Utjecaj razvoja međunarodne zračne luke Mostar na razvoj turizma u regiji

Primorac, Davorin

Professional thesis / Završni specijalistički

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:124:679875

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

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

Repository / Repozitorij:

REFST - Repository of Economics faculty in Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U MOSTARU
EKONOMSKI FAKULTET

ZAVRŠNI SPECIJALISTIČKI RAD

Utjecaj razvoja međunarodne zračne luke Mostar na razvoj turizma u regiji

Mentor:
prof.dr.sc. Zdenko Klepić

Student:
Davorin Primorac

Mostar, ožujak, 2017.

Kad bih u svojim djelima mogao otkriti pravu istinsku klicu,
našao bih je skoro uvijek u srcu svoje obitelji.
Hvala mojoj supruzi i djeci bez čije potpore bi sve bilo puno teže.

Sadržaj

1. Uvod 1
   1.1. Definiranje problema 1
   1.2. Radna hipoteza i ciljevi rada 4
   1.3. Metodologija rada 5
   1.4. Struktura rada 6
2. Turizam u Bosni i Hercegovini 8
   2.1. Nedavna povijest, izgradnja demokracije i upravljanje 8
      2.1.1. Neovisnost i političke podjele u Bosni i Hercegovini 8
      2.1.2. Ekonomska situacija 12
      2.1.3. Utjecaji turizma na ekonomiju 15
   2.2 Turizam u BiH 24
      2.2.1. Analiza izlaznog turizma 24
      2.2.2. Analiza domaćeg turizma 26
   2.3. Ključni trendovi i razvoj 27
      2.3.1. Prilike za razvoj nakon recesije 27
      2.3.2. Nacionalna strategija za razvoj turizma 27
      2.3.3. Političko-pravno okruženje 27
      2.3.4. Investicije 28
      2.3.5. Turističke organizacije 28
      2.3.6. Bosanskohercegovačko izlazno tržište 29
      2.3.7. Turističko tržište u nastajanju u Bosni i Hercegovini 29
   2.4. Turizam u Mostarskoj regiji 31
      2.4.1. Turističke atrakcije 31
      2.4.2. Pokazatelji broja posjetitelja po lokacijama 46
3. Infrastruktura u Bosni i Hercegovini 56
   3.1. Jezgra europske jugoistočne mreže 56
      3.1.1. Jezgra europske jugoistočne željezničke mreže 58
      3.1.2. Jezgra europske jugoistočne mreže luka i zračnih luka 59
      3.1.3. Jezgra europske jugoistočne cestovne mreže 61
   3.2. Sažetak i zaključci 63
4. Konkurentne zračne luke 64
   4.1. Zračna luka Dubrovnik 64
   4.2. Zračna luka Split 66
   4.3. Zračna luka Sarajevo 68

4.4. Slučaj Zračne luke Lourdes Tarbes ... 71
5. Zračna luka Mostar ... 76
5.1. Trenutni promet i prometna prognoza za 2013-2042 ... 76
5.1.1. Pregled sadašnje gustoće prometa ... 76
5.1.2. Hodočasnici u Međugorju, podrijetlo i načini prijevoza ... 77
5.1.3. Prognoza rasta gustoće prometa ... 78
5.2. Interna analiza ... 82
5.2.1. Organizacija i ljudski resursi ... 82
5.2.2. Marketing i komercijala ... 83
5.2.3. Operacije ... 84
5.2.4. Financijska situacija ... 86
6. SWOT ANALIZA ... 88
6.1. Analiza prilika i prijetnji za zračnu luku Mostar ... 88
6.2. Analiza snaga i slabosti ... 89
6.3. SWOT Matrica ... 89
7. Financijski plan i projekcije ... 91
7.1. Projekcije ... 91
7.1.1. Projekcije rasta gustoće prometa ... 91
7.1.2. Prihodi od terminalnih naknada i opsluživanja zrakoplova i putnika ... 92
7.1.3. Komercijalni prihodi ... 93
7.1.4. Troškovi osoblja ... 94
7.1.5. Operativni troškovi ... 96
7.1.6. Operativni pokazatelji uspješnosti ... 96
7.1.7. Kapitalni izdaci ... 97
7.1.8. Financijska struktura ... 99
7.2. Rezultati financijskog modela (neograničen scenario) ... 99
7.2.1. Operativni rezultati ... 99
7.3. Rezultati financijskog modela (analiza osjetljivosti na neograničen scenario) ... 103
7.3.1. Analiza rizika ... 103
7.3.2 Analiza smanjenja troškova za velike investicijske projekte ... 103
7.4. Rezultati financijskog modela (ograničeni scenario) ... 104
8. Zaključak ... 107
Popis uobičajenih kratica ... 109
Popis grafičkih prikaza ... 110
Popis tablica ... 110
Popis slika ... 111
Literatura ... 114

Knjige 114
Znanstveni i stručni radovi 115
Ostali izvori 116
Sažetak 119
Summary 119

1. Uvod

1.1. Definiranje problema

Kao polazišne i odredišne točke u transportnom procesu zračnog prijevoza zračne luke imaju veliki značaj, a sve je više onih koje, osim što su prometna, postaju i poslovna čvorišta. Trendovi diljem svijeta da u blizini velikih zračnih luka nastaju poslovne zone s uredskim prostorima, industrijskim zgradama, hotelima i sl. su fenomen poznat pod nazivom - „airport cities".

„Zračne luke će oblikovati poslovnu lokaciju i urbani razvoj u 21. stoljeću kao što su autoceste u 20. stoljeću, željeznice u 19. te morske luke u 18. stoljeću."[1]

U posljednjih nekoliko godina, mnoge studije su definirale poslovne aktivnosti zračnih luka kako ne bi bile ograničene samo na infrastrukturne karakteristike i gospodarske aktivnosti, već da budu u stanju igrati ključnu ulogu u povećanju teritorijalne konkurentnosti. Zračne luke moraju pronaći način da prevladaju ekonomske, financijske i infrastrukturne probleme u koherentnom pokušaju definiranja konceptualnog okvira poslovanja zračnih luka u cjelini.

„Zasigurno, uzimajući u obzir ukupnu potražnju, veća konkurencija između aerodromskih usluga koje se nude u susjednim zemljopisnim područjima može proizvesti multiplikativni učinak na teritoriju kroz sekundarne i tercijarne multiplikativne učinke."[2]

U isto vrijeme, regije u kojima se pojavljuje sve veći gospodarski rast u sektorima poput turizma su one u kojima se nalaze konkurentnije aerodromske usluge.

U tom kontekstu, postizanje uvjeta za kontinuirani razvoj ovisi značajno, o gustoći zračnog prometa i sposobnosti da se nude specijalizirane usluge sukladno specifičnim potrebama pojedinih područja koje opslužuju zračne luke.

„Promjene u izvoru prihoda zračnih luka su dovele do preustroja odnosa moći unutar sustava hijerarhije upravljanja mnogih zračnih luka. Uspjeh komercijalne strategije se dijelom može pripisati upravljačkoj strukturi i obliku vlasništva."[3]

[1] T atalović, M., Mišetić, I., Bajić, J.: Menadžment zrakoplovne kompanije, Školska knjiga, Mate d.o.o., Zagreb 2012, str. 89.
[2] Graham, A.: How important are commercial revenues to today's airports? Journal of Air Transport, 2009, str. 7.
[3] Pitt, M., Brown,A.: Developinga strategic direction for airports to enable the provision of services to both network and low-fare carriers, 2001, str. 19.

Dopuštanje privatnom sektoru financijski interes u zračnim lukama je nedvojbeno učinkovit i jeftin način za državu da poveća prihode, dok u isto vrijeme dolazi do poboljšanja usluge korisnicima. Privatizacija je potaknuta prije svega od strane države u želji da izbjegne financijski teret vezan uz subvencioniranje kapitalnih investicija u zračne luke. Zračne luke su se tradicionalno morale natjecati s drugim područjima javne potrošnje, kao što su obrazovanje, zdravstvo i obrana.

