

Procjena utjecaja niskotarifnih zračnih prijevoznika na učinke Zračne luke Mostar

Markotić, Mario

Master's thesis / Diplomski rad

2018

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:119:066449>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-27**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

DIPLOMSKI RAD

**PROCJENA UTJECAJA NISKOTARIFNIH ZRAČNIH
PRIJEVOZNIKA NA UČINKE ZRAČNE LUKE MOSTAR**

**ESTIMATION OF THE INFLUENCE OF LOW-COST
AIRLINES ON TRAFFIC PERFORMANCE OF MOSTAR
AIRPORT**

Mentor: izv. prof. dr. sc Andrija Vidović

Student: Mario Markotić

JMBAG: 0135227106

Zagreb, rujan 2018.

FAKULTET PROMETNIH
ZNANOSTI
KNJIŽNICA

Zagreb, 5. travnja 2018.

Zavod: **Zavod za zračni promet**
Predmet: **Nekonvencionalno zrakoplovstvo**

DIPLOMSKI ZADATAK br. 4712

Pristupnik: **Mario Markotić (0135227106)**
Studij: **Promet**
Smjer: **Zračni promet**

Zadatak: **Procjena utjecaja niskotarifnih zračnih prijevoznika na učinke Zračne luke Mostar**

Opis zadatka:

U uvodnom dijelu potrebno je definirati predmet istraživanja, svrhu i cilj istraživanja, dati pregled dosadašnjih istraživanja razmatrane tematike, predložiti strukturu rada prema poglavljima te definirati očekivane rezultate istraživanja.

Ukazati na specifičnosti niskotarifnog modela zračnog prijevoza - napraviti usporedbu s tradicionalnim i čarter modelom zračnog prijevoza.

Analizirati udio niskotarifnih zračnih prijevoznika u ukupnom putničkom prometu na razini Europe. Prikazati sastav flote najvećih europskih niskotarifnih zračnih prijevoznika.

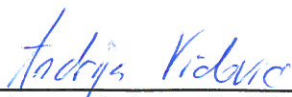
Dovesti u korelaciju kretanje putnika niskotarifnih zračnih prijevoznika s razvojem gospodarstva.

Statistički prikazati kretanje broja putnika u Bosni i Hercegovini s posebnim naglaskom na analizu učinaka Zračne luke Mostar.

Napraviti procjenu utjecaja početka operacija niskotarifnih zračnih prijevoznika na Zračnoj luci Mostar - utjecaj na turizam, gospodarstvo, ukazati na potencijalne rizike, itd.

Izvesti konkretne zaključke o istraživanoj tematici i interpretirati rezultate istraživanja.

Mentor:



izv. prof. dr. sc. Andrija Vidović

Predsjednik povjerenstva za
diplomski ispit:



SAŽETAK

Ubrzan razvoj zračnog prometa uvelike utječe na zračne prijevoznike koji se moraju konstantno prilagođavati potrebama putnika kako bi zauzeli što bolju poziciju na tržištu zračnog prometa. Uslijed liberalizacije tržišta došlo je do pojave sve većeg broja niskotarifnih zračnih prijevoznika koji su se svojim modelom poslovanja najviše približili zahtjevima putnika, što se najviše odnosi na pristupačnu cijenu karte i putovanje od točke do točke, karakteristike s kojima se tradicionalni zračni prijevoznici sve teže mogu nositi. Pored sve većeg broja niskotarifnih zračnih prijevoznika u Republici Hrvatskoj, posebice za vrijeme turističke sezone, bilježi se i porast broja niskotarifnih zračnih prijevoznika i u Bosni i Hercegovini. Zračna luka Sarajevo kao glavna zračna luka u BiH ima najveći broj niskotarifnih zračnih prijevoznika, međutim dolaskom Wizz Air-a u Zračnu luku Tuzla sve veći broj putnika iz cijele regije bira upravo tuzlansku zračnu luku za svoje letove. Od 2018.godine i Zračna luka Mostar je dio mreže niskotarifnih zračnih prijevoznika. Dolazak Eurowings-a u Mostar može biti prekretnica u poslovanju Zračne luke Mostar, te može imati veliki utjecaj na gospodarstvo i turizam kako Mostara tako i cijele regije.

KLJUČNE RIJEČI: niskotarifni zračni prijevoznici; zračni promet; Bosna i Hercegovina; Zračna luka Mostar

SUMMARY

The rapid development of air traffic significantly affects air carriers who need to constantly adapt to passenger needs to ensure a better airspace position. Due to the liberalization of the market, there has been an increasing number of low-cost airlines, which business model is most suitable for passenger requirements. Except of large number of low-cost airlines in the Republic of Croatia, especially during the tourist season, there has been an increase in the number of low-cost airlines in Bosnia and Herzegovina. Sarajevo Airport as the main airport in Bosnia and Herzegovina has the largest number of low-cost airlines, however, with the arrival of WizzAir in Tuzla Airport, passengers from all over the region choose Tuzla Airport for their flights. Since 2018 Mostar Airport has been part of the network of low-cost airlines. The arrival of Eurowings in Mostar can be a turning point in the operations of the Mostar Airport, and can have a great impact on the economy and tourism both in Mostar and in the whole region.

KEYWORDS: low-cost airlines; air traffic; Bosnia and Herzegovina; Mostar Airport

Sadržaj

1.Uvod	1
2.Razvoj niskotarifnih zračnih prijevoznika	3
2.1. Karakteristike i model poslovanja niskotarifnih zračnih prijevoznika	4
2.2. Udio niskotarifnih zračnih prijevoznika u zračnom prometu	6
2.2.1. Wizz Air	9
2.2.2. Eurowings	12
2.2.3. Norwegian	13
2.3. Usporedba tradicionalnih i niskotarifnih zračnih prijevoznika	15
3.Utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na gospodarstvo i turizam.....	18
4. Zračni promet u Bosni i Hercegovini.....	21
4.1. Zračna luka Sarajevo	25
4.2. Zračna luka Tuzla	29
5.Analiza postojećeg stanja Zračne luke Mostar	33
5.1. Vlasnička struktura Zračne luke Mostar	35
5.2. Infrastruktura Zračne luke Mostar	37
6.Procjena utjecaja niskotarifnih zračnih prijevoznika na učinke Zračne luke Mostar	42
6.1. Utjecaj uvođenja linija niskotarifnih zračnih prijevoznika na turizam u Hercegovini	47
6.2. Potencijalni putnici Zračne luke Mostar u segmentu vjerskog turizma	48
6.3. Potencijalni rizici dolaska niskotarifnih zračnih prijevoznika	51
7.Zaključak	53
Literatura	54
Popis slika	56
Popis tablica.....	56
Popis grafikona	57

1.Uvod

Razvoj zračnog prometa doveo je do stvaranja velike konkurencije između zračnih prijevoznika koji različitim modelima poslovanja nastoje privući što veći broj putnika i na taj način zauzeti što bolji položaj na tržištu. Prije liberalizacije tržišta tradicionalni zračni prijevoznici su na neki način imali monopol u zračnom prometu, te su upravo oni bili ti koji su prevozili većinu putnika. Međutim nakon liberalizacije dolazi do pojave sve većeg broja niskotarifnih zračnih prijevoznika (engl. *Low Cost Carrier- LCC*). Zbog svog karakterističnog modela poslovanja u mogućnosti su ponuditi svojim putnicima nižu cijenu karte, te su na taj način putovanje avionom učinili pristupačnijim za sve putnike. Niskotarifni zračni prijevoznici su u mogućnosti pružiti niže cijene karata iz razloga što svojim putnicima na letu nude nižu razinu usluge, odnosno na letu nema besplatnih hrane i pića, postoji samo jedna, ekonomska klasa, te koriste većinom sekundarne zračne luke.

Radi povećanja broja niskotarifnih zračnih prijevoznika njihov utjecaj na zračni promet je sve veći. Zbog velike konkurencije na tržištu niskotarifni zračni prijevoznici iz godine u godinu donose poslovne odluke koje će donijeti što veću zaradu i privući što veći broj putnika, odnosno čine sve kako bi upravo njihova kompanija bila u svjetskom vrhu. Kada su u pitanju zračne luke u našoj regiji, utjecaj LCC na njihove učinke je iz godine u godinu sve veći. Kada je u pitanju Republika Hrvatska njihov utjecaj je najizraženiji za vrijeme ljetne sezone i to u Zračnim lukama Split i Dubrovnik. Ipak utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika je najveći na malim zračnim lukama, u kojima LCC prevoze većinu putnika. Jedne od takvih zračnih luka su svakako Zračna luka Mostar i Tuzla, budući da su na ovim zračnim lukama Wizz Air i Eurowings među jedinim prijevoznicima koji imaju redovne linije.

Osim utjecaja na učinke zračnih luka LCC danas imaju veliki utjecaj na razvoj gospodarstva i turizma. Cjelogodišnja usluga omogućuje razvoj turizma, ali i poslovnih djelatnosti, jeftinija putovanja poslovnih ljudi, nove lokacije tvrtki, zapošljavanje lokalnog stanovništva, kako u zračnim lukama tako i u sektoru vezanom uz turizam, trgovine, ugostiteljstvo. Kada je u pitanju Zračna luka Mostar, dolazak LCC, osim gospodarskog razvoja Hercegovine uvelike će doprinijeti i razvoju vjerskog turizma radi blizine Mostara i Međugorja.

Cilj istraživanja je predstaviti konkretne podatke, odnosno prikazati potencijalne prednosti dolaska niskotarifnih zračnih prijevoznika na Zračnu luku Mostar, uz to u diplomskom radu će se prikazati trenutno stanje Zračnih luka u državi s obzirom na prometne potrebe. Svrha istraživanja je prikazati razvojne mogućnosti Zračne luke Mostar, te potencijalno povećanje broja putnika imajući u vidu trenutne kapacitete Zračne luke Mostar (ZLM).

Do danas je izrađen mali broj istraživanja koja se odnose na potencijalni razvoj Zračne luke Mostar ili na analizu dosadašnjeg stanja. Prema magistarskom znanstvenom radu

Daniela Galića koji se odnosi na strateški model razvoja Zračne luke Mostar definirano je kako je prometno planiranje primarno u funkciji ostvarenja osnovnih prometnih ciljeva za svaku zračnu luka pa tako i za Zračnu luku Mostar (ZLM). Prema navedenom magistarskom znanstvenom radu veliki potencijal ZLM krije se u turističkim obilježjima cijele regije kao i blizini Jadranskog mora i Međugorja s kojima je Mostar dobro prometno povezan.

Diplomski rad je podijeljen u sedam cjelina, kako slijedi:

1. Uvod
2. Razvoj niskotarifnih zračnih prijevoznika
3. Utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na gospodarstvo i turizam
4. Zračni promet u Bosni i Hercegovini
5. Analiza postojećeg stanja Zračne luke Mostar
6. Procjena utjecaja niskotarifnih zračnih prijevoznika na učinke Zračne luke Mostar
7. Zaključak

U uvodnom dijelu definirani su predmet istraživanja, cilj i svrha istraživanja, te je opisana struktura samog diplomskog rada.

U drugom poglavlju opisan je razvoj niskotarifnih zračnih prijevoznika. Detaljno je prikazan njihov način poslovanja, te razlike u odnosu na tradicionalne zračne prijevoznike. Uz to prikazani su i rezultati poslovanje nekih od najboljih niskotarifnih zračnih prijevoznika.

Treće poglavlje pokazuje na koji način dolazak određenih niskotarifnih zračnih prijevoznika na zračnu luku može utjecati na razvoj gospodarstva i turizma grada, regije ili države.

U četvrtom poglavlju opisan je razvoj zračnog prometa u Bosni i Hercegovini, te su detaljno prikazani rezultati koji su ostvareni na Zračnim lukama Sarajevo i Tuzla. Nastavno na to u petom poglavlju je prikazana analiza trenutnog stanja na Zračnoj luci Mostar. Opisana je vlasnička struktura Zračne luke Mostar kao i neke infrastrukturne promjene koje su učinjene prije početka ovogodišnje sezone.

Šesto poglavlje detaljnije prikazuje kako trenutni i potencijalni niskotarifni zračni prijevoznici utječu na učinke Zračne luke Mostar, te kako oni ujedno utječu i na razvoj turizma, posebice vjerskog turizma u regiji.

U sedmom dijelu biti će izneseni konkretni zaključci diplomskog rada, kao i određeni prijedlozi koji bi mogli utjecati na bolje rezultate Zračne luke-Aerodroma Mostar.

2. Razvoj niskotarifnih zračnih prijevoznika

Usprkos brojnim pokušajima letenja različitim napravama, od kojih su neki bili više, neki manje uspješni, a neki prerasli u legende, početkom zrakoplovstva smatra se ostvarenje braće Wright (Orville i Wilbur) s početka 20. stoljeća. Već 1909. godine otvaraju se tvornice aviona u Francuskoj i Ujedinjenom Kraljevstvu, a uskoro i u Njemačkoj i Rusiji. Upravo je u Europi zrakoplovstvo doživjelo svoju prvu ekspanziju. Francuska i Njemačka, uvjerene u njihov vojni potencijal podupirale su proizvodnju aviona i kupovale ih. Procjenjuje se da je do 1914. u Francuskoj proizvedeno oko 1.500 vojnih aviona (i još oko 500 ostalih), u Njemačkoj oko 1.000, a slijedi UK. SAD, kao domovina zrakoplovstva znatno zaostaje i u tom je razdoblju proizvedeno tek stotinjak zrakoplova. Nagli porast proizvodnje pokrenut je tek ulaskom SAD-a u rat 1917. godine, a do kraja rata proizvedeno je blizu 15.000 aviona. U razdoblju za vrijeme drugog svjetskog rata zračni promet doživljava punu afirmaciju i najekspanzivniji razvoj. Tehnička poboljšanja i inovacije razvijene za ratne potrebe uvedene su i u civilno zrakoplovstvo povećavajući tako njegovu djelotvornost. Prvi uspješni mlazni motor konstruiran još 1937., a njegova prva primjena, očekivano, bila je vojna. Međutim, već tijekom 1950-ih uvodi se mlazni pogon u putničke avione. To je omogućilo svladavanje velikih udaljenosti velikom brzinom. Zrakoplovi postaju sve veći pa mogu prevesti više stotina putnika i nekoliko desetaka tona tereta. Svijet se odjednom “smanjio”, do gotovo bilo kojeg mjesta može se stići unutar 24 sata.¹

Kontinuiran razvoj zračnog prometa utjecao je i na pojavljivanje sve većeg broja zračnih prijevoznika koje konstantno unaprjeđuju kako svoje usluge tako i mijenjaju način poslovanja kako bi zadovoljili potrebe tržišta. Veliki utjecaj na formiranje zrakoplovnog tržišta imala je i liberalizacija prometa. Liberalizacijom tržišta velik broj zračnih prijevoznika je prešao iz državnog u privatno vlasništvo što je dovelo do pojave niskotarifnih zračnih prijevoznika (engl. *Low Cost Carriers - LCC*). Iz tog razloga danas postoje zračni prijevoznici koje prakticiraju različite modele poslovanja te na taj način pokrivaju sve veći broj zahtjeva od strane putnika. Danas postoje različiti oblici poslovanja zračnih prijevoznika, a uz već prije spomenute niskotarifne zračne prijevoznike još postoje tradicionalni zračni prijevoznici, regionalni zračni prijevoznici, čarter zračni prijevoznici te zračni prijevoznici koji su usmjereni na prijevoz karga. Od navedenih poslovnih modela, niskotarifni zračni prijevoznici imaju najmanje troškove poslovanja te samim time su i cijene njihovih usluga niske što privlači sve veći broj putnika. Danas se pojavljuje sve više zračnih prijevoznika koji biraju model niskotarifnog poslovanja te se na taj način stvara sve veća konkurencija na tržištu zračnog prometa. Neki od niskotarifnih prijevoznika koji prevoze najveći broj putnika su EasyJet, WizzAir, Ryanair, Eurowings, itd. Jedan od niskotarifnih zračnih prijevoznika čije se poslovanje smatra najboljim je američki zračni prijevoznik Southwest, koji je prvi uveo mogućnost prodaje karata preko interneta, a najvažniji dio odličnog poslovanja bio je tzv. hedging goriva što smanjuje rizik velike promjene cijene goriva, čime je Southwest ostvario znatne uštede osobito za vrijeme ekonomske krize.

¹URL: <http://www.geografija.hr teme/100-godina-zracnog-prometa/> (pristupljeno: svibanj 2018.)

2.1. Karakteristike i model poslovanja niskotarifnih zračnih prijevoznika

Kako se zrakoplovna deregulacija proširila na Europu, tako se najviše istaknuo Ryanair iz Irske koji je nagrađen za najbolje financijske rezultate među nacionalnim zrakoplovnim kompanijama u 1999. godini. Ryanair-ov uspješan poslovni plan oponaša poslovnu strategiju zrakoplovne kompanije Southwest Airlines te nudi niske cijene i osnovne usluge na vrlo prometnim zračnim putovima diljem Europe. Niskotarifni zračni prijevoznici su doveli do revolucije putovanja u Europi gdje su veliki tradicionalni zračni prijevoznici bile nekada jedini mogući operateri. Ryanair i easyJet dva su primjera zračnih prijevoznika koji se agresivno šire na tržištima gdje su prethodno dominirali glavni europski zrakoplovni prijevoznici. U Europi danas postoje samo dvije vrste niskotarifnih zrakoplovnih prijevoznika, oni koje slijede Ryanair, te oni koje slijede easyJet.

Ryanair surađuje samo sa sekundarnim zračnim lukama s relativno malom frekvencijom prometa i fokusira se na nova tržišta bez direktne konkurencije. Usredotočen je prije svega na troškove, što uključuje snažan pritisak na aerodrome i opskrbljivače da snize svoje troškove. EasyJet surađuje primarno sa skupljim zračnim lukama s velikom frekvencijom prometa te se fokusira na postojeći biznis te tržišta turista, kao i na nova tržišta, prihvaćajući konkurenciju drugih prijevoznika. Podaci pokazuju da europski prijevoznici imaju tendenciju pridržavanja izvornog modela više nego njihovi kolege u SAD-u. Međutim, ulaskom sve više niskotarifnih zračnih prijevoznika na europsko tržište to bi se u budućnosti moglo promijeniti, te će i mrežni prijevoznici reagirati nudeći niske cijene. Jasno, kako se tržište niskotarifnih prijevoznika sve više bude popunjavalo ulaskom novoosnovanih prijevoznika, vjerojatno će se zračni prijevoznici diferencirati različitim dodatcima u ponudi proizvoda ili udaljavanjem od izvornih operativnih mogućnosti. No, prema istraživanjima čini se da prijevoznici koji su usvojili takve strategije nužno ne osiguravaju veću zaradu nego što to čine njihovi konkurenti. Osnova funkcioniranja niskotarifnih zrakoplovnih prijevoznika i dalje ostaje ista, a to je da daju najnižu cijenu za potrošača tako što će držati niže razine cijena od nacionalnih prijevoznika. No, zato što postoji veliki broj zrakoplovnih prijevoznika koji se međusobno natječu, neki niskotarifni zračni prijevoznici modificirali su svoju strategiju kako bi se istakle među konkurencijom. Ova je strategija poznata kao strategija diferencijacije, kada prijevoznik nastoji ponuditi nešto jedinstveno da bi se istaknuo od ostatka industrije. Filozofija leži u tome da ako prijevoznik može diferencirati svoje proizvode u veličini u kojoj ih kupci vrednuju i istodobno održavati tu diferencijaciju, ona će biti iznad prosjeka izvođača u industriji.²

Kao što je prije spomenuto niskotarifni zračni prijevoznici u svojem poslovanju imaju određene karakteristike i prednosti u odnosu na zračne prijevoznike s drugačijim modelom poslovanja, a neke od njih su:

- „*point to point*“ mrežni model čime se izbjegavaju transferi tijekom putovanja
- korištenja jedne, i to ekonomske klase

²Brajković, V.: *Utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na prometne učinke Zračne luke Dubrovnik*, Diplomski rad, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2017.

- korištenje sekundarnih zračnih luka koje imaju manje aerodromske troškove
- manje vrijeme prihvata i otpreme zrakoplova (25-30 minuta)
- moderna flota, najčešće jedan model zrakoplova (obitelj Airbus A320 ili Boeing B737) kako bi smanjio trošak obuke pilota na više modela zrakoplova
- nema besplatne hrane i pića tijekom leta
- prodaja karata preko interneta
- visok faktor popunjenosti putničke kabine
- ne postoji nagradnih program za vjernost kao kod tradicionalnih prijevoznika
- struktura cijene je jednostavna.

