Utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na prometne učinke Međunarodne zračne luke Zagreb

Roso, Marina-Antonija

Master's thesis / Diplomski rad

2017

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:119:387786

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 ZNANOSTI

Marina-Antonija Roso

UTJECAJ NISKOTARIFNIH ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA NA PROMETNE UČINKE MEĐUNARODNE ZRAČNE LUKE ZAGREB

DIPLOMSKI RAD

Zagreb, 2017.

Sveučilište u Zagrebu
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb
DIPLOMSKI STUDIJ

Diplomski studij: Zračni promet
Zavod: Zavod za zračni promet
Predmet: Nekonvencionalno zrakoplovstvo

ZADATAK DIPLOMSKOG RADA BR. 4215

Pristupnik: Marina-Antonija Roso
Matični broj: 0135 231 025
Smjer: Zračni promet

ZADATAK:

Utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na prometne učinke Međunarodne zračne luke Zagreb

ENGLESKI NAZIV ZADATKA:

The Impact of Low-cost Airlines on Zagreb International Airport Traffic Performances

Opis zadatka:

U uvodnom dijelu potrebno je definirati predmet istraživanja, svrhu i cilj istraživanja, dati pregled dosadašnjih istraživanja razmatrane tematike, predočiti strukturu rada prema poglavljima te definirati očekivane rezultate istraživanja. Ukazati na specifičnosti niskotarifnog modela zračnog prijevoza te istražiti na koji način ostvaruju znatne razlike u operativnim troškovima u odnosu na tradicionalne i čarter prijevoznike. Dati pregled povijesnih udjela niskotarifnih zračnih prijevoznika na zračnim lukama u Republici Hrvatskoj u pogledu udjela u putničkom prometu, broju operacija, broju zrakoplova, mreže letova, itd. Naglasak staviti na utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na prometne učinke Međunarodne zračne luke Zagreb. Utvrditi utjecaj kretanja broja prevezenih putnika niskotarifnim zračnim prijevoznicima na turizam i gospodarstvo. Izvesti konkretne zaključke o istraživanoj tematici i interpretirati rezultate istraživanja.

Zadatak uručen pristupniku:
28. travnja 2017.

Nadzorni nastavnik: Predsjednik povjerenstva za diplomski ispit

izv. prof.dr. sc. Andrija Vidović — doc. dr. sc. Ružica Škurla Babić

Djelovođa:

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

DIPLOMSKI RAD

UTJECAJ NISKOTARIFNIH ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA NA PROMETNE UČINKE MEĐUNARODNE ZRAČNE LUKE ZAGREB

THE IMPACT OF LOW-COST AIRLINES ON ZAGREB INTERNATIONAL AIRPORT TRAFFIC PERFORMANCES

Mentor: izv. prof. dr. sc. Andrija Vidović Student: Marina-Antonija Roso

JMBAG: 0135 231 025

Zagreb, rujan 2017.

SAŽETAK

Brz i kontinuirani rast, razvoj i promjene zrakoplovnog tržišta zahtijevaju i jednake takve prilagodbe zračnih prijevoznika. Tako se danas može vidjeti tradicionalne prijevoznike koji ujedno pružaju i usluge *charter* prijevoza ili djelomično usluge niskotarifnog prijevoza. Načelno, pojavni oblici poslovanja zračnih prijevoznika dijele na: tradicionalne zračne prijevoznike, niskotarifne, regionalne i charter zračne prijevoznike te zračne prijevoznike za prijevoz tereta. Niskotarifni zračni prijevoznici uvelike su utjecali na tržište svojom pojavom. Njihov temelj poslovanja je pružanje samo prijevozne usluge, a nisku cijenu tarifa opravdavaju određenim restrikcijama. Međunarodna zračna luka Zagreb ove godine je otvorila novi putnički terminal, koji već služi funkciji i generira veći broj putnika. Iako je prva zračna luka u Republici Hrvatskoj koja je pozdravila niskotarifne prijevoznike, danas unatoč velikom ukupnom broju putnika, niskotarifni putnici ne čine veliki udio. Poticanjem dolaska novih niskotarifnih prijevoznika, više koristi bi imali sami putnici, zračna luka, kao i regija u kojoj je nalazi.

KLJUČNE RIJEČI: niskotarifni zračni prijevoznici; zračni promet; Međunarodna zračna luka Zagreb; niskotarifni prijevoz u Republici Hrvatskoj

SUMMARY

Quick and continuous growth, development and changes of air transportation market demand the same adaptation between air carriers. Todays airlines occur in several forms, which are: full service network carriers, low-cost carriers, regionals, charter and cargo carriers. With its emersion, low – cost carriers greatly changed the market situation. Its business foundation being providing simple transport service, the low tariff cost is justified with certain restrictions. Zagreb International Airport opened new passenger terminal this year, and the terminal is already serving its purpose, generating higher passenger number. Although Zagreb was the first airport with low – cost carrier services, today low – cost passengers' share isn't big, despite the great number of passengers in total. By stimulating low – cost carriers appearance, the passengers would have the most benefits, as well as the airport itself and the geographical region in which the airport is situated.

KEYWORDS: low-cost carriers; air traffic; Zagreb International Airport; low-cost carriers in the Republic of Croatia

SADRŽAJ

1. UVOD 1
2. KARAKTERISTIKE I MODELI POSLOVANJA ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA 3
2.1. Tradicionalni zračni prijevoznici 4
2.2. Niskotarifni zračni prijevoznici 7
2.2.1. Pojava i razvoj niskotarifnih zračnih prijevoznika 7
2.2.2. Karakteristike poslovanja niskotarifnih zračnih prijevoznika 9
2.2.3. Udio niskotarifnih zračnih prijevoznika u europskom zračnom prometu 14
2.3. Regionalni zračni prijevoznici 18
2.4. Charter zračni prijevoznici 21
2.5. Zračni prijevoznici za prijevoz tereta 23
3. ANALIZA NISKOTARIFNOG ZRAČNOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ 24
3.1. Zračna luka Osijek 27
3.2. Zračna luka Rijeka 31
3.3. Zračna luka Pula 33
3.4. Zračna luka Zadar 35
3.5. Zračna luka Split 37
3.6. Zračna luka Dubrovnik 39
4. UTJECAJ NISKOTARIFNIH ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA NA PROMETNE UČINKE MEĐUNARODNE ZRAČNE LUKE ZAGREB 42
5. UTJECAJ NISKOTARIFNIH ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA NA TURIZAM I GOSPODARSTVO REGIJE 49
6. ZAKLJUČAK 52
LITERATURA 54
POPIS SLIKA I TABLICA 56
POPIS GRAFIKONA 57

1. UVOD

Niskotarifni zračni prijevoznici svojom pojavom na tržištu uvelike su utjecali kako na tradicionalne zračne prijevoznike, tako i na zračne luke. Temelj poslovanja niskotarifnih prijevoznika je pružanje „čiste“ prijevozne usluge, bez dodatnih beneficija i luksuza. Tim načinom poslovanja privukli su specifične kategorije putnika kao što su studenti ili obitelji koje često putuju turistički ili u posjete prijateljima i rodbini, a puna usluga im nije od velike važnosti. Nižu cijenu tarifa takvi prijevoznici opravdavaju određenim restrikcijama u vidu korištenja sekundarnih zračnih luka (zračnih luka koje nisu na osobito atraktivnim lokacijama i ne generiraju velik broj putnika), zatim nemogućnošću promjene ili otkaza rezervacije karte bez određene novčane nadoknade, dodatnim uslugama tijekom leta kao što su hrana i piće i sl. Stvaranjem svoje klijentele, niskotarifni zračni prijevoznici doveli su do promjene pružanja usluga na zrakoplovnom tržištu na način da su se tradicionalni prijevoznici u određenoj mjeri morali prilagoditi snižavanjem svojih tarifa kako bi ostali konkurentni. S druge strane, tržišno nadmetanje niskotarifnih i tradicionalnih zračnih prijevoznika vodi se i oko naknada koje isplaćuju zračnim lukama. Niskotarifni prijevoznici izdvajaju znatno nižu naknadu za otprilike istu razinu aerodromske usluge, čime tradicionalni prijevoznici ostaju u nepovoljnom položaju. U svemu tome zračne luke, bilo sekundarne ili primarne, vide korist većeg broja putnika koje generiraju niskotarifni prijevoznici, koji ujedno na taj način utječu i na prometne učinke zračne luke.

Cilj rada je definirati na koji način i u kojoj mjeri niskotarifni zračni prijevoznici utječu na prometne učinke pojedine zračne luke sa svrhom analize utjecaja niskotarifnih zračnih prijevoznika na prometne učinke međunarodne zračne luke zagreb. Rad je podijeljen u šest cjelina:

1. Uvod
2. Karakteristike i modeli poslovanja zračnih prijevoznika
3. Analiza niskotarifnog zračnog prometa u Republici Hrvatskoj
4. Utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na prometne učinke Međunarodne zračne luke Zagreb
5. Utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na turizam i gospodarstvo regije

6. Zaključak.

U uvodnom dijelu opisani su predmet istraživanja, definirani su svrha i cilj istzraživanja te je predočena struktura rada.

U drugom poglavlju opisani su pojavni oblici poslovanja zračnih prijevoznika pojedinačno, te su navedene glavne značajke svakog poslovnog modela.

Obzirom da se s godinama broj niskotarifnih prijevoznika povećava, može se zaključiti da njihova važnost, odnosno utjecaj na zračne luke raste. Tako se treće poglavlje bavi utjecajem niskotarifnih prijevoznika na prometne učinke hrvatskih zračnih luka, dok se u četvrtom poglavlju detaljnije proučava utjecaj niskotarifnih prijevoznika na prometne učinke i razvoj zagrebačke zračne luke.

U petom poglavlju prikazan je utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na turizam te gospodarstvo, u ovom slučaju regije Središnje Hrvatske.

U zaključnom, šestom dijelu rada, izneseni su konkretni zaključci analizirane problematike u diplomskom radu prema naprijed nabrojanim poglavljima.

2. KARAKTERISTIKE I MODELI POSLOVANJA ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA

Brz i kontinuirani rast, razvoj i promjene zrakoplovnog tržišta zahtijevaju i jednake takve prilagodbe modela poslovanja zračnih prijevoznika. U prošlosti je bilo jasno razlikovati zračne prijevoznike obzirom na model poslovanja koji primijenjuju, npr. redovite i *charter* prijevoznike, no kako se tržište nastavilo liberalizirati te se pojačavao utjecaj globalizacije, došlo je do nestajanja jasnih granica koje odvajaju različite modele poslovanja. Tako se, na primjer, danas može vidjeti tradicionalne prijevoznike koji ujedno pružaju i usluge charter prijevoza ili čak i djelomično usluge niskotarifnog prijevoza. Danas je na tržištu profilirano više poslovnih modela koji polaze od tržišnih karakteristika poslovanja, ali se načelno pojavni oblici poslovanja zračnih prijevoznika dijele na:

1. tradicionalne zračne prijevoznike u redovnom prometu (FSNC)[1]
2. niskotarifne zračne prijevoznike (LCC)[2]
3. regionalne zračne prijevoznike
4. *charter* (*holiday*) zračne prijevoznike
5. zračne prijevoznike za prijevoz tereta (*cargo*). [1]

U idućim potpoglavljima objašnjen je svaki od pojavnih oblika pojedinačno, uz prikaz temeljnih karakteristika, razlika i trendova, sa naglaskom na niskotarifne zračne prijevoznike.

[1] FSNC (engl. *Full Service Network Carriers*) – zračni prijevoznici koji pružaju punu uslugu; klasični ili tradicionalni prijevoznici.
[2] LCC (engl. *Low Cost Carriers*), *No Frills* prijevoznici – niskotarifni zračni prijevoznici; ne pružaju punu uslugu unutar tarife.

2.1. Tradicionalni zračni prijevoznici

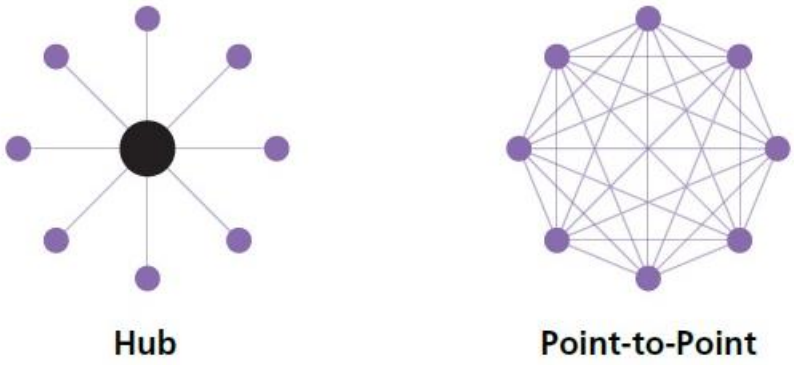
Tradicionalni, odnosno klasični ili redovni zračni prijevoznici imaju fokus na pružanju što veće razine usluge u sklopu različitih tarifa. To se prije svega odnosi na velik izbor usluga prije leta i tijekom samog leta. Primjerice, prijevoznici koriste razne programe vjernosti za poticanje putnika na češće korištenje baš njihovih usluga, za što ih onda „nagrađuju“ dodatnim miljama (engl. *Frequent Flyer Programme*[3]) ili drugačijim pogodnostima kao što su interne promotivne tarife za određene destinacije, mogućnosti sudjelovanja u nagradnim igrama, različiti promotivni materijali i sl. Kako tradicionalni prijevoznici razlikuju više tarifnih razreda, tako i pružaju različite razine usluga za različite klase. U slučaju visokoplatežnih, odnosno poslovnih korisnika (engl. *Business Class Passengers)*, kojima cijena ne igra veliku ulogu, već komfor i brzina samog prijevoza, imaju posebne pogodnosti u vidu salona za odmor na zračnim lukama (engl. *Lounge*) ili odvojenih, brzih, šaltera za prihvat putnika i prtljage (engl. *Check-in Desk*). Pogodnosti za takve putnike nastavljaju se i tijekom samog leta kroz kvalitetniju i bogatiju ponudu hrane i pića, nepopunjeno srednje sjedalo i sl.

Tradicionalni prijevoznici se najčešće povezuju s drugim takvim prijevoznicima, odnosno udružuju se u alijanse, kako bi uz uštedu povećali profite. Danas na svijetu postoje tri alijanse; Star Alliance, Oneworld i SkyTeam. Udruživanjem u jednu od tih alijansi prijevozniku se pruža najbolja prilika za povećanje svog udjela na tržištu (time i profita) bez da sam mora širiti svoju ponudu (pristupanjem alijansi on postaje konkurentan na cijelom tržištu te alijanse). Osim povećanja tržišnog udjela, alijanse omogućuju dodatne pogodnosti za same putnike, a time i povećanje opsega usluge. Tako na primjer članice Star Alliance-a nude mogućnosti prioritetnog ukrcavanja u zrakoplov (engl. *Priority Boarding*) ili piroritetnog iskrcavanja prtljage takvog korisnika.

Općenito, prema mrežnom modelu prijevoznici mogu operirati prema *point-to-point* ili *hub and spoke* sustavu, prikazanima na slici 1. ***Point-to-point*** **sustav**, odnosno sustav direktnih letova za prednosti ima minimiziranje broja konekcija i

[3] Frequent Flyer Programme – program nagrađivanja vjernosti putnika koji nudi zračni prijevoznik, npr. Miles & More (Lufthansa).

samog vremena putovanja, što za sobom povlači i manji broj nepravilnosti u rukovanju prtljagom. Osim toga, kašnjenje jednog leta ili zatvaranje neke zračne luke ne moraju nužno utjecati na redove letenja (za razliku od *hub and spoke* sustava) čime se smanjuju i nepravilnosti vezane uz letove. S druge strane, ***hub and spoke* sustav** smanjuje broj ruta potrebnih za opsluživanje mreže. *Hub*-ovi predstavljaju zračne luke koje su glavna transferna čvorišta, a *spoke*-ovi su središta povezana s glavnim čvorištima. Ovim sustavom prijevoznici maksimiziraju broj putnika jer korištenjem *hub*-ova dobivaju transferne putnike koje nebi imali korištenjem drugog sustava i na taj način popunjavaju letove. Prednosti za putnike su u većem izboru destinacija, većoj frekventnosti letova i manjim tarifama zbog veće konkurencije.



Slika 1. *Usporedba point-to-point i hub and spoke sustava [2]*

Prema slici 1 može se zaključiti zašto je korištenje *hub and spoke* sustava efikasnije; *hub* povezuje devet točaka i za to zahtijeva osam ruta, dok *point-to-point* sustav povezuje osam točaka, a zahtijeva 28 ruta. Unatoč bitnim razlikama između ova dva modela, oba su u aktivnoj upotrebi jer nedostaci jednog modela za jedan pojavni oblik zračnog prijevoznika nužno ne znače i nedostatke za drugi pojavni model.

Većina tradicionalnih prijevoznika koristi se *hub and spoke* modelom i time pokriva relativno široka geografska područja. Također, koriste se raznolikom strukturom flote, a red letenja obuhvaća velik broj polazno-odlaznih destinacija sa visokom frekvencijom opsluživanja, kako bi se zadovoljile sve razine potražnje. Prijevozne usluge koje klasični prijevoznici pružaju svrstavaju se u klase (najčešće prva, poslovna i ekonomska) kod kojih cijena tarife uvjetuje restrikcije primjenjive na

tu tarifu kao i ukupan komfor putovanja. Cijena se najčešće određuje temeljem vremenske varijable, odnosno uzima se u obzir trenutak kupovine i kada će uslijediti realizacija usluge. Gore navedene karakteristike sistematizirane su u tablici 1.

