Analiza liberalizacije zračnog prometa u Europi

Banić, Mario

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

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:119:036060

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







Sveučilište u Zagrebu

Fakultet Prometnih Znaosti

Mario Banić

ANALIZA LIBERALIZACIJA ZRAČNOG PROMETA U EUROPI

Završni rad

Zagreb, 2016.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 19. travnja 2016.

Zavod: **Zavod za aeronautiku**
Predmet: **Zračno pravo**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 3413

Pristupnik: **Mario Banić (0135216121)**
Studij: Aeronautika
Smjer: Pilot
Usmjerenje: Civilni pilot

Zadatak: **Analiza liberalizacije zračnog prometa u Europi**

Opis zadatka:

Student treba objasniti dinamiku, pravni okvir i posljedice liberalizacije zračnog prometa u Europi, po fazama. Analizirati stanje prije liberalizacije, vremenski slijed te posljedice liberalizacije, uključivo promjene broja putnika te cijene prijevoza. Posebno naglasiti pojavu low-cost prijevoznika kao posljedicu liberalizacije te gospodarske prednosti i mane liberalizacije. Navesti relevantne propise EU iz ovog područja i njihove temeljne odrednice. Navesti predviđanja daljnjeg razvoja.

Zadatak uručen pristupniku: 17. ožujka 2016.

Mentor:

doc. dr. sc. Goran Vojković

Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet Prometnih Znanosti

ZAVRŠNI RAD

ANALIZA LIBERALIZACIJA ZRAČNOG PROMETA U EUROPI

ANALYSIS OF AIR TRANSPORT LIBERALIZATION IN EUROPE

Mentor: doc. dr. sc. Goran Vojković

Student: Mario Banić, 0135216121

Zagreb, 2016.

Sažetak

U radu sam se dotaknuo teme o liberalizaciji koja je bila ključna za zračni promet u Europi. Provedena je kroz tri paketa mjera koji su regulirali zračni promet. Od trenutka liberalizacije zračni promet je postao dostupan svakome. Otvaranjem tržišta razbio se monopol nacionalnih kompanija te su nastale niskotarifne avio kompanije koje su stvorile veliku konkurenciju i time omogućile pad cijena prijevoza. Pogotovo je važan dio o stvaranju jedinstvenog Europskog tržišta i njegova politika, te pogodnosti koje su ostvarene. Niskotarifne kompanije u Hrvatskoj imale su značajan utjecaj na zračni promet. S obizirom da smo turistička zemlja, a niskotarifni prijevoz se temelji na što jeftinijem prijevozu, na taj način su nam dodatno doveli mnogo turista te time povećali gospodarski rast. Dotaknuo sam se i teme Hrvatskih aerodroma te utjecaji niskotarifnih prijevoznika na njih te različitim grafovima dočarao godišnji promet putnika.

Ključne riječi: Liberalizacija; zračna luka; niskotarifni prijevoz; niskotarifne kompanije; Europska unija; „Otvoreno nebo“.

Summary

In this article, I touched on the topic of liberalization what was the key for air traffic in Europe. It has been implemented through three packages of liberalisation regulating air transport. From the moment the liberalization of air transport became available to everyone. Opening up the market broke the monopoly of the national company itself and are made of low-cost airlines that have created great competition and there by allow the weakening of fares. Especially important part of creating a single European market and its policies, and the benefits that have been achieved. Low cost companies semicircle activities have had a significant impact. Considering that we are a tourist country, a low-cost transport is based on cheaper transport, so it has brought a lot of tourists and increased economic growth. I was also writing about Croatian airports and the impact of low-cost carriers on them and with different figures show the annual number of passengers.

Key words: Liberalisation; airport; low cost traffic; low cost companies; European union; „Open skies“.

SADRŽAJ

1. UVOD 7
2. LIBERALIZACIJA ZRAČNOG PROMETA U EUROPI 8
2.1. Prvi paket, Prosinac 1987. godine 8
2.2. Drugi paket, Srpanj 1990. godine 9
2.3. Treći paket, Lipanj 1992. godine 10
3. JEDINSTVENO EUROPSKO ZRAČNO TRŽIŠTE 12
3.1. Jedinstveno Europsko tržište omogućuje: 12
3.1.1. Slijed ujedinjenja tržišta 13
3.1.2. Ishodi ujedinjenja tržišta: 13
3.1.3. Zajednička pravila Europske unije: 13
3.2. Postignuća jedinstvenog Europskog tržišta: 14
3.2.1. Više konkurencije 14
3.2.2.Novi članovi 15
3.2.3. Više izbora 16
4. VANJSKA EUROPSKA POLITIKA U ZRAKOPLOVSTVU – LIBERALIZACIJA IZVAN EUROPE 17
4.1.Liberalizacija izvan Europe : Tri „Stupa“ vanjskih dimenzija 17
4.1.1. I. Zakon : Napredak u određivanju EC-a 17
4.1.2. II. Zakon: Širi zajednički zračni prostor (Slika 4.) 18
4.1.3. III. Zakon : Sveobuhvatni ugovori 18
4.2. „Open skies“ 19
5. POGODNOSTI OTVORENIH ZRAKOPLOVNIH TRŽIŠTA 21
5.1. Liberalizacija izvan Europe : EU-MOROCCO 21
5.2. EU-US prva faza: Velike konkurentne pogodnosti 21
5.3. EU-US druga faza: Budući sporazum koji osigurava pogodnosti prve faze 22
5.4. Odnosi između Europe i Azije 23
5.5. Zrakoplovni odnosi između Europe i Japana 25
5.6. Razvoj Japanske zrakoplovne politike 25

6. NISKOTARIFNE KOMPANIJE KAO POSLJEDICA LIBERALIZACIJE 26
6.1. Povijest 26
6.2. Model niskotarifnih kompanija 27
6.2.1. Prednosti niskotarifnih prijevoznika nad konvencionalnim..... 28
6.3. Niskotarifne kompanije u Hrvatskoj..... 28
6.4. Zračne luke 29
6.4.1. Zračna luka Zagreb 30
6.4.2.Split i Dubrovnik..... 31
6.4.3. Zadar i Pula 35
6.4.4. Osijek i Rijeka..... 37
7. ZAKLJUČAK 39
Literatura 40
Popis kratica 42
Popis Slika..... 43
Popis tablica 44

1. UVOD

Zračni promet kao oblik prijevoza postao je sastavni dio naših života. Razvojem tehnologije omogućeno je putovanje u razne dijelove svijeta koji su u prošlosti bili nedostižni, ali s druge strane i nemogući, zbog raznih zakona, uvjeta te cijena koje su ujedno bile i ključni faktor. Prijevoz putnika zračnim putem smatrao se „luksuzom“ s obzirom da su zračne kompanije bile u vlasništvu države te su na taj način postavljali uvjete i cijene koje su mnogima bile nepristupačne. Tržište je bilo zatvoreno i nije bilo konkurencije.

Sve veća potreba za zračnim prijevozom dovela je do otvranja tržišta, odnosno stvaranja konkurencije koja je sa svojim jeftinim letovima razbila monopol velikih državnih kompanija. Ostvarene su brojne pogodnosti i stvoreni su uvjeti za početak liberalizacije europskog tržišta.

Cilj rada je predočiti slijed Liberalizacije zračnog prometa u Europi kroz određene mjere („pakete“) te pobliže objasniti kako je tržište nastalo, gdje se proširilo i kako je utjecalo na Hrvatsku.

1. Uvod

2. Liberalizacija zračnog prometa u Europi

3. Jedinstveni Europsko zračno tržište

4. Vanjska EU politika u zrakoplovstvu- Liberalizacija izvan Europe

5. Pogodnosti otvorenih zrakoplovnih tržišta

6. Niskotarifne kompanije kao posljedica liberalizacije

7. Zaključak

U drugom poglavlju definirana je povijest Liberalizacije, te 3 paketa liberalizacije koji su doveli do ujedinjenja tržišta.

U trećem poglavlju definirano je jedinstveno Europsko zračno tržište, zajednička pravila te postignuća stvaranja Europskog tržišta.

U četvrtom poglavlju opisana je vanjska Europska politika u zrakoplovstvu kroz tri „Pillarova stupa“ te značenje „Open skies“.

U petom poglavlju su definirane pogodnosti otvorenih zrakoplovnih tržišta. Posljedice liberalizacije Europe i Maroka odnosno Tunisa, te dvije faze liberalizacije između Europe i SAD-a. Odnosi između Europe i Azije, te Europe i Japana.

U šestom poglavlju opisane su niskotarifne kompanije kao posljedicu liberalizacije, njihov nastanak, njihove prednosti te utjecaj niskotarifnih avio prijevoznika u Hrvatskoj.

2. LIBERALIZACIJA ZRAČNOG PROMETA U EUROPI

Zračni promet u Europi, odnosno u svijetu, desetljećima je bio pod okriljem i kontrolom isključivo državnih vlasti. To znači da je država bila jedini vlasnik zračnih prijevoznika i luka te su na taj način uživali u neograničenoj državnoj financijskoj pomoći. Međunarodni zračni promet temeljio se na potpisanim bilateralnim ugovorima između zemalja između kojih se prijevoz odvija i bio je strogo reguliran tj. prijevoz su mogli ostvarivati jedino države, vlasnice zračnih prijevoznih kompanija, dok su poslovanja zračnih luka bila samo odraz korištenja takvih prava. Sredinom 70-ih, civilni zračni prijevoz započeo je prijelaz sa upravljanog na tržišno gospodarstvo nakon čega je aktom o deregulaciji zračnog prometa, 1978. godine tržište SAD-a potpuno liberalizirano.[1]

Deregulaciji u Europi, su prethodili ranija liberalizacija između UK-a i Irske sredinom 1980-ih koja je otvorila mjesto za niskotarifnu kompaniju Ryanair. Ryanair[2] je povezivao određene rute između UK-a i Irske te se na taj način uključio u tržišno natjecanje te „razbio“ monopol koji su do tad imale nacionalne kompanije Aer Lingus i British airways.[3] Donošenjem Jedinstvenog europskog akta 1986. te završetkom uspostave unutarnjeg tržišta, započela je liberalizacija u Europi te su na taj način zaštičena zračna Europska tržišta postala jedinstveno konkurentno tržište zračnog prijevoza. Liberalizacija zračnog prometa je postignuta kroz 4 faze tj. „paketa“ liberalizacijskih mjera.

2.1. Prvi paket, Prosinac 1987. godine

1983. godine Vijeće je usvojilo Direktivu 83/416/EEC[4] liberalizacije nekoliko međuregionalnih zračnih prometa u zajednici, ali države članice su i dalje inzistirale na određenom broju restriktivnih uvjeta. Nakon toga uslijedilo je više generalnih mjera, kao „Prva Zračno Liberalizacijska Odredba“, dogovorena u prosincu 1987. godine. Navedena odredba je odstupala od bilateralnih okvira ali uz određena ograničenja.

[1] M. Thomas, Zračni prijevoz*: tržišna pravila*, lipanj. 2016, URL: http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/hr/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.7.html (kolovoz 2016.)
[2] URL: https://www.ryanair.com/hr/en/ (Kolovoz 2016.)
[3] ELFAA, *Liberalisation of European Air Transport: The Benefits of low Fares Airlines to Customers, Airports, Regions and the Environment*, Belgium 2004., p. 3.
[4] *Official Journal L 237 , 26/08/1983 P. 0019 - 0024*

Cilj je bio da bilo koji broj zrakoplovnih tvrtki bude u mogućnosti koordinirati na glavnim međunarodnim rutama u zajednici te ukloniti većinu kapacitetnih ograničenja itd.[5]

Relevantni zakonodavni instrumenti su sljedeći:

- Uredba 3975/87/EEC[6] - prikazuje postupak za primjenu pravila o tržišnom natjecanju na poduzetnike u sektoru zračnog prometa;
- Uredba 3976/87/EEZ[7] - utvrđuju kako Članak 85 (3) Ugovora o EC-u primjenjuju na određene kategorije sporazuma i usklađena djelovanja u sektoru zračnog prometa;
- Direktiva 87/601/EEZ[8] - utvrđuje da bude pravilno usklađena tarifa za planirane usluge zračnog prometa između zemalja članica;
- Odluka 87/602[9] - postavlja pravila o podjeli kapaciteta putnika između zračnih prijevoznika te rasporedu usluga zračnog prometa između zemalja članica.