Čimbenici naznačeni u ovom radu, ističu koliko je dinamična i u stalnom razvoju priroda industrije zračnog prijevoza. Postoje mnogi i raznoliki odgovori na ove izazove. Političke i potrošačke promjene, su povećale konkurenciju i preustroj u zrakoplovnoj industriji, potaknuli su niz strateških mjera kojima se stvaraju i generiraju komercijalni prihodi i osigurava održivost zračnih luka u budućnosti.

„Povećani troškovi povezani s radom zračnih luka su potaknuli razmišljanje da su zračne luke u vrlo konkurentnom tržištu, te je potrebno da rade na komercijalnim, a ne državna načelima.“[4]

U nastojanju da se proširi poslovanje na tržištima u razvoju, brojni trgovci i zračne luke su razvili strateške saveze i osnovali zajedničku tvrtku s jednim ili više partnera, obje strategije su postale sve prisutnije u zrakoplovnoj industriji.

Razvoj unutar sektora zračnih luka ilustriraju odnosi između vanjskih promjena i strateškog odgovora. Za mnoge zračne luke, cilj je repozicionirati se kao komercijalnu atrakciju, a ne kao mjesto s ograničenim asortimanom, jer komercijalne aktivnosti su preduvjet za rast i garancija ekonomske održivosti u budućnosti.

Hercegovačka regija, u stvari, treba osnovati sustav aerodromskih usluga koji je moderan, učinkovit, s visokom razinom usluge i potpuno integriran s teritorijem, promičući harmoničan proces gospodarskog i društvenog razvoja u regiji i jačati svoju ulogu i imidž na širem području.

Međunarodna zračna luka Mostar je mali čvor komercijalnih usluga koji se sastoji od jedne piste i rulnih staza. To je jedan terminalni objekt namijenjen za opsluživanje domaćih i međunarodnih putnika, s godišnjim putničkim prometom u rasponu od 80,000-90,000 putnika. Nažalost, postoji nedostatak potrebne prometne infrastrukture koja bi mogla omogućiti bržu i ekonomičniju regionalnu i međuregionalnu povezanost.

[4] Humphries, I.: Privatisation and commercialisation—changes in UK airport ownership patterns. Journal of Transport Geography, 1999, str. 44.

Zaključno, shvaćanje poslovnih strategija usvojenih od strane zračnih luka mora se razumjeti u kontekstu dinamične industrije gdje potrošačke promjene, zakonske odredbe i politička previranja nastavljaju preustrojavati sektor. Izazov za zračne luke će biti nastaviti razvijati koherentne, ali fleksibilne strategije koje pružaju usmjerenje i rast potreban kako bi ostali konkurentni, dok su u isto vrijeme sposobne odgovoriti na promjene tržišnih okolnosti.

Turizam je usluga čija kvaliteta ovisi o aspektima nekoliko unutrašnjih aktivnosti povezanih s ovom vrstom usluge; aktivnosti koje se događaju od dolaska turista pa sve do njihovog odlaska. Zračna luka predstavlja infrastrukturu koja je prva i posljednja točka s kojom su turisti u kontaktu s odredištem za odmor. Ove aktivnosti moraju biti odrađene kroz zračnu luku na učinkovit način kako bi se smanjilo vrijeme putovanja i malo uživalo u kupovini i provodilo slobodno vrijeme u komercijalnom području zračne luke na kraju odmora. Zbog toga je relevantno zaključiti da je kvaliteta infrastrukture na zračnim lukama ključan čimbenik razine turističke usluge. Zadovoljstvo turista je presudno, u smislu da ono utječe na očekivanja i namjere za sljedeća odredišta za odmor. Dakle, kada je u pitanju razina usluge i zadovoljstvo turista, turističko odredište se smatra kao jedan od najvažnijih izvora konkurentske prednosti. Nekoliko aktivnosti vezanih za turističke usluge poput, primjerice, prometne infrastrukture moraju biti osigurane na učinkovit način koji jamči visoku razinu kvalitete usluge. Kada su u pitanju usluge prijevoza, pouzdanost predstavlja srž kvalitete usluge.

Infrastruktura zračne luke predstavlja prvi kontakt za turiste kad stignu na svoje odredište za odmor. Stoga, zračna luka predstavlja prvi dojam da će imati odmor očekivane kvalitete za vrijeme njihovog putovanja. Kada se opslužuju u zračnim lukama čije usluge koriste, nekoliko faza su jako bitne: check-in, kontrola putovnica, sigurnosne kontrole u odlasku, predaja prtljage i kontrole putovnica pri dolasku. Ako se zračne luke ne mogu pobrinuti da ove usluge budu obavljene učinkovito, kvaliteta usluge će biti niska i percepcija turista postaje negativna.

Turistička potražnja se ogleda čisto u količini potražnje, kvalitete potražnje i u smislu strukture posjetitelja i vrste posjeta u smislu duljine, cilja posjeta, itd. Suvremena turistička istraživanja analiziraju međusobni odnos različitih sfera turizma i obuhvaćaju proučavanje stvari kao što su potražnja, opskrba i transport unutar relevantnog okruženja koje se promatra.

Općenito, poboljšanje privlačnosti na nekom odredištu proizvodi razvoj domaće zračne luke što može stvoriti multiplikativne učinke koji potiču rast zračnog prometa. Zračna luka se može razviti u središte za tradicionalne zrakoplovne tvrtke ili baze za niskotarifne

kompanije. Kao multiplikator razvoja, dodatni posjetitelji mogu generirati veće prihode za lokalnu zajednicu i potaknuti daljnji razvoj turističke infrastrukture.

Konkurentnost odredišta je uglavnom uvjetovana konfiguracijom svojih atrakcija. Atraktivnost u ovom kontekstu se temelji na atmosferi u regiji i kvaliteti smještaja i usluga, a prema prirodnim resursima i društvenom okruženju u području. Ovo su strateški faktori uspjeha turističke destinacije.

U Europskoj uniji mala i srednja poduzeća (MSP) imaju lavlji udjel u gospodarskoj strukturi integrirane Europe, a njihova važnost raste i u tzv. Trećem svijetu, te osobito u bivšim socijalističkim zemljama. S obzirom na zaoštravanje tržišnih uvjeta poslovanja u turizmu, velikim dijelom kao posljedica globalnih tendencija, mnoge države, pa i EU, poklanjaju pozornost MSP-u potičući njihov zamah raznim mjerama turističke i opće ekonomske politike. U tom smislu značajne su upravo preporuke i instrumenti što ih posljednjih godina predlaže EU radi jačanja konkurentske sposobnosti MSP-a i njihova pozitivnog djelovanja na cijelo nacionalno gospodarstvo, regionalni razvoj, zapošljavanje, kvalitetu usluga i zadovoljstvo turističkih potrošača.

Turizam u Bosni i Hercegovini je brzo rastuća industrija koja čini važan dio ekonomije države. Dolasci turista su porasli u prosjeku za 24% godišnje od 1995 do 2010. Rast je uglavnom potaknut stranim ali sa smanjenim brojem noćenja po stranom turistu. U 2011. Turizam predstavlja 7,6% od BDP-a Bosne i Hercegovine s očekivanjima dostizanja 8,2% od BDP-a do 2022, što je nešto malo ispod doprinosa za poljoprivredu (8,3%) nacionalnog BDP-a, što pokazuje važnost turističke industrije za razvoj zemlje.[5]

Bosna i Hercegovina ostvaruje godišnji suficit u turizmu, zarađujući više od dolazećih turista nego što građani BiH potroše na putovanja u inozemstvo. Recesija je čini se iza nas, što ostavlja mogućnost za oporavak, no nepostojanje nacionalne strategije i loše upravljanje mogu ometati puno brži razvoj turizma.

1.2. Radna hipoteza i ciljevi rada

Glavna hipoteza:

- Razvoj međunarodne zračne luke Mostar pozitivno utječe na razvoj turizma u regiji.

