska,
2. Baltic FAB (Baltički FAB): Poljska, Litva,
3. FAB Europe Central (FAB Srednje Europe): Francuska, Njemačka, Belgija, Nizozemska, Luksemburg, Švicarska,
4. FAB Central Europe (FAB Srednje Europe): Češka, Slovačka, Austrija, Mađarska, Hrvatska, Slovenija, Bosna i Hercegovina,
5. DANUBE: Bugarska, Rumunjska,
6. BLUE MED: Italija, Malta, Grčka, Cipar (Egipat, Tunis, Albanija, Jordan kao promatrači),
7. UK-IRELAND: Ujedinjeno Kraljevstvo, Irska,
8. Southwest FAB (Jugozapadni FAB): Portugal, Španjolska [10].



Slika 2. Funkcionalni blokovi zračnog prostora, [10]

2.2.1.2. SESAR

SESAR je istraživački program koji prati zacrtani razvoj zračnog prometa, koji će u budućnosti omogućavati prostornu navigaciju zrakoplovu te korištenje potencijalnog unaprijeđenog zračnog prostora u pogledu kapaciteta i fleksibilnosti. SESAR predstavlja tehnološku osnovu na kojoj će se razviti buduće jedinstveno europsko nebo (SES). Cilj SESAR-a je poboljšati učinkovitost ATM-a modernizacijom i harmonizacijom ATM sustava kroz definiranje, istraživanje, razvoj i provedbu inovativnih tehnologija i operativnih ATM rješenja. Koncept je definiran kroz europski ATM Master Plan u kojem su definirane potrebne operativne promjene te smjernice za njihovu provedbu. Okvir za provedbu SESAR-a ustanovljen je implemetacijom Regulative EU 409/2013 [9].

2.2.2. EUROPSKI ATM MASTER PLAN

Europski ATM (Air Traffic Management) Master Plan [11] je glavni alat planiranja za definiranje modernizacije ATM prioriteta i osiguravanje provedbe SESAR koncept. Inicijalna verzija ATM Master Plana usvojena je od strane Europskog vijeća 30. ožujka 2009. Prva osvježena verzija Master Plana usvojena je 2012. sa rokovima implementacije koja ima za cilj omogućiti provedbu SESAR koncepta do 2030. godine. Druga značajna dopuna ATM Master Plana usvojena je 2015. godine, sa proširenim vremenskim horizontom do 2035. godine.

Inicijalna verzija ATM Master Plana sastoji se od ključnih operativnih promjena sadržanih u šest ključnih područja kroz koje je moguće povećati kapacitete i poboljšati razinu performansi sustava. Prema [11], operativne promjene u odabranim područjima su planirane u tri koraka razvoja:

1. Korak: Operacije bazirane na vremenu – osnova su SESAR koncepta. Fokusirane su na učinkovitosti i predvidivosti letova te na okoliš,
2. Korak: Operacije bazirane na putanji: fokus na daljnjem razvijanju učinkovitosti i predvidivosti letova, okoliša uz dodatak kapaciteta sa optimizacijom letnih operacija kroz implementaciju 4D informacija o putanjama zrakoplova,
3. Korak: Operacije bazirane na učinkovitosti: za postizanje potpunih SES kriterija učinkovitosti nužna je implementacija visokoučinkovitog europskog integriranog, mrežnog, kolaborativnog i jedinstvenog zemaljskog i zračnog ATM sustava.

Faza koja prethodi navedenim koracima jest faza provedbe koja se sastoji od operativnih i tehničkih mjera koje su već dostupne i moguće za provedbu ili se provode.

Šest ključnih područja ATM Master Plana:

- Prelazak sa upravljanja zračnim prostorom na upravljanje 4D putanjama leta,
- Prometna sinkronizacija,
- Mrežno kolaborativno upravljanje i dinamičko/kapacitetno balansiranje,
- Upravljanje sustavnim informacijama,
- Integracija zračnih luka,
- Upravljanje konfliktnim situacijama i automatizacija [11].

Druga, ažurirana verzija ATM Master Plana iz 2012. [11] donosi novosti:

- Pojednostavljenje i prioritiziranje ATM Master Plana, povećanje svijesti o važnosti usmjeravanja truda za postizanje ključnih operativnih promjena ATM-a,
- Priprema faze provedbe SESAR-a,
- Sagledavanje i ažuriranje rizika,
- Promoviranje i omogućavanje interopeabilnosti,
- Promoviranje i sinkronizacija ATM istraživanja, razvoja i provedbe programa za osiguranje globalne interoperabilnosti,
- Ažuriranje standardizacije i regulatornih smjernica.

Ograničenja ovakvog dokumenta ATM Master Plana ponajviše se očituju u tome što se kroz dokument definiraju potrebe i sredstva za optimizaciju SESAR pogodnosti, ali ne definiraju se konkretni uvjeti i način implementacije na području Europe, kao niti analiza troškova i koristi za dionike procesa.

Značajne promjene ATM Master Plana u 2015. godini su sljedeće:

- Naglasak na učinkovitost kroz SESAR program koji reflektira evoluciju u europskoj avijaciji i zračnom prijevozu, kao i potrebe dionika,
- Uključuje se vizija budućeg europskog ATM sustava, uključujući i računalnu sigurnost,
- Uvode se novi scenariji provedbe koje povezuju operativne promjene,
- Identificiraju se nove osnove operativnih promjena i detalji SESAR 2020. ključnih stavki, aktivnosti istraživanja i razvoja,
- Kao novi korisnici zračnog prostora uvode se dronovi,
- Uključuje vojnu komponentu kroz suradnju EDA (European Defence Agency), EUROCONTROL-a i NATO (North Atlantic Treaty Organization) saveza [11].

2.3. STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA JUGOISTOČNE EUROPE

Razvoj infrastrukture glavni je čimbenik razvoja prometa u regiji jugoistočne Europe. Ključnu ulogu u procesu razvoja i revitalizacije prometa u regiji ima EU sa ciljem poboljšavanja ekonomskog razvoja i regionalne integracije. U zemljama regije, prometna infrastruktura je bila znatno oštećena tijekom ratnih okolnosti 1990.-ih godina. Ograničenja u proračunu, inercija

državnih institucija i politike prometnog sektora uzrokovali su slabo investiranje, neprikladno održavanje te aktivnosti obnove prometne infrastrukture [12].

2.3.1. PROMETNI OPSERVATORIJ JUGOISTOČNE EUROPE – SEETO

Dobro funkcioniranje prometnog sustava koji povezuje EU i susjedne zemlje ključno je za održiv gospodarski rast i dobrobit svih građana. Suradnjom u području prometa sa zemljama tzv. Zapadnog Balkana upravlja Transportni opservatorij jugoistočne Europe (SEETO – South East Europe Transport Observatory), slijedom Memoranduma o razumijevanju (MoU) od 11. lipnja 2004. godine, koje su potpisale vlade Albanije, Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Sjeverne Makedonije, Crne Gore, Srbije, Misije Ujedinjenih naroda na Kosovu i Europska komisija, s glavnim ciljem proširenja mreže TEN-T i povezane politike na zemlje jugoistočne Europe [13]. Prometni opservatorij za jugoistočnu Europu (SEETO) procjenjuje veličinu ulaganja u iznosu od 7,7 milijardi eura za provedbu prioritetnih projekata. Nalazi studije Bečkog instituta za međunarodne ekonomske studije (WIIW) pokazuju kako bi sveobuhvatni paket ulaganja u infrastrukturu mogao dovesti do dodatnog rasta do jednog postotnog boda godišnje za zemlje u regiji tijekom razdoblja od 15 godina. U regiji bi se moglo stvoriti oko 200.000 novih radnih mjesta [14].

Međutim, Memorandum o razumijevanju pokazao se ograničenim pa je nakon procjene Komisije 2008. godine predložen pristup sveobuhvatnije suradnje, koji uključuje druge prometne politike i područja povezana s prometom. Dana 1. srpnja 2013. Hrvatska je postala punopravna članica Europske unije te je hrvatski dio SEETO sveobuhvatne mreže postao dio TEN-T mreže.

2.3.2. PROMETNA ZAJEDNICA

Jačanje regionalne suradnje na tzv. Zapadnom Balkanu ključan je element za političku stabilnost, sigurnost, gospodarsko blagostanje i društveni razvoj u toj regiji. U tom kontekstu, ugovor o osnivanju Prometne zajednice potpisan je u ime Europske Unije 9. listopada 2017., u skladu s Odlukom Vijeća 2017/19372 kojom su odobreni njegovo potpisivanje i privremena primjena. Prometna zajednica je korisna za okvir pristupanja za tzv. Zapadni Balkan jer

ubrzava usklađivanje nacionalnog zakonodavstva s pravnom stečevinom Unije u području prometa i drugih relevantnih područja. Prometna zajednica je ključni instrument poticaju procesa reformi, kao i izgradnje i financiranja prometne infrastrukture (TEN-T) u regiji.

Cilj Ugovora je stvaranje Prometne zajednice u području cestovnog i željezničkog prometa, prometa unutarnjim plovnim putovima te pomorskog prometa i razvoj prometne mreže između Europske unije i država iz jugoistočne Europe (Prometna zajednica). Temelji se na postupnoj integraciji prometnih tržišta stranaka iz jugoistočne Europe u prometno tržište Europske unije na temelju relevantne pravne stečevine, među ostalim u područjima tehničkih standarda, interoperabilnosti, zaštite, sigurnosti, socijalne politike upravljanja prometom, javne nabave i okoliša, za sve vrste prometa osim zračnog prometa [15].

3. ZRAČNI PRIJEVOZNICI U REGIJI JUGOISTOČNE EUROPE

Regionalni zračni prijevoznici, poput zračnih prijevoznika u regiji jugoistočne Europe, u pravilu operiraju manjim turboprop ili mlaznim zrakoplovima kapaciteta 20 – 100 sjedala, a karakterizira ih geografski ograničena mreža opsluživanja zrakoplovnog tržišta. Dok neki regionalni zračni prijevoznici prometuju nezavisno, poput nacionalnih zračnih prijevoznika jugoistočne Europe, s naglaskom na decentralizirane *point-to-point* letove, većina posluju po modelu priključnih prijevoznika, koji služe većim mrežnim prijevoznicima za povezivanje zrakoplovnih prometnih čvorišta s manjim regionalnim zračnim lukama [5].

Raspad Jugoslavije te povezani sukobi uzrokovali su geopolitičke i ekonomske promjene u regiji jugoistočne Europe koje su rezultirale fragmentacijom nekada jedinstvenog prometnog tržišta. Takva fragmentacija uzrokovala je smanjenje volumena zračnog prijevoza i oslabila razvojne mogućnosti zračnih prijevoznika jugoistočne Europe. Sudionici u zračnom prometu jugoistočne Europe neovisno jedni o drugima uspostavljaju nacionalne zračne prijevoznike, sa bazama u zračnim lukama glavnih gradova. Zbog prirode nestabilne političke situacije u regiji i nedostatku bilateralnih dogovora između država i zračnih prijevoznika, svaka zemlja je uspostavila rutnu mrežu svojih prijevoznika pretežno prema zemljama zapadne Europe, pri čemu je povezivanje unutar regije zapostavljeno [12].

Pri analizi nacionalnih prijevoznika zemalja jugoistočne Europe, vidljivo je da nacionalni prijevoznici ne drže dominantnu poziciju na tržištu jugoistočne Europe. Nacionalni prijevoznici zajednički opslužuju 102 destinacije, sa 37 zrakoplova na raspolaganju u svom vlasništvu (bez unajmljenih zrakoplova za potrebe pojačanog prometa za vrijeme sezone). Samo četiri zemlje imaju svoje nacionalne prijevoznike – Albanija, Crna Gora, Hrvatska i Srbija, dok ih ostale zemlje nemaju, što zbog nemogućnosti ustroja nacionalnih prijevoznika, a što zbog lošeg poslovanja koje ih je dovelo u stečaj (Albanian Airlines 2011., B&H Airlines 2015., Macedonian Airlines 2009.). Tablica 1. prikazuje nacionalne zračne prijevoznike zemalja jugoistočne Europe: Albanije, Crne Gore, Hrvatske i Srbije te strukturu vlasništva i flote zračnih prijevoznika.

Tablica 1. Popis nacionalnih prijevoznika zemalja u regiji jugoistočne Europe

| Država | Nacionalni prijevoznik | Vlasništvo | Broj zrakoplova | Vrsta zrakoplova | Broj destinacija |
|-----------|------------------------|---|-----------------|--|------------------|
| Albanija | Air Albania | 49 % Turskish Airlines | 1 | 1 x Airbus 319-100 | 1 |
| Crna Gora | Montenegro Airlines | 100 % državno | 5 | 3 x Embraer 195 2 x Fokker 100 | 21 |
| Hrvatska | Croatia Airlines | 96 % državno | 12 | 4 x Airbus 319-100 2 x Airbus 320-200 6 x Bombardier Dash 8 Q400 | 39 |
| Srbija | Air Serbia | 51 % državno 49 % Etihad Airways | 20 | 8 x Airbus 319-100 2 x Airbus 320-200 1 x Airbus 330-200 3 x ATR 72-200 3 x ATR 72-500 3 x Boeing 737-300 | 42 |

Izvor: [16][17][18][19]

3.1. NACIONALNI ZRAČNI PRIJEVOZNICI

3.1.1. MONTENEGRO AIRLINES

Montenegro Airlines predstavlja nacionalnog prijevoznika Crne Gore te je u 100 %-tnom vlasništvu države. Osnovana 1994. godine, sa letačkim operacijama počinje kupnjom prvog zrakoplova u floti, Fokkera 28 Mk-4000, kupljenog 1996. godine. Tvrтка bilježi svoj prvi let 1997. godine između Podgorice i Barija. 2000. godine, tvrtka postaje članicom IATA-e te nabavlja prvi od pet naručenih zrakoplova modela Fokker 100.

2004. godine tvrtka prelazi brojku od milijun prevezenih putnika na godišnjoj razini. Tvrтка se susreće sa prvim izazovima nakon crnogorskog referenduma o neovisnosti, nakon kojeg Crna Gora izlazi iz zajedničke države sa Srbijom te zrakoplovno tržište Srbije za tvrtku postaje međunarodno tržište. Time tvrtka gubi mogućnost obavljanja letačkih operacija sa zračnih luka u Srbiji prema ostatku međunarodnog tržišta, čime gubi dio tržišnog udjela. Tvrтка tada pokušava preko registracije sestrinske tvrtke pod nazivom Master Airways sa sjedištem u

Srbiji kompenzirati gubitak linija koje su obavljali preko Srbije, no zrakoplovne vlasti Srbije odbijaju tvrtki izdati operativne dozvole.

Nakon događaja 2006. godine, tvrtka se orijentira na domaće tržište Crne Gore i baze njihovih operacija su Podgorica i Tivat, ujedno i jedine međunarodne zračne luke Crne Gore. 2007. godine, tvrtka nastavlja širenje flote kupovinom dva zrakoplova Embraer 195 u namjeri širenja međunarodne mreže letova i uvođenja novih destinacija. Isporukom zrakoplova, tvrtka kreće sa novim linijama za Milan – Malpensa i London – Gatwick. Do 2015. godine, tvrtka naručuje dodatna dva zrakoplova Embraer 195 i 190. Također, zbog povećanog opsega letnih operacija u ljetnim mjesecima, tvrtka iznajmljuje Boeing 737-500 od prijevoznika Blue Air [16].

Prema podacima iz 2017. godine Montenegro Airlines prevezao je 568.591 putnika u redovnom, charter i codeshare prometu, čime čini četvrtinu od 2.181.427 putnika ukupno prevezenih na zračnim lukama Crne Gore. Istovremeno, bilježi se popunjenost putničke kabine od 68 %. Rezultat broja prevezenih putnika ostvaren je flotom od 6 zrakoplova, koji su ostvarili 10.376 blok sati leta, odnosno 6.959 letova u godini. Broj putnika tako ostaje približan rezultatu broja prevezenih putnika u 2016. godini od 580.698 prevezenih putnika, što je pad od 3 % na godišnjoj razini. Rezultat 2016. ostvaren je sa šest zrakoplova u floti. Rezultat također nije manji od rezultata prethodnih godina kada je u floti bilo i sedam zrakoplova. Rezultat prijevoza putnika dodatno dobiva na značaju kada se u obzir uzme konkurencija na zrakoplovnom tržištu Crne Gore, u mjesecu siječnju na zračnim lukama Crne Gore operiralo je 12 zračnih prijevoznika, dok u ljetnim mjesecima ta brojka raste na 54 prijevoznika u prometu.

2018. godine Montenegro Airlines bilježi rekordnu godinu u poslovanju izraženu brojem prevezenih putnika. Tvrtka je tako prevezla u redovnom, charter i codeshare prometu ukupno 643.709 putnika, što čini rast od 11,71 % u odnosu na 2017. godinu. Rast bilježi i popunjenost putničke kabine, koja iznosi 70 %, što je rast od 2 % u odnosu na prethodnu godinu. Udio tvrtke na tržištu zračnog prometa Crne Gore u 2018. godini iznosio je 27 %, a mreža linija tvrtke povezuje 30 međunarodnih destinacija u 15 država [16].

Postignutim rezultatima u prethodnim godinama, tvrtka Montenegro Airlines pronalazi dobru poziciju na tržištu zračnog prometa Crne Gore, gdje je najznačajniji sudionik sa četvrtinom ukupnog prometa. Uz konstantan rast operativnih rezultata, tvrtka bilježi i rast prihoda. 2016. godinu tvrtka završava uz zabilježeni financijski gubitak od 11,47 milijuna eura, što uzrokuje promjene u upravljačkim pozicijama tvrtke. Novo vodstvo, uz značajnu podršku

Vlade Crne Gore, stabilizira finansijsko poslovanje tvrtke te 2017. godinu zaključuje sa gubitkom od 4,93 milijuna eura. Konačno, 2018. godinu tvrtka završava sa finansijskim gubitkom od 1,97 milijuna eura, što je ipak šest puta bolji rezultat u odnosu na 2016. godinu i 2,5 puta bolji rezultat u odnosu na 2017. godinu. Tablica 2. prikazuje pokazatelje poslovanja tvrtke Montenegro Airlines u razdoblju 2016. – 2018. godine.

Tablica 2. Odabrani pokazatelji rezultata poslovanja tvrtke Montenegro Airlines u razdoblju 2016. - 2018. godine

| Pokazatelj | 2016. | 2017. | 2018. |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|
| Broj zrakoplova (najam) | 6 (1) | 5 | 6 (1) |
| Faktor popunjenosti kabine – PLF (%) | 65 | 68 | 70 |
| Broj prevezenih putnika | 580.698 | 568.591 | 643.709 |
| Neto rezultat (000.000 €) | -11,47 | -4,93 | -1,97 |

Izvor: [16]

3.1.2. CROATIA AIRLINES

Croatia Airlines nacionalni je prijevoznik Republike Hrvatske. Nalazi se u 97 %-tnom vlasništvu države te ostalih manjih dioničara sa simboličnim udjelima u tvrtki. Povijest tvrtke počinje 7. kolovoza 1989. kada je registrirana kao prvi hrvatski zračni prijevoznik pod nazivom Zagal. Poslije prvih demokratskih izbora u Hrvatskoj, 23. srpnja 1990., Zagal mijenja ime u Croatia Airlines. Tvrtka 1991. godine potpisuje ugovor s Adria Airwaysom i počinje letjeti u domaćem prometu unajmljenim zrakoplovom MD-82 te godinu završava sa prevezenih 140.000 putnika.

Tvrtka 1992. godine postaje članicom IATA-e te počinje postupak nabave zrakoplova za obavljanje međunarodnog zračnog prometa. Postupak nabave kreće kupovinom tri zrakoplova tipa Boeing 737 od Lufthanse. 1993. godine flota se proširuje kupnjom dva zrakoplova tipa ATR-42 i još dva zrakoplova tipa Boeing 737. 1998. godine tvrtka postaje članicom Udruženja europskih zračnih prijevoznika (AEA) te nastavlja s nabavkom zrakoplova akvizicijama zrakoplova Airbus A319-100 i A 320-200. Broj prevezenih putnika 1998. je 919.000. Do 2000. godine nastavlja se modernizacija flote nabavkom novih zrakoplova s dodatna tri Airbusa A319-100 te jednim A320-200 uz paralelnu prodaju zrakoplova Boeing 737

s ciljem obnove flote. Tvrtka iste godine prvi puta premašuje promet od milijun prevezenih putnika.

Kroz naredni period godina bilježi se konstantan rast broja putnika te se sklapaju međunarodna partnerstva i širi ponuda djelatnosti i usluga koje pruža Croatia Airlines. Tako tehnički sektor tvrtke postaje osposobljen za provedbu baznog i linijskog održavanja za zrakoplove Airbus A320. Započinje se s online prodajom karata te se za potrebe pojačanog prometa tijekom sezone unajmljuju zrakoplovi.

2008. godine tvrtka započinje obnovu flote dvama novim zrakoplovima Bombardier Dash 8 Q400 kojima se zamjenjuju do tada u upotrebi zrakoplovi ATR 72. Osim dva isporučena, naručena su i dodatna dva koja dolaze 2009. godine te dodatna dva 2010. godine. Iste godine Croatia Airlines postaje punopravna članica Star Alliance grupacije. 2015. godine sa proizvođačem zrakoplova, tvrtkom Airbus, dogovorena je isporuka četiri nova zrakoplova Airbus A320 NEO koji zamjenjuju četiri dosadašnja zrakoplova tipa A319.

Nakon turbulentnih godina obilježenih krizom, rastom cijene goriva, oscilacijama u broju putnika, provedenog restrukturiranja tvrtke, u 2017. godini bilježi se promet veći od 2 milijuna putnika. 2018. godine odlukom Vlade Republike Hrvatske Croatia Airlines vraćena je na listu tvrtki od strateškog i posebnog interesa. Tvrtka je uključena i u Nacionalni program reformi za 2018. godinu s ciljem osiguravanja daljnjeg razvoja te jačanja konkurentskih prednosti kroz strateško partnerstvo. Tijekom turističke sezone zrakoplovi tvrtke izravno su letjeli u 40 europskih odredišta u 24 države u redovitom putničkom prometu [17]. Tablica 3. prikazuje pokazatelje poslovanja tvrtke Croatia Airlines u razdoblju 2016. – 2018. godine.

Tablica 3. Odabrani pokazatelji rezultata poslovanja tvrtke Croatia Airlines u razdoblju 2016. - 2018. godine

| Pokazatelj | 2016. | 2017. | 2018. |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Broj zrakoplova (najam) | 12 (2) | 12 (2) | 12 (2) |
| Faktor popunjenosti kabine – PLF (%) | 70 | 74,4 | 81,3 |
| Broj prevezenih putnika | 1.939.672 | 2.124.528 | 2.168.863 |
| Neto rezultat (000.000 €)* | -82,9 | 73,37 | 8,042 |

* Radi realnosti usporedbe podataka o financijskom poslovanju izuzeta je stavka djelomične prodaje slotova na zračnoj luci Heathrow u visini od 138,6 milijuna kuna 2017. godine

Izvor: [17]

3.1.3. AIR SERBIA

Air Serbia nacionalni je prijevoznik Republike Srbije te najstarija zrakoplovna tvrtka regije, osnovana 1927. godine kao Aeroput. 1947. godine mijenja ime u JAT (Jugoslavenski Aerotransport). Od 2003. godine tvrtka mijenja ime u JAT Airways, do konačne promene imena u Air Serbia 2013. godine nakon preuzimanja dijela tvrtke od strane Etihad Airways. Početkom 1980.-ih godina tvrtka bilježi velike uspjehe na međunarodnom tržištu te povezuje tadašnju Jugoslaviju, odnosno Beograd, sa letovima prema raznim dalekim odredištima: Chicago, Toronto, New York, Los Angeles, Singapur, Kuala Lumpur, Peking, Sydney i Melbourne. U razdoblju prije rata na prostorima bivše Jugoslavije tvrtka je, prema IATA i AEA listama najvećih zračnih prevoznika, zauzimala 31. mjesto u svijetu, odnosno 10. mjesto u Europi. Krajem 1980.-ih JAT je povezivao bivšu državu sa 61 svjetskom destinacijom na pet kontinenata. Godišnje je prevezio više od pet milijuna putnika i 46.000 t robe sa flotom od 36 zrakoplova.