Kao rezultat odredbi, manje zrakoplovne tvrtke bile su u mogućnosti uvesti i provesti neke od važnijih pravaca unutar zajednice ili osigurati određeni kapacitet i naplatiti svoje usluge po svojoj želji. Međutim, „Prvi Paket“ je bio vremenski ograničena i uključivao je zahtjeve da se sagleda cijelokupni dojam do 1990. godine i daljnje mjere usvojene su 1992. godini. [10]

2.2. Drugi paket, Srpanj 1990. godine

„Drugi Paket Zrakoplovne Liberalizacije“ dogovoren je u srpnju 1990. godine, a uključuje tri regulacije vijeća o cijenama, pristupu tržištu i primjenu članka 85 ugovora o EC-u. Navedeni „Paket“ nastavlja se na prvi te su otvorene rute između skoro svih zračnih luka Europske zajednice. „Drugi Liberalizacijski paket“ je prihvaćen od strane Vijeća u lipnju 1990. godine.[11]

Od 1. siječnja 1993. godine prijevoznici će moći naplatiti cijene koje odrede odnosno smatraju prikladnima za svoje poslovanje ukoliko nije potvrđeno odbijanje navedenog od strane obje države.[12]

[5] L. Butcher, *European liberlasation 1986-2002*, 13. May 2010, House of common s library, p, 3.- 4.
[6] *Official Journal L 001* , 04/01/2003 p. 0001 - 0025
[7] *Official Journal L 173, 30/6/2016, p. 108–110 (HR)*
[8] *Official Journal L 217 , 11/08/1990 P. 0001 - 0007*
[9] *Official Journal L 374, 31/12/1987 p. 19–26 (ES, DA, DE, EL, EN, FR, IT, NL, PT)*
[10] L. Butcher, *op.cit.* , p. 3-4.
[11] L. Butcher, *op.cit.* , p. 4-5.
[12] Ibid

Relevantni zakonodavni instrumenti su sljedeći:

- Uredba 2342/90/EEZ[13] – propisuje uvjete za pravila o tarifama planiranih zračnih usluga; opozivanje Direktive 87/601/EEC;
- Uredba 2343/90/EEC[14] – sagledava pristup zračnih prijevoznika vezano uz raspored unutar Zajednice, propisuje usluge i pravila o dijeljenju kapaciteta putnika između zračnih prijevoznika na određenom planu, opozivanje Odluka 87/602/EEC;
- Uredba 2344/90/EEC[15] mijenja se Uredbom 3976/87/EEC o primjeni članka 85. (3) ugovora EC-a na određene kategorije sporazuma i usklađena djelovanja u sektoru zračnog prometa.

U siječnju 1991. godine Britanska vlada žalila se Europskoj komisiji o broju karata naplaćenih od strane zrakoplovnih kompanija tijekom 1990. godine. Krajem studenog, 1991. godine komisija je zaključila da je četrdesetak karata iznimno visoke cijene, ali na kraju nije bilo potrebno da zrakoplovne kompanije vrate novac putnicima.[16]

2.3. Treći paket, Lipanj 1992. godine

Komisija je iznijela svoje namjere u rujnu 1991. Iznesena su tri prijedloga:

1. Licenciranje zrakoplovnih prijevoznika;
2. Pristup tržištu;
3. Zrakoplovne karte i niže cijene.

Da bi se uspostavila jasna legalna situacija navedena tri prijedloga su pokrila sve vrste civilnog zrakoplovstva.

Ispod je naveden tekst za svaki od tri prijedloga.

1. Licenciranje zrakoplovnih prijevoznika

Zračni prijevoznik mora biti u vlasništvu i efektivnoj kontroli od strane državljana Zajednice te se većina odbora mora sastojati od istih. Poželjno je predstaviti mogućnost uključenja sporazuma s trećim zemljama na obostranu korisnost. Komisija se oprijedjeljuje za skup jednostavnih ali ekonomski jasnih financijskih standarda koji će definirati prihvatljive razine ispod kojih se licence ne bi trebale prihvaćati.

[13] Official Journal *L 36, 8/2/1991, p. 1–4 (ES, DA, DE, EL, EN, FR, IT, NL, PT)*
[14] *Official Journal L 217 , 11/08/1990 p. 0008 - 0014*
[15] *Official Journal L 217 , 11/08/1990 p. 0015 - 0016*
[16] L. Butcher, *op.cit.* , p. 4-5.

2. Pristup tržištu

Razumljivo je da bilo koji zračni prijevoznik koji je lincenciran od strane država članica mora imati jednake mogućnosti za dobivanje licenca određenih ruta. Međutim, zračni prijevoznici koji rade na rutama koje nisu obuhvaćene zahtjevom o javnim uslugama ili pravilima o zaštiti novih usluga i posluju s malim prijevoznicima trebaju jamstvo da budu zaštićeni od novih sudionika koji se pokušavaju domoći profita.

3. Zrakoplovne karte i niže cijene

Komisija predlaže uz uspostavljene normalne tržišne uvjete u civilnom zrakoplovstvu, besplatnu cijenu. Ovaj skup prijedloga zahtijeva određeno vrijeme provedbe, koje bi nakon tri godine trebali funkcionirati. Situacija za besplatne karte za nezakazne zračne usluge ne smiju. biti promijenjene. Komisija je pozvana pregledati odnosno ispitati cijene ukoliko to zatraži država članica.[17]

Određene promjene navedene „Trećim Liberalizacijskim paketom“ donesene su zbog Britanskog zakonodavstva. Relevantni zakonodavni instrumenti su sljedeći:

- Uredba 2407/92/EC[18] (propis o licenciranju zračnih prijevoznika) – predviđene su zajedničke specifikacije i kriteriji za licenciranje prijevoznika i pružanje usluga zračnog prometa. Vlade ne smiju praviti razliku između kompanija koje traže licencu da se uspostave na njihovom teritoriju, osim zbog tehničkih ili ekonomskih razloga, kao što je financijska stabilnost;
- Uredba 2408/92/EC[19] (pristup o uredbama ruta) - utvrđena pravila o pristupu zračnih prijevoznika Zajednice unutar njihovih zračnih linija. Od 1. siječnja 1993. godine zrakoplovne kompanije imaju puni pristup svim pravcima između država članica i pravo na pružanje usluga između zračnih luka u drugim državama članica;
- Uredba 2409/92/EC[20] – postavljena su dodatna pravila o cijenama i stopama za zračne usluge; te od 1. siječnja 1993. godine zrakoplovne kompanije će biti u mogućnosti postaviti svoje vlastite cijene usluga unutar i između zemalja članica samo uz zaštitu od nepovoljne cijene;
- Uredba 2410/92/EC[21] - mijenja se Uredba 3875/87/EEC[22] u vezi s postupkom za primjenu pravila o tržišnom natjecanju za poduzetnike u sektoru zračnog prometa;

[17] L. Butcher, L. Butcher, *op.cit.* , p. 5-8.
[18] *Official Journal L 240 , 24/08/1992 P. 0001 - 0007*
[19] *Official Journal L 240 , 24/08/1992 P. 0008 - 0014*
[20] *Official Journal L 240 , 24/08/1992 P. 0015 - 0017*
[21] *Official Journal L 240 , 24/08/1992 P. 0018 - 0018*
[22] *Official Journal L 363 , 23/12/1987 P. 0066 - 0066*

- Uredba 2411/92/EC[23] - mijenja se Uredba 3936/87/EEC[24] o primjeni članka 85(3) Ugovora o EC-u na određene kategorije sporazuma i usklađena djelovanja u sektoru zračnog prometa.[25]

Tijekom 2008., 2009. i 2010. godine neke odredbe su prihvaćene kasnije, ponavljaju se mjere provedbe u Velikoj Britaniji, obustavljaju se i oduzimaju avionske dozvole za rad. Djela načinjena ilegalnim putem snose kaznene sankcije navedenim od strane državnog tajnika. Upostavlja se novi režim za provedbu odredba te izmjene i dopune Pravilnika uključuju pravo žalbe na pojedine odluke od strane CAA i državnog sekratara. [26]

3. JEDINSTVENO EUROPSKO ZRAČNO TRŽIŠTE

Prostire se na području od 27 članica koje predstavljaju jedinstveno tržište (ustvari je još i veće. Uključuje Švicarsku, Norvešku i Island).[27]

3.1. Jedinstveno Europsko tržište omogućuje:

Prednosti koje omogućuje jedinstveno Europsko tržište:

- Slobodu poslovnog nastajanja i pružanja usluga
- Slobodu kretanja robe, kapitala i sl.
- Nema zapreke u trgovini (tehnička usklađenost norme)
- Tvrtke imaju neograničen pristup 500 milijuna potrošača
- EU zakon ima prednost nad nacionalnim zakonima. [28]

[23] *Official Journal, L 240 , 24/08/1992 P. 0019 - 0020*

[24] *Official Journal, L 369, 29/10/1987*

[25]. L. Butcher, op.cit. , p. 4-5.

[26] Ibid.

[27] M. Geil, Liberalisation of Air Transport - A European Perspective, Tokyo 3. June 2010., Institution for Transport Policy Studies – Lecture Meeting, p. 5.

[28] Ibid

3.1.1. Slijed ujedinjenja tržišta

Slijed ujedinjenja Europskog tržišta od 1987. godine:

- Prije 1987: Nacionalna tržišta unutar EU su bila zaštićena i fragmentirana kroz restriktivne bilateralne air service sporazume između država članica Europske unije;
- 1987-1992: Usvojena su tri tržišna paketa integracije i liberalizacije;
- Nakon 1992: Jedno Jedinstveno tržište bez ograničenja pristupa tržištu i cijene;
- Zajednička pravila EU u svim područjima zrakoplovstva;
- Svijet je najveći i najuspješniji primjer regionalne integracije na tržištu i liberalizacija u zračnom prometu.[29]

3.1.2. Ishodi ujedinjenja tržišta:

Izravni učinci na rezultate ujedinjenja Europskog jedinstvenog tržišta:

- Ne-diskriminirajuće licenciranje prijevoznik diljem Europe (iz nacionalnih u EU s jednakim pravima i obvezama)
- Pristup tržištu bez ograničenja kapaciteta
- Kompletna kabotaža od 1997. godine
- Free air fare setting
- Svaki prijevoznik EU sada može raditi na bilo kojem ruti unutar EU
- Sveobuhvatna zakonodavstva EU u odnos prema svim ključnim aspektima zrakoplovstva.[30]

3.1.3. Zajednička pravila Europske unije:

Stvaranjem jedinstvenog tržišta dovelo je do potrebe za pravilima koja bi se odnosila na sve članice:

Slobodnom tržištu su potrebni koherentni regulatorni okviri i zajednički, ne-diskriminirajući i transparentni standardi:

- Opći zahtjevi za licenciranje,
- Stroga primjena propisa o tržišnom natjecanju i državnim potporama (Ugovor o EU),
- Visoki sigurnosni standardi (i stvaranje EASA),
- Visoki standardi sigurnosti,
- Zaštita potrošača - Prava putnika,

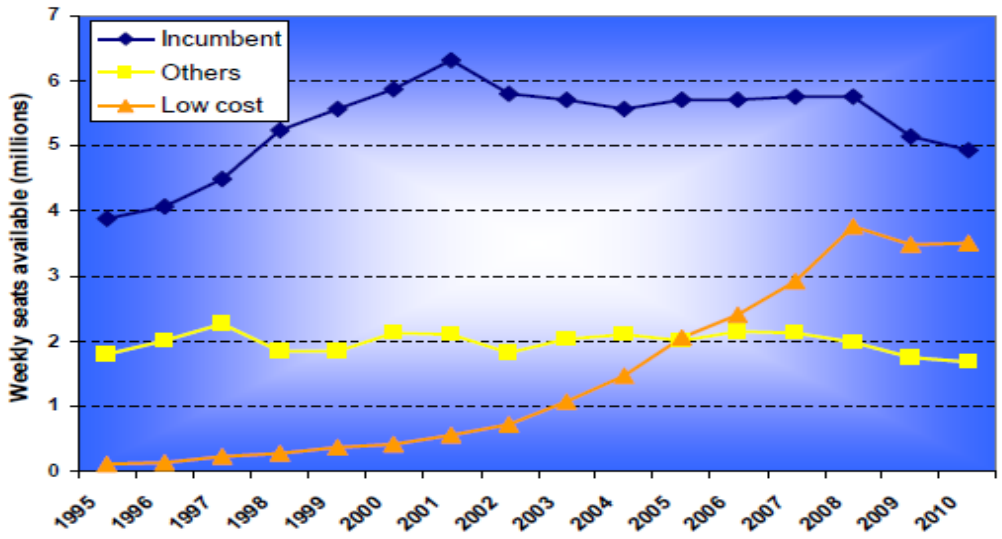
[29] M. *Geil, op.cit.* , p. 6.
[30] M. Geil, *op.cit.* , p. 7.