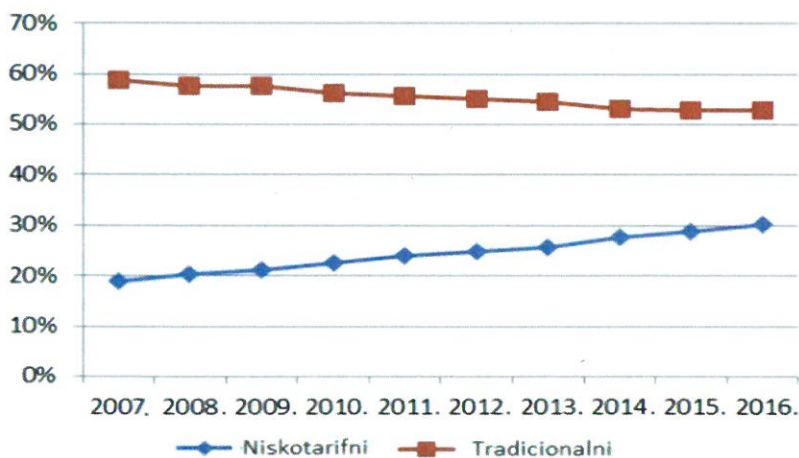
U svrhu karakteriziranja i praćenja širenja niskotarifnih zrakoplovnih prijevoznika navode se tipovi niskotarifnih prijevoznika unutar kojih je moguće konceptualno kategorizirati pet jasnih vrsta niskotarifnih prijevoznika:

1. Kopije Southwesta obuhvaćaju zračne prijevoznike postavljene od nule ili preuređene odstrane nezavisnih poduzetnika. Najbliže su Southwest modelu te minimiziraju troškove uglavnom upravljanjem uslugom od točke do točke korištenjem jednog modela zrakoplova i visokim stupnjem uporabe zrakoplova. Zračni prijevoznici poput Southwest Airlinesa, WestJeta, Ryanaira, SkyEuropea ili easyJeta spadaju u navedenu kategoriju, iako je važno imati na umu da postoji još raznolikosti unutar ove kategorije. Neki zračni prijevoznici su podbacili u provedbi svih značajki Southwest modela dok su ga drugi proširili.
2. Društva kćeri (podružnice prijevoznika) obično obuhvaćaju niskotarifne zrakoplovne prijevoznike koji su nastali kao društva kćeri davno utemeljenih glavnih zračnih prijevoznika kako bi se natjecale i stekle udio u niskotarifnom sektoru. Ovi prijevoznici često pokušavaju djelovati na sličan način kao i zrakoplovni prijevoznici u utvrđenoj kategoriji "kopije Southwesta". Stupanj minimalizacije troškova kod tih prijevoznika varira ovisno o vrsti troška i imovini naslijeđenoj iz ostavštine prijevoznika.
3. *Costcutter*, odnosno zrakoplovni prijevoznici koji, u cilju sniženja troškova, umjesto pune usluge nude jednostavniju i jeftiniju uslugu. To su obično davno osnovani naslijeđeni zračni prijevoznici koji sada pokušavaju smanjiti svoje operativne troškove. U mnogim slučajevima smanjuju troškove ne nudeći sve dodatke kao nekad poput besplatne hrane tijekom leta. Navedeni zračni prijevoznici nastavljaju raditi prema uzorku *hub-spoke*. Možda će i pokušati racionalizirati broj određenih modela zrakoplova, ali će u pravilu ti zračni prijevoznici nastaviti prometovati na kratke i duge staze u većim zračnim lukama.
4. Različiti čarter prijevoznici su niskotarifna društva kćeri razvijena od strane čarter prijevoznika da bi poslovala uslugama niskih cijena. Pojedini čarter zračni prijevoznici počeli su posloovati na osnovi usluga niskih cijena koristeći se zrakoplovnim prijevoznicima kćerima koje oponašaju obilježja zrakoplovnih prijevoznika koji posluju ispočetka ("kopije Southwesta") – usvajanjem jedne vrste flote, visokim stupnjem uporabe zrakoplova, dodatnim naplaćivanjem usluge prehrane u zrakoplovu, jednim tipom cijena i internet rezervacijama.

5. Državno subvencionirani prijevoznici koje se natječu u cijeni su zrakoplovni prijevoznici koji nisu pravi niskotarifni prijevoznici kakve poznajemo. One su u državnom vlasništvu ili dobivaju državne subvencije što im omogućuje ponudu niskih cijena. Nude niske cijene svojih planiranih usluga kao dio nacionalne strategije za razvoj turizma i specifično zbog promicanja zračnih luka kao središta za regiju. Emirates je trenutni primjer za to, ali povijesno gledano mnoge su zrakoplovne kompanije preživjele jedino pomoću državne potpore.³

2.2. Udio niskotarifnih zračnih prijevoznika u zračnom prometu

Niskotarifni prijevoznici danas zauzimaju sve veći tržišni udio u zračnom prijevozu. Proces liberalizacije je uvelike doprinio trendu porasta LCC kako u Europi tako i u svijetu, te iz tog razloga niskotarifni prijevoznici predstavljaju najveću konkurenciju tradicionalnim zračnim prijevoznicima. Svojim modelom poslovanja LCC su se najviše približili potrebama putnika, čineći proces putovanja, od rezervacije karata, pa sve do dolaska na odredište, pristupačnijim putnicima svake životne dobi. Veliki broj niskotarifnih prijevoznika bira svoje rute na način da poveže turističke destinacije, posebice tijekom ljetne sezone kada su u pitanju Hrvatska i Bosna i Hercegovina. Najbolji način za prikazati uspjeh niskotarifnih prijevoznika jeste da ih se uspoređi sa rezultatima koje su ostvarili njihovi glavni konkurenti odnosno tradicionalni zračni prijevoznici. LCC bilježe najveći rast i najbrži rast na tržištu u razdoblju od 2007. do 2016. godine. Kao što se vidi na grafikonu 1 broj LCC letova u ovo razdoblje je porastao za 21% odnosno broj letova se povećao sa 5.200 letova po danu na 8.400 letova po danu. U istom razdoblju tradicionalni zračni prijevoznici bilježe pad broja letova za 10%, a to je značilo smanjenje broja letova za 16.300 letova na dan na 14.700 letova u danu.⁴

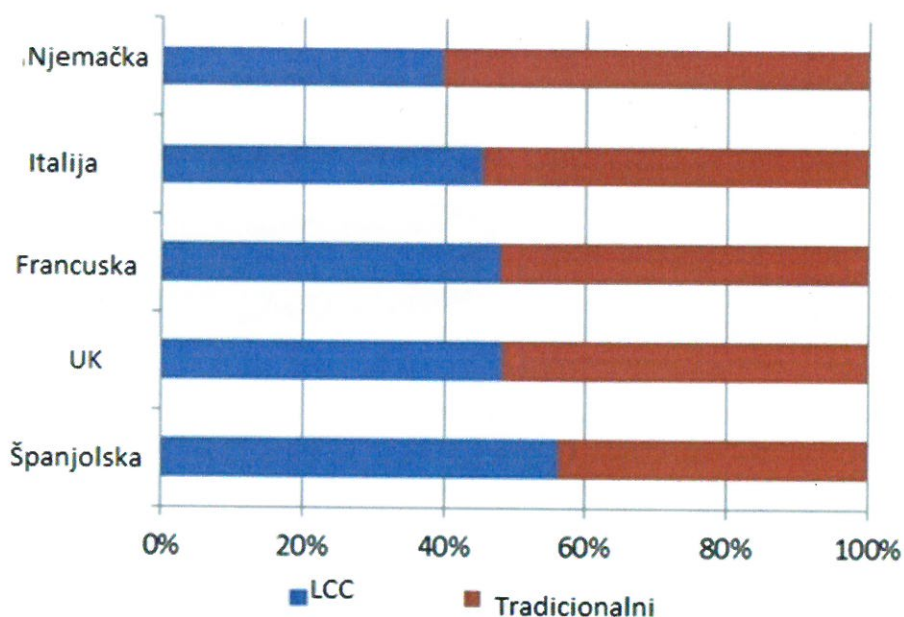


Grafikon 1. Usporedba broja letova niskotarifnih i tradicionalnih zračnih prijevoznika
Izvor: URL: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/illustration/evolution-lcc-vs-tradsched.png> (pristupljeno: svibanj 2018.)

³Krajnović, A., Nekić, N., Bosna, J.: *Utjecaj niskotarifnih zrakoplovnih kompanija na gospodarstvo s posebnim osvrtom na turizam*, Sveučilište u Zadru, 2016.

⁴URL: <https://www.eurocontrol.int/news/rapid-rise-low-cost-carriers> (pristupljeno: svibanj 2018.)

Pet zemalja u Europi s najvećim broj niskotarifnih letova su Ujedinjenoj Kraljevstvo, Njemačka, Španjolska, Italija i Francuska. Kao što je vidljivo na grafikonu 2 tradicionalni zračni prijevoznici i dalje imaju veći udio prometa u odnosu na niskotarifne zračne prijevoznike, osim u Španjolskoj gdje LCC imaju veći udio u odnosu na tradicionalne zračne prijevoznike.



Grafikon 2. Europske zemlje s najvećim brojem letova niskotarifnih zračnih prijevoznika
 Izvor: URL: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/illustration/top-european-countries-lcc-vs-tradsched.png> (pristupljeno: svibanj 2018.)

Iako prema rezultatima prikazanim u prethodnim grafikonima tradicionalni zračni prijevoznici i dalje imaju veći tržišni udio, vrlo je vjerojatno da će u slijedećih nekoliko godina LCC ipak preuzeti vodstvo na tržištu. Zahvaljujući svom poslovnom modelu LCC su u mogućnosti pružiti nižu cijenu karta, te je tako prosječna cijena karta u 2017. godini iznosila između 44 i 105 eura, što predstavlja cijenu koja je najpristupačnija putnicima. Veliku važnost u niskoj cijeni karata igra i niža cijena nafte, kao i veliki broj LCC konkurenta na tržištu. U 2015. godini vodeći europski niskotarifni prijevoznici su osnovali Udrugu niskotarifnih zračnih prijevoznika pod nazivom Airlines for Europe-A4E. Članice udruge danas prevoze više od 550 miliona putnika godišnje. Svaki dan više od 2,700 njihovih zrakoplova obavlja letove diljem kontinenta, trenutno imaju više od 300 tisuća zaposlenih.⁵

Zbog velike konkurencije na tržištu niskotarifni zračni prijevoznici iz godine u godinu donose poslovne odluke koje će donijeti što veću zaradu i privući što veći broj putnika, odnosno čine sve kako bi upravo njihov zračni prijevoznik bilo u svjetskom vrhu. U nastavku na slici 1 slijedi popis 10 najboljih niskotarifnih zračnih prijevoznika za 2017. godinu prema istraživanju Skytrax-a koje je bazirano na iskustvima korisnika usluge:

⁵URL: <https://a4e.eu/revision-of-airport-charges-directive/> (pristupljeno: svibanj 2018.)



Slika 1. Top 10 najboljih niskotarifnih prijevoznika u svijetu

Izvor: URL: <https://frontera.net/news/asia/3-airline-stocks-to-ride-the-travel-boom-in-southeast-asia/> (pristupljeno: lipanj 2018.)

1. AirAsia se već devetu godinu za redom nalazi na vrhu liste najboljih niskotarifnih zračnih prijevoznika, te danas imaju više od 17 tisuća zaposlenih, kao i flotu od 92 zrakoplova (Airbus A320 Family).
2. Norwegian Air je jedna od najbrže rastućih niskotarifnih zračnih prijevoznika, te trenutno najbolji europski LCC. U svojoj floti imaju 51 zrakoplov od kojih je većina Boeing 737-800.
3. JetBlue Airways je američki LCC sa bazom u New York-u. Koriste zrakoplove Airbus A320, a za razliku od većine LCC oni nude besplatnu hranu i piće tijekom leta. Isto tako koriste posebnu vrstu osvjetljenja za bolji ugođaj tijekom leta.
4. EasyJet je jedan od najboljih europskih LCC. Imaju flotu od 230 zrakoplova, većinom Airbus-a A320 i lete na više od 800 destinacija.
5. Virgin America, iako više nije najbolji LCC u Sjevernoj Americi i dalje se nalazi na popisu najboljih niskotarifnih prijevoznika u svijetu. Baza je u San Francisco-u, a 2016.godine Virgin America je prodan prijevozniku Alaska Airlines. Danas imaju flotu od 67 zrakoplova i lete na više od 25 destinacija.
6. JetStar Airways je dio australskog nacionalnog prijevoznika Qantas. Imaju bazu u Melbourne-u, a u floti trenutno imaju Airbus A320 i Boeing 787 Dreamliner. Već 6 godina u nizu JetStar je najbolji LCC na području Australije i Pacifika.
7. AirAsia X je podružnica niskotarifnog prijevoznika AirAsia, sa sjedištem na zračnoj luci u Kuala Lumpur-u. U floti ima 22 zrakoplova od kojih su većina Airbus A330-300. Za razliku od dosta konkurenata na tržištu AirAsia X nema samo ekonomsku klasu već svojim putnicima nude na izbor i premium klasu.

8. AzulBrazilian Airlines sa bazom u Sao Paulo-u je najbolji LCC u Južnoj Americi drugu godinu za redom. U svojoj floti imaju Airbus, ATR te Embraer zrakoplove.
9. Southwest Airlines je jedan od najboljih niskotarifnih zračnih prijevoznika u svijetu posljednjih nekoliko desetljeća. Svojim načinom poslovanja uveli su velik broj novosti kada su u pitanju LCC prijevoznici, te su iz tog razloga jedan od rijetkih zračnih prijevoznika koji nikad nije poslovaio u minusu. Veliku ulogu u tome imala je izvrsna politika tijekom ekonomske krize, za čije vrijeme su, odličnim hedgingom goriva uspjeli uštedjeti milione dolara. U svojoj floti imaju više od 700 Boeing-a 737.
10. IndiGo sa bazom u New Delhi-u je jedan od najbrže rastućih LCC u svijetu. Imaju više od 100 Airbus-a A320, a uz to imaju i preko 400 narudžba za nove zrakoplove.⁶

U nastavku slijedi detaljan prikaz tri najveća niskotarifna zračna prijevoznika koji su u Bosni i Hercegovini prisutni na Zračnim lukama Sarajevo, Tuzla i Mostar.

2.2.1. Wizz Air

Plan za osnivanje zračnog prijevoznika WizzAir nastao je u lipnju 2003. godine kada se šest osoba sa velikim spektrom stručnosti u vođenju zračnih prijevoznika i sa velikim prethodnim uspjesima u mnogim djelatnostima udružilo sa Józsefom Váradijem, izvršnim direktorom zračnog prijevoznika. Za samo tri mjeseca zračni prijevoznik Wizz Air je postao registrirana prijevoznik spremam za letanje. Prvi let je ostvaren 19. svibnja 2004.godine iz Katowica. Danas Wizz Air nudi preko 420 ruta iz 25 baza u regiji: Gdanjsk, Lublin, Poznanj, Katowice, Varšava i Vroclav u Poljskoj; Budimpešta i Debrecin u Mađarskoj; Sofija u Bugarskoj; Bukurešt, Kluž-Napoka, TarguMureš, Jaši, Sibinj, Krajova i Temišvar u Rumuniji; Kijev u Ukrajini; Prag u Češkoj Republici; Beograd u Srbiji; Vilnius u Litvaniji; Skoplje u Makedoniji; Riga u Latviji; Tuzla u Bosni i Hercegovini; Kutaisi u Gruziji i Košice u Slovačkoj.

Nakon desetljeća stabilnog rasta, ovaj prijevoznik je postao najveći niskotarifni zračni prijevoznik u Srednjoj i Istočnoj Europi. Wizz Air je uspješno završio početnu javnu ponudu dionica 25. veljače 2015. godine te je primljen na Londonsku burzu. Prijevoznik je registriran na Londonskoj burzi te zapošljava više od 2600 osoba. Na svoju 11. godišnjicu, u svibnju 2015. godine, WIZZ je najavio kompletno unaprjeđenje brenda i nove boje flote kako bi izašao u susret zahtjevima putnika, zauzimajući tako svoje mjesto među vodećim europskim zračnim prijevoznicima. Kao što je vidljivo na slici 2 prijevoznik Wizz Air je poprimio življi, svježiji i sofisticiraniji izgled i dojam. Neke od inicijativa koje su uvedene u okviru inicijative

⁶URL: <http://www.businessinsider.com/best-low-cost-airline-world-skytrax-air-asia-norwegian-jetblue-2017-6> (pristupljeno:lipanj 2018.)

unapređenja brenda su dodjela sjedala, prioritet pri ukrcavanju, poboljšani sustav cijena, kao i mnoga druga unaprjeđenja.⁷

U idućih pet godina za očekivati je otvaranje 5-8 novih LCC baza u regiji i to najvjerojatnije u Ljubljani, Zagrebu, Splitu, Dubrovniku i Sarajevu, kao i u još nekom manjem gradu koji ih privuče subvencijama poput Niša, Mostara, Rijeke, Pule, Banja Luke ili Ohrida. U istom periodu za očekivati je i otvaranje više od stotinu novih LCC linija.



Slika 2. Wizz Air - Airbus a320

Izvor: URL: <https://airlinersgallery.smugmug.com/Airlines-Europe-1/Airlines-Ukraine/Wizz-Air-Ukraine/> (pristupljeno: lipanj 2018.)

Air Transport World, vodeći časopis u ovoj grani djelatnosti, dodijelio je prijevozniku Wizz Air nagradu “Najbolja niskotarifna aviokompanija u 2016.” Wizz Air je zračni prijevoznik s fokusom na inovacije u svakom segmentu putovanja. Cilj je Wizz Air-a je da učine letove dostupne građanima Centralne i Istočne Europe, kao i da svim putnicima u Europskoj uniji omoguće potpuno novi doživljaj putovanja. Koristi se najnovija tehnologija kako bi se osiguralo da Wizz Air iskustvo bude izvrsno kako u pogledu usluga tako i u pogledu odnosa cijene i pruženog kvaliteta. Nude jednostavan model usluga, što podrazumijeva: putovanje bez karte, korištenje troškovno i vremenski efikasnih sekundarnih aerodroma, jedinstvenu klasu s potpuno kožnim sjedalima i hranu i piće na zahtjev uz dodatno plaćanje. Njihove nove avione, sa tehnologijom koja je najbolja u klasi, održavaju neki od najboljih prijevoznika, poput prijevoznika Lufthansa Technik. To omogućuje prijevozniku da putnicima dosljedno pruža visok nivo usluga. Wizz Air stalno traži prilike da proširi svoju mrežu odredišta i pruži mogućnost niskotarifnog prijevoza. Odlučni su u postizanju najniže

⁷URL: <https://wizzair.com/en-gb/information-and-services/about-us/company-information#/> (pristupljeno: svibanj 2018.)

troškovne osnove u regiji Srednje i Istočne Europe, a izbor aerodroma u tome ima presudan značaj. Zbog toga lete i na primarne i sekundarne te regionalne aerodrome, pri čemu klijentima pružaju ljubaznu i brzu uslugu uz niske troškove koji se odražavaju u WIZZ cijenama.⁸ Kao što je vidljivo na tablici 1, Wizz Air je uvelike poboljšao svoje rezultate 2017. godine u odnosu na 2016. godinu. Broj putnika u svakom mjesecu 2017. godine je porastao, a najveći porast putnika je ostvaren tijekom mjeseci ljetne sezone, gdje broj putnika u pojedinim mjeseci znao porasti i za više od 500 tisuća putnika u odnosu na isti mjesec prethodne godine. Osim broja putnika povećanja su znatna i u podacima o faktoru popunjenosti. U 2017. godini faktor popunjenosti je porastao u prosjeku više od 2%.

Tablica 1. Prevezeni putnici zračnim prijevoznikom Wizz Air u 2016. i 2017. godini

	Putnici 2017.	Putnici 2016.	Faktor punjenja 2017.	Faktor punjenja 2016.
Siječanj	1.877.762	1.522.901	88,00%	83,50%
Veljača	1.722.038	1.413.717	91,90%	86,40%
Ožujak	1.978.316	1.660.061	90,40%	86,30%
Travanj	2.318.770	1.777.200	90,10%	86,50%
Svibanj	2.400.846	1.964.088	91,10%	90,10%
Lipanj	2.487.553	2.013.032	92,30%	91,70%
Srpanj	2.827.331	2.285.601	94,50%	92,70%
Kolovoz	2.887.770	2.320.990	95,40%	93,00%
Rujan	2.701.203	2.137.569	92,90%	91,60%
Listopad	2.663.937	2.041.639	92,10%	90,00%
Studen	2.157.742	1.769.031	88,30%	86,80%
Prosinac	2.247.891	1.877.119	87,50%	87,30%

Izvor: Izradio i prilagodio autor

Wizz Air ima mladu, jednoobraznu flotu Airbus aviona iz porodice A320, uključujući avione A320 i jedan A321ceo. Wizz Air je u studenom 2015. godine naručio dostavu svog prvog aviona A321ceo, a tijekom 2018. naručeno je još njih 20. Wizz Air je od Airbus-a naručio 110 aviona A321neo nove tehnologije sa naprednim sustavima i motorima koji će dodatno smanjiti osnovu troškova Wizz Air-a, koji je po tome lider u industriji, kao i emisije ugljičnog dioksida ovog zračnog prijevoznika. Sve nove letjelice su opremljene Sharklet⁹ uređajima za vrh krila.¹⁰

⁸URL: <https://wizzair.com/en-gb/information-and-services/about-us/company-information#/> (pristupljeno: svibanj 2018.)