Devedesete godine prošlog stoljeća predstavljale su nepremostive izazove za tvrtku. Početkom rata na prostorima bivše Jugoslavije dolazi do raspada države i međunarodnih sankcija kojima je bilo pogođen i srpski nacionalni prijevoznik. SAD uvodi 1992. godine embargo na zračni promet sa Beogradom, a UN uvodi ekonomske sankcije koje nepovratno uništavaju snagu i opseg kojeg je tvrtka imala do toga trenutka.

Znaci oporavka javljaju se tek početkom 2000.-ih godina, kada se tvrtka transformira u JAT Airways te 2006. godine prvi puta nakon 15 godina poslovanja bilježi pozitivan rezultat na kraju kalendarske godine. Također, počinje intenzivna potraga za strateškim partnerom kako bi se tvrtki osigurala sigurna budućnost.

2013. godine, nacionalni zračni prijevoznik Ujedinjenih Arapskih Emirata, Etihad Airways, Jat Airways i Vlada Republike Srbije objavljuju strateško partnerstvo. Etihad Airways kupuje 49 % udijela u JAT Airways-u, a JAT Airways postaje Air Srbija.

Svježi ekonomski poticaj za tvrtku znači početak investicija i obnove flote koja započinje 2014. godine nabavkom osam novih zrakoplova tipa Airbus A319-100 i dva zrakoplova A320-200 [18]. Tablica 4. prikazuje pokazatelje poslovanja tvrtke Air Serbia u razdoblju 2016. – 2018. godine.

Tablica 4. Odabrani pokazatelji rezultata poslovanja tvrtke Air Serbia u razdoblju 2016. - 2018. godine

| Pokazatelj | 2016. | 2017. | 2018. |
|--------------------------------------|-----------|-----------|--------|
| Broj zrakoplova (najam) | 21 (1) | 21 (1) | 21 (1) |
| Faktor popunjenosti kabine – PLF (%) | 72,4 | 73,4 | -* |
| Broj prevezenih putnika | 2.620.000 | 2.620.000 | -* |
| Neto rezultat (000.000 €) | 0,9 | 15,7 | -* |

*Nema dostupnih podataka

Izvor: [18]

3.1.4. AIR ALBANIA

Air Albania predstavlja jednog od najmlađih zračnih prijevoznika na europskom tržištu. Nakon likvidacije Albanian Airlines, koji je bio nacionalni prijevoznik Albanije 1991. – 2011. godine, to je prvo nastojanje albanskih vlasti u osnivanju novog nacionalnog prijevoznika, uz snažnu podršku albanskih vlasti te Turkish Airlines kao strateškog partnera sa udjelom od 49 % u vlasničkoj strukturi tvrtke.

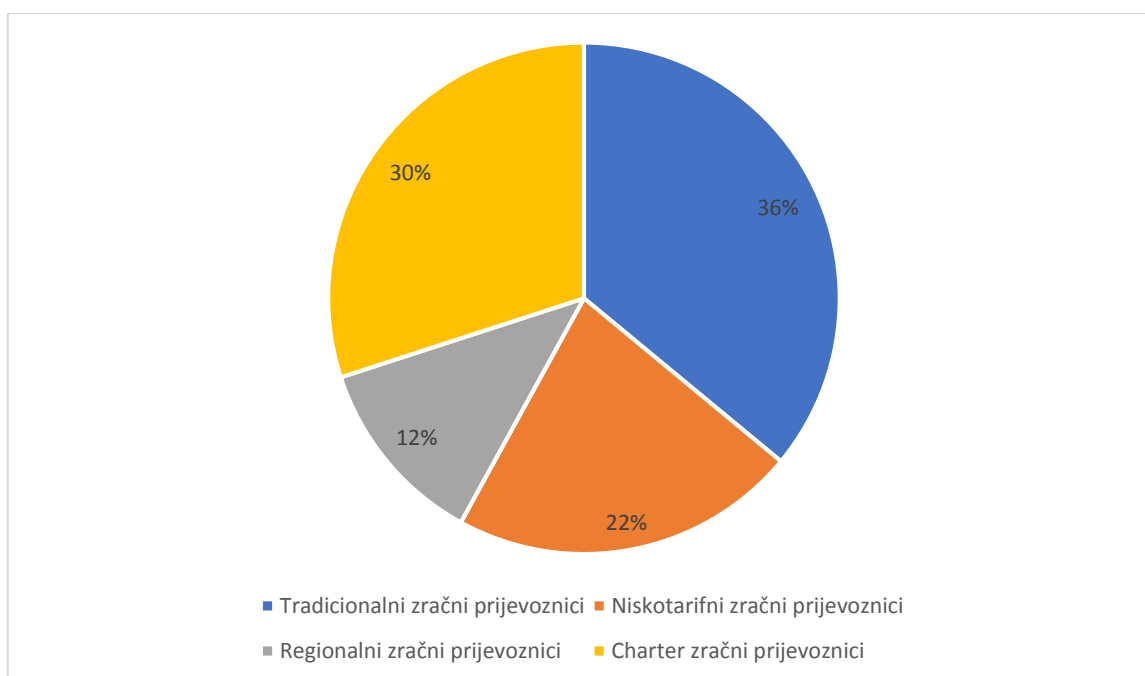
Trenutna flota Air Albania sastoji se od jednog zrakoplova Airbus A319-100 koji prometuje na relaciji Tirana – Istanbul. Uz narudžbu nova dva zrakoplova Airbus A320-200, tvrtka priprema uvođenje novih linija za Milano, Rim, Bolognu i London, uz ambiciozne najave linija i za destinacije prema Sjevernoj Americi u budućnosti [19].

3.2. EUROPSKI PRIJEVOZNICI NA PODRUČJU JUGOISTOČNE EUROPE

Konkurencija na tržištu jugoistočne Europe nikada nije bila jača. Uz izraženu sezonalnost prometa, u ljetnim mjesecima potražnja za letovima poraste deseterostruko, što nacionalni prijevoznici ne mogu pratiti svojim mrežama letova, niti flotom. Tako od ukupno 101 zračnog prijevoznika predviđenih u ljetnom redu letenja za 2019. godinu, 37 je tradicionalnih zračnih prijevoznika, 22 su niskotarifna, 12 regionalnih te čak 30 prijevoznika sa charter linijama za zračne luke u regiji. Takva struktura prometa na zračnim lukama regije uvjetovana je visokim varijacijama između zimske i ljetne sezone tijekom godine. Potražnja za

letovima zimi drastično pada, pogotovo na zračnim lukama smještenima na obali Jadranskog mora, kao i kontinentalnim zračnim lukama, Podgorici, smještenoj također blizu obale, te Ohrida, zračne luke pored jezera koje je značajna turistička destinacija Sjeverne Makedonije.

Zračni prijevoznici koji prometuju na zračnim lukama u regiji iskorištavaju potencijal turističke sezone za dolazak turista zrakoplovom, što postaje dominantni način prijevoza u turističkom sektoru. Tako se u sezoni zračni prijevoznici orijentiraju uglavnom na izravne letove bez transfera putnika, uz visok udio niskotarifnih i charter letova, koje obavljaju i neke tradicionalni, a i regionalni zračni prijevoznici. Grafikon 2. prikazuje udio zračnih prijevoznika na tržištu regije jugoistočne Europe za ljetni red letenja u 2019. godini.



Grafikon 2. Udio zračnih prijevoznika na tržištu regije jugoistočne Europe za ljetni red letenja u 2019. godini.

Na grafikonu je vidljivo kako u ljetnom redu letenja za 2019. godinu dominiraju niskotarifni i charter zračni prijevoznici koji lete po sličnom modelu iskorištavanja potencijala zračnih luka u popularnim turističkim destinacijama na obali Jadranskog mora i neposrednoj blizini.

3.3. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

Tržište zračnog prometa kompleksno je i globalno. Procesi globalizacije i liberalizacije ga čine još složenijim te su promjene odnosa na tržištu konstantne, a zračni prijevoznici ih trebaju neprestano pratiti i predviđati. S obzirom da zračni prijevoznici ne mogu udovoljiti potrebama svih korisnika na globalnom ili regionalnom tržištu zračnog prometa, tvrtka treba pažljivo istražiti i odabrati pripadajuća tržišta na kojima će u najvećoj mjeri zadovoljiti zahtjeve potencijalnih putnika.

Osnovni pokazatelj tržišta u zračnom prometu su odnos ponude i potražnje, koji je podložan utjecajima brojnih čimbenika kao što su cijena, kvaliteta, razina kupovne moći, i sl. Napori koje zračni prijevoznici ulažu kroz kreiranje ponude trebaju rezultirati zadovoljenjem potražnje, odnosno želja i potreba krajnjih korisnika, putnika.

Svaki putnik do željenog odredišta može stići na dva načina. Prvi je odabirom bržeg i skupljeg načina prijevoza, drugi je sporiji i jeftiniji način prijevoza. Zbog navedenih kriterija javljaju se komparativne prednosti između zračnog i ostalih oblika prometa.

Nakon liberalizacije i proširenja rutne mreže povezanost europskih destinacija sa regijom je značajno porasla. No, unatoč tome, glavne zračne luke regije su Beograd i Zagreb, koje nude najveći broj povezanih letova za putnike iz zapadne Europe. Preko zračnih luka Beograd i Zagreb obavlja se većina putovanja na manje zračne luke u regiji, izuzevši zračne luke na obali Jadranskog mora koje služe za izravne dolaske turista, poglavito u ljetnoj sezoni, primarno niskotarifnih i charter zračnih prijevoznika, koji nude izravan let na destinacije, bez mogućnosti transfera.

Usporedbe radi, tri nacionalna zračna prijevoznika regije, Montenegro Airlines, Croatia Airlines i Air Serbia zajedno su u 2017. godini ostvarili rezultat od prevezenih 5.313.119 putnika, uz prosječnu popunjenost putničke kabine od 72 % i flotu od ukupno 41 zrakoplova. Istovremeno, Austrian Airlines je prevezao 12.900.000 putnika, uz prosječnu popunjenost putničke kabine od 77 % i flotu od ukupno 82 zrakoplova. Ako se takvi pokazatelji stavime u povijesni kontekst, prije rata, u 1989. godini, JAT, nacionalni zračni prijevoznik Jugoslavije, prevezao je sam dvostruko više putnika nego Austrian Airlines [12][16][17][18].

Osim fragmentiranosti i velike koncentracije država na malom prostoru u regiji, jednako je fragmentirano i tržište nacionalnih prijevoznika. Takva situacija već je dovela do

stečaja i likvidacije tri nacionalna prijevoznika zemalja u regiji, Albanian Airlines-a, B&H Airlines-a te Macedonian Airlines-a.

Zbog loših rezultata nacionalnog prijevoznika, Albanian Airlines je 1997. godine počeo proces privatizacije prebacivanjem udjela dionica M.A. Kharafi & Sons Group ACG, a nedugo zatim i 2009. godine turskoj Evsen Grupi (93 %), dok je ostatak (7 %) ostao u vlasništvu ACG. No, privatizacija je bila neuspješna jer albanske vlasti civilnog zrakoplovstva oduzimaju tvrtki 2011. godine operativnu dozvolu, čime dolazi do prestanka letnih operacija [12].

Neuspješne privatizacije nastavile su se i pribavljanjem 49 % udjela u B&H Airlines-u od strane Turkish Airlines-a 2008. godine. Akvizicija nije uspjela zbog odluke Turkish Airlines-a o povlačenju iz ulaganja zbog nemogućnosti Vlade Bosne i Hercegovine da financijski doprinese u zajedničkom poslovnom pothvatu.

Macedonian Airlines-u, zračnom prijevozniku u privatnom vlasništvu, odobrava se 2000. godine od strane makedonskih vlasti status nacionalnog prijevoznika, no u prosincu 2008. godine, prisiljena je prekinuti letenje na četiri destinacije zbog gubitka prava na ulazak u zračni prostor Njemačke i Italije od strane EUROCONTROL-a zbog neplaćenih naknada za prelete u zračnim prostorima navedenih zemalja. Posljedično, 2009. godine tvrtka gubi AOC (Air Operations Certificate) te prekida sve letačke operacije.

Od preostalih zračnih prijevoznika koji su se održali do danas, dva prijevoznika su u potpunom vlasništvu države, Montenegro Airlines i Croatia Airlines, dok u Air Serbia-i Etihad Airways drži udio od 49 %.

Zračni prijevoz, kao dinamična komponenta gospodarskih aktivnosti, prednjači u primjeni inovativnih metoda u kreiranju i provedbi strateškog planiranja. No, mnogi sudionici na tržištu ne uspijevaju precizno i kvalitetno artikulirati te provesti strategijsko pozicioniranje na tržištu. Ne postižu adekvatno troškovno restrukturiranje te imaju slab stupanj segmentacije i deiferencijacije. U mnogim slučajevima, mijenjanje uvjeta i načina poslovanja može dovesti do podizanja razine uspješnosti [5]. U poslovanju tvrtki, značajno pomaže pripadnost alijansama, u odnosu na zračne prijevoznike koji posluju neovisno. Croatia Airlines je tako pripadnica Star Alliance, Air Serbia je članica Etihad Airways Partners, dok Montenegro Airlines ne pripada niti jednoj alijansi. Značajan čimbenik u poslovanju zračnih prijevoznika regije je i postojanje sezonskih vršnih opterećenja te je u mnogim slučajevima potrebno pažljivo pozicioniranje s pozicije optimalnog odabira flotnih kapaciteta.

4. POVEZANOST ZRAČNOG PROMETA U REGIJI JUGOISTOČNE EUROPE

Raspadom Jugoslavije i ratnim krizama u regiji jugoistočne Europe bio je onemogućen i otežan razvoj zračnog prometa i praćenje razvoja ostatka Europe. Geopolitičke i ekonomske promene u regiji rezultirale su fragmentacijom nekoć jedinstvenog tržišta. Podjela na manje segmente unutar regije imala je za posljedicu smanjenje volumena prometa, s obzirom da kroz samostalan nastup na tržištu nisu svi prijevoznici uspješno bilježili rast i razvoj. Gledano po godinama, samo tri međunarodne zračne luke 2001. godine nadmašuju promet koji su imale 1987. godine [12].

Promet u regiji jugoistočne Europe koncentriran je uglavnom na linije prema zapadnoj Europi, iz koje se daljnjim konekcijama regionalne zračne luke povezuju sa ostalim tržištima. Pri tome, ostaje zapostavljena konekcija zračnih luka unutar regije, s obzirom da brojne zračne luke u regiji nemaju operabilne linije prema ostalim zračnim lukama te ukoliko putnik želi putovati iz Zagreba za Podgoricu, to neće moći izravno, već preko transferne luke, primjerice Beča [12]. Također, zemlje u regiji uopće nemaju razvijen domaći promet, uz izuzetak Hrvatske sa jakim domaćim linijama između Zagreba i ostalih turističkih središta koja su ujedno i značajne zračne luke (Split, Dubrovnik). Slika 3. prikazuje zračne luke u regiji jugoistočne Europe: Albanije, Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Hrvatske, Kosova, Srbije i Sjeverne Makedonije. Navedene zemlje ukupno broje 19 međunarodnih zračnih luka te četiri nacionalna zračna prijevoznika, što je prikazano u tablici 5.

Tablica 5. Prikaz zračnog prometa u regiji jugoistočne Europe

| Država | Broj međunarodnih zračnih luka | Nacionalni zračni prijevoznik | Broj zrakoplova (najam) |
|---------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------|
| Albanija | 1 | Air Albania | 1 |
| Bosna i Hercegovina | 4 | - | - |
| Crna Gora | 2 | Montenegro Airlines | 6 (1) |
| Hrvatska | 9 | Croatia Airlines | 12 (2) |
| Kosovo | 1 | - | - |
| Srbija | 2 | Air Serbia | 21 (1) |
| Sjeverna Makedonija | 2 | - | - |
| Ukupno | 21 | 4 | 39 (4) |

Albanija ima jednu međunarodnu zračnu luku i to u glavnom gradu, Tirani. Bosna i Hercegovina raspolaže sa četiri zračne luke u Banja Luci, Mostaru, Sarajevu i Tuzli. Crna Gora raspolaže dvijema zračnim lukama u Podgorici i Tivtu. Hrvatska ima devet međunarodnih zračnih luka na Braču, Dubrovniku, Lošinj, Osijeku, Puli, Rijeci, Splitu, Zadru i Zagrebu. Kosovo raspolaže jednom međunarodnom zračnom lukom u glavnom gradu Prištini. Srbija ima dvije međunarodne zračne luke u Beogradu i Nišu. Sjeverna Makedonija raspolaže zračnim lukama u Ohridu i Skopju.



Slika 3. Zračne luke regije jugoistočne Europe s godišnjim prometom iznad 500.000 putnika (2018. godina.)

Geostrateška važnost regije jugoistočne Europe očituje se u položaju regije u odnosu na okolna jaka i brzorastuća tržišta, srednje i zapadne Europe te Bliskog istoka. Dionici u regiji jugoistočne Europe imaju priliku pozicionirati se kao idealno čvorište za letove prema Europi zbog svojeg povoljnog geoprometnog položaja i relativno neiskorištenim kapacitetima koji imaju prostora za dodatni rast.

Od 19 zračnih luka u regiji jugoistočne Europe, 14 zračnih luka je u državnom vlasništvu. Većina zračnih luka su se kroz povijest gradile uz državnu potporu i ulaganje, kao potreba ili poticaj za razvoj određene regije ili dijela države. Od 1980.-ih godina, različiti vlasničko – upravljački modeli su se primjenjivali na vlasništvo i upravljanje zračnim lukama.

Bosna i Hercegovina te Crna Gora imaju i dalje potpuno državno vlasništvo nad svojim zračnim lukama. Hrvatske zračne luke imaju podijeljeno vlasništvo nad zračnim lukama između državne, regionalne i lokalne samouprave. Također, u regiji postoje i drugi oblici vlasničkih struktura zračnih luka, obzirom da su zračne luke u Beogradu, Zagrebu, Skopju, Ohridu, Tirani i Prištini dane na upravljanje u obliku koncesije na određeni period (tablica 6).

Tablica 6. Vlasnička struktura zračnih luka regije jugoistočne Europe

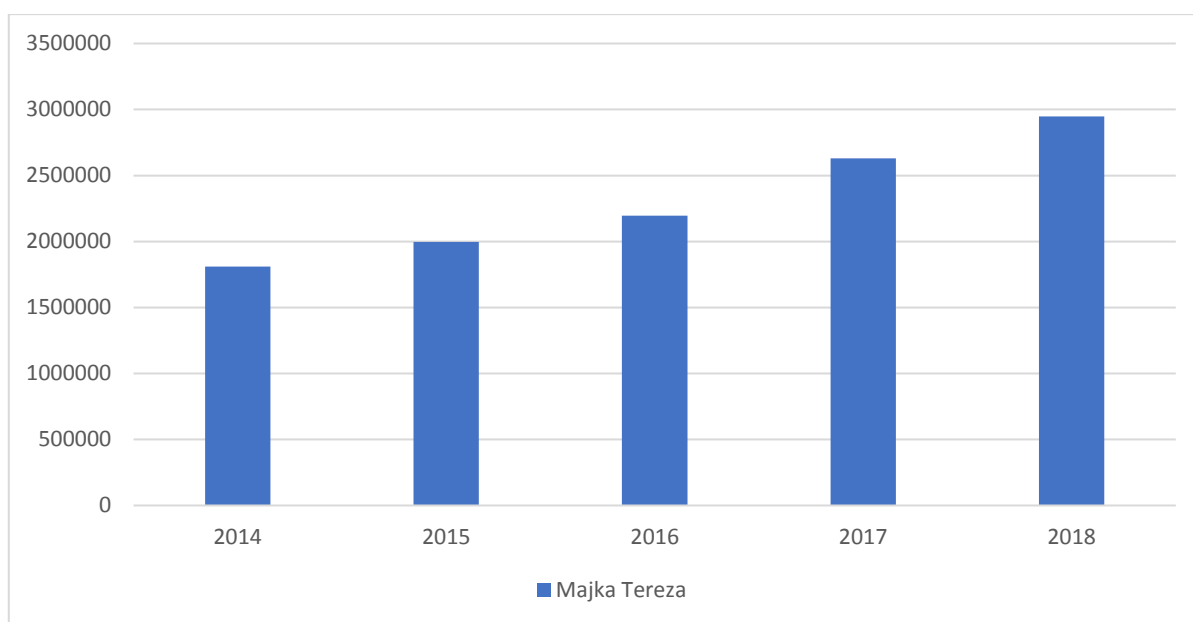
| Zračna luka | Koncesionar | Trajanje koncesije (god.) | Cijena koncesije (mil. €/%) | Planirane investicije (mil. €) |
|-------------------|---|---------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| Nikola Tesla | Vinci S.A. | 25 | 501 | 732 |
| Franjo Tuđman | Zagreb Airport International Company ZAIC | 30 | 88 | 236 |
| Aleksandar Veliki | Tepe Akfen Ventures (TAV) | 20 | 15 % godišnje dobiti | 200 |
| Sv. Pavao Apostol | | | | |
| Majka Tereza | China Everbright Ltd. | 22 | 21 | 82 |
| Adem Jashari | Limak – Aeroport de Lyon | 20 | 40 % godišnje dobiti | 140 |

4.1. ZRAČNA LUKA ALBANIJE – MAJKA TEREZA

Međunarodna zračna luka Majka Tereza u Tirani (IATA kod: TIA), jedina je međunarodna zračna luka u Albaniji. Staza se prostire u smjeru 17/35, duljina uzletno-sletne staze je 2.750 m, a širina 45 m. Moderna povijest zračne luke počinje raspadom komunizma u Albaniji 1991. godine i liberalizacijom tržišta zračnog prijevoza, čime se otvaraju mogućnosti brojnim međunarodnim zračnim prijevoznicima. Povećanjem broja operacija zrakoplova i putnika koji prolaze kroz zračnu luku, vlada Albanije raspisuje natječaj za izgradnju nove putničke zgrade sa ostalim pripadajućim sadržajima. Na natječaju posao dobiva TIA (Tirana

International Airport), međunarodni konzorcij tvrtki Hochtief Airport GmbH, Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft (DEG) i Albanian-American Enterprise Fund (AAEF). 2005. godine konzorcij preuzima upravljanje zračnom lukom na period koncesije od 20 godina. Konzorcij se obvezuje na izgradnju nove putničke zgrade, parkirališta i pristupnih cesta kako bi nova zračna luka mogla ostvarivati značajno povećanje putničkog prometa. 2005. godine, kada konzorcij preuzima upravljanje zračnom lukom, bilježi se putnički promet od 785.000 putnika. Kroz idućih 10 godina, 2015. godine, Zračna luka bilježi 1.977.044 putnika, što predstavlja rast od 150 % u 10 godina od preuzimanja.

