

Prof. dr. sc. Darko Prebežac¹
Petra Barišić, univ. spec. oec.²
Barbara Kovačić, mag. oec.

**DRŽAVNE POTPORE KAO INSTRUMENT POTICANJA
ZRAČNOGA PROMETA: STUDIJA SLUČAJA
EUROPSKE UNIJE I REPUBLIKE HRVATSKE**

**STATE AID AS AN INSTRUMENT
TO STIMULATE AIR TRANSPORT:
A CASE STUDY OF THE EUROPEAN UNION
AND THE REPUBLIC OF CROATIA**

SAŽETAK: U radu se analizira dodjela državnih potpora zračnome prometu u Europskoj uniji i Republici Hrvatskoj, te se daje kratki opis stanja u sektoru zračnoga prometa. Zračni promet pridonosi razvoju svjetskoga gospodarstva, trgovine, turizma i međunarodnih ulaganja, no u posljednjih desetak godina svjetska industrija zračnoga prometa ostvaruje velike gubitke. Istodobno, zračni promet prolazi kroz strukturne promjene koje zahtijevaju određenu pomoć države. U Europskoj uniji dopuštene su samo one državne potpore koje u najmanjoj mogućoj mjeri narušavaju tržišno natjecanje između država članica, stoga se u prvi plan stavljaju horizontalne pomoći koje imaju za cilj otklanjanje tržišnih neuspjeha, a manje podupiru sektorske potpore koje dovode do neravnoteže u gospodarstvu i daju prednost određenim poduzećima. Republika Hrvatska i prije ulaska u EU čini velike napore kako bi osmislila i usvojila ovakav način dodjele državnih potpora te njima osnažila svoj zračni promet.

KLJUČNE RIJEČI: zračni promet, Europska unija, Republika Hrvatska, državne potpore, nacionalni zračni prijevoznici.

ABSTRACT: The paper analyses the allocation of state supports in the European Union and the Republic of Croatia. A brief description of the situation in air transport is also included. Air transport is a vital part of the increasingly globalised world economy, facilitating the growth of trade, tourism and international investment. Over the last ten years, however, the global aviation industry has been suffering heavy losses. At the same time, air

¹ Redovni profesor na Katedri za turizam, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu.

² Asistentica na Katedri za turizam, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Zagrebu.

transport is going through structural changes which require a certain level of support from the state. In the European Union, state aids are allowed only if they not distort competition among member states. Consequently, in order to avoid distorting the economy and giving priority to a certain company the EU avoids sector aids and relies on horizontal supports to address market failures. The Republic of Croatia has been making great efforts in the EU pre-accession period to develop and adopt a comparable way of granting state aids and strengthening its air transport in the process.

KEY WORDS: air transport, European Union, Republic of Croatia, state aids, flag carriers.

1. UVOD

Razvitak zračnoga prometa vrlo je često, posebice u europskim državama, ali i šire, bio podupiran financijskim intervencijama odnosno proračunskim sredstvima kojima su vlade poticale konkurentnost svojih nacionalnih prijevoznika ili njihov opstanak na sve konkurentnijim tržištima. Međutim, u Europskoj uniji su financijske intervencije država članica u pomaganju gospodarstvu već od samoga osnivanja Europskih zajednica krajem pedesetih godina prošloga stoljeća, pod kontrolom europskih institucija. Naime, Ugovorom o funkcioniranju Europske unije zabranjena je svaka državna potpora koja narušava ili prijeti narušavanjem tržišnoga natjecanja davanjem prednosti nekim poduzetnicima ili nekim proizvodima u mjeri u kojoj može utjecati na trgovinu između država članica. Stoga je kontrola državnih potpora dio sustava zaštite tržišnoga natjecanja u EU. Pitanje koje se s tim u vezi postavlja jest zašto države dodjeljuju potpore i zašto regionalne integracije, kao što je Europska unija, moraju voditi računa o kontroli dodjele potpora. Odgovor na prvo pitanje jest da države dodjeljuju potpore kako bi povećale konkurentnost vlastitoga gospodarstva na način da interveniraju raznim oblicima pomoći usmjerenim na otklanjanje tržišnih neuspjeha. S druge strane, potpore se dodjeljuju i kako bi se pomoglo restrukturiranje ili opstanak na tržištu poduzetnika koji su zapali u teškoće, te bi bez državnih potpora morali izaći s tržišta.

Često se događa da visina i oblik potpore nisu primjereni stvarnoj potrebi subjekta kojemu se potpora dodjeljuje, radi toga su vrlo česte i pogrešne odluke u politici državnih potpora, a da se i ne spominju pritisci i utjecaji raznih interesnih i političkih skupina na njihovu dodjelu. Temeljni cilj postavljen Ugovorom o osnivanju, stvaranje je unutarnjega tržišta na kojemu će se slobodno i bez ikakvih prepreka odvijati protok ljudi, robe i kapitala. Stoga se i u EU pojavila potreba za kontrolom dodjele potpora. U suprotnome kada ne bi bilo te kontrole, bogate države članice mogle bi bez ikakvih ograničenja „svojim“ poduzetnicima kroz potpore osiguravati prednost na tržištu EU, koja bi s toga tržišta uklonila poduzetnike iz manje bogatih država članica. Zato je u EU kontrola državnih potpora u nadležnosti Europske komisije kao nadnacionalne institucije. Komisija je zadužena da objektivno, i na temelju zajednički usvojenih propisa o potporama nadzire dodjelu državnih potpora u državama članicama, a time i štiti tržišno natjecanje u zemljama članicama.

2. OBILJEŽJA TRŽIŠTA ZRAČNOGA PROMETA

Zračni promet obuhvaća prijevoz robe i putnika zrakoplovima (letjelicama) po zrakoplovnim rutama, te sve operacije i komunikacije u zračnome prijevozu (Zelenika, 2001.), a dijeli se na civilni i vojni. Zračni promet kao gospodarska grana vrlo je mlad, linijski zračni promet uveden je tek 1926., a intenzivniji razvitak ostvaren je tek nakon Drugoga svjetskoga rata (Čavrak, 2002.). Danas je zračni promet vitalni dio globaliziranoga svjetskoga gospodarstva koji pridonosi rastu trgovine, turizma i međunarodnih ulaganja. Zračni promet u svijetu pokazuje kontinuirani rast i značajne prometne rezultate, čak i u izuzetno turbulentnim vremenima. Globalni gospodarski učinak zračnoga prometa procjenjuje se na 3.560 milijardi dolara, mjerljivo veličinom od 7,5% svjetskoga bruto domaćega proizvoda (ATAG, 2008.). Međutim, na zračni promet utječe niz čimbenika, od gospodarskih i političkih, do onih koje se odnose na klimatske promjene i prirodno okruženje, a kojima se ova industrija mora prilagođavati. Usprkos tome ukupan broj prevezenih putnika u zračnome prometu u 2011. godini iznosio je 2.783 milijardi, što je rast od 5,6% u odnosu na 2010. godinu (ICAO, 2011.).