⁹Uređaji na krilima zrakoplova koji se koriste kako bi se povećala ušteda goriva.

¹⁰URL: <https://wizzair.com/en-gb/information-and-services/about-us/company-information#/> (pristupljeno: svibanj 2018.)

2.2.2. Eurowings

Eurowings je nastao 2015. godine kada je Germanwings promijenio svoje ime. Danas, 3 godine poslije Eurowings je jedan on najboljih zračnih prijevoznika u Europi. Pod nazivom Germanwings ovaj prijevoznik je nastao 1993. godine, a u siječnju 1994. godine obavio je i svoj prvi let. Glavna baza Eurowings-a je u Dusseldorf-u, a svojim rutama spaja sve veće gradove Njemačke s ostatkom Europe ali i nekim gradovima u Sjevernoj i Južnoj Americi. Osim baza u Njemačkoj, Eurowings ima baze i u Austriji i Španjolskoj što Eurowings čini još konkurentnijim zračnim prijevoznikom u Europi. Danas je Eurowings dio Lufthansa grupe, te je zajedno s Brussels Airlines-om Eurowings jedini niskotarifni zračni prijevoznik unutar te grupacije. U tablici 2 može se vidjeti broj putnika koje su Eurowings i Brussels Airlines prevezli u 2017. i 2018. godini.

Tablica 2. Broj putnika Eurowings-a i Brussels Airlines-a za 2017. i 2018. godinu

Mjesec	Putnici 2017.	Putnici 2018.
Siječanj	1.691.000	2.152.000
Veljača	1.702.000	2.303.000
Ožujak	2.155.000	2.918.000
Travanj	2.779.000	3.287.000
Svibanj	3.021.000	3.628.000
Lipanj	3.157.000	
Srpanj	3.358.000	
Kolovoz	3.324.000	
Rujan	3.355.000	
Listopad	3.231.000	
Studen	2.447.000	
Prosinac	2.393.000	

Izvor: URL: <https://investor-relations.lufthansagroup.com/en/finanzberichte/traffic-figures.html> (pristupljeno: lipanj 2018.)

Za razliku od ostalih niskotarifnih prijevoznika Eurowings je uveo neke promjene koje ga u određenim segmentima poslovanja približuju tradicionalnim zračnim prijevoznicima. To se prije svega odnosi na letove koje obavljaju izvan područja Europe, kao i na uvođenje novih klasa putovanja čime privlače veći broj putnika koji upravo zbog tih karakteristika, koje nemaju ostali niskotarifni prijevoznici, biraju Eurowings. Kada je u pitanju flota, Eurowings je jedan od LCC s najvećim broj zrakoplova. Imaju 70 zrakoplova Airbus A319, 68 Airbus A320, 7 Boeinga 737, 17 Airbus A330, 4 Airbus A340, te 19 Dash 8 Q-400. Eurowings leti na 154 različite destinacije, a u razdoblju od ožujka 2017. do veljače 2018. godine prevezli su 33.495.900 putnika. Za razliku od ostalih LCC Eurowings nudi različite pakete usluga s obzirom da li se radi o kratkim, srednjim ili dugim odnosno preko oceanskim rutama. Tako se na letovima kratkih i srednjih ruta putnici mogu odlučiti za jednu od 3 klase, a to su BASIC, SMART i nova klasa BIZZclass. Nova BIZZclass nudi putnicima širok spektar usluga,

odnosno one usluge koje većina LCC ne nudi. U toj klasi se nalaze najbolja konfiguracija sjedala na Airbus zrakoplovima, putnicima se nudi 2 besplatna kofera do 32 kilograma te 2 predmeta ručne prtljage. Putnici imaju mogućnost korištenja *lounge*-ova kao i korištenje brze trake prilikom sigurnosne provjere. Velika prednost ove klase je skupljanja nagradnih milja kao i mogućnost biranja obroka tijekom leta. Za razliku od srednjih i kratkih ruta, Eurowings na dugim rutama nudi i veći broj paketa usluga, tako da uz veće spomenute BASIC, SMART, BIZZclass, putnici mogu koristiti i pogodnosti BEST klase koje ja po svojim opcijama najbliža BIZZclass-i. Još jedna prednost Eurowings u odnosu na konkurenciju su već prije spomenuti preoceanski letovi koji kreću iz Dusseldorfa za New York, Miami, Fort Myers, Putna Cana i Canucun, a ovi letovi su krenuli u travnju 2018.godine.

2.2.3. Norwegian

Norwegian je šesti najveći niskotarifni prijevoznik u svijetu s više od 9000 zaposlenika. Lete na više do 150 destinacija diljem Europe, Sjeverne Afrike, Srednjeg Istoka, Azije te Sjeverne Amerike. Norwegian je osnovan 1993.godine, ali kao LCC s letovima su tek počeli 2002.godine. Danas je Norwegian jedan od najbrže rastućih zračnih prijevoznika u svijetu. Konstantno uvode nove zrakoplove u svoju flotu što im omogućuje i osnivanje novih baza diljem Europe, Azije i SAD-a. Norwegian ima oko 150 zrakoplova u svojoj floti, a ujedno imaju jednu od najmlađih i ekološki najprihvatljivijih flota s prosječnom starosti zrakoplova od 3,6 godina, a uz to još imaju preko 250 naručenih zrakoplova od kojih su većina Boeing 737-800s, Boeing 787 Dreamliner (slika 4) te Boeing 737 MAX 8.¹¹

Tablica 3. Broj putnika zračnog prijevoznika Norwegian

	2016.	2017.	2018.
Siječanj	1.756.656	2.110.576	2.333.932
Veljača	1.871.396	2.090.343	2.330.006
Ožujak	2.195.037	2.453.551	2.816.146
Travanj	2.302.041	2.638.229	3.049.249
Svibanj	2.641.666	2.923.597	3.421.460
Lipanj	2.781.060	3.059.402	
Srpanj	2.925.882	3.358.565	
Kolovoz	2.871.992	3.279.525	
Rujan	2.778.806	3.165.031	
Listopad	2.766.743	3.148.511	
Studen	2.265.145	2.520.220	
Prosinac	2.145.043	2.402.005	
Ukupno	29.301.467	33.149.555	

Izvor: izradio i prilagodio autor

¹¹URL:<https://www.norwegian.com/uk/about/our-story/> (pristupljeno: svibanj 2018.)

Kao što je vidljivo na tablici 3 broj prevezenih putnika Norwegian-a je u porastu posljednje dvije godine. Ukupan broj putnika u 2017.godini u odnosu na 2016.godinu je porastao za skoro 4 miliona. Najveći broj prevezenih putnika je tijekom ljetne sezone gdje se broj prevezenih putnika duplo veći u odnosu na zimske mjeseci. Statistike za 2018.godinu pokazuju nastavak trenda rasta prevezenih putnika. Norwegian planira uvesti niskotarifne transatlantske letove između Europe i SAD-a na deset novih ruta čija će cijena nekad biti i oko 65 dolara, što će staviti pritisak na američku i europsku konkurenciju. Norwegian će proširiti svoju mrežu letova u SAD, a planirani letovi koji su trebali početi u lipnju ove godine krenuti će tek tijekom zime 2018. i 2019. godine, a ovi letovi su uslijedili nakon dugo očekivane odluke SAD-a da odobri letove preko Atlantika irskoj filijali te zrakoplovne tvrtke. Američki će se zračni prijevoznici sada trebati usredotočiti na snižavanje cijena i redizajn svojih kabina kako bi se mogli natjecati s Norwegian-om i islandskom tvrtkom Wow Air. Norwegian-ove jednosmjerne karte od 65 dolara vrijedit će za letove do destinacija u Irskoj i Velikoj Britaniji s manjih zračnih luka u savezima New York, Rhode Island i Connecticut. Odredišta uključuju gradovi poput Belfasta u Sjevernoj Irskoj, Corka, Dublina i Shannona u Irskoj, te Edinburgha u Škotskoj. U tu cijenu neće biti uključena prtljaga, hrana i piće, rezervacija sjedala, slušalice, deka i druge slične pogodnosti. Norwegian na svojoj internetskoj stranici upozorava kako će količina letova s tako niskim cijenama biti ekstremno ograničena. Usprkos tome, rast konkurencije na transatlantskim letovima utjecala je i na druge europske zračne prijevoznike.¹²



Slika 3. Unutrašnjost zrakoplova Boeing 787 Dreamliner

Izvor: <https://www.airline-update.com/seat-pitch-norwegian-boeing-787-dreamliner/>

Na slici 4 vidi se unutrašnjost novog Boeinga 787 Dreamliner, u prvoj klasi konfiguracija zrakoplova je 2-3-2 dok je konfiguracija istog zrakoplova za ekonomsku klasu na letovima Norwegian-a 3-3-3.

¹²URL: <http://www.poslovni.hr/strane-kompanije/jedna-europska-aviokompanija-uvodi-letove-preko-atlantika-za-65-dolara-324700> (pristupljeno: lipanj 2018.)

2.3. Usporedba tradicionalnih i niskotarifnih zračnih prijevoznika

Tradicionalni i niskotarifni zračni prijevoznici u načinu svog poslovanja imaju dosta razlika, to se najviše odnosi na cijenu karata, ali isto tako i na različitu strukturu flote, različite iznose operativnih troškova, te na same usluge koje se nude putnicima prije, tijekom i nakon leta. Na tablici 4 se vidi razlika u načinu poslovanja između tradicionalni (engl. *Full Service Network Carriers*- FSNC) i niskotarifnih zračnih prijevoznika.

Tablica 4. Razlike između FSNC i LCC

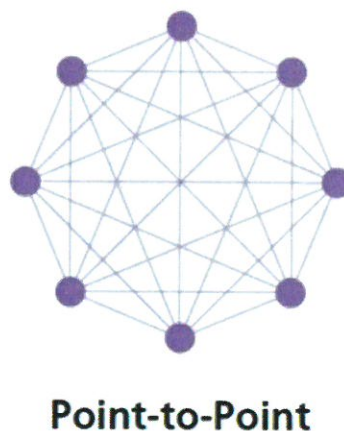
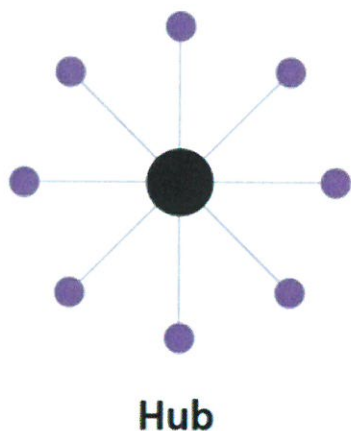
Značajke	FSCN	LCC
Model poslovanja	Kooperativan	Individualan
Obuhvatnost mreže	Globalna	Lokalna
Povezanost mreže	Kratko/dugolinijski	Krakolinijski
Mreža opsluživanja	Hub-and-spoke	Point-to-Point
Flota	Mješovita	Jedan model zrakoplova
Poslovna klasa	<da	Ne
Salon za odmor	Da	Ne
FF program	Da	Ne
Zračne luke	veće i glavne	Sekundarne i manje
Vrijeme opsluživanja	u prosjeku 1h	25min
Usluga	Puna usluga	Usluga se posebno plaća
Ciljana skupina putnika	Turisti i poslovni putnici	Turisti
Posada	Potpuna	Minimalna
Struktura cijena	Složena	Jednostavna
Distribucija	Internet, usluge agencija	Internet

Izvor: izradio i prilagodio autor

Tradicionalni zračni prijevoznici funkcioniraju prema *hub-and-spoke* mreži, a LCC-i prema *point-to-point* mreži. *Hub-and-spoke* (slika 5) mreža je mreža koja sadrži različite linije s većim brojem povezanih čvorišta koji stvaraju veći domet mreže.

Skupljajući tako putnike u čvorištima (*hub*), pomaže u povezivanju internacionalnih i interkontinentalnih letova koji lete s relativno niskim troškovima i većom frekvencijom letova. No, veliki nedostatak *hub-and-spoke* mreže su troškovi vezani sa transferima putnika na drugi zrakoplov, što rezultira sa povećanim troškovima rezervacije i prijenosa prtljage.¹³

¹³Vidović, A.: *Model niskotarifne zrakoplovne operative u Hrvatskoj*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.



Slika 4. Hub and spoke i point-to-point mreža

Izvor: URL: <http://your.heathrow.com/what-makes-a-hub-airport/> (pristupljeno: lipanj 2018.)

LCC-i sa svojom *point-to-point* (slika 4) mrežom na sekundarnim aerodromima imaju jeftinije aerodromske takse odnosno niže aerodromske troškove. Vrijeme opsluživanja zrakoplova LCC-a je kratko, najčešće do 25 minuta te je tako manja vjerojatnost kašnjenja nego kod FSNC-a i visoka frekventnost sekundarnih aerodroma. Time LCC-i mogu operirati na kratkolinijskim rutama gdje je potražnja dovoljno visoka za imati veliki faktor punjenja te visoku dnevnu iskoristivost zrakoplova. Naprotiv tome, FSNC-i neće izbjegavati korištenje aerodroma koji im nisu bazni zato što u ranojutarnjim satima žele privući poslovne putnike koji su navikli na „punu“ razinu usluge. LCC-i će i dalje uživati u prednosti u pogledu većeg broja sjedala i velikog faktora punjenja te visoke dnevne iskoristivosti zrakoplova. FSNC-i su u tom pogledu u nemogućnosti ako žele zadržati poslovne putnike i nuditi svoju „punu“ uslugu koristeći mrežu velikog broja konekcija između čvorišnih, glavnih (primarnih) aerodroma.

Osim po način poslovanja i same vrste letova tradicionalni i niskotarifni zračni prijevoznici se razlikuju i po vrsti flote koju imaju. FSNC-i koriste minimalno tri do pet različitih kategorija zrakoplova po veličini broja sjedala, od kojih se preko 50% zrakoplova nalazi u kategoriji od 120 do 169 sjedala. LCC-i koriste jednu do dvije kategorije zrakoplova po veličini broja sjedala, od kojih jedna kategorija 120-169 sjedala te druga kategorija 170-239 sjedala.¹⁴

Kako bi LCC-i operirali na temelju njihovih niskih cijena usluga, upotrebljavaju zrakoplove sa jednim modelom zrakoplova (A320/B737), sa velikim brojem sjedala u cilju visokog faktora punjenja te vrlo visoke dnevne iskoristivosti zrakoplova. Zato LCC-i imaju više sjedala nego FSNC-i. FSNC nasuprot velikog broja sjedala LCC-a pridaju veliku važnost udobnosti putnika tijekom leta, te stoga imaju veći razmak između sjedala. Dok LCC-i imaju razmak između sjedala 71-74 cm, FSNC-i imaju 79-81 cm.¹⁵

¹⁴Tatalović, M., Mišetić, I., Bajić, J.: *Menadžment zrakoplovne kompanije*, MATE d.o.o., Zagreb, 2012.

¹⁵Vidović, A.: *Model niskotarifne zrakoplovne operative u Hrvatskoj*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.

Osim spomenutih niskotarifnih i tradicionalnih zračnih prijevoznika, veliku važnost u zračnom prometu imaju i čarter prijevoznici. Čarter ili izvanredni prijevoznici su se pojavili 1960.godine i prije pojave niskotarifnih zračnih prijevoznika bili su glavna konkurencija tradicionalnim zračnim prijevoznicima, posebice na turističkim destinacijama. Izvanredni prijevoznici su većinom usmjereni na prijevoz turista i po svojim karakteristikama imaju dosta toga zajedničko sa niskotarifnim prijevoznicima. U posljednjih nekoliko godina broj čarter prijevoznika se smanjuje i velik broj ih se usmjeruje na redoviti prijevoz. U tablici 5 mogu se vidjeti karakteristike čarter prijevoznika.

Tablica 5. Karakteristike čarter prijevoznika

Kategorija	Karakteristike
Gustoća sjedala	Visoka
Popunjenost kabine	Visoka
Zračne luke	Turističke
Distribucijski kanal	Turoperatori
Prodajni uredi	Ne
Salon za odmor	Ne
Kategorija karte	Povratna karta
Usluga u zrakoplovu	Besplatno piće
Nagradni program	Ne
Frekvencija opsluživanja	Rijetka

Izvor: Izradio i prilagodio autor

3. Utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na gospodarstvo i turizam

Niskotarifni zračni prijevoznici trenutno prevoze više od jedne trećine redovnog prometa u Europi i nastaviti će djelovati kao poticaj rasta zračnog prijevoza u budućnosti. Iako su vrlo ugroženi povećanom cijenom goriva, niskotarifni prijevoznici u Europi nisu obeshrabreni i mnogi zračni prijevoznici su zapravo ojačali svoje pozicije. Čak i negativan ekonomski ciklus pruža neke nove prilike, primjerice poslovni putnici sve više lete niskotarifnim prijevoznicima, budući da su proračuni gospodarskih subjekata za putovanja smanjeni. Dugoročno, mogućnosti za integracije i akvizicije među niskotarifnim prijevoznicima idu u smjeru manjeg broja većih grupacija, uz omogućavanje pojačavanja njihovih mreža letova pristupom većem broju tržišta, uz moguće uključivanje i na dugolinijskom segmentu.

Tri četvrtine kapaciteta niskotarifnih prijevoznika danas otpada na letove unutar Europe, gdje ponuda niskotarifnih zračnih prijevoznika već prelazi 50% tržišnog udjela na velikim tržištima bez regulativnih i drugih ograničenja. Tržišni udio niskotarifnih zračnih prijevoznika u europskom domaćem sektoru je 22%. Niskotarifni zračni prijevoznici pozitivno utječu na ekonomiju. Povećanjem broja turista povećava se devizni priljev, zatim, raste promet na aerodromima, potrošnja goriva, broj transfera, broj noćenja u hotelima i drugim smještajnim objektima, pa samim time povećava se i proizvodnja i zaposlenost. Turizam je generator razvoja cijele zemlje. Također, povećava se i dio koji se slijeva u javni sektor – boravišne pristojbe, PDV i dr. Pojava niskotarifnih zrakoplovnih prijevoznika značajno utječe na rast i razvoj cjelokupnog svjetskog turizma. Takav način poslovanja utjecao je na povećanje stupnja korištenja zračnog prometa u svijetu. Podaci govore da raste broj korisnika niskotarifnih zrakoplovnih prijevoznika, pri čemu valja naglasiti već istaknutu činjenicu kako su većina korisnika njihovih usluga u svijetu turisti. Jeftiniji zračni prijevoz pruža mogućnost ekonomskog i društvenog razvoja te preobrazbe određene regije. Cjelogodišnja usluga omogućuje razvoj turizma, ali i poslovnih djelatnosti, jeftinija putovanja poslovnih ljudi, nove lokacije tvrtki, zapošljavanje lokalnog stanovništva, kako u zračnim lukama tako i u sektoru vezanom uz turizam, trgovine, ugostiteljstvo, itd. Putnici koji kupuju jeftine karte uglavnom se odlučuju za hotele srednje kategorije. Također, putnici najčešće nisu veliki izvanpansionski potrošači, pa treba inzistirati na otvaranju hotela s dvije ili tri zvjezdice i na preorijentaciji turističkih agencija koje se bave prihvatom putnika te osmisliti nove programe i ponude kojima se potiče izvanpansionska potrošnja. Prisustvo niskotarifnih zračnih prijevoznika posebno doprinosi razvoju prihvatnih turističkih djelatnosti jer se povećava broj turista.¹⁶

Kada se žele privući potencijalni niskotarifni prijevoznici u određenu regiju vrlo je važno procijeniti turistički potencijal određene regije kao i utjecaj dolaska zračnog prijevoznika na gospodarstvo regije. Kada je u pitanju Zračna luka Mostar, taj podatak se

¹⁶ Krajnović, A, Nekić, N, Bosna, J.: *Utjecaj niskotarifnih zrakoplovnih kompanija na gospodarstvo s posebnim osvrtom na turizam*, Sveučilište u Zadru, 2016.

uglavnom oslanja na Međugorje i rast broja turista i hodočasnika, ali ne treba zanemariti i dimenziju gospodarstva. Upravo bi Zračna luka Mostar trebala biti okosnica gospodarskog napretka cijele Hercegovine. Neposrednu korist od rasta tog razmjera bi imali restorani, hoteli, turističke lokacije, a to bi znatno utjecalo na društveno-ekonomsku perspektivu cijele hercegovačke regije i njezinih građana.