2016. godine upraviteljem zračne luke postaje China Everbright Limited, međunarodna tvrtka za upravljanje investicijama i imovinom, koja preuzima 100 % vlasničkog udjela u TIA. Prava na upravljanje zračnom lukom time su se produžila do 2027. godine. Zračna luka Majka Tereza 2018. godine bilježi putnički promet od 2.947.172 putnika. Zračni prijevoznici i destinacije sa kojima je Zračna luka Majka Tereza povezana prikazani su u tablici 7. Unutar regije jugoistočne Europe, Zračna luka Majka Tereza ima izravnu liniju samo sa Beogradom [20]. Grafikon 3. prikazuje putnički promet zračne luke Tirana 2014. – 2019. godine. Tablica 7. prikazuje povezanost Zračne luke Majka Tereza.



Grafikon 3. Putnički promet na Zračnoj luci Majka Tereza 2014.-2018. godine

Izvor: [20]

Tablica 7. Povezanost Zračne luke Majka Tereza u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|--|---|--------------------|---------------------------|
| Majka Tereza | Adria Airways, Aegean Airlines, Air Albania, Air Serbia, Albawings, Alitalia, Austrian Airlines, British Airways, Blue Panorama, Ernest Airlines, Jet Airfly, Lufthansa, Pegasus Airlines, Transavia, Turkish Airlines, Wizz Air | Ancona, Antalya, Atena, Bari, Basel, Bergamo, Bologna, Budapest, Cologne, Dusseldorf, Frankfurt, Gdansk, Genoa, Goteborg, Helsinki, Istambul, Harkiv, Katowice, Kiev, Kopenhagen, London, Ljubljana, Milano, Minsk, Munchen, Oslo, Perugia, Pisa, Poznan, Prag, Riga, Rimini, Roma, Stavenger, Stockholm, Tallin, Tel-Aviv, Torino, Venecia, Verona, Vienna, Vilnius, Warsaw, Wroclaw, Zurich | - | Beograd |
| UKUPNO | 16 | 45 | 0 | 1 |

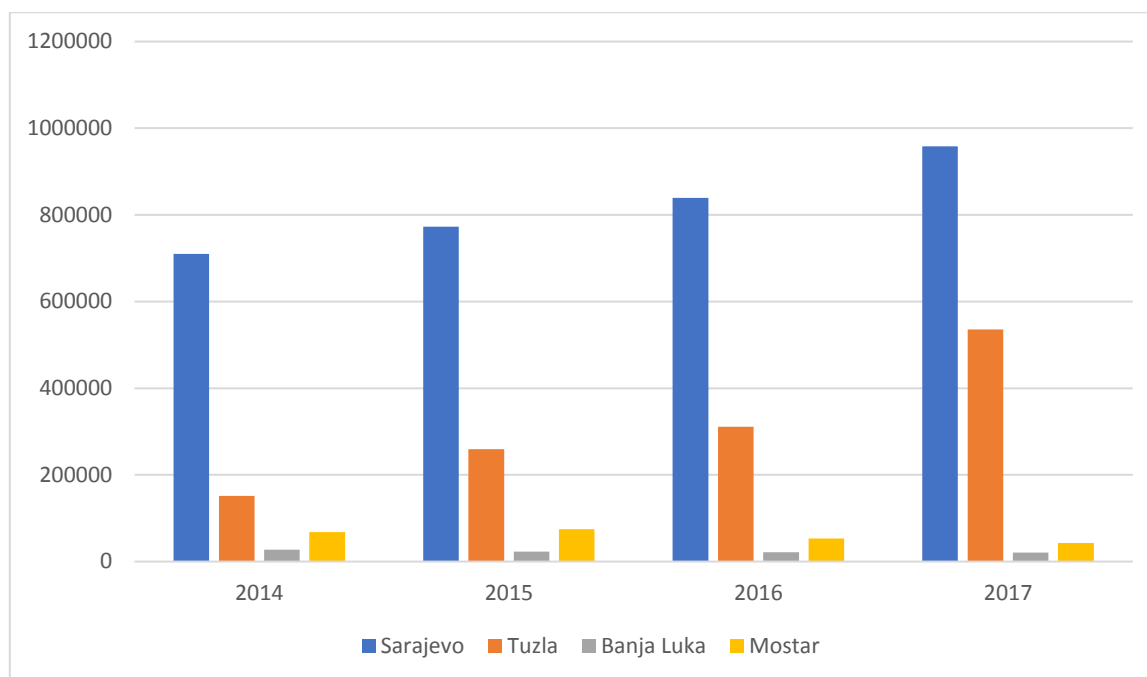
Izvor: [20]

Zračna luka Majka Tereza kao jedina u Albaniji sa statusom međunarodne zračne luke nema domaćih linija, a od linija prema zemljama regije u ljetnom redu letenja, povezana je letovima Air Serbia JU 213 te JU 217 sa Beogradom jednim letom, svim danima u tjednu.

4.2. ZRAČNE LUKE BOSNE I HERCEGOVINE

Međunarodne zračne luke na kojima se odvija promet u Bosni i Hercegovini su, prema broju putnika od najveće prema najmanjoj, redom: Sarajevo, Tuzla, Banja Luka i Mostar. Sve četiri navedene zračne luke u vlasništvu su i upravljane od strane države. Zračna luka Sarajevo najveća je i glavna zračna luka, primarno odredište većine nacionalnih prijevoznika sa Bliskog istoka i zapadne Europe. Zračnu luku Sarajevo u nepovoljan položaj stavljaju zračne luke u Zagrebu i Beogradu, između kojih je geografski smješten grad Sarajevo, a koje zračnoj luci u Sarajevu uzimaju značajan dio putnika koje potom linijama svojih nacionalnih prijevoznika, Croatia Airlines te Air Serbia prevoze kao transferne putnike sa navedenih zračnih luka. Zračna luka Tuzla ima regionalni značaj u smislu baze niskotarifnog prijevoznika Wizz Air te značajno doprinosi u ukupnom putničkom prometu u Bosni i Hercegovini, no ovisi isključivo o

navedenom prijevozniku. Zračna luka Banja Luka manjeg je značaja te također služi kao baza za Ryanair koji čini većinu prometa na zračnoj luci, uz subvencioniranu liniju Air Serbia za Beograd te povremenih charter letova u ljetnoj sezoni. Grafikon 4. prikazuje putnički promet zračnih luka Bosne i Hercegovine 2014. – 2019. godine.



Grafikon 4. Putnički promet na zračnim lukama Bosne i Hercegovine 2014. – 2018. godine

Izvor: [21]

4.2.1. ZRAČNA LUKA SARAJEVO

Zračna luka Sarajevo (IATA kod: SJJ) najveća je međunarodna zračna luka na prostoru Bosne i Hercegovine. Smjer prostiranja uzletno-sletne staze je 12/30, duljina staze je 2.700 m, a širina 45 m.

Novija povijest zračne luke počinje nakon rata u Bosni i Hercegovini, 1996. godine, kada se zračnoj luci nakon razdoblja korištenja u vojne i humanitarne svrhe, vraćaju prvobitne civilne namjene. 1996. godine Zračna luka Sarajevo ostvaruje promet od 26.000 putnika, uz otvaranje prvih linija, za Zagreb i Istanbul. Istovremeno, počinje obnova manevarskih površina, tehničkih objekata aerodroma i objekta kontrole letenja s kontrolnim tornjem. Generalna rekonstrukcija putničke zgrade s potpuno novom tehnologijom i opremom uspješno se završava 2001. godine. 2015. godine vrše se manji radovi u svrhu povećanja broja šaltera za

registraciju putnika te šaltera za kontrolu putovnica. 2015. godine propada B&H Airlines, čija je baza bila Zračna luka Sarajevo, bez većih posljedica na ukupni promet zračne luke.

2017. godine Zračna luka objavljuje planove za proširenje putničke zgrade u projektu vrijednosti 20 milijuna eura. Uz postojeću putničku zgradu, planirano je građenje dodatne četiri – etažne zgrade kao dodatak postojećoj zgradi. Novi terminal bi tako do 2020. godine trebao biti opremljen sa četiri aviomosta i imati kapacitet za prihvat do 2 milijuna putnika godišnje [22]. Tablica 8. prikazuje povezanost Zračne luke Sarajevo.

Tablica 8. Povezanost zračne luke Sarajevo u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|--|--|--------------------|---------------------------|
| Sarajevo | Adria Airways, Aegean Airlines, Air Serbia, Atlas Global, Austrian Airlines, Croatia Airlines, Eurowings, Flybosnia, Flydubai, Flynas, Lufthansa, Norwegian, Onur Air, Pegasus Airlines, Qatar Airlines, Swiss, Turkish Airlines, Tunisair, Wizz Air | Antalya, Athens, Berlin, Budapest, Copenhagen, Doha, Dubai, Istambul, Kuwait, Ljubljana, Monastir, Munich, Oslo, Riyadh, Sharjah, Stockholm, Tunis, Vienna, Zurich | - | Beograd Zagreb |
| UKUPNO | 19 | 19 | 0 | 2 |

Izvor: [22]

Zračna luka Sarajevo nema domaćih linija, a od linija prema zemljama regije u ljetnom redu letenja, povezana je letovima Air Serbia JU 113 sa Beogradom svim danima u tjednu te sa Zagrebom letovima Croatia Airlines-a OU 341 i OU 343, svim danima u tjednu.

4.2.2. ZRAČNA LUKA TUZLA

Zračna luka Tuzla (IATA kod: TZL) druga je po veličini i važnosti u Bosni i Hercegovini. Služi kao jedna od baza za niskotarifnog prijevoznika Wizz Air. Osim civilne upotrebe, Zračna luka je također i vojna baza. Prije upotrebe u komercijalne svrhe, Zračna luka Tuzla bila je najveća zračna vojna baza bivše Jugoslavije. 1998. godine Kanton Tuzla

prenamjenjuje Zračnu luku iz vojne za civilnu namjenu. 2008. godine Zračna luka dobiva dozvolu za upotrebu u međunarodnom zračnom prometu. Uzletno-sletna staza prostire se u smjeru 09/27, duljina uzletno-sletne staze je 2.500 m, a širina 45 m.

Trenutno je u planu proširenje zgrade terminala zbog dosezanja vrhunca kapaciteta 2015. godine. Zgrada raspolaže sa jednim ulazom za dolaske i izlazom za odlaske te sa dva šaltera za registraciju putnika, što predstavlja prepreku za daljnji razvoj i povećanje broja putnika na zračnoj luci.

Dominantni prijevoznik na zračnoj luci je Wizz Air, kojem je zračna luka baza za jedan Airbus A320-200. Zračna luka Tuzla ima cijelogodišnju povezanost sa 10 međunarodnih linija te dodatnih 5 sezonskih linija, od kojih su najprometnije linije za Basel, Dortmund, Malmo, Gotheburg te Berlin [23]. U domaćem prometu te unutar regije, zračna luka Tuzla nije povezana operabilnim linijama. Tablica 9. prikazuje povezanost Zračne luke Tuzla.

Tablica 9. Povezanost zračne luke Tuzla u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|-----------------------------|--|--------------------|---------------------------|
| Tuzla | Freebird Airlines, Wizz Air | Antalya, Basel, Berlin, Billund, Cologne, Dortmund, Eindhoven, Friedrichshafen, Gothenburg, Hahn, Karlshue, Malmo, Memmingen, Stockholm, Vaxjo, Vienna | - | - |
| UKUPNO | 2 | 16 | 0 | 0 |

Izvor: [23]

4.2.3. ZRAČNA LUKA BANJA LUKA

Zračna luka Banja Luka (IATA kod: BNX) treća je po veličini u Bosni i Hercegovini. Izgrađena je 1976. godine u namjeri poticanja razvoja domaćeg zračnog prometa unutar bivše Jugoslavije, no raspadom države, Banja Luka postaje glavni grad bosanskohercegovačkog entiteta Republika Srpska, a time i zračna luka dobiva novi značaj. Uzletno-sletna staza prostire se u smjeru 17/35, duljina uzletno-sletne staze je 2.500 m, a širina 45 m.

U razdoblju 1999. – 2003. godine Zračna luka Banja Luka bila je baza zračnog prijevoznika Air Srpska čime je bila povezana s brojnim destinacijama u Europi, prije prestanka rada tvrtke. Nakon propasti Air Srpske i nacionalnog prijevoznika B&H Airlines, Zračna luka bilježi pad broja putnika i operacija zrakoplova. Novi prijevoznici se privlače državnim subvencijama entiteta Republike Srpske, time se uvodi i linija Air Serbia Banja Luka – Beograd od 2014. Zračna luka danas je također baza Ryanaira koji Banja Luku povezuje sa četiri destinacije tijekom cijele godine, uz Beograd, jedine operabilne linije sa zračne luke tijekom cijele godine. Od ostalih zračnih prijevoznika, svoje letove iz Banja Luke obavlja i sezonski, charter prijevoznik Aviolet [24]. Tablica 10. prikazuje povezanost Zračne luke Banja Luka.

Tablica 10. Povezanost Zračne luke Banja Luka u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|------------------------------|--|--------------------|---------------------------|
| Banja Luka | Air Serbia, Aviolet, Ryanair | Antalya, Athens, Berlin, Charleroi, Memmingen, Stockholm | - | Beograd |
| UKUPNO | 3 | 6 | 0 | 1 |

Izvor: [24]

Zračna luka Banja Luka nema domaćih linija, a od linija prema zemljama regije u ljetnom redu letenja, povezana je letovima Air Serbia JU 101 te JU 105 sa Beogradom pet dana u tjednu.

4.2.4. ZRAČNA LUKA MOSTAR

Zračna luka Mostar (IATA KOD: OMO) otvoren je za zračni promet 1965. godine. 1984. godine Mostar postaje alternativna zračna luka za slijetanje zrakoplova za potrebe Olimpijskih igara, čime postaje međunarodna zračna luka. Uzletno-sletna staza prostire se u smjeru 16/34, duljina uzletno-sletne staze je 2.400 m, a širina 49 m.

Glavna značajka Zračne luke Mostar je privlačenje hodočasnika i turista u obližnje rimokatoličko hodočasničko odredište, Međugorje. Zračna luka bilježi značajan pad broja putnika na godišnjoj razini od 2012. godine kada je Mostar bio druga najveća zračna luka u

Bosni i Hercegovini sa 78,055 putnika. Godine 2018. Zračna luka Mostar bilježi promet od 28.463 putnika. Osim linije za Zagreb, dva puta tjedno tijekom cijele godine, koju Vlada Federacije BiH subvencionira sa 3,8 milijuna kuna godišnje, kako bi linija bila rentabilna i kontinuirana, ostale linije su sezonskog karaktera, a značajan je i dolazak njemačkog Eurowingsa sa dvije nove linije od 2018. godine [25]. Tablica 11. prikazuje povezanost zračne luke Mostar.

Tablica 11. Povezanost Zračne luke Mostar u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|---|--|--------------------|---------------------------|
| Mostar | Albatar, Croatia Airlines, Eurowings, Trade Air | Beirut, Cuneo, Dusseldorf, Milano, Rome, Stuttgart | - | Zagreb |
| UKUPNO | 4 | 6 | 0 | 1 |

Izvor: [25]

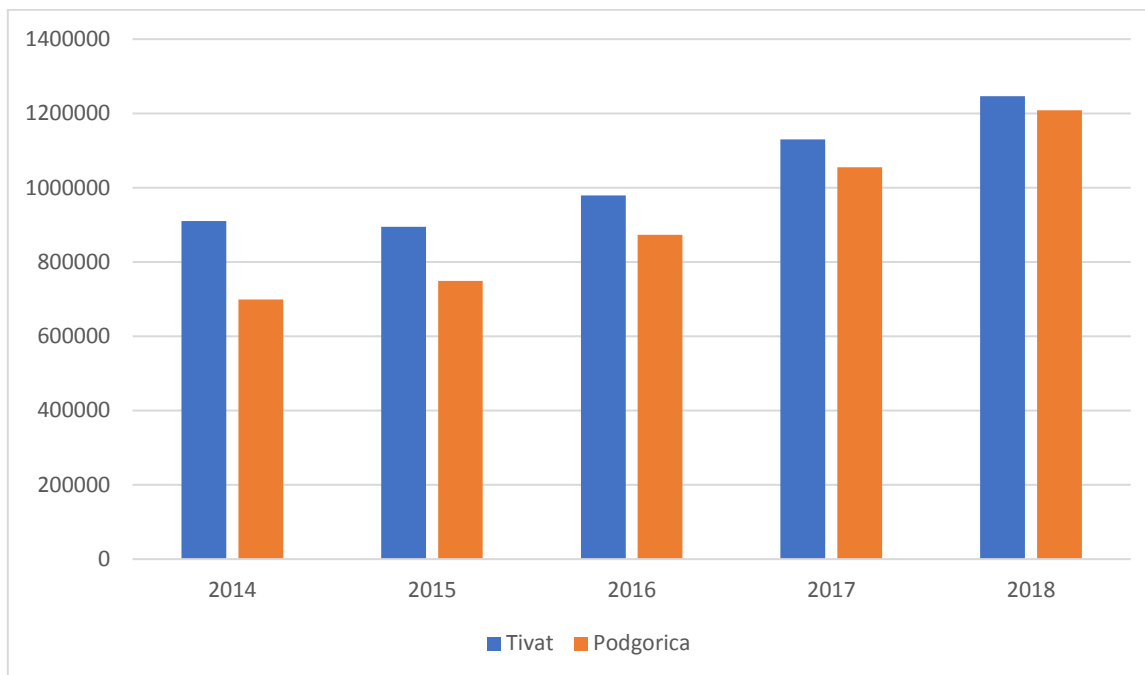
Zračna luka Mostar nema domaćih linija, a od linija prema zemljama regije u ljetnom redu letenja, povezana je letovima Croatia Airlines-a OU 329 sa Zagrebom dva dana u tjednu.

4.3. ZRAČNE LUKE CRNE GORE

Crna Gora raspolaže sa dvije međunarodne zračne luke, Tivat i Podgorica. Obje zračne luke u 100 %-tnom su državnom vlasništvu preko tvrtke Aerodromi Crne Gore A.D. Državna tvrtka Aerodromi Crne Gore, osnovana je 1999. godine sa ciljem preuzimanja zračnih luka Tivat i Podgorica. Nakon višegodišnjih pregovora sa JAT-om, 2003. godine tvrtka, koju je osnovala Vlada Crne Gore preuzima upravljanje zračnim lukama Tivat i Podgorica.

Od dana preuzimanja zračnih luka od strane države Crne Gore, počinje njihov ubrzani planski razvoj, kao i njihova međunarodna promocija. Projektom modernizacije zračnih luka u Crnoj Gori vrijednim oko 30 milijuna eura, koji su kreditno podržale Europska investicijska banka i Europska banka za obnovu i razvoj, izgrađeni su novi kapaciteti na obje zračne luke, modernizirani i rekonstruirani postojeći, nabavljena je nova aerodromska oprema. Time je unaprijeđena kvaliteta pružanja usluge putnicima i zračnim prijevoznicima, kao i osigurana

veća sigurnost svim korisnicima aerodromskih usluga [26]. Grafikon 4. prikazuje putnički promet zračnih luka Crne Gore 2014. – 2019. godine.



Grafikon 5. Putnički promet na zračnim lukama Crne Gore 2014. – 2018.

Izvor: [26]

4.3.1. ZRAČNA LUKA TIVAT

Zračna luka Tivat (IATA kod: TIV) međunarodna je zračna luka koja se nalazi 4 km od centra Tivata u Crnoj Gori. Staza se prostire u smjeru 14/32, duljina uzletno-sletne staze je 2.500 m, a širina 45 m. Godine 2003. počinje moderni razvoj Zračne luke. Prelaskom iz vlasništva JAT-a u Aerodrome Crne Gore, počinje ubrzana modernizacija Zračne luke, čiju prvu fazu 2006. godine zaokružuje rekonstruirana i proširena zgrada putničkog terminala koja se prostire na 4.057 m², nakon čega slijedi dovršenje i opremanje za korištenje Zračne luke u noćnim uvjetima. Zračna luka Tivat je karakteristična po tome što se preko 80 % prometa obavi u toku ljetne turističke sezone, uz veoma izražena vršna opterećenja. Također, služi kao baza za nacionalnog prijevoznika Crne Gore, Montenegro Airlines.

Osim linija koje povezuju Tivat sa Beogradom i Moskvom tijekom cijele godine, sav ostali promet je sezonske prirode i odvija se u ljetnom redu letenja te prati turističku sezonu na obali Crne Gore. Godine 2006. kada je započela rekonstrukcija i proširenje putničke zgrade Zračne luke bilježio se je promet od 451.289 putnika, dok 2018. godine Zračna luka bilježi rekordnih 1.245.999 putnika i rast od 10 % u odnosu na 2017. godinu. Oslanjanjem na turizam, otvaranjem novih tržišta i destinacija, Zračna luka Tivat bilježi stabilan i kontinuiran rast broja putnika i operacija zrakoplova te se očekuje daljnji nastavak istog trenda [26]. Tablica 12. prikazuje povezanost Zračne luke Tivat..

Tablica 12. Povezanost Zračne luke Tivat u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|---|--|--------------------|---------------------------|
| Tivat | Aeroflot, Air Moldova, Air Serbia, Armenia Aircompany, Anda Air, Azerbaijan Airlines, BRA, Brusseles Airlines, Easyjet, Enter Air, Eurowings, Flydubai, Israir, Jet Time, LOT, Lufthansa, Montenegro Airlines, Norwegian, Pobeda, Rosyja, Redwings, S7 Airlines, SAS, Smartlynx Airlines, Transavia, TUI, Ural Airline, Windrose Airlines, Yamal Airlines | Amsterdam, Baku, Brusseles, Chisineu, Copenhagen, Dnipro, Dubai, Dusseldorf, Eindhoven, Frankfurt, Geneva, Gothenburg, Hannover, Helsinki, Katowice, Kharkiv, Kiev, Leipzig, London, Manchester, Moscow, Munich, Odessa, Oslo, Paris, Poznan, Sankt Petersburg, Stockholm, Tallin, Tel-Aviv, Warsaw, Yerevan | - | Beograd |
| UKUPNO | 28 | 32 | 0 | 1 |

Izvor: [26]

Zračna luka Tivat nema domaćih linija, a od linija prema zemljama regije u ljetnom redu letenja, povezana je letovima Air Serbia JU 181 te Montenegro Airlinesa YM 202 sa Beogradom. Oba prijevoznika prometuju šest puta tjedno.

4.3.2. ZRAČNA LUKA PODGORICA

Zračna luka Podgorica (IATA kod: TGD) druga je po veličini zračna luka u Crnoj gori te opslužuje glavni grad, Podgoricu. Nalazi se 80 km udaljena od druge međunarodne zračne luke u Crnoj Gori, Tivata. Staza se prostire u smjeru 18/36, duljina uzletno-sletne staze je 2.500 m, a širina 45 m.