Prema predviđanjima Airbus-a za razdoblje od 2010. do 2030. godine broj prevezenih putnika u zračnome prometu trebao bi se povećati za 157%, dok bi na godišnjoj razini postotak povećanja trebao iznositi oko 4,7% (Airbus, 2011.).

U svjetskim razmjerima industrija zračnoga prometa osigurava ukupno 32 milijuna radnih mjesta kroz izravne, neizravne, inducirane i katalitičke utjecaje. Izravni utjecaji generiraju 5,5 milijuna zaposlenih, indirektni utjecaji predstavljaju 6,3 milijuna zaposlenih u lancu opskrbe, dok se 2,9 milijuna radnih mjesta odnosi na inducirane utjecaje, koji podrazumijevaju potrošnju onih koji su izravno ili neizravno zaposleni u sektoru zračnoga prometa (ATAG, 2008.).

Zračni promet olakšava tijekove svjetske trgovine otvaranjem međunarodnih tržišta i pomažući državama da sudjeluju u globalnoj ekonomiji. U 2010. godini zračnim putem prevezeno je 48 milijuna tona robe, što je povećanje za 17,7% u odnosu na 2009. godinu (ICAO, 2010.).

Također, zračni promet potiče i razvoj turizma. Turizam i zračni promet ovisni su jedan o drugome jer zračni promet dovodi turiste do željene turističke destinacije, a turizam generira potražnju za uslugama zračnoga prometa. Danas više od 50% turista u međunarodnome turizmu koriste usluge zračnoga prometa. Zračni promet generira 17,1 milijuna radnih mjesta u turizmu, a to je na godišnjoj razini oko 90 milijardi dolara doprinosa svjetskome bruto domaćemu proizvodu (ATAG, 2008.). Osim ekonomskih učinaka na turizam, zračni promet utječe i na kvalitetu života milijardi ljudi. Korištenjem zračnoga prometa turistima se pruža širok izbor destinacija diljem svijeta, upoznaju se nove kulture i narodi, te je poboljšan životni standard i smanjeno siromaštvo.

2.1. Obilježja europskoga tržišta zračnoga prometa

Liberalizacijom zračnoga prometa u Europi koja se sukladno europskoj pravnoj stečevini provodi u proteklih nešto više od dvadeset godina, stvoreno je jedinstveno europsko tržište zračnoga prometa. Stvaranjem jedinstvenoga tržišta uklonjena su gotovo sva ograničenja u zračnome prometu koja su se odnosila na destinacije, cijene, kapacitete i frekvencije. Danas, nakon dvadeset godina vidljiv je pozitivan učinak na sve sudionike:

zračne prijevoznike, putnike, zračne luke i na cjelokupno europsko gospodarstvo. Proces liberalizacije doveo je i do ekspanzije niskobudžetnoga modela prijevoza na europskome tržištu 90-ih godina prošloga stoljeća. No, konkurencija niskobudžetnih zračnih prijevoznika donijela je nove izazove i opasnosti za postojeće prijevoznike, a naročito za one koji se nisu uspjeli pravovremeno restrukturirati i pripremiti na ulazak novih konkurenata na tržište.

Na razini Europe zrakoplovna industrija obuhvaća više od 130 zračnih prijevoznika, mrežu od 450 međunarodnih zrakoplovnih luka i više od 60 ATM davatelja usluga kontrole zračnoga prometa (Steiner *et al.*, 2011.). Prema izvješću Eurostata u 2011. godini londonski Heathrow bio je najprometnija europska zračna luka sa 69 milijuna putnika, što je rast od 6% u odnosu na 2010. godinu. Na drugome mjestu nalazio se pariški Charles de Gaulle s 58 milijuna putnika³, a na trećemu mjestu je Frankfurt am Main s 56 milijuna putnika (Eurostat, 2012.).

Kriza je najsnažnije pogodila europsko tržište zračnoga prometa 2009. godine. Tada je zračni promet u Europi pretrpio gubitke od 2,2 milijarde dolara (IATA, 2010.). Europsko tržište je u proljeće 2010. godine pogodila snažna vulkanska erupcija na Islandu koja je paralizirala cijeli zračni promet. Prema procjenama IATA-e, zračni prijevoznici izgubili su oko 1,8 milijarde dolara. Također, u 2010. godini cijene goriva su rasle u prosjeku 91 dolar za barel, a to je povećanje od 30% u odnosu na 2009. godinu. Utjecaj globalne gospodarske krize na zračni promet polako prestaje, te ekonomski oporavak potiče rast tržišta što dovodi do rasta profitabilnosti u zračnome prometu. Najznačajniji čimbenici koji bi mogli negativno utjecati na oporavak zračnoga tržišta su rast cijene nafte i mjere štednje koje su europske zemlje usvojile kako bi suzbile negativne učinke dužničke krize. No, i uz ekonomsku krizu, vulkansku erupciju i rast cijena goriva, europski zračni promet uspio je u 2010. godini ostvariti dobit od 1,9 milijardi dolara (IATA, 2011.a), što je rast od 0,8% u odnosu na 2009. godinu. Rast zračnoga prometa uglavnom je potaknut niskotarifnim prijevoznicima čiji je promet u 2010. godini rastao za 6,9% (Eurocontrol, 2011.). Tijekom 2011. godine međunarodni zračni promet unutar Europske unije predstavljao je 46% svih prevezenih putnika na razini EU-27, koji je slijedio vanjski EU promet (35%) i nacionalni EU promet (19%) (Eurostat, 2012.).

Prema predviđanjima Eurocontrol-a (2011.) zračni promet u Europi u razdoblju od 2010. godine do 2014. godine na godišnjoj razini trebao bi rasti za 3,2%.