Istraživačka aktivnost u vezi s ovim radom ima dva osnovna cilja:

[5] source: WTTC – World Travel and Tourism Council

1) Istraživanje nedostataka, sigurnosti i mogućeg plana investiranja za međunarodnu zračnu luku Mostar kako bi se moglo odrediti što je potrebno od infrastrukture i opreme za sigurno operiranje u periodu od 30 godina.
2) Mjerenje performansi poslovanja konkurentskih zračnih luka u susjednim regijama i utjecaja na razvoj turizma koji su proizvele u regijama koje opslužuju.

Pomoćni ciljevi ovog rada su sljedeći:

- objasniti kako zračne luke mogu stvoriti gospodarsku i društvenu vrijednost i na koji način.
- objasniti kako se sustav upravljanja odnosi na korporativne značajke različitih tvrtki koje posluju na zračnoj luci,
- ukazati na važnost planiranja i razvoja infrastrukture zračne luke u smislu investicija i održavanja kako bi se osigurali putnički zahtjevi i zadovoljila politika poslovanja zračnih prijevoznika,
- objasniti kako je konkurentnost odredišta uvjetovana konfiguracijom svojih atrakcija,
- prikazati kako se kvaliteta posjetitelja mjeri u smislu njihove kupovne moći,
- objasniti kako dodatni posjetitelji mogu generirati veće prihode za lokalnu zajednicu i potaknuti daljnji razvoj turističke infrastrukture,
- prikazati vanjsku okolinu, te prilike i prijetnje koje donosi,
- prikazati unutarnju okolinu ističući snage i slabosti poduzeća,
- uspostaviti teorijsku vezu između međunarodne zračne luke Mostar i turističke zajednice,

Znanstveni doprinos ovog rada temelji se na proučavanju, analizi i primjeni rezultata utjecaja zračnih luka na stvaranje gospodarske i društvene vrijednosti u regijama koje opslužuju. Očekivani doprinos u znanstvenom smislu, prikazat će kako sustav upravljanja, upravljačka struktura i oblik vlasništva zračnih luka mogu poboljšati uspješnost i rezultat poslovanja u cjelini, kao i razvoju turizma u regiji, te tako pridonijeti građi iz područja upravljanja zračnim lukama i upravljanja turizmom u uvjetima kada mnogi ograničavajući čimbenici i dugogodišnji problemi otežavaju i usporavaju razvoj turizma.

1.3. Metodologija rada

U razradi teme koristit će se **brojne znanstvene metode**. U uvodu dominira *deskriptivna metoda* koja će pokušati dati odgovore na postavljena pitanja i ciljeve istraživanja.

Uz navedenu znanstvenu metodu koristit će se *analitičko-sintetička metoda*, *induktivno-deduktivna metoda*, *povijesna metoda* kojom se želi objasniti dinamika rasta prometnih i financijskih učinaka u svijetu i kod nas, kao i pokazatelja produktivnosti, ekonomičnosti, rentabilnosti, kvalitete učinka, održivog razvoja, itd.

Također će rabit će se *analitička i komparativna metoda*, te lepeza *prognostičkih metoda* u razradi očekivanog rasta opisanih kategorija prijevoza u budućem razdoblju. Koristit će se *empirijska metoda* i dostupni kvantitativni pokazatelji i podaci.

Dodatno će se u funkciji istraživanja pojedinih segmenata međunarodnog zrakoplovnog tržišta upotrebljavat *statičko-matematičke metode*.

Za vrijeme razvijanja sadržaja bit će korištene *metoda promatranja* i *metoda mjerenja*. Uz to, koristit će se i *metoda klasifikacije* skupine i pojava i predmeta koji se odnose na učinke zračnog prijevoza.

Kako bi se simulirale buduće pojave i projekcija rasta gustoće zračnog prometa upotrebljavat će se D*elfi metoda.*

1.4. Struktura rada

Rad se sastoji od osam međusobno povezanih poglavlja. U uvodnom dijelu navest će se problem, predmet i objekt istraživanja, hipoteza i pomoćne hipoteze, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i struktura rada.

Bosna i Hercegovina predstavlja veoma zanimljivu turističku destinaciju, što je rezultat zemljopisnog položaja, izuzetnih prirodnih ljepota, kulturno-povijesnih vrijednosti i pogodnih klimatskih uvjeta. Na području Bosne i Hercegovine stoljećima su se križale različite kulture, religije i tradicije, što daje dodatnu vrijednost kreiranju specifičnog turističkog proizvoda i obogaćuje ponudu. Zahvaljujući svemu ovome, Bosna i Hercegovina posjeduje brojne prirodne i ljudskim radom i aktivnošću stvorene mogućnosti za razvoj različitih vrsta turizma.

Naziv trećeg dijela rada je Infrastruktura u BiH. Bosna i Hercegovina ima značajan položaj u transportno-komunikacijskom sustavu Balkana i južne Europe. Shodno svom položaju nastoji da se i u domeni transporta i komunikacija što brže priključi razvijenim zemljama Europe i svijeta u čemu i postiže određene rezultate. U posljednjih nekoliko godina

investirana su značajna sredstva u obnovi u ratu uništenih i porušenih transportnih kapaciteta, objekata i prometnica, a planira se i izgradnja novih cestovnih i željezničkih pravaca.

U četvrtom dijelu rada obradit će se konkurentske zračne luke. Konkurentne zračne luke za mostarsku zračnu luku su uglavnom Split, Dubrovnik i Sarajevo. Zračna Luka Tarbes-Lourdes je primjer slučaja sličnog zračnoj luci Mostar kao glavnoj destinaciji hodočašća.

U petom dijelu rada obradit će se Međunarodna zračna luka Mostar. Prirodna potražnja za međunarodnom zračnom lukom Mostar je puno veća nego što je kapacitet infrastrukture i što njezin menadžment može podnijeti. Prirodna potražnja postoji i može se iskoristiti kroz smanjenje troškova i učinkovitije pružanje zrakoplovnih operacija. Smanjenje troškova će omogućiti visoku elastičnost cijena, te time stvoriti naviku da putnici umjesto autobusa i automobila koriste zračni prijevoz da stignu do željenog odredišta.

U šestom dijelu će se obraditi SWOT analiza za međunarodnu zračnu luku Mostar: prilike, prijetnje, snage i slabosti.

U sedmom dijelu se opisuju rezultati financijskih projekcija poslovnog plana za period 2013-2042. Prvo se identificira ključne pokretače i pretpostavke financijskog modela. Zatim se predstavljaju rezultati za neograničen scenarij „slobodan slučaj“. Konačno, opisuju se analize alternativnih scenarija, koje uključuju analizu osjetljivosti na slobodan slučaj i scenarij s ograničenim rastom prometa, koji simulira situaciju u kojoj menadžment zračne luke Mostar imao ograničen pristup vanjskim sredstvima.

Posljednje poglavlje, Zaključak, odnosi se na zaključna razmatranja nastala temeljem teorijskih i empirijskih istraživanja utjecaja razvoja zračnih luka na stvaranje gospodarske i društvene vrijednosti u regijama koje opslužuju, Republike Hrvatske i Federacije Bosne i Hercegovine, te će se dati preporuke za daljnja ulaganja, razvoj i uspješno poslovanje.

Na kraju rada prikazat će se rabljena literatura i prilozi.

2. Turizam u Bosni i Hercegovini

2.1. Nedavna povijest, izgradnja demokracije i upravljanje

2.1.1. Neovisnost i političke podjele u Bosni i Hercegovini

Od svoje nezavisnosti 1992 i ustavnog okvira kojim je rezultirao Daytonski mirovni sporazum 1995, Bosna i Hercegovina (BIH) pod međunarodnim nadzorom Visokog predstavnika za BIH gradi državu i demokratski poredak unutar nje. Samim sporazumom stvorena je država podijeljena na dva entiteta: Federacija Bosne i Hercegovine (FBiH) čije stanovništvo uglavnom čine Bošnjaci i Hrvati, te Republike Srpske (RS) entitet bosanskih Srba. Entiteti zahvaćaju od prilike po jednu polovicu teritorija BIH. Na Slici 1 je prikazana karta BIH.