Modernizacija i razvoj Zračne luke Podgorica počinje paralelno kada i druge zračne luke u državi, Tivata. Godine 2006. otvara se novi putnički terminal površine 5.500 m². Stara zgrada koju je zamijenio novi putnički terminal, 2009. godine prenamijenjena je u VIP salon i za potrebe generalnog zrakoplovstva. Zračna luka Podgorica također dijeli svoju uzletno-sletnu stazu i sa vojskom, čija baza se nalazi u neposrednoj blizini te se rasprostire na 80 ha. Godine 1999., baza je pretrpila znatna oštećenja u NATO-vim akcijama. Danas, Crna Gora nema svoje vlastito ratno zrakoplovstvo, već se svodi na čuvanje starijih modela borbenih zrakoplova G-4 Super Galeb u bazi.

Iako je brojem putnika manja zračna luka, Podgorica ima veći broj linija tijekom cijele godine, a u odnosu na sezonu, za razliku od Zračne luke Tivat. Tako sa Zračne luke Podgorica u ljetnom redu letenja operira 15 prijevoznika na 32 destinacije. Izvan sezone operira 10 zračnih prijevoznika i 22 destinacije [26]. Tablica 10. prikazuje povezanost Zračne luke Podgorica.

Tablica 13. Povezanost Zračne luke Podgorica u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|---|---|--------------------|---------------------------|
| Podgorica | Adria Airways, Aegean Airlines, Air Serbia, Alitalia, Austrian Airlines, Enter Air, Lauda, LOT, Montenegro Airlines, Rossiya Airlines, Ryanair, Smartwings, TUI, Turkish Airlines, Wizz Air | Athens, Berlin, Barcelona, Birmingham, Bologna, Budapest, Charleroi, Copenhagen, Dusseldorf, Frankfurt, Istanbul, Katowice, Lille, London, Lyon, Ljubljana, Manchester, Memmingen, Milan, Moscow, Nantes, Paris, Poznan, Prague, Rome, Stockholm, Stuttgart, Vienna, Vinnytsia, Warsaw, Wroclaw, Zurich | - | Beograd |
| UKUPNO | 15 | 31 | 0 | 1 |

Izvor: [26]

Zračna luka Podgorica nema domaćih linija, a od linija prema zemljama regije u ljetnom redu letenja, povezana je letovima Air Sebia JU 171 te Montenegro Airlinesa YM 102 sa Beogradom. Obja prijevoznika prometuju šest puta tjedno.

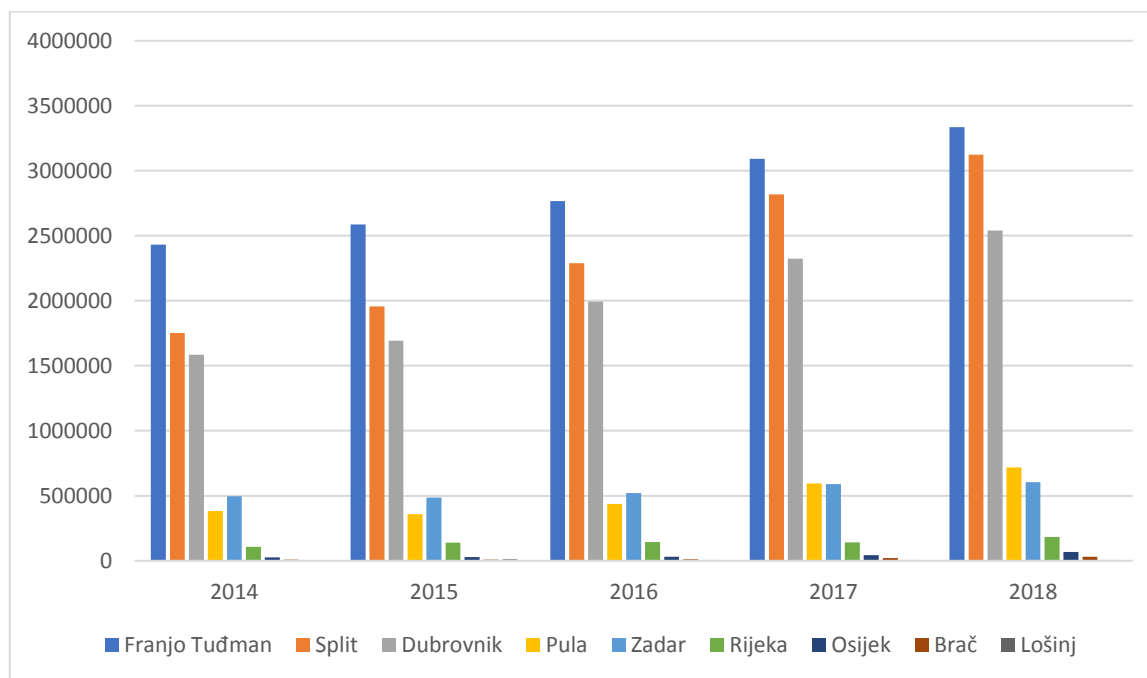
4.4. ZRAČNE LUKE HRVATSKE

Prema ukupnom prometu dominantne su zračne luke u Zagrebu, Splitu i Dubrovniku, dok su stope rasta posljednjih godina bile najsnažnije upravo za Split, a potom za Dubrovnik i Zagreb, ali i za Zadar, iako na manjim osnovicama.

Tri najveće zračne luke, u Zagrebu, Splitu i Dubrovniku čine 85 % od ukupnog prometa prevezenih putnika na svim zračnim lukama u Republici Hrvatskoj. Zračna luka Franjo Tuđman je zračna luka glavnog grada sa sezonalno najravnomjernije distribuiranim prometom na razini čitave godine. Primjetna je i pojava izraženog visoko sezonskog (srpanj i kolovoz) prometa Zračnih luka Split i Dubrovnik. Promet Zračne luke Franjo Tuđman u srpnju dvostruko je veći nego u veljači, dok Zračne luke Split i Dubrovnik imaju promet u srpnju i kolovozu znatno veći od Zračne luke Franjo Tuđman, što je posebno naglašeno kod Zračne luke Split koja je u 2018. u srpnju bilježila dvostruko veći promet nego li Zagreb. Također, Zračne luke Split i Dubrovnik bilježe povećanje broja putnika više od dvadeset puta u ljetnim mjesecima srpnju i kolovozu, u odnosu na promet u veljači. Zračne luke na Jadranskom moru, a osobito luke smještene na južnim djelovima hrvatskog Jadrana, predstavljaju glavne pristupne točke turističkog sektora. Sektor zračnog prijevoza u Republici Hrvatskoj izravno je povezan s turizmom te potražnja na svim zračnim lukama znatno poraste u razdoblju od svibnja do rujna.

U razdoblju 2011. – 2018. promet putnika u hrvatskim zračnim lukama narastao je za 81%, u 2018. premašivši promet od 10,5 milijuna. Istovremeno, turistički promet mjeren dolascima narastao je 54%, do razine do gotovo 18,7 milijuna komercijalnih dolazaka (strani i domaći turisti). Dolasci u Hrvatsku uz uporabu „kopnenih“ prijevoznih sredstava još uvijek su dominantni, iako se odnos kontinuirano mijenja u korist zračnog prijevoza, dok broj dolazaka „morskim“ prijevoznim sredstvima stagnira. Dok je 2010. čak 91,4% turista u Hrvatsku dolazilo kopnenim putem (gdje je kao prijevozno sredstvo dominirao automobil s udjelom od 67%), u 2018. udio „kopnenih“ prijevoznih sredstava pao je na razinu od 85 %. Istovremeno, rastao je udio broja dolazaka zrakoplovima – s razine od 7,5 % u 2010., do razine od 14,9 % u 2017. godini [27].

Očekuje se kako će udio broja dolazaka zrakoplovom kontinuirano rasti, između ostalog i zbog sve snažnije afirmacije Hrvatske na tržištima s kojih je dolazak zrakoplovom, s obzirom na udaljenost, optimalan izbor tržišta zapadne Europe, sjeverne Europe, kao i *long haul* tržišta, poput SAD-a, Koreje, Kine. Grafikon 6. prikazuje putnički promet zračnih luka Hrvatske 2014. – 2019. godine.



Grafikon 6. Putnički promet na zračnim lukama Republike Hrvatske 2014. – 2018. godine

Izvor: [28]

4.4.1. ZRAČNA LUKA FRANJO TUĐMAN

Zračna luka Franjo Tuđman (IATA kod: ZAG) najveća je i najprometnija zračna luka Hrvatske. Osim civilne, zračna luka ima i vojnu namjenu, obzirom da je to lokacija 91. Zrakoplovne baze Zagreb te da zajedno sa Zračnom lukom dijele istu uzletno-sletnu stazu. Staza se prostire u smjeru 05/23, duljina uzletno-sletne staze je 3.252 m, a širina 45 m.

Zračna luka nalazi se pod koncesijom od 2012. godine na temelju ugovora kojeg je Vlada Republike Hrvatske sklopila s francuskim konzorcijem ZAIC (Zagreb Airport International Company) na rok od 30 godina. Ugovor je sklopljen pod uvjetom da ZAIC izgradi novi putnički terminal te poveća promet za što je dobio i upravljačka prava nad zračnom lukom. Trenutno je jedina zračna luka u Hrvatskoj koja nije u državnom vlasništvu. Novi putnički

terminal prostire se na površini od 65.000 m², ima 8 aviomostova za prihvat zrakoplova te 11 novih parkirnih pozicija smještenih uz zgradu novog putničkog terminala. Zapadna, stajanka uz zgradu starog terminala se i dalje koristi sa svojim parkirnim pozicijama, kao i za potrebe cargo terminala. 2018. godine, kroz Zračnu luku prošlo je 3.336.310 putnika, u odnosu na 2012. godinu kada je ZAIC preuzeo upravljačka prava i kada je bilježen promet od 2.342.309 putnika [29].

Od ukupnog broja od 44 destinacija, 14 su isključivo sezonskog karaktera te Zračna luka bilježi dvostruko povećanje prometa izvan sezone, za razliku od obalnih zračnih luka, koje bilježe i deseterostruka povećanja u broju putnika. Tablica 14. prikazuje povezanost Zračne luke Franjo Tuđman.

Tablica 14. Povezanost Zračne luke Franjo Tuđman u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|---|---|---|---|
| Franjo Tuđman | Aeroflot, Aegean Airlines, Air Canada Rouge, Air France, Air Serbia, Air Transat, Austrian Airlines, British Airlines, Brusseles Airlines, Croatia Airlines, Czech Airlines, EL AL Israel Airlines, Emirates, Eurowings, Iberia, KLM, Korean Air, LOT, Lufthansa, Norwegian, Qatar Airways, Swiss, Trade Air, Turkish Airlines, Vueling | Amsterdam, Athens, Barcelona, Berlin, Brusseles, Bucharest, Cologne, Copenhagen, Dubai, Dublin, Dusseldorf, Frankfurt, Hamburg, Helsinki, Lisbon, London, Madrid, Milano, Munich, Moscow, Oslo, Pariz, Prague, Roma, Sankt Petersburg, Seoul, Stockholm, Stuttgart, Tel-Aviv, Toronto, Vienna, Zurich | Brač Dubrovnik Lošinj Osijek Pula Split Zadar | Beograd Mostar Sarajevo Skopje |
| UKUPNO | 28 | 33 | 7 | 4 |

Izvor: [30]

Zračna luka Franjo Tuđman je sa Bračom povezana letovima Croatia Airlines OU 640 dva puta tjedno. Sa Zračnom lukom Dubrovnik letovima Croatia Airlines-a OU 660, OU 662, OU 664 i OU 668, Zračna luka Franjo Tuđman povezana je sa 20 letova tjedno u prosjeku. Zagreb i Split povezani su letovima Croatia Airlines OU 650, OU 652, OU 654 i OU 656 15 puta tjedno u prosjeku. Letovima Silver Air Zagreb je povezan sa Lošinjem tri puta tjedno. Letovi za Osijek Trade Air C3 812 te C3 814 mogući su šest puta tjedno. Sa Zračnom lukom

Pula Zagreb povezuju letovi Croatia Airlines-a OU 674 te OU 632, sedam dana tjedno. Zrakoplovi koji lete za Pulu će prije toga sletiti u Zadar te dalje nastaviti let.

Zračna luka Franjo Tuđman povezana je letovima Croatia Airlines OU 342 i OU 344 dva puta dnevno, svim danima u tjednu sa Sarajevom te letovima OU 328 sa Mostarom, dva puta tjedno. Sa Skopjem Zagreb povezuju linije Croatia Airlines OU 386 te OU 366 svakog dana u tjednu. Beograd i Zagreb povezani su linijama Air Serbia JU 231 te JU 235 svakog dana u tjednu.

4.4.2. ZRAČNA LUKA SPLIT

Zračna luka Split (IATA: SPU) druga je najveća međunarodna zračna luka u Hrvatskoj. Uzletno-sletna staza se prostire u smjeru 05/23, duljina uzletno-sletne staze je 2.550 m, a širina 45 m. Značajna je destinacija ponajviše zbog svojeg položaja na obali, što je čini idealnom za dolazak turista u ljetnim mjesecima, stoga i zračnu luku prati iznimno visoka sezonalnost prometa tijekom godine. Zračna luka Split u zimskim mjesecima 2018. godine bilježila je putnički promet od 33.699 putnika za siječanj i 30.629 putnika za veljaču, najslabije mjesece u godini po putničkom prometu, dok je u istoj godini u srpnju bilježila promet od 695.506 putnika, a u kolovozu 628.024 putnika.

Dvoznamenkasti rast prometa putnika u proteklih pet godina postavlja velike izazove u korištenju postojeće infrastrukture, poglavito tijekom vršnih opterećenja, obzirom na daljnja predviđanja rasta prometa. U tom pogledu, 2016. godine potpisan je ugovor o izvođenju radova na rekonstrukciji i dogradnji putničkog terminala u Zračnoj luci Split. Radovima se obuhvatila rekonstrukcija i dogradnja putničkog terminala, koja se odnosi na proširenje putničke zgrade na tri etaže na ukupno 35.000 m². Na taj način se povećava kapacitet terminala na 2.500 putnika u vršnom satu. Novim proširenjem predviđa se vertikalno razdvajanje putnika u dolasku od putnika u odlasku, operativna fleksibilnost prilikom uvođenja Schengenskog režima tesigurnosni pregled predane prtljage u skladu sa standardima koje propisuje Europska unija. Gradi se paralelno i nova, automatizirana sortirnica za prtljagu. Radovi na rekonstrukciji i dogradnji uključuju i izgradnju novog komercijalnog parkirališta, južno od javne ceste, kapaciteta od 900 parkirnih mjesta s autobusnim terminalom koji će biti izravno povezan pješačkim mostom preko državne ceste s putničkim terminalom. Planirana cijena radova je oko 370.000.000 eura, a plan dovršenja radova je 2019. godina. Za razliku od zagrebačke zračne

luke, za financiranje proširenja su osigurana vlastita sredstva i kredit razvojne banke [31].

Tablica 15. prikazuje povezanost Zračne luke Split.

Tablica 15. Povezanost Zračne luke Split u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|---|---|---|---------------------------|
| Split | Aegean Airlines, Aer Lingus, Aeroflot, Air Baltic, Air France, Air Serbia, Alitalia, ASL Airlines France, Austrian Airlines, BRA, British Airways, Brussels Airlines, Cello Aviation, Condor, Croatia Airlines, Czech Airlines, Easyjet, Edelweiss, Enter Air, Eurowings, Finnair, Germania, Iberia, Jet2.com, Jet Time, KLM, LOT, Lufthansa, Norwegian, Nova Airlines, Ryanair, SAS, Silver Air, Small Planet Lithuania, Thomas Cook Airlines, Trade Air, Transavia, Travel Service, TUI, Volotea, Vueling, Windrose, Wizz Air | Aalesund, Aarhus, Amsterdam, Antwerp, Athens, Barcelona, Basel, Belfast, Bergamo, Bergen, Birmingham, Bordeaux, Bristol, Brusseles, Catania, Cologne, Dortmund, Dublin, Dusseldorf, East Midlands, Edinburgh, Frankfurt, Genoa, Girona, Glasgow, Gotheborg, Hamburg, Hannover, Harstad, Jonkopig, Karlstad, Katowice, Keflavik, Kopenhagen, Kristiansand, Kuoipo, Leeds, Lille, Lisabon, London, Lulea, Madrid, Manchester, Marseille, Milan, Moskva, Munich, Nantes, Napoli, Newcastle, Nice, Nordkoping, Nurnberg, Orebro, Ornskoldsvik, Oslo, Ostersund, Ostrava, Palermo, Paris, Prag, Riga, Rome, Rotterdam, Salzburg, Shelleftea, Stockholm, Stuttgart, Sundsvall, Tallin, Tel-Aviv, Torp Sandefjord, Toulouse, Tromso, Trondheim, Umea, Vaxjo, Venecija, Vienna, Vilnius, Warsaw, Zurich | Dubrovnik Osijek Pula Rijeka Zagreb | Beograd |
| UKUPNO | 44 | 82 | 5 | 1 |

Izvor: [31]

Zračna luka Split sa Dubrovnikom povezana je letom Croatia Airlines OU 648 jednom tjedno, kao i letom OU 627 za Osijek te C3 818 za Pulu, koji dalje nastavlja let za Osijek. Također, let Trade Air C3 822 iz Dubrovnika za Split dalje nastavlja let za Rijeku dva puta tjedno. Letom Trade Air C3 818 Split je povezan sa Pulom te Osijekom za koji let nastavlja, dva puta tjedno. Zagreb i Split povezani su letovima Croatia Airlines OU 651, OU 653, OU 655 i OU 657 15 puta tjedno u prosjeku.

Sa Zračnom lukom Nikola Tesla, Split je povezan letovima Croatia Airlines OU 336 te Air Serbia JU153, tri puta tjednom svaka linija.

4.4.3. ZRAČNA LUKA DUBROVNIK

Zračna luka Dubrovnik (IATA kod: DBV), treća je po veličini zračna luka u Hrvatskoj. Uzletno-sletna staza se prostire u smjeru 11/29, duljina uzletno-sletne staze je 3.300 m, a širina 45 m. kao i Zračnu luku Split, Dubrovnik odlikuje visoka sezonalnost i višestruko povećanja broja putnika u ljetnim u odnosu na zimske mjesece radi pojačanog priljeva turističkih dolazaka u Dubrovnik i okolicu.

Nakon devastacije i uništenja imovine Zračne luke Dubrovnik za vrijeme rata, radovi na rekonstrukciji kontinuirano traju od 1992. godine: rekonstrukcijom administrativne zgrade, rekonstrukcijom putničke zgrade za domaći promet, nabavkom opreme za prihvat i otpremu zrakoplova, rekonstrukcijom i proširenjem međunarodnog putničkog terminala. Također, instalira se sustav osvjetljenja, saniraju se manevarske površine, ramena staze te se rade parkirališta za autobuse i automobile. 2005. godine Zračna luka po prvi puta ostvaruje promet veći od milijun putnika te bilježi kontinuiran rast do danas.

2006. godine gradi se nova zgrada A, sortirnica, no privremeno namjenjena za registraciju i odlaske putnika. Godine 2009. počinje izgradnja zgrade B koja se dovršava godinu kasnije. Godine 2013. počinje uklanjanje stare putničke zgrade i izgradnja zgrade C, kao i početak ugradnje dva aviomosta na zgradu B.

2015. godine Republika Hrvatska dostavlja Europskoj komisiji prijavu za projekt Razvoj Zračne luke Dubrovnik, uz doprinos iz Europskog fonda za regionalni razvoj (EFRR-a) u okviru prioritetne osi 4 „Razvoj cesta i zračne luke“ operativnog programa „Transport“.

Ukupna vrijednost projekta iznosi 225.000.000 eura. 2016. godine Europska komisija donosi dluku kojom se odobrava financijski doprinos iz EFRR za navedeni projekt u iznosu od 158,000,000 eura. Time bi rekonstrukcijski radovi u Zračnoj luci Dubrovnik trebali utrostručiti putnički kapacitet tijekom sljedećih 25 godina. Zračna luka trenutačno radi na gotovo maksimalnom kapacitetu te će dogradnja omogućiti prihvat očekivanog porasta broja putnika, izbjegavajući pritom znatnu preopterećenost kapaciteta. Radovi uključuju izgradnju novog terminala površine 27.000 m² i rekonstrukcijske radove na postojećem terminalu, preinake sustava za prihvat, pregled i otpremu prtljage. Također će se sagraditi veza između terminala i dva putnička mosta.

Infrastrukturni radovi u štíćenom dijelu zračne luke uključuju dogradnju i proširenje uzletno-sletne staze kao i renovaciju postojećih vozniha staza te postavljanje novih kako bi se pokrila puna dužina uzletno-sletne staze. Stajanka će također biti rekonstruirana i proširena, čime će se broj parkirališnih mjesta za zrakoplove povećati s 19 na 25 [32]. Tablica 16. prikazuje povezanost Zračne luke Dubrovnik.

Tablica 16. Povezanost Zračne luke Dubrovnik u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|--|--|-------------------------------------|---------------------------|
| Dubrovnik | Aegean Airlines, Aer Lingus, Air France, Air Serbia, Alitalia, Austrian Airlines, British Airways, Brussels Airlines, Croatia Airlines, Condor, Easy Jet, EL AL Israel Airlines, Edelwiess Air, Eurowings, Finnair, FlyDubai, Iberia, Jet2.com, LEVEL, LOT, Lufthansa, Luxair, Norwegian, SAS, Smart Wings, Thomas Cook Airline, Trade Air, Transavia, TUI, Volotea, Vueling | Amsterdam, Athens, Barcelona, Basel, Bari, Belfast, Bergamo, Bergen, Berlin, Birmingham, Bordeaux, Bristol, Bruxelles, Cardiff, Cologne, Copenhagen, Cork, Doncaster, Dubai, Dublin, Dusseldorf, Edinburg, Frankfurt, Geneva, Glasgow, Hamburg, Hannover, Helsinki, Istanbul, Krakow, Leeds, London, Luxemburg, Lyon, Madrid, Manchester, Marseille, Milano, Moscow, Munich, Nantes, Naples, Newcastle, Nottingham, Oslo, Paris, Philadelphia, Prague, Riga, Rome, Rotterdam, Southend, Stavanger, Stockholm, Stuttgart, Tel-Aviv, Toulouse, Trondheim, Venice, Vienna, Warsaw, Zurich | Osijek Rijeka Split Zagreb | Beograd |
| UKUPNO | 32 | 62 | 4 | 1 |

Izvor: [32]

Sa Zračnom lukom Osijek Dubrovnik je povezan letom Croatia Airlines OU 625 jednom tjedno. Sa Zračnom lukom Split, Dubrovnik je povezan letom Croatia Airlines OU 649 jednom tjedno. Sa zračnom lukom Zagreb, letovima Croatia Airlines-a OU 661, OU 663, OU 665 i OU 669, zračna luka Dubrovnik povezana je sa 20 letova tjedno u prosjeku. Let Trade Air C3 822 iz Dubrovnika za Split dalje nastavlja let za Rijeku, dva puta tjedno.

Sa Zračnom lukom Nikola Tesla, Dubrovnik je povezan letom Air Serbia JU 143 tri puta tjedno.

4.4.4. ZRAČNA LUKA PULA

Zračna luka Pula (IATA kod: PUY) smještena je u Istri, najjačoj turističkoj regiji Hrvatske te slično Splitu i Dubrovniku, ima izražen sezonski promet koji prati turističke dolaske. Uzletno-sletna staza se prostire u smjeru 09/27, duljina uzletno-sletne staze je 2.950 m, a širina 45 m. Kao i većina zračnih luka regije, ratne su godine obilježile potpunu stagnaciju prometa, nakon čega slijedi deset godina preživljavanja uz materijalnu potporu Ministarstva pomorstva, prometa i veza. Neposredno prije rata, 1987. godine, Zračna luka bilježi promet od 701,370 putnika, što je nadmašeno tek prometom iz 2018. godine kada je kroz Zračnu luku Pula prošlo 717,187 putnika.