2.2. Obilježja tržišta zračnoga prometa Republike Hrvatske

U Republici Hrvatskoj sedam je zračnih luka (Zagreb, Split, Dubrovnik, Zadar, Rijeka, Pula i Osijek) namijenjenih međunarodnome prometu te tri zračna pristaništa (Brač, Lošinj i Vrsar) za prihvat i otpremu manjih zrakoplova komercijalne namjene (HGK, 2010.a). Analiza postojećega stanja zračnih luka u RH pokazuje znatno zaostajanje u odnosu na europske zračne luke i potrebu za njihovim osuvremenjivanjem i proširenjem kapaciteta.

U 2011. godini je kroz zračne luke RH prevezeno 5,5 milijuna putnika (MPPI, 2012.), dok je u 2010. ta brojka iznosila oko 5,2 milijuna (HGK, 2010.b). Najprometnija zračna luka u Hrvatskoj je Zračna luka Zagreb, kroz koju je u 2011. godini prevezeno 2,3 milijuna putnika (ZLZ, 2012.), što je značajan godišnji porast u odnosu na 2010. godinu kada je pre-

³ Na temelju raspoloživih podataka francuske zračne luke rangirane su prema podacima za 2010. godinu.

vezeno 2 milijuna putnika. Udio Zračne luke Zagreb u ukupnome prometu putnika u RH je 40%, Zračne luke Split 23%, Zračne luke Dubrovnik 24%, što znači da se 87% prometa putnika u RH ostvaruje na tri najveće zračne luke (HGK, 2010.a).

Značajan generator rasta zračnoga prometa je razvoj turizma u Republici Hrvatskoj. U 2010. godini broj turističkih dolazaka stranih turista je u porastu za 4,8%. S gledišta zračnoga prometa osobito je važan pad turističkih dolazaka iz Francuske (-8%) i povećanje broja dolazaka turista iz SAD-a za 11,6%, te Australije za čak 25,4%, što utječe na ostvarenje potencijala dugolinijskoga prometa (DZS, 2011.b). Prema istraživanju Tomas ljetu za 2010. godinu, veći broj turista, njih 84% za dolazak u Hrvatsku koristi automobilski prijevoz, ali i korištenje zračnoga prijevoza je u porastu. Tako je 2010. godine 8% inozemnih turista za dolazak u Hrvatsku koristilo zračni prijevoz, a 2001. godine samo njih 4%. Također, svaki drugi gost koji dolazi redovnim letom koristi usluge niskobudžetnih prijevoznika (Institut za turizam, 2011.).

Na hrvatskome tržištu zračnoga prometa događaju se procesi sukladni europskim trendovima, odnosno prisutnost jake konkurencije i brze promjene. Najveći hrvatski zračni prijevoznik, Croatia Airlines susreće se s više oblika konkurencije a to su Star Alliance partneri, drugih strateški savezi, niskotarifni zračni prijevoznici i kopnene grane prijevoza (Mišetić et al., 2007.).

Croatia Airlines je član Star Alliance od 2004. godine. Prije učlanjenja u savez, tržišni udio Croatia Airlinesa 2003. godine na tržištu RH iznosio je čak 80%, da bi 2010. pao na samo 48%. (Šimunović et al., 2011.). U međunarodnome prometu Croatia Airlines-u konkurrira 88 inozemnih prijevoznika, među kojima su prisutni svi najveći europski tradicionalni prijevoznici, te gotovo svi europski niskobudžetni prijevoznici (Croatia Airlines, 2011.).

Zračnome prijevozu u Hrvatskoj konkuriraju i ostale vrste prijevoza. Proteklih nekoliko godina Hrvatska je mnogo uložila u prometnu infrastrukturu, što je osobito vidljivo u izgradnji autoputova i rekonstrukciji željezničkih pruga. Poboľšana kopnena povezanost Zagreba i Splita suvremenom autocestom i prugom rezultirala je u 2006. godini padom broja putnika na istoj zrakoplovnoj liniji čak za 12% (Mišetić et al., 2007.).

3. POJAM I DEFINICIJA DRŽAVNIH POTPORA

Državne potpore predstavljaju mjere gospodarske politike kojima država financijski pomaže određenim poduzetnicima, gospodarskim sektorima i industrijama kako bi im omogućila bolju tržišnu poziciju ili osigurala opstanak na tržištu. Drugim riječima, dodjelom državnih potpora određeni se poduzetnici ili čak cijele industrije odlukom državnih tijela stavljaju u povoljniji tržišni položaj od konkurencije. Zbog toga su poduzetnici korisnici potpora manje izloženi pritiscima koji dolaze s tržišta pa mogu prodavati svoje proizvode ili pružati usluge i po cijenama koje su niže od njihovih troškova proizvodnje. (Kesner-Škreb i Jović, 2011.).

U ekonomskoj teoriji uglavnom je prihvaćeno stajalište kako državne potpore, bez obzira na oblik i opseg, imaju ekonomskoga opravdanja ako su namijenjene uklanjanju tzv. tržišnih neuspjeha. Zato suvremene države interveniraju i potporama pomažu istraživanje i razvoj, stjecanje znanja, zaštitu okoliša, kod pružanja usluga od općega gospodarskoga interesa (prometno povezivanje otoka, pružanje usluga zračnih luka i slično) (Kesner-Škreb et al., 2003.).

Državne potpore mogu biti dodijeljene u različitim oblicima, a u praksi se najčešće radi o dodjeli bespovratnih sredstava ili subvencija. Drugi instrumenti koji su možda manje vidljivi su porezna oslobođenja, dodjela državnih jamstava kako bi se određenome poduzetniku omogućilo dobivanje kredita, dodjela kredita uz povoljnije kamate, dokapitalizacija poduzetnika državnim sredstvima pod povoljnijim uvjetima nego što bi to učinio privatni investitor i slično (Kesner-Škreb i Jović, 2011.).

Europska unija od svoga osnivanja i sklapanja Ugovora o osnivanju 1957. godine, zastupa stajalište prema kojemu su zabranjene potpore koje narušavaju trgovinu između država članica i time ugrožavaju stvaranje jedinstvenoga unutarnjega tržišta Unije (Spevec, 2010.). Zabrana davanja državnih potpora postoji zato jer bi nekontrolirana dodjela potpora omogućila da se odabranim sektorima ili pojedinim poduzećima u državama članicama daje nezaslužena prednost na tržištu.