Procjenjuje se da bi se ostvarivanjem rasta moglo otvoriti 2000 novih radnih mjesta u regiji, a ako Mostar ne bude poduzeo aktivnosti kako bi iskoristio taj potencijal u sljedećih nekoliko godina, mogućnosti će se zatvoriti, a time će zračne luke susjednih zemalja dobiti prigodu iskoristiti blizinu Međugorja. Kako bi ostvarili taj rast, sve uprave u regiji i poslovne zajednice trebaju raditi zajedno na turistički povoljnom okruženju, u kojem posjetitelji mogu uživati u odgovarajućim objektima, i zadovoljiti svoje raznolike interese, uključujući povijest, religiju, avanturu, gastronomiju i vino. EU stavlja značajan naglasak na važnost razvoja gospodarstva u BiH, a osobito u polju prijevoza i turizma. Stoga je Zračna luka u Mostaru jedan od mnogih dijelova transportne infrastrukture u BiH koja ima izravnu korist od pomoći EU. Upravo je Europska unija glavni investitor u Zračnu luku Mostar od rata do danas. EU je do sada izdvojio milijune eura kako bi se Zračna luka pokrenula, a najava otvaranja novih zračnih linija prema europskim metropolama budi nadu kako će poslovanje u budućnosti biti uspješnije nego do sada.¹⁷

Kako bi se privukao što veći broj putnika na zračnoj luci, ali i povećao ukupan broj turista u određenoj regiji, veliku ulogu ima i strategija razvoja turizma, a kada je u pitanju grad Mostar vrlo je važna strategija razvoja turizma u Hercegovačko-Neretvanskoj županiji (HNŽ). Kao što to radi većina županija u BiH, HNŽ također razvija turizam kako bi se poboljšala kvaliteta života i kako bi došlo do ekonomskog razvoja te osiguranja budućnosti lokalnom stanovništvu. Kada je u pitanju područje Hercegovine vrlo je važno naglasiti kako ova regija obiluje jakim kulturno-povijesnim identitetom kao i netaknutim prirodnim ljepotama, a upravo su to karakteristike koje danas privlače najveći broj turista i koje, ukoliko postoji dobra razvojna strategija, mogu uvelike doprinijeti i razvoju gospodarstva cijele regije.

Kada je u pitanju Hercegovačka regija, razvoj Zračne luke Mostar neće biti dovoljan kako bi se pokrenuo turizam. Kako bi došlo do potpunog iskorištenja turističkih i gospodarskih potencijala vrlo je važno postojanje određenih strateških ciljeva kako bi se znalo u kojem smjeru će se razvijati turizam u regiji, i koji se ciljevi žele ostvariti u određenom vremenskom periodu.

Ministarstvo trgovine, turizma i zaštite okoliša je predstavilo strateške ciljeve razvoja HNŽ-a, a oni uključuju:

- Razvoj privatnog i javnog partnerstva u turizmu
- Razvoj multidestinacijske turističke ponude
- Razvoj novih „zvijezda“ turističke ponude

¹⁷ URL: <http://www.poslovni.hr/svijet-i-regija/ulaganjima-povecati-broj-putnika-na-18-milijuna-267036>
(pristupljeno: lipanj 2018.)

- Profesionalizacija i standardizacija turističkog sektora¹⁸

Da bi u budućnosti ostvarila što bolje rezultate, čelnici Zračne luke Mostar moraju na što bolji način analizirati postojeće stanje, te potencijalne mogućnosti u turizmu grada Mostara. Za takvu analizu najbolje je primijeniti tzv. SWOT analizu (engl. *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats*) odnosno razmotriti unutarnje snage i slabosti kao i vanjske prijetnje i prilike za razvoj turizma Mostara. Kao unutarnje snage mogu se navesti bogatstvo kultura, turistička infrastruktura, UNESCO grad, blizina mora, središte Hercegovina te sama Zračna luka Mostar. Unutarnje slabosti za razvoj turizma su svakako loša prometna infrastruktura, nečistoća okoliša te malo ulaganje u turizam što se reflektira manjkom smještajnih kapaciteta. Vanjske prilike su svakako povezivanje Mostara u koridora Vc te veliki potencijal radne snage, dok se kao neke vanjske prijetnje mogu navesti nezaštićenost povijesnog naslijeđa te predugi procesi privatizacije prijeratnih hotela koji do danas nisu obnovljeni.

U 2017. godini u Bosni i Hercegovini ukupan broj turista iznosio je 948.994 što je 16,8% više u odnosu na 2016. godinu. Od ukupnog broja turista njih čak 15% dolazi iz Turske ili Ujedinjenih Arapskih Emirata, a ovako velik broj turista iz tih zemalja može se zahvaliti dobroj povezanosti Zračne luke Sarajevo s tim zemljama, ponajprije s Dubai-em i Istanbulom.¹⁹

Više od 12% turista dolazi iz Poljske i Italije i upravo su to zemlje iz kojih najveći broj turista odlazi u Međugorje. Upravo su ovi turisti oni koji u budućnosti mogu biti potencijalni putnici na Zračnoj luci Mostar, budući da je mostarska zračna luka idealna za slijetanja turista koji primarno dolaze u Međugorje.²⁰

¹⁸Ministarstvo turizma, trgovine i zaštite okoliša

¹⁹Federalni Zavod za Statistiku Bosne i Hercegovine

²⁰Ibid

4. Zračni promet u Bosni i Hercegovini

Razvoj zračnog prometa je jedan od glavnih faktora u ekonomskom razvoju određenog grada, regiji ili države. Prilikom biranja svojih potencijalnih ruta zračni prijevoznici, bilo da se radi o tradicionalnim ili niskotarifnim prijevoznicima, uvijek gledaju ekonomsko stanje u kojem se nalazi država s kojom se nastoje povezati. Bosna i Hercegovina do sada se nije uspijevala nametnuti kao država stabilne ekonomije koja može privući prijevoznike. Međutim neosporna turistička bogatstva i blagi ekonomski oporavak u posljednjih par godina uspijevaju privući veći broj zračnih prijevoznika, i na taj način Bosna i Hercegovina se približava trendovima u zračnom prometu kakve imaju susjedne države. Kako bi dosegla opseg prometa Republike Hrvatske ili Srbije, BiH treba uložiti velika financijska sredstva u razvoj postojećih zračnih luka, posebice u Zračnu luku Sarajevo, Mostar i Tuzlu koje su se pokazale kao nositelj zračnog prometa u Bosni i Hercegovini.

Kao što se vidi na tablici 6, u 2017. godini ukupno je ostvareno 19.018 aerodromskih operacija, što pokazuje rast od 13,8% u odnosu na prethodnu godinu. Broj prevezenih putnika u 2017. godini u usporedbi sa 2016. godinom porastao je za 27,0%. U zračnom prijevozu robe zabilježen je značajan pad, a količina prevezene robe manja je za 66,2% u odnosu na prethodnu godinu. Količina prevezene pošte u 2017. godini bilježi rast. U usporedbi sa 2016. godinom količina prevezene pošte veća je za 2,8%.²¹

Tablica 6. Promet na zračnim lukama u BiH

	2015.	2016.	2017.
Broj aerodromskih operacija	17.119	16.713	19.081
Prevezeni putnici	1.130.042	1.225.676	1.556.896
Uzletjeli	571.594	617.735	785.170
Sletjeli	558.448	607.941	771.726
Prevezeni teret (t)	9.734	8.541	2.888
Utovaren	8.469	7.276	1.458
Istovaren	1.265	1.265	1.430
Prevezena pošta (t)	363	394	405
Utovarena	73	75	69
Istovarena	290	319	336

Izvor: Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH

²¹URL: http://www.bhas.ba/saopštenja/2018/TRA_07_2017_Y1_0_BS.pdf (pristupljeno: lipanj 2018.)

Iz tablice 7 može se vidjeti broj putnika po zračnim lukama u BiH za 2015., 2016. i 2017. godinu. Najveći porast putnika ostvaren je na Zračnim lukama Sarajevo i Tuzla gdje je broj putnika u 2017. godini porastao skoro za 200.000 u odnosu na 2015. godinu.

Tablica 7. Broj putnika po zračnim lukama u BiH

	2015.	2016.	2017.
Aerodrom Sarajevo	772.940	838.966	957.969
Aerodrom Mostar	75.244	53.618	42.512
Aerodrom Tuzla	259.094	311.398	535.596
Aerodrom Banja Luka	22.800	21.694	20.819
Ukupno	1.130.042	1.225.676	1.556.896

Izvor: Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH

Kao što je već spomenuto jedan od važnih aspekta ekonomskog razvoja, a čija je važnost u Bosni i Hercegovini ponekad podcijenjena, jeste i kvalitetan zračni promet te povezanost sa svjetskim metropolama. Često se događa da pri letu u velike europske gradove stanovnici BiH moraju presjedati i po nekoliko puta. Uz činjenicu da se ovim putem gubi dragocjeno vrijeme te povećavaju troškovi putovanja, ne smije se zaboraviti da ovo ostavlja loš dojam na strane zračne prijevoznike koje ovo vide i kao negativnu stranu u razmatranju Bosne i Hercegovine kao jedne od njihovih destinacija. Kvalitetne zračne luke, prisutnost jeftinih zračnih prijevoznika te povezanost s velikim svjetskim gradovima moraju biti među prioritetima budućeg razvoja civilnog zrakoplovstva u BiH, jer je na primjeru drugih država očigledno da ovo donosi veliku ekonomsku korist. Zračne luke predstavljaju jedan od ključnih infrastrukturnih faktora potrebnih za širok krug ekonomskih aktivnosti. Također, pristup tržištima i vanjskim i internacionalnim transportnim vezama ključan je pri analizi koju zračni prijevoznici vrše pri pokretanju ekonomskih aktivnosti u određenoj regiji ili državi. Olakšano putovanje i transport važni su faktori uspjeha zračnih prijevoznika u većini europskih regija. Visoka kvaliteta zračnog transporta i aerodromskih usluga može povećati kompetitivnost cijele regije. Osim spomenutog primjera, postoje i drugi primjeri gdje zračne luke služe kao magnet za zračne prijevoznike. Kao jedan od boljih primjera gdje možemo vidjeti visoku kvalitetu zračnog prometa i aerodromskih usluga svakako se može spomenuti i Zračna luka Beč. Povezanost zračne luke u Beču sa zemljama istočne Europe jedan je od važnih razloga zašto su zračni prijevoznici izabrali upravo Beč kao sjedište svojih tvrtki za poslove koje obavljaju u istočnoj Europi.²²

Nadležne organizacije koje upravljaju zračnim prometom u Bosni i Hercegovini su, između ostali, BHANSA (Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BiH) te BHDCA (Direkcija za civilno zrakoplovstvo BiH).

²²URL: <http://novovrijeme.ba/zracni-prostor-bih-ekonomija-na-krillima-aviona/> (pristupljeno: lipanj 2018.)

Direkcija za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine je tijelo koje je nadležno i odgovorno za obavljanje funkcije nadzora u oblasti civilnog zrakoplovstva i kontroli letenja. Osnovana je 1997. godine sa ciljem da odgovori obavezama Bosne i Hercegovine kao države članice Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva i potpisnice Čikaške konvencije. Uz to, Bosna i Hercegovina je član Europske konferencije civilnog zrakoplovstva (European Civil Aviation Conference-ECAC), Zajedničkih zrakoplovnih vlasti (Joint Aviation Authorities-JAA) i Europske agencije za sigurnost zračne plovidbe (EUROCONTROL), a ima i status promatrača u radu Europske agencije za sigurnost u zrakoplovstvu (European Aviation Safety Agency)

Misija BHDCA je uspostava okvira, certificiranje i nadzor zrakoplovnih subjekta u BiH i unapređenje sigurnosti civilnog zrakoplovstva u BiH. BHDCA je opredijeljena za održavanje i unaprjeđenje sustava upravljanja kvalitetom sukladno međunarodnim preporukama, standardima (ICAO SARPs) i zahtjevima ISO 9001, radi osiguranja učinkovitog i efektivnog korištenja resursa, identificiranja i sprječavanja rizika, razumijevanja i ispunjenja zahtjeva svih uključenih i zainteresiranih strana, kao i dostizanja ciljeva organizacije glede kvalitete poslovanja i pružanja usluga. BHDCA održava i unaprjeđuje komunikaciju između učesnika u sustavu civilnog zrakoplovstva (zrakoplovne organizacije, pojedinci, javnost, zaposleni). Uključuju sve zaposlene u razvoj organizacije, koriste njihovo znanje i iskustvo. BHDCA prati, preispituje i usmjerava aktivnosti svih organizacijskih dijelova i pojedinaca kako bi ova politika bila u potpunosti ostvarivana. U tom smislu, obveza rukovodstvo je da osigura da svi zaposleni budu potpuno upoznati sa ovom politikom, da jasno prepoznaju svoje svakodnevne zadatke, ovlaštenja i odgovornosti na ostvarivanju te politike kroz svakodnevne aktivnosti, da im osigura raspoloživost informacija i da ih motivira za stalno postizanje postavljenih ciljeva.²³

Osnivanjem Agencije za pružanje usluga u zračnoj plovidbi Bosne i Hercegovine (BHANSA), BiH je osigurala uvjete za početak preuzimanje kontrole i upravljanja svojim zračnim prostorom. BHANSA je osnovana 2009. godine, a sjedište BHANSA-e je u Mostaru, a ostale organizacijske jedinice su raspoređene u Banjaluci, Sarajevu i Tuzli.

BHANSA je 13. studenog 2014. započela pružati usluge oblasne kontrole letenja iz Operativne jedinice Sarajevo (ATCU I) u zračnom prostoru Bosne i Hercegovine, do 10.000 metara visine (od FL 100 do FL 325). BHANSA ubrzano radi na poduzimanju koraka i obuci zaposlenih kako bi se preuzela potpuna kontrola nad nebom BiH, uz pružanje punog spektra usluga u zračnoj plovidbi i iznad 10.000 metara (FL 325). Zakonom je utvrđeno da se BHANSA financira sredstvima ostvarenim na temelju pružanja usluga u zračnoj plovidbi, a koje uključuju:

- pružanje usluga u upravljanju zračnim prometom,
- pružanje komunikacijskih, navigacijskih usluga i usluga nadzora,
- pružanje usluga aeronautičkog informiranja,
- pružanje meteoroloških usluga za zračnu plovidbu,
- poslove spasilačkog koordinacijskog centra u potrazi i spašavanju,

²³URL: <http://www.bhdca.gov.ba/index.php/hr/bhdca/o-nama> (pristupljeno: lipanj 2018.)

- stručno školovanje i usavršavanje osoblja za kontrolu zračne plovidbe,
- izvoz i uvoz za potrebe Agencije,
- ostale poslove i operacije koji su u službi sigurnog odvijanja zračne plovidbe.²⁴

U obavljanju svojih djelatnosti BHANSA primjenjuje principe i procedure Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO-a) i Europske organizacije za sigurnost zračne plovidbe (EUROCONTROL), u skladu sa državnim zakonodavstvom koje uređuje oblast kontrole letenja.

U svom radu menadžment BHANSA-e rukovodi se principima modernog korporativnog upravljanja, s posebnim naglaskom na konstantom profesionalnom usavršavanju zaposlenih. Posebna pažnja se posvećuje razvoju učinkovitih internih procedura, te primjeni najnovijih standarda u pružanju usluga korisnicima. Nit vodilja svih aktivnosti je odgovorno poslovanje, što se osigurava poštivanjem zakona i zaštitom i razvojem zaposlenih, te njihovih ljudskih prava, imovine i životne sredine, ali i stvaranjem humanog i zdravog radnog okruženja. U skladu sa zahtjevima industrije, BHANSA ulaže dodatne napore u osiguranju energetske efikasnosti u svim svojim organizacijskim jedinicama. BHANSA podržava slobodu udruživanja i kolektivnog pregovaranja između poslodavca i zaposlenika. U skladu s pozitivnim pravnim propisima u okviru BHANSA-e djeluje:

- Sindikat Agencije za pružanje usluga u zračnoj plovidbi
- Sindikat kontrolora letenja u BiH
- Udruženje kontrolora letenja u BiH
- Udruženje kontrolora letenja Republike Srpske.

Danas je zapošljavanje mladih profesionalaca jedan od prioriteta kadrovske politike BHANSA-e. Od svih zaposlenika se očekuje spremnost za konstantan profesionalni razvoj, te poštovanje vrhunskih profesionalnih standarda u svakodnevnom obavljanju dužnosti. Unapređenjem tehnologije rada, BHANSA nastoji odgovoriti ekološkim izazovima sadašnjice vezanim za ublažavanje globalnih klimatskih promjena. U tom smislu nastoji se uticati na smanjenje potrošnje goriva i emisije CO₂plnova na rutnim pravcima pod kontrolom BHANSA-e, na čemu se predano radi u suradnji sa partnerima u Funkcionalnom bloku zračnog prometa Centralne Europe (Functional Aispace Block Central Europe - FAB CE).²⁵

Kako bi se postigao razvoj zračnog prometa u Bosni i Hercegovini vrlo je važno razmotriti situaciju u zračnom prometu u regiji, i analizirati kako posluju susjedne zračne luke. U posljednjih nekoliko godina na svim zračnim lukama regije može se primijetiti veliko povećanje broja niskotarifnih prijevoznika. Još do prije desetak godine LCC nisu imali gotovo nikakve prisutnosti u regiji, da bi u posljednjih par godina krenuli sa žestokom ekspanzijom, koja se posebno ističe u posljednje dvije godine. Gledano za 2016.godinu obnaša se čak 260 LCC linija u regiji. Najveći LCC regije je svakako Wizz Air koji ima čak 3 baze (Skopje,

²⁴URL: <http://www.bhansa.gov.ba/o-nama> (pristupljeno: lipanj 2018.)

²⁵URL: <http://www.bhansa.gov.ba/o-nama/dru%C5%A1tvena-odgovornost> (pristupljeno: lipanj 2018.)

Tuzla i Beograd). Wizz Air je 13. prijevoznik po veličini u Europi.²⁶ Na grafikonu 3 može se vidjeti broj pojedinih linija niskotarifnih zračnih prijevoznika u regiji. Kao što je već prije spomenuto, niskotarifni zračni prijevoznik sa najvećim brojem linija u regiji je Wizz Air koji ima 57 linija unutar država bivše Jugoslavije. Zatim slijede Eurowings sa 43 i easyJet sa 42 linije. Od prijevoznika sa velikim brojem linija još svakako treba istaknuti i Norwegian, dok najmanji broj linija imaju Jet2, Volotea te Transavia.



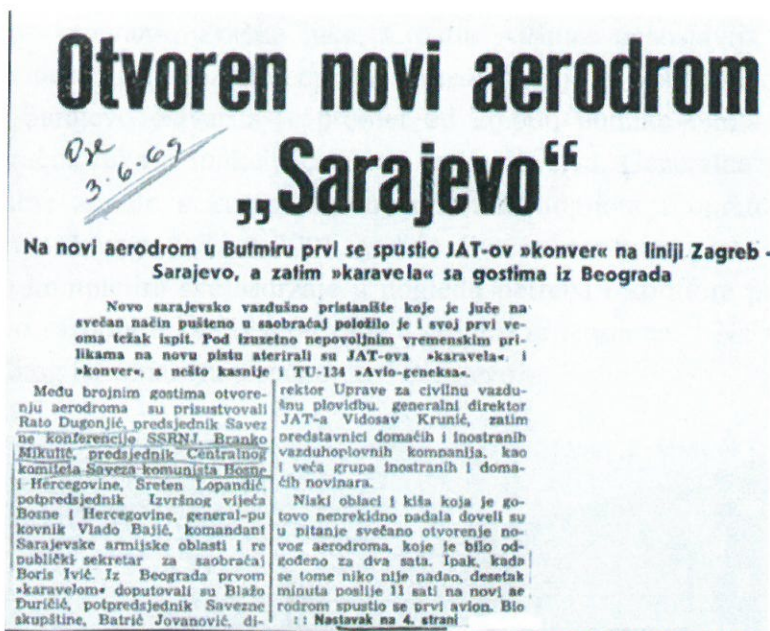
Grafikon 3. Broj linija koje pojedini niskotarifni zračni prijevoznici imaju u regiji
Izvor: Izradio i prilagodio autor

4.1. Zračna luka Sarajevo

Početak Drugog svjetskog rata doveo je do zaustavljanja svih civilnih zrakoplovnih aktivnosti na cijelom području tadašnje Kraljevine Jugoslavije. Po završetku Drugog Svjetskog rata, ponovo se uspostavlja redovni civilni zračni promet prema Sarajevu, linijama između Sarajeva, Beograda i Zagreba. Promet je obavljao tadašnji jugoslavensko-sovjetski prijevoznik JUSTA, a za svoje aktivnosti je koristila aerodrom u Butmiru. Ovaj prijevoznik je radio tek nešto duže od godinu, jer se odlukom Vlade tadašnje Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ), zbog sukoba sa SSSR-om osniva domaći prijevoznik Jugoslavenski Aerotransport, poznatiji pod skraćenim nazivom JAT. Glavninu JAT-ove flote u to doba činili su zrakoplovi Dakota (DC-3) sa 24 putnička sjedišta. Promet sa DC-3 bio je u funkciji sve vrijeme sljedećih 22 godine. Zbog većih potreba i uvođenja u eksploataciju novih modela mlaznih zrakoplova, koji su zahtijevali čvrste betonske podloge manevarskih površina, krenulo se u realizaciju ideje o gradnji novog sarajevskog aerodroma. Poslije dugogodišnjih analiza i ispitivanja pozicije buduće zračne luke, odlučeno je da zračna luka

²⁶URL: <https://tangosix.rs/2016/26/07/kako-odgovoriti-na-ekspanziju-low-cost-avio-kompanija/> (pristupljeno: lipanj 2018.)

bude locirana u Sarajevskom polju, u neposrednoj blizini postojećeg travnatog aerodroma Butmir. Sama gradnja počela je krajem 1965. i trajala je nešto više od tri godine. Izgrađena je potrebna aerodromska infrastruktura: uzletno-sletna staza, rulne staze, platforma, skromna terminalna i upravna zgrada. Kontrolni toranj bio je također u sklopu aerodromske zgrade. Radionavigacijska (R/NAV) oprema na aerodromu omogućavala je prihvat svih vrsta zrakoplova, zaključno s kategorijom C i u prilikama noćnog letenja i složenih meteoroloških uvjeta (VFR i IFR letova). Napokon, 2. lipnja 1969. godine Aerodrom Sarajevo-Ilidža, kako se tada službeno zvao, svečano je otvoren za civilni zračni promet.²⁷



Slika 5. Novinski članak o otvaranju Aerodroma Sarajevo

Izvor: URL: [http://www.sarajevo-](http://www.sarajevo-airport.ba/tekst.php?lang=bos&id=6&kat=2&sub_kat=0)

[airpot.ba/tekst.php?lang=bos&id=6&kat=2&sub_kat=0](http://www.sarajevo-airport.ba/tekst.php?lang=bos&id=6&kat=2&sub_kat=0) (pristupljeno: lipanj 2018.)