- Zajednička, ne-diskriminirajuća pravila za dodjelu slotova,
- Visoki standardi za emisije buke,
- Jedinstveno europsko nebo i njen SESAR projekta,
- „Public service obligation“ possible for routes to peripheral or development regions or „thin“ routes when „vital“ for the region.[31]

3.2. Postignuća jedinstvenog Europskog tržišta:

3.2.1. Više konkurencije

Intra-EU ruta s više od 2 nositelja (Slika 1.) povećali su se za 310% u razdoblju od 1992. i 2009. godine.[32]



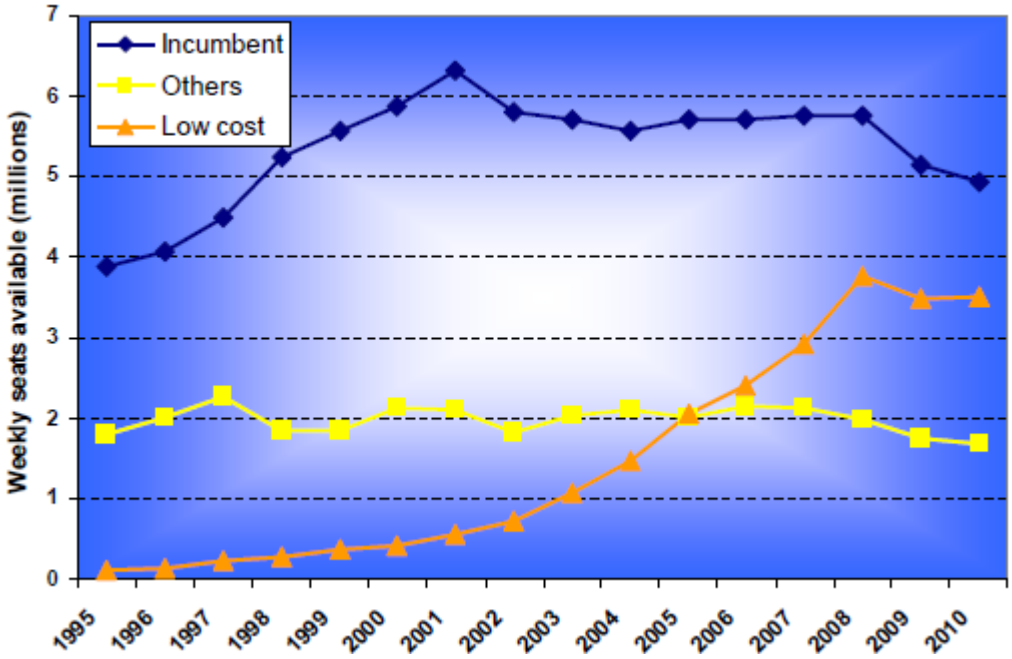
Slika 1. Number of Intra EU-27 routes with more than 2 carriers

Izvor: M. Geil, Liberalisation of Air Transport - A European Perspective, Tokyo 3. June 2010., Institution for Transport Policy Studies – Lecture Meeting

[31] M. Geil, *op.cit*, p. 8.
[32] M. Geil, *op.cit*, p. 9.

3.2.2.Novi članovi

Pojava tržišta za niskotarifne zračne usluge (do sada više od trećine intra-EU tržišta. Japan: 9% u 2009. godini) (Slika 2.)[33]



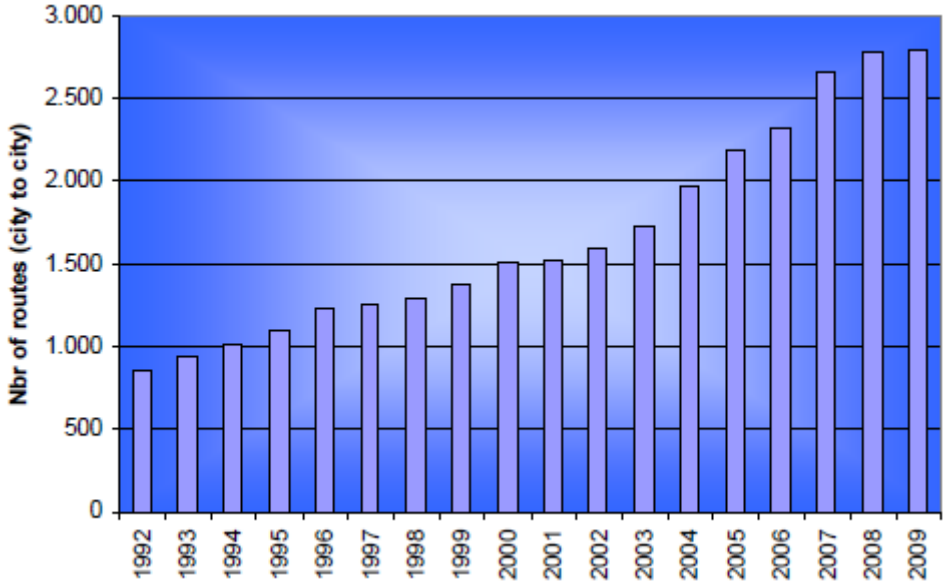
Slika 2. Supply by carrier type within EU 27

Izvor: M. Geil, Liberalisation of Air Transport - A European Perspective, Tokyo 3. June 2010., Institution for Transport Policy Studies – Lecture Meeting

[33] M. Geil, *op.cit.* , p. 10.

3.2.3. Više izbora

Broj preko-graničnih Intra-EU ruta porasla je za 220% (1992. - 2009. godine) (Slika 3.)[34]



Slika 3. Number of international Intra-EU27

M. Geil, Liberalisation of Air Transport - A European Perspective, Tokyo 3. June 2010., Institution for Transport Policy Studies – Lecture Meeting

[34] M. Geil, *op.cit.* , p. 11.

4. VANJSKA EUROPSKA POLITIKA U ZRAKOPLOVSTVU – LIBERALIZACIJA IZVAN EUROPE

4.1.Liberalizacija izvan Europe : Tri „Stupa“ vanjskih dimenzija

I. Uvođenje postojećih bilateralnih sporazuma u svezu s pravom zajednice

II. Stvaranje "zajedničkog zračnog prostora" sa susjednim zemljama te paralelni proces otvaranja tržišta i usvajanje zakonodavstva EU-a ("acquis")

III. Zaključak ambicioznih globalnih sporazuma s ključnim partnerima (SAD, Kanada, Australija,Novi Zeland, Indija, Kina, Rusija,Brazil... Japan?) [35]

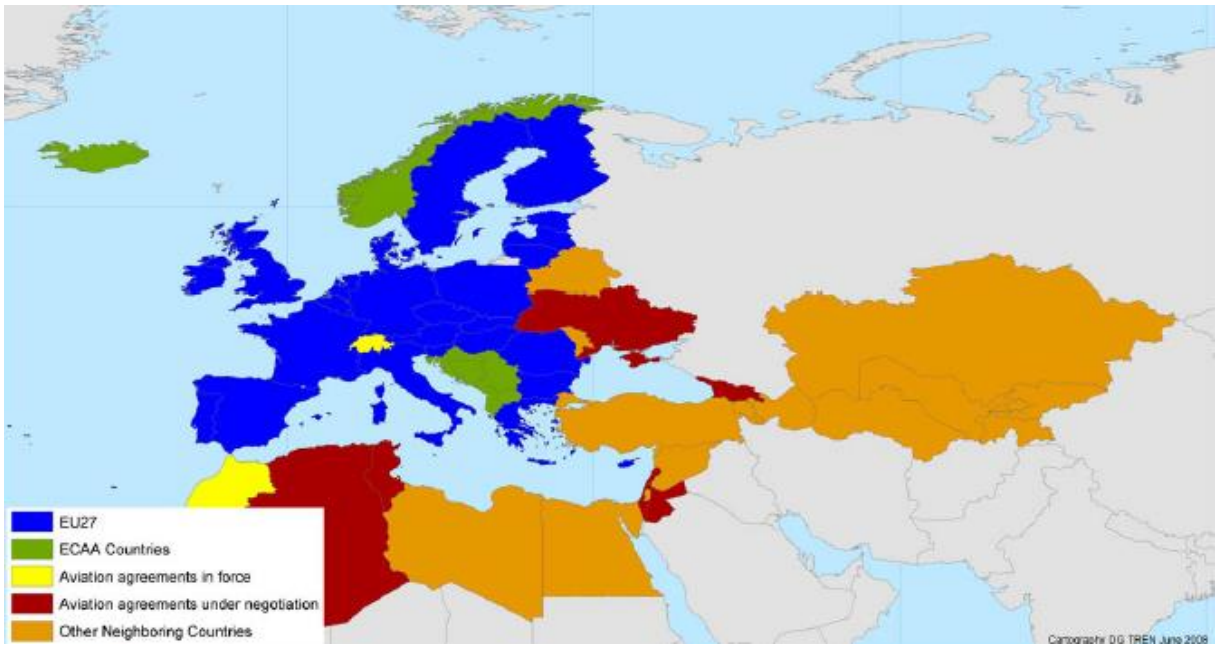
4.1.1. I. Zakon : Napredak u određivanju EC-a

- 104 države koje nisu članice EU-a su prihvatile djelovanje u okviru zajednice
- Nearly 900 Bilateral ASAs (around half) have been brought into conformity with Community law (representing 70% of extra-EU traffic)
- 43 "Horizontalnih" Ugovora pokrivaju 725 ASAs (od rujna, 2004.)
- Pregovori / razgovori o tijeku s preostalim zemljama.[36]

[35] M. Geil, *op.cit.* , p. 25.
[36] M. Geil, *op.cit.* , p, 26.

4.1.2. II. Zakon: Širi zajednički zračni prostor (Slika 4.) [37]

Drugi „stup“ Pillarovih zakona odnosi se na zračni prostor koji se proširio na gotovo sve članice Europe.



Slika 4. 58 država koje obuhvaća liberalizacija

Izvor: M. Geil, Liberalisation of Air Transport - A European Perspective, Tokyo 3. June 2010., Institution for Transport Policy Studies – Lecture Meeting

4.1.3. III. Zakon : Sveobuhvatni ugovori

- S ključnim i istomišljenim partnerima

- Cilj: "normalizirati" zrakoplovstvo kombinacijom:

  - Otvaranje tržišta,
  - Uklanjanje investicijskih barijera (zrakoplovna vlasništvo),
  - Regulatorna konvergencija,
  - Europa i SAD-ugovor (1. i 2. stupnja),
  - Prva faza sporazuma je bila na snazi od 30. ožujka 2008. godine,

[37] M. Geil, *op.cit*, p. 27.

- Druga faza sporazuma je parafirana 25. ožujka 2010. godine u osam kruga pregovora koji su započeli u svibnju 2008. godine,

- Sporazum Europa - Kanada;

  -Postupno uvođenje potpuno otvorenog zračnog prostora (OAA)

  -Svi aspekti tržišta su pokriveni,

  -Investment and regulatory convergence key.

- Australija i Novi Zeland (Pregovori su započeli u Studenom, 2008.)
- Sljedeći: Brazil (Pregovaranje mandat zatražio 5. svibnja 2010.) [38]

4.2. „Open skies“

„Open sky“ (Slika 5.) sporazumom uvela se potpuna liberalizacija zračnog prometa između dviju država, što u praktičnom smislu znači da zračni prijevoznici obiju ugovornih strana samostalno, bez uplitanja države, s mogućnošću partnerskog komercijalnog dogovora određuju gradove na vlastitom, i državnom području drugih ugovornih strana, koje će takvim prometom biti obuhvaćene. Ugovorne strane određuju učestalost takvog letenja, tip zrakoplova koji će se koristiti te tarife po kojima će se prodavati te usluge.[39]

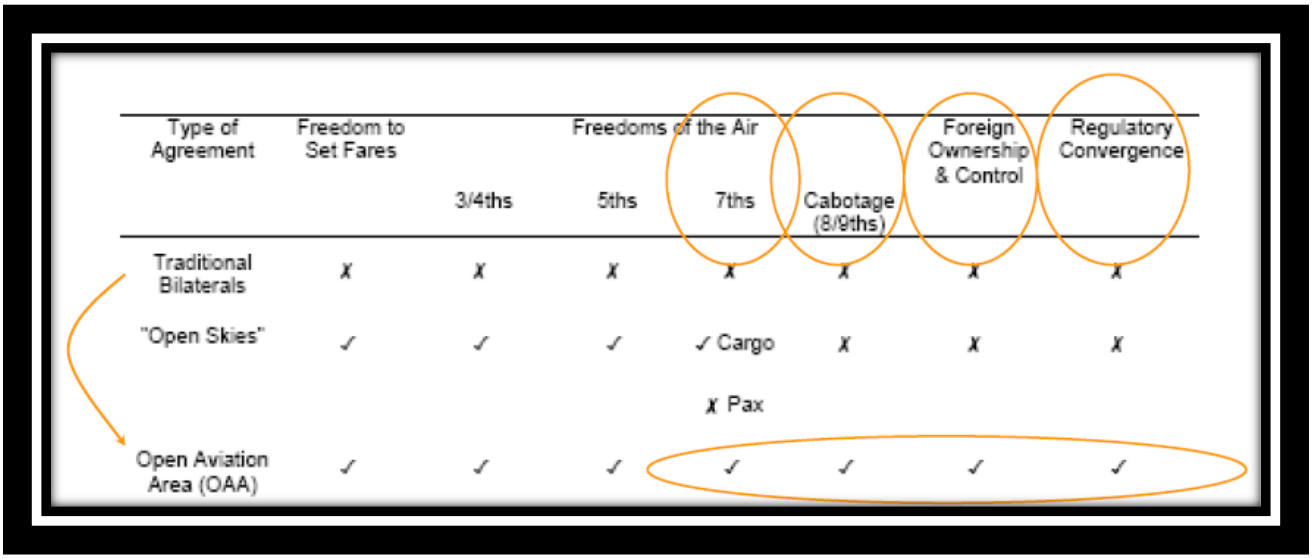
Istodobno, sporazumom se određuje pravo obiju strana na „safety assessment“, odnosno provjeru ispunjavanja međunarodnih zrakoplovnih standarda ICAO-a, što je i uvjet za korištenje prava iz tog sporazuma. Ovaj sporazum predstavlja tek prvu fazu i nezaobilazan uvjet za zaključenje još složenijih sporazuma između Europske unije i Hrvatske koji se tek trebaju postići na putu potpunog usklađivanja zakonodavstva u području zračnog prometa, a koji će rezultirati potpunom liberalizacijom zrakoplovnog tržišta.