Slika 1. Karta Bosne i Hercegovine



Danas, sve tri etničke skupine imaju jednaki ustavni status na cijelom teritoriju BIH. Vlade FBiH i RS obavljaju dužnosti unutrašnjih funkcija nad vlastitim teritorijem. Imaju svoju vladu, zastavu i grb, predsjednika, parlament, policijske i carinske službe, i poštanski sistem. Policijski sektori su pod nadzorom državnog ministarstva unutrašnjih poslova. Iako u današnje doba BIH ima jedinstvene oružane snage, do 2005. entiteti su imali svoje vojske.

Granica među entitetima nije postavljena na temelju prirodnih, geografskih pojava nego su rezultat političkog sporazuma. Temelje se na etničkim podjelama i sastavima. Ne postoji aktivna granica i evidencija prelaska između RS i FBiH niti je jasno naznačena. Jedini grad koji nije pod administrativnom nadležnosti jednog od dva entiteta je Brčko s pripadajućim distriktom. Istovremeno je dio i FBiH i RS te je pod međunarodnim nadzorom. FBiH je podijeljena na kantone koji su dalje podijeljeni na općine dok je RS izravno podijeljena na općine.

BIH je kandidat za ulazak u EU nakon potpisivanja Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju 2008. godine dok su pregovori o ulasku u NATO započeti, a akcijski plan za članstvo je potpisan u travnju 2010. godine.

2.1.1.1. Izgradnja demokracije i proces transformacije

Izgradanja demokracije u BIH počela je nakon četverogodišnjeg oružanog sukoba te se zapravo nastavlja od prestanka samih ratnih zbivanja. Gotovo dva desetljeća traju napori međunarodne zajednice da taj proces teče u skladu sa standardima i vrijednostima modernih konsolidiranih demokracija. No kao i mnoge druge zemlje u tranzicijskom periodu istovremeno su pokrenuti procesi rekonstruiranja infrastrukture, poticanje ekonomskog oporavka, povratak izbjeglica te ujedinjenje duboko podijeljene zemlje. Kao rezultat toga i etničkih podjela u BIH ciljevi izgradnje demokracije i uspostave slobodnog tržišnog sustava nisu uvijek bili glavni ciljevi niti je pridana odgovarajuća pažnja od strane lokalnih političkih elita.

Osobito usporenje tranzicije u demokratski sustav i otvorenu tržišnu ekonomiju uzrokovano je post konfliktnom političkom atmosferom. Umjesto da političke strukture i akteri unutar same BIH budu glavni pokretači demokratizacije, pokretačka sila i dalje ostaje međunarodna zajednica. Lokalne političke elite više su zaokupljene poslijeratnim podjelama i raspodijeli vlasti.

Rezultat ovakvog fokusa unutar BIH je složena i neučinkovita državna struktura. Upravo je državna struktura predmet mnogih razgovora na međunarodnoj razini kao i pokušaja mnogih reformi. Na žalost zbog već spomenutog fokusa na etničkim podjelama i retorike nacionalistički nastrojenih političkih vođa svi pokušaji reformi, pa i samog konstruktivnog razgovora o reformama nisu bili uspješni. Potrebne ustavne promjene za integraciju u Europsku Uniju i NATO savez također nisu provedene nego predstavljaju neka od najspornijih pitanja u današnjem političkom životu BIH. Dominacija pojedinačnih

političkih interesa i diskursa o interesima pojedinačnih etničkih skupina marginalizira planove o ulasku u EU kao i bilo koji drugi potencijalno pro-demokratski plan.

2.1.1.2 Država i osnovna upravna struktura

Javne usluge i upravljačka struktura rascjepkana je pa tako postoji lokalna odnosno općinska, kantonalna, entitetska i državna razina upravljanja u BIH. Na žalost postoje i mnoga preklapanja u dužnostima i uslugama koje se pružaju na različitim razinama državne uprave uz vrlo niske razine horizontalne i vertikalne koordinacije u praksi i provedbi. Administracija i birokracija su znatno politizirane dok je kvaliteta osoblja ugrožena praksama upotpunjavanja mjesta na temelju etničkog patronata. Takva rascjepkanost državnog aparata veliki je teret i na proračun BIH jer se mnogi troškovi dupliraju ili čak višestruko množe.

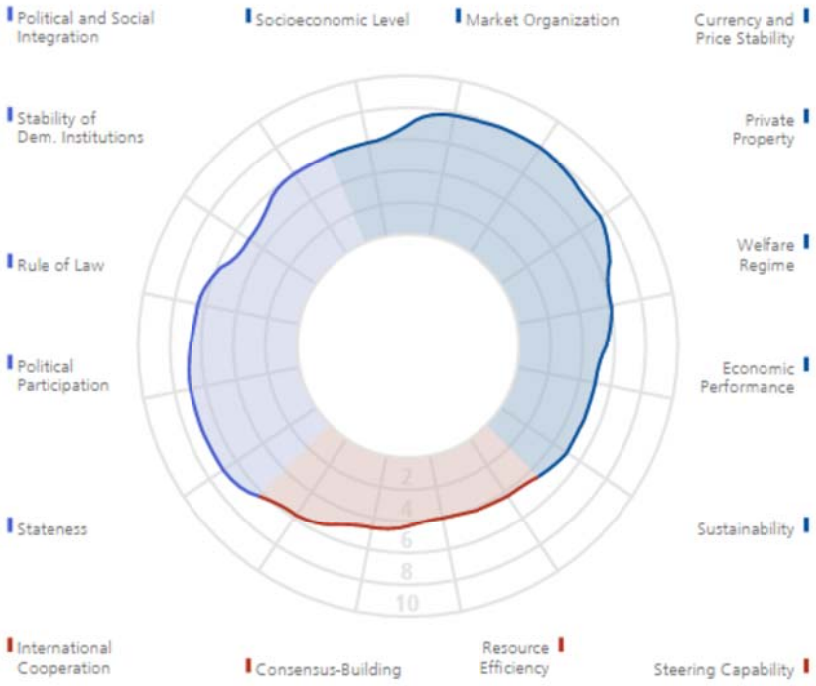
Ustavni mehanizmi stvoreni kako bi se osigurala poštena zastupljenost triju etničkih skupina u državnim institucijama i mogućnost veta pri donošenju odluka dovodi do nacionalističkog ponašanja pri upravljanju. Izvještaj EU o napretku BIH 2016. naglašava: „Bosna i Hercegovina još je u ranim stadiju reformi javne administracije. Zabilježeno je nazadovanje u promjenama pravnog okvira javnog servisa što povećava rizik politizacije sustava.“6 Također se naglašava: „Ustav Bosne i Hercegovine i dalje krši europsku konvenciju o ljudskim pravima“.7 Jasno je dakle da su potrebni znatni zahvati u organizaciji javne uprave kao i ustava BIH kako bi se uspješno nastavili procesi demokratizacije i pristupanja EU.

2.1.1.3. BTI 2016 – rezultati za Bosnu i Hercegovinu

Indeks transformacije Bertelsmann Stiftung-a (BTI) analizira i ocjenjuje kvalitetu demokracije, tržišnog gospodarstva i političkog upravljanja u 129 država u razvoju i tranziciji. Mjeri promjene na ovim područjima te omogućuje usporedbu među državama unutar iste regije. BTI indeks ima 16 područja na kojima ocjenjuje status neke države (npr. organizacija tržišta, ekonomski pokazatelji, održivost, sudjelovanje u političkom procesu), a rezultati variraju od 0 (minimalno) do 10 (maksimalno). Slika 2 pokazuje rezultate Bosne i Hercegovine za 2016. godinu.

[6]European commission Bosnia and Herzegovina 2016 Report, str. 5
[7]European commission Bosnia and Herzegovina 2016 Report, str. 4

Slika 2. BTI 2016 rezultati Bosne i Hercegovine



Ovih 16 ocjena se sažima na četiri glavna pokazatelja. Status demokracije ili politička transformacija tiče se trenutnog statusa praktične demokracije i demokratizacije zemlje. Status tržišne ekonomije ukazuje na razinu funkcioniranja privatnog kapitalističkog tržišta i poštenosti tržišne utakmice. Indeks upravljanja tiče se efikasnosti državnog aparata te je konačni status index ukupna ocjena za državu koja se proučava.