Kandidiranjem Sarajeva za Zimske olimpijske igre 1984. (ZOI '84), javlja se potreba za proširenjem osnovnih kapaciteta zračne luke a to se odnosi na: produženje postojeće uzletno-sletne staze, izgradnja nove paralelne rulne staze, novog terminala i objekta Službe kontrole letenja s novim kontrolnim tornjem. Usporedno s tim se traže mogućnosti za instaliranje nove R/NAV opreme, kako bi se smanjili operativni minimumi za operacije zrakoplova i time povećala frekvencija procedura slijetanja i polijetanja. Ova zahtjevna ideja pretočena je u stvarnost prije samog početka Zimskih Olimpijskih Igara 1984. godine. Uzletno-sletna staza je produžena za 150 m, osposobljena je nova rulna staza, proširena operativna platforma. Instalirana je kompletna nova rasvjeta staze, prilaza i rulnih staza, nabavljena planirana R/NAV sredstva (tri VOR-a i novi ILS), i na kraju izgrađena nova veoma funkcionalna zgrada aerodromskog terminala.

Terminalna zgrada dobila je sve sadržaje koji su uobičajeni na međunarodnim zračnim lukama. Time se Zračna luka Sarajevo svrstala u najopremljenije zračne luke u ovom dijelu Europe. Tehnološki je bila potpuno spremna dočekati početak Igara. Tijekom Igara i nešto

²⁷URL: http://www.sarajevo-airport.ba/tekst.php?lang=bos&id=6&kat=2&sub_kat=0 (pristupljeno: lipanj 2018.)

prije samog početka promet je intenziviran, tako da se dnevno obavljalo između 50 i 70 operacija zrakoplova. Tada je i prvi put došlo do slijetanje JAT-ovog najvećeg putničkog zrakoplova DC-10, na liniji izravno iz New Yorka. Osim toga, zabilježeno je u više navrata slijetanje velikih interkontinentalnih zrakoplova modela L-1011-Tristar, B-707, DC-8i niza drugih. Bitno je naglasiti da je posljednjeg dana ZOI '84 ostvaren rekordan dnevni promet. Oko 14.000 putnika je otpremljeno bez ikakvog zastoja i greške u opsluživanju. Od veljače 1996. dijelom Zračne luke upravljaju civilne vlasti BiH. Radnici nakon kratke obuke u Turskoj zauzimaju svoja dugo očekivana radna mjesta. Sarajevska Zračna luka otvara se 15. kolovoza 1996. godine za civilni promet. Taj događaj značio je ostvarenje najvećeg sna svih zaposlenih. Odmah po otvaranju Zračne luke, Croatia Airlines uspostavlja vezu između Sarajeva i Zagreba, a turski prijevoznik Top Air između Sarajeva i Istambula. Do kraja te godine, Zračna luka Sarajevo ostvarila je promet od 26.000 putnika i bila je u Bosni i Hercegovini jedina zračna luka u funkciji civilnog zrakoplovstva. Generalna rekonstrukcija aerodromske terminalne zgrade s kompletno novom tehnologijom i opremom vrhunske kvalitete uspješno se završava početkom 2001. godine. Svečanim otvorenjem u ožujku 2001. Zračna luka Sarajevo kompletira sve sadržaje u pogledu potreba i komfora putnika, čime i službeno počinje novo razdoblje kvalitetnog rada i vrhunskih rezultata.²⁸ Na slici 6 vidi se današnji izgled putničkog terminala na Zračnoj luci Sarajevo.



Slika 6. Zračna luka Sarajevo

Izvor: URL: <http://avaz.ba/vijesti/bih/355105/medunarodni-aerodrom-sarajevo-svi-letovi-prema-utvrdenom-redu-letenja>(pristupljeno: lipanj 2018.)

Zračna luka Sarajevo danas ima godišnji promet od 900 tisuća putnika i nosilac je zračnog prometa u Bosni i Hercegovini. Potpuno opremljena zračna luka omogućava prihvat i otpremu i najvećih zrakoplova. Dužina USS-e je 2.600 metra (ICAO- 4D), a kapacitet sadašnje terminalne zgrade je 1 milion putnika godišnje. Terminal ima 15 šaltera za registraciju putnika i još dodatna 2 self check-in šaltera. Zračna luka ima 5 izlaza od kojih su

²⁸URL: http://www.sarajevo-airport.ba/tekst.php?lang=bos&id=6&kat=2&sub_kat=0 (pristupljeno: lipanj 2018.)

2 spojena aviomostom. Od ostalih usluga unutar terminalne zgrade se još nalaze Duty Free shop, mjenjačnice, agencije za najam vozila, šalteri redovnih zračnih prijevoznika, itd. Usluge Zračne luke Sarajevo danas koristi velik broj zračnih prijevoznika kao što su: Adria Airways, Air Arabia, Air Serbia, Croatia Airlines, Austrian Airlines, Eurowings, FlyDubai, Lufthansa, Norwegian, Swiss, Turkish Airlines, Wizz Air, Qatar Airways. Kada su u pitanju niskotarifni prijevoznici najveći broj putnika prevoze Wizz Air, Eurowings te Norwegian.

Wizz Air je u travnju 2017. godine ponovno uspostavio vezu Sarajeva i Budimpešte nakon što u povijesti ova dva grada povezivao Malev Airlines koji je bankrotirao 2012. godine. Letovi se obavljaju 2 puta tjedno i to ponedjeljkom i petkom. Norwegian povezuje Stockholm i Sarajevo, a ova linija je jedna od najčešće korištenih radi velikog broja iseljenika iz BiH u Švedskoj. Kada je u pitanju Eurowings, oni su na Zračnoj luci Sarajevo od ljeta 2008. godine kad se prijevoznik zvao Germanwings, a tada su uspostavljene linije Koln-Sarajevo te Bonn-Sarajevo. Na tablici 8 može se vidjeti kako se kretao broj putnika na Zračnoj luci Sarajevo u razdoblju od 2007. do 2017. godine.

Tablica 8. Statistika broja putnika u razdoblju od 2007. do 2017. godine na Zračnoj luci Sarajevo

Godina	Broj putnika
2007.	496.756
2008.	510.396
2009.	533.915
2010.	563.266
2011.	599.978
2012.	580.058
2013.	665.638
2014.	709.901
2015.	772.904
2016.	838.966
2017.	967.969

Izvor: Aerodrom Sarajevo

Kao što se vidi iz tablice 8, broj putnika na Zračnoj luci Sarajevo je u konstantnom porastu od 2007. godine kada je na zračnoj luci bilo skoro pola miliona putnika. U razdoblju ekonomske krize, odnosno od 2008. godine broj putnika nije opadao već je i dalje rastao iako je BiH bila u velikoj krizi. Međutim veći porast broja putnika uslijedio je nakon 2013. godine kada je na zračnoj luci prvi put bilo više od 600 tisuća putnika. Od tada pa sve do 2017. godine broj putnika je porastao za 300 tisuća putnika. Kao što se vidi iz tablice 9, broj putnika po mjesecima u 2018. godini je također zadovoljavajući te se predviđa da bi u 2018. godini na Zračnoj luci Sarajevo trebalo prvi put u povijesti biti više od milion putnika.

Tablica 9. Broj putnika i operacija u 2018.godini na Zračnoj luci Sarajevo

Mjesec	Broj putnika	Broj operacija
Siječanj	54.147	919
Veljača	48.986	774
Ožujak	65.991	1.017
Travanj	86.995	1.192
Svibanj	81.026	1.090
Lipanj	92.997	1.170

Izvor: Aerodrom Sarajevo

4.2. Zračna luka Tuzla

Međunarodna Zračna luka Tuzla je osnovana od strane Skupštine Tuzlansko – Podrinjske Županije 1998.godine. Na osnovu Daytonskog mirovnog, iste godine Zračna luka je otvorena za civilni zračni promet i služila je kao zajednički vojno/civilni aerodrom. U periodu od 10.10.1998. do 01.12.2006. godine, Međunarodna Zračna luka Tuzla je tri puta zatvarana za civilni zračni promet od strane međunarodnih vojnih mirovnih snaga koje su zračnu bazu Dubrave prioritetno koristile za vlastite zračne operacije. Međunarodne mirovne vojne snage su u potpunosti napustile zračnu bazu Dubrave 01.12.2006. godine. Nakon odlaska međunarodnih mirovnih vojnih snaga, Zračna luka Tuzla je osigurala tehničke uvjete za ispunjavanje ICAO standarda i 05.06.2008. godine stekla privremeni Certifikat za Javnu Upotrebu zračne luke u međunarodnom zračnom prometu u trajanju od godinu dana. Stjecanjem ovog Certifikata zračna luka je otvorena za civilni zračni promet. Provedbom inspeksijskog nadzora ovlaštenih institucija za civilno zrakoplovstvo BiH, u lipnju .2009. godine Međunarodna Zračna luka Tuzla je stekla Certifikat za javnu upotrebu u međunarodnom zračnom prometu na neograničeni period trajanja.²⁹

Najveća prekretnica u radu Zračne luke Tuzla je bio dolazak niskotarifnog prijevoznika u Wizz Air u ljeto 2013.godine. Wizz Air je povezo Tuzlu sa svim većim središtima u Europi i na taj način Zračna luka Tuzla je postala ozbiljna konkurencija Sarajevu. Wizz Air od 2015. godine također ima i svoju bazu u Tuzli koja je središte Wizz Air-a za ovaj dio regije, a od 2017.godine u bazi se nalaze njihova 2 aviona, Airbus A320. Kao što se vidi u tablici 10, od 2013.godine dogodilo se veliko povećanje broja putnika na Zračnoj luci Tuzla. Samo dvije godine prije broj putnika u Tuzli je bio skoro zanemariv, i na taj način najbolje možemo vidjeti kako dolazak utjecajnog zračnog prijevoznika može utjecati ne samo na povećanje broja putnika nego i na ekonomiju i turizam grada. Tijekom posljednjih 7 godina

²⁹<https://www.tuzla-airport.ba/o-nama/>

Wizz Air je konstantno uvodio nove linije iz Tuzle i na taj način privlači putnike iz cijele BiH.

Tablica 10. Broj putnika na Zračnoj luci Tuzla od 2011. do 2018. godine

Godina	Siječanj	Veljača	Ožujak	Travanj	Svibanj	Lipanj	Srpanj	Kolovoz	Rujan	Listopad	Studeni	Prosinac	Ukupno
2018	40.563	35.976	43.110	52.638									
2017	26.544	23.105	29.116	50.763	47.701	49.662	63.173	63.407	52.816	51.556	37.432	40.321	535.596
2016	19.234	19.939	23.598	25.261	27.324	26.673	32.299	31.046	27.793	27.621	23.619	27.061	311.398
2015	12.960	12.005	14.474	17.311	18.082	21.563	33.666	33.007	28.900	27.167	22.462	17.427	259.398
2014	8.276	6.455	7.289	9.495	9.343	12.125	19.887	19.253	16.967	16.299	12.363	13.531	151.353
2013	1	0	0	0	455	6.251	11.868	11.000	9.071	8.673	7.359	6.835	61.513
2012	8	0	51	13	2	854	1.762	1.243	195	59	4	0	4.191
2011	0	0	12	54	8	1.143	1.506	965	10	426	403	0	4.527

Izvor: Aerodrom Tuzla

Tablica 11. Red letenja na Zračnoj luci Tuzla za ljeto 2018. godine

Dan	Red letenja za ljeto 2018. godine					
Ponedjeljak	Berlin	Memmingen	Baden-Baden	Gothenburg	Basel	Malmo
Utorak	Malmo	Dortmund	Eindhoven	Stockholm	Vaxjo	
Srijeda	Cologne	Berlin	Memmingen	Gothenburg	Basel	Malmo
Četvrtak	Dortmund	Frankfurt	Eindhoven	Malmo	Basel	Vienna
Petak	Berlin	Memmingen	Eindhoven	Gothenburg	Basel	Vienna
Subota	Dortmund	Frankfurt	Baden-Baden	Stockholm	Vaxjo	Malmo
Nedjelja	Dortmund	Cologne	Vienna	Gothenburg	Malmo	Basel

Izvor: URL: <https://www.tuzla-airport.ba/red-letenja/> (pristupljeno: lipanj 2018.)

Danas se iz Zračne luke Tuzla može izravno letjeti za Berlin, Memmingen, Basel, Beč, Dortmund, Frankfurt, Eindhoven, Stockholm, Vaxjo, Keln, Malmo, Gothenburg te Billund, a na tablici 11 može se vidjeti raspored letanja za ljetni period. Zračna luka Tuzla u posljednje vrijeme ulaže velika sredstva u infrastrukturu odnosno u gradnju novog terminala. Radovi su trebali biti gotovi u svibnju ove godine, međutim radi loših vremenskih uvjeta radovi su i dalje u tijeku. Nakon rekonstrukcije terminala zračna luka bi imala uvjete za prihvata i otpremu 700 tisuća putnika, a vrijednost cijelog projekta se procjenjuje na 6,5 miliona konvertibilnih maraka (24,6 miliona kuna), od čega većinu troškova snosi Vlada Federacije. Osim gradnje terminala predviđa se i gradnja atrija u koji će se dodatno uložiti 1,6 miliona maraka (6 miliona kuna). Ovim poduhvatom Zračna luka Tuzla će postati najmodernija zračna luka u Bosni i Hercegovini i osigurati zapošljavanje novih radnika. Na slikama 7 i 8 može se vidjeti novi terminal i novi atrij Zračne luke Tuzla. Zračna luka Tuzla je pravi primjer kako se dovođenjem kvalitetnog prijevoznika, u ovom slučaju niskotarifnog prijevoznika Wizz Air, može privući ogroman broj putnika čak i u slabije ekonomski razvijenoj državi kakva je Bosna i Hercegovina. Zbog dobre dugoročne politike i dugoročnog planiranja Wizz Air je

odabrao Tuzlu kao svoju bazu i tako omogućio Tuzli daljnji razvoj. Ovakvim načinom rada Zračna luka Tuzla može u budućnosti privući i druge zračne prijevoznike koji upravo u Tuzli vide način da uđu na tržište BiH. Upravo Tuzla može biti pravi primjer Zračnoj luci Mostar koja je od ovog ljeta dio Eurowings-ovih letova, također jednog od najboljih LCC-a. Dolaskom Eurowings-a Mostar bi mogao bilježiti rezultate kao i Zračna luka Tuzla, ukoliko dobrim poslovanjem iz sezone u sezonu bude povećavao broj izravnih linija iz Mostara.



Slika 7. Unutrašnjost novog terminala Zračne luke Tuzla

Izvor: URL:<https://www.tuzla-airport.ba/rekonstrukcija-i-dogradnja-putnickog-terminala-na-jp-mat-u/>(pristupljeno: lipanj 2018.)



Slika 8. Novi atrij Zračne luke Tuzla

*Izvor: URL: <https://www.tuzla-airport.ba/buduci-atrij-medunarodnog-aerodroma-tuzla/>
(pristupljeno: lipanj 2018.)*

5. Analiza postojećeg stanja Zračne luke Mostar

Zračna luka Mostar je otvorena za civilni zračni promet 1965. godine, isključivo za domaće letove. Dogovorom između Sekretarijata obrane Mostara i Jugoslavenskog aerotransporta (JAT) iz Beograda 1.1.1965. godine, utemeljen je JAT - Pogon za aerodromske usluge Mostar, kojim je dogovoreno da JAT uspostavi redoviti domaći promet na liniji Beograd – Mostar - Beograd svakodnevno, s noćenjem u Mostaru, zrakoplovom tipa DC-3 s 26 sjedišta. Također je dogovoreno da planirane gubitke u poslovanju utemeljitelji Zračne luke Mostar pokrivaju po pola. Tada je bilo zaposleno 9 radnika, a sjedište firme bilo je u Mostaru, s tim što bi se na zračnu luku dolazilo samo u vrijeme prihvata i otpreme zrakoplova na vojnoj stajanci i privremenoj zgradi od oko 50 m². Godine 1984., Zračna luka Mostar je proglašena alternativnom zračnom lukom za Međunarodnu Zračnu luku Sarajevo tijekom Olimpijskih Igara time stječući status međunarodne zračne luke. Od tada Zračna luka Mostar na zahtjev JAT-a izlazi iz te organizacije i organizira se kao Radna organizacija Aerodrom Mostar sa sjedištem u Mostaru. Utemeljitelj je bila Skupština općine Mostar koja preuzima brigu oko financiranja istog.³⁰

U jesen 1983. godine Vlada BiH odobrava sredstva za rekonstrukciju putničke zgrade i instaliranje novog sustava aerodromske rasvjete. Isto tako, Savezno izvršno vijeće (SIV) odobrava sredstva za nabavku i instalaciju potrebnih navigacijskih uređaja za sigurno odvijanje prometa. Iste godine Adria Airways iz Ljubljane kupuje STOL (Short Take Off and Landing – kratko polijetanje i slijetanje) zrakoplove DASH 7 s 50 sjedećih mjesta koji mogu letjeti na zračne luke s kraćim uzletno-sletnim stazama i teškim prilazima za slijetanje. Odmah se uspostavlja promet na liniji Zagreb-Mostar-Zagreb s noćenjem u Mostaru 5 puta tjedno. Povoljan red letenja omogućavao je putnicima u polasku i dolasku nastavak putovanja istom zračnim prijevoznikom iz Zagreba za 5 odredišta u SR Njemačkoj gdje je bilo najviše radnika na privremenom radu, uz tarifu do 50% nižu od redovne. Radi navedenih razloga punjenje kapaciteta bilo je izvrsno. Naglo zanimanje zračnih prijevoznika za Zračnu luku Mostar počelo je radi velikog interesa vjernika iz cijelog svijeta oko osporavanog fenomena ukazanja Gospe u Međugorju nedaleko od Mostara. Uvidjevši situaciju, JAT Beograd odmah uspostavlja redovite linije zrakoplovima DC9 kapaciteta 115 putnika, B737 kapaciteta 137 putnika i B727 kapaciteta 156 putnika za Beograd, Zagreb i London. Pored redovnih linija JAT uvodi i čarter letove iz Italije i Francuske. Od inozemnih zrakoplovnih prijevoznika najviše ih je bilo iz Republike Irske (Dublin, Cork i Nock) te iz Italije (Bergamo, Trst, Milano). Neposredno pred rat, najbrojniji su bili američki vjernici koji bi dolazili JAT-om iz New Yorka do Zagreba ili Beograda s vezom za Mostar. Osim vjernika za Međugorje, velik interes talijanskih državljana se pojavio za lov ptica u parku prirode Hutovo blato nedaleko od Mostara. Godine između 1985. i 1990. bile su rekordne od postojanja Zračne luke Mostar uz napomenu da je rekordna bila 1989. godina kada je obavljeno preko 1.000 letova i prevezeno blizu 100.000 putnika. Zahvaljujući navedenim činjenicama, Radna organizacija Aerodrom Mostar postizala je izvrsne financijske rezultate tako da je pred sam rat bila u mogućnosti

³⁰ARS studio.: *Studija Izvodljivosti i Ekonomski Utjecaj Uvođenja Niskotarifnog Zračnog Prijevoznika pri Zračnoj Luci Mostar-Aerodromu Mostar*, Mostar, 2015

izvršiti kapitalnu investiciju proširenja putničke zgrade koja je već postala tijesna za povećani promet.³¹

Rekordni broj od 86.000 putnika u predratnom razdoblju je bio 1990. godine. Bilo je opravdano očekivati da će 1991. godina donijeti povećani broj od 100.000 putnika, no nažalost počeli su oružani sukobi i s tim je prekinut i civilni zračni promet s zadnjim letom izvršenim u studenom 1991. Zračna luka Mostar je ponovno otvorena za zračni promet 7. srpnja 1998. godine. Spaljena i uništena zgrada terminala s kompletnom infrastrukturom je u potpunosti renovirana financiranjem Europske zajednice, a od tada postoji značajan interes zračnih prijevoznika, posebice čarter prijevoznika prema Zračnoj luci Mostar, sa svojom geografskom lokacijom, kao prednošću, susjednog svetišta Međugorje.³² Na slici 9 može se vidjeti lokacija Zračne luke Mostar.