Tablica 1. Karakteristike tradicionalnih zračnih prijevoznika

KATEGORIJA	KARAKTERISTIKA
Poslovni model	Kooperativan
Obuhvatnost mreže	Globalna
Naglasak mreže opsluživanja	Kratko do dugolinijski
Mrežni model	*Hub and spoke*
Mrežna povezanost	Iznimno bitna
Flota	Mješovita
Nagradni programi za vjernost	Da
Salon za odmor	Da
Struktura cijena	Složena
Poslovna klasa	Da
Tipovi zračnih luka	Najčešće glavne (veće)
Usluga	Puna
Distribucija preko putničkih agenata	Da

Izvor: [1]

Što se tiče prometnih učinaka, tradicionalne prijevoznike prati različita stopa rasta od 80 do 100% (1930. - 1950. g.) te 30% (1950. - 1970. god.),a zadnjih 30-ak godina bilježe se umjerenije stope rasta (približno od 3 do 5%). [1]

2.2. Niskotarifni zračni prijevoznici

Niskotarifnim zračnim prijevoznicima nazivaju se one zrakoplovne kompanije koje pružaju uslugu prijevoza uz izrazito niske tarife i troškove prijevoza. Svoje poslovanje baziraju na poslovnom modelu suštinski različitom od onog kojim se koriste tradicionalni prijevoznici, što je moguće ostvariti zbog brojnih restrikcija, odnosno korištenjem raznih načina ušteda.

2.2.1. Pojava i razvoj niskotarifnih zračnih prijevoznika

Iako je zračni prijevoz putnika (i tereta) najmlađi prometni mod, on nikako ne stagnira već koristi svaku priliku za razvoj i modernizaciju.

Pravi početak niskotarifnih zračnih prijevoznika seže u daleku 1949. godinu, kada je američki prijevoznik Pacific Southwest Airlines (PSA), pionir u tom pothvatu, započeo sa letovima isključivo unutar savezne države Kalifornije. Kompanija se neprestano razvijala te proširila svoje poslovanje na cijele Sjedinjene Američke Države, sve do spajanja sa prijevoznikom USAir 1988. godine i PSA prestaje s poslovanjem.

Danas se za prvog niskotarifnog zračnog prijevoznika uzima Southwest Airlines, također američki prijevoznik, koji od 1973. godine u kontinuitetu bilježi profit. Southwest je osnovan 1967., a sa letnim operacijama počinje 1971. godine, što se i uzima kao godina početka niskotarifnih zračnih prijevoznika. Kao i PSA, svoje prve letove obavlja isključivo unutar domicilne savezne države, Teksasa. Nakon samo sedam godina, Southwestovo tržište uključivalo je i susjedne države, a 1990.-ih se proširilo na istok i jugoistok. Do tada su i države na europskom kontinentu doživjele promjene, te upravo tada počinje ekspanzija tog tržišta.

Od niskotarifnih prijevoznika koji su se do danas uspjeli održati na tržištu (70 najvećih), njih pet je započelo poslovanje u periodu do 1990. godine:

- Jet2.com (Ujedinjeno Kraljevstvo, 1978.),
- Aires (Kolumbija, 1981.),

- Sun Country (SAD, 1983.),
- Monarch (Ujedinjeno Kraljevstvo, 1986.) i
- China United (Kina, 1986.)

U već spomenutom razdoblju razvoja, nakon 1990. godine, s poslovanjem započinje 14 niskotarifnih zračnih prijevoznika: Ryanair, easyJet, AirTran Airway, WestJet, Cebu Pacific Air, Frontier, Pegasus, Spirit, Allegiant Air, Transavia, Skymark, JetLite, Jetstar Pacifik i Air India Regional. Nakon 2000. godine dolazi do ekspanzije niskotarifnih prijevoznika svjetskih razmjera te tada svoje poslovanje započinje 50 prijevoznika. [1]

Glavni preduvjet i prilika za pojavu niskotarifnih prijevoznika u SAD-u bila je deregulacija tržišta zračnog prijevoza 1978. godine, dok je Europa na to čekala do 1990.-ih godina. Prije liberalizacije i deregulacije europskog zračnog prometa situacija je bila bitno drugačija. Između nacionalonih prijevoznika nije postojala stvarna konkurencija jer su uvjeti poslovanja bili dogovoreni međusobnim ugovorima, što je značilo korištenje samo određenih ruta i zračnih luka, visoke cijene, a uključenje ne-nacionalnih prijevoznika u tržišno natjecanje bilo je gotovo nemoguće.

Početak promjena označila je liberalizacija zračnog prostora između Irske i Ujedinjenog Kraljevstva, što koristi Ryanair i postaje izravna konkurencija dosadašnjim prijevoznicima na tim rutama – Aer Lingusu i British Airways-u. Od tamo su niskotarifni prijevoznici nastavili svoje širenje na ostatak Europe; isprva na zapad, zatim prema južnim turističkim odredištima, te naposlijetku prema istoku i Skandinaviji, a svako širenje Europske Unije značilo je i širenje na druga tržišta, bez posebnih ograničenja. Kroz daljnje korake liberalizacije, Europa je naposlijetku došla do potpuno otvorenog tržišta, čime su na kraju niskotarifni zračni prijevoznici postali istinska konkurencija. Samom pojavom konkurencije, došlo je do daljne liberalizacije kroz smanjenje cijena, te nadmetanja vezanog za učinkovitost, kao i za kvalitetu usluge. [3]

Osim smanjenja cijena, niskotarifni zračni prijevoznici potaknuli su mnoge druge promjene, kao što je korištenje manjih zračnih luka. Obzirom da su te zračne luke tada bile zanemarene, došlo je do prilike za obostranu korist. Tako su zračne luke postigle dogovore sa niskotarifnim zračnim prijevoznicima prema kojima su oni mogli koristiti aerodromsku infrastrukturu za minimalnu cijenu, time otvarajući mogućnosti

novih zaposlenja te cjelokupnog procvata, kako zračnih luka tako i regije. Suočavajući se sa svim navedenim promjenama koje su zahvatile tržište zračnog prijevoza, tradicionalni zračni prijevoznici bili su prisiljeni prilagoditi svoje poslovanje novonastaloj situaciji, te se može zaključiti da je pojava niskotarifnog segmenta uvjetovala današnju situaciju na svjetskom tržištu.

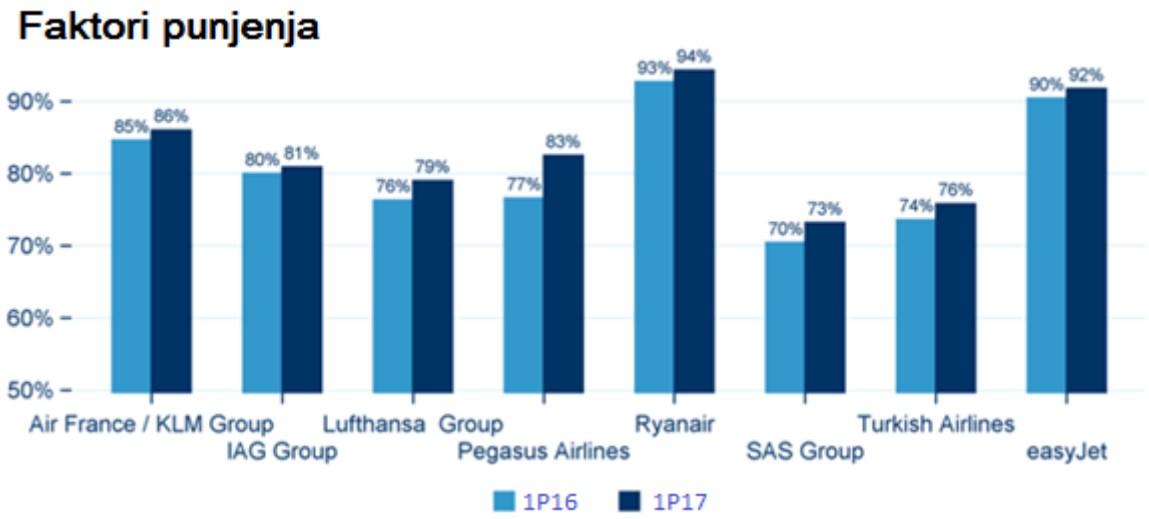
2.2.2. Karakteristike poslovanja niskotarifnih zračnih prijevoznika

Glavna razlika između niskotarifnih i tradicionalnih zračnih prijevoznika je razina pružene usluge. Dok tradicionalni zračni prijevoznici nude velik broj usluga prije i tijekom samog leta, kod niskotarifnih je to svedeno na minimum.

Standarde niskotarifnog poslovanja postavio je Southwest, bazirajući se na kratke i *point – to – point* letove te pružanjem smanjene usluge unutar jedne klase prijevoza. Njihov jednostavni model sastojao se od smanjenja troškova generiranog kroz smanjenje plaća uz zapošljavanje produktivnijeg osoblja, veću frekvenciju letova, veću iskoristivost zrakoplova te kraće vrijeme opsluživanja. [3]

Kod niskotarifnih zračnih prijevoznika ne postoje programi vjernosti za putnike koji bi nudili pogodnosti za često korištenje njihovih usluga, između ostaloga u vidu promotivnih tarifa, materijala ili nagradnih igara. Osim dodatnih sadržaja, suštinska razlika je u tarifnim razredima, odnosno nepostojanju istih. Kao što je u prošlom potpoglavlju navedeno, tradicionalni zračni prijevoznici baziraju svoju razinu usluge koju će pružiti nekom putniku na temelju tarifnog razreda kojem on pripada, odnosno kolika mu je platežna moć. Tako poslovni putnici uživaju veću razinu usluge i povlastica (hrana i piće tijekom leta, komfor, itd.) nego putnici u ekonomskoj klasi. Kod niskotarifnih zračnih prijevoznika takve razlika nema. Obzirom da različite tarifne klase ne postoje, razina usluge ista je za sve putnike. Dakle, korištenjem usluga niskotarifnih zračnih prijevoznika, putnik dobiva isključivo prijevoznu uslugu. Temeljem te činjenice, LCC prijevoznici imaju mogućnost plasirati izuzetno niske

cijene tarifa na tržište i ostvariti visok faktor popunjenosti putničke kabine[4], što je vidljivo na slici 2.



Slika 2. *Usporedba putničkih faktora popunjenosti vodećih prijevoznika u prvoj polovici 2016. i 2017. godine*

Izvor: [4]

Niskotarifni zračni prijevoznici ostvaruju uštede i iz drugih izvora kao što su: kratkolinijski letovi, rjeđe čišćenje kabine, manje letačkog i kabinskog osoblja te ostalih zaposlenih (nema posredovanja agenata), korištenje sekundarnih zračnih luka (manje privlačne i jeftinije) i jednog modela zrakoplova (sa većim brojem sjedala nego kod tradicionalnih prijevoznika), itd. Glavne karakteristike niskotarifnih zračnih prijevoznika prikazane su u tablici 2.

[4] Faktor popunjenosti putničke kabine; putnički faktor popunjenosti (engl. *Passenger Load Factor;* PLF) - ostvareni putnički kilometri izraženi kao postotak raspoloživih putničkih kilometara.

Tablica 2. Karakteristike niskotarifnih zračnih prijevoznika

KATEGORIJA	KARAKTERISTIKA
Poslovni model	Individualan
Obuhvatnost mreže	Lokalna
Naglasak mreže opsluživanja	Kratkolinijski
Mrežni model	*Point – to - point*
Mrežna povezanost	Nebitna
Flota	Većinom jedan tip zrakoplova
Nagradni programi za vjernost	Ne
Salon za odmor	Ne
Struktura cijena	Jednostavna
Poslovna klasa	Ne
Tipovi zračnih luka	Najčešće sekundarne (manje)
Usluga	Posebno se naplaćuje
Distribucija preko putničkih agenata	Ne

Izvor: [1]

Kao što je već spomenuto, pojava ovakvih prijevoznika uvjetovala je razvoj sekundarnih zračnih luka u blizini većih gradova (slika 3), čime su stvorili svoju mrežu različitu od postojeće. Koristeći manje zagušene zračne luke smanjili su vremena zemaljskog opsluživanja zrakoplova (engl. *Turnaround Time*), te ujedno stvorili vremenski prostor za uspostavljanje novih letova na linijama na kojima postoji potražnja i koje generiraju profit. Tako se postiže maksimalna iskoristivost zrakoplova (što znači manje troškove eksploatacije), a osim toga, na takvim zračnim lukama troškovi slijetanja i zemaljskog opsluživanja su manji.

Slika 3 prikazuje pet vodećih zračnih luka u 2016. godini na koje slijeću niskotarifni zračni prijevoznici, a rangirane su prema broju operacija zrakoplova po danu. Iz slike se može zaključiti da je na prvom mjestu Barcelona sa 550 operacija zrakoplova po danu, a zatim slijede London Gatwick (548 op./dan), London Stansted (409 op./dan), Düsseldorf (374 op./dan) te na začelju Istanbul Sabiha Gökcen (356 op./dan). Lako je za primijetiti da se od pet vodećih zračnih luka dvije nalaze u

Ujedinjenom Kraljevstvu, što potvrđuje veliku potrebu za niskotarifnim zračnim prijevoznicima na otocima.



Slika 3. *Vodeće zračne luke kojima se koriste niskotarifne kompanije u 2016. godini*

Izvor: [5]

Istraživanje provedeno 2003. godine pokazalo je tri važne prednosti u ponudi tradicionalnih prijevoznika u odnosu na niskotarifne zračne prijevoznike:

- postoji proširena mreža usluge dostupna na različitim mjestima kojoj se može lako pristupiti,
- visokokvalitetna usluga što se tiče prtljage i dodjele sjedala (mali rizik gubitka prtljage te bolje konekcije između letova, odnosno smanjeno vrijeme čekanja) i
- poboljšan program nagrađivanja vjernosti putnika kroz alijanse (smanjenje troškova, poboljšana služba povezivanja za korisnike, veći broj destinacija te povećan ugled kroz marketing alijanse). [6]

Unatoč navedenim prednostima, tradicionalni zračni prijevoznici su sve više skloni prilagodbi svog poslovanja poslovnom modelu bližem niskotarifnom modelu, kako bi što više smanjili troškove uz povećanje produktivnosti. U cilju postizanja toga, koriste se određenim strategijama, a neke od njih su:

- drastično smanjenje cijena kombinirano s povećanjem kapaciteta i programima odanosti, kako bi se smanjila mogućnosti pojave niskotarifnih prijevoznika na tržištu,

- kupnja niskotarifnog zračnog prijevoznika,
- osnivanje niskotarifnog zračnog prijevoznika unutar tradicionalnog,
- promjena modela poslovanja i prelazak iz tradicionalnog prijevoznika u niskotarifnog zračnog prijevoznika.

Iako se čini da je uspjeh kod niskotarifnih prijevoznika zagarantiran, u stvarnosti je zapravo obrnuto. Ako prijevoznik odluči prijeći na niskotarifni model, suočava se sa dugoročnim razlikama u cijeni (troškovi ostaju isti jer zapošljavaju skuplje pilote, plaćaju skuplji marketing, takse, menadžment, pa i ostale zaposlenike). Broj konkurenata na tržištu je velik, a produktivnosti su različite (broj putnika po zaposlenom varira od prijevoznika do prijevoznika). Osim toga, u Europi kratkolinijski promet većinom pokrivaju turoperatori ili *charter* kompanije.

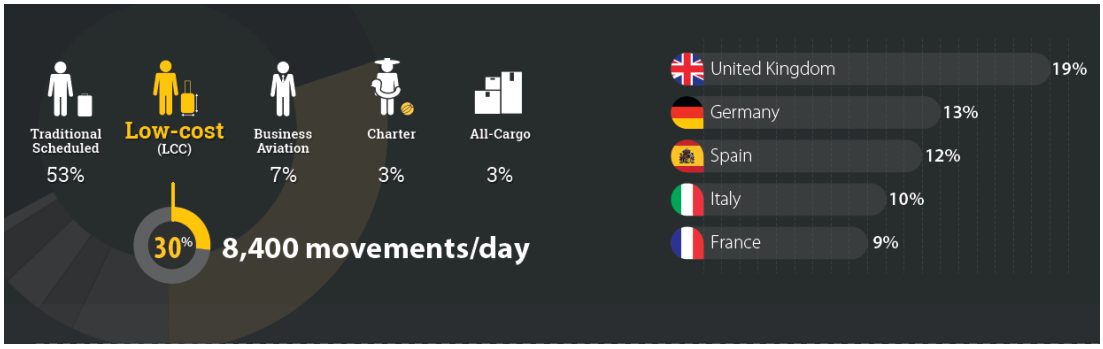
Tradicionalni zračni prijevoznici često koriste i načine monopoliziranja tržišta u vidu visokih cijena, programa vjernosti te zagušenja atraktivnijih zračnih luka, ali niskotarifni zračni prijevoznici se uspješno odupiru svojim temeljnim načelom – niskom cijenom tarife. [3]

U teoriji postoje dvije vrste niskotarifnih zračnih prijevoznika; sljedbenici Ryanair-a te sljedbenici easyJet-a. Ryanair se koristi samo sekundarnim zračnim lukama sa relativno niskom frekvencijom prometa, te se fokusira na nova tržišta izbjegavajući direktnu konkurenciju. Najbitnija stavka su im troškovi, što stavlja pritisak na zračne luke i opskrbljivače da snize iste. S druge strane, easyJet se koristi skupljim zračnim lukama s velikom frekvencijom prometa, te se fokusira kako na postojeće, tako i na nova tržišta. Usprkos teoretskoj podjeli, praksa je drugačija, stoga se na tržištu mogu pronaći idući tipovi niskotarifnih prijevoznika:

- kopije Southwest-a (npr. easyJet)
- podružnice (npr. Snowflake)
- *Cost Cutter* prijevoznici (umjesto pune usluge nude jednostavniju i jeftiniju uslugu s ciljem sniženja troškova; npr. Aer Lingus)
- *charter* prijevoznici (npr. Thomson)
- kompanije subvencionirane od države koje se natječu u cijeni (npr. Alitalia) [3]

2.2.3. Udio niskotarifnih zračnih prijevoznika u europskom zračnom prometu

Danas tržište niskotarifnog zračnog prijevoza zauzima vrlo bitnu poziciju. Prema EUROCONTROL-ovim podacima za 2016. godinu prikazanima na slici 4, niskotarifni koncept je dosegao mjesto drugog po veličini segmenta na europskom tržištu zrakoplovnog prijevoza, sa 30 %-tnim udjelom i 8.400 operacija zrakoplova po danu. Prema istraživanju Njemačkog zrakoplovnog centra (njem. *Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt*) za siječanj 2017. godine nema velikih promjena, te niskotarifni zračni prijevoznici zadržavaju 29% tržišta. Kod Ujedinjenog Kraljevstva vidljiva je kontinuirana potreba za niskotarifnim zračnim prijevozom od njihove same pojave, te ono drži vodeće mjesto sa 19%-tnim udjelom u ukupnim operacijama zrakoplova. Slijede ga Njemačka (13%), Španjolska (12%), Italija (10%) i na začelju Francuska sa devet-postotnim udjelom u ukupnom kretanju zrakoplova.