U 1999. godini počinje osjetan rast prometa, no struktura gostiju se potpuno mijenja: nekad najbrojnije Britance i turiste iz zapadnoeuropskih zemalja zamijenili su putnici iz istočnoeuropskih zemalja te ponajviše iz zemalja bivšeg Sovjetskog Saveza. Proteklih nekoliko godina, osim strukture gostiju, kada se osjetno povećao broj putnika iz Europe, ponajviše iz zemalja Ujedinjenog Kraljevstva, promijenila se i struktura zrakoplovnih prijevoznika. Nekadašnji charter prijevoznici, zamijenile su niskotarifni te redovni prijevoznici [33]. Tablica 17. prikazuje povezanost Zračne luke Pula.

Tablica 17. Povezanost Zračne luke Pula u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|--|---|------------------------------------|---------------------------|
| Pula | Aer Lingus, Air Serbia, British Airways, City Jet, Croatia Airlines, Easyjet, Edelweiss Air, Eurowings, Globus Airlines, Jet2.com, Jet Time, Lauda, LOT, Lufthansa, Norwegian, People's, Redwings, Ryanair, SAS, Skyup, Swiss, S7 Airlines, Trade Air, Transavia, TUI, Ural Airlines, Volotea, Windrose Airlines | Amsterdam, Basel, Berlin, Birmingham, Bordeaux, Bristol, Bruxelles, Cologne, Copenhagen, Doncaster, Dublin, Dusseldorf, East Midlands, Edinburgh, Frankfurt, Geneva, Gothenburg, Hamburg, Helsinki, Kiev, Leeds, Liverpool, London, Manchester, Milano, Moscow, Munich, Nantes, Oslo, Paris, St. Gallen, St. Petersburg, Stockholm, Stuttgart, Warsaw, Zurich | Osijek Split Zadar Zagreb | Beograd |
| UKUPNO | 28 | 37 | 4 | 1 |

Izvor: [33]

Sa Zračnom lukom Franjo Tuđman te Zračnom lukom Zadar Pulu povezuju letovi Croatia Airlines OU 673 te OU 631, sedam dana tjedno. Zrakoplovi koji lete iz Zagreba prvo slijeću u Zadar te dalje nastavljaju let za Pulu. Trade Air linijama povezuje Split i Osijek preko Pule, za Osijek dva puta tjedno.

Zračna luka Pula povezana je sa Beogradom linijom Air Serbia JU 225 tri puta tjedno.

4.4.5. ZRAČNA LUKA ZADAR

Zračna luka Zadar (IATA kod: ZAD) civilna je i vojna zračna luka u Hrvatskoj te jedina sa dvije uzletno sletne staze. Jedna uzletno-sletna staza prostire se u smjeru 04/22, duljine je 2.000 m i širine 45 m, dok je druga 14/32, duljine 2.500 m, širine 45 m. Zračna luka Zadar je važan čimbenik u povezivanju sjeverne Dalmacije i Like s ostalim dijelovima Hrvatske i svijeta, značajna je za turističke dolaske tijekom ljetne sezone za Zadar i okolicu te je važan čimbenik za Hrvatsko ratno zrakoplovstvo. Specijalizirana je za prihvata i održavanje vatrogasnih zrakoplova (Canadair i Air Tractor) kojima je ujedno i matična luka. Ujedno je i baza Hrvatskoga ratnoga zrakoplovstva ovlaštena za izobrazbu i trenažu profesionalnih pilota. Trenutno, Zračna luka Zadar je baza za jedan zrakoplov Ryanaira Boeing 737-800 te se uvelike oslanja na sezonski promet niskotarifnih prijevoznika [34]. Tablica 18. prikazuje povezanost Zračne luke Zadar.

Tablica 18. Povezanost Zračne luke Zadar u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|--|--|--------------------|---------------------------|
| Zadar | Air Serbia, Brussels Airlines, Condor, Croatia Airlines, Easyjet, Eurowings, Germania Flug, Iberia, Jet2.com, Lauda, Lufthansa, Luxair, LOT, Neos, Norwegian, Ryanair, Titan Airways, Transavia, Vueling | Barcelona, Beauvis, Bergamo, Berlin, Brussels, Charleroi, Cologne, Dublin, Dusseldorf, Eindhoven, Frankfurt, Gothenburg, Hannover, Karlsruhe, Krakow, London, Luxemburg, Madrid, Milano, Marseille, Memmingen, Munich, Nurnberg, Oslo, Poznan, Prague, Rotterdam, Rome, Stockholm Stuttgart, Tel-Aviv, Vienna, Warsaw, Weeze, Zurich | Pula Zagreb | Beograd |
| UKUPNO | 21 | 35 | 2 | 1 |

Izvor: [34]

Sa zračnom lukom Franjo Tuđman te Zračnom lukom Pula, Zadar povezuju letovi Croatia Airlines OU 673 te OU 631, sedam dana tjedno. Zrakoplovi koji lete iz Zadra prvo slijeću u Pulu te dalje nastavljaju let za Zagreb.

Sa Zračnom lukom Nikola Tesla, Zadar je povezan letom Air Serbia JU 241 jednom tjedno.

4.4.6. ZRAČNA LUKA RIJEKA

Zračna luka Rijeka (IATA kod: RJK) smještena je na otoku Krku, udaljena 62 km od Zračne luke Pula. Uzletno-sletna staza je dužine 2.488 m i širine 45 m te smjera prostiranja 14/32. Istovremeno može primiti do 5 zrakoplova na stajanku. Promet Zračne luke isključivo je sezonski, u ljetnim mjesecima kada se bilježi većina putničkog prometa. Izvan sezone dostupne su samo linije Croatia Airlines-a za Munchen te Eurowings-a za Dusseldorf od dva puta tjedno. Slijeom toga, u 2018. godini promet u najslabijem mjesecu, veljači, iznosio je 751 putnika, dok rekordni mjesec srpanj, bilježi promet od 41.832 putnika koji su prošli kroz Zračnu luku [35]. Tablica 19. prikazuje povezanost zračne luke Rijeka.

Tablica 19. Povezanost Zračne luke Rijeka u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|---|---|------------------------------|---------------------------|
| Rijeka | Air Baltic, Air Serbia, Arkia, Bulgaria Air, Condor, Croatia Airlines, Enter Air, Eurowings, Lufthansa, Norwegian, Ryanar, Trade Air, Transavia, TUI, Volotea | Berlin, Charleroi, Cologne, Dusseldorf, Eindhoven, Frankfurt, Hamburg, Hannover, London, Marseille, Munich, Oslo, Riga, Sofia, Stockholm, Stuttgart, Tel-Aviv, Warsaw | Dubrovnik Osijek Split | Beograd |
| UKUPNO | 15 | 18 | 3 | 1 |

Izvor: [35]

Zračna luka Rijeka povezana je letom Trade Air C3 821 za Split, koji dalje nastavlja let za Dubrovnik dva puta tjedno. Rijeka i Osijek, povezani su također letom Trade Air-a, C3 820, dva puta tjedno.

Zračna luka Rijeka povezana je sa Beogradom letom Air Serbia JU 253 dva puta tjedno.

4.4.7. ZRAČNA LUKA OSIJEK

Zračna luka Osijek (IATA kod: OSI) najistočnija je zračna luka u Hrvatskoj te jedina smještena u Slavoniji. Uzletno-sletna staza je dužine 2.500 m i širine 45 m te smjera prostiranja 14/32. Opremljena je stajankom za zrakoplove veličine 300 x 90 m sa obilježene četiri pozicije za parkiranje zrakoplova tipa A319/320 i svom potrebnom opremom koja omogućava prihvati i otpremu zrakoplova maksimalne težine do 190 t. Putnička zgrada površine 1,800 m² omogućava protok od 200 do 400 putnika na sat, odnosno 100.000 do 150.000 putnika godišnje.

Trenutno, Zračna luka Osijek bilježi promet od 67.235 putnika u 2018. godini, uz pet domaćih, subvencioniranih linija od strane Vlade RH te sezonske linije niskotarifnih zračnih prijevoznika Ryanair-a i Wizz Air-a [36]. Tablica 20. prikazuje povezanost zračne luke Osijek.

Tablica 20. Povezanost Zračne luke Osijek u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|--|---------------------------|--|---------------------------|
| Osijek | Croatia Airlines, Eurowings, Trade Air, Wizz Air | Basel, Cologne, Stuttgart | Dubrovnik Pula Rijeka Split Zagreb | - |
| UKUPNO | 4 | 3 | 5 | 0 |

Izvor: [36]

Sa Dubrovnikom, Zračna luka Osijek povezana je letom OU 626 jednom tjedno. Letom Trade Air C3 819 Osijek je povezan sa Pulom te Splitom, za koji nastavlja let dva puta tjedno. Osijek i Rijeka, povezani su letom Trade Air, C3 821, dva puta tjedno. Trade Air obavlja Letove za Zagreb C3 813 te C3 815 šest puta tjedno.

4.4.8. ZRAČNA LUKA BRAČ

Zračna luka Brač (IATA kod: BWK) jedna je od tri otočne zračne luke u Hrvatskoj. Duljina uzletno-sletne staze je 1.760 m, a širina 30 m. Otvoren je 1993. godine, a postojeća zgrada terminala 2007. godine, što je čini najmlađom hrvatskom zračnom lukom. Primarno prihvaća sezonski charter promet i generalno zrakoplovstvo. 2017. godine u radovima vrijednim 660.000 eura, staza Zračne luke produžena je sa 1.440 m na 1.760 m kako bi bio moguć prihvata zrakoplova poput Airbusa A319, Bombardiera C Series i Embraera 195. Sav zračni promet luke predstavljaju sezonske linije tijekom ljeta, čime Brač predstavlja atraktivnu destinaciju za dolazak zrakoplovom [37]. Tablica 21. prikazuje povezanost Zračne luke Brač.

Tablica 21. Povezanost Zračne luke Brač u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|--|---|--------------------|---------------------------|
| Brač | Adria Airways, Croatia Airlines, Czech Airlines, Luxair, TUI | Brusseles, Deauville, Graz, Innsbruck, Linz, Luxemburg, Ljubljana, Vienna | Zagreb | - |
| UKUPNO | 5 | 8 | 1 | 0 |

Izvor: [37]

Zračna luka Brač je sa Zagrebom povezana letovima Croatia Airlines OU 641 dva puta tjedno.

4.4.9. ZRAČNA LUKA LOŠINJ

Zračna luka Lošinj (IATA kod: LSZ) treća je i najmanja otočna zračna luka u Hrvatskoj. Uzletno-sletna staza dužine je 900 m, širine 30 m, a smjer prostiranja je 02/20. Promet Zračne luke sastoji se primarno od malih zrakoplova i generalnog zrakoplovstva, dok jedine linije u sezoni koje povezuju Lošinj sa dvije destinacije u Italiji i Švicarskoj operira češki prijevoznik Silver Air [38]. Tablica 22. prikazuje povezanost Zračne luke Lošinj.

Tablica 22. Povezanost Zračne luke Lošinj u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|---------------------|-------------------------|--------------------|---------------------------|
| LOŠINJ | Silver Air | Lugano, Venice | Zagreb | - |
| UKUPNO | 1 | 2 | 1 | 0 |

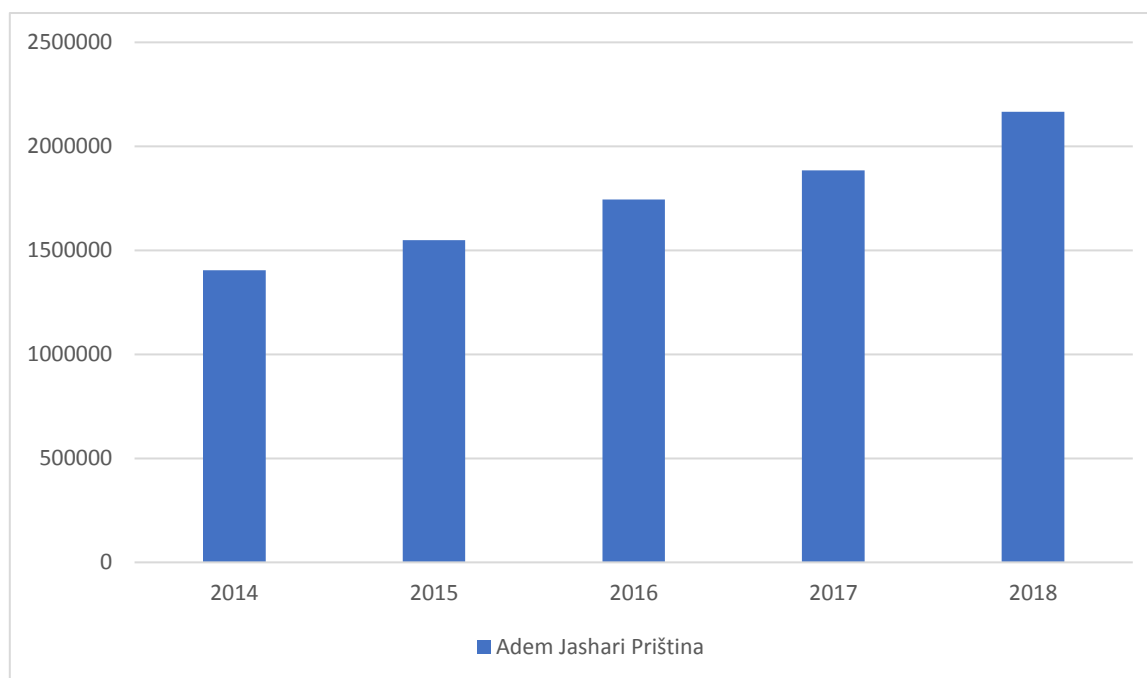
Izvor: [38]

Letovima Silver Air Lošinj je povezan sa Zagrebom tri puta tjedno.

4.5. ZRAČNA LUKA KOSOVA – ADEM JASHARI PRIŠTINA

Zračna luka Adem Jashari Priština (IATA kod: PRN) jedina je međunarodna zračna luka na Kosovu. Duljina uzletno-sletne staze je 2.501 m, a širina 45 m. Služi kao sekundarna baza za zrakoplove slovenskog prijevoznika, Adria Airways. Zračna luka je privatizirana 2010. godine i preuzeta od strane Limak Kosovo International Airport J.S.C. na koncesiju od 20 godina po modelu upravljanja zračnom lukom uz izgradnju novog terminala i investicija s ciljem povećanja prometa.

2011. godine počinje, a 2013. godine završava gradnja koja uključuje novu zgradu putničkog terminala površine 43.000 m², četiri putnička mosta i osam izlaza za putnike, uz 2 500 m² prostora za komercijalnu djelatnost. Trenutna zgrada putničkog terminala ima godišnji kapacitet za prihvata i otpremu putnika od 2 do 5 milijuna putnika. Također, sagrađen je i novi toranj kontrole leta koji ima kut preglednosti nad zračnom lukom i pozicijama zrakoplova od 360°. Prije početka koncesije, 2010. Godine, Zračna luka Adem Jashari Priština bilježila promet od 1.305.532 putnika, a u 2018. godini bilježi promet od 2.165.749 putnika. Promet na Zračnoj luci obavlja 16 redovnih i jedan charter prijevoznik, Orange2fly. Od 24 destinacije, 5 destinacija nisu dostupne tijekom zimskog reda letenja. Grafikon 7. prikazuje putnički promet Zračne luke Adem Jashari Priština 2014. – 2018. godine [39]. Tablica 23. prikazuje povezanost Zračne luke Adem Jashari Priština.



Grafikon 7. Promet na Zračnoj luci Adem Jashari Priština 2014. – 2018. godine

Izvor: [39]

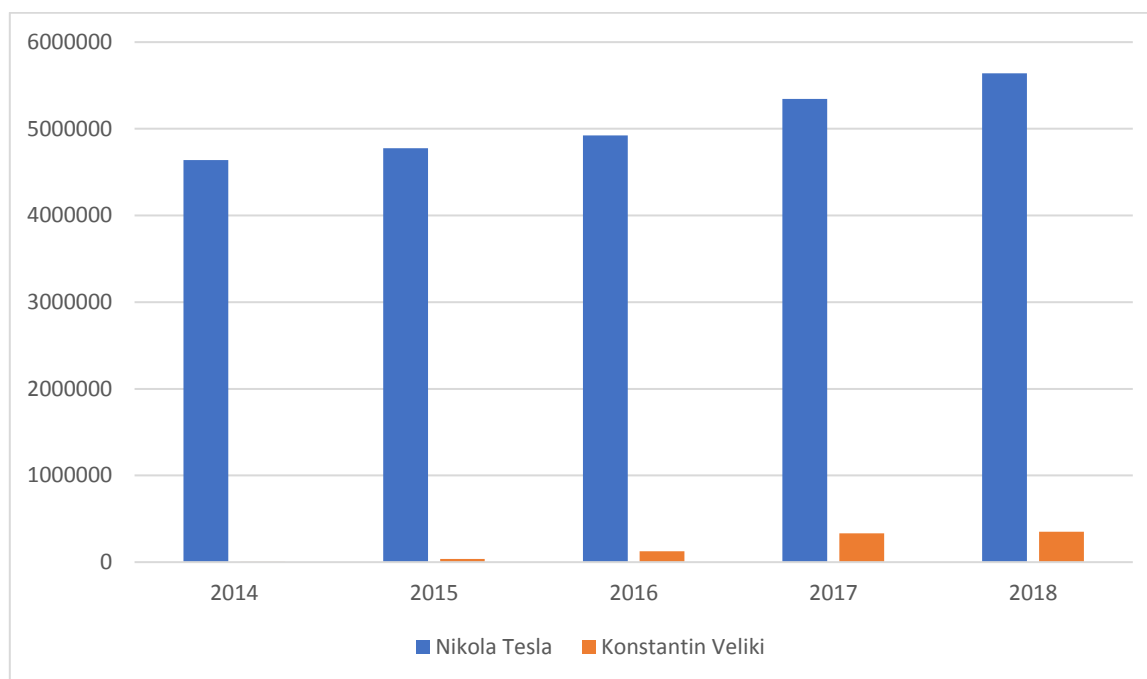
Tablica 23. Povezanost Zračne luke Adem Jashari Priština u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|-----------------------|--|--|--------------------|---------------------------|
| Adem Jashari Priština | Adria Airways, Atlas Global, Austrian Airlines, Corendon Airlines, Easyjet, Edelweiss, Eurowings, Germania, Norwegian, Orange2fly, Pegasus Airlines, SAS, Sunnexpres, Swiss, TUI, Turkish Airlines, Wizz Air | Antalya, Basel, Berlin, Brusseles, Budapest, Cologne, Copenhagen, Dusseldorf, Frankfurt, Geneva, Gothenburg, Hamburg, Hannover, Helsinki, Istambul, London, Ljubljana, Malmo, Munich, Oslo, Stockholm, Stuttgart, Vienna, Zurich | - | - |
| UKUPNO | 17 | 24 | 0 | 0 |

Izvor: [39]

4.6. ZRAČNE LUKE SRBIJE

Zračna luka Nikola Tesla u Beogradu najprometnija je zračna luka po broju putnika na godišnjoj razini u 2018. godini. Zračna luka Nikola Tesla (Beograd) jedina je veća zračna luka u Srbiji, s obzirom da Zračna luka Konstantin Veliki u Nišu sa godišnjim prometom od 351.581 putnika u 2018. godini ne pridonosi značajno ukupnom prometu putnika na zračnim lukama Srbije. Zračna luka Beograd je predana na upravljanje privatnoj tvrtki, sklopljenim ugovorom Vlade Republike Srbije sa koncesionarom zračne luke, Vinci S.A., koji planira u trajanju koncesije od 25 godina, uložiti 732 milijuna eura u obnovu i proširenje zračne luke. Sastavni dio ugovora o koncesiji je uvjet vlastima Srbije da niti jedna druga zračna luka za vrijeme trajanja koncesije ne smije prijeći promet od 1.000.000 putnika na godišnjoj razini, čime je novi koncesionar na Zračnoj luci Nikola Tesla stvorio monopol na tržištu zračnog prometa Srbije [40][41]. Grafikon 8. prikazuje putnički promet zračnih luka Srbije 2014. – 2019. godine.



Grafikon 8. Putnički promet na zračnim lukama Republike Srbije 2014. – 2018. godine

Izvor: [40][41]

4.6.1. ZRAČNA LUKA NIKOLA TESLA

Zračna luka Nikola Tesla (IATA kod: BEG) najveća je zračna luka Srbije i najveća u regiji jugoistočne Europe. Baza je nacionalnog prijevoznika Air Serbia i podružnicu Aviolet te služi kao jedna od operativnih baza niskotarifnog zračnog prijevoznika Wizz Air. Duljina uzletno-sletne staze je 3.400 m, širina 45 m.

Nakon stagnacije i nametnutih sankcija od strane Ujedinjenih naroda Srbiji i Crnoj Gori, koje su uključivale i zabranu putovanja, sektor zračnog prometa počinje oporavak 2000. godine. Prethodno, Zračna luka imala je zanemariv putnički promet, a infrastrukturi je bila potrebna obnova. Promjenom geopolitičkih okolnosti, 2001. godine počinje normalno odvijanje zračnog prometa.

Zračna luka Nikola Tesla sastoji se od dva putnička terminala, zajedno povezana hodnikom. Terminal 1 prvi je napravljen i služio je za domaće letove unutar bivše Jugoslavije i za vrijeme zajedničke države Srbije i Crne Gore. Trenutno se koristi za operativu međunarodnih letova niskotarifnih zračnih prijevoznika. Terminal je prošao kroz značajniju renovaciju interijera i eksterijera 2016. Terminal 2 Zračne luke izgrađen je 1979. godine za potrebe rastueg međunarodnog prometa. Terminal ima kapacitet za prihvat i otpremu 5.000.000 putnika. Terminal 2 prošao je kroz dvije veće obnove, 2004. – 2006. godine, kompletnu rekonstrukciju prostora dolazaka i odlazaka te 2013. godine radove dodatnog proširenja kapaciteta. Trenutno, dva putnička terminala prostiru se na 33.000 m², sa 66 šaltera za registraciju putnika i prtljage i 27 izlaza za ukrcanj od kojih su 16 opremljeni aviomostovima [40].

Zračna luka Nikola Tesla predana je na upravljanje koncesionaru 2018. godine slijedom sklopljenog ugovora Vlade Republike Srbije sa koncesionarem Zračne luke Vinci S.A., koji planira u trajanju koncesije od 25 godina, uložiti 732 milijuna eura u obnovu i proširenje zračne luk što uključuje i izgradnju nove uzletno-sletne staze, obnovu postojeće, proširenje postojećih vozničkih staza te stajanke. Tablica 24. prikazuje povezanost Zračne luke Nikola Tesla.