Slika 9. Lokacija Zračne luke Mostar
Izvor: Google Maps

Danas je Zračna luka Mostar na prijelazu u novi razvojni period, označenim ulaganjima Europske Unije u modernizaciju njenih objekata i nabavke opreme za prihvata zrakoplova i putnika. Sa sigurnošću možemo reći kako će Zračna luka Mostar, dosegivši visoke standarde opremljenosti i stručne osposobljenosti njenog osoblja, ući u novo tisućljeće i igrati važnu gospodarsku ulogu u cijeloj regiji. Značajan porast putničkog prometa u Zračnoj Luci Mostar ovisit će upravo o činjenici da je mostarska zračna luka smještena samo nekih 20 kilometara od Međugorja a zračni put sigurno najbrži i najučinkovitiji način dolaska. Danas je za očekivati porast zainteresiranosti turističkih operatera i prijevoznika za organiziranje ne samo čarter letova, nego i redovnih linija za Zračnu Luku Mostar. Dokaz tome je svakako

³¹Galić, D.: *Strateški Model Razvoja Zračne Luke Mostar*, Magistarski znanstveni rad, Fakultet Prometnih Znanosti, Zagreb, 2012

³²URL: <http://mostar-airport.ba/ba/o-nama> (pristupljeno: lipanj 2018.)

dolazak Eurowings-a u Mostar od svibnja 2018.godine. Povezivanje Mostara sa Njemačkom, točnije Stuttgart-om i Dusseldorf-om, može biti prekretnica u poslovanju Zračne luke Mostar. Dolaskom ovog niskotarifnog prijevoznika Mostar će pokušati privući putnike ne samo iz BiH, nego će se postaviti kao konkurencija svim susjednim Zračnim lukama. Osim dolaska Eurowings-a vrlo je važna i ponovna uspostava linije Zagreb-Mostar-Zagreb, koja osim benefita u putničkom prometu igra i vrlo važnu ulogu za razvoj gospodarske suradnje Bosne i Hercegovine i Republike Hrvatske. Dobra opremljenost i stručno osoblje Zračne luke Mostar se brine da u svakom trenutku promet zrakoplova, putnika, prtljage i robe bude siguran, na najvišem nivou i prema standardima ICAO-a. Zračna luka je sposobna i opremljena prihvatiti sve zrakoplove do kategorije "C" (najveća masa polijetanja do 200 tona).

5.1. Vlasnička struktura Zračne luke Mostar

Većina zračnih luka je još uvijek u javnom vlasništvu. Val privatizacije većih zračnih luka dogodio se tijekom zadnjeg desetljeća prošlog stoljeća što znači da su neke od ovih zračnih luka ili njihovih dijelova (npr. terminali) sada u vlasništvu velike grupe zračnih luka i/ili investicijskih fondova. Opći cilj ovih privatnih zračnih prijevoznika je postići zadovoljavajuću vrijednost dioničara i dugoročnu dobit te povrat ulaganja. Većina srednjih i malih zračnih luka još su u javnom vlasništvu, a njihov financijski cilj je općenito pokrenuti (voditi) zračnu luku na najučinkovitiji način s fokusom na financijsku dobit. Vlasnička struktura je važna za planiranje zračnih luka, a posebno s obzirom na moguće financiranje novih ulaganja. Za razvoj zračnih luka važno je znati spremnost vlasnika na ulaganje i/ili njihovu mogućnost pristupanja vanjskom financiranju.

Vlasništvo nad zračnom lukom znači skup prava u smislu posjedovanja iste, u skladu s odgovarajućim zakonima, ili drugim riječima, to je društveno-ekonomski odnos pretvoren u pravni odnos, u kojem na temelju pravne norme točno definirani objekt u cijelosti pripada određenom pravnom subjektu. U tom smislu, kao vlasnici zračnih luka u svijetu se u pravilu javljaju:

- država i/ili
- područne i/ili lokalne uprave i/ili
- posebne pravne osobe (npr. određena korporacija) te
- privatni investitori i/ili
- svi ili dio gore navedenih subjekata u nekoj od mogućih kombinacija.

Pri tome je bitno istaknuti sljedeće:

- u slučaju suvlasništva između države (i/ili područne odnosno lokalne uprave) i privatnih investitora, važno je znati tko posjeduje veći dio (više od 50%) vlasništva,

- isto tako, kada je riječ o suvlasništvu između privatnih investitora, nužno je razlikovati vlasništvo podijeljeno između (vrlo) malog broja suvlasnika od onog, koje je putem slobodnog tržišta podijeljeno između velikog broja dioničara.³³

Značajan broj država širom svijeta pokrenuo je promjene u vlasništvu i upravljačkoj strukturi zračnih luka. S izuzetkom Sjedinjenih Američkih Država, većina zračnih luka diljem svijeta povijesno je bila u vlasništvu države. Na temelju vlasništva, države su određivale i upravljačku strukturu u zračnim lukama. Ovakav model upravljanja i vlasništva nad zračnim lukama počeo se mijenjati sredinom osamdesetih godina prošlog stoljeća, najviše zbog neefikasnosti.

Tablica 12. Opći podaci o vlasništvu zračnih luka za 2010. godinu

Apsolutni pokazatelji	Ukupan broj zračnih luka	Broj zračnih luka u državnom (javnom) vlasništvu	Broj zračnih luka u mješovitom vlasništvu	Broj zračnih luka u privatnom vlasništvu
Europske zračne luke (ukupno)	404	317	52	35
EU-27 zračne luke	306	237	43	26
Non-EU zračne luke (18 zemalja)	98	80	9	9

Izvor: *The ownership of Europe's airports; Airports Council International (ACI), 2010*

Prema podacima iz tablice 12 vidi se kako je 2010. većina europski zračnih luka javnom vlasništvu, bez obzira da li se radi o zračnim lukama koje su u državama članicama Europske Unije ili ne. Također je vidljivo da je veći broj zračnih luka koje se u mješovitom vlasništvu nego onih u privatnom vlasništvu. Kada se ovi podaci uspoređi s podacima iz tablice 13, koja se odnosi na strukturu vlasništva prema podacima iz 2016. godine, vidi se kako se ukupan broj zračnih luka u Europi povećao za skoro 100 novih zračnih luka. I dalje je broj zračnih luka koje su u javnom vlasništvu najveći, međutim vidi se da se također povećava i broj zračnih luka u mješovitom vlasništvu kao i broj privatnih zračnih luka.

Tablica 13. Opći podaci o vlasništvu zračnih luka za 2016. godinu

	Ukupan broj zračnih luka	Javno vlasništvo	Mješovito vlasništvo	Privatno vlasništvo
Europske zračne luke	500	295	126	79
EU-28 zračne luke	355	189	106	60
Zračne luke izvan EU	145	106	20	19

Izvor: URL: <https://skift.com/2016/03/08/eu-airports-increasingly-turn-to-private-investment-to-compete-with-global-counterparts/> (pristupljeno: lipanj 2018.)

³³Galić, D.: *Strateški Model Razvoja Zračne Luke Mostar*, Magistarski znanstveni rad, Fakultet Prometnih Znanosti, Zagreb, 2012

Kada je u pitanju Zračna luka Mostar (ZLM) ona je osnovana kao Društvo s ograničenom odgovornošću (d.o.o) 25.3.1994. godine s izmjenama upisa 18.6.1994., 22.5.1996. i 22.5.2005. godine. Sudskim rješenjem iz 2004. godine utemeljen je kapital u iznosu od 8.469.160 KM (31.838.647 KN) i to Grad Mostar sa 88,59% i Zračna luka Zagreb d.o.o. s 11,41% udjela. Sjedište je u Mostaru, Ortiješ b.b.³⁴.

Osnovna djelatnost ZLM je prijevoz putnika i robe u unutarnjem zračnom prometu (linijski i čarter letovi, te ostale prateće djelatnosti u zračnom prometu), prijevoz putnika u vanjskotrgovinskom prometu (vanjska trgovina (uvoz-izvoz) proizvodima iz okvira djelatnosti u unutarnjem prometu, usluge međunarodnog otpremništva i međunarodni prijevoz osoba i stvari u cestovnom prometu). Zračna luka Mostar obavlja i pružanje usluga prodaje robe u slobodnim carinskim prodavaonicama, prodaja strane robe s konsignacijskog skladišta, posredovanje i zastupanje u prometu roba i usluga, poduka i osposobljavanje letačkog i zemaljskog osoblja te marketing.³⁵

Tijela Zračne luke Mostar (Društva) su:

- Skupština Društva
- Nadzorni odbor
- Uprava Društva (tijelo upravljanja)
- Odbor za reviziju

Skupština Društva je najviše tijelo upravljanja koje sačinjavaju svi članovi Društva. Skupština Društva podnosi godišnje izvješće Gradu Mostara o radu i poslovanju Društva. Nadzorni odbor nadzire vođenje poslovanja Društva, a čine ga tri člana od kojih je jedan Predsjednik. Predsjednika i jednog člana Nadzornog odbora ispred Grada Mostara predlaže Gradsko vijeće Grada Mostara, a jedan član Nadzornog odbora je predstavnik Zračne luke Zagreb. Članove Nadzornog odbora bira Skupština Društva. Upravu Društva čine dva člana - ravnatelj i izvršni ravnatelj koje imenuje i opoziva Nadzorni odbor. Ravnatelj predsjedava Upravom, rukovodi poslovanjem, zastupa i predstavlja Društvo i odgovara za zakonitost poslovanja. Odbor za reviziju ima najmanje tri člana, a osnovni zadatak ovog tijela je imenovanje vanjskog revizora, razmatranje godišnje studije rizika i plana revizije, kao i osiguranje pravilnog rada internih kontrola. Organizacijska struktura Društva sa sistematizacijom radnih mjesta je koncipirana na način da može podržati godišnji promet na razini 100.000-150.000 putnika.³⁶

5.2. Infrastruktura Zračne luke Mostar

Kada je u pitanju infrastruktura, ZLM posjeduje uzletno-sletnu stazu čija je duljina 2.400 metara, a širina 49 metara, dok je površina USS-e od asfalta. Prema ovim karakteristikama

³⁴Međunarodna Zračna luka – Aerodrom Mostar

³⁵ARS studio.: *Studija Izvodljivosti i Ekonomski Utjecaj Uvođenja Niskotarifnog Zračnog Prijevoznika pri Zračnoj Luci Mostar-Aerodromu Mostar*, Mostar, 2015.

³⁶Ibid

referentni kod USS-e je 4. Kako bi se odredilo kodno slovo referentnog koda Zračne luke Mostar, u obzir je potrebno uzeti sljedeće parametre:

- širinu najšire staze za vožnju koja uzletno-sletnu stazu povezuje sa stajankom,
- širinu glavnog podvozja referentnog zrakoplova,
- sigurnosni razmak između ruba glavnog podvoza i ruba stajanke,
- raspon krila referentnog zrakoplova,
- ramena na uzletno-sletnoj stazi i stazama za vožnju.

Prema navedenom Zračna luka Mostar trebala bi biti zračna luka referentnog koda 4C. Međutim, za referentni kod 4C preporučuje se postojanje ramena na stazama za vožnju dok se na uzletno-sletnoj stazi ramena moraju postavljati u slučaju da se zračna luka planira za referentno slovo D,E ili F. S obzirom na to da Zračna luka Mostar na stazama za vožnju nema izgrađena ramena, može se zaključiti da Zračna luka Mostar ima referentni kod 4B.³⁷

Kada je u pitanju stajanka, ZLM posjeduje dvije stajanke. Prva stajanka je duljine 100 metara i širine 60 metara. Nakon renovacije 2018.godine prva stajanka ima 3 parkirne pozicije. Druga stajanka je duljine 216 metara, a širine 71 metar, te ima 4-5 parkirnih pozicija. Bez obzira što je veća, druga stajanka se manje koristi iz razloga što je rulnica koja vodi do druge stajanke je široka samo 2 metra, iz tog razloga se ova stajanka koristi samo za manje zrakoplove. Na slici 10 može se vidjeti obnovljena stajanka na Zračnoj luci Mostar.



Slika 10. Obnovljena stajanka na ZLM

Izvor: izradio autor

Vatrogasci na Zračnoj luci Mostar danas imaju dva vatrogasna vozila. Prvo vozilo je teško interventno vozilo Mercedes 1848 sa sljedećim karakteristikama:

- količina vode: 5.400L

³⁷Galić, D.: *Strateški Model Razvoja Zračne Luke Mostar*, Magistarski znanstveni rad, Fakultet Prometnih Znanosti, Zagreb, 2012

- količina pjenila: 700L
- količina praha: 250L/kg
- domet: 75 m za vodu, 65 m za pjenu

Drugo vozilo je teško vatrogasno vozilo MAN 26-440- Rosenbauer sa sljedećim karakteristikama:

- količina vode: 9.000L
- količina pjenila: 600L
- kapacitet pumpe: 6.000L/min
- domet: 75m za vodu, 65m za pjenu³⁸

Kada je u pitanju oprema za prihvat i otpremu (P/O), za P/O putnika zračna luka posjeduje 4 vučene stepenice, za P/O zrakoplova koriste se 2 vozila za vuču, 1 vozilo za servis toaleta, 2 agregata, 1 vučeni zračni starter te 20 podmetača, a za P/O tereta i prtljage koriste se 2 traktora, 1 samohodna pokretna traka, 10 kolica za prtljagu te 2 viljuškara.³⁹

U posljednje dvije godine terminalna zgrada ZLM je prošla kroz brojna uređenja od kojih su neka bila nužna kako bi se odvijali letove Eurowings-s koji od ove godine ima redovne letove iz Zračne luke Mostar. Na slici 11 vidi se obnovljeni izlazi na MZLM, a danas zračna luka ima 3 izlaza.



Slika 11. Izlazi na terminalu ZLM

Izvor: izradio autor

³⁸ URL: <http://mostar-airport.ba/ba/protupozarna-zastita> (pristupljeno: lipanj 2018.)

³⁹ URL: <http://mostar-airport.ba/ba/oprema-za-prihvat> (pristupljeno: lipanj 2018.)

Uz obnovljene izlaze, obnovljeni su i čekaonica kao i check- in šalteri kojih je prije obnove bilo 4, a danas ih ima 5, kao što se vidi na slikama 12 i 13.



Slika 12. Čekaonica na ZLM
Izvor: izradio autor



Slika 13. Check-in šalteri
Izvor: izradio autor

Kada je u studenom 2017. godine objavljeno kako će Eurowings među svoje rute uvrstiti i Zračnu luku Mostar, u ZLM su bili svjesni kako će biti potrebno uraditi određene

preinake, kako infrastrukturne tako i promjene vezene uz sustave koje se koriste na zračnoj luci. Kako je promet ZLM u posljednjih nekoliko godina više-manje baziran na prometu koje je ostvario Mistral Air sa svojim letovima iz Italije, dolazak ozbiljnijeg zračnog prijevoznika, što je svakako Eurowings, za sobom je i donio i brojne promjene koje je ZLM morao učiniti kako bi zadovoljio uvijete jednog od najboljih LCC.

Jedna od najvećih promjena je bila uvođenje novog načina prijave putnika za let, odnosno instalacija novog DCS (Departure Control System) sustava. Iako ZLM za prijavu putnika od 2016. godine koristi sustav NIKO kao i Zračna luka Split, Eurowings je kao jedna od uvjeta svog dolaska naveo i potrebna ažuriranja na tom sustavu, odnosno nabavku novog modula.

Kako bi se zahtjevi za letove niskotarifnih zračnih prijevoznika mogli odobriti u vremenima koja zahtijevaju ZLM je morala obaviti:

- Proširenje TWY C i dio TWY B na minimalno 18m – dugoročni prioritet
- Postavljanje rasvjete na stajanci II – prioritet
- Proširenje stajanke 1 za dva parkirna mjesta - srednjoročni prioritet
- Nabavka specijalne aerodromske opreme ASU (engl. *Air Starter Unit*-zračni starter), vozilo za fekalije, lift za osobe sa smanjenom pokretljivošću, Oprema za odleđivanje zrakoplova, dopuna vatrogasne opreme, II faza video nadzora, unapređenje ornitološke opreme,) – prioritet
- Zapošljavanje dodatnih radnika u službi prihvata i otpreme – u skladu s povećanjem prometa
- Proširenje parkinga – srednjoročni prioritet
- Modifikacija procedura za letenje, a posebno smanjenje gradijenta penjanja u odlaznim procedurama (vezano za troškove goriva i kapaciteta zrakoplova) – prioritet u realizaciji, a u nadležnosti BHANSA (Agencija za pružanje usluga u zračnoj plovidbi BH).

Određene promijene bile su potrebne i kod trenutnog dobavljača goriva na Zračnoj luci Mostar. Naime, kao jedan od uvjeta svog dolaska u Mostar, Eurowings je tražio da gorivo koje nudi dobavljač na ZLM prođe dodatnu provjeru od strane IATA-e. Dosadašnji jedini redovni prijevoznik na ZLM, Mistral Air, za razliku od Eurowings-a nije tražio dodatne provjere od strane IATA-e kada je u pitanju gorivo koje su koristili pri dolasku na ZLM. Uz spomenute promjene zračna luka je obnovila i parking na aerodromu te je uvedena naplata parkinga. Eurowings je također zahtijevao bolji način, odnosno bolje ekrane za prikaz vremena polaska i odlaska.

6. Procjena utjecaja niskotarifnih zračnih prijevoznika na učinke Zračne luke Mostar

Pojavom sve većeg broj niskotarifnih zračnih prijevoznika njihov utjecaj na učinke zračnih luka postaje sve veći. Sve veći broj turista pri organiziranju svojih putovanja bira upravo LCC, i iz tog razloga LCC osim utjecaja na učenike pojedinih zračnih luka imaju utjecaj i na turizam i gospodarstvo pojedinih, država, regija i gradova. U Bosni i Hercegovini LCC se pokušavaju povezati sa gradovima koji nude određeni turistički sadržaj. Jedan od takvih gradova je svakako i Mostar, koji osim svojih turističkih potencijala turiste može privući i zbog svog geografskog položaja, odnosno zbog blizine mora, te Međugorja u koji odlazi najveći broj turista koji su pristigli u Mostar.

Kako bi najbolje uvidjeli koliki će utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika biti u budućnosti najbolje je pogledati povećanje broja LCC letova. Prema Nacionalnom Aeronautičkom i Svemirskom Istraživačkom Centru Republike Njemačke došlo je do velikog povećanja broja tjednih LCC letova u ljetu 2017. godine u odnosu na ljetu 2016. godine. Na slici 14 se vidi kako je broj tjednih letova u Europi porastao na 59.925 letova u odnosu na 2016. godinu kada se tjedno odvijalo 55.011 LCC letova. Također je došlo i do povećanja broja interkontinentalnih letova iz Europe, gdje se u ljetu 2017. godine tjedno odvijalo 169 LCC letova.⁴⁰



Slika 14. Broj letova niskotarifnih zračnih prijevoznika tijekom tjedna

Izvor: https://www.dlr.de/dlr/en/desktopdefault.aspx/tabid-10122/333_read-24668/year-all/#/gallery/28888

⁴⁰ URL: https://www.dlr.de/dlr/en/desktopdefault.aspx/tabid-10122/333_read-24668/year-all/#/gallery/28888 (pristupljeno: srpanj 2018.)