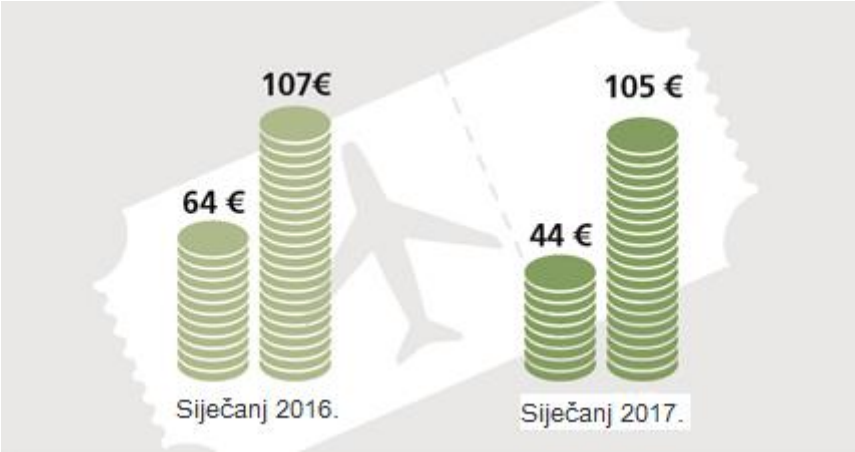


Slika 4. *Udio niskotarifnog prijevoza na europskom tržištu*

Izvor: [5]

Iako tradicionalni zračni prijevoznici i dalje drže vodeće mjesto sa više od 50% tržišnog udjela, teško je vjerovati da će situacija ostati nepromijenjena. Naime, glavna karakteristika niskotarifnih zračnih prijevoznika, niska cijena, smanjuje se iz godine u godinu. Tako je prosječna cijena zrakoplovne karte u siječnu 2017. iznosila između 44 i 105 eura, za razliku od istog razdoblja prethodne godine kada je cijena iznosila između 64 i 107 eura (slika 5). Pad cijena karata može se zahvaliti kontinuiranom padu cijene nafte ulja, velikom broju pružatelja usluga te rastućoj konkurenciji na rutama. Zahvaljujući tome, Ryanair i Wizz Air su dobili mogućnost

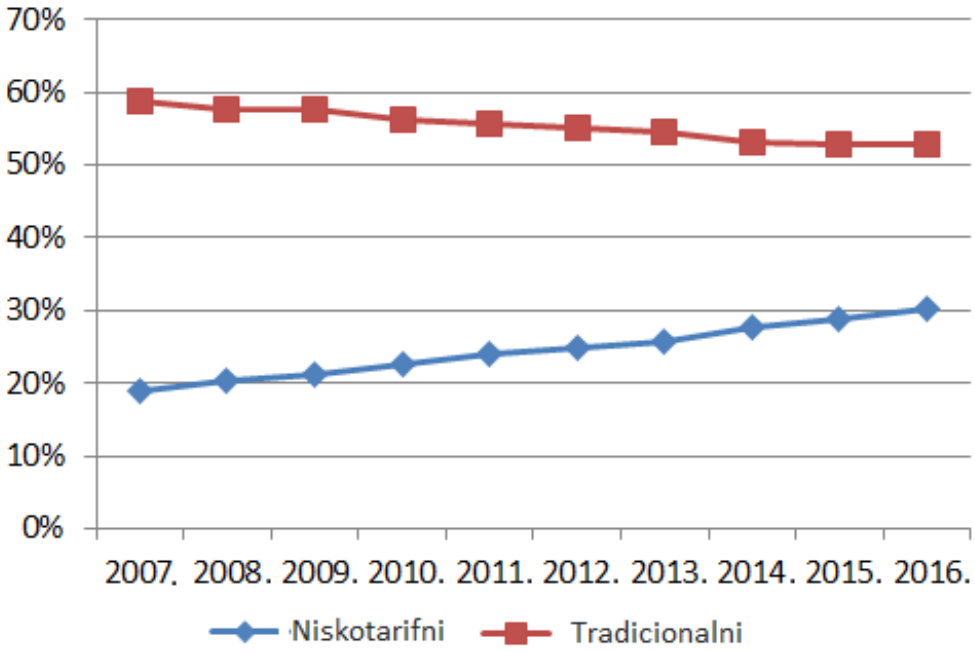
dodatno reducirati cijene u odnosu na prošlu godinu, unatoč rastućem pristustvu na glavnim zračnim lukama. [7]



Slika 5. *Usporedba prosječne cijene karata niskotarifnih prijevoznika u siječnju 2016. i 2017. godine*

Izvor:[7]

Nadalje, od 2007. godine do 2016. godine niskotarifni zračni prijevoznici bilježe kontinuiran rast u ukupnom udjelu letova (čak i u periodu svjetske recesije), dok za isti period tradicionalni prijevoznici bilježe kontinuiran pad u udjelu letova (grafikon 1).



Grafikon 1. *Udio letova niskotarifnih i tradicionalnih zračnih prijevoznika u ukupnom broju letova od 2007. do 2016. godine*

Izvor: [8]

Iako je konkurencija na tržištu niskotarifnih prijevoznika konstantno rastuća, vodeća imena se već godinama ne mijenjaju, što je najbolji dokaz teškog opstanka na tržištu i ostvarenja profitabilnosti. Najnoviji podaci dobiveni istraživanjem Njemačkog zrakoplovnog centra iz siječanja 2017. godine potvrđuju Ryanair-ovu vodeću poziciju. [9] Tablica 3 izrađena je na temelju podataka dobivenih prema broju polazaka u jednom tjednu siječnja 2017. godine, uzimajući u obzir oba smjera rute i ne uzimajući u obzir Air Berlin.

Tablica 3. Poredak niskotarifnih zračnih prijevoznika prema broju polazaka

Mjesto	Zračni prijevoznik	Broj polazaka	Broj sjedala	Broj ruta
1	Ryanair	11.054	2.089.206	2.048
2	easyJet	6.945	1.149.372	1.104
3	flybe	3.393	238.507	313
4	Norwegian/Norwegian Air	3.190	600.291	539
5	Eurowings/Germanwings	2.705	392.231	404
6	Wizz Air	2.426	439.688	840
7	Vueling	2.354	381.114	392
8	HOP!	1.569	116.568	116
9	Aer Lingus	1.412	179.881	138
10	Transavia/Transavia France	897	161.373	211
11	Air Baltic	737	67.766	85
12	Blue Air	542	86.995	131
13	Pobeda	370	69.930	61
14	Jet2	330	57.198	142
15	Volotea	228	28.474	82
16	WOW	162	28.100	33
17	Blue Panorama	118	19.749	22
18	flydubai	100	17.400	19
19	Air Arabia Maroc	88	15.840	33
20	Corendon	67	12.060	38
	Corendon Dutch	16	2.880	12

Izvor: [9]

Uzimajući u obzir sve prethodno navedene izazove u poslovanju s kojima se određeni niskotarifni zračni prijevoznik suočava, iznimno je bitno slijediti sljedeće smjernice kako bi osigurali dugoročnu konkurentnost:

- vodstvo u cijenama – moraju održati glavnu prednost u odnosu na tradicionalne zračne prijevoznike, osigurati troškove putnika po kilometru nižima za 50 centi ili više te nastaviti sa smanjenjem troškova;
- strategija razlikovanja – bitno je zadržati fokus na razlikovanju od drugih, u smislu plasiranja proizvoda sa određenim dodacima, što je na cijeni kod korisnika;
- osiguranje tržišnog udjela – strategija im mora biti osvajanje vodeće ili drugoplasirane pozicije na većini svojih ruta, što im donosi veliku prednost u slučaju pojave novog konkurenta na istim rutama, te velik prinos novca za daljnja širenja. [3]

U potrazi za dodatnom potporom na nepredvidivom tržištu, niskotarifni zračni prijevoznici osnovali su Udrugu europskih niskotarifnih zračnih prijevoznika, nekad poznatu pod kraticom ELFAA (engl. *European Low Fares Airline Association*), a danas pod kraticom A4E (engl. *Airlines for Europe*).

2.3. Regionalni zračni prijevoznici

Regionalnim zračnim prijevoznicima smatraju se oni prijevoznici koji opslužuju geografski ograničena područja (najčešće domaća) upotrebom manjih zrakoplova, kapaciteta do 100 sjedala. Većina ovakvih prijevoznika prometuje kao priključni prijevoznik (engl. *Feeder*) nekog tradicionalnog prijevoznika, kako bi se mogla povezati prometna čvorišta i regionalne zračne luke. Ovakvi prijevoznici česti su u Sjevernoj Americi te regiji Azija – Pacifik, zbog geografskih obilježja. [1]

Regionalni prijevoznici u SAD-u udruženi su u Udrugu regionalnih zračnih prijevoznika (engl. *Regional Airline Association*; RAA). Prema njihovim podacima od 2006. do 2015. godine, prikazanima u tablici 4, može se primijetiti prilično konstantan pad svih segmenata poslovanja američkih regionalnih prijevoznika.

Tablica 4. Poslovanje regionalnih zračnih prijevoznika u SAD-u od 2006. do 2015. godine

	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Regionalni prijevoznici u SAD-u	68	66	63	65	64
Odlasci [mil.]	4,59	4,46	4,34	4,11	3,87
Prosječni dnevni odlasci	12.570	12.209	11.898	11.260	10.613
Prosječni kapacitet sjedala	56	56	56	58	61
Prosječni faktor punjenja	76,40%	78,01%	78,33%	79,94%	80,55%

Izvor: [10]

Kao i američki kolege, europski regionalni zračni prijevoznici također imaju svoje udruženje, Udrugu europskih regionalnih zračnih prijevoznika (engl. *European Regions Airline Association*; ERA), unutar koje se mogu pronaći i tradicionalni prijevoznici. Regionalnim prijevoznicima unutar Europe najveća konkurencija su niskotarifni zračni prijevoznici jer je geografsko područje znatnije ograničeno nego američko te su većinom prisutni na istim rutama, čime su izravna konkurencija. Prema zadnjim podacima ERA-e (kolovoz 2017.), regionalni zračni prijevoznici smanjuju svoje kapacitete na internacionalnim rutama, dok ih ostali prijevoznici većinom povećavaju (izuzev tradicionalnih koji također smanjuju). Što se tiče domaćeg prometa, regionalni zračni prijevoznici pokazuju porast kapaciteta, u usporedbi sa ljetom 2016. godine, te porast općenito. U tablici 5 prikazana je usporedba udjela letova regionalnih i niskotarifnih zračnih prijevoznika (prema udaljenosti letova) tijekom ljeta 2016. i 2017. godine, te postotni porast na određenim udaljenostima.

Tablica 5. Udio regionalnih i niskotarifnih letova (2016./2017.) te postotni porast

		Udio letova [%]				Rast broja letova [%]	
		Regionalni (ljeto 2016.)	**LCC (ljeto 2016.)**	**Regionalni (ljeto 2017.)**	**LCC (ljeto 2017.)**	**Regionalni (ljeto 2016. – 2017.)**	**LCC (ljeto 2016. – 2017.)**
≤ 650 km	0 – 300 km	33%	4%	33%	3%	0%	2%
	300 – 650 km	47%	19%	46%	19%	- 1%	6%
	Ukupno	80%	23%	79%	22%	- 1%	5%
> 650 km	650 – 900 km	11%	16%	11%	16%	3%	6%
	900 – 1.200 km	6%	17%	6%	17%	8%	8%
	1.200 – 1.500 km	2%	16%	2%	16%	- 1%	11%
	> 1.500 km	1%	28%	1%	30%	18%	18%
	Ukupno	20%	77%	21%	78%	5%	12%

Izvor: [11]

Najboljim regionalnim zračnim prijevoznicima dodjeljuje se istoimena nagrada, radi koje se regionalni prijevoznici definiraju kao tradicionalni prijevoznici koji primarno lete domaće i/ili međunarodne letove do otprilike šest sati. Iako neki regionalni prijevoznici mogu letjeti manji broj dužih letova, glavno tržište za ovakve prijevoznike su kratke do srednje duge rute na kojima su očekivanja korisnika vezana za uslugu različita od dugih ruta. Poredak prvih pet najboljih regionalnih prijevoznika za 2017. godinu je sljedeći:

1. Bangkok Airways,
2. Hong Kong Airlines,
3. Cathay Dragon,
4. Alaska Airlines,
5. Aegean Airlines. [12]

2.4. Charter zračni prijevoznici

Charter ili izvanredni prijevoznici, nastali su 1960.-ih godina kao neovisne kompanije koje su nižim cijenama konkurirale tradicionalnim zračnim prijevoznicima, prvenstveno na turističkim destinacijama. U tablici 6 navedene su karakteristike *charter* poslovnog modela, temeljem kojih se može zaključiti da postoji mnogo sličnosti sa niskotarifnim modelom.

Tablica 6. Karakteristike *charter* zračnih prijevoznika

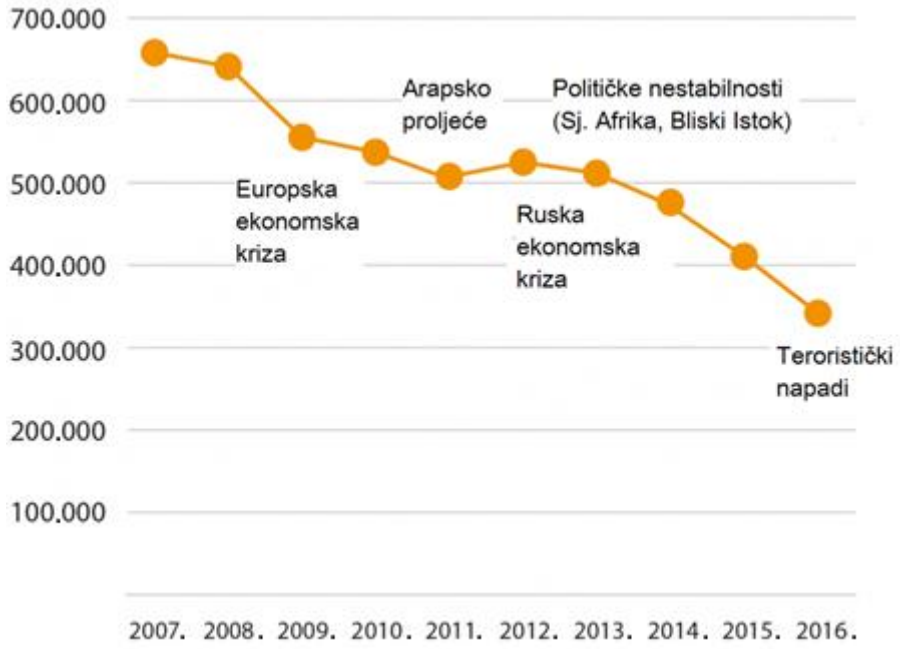
KATEGORIJA	KARAKTERISTIKA
Usluga u zrakoplovu	Besplatno piće (hrana i novine se plaćaju)
Alokacija sjedala	Da
Raspored klasa	Samo turistička klasa
Gustoća sjedala	Visoka
Popunjenost kabine	Vrlo visoka
Zračne luke opsluživanja	Turističke
Vremensko opsluživanje	Često i noću
Mrežna povezanost	Nebitna (*point – to – point*)
Salon za odmor	Ne
Kupovina karata	Mogućnost ranije kupnje
Distribucijski kanal	Dominantno turoperatori
Prodajni uredi i agenti	Ne
Kategorija karte	Povratna karta
Nagradni programi za vjernost	Ne
Frekvencija opsluživanja	Rijetka (jedan do dva leta tjedno)
Penalizacija za nepojavljivanje	Ne ili vrlo ograničena

Izvor: [1]

Ovakvi prijevoznici uglavnom su fokusirani na prijevoz turista, uz niske troškove po sjedalo – kilometru, što postižu koristeći izravne letove i relativno homogenu flotu zrakoplova visoke gustoće sjedala. Uz to, putnicima nude različite usluge na letu, kao

što su novine i časopisi, hrana i piće, igračke za djecu, video sustavi i sl. Karte za svoje kapacitete ne prodaju izravnom prodajom, nego kao dijelove aranžmana putem poslovnica i putničkih agencija.

Zadnjih 10-ak godina se broj *charter* zračnih prijevoznika smanjuje (čine četvrti najveći segment tržišta sa 3%) jer se djelomično usmjeravaju kao redovni prijevoz, dok su ostali izloženi konkurenciji niskotarifnih zračnih prijevoznika (grafikon 2). Na grafikonu 2 označeni su razlozi koji su doveli do pada *charter* prometa u Europi.