Tablica 24. Povezanost Zračne luke Nikola Tesla u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|---------------|--|---|--------------------|---|
| Nikola Tesla | Aegean Airlines, Aeroflot, Air Cairo, Air France, Air Serbia, Alitalia, Almasria Universal Airlines, Arkia, ASL Airlines, Atlas Global, Austrian Airlines, Aviolet, Belavia, Croatia Airlines, Easyjet, Ellinar, Etihad Airways, Flydubai, Israir, LOT, Lufthansa, Montenegro Airlines, Norwegian, Pegasus Airlines, Qatar Airways, Redwings, Swiss, Tarom, Transavia, Tunisair, Turkish Airlines, Vueling, Wizz Air | Abu Dhabi, Alghero, Antalya, Athens, Amsterdam, Barcelona, Basel, Beauvis, Beirut, Berlin, Bodrum, Bruxelles, Buchurest, Budapestcairo, Catania, Chaina, Copenhagen, Corfu, Dalaman, Doha, Dortmund, Dubai, Dusseldorf, Eindhoven, Enfidha, Frankfurt, Geneva, Gothenburg, Hamburg, Hannover, Helsinki, Heraklion, Hurghada, Istanbul, Karlsrhue, Karpathos, Kefalonia, Kiev, Kos, Krasnodar, Lamezia, Larnaca, Ljubljana, London, Lyon, Madrid, Mallorca, Malmo, Malta, Memmingen, Milano, Minsk, Monastir, Moscow, Munich, New York, Nice, Oslo, Palermo, Paris, Prague, Preveza, Rhodos, Rome, Samos, Santorini, Sharm el Sheikh, Shitakos, Sofia, St. Petersburg, Stockholm, Stuttgart, Tel-Aviv, Thessaloniki, Tunis, Venice, Vienna, Warsaw, Zakyntos, Zurich | - | Banja Luka Dubrovnik Podgorica Pula Rijeka Sarajevo Skopje Split Tirana Tivat Zadar Zagreb |
| UKUPNO | 34 | 80 | 0 | 12 |

Izvor: [40]

Zračna luka Beograd nema linija u domaćem prometu, no zato je najprometnija zračna luka regije prema broju linija sa ostalim zemljama regije. Zračna luka Nikola Tesla povezana je letovima Air Serbia JU 213 te JU 217 sa Tiranom svim danima u tjednu. Zračna luka Nikola Tesla povezana je letovima Air Serbia JU 100 te JU 104 sa Banja Lukom pet dana u tjednu jednim letom. Sa Zračnom lukom Sarajevo, povezana je letom Air Serbia JU 112 jednim letom. Dvije najveće zračne luke u regiji, u Beogradu i Zagrebu povezane su linijama Air Serbia JU 230 te JU 234 svakog dana u tjednu. Sa Zračnom lukom Split, Beograd je povezan letovima Croatia Airlines OU 337 te Air Serbia JU 152, tri puta tjedno. Sa Zračnom lukom Dubrovnik, povezana je letom Air Serbia-e JU 142 tri puta tjedno. Beograd povezuje Pulu linijom Air Serbia JU 224 tri puta tjedno. Sa Zračnom lukom Zadar, Beograd je povezan letom Air Serbia JU 240, jednom tjedno. Sa Rijekom je povezuje let Air Serbia JU 252 dva puta tjedno. Letovima Air Sebia JU 170 te Montenegro Airlines YM 103 povezana je sa Podgoricom, šest puta tjedno. Sa drugom zračnom lukom Crne Gore, Tivatom povezana je letovima Air Sebia JU 180 te

Montenegro Airlinesa YM 203 šest puta tjedno. Sa Skopjem, Beograd povezuju linije Air Serbia JU 166 I JU 162 šest puta tjedno.

4.6.2. ZRAČNA LUKA KONSTANTIN VELIKI

Zračna luka Konstantin Veliki u Nišu (IATA kod: INI) druga je preostala zračna luka Srbije. Ima dvije uzletno sletne staze, asfaltnu duljine 2.500 m i širine 45 m, te drugu, travnatu duljine 1.700 m i širine 30 m. U vrijeme bivše Jugoslavije, Zračna luka za civilni promet bila je otvorena u svrhu razvoja istočne i južne regije Srbije te potrebe stanovništva, primarno za odlazak na ljetovanje na obalu Jadranskog mora. Devedesete godine donose raspad bivše države i nametnute sankcije za međunarodni zračni promet, čime se linije za Zagreb i Ljubljanu ukidaju, a jedina preostala linija je za crnogorski Tivat. Ponovnom uspostavom prometa i otvaranjem Zračne luke za međunarodni promet počinje novo razdoblje za Zračnu luku, linijama JAT Airways-a, Montenegro Airlines-a, no i linija za Tivat je ukinuta zbog nerentabilnosti i u razdoblju 2014. – 2015. godine Zračna luka opsluživala je samo charter promet. Ekspanzijom tržišta niskotarifnih prijevoznika, linije za Niš uvode Ryanair i Wizz Air, čime Zračna luka bilježi čak 2.661 % povećanje broja putnika, na 36.200, sa 1.335 u 2014. godini. Godine 2016. počinje obnova terminala, povećanje prostora za registraciju putnika i prtljage te odlaznog prostora. No, 2018. godine, kao dio dogovora sa koncesionarom Zračne luke Nikola Tesla, svim ostalim zračnim lukama u Srbiji ograničava se rast putnika u idućih 12 godina na maksimalno 1 milijun putnika godišnje, čime se izravno ograničavaju razvojne mogućnosti svih ostalih zračnih luka [41]. Tablica 25. prikazuje povezanost Zračne luke Konstantin Veliki.

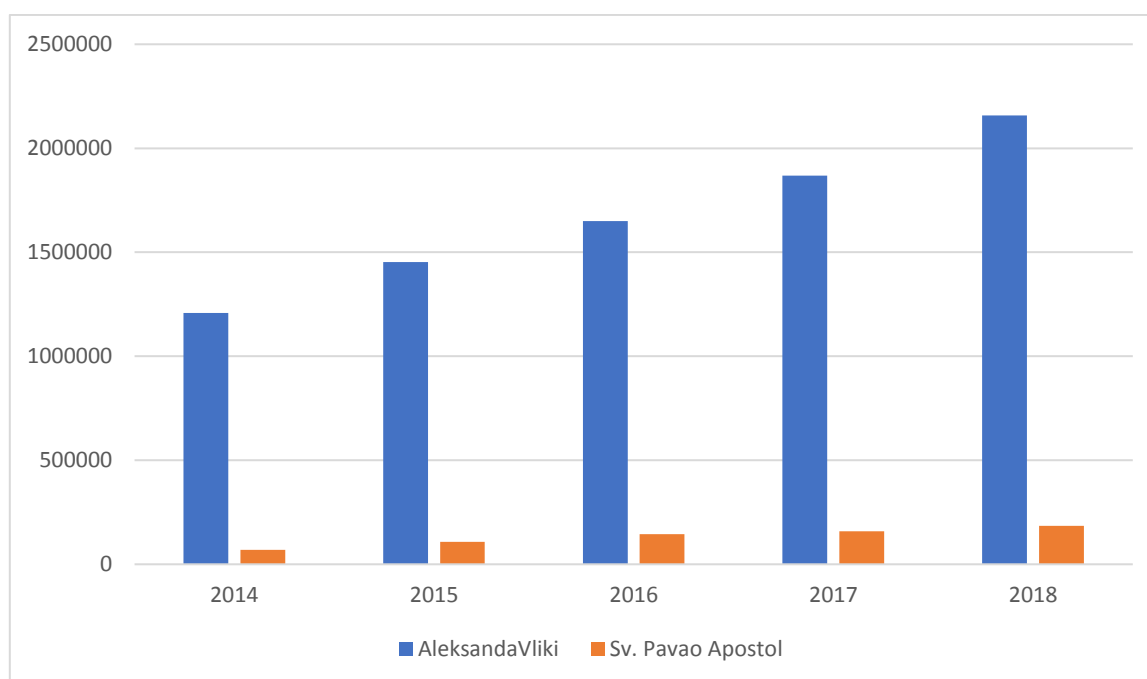
Tablica 25. Povezanost Zračne luke Konstantin Veliki u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|-------------------|------------------------------------|--|--------------------|---------------------------|
| Konstantin Veliki | Germania, Ryanair, Swiss, Wizz Air | Basel, Bergamo, Berlin, Bratislava, Dortmund, Eindhoven, Malmo, Memmingen, Weeze, Zurich | - | - |
| UKUPNO | 4 | 10 | 0 | 0 |

Izvor: [41]

4.7. ZRAČNE LUKE SJEVERNE MAKEDONIJE

Sjevernu Makedonija sa dvije zračne luke u 2018. godini bilježi putnički promet od 2.342.541 putnika te je zemlja sa najbrže rastućim putničkim prometom na zračnim lukama u regiji. Sve zahvaljujući ulaganjima u obnovu i izgradnju novih kapaciteta zračnih luka u Skopju i Ohridu, koje su zajednički dane u koncesiju tvrtki Tepe Akfen Ventures (TAV), koja također ima udio u koncesiji na Zračnoj luci Franjo Tuđman u Zagrebu, čime TAV kao operater upravlja sa čak tri zračne luke u regiji jugoistočne Europe [42][43]. Grafikon 4. prikazuje putnički promet zračnih luka Sjeverne Makedonije 2014. – 2019. godine.



Grafikon 9. Putnički promet na zračnim lukama Sjeverne Makedonije 2014. – 2018. godine

Izvor: [42][43]

4.7.1. ZRAČNA LUKA ALEKSANDAR VELIKI

Zračna luka Aleksandar Veliki u Skopju (IATA kod: SKP) najveća je međunarodna zračna luka Sjeverne Makedonije. Duljina uzletno-sletne staze je 3.042 m, širina 45 m, a staza se prostire u smjeru 16/34. 2008. godine, potpisivanjem ugovora između vlade Makedonije i

turske tvrtke Tepe Akfen Ventures (TAV), predaje se Zračna luka Aleksandar Veliki, kao i Zračna luka sv. Pavao Apostol na koncesiju u trajanju od 20 godina. Godine 2011. Zračna luka Aleksandar Veliki prolazi kroz kompletnu obnovu izgradnjom nove zgrade putničkog terminala, produžetkom uzletno-sletne staze, cargo zgradom te novim parkiralištima i pristupnim cestama. Godine 2010., posljednjom u vlasništvu države, Zračna luka prihvatila je i otpremila ukupno 716.000 putnika, dok 2018. godine bilježi promet od 2.158.258 putnika [42]. Tablica 26 prikazuje povezanost Zračne luke Aleksandar Veliki.

Tablica 26. Povezanost Zračne luke Aleksandar Veliki u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|-------------------|--|--|--------------------|---------------------------|
| Aleksandar Veliki | Adria Airways, Aegean Airlines, Air Serbia, AMC Airlines, Austrian Airlines, Corendon Airlines, Croatia Airlines, Edelweiss Air, Flydubai, Germania, Helvetic Airways, LOT, Pegasus Airways, Sunexpress, Qatar Airways, Turkish Airlines, Wizz Air | Antalya, Athens, Barcelona, Basel, Beauvis, Berlin, Bratislava, Bremen, Budapest, Charleroi, Cologne, Copenhagen, Dortmund, Dalaman, Dubai, Eindhoven, Friedrichshafen, Gothenburg, Hahn, Hamburg, Hannover, Hurghada, Istanbul Karlshue, Larnaca, London, Malmo, Malta, Memmingen, Milan, Rome, Sandefjord, Stockholm, Treviso, Turku, Vienna, Warsaw, Zurich | - | Beograd Zagreb |
| UKUPNO | 17 | 38 | 0 | 2 |

Izvor: [42]

Zračna luka Aleksandar Veliki nema domaćih linija, a od destinacija unutar regije, povezana je sa Beogradom i Zagrebom. Skopje sa Beogradom povezuju linije Air Serbia JU 167 te JU 163 šet dana u tjednu, a sa Zagrebom, letovi Croatia Airlines OU 367 i OU 387 svakim danom u tjednu.

4.7.2. ZRAČNA LUKA SV. PAVAO APOSTOL

Zračna luka sv. Pavao Apostol u Ohridu (IATA kod: OHD) druga je međunarodna zračna luka Sjeverne Makedonije. Duljina uzletno-sletne staze je 2.550 m, širina 43 m, a smjer prostiranja 01/19. Služi kao alternativna zračna luka umjesto Aleksandar Veliki u Skopju te za

prihvat turističkih letova na popularnu destinaciju Ohrid. U sklopu potpisivanja ugovora između Vlade Makedonije i turske tvrtke Tepe Akfen Ventures (TAV), uz Zračnu luku Aleksandar Veliki, predana je na 20 godina i Zračna luka sv. Pavao Apostol u Ohridu. Nakon preuzimanja obavljeni su radovi na modernizaciji putničke zgrade i VIP zone zračne luke. Zračna luka ima kapacitet prihvata devet zrakoplova istodobno, a godišnji kapacitet putničke zgrade predviđen je za prihvat 400.000 putnika. Većina letova je sezonskog karaktera te trenutno nema stalnih, cijelogodišnjih linija ili linija u domaćem prometu, kao niti povezanosti s ostalim zračnim lukama regije [43]. Tablica 27. prikazuje povezanost Zračne luke sv. Pavao Apostol.

Tablica 27. Povezanost Zračne luke sv. Pavao Apostol u ljetnom redu letenja za 2019. godinu

| Zračna Luka | Zračni prijevoznici | Međunarodne destinacije | Domaće destinacije | Destinacije unutar regije |
|-------------------|--|---|--------------------|---------------------------|
| Sv. Pavao Apostol | Arkia, Brusseles Airlines, Corendon Dutch Airlines, Enter Air, Edelweiss Air, Eurowings, Germania, Helvetic Airways, LOT, Nordica, Onur Air, TUI, Wizz Air | Amsterdam, Basel, Brusseles, Dortmund, Dusseldorf, Eindhoven, Istambul, Katowice, London, Maasricht, Malmo, Memmingen, Milan, Stuttgart, Tallin, Vienna, Warsaw, Zurich | - | - |
| UKUPNO | 14 | 18 | 0 | 0 |

Izvor: [43]

4.8. ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA

Promet je ključni čimbenik razvoja međunarodne trgovine, regionalne integracije te gospodarstva regije. Nedovoljno razvijeni promet utječe negativno na pristup tržištima i onemogućava izmjenu dobara te mobilnost stanovništva, kako lokalnog, tako i globalnog. Iako je zračni promet vrlo osjetljiv na ekonomske i energetske krize, ratne sukobe i teroristička djelovanja, na globalnoj razini evidentira se konstantan porast prometa putnika, na svjetskoj razini 7 – 10 %, a na europskoj oko 8 %. Ukupan broj putnika zabilježen na zračnim lukama u regiji prikazan je u tablici 28. Vidljivo je kako je razdoblju od 2014. do 2018. godine putnički promet na svim zračnim lukama regije porastao za približno 10.000.000 putnika, što predstavlja rast od čak 53 % kroz period od 4 godine.

Tablica 28. Broj putnika u zračnim lukama zemalja regije jugoistočne Europe 2014. – 2018. godine

| Država | Broj putnika | | | | |
|---------------------|--------------|------------|------------|------------|------------|
| | 2014. | 2015. | 2016. | 2017. | 2018. |
| Hrvatska | 6.790.407 | 7.273.675 | 8.201.010 | 9.632.164 | 10.608.845 |
| Srbija | 4.639.912 | 4.812.386 | 5.049.909 | 5.674.948 | 5.992.686 |
| Albanija | 1.810.305 | 1.997.044 | 2.195.100 | 2.630.338 | 2.947.172 |
| Crna Gora | 1.609.408 | 1.643.948 | 1.852.710 | 2.184.862 | 2.454.524 |
| Sjeverna Makedonija | 1.278.343 | 1.560.381 | 1.794.376 | 2.027.344 | 2.342.541 |
| Kosovo | 1.404.775 | 1.549.198 | 1.744.202 | 1.885.136 | 2.165.749 |
| Bosna i Hercegovina | 956.870 | 1.129.802 | 1.225.676 | 1.557.790 | 1.695.864 |
| UKUPNO | 18.394.408 | 20.002.417 | 22.062.983 | 25.592.582 | 28.207.384 |

Zračne luke regije jugoistočne Europe ne zaostaju za svjetskim i europskim trendovima i bilježe natprosječne stope rasta koje se kreću od 5 % u Srbiji do 15 % u Sjevernoj Makedoniji. Većina zemalja regije na svim zračnim lukama bilježi niz godina uspješnog poslovanja i rasta broja putnika, prikazano tablicom 29.

Tablica 29. Rast/pad broja putnika u zračnim lukama zemalja regije jugoistočne Europe 2014. – 2018. godine

| Država | Rast/pad broja putnika (%) | | | | |
|---------------------|----------------------------|-------|-------|-------|-------|
| | 2014. | 2015. | 2016. | 2017. | 2018. |
| Hrvatska | 6,36 | 7,11 | 12,75 | 17,45 | 10,14 |
| Srbija | 30,16 | 3,72 | 4,94 | 12,38 | 5,59 |
| Albanija | 3,02 | 10,32 | 9,92 | 19,83 | 12,05 |
| Crna Gora | 3,23 | 2,15 | 12,7 | 17,93 | 12,34 |
| Sjeverna Makedonija | 19,75 | 22,06 | 15 | 12,98 | 15,55 |
| Kosovo | -13,74 | 10,28 | 12,59 | 8,08 | 14,89 |
| Bosna i Hercegovina | 18,87 | 18,07 | 8,49 | 27,07 | 8,86 |

U tablici 30. prikazane su pojedinačne veličine putničkog prometa po zračnim lukama regije prikazane. Zračna luka Nikola Tesla lider je u regiji po broju putnika na godišnjoj razini u 2018. godini sa 5.641.105 putnika. No, Zračna luka Nikole Tesle jedina je veća zračna luka u Srbiji, obzirom da Zračna luka Konstantin Veliki sa godišnjim prometom od 351.581 putnika u 2018. godini minorno pridonosi ukupnom prometu putnika na zračnim lukama Srbije. Na ukupan broj stanovnika Srbije, 7.001.444, takav rezultat čini 0,8559 putnika po stanovniku. No, Zračna luka Nikole Tesle za budućnost ima ambiciozne planove, što potvrđuje sklopljeni ugovor Vlade Republike Srbije sa novim koncesionarom zračne luke koji planira u 25 godina, koliko je trajanje koncesije, uložiti 732 milijuna eura u obnovu i proširenje zračne luke te je utvrditi kao lidera u regiji.

Zračne luke Hrvatske bilježe konstantan rast broja putnika, osobito zračne luke smještene na obali Jadranskog mora, koje ljeti zbog povećanog priljeva turista bilježe drastične skokove u broju putnika u odnosu na zimske mjesece. Hrvatska zbog svojeg geografskog položaja i oblika ima znatno više zračnih luka koje gravitacijski pokrivaju cijeli teritorij.

Glavna i najveća zračna luka, Zračna luka Franjo Tuđman u Zagrebu bilježi promet od 3.336.310 putnika na godišnjoj razini u 2018. godini, no niti Zračna luka Split sa 3.124.067 niti Zračna luka Dubrovnik sa 2.539.412 putnika ne zaostaju. Dok zračna luka Franjo Tuđman ne bilježi nagle promjene broja putnika između perioda zime i ljeta, Zračne luke Split i Dubrovnik bilježe iznimno visoke oscilacije u broju putnika na godišnjoj razini. Zračna luka Split u veljači 2018. godine bilježi promet od 30.631 putnika, dok u srpnju ta veličina raste na 695.509 putnika. To znači da u mjesecu najvećeg prometa Zračna luka Split bilježi čak 22 puta veći putnički promet od mjeseca u kojem je promet najmanji. Zračna luka Dubrovnik u siječnju 2018. godine bilježi najmanji putnički promet od 22.280 putnika, dok u najprometnijem mjesecu kolovozu 2018. godine, bilježi 481.863 putnika, što je 21 puta više u odnosu na siječanj. Iste trendove bilježe i ostale zračne luke smještene na obali Zadar, Pula i Rijeka. Zbog visoke neravnomjernosti prometne potražnje u zimskim i ljetnim mjesecima, problematično je dimenzioniranje putničke zgrade i planiranje potrebnih kapaciteta, koji su u ljetnim mjesecima iznimno visoki, a u zimskim niski. No, ukupan broj putnika i konstantan rast bilježenja pozitivnih rezultata opravdavaju investicije u Zračne luke Split i Dubrovnik koje su se od svojih sredstava i kredita, kao i pomoću EU fondova uspjele financirati izgradnju novih putničkih zgrada i time povećati svoje kapacitete kako bi mogle pratiti konstantan trend rasta putnika. Ukupno je na zračnim lukama Hrvatske u 2018. godini zabilježen promet od 10.608.845

putnika, što je najviše od zemalja u regiji. Na ukupan broj stanovnika Hrvatske, koji iznosi 4.298.889, takav promet čini 2,47 putnika po stanovniku.

Albanija sa jednom zračnom lukom, Majka Tereza u Tirani, bilježi treće mjesto u regiji, sa prometom od 2.947.172 putnika u 2018. godini. Konstantan rast broja putnika ostvaren je kroz povećanje kapaciteta i obnovu zračne luke koja je od 2006. godine pod upravljanjem tvrtki kojima je Vlada Albanije dala koncesiju na period od 22 godine za 21 milijun eura te dogovorene investicije u obnovu i izgradnju novih kapaciteta od 82 milijuna eura. Na ukupan broj stanovnika Albanije, 2.876.591, broj putnika na Zračnoj luci Majka Tereza čini odnos od 1,02 putnika po stanovniku.

Zračne luke Crne Gore, Tivat i Podgorica bilježe promet od 2.454.524 putnika u 2018. godini. Većina putničkog prometa na Zračnim lukama ostvari se u ljetnim mjesecima, ponajviše zahvaljujući pojačanim turističkim dolascima u Crnu Goru. Zračne luke bilježe rast od 17,93 % u 2017. te 12,34 % u 2018. godini. Na ukupan broj stanovnika koji iznosi 622.471 Crna Gora ima odnos od 3,94 putnika po stanovniku, čime je vodeća u regiji.

Kroz Sjevernu Makedoniju sa dvije zračne luke u 2018. godini prošlo je 2.342.541 putnika te je zemlja sa najbrže rastućim putničkim prometom na zračnim lukama u regiji. Rezultat je to ulaganja u obnovu i izgradnju novih kapaciteta Zračnih luka Aleksandar Veliki i sv. Pavao Apostol, koje su zajednički dane u koncesiju tvrtki Tepe Akfen Ventures (TAV). Sa brojem stanovnika od 2.075.301, Sjeverna Makedonija ima promet zračnih luka od 1,13 putnika po stanovniku.

Jedina zračna luka Kosova, Adem Jashari Priština, bilježi putnički promet od 2.165.749 putnika u 2018. godini. Udaljenost Zračne luke Adem Jashari Priština od Skopja cestovnim prijevozom iznosi 113 km, a cijena najpovoljnije autobusne linije između dva grada je samo 4 eura, što te dvije zračne luke stavlja u nepovoljan položaj i veliku međusobnu konkurenciju. Iako posljednjih godina bilježi rast broja putnika, 2014. godine Zračna luka Adem Jashari Priština zabilježila je pad na godišnjoj razini od 13,74 %, dok je istovremeno Aleksandar Veliki u Skopju zabilježilo rast od 19,75 %, što je najveći rast prometa od svih zračnih luka po broju putnika na godišnjoj razini u regiji u razdoblju 2014. – 2018. godine. Zračna luka Adem Jashari Priština također je pod koncesijskim ugovorom u trajanju od 20 godina predana tvrtki Limak – Aeroport de Lyon, koja se obvezala na investicije od 140 milijuna eura te u prilog koncesijske naknade izdvajati 40 % godišnje dobiti društva. Kosovo sa 1.920.079 stanovnika bilježi promet na Zračnoj luci Adem Jashari Priština od 1,13 putnika po stanovniku.