Bez obzira na zabranu, mogućnost dodjele potpora prema Ugovoru o funkcioniranju EU ipak postoji, uz pridržavanje određenih uvjeta. Naime, potrebno je unaprijed utvrditi cilj potpore (npr. zapošljavanje, istraživanje, regionalni razvoj), pa se potpore npr. mogu dodjeljivati radi ispravljanja negativnih učinaka tržišnih neuspjeha, svaka potpora koja se dodjeljuje mora biti određena u iznosu i obliku koji je potreban kao pomoć gospodarstvu, a ne smiju se davati prekomjerne potpore, već one moraju biti razmjerne težini problema koji se njima želi riješiti (Nicolaidis et al., 2005.).

EU posebno potiče davanje potpora kojima se postiže jačanje konkurentnosti europske industrije na globalnome tržištu, osobito proizvoda s visokom dodanom vrijednošću, pa zato propisi o državnim potporama omogućuju potpore za istraživanje, razvoj i inovacije. Nadalje, Ugovorom o funkcioniranju EU također je određeno niz mjera koje se smatraju dopuštenima jer imaju za cilj rješavanje pitanja socijalne prirode, šteta prouzročenih elementarnim nepogodama, promicanje gospodarskoga razvitka na područjima s niskim životnim standardom, promicanje kulture i očuvanje baštine itd. (Wishlade, 2003.).

3.1. Državne potpore zračnome prometu Europske unije

Liberalizacija zračnoga prometa u Europi rezultirala je velikim gubicima za nacionalne zračne prijevoznike. U razdoblju od 1991. do 1994. godine svjetska industrija zračnoga prometa zabilježila je gubitke od oko 15 milijardi dolara. Tijekom toga razdoblja mnogi europski prijevoznici doživjeli su velike gubitke i trebali su pomoć države. Nacionalne vlade su tim prijevoznicima dodjeljivale ogromna financijska sredstva kroz državne potpore kako bi ih restrukturirale i omogućile daljnje poslovanje (Doganis, 2001.).

Dodjela velikih iznosa potpora od strane nekih država svojim nacionalnim prijevoznicima naišla je na veliki otpor od strane privatnih zračnih prijevoznika. Europska komisija je, kako bi razjasnila politiku dodjela državnih potpora, 1994. godine izdala Smjernice za dodjelu državnih potpora zračnome prometu, koje su imale za cilj povećati transparentnost u načinu objavljivanja podataka država članica i kriterija i postupaka Komisije, te također povećati konkurentnost na europskome tržištu zračnoga prometa (Europska komisija, 1994.). Tako su smjernicama definirani različiti oblici potpora; od operativnih potpora, naknada zračnim prijevoznicima za obvezu pružanja javnih usluga, državnih potpora socijalnoga obilježja, do dokapitalizacije, zajmova za financiranje i garancija, privatizaciju zračnih prijevoznika koji su u državnome vlasništvu, itd.

Državne potpore zračnome prometu mogu se podijeliti na državne potpore zračnim lukama i državne potpore zračnim prijevoznicima. U tablici 1. prikazani su iznosi dodijeljenih državnih potpora zračnome prometu Europske unije u razdoblju od 2005. do 2010. godine. Vidljivo je da je najveći iznos potpora dodijeljen 2009. godine, 693 milijuna eura (Europska komisija, 2010.). Razlog tome je svjetska ekonomska kriza koja je zahvatila Europsku uniju 2008. godine i nastavila se u 2009. godini. Zračni prijevoznici su bili pogođeni velikim gubitcima zbog pada broja prevezenih putnika i tereta, pa je Europska komisija dopustila intervencije državama članicama kroz dodjeljivanje velikih iznosa državnih potpora.

Iznos dodijeljenih državnih potpora zračnome prometu u 2010. za razliku od 2009. godine manji je i iznosio je 104 milijuna eura. Te su se državne potpore odnosile na financiranje infrastrukture u zračnim lukama, kao i na potpore zračnim prijevoznicima.

Tablica 1. Iznos dodijeljenih državnih potpora u EU 27 u razdoblju od 2005. do 2010. godine

GODINA	Iznos dodijeljenih državnih potpora u EU 27 (mln. EUR)
2005.	405
2006.	391
2007.	425
2008.	261
2009.	693
2010.	104

Izvor: Europska komisija, 2005. – 2010.

Poslovni slučaj: Alitalia

Alitalia – Linee Aeree Italiane osnovana je 1946. godine u Rimu kao nacionalni zračni prijevoznik. Poslovala je s gubitcima većinu godina, a od 1999. do 2008. godine imala je gubitke u iznosu od oko 3,7 milijarde eura, te je 2008. godine završila u likvidaciji.

Talijanska vlada pokušavala je riješiti probleme Alitalije dodjeljujući joj državne potpore. Prvu odluku o dodjeli državnih potpora Vlada je donijela 1996. godine, s planom dokapitalizacije Alitalije. Komisija je odobrila dokapitalizaciju u iznosu od 1,4 milijarde eura 1997. godine. Odluka Komisije je poništena jer Komisija nije postupila u skladu s načelom privatnoga investitora i jer je pogriješila u procjeni minimalne stope povrata uloženi sredstava u planu dokapitalizacije. Komisija je bila dužna donijeti novu odluku koja je morala biti u skladu s odlukom suda. (Europska komisija, 2001.).

Talijanska vlada je u travnju 2002. godine tražila odobrenje od Europske komisije za dodjelu nove državne potpore Alitaliji. Komisija je odobrila 1,4 milijarde eura za dodjelu nove državne potpore u svrhu dokapitalizacije Alitalije. Plan dokapitalizacije se temeljio na značajnome smanjenju troškova plaća, napuštanju djelatnosti koje su stvarale gubitke i na racionalizaciji flote i ruta (Europska komisija, 2002.).

Europska komisija odobrila je u travnju 2004. godine državnu potporu za sanaciju ozbiljnih socijalnih problema u poduzeću u iznosu od 400 milijuna eura (Europska komisija, 2004.). U lipnju 2005. godine Europska komisija odobrila je još jednu državnu potporu Alitaliji s ciljem rekonstruiranja poduzeća, u iznosu od 1,2 milijarde eura. Plan rekonstruiranja

odnosio se na povećanje kapitala i razdvajanje prijevoznika u odvojene organizacijske jedinice za obavljanje zračnoga prometa i za obavljanje poslova zemaljske operative (Europska komisija, 2005.).