Na ovakav način Republika Hrvatska se obvezala otvoriti svoje zrakoplovno tržište svim zrakoplovnim kompanijama Europske unije, bez obzira na nacionalnost kompanije i liniju koju ta kompanija planira otvoriti.[40]

Uz tako velik broj niskotarifnih aviokompanija, kao i činjenicu da uz Croatiu Airlines postoji još nekoliko domaćih aviokompanija, slika o borbi za putnike postaje jasnija. U Croatia Airlinesu smatraju da dolazak takvih kompanija predstavlja izazov s kakvim su već dugo suočeni u međunarodnom prijevozu, ali da se s obzirom na različite vrste usluga koje

[38] M. Geil, *op.cit.* , p. 28.
[39] M. Gulišija,*Sigurnosno – regulatorni aspekti razvoja niskotarifnog zrakoplovnog prijevozništva*, Zagreb veljača 2009. , p. 49-50.
[40] Ibid.

nude, ipak mogu nadopunjavati. S druge strane, smatraju da nije u redu da zračne luke pod jednakim poslovnim uvjetima daju usluge Croatii Airlines i bilo kojem drugom niskotarifnom prijevozniku koji ima jedno slijetanje dnevno u turističkoj sezoni, nasuprot njima koji imaju desetak slijetanja i uzlijetanja svakog dana u godini. Država tvrdi da neće po svaku cijenu štititi domaće prijevoznike. Važno je da se dogodi napredak koji će nekima sigurno smetati, ali će koristiti građanima i povećati promet na domaćim aerodromima. [41]



Slika 5. „Open Skies“

Izvor: M. Geil, Liberalisation of Air Transport - A European Perspective, Tokyo 3. June 2010., Institution for Transport Policy Studies – Lecture Meeting

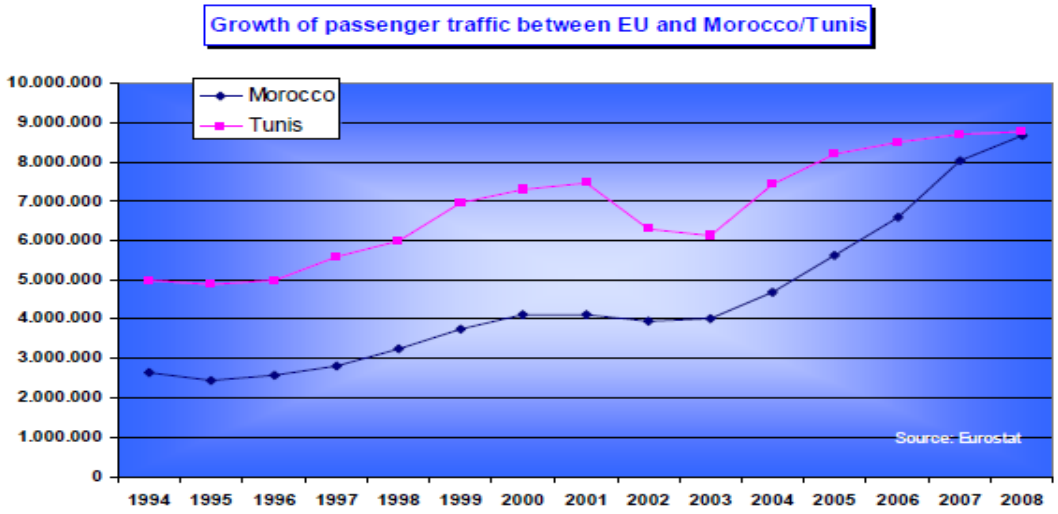
[41] M. Gulišij, op.cit. , p. 49-50.

5. POGODNOSTI OTVORENIH ZRAKOPLOVNIH TRŽIŠTA

5.1. Liberalizacija izvan Europe : EU-MOROCCO

Liberalizacijom izvan Europe, zračni promet između Europe i Maroka odnosno Tunisa u razdoblju od 1994. do 2008. doživio je značajan rast.

- Na grafu možemo vidjeti pogodnosti ovog sporazuma (Slika 6.)[42]



Slika 6. Rast putničkog prijevoza između EU i Morocca/Tunis

Izvor: M. Geil, Liberalisation of Air Transport - A European Perspective, Tokyo 3. June 2010., Institution for Transport Policy Studies – Lecture Meeting

5.2. EU-US prva faza: Velike konkurentne pogodnosti

[42] M. Geil, *op.cit.* , p. 33.

Transformativni ugovor za Europu i SAD-

Raniji rezultati:

- 8% više zakazanih letova između Europe i Amerike u ljeto 2008. godine, u odnosu na od 2007. godine. Te, više od 20% više Heathrow-US letova. Povećanje od 18 dnevnih usluga. Daljnje veliko povećanje u uslugama iz Irske (udvostručavanja) i Španjolske.

- Europski zračni prijevoznici koji rade izvan svoje matične zemlje:
- -AF:Let iz Heathrow-a u Los Angeles.
- -BA s "OpenSkiesu": Let iz Pariza (CDG) i Amsterdama u New York

- Anti-trust applications:
  -Sky-Team Alliance: potvrđen.
  -Star Alliance: potvrđen.
  -OneWorld Alliance: trenutno se razmatra.

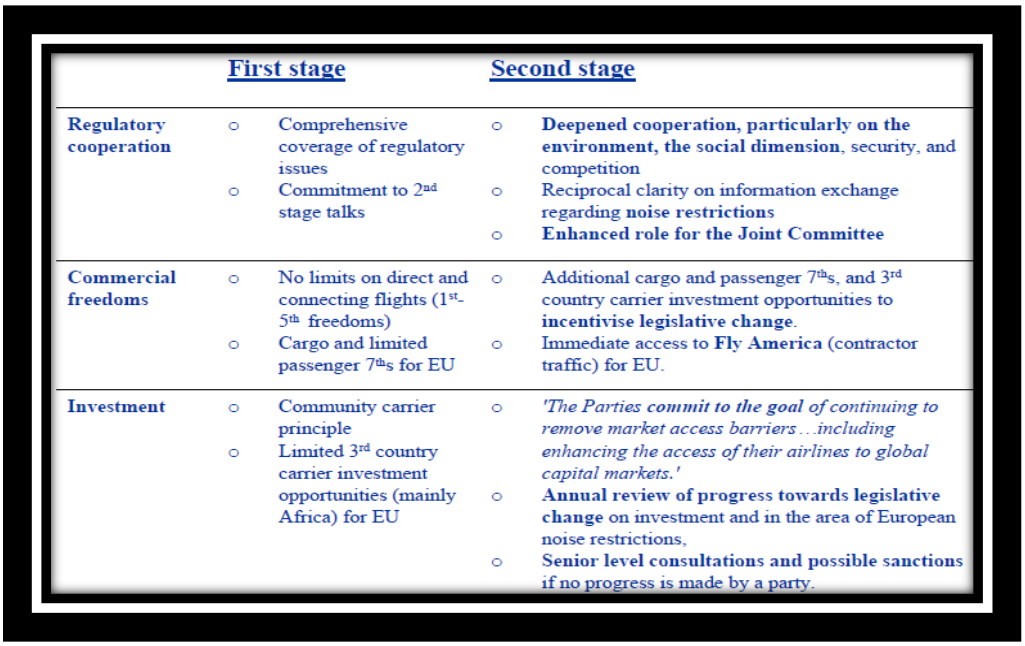
- Dodatne transatlantske investicije:
  - Investicija od 25% Virgin Grupe u Virgin America, svibanj 2007.
  - Lufthansin udjel od 19% u JetBlue, veljača 2008.

PROGNOZE:

- Prvih pet godina: 25 milijuna dodatnih putnika ; 12 milijardi € prihod; i dodatnih 80.000 radnih mjesta u SAD-u i Europi.[43]

5.3. EU-US druga faza: Budući sporazum koji osigurava pogodnosti prve faze

[43] M. Geil, *op.cit.* , p. 34.



	First stage	Second stage
Regulatory cooperation	○ Comprehensive coverage of regulatory issues ○ Commitment to 2nd stage talks	○ **Deepened cooperation, particularly on the environment, the social dimension**, security, and competition ○ Reciprocal clarity on information exchange regarding **noise restrictions** ○ **Enhanced role for the Joint Committee**
Commercial freedoms	○ No limits on direct and connecting flights (1st-5th freedoms) ○ Cargo and limited passenger 7ths for EU	○ Additional cargo and passenger 7ths, and 3rd country carrier investment opportunities to **incentivise legislative change**. ○ Immediate access to **Fly America** (contractor traffic) for EU.
Investment	○ Community carrier principle ○ Limited 3rd country carrier investment opportunities (mainly Africa) for EU	○ *'The Parties **commit to the goal** of continuing to remove market access barriers…including enhancing the access of their airlines to global capital markets.'* ○ **Annual review of progress towards legislative change** on investment and in the area of European noise restrictions, ○ **Senior level consultations and possible sanctions** if no progress is made by a party.

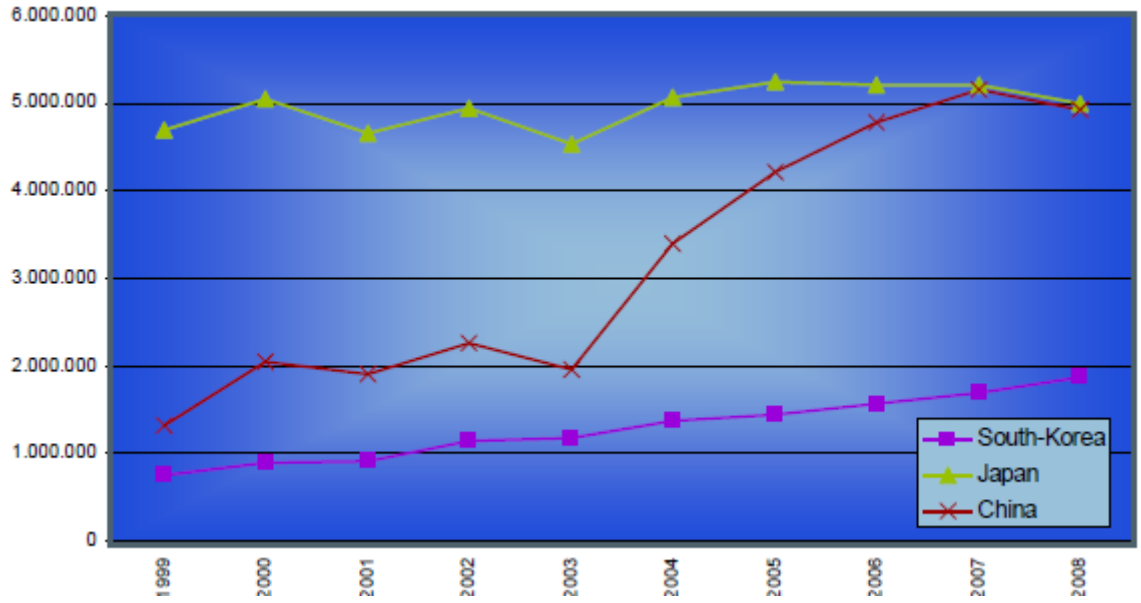
Slika 7. EU-US prva i druga faza liberalizacije

Izvor: M. Geil, Liberalisation of Air Transport - A European Perspective, Tokyo 3. June 2010., Institution for Transport Policy Studies – Lecture Meeting

5.4. Odnosi između Europe i Azije

- Brzo rastuće EU-Azijsko (osim Japana)
- Azijske zemlje priznaju EU pravo i oznake u zrakoplovstvu
- Ograničenja preleta Sibira[44] i cijene koje Rusija naplaćuje za prelet, utječu na razvoj tržišta između Europe i Azije.[45]

[44] URL: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/russia_en.htm (Kolovoz 2016.)
[45] M. Geil, *op.cit.* , p. 38.