Zračne luke Bosne i Hercegovine zajedno bilježe najmanji promet od svih država u regiji, koji iznosi 1.695.864 putnika u 2018. godini. Zračna luka Sarajevo glavna je i najveća zračna luka sa prometom od 1.046.635 putnika u 2018. godini. Sarajevo je destinacija većinom za tradicionalne zračne prijevoznike koji povezuju Bosnu i Hercegovinu sa zapadnom Europom i Bliskim istokom. Dio putnika zračnoj luci Sarajevo oduzimaju konkurentske zračne luke u regiji koje su znatno bolje povezane sa transfernim zračnim lukama zapadne Europe, iz kojih mnogi putnici dolaze u Sarajevo posredno, preko Zagreba ili Beograda. Od značajnijih zapadnoeuropskih zračnih luka, koje su transferni centri za putnike sa istočne obale Sjeverne Amerike, Sarajevo ima izravne linije tek za Munchen i Beč, dok Zagreb i Beograd imaju izravne linije sa Amsterdamom, Frankfurtom, Londonom, Parizom, i to više puta dnevno. Zračna luka Tuzla značajno doprinosi ukupnom broju putnika u zračnom prijevozu u zemlji sa 584.589 putnika u 2018. godini, no sa drugačijom strukturom zračnih prijevoznika. Naime, Tuzla je jedna od baza Wizz Air-a, niskotarifnog prijevoznika sa stacioniranim Airbusom A320-200 u zračnoj luci, kojim je Tuzla povezana sa 11 cijelogodišnjih destinacija te 4 sezonske, što čini skoro cijeli promet zračne luke, izuzevši charter letove. Slično vrijedi i za Zračnu luku Banja Luka, koja ima letove Ryanair-a prema 4 destinacije tijekom cijele godine, kao i linije Air Serbia za Beograd. Zračna luka Mostar jedina je sa značajnim padom broja putnika u promatranom periodu između 2014. – 2018. godine. Godine 2014. Zračna luka bilježi promet 67.980 putnika, dok 2018. godine samo 28.463 putnika. Između ostalih, razlog se može pronaći u blizini Zračne luke Mostar dvijema prometnim i jakim zračnim lukama, Splitu udaljenom 169 km cestovnim putem te Dubrovniku udaljenom 141 km cestovnim putem. Bosna i Hercegovina sa 3.531.159 stanovnika bilježi promet na zračnim lukama od 0,48 putnika po stanovniku.

Tablica 30. Broj putnika u zračnim lukama regije jugoistočne Europe 2014. - 2018. godine

| Zračna luka | Broj putnika | | | | |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | 2014. | 2015. | 2016. | 2017. | 2018. |
| Nikola Tesla | 4.638.577 | 4.776.110 | 4.924.992 | 5.343.420 | 5.641.105 |
| Franjo Tuđman | 2.430.971 | 2.587.798 | 2.766.087 | 3.092.047 | 3.336.310 |
| Split | 1.752.657 | 1.955.400 | 2.289.987 | 2.818.176 | 3.124.067 |
| Majka Tereza | 1.810.305 | 1.997.044 | 2.195.100 | 2.630.338 | 2.947.172 |
| Dubrovnik | 1.584.471 | 1.693.934 | 1.993.243 | 2.323.065 | 2.539.412 |
| Adem Jashari | 1.404.775 | 1.549.198 | 1.744.202 | 1.885.136 | 2.165.749 |
| Aleksandar Veliki | 1.208.359 | 1.452.465 | 1.649.374 | 1.868.272 | 2.158.258 |
| Tivat | 910.264 | 895.050 | 979.432 | 1.129.720 | 1.245.999 |
| Podgorica | 699.144 | 748.899 | 873.278 | 1.055.142 | 1.208.525 |
| Sarajevo | 709.901 | 772.904 | 838.966 | 957.971 | 1.046.635 |
| Pula | 382.992 | 359.426 | 436.121 | 595.812 | 717.187 |
| Zadar | 496.697 | 487.652 | 520.924 | 589.841 | 603.919 |
| Tuzla | 151.353 | 259.074 | 311.398 | 535.834 | 584.589 |
| Konstantin Veliki | 1.335 | 36.258 | 124.917 | 331.528 | 351.581 |
| Sv. Pavao Apostol | 69.984 | 107.916 | 145.002 | 159.072 | 184.283 |
| Rijeka | 106.235 | 139.718 | 145.287 | 142.111 | 183.606 |
| Osijek | 26.768 | 28.651 | 30.605 | 43.474 | 67.235 |
| Banja Luka | 27.636 | 22.800 | 21.694 | 20.867 | 36.180 |
| Brač | 9.616 | 8.809 | 12.354 | 21.596 | 30.170 |
| Mostar | 67.980 | 75.024 | 53.618 | 43.118 | 28.463 |
| Lošinj | - | 12.287 | 6.402 | 6.042 | 6.939 |
| UKUPNO | 18.394.408 | 20.002.417 | 22.062.983 | 25.592.582 | 28.207.384 |

5. MOGUĆNOSTI I PREPORUKE BUDUĆEG RAZVOJA

Stanje gospodarstva ključni je čimbenik u razvoju zračnog prometa. Iz perspektive svih aktera lanca vrijednosti civilnog zrakoplovstva, prognoze gospodarskog rasta temeljne su pretpostavke poslovnih i razvojnih planova. Industrija zračnog prijevoza potiče međunarodnu trgovinu te omogućava poslovnim subjektima širom svijeta bez i efikasan pristup tržištima. Moderno, globalizirano gospodarstvo u velikoj je mjeri oslonjeno na mogućnosti koje otvara razvoj mreže letova tako da je praktično moguće u jednom danu povezati bilo koje dvije točke na svijetu. Širok je spektar čimbenika koji utječu na razvoj i rast zračnog prometa, a neki od čimbenika su:

- Stupanj gospodarskog razvoja mjeren razinom bruto domaćeg proizvoda (BDP),
- Rast broja stanovnika,
- Deregulacija i liberalizacija,
- Politička stabilnost i okruženje,
- Smanjenje realnih troškova zračnog prijevoza,
- Međunarodni terorizam, globalne epidemije, prirodni fenomeni, katastrofe širih razmjera,
- Razvoj turizma [5].

Prema [5], stupanj gospodarskog razvoja temeljni je generator kreiranja potražnje za uslugama zračnog prijevoza. Povećanje razine gospodarskih aktivnosti i ekonomski napredak predstavljaju poticaj za rast putovanja i prijevoz robe, a povećanjem zaposlenosti i dohotka povećava se baza potencijalnih korisnika turističkih putovanja. Rast zračnog prometa u uskoj je korelacijskoj vezi sa dinamikom promjene BDP-a. Potražnja za putovanjima raste razmjerno s pripadajućom razinom BDP-a. Stručni i znanstveni izvori procjenjuju da rast BDP-a od 1 % inicira dodatnu potražnju za putovanjima u zračnom prometu u rasponu 1 – 2,5 %. Podaci o kretanju BDP-a u zemljama regije u periodu 2014. – 2018. godine prikazani su u tablici 31. Nakon gospodarske krize koja je 2008. godine inicirana financijskom krizom i rekordnim cijenama nafte, promatrani period donosi rast i oporavak tržišta, poglavito zračnog prometa, koji je bio značajno pogođen visokim cijenama goriva. Kretanje BDP-a u zemljama u regiji ne zaostaje za zemljama EU, pa u promatranim godinama većina zemalja bilježi veći ukupni rast

BDP-a. No, iako brže rastuće ekonomije, većina je i znatno ispod prosjeka EU u pokazatelju BDP/stanovnik, koji je u zemljama članicama EU na razini od 34.221 dolara, a u zemljama regije u prosjeku 6.589 dolara po stanovniku. Neke od najsiromašnijih zemalja u Europi smještene su u regiji, no sve zemlje pokazuju pozitivne gospodarske trendove te imaju tendenciju rasta gospodarske aktivnosti i ulaganja u prometnu infrastrukturu.

Tablica 31. Kretanje bruto domaćeg proizvoda u zemljama regije jugoistočne Europe 2014. - 2018. godine

| Država | Rad/pad BDP-a (%) | | | | | BDP p.c. u 2018 (\$) |
|---------------------|-------------------|-------|-------|-------|-------|----------------------|
| | 2014. | 2015. | 2016. | 2017. | 2018. | |
| Albanija | 1,8 | 2,2 | 3,4 | 3,8 | 4,2 | 4.538 |
| Bosna i Hercegovina | 1,2 | 3,1 | 3,2 | 2,7 | 3,0 | 5.148 |
| Crna Gora | 4,5 | 3,4 | 2,9 | 4,3 | 4,5 | 7.783 |
| Hrvatska | -0,1 | 2,3 | 3,2 | 2,8 | 2,6 | 13.383 |
| Kosovo | 1,2 | 4,1 | 4,1 | 4,4 | 4,8 | 3.957 |
| Sjeverna Makedonija | 4,0 | 3,9 | 3,9 | 0,0 | 2,7 | 5.415 |
| Srbija | -1,8 | 0,8 | 3,3 | 2,0 | 4,2 | 5.900 |
| EU | 1,8 | 2,3 | 2,0 | 2,4 | 1,9 | 34.221 |

Izvor: [44]

Rast broja stanovnika generira potražnju za uslugama zračnog prijevoza. Najznačanija potencijalna nova tržišta su upravo zemlje s najvećim stopama nataliteta u svijetu, a uz rast broja stanovnika iznimno važan pokazatelj je i rast životnog standarda. Zemlje regije redom bilježe pad broja stanovnika prema posljednjim službenim popisima stanovništva u odnosu na prethodne. Dio je zbog iseljavanja, zbog migracije prema zemljama čije ekonomije su konkurentnije i u kojima stanovništvo pronalazi zaposlenje, a dio zbog negativnog prirodnog priraštaja u većini zemalja regije. Izuzeci od pravila su Sjeverna Makedonija i Crna Gora, prema podacima iz tablice 32. Istovremeno, unatoč padu broja stanovnika, veliki je broj iseljenika iz zemalja regije u brojnim državama zapadne Europe i Sjeverne Amerike, a u posljednje vrijeme i Bliskog Istoka te predstavljaju veliko tržište potencijalnih putnika za zemlje regije.

Tablica 32. Kretanje broja stanovnika u zemaljama regije jugoistočne Europe

| Država | Godina popisa | Broj stanovnika | Godina popisa | Broj stanovnika |
|---------------------|---------------|-----------------|---------------|-----------------|
| Srbija | 2002. | 7.498.001 | 2011. | 7.186.862 |
| Hrvatska | 2001. | 4.437.460 | 2011. | 4.284.889 |
| Bosna i Hercegovina | 1996. | 3.919.953* | 2013. | 3.531.159 |
| Albanija | 2001. | 3.023.000 | 2011. | 2.831.741 |
| Kosovo | 2001. | 2.000.000* | 2011. | 1.739.825 |
| Sjeverna Makedonija | 2002. | 2.022.547 | 2011. | 2.057.284 |
| Crna Gora | 2003. | 620.145 | 2011. | 625.266 |

*procjena

Izvor: [45]

Procesi deregulacije i liberalizacije snažno potiču razvoj i rast zračnog prometa, uz povećanje razine konkurencije. Ti se procesi posebno odnose na izražene mjere međudržavnih zakonodavnih mehanizama, bilateralnih ugovora i reciprociteta, što se najviše odnosi na prava letenja i cijene prijevoza.

Politička stabilnost i političko okruženje važni su za kontinuiran i ravnomjeran rast zračnog prometa. Pojedine države izdaju preporuke za izbjegavanje putovanja u politički nestabilne države, krizna i ratna područja. Također, rat na prostoru regije unazadio je potencijale zračnog prometa u tolikoj mjeri da su tek nakon 2010. godine pokazatelji učinaka zračnih luka i zračnih prijevoznika dostigli razine ostvarene prije rata, 1988. godine [5][12].

Naznačajniji trošak za zračne prijevoznike predstavljaju troškovi goriva. Ušteda goriva od presudne je važnosti jer omogućava reduciranje troškova i značajno doprinosi zaštiti okoliša. Iskoristivost goriva povećala se zbog poboljšanja u konstrukcijama zrakoplova, unaprijeđenja i tehnoloških rješenja u konstrukcijama zrakoplovnih motora, ostvarivanje većeg faktora popunjenosti i poboljšanja operativnih procedura. No, volatilnost cijene sirove nafte, posljedično i cijene mlaznog goriva, jedan je od ključnih poslovnih rizika i financijskog izdatka za zračne prijevoznike.

Međunarodni terorizam, globalne epidemije, prirodni fenomeni i katastrofe širih razmjera također su značajni čimbenici dinamike rasta i razvoja zračnog prometa. Među istaknutim događajima, ističu se naftne krize, teroristički napadi na zračne luke i rušenja

zrakoplova, epidemije SARS-a i ebole te kriza izazvana erupcijom vulkana na Islandu. Nevedene krize odrazile su se iznimno negativno na profitabilnost zračnih prijevoznika diljem svijeta, ali i industrije u cjelini.

Razvoj turizma u svijetu jedan je od najznačajnijih pokretača rasta putničkog zračnog prometa. Mobilnost turista se stimulira dostupnošću i najudaljenijih destinacija u kratkom vremenu. Gotovo 50 % svjetskih turističkih dolazaka realizira se putem zračnog prometa [5]. U regiji je to vidljivo najviše na primjerima zračnih luka smještenih na obali Jadranskog mora, blizu većih turističkih središta Pula, Zadar, Split, Dubrovnik, Tivat, koje u ljetnim mjesecima bilježe i dvadeset puta veći promet no u zimskim mjesecima te bilježe iznimnu sezonalnost vršnih opterećenja.

5.1. MOGUĆNOSTI I PREPORUKE RAZVOJA ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA

Zračni prijevoznici suočavaju se sa širokim rasponom strateških, operativnih i financijskih rizika, a posebnosti proizlaze iz specifičnih karakteristika pojedinih tržišta ovisno o stupnju razvijenosti gospodarstva, obilježjima potražnje (sezonalnost, turizam), postojećoj i budućoj razini konkurencije, te veličini i financijskoj snazi pojedinih prijevoznika.

Najvažniji vanjski rizici koji utječu na poslovanje su gospodarsko okruženje (domaće tržište i odredišta), konkurencija, partnerstva, rizici promjena cijena (prometne naknade i dozvole za letenje, dobavljači, gorivo), kretanja valuta, kamatnih stopa i sl. Glavni unutarnji rizici odnose se na ljudske resurse, upravljanje kapacitetima, poremećaje u operaciji, prodaju i upravljanje prihodima, te rizik likvidnosti, a posebice u zimskim mjesecima [17].

Prema prognozama ICAO-a, bitan čimbenik skromnijeg rasta u Europi je pad učešća BDP-a Europe u svjetskoj ekonomiji. Rast BDP-a u državama članicama EU kreće se oko 2 %, dok u zemljama istočne Europe nešto izraženije, oko 3 %. Na taj način rast prometa do 2030. godine trebao bi iznositi oko 4,5 % [5].

Prema IATA projekcijama cijena nafte u 2019. godini iznositi će 65 dolara/barelu (11 % u odnosu na 2018. godinu), a prosječna cijena mlaznog goriva 81,3 dolara/barelu (7 % manje u odnosu na 2018. godinu). Troškovi goriva procijenjeni su na 200 milijardi dolara (10 % više u odnosu na 2018. godinu). Usporavanje rasta svjetskog gospodarstva u zadnjem kvartalu 2018.

godine zaustavilo je rast cijene nafte, da bi u prvom kvartalu 2019. prvenstveno zbog geopolitičkih napetosti cijena nafte ponovno zabilježila rast. Prosječna cijena brenta nafte na londonskoj burzi u prvom tromjesečju 2019. godine iznosila je 64 dolara/barelu, u ožujku je dosegla je 67 dolara/barelu, uz izraženu tendenciju daljnjeg rasta [17].

Zračni prijevoznici na području regije izloženi su nikada jačoj konkurenciji, posebno tijekom ljetne sezone kada se višestruko poveća promet na zračnim lukama regije. Glavni dio putnika predstavljaju turistički dolasci, no u borbi na tržištu za putnike, sve više se pojavljuje povoljnih, niskotarifnih i charter prijevoznika koji preuzimaju putnike nacionalnim prijevoznicima regije koji ne mogu parirati niskim cijenama prijevoza. Strateška prednost nacionalnih prijevoznika je povoljan položaj u odnosu na konkurenciju na domaćim zračnim lukama, ili u slučaju Croatia Airlines-a povoljan položaj u mogućnosti obavljanja domaćeg redovnog prometa bez uplitanja konkurencije, uz poticaje za obavljanje domaćeg zračnog prijevoza.

Montenegro Airlines strukturom prometa i linija ima sličniji model charter prijevozniku nego nacionalnom prijevozniku, obzirom da tvrtka, izuzevši linije za Beograd i Moskvu, tijekom godine nema značajnijih linija, a u ljetnoj sezoni primarno služe dolasku turista na sve popularnije i rastuće turističko tržište Crne Gore, koja raspolaže sa dvije zračne luke, obje vrlo blizu popularnih turističkih destinacija.

Air Sebia prvi je nacionalni prijevoznik u regiji koji je prošao uspješan proces privatizacije, kupnjom udjela od 49 % u tvrtki od strane Etihad Airways-a. Etihad Airways sa svojim partnerima nudi podršku kakvu Croatia Airlines ima od strane Star Alliance-a te tvrtka konstantno širi broj novih linija te modernizira flotu. Također, jedina je u regiji sa prekontinentalnom linijom Beograd – New York i u posjedu je jednog širokotrupnog zrakoplova tipa Airbus A330-200, u najmu upravo od Etihad Airways-a.

5.2. MOGUĆNOSTI I PREPORUKE RAZVOJA ZRAČNIH LUKA

Promet u regiji jugoistočne Europe koncentriran je uglavnom na linije prema zapadnoj Europi, iz koje se daljnjim konekcijama regionalne zračne luke povezuju sa ostalim tržištima. Brojne zračne luke u regiji nemaju linija prema većim zapadnoeuropskim zračnim lukama te ukoliko putnik želi putovati iz Zagreba za Podgoricu, to neće moći izravno, već preko transferne

luke, primjerice Beča [12]. Stoga se u konkretnom primjeru putnici češće odlučuju na putovanje zrakoplovom do Dubrovnik te nastavak putovanja automobilom od 149 km cestovnim putem. Zemlje u regiji nemaju uopće razvijen domaći promet, uz izuzetak Hrvatske sa jakim domaćim linijama između Zagreba i ostalih turističkih središta koja su ujedno i značajne zračne luke (Split, Dubrovnik). No, i ostale zračne luke Hrvatske imaju domaćih linija u sklopu javne obaveze obavljanja prijevoza (PSO – Public Service Obligation). U sklopu PSO, Hrvatska ima 10 zračnih linija, cijelogodišnje linije: Zagreb – Split, Zagreb – Dubrovnik, Zagreb – Zadar – Pula, Osijek – Zagreb, Osijek – Pula – Split, Osijek – Rijeka, Rijeka – Split – Dubrovnik, te sezonske linije: Zagreb – Brač, Osijek – Dubrovnik, Osijek – Split [46].

Tablica 33. PSO linije Republike Hrvatske

| Zračna linija | Zračni prijevoznik | Broj mjeseci linije | Tjedna frekvencija | Broj putnika | Godišnja kompenzacija (€) |
|----------------------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------|---------------------------|
| Zagreb – Dubrovnik | Croatia Airlines | 12 | 22-28 | 258.530 | 2.802.020 |
| Zagreb – Split | Croatia Airlines | 12 | 22-26 | 184.482 | 3.640.969 |
| Zagreb – Zadar – Pula | Croatia Airlines | 12 | 6-11 | 17.053 | 3.153.067 |
| Zagreb – Brač | Croatia Airlines | 7 | 0-2 | 4.555 | 372.263 |
| Zagreb – Osijek | Trade Air | 12 | 6 | 2.168 | 1.234.254 |
| Osijek – Dubrovnik | Croatia Airlines | 7 | 0-1 | 3.096 | 157.955 |
| Osijek – Split | Croatia Airlines | 7 | 0-1 | 3.271 | 147.848 |
| Osijek – Pula – Split | Trade Air | 12 | 2 | 5.020 | 357.445 |
| Osijek – Rijeka | Trade Air | 12 | 2 | 1.708 | 337.117 |
| Rijeka – Split – Dubrovnik | Trade Air | 12 | 2 | 4.874 | 386.889 |
| UKUPNO | | | | 480.239 | 12.589.827 |

Izvor: [46]

Tablica 33. prikazuje detaljne podatke o PSO linijama za 2017. godinu. Zračni prijevoznici koji su prevozili putnike na domaćim PSO linijama u Republici Hrvatskoj uprihodili su 12.589.827 eura kompenzacije za obavljanje usluge prijevoza na područjima na

kojima bi to u suprotnom bilo neprofitabilno. Veliki broj linija Zračne luke Osijek služi kao poticaj za razvoj zračnog prometa i mobilnosti u slabije razvijenoj regiji Slavoniji. Hrvatska je jedina zemlja regije koja u zračnom prometu koristi PSO model poticanja zračnog prijevoza između domaćih zračnih luka. Ostale zemlje nemaju dovoljno razgranatu mrežu zračnih luka ili imaju samo jednu zračnu luku te su bez potreba za poticanjem domaćeg zračnog prijevoza. PSO model bi se također mogao upotrijebiti u poticanju zračnog prometa između zračnih luka regije u većoj mjeri te bi pridonio mobilnosti među zemljama i zračnim lukama u regiji, kao i pozitivno djelovao na prihode zračnih prijevoznika.

Zračna luka Nikola Tesla najpovezanija je zračna luka regije sa ostalim zračnim lukama u regiji. Povezana je sa svim zemljama regije zračnom linijom, osim sa kosovskom Zračnom lukom Adem Jashari Priština. U ljetnom redu letenja sa većinom destinacija Zračnu luku Nikola Tesla povezuje Air Serbia, uz dodatak linije Croatia Airlines iz Splita za Beograd.

Zračna luka Franjo Tuđman, osim povezanosti sa svim domaćim zračnim lukama, povezana je i sa Zračnim lukama Sarajevo, Skopje, Nikola Tesla te Mostar. Liniju za Zračnu luku Mostar sufinancira Vlada Bosne i Hercegovine kako bi linija bila rentabilna. U prošlosti Zračna luka Zagreb imala je linije i za Zračne luke Podgorica te Adem Jashari Priština, no od strane nacionalnog prijevoznika Croatia Airlines označene su kao nerentabilne, obzirom i na vrlo malu udaljenost navedenih zračnih luka od Dubrovnika odnosno Skopja.

Zračna luka Sarajevo povezana je letovima Croatia Airlines te Air Serbia sa Zagrebom, odnosno Beogradom. Upravo sa tih zračnih luka dolazi značajan broj transfernih putnika iz zapadne Europe, koji preko Zagreba i Beograda putuju za Sarajevo, obzirom da Zračna luka Sarajevo nema linija sa značajnijim i većim transfernim zračnim lukama, poput Amsterdama, Frankfurta, Londona ili Pariza. Na taj način zračne luke u Zagrebu i Beogradu odnose putnike Zračnoj luci Sarajevo kojima je Bosna i Hercegovina završna destinacija. Od ostalih zračnih luka, Mostar ima liniju za Zagreb te Banja Luka za Beograd koje su sufinancirane od strane vlada entiteta Bosne i Hercegovine te Srbije.