Grafikon 2. *Ukupni* charter *letovi u Europi od 2007. do 2016. godine*

Izvor: [13]

2.5. Zračni prijevoznici za prijevoz tereta

Zračni prijevoznici za prijevoz tereta, robni prijevoznici, ili uvriježenije, *cargo* prijevoznici danas čine peti najveći segment zrakoplovnog tržišta sa udjelom operacija od 3%. Iako je zračni promet nastao prvenstveno za prijevoz putnika, nakon Drugog svjetskog rata dolazi do njegovog širenja i na prijevoz tereta, odnosno robe i pošte, kako bi se iskoristili nekadašnji vojni kapaciteti koji su ostali prazni. Tako se vojni teretni zrakoplovi prenamjenjuju i postaju civilni, kao što je slučaj i s pilotima.

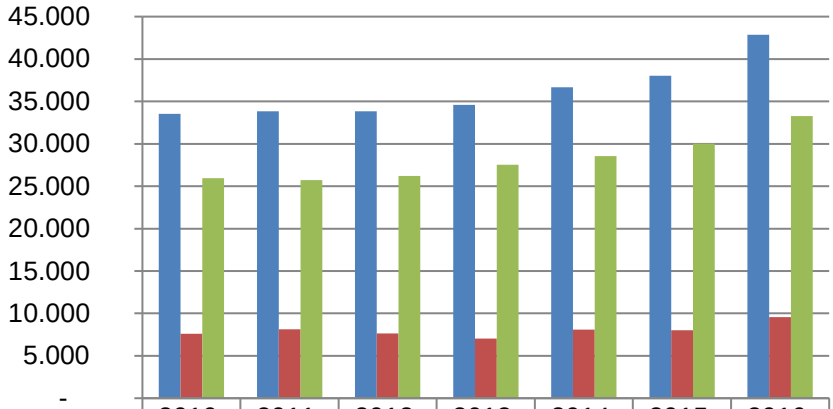
Kod prijevoza robe, zračni promet nije uvijek najbolje rješenje. Obzirom na specifične zahtjeve, također ni svaka pošiljka nije prikladna za prijevoz zračnim putem, pa u zračnom prometu nije naglasak na prijevozu robe. Godinama je prijevoz robe zračnim putem bio u padu, ali prema zadnjim EUROCONTROL-ovim podacima robni segment je u svibnju ove godine doživio porast od 8,1%, nakon pada od 1%. [4]

Obzirom na temu ovog rada, zračni prijevoznici za prijevoz tereta neće biti detaljno obrađeni.

3. ANALIZA NISKOTARIFNOG ZRAČNOG PROMETA U REPUBLICI HRVATSKOJ

Iako niskotarifni zračni prijevoznici u svijetu nisu novitet, njihova pojava u Republici Hrvatskoj bi se mogla tako nazvati. I dok se prvi niskotarifni zračni prijevoznik u svijetu pojavio davne 1949. godine, u Republici Hrvatskoj se na prvog takvog prijevoznika čekalo sve do 2004. godine, što je i razumljivo obzirom na ukupnu količinu prometa koju generiraju hrvatske zračne luke (grafikoni u nastavku). Primjera radi, ukupni promet u zračnim lukama Republike Hrvatske u 2016. god. iznosio je nešto više od 8,1 mil. putnika, dok je samo zračna luka Amsterdam generirala preko 63,5 milijuna putnika u istom periodu. [14]

Grafikon 3 prikazuje usporedbu broja operacija uzlijetanja na svim zračnim lukama u periodu od 2010. do 2016. godine. Vidljiv je konstantan porast broja operacija (u međunarodnom i domaćem prometu), a taj trend se nastavlja i u tekućoj godini. U prvom polugodištu 2017. u usporedbi s 2016. ukupan broj slijetanja i polijetanja zrakoplova u zračnim lukama porastao je za 8,2%, ukupan promet putnika za 17,3%, a ukupan promet tereta pao je za 7,8%. [15]

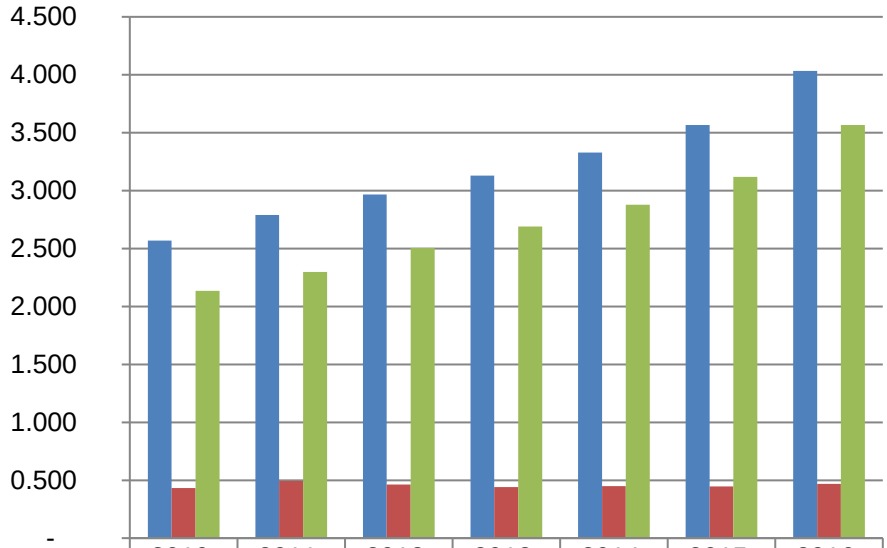


	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Broj operacija uzlijetanja [tis.]	33.540	33.841	33.826	34.579	36.648	38.044	42.851
Domaći promet [tis.]	7.598	8.120	7.629	7.033	8.097	8.024	9.577
Međunarodni promet [tis.]	25.942	25.721	26.197	27.546	28.551	30.020	33.274

Grafikon 3. *Operacije uzlijetanja u domaćem i međunarodnom prometu (2010. – 2016.)*

Izvor: [16]

Unatoč relativno niskoj razini prometa, niskotarifni zračni prijevoznici našli su svoj interes u Republici Hrvatskoj, prvenstveno zbog dobre turističke ponude i poželjne turističke destinacije. Osim već odavno prepoznate prirodne i kulturne baštine kojima se Republika Hrvatska ponosi, na listu poželjnih destinacija došla je i zbog raznovrsnih događanja čiji broj je stalno u porastu. Tijekom ljetnih mjeseci iz godine u godinu prisutan je sve veći broj događanja kao što su razni glazbeni i filmski festivali te ostale kulturne manifestacije, a u novije vrijeme popularan je i filmski turizam, većinom uz obalu. S druge strane, tijekom zimskih mjeseci sve više turista prepoznalo je kontinentalnu Hrvatsku kao svoju idealnu destinaciju. Sve to zajedno pridonosi razvoju zračnog prometa i otvaranju hrvatskog tržišta (pretežno Europi), što je vidljivo na grafikonu 4. Dok broj putnika u domaćem prometu tijekom promatranog perioda varira između 430.000 i 490.000, broj putnika u međunarodnom prometu je u konstantnom porastu, što potvrđuje da se povećava broj stranih turista. Uzimajući u obzir da dio domaćeg prometa mogu sačinjavati i međunarodni putnici, i obrnuto, dio međunarodnog prometa mogu sačinjavati domaći putnici, zbog konstantnog rasta međunarodnog prometa i dalje se nameće činjenica da je broj stranih turista u porastu.

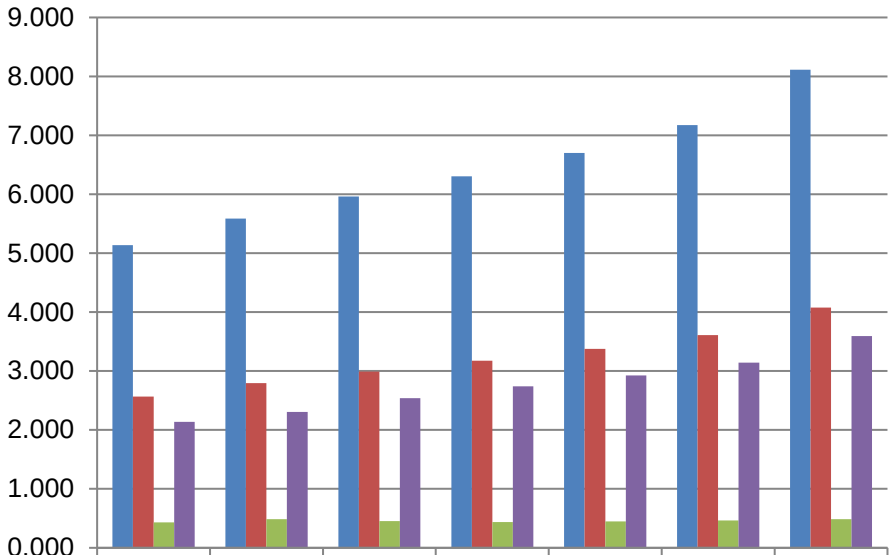


	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Doputovali [mil.]	2.569	2.791	2.967	3.130	3.329	3.565	4.034
Domaći promet [mil.]	0.433	0.492	0.462	0.441	0.450	0.446	0.468
Međunarodni promet [mil.]	2.136	2.299	2.505	2.689	2.879	3.119	3.566

Grafikon 4. *Putnici u dolasku u domaćem i međunarodnom prometu (2010. – 2016.)*

Izvor: [16]

Zbog porasta broja putnika u dolasku, povećao se i broj putnika u odlasku (grafikon 5). I u ovom slučaju veći dio sačinjava međunarodni promet, koji je također u stalnom porastu. Domaći promet, kao i u dolasku, varira između 430.000 i 490.000 putnika, također sa trendom porasta unazad četiri godine. Generalno, može se primijetiti da promet u hrvatskim zračnim lukama bilježi porast, bilo u međunarodnom ili domaćem prometu, što otvara nove prilike za hrvatsko gospodarstvo.



	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Promet putnika [mil.]	5.136	5.585	5.960	6.304	6.703	7.176	8.111
Otputovali [mil.]	2.567	2.794	2.992	3.174	3.374	3.610	4.077
Domaći promet [mil.]	0.430	0.486	0.454	0.435	0.450	0.465	0.486
Međunarodni promet [mil.]	2.137	2.308	2.538	2.739	2.924	3.145	3.591

Grafikon 5. *Putnici u odlasku u domaćem i međunarodnom prometu (2010. – 2016.)*

Izvor: [16]

Prvi niskotarifni zračni prijevoznik u Hrvatskoj bio je Germanwings koji je 2004. godine uspostavio cjelogodišnji promet između Kölna/Bonna i Zagreba, te sezonsku liniju između Kölna/Bonna i Splita. Ubrzo nakon ovih linija, uvedene su linije iz Berlina, Stuttgarta, Hamburga i Bonna za Hrvatsku, čime su postali prvi niskotarifni prijevoznik koji je na dnevnoj bazi povezao hrvatske i njemačke gradove. [17] Nakon Germanwings-a, drugi niskotarifni zračni prijevoznici slijedili su njihov primjer, te su neki danas pristuni na svakoj od sedam međunarodnih zračnih luka Republike Hrvatske.

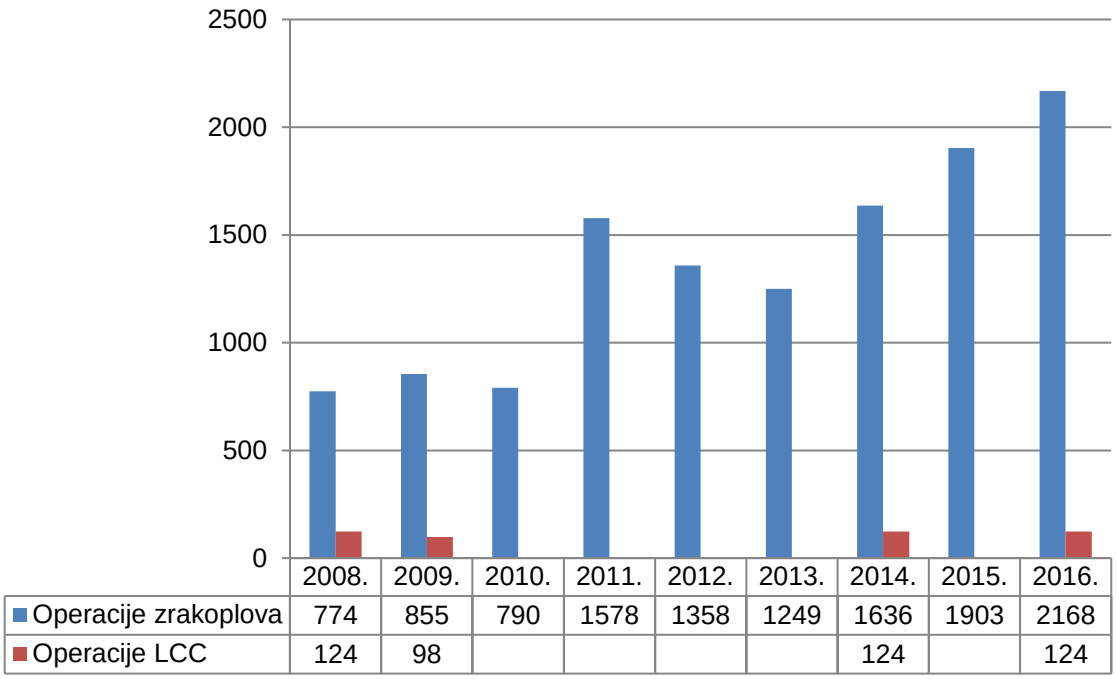
Općenito, broj prevezenih putnika u Hrvatsku je u stalnom porastu, pa je tako i broj putnika prevezenih niskotarifnim zračnim prijevoznicima, što ne znači da su to putnici sa manjom platežnom moći. Dapače, to je pokazatelj da se struktura putnika promijenila jer to više nisu tradicionalni putnici, već moderni i ukorak s vremenom. Oni smatraju da trebaju platiti isključivo prijevoznu uslugu kao takvu, a ostatak novca kojim bi inače platili dodatne usluge, radije će uložiti u neki od turističkih sadržaja (lokalna hrana, posjet znamenitostima i sl.).

U idućim potpoglavljima prikazan je utjecaj niskotarifnih zračih prijevoznika na svaku hrvatsku zračnu luku pojedinačno.

3.1. Zračna luka Osijek

Zračna luka Osijek je prema ostvarenom putničkom prometu najmanja zračna luka u Republici Hrvatskoj. Nalazi se 20 km jugoistočno od Osijeka, koji je regionalni centar istočne Hrvatske. Gravitacijsko područje Zračne luke Osijek ima potencijal od jedan i pol do dva milijuna putnika (radijus od 100 do 150 km oko zračne luke; vremenski sat do dva vožnje), te se proteže i na susjedne države: Mađarsku (oko grada Pečuha), Bosnu i Hercegovinu (područje sjeverno od Tuzle) i Srbiju (Vojvodina). Zračna luka ima jednu uzletno – sletnu staze duljine 2.500 m i širine 45 m pokrivenu asfaltom, kategorije 4D. Putnička zgrada omogućava protok od 150 do 200 tis. putnika godišnje. Dakle, jasno je za zaključiti da ova zračna luka ima veliki potencijal. [18]

Na grafikonu 6 prikazani su podaci o broju operacija zrakoplova godišnje, te broju operacija niskotarifnih zrakoplova, u periodu od 2008. do 2016. godine.



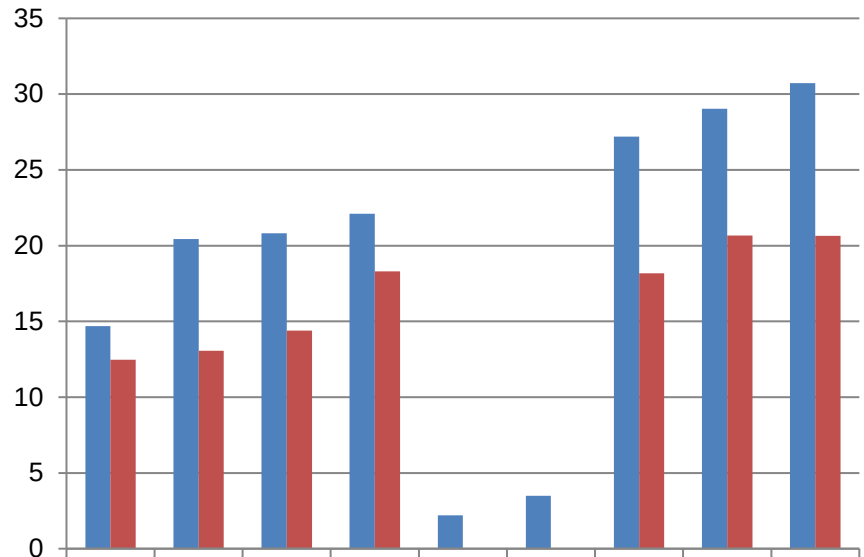
	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Operacije zrakoplova	774	855	790	1578	1358	1249	1636	1903	2168
Operacije LCC	124	98					124		124

Grafikon 6. *Operacije zrakoplova na Zračnoj luci Osijek (2008. – 2016.)*

Izvor: [19]

Prema podacima iz grafikona 6 vidljiv je kontinuiran trend rasta operacija zrakoplova (slijetanja ili polijetanja) od 2013. do 2016. Očekivano je da su u prijašnjim godinama svi pokazatelji u padu, obzirom da je to bio period svjetske recesije i godina oporavka nakon recesije. Osim toga, varijacije u broju operacija javljaju se zbog toga što na ZL Osijek generira dosta letova generalnog zrakoplovstva, školskih letova, ambulantnih i nešto *charter* letova. Tijekom ljetne sezone 2009. *charter* letovi Lotus Air-a za Egipat generirali su 5.043 putnika i 32 operacije.

Broj prevezenih putnika (zbroj putnika u odlasku i putnika u dolasku) prati kretanje broja operacija zrakoplova, te se zadnjih nekoliko godina bilježi rast, kako je vidljivo na grafikonu 7.