Talijanske vlasti su u travnju 2008. godine Alitaliji odobrile novčanu potporu u iznosu od 300 milijuna eura kako bi izbjegla stečajni postupak. Europska komisija je smatrala da ta mjera predstavlja državnu potporu koja nije u skladu sa zajedničkim tržištem i koja Alitaliji omogućuje neopravdanu prednost pred konkurentima. Istragom je zaključeno da prema načelu jednokratnosti talijanske vlasti nisu smjele dodijeliti Alitaliji 2008. godine takvu vrstu novčane potpore, jer je Alitalia 2002. godine dobila državnu potporu u obliku dokapitalizacije, a 2004. godine potporu za sanaciju. Odluka Komisije je bila da se Alitalia treba isključiti iz dodjele bilo koje vrste potpore do 2014. godine. Odbijanje Komisije za odobrenjem nove novčane potpore u Alitaliji je produbilo financijske poteškoće te se Talijanska vlada odlučila na prodaju imovine prijevoznika (Europska komisija, 2008.a).

Alitaliju je u prosincu 2008. godine otkupila Compagnia Aerea Italiana (CAI)⁴ za 1,052 milijardi eura, dio toga iznosa, tj. 625 milijuna eura iskorišten je za plaćanje duga Alitalije, a 427 milijuna eura CAI je platila u gotovini. U siječnju 2009. godine „nova“ Alitalia se spojila s drugim talijanskim zračnim prijevoznikom Air One, te je prodala 25% udjela Air Franceu – KLM-u za 322 milijuna eura. Air France – KLM je kupnjom dijela Alitalije dobio opciju, pod određenim uvjetima za kupnju dodatnih dionica Alitalije nakon 2013. godine. Danas je Alitalia vodeći talijanski zračni prijevoznik koja godišnje preveze oko 22 milijuna putnika na više od 83 odredišta (Alitalia, 2012.).

3.2. Državne potpore zračnome prometu u Republici Hrvatskoj

Republika Hrvatska je sklapanjem Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju Europskoj uniji 2001. godine preuzela obvezu usklađivanja zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije u području državnih potpora, što se odnosi i na sektor prometa. Prema tome, nacionalno zakonodavstvo koje uređuje mogućnosti dodjele državnih potpora zračnome prometu u Hrvatskoj odnosi se na zračne prijevoznike i na djelatnosti koje ih mogu koristiti i koje su povezane sa zračnim prometom, kao što su škole letenja, trgovine u slobodnim carinskim zonama, zrakoplovni kapaciteti i zrakoplovne naknade. Navedena pravila se ne odnose na djelatnosti proizvodnje zrakoplova. Potpore se mogu dodijeliti za: zaštitu okoliša, zapošljavanje i usavršavanje u zračnome prometu sukladno pravilima za horizontalne potpore, restrukturiranje zračnih prijevoznika u skladu s pravilima za sanaciju i restrukturiranje i za obvezu obavljanja javne službe od općega gospodarskoga interesa (AZTN, 2011.a).

Pored spomenutih pravila o dodjeli potpora zračnim prijevoznicima, potpore se mogu dodijeliti i za obavljanje određenih djelatnosti zračnih luka temeljem Odluke Vlade Republike Hrvatske koja je 2008. godine donijela Odluku o objavljivanju pravila o državnim potporama u obliku naknade za javne usluge prema odluci Komisije iz 2005. godine. Ova Odluka se odnosi na državnu potporu u obliku naknade za javne usluge koje se dodjeljuju određenim poduzetnicima kojima je povjereno obavljanje usluga od općega gospodarskoga interesa. Kao primjer dodjele ove vrste državne potpore u Hrvatskoj može se navesti dodijeljena državna potpora u obliku subvencije za obavljanje usluge od općega gospodarsko-

⁴ Privatni talijanski zračni prijevoznik, većinski vlasnik Alitalije.

ga interesa o obvezi otvorenosti Zračne luke Rijeka d.o.o. za javni zračni promet u razdoblju od 2010. do 2014. godine (AZTN, 2011.c).

Smjernice za financiranje zračnih luka podrazumijevaju dodjelu državnih potpora za izgradnju i održavanje infrastrukture i opreme zračne luke, pružanje pomoćnih usluga zračne luke zračnome prijevozu i obavljanje komercijalnih aktivnosti koje nisu izravno povezane s ključnim aktivnostima zračne luke (Europska komisija, 2005.). Kao primjer u kojemu poduzetnik traži državnu potporu za financiranje aktivnosti koje se odnose na sigurnost u zračnoj luci, može se navesti zahtjev Aerodroma Brač d.o.o. za kapitalnim ulaganjem koje bi bilo utrošeno na obnovu signalizacije, vatrogasne opreme, video nadzora i sl. Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja je odbila njihov zahtjev jer je utvrdila da se radi o ulaganju u zaštitne i sigurnosne mjere koje sve zračne luke trebaju ispunjavati i koje se ne smatraju gospodarskim aktivnostima, pa se stoga ne radi niti o državnoj potpori (AZTN, 2011.d).

Dodjela državnih potpora zračnim prijevoznicima za započinjanje poslovanja na regionalnim zračnim lukama ima za cilj pomoći manjim zračnim lukama da budu pristupačnije, povećati njihovu konkurentnost i poduprijeti njihovu regionalnu integraciju kako bi se smanjila njihova udaljenost od europskoga gospodarstva. Potpora se može samo primjenjivati na otvaranje novih linija ili novih redova letenja kako bi se povećala neto količina putnika (Europska komisija, 2005.).

Godišnja izvješća Agencije o zaštiti tržišnog natjecanja o državnim potporama daju uvid i u državne potpore koje su dodjeljivane zračnome prometu u razdoblju od 2005. godine do kraja 2010. godine. U tablici 2. prikazan je iznos dodijeljenih državnih potpora zračnome prometu u Republici Hrvatskoj od 2005. do 2010. godine. Na temelju podataka prikazanih u tablici vidljiv je kontinuirani rast dodjele državnih potpora od 2005. godine. Dodijeljene državne potpore u 2010. godini su više u odnosu na 2005. godinu za 392,5%. Najviše dodijeljenih potpora u razdoblju od 2005. do 2010. godine odnosi se na potpore za obavljanje javnih usluga od općega gospodarskoga interesa. Također, najveći dio odnosi se na potpore nacionalnome zračnome prijevozniku – Croatia Airlines. Zračnome prometu RH u 2010. godini dodijeljeno je 296 milijuna kuna državnih potpora. Iznos dodijeljenih potpora veći je nego 2009. godine za 62%.