Slika 8. Promet putnika između Europe i Azije

Izvor: M. Geil, Liberalisation of Air Transport - A European Perspective, Tokyo 3. June 2010., Institution for Transport Policy Studies – Lecture Meeting

Tabela 1. Tablica prikazuje promet putnika u zračnom prometu između Japana, Republike Kore-e i Kine u razdoblju od 1999. do 2008. godine i prognoze za razdoblje od 2008. do 2013. godine.

1999-2008. god:	Forecast for 2008-2013:
-Japan: +7% -R. Korea: +147% -Kina: +278%	-Japan: +2.6 % p.a. -R. Korea: +3.6 % p.a. -Kina: +7.4 % p.a.

Izvor: M. Geil, Liberalisation of Air Transport - A European Perspective, Tokyo 3. June 2010., Institution for Transport Policy Studies – Lecture Meeting

5.5. Zrakoplovni odnosi između Europe i Japana

- Japan je ključno tržište za Europsku uniju
- Japan je tradicionalno bio vrlo restriktivan (counting capacity in "units" not frequencies)
- Japan now recognises the EU and EU designation – significant for our relations
- Summit čelnika na 18. sastanku između EU i Japana (4. Svibnja 2009.) pozdravio je napredak i izrazio svoju namjeru da se prošire i produbе suradnju u svim područjima zrakoplovstva uključujući sigurnost, osiguranjet i ATM
- Japan razvija svoju zrakoplovnu politiku
- Više zajedničkih ugovora između Europe i Japana bi trebala biti buduća ambicije.[46]

5.6. Razvoj Japanske zrakoplovne politike

- Asian Gateway Initiative – May 2007.
- Growth Strategy Panel Report () – May 2010:
- Open Japan's sky to the world and Asia (promotion of full open sky)
- Strengthening Tokyo's airports
- Increase capacity
- Open Haneda for day time flights for longdistanceAsian, EU and US
- Drastic reforms of management of airports
- Strengthening of Kansai International Airport
- Maintain essential air transport network
- Promoting entry of LCCs to the benefit of consumers[47]

[46] M. Geil, *op.cit.* , p. 39.
[47] M. Geil, *op.cit.* , p. 40.

6. NISKOTARIFNE KOMPANIJE KAO POSLJEDICA LIBERALIZACIJE

6.1. Povijest

Niskotarifne kompanije su produkt Liberalizacije zračnog prometa u Svijetu općenito. Povećala se konkurencija na tržištu i time formirala nisko budžetne kompanije koje su nudile jeftinije avio karte. Sve se to odvijalo u vrijeme kada je svjetsko zrakoplovstvo bilo pogođeno krizom, odnosno lošim ekonomskim uvjetima, ratovima, terorizmom i epidemijama.

No, unatoč svemu oni su i dalje napredovali i prevladali sve krize te su to vrijeme iskoristili da učvrste svoju poziciju na tržištu te na taj način preuzmu sve više putnika koji su tražili jeftiniji način prijevoza. Pojam „low cost" kao jeftinij zračni prijevoz, prvi put je zaživio na Američkom tržištu od strane avio kompanije Pacific Southwest Airlines 1949.[48] Godine. koji se u današnje vrijeme može koristiti kao model niskotarifne kompanije. U europi su taj model 90-ih godina preuzeli Ryan air i Easy Jet samo što su potpuno izbacili „smanjene" usluge po uzoru na Pacific Southwest Airlines. Nema povrata novaca, usluge cateringa, rezervacije i sl. Upravo su jeftinijim kartama ciljali na dio putnika koji do tada nije bio u mogućnosti letjeti te su na taj način razbili monopol velikih zračnih kompanija te putovanje zrakom učinili dostupnim svakome. Pravi procvat se događa tek 1995. kada je u Europi osnovano 56 novih niskotarifnih zračnih prijevoznika od kojih je 17 već u prvoj godini proglasili stečaj. Niskotarifni zračni prijevoznici još uvijeksu relativno slabo prisutni u državama Srednje,Istočne i Jugoistočne Europe.[49]

Liberalizacija zračnog prometa prvo je provedena u Češkoj i Slovačkoj. Godine 2003. U Slovačkoj je osnovana prva niskotarifna zračna kompanija u ovom dijelu Europe, SkyEurope[50], koja je 2009. godine obustavila svoje poslovanje. Nakon toga su u Mađarskoj i Poljskoj osnovane tvrtke Wizz Air[51] i Air Polonia[52], a svoje niskotarifne podružnice osnivaju i Austrian Airlines i Czech Airlines. Godine 2004. u Rumunjskoj je osnovana tvrtka BlueAir.[53]

[48] J. Dimitrijević, *Uloga i značaj propagande u low – cost avio – kompanijama*, Univerzitet Sinigdunum, Beograd 2013, p. 17.
[49] S. Gašparović, M. Jakovčić, M. Vrbanc, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, *Hrvatske zračne luke u mreži europskih niskotarifnih kompanija*, listopad 2011, p. 96.
[50] URL: http://www.skyeurope.com/ (Kolovoz 2016.)
[51] URL: http://www.edreams.com/offers/flights/airline/W6/wizz-air/?mktportal=google&gclid=Cj0KEQjw9b6-BRCq7YP34tvW_uUBEiQAkK3svT8m7Cl1aduNQOm_vbqLw6H_vhXnzfYcgU5OGff7io4aAuoK8P8HAQ (Kolovoz 2016.)
[52] URL: http://www.airfleets.net/flottecie/Air%20Polonia.htm (Kolovoz 2016.)
[53] S. Gašparović, M. Jakovčić, M. Vrbanc *op.cit.* , p. 96-97.

Zračni prijevoznik	Država sjedišta	Godina osnutka
Air carrier	Headquarters	Founding year
Air Baltic	Latvija - *Latvia*	1995
BelleAir	Albanija - *Albania*	2005
Blue Air	Rumunjska - *Romania*	2003
Danube Wings	Slovačka - *Slovakia*	-
Onur Air	Turska - *Turkey*	-
Pegasus Airlines	Turska - *Turkey*	1990
Smart Wings	Češka - *Czech Republic*	-
Wizz Air	Poljska/Mađarska - *Poland/Hungary*	2004
SkyExpress	Rusija - *Ruzzia*	-
Sun Express	Turska - *Turkey*	-

Slika 9. Niskotarifni zračni prijevoznici sa sjedištem u Srednjoj, Istočnoj i Jugoistočnoj Europi

S. Gašparović, M. Jakovčić, M. Vrbanc, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Hrvatske zračne luke u mreži europskih niskotarifnih kompanija, listopad 2011.

6.2. Model niskotarifnih kompanija

Niskotarifne kompanije prometuju na principu „point to point“ što bitno smanjuje vrijeme leta i dodatne troškove, ne pružaju nikakve usluge te isplaćuju plaće koje su ispod prosjeka u toj branši. Najpoznatije low cost kompanije posluju sa 30-40% manjim troškovima u odnosu na konvencionalne avio prijevoznike.[54] Dva su načina osinivanja low cost kompanija:

- Nezavisne avio - kompanije (Ryan air, Easy Jet)

- Filijale tradicionalnih avio kompanija (Lufthansa, Go, Air Dubai)[55]

Model poslovanja Ryanaira pretpostavlja korištenje sekundarnih zračnih luka u kojima ne postoji velika konkurencija te usmjerenostna turističko tržište. S druge pak strane, model easyJeta koristi primarne zračne luke i već postojeće tržišta poput turista te putnika kojputuju radi posla, a u niskotarifnom zračnomprijevozu vide najbolji omjer dobivene vrijednostiza novac. No posljednjih godina širenjem mreže niskotarifnog zračnog prijevoza na prostore Istočne i Jugoistočne Europe pojavila se i trećas kupina korisnika, tj. treća svrha putovanja,a to je posjet prijateljima i rodbini (eng. *Visit friends and relatives)*[56]

[54] J. Dimitrijević, *op.cit.* , p. 18.
[55] Ibid
[56] S. Gašparović, M. Jakovčić, M. Vrbanc, *op.cit.* , p. 95.

6.2.1. Prednosti niskotarifnih prijevoznika nad konvencionalnim

KARAKTERISTIKE	NISKOTARIFNI ZRAKOPLOVNI PRIJEVOZNICI	KONVENCIONALNI ZRAKOPLOVNI PRIJEVOZNICI
Obilježje	Niske cijene	Cijena i usluga
Cijena	Jednostavna struktura cijena	Složena struktura cijena
Distribucija	Internet, direktni booking	Internet, direktni booking i prodaja i putem putničkih agencija
Check – in	Nema karata	Nema karata, IATA ugovor o kartama
Aerodrom	Većinom sekundarni	Primarni
Mreža	Point-to-point	Hub-and-spoke
Klase	Jedna klasa	Više klasa
Tijekom leta	Plati za više	Dodaci su besplatni
Upotreba zrakoplova	Vrlo intenzivna	Prosječno intenzivna
Tip zrakoplova	Jedan tip	Više tipova
Vrijeme opsluživanja	25 minuta	Sporo, u prosjeku 1h
Proizvodi	Jedan proizvod	Više integriranih proizvoda
Sekundarni prihod	Oglašavanje, onboard prodaja	Fokusirani na primarni proizvod
Sjedenje	Stisnuto	Fleksibilno, rezervacije
Korisnička podrška	Loša	Pouzdana usluga
Operacijske aktivnosti	Fokusirani na letenje	Proširena (održavanje, cargo)
Ciljna skupina	Turisti	Turisti i poslovni ljudi
Posada	Minimalna	

Slika 10. Glavne razlike između niskotarifnih i konvencionalnih zračnih prijevoznika

Izvor: J. Dimitrijević, Uloga i značaj propagande u low – cost avio – kompanijama, Univerzitet Sinigdunum, Beograd 2013.

6.3. Niskotarifne kompanije u Hrvatskoj

Obzirom na geografsku poziciju, Hrvatska se nalazi na raskrižju između istoka, juga te zapada Europe. Takav položaj bi nam mogao biti ključan za gospodarski razvoj. Većina zračnog prijevoza u Hrvatskoj ostvaruje se upravo zbog turizma. Iako je tek sredinom 2000-ih uspostavljena prva niskotarifna linija od tada je niskotarifni zračni prijevoz u Hrvatskoj u

punom jeku. Budućnost niskotarifnih kompanija u Hrvatskoj će ovisiti o određenim stavkama kao što su prostor, položaj, povezanost, sadržaji te cijene usluga u zračnoj luci. Dodatno nam je pomogao sporazum o „otvorenom nebu“ prema kojem države članice Europske unije ne bi trebale sklapati bilateralne sporazume sa državama nečlanicama.

Od 2000. do 2010. Zračni promet u Hrvatskoj je bilježio samo rast. 2000 godine. prevezeno je 1 072 000 dok je 2008. taj broj narastao na 1 861 000. U posljednje 2 godine toga perioda je malo je stagnirao no svejedno je ubiljžio rast od 73.6% od čega je 76% od ukupnpg prometa međunarodni prijevoz.[57] Sama ta činjenica nam govori koliko se tržište otvorilo i postalo konkurentno i dostupno svakome. Svaka nova kompanija donosi nove letove, a novim letovima dolazi sve više turista koja možda nikada ne bi došli u Hrvatsku da to danas nije postalo jednostavno. Turizam nam se bazira pretežno na ljetu no dobrim radom pojedinih turističkih zajednica u gradovima poput Zagreba privlačimo sve više gostiju i zimi.

6.4. Zračne luke

U Hrvatskoj imamo 9 zračnih luka. Najveća je Zagrebačka koja i ostvaruje najveći godišnji promet. Nisko tarifne kompanije djeluju u 7 Hrvatskih zračnih luka. Iznimke su Brač i Lošinj gdje pretežno djeluju čarter letovi. Najveći broj prijevoznika prometuje u zračnim lukama Dubrovnik i Split po 12, odnosno 11 prijevoznika, nakon čega slijedi Rijeka s pet, Pula i Zadar s četiri, Zagreb s dva te Osijek s jednim prijevoznikom.[58]Nisko tarifni princip odabira zračnih luka temelji se na sezonskim varijacima. Tako je aerodrom u Puli opterećen niskotarifnim kompanijama samo ljeti dok je s druge strane Zagreb zimi. To dovodi do zaključka da se niskotarifne kompanije u Hrvatskoj zapravo prilagođavaju sezoni. Upravo se to odnosi na sezonski turizam u gradovima koji je na taj način zapravo konstantan bilo ljeti, bilo zimi, a veliku ulogu igra i turistička zajednica grada Zagreba koji na taj način privlači putnik/goste.

[57] S. Gašparović, M. Jakovčić, M. Vrbanc, *op.cit.* , p. 97.
[58] S. Gašparović, M. Jakovčić, M. Vrbanc, *op.cit.* , p. 98.