Više ocjene Bosna i Hercegovina postiže na području slobode tržišta, stabilnosti cijena i valute te poštivanja privatnog vlasništva. Najlošije je ocijenjena na području efikasnosti upravljanja resursima, efikasnosti političkog vodstva, te koordinacije donošenja odluka na državnoj razini. Izvještaj osobito naglašava da političke elite pokazuju „niski kapacitet da nadiđu trenutne brige oko izbornih natjecanja i dohvaćanja vladajućih pozicija“ te da je zbog toga „ignorirano ili odgođeno bavljenje strateškim prioritetima i žurnim pitanjima upravljanja državom“[8]. Rang BIH na ukupnom indeksu je 42 od 129 zemalja, no ono što zabrinjava je niski rang i ocjena kad je u pitanju indeks upravljanja po čemu se nalazi na 91. poziciji. Daljnji razlog za zabrinutost pokazuje usporedba s prijašnjim izvještajima i rangovima pri

[8] BTI 2016 Bosnia and Herzegovina Country Report, str. 29 (http://www.bti-project.org/fileadmin/files/BTI/Downloads/Reports/2016/pdf/BTI_2016_Bosnia_and_Herzegovina.pdf)

čemu se očituje stagnacija tijekom proteklih 8-10 godina, te da ni u jednom aspektu nije zabilježen napredak. Usporedba s ostalim zemljama centralno-istočno-europske regije također pokazuje slab položaj BIH.

Može se zaključiti da neefikasna koordinacija suprotstavljenih ciljeva različitih struja u koherentnu politiku te nemogućnost izgradnje konsenzusa kože napredak BIH u cjelini. Nužno je dakle uspostavljanje stabilnosti u političkoj sferi kako bi se ostvario napredak demokracije i tržišta na području BIH.

Tablica 1. BTI indeksi i rangovi zemalja centralno-istočno europske regije

	Ukupno	**Demokracija**	**Tržište**	**Upravljanje**
Albanija	6,7 (#36)	7,0 (#36)	6,5 (#37)	5,7 (#38)
BIH	**6,4 (#42)**	**6,3 (#54)**	**6,5 (#37)**	**4,1 (#91)**
Bugarska	7,9 (#16)	8,2 (#17)	7,7 (#18)	5,9 (#32)
Hrvatska	7,9 (#15)	8,4 (#14)	7,5 (#20)	6,4 (#20)
Češka	9,4 (#3)	9,5 (#5)	9,4 (#2)	6,9 (#12)
Estonija	9,5 (#2)	9,7 (#2)	9,3 (#3)	7,4 (#4)
Mađarska	7,7 (#18)	7,6 (#25)	7,8 (#16)	4,7 (76)
Kosovo	6,3 (#44)	6,7 (#44)	6,0 (#49)	5,2 (#59)
Latvija	8,6 (10)	8,8 (#11)	8,5 (#11)	7,0 (#7)
Litva	9,2 (#6)	9,3 (#6)	9,0 (#4)	7,2 (#6)
Makedonija	6,9 (#31)	6,7 (#44)	7,1 (#28)	5,7 (#41)
Crna Gora	7,5 (#20)	7,9 (#21)	7,1 (#27)	6,4 (#21)
Poljska	9,2 (#5)	9,5 (#4)	9,0 (#5)	7,5 (#5)
Rumunjska	8,1 (#14)	8,2 (#17)	8,0 (#15)	5,8 (#37)
Srbija	7,4 (#21)	7,9 (#21)	7,0 (#30)	6,3 (#22)
Slovačka	8,8 (#9)	8,9 (#10)	8,6 (#8)	7,0 (#8)
Slovenija	9,0 (#7)	9,2 (#7)	8,8 (#7)	6,5 (#18)

Izvor: BTI indeks 2016

2.1.2. Ekonomska situacija

BIH ima tranzicijsku ekonomiju s ograničenim tržišnim reformama no prema BTI izvješću i izvješću Europske Komisije otvorenost tržišta napreduje prema standardima potencijalne države pristupnice EU. Osnovne ekonomske pokazatelje za proteklo desetljeće možete vidjeti u Tablici 2.

Tablica 2. Osnovni ekonomski pokazatelji za Bosnu i Hercegovinu 2007 – 2016

Pokazatelji	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Nominalni BDP (milijardi EUR)	11.5	13.0	12.7	13.0	13.4	13.4	13.7	14.0	14.6	11.2*
BDP po glavi stanovnika (EUR)	3,000	3,394	3,297	3,372	3,490	3,491	3,568	3,648	3,821	n/a
Realna stopa rasta BDP-a (%)	5.7	5.5	-2.9	0.8	0.9	-0.9	2.4	1.1	3.03	n/a
Stopa rasta industrijske proizvodnje (%)	10.0	9.2	-3.3	1.6	5.6	-5.2	6.7	0.1	2.6	4.3
Prosječne neto plaće (EUR)	322	385	404	408	417	422	423	424	424	428
Godišnja stopa inflacije (%)	1.5	7.4	-0.4	2.1	3.7	2.1	-0.1	-0.9	-1.0	-1.1
Godišnja stopa nezaposlenosti (%)	29.0	23.4	24.1	27.2	27.6	28.0	27.5	27.5	27.7	25.4
Devizne rezerve (mil EUR)	3,425	3,219	3,176	3,302	3,284	3,328	3,614	4,001	4,400	4,873
Bilans vanjskotrgovinske razmjene (milijarde EUR)	-4.14	-4.82	-3.48	-3.33	-3.73	-3.78	-3.47	-3.84	-3.51	-3.44
Tokovi direktnih stranih ulaganja (mil EUR)	1,329	684	180	307	357	307	208	399	244	140**
Učešće direktnih stranih ulaganja u BDP (%)	11.6	5.3	1.4	2.4	2.7	2.3	1.5	2.9	1.7	n/a
Depoziti stanovništva u komercijalnim bankama (mil EUR)	2,622	2,633	2,793	3,251	3,605	3,914	4,276	4,623	5,044	5,451
Broj stanovnika (u milionima)***	3.84	3.84	3.84	3.84	3.84	3.84	3.83	3.83	3.83	3.83

Izvor: http://www.fipa.gov.ba/informacije/statistike/pokazatelji/default.aspx?id=206&langTag=bs-BA

Ekonomija je još uvelike ovisna o izvozu metalnih sirovina i doznaka za stranu pomoć dok rascjepkan, decentraliziran sustav upravljanja koči i ekonomsku koordinaciju uz onemogućenost provođenja političkih reformi. Ratni sukobi izazvali su opadanje proizvodnje čak 80% u razdoblju od 1992-1995. Sklapanje mira i Daytonski sporazum dovode do djelomičnog oporavka proizvodnje od 1996. do 1999. s visokim rastom BDP-a (očekivano s obzirom na iznimno niske razine poslije ratnih zbivanja) da bi se rast usporio ulaskom u novo tisućljeće. Snažan rast nastavljen je u razdoblju 2003-2008 no 2009. zabilježen je pad kao odraz lokalnih problema ali i šire, globalne ekonomske krize.

Smanjenje državnog aparata i javnih troškova predstavlja jedan od glavnih ciljeva bosanskohercegovačke ekonomske politike te jedan od ciljeva postavljenih od strane MMF-a. Kao u većini tranzicijskih zemalja bankovna reforma ubrzala se te većinu bankarskog sektora pokrivaju velike internacionalne banke, prvenstveno iz Austrije i Italije. Konvertibilna marka (konvertibilna marka ili KM) - nacionalna valuta uvedena 1998. – vezana je uz euro što je dovelo do povećanog povjerenja i niže stope inflacije u odnosu na prethodna razdoblja što je dalje stabiliziralo bankovni sektor. Istovremeno, na žalost, udio stranih ulaganja u BDP-u značajno opadaju nakon 2007. godine. Može se zaključiti kako je inicijalni rast i razvoj BiH nakon raznih godina doveo do određenih investicija, no da je stagnacija u provođenju reformi i pojednostavljivanja javnog servisa dovela do opadanja vanjskih investicija.