Tablica 2. Iznos dodijeljenih državnih potpora zračnome prometu u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 2005. do 2010. godine

GODINA	Iznos dodijeljenih državnih potpora zračnome prometu u RH	
	U mln. HRK	U mln. EUR
2005.	75,4	10,2
2006.	56,0	7,6
2007.	70,0	9,5
2008.	99,9	13,8
2009.	183,1	24,9
2010.	296,0	40,6

Izvor: AZTN, 2006.b, str. 29., 2008., str. 44., 2011.a, str. 51.

Potpore zračnome prometu u 2010. godini dodjeljivane su u obliku subvencija te u obliku aktiviranih državnih jamstava. Zračnome prometu dodijeljeno je 125 milijuna kuna

potpora za obavljanje usluga od općega gospodarskoga interesa. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture dodijelilo je iznos tih potpora za subvencioniranje zračnoga prometa kojega obavlja Croatia Airlines temeljem Odluke o obvezi obavljanja domaćega linijskoga zračnoga prijevoza u razdoblju od 2007. do 2011. godine. Također, dodijeljene su potpore i osječkoj i riječkoj zračnoj luci za obavljanje usluge od općega gospodarskoga interesa (AZTN, 2011.a).

Poslovni slučaj: Croatia Airlines

Croatia Airlines je nacionalni zračni prijevoznik u vlasništvu Republike Hrvatske. Osnovana je 1989. godine pod imenom Zagal te je 1990. godine promijenila ime u Croatia Airlines. Primarni cilj prijevoznika je prometno povezivanje svih dijelova Republike Hrvatske u domaćemu i međunarodnome zračnome prometu. Croatia Airlines s flotom od 13 zrakoplova prometuje tijekom cijele godine, te povezuje 20 europskih destinacija linijskim prometom. U 2011. godini postigla je rekordne rezultate, prevezla je 1,87 milijuna putnika što je povećanje od 15% u odnosu na 2010. godinu, te je to ujedno i najbolji ostvareni rezultat u povijesti Croatia Airlines (Croatia Airlines, 2011.).

Okruženje u kojemu posluje hrvatski nacionalni zračni prijevoznik vrlo je rizično, i to najviše radi recesije koja je obilježila hrvatsko gospodarstvo, kao i zbog jake konkurencije na prometnome tržištu RH koja je posebno ojačala nakon liberalizacije hrvatskoga tržišta zračnoga prometa. Zbog tih negativnih utjecaja Croatia Airlines u zadnjih nekoliko godina posluje s gubitcima. U istome razdoblju, državne potpore ovome prijevozniku dodjeljivane su za obavljanje usluge od općega gospodarskoga interesa, i to prosječno godišnje u iznosu od 106 milijuna kuna (AZTN, 2010.a). Dakle, i uz pomoć države Croatia Airlines u prethodne tri godine bilježi gubitke u poslovanju. Kako bi promijenili negativne trendove u poslovanju i postigli pozitivne rezultate, prijevoznik je izradio program poslovnih aktivnosti koji je usmjeren postizanju marginalne profitabilnosti, što je rezultiralo smanjenjem neto gubitaka u 2011. godini za čak 52% u odnosu na 2010. godinu, na razinu od 75 milijuna kuna (Croatia Airlines, 2011.). Rezultati poslovanja još uvijek su daleko od željenih, te je intervencija države još uvijek potrebna, najviše zato što je Croatia Airlines od izuzetne važnosti za razvoj turizma i cjelokupnoga gospodarstva Republike Hrvatske.

Croatia Airlines-u je 2007. godine odlukom Vlade RH određena obveza obavljanja domaćega linijskoga zračnoga prometa u razdoblju od 2007. do 2011. godine, koja se smatra uslugom od općega gospodarskoga interesa. Dodijeljena obveza za održavanje domaćih zračnih linija ima važnu ulogu u osiguravanju kvalitetne prometne povezanosti i gospodarskoga razvoja regije. Pri tome je odlučeno da se Croatia Airlinesu nadoknadi razlika dijela neostvarenih prihoda u odnosu na troškove prilikom obavljanja domaćega linijskoga zračnoga prijevoza. Te joj je ukupno za očuvanje prometne povezanosti regija u razdoblju od 2007. do 2011. godine dodijeljeno 529,52 milijuna kuna državnih potpora (AZTN, 2010. a). Prije donošenja spomenute odluke, Croatia Airlinesu su također dodjeljivane državne potpore. Tako joj je 2005. i 2006. godine ukupno dodijeljen 101 milijun kuna iz Državnog proračuna Republike Hrvatske putem subvencija.

Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja je u rujnu 2011. godine odobrila državnu potporu za sanaciju Croatia Airlinesa u obliku državnoga jamstva u iznosu od 304,8 milijuna kuna za pokrivanje iznosa otplate kredita za nabavu zrakoplova. Primarni cilj dodijeljene potpore za sanaciju je osiguranje likvidnosti poslovanja poduzetnika u poteškoćama dok se

ne izradi Plan restrukturiranja. Agencija je analizom poslovanja Croatia Airlinesa utvrdila da je ona poduzetnik u poteškoćama, te bi bez intervencije države njezin opstanak na tržištu bio ugrožen.

Stoga je preduvjet za nesmetan nastavak daljnjega poslovanja Croatia Airlinesa izrada koherentnoga i sveobuhvatnoga plana restrukturiranja. On bi trebao realno i objektivno opisati sve teškoće u poslovanju prijevoznika, uzroke tih teškoća (vanjske i unutarnje), procijeniti stanje na ovome tržištu, kako lokalno, tako regionalno i globalno, ali s „pogledom u budućnost“. Potom predložiti mjere restrukturiranja koje neće biti samo financijske s naglaskom na rješavanje postojećih problema, već dubinske i stvarne – industrijske i organizacijske, čiji je cilj uspostava dugoročne tržišne održivosti bez državnih potpora koje su prijevozniku dodjeljivane od osnutka do danas, u različitim oblicima i za različite namjene.

4. ZAKLJUČAK

Zračni promet u suvremenim gospodarskim i društvenim uvjetima koje obilježava globalno tržište i globalne komunikacije predstavlja neophodan i nenadomjestiv način povezivanja ljudi, država i gospodarstava, ali i društava i kultura svijeta. Uz elektroničke komunikacije, najbrža i najjednostavnija komunikacija moguća je upravo putem zračnoga prijevoza. Stoga je, bez obzira na povremene krize i utjecaje političkih, gospodarskih ili vremenskih čimbenika, zračni promet zabilježio vrlo visoke stope rasta koje su i danas prisutne naročito u brzorastućim gospodarstvima svijeta, kao što su kinesko, indijsko, brazilsko itd. Sve veća mobilnost ljudi, rast broja turističkih putovanja, povećanje međunarodne razmjene osobito zbog „seljenja“ industrija sa zapada na istok, ili sa sjevera na jug i u budućnosti će stvarati uvjete za rast ove djelatnosti koja je povezana i s razvojem zračnih luka i djelatnosti koje one razvijaju, pa su stoga i multiplikativni učinci zračnoga prometa na ostatak gospodarstva iznimno važni.