	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Prevezeno putnika [tis.]	14.69	20.44	20.82	22.1	2.195	3.489	27.19	29.03	30.73
Prevezeno putnika LCC [tis.]	12.48	13.06	14.4	18.3	0	0	18.17	20.66	20.65

Grafikon 7. *Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Zračnoj luci Osijek (2008. – 2016.)*

Izvor: [18]

Bitno je napomenuti da su niskotarifni prijevoznici prisutni na Zračnoj luci Osijek od 2008 godine sve do danas, uz dvije godine izbivanja (2012. i 2013.). Upravo tih godina zabilježen je razmjerno manji broj putnika nego ostalih godina u promatranom periodu. Uspoređujući broj prevezenih putnika sa brojem putnika koje su generirali niskotarifni prijevoznici jasno se zaključuje kako niskotarifni putnici čine natprosječnu većinu i time su nužno potrebni na Zračnoj luci Osijek, kako bi se ona mogla dalje razvijati.

Germanwings je bio prvi koji je otvorio niskotarifno tržište na Zračnoj luci Osijek 2008. godine, kako je već napomenuto. Unatoč tome, već iduće godine zaključuju svoje poslovanje u Osijeku, a njihovo mjesto zauzima Ryanair koji se održao sve do 2011. godine. Nakon toga slijede dvije godine izbivanja niskotarifnih prijevoznika, sve do 2014. kada Ryanair vidi svoju novu priliku za dolazak na tržište. Uz Ryanair, 2014. godine Trade Air uvodi redovne letove za Zagreb, Rijeku, Split i Dubrovnik, generirajući nešto više od tri tisuće putnika i 400 operacija zrakoplova. Od 2014. do

2016. Ryanair bilježi porast broja svojih putnika (sa otprilike 18 tisuća na otprilike 20,5 tisuća.), a svoju priliku za isto vide Eurowings i Wizz Air koji su u svibnju 2017. godine uspostavili redovne linije iz Osijeka prema zapadnoj Europi.

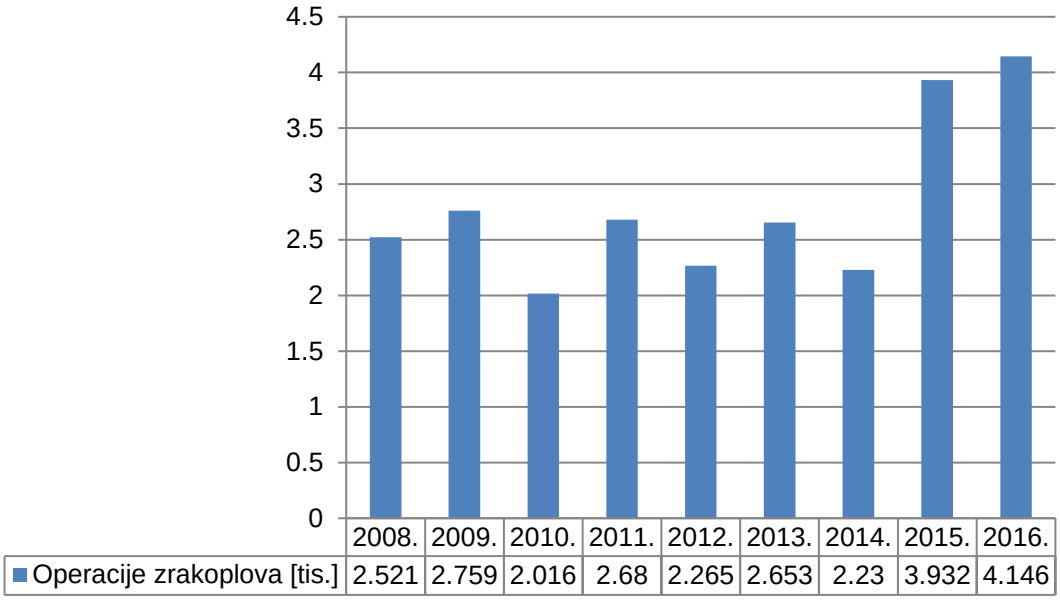
Prvi koji je uspostavio redovitu cjelogodišnju liniju, odnosno linije bio je Eurowings povezujući Osijek i Stuttgart dva do tri puta tjedno, ovisno o sezonalnosti. Putnicima koji putuju do Stuttgarta dalje se pruža mogućnost odabira neke od atraktivnih europskih destinacija kao krajnjeg odredišta. Naime, Eurowings-ov let iz Osijeka je vezani let za London, Amsterdam, Hannover, Hamburg, Berlin, Beč i Rim, čime se istočna Hrvatska povezuje sa zapadnom Europom. Prosječna cijena jednosmjerne karte je između 30 i 60 eura, a let traje oko sat i pol.

Nakon Eurowings-a, Wizz Air uspostavio je liniju Osijek – Basel, time povezujući istočnu Hrvatsku, odnosno Slavoniju sa zračnom lukom koja se nalazi na raskrižju triju zemalja: Francuske, Njemačke i Švicarske. Linija prometuje dva puta tjedno, a cijena karte kreće već od 15 eura.

Sklapanjem dogovora sa Eurowings-om i Wizz Air-om ne očekuje se samo jačanje poslovnih odnosa, već i procvat turističke i ugostiteljske industrije u Slavoniji, a sa prosječnom popunjenošću zrakoplova od 60% do kraja ove godine očekuje se da će kroz osječku zračnu luku proći 50-ak tisuća putnika, što bi bio korak prema smanjenju podkapacitiranosti.

3.2. Zračna luka Rijeka

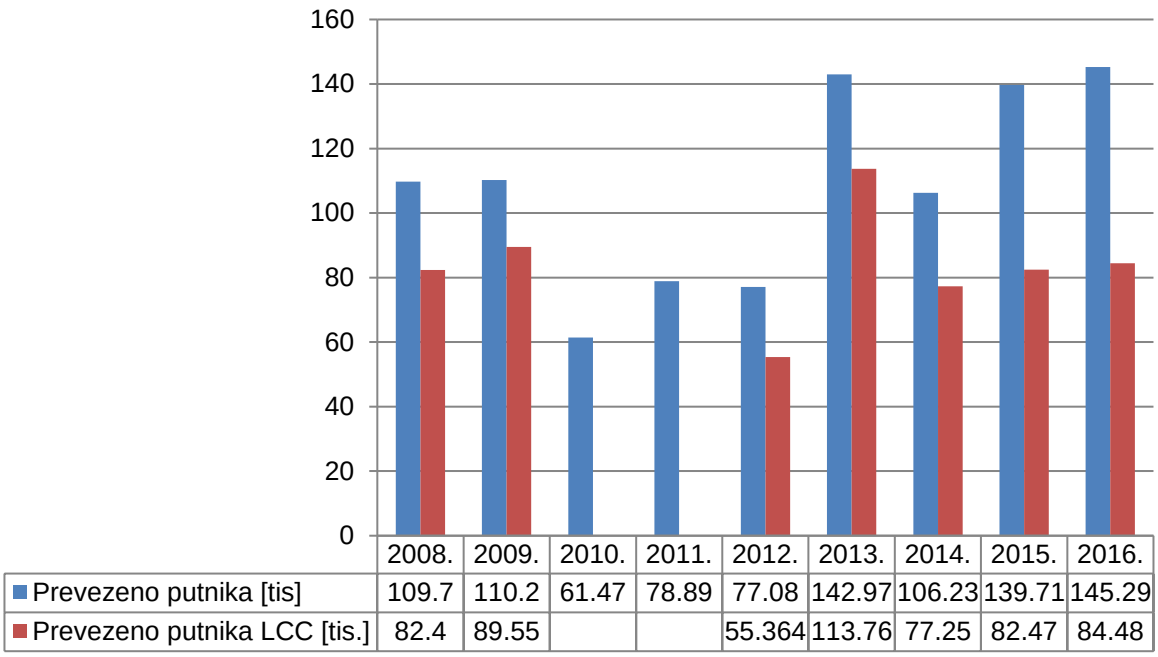
Zračna luka Rijeka nalazi se na sjevernom Jadranu, na otoku Krku. Ima jednu uzletno-sletnu stazu prekrivenu asfaltom te kategoriju 4 B. Kapacitet joj je milijun putnika godišnje.



***Grafikon 8**. Operacije zrakoplova na Zračnoj luci Rijeka (2008. – 2016.)*

Izvor: [19]

Na grafikonu 8 prikazana je usporedba broja operacija zrakoplova na Zračnoj luci Rijeka, u periodu od 2008. do 2016. godine. Unazad nekoliko godina vidljiv je porast broja operacija, a time i porast broja putnika (grafikon 9).



	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Prevezeno putnika [tis]	109.7	110.2	61.47	78.89	77.08	142.97	106.23	139.71	145.29
Prevezeno putnika LCC [tis.]	82.4	89.55			55.364	113.76	77.25	82.47	84.48

***Grafikon 9**. Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Zračnoj luci Rijeka (2008. – 2016.)*

Izvor: [19]

Grafikon 7 prikazuje godišnja kretanja broja prevezenih putnika u Zračnoj luci Rijeka, te koliki je udio od tog broja bio prevezen niskotarifnim prijevoznicima. Kao što je vidljivo, primjerice za 2014. godinu, udio niskotarifnih putnika iznosio je 75,9%.

Niskotarifni zračni prijevoznici imali su velik utjecaj na prometne učinke riječke zračne luke. Dolazak prijevoznika Hapag-Lloyd Express bio je uvjetovan mnogo nižom cijenom aerodromske usluge po putniku jer tržišna situacija nije obećavala visoka punjenja, ali nakon njihova dolaska cijela županija je 2005. godine generirala 115% veći godišnji broj putnika, nego u godini prije. [17]

Broj niskotarifnih kompanija koje se mogu naći na riječkoj zračnoj luci unazad nekoliko godina nije se bitno mijenjao (od 2013. do danas). Te godine operirala su četiri niskotarifna zračna prijevoznika, od kojih je najveći udio prema broju prevezenih putnika imao Ryanair (66%). Iza njega slijedio je Germanwings sa 31%, zatim Norwegian Air Shuttle sa 2% te naposlijetku Danube Wings sa 1%.

Iduće godine Danube Wings se povlači sa riječke zračne luke, a Ryanair gubi vodeće mjesto sa 47%-tnim udjelom. Prestigao ga je Germanwings sa 50,4%, dok je na začelju ostao Norwegian Air Shuttle sa 2,6%. Godinu nakon, 2015., tržišna situacija je ostala vrlo slična: udio Germanwingsa povećao se na 55%, Ryanair je pao na 42%, a Norwegian Air Shuttle popeo se na 3%.

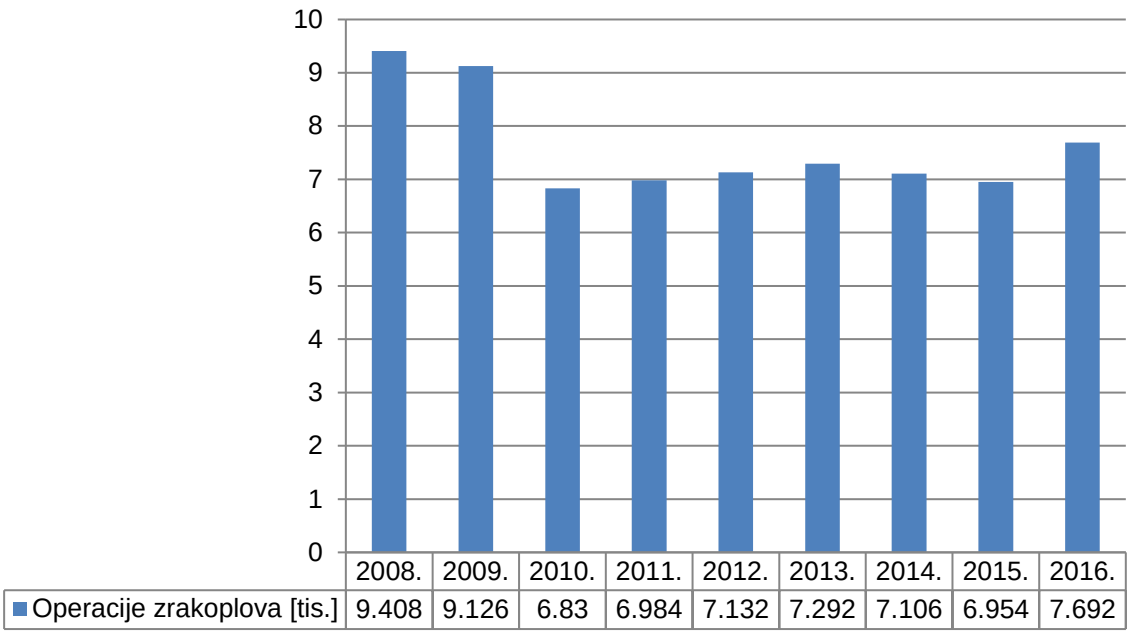
Prošle godine (2016.) Eurowings-ov udio pao je za jedan posto, za koliko se Ryanair-ov povećao. Norwegian Air Shuttle ostao je na istom udjelu.

Ove godine, osim navedenih niskotarifnih prijevoznika, u Rijeci svoje usluge nudi i airBaltic, a predviđa se da će cjelokupna godina biti uspješna. U prvoj polovici godine (do kraja lipnja) ostvareno je 1.185 više operacija zrakoplova i prevezeno je 1.076 više putnika nego u istom razdoblju lani.

3.3. Zračna luka Pula

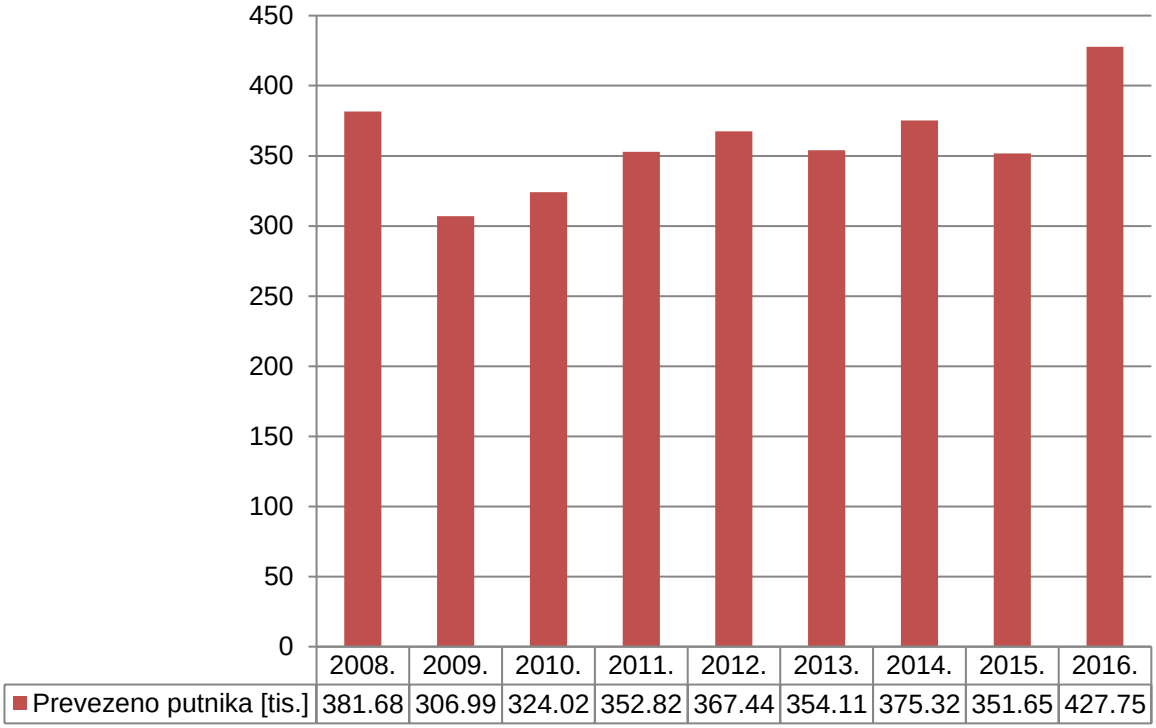
Zračna luka Pula udaljena je šest kilometara od grada Pule. Ima jednu uzletno – sletno stazu, prekrivenu asfaltom, duljine 2.946 metara.