Visoka javna potrošnja od oko 50% zbog iznimno složenog sustava državnog uređenja na najvišoj, državnoj, ali i na nižim, entitetskim, županijskim i općinskim razinama ostaju neki od velikih problema odnosno prepreka daljnjeg ekonomskog napretka. Zbog političkih podjela i slabog upravljanja osobito pati proces privatizacije, s naglaskom na poteškoće u FBiH gdje političke podjele stranaka na etničkoj razini otežava bilo kakav sporazum o ekonomskoj politici i usmjerenju za budućnost. Kao što se vidi u Tablici 2 jedan od dodatnih zabrinjavajućih faktora je i iznimno visoka nezaposlenost u BIH što bi svakako popravila viša stopa vanjskih investicija za koje su potrebne sve do sad navedene reforme i promjene u političkom usmjerenju države. Uvođenje poreza na dodatnu vrijednost 2006 označilo je stabilizaciju i povećalo predvidljivost izvora prihoda za državni proračun, te kako i izvještaj Europske Komisije kaže, postoje određeni napretci u suzbijanju korupcije i sive ekonomije, premda dobar dio ekonomskih aktivnosti ostaje u toj sivoj zoni.

Dobivanje statusa punopravne članice Srednjoeuropskog sporazuma o slobodnoj trgovini krajem 2007. godine dobar je početak no prošlo je gotovo desetljeće, a prioriteti BIH se nisu značajno promijenili. Među glavne prioritete kao i tada spadaju: smanjenje državne uprave i javne potrošnje, uspostave učinkovitog državnog aparata, proces integracije u EU, članstvo u Svjetskoj trgovinskoj organizaciji (WTO) te daljnji rast privatnog sektora kao jedinog održivog izvora stabilnog ekonomskog rasta. BIH je dužna ispunjavati obaveze u ostvarenju navedenih ciljeva i zbog znatne inozemne pomoći koja je primljena. Preuzet je standby aranžman MMF-a 2009. godine čiji su ciljevi upravo smanjenje državne potrošnje te stabilizacija državnih prihoda no isplata potpore suspendirana je 2011. zbog parlamentarnog zastoja na državnoj razini.

Iako se zemlja nastavila oporavljati od globalne recesije etnički i politički zastoj prisutan je u provedbi reformi, a vanjske investicije još su obeshrabrene. Novi standby aranžman MMF-a odobren je krajem 2012. godine kako bi se riješile unutarnje strukturne slabosti kao i vanjski učinci na ekonomsku situaciju. Može se međutim zaključiti kako je BIH u stadiju stagnacije tijekom kojega napredak nije na očekivanim razinama upravo zbog problema u provođenju strukturnih reformi i nedostatka političke volje.

2.1.3. Utjecaji turizma na ekonomiju

2.1.3.1. Turizam u Bosni i Hercegovini

Turizam u Bosni i Hercegovini je brzo rastuća industrija koja čini važnu ulogu u ekonomiji zemlje. Dolasci su narasli u prosjeku za 24% godišnje 1995. do 2000., nakon nagodbe mira u zemlji[9].

Tablica 3. Godišnji broj turista i noćenja u Bosni i Hercegovini za razdoblje 2010-2015

Godina	Ukupan broj turista	Povećanje	Noćenja	Povećanje
2015	1.029.000	21,5%	2.143.118	25,2%
2014	846.581	0,30%	1.711.480	-6,1%
2013	844.189	12,9%	1.822.927	10,8%
2012	747.827	9,0%	1.645.521	9,4%
2011	686.148	4,5%	1.504.205	6,2%
2010	656.333	5%	1.416.691	11,7%

Izvor: Attractive sectors for investment in Bosnia and Herzegovina, Agencija za unapređenje stranih investicija u BI, 06.10.2016.

Rast je uglavnom potaknut stranim dolascima ali uz smanjenje broja noćenja po stranom turisti.

Slika 3. Broj noćenja ovisno o zemlji porijekla turista



Izvor: Statistika turizma – Saopćenje – Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine. 25.01.2016.

Kako se može vidjeti na Slici 3 većinu noćenja ostvaruju turisti iz Hrvatske i Srbije no rast je zabilježen u broju noćenja turista iz svih vodećih izvora turističkih dolazaka u periodu 2014-2015.

[9] https://hr.wikipedia.org/wiki/Turizam_Bosne_i_Hercegovine#cite_note-1 – preuzeto 20.04.2017.

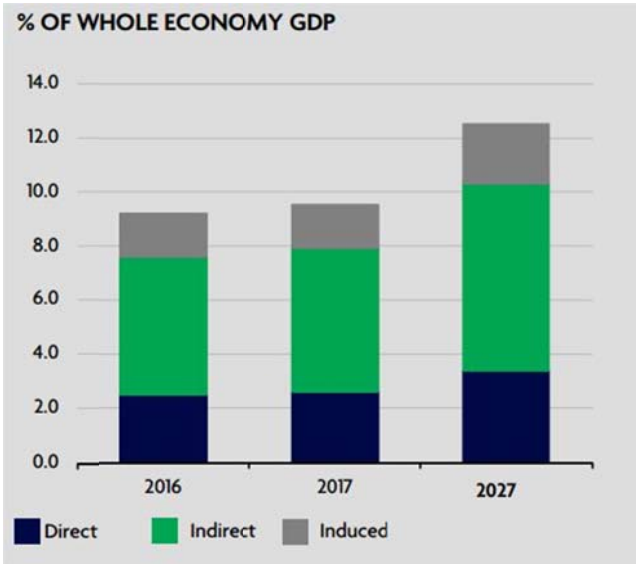
Brojke dolazaka, a osobito noćenja uvelike ovise o metodologiji prikupljanja podataka, a daljnji problemi s razrješenjem ekonomske strukture i borbe s korupcijom čine podatke daleko od pouzdanih. Očekuje se da sektor sive zone predstavlja vrlo visok udio svih dolazaka i noćenja kao i potrošnje turista, možda čak i veći od službeno dostupnih podataka iz legalnih izvora. Samo Međugorje, najvažnija atrakcija BIH prima više od 650.000 stranaca koji borave jedno ili više noćenja.

Iako je 15. prosinca 2010. godine BIH stavljena na „bijelu“ Schengen listu, što je povećalo pouzdanost sustava kontrole putovnica, ti podaci o dolascima ne dijele se sa statističkim uredima i agencijama zbog slabe koordinacije i suradnje na različitim razinama državnog aparata, osobito među entitetima. Na žalost to dovodi do nedovoljne pouzdanosti o kretanju turista što usporava investicije zbog niže sigurnosti i snižene atraktivnosti za ulagače koji traže više razine sigurnosti i očekivan povrat ulaganja. Dovođenje novih zakona o korištenju statističkih podataka i širenju podataka prikupljenima od strane Granične policije omogućilo bi se točniji uvid u potrebne podatke. Od svih podataka dovoljno bi bilo da se omogući uvid u točan broj stranih posjetitelja po nacionalnosti i prosječan broj dana koje su proveli u BIH.

2.1.3.2. Utjecaj Turističke industrije u BIH na BDP

U 2016 turizam je predstavljao 7,6% od BDP-a Bosne i Hercegovine (Slika 4), očekujući da pređe 10% BDP-a do 2027, čime bi turizam nadmašio doprinos poljoprivrede (8,3%) na nacionalni BDP, pokazujući važnost turističke industrije za razvoj države. Valja naglasiti da je ovo učinak samo dokazanih izravnih i neizravnih doprinosa, ne računajući inducirane. Također treba naglasiti da su izračuni posljedica službenih podataka, ali ako se uzme u obzir da su stvarni prihodi znatno viši od prijavljenih jasno je kako ova, porezno nedostatno pokrivena industrija, potencijalno označava jedan od najvažnijih izvora doprinosa u proračun. Može se pretpostaviti da bi doprinos BDP-u već bio iznad vrijednosti koje se predviđaju za 2027. godinu kada bi se uračunalo sivu zonu poslovanja.