Zračne luke Crne Gore imaju letove za Beograd te sa Zračnih luka Podgorica i Tivat lete zračni prijevoznici Montenegro Airlines, odnosno Air Serbia, što ujedno i čini najprometnije linije zračnih luka Crne Gore.

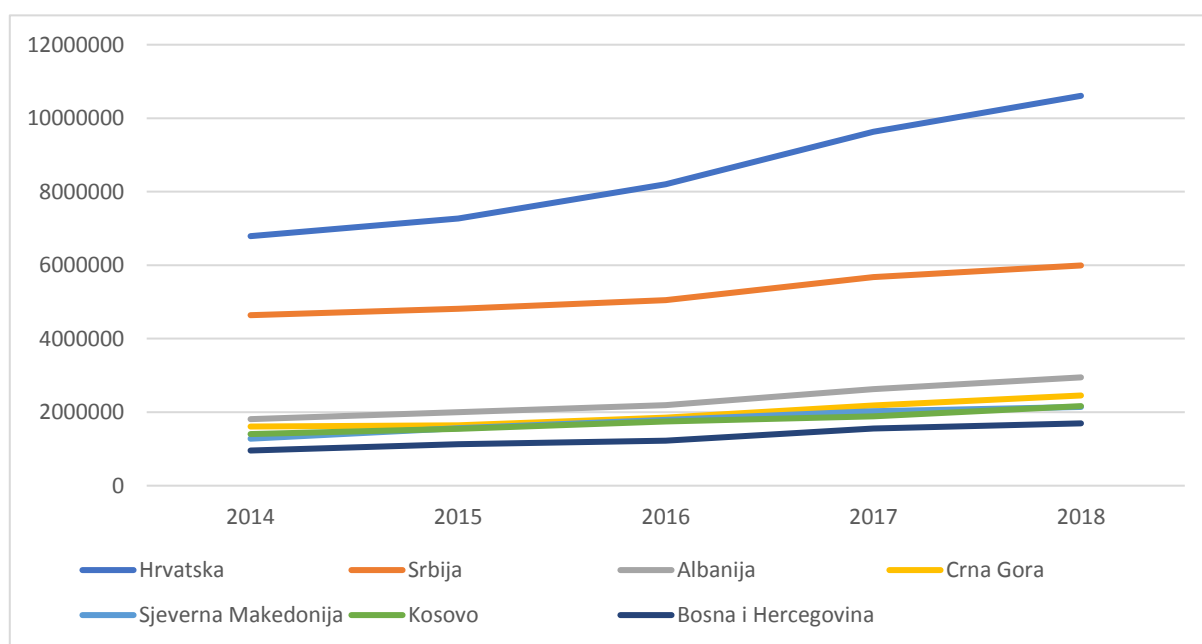
Zračna luka Aleksandar Veliki povezana je sa Zagrebom i Beogradom letovima Croatia Airlines, odnosno Air Serbia. Kao i u slučaju Zračne luke Sarajevo, Zračna luka Aleksandar Veliki ima slabu povezanost sa većim transfernim zračnim lukama zapadne Europe te transferne

putnike za Skopje prihvaćaju zračne luke u Zagrebu i Beogradu, koji zatim nastavljaju svoje putovanje za Sjevernu Makedoniju. Zračna luka sv. Pavao Apostol nema operabilnih linija unutar regije.

Zračna luka Majka Tereza u Tirani, jedina zračna luka Albanije, povezana je jedino sa Beogradom letovima Air Serbia.

Zračna luka Adem Jashari Priština nema linija ni prema jednoj zračnoj luci u regiji.

Potencijali zračnih luka regije primarno se odnose na razvoj i privlačenje linija prema većim transfernim zračnim lukama, posebno Zračne luke Sarajevo i Aleksandar Veliki kojima zračne luke u okruženju, posebno Zagreb i Beograd, uzimaju dio prijevoznika i putnika koji bi mogli putovati izravnim linijama prema svojim odredištima. Sve zračne luke regije bilježe stabilan i pozitivan rast broja putnika (grafikon 10.), koji se u najvećoj mjeri generira turističkim dolascima, slijedom oporavka nacionalnih gospodarstava, te zbog brojnog iseljništva u zemljama zapadne Europe i Sjeverne Amerike.



Grafikon 10. Rast broja putnika na zračim lukama po zemaljama regije jugoistočne Europe 2014. – 2018. godine

Takav rast broja putnika se nastavlja te su u tu svrhu brojne zračne luke odradile pripreme za buduće razdoblje infrastrukturnim radovima obnove, proširenja i izgradnje novih kapaciteta. Trend u regiji je davanje zračnih luka koncesionarima na određen vremenski period (>20 godina) koji zatim ulaže značajna sredstva u poboljšanje postojeće infrastrukture te plaća

koncesijsku naknadu. No, na primjerima Zračnih luka Split i Dubrovnik, uz bilježenje odličnih prometnih rezultata, akumulacijom vlastitih sredstava, kreditima te sredstvima iz fondova EU, jasno je kako su projekti proširenja i izgradnje novih kapaciteta moguća i bez traženja koncesionara koji bi uložio svoja sredstva te preuzeo prihode i upravljanje nad zračnim lukama. Zračne luke smještene na obali Jadranskog mora bilježe ekstremne ljetne putničke promete te u njihovom poslovanju znatan utjecaj imaju ograničenost kapaciteta, koji su u ljetnim mjesecima izloženi prelascima maksimalnih kapaciteta, dok u zimskim mjesecima neke zračne luke bilježe čak dvadeset puta manji putnički promet.

6. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Temelj konkurentnosti gospodarstva je učinkovita prometna povezanost. Kvalitetna prometna povezanost stvara nova radna mjesta, generira i ubrzava rast gospodarstva. Zadržavanje konkurentnosti te unaprijeđenje održivosti, glavni su izazovi u kontekstu prometa u Europi i u svijetu.

Na razini Europske unije mnoštvo je prometnih inicijativa kojima se definiraju smjernice budućeg razvoja održivog prometnog sustava. TEN-T mrežom definiraju se infrastrukturni čvorovi i mreže u Europi te teritorijalna kohezija kroz sveobuhvatnu i osnovnu mrežu. Bijela knjiga iz 2011. godine naglašava mjere koje će u budućnosti pridonijeti ravnoteži između različitih načina prijevoza kroz poticanje razvoja prometnog sustava, promicanje neovisnosti od nafte, stvaranja moderne prometne infrastrukture i multimodalne mobilnosti uz pomoć informacijskih sustava.

Za europski zračni promet glavni izazovi ostaju povećanje kapaciteta i učinkovitosti koja će mitigirati zagušenja, kašnjenja i posljedično veće troškove. Spora provedba okvira Jedinstvenog europskog neba uzrokuje daljnji porast troškova i smanjenje konkurentnosti zračnih prijevoznika. Krajnji cilj projekta Jedinstvenog europskog neba je smanjenje troškova upravljanja zračnim prometom, povećanje operativne učinkovitosti za korisnike zračnog prometa smanjenjem kašnjenja u polasku, smanjenje potrošnje goriva i trajanja letova te povećanje kapaciteta i smanjenje emisije CO₂

Jačanje regionalne suradnje na tzv. Zapadnom Balkanu ključan je element za političku stabilnost, sigurnost, gospodarsko blagostanje i društveni razvoj u toj regiji. Raspadom Jugoslavije i eskalacijom ratnih kriza u regiji jugoistočne Europe bio je otežan razvoj i praćenje ostatka Europe u razvoju zračnog prometa. Geopolitičke i ekonomske promjene u regiji uzrokovale su fragmentaciju nekada jedinstvenog tržišta. Podjela na manje tržišne segmente unutar regije imala je za posljedicu smanjenje veličine prometa, obzirom da kroz samostalan nastup na tržištu nisu svi prijevoznici uspješno bilježili rast i razvoj. Osim fragmentiranosti i velike koncentracije država na malom prostoru u regiji, jednako je fragmentirano i tržište nacionalnih prijevoznika. Mnogi nacionalni zračni prijevoznici, poput Albanian Airlines-a, B&H Airlines-a te Macendonian Airlines-a nisu uspjeli preživjeti samostalno tržišnu borbu i izazove pred njima. Preostali nacionalni zračni prijevoznici, Air Serbia, Croatia Airlines te Montenegro Airlines u potrazi su za uspostavljanjem svoje čvrste pozicije na tržištu. Takvo što bi se moglo postići pronalaskom strateškog partnera i djelomičnom privatizacijom obzirom da

vlade država regije nisu u mogućnosti izdvajati značajnija sredstva i ulagati u povećanje flote i širenje poslovanja zračnih prijevoznika.

Zračne luke u regiji su tek nakon 2010. godine postigle prometne rezultate kakve su bilježile neporedno prije ratnih sukoba u regiji. Promet u regiji jugoistočne Europe koncentriran je uglavnom na linije prema zapadnoj Europi, iz koje se daljnjim konekcijama regionalne zračne luke povezuju sa ostalim tržištima. Zračne luke regije bilježe stabilan i pozitivan rast broja putnika koji mogu zahvaliti turističkim dolascima, oporavku nacionalnih gospodarstava te brojnom iseljeništvu u zemljama zapadne Europe i Sjeverne Amerike. Pred zemljama regije su godine konstantnog rasta koja se očituju kroz povećanje putničkog prometa u razdoblju od 2014. do 2018. godine na svim zračnim lukama regije je porastao za približno 10.000.000 putnika, što predstavlja rast od čak 53 % kroz period od 4 godine. Takav rast dovodi do ulaganja i preuzimanja zračnih luka regije od strane privatnih koncesionara na periode od 20 do 30 godina, u kojima se obvezuju plaćati naknadu za koncesiju, kao i proširiti poslovanje te uložiti značajna sredstva u infrastrukturu, koja se pak susreće sa izazovima rastućeg putničkog prometa koji je sve teže pratiti, osobito uz limitirana sredstva država regije. No, također primjeri Zračnih luka Split i Dubrovnik dokazuju da je uspješnim poslovanjem i konstantnim rastom dolazaka i povećanjem broja operacija moguće samostalno ulagati te planirati investicije u dodatna povećanja kapaciteta i obnovu postojeće infrastrukture, što je put i način koji trebaju slijediti i ostale zračne luke regije.

LITERATURA

- [1.] Europska komisija: Strateški plan 2016. – 2020. – mobilnost i promet, preuzeto sa: https://ec.europa.eu/info/publications/strategic-plan-2016-2020-mobility-and-transport_en [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [2.] Europski parlament i Vijeće EU: Uredba (EU) br. 1315/2013 o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže, preuzeto sa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A32013R1315> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [3.] Europska komisija: Trans-European Transport Network (TEN-T), preuzeto sa: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [4.] Europska komisija: White paper 2011, preuzeto sa: https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/2011_white_paper_en [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [5.] Tatalović, M., Mišetić, I., Bajić, J.: Planiranje zračnog prijevoza, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2017.
- [6.] International Civil Aviation Organization, preuzeto sa: <https://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [7.] Europski parlament: Izvješće o strategiji zrakoplovstva za Europu (2016/2062(INI)), preuzeto sa: http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0021_HR.html [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [8.] EUROCONTROL: Single European Sky: <https://www.eurocontrol.int/dossiers/single-european-sky> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [9.] SESAR: <https://www.sesarju.eu/approach> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [10.] EUROCONTROL: Functional Airspace Block (FAB): <https://www.eurocontrol.int/articles/functional-airspace-block-fab> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [11.] European ATM Master Plan, Edition 2015., preuzeto sa: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/sesar/european_atm_en [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [12.] Šimecki, A.: Air Transport Conectivity Model in the South East Europe, Phd Thesis, Faculty of Transport and Traffic Sciences, Zagreb, 2013.
- [13.] Europska komisija: Prijedlog odluke Vijeća o potpisivanju, u ime Europske unije, i privremenoj primjeni Ugovora o osnivanju Prometne zajednice, preuzeto sa: <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52017PC0324> [pristupljeno: svibanj 2019.]

- [14.] The Vienna Institute for International Economic Studies: Infrastructure Investment in the Western Balkans, preuzeto sa: <https://wiiw.ac.at/infrastructure-investment-in-the-western-balkans-dlp-3661.pdf> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [15.] Europska unija: Ugovor o osnivanju Prometne zajednice, preuzeto sa: https://ec.europa.eu/transport/themes/international-relations/enlargement/transport-community_en [pristupljeno : svibanj 2019.]
- [16.] Montenegro Airlines, preuzeto sa: https://montenegroairlines.com/footer/o_nama/vijesti [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [17.] Croatia Airlines, preuzeto sa: <https://www.croatiaairlines.com/hr/O-nama>, [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [18.] Air Serbia, preuzeto sa: <https://www.airserbia.com/sr/o-nama> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [19.] Air Albania, preuzeto sa: <https://www.airalbania.com.al/en/> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [20.] Mrđunarodna zračna luka Tirana, preuzeto sa: <http://www.tirana-airport.com/1/7/52/company-information/company-profile/> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [21.] Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine, Promet, Cestovni, željeznički i zračni promet, Sarajevo, 2018.
- [22.] Međunarodna zračna luka Sarajevo, preuzeto sa: <https://www.sarajevo-airport.ba/List/Saopstenja> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [23.] Međunarodna zračna luka Tuzla, preuzeto sa: <https://www.tuzla-airport.ba/en/o-nama/> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [24.] Međunarodna zračna luka Banja Luka, preuzeto sa: <https://www.bnx.aero/o-nama.php> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [25.] Međunarodna zračna luka Mostar, preuzeto sa: <https://mostar-airport.ba/tehnicke-informacije/> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [26.] Aerodromi Crne Gore, A.D., preuzeto sa: <https://www.montenegroairports.com/index2.php?a=4&m=2&o=0&ms=2> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [27.] Hrvatska turistička zajednica: Analiza putničkog prometa, Promet Hrvatskih zračnih luka, preuzeto sa: <https://htz.hr/hr-HR/informacije-o-trzistima/analize-turistickog-prometa> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [28.] Državni zavod za statistiku, Transport i komunikacije: Promet na zračnim lukama 2014. – 2018., preuzeto sa: <https://www.dzs.hr/transport-i-komunikacije> [pristupljeno: svibanj 2019.]

- [29.] Zračna luka Zagreb, preuzeto sa: <http://www.zlz-zagreb-airport.hr/hr/povijest-zra%C4%8Dne-luke-zagreb-doo> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [30.] Međunarodna zračna luka Zagreb, preuzeto sa: <http://www.zagreb-airport.hr/poslovni/9> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [31.] Međunarodna zračna luka Split, preuzeto sa: <http://www.split-airport.hr/index.php?lang=hr> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [32.] Međunarodna zračna luka Dubrovnik, preuzeto sa: <https://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/o-nama/poslovne-informacije/> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [33.] Međunarodna zračna luka Pula, preuzeto sa: <https://airport-pula.hr/o-zracnoj-luci/razvoj-zracne-luke/> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [34.] Međunarodna zračna luka Zadar, preuzeto sa: <https://www.zadar-airport.hr/en/general-data>, [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [35.] Međunarodna zračna luka Rijeka, preuzeto sa: <http://rijeka-airport.hr/hr/info>, [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [36.] Međunarodna zračna luka Osijek, preuzeto sa: <http://www.osijek-airport.hr/o-nama/> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [37.] Međunarodna zračna luka Brač, preuzeto sa: <https://www.airport-brac.hr/zracna-luka/o-zracnoj-luci/> [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [38.] Međunarodna zračna luka Lošinj, preuzeto sa: <https://www.airportmalilosinj.hr/about/>, [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [39.] Međunarodna zračna luka Priština, preuzeto sa: <http://www.airportpristina.com/airportfacts>, [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [40.] Međunarodna zračna luka Beograd, preuzeto sa: <https://beg.aero/eng/corporate/>, [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [41.] Međunarodna zračna luka Niš, preuzeto sa: <http://nis-airport.com/novosti/>, [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [42.] Međunarodna zračna luka Skopje, preuzeto sa: <http://skp.airports.com.mk/default.aspx?ItemID=347>, [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [43.] Međunarodna zračna luka Ohrid, preuzeto sa: <http://ohd.airports.com.mk/default.aspx?ItemID=345>, [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [44.] Svjetska banka, podaci o BDP-u, preuzeto sa: <https://data.worldbank.org/indicator/ny.gdp.mkt.cd>, [pristupljeno: svibanj 2019.]
- [45.] Svjetska populacija, demografija po zemljama, preuzeto sa: <http://worldpopulationreview.com/countries/>, [pristupljeno: svibanj 2019.]

[46.] List of Public Service Obligations – 176 routes, preuzeto sa: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pso_inventory_table.pdf, [pristupljeno: svibanj 2019.]

POPIS KRATICA

| | |
|--|--|
| AEA (Association of European Airlines) | Udruženje europskih zračnih prijevoznika |
| ATM (Air Traffic Management) | Upravljanje zračnim prometom |
| BDP | Bruto domaći proizvod |
| CEF (Connecting Europe Facility) | Instrument za povezivanje Europe |
| EDA (European Defence Agency) | Europska agencija za obranu |
| ERDF (European Regional Development Fund) | Europski fond za regionalni razvoj |
| EU (European Union) | Europska unija |
| FAB (Functional Airspace Block) | Funkcionalni blok zračnog prostora |
| IATA (International Air Transport Association) | Međunarodno udruženje zračnih prijevoznika |
| ICAO (International Civil Aviation Organization) | Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva |
| ITS | Inteligentni transportni sustavi |
| NATO (North Atlantic Treaty Organization) | Sjeveroatlantski savez |
| RPK (Revenue Passenger Kilometer) | Ostvareni putnički kilometri |
| SEETO (South East Europe Transport Observatory) | Prometni opservatorij za jugoistočnu Europu |
| SES (Single European Sky) | Jedinstveno europsko nebo |
| SESAR (Single European Sky ATM Research) | Program istraživanja i razvoja u području upravljanja zračnim prometom Jedinstvenog europskog neba |
| TEN-T (Trans-European Transport Network) | Transeuropska prometna mreža |

POPIS TABLICA

| | |
|---|----|
| Tablica 1. Popis nacionalnih prijevoznika zemalja u regiji jugoistočne Europe | 19 |
| Tablica 2. Odabrani pokazatelji rezultata poslovanja tvrtke Montenegro Airlines u razdoblju 2016. - 2018. godine..... | 21 |
| Tablica 3. Odabrani pokazatelji rezultata poslovanja tvrtke Croatia Airlines u razdoblju 2016. - 2018. godine | 22 |
| Tablica 4. Odabrani pokazatelji rezultata poslovanja tvrtke Air Serbia u razdoblju 2016. - 2018. godine | 24 |
| Tablica 5. Prikaz zračnog prometa u regiji jugoistočne Europe | 28 |
| Tablica 6. Vlasnička struktura zračnih luka regije jugoistočne Europe | 30 |
| Tablica 7. Povezanost Zračne luke Majka Tereza u ljetnom redu letenja za 2019. godinu | 32 |
| Tablica 8. Povezanost zračne luke Sarajevo u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 34 |
| Tablica 9. Povezanost zračne luke Tuzla u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 35 |
| Tablica 10. Povezanost Zračne luke Banja Luka u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 36 |
| Tablica 11. Povezanost Zračne luke Mostar u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 37 |
| Tablica 12. Povezanost Zračne luke Tivat u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 39 |
| Tablica 13. Povezanost Zračne luke Podgorica u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 40 |
| Tablica 14. Povezanost Zračne luke Franjo Tuđman u ljetnom redu letenja za 2019. godinu | 43 |
| Tablica 15. Povezanost Zračne luke Split u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 45 |
| Tablica 16. Povezanost Zračne luke Dubrovnik u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 47 |
| Tablica 17. Povezanost Zračne luke Pula u ljetnom redu letenja za 2019. godinu | 48 |
| Tablica 18. Povezanost Zračne luke Zadar u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 49 |
| Tablica 19. Povezanost Zračne luke Rijeka u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 50 |
| Tablica 20. Povezanost Zračne luke Osijek u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 51 |
| Tablica 21. Povezanost Zračne luke Brač u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 52 |
| Tablica 22. Povezanost Zračne luke Lošinj u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 53 |
| Tablica 23. Povezanost Zračne luke Adem Jashari Priština u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 54 |
| Tablica 24. Povezanost Zračne luke Nikola Tesla u ljetnom redu letenja za 2019. godinu..... | 57 |
| Tablica 25. Povezanost Zračne luke Konstantin Veliki u ljetnom redu letenja za 2019. godinu | 58 |

| | |
|---|----|
| Tablica 26. Povezanost Zračne luke Aleksandar Veliki u ljetnom redu letenja za 2019. godinu | 60 |
| Tablica 27. Povezanost Zračne luke sv. Pavao Apostol u ljetnom redu letenja za 2019. godinu | 61 |
| Tablica 28. Broj putnika u zračnim lukama zemalja regije jugoistočne Europe 2014. – 2018. godine | 62 |
| Tablica 29. Rast/pad broja putnika u zračin lukama zemalja regije jugoistočne Europe 2014. – 2018. godine | 62 |
| Tablica 30. Broj putnika u zračnim lukama regije jugoistočne Europe 2014. - 2018. godine. | 66 |
| Tablica 31. Kretanje bruto domaćeg proizvoda u zemljama regije jugoistočne Europe 2014. - 2018. godine | 68 |
| Tablica 32. Kretanje broja stanovnika u zemaljama regije jugoistočne Europe | 69 |
| Tablica 33. PSO linije Republike Hrvatske | 72 |

POPIS GRAFIKONA

| | |
|--|----|
| Grafikon 1. Kretanje broja ostvarenih putničkih kilometara 2008. – 2018. godine u svijetu | 9 |
| Grafikon 2. Udio zračnih prijevoznika na tržištu regije jugoistočne Europe za ljetni red letenja u 2019. godini..... | 25 |
| Grafikon 3. Putnički promet na Zračnoj luci Majka Tereza 2014. – 2018. godine..... | 31 |
| Grafikon 4. Putnički promet na zračnim lukama Bosne i Hercegovine 2014. – 2018. godine | 33 |
| Grafikon 5. Putnički promet na zračnim lukama Crne Gore 2014. – 2018. godine..... | 38 |
| Grafikon 6. Putnički promet na zračnim lukama Republike Hrvatske 2014. – 2018. godine.. | 42 |
| Grafikon 7. Promet na Zračnoj luci Adem Jashari Priština 2014. – 2018. godine..... | 54 |
| Grafikon 8. Putnički promet na zračnim lukama Republike Srbije 2014. – 2018. godine | 55 |
| Grafikon 9. Putnički promet na zračnim lukama Sjeverne Makedonije 2014. – 2018. godine | 59 |
| Grafikon 10. Rast broja putnika na zračim lukama po zemaljama regije jugoistočne Europe 2014. – 2018. godine | 74 |

POPIS SLIKA

| | |
|---|----|
| Slika 1. Devet osnovnih TEN-T koridora osnovne mreže, [3]..... | 6 |
| Slika 2. Funkcionalni blokovi zračnog prostora, [10]..... | 13 |
| Slika 3. Zračne luke regije jugoistočne Europe s godišnjim prometom iznad 500,000 putnika (2018. godina.) | 29 |



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ diplomski rad
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na
objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz
necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako 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 _____ diplomskog rada
pod naslovom **Razvojni potencijali zračnog prometa u regiji jugoistočne Europe**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom
repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 4.7.2019 _____

Student/ica:

Fleker

(potpis)