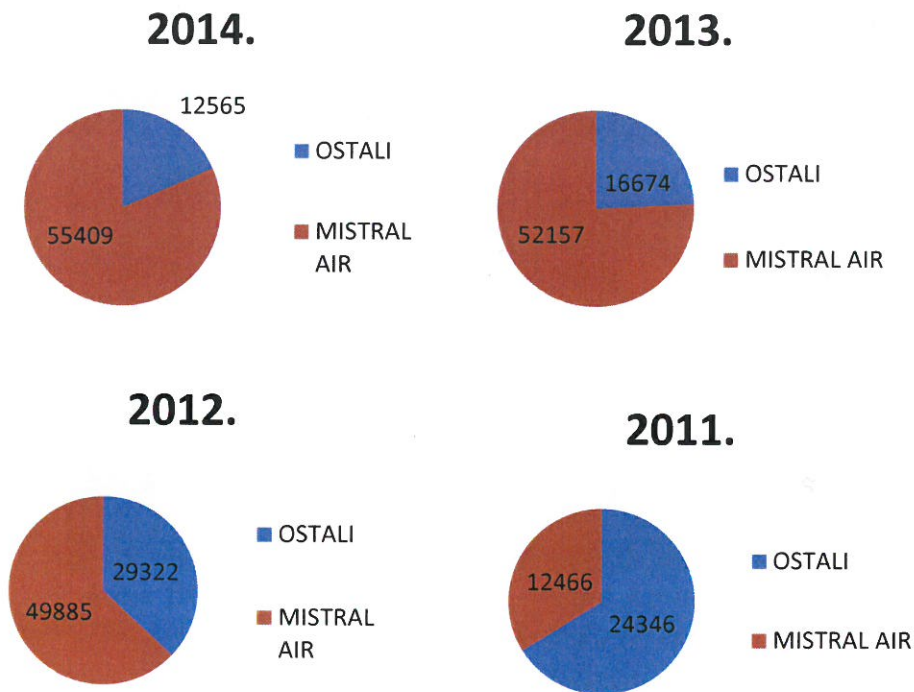
Kada je u pitanju Republika Hrvatska u 9 zračnih luka u u 2017.godini prevezeno je 9,5 miliona putnika, što je povećanje od 18% od odnosu na 2016.godinu kada je broja putnika u Republici Hrvatskoj dosegao preko 8 milijuna putnika, a broj putnika LCC-a 2,87 milijuna, oko 600.000 putnika više nego 2016. godine.⁴¹ Udio LCC-a kod ukupnog prometa putnika u Republici Hrvatskoj je u 2012. godini sa 25,9% narastao u 2016. godini na 35,1%. Prema tome se može zaključiti da povećanje prometa LCC-a raste iz godine u godinu što jako dobro utječe na povećanje ukupnog prometa u Republici Hrvatskoj. ZL Split je najprometnija hrvatska zračna luka po broju putnika LCC-a koji iznosi 1,13 milijuna putnika, čineći tako 39% ukupnog prometa LCC-a u Republici Hrvatskoj. Nakon ZL Splita slijedi ZL Dubrovnik koja broji preko 800.000 putnika LCC-a sa 28% ukupnog prometa LCC-a. Upola manji udio ukupnog prometa LCC-a od ZL Dubrovnika čini ZL Zadar sa 14%. Slijede ZL Zagreb 8% (oko 227.000 putnika), ZL Pula 7% (oko 189.000 putnika), ZL Rijeka 3% (oko 84.000 putnika) te na kraju ZL Osijek koja je najmanja po broju putnika LCC-a, samo 20.000 putnika sa 1% udjela ukupnog prometa LCC-a u Hrvatskoj.⁴²

Kada na neku zračnu luku dođe neki poznati zračni prijevoznik za pretpostaviti je kako će utjecaj tog zračnog prijevoznika na učinke te zračne luke biti velik, posebice ako se radi o manjim zračnim lukama kakva je i Zračna luka Mostar. Dolazak Eurowings-a u Mostar će imati veliki utjecaj na samu zračnu luku budući da uz Croatia Airlines, Eurowings jedini nudi redovne letove iz ZLM. Kako bi se najbolje procijenio utjecaj koji će Eurowings imati na ZLM, najbolje je pogledati podatke koje je ostvarivao Mistral Air u razdoblju od 2011. do 2014.godine, budući da je tada Mistral Air, baš kao danas Eurowings, činio većinu prometa na ZLM.

Od ove godine Mistral Air je u potpunosti obustavio svoje letove te iz Zračne luke Mostar ne očekuju da će u prvoj sezoni od kad postoje izravni letovi za Njemačku ostvarivati rezultate koji su bili ostvarivani kada je Mistral Air povezivao Mostar i Italiju. Međutim ako su najave iz Eurowingsa o proširenju broja linija prema Italiji već slijedeće godine istinite, može se očekivati da će već 2019. godine Zračna luka Mostar imati približno 70 tisuća putnika.

⁴¹Državni zavod za statistiku

⁴²Brajkovic, V.: *Utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na prometne učinke Zračne luke Dubrovnik*,Diplomski rad, Fakultet Prometnih Znanosti, Zagreb, 2017.



Grafikon 4. Udio prevezenih putnika Mistral Air-a u razdoblju od 2011. do 2014. godine
Izvor: Međunarodna Zračna luka-Aerodrom Mostar

Na grafikonu 4 prikazan je udio prevezenih putnika prijevoznika Mistral Air u ukupnom broju prevezenih putnika. Prikazani su podaci u razdoblju od 2011. do 2014. godine, a to je razdoblje izabrano iz razloga što je tada Zračna luka Mostar imala najveći broj prevezenih putnika u posljednjem desetljeću, a tada je ujedno i Mistral Air imao najveći udio u broju prevezenih putnika na ZLM. Najveći broj prevezenih putnika bio je u 2012.godini kada je prevezeno više od 72 tisuće putnike od čega je skoro 50 tisuća putnika prevezao Mistral Air. U 2013. i 2014.godini broj putnika je bio nešto manji, oko 68 tisuća putnika, ali udio putnika Mistral Air-a je bio veći nego u prethodnim godinama, točnije 52 tisuće u 2013.godini i 55 tisuća u 2014.godini. ZLM od 2014. godini nije uspjela ostvariti rezultate kao u gore navedenom razdoblju, te je broj putnika opadao. Na slici 15. vidi se zrakoplov Mistral Air-a na Zračnoj luci Mostar



Slika 15. Zrakoplov prijevoznika Mistral Air-a na ZLM

Izvor: URL: <https://www.klix.ba/biznis/od-aprila-direktni-letovi-na-liniji-rim-mostar/131220011> (pristupljeno: lipanj 2018.)

Od svibnja ove godine krenuli su letovi Eurowings-a za Stuttgart i Dusseldorf, te let Croatia Airlines-a iz Zagreba. Letovi oba prijevoznika se obavljaju zrakoplovom Dash Q-400, s razlikom što je Eurowings ograničio maksimalan broj putnika u zrakoplovu na 60 radi, kako prenose iz MZALM, konfiguracije terena zračne luke. Iz ZLM ne očekuju da će u prvoj godini u kojoj postoje izravne veze s Njemačkom ostvariti rezultate koji su ostvarivani kada je Mistral Air povezivao Mostar s Italijom. Jedan od razloga je što je Mistral Air izravno povezivao Mostar s tri talijanska grada, a to su Rim, Bari i Napulj, za razliku od Eurowings-a koji ima izravne linije za dva Njemačka grada, a drugi razlog leži u tome što talijanski turisti više posjećuju Hercegovinu iz turističkih razloga, posebice kada je u pitanju Međugorje, dok se u prvoj godini Eurowings više okrenuo putnicima koji su većinom dio hercegovačke dijaspor.

Zadovoljni popunjenošću zrakoplova u prvih 20-ak dana od kada se odvijaju letovi, što se može vidjeti na tablicama 14 i 15, iz Eurowings-a su najavili kako bi u budućnosti, možda već od naredne godine, počeli s letovima iz Italije, čime bi nastojali privući veliki broj putnika koji su dolazili u Mostar kada je izravno bio povezan sa Italijom

Tablica 14. Broj putnika na liniji Dusseldorf-Mostar-Dusseldorf u razdoblju od 16.05 do 06.06.2018.godine

Mostar Airport

For period: 16.05.2018 - 09.06.2018

No.	Operator	Reg A/C Type A/C	MTOW	From To	Flight arr dep	Date arr dep	Time arr dep	Parking days hours	Arrived Departed				Transit Transfer				Note
									PAX	INF	C	M	PAX	INF	C	M	
1	EWG	DABQQ DH8D	29.5	DUS DUS	EW9700 EW9701	16.05 16.05	0959 1102	0 0103	60	0	0	0	0	0	0	0	65/18
									56	1	0	0	0	0	0	0	
2	EWG	DABQI DH8D	29.2	DUS DUS	EW9700 EW9701	20.05 20.05	1023 1058	0 0035	57	1	0	0	0	0	0	0	70/18
									57	0	0	0	0	0	0	0	
3	EWG	DABQE DH8D	29.5	DUS DUS	EW9700 EW9701	23.05 23.05	1008 1048	0 0040	59	2	0	0	0	0	0	0	74/18
									57	0	0	0	0	0	0	0	
4	EWG	DABQE DH8D	29.5	DUS DUS	EW9700 EW9701	27.05 27.05	1040 1109	0 0029	54	0	0	0	0	0	0	0	80/18
									60	0	0	0	0	0	0	0	
5	EWG	DABQQ DH8D	29.2	DUS DUS	EW9700 EW9701	30.05 30.05	1027 1101	0 0034	54	0	0	0	0	0	0	0	85/18
									59	0	0	0	0	0	0	0	
6	EWG	DABQQ DH8D	29.5	DUS DUS	EW9700 EW9701	03.06 03.06	1000 1040	0 0040	56	0	0	0	0	0	0	0	91/18
									54	0	0	0	0	0	0	0	
7	EWG	DABQE DH8D	29.5	DUS DUS	EW9700 EW9701	06.06 06.06	1006 1053	0 0047	57	2	0	0	0	0	0	0	95/18
									57	0	0	0	0	0	0	0	

397	5	0	0	0	0	0	0
400	1	0	0	0	0	0	0

Izvor: Međunarodna Zračna luka- Aerodrom Mostar

Tablica 15. Broj putnika na liniji Stuttgart-Mostar-Stuttgart od 19.05. do 09.06.2018.godine

Mostar Airport

For period: 16.05.2018 - 09.06.2018

No.	Operator	Reg A/C Type A/C	MTOW	From To	Flight arr dep	Date arr dep	Time arr dep	Parking days hours	Arrived Departed				Transit Transfer				Note
									PAX	INF	C	M	PAX	INF	C	M	
1	EWG	DABQQ DH8D	29.2	STR STR	EW2700 EW2701	19.05 19.05	1359 1444	0 0045	71	3	0	0	0	0	0	0	69/18
									59	0	0	0	0	0	0	0	
2	EWG	DABQS DH8D	29.5	STR STR	EW2700 EW2701	26.05 26.05	1346 1443	0 0057	73	7	0	0	0	0	0	0	78/18
									63	3	0	0	0	0	0	0	
3	EWG	DABQB DH8D	29.5	STR STR	EW2700 EW2701	02.06 02.06	1356 1447	0 0051	73	1	0	0	0	0	0	0	90/18
									63	2	0	0	0	0	0	0	
4	EWG	DABQE DH8D	29.5	STR STR	EW2700 EW2701	09.06 09.06	1421 1457	0 0036	74	2	0	0	0	0	0	0	98/18
									65	2	0	0	0	0	0	0	

291	13	0	0	0	0	0	0
250	7	0	0	0	0	0	0

Izvor: Međunarodna Zračna luka- Aerodrom Mostar

Osim trenutnog prometa vrlo je važno i analizirati potencijalni promet ZLM, a on se može promatrati s dva aspekta i to vjerski turizam kao prvi prioritetni pravac te uvođenje redovnih linija sa značajnim europskim središtima, kao drugi prioritetni pravac. Prvi

prioritetni pravac predstavlja promet baziran na letovima vezanim za vjerski turizam i hodočašćima u Međugorje, katoličko svetište u Hercegovini. Ova vrsta turizma je u posljednjem desetljeću predstavljala najveći udio u prometu ZLM. Sezona u kojoj je vjerski turizam aktivan je od početka ožujka do kraja listopada. Postojeće tržište, Italija, je dovoljno zasićeno i potrebno se okrenuti novim tržištima iz kojih hodočasnici dolaze u Međugorje preko zračnih luka u regiji. Drugi prioritetni pravac predstavlja dopunu prvom, u vidu uspostave redovnih i čarter linija iz Međunarodne Zračne luke-Aerodroma Mostar prema značajnim europskim središtima. Za planiranje budućeg razvoja ZLM, kao i utvrđivanja refleksija koje na turizam imaju promjene koje nastaju u zračnom prometu, nužno je prognozirati kretanje prometa putnika u narednom razdoblju. Sagledavanje mogućih daljnjih kretanja moglo bi ukazati na moguće akcije koje bi se trebale poduzeti u organiziranju cjelokupne turističke ponude određenog područja. S druge strane prognoziranje prometa Međunarodne Zračne luke-Aerodroma Mostar omogućava točnije planiranje i organiziranje poslovanja iste kako bi se moglo odgovoriti zahtjevima koji se pred njih postavljaju u sljedećem razdoblju.⁴³

6.1. Utjecaj uvođenja linija niskotarifnih zračnih prijevoznika na turizam u Hercegovini

Turizam predstavlja suvremenu društveno-ekonomsku pojavu koja je obilježena privremenim migracijama stanovništva. U novije vrijeme turizam je postao društveni fenomen te je imperativ suvremenog načina života pa i jedno od mjerila društveno-ekonomskog napretka jedne zemlje i regije. Najveću razinu uslužnosti trebao bi ponuditi zračni prijevoz, odnosno u prvom redu Zračna luka Mostar koja je uglavnom rezervirana za dolazak turista izvan državnih granica. U prometnom smislu veliki značaj za razvoj turizma u Hercegovini ima povezivanje Zračne luke Mostar s cestovnim prijevozom i postojećom, još uvijek lošom, cestovnom infrastrukturom. Temeljni i primarni preduvjet razvoja turizma su prirodni, klimatski, kulturno-povijesni i drugi čimbenici jedne zemlje odnosno jednog područja. Sljedeći preduvjet je prometno otvaranje tih područja, odnosno njihova prometna dostupnost. To zapravo znači da u prvoj fazi razvoja turističke ponude određenog područja treba izgraditi odgovarajuću prometnu infrastrukturu i na zadovoljavajući način organizirati funkcioniranje prometnog sustava. Veliki prometni potencijal Zračne luke Mostar krije se upravo u turističkim obilježjima kojima obiluje hercegovačka regija te blizina Jadranskog mora, a osobito južne Dalmacije s kojom je Hercegovina relativno dobro prometno povezana. Bez zajedničke suradnje svih subjekata koji sudjeluju u realizaciji zajedničkih ciljeva kao što je promocija Hercegovine kao turističke destinacije (Međugorje, Mostar, Blagaj, Počitelj, Neretva, itd.), nije moguće ostvariti iskorak na tržištu turističkih usluga, odnosno Zračna luka

⁴³ ARS studio.: *Studija Izvodljivosti i Ekonomski Utjecaj Uvođenja Niskotarifnog Zračnog Prijevoznika pri Zračnoj Luci Mostar-Aerodromu Mostar*, Mostar, 2015.

Mostar kao odredišna zračna luka i dalje će biti izvan područja interesa zračnih prijevoznika. Kao rezultat navedenog, gospodarski razvoj regije biti će usporen.⁴⁴

Snaga Hercegovine leži u njezinoj blizini moru i prirodi koja je lako dostupna. To je rezultiralo razvojem industrije turizma, posebno tijekom ljetnih odmora (Neum), religioznog turizma (Međugorje) i zimskih sportova (Kupres). Visoka koncentracija kulturnih i povijesnih spomenika i mjesta, kombinirana s bogatim tradicijama različitih religija (muslimanska i kršćanska) predstavljaju višestruke mogućnosti za razvoj turizma. Smanjenje privrednih aktivnosti tijekom posljednjeg desetljeća kombinirano s nedostatkom investicija u ovom sektoru, kao i sve slabija kvaliteta prometnica, rezultirali su padom vrijednosti smještajnih i ugostiteljskih kapaciteta i objekata te reduciranjem granice za usluge na koje se turizam oslanja.

Dosadašnji utjecaj ZLM na turizam nije bio velik. Veliki broj turista koji su sletjeli u zračnu luku isključivo su odlazili u Međugorje. Ne postoje točni podaci o broju turista u Međugorju, ali određene statistike pokazuju da je od 1981. do 2011. godine Međugorje posjetilo više od 30 milijuna hodočasnika. Iz tog razloga, mali broj putnika ZLM danas nema velik utjecaj na razvoj turizma u regiji. Međutim izborom pravih prometnih linija, utjecaj mostarske Zračne luke može biti ogroman, ne samo u turizmu Hercegovine nego i cijele BiH.

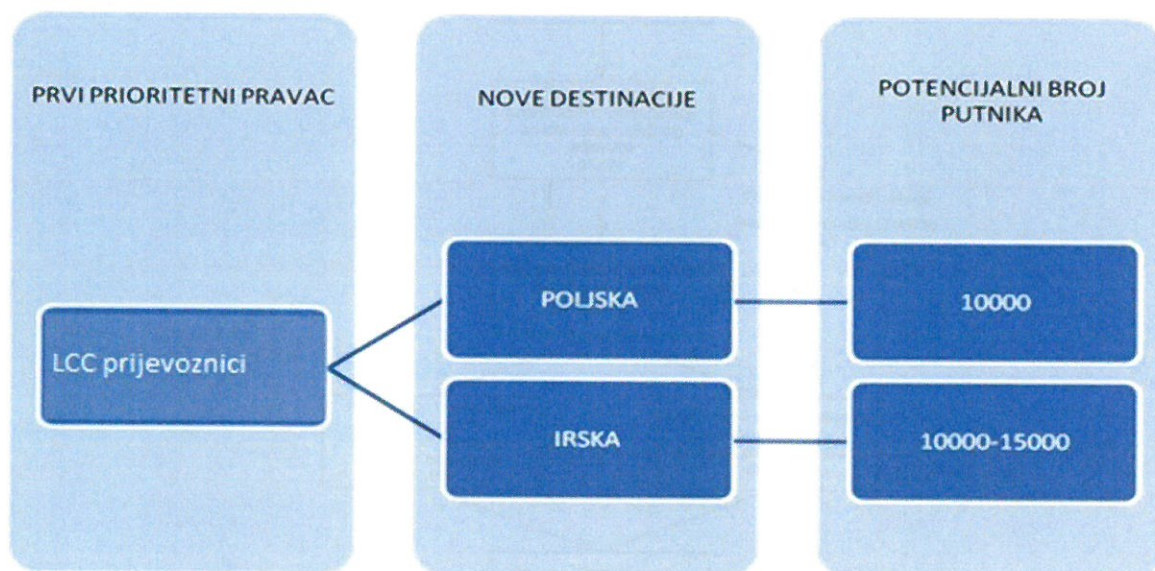
6.2. Potencijalni putnici Zračne luke Mostar u segmentu vjerskog turizma

Kako bi ZLM privukla što veći broj putnika, potrebno je napraviti analizu koja će pokazati s kojim dijelovima Europe je potrebno ostvariti prometnu povezanost. Pri toj analizi treba uzeti najviše u obzir turističke potencijale Hercegovine koji svakako mogu privući najveći broj putnika u ZLM, i tako uvelike utjecati na učinke same zračne luke. Bez dobrog i razvijenog turističkog plana Zračna luka Mostar nikad neće ostvariti svoj potpuni potencijal. Kada se pogleda turistička ponuda regije može se zaključiti kako je radi blizine Međugorja vjerski turizam budućnost turizma, odnosno nit vodilja prema kojoj bi ZLM trebala usmjeriti sve svoje kapacitete. Dolazak niskotarifnih zračnih prijevoznika može biti početak dobre politike mostarske Zračne luke, međutim broj trenutnih izravnih linija nije još ni izbliza dovoljan kako bi se ostvario turistički potencijal. Niskotarifni zračni prijevoznici zbog cijena karata danas najviše privlače putnike, i iz tog razloga utjecaj LCC na učinke Zračne luke Mostar u budućnosti može biti velik.

Od 1996. godine pa do danas približno 50% svih gostiju bili su hodočasnici iz zemalja istočne Europe: Poljske, Češke, Slovačke i Mađarske. Od zapadnih zemalja su hodočasnici iz Italije, zatim Francuske, Irske, Njemačke, Austrije i Belgije. Od prekomorskih gostiju prisutni su hodočasnici iz SAD-a (ali znatno manje nego prije rata), iz Kanade, Meksika, Brazila, Australije, Južne Koreje te Libanona. Preko 70% gostiju dolazi autobusom, dok gosti koji dolaze zrakoplovom najčešće koriste zračne luke Dubrovnik i Split, a zamjetno manje Sarajevo. Kada se spominju destinacije sa aspekta vjerskog turizma, to bi u prvom planu bile

⁴⁴Galić, D.: *Strateški Model Razvoja Zračne Luke Mostar*, Magistarski znanstveni rad, Fakultet Prometnih Znanosti, Zagreb, 2012.

Irska i Poljska obzirom na činjenicu da su to, prema istraživanjima provedenim u svetištu Međugorje, zemlje iz kojih dolazi najveći broj hodočasnika. Udaljenost Irske i Mostara je otprilike 2.100 km, što čini zračni promet razumnim izborom za dolazak na ova područja. Veća udaljenost iziskuje i dodatne troškove, kako za prijevoznike tako i za turiste. Za sada je poznato da hodočasnici koji dolaze iz Irske koriste većinom Zračnu luku Dubrovnik za dolazak. Postoje dva veća razloga za to. Jedan su turistički aranžmani u kojima turisti imaju kombinirani odmor u Dubrovniku i Međugorju, a drugi je taj što je Zračna luka Dubrovnik bliža i povoljnija u smislu troškova goriva za let. Međutim, potrebno je napomenuti da je u razdoblju do 1990. godine većina hodočasnika iz Irske za Međugorje putovala preko Mostara, a ne Dubrovnika. Hodočasnici koji dolaze iz Poljske koriste isključivo cestovni/autobusni grupni prijevoz. Svake godine Međugorje bilježi povećanje posjetitelja iz Poljske. Cestovna udaljenost Krakova i Mostara je 1.350 km, dok je zračna samo 770 km. S obzirom da je Poljska među zemljama koje broje najveći postotak, ali i brojnost katolika, potrebno je pronaći način te ponuditi optimalno rješenje za prijevoz hodočasnika zrakoplovima u Mostar. Zavisno od paket aranžmana te broja dana koje turisti provode u Međugorju, bilo bi potrebno povezati Mostar i Krakow dva puta tjedno u sezoni svibanj-listopad s oko 10.000 hodočasnika godišnje.⁴⁵ Na slici 16 prikazan je potencijalni broj putnika iz Poljske i Irske.