Slika 4. Udio turizma u ukupnom BDP-u Bosne i Hercegovine



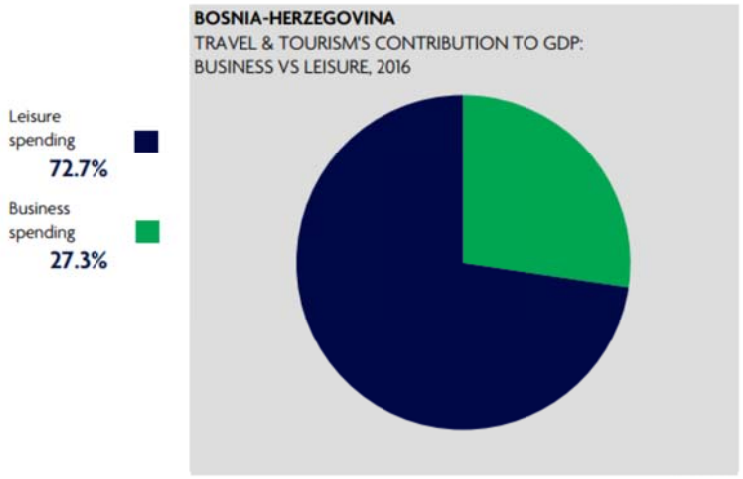
Izvor: Travel & tourism Economic Impact 2017 Bosnia and Herzegovina, World Travel & Tourism Council

Nakon važnog perioda razvoja, od 2000. do 2007., turistička industrija je imala godišnju složenu stopu rasta (CAGR) od 11,7% uglavnom upravljanu domaćim doprinosom s CAGR od 17,4%. Recesija 2008/2009 je imala ozbiljan utjecaj u industriji BiH turizma, odnosno snažnim smanjenjem izvoznih prihoda po godišnjoj stopi rasta od -5,8% 2007. do 2011. godine, unatoč većem broju posjetitelja i noćenja. To znači da se prosječna cijena bila znatno smanjila u cilju omogućavanja povećanja CAGR 5,3% u broju posjetitelja. Očekuje se da će turizam rasti po godišnjoj stopi rasta od 6,2% do 2022., uglavnom potaknut izvozom s 6,2% CAGR od ukupne godišnje stope rasta od 5,6%.

2.1.3.3. Unutrašnja potrošnja i platna bilanca

Putnička i turistička potrošnja je većinom određena od strane slobodnog segmenta (Slika 5), što predstavlja oko 72,7% ukupne potrošnje 2016. godine u odnosu na 27,3%. Očekuje se da će oba sektora ostvarivati snažan rast u razdoblju do 2027. godine. Slobodna potrošnja trebala bi prema predviđanjima rasti 5,5% godišnje, a poslovna za 4,7% godišnje te bi odnos u udjelu 2027. godine trebao biti 74,8% naspram 25,2%.

Slika 5. Udio slobodne i uz posao vezane potrošnje u ukupnoj unutarnjoj potrošnji

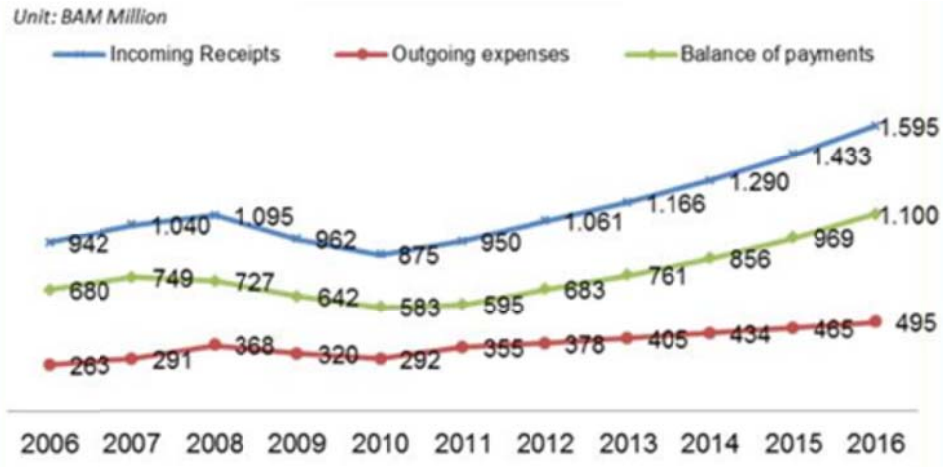


Izvor: Travel & tourism Economic Impact 2017 Bosnia and Herzegovina, World Travel & Tourism Council

Od 2000 do 2007 unutrašnja potrošnja rasla je visokom godišnjom stopom od 10%, potrošnja za odmor raste stopom 8,9%, a poslovanja stopom 14,3%. Recesija dovodi do negativne stope rasta za obje kategorije potrošnje, (-4,7% za odmor i -4,1% za posao) u razdoblju 2008 do 2011. Prekretna godina za povratak rasta bila je 2012.

U pogledu platne bilance (Slika 6), BIH ostvaruje neto suficit u turizmu, zarađujući više od dolaznih turista nego što njeni građani troše na putovanja u inozemstvo.

Slika 6. Platna bilanca



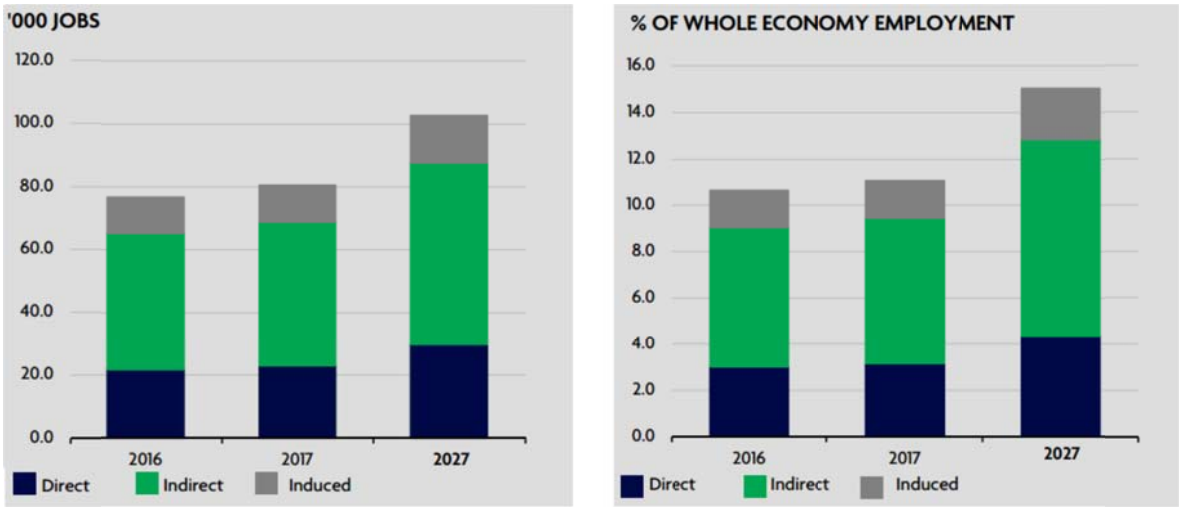
Izvor: Euromonitor international

Neto prihodi iznosili su BAM 595 milijuna u 2011. S obzirom da ukupno Bosna i Hercegovina ima deficit platne bilance od oko BAM 1.5 milijardi, putovanja i turizam su važni kao jedno od rijetkih područja s pozitivnim rezultatima i jedno od potencijala za daljnji napredak.

2.1.3.4. Utjecaj na zapošljavanje i kapitalno ulaganje

Nakon brzog rasta CAGR 6,8% od 2000. do 2007., zaposlenost nastala od strane turizma je dostigla svoj vrhunac od 103.000 radnih mjesta. Recesija je znatno pogodila zapošljavanje s CAGR od -5,9% između 2007. i 2011., dostižući svoje dno od 76.100 radnih mjesta u 2012.