Za razliku od Zračne luke Rijeka, koja joj geografski nije jako udaljena, Pula bilježi bolje prometne učinke. Broj operacija zrakoplova bilježi rast, kao i broj prevezenih putnika (grafikoni 10 i 11). Proteklih nekoliko godina, osim strukture gostiju, kada se osjetno povećao broj putnika iz Europe (ponajviše iz Ujedinjenog Kraljevstva), promijenila se i struktura zračnih prijevoznika. Nekadašnje *charter* kompanije, zamijenile su niskotarifni prijevoznici one koje lete na redovnim linijama. Iako se u proteklih nekoliko godina promet putnika povećavao, u 2013. godini vidljiv je blagi pad broja putnika, koji je rezultat pada broja putnika iz Rusije i Ukrajine. Iduće godine broj putnika se blago povećao, posebice zbog putnika s područja UK i Skandinavije. [20]



***Grafikon 10**. Operacije zrakoplova na Zračnoj luci Pula (2008. – 2016.)*

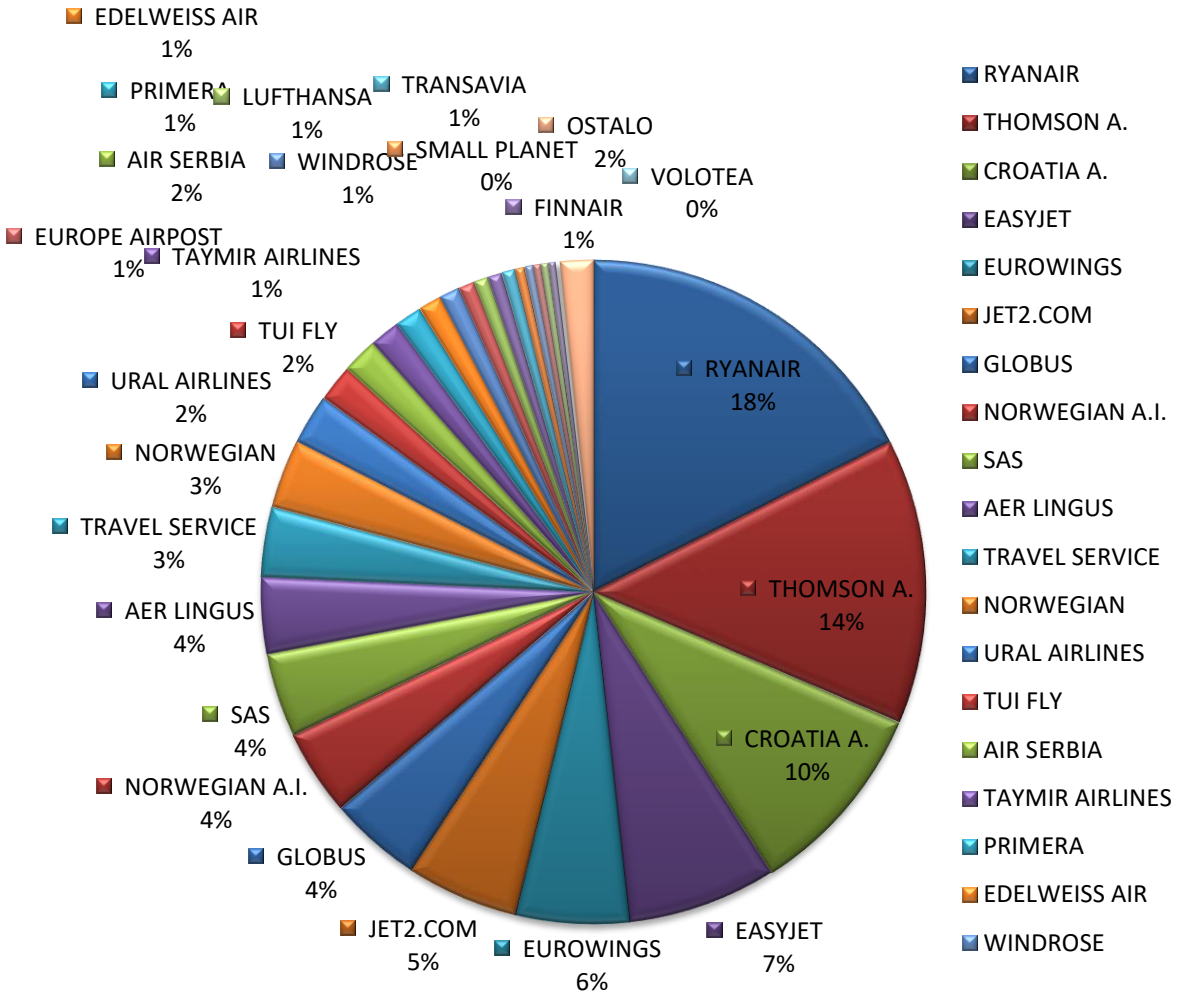
Izvor: [20]



***Grafikon 11**. Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Zračnoj luci Pula (2008. – 2016.)*

Izvor: [20]

Za Pulu su niskotarifni prijevoznici od velikog značaja, što se može iščitati iz grafikona 12. Njezin položaj omogućava povezivanje Istre, odnosno Hrvatske, sa uobičajenim europskim destinacijama, te Rusijom kao neuobičajenom destinacijom.



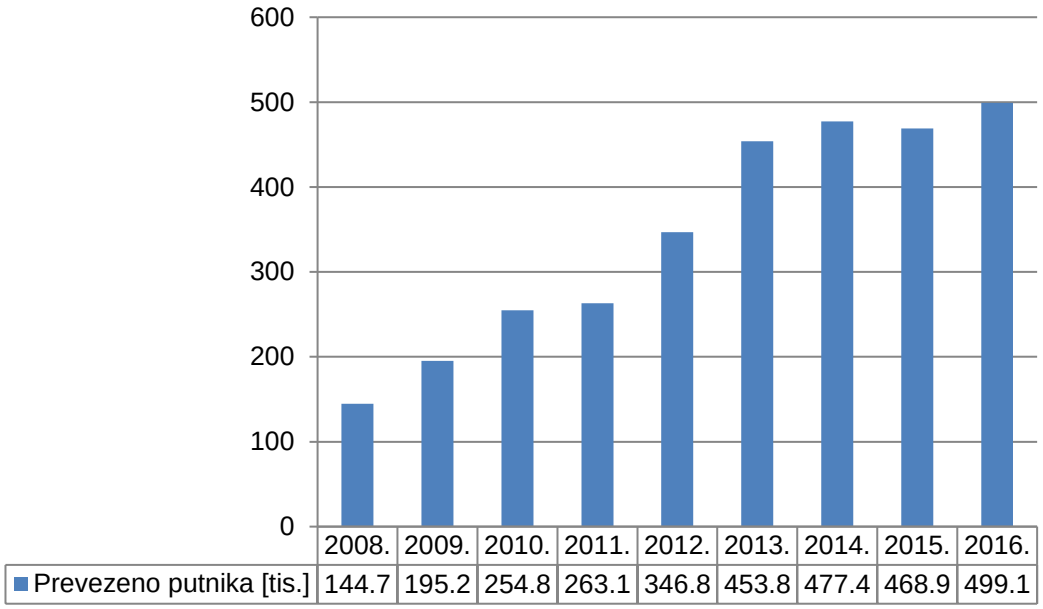
***Grafikon 12**. Promet putnika po prijevoznicima na Zračnoj luci Pula (2016. god.) [20]*

3.4. Zračna luka Zadar

Zračna luka Zadar nalazi se u Zemuniku, udaljenom sedam kilometara od Zadra. Jedina je zračna luka u republici Hrvatskoj koja ima dvije uzletno – sletne staze. Jedna je asfaltna, duljine 2.000 metara, a druga betonska, duljine 2.500 metara.

Dvije uzletno – sletne staze omogućuju joj prihvat zrakoplova bez obzira na vremenske uvjete. Ujedno je i matična luka za prihvat i održavanje vatrogasnih zrakoplova, te je u funkciji baze Hrvatskog ratnog zrakoplovstva. Važna je za povezivanje sjevernog Jadrana i Like, kako sa ostalim dijelovima Hrvatske, tako i sa europskim destinacijama.

Prema broju prevezenih putnika Zračna luka Zadar, nalazi se negdje u sredini, u usporedbi sa ostalim zračnim lukama u Hrvatskoj (grafikon 13). Od zračnih prijevoznika, na zadarskoj zračnoj luci trenutno posluje njih 12. Od toga je niskotarifnih četiri (Eurowings, Ryanair, Transavia France i Vueling). Niskotarifni prijevoznici vrlo su bitni na zračnoj luci Zadar jer je nakon njihovog dolaska došlo do naglog porasta potražnje.



	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Prevezeno putnika [tis.]	144.7	195.2	254.8	263.1	346.8	453.8	477.4	468.9	499.1

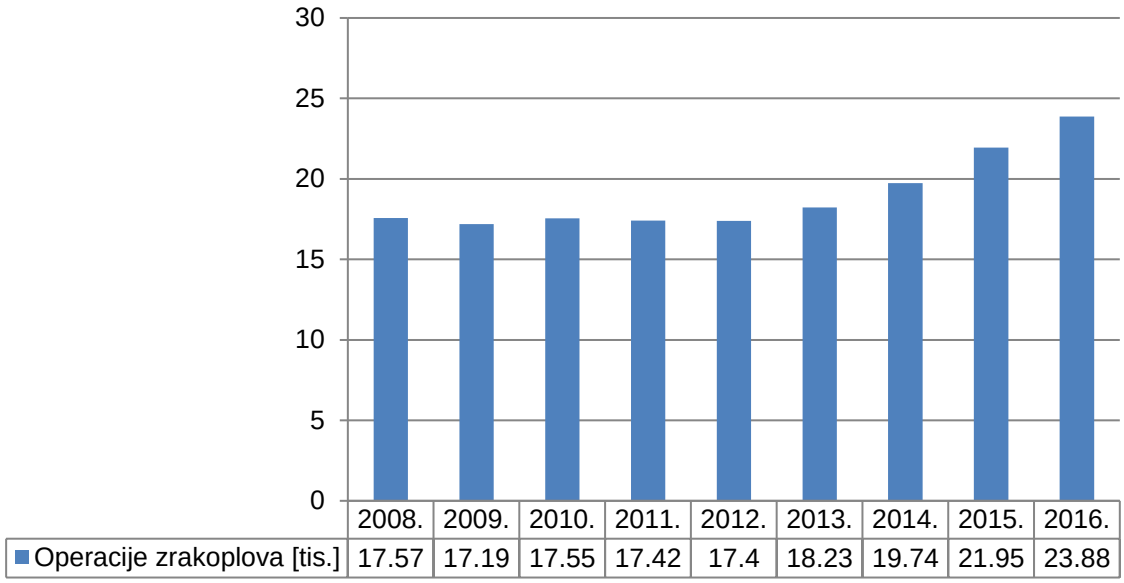
***Grafikon 13**. Prevezeni putnici na Zračnoj luci Zadar (2008. – 2016.)*

Izvor: [19]

3.5. Zračna luka Split

Zračna luka Split nalazi se nedaleko Kaštel Štafilića, a od obližnjih gradova, Trogira i Splita, udaljena je šest i 20 kilometara. Ima jednu uzletno – sletnu stazu prekrivenu asfaltom, duljine 2.550 m.

Promatrajući kretanje broja operacija zrakoplova na splitskoj zračnoj luci (grafikon 14), vidljive su manje varijacije od 2008. do 2012., kada se broj operacija kreće od 17 do 17,5 tisuća. Nakon 2012. kreće trend konstantnog rasta, te se može vidjeti značajna razlika, na primjer, uspoređujući 2013. i 2016. godinu.



	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Operacije zrakoplova [tis.]	17.57	17.19	17.55	17.42	17.4	18.23	19.74	21.95	23.88

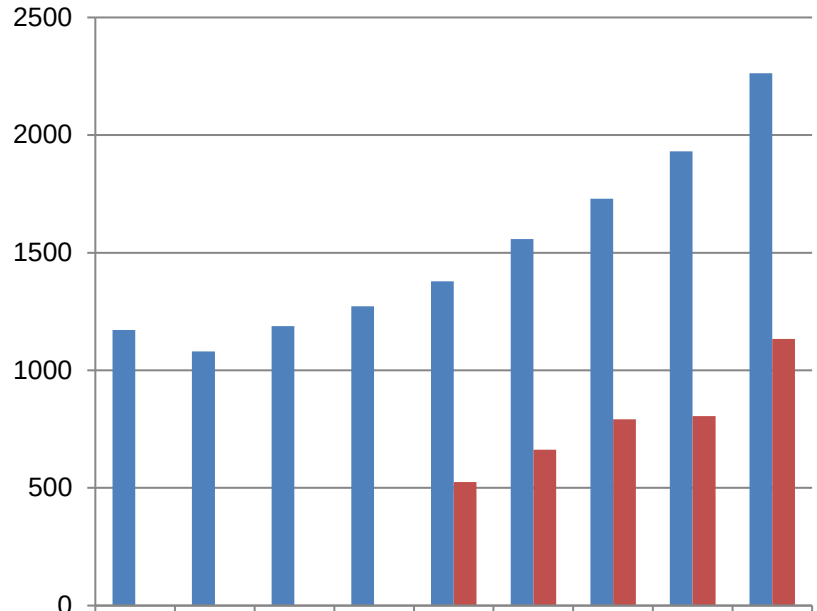
***Grafikon 14**. Operacije zrakoplova na Zračnoj luci Split (2008. – 2016.)*

Izvori: [19], [21]

Prema broju zračnih prijevoznika koji opslužuju Zračnu luku Split, jedna je od razvijenijih. Za pružanje svojih usluga koristi ju čak 41 zračni prijevoznik od kojih je 12 njih niskotarifnih.

Zračna luka Split, kao druga najveća luka u Republici Hrvatskoj po količini prometa i općenitom značenju, iznimno je bitna za razvoj niskotarifnog prometa. Praćenjem broja prevezenih putnika, te zatim usporedbom sa brojem putnika

prevezenih niskotarifnim zračnim prijevozom, vidljivo je da takvi putnici čine oko 50% ukupnog broja putnika (grafikon 15). U protekloj godini broj niskotarifnih putnika u Splitu prešao je jedan milijun, što je u usporedbi sa ukupnim brojem, veliki pokazatelj potencijala ove zračne luke. Takav porast treba dodatno poticati uvođenjem novih linija i prijevoznika, ne samo za vrijeme ljetne turističke sezone, već i za vrijeme zimske, kako bi kapaciteti bili isplativi.



	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Prevezeno putnika [tis.]	1171	1080	1188	1272	1378	1558	1729	1931	2263
Prevezeno putnika LCC [tis.]					524.87	661.9	792.2	805.3	1134

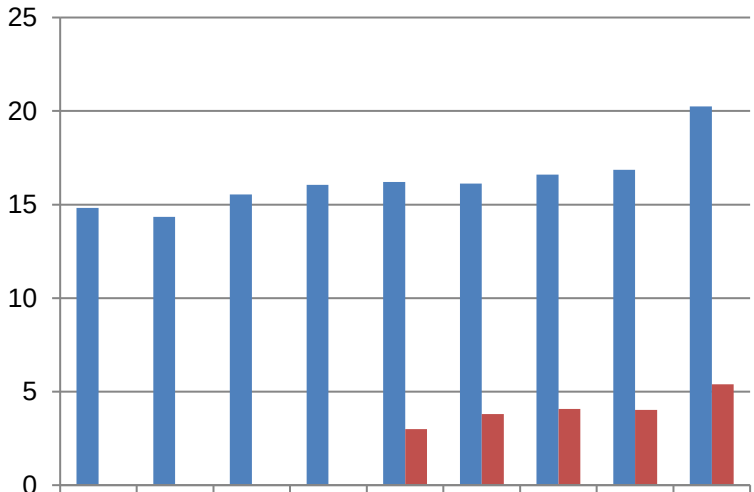
***Grafikon 15**. Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Zračnoj luci Split (2008. – 2016.)*

Izvori: [19], [21]

3.6. Zračna luka Dubrovnik

Zračna luka Dubrovnik nalazi se u mjestu Čilipi, udaljenom 22 kilometra od Dubrovnika. Ima jednu uzletno – sletnu stazu prekrivenu asfaltom, duljine 3.362 metra.

Prateći podatke o broju operacija zrakoplova od 2008. do 2016. godine, vidljiv je izrazit trend rasta, za razliku od ostalih zračnih luka kod kojih postoje veće razlike od 2008. do 2012. (grafikon 16). Bitno je napomenuti da veća kretanja u tim godinama nisu iznenađujuća, obzirom na globalnu ekonomsku situaciju, odnosno ekonomsku krizu. Kod broja operacija niskotarifnih zrakoplova kao udjela ukupnih operacija također se uočava rast na godišnjoj razini.

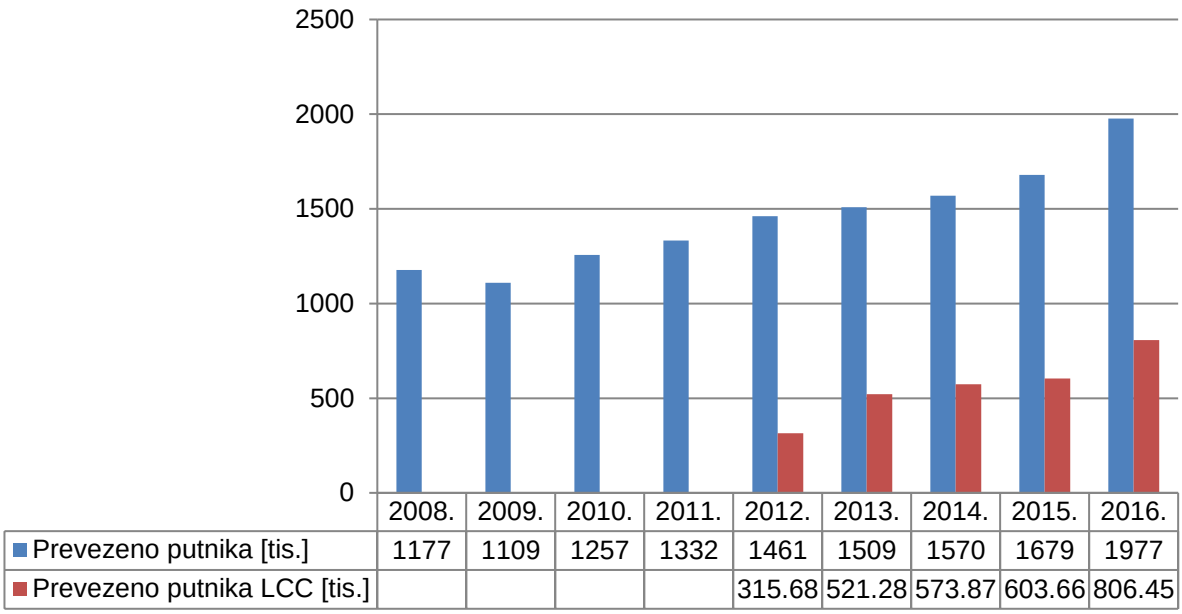


	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Operacije zrakoplova [tis.]	14.82	14.34	15.54	16.05	16.21	16.13	16.6	16.85	20.24
Operacije LCC [tis.]					3	3.8	4.07	4.02	5.4

***Grafikon 16**. Operacije zrakoplova na Zračnoj luci Dubrovnik (2008. – 2016.)*

Izvori: [19], [22]

Što se tiče broja prevezenih putnika, i oni su u stalnom rastu (grafikon 17). Udio prevezenih putnika niskotarifnim prijevozom je znatan u odnosu na ukupni broj prevezenih putnika. Treba napomenuti da podaci o broju niskotarifnih putnika za godine 2014. – 2016. uključuju i tranzitne putnike, čineći ukupni broj malo većim.