Slika 11. Zračne luke u Hrvatskoj

Izvor:
https://www.google.hr/search?q=zra%C4%8Dne+luke+u+hrvatskoj&newwindow=1&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjHr7vw2P3OAhWEqxoKHZbQCpUQ_AUICCgB&biw=1366&bih=661#imgrc=87wl3PTLy0To7M%3A

6.4.1. Zračna luka Zagreb

Zračna luka Zagreb je u 2015. Prevezla 2 587 798 putnika. Jedina je zračna luka u Hrvatskoj koja ima relativno jednaki promet gostiju zimi i ljeti

	Broj putnika		MTOW		Broj letova		Teret	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Siječanj	135,758	150,667	55,536	61,789	2,684	2,936	629	657
Veljača	128,410	141,833	51,890	57,770	2,496	2,676	683	626
Ožujak	165,336	185,693	61,140	67,089	3,030	3,232	769	772
Travanj	192,443	197,726	69,237	73,260	3,110	3,556	787	807
Svibanj	217,775	235,133	74,964	78,987	3,512	3,724	824	740
Lipanj	243,984	248,438	76,534	79,217	3,430	3,686	785	701
Srpanj	260,777	278,438	82,115	84,128	3,560	3,708	753	864
Kolovoz	269,500	284,419	79,733	83,715	3,542	3,572	618	677
Rujan	251,284	271,647	79,039	82,777	3,632	3,572	734	786
Listopad	226,182	239,147	73,621	78,287	3,506	3,394	769	810
Studeni	175,692	184,255	63,032	68,732	2,974	3,018	777	843
Prosinac	163,830	170,402	60,655	64,518	2,872	2,780	727	942
Ukupno	2,430,971	2,587,798	827,496	880,269	38,348	39,854	8,855	9,225

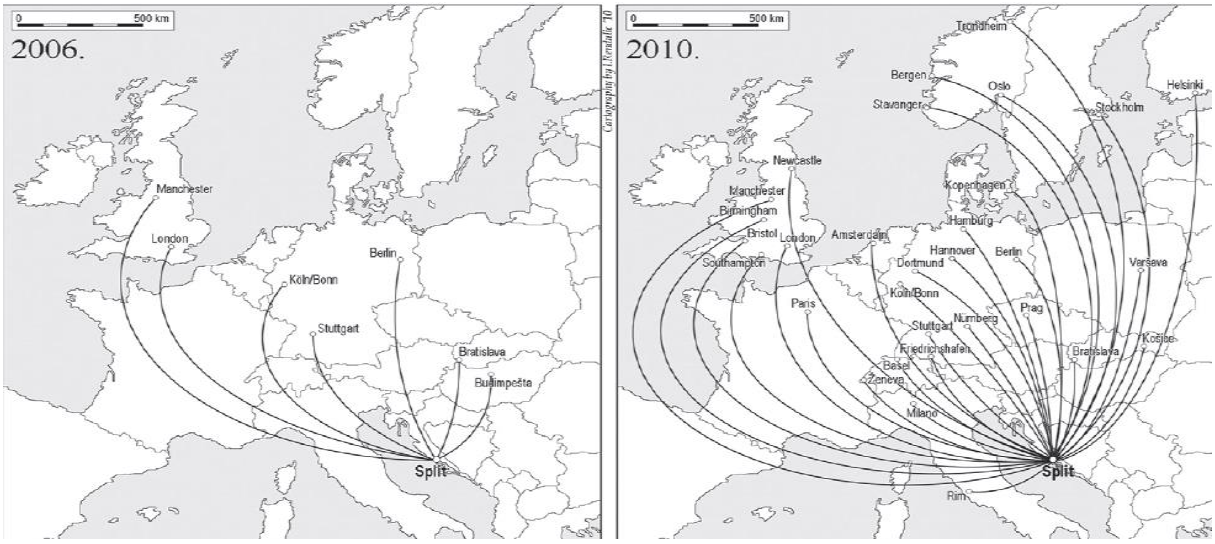
Slika 12. Broj prevezenih putnika u zračnoj luci Zagreb u razdoblju od 2014. do 2015.

Izvor: Službena stranica mzlz: http://www.zagreb-airport.hr/o-nama/statistike/statistike-za-2015

Prva niskotarifna kompanija koja je letjela iz Zagreba je bila Germanwings. Cijele godine povezuje Zagreb sa 8 njemačkih gradova, a u sezoni leti povoljnije do Londona, Pariza ,Madrida, Barcelone, Lisabona i Zuricha.[59] Nedavno mu se pridružio i Wizzair s linijama do londona. Porastom prometa Sadašnji terminal postao je neadekvatan te je već sada s ovom količinom prometa postao premalen. U razvojnoj strategiji grada Zagreba u izradi je novi terminal na 65.000 m^2 kapacitetom od 3,3 milijuna putnika godišnje dok će se stari je terminal koristiti za jeftinije prijevoznike.[60] Obzirom da aerodromi nisu previše udaljeni jedan od drugoga te se zapravo nalaze na istoj trasi koja ih spaja sa gradom ova promjena neće utjecati nikako na niskotarifni prijevoz u Zagrebu.

6.4.2.Split i Dubrovnik

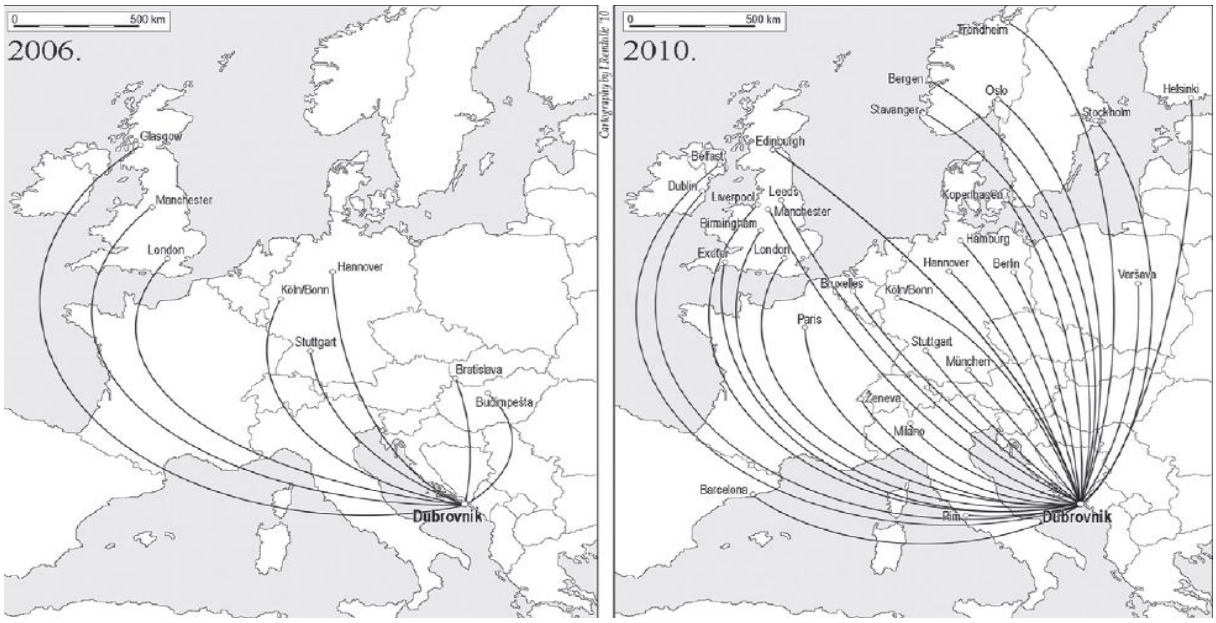
Zračne luke Split i Dubrovnik su bilježile 2010. najveći broj niskotarifnih linija.[61] Najveće opterećenje je ljeti u tijeku sezone dok zimski period ima smanjenje prometa. Svake godine je sve više slijetanja u ove dvije zračne luke i sve veća potreba je za proširivanjem i izgradnjom postojećih terminala. Kako su gradske vlasti prepoznale pogodnosti koje dobivaju sa niskotarifnim zračnim prijevoznicima, počeli su ulagati u infrastrukturu i općenita medijska oglašavanje što su također prepoznali i i zračni prijevoznici pa nije čudo da ih je svake godine sve više.



Slika 13. Porast broja niskotarifnih linija iz Zračne luke Dubrovnik od 2006. do 2010. godine

Izvor: S. Gašparović, M. Jakovčić, M. Vrbanc, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Hrvatske zračne luke u mreži europskih niskotarifnih kompanija, listopad 2011.

[59] URL: http://pucanjuprazno.bloger.index.hr/post/lowcost-avioprijevoznici-koji-voze-iz-hrvatske/627103.aspx (Kolovoz 2016.)
[60]URL: http://www.zagreb-airport.hr/premijer-i-ministar-hajdas-doncic-u-posjetu-gradilistu-npt-mzlz (Kolovoz 2016.)
[61] S. Gašparović, M. Jakovčić, M. Vrbanc, *op.cit.* , p. 101.



Slika 14.Porast broja niskotarifnih linija iz zračne luke Split u razdoblju od 2006. do 2010. godine

Izvor: S. Gašparović, M. Jakovčić, M. Vrbanc, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Hrvatske zračne luke u mreži europskih niskotarifnih kompanija, listopad 2011.

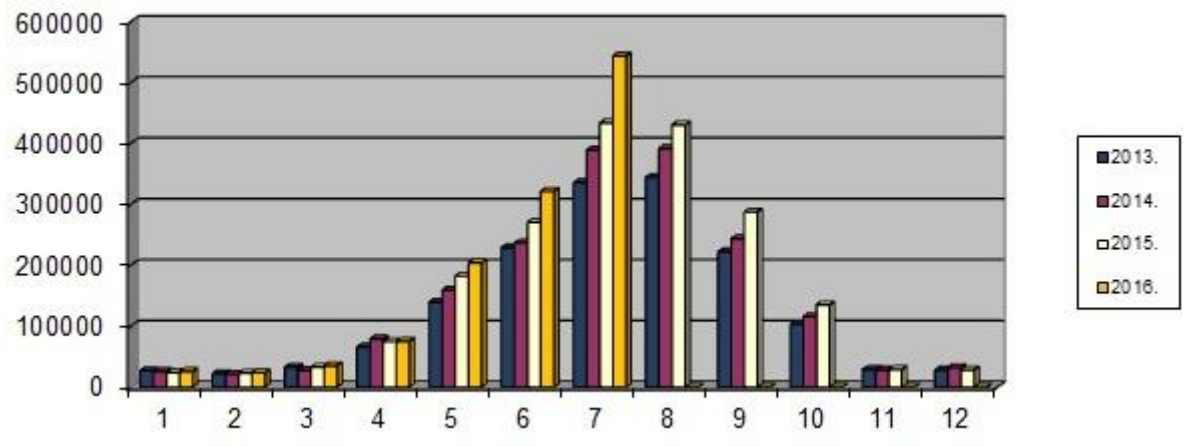
Zračna luka Split

Najveći promet ostvaruje u ljetnim mjesecima odnosno najviše ovisi o turističkim dolascima, pogotovo u ljetne dane vikenda, a posljednjih godina i o raznim manifestacijama (glazbeni festival Ultra) odnosno događanjima koja privlače sve više turista u grad. Za promociju i oglašavanje koriste moć „interneta i društvenih mreža“ pa nije ni čudo da samo ulaganje u grad povećalo kvalitetu destinacije i omogućilo raznovrsnu ponudu te bolju politiku cijenu što je prepoznalo i 13 niskotarifnih kompanija koje su letjele u 2015. Godini.[62] Cilj im je postati najuspješnija luku u ovom dijelu Europe.

Od 2000. Godine bilježe rast, 2006. Ostvaruju milijuntog putnika, a 2008. godine premašuju 1 200 000 putnika. Ovo povećanje prometa iziskuje i potrebu za proširenjem, stoga je 2004. Proširen putnički terminal, a 2009. je započeo proces proširenja stajanke kako bi se se zadovoljile potrebe za sve više i više dolazaka aviona u zračnu luku Split.[63] Redovito ima slijeće Germanwings, ali i Intersky (Friedrichshafen i Graz), Sky Europe (Bratislava, Kosice, Prag, Beč), Easyjet (Bristol, Geneva, London, Milan), Fly Norweigan (Bergen, Copenhagen,

[62] URL: http://www.mint.hr/default.aspx?id=28488 (Kolovoz 2016.)
[63]URL: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=209&Itemid=202&lang=hr (Kolovoz 2016.)

Oslo, Stavanger, Stockholm, Varšava i Trondheim), Flybe (Birmingham i Southampton) i Jet2 (Newcastle), Sterling (Copenhagen) i Air Berlin (Dusseldorf).[64]



Slika 15. Ukupni broj putnika u zračnoj luci Zagreb u razdoblju od 2013. do 2016.