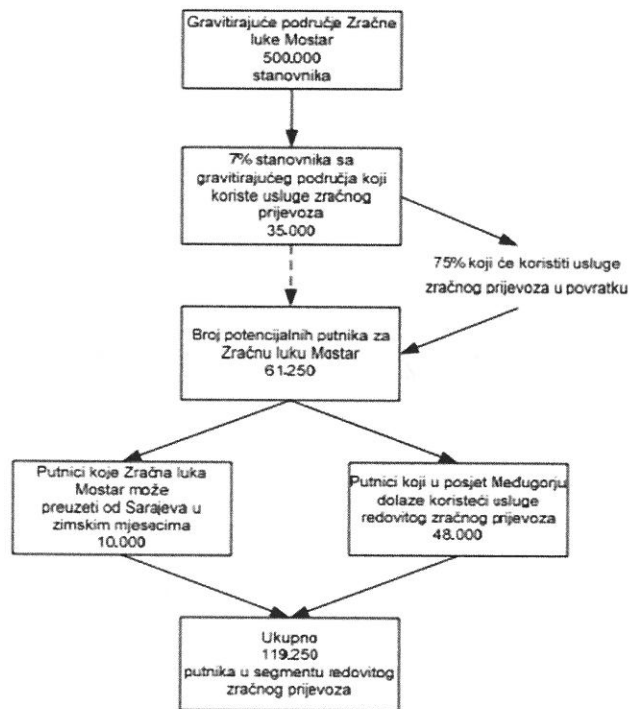


Slika 16. Nove destinacije i potencijalni broj putnika
Izvor: Izradio i prilagodio autor

U narednom periodu potrebno je dodatno istražiti tržište i pronaći nove potencijalne destinacije poput Španjolske, kao i drugih država s velikim brojem katolika, a u konačnici bi se obzirom na ukupnu strukturu gostiju u Međugorju moglo doći i do 120.000 hodočasnika koji posjećuju Međugorje preko ZLM, što bi činilo oko 50% od ukupnog broja hodočasnika koji dolaze zračnim putem u Međugorje. Naravno, ukoliko dođe do promjene statusa samog svetišta Međugorje u smislu priznavanja od strane Vatikana ti brojevi se mogu značajno

⁴⁵ARS studio.: *Studija Izvodljivosti i Ekonomski Utjecaj Uvođenja Niskotarifnog Zračnog Prijevoznika pri Zračnoj Luci Mostar-Aerodromu Mostar*, Mostar, 2015.

povećati.⁴⁶ Zračna luka Split udaljena je približno 160 km od Međugorja te je druga najzastupljenija zračna luka u odabiru turista u segmentu vjerskog turizma za dolazak u Međugorje. U jednoj sezoni više od 30 tisuća putnika je koristi za svoj dolazak Zračnu luku Split iako im je krajnje odredište bilo Međugorje. Zbrajanjem ukupnog broja putnika koji su preko zračnih luka Dubrovnik i Split došli u Međugorje kao svoje krajnje odredište dolazi se do ukupno više od 90 tisuća putnika koji su potencijalni korisnici usluga Zračne luke Mostar. Uzmu li se u obzir i dio putnika koji u Međugorje dolazi preko Zračne luke Sarajevo, može se sa utvrditi da je potencijalni broj putnika za Zračnu luku Mostar veći od 100.000. Uprava Zračne luke Mostar, zajedno s Gradom Mostarom, turističkim zajednicama (grada i županije) te višim razinama vlasti mora prepoznati potencijal te aktivnijim pristupom tržištu pokušati ublažiti trenutno vrlo nepovoljnu situaciju. Na slici 17 prikazan je potencijalni broj putnika za Zračnu luku Mostar uključujući i broj turista koji posjećuju Međugorje.⁴⁷ Ove procjene se odnose na segment redovnog prijevoza, a većina od novih linija su potencijalne linije Eurowings-a budući da su iz Eurowings-a najavili povećanje broja linija za Međunarodnu Zračnu luku Mostar.



Slika 17. Potencijalni broj korisnika usluga Zračne luke Mostar u segmentu redovitog zračnog prijevoza

Izvor: Galić, D.: Strateški Model Razvoja Zračne Luke Mostar, Magistarski znanstveni rad, Fakultet Prometnih Znanosti, Zagreb, 2012.

⁴⁶ARS studio.: *Studija Izvodljivosti i Ekonomski Utjecaj Uvođenja Niskotarifnog Zračnog Prijevoznika pri Zračnoj Luci Mostar-Aerodromu Mostar*, Mostar, 2015.

⁴⁷Galić, D.: *Strateški Model Razvoja Zračne Luke Mostar*, Magistarski znanstveni rad, Fakultet Prometnih Znanosti, Zagreb, 2012.

6.3. Potencijalni rizici dolaska niskotarifnih zračnih prijevoznika

Niskotarifni zračni prijevoznik se može definirati kao vrsta zračnog prijevoznika čiji su troškovi poslovanja izuzetno niski, a samim time i cijene njihovih usluga. To se najčešće postiže tako što ti prijevoznici svoje karte prodaju isključivo preko interneta, u svojim flotama imaju avione samo jednog tipa, lete sa aerodroma na kojima su niske takse i na najprofitabilnijim linijama, na svojim letovima ne služe besplatna jela i pića, imaju minimalno potreban broj zaposlenih, u granicama sigurnosti. Poslovni model niskotarifnih zračnih prijevoznika nešto je drugačiji od ostalih što im omogućava jednostavniji i otvoreniji tarifni sustav. Bosna i Hercegovina je još uvijek većim dijelom tržište slabo zastupljeno niskotarifnim zračnim prijevoznicima. Na primjeru Međunarodnog aerodroma Tuzla jasno je da niskotarifni zračni prijevoznici ostvaruju veliki broj letova sa visokom popunjenosti putničke kabine, što je Zračnu luku Tuzla u posljednje tri godine dovelo do druge najprometnije zračne luke u Bosni i Hercegovini.

Model po kojem funkcioniraju niskotarifni zračni prijevoznici ide na štetu samog aerodroma i financijske zarade na njihovim letovima, time što snižavaju cijene aerodromskih usluga do minimuma kako bi ostvarili cilj svog poslovanja. Odluku o poslovanju sa niskotarifnim zračnim prijevoznicima zračna luka kao što je Zračna luka Mostar ne može samostalno donijeti, jer iste izazove ne bi mogla pratiti, budući da se financira samostalno tj. isključivo iz zarade od aerodromskih usluga. Da bi se ostvarila dobit u poslovanju sa niskotarifnim prijevoznikom potrebno je osigurati stalno i dugoročno subvencioniranje kroz marketinške aktivnosti za uspostavljanje pojedinih redovnih linija. Pored subvencija, niskotarifni prijevoznici u odabiru aerodroma sa kojima će poslovati postavljaju zahtjevne i izazovne uvjete u vidu infrastrukture, kao i ostalih pratećih čimbenika.⁴⁸

U ovom diplomskom radu prethodno su analizirani zahtjevi koji su postavljani, kao i potencijalni zahtjevi koji će u budućim pregovorima sa niskotarifnim prijevoznicima biti postavljani pred Međunarodnu Zračnu luku–Aerodrom Mostar poput obnove terminalne zgrade (veličina, organizacija prostora, postojanje uskih grla u protoku putnika, itd.).

LCC donose veliko i brzo povećanje broja putnika u zračnoj luci, no isto tako oni donose i vrlo malu ili nikakvu zaradu. U nemalo slučajeva potrebne su visoke subvencije lokalne zajednice i/ili države, a aerodromske pristojbe se svode na simboličnu mjeru. Veće zračne luke uspijevaju, uz tradicionalne zračne prijevoznike, koji ozbiljno pune blagajnu, prilagoditi i pojeftiniti troškove opsluživanja LCC te time ih svesti na pozitivnu nulu, a prihoditi od neletačkih aktivnosti, poput ugostiteljstva, trgovine, iznajmljivanja poslovnih prostora, opsluživanja aviona, goriva i parkiranja. Sve to mogu radi velikog broja putnika koje donose LCC. No, kod manjih zračnih luka ekskluzivna ili većinska prisutnost LCC-a dovodi u pitanje profitabilnost čak i sa nekoliko stotina tisuća putnika, uz konstantan rizik ucjena od strane LCC-a, koji ako se ostvare, a ostvarile su se više stotina puta, mogu uništiti zračnu

⁴⁸ARS studio.: *Studija Izvodljivosti i Ekonomski Utjecaj Uvođenja Niskotarifnog Zračnog Prijevoznika pri Zračnoj Luci Mostar-Aerodromu Mostar*, Mostar, 2015.

luku. No, prava korist od LCC-a je masovni dolazak turista, poslovnih putnika i obiteljskih posjeta kojih bez LCC ne bi bilo ili bi ih bilo bitno manje. Upravo radi toga lokalne zajednice iznalaze načina financiranja dolazaka LCC i time rasterećuju troškove zračnih luka, te im i sa niskim prihodima od LCC omogućuju poslovanje. Lokalne zajednice pak korist vide u velikom broju turista koji rezultiraju otvaranjem hotela, restorana, trgovina, autobusnih i taxi prijevoznika.⁴⁹

⁴⁹URL: <https://tangosix.rs/2016/26/07/kako-odgovoriti-na-ekspanziju-low-cost-avio-kompanija/> (pristupljeno: lipanj 2018.)

7. Zaključak

Povećanje broja niskotarifnih prijevoznika uvelike je utjecalo na povećanje zračnog prometa kako u Europi tako i u Svijetu. Najvažnija karakteristika LCC je ta što nakon njihove pojave putovanje zrakoplovom više nije bilo rezervirano samo za imućnije putnike. Upravo to približavanje zračnog prometa ljudima srednje kupovne moći uvelike je utjecalo na povećanje broja putnika. Danas se sve više mladi odlučuje na ovakav vid putovanja što ne utječe samo na povećanje broja putnika u zračnim lukama nego i na povećanje broja turista.

Republika Hrvatska kao turistička zemlja jedna je od onih koja je u velikoj mjeri osjetila benefite od dolaska niskotarifnih zračnih prijevoznika, posebice tijekom ljeta i to ponajviše u Zračnim lukama Split i Dubrovnik. Međutim, osim u ovim zračnim lukama, još veću utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika se vidi i na manjim zračnim lukama kao što su Zračne luke Zadar i Pula u kojima tijekom ljetne sezone dolazi do velikog povećanja broja LCC.

Kada je u pitanju Bosna i Hercegovina, nositelj zračnog prometa je i dalje Zračna luka Sarajevo u kojoj većinom prevladavaju tradicionalni zračni prijevoznici, ali u posljednjih nekoliko godina i taj trend se mijenja, te je danas sarajevska zračna luka redovita destinacija za velik broj europskih niskotarifnih zračnih prijevoznika, od kojih se najviše mogu istaknuti WizzAir, Eurowings te Norwegian koji povezuju Zračnu luku Sarajevo sa Mađarskom, Njemačkom, Švedskom i Norveškom. Iako je druga po broju putnika u BiH, Zračna luka Tuzla je najbolji pokazatelj kako dolazak kvalitetnog zračnog prijevoznika može utjecati na veliko povećanje broja putnika. Dolaskom WizzAir-a 2013.godine Zračna luka Tuzla je povećala svoj broj putnika sa 20 tisuća na više od 600 tisuća putnika u 2017.godini.

Zračna luka Mostar trebala bi slijediti primjer Zračne luke Tuzla. Danas u zračnoj luci očekuju velike benefite od dolaska Eurowings-a, i nadaju se da će na taj način približiti rezultatima koje ostvaruje Zračna luka Tuzla. Zračna luka Mostar ima veliki problem zbog velikog broja okolnih zračnih luka, a tu se najprije misli na Split, Dubrovnik i Sarajevo, koji joj ne neki način uzimaju veliki broj putnika. Međutim, početkom operacija zračnog prijevoznika Eurowings, trend dolaska velikog broja putnika koji dolaze u Hercegovinu u okolne zračne luke bi se trebao zaustaviti. Upravo privlačenje tih putnika može dovesti do najvećeg povećanja prometa na Zračnoj luci Mostar. Kako bi se trend dolaska putnika u Zračnu luku Mostar nastavio trenutne redovne linije prema Njemačkoj i Zagrebu neće biti dovoljne. Najave iz Eurowings-a o povećanju broja redovnih linije iz Mostara prema Njemačkoj, te otvaranje novih linija prema Italiji koje su zaustavljene odlaskom Mistar Air-a, ulijevaju povjerenje za bolje rezultate Zračne luke Mostar.

Zbog blizine Međugorja, Zračna luka Mostar bi trebala nastojati uz LCC privući i sve veći broj čarter linija koji će tijekom cijele godine dovoditi putnike koji dolaze radi vjerskog turizma. U Zračnoj luci Mostar su svjesni važnosti čarter linija, te konstantno rade na njihovim povećanju, a najbolji su primjer nove čarter linije prema Beirut-u i Amman-u koje su krenule ovog ljeta.

Literatura

1. Krajnović, A., Nekić, N., Bosna, J.: *Utjecaj niskotarifnih zrakoplovnih kompanija na gospodarstvo s posebnim osvrtom na turizam*, Sveučilište u Zadru, Zadar, 2016.
2. Vidović, A.: *Model niskotarifne zrakoplovne operative u Hrvatskoj*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
3. Tatalović, M., Mišetić, I., Bajić, J.: *Menadžment zrakoplovne kompanije*, MATE d.o.o., Zagreb, 2012.
4. Galić, D.: *Strateški Model Razvoja Zračne Luke Mostar*, Magistarski znanstveni rad, Fakultet Prometnih Znanosti, Zagreb, 2012.
5. ARS studio.: *Studija izvodljivosti i ekonomski utjecaj uvođenja niskotarifnog zračnog prijevoznika pri Zračnoj luci Mostar-Aerodromu Mostar*, Zračna luka Mostar, 2015.
6. Brajković, V.: *Utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na prometne učinke Zračne luke Dubrovnik*, Diplomski rad, Fakultet Prometnih Znanosti, Zagreb, 2017.
7. Međunarodna Zračna luka-Aerodrom Mostar
8. URL: <http://www.geografija.hr teme/100-godina-zracnog-prometa/> (pristupljeno: svibanj 2018.)
9. URL: <https://www.eurocontrol.int/news/rapid-rise-low-cost-carriers> (pristupljeno: lipanj 2018.)
10. URL: <https://a4e.eu/> (pristupljeno: lipanj 2018.)
11. URL:<http://www.businessinsider.com/best-low-cost-airline-world-skytrax-air-asia-norwegian-jetblue-2017-6> (pristupljeno: lipanj 2018.)
12. URL: <https://wizzair.com/en-gb/information-and-services/about-us/company-information#/> (pristupljeno: svibanj 2018.)
13. URL: <https://www.norwegian.com/uk/about/our-story/> (pristupljeno: svibanj 2018.)
14. URL:<http://www.poslovni.hr/strane-kompanije/jedna-europska-aviokompanija-uvodi-letove-preko-atlantika-za-65-dolara-324700> (pristupljeno: lipanj 2018.)
15. URL:<http://www.poslovni.hr/svijet-i-regija/ulaganjima-povecati-broj-putnika-na-18-milijuna-267036> (pristupljeno: lipanj 2018.)

16. URL: http://www.bhas.ba/saopstenja/2018/TRA_07_2017_Y1_0_BS.pdf (pristupljeno: lipanj 2018.)
17. URL: <http://novovrijeme.ba/zracni-prostor-bih-ekonomija-na-krilima-aviona/> (pristupljeno: lipanj 2018.)
18. URL: <http://www.bhdca.gov.ba/index.php/hr/bhdca/o-nama> (pristupljeno: lipanj 2018.)
19. URL: <http://www.bhansa.gov.ba/o-nama> (pristupljeno: lipanj 2018.)
20. URL: <http://www.bhansa.gov.ba/o-nama/dru%C5%A1tvena-odgovornost> (pristupljeno: lipanj 2018.)
21. URL: <https://tangosix.rs/2016/26/07/kako-odgovoriti-na-ekspanziju-low-cost-avio-kompanija/> (pristupljeno: lipanj 2018.)
22. URL: http://www.sarajevo-airport.ba/tekst.php?lang=bos&id=6&kat=2&sub_kat=0 (pristupljeno: lipanj 2018.)
23. URL: <https://www.tuzla-airport.ba/o-nama/> (pristupljeno: lipanj 2018.)
24. URL: <http://mostar-airport.ba/ba/o-nama> (pristupljeno: lipanj 2018.)
25. URL: <https://tangosix.rs/2016/26/07/kako-odgovoriti-na-ekspanziju-low-cost-avio-kompanija/> (pristupljeno: lipanj 2018.)
26. URL: <https://a4e.eu/revision-of-airport-charges-directive/> (pristupljeno: lipanj 2018.)

Popis slika

Slika 1. Top 10 najboljih niskotarifnih prijevoznika u svijetu	8
Slika 2. Wizz Air - Airbus a320	10
Slika 3. Unutrašnjost zrakoplova Boeing 787 Dreamliner	14
Slika 4. Hub and spoke i point-to-point mreža	16
Slika 5. Novinski članak o otvaranju Aerodroma Sarajevo	26
Slika 6. Zračna luka Sarajevo	27
Slika 7. Unutrašnjost novog terminala Zračne luke Tuzla	31
Slika 8. Novi atrij Zračne luke Tuzla	32
Slika 9. Lokacija Zračne luke Mostar	34
Slika 10. Obnovljena stajanka na ZLM	38
Slika 11. Izlazi na terminalu ZLM	39
Slika 12. Čekaonica na ZLM	40
Slika 13. Check-in šalteri	40
Slika 14. Broj letova niskotarifnih zračnih prijevoznika tijekom tjedna	42
Slika 15. Zrakoplov prijevoznika Mistral Air-a na ZLM	45
Slika 16. Nove destinacije i potencijalni broj putnika	49
Slika 17. Potencijalni broj korisnika usluga Zračne luke Mostar u segmentu redovitog zračnog prijevoza	50

Popis tablica

Tablica 1. Prevezeni putnici zračnim prijevoznikom Wizz Air u 2016. i 2017. godini	11
Tablica 2. Broj putnika Eurowings-a i Brussels Airlines-a za 2017. i 2018. godinu	12
Tablica 3. Broj putnika zračnog prijevoznika Norwegian	13
Tablica 4. Razlike između FSNC i LCC	15
Tablica 5. Karakteristike čarter prijevoznika	17
Tablica 6. Promet na zračnim lukama u BiH	21
Tablica 7. Broj putnika po zračnim lukama u BiH	22
Tablica 8. Statistika broja putnika u razdoblju od 2007. do 2017. godine na Zračnoj luci Sarajevo	28
Tablica 9. Broj putnika i operacija u 2018. godini na Zračnoj luci Sarajevo	29
Tablica 10. Broj putnika na Zračnoj luci Tuzla od 2011. do 2018. godine	30
Tablica 11. Red letenja na Zračnoj luci Tuzla za ljeto 2018. godine	30
Tablica 12. Opći podaci o vlasništvu zračnih luka za 2010. godinu	36
Tablica 13. Opći podaci o vlasništvu zračnih luka za 2016. godinu	36
Tablica 14. Broj putnika na liniji Dusseldorf-Mostar-Dusseldorf u razdoblju od 16.05 do 06.06.2018. godine	46
Tablica 15. Broj putnika na liniji Stuttgart-Mostar-Stuttgart od 19.05. do 09.06.2018. godine	46

Popis grafikona

Grafikon 1. Usporedba broja letova niskotarifnih tradicionalnih zračnih prijevoznika	6
Grafikon 2. Europske zemlje s najvećim brojem letova niskotarifnih zračnih prijevoznika	7
Grafikon 3. Broj linija koje pojedini niskotarifni zračni prijevoznici imaju u regiji	25
Grafikon 4. Udio prevezenih putnika Mistral Air-a u razdoblju od 2011. do 2014. godine.....	44



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.

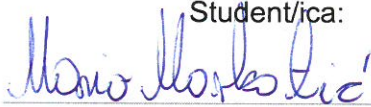
Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ diplomskog rada

pod naslovom **Procjena utjecaja niskotarifnih zračnih prijevoznika na**

učinke Zračne luke Mostar

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

U Zagrebu, _____ 4.9.2018 _____

Student/ica:


(potpis)