	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Prevezeno putnika [tis.]	1177	1109	1257	1332	1461	1509	1570	1679	1977
Prevezeno putnika LCC [tis.]					315.68	521.28	573.87	603.66	806.45

***Grafikon 17**. Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Zračnoj luci Dubrovnik (2008. – 2016.)*

Izvori: [19], [22]

Niskotarifni zračni prijevoznici su za Dubrovnik od važnog značaja, te se na ljestvici prvih 31 prijevoznika, nalazi 11 niskotarifnih prijevoznika (tablica 7). Kao i kod Splita, poželjan je rast broja niskotarifnih prijevoznika, radi daljnjeg razvoja zračne luke.

Tablica 7. Poredak niskotarifnih zračnih prijevoznika prema broju preveznih putnika na zračnoj luci Dubrovnik

Prijevoznik	Broj operacija	Broj prevezenih putnika
1. easyJet	1.418	217.080
2. Vueling	710	107.470
3. Norwegian Air Shuttle	604	99.482
4. Jet2com	572	91.696
5. Norwegian Air Int.	466	76.828
6. Monarch Airlines	360	58.482
7. Eurowings	394	50.594
8. Transavia Holland	294	40.479
9. Volotea	334	29.481
10. Transavia France	160	23.496
11. NIKI	86	11.360

Izvor: [22]

4. UTJECAJ NISKOTARIFNIH ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA NA PROMETNE UČINKE MEĐUNARODNE ZRAČNE LUKE ZAGREB

Počeci razvoja zrakoplovstva u glavnom gradu Republike Hrvatske sežu daleko u povijest, sve do 1909. godine kada je Zagreb dobio prvi aerodrom (letjelište) na Črnomercu. Uzimajući u obzir da se prvi službeni let zrakoplovom zbio 1903. godine u SAD-u, može se zaključiti da Hrvatska tada nije kaskala za tehnološkim inovacijama. Na tom aerodromu je već iduće godine, 1910., prvi let imao prvi zrakoplov kontruiran u Republici Hrvatskoj[5], ali sam aerodrom nikad nije bio u funkciji civilnog zračnog prometa (nije postojala nikakva infrastruktura, samo hangar).

Krajem dvadesetih godina 20. stoljeća izgrađenja je prva zračna luka sa svim potrebnim objektima, na zagrebačkom Borongaju, udaljenom samo šest kilometara od centra grada. Dobila je civilnu i vojnu svrhu, te se uvode prve linije koje su povezivale Zagreb sa europskim destinacijama, kao što su Beograd, Sarajevo, Graz, Prag, Beč i druge. Za vrijeme Drugog svjetskog rata prestaje civilni zračni promet, a aerodrom postaje isključivo vojne namjene.

Nakon Drugog svjetskog rata, obnavlja se civilni promet, te se koristi aerodrom Lučko. Obzirom da Lučko ima travnatu uzletno- sletnu stazu i betonsku stajanku, bilo je nužno sagraditi moderniji aerodrom, kako bi se mogao pratiti razvoj zrakoplovstva. Za lokaciju se bira Pleso, u okolici Velike Gorice, te se na tom mjestu gradi nova zračna luka.

Zrakoplovna luka Zagreb na Plesu, odnosno putnička zgrada i stajanka, izgrađene su 1959. godine, te su nekoliko puta nadograđivane (uzletno – sletna staza je produljena na 3.251 metar, izgrađene su nove zgrade i kontrolni toranj). Donedavno je u upotrebi bila putnička zgrada izgrađena 1964. godine, koja je dograđivana 1984. godine. Kako su se grad Zagreb i Republika Hrvatska razvijali, s porastom prometa pojavio se problem kapaciteta i modernizacije, te je tako odlučeno izgraditi novi putnički terminal sa stajankom na novoj lokaciji.

[5] Zrakoplov je konstruirao Eduard Slavoljub Penkala, dok je let izveo njegov mehaničar Dragutin Novak.

Novi putnički terminal relociran je na lokaciju koja je pogodna obzirom na blizinu postojeće stare stajanke, uzletno – sletne staze i pristupnih cesta, a osim toga, nalazi se u zoni postojeće zračne luke. Prva faza izgradnje završena je u ožujku 2017. godine, te je tada terminal otvoren za promet. Novoizgrađeni dio prikazan slikom 6 je sjeverni terminal površine 65 tisuća kvadratnih metara i kapaciteta pet milijuna putnika, a kao novitet u povijesti zagrebačke zračne luke uvedeni su aviomostovi - njih šest za međunarodni promet, te dva za domaći. Osim novog izgleda, terminal je dobio i novi naziv, te tako nosi ime prvog hrvatskog predsjednika, dr. Franje Tuđmana. Nakon završetka druge faze izgradnje, kapacitet terminala iznosit će osam milijuna putnika.



Slika 6: *Projekt novog putničkog terminala MZLZ[6] [23]*

Ukupna investicija projekta u prvoj fazi bila je više od 300 milijuna eura, a projekt gradnje novog putničkog terminala ostvaren je u obliku javno-privatnog partnerstva između Vlade Republike Hrvatske i koncesionara, tvrtke Međunarodna zračna luka Zagreb d.d., koju čine šest tvrtki partnera ADPm[7], BBI[8], TAV[9], fond Marguerite, IFC[10] i Viadukt. [24]

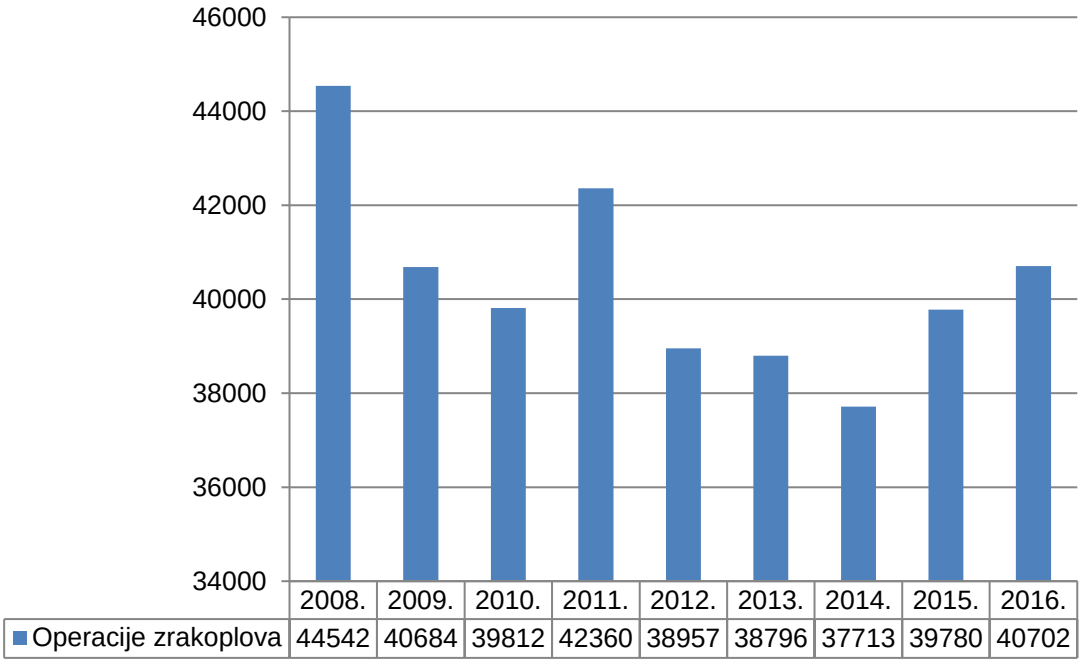
[6] MZLZ - Međunarodna zračna luka Zagreb.
[7] ADPm - Aeroports de Paris Management.
[8] BBI - Bouygues Batiment International.
[9] TAV Airports Holding - Tepe Akfen Vie.
[10] ICF (engl. *International Financial Corporation*) - Međunarodna financijska korporacija.

Osim što je novi terminal vizualno, odnosno arhitektonski, iznimno privlačan, ispunjava svoju funkciju generiranja većeg broja putnika. Prema službenoj statistici, uspoređujući broj preveznih putnika u 2016. i 2017. godini od travnja[11] do kolovoza, vidljiv je znatan porast (tablica 8). Nadalje, grafikon 18 prikazuje kretanje broja operacija zrakoplova na MZLZ-u od 2008. do 2016. godine.

Tablica 8. Broj putnika po mjesecima u 2016. i 2017. na MZLZ

Mjesec	2016.	2017.
Travanj	202 282	240 168
Svibanj	246 961	268 847
Lipanj	267 259	310 927
Srpanj	307 218	351 532
Kolovoz	306 887	347 663

Izvor: [24]



***Grafikon 18**. Operacije zrakoplova na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb (2008. – 2016.)*

Izvor: [19]

[11] Novi putnički terminal otvoren je za promet od 28. ožujka 2017.

Međunarodna zračna luka Zagreb u Republici Hrvatskoj ima veliko strateško značenje, obzirom da ima funkciju zračne luke glavnog grada Republike Hrvatske. Kako se Zagreb nalazi u središnjoj Hrvatskoj, zračna luka predstavlja čvorište koje povezuje ne samo Zagreb sa ostatkom države, nego i Zagreb i ostale gradove sa europskim destinacijama. Trenutno su na MZLZ-u pristuna 24 zračna prijevoznika u redovnom prometu, koja izravno povezuju Zagreb sa 39 destinacija.

Iako je zagrebačka zračna luka bila prva u Republici Hrvatskoj koja je primila niskotarifne prijevoznike još 2004. godine (Germanwings), danas je njihov udio u Zagrebu znatno manji nego na ostalim zračnim lukama. Godine 2006. i 2007. udio niskotarifnih zračnih prijevoznika u ukupnom prometu u Zagrebu iznosio je oko 12%, da bi iduće godine pao na 10-ak posto, a 2009. čak ispod 10%. [17]

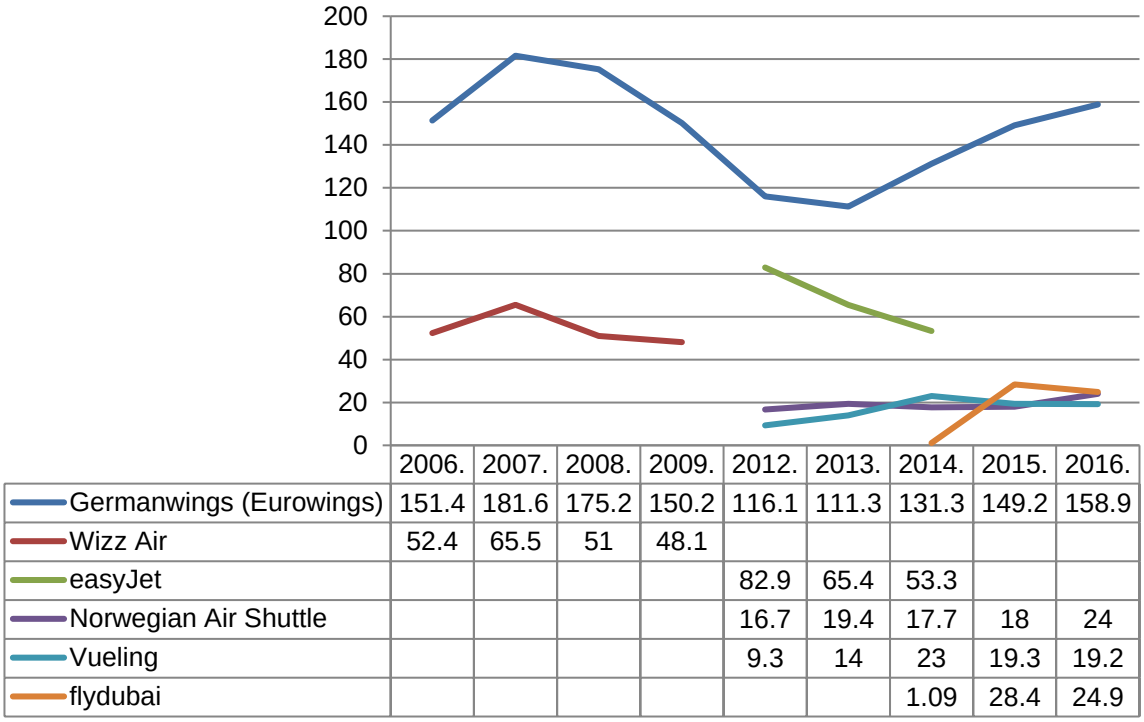
Od 2008. do 2016. godine broj niskotarifnih prijevoznika u Zagrebu kretao se od dva do pet prijevoznika, što je vidljivo u tablici 9.

Tablica 9. Niskotarifni zračni prijevoznici na MZLZ (2008. – 2016.)

2008.	Germanwings	Wizz Air			
2009.	Germanwings	Wizz Air			
2012.	Germanwings	easyJet	Norwegian Air Shuttle	Vueling	
2013.	Germanwings	easyJet	Norwegian Air Shuttle	Vueling	
2014.	Germanwings	easyJet	Norwegian Air Shuttle	Vueling	flydubai
2015.	Eurowings	flydubai	Vueling	Norwegian Air Shuttle	
2016.	Eurowings	Vueling	Norwegian Air Shuttle	flydubai	

Izvor: [24]

Uspoređujući broj prevezenih putnika (u tisućama) niskotarifnih zračnih prijevoznika koji su od 2006. do 2016. godine poslovali na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb, nameće se zaključak da je Eurowings (do 2015. pod nazivom Germanwings) apsolutno dominantan prijevoznik. Osim što je prisutan kroz cijeli promatrani period, on generira značajno veći broj putnika nego ostali prijevoznici (grafikon 19).



	2006.	2007.	2008.	2009.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Germanwings (Eurowings)	151.4	181.6	175.2	150.2	116.1	111.3	131.3	149.2	158.9
Wizz Air	52.4	65.5	51	48.1					
easyJet					82.9	65.4	53.3		
Norwegian Air Shuttle					16.7	19.4	17.7	18	24
Vueling					9.3	14	23	19.3	19.2
flydubai							1.09	28.4	24.9

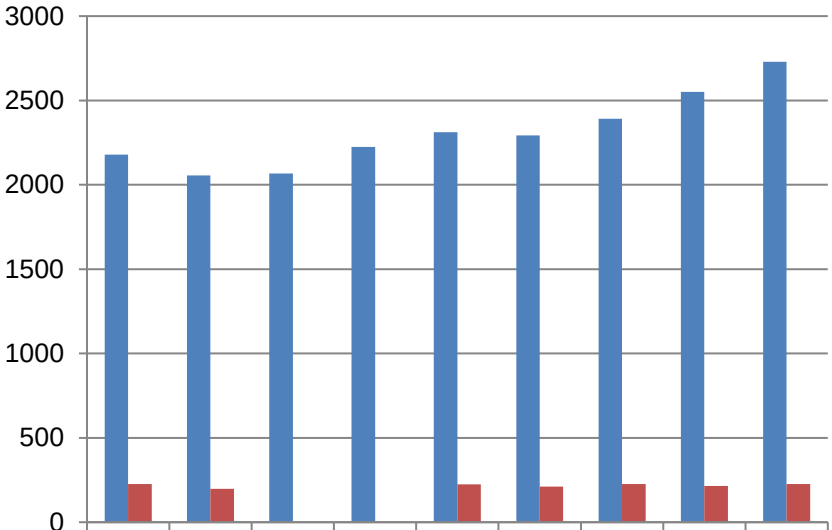
***Grafikon 19**. Broj putnika po niskotarifnim prijevoznicima na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb (2006. – 2016.)*

Izvor: [24]

Od kraja travnja ove 2017. godine, niskotarifnim zračnim prijevoznicima na MZLZ-u se pridružio još jedan – Monarch, koji prvi puta koristi usluge zagrebačke zračne luke. Uvedene su dvije linije koje spajaju Zagreb i London (Gatwick) te Zagreb i Manchester po cijeni od oko 90 eura. Inače, Monarch je 2016. godine proglašen najtočnijim niskotarifnim zračnim prijevoznikom, a 2018. godine slavi 50. godišnjicu, čime dokazuje svoju kvalitetu. Osim Monarcha, trenutno se na zagrebačkoj zračnoj luci od niskotarifnih prijevoznika još mogu naći Eurowings,

Norwegian Air Shuttle te Vueling, čime se dolazi do broja od samo četiri takva prijevoznika na najbitnijoj zračnoj luci u državi.

Grafikon 20 prikazuje odnos broja prevezenih putnika na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb i niskotarifnih putnika, te se može zaključiti da unatoč velikom ukupnom broju putnika, niskotarifni putnici ne čine veliki udio. Kao što je već ranije rečeno, MZLZ čini čvorište (*hub*), kako za niskotarifne zračne prijevoznike, tako i za tradicionalne. Prvenstveno je ono čvorište našeg nacionalnog prijevoznika, Croatia Airlines-a (CA), čiji letovi čine veliku većinu prometa. Dolaskom novih niskotarifnih zračnih prijevoznika, stvorila bi se velika konkurencija između njih i Croatia Airlines-a, gdje bi vjerojatno CA doživjela značajan pad prometa. Obzirom da je CA u državnom vlasništvu, takva situacija državi nije u interesu.



	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.
Prevezeno putnika [tis.]	2179.8	2056.4	2067.7	2224	2312.6	2293.4	2391.9	2550.2	2729.3
Prevezeno putnika LCC [tis.]	226.2	198.3			225	210.2	226.4	214.9	227

***Grafikon 20**. Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb (2008. – 2016.)*

Izvori: [19], [24]

Unatoč tome, poticanjem konkurencije dolaskom novih niskotarifnih zračnih prijevoznika, više koristi bi imali i sami putnici, jer bi snižavanje cijena karata bilo

neizbježno. Osim toga, sama zračna luka bi imala koristi jer bi promet sigurno porastao, čime bi postala konkurentnija.