Izvor:: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=160&Itemid=115&lang=hr

Zračna luka Dubrovnik

U vrijeme Domovinskog rata je potpuno uništena i opljačkana. Rekonstrukcija kreće 1993. I do danas je obnovljena u cijelosti, tj. iz godine u godinu se radilo na modernizaciji i proširenju tj. sve većoj potrebi za prihvatom putnika. U godini ostvaruje oko 1 600 000 putnika, a težnja je 2 000 000.[65] S obzirom da se putnički promet uglavnom bazira na turizmu nije ni čudno što ostvaruje gotovo četvrtinu putničkog prometa u Hrvatskoj. Modernizacija i učestala proširenja dovela su sve veći broj niskotarifnih kompanija. Izgradili su i novi terminal, stoga se stari koristi za jeftinije letove. Upravo ono što odgovara niskotarifnim kompanijama. Suradnja grada, turističkih agencija i općenito filozofija aerodroma dovele su veliki broj nisko tarifnih kompanija poput : Germanwings (London, Berlin, Koln, Dresden, Dublin, Leipzig, Munchen), Sky Europe (Bratislava, Prag, Beč), Fly Norwegian (Bergen, Oslo, Stavanger, Stockholm, Trondheim, Varšava), Easyjet (Berlin, Geneva, Liverpool, London, Milan, Paris), Flybe (Belfast, Birmingham, Exeter, Glasgow, Jersey, Southampton), ali i manje kompanije poput Clickaira (Barcelona) i Jet2 (Belfast, Leeds).[66]

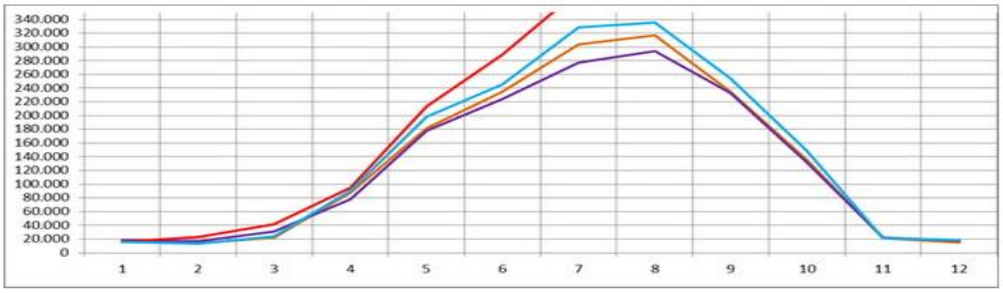
[64] URL: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=209&Itemid=202&lang=hr (Kolovoz 2016.)

[65] URL: http://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/2014-10-27-10-40-47/misija-i-vizija (Kolovoz 2016.)
[66] M. Gulišija, op.cit., . P. 52-53.

Sama inicijativa gradonačelnika Dubrovnika Andra Vlahušića održan je sastanak sa predstavnikom Ryan Aira Luisom Fernandezom o dolasku u Dubrovnik. Glavna tema je bila povezivanje Dubrovnika tijekom cijele godine što znači i zimi. Fernadez je istaknuo kako im je Dubrovnik izuzetno zanimljiva destinacija, te je izrazio želju za sklapanjem ugovora na najmanje pet, do deset godina ističući potrebu i za organiziranjem direktnih letova zimi. Prema njihovoj procjeni Dubrovnik je izvanredna zimska i city-break destinacija jer već sada se javlja veliki interes za uspostavom Dubrovnika kao city-break destinacije dostupne svim građanima Europske unije.

Gradonačelnik je istaknuo, kako u usporedbi s cijenama s drugim kompanijama, cijene Ryanaira su se pokazale kao najpovoljnije jer omogućuju slobodu putovanja svim građanima Europske unije.Za realizaciju ovog plana iz aviokompanije Ryanair ističu kako je potrebno ispuniti dva uvjeta. Prvi je povoljne cijene u Zračnoj luci Dubrovnik, a drugi je višegodišnji ugovor.Gradonačelnik Vlahušić je izrazio spremnost za potpisivanjem višegodišnjeg ugovora, do 2024. godine, jer je interes Grada Dubrovnika i cijele destinacije, udruživanje ta dva velika brenda, Dubrovnika i Ryanaira, i zajedničko sudjelovanje u rastu. Na sastanku je dogovoreno da će Zračna luka Dubrovnik i Ryanair nastaviti svoje razgovore te da će se kroz mjesec dana predstaviti prvi nacrt ugovora, a Turistička Zajednica Grada i Županije dat će prijedlog destinacija u dogovoru s najvećim hotelskim kućama oko poželjnih destinacija za letove Ryanaira.[67]

Year	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	TOTAL
2013	18879	17154	31181	77910	177763	223809	277080	293983	233276	131853	22102	17639	**1522629**
2014	15950	14423	21963	87774	181898	234887	303993	317184	234395	135257	21385	15362	**1584471**
2015	15743	13737	24142	90646	198168	245063	328400	335585	254454	148615	20964	18417	**1693934**
2016	15666	22615	41664	94632	213321	288809	382897						**1059604**



Slika 16. Ukupni broj putnika u zračnoj luci Dubrovnik u razdoblju od 2013. do 2016.

Izvor: http://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/2014-10-27-10-40-47/statistika

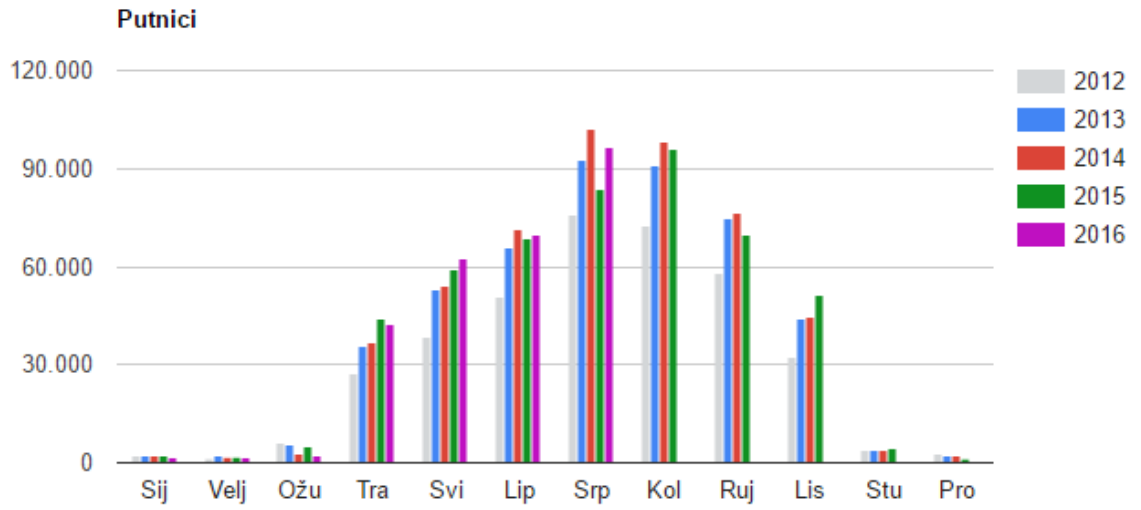
[67] URL: http://dubrovackidnevnik.rtl.hr/vijesti/grad/poceli-pregovori-s-niskotarifnim-avioprijevoznikom-zelimo-sklopiti-ugovor-na-najmanje-pet-godina (Kolovoz 2016.)

6.4.3. Zadar i Pula

Zračna luka Zadar

Porast prometa u Zadarskoj zračnoj luci je započeo dolaskom niskotarifnih kompanija. Sve više letova zahtjevalo je i izgradnju popratne infrastrukture. Ulaganje u infrastrukturu i jeftine cijene s obzirom na kvalitete usluga i lokaciju, stvaraju im preduvjet da postanu jedan od najpoželjnijih aerodroma u regiji za low cost prijevoz. S obzirom da niskotarifni prijevoz donosi povećanje turista potrebno je i ulaganje u aerodrome. Nadograđen je putnički terminal, zgrada za prihvat putnika generalnog i biznis zrakoplovstva, koji je ujedno i prvi hrvatski VIP terminal, zgrada putničkog terminala proširena je za 200 četvornih metara, dok je parkirališni prostor dobio još 300 parkirnih mjesta. Smatraju da će nakon kompletne obnove moći primiti 400 000 putnika. [68]Trenutačno na zadarsku zračnu luku slijeću zrakoplovi Ryanaira, koji je proširio svoju ponudu, pa će ove godine izuzev Dublina i Londona povezivati Zadar i sa Edinburghom i Stockholmom. Intersky leti na liniji do Friedrichshafena.(citiram diplomski rad Giulisija). Zračna luka Zadar je usko vezana uz Ryan Air. Zahvaljujući kvalitetnom radu gradskih vlasti te turističkoj zajednici koji su se udružili te su na taj način privukli veliki broj niskotarifnih letova, pogotovo u predsezoni.

Ryan Air je sufinanciran od strane hotelijera,turističke zajednice te lokalnih sredina i nije čudo da se zato i zadržava u Zadru. Pitanje je trenutka kada izostane interes jedne od najdominantnijih kompanije što će biti sa Zadarskim turizmom pošto su se vezali samo za Ryan Air. [69]



Slika 17. Ukupni broj putnika u zračnoj luci Zadar u razdoblju od 2012. do 2016. godine

Izvor: http://www.zadar-airport.hr/statistika-prometa

[68] M. Gulišija, op.cit., p.53.
[69] URL: http://www.057info.hr/vijesti/2014-02-24/manje-letova-ryanaira-nakon-godina-rasta-morala-doci-godina-stagnacije (Kolovoz 2016.)

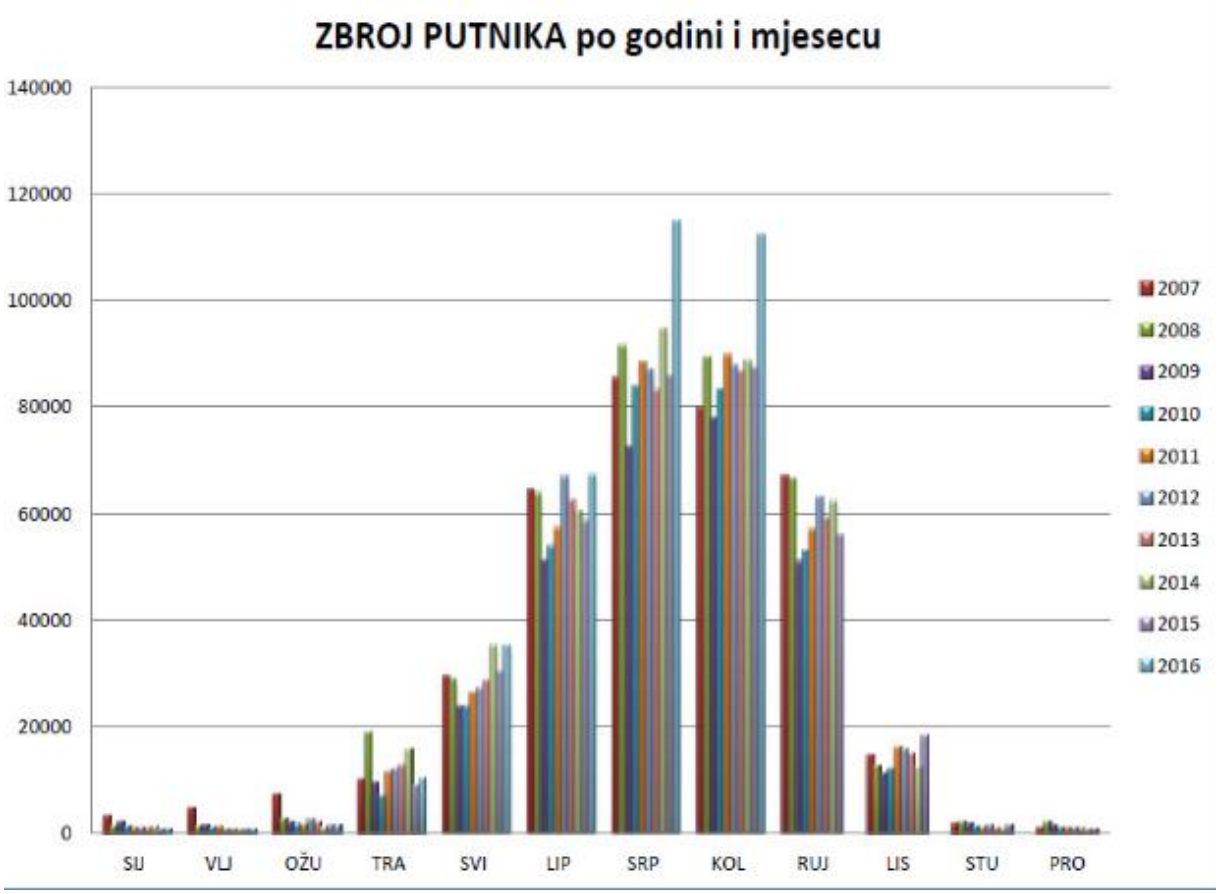
Zračna luka Pula

Kao i sve zračne luke u Hrvatskoj, zračna luka Pula je također bila pogođena ratom i u to vrijeme putnički promet je stagnirao. Do tad su preživljavali potporom ministarstva i tek od 1999.[70] Godine se osjeća rast prometa kao utjecaj liberalizacije. Čarter kompanije su zamijenjene niskotarifnim kompanijama i povećao se broj putnika iz Europe, ponajviše iz UK-a. Obnovom aerodroma počelo je pristizati sve više niskotarifnih kompanija. Veliku ulogu u tome ima Istarska županija i TZ Istra koji su u 2015. Godini izdvojili 8 milijuna kuna za potpore odnosno poticnje na dolazak niskotarifnih kompanija.