Zračni promet se u EU, nakon liberalizacije sektora, nalazi u procesu stalnoga restrukturiranja. Većina zračnih prijevoznika bila je u državnome vlasništvu i nespremni su dočekali promjene koje je donijela liberalizacija prometa, uz istodobno pooštavanje pravila o dodjeli državnih potpora. Pri tome je osobito značajnu ulogu imala Europska komisija kao nadnacionalno tijelo nadležno, kako za kontrolu državnih potpora, tako i za kontrolu spajanja i preuzimanja odnosno koncentracija, ali i nadzor nad ponašanjem zračnih prijevoznika na tržištu kroz kontrolu zlouporaba vladajućega položaja ili možebitnih dogovora o cijenama, podjeli tržišta, itd.

S obzirom na spomenute trendove i liberalizaciju tržišta zračnoga prometa u Hrvatskoj su već nastupile velike promjene, gotovo istovjetne onima u EU. Hrvatski nacionalni prijevoznik, koji se trenutno nalazi u procesu restrukturiranja, treba ovome procesu pristupiti vrlo temeljito. Ovu priliku treba iskoristiti za dubinsko restrukturiranje, svi koji su uključeni u ovaj proces (menadžment, resorno ministarstvo, vlada) moraju biti svjesni činjenice da se više ne može poslovati prema starim navikama i obrascima koje su omogućavale dodjelu potpora nacionalnome zračnome prijevozniku kada god se za tim pojavila potreba (pokriće gubitaka, obrtna sredstva, nabava zrakoplova itd.).

S druge strane, ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju, Croatia Airlines-u se otvaraju nove šanse za uspostavu linija na drugim europskim tržištima, no i suočavanje s još većom konkurencijom. Također, Croatia Airlines će morati biti odgovornija u vođenju

vlastitoga poslovanja, jer politika Europske unije više zagovara dodjeljivanje horizontalnih potpora, a manje sektorskih u koje spadaju državne potpore nacionalnim zračnim prijevoznicima. Budućnost Croatia Airlines je neizvjesna i upitno je hoće li uspjeti izboriti svoje mjesto na tržištu, ali je više nego izvjesno da će morati promijeniti svoj poslovni model i način poslovanja ako uopće želi imati šansu za uspjeh.

LITERATURA

1. Airbus (2011.), *Global market forecast 2011-2030, Delivering the future*, <http://www.airbus.com/presscentre/corporate-information/key-documents/>, (03. 01. 2012.).
2. Alitalia (2012.), www.alitalia.it, 1. 5. 2012.
3. ATAG, Air Transport Action Group (2008.), *The economic and social benefits of air transport 2008*, <http://www.atag.org/our-publications/latest/1/23-the-economic-and-social-benefits-of-air-transport.html>, (03. 01. 2012.).
4. AZTN, Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (2011.a), *Godišnje izvješće o državnim potporama za 2010. godinu*, http://www.aztn.hr/uploads/documents/tn/godisnja_izvjesca/Godisnje_izvjesce_o_drzavnim_potporama_2010.pdf, (12. 3. 2012.).
5. AZTN, Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (2011.c), *Rješenje o odobrenju državne potpore u obliku subvencije za obavljanje usluge od općeg gospodarskog interesa sadržana u Odluci o obvezi otvorenosti Zračne luke Rijeka d.o.o. za javni zračni promet u razdoblju od 2010. do 2014.*, <http://www.aztn.hr/uploads/documents/odluke/DP/UIP-430-012010-04001.pdf>, (12. 3. 2012.).
6. AZTN, Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (2011.d), *Rješenje o ulaganju RH u temeljni kapital „Aerodrom Brač“ d.o.o.*, <http://www.aztn.hr/uploads/documents/odluke/DP/UIP-430-012011-04006.pdf>, (12. 3. 2012.).
7. AZTN, Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (2010.a), *Rješenje o odobrenju Prijedloga izmjene mjere Očuvanje prometne povezanosti regija 2007. – 2011.*, <http://www.aztn.hr/uploads/documents/odluke/DP/UIP-430-012010-04006.pdf>, (6. 12. 2011.).
8. AZTN, Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (2008.), *Godišnje izvješće za 2007. godinu*, http://www.aztn.hr/uploads/documents/tn/godisnja_izvjesca/godisnje_izvjesce_DP_2007.pdf, (12. 3. 2012.).
9. AZTN, Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (2006.b), *Godišnje izvješće o državnim potporama za 2005. godinu*, http://www.aztn.hr/uploads/documents/tn/godisnja_izvjesca/godisnje_izvjesce_DP_2005.pdf, (12. 3. 2012.).
10. Croatia Airlines (2011.), *Konsolidirani i odvojeni izvještaji Croatia Airlines za razdoblje siječanj – rujan 2011. godine i III Q 2011. godine*, <http://www.croatiaairlines.com/O-nama/Financijske-informacije/Izvjesca-o-poslovanju>, (6. 2. 2012.).
11. Čavrak, V. (2002.), *Ekonomika prometa*, Škola za cestovni promet, Zagreb.
12. Doganis, R. (2001.), *The airline business in the twenty-first century*, London and New York, Routledge, str. 184. - 209.
13. DZS, Državni zavod za statistiku (2011.b), *Turizam u 2010. godini*, <http://www.dzs.hr/>, (06. 02. 2012.).
14. DZS, Državni zavod za statistiku (2010.a), *Transport i komunikacije u 2009. godini*, http://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2010/SI-1410.pdf, (6. 2. 2012.).