5. UTJECAJ NISKOTARIFNIH ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA NA TURIZAM I GOSPODARSTVO REGIJE

Regija kojoj pripadaju Zagreb i njegova zračna luka naziva se Središnja Hrvatska, koja je vodeća po naseljenosti i gospodarskom razvoju Republike Hrvatske. Njezin teritorij čini otprilike jednu trećinu ukupnog teritorija RH, te je mjesto stanovanja otprilike polovice ukupnog hrvatskog stanovništva. Prosječna gustoća naseljenosti na ovom prostoru iznosi 110 stanovnika po kvadratnom kilometru, što je iznad hrvatskog prosjeka koji iznosi 78 stanovnika po kvadratnom kilometru.

Za razliku od Dalmacije ili Slavonije, nisu česta rana nalazišta naselja (kao npr. rimska), ali je ovaj prostor kontinuirano naseljen od srednjeg vijeka do danas. Zahvaljujući položaju, Središnja Hrvatska je prometno izrazito dobro razvijena - povezuje Srednju Europu, Mediteran te Jugoistočnu Europu. Od cestovnih i željezničkih paneuropskih koridora, kroz Središnju Hrvatsku prolaze dva: Vb i X, a osim toga je glavno sjecište mreže hrvatskih autocesta.

Zahvaljujući povijesnim prilikama, odnosno pripadnosti Austro-Ugarskoj Monarhiji, Središnja Hrvatska je osim prometne razvijenosti doživjela i kulturnu razvijenost. Najveći procvat Zagreba je bio upravo tada, a u prilog tome svjedoči i gradska jezgra, odnosno građevine u samom središtu grada, koje su građene u istom stilu (i periodu) kao građevine u Beču. Zahvaljujući toj razvijenosti i praćenju razvoja tehnologije, Zagreb je vrlo rano dobio i prvi aerodrom, koji je uvjetovao daljni razvoj.

Budući da je Zagreb glavni grad Republike Hrvatske, danas se ovdje nalaze sjedišta svih državnih institucija, ali i većina industrije. Prometno se također ovdje nalaze sva sjedišta, izuzev pomorskog prometa, kao primjerice Hrvatske željeznice, Hrvatske autoceste, Croatia Airlines, Hrvatski Telekom, itd., čime regija dobiva na izuzetnoj strateškoj važnosti. Gospodarski, u Središnjoj Hrvatskoj nema velikih, „prljavih“ industrija, nego se ljudi ovdje većinom bave obrtima ili trgovinom. Od tvornica koje su situirane točno u Zagrebu mogu se spomenuti Kraš i Franck, koje se bave prehrambenom industrijom, ili npr. Badel, koji proizvodi alkoholna pića. Ovakvi proizvodi uvelike pridonose turističkoj ponudi regije, jer je svakom znatiželjnom turistu u cilju probati neki proizvod specifičan za mjesto koje je posjetio, posebice ako

se radi o turistima iz dalekih zemalja. Tu je bitno napraviti usporedbu sa Pulom za koju su niskotarifni prijevoznici vrlo bitni, a regija je to iskoristila na način da se turistima maksimalno oglašavaju i nude autohtoni proizvodi, kao istarsko vino, pršut, tartufi, maslinovo ulje i sl.

Regija oko Zagreba, i općenito kontinenatalna Hrvatska tek se nedavno počela turistički razvijati. Do sada je Hrvatska većinom bila percipirana kao velika obala za ljetni turizam, ali to se počelo mijenjati. Fokusirajući se na razvoj turizma i dovođenje što većeg broja turista, u ponudu stranim turistima su se uvrstile neke lokacije koje su bile pomalo zanemarene. Područje oko Zagreba, Prigorje i Zagorje, poznati su po svojim brdovitim pejzažima i mnogim dvorcima (Medvedgrad, Veliki Tabor, Trakošćan), prekrasnoj prirodi (Medvednica, Žumberak, Plitvička jezera, Lonjsko polje), kulturi i povijesti (razni muzeji, Andautonia, Donja Stubica), čak i svetištu (Marija Bistrica), što sve pokazuje da se i Središnja Hrvatska svakako treba posjetiti i istražiti, a ni sam Zagreb ne zaostaje.. Tako osim poznatih kavana Zagreb obiluje muzejima, kazalištima, parkovima i okolnom prirodom (od kojih svakako treba izdvojiti neposrednu blizinu Medvednice i park šumu Maksimir), te mnoštvom sportskih događaja. Tijekom zime se odvija možda najzanimljiviji događaj, slalomska utrka Svjetskog skijaškog kupa - Snježna kraljica.

Treba još napomenuti da se Zagreb i njegova regija nalaze u neposrednoj blizini Slovenije, tj. graniče s njom. Kako u Sloveniji zračni promet nije posebno razvijen zbog veličine teritorija i broja stanovnika, većina stanovnika od tamo gravitira Zagrebu i njegovoj zračnoj luci, što im je znatno bliže nego putovati do zračne luke u Veneciji, odakle polijeće velik broj niskotarifnih zračnih prijevoznika.

Sve prethodno navedeno pokazuje veliki potencijal ove regije, a što dokazuju i statistički podaci. U 2016. godini, kontinentalna Hrvatska zabilježila je 2.008.386 dolazaka, od čega je nešto više od 1,4 milijuna bilo dolazak stranih turista. Od ukupnog broja dolazaka, grad Zagreb generirao je 1.152.598 dolazaka, od čega su 920.303 bili dolasci stranih turista. Kod broja noćenja je bolje prikazana važnost Zagreba, te se tako od 3.702.416 noćenja u kontinentalnoj Hrvatskoj čak 2.016.107 zbilo u Zagrebu (od toga, 1.620.899 noćenja ostvarili su strani gosti). [25]

Razvojem MZLZ u smjeru niskotarifnih zračnih prijevoznika, odnosno dovođenjem većeg broja istih, poboljšao bi se život prvenstveno grada, a zatim i regije. Osim

očitog, povećanja broja radnih mjesta, postoji potencijal i za razvoj prometa, prigradskog i gradskog. Povećala bi se konkurencija, primjerice, u ponudi prijevoza od zračne luke do grada. Ostvarenjem većeg broja dolazaka na MZLZ, investicija u produljivanje tramvajske linije od Kvaternikova trga do same zračne luke bila bi još isplativija. U prilog dovođenju većeg broja niskotarifnih prijevoznika govori i položaj Zagreba, odnosno položaj za razvoj sekundarne zračne luke. Iako je kod većine europskih glavnih gradova pristuno nekoliko sekundarnih zračnih luka, veličina i položaj Zagreba teško dozovoljavaju gradnju iste. Time se može se zaključiti da su niskotarifni prijevoznici vrlo važni za generiranja razvoja cijele zagrebačke regije.

6. ZAKLJUČAK

Brz i kontinuirani rast, razvoj i promjene zrakoplovnog tržišta zahtijevaju i jednake takve prilagodbe zračnih prijevoznika. U prošlosti su se zračni prijevoznici mogli lako razlikovati obzirom na model poslovanja koji primijenjuju, no daljnjom liberalizacijom i globalizacijom tržišta, došlo je do nestajanja jasnih granica odvajanja. Tako se, na primjer, danas može vidjeti tradicionalne prijevoznike koji ujedno pružaju i usluge *charter* prijevoza ili djelomično usluge niskotarifnog prijevoza.

Niskotarifni zračni prijevoznici svojom pojavom na tržištu uvelike su utjecali na tradicionalne zračne prijevoznike i zračne luke. Temelj njihovog poslovanja je pružanje prijevozne usluge, bez dodatnih beneficija i luksuza, čime su privukli specifične kategorije putnika kao što su studenti ili obitelji koje često putuju turistički ili u posjete prijateljima i rodbini. Nižu cijenu tarifa opravdavaju određenim restrikcijama u vidu korištenja sekundarnih zračnih luka, nemogućnosti promjene ili otkaza rezervacije, dodatnih usluga i sl. Stvaranjem svoje klijentele, tradicionalni prijevoznici su se u određenoj mjeri morali prilagoditi snižavanjem svojih tarifa kako bi ostali konkurenti. S druge strane, tržišno nadmetanje vodi se i oko naknada zračnim lukama. Niskotarifni zračni prijevoznici izdvajaju znatno nižu naknadu za otprilike istu razinu aerodromske usluge, čime tradicionalni prijevoznici ostaju u nepovoljnom položaju. U svemu tome zračne luke vide korist od većeg broja niskotarifnih putnika, koji ujedno utječu i na prometne učinke zračnih luka.

Međunarodna zračna luka Zagreb je 2017. godine doživjela značajnu promjenu – otvaranje novog i modernog putničkog terminala, kapaciteta pet milijuna putnika (osam milijuna nakon završetka druge faze) koji već generira veći broj putnika. Tako je, prema službenoj statistici, uspoređujući broj preveznih putnika u 2016. i 2017. godini od travnja do kolovoza, vidljiv znatan porast. Iako je zagrebačka zračna luka bila prva u Republici Hrvatskoj koja je prihvatila niskotarifne prijevoznike, danas se može zaključiti da unatoč povećanju ukupnog broja putnika, niskotarifni putnici ne čine veliki udio.

Poticanjem konkurencije dolaskom novih niskotarifnih zračnih prijevoznika, više koristi bi imali sami putnici, jer bi snižavanje cijena karata bilo neizbježno. Osim toga, sama zračna luka bi imala koristi jer bi promet sigurno porastao, čime bi ona postala

konkurentnija. Razvojem MZLZ u tom smjeru poboljšao bi se život prvenstveno grada, a zatim i regije. Osim očitog povećanja broja radnih mjesta, postoji potencijal i za razvoj drugih prijevoznih grana, prije svega prigradskog i gradskog prometa.

Središnja Hrvatska svojim gostima nudi, osim kulturnih i povijesnih znamenitosti, bogate prirode i mnoštva dodatnih sadržaja, poseban doživljaj gostoljubivosti i tradicije karakteristične za ovaj kraj. Povećanim brojem niskotarifnih putnika (turista), grad i okolica su uložili u razvoj smještajnih kapaciteta. Kako je već prije rečeno, putnici koji koriste usluge niskotarifnih zračnih prijevoznika su moderni i prate tehnološki razvoj, čime se otvara prilika i građanima (a ne samo hotelima, hostelima i ostalim specijalizirani smještajima) da ponude svoje neiskorištene kuće, stanove ili sobe putem aplikacija (npr. Airbnb) i daju svoj doprinos gospodarskom razvoju.

LITERATURA

[1] Tatalović, M., Mišetić, I., Bajić, J.:*Menadžment zrakoplovne kompanije*, Mate d. o o., Zagreb, 2012.

[2] URL: http://your.heathrow.com/what-makes-a-hub-airport/ (pristupljeno: rujan 2017.)

[3] URL: https://www.google.hr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwinqpSmjaTWAhXFL1AKHSeMC5QQFgglMAA&url=https%3A%2F%2Fbib.irb.hr%2Fdatoteka%2F393452.Gulisija_DiplRad.doc&usg=AFQjCNHPFJANkRQffSrGbYlBOfYIA7eSIQ (pristupljeno: rujan 2017.)

[4] URL: https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/content/documents/official-documents/industry-monitor/eurocontrol-industry-monitor-195.pdf (pristupljeno: rujan 2017.)

[5] URL: http://www.eurocontrol.int/sites/default/files/infographics/file/low-cost-aviation-infographic-2016.pdf (pristupljeno: rujan 2017.)

[6] URL: http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699702000716 (pristupljeno: rujan 2017.)

[7] URL: http://www.dlr.de/dlr/en/desktopdefault.aspx/tabid-10081/151_read-22428/#/gallery/27032 (pristupljeno: rujan 2017.)

[8] URL: https://www.eurocontrol.int/news/rapid-rise-low-cost-carriers (pristupljeno: rujan 2017.)

[9] URL: http://www.dlr.de/dlr/Portaldata/1/Resources/documents/2017/Low_Cost_Monitor_I_2017_120517_final.pdf (pristupljeno: rujan 2017.)

[10] URL: http://c.ymcdn.com/sites/www.raa.org/resource/resmgr/AR2016/RegStats16Chart.jpg (pristupljeno: rujan 2017.)

[11] URL http://www.eraa.org/sites/default/files/201708_august_monthly_v4.pdf (pristupljeno: rujan 2017.)

[12] URL: http://www.worldairlineawards.com/ (pristupljeno: rujan 2017.)

[13] URL: https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/illustration/total-charter-flights-graph.jpg (pristupljeno: rujan 2017.)

[14] URL: https://www.schiphol.nl/en/route-development/page/amsterdam-airport-schiphol-airport-facts/ (pristupljeno: rujan 2017.)

[15] URL: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2017/05-01-04_06_2017.htm (pristupljeno: rujan 2017.)

[16] URL: https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/Pokazatelji/Transport%20-%2014%20promet%20u%20zra%C4%8Dnim%20lukama.xlsx (pristupljeno: rujan 2017.)

[17] Vidović, A.: *Model niskotarifne zrakoplovne operative u Hrvatskoj*, Fakultet prometnih znanosti, 09.06.2010., Zagreb (doktorska disertacija)

[18] URL: http://www.osijek-airport.hr/ (pristupljeno: rujan 2017.)

[19] URL: http://www.ccaa.hr/ (pristupljeno: rujan 2017.)

[20] URL: http://www.airport-pula.hr/default.aspx?id=27 (pristupljeno: rujan 2017.)

[21] URL: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=160&Itemid=115&lang=hr(pristupljeno: rujan 2017.)

[22] URL: http://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/2014-10-27-10-40-47/statistika (pristupljeno: rujan 2017.)

[23] URL: http://www.pixlab-studios.com/images-1/#/kinclairport-zagreb-1-1-1/ (pristupljeno: rujan 2017.)

[24] URL: http://www.zagreb-airport.hr/poslovni/b2b-223/statistika/278 (pristupljeno: rujan 2017.)

[25] URL: http://www.htz.hr/hr-HR (pristupljeno: rujan 2017.)

POPIS SLIKA I TABLICA

Slika 1. Usporedba point-to-point i hub and spoke sustava……5

Slika 2. Usporedba putničkih faktora popunjenosti vodećih prijevoznika u prvoj polovici 2016. i 2017. godine.....10

Slika 3. Vodeće zračne luke kojima se koriste niskotarifne kompanije u 2016. godini.....12

Slika 4. Udio niskotarifnog prijevoza na europskom tržištu.....14

Slika 5. Usporedba prosječne cijene karata niskotarifnih prijevoznika u siječnju 2016. i 2017.godine.....15

Slika 6: Projekt novog putničkog terminala MZLZ 43

Tablica 1. Karakteristike tradicionalnih zračnih prijevoznika.....6

Tablica 2. Karakteristike niskotarifnih zračnih prijevoznika.....11

Tablica 3. Poredak niskotarifnih zračnih prijevoznika prema broju polazaka.....17

Tablica 4. Poslovanje regionalnih zračnih prijevoznika u SAD-u od 2006. do 2015. godine.....19

Tablica 5. Udio regionalnih i niskotarifnih letova (2016./2017.) te postotni porast.....20

Tablica 6. Karakteristike charter zračnih prijevoznika.....21

Tablica 7. Poredak niskotarifnih zračnih prijevoznika prema broju preveznih putnika na zračnoj luci Dubrovnik.....41

Tablica 8. Broj putnika po mjesecima u 2016. i 2017. na MZLZ.....44

Tablica 9. Niskotarifni zračni prijevoznici na MZLZ (2008. – 2016.).....45

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Udio letova niskotarifnih i tradicionalnih zračnih prijevoznika u ukupnom broju letova od 2007. do 2016. godine.....16

Grafikon 2. Ukupni charter letovi u Europi od 2007. do 2016. godine.....22

Grafikon 3. Operacije uzlijetanja u domaćem i međunarodnom prometu (2010. – 2016.).....24

Grafikon 4. Putnici u dolasku u domaćem i međunarodnom prometu (2010. – 2016.).....25

Grafikon 5. Putnici u odlasku u domaćem i međunarodnom prometu (2010. – 2016.).....26

Grafikon 6. Operacije zrakoplova na Zračnoj luci Osijek (2008. – 2016.).....28

Grafikon 7. Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Zračnoj luci Osijek (2008. – 2016.).....29

Grafikon 8. Operacije zrakoplova na Zračnoj luci Rijeka (2008. – 2016.).....31

Grafikon 9. Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Zračnoj luci Rijeka (2008. – 2016.).....32

Grafikon 10. Operacije zrakoplova na Zračnoj luci Pula (2008. – 2016.).....34

Grafikon 11. Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Zračnoj luci Pula (2008. – 2016.).....34

Grafikon 12. Promet putnika po prijevoznicima na Zračnoj luci Pula (2016. god.)....35

Grafikon 13. Prevezeni putnici na Zračnoj luci Zadar (2008. – 2016.).....36

Grafikon 14. Operacije zrakoplova na Zračnoj luci Split (2008. – 2016.).....37

Grafikon 15. Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Zračnoj luci Split (2008. – 2016.).....38

Grafikon 16. Operacije zrakoplova na Zračnoj luci Dubrovnik (2008. – 2016.).....39

Grafikon 17. Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Zračnoj luci Dubrovnik (2008. – 2016.).....40

Grafikon 18. Operacije zrakoplova na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb (2008. – 2016.).....44

Grafikon 19. Broj putnika po niskotarifnim prijevoznicima na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb (2006. – 2016.).....46

Grafikon 20. Prevezeni putnici i udio niskotarifnih putnika na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb (2008. – 2016.).....47

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 **Utjecaj niskotarifnih zračnih prijevoznika na prometne učinke Međunarodne zračne luke Zagreb** na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu, 14.8.2017

(potpis)