I u Istri se Ryanair jače potiče u odnosu na druge avioprijevoznike. Ove je godine dobio 4,3 milijuna kuna, dok je milijun kuna išlo prijevozniku Meeting Point, 980 tisuća Jet2.Comu, 490 Aerlingusu, 285 Vuelingu, 570 Travel Europeu, 228 Thomson Airwaysu te 91 tisuću High Life Reisenu.[71] Važno je naglasiti da Ryan Air ne zanima od kuda će letjeti nego im je samo bitno da je što jeftinije. Zbog toga dolazi do sukoba mišeljenja s obzirom da plaćanjem stvaraju međudobnu konkurenciju, tj. osiguravaju si zadržavanje niskotarifnih kompanija čime se opet dolazi do zaključka da Ryan Air drži monopol nad Zračnom lukom Zadar, Pula te Rijeka. Iako s druge strane, vjerojatno ne bi imali tu količinu putnika stoga cijena subvencioniranja je prihvatljiva.

[70] URL: http://www.airport-pula.hr/default.aspx?id=26 (Kolovoz 2016.)

[71]URL: http://www.glasistre.hr/vijesti/pula_istra/pula-zadar-ili-rijeka-nisu-si-konkurencija-za-ryanair-504495 (Kolovoz 2016.)



Slika 18. Ukupni broj putnika u zračnoj luci Pula u razdoblju od 2007. do 2016. godine

Izvor: http://www.airport-pula.hr/default.aspx?id=27

6.4.4. Osijek i Rijeka

Zračna luka Rijeka i Osijek su po broju prometa naše dvije najslabije zračne luke. Ulaganjem u infrastrukturu stekli su uvjete za razvoj te privukli određeni broj niskotarifnih kompanija. Riječka zračna luka ima veliku konkurenciju u zračnoj luci Zagreb i Pula i s obzirom da su cestovno dobro povezani moraju ponuditi dobre uvjete da bi bili konkurentni. 2016. Godine očekuju između 150-160 000 putnika. Razlog tome je što je Ryan Air je najavio više letova, tradicionalno će nastaviti German wings i ScandJet dok će se po prvi puta pojaviti Nordic Aviation Group.[72]

S druge strane Osijek svoj spas traži u tome da je regionalni centar istočne Hrvatske i kao takav bi mogao znatno konkurirati na tržištu. Najavom dolaska Ryan Aira uložili su u infrastrukturu te godišnje prime do 30 000 putnika te lete na 10 destinacija[73]. Uz pomoć CA i

[72] http://www.novilist.hr/Vijesti/Rijeka/Zracna-luka-Rijeka-uvodi-nove-linije-Ove-se-godine-opet-ocekuje-rast-broja-putnika?meta_refresh=true (Kolovoz 2016.)
[73] http://www.osijek-airport.hr/o-nama/ (Kolovoz 2016.)

Trade Air-a povezali su Osijek sa Zagrebom, Pulom, Splitom i Dubrovnikom cijele sezone te od 2016. Postati će prvi hrvatski aerodrom na kojem će Ryan Air letjeti cijele godine.[74]

[74] http://www.glas-slavonije.hr/296620/3/Osjecki-aerodrom-prvi-u-Hrvatskoj-na-koji-ce-Ryanair-letjeti-cijele-godine (Kolovoz 2016.)

7. ZAKLJUČAK

Prije liberalizacijskih mjera državne kompanije imale su jedine pravo na zračni prijevoz putnika i na taj način ostvarivale su monopol u prijevozu. Državne strukture su ih podržavale i sufinancirale bez obzira na njihove moguće gubitke ili zaradu. Dolaskom liberalizacije otvorilo se tržište manjim kompanijama koje su jeftinijim načinom prijevoza mogle konkurirati dotada komercijalnim državnim kompanijama.

Rezultat toga bilo je pružanje mogućnosti svim slojevima društva da koriste češće usluge zračnog prijevoza, što je pogodovalo razvoju tržišta roba i turizma te gospodarstva pojedinih država. S druge pak strane, problem s kojim se svakodnevno susrećemo kao izravnom posljedicom liberalizacije jest neprestana borba gradova u kojima se nalaze aerodromi oko „privlačenja“ niskotarifnih kompanija sufinanciranjem aerodromskih usluga te strateškim planom reklamiranja pojedinih kompanija. Stoga dolazimo do zaključka da je liberalizacijom tržišta ukinut monopol državih vlasti na zračni promet, ali je uveden novi monopol niskotarifnih kompanija na aerodrome.

Hrvatska kao turistička zemlja jako je primamljiva za niskotarifne kompanije. S obzirom da smo mala zemlja imamo imamo čak 9 međunarodnih aerodroma od kojih 7 mogu primiti veće zrakoplove. S obzirom na kapacitete zračnih luke iskorištenost nije na razini na kojoj bi trebala biti. Ključna stavka za njihov „spas“ su upravo niskotarifne kompanije. Ljeti dovode brojne turiste na našu obalu i time značajno utječu na naš turizam. To su prepoznale turističke zajednice i županije koje oglašavanjem i sufinanciranjem niskotarifnih kompanija, nastoje ih zadržati. Problem se javlja izvan sezone kada je promet znatno slabiji. Nastoji se pronaći neko rješenje kojim bi se promet izvan sezone i u sezoni uravnotežio.

Literatura

1. ELFAA, Liberalization of European Air Transport: *The Benefits of Low Fares Airlines to Consumers, Airports, Regions and the Environment*, European Low Fares Airlines Association, Brussels, 2004.
2. M. Geil, Liberalisation *of Air Transport - A European Perspective*, Tokyo 3. June 2010., Institution for Transport Policy Studies – Lecture Meeting

3. L. Butcher, *European liberlasation 1986-2002*, 13. May 2010, House of common s library

4. Commision of the European union, *Impact of the third package of air transport liberalisation measures*, Brussels 1996.

5. M. Tatalović, *Deregulacija i liberalizacija zračnog prometa u Europi i Jugoslaviji*, Zagreb 1990.

6. M. Thomas, *Zračni prijevoz: tržišna pravila*, lipanj. 2016,

7. M. Gulišija,*Sigurnosno – regulatorni aspekti razvoja niskotarifnog zrakoplovnog prijevozništva*, Zagreb veljača 2009. ,

8. S. Gašparović, M. Jakovčić, M. Vrbanc, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Hrvatske *zračne luke u mreži europskih niskotarifnih kompanija*, listopad 2011.
9. J. Dimitrijević, *Uloga i značaj propagande u low – cost avio – kompanijama*, Univerzitet Sinigdunum, Beograd 2013.
10. URL: http://www.pfri.uniri.hr/knjiznica/NG-dipl.LMPP/275-2014.pdf (pristupljeno: kolovoz 2016.)

11.URL: http://www.057info.hr/vijesti/2014-02-24/manje-letova-ryanaira-nakon-godina-rasta-morala-doci-godina-stagnacije (pristupljeno: kolovoz 2016.)

12. URL: http://www.zadarskilist.hr/clanci/04092009/ryanairovci---gosti-i-pol (pristupljeno: kolovoz 2016.)

13.URL: http://pucanjuprazno.bloger.index.hr/post/lowcost-avioprijevoznici-koji-voze-iz-hrvatske/627103.aspx (pristupljeno: kolovoz 2016.)

14. URL: http://www.novilist.hr/Vijesti/Rijeka/Zracna-luka-Rijeka-uvodi-nove-linije-Ove-se-godine-opet-ocekuje-rast-broja-putnika?meta_refresh=true (pristupljeno: kolovoz 2016.)

15.URL: http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=67447(pristupljeno: kolovoz 2016.)

16.URL: http://www.glas-slavonije.hr/296620/3/Osjecki-aerodrom-prvi-u-Hrvatskoj-na-koji-ce-Ryanair-letjeti-cijele-godine (pristupljeno: kolovoz 2016.)

17.URL: http://hrcak.srce.hr/157611?lang=en (pristupljeno: kolovoz 2016.)

18. URL: http://www.airport-pula.hr/default.aspx?id=28 (pristupljeno: kolovoz 2016.)

19.URL: http://www.zagreb-airport.hr/premijer-i-ministar-hajdas-doncic-u-posjetu-gradilistu-npt-mzlz (pristupljeno: kolovoz 2016.)

20.URL: http://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/ (pristupljeno: kolovoz 2016.)

21. URL: http://dubrovackidnevnik.rtl.hr/vijesti/grad/poceli-pregovori-s-niskotarifnim-avioprijevoznikom-zelimo-sklopiti-ugovor-na-najmanje-pet-godina (pristupljeno: kolovoz 2016.)

22. URL: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/international_aviation/country_index/russia_en.htm (pristupljeno: kolovoz 2016.)

23. URL: https://www.ryanair.com/hr/en/ (pristupljeno: kolovoz 2016.)

Popis kratica

EEC	European Economic Comunity
CAA	Civil Aviation Authority
EASA	European Safety Agency
SESAR	Single European Sky ATM research
ASAs	Airborne Separation Assurance System
OAA	Oxford Aviation Academy
ICAO	International Civil Agency Organization
CDG	Charles de Gaulle Airport
MTOW	Maximum Take-off mass)
TZ Istra	Turistička zajednica Istre
AF	Air france
BA	British Airways
ATM	Air traffic managment

Popis Slika

Slika 1. Number of Intra EU-27 routes with more than 2 carriers 14
Slika 2. Supply by carrier type within EU 27 15
Slika 3. Number of international Intra-EU27 16
Slika 4. 58 država koje obuhvaća liberalizacija 18
Slika 5. „Open Skies“ 20
Slika 6. Rast putničkog prijevoza između EU i Morocca/Tunis 21
Slika 7. EU-US prva i druga faza liberalizacije 23
Slika 8. Promet putnika između Europe i Azije 24
Slika 9. Niskotarifni zračni prijevoznici sa sjedištem u Srednjoj, Istočnoj i Jugoistočnoj Europi 27
Slika 10. Glavne razlike između niskotarifnih i konvencionalnih zračnih prijevoznika 28
Slika 11. Zračne luke u Hrvatskoj 30
Slika 12. Broj prevezenih putnika u zračnoj luci Zagreb u razdoblju od 2014. do 2015. 30
Slika 13. Porast broja niskotarifnih linija iz Zračne luke Dubrovnik od 2006. do 2010. godine 31
Slika 14.Porast broja niskotarifnih linija iz zračne luke Split u razdoblju od 2006. do 2010. godine 32
Slika 15. Ukupni broj putnika u zračnoj luci Zagreb u razdoblju od 2013. do 2016. 33
Slika 16. Ukupni broj putnika u zračnoj luci Dubrovnik u razdoblju od 2013. do 2016. 34
Slika 17. Ukupni broj putnika u zračnoj luci Zadar u razdoblju od 2012. do 2016. godine ... 35
Slika 18. Ukupni broj putnika u zračnoj luci Pula u razdoblju od 2007. do 2016. godine 37

Popis tablica

Tabela 1. Tablica prikazuje promet putnika u zračnom prometu između Japana, Republike Kore-e i Kine u razdoblju od 1999. do 2008. godine i prognoze za razdoblje od 2008. do 2013. godine. 24

METAPODACI

Naslov rada: Analiza liberalizacija zračnog prometa u Europi

Student: Mario Banić

Mentor: doc.dr.sc. Goran Vojković

Naslov na drugom jeziku (engleski):

Analysis of Air Transport Liberalization in Europe

Povjerenstvo za obranu:

- doc.dr.sc. Anita Domitrović predsjednik
- doc. dr. sc. Goran Vojković mentor
- doc.dr.sc. Biljana Juričić član
- prof. dr. sc. Željko Marušić zamjena

Ustanova koja je dodijelila akademski stupanj: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu

Zavod: Zavod za Aeronautiku

Vrsta studija: Preddiplomski

Studij: Aeronautika (npr. Promet, ITS i logistika, Aeronautika)

Datum obrane završnog rada: 13. Rujan, 2016.

Napomena: pod datum obrane završnog rada navodi se prvi definirani datum roka obrane.

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj završni 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 završnog rada pod naslovom **Analiza liberalizacija zračnog prometa u Europi**

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

U Zagrebu, 8.9.2016

Student/ica:

(potpis)