15. EUROCONTROL (2011.), *Briefing: Business aviation in Europe in 2011.*, http://www.eurocontrol.int/statfor/gallery/content/public/documents/B143_Business_Aviation_2011_v1.0.pdf, (02. 02. 2012.).
16. Europska komisija (2011.), *Commission staff working paper*, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/studies_reports/2011_autumn_working_paper_en.pdf, (3. 12. 2011.).
17. Europska komisija (2010.), *Commission staff working document, Facts and figures on state aid in the Member States*, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=SEC:2010:1462:FIN:EN:PDF>, (3. 12. 2011.).
18. Europska komisija (2008.a), *State Aid: Commission launches in - depth investigation into €300 million loan granted to Alitalia by the Italian State*, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/08/919>, (21. 2. 2012.).
19. Europska komisija (2007.), *State Aid Scoreboard - autumn 2007 Update*, http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2007/com2007_0791en01.pdf, (1. 2. 2012.).
20. Europska komisija, *State aid to a transport sector (excluding railways), EU-27, 2005. – 2010.*, http://ec.europa.eu/competition/state_aid/.../ws4_42.xls, (21. 02. 2012.).
21. Europska komisija (2005.), *Conditional go – ahead for the recapitalisation of Alitalia*, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/05/678&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>, (21. 2. 2012.).
22. Europska komisija (2004.), *Air Transport: the Commission authorises rescue aid for the Italian airline Alitalia*, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/04/965&format=HTML&aged=1&language=EN&guiLanguage=en>, (21. 2. 2012.).
23. Europska komisija (2002.), *Air Transport: Commission gives go - ahead for measures to restructure Alitalia, entailing in particular significant private sector investment*, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/02/885&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>, (21. 2. 2012.).
24. Europska komisija (2001.), *Commission confirms its authorisation for State aid to Alitalia in 1997*, <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/01/1017&format=HTML&aged=1&language=EN&guiLanguage=en>, (21. 2. 2012.).
25. Europska komisija (1994.), *Application of articles 92 and 93 of the EC Treaty and article 61 of the EEA agreement to state aids in the aviation sector*, http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/1994_guidelines_aviation/en.pdf, (1. 12. 2011.).
26. Eurostat (2012.), *Air passenger transport – monthly statistics*, July, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Air_passenger_transport_-_monthly_statistics, (25. 09. 2012.).
27. HGK, Hrvatska gospodarska komora (2010.a), *Skraćena zabilješka s 2. sjednice Udruženja zračnog prometa*, http://www.hgk.hr/wps/portal!/ut/p.cmd/cl/_th/J_3_CH/_s.7_0_A/7_0_P6/1/hr?legacyWcmClippingUrl=http%3A%2F%2Fhgk.biznet.hr%2Fhgk%2Ftekst3.php%3Fa%3Db%26page%3Dtekst%26id%3D1268%26kid%3D556%26skid%3D563, (02. 02. 2012.).
28. HGK, Hrvatska gospodarska komora (2010.b), *Statističko izvješće zračnih luka od 2004. do 2010. godine*, http://www.hgk.hr/wps/portal!/ut/p.cmd/cl/_th/J_3_CH/_s.7_0_A/7_0_P6/1/hr?legacyWcmClippingUrl=http%3A%2F%2Fhgk.biznet.hr%2Fhgk%2Ftekst3.php%3Fa%3Db%26page%3Dtekst%26id%3D1268%26kid%3D556%26skid%3D563, (02. 02. 2012.).

29. IATA, The International Air Transport Association (2011.a), *Airline Industry 2011 Profit Outlook Slashed to \$4 Billion*, <http://www.iata.org/pressroom/pr/pages/2011-06-06-01.aspx>, (19. 2. 2012.).
30. IATA, The International Air Transport Association (2010.), *IATA Cuts 2010 Loss Forecast in Half – Strong Start to 2010*, <http://www.iata.org/pressroom/pr/pages/2010-03-11-01.aspx>, (19. 02. 2012.).
31. ICAO, International Civil Aviation Organization (2010.), *Annual Report of the Council*, http://www.icao.int/publications/Documents/9952_en.pdf, (19. 02. 2012.).
32. ICAO, International Civil Aviation Organization (2011.), *Annual Report of the Council*, http://www.icao.int/publications/Documents/9975_en.pdf, (28. 9. 2012.).
33. Institut za turizam (2011.), *Tomas ljeta 2010 – stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj*, <http://www.iztztg.hr/UserFiles/File/novosti/Tomas-Ljeta-2010-Prezentacija-HR-CROTOUR-23-03-2011.pdf>, (02. 02. 2012.).
34. Kesner-Škreb, M., Jović, I. (2011.), *Industrijska politika i državne potpore u Hrvatskoj, Newsletter* (online), br. 55, ISSN 1333-4263. <http://www.ijf.hr/newsletter/55.pdf>, (29. 11. 2011.).
35. Kesner-Škreb, M., Pleše, I., Mikić, M. (2003.), *Državne potpore poduzećima u Hrvatskoj 2001. godine, Financijska teorija i praksa*, Vol. 27, br. 3, str. 287. - 330.
36. Mišetić, I., Tatalović, M., Malović Beganović, I. (2007.), *Konkurencija na hrvatskom zrakoplovnom tržištu, Suvremeni promet: časopis za pitanja teorije i prakse prometa*, Vol. 27, No. 6, str. 601. - 609.
37. MPPI, Ministarstvo pomorstva prometa i infrastrukture (2012.), www.mppi.hr/default.adpx?id=8691, (27. 09. 2012.).
38. Nicolaidis, P., Kekelekis, M., Buyskes P. (2005.), *State Aid Policy in the European Community – A guide for Practitioners*, Kluwer Law International, The Netherlands.
39. Spevec, O. (2010.), *Državne potpore u uvjetima skorog članstva u EU, Računovodstvo i financije*, Vol. 56, No. 6, str. 103. - 109.
40. Steiner, S., Božičević, B., Kaštela, S. (2011.), *Ekološki aspekti zračnog prometa*, www.bib.irb.hr/datoteka/140311.Steiner_SarajevoConference.doc, (13. 06. 2012.).
41. Šimunović, S., Tatalović, M., Bajić, J. (2011.), *Global airline alliances in the light of the economic integrations - Croatia Airlines challenges*, <http://oliver.efri.hr/~euconf/2011/docs/Session7/8.%20Simunovic%20Tatalovic%20Bajic.pdf>, (20. 12. 2011.).
42. Zelenika, R. (2001.), *Prometni sustavi – tehnologije – organizacije – ekonomika – logistika – menadžment*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, str. 45.
43. ZLZ, Zračna luka Zagreb (2012.), *Statistika za 2011.*, <http://www.zagreb-airport.hr/statistika-za-2011-174.aspx>, (27. 09. 2012.).
44. Wishlade, F. G. (2003.), *Regional state aid and competition policy in the European Union*. Kluwer Law International, The Netherlands.