Slika 7. Zaposlenost nastala od strane turizma u tisućama zaposlenih i kao postotak zaposlenih u ekonomiji Bosne i Hercegovine

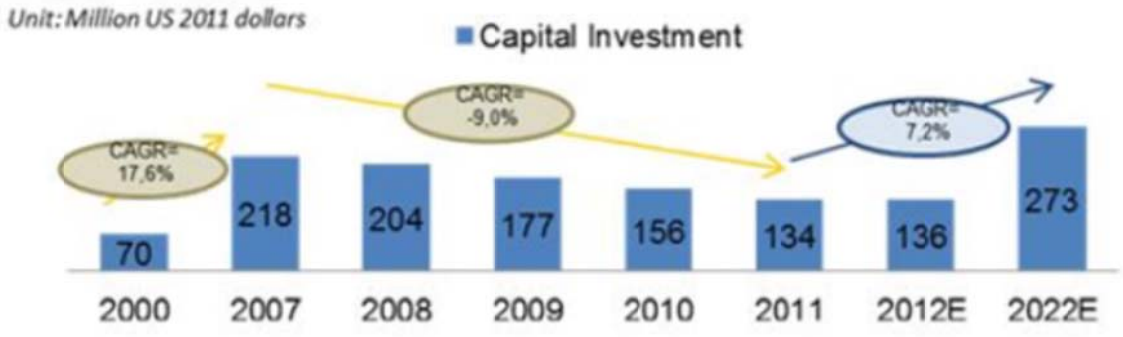


Izvor: Travel & tourism Economic Impact 2017 Bosnia and Herzegovina, World Travel & Tourism Council

Očekuje se da će se radna mjesta stvoriti po godišnjoj stopi rasta od 2% u razdoblju do 2027. godine od prilike se oporavljajući do razina prije recesije. Neizravni poslovi su najteže pogođeni recesijom s neto gubitkom od 20.000 radnih mjesta od ukupno 26,900 izgubljenih radnih mjesta. Neizravni poslovi predstavljaju 73% ukupnih radnih mjesta od strane turističke industrije.

Kapitalni investicije (Slika 8) su slijedile sličan uzorak kao i ostali pokazatelji. Od 2000 do 2007. su rasle godišnjom stopom od 17,6% (s niske baze) do 218 milijuna američkih dolara 2011. Od 2007. do 2011. kapitalne investicije pale su po godišnjoj stopi od -9%. Od 2012. do 2022. se očekuje da će kapitalna ulaganja rasti po godišnjoj stopi rasta 7.2%, čak nadilazeći razine iz 2007. godine.

Slika 8. Kapitalne investicije



Izvor: World Travel & Tourism Council

2.1.3.5. Turizam je ključ razvoja, prosperiteta i blagostanja

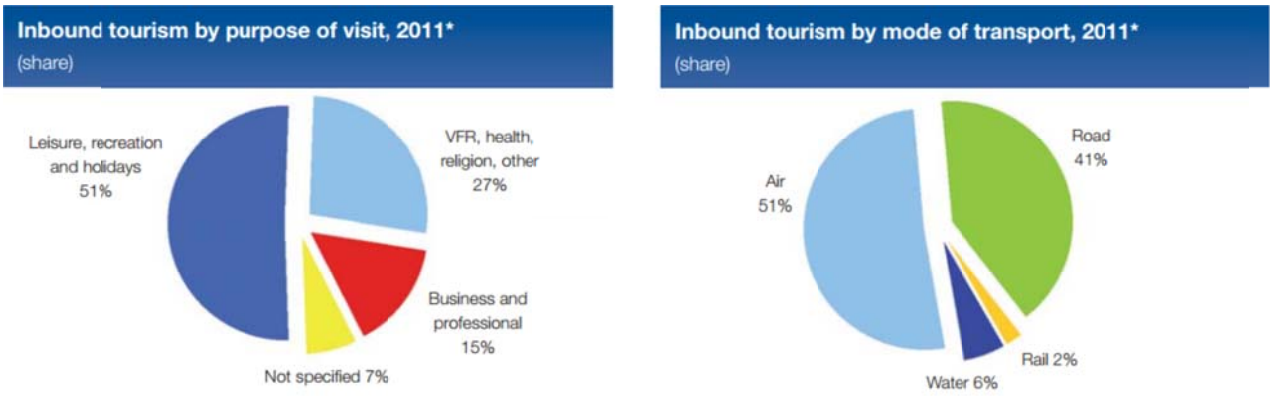
Međunarodni trendovi pokazuju kako sve veći broj destinacija ulaže u razvoj turizma koji postaje ključni pokretač kako ekonomskog tako i društvenog napretka stvaranjem radnih mjesta i čitavih poduzeća, razvojem infrastrukture i povećanjem izvoznih prihoda. Turizam je međunarodno trgujuća usluga, pa je ulazni turizam postao jedna od glavnih svjetskih trgovačkih kategorija. Globalni prihod od izvoza koji ostvaruje turizam, uključujući prijevoz putnika, premašuje 1.200 milijardi američkih dolara godišnje ili 3,4 milijarde dolara dnevno. Turizam predstavlja 30% svjetskog izvoza komercijalnih usluga i 6% ukupnog izvoza roba i usluga. Prema tome, turizam zauzima četvrto mjesto kao izvozna kategorija, nalazi se iza izvoza goriva, kemikalija i hrane. Turizam je od velike važnosti upravo za zemlje u razvoju, kao jedan od glavnih izvora prihoda deviza i općenito kao izvozna kategorija.

Procjenjuje se da turizam u svjetskom BDP-u daje doprinos od oko 5% dok se doprinos u broju zaposlenih procjenjuje na 6-7% od ukupnog broja radnih mjesta u svijetu (izravno i neizravno). Za naprednije zemlje ovi doprinosi su nešto niži, doprinos turizma u BDP-u se za te zemlje procjenjuje u rasponu od oko 2%. Istovremeno doprinos turizma u BDP-u ide i na preko 10% u zemljama u kojima je važan stup ekonomije. Za male otoke i zemlje u razvoju to može biti i izraženije, računa se da na nekim destinacijama čini i do 25% ukupnog BDP-a. U BIH turizam vjerojatno predstavlja više od 12% BDP-a (vidjeti paragraf 2.1.3.2.) što ga čini ključnim stupom ekonomije. Očekuje se da će se broj međunarodnih turističkih dolazaka u svijetu povećati za 3,3% godišnje u prosjeku od 2010. do 2030. To predstavlja nekih 43 milijuna više međunarodnih turističkih dolazaka svake godine, dostižući ukupno 1,8 milijardu dolazaka do 2030., od 1 milijarde dolazaka danas.

Očekuje se da će u periodu do 2030. povećanje broja dolazaka u zemljama s ekonomijama u nastanku imati dvostruki tempo (4,4% godišnje) u odnosu na napredne ekonomije (2,2%). Rezultat toga rasta je povećanje tržišnog udjela ekonomija u nastajanju kao turističkih destinacija s 30% u 1980. godini na 47% u 2011., a očekuje se da će doći do 57% 2030. godine, što je ekvivalent više od jedne milijarde međunarodnih turističkih dolazaka.

Među glavne motive putovanja navode se relaksacija tijekom slobodnog vremena, VFR (posjeta prijateljima, rodbini, zdravlje i drugi) i poslovna putovanja (Slika 9 lijevo).

Slika 9. Motivi za posjete i udijeli načina prijevoza u globalnom turizmu



Izvor: UNWTO Tourism Highlights, 2012

Slobodno vrijeme, rekreacija i praznici predstavljaju većinu svrha ulaznog turizma sa 51% udjela, a slijede VFR (posjete prijateljima, zdravlje, vjerska hodočašća i drugi) sa 27%, dok poslovni i profesionalni razlozi predstavljaju 15%. Zrak je glavni način prijevoza, sa 51% ukupnog udjela ulaznog turizma, a slijede ceste (41%), dok željeznički i plovni putovi imaju marginalni udio (Slika 9 desno). Može se zaključiti kako su dobro funkcionirajuće, međunarodne zračne luke važne pristupne točke za razvoj turizma. Upravo su zračne luke te koje mogu privući zrakoplovne kompanije i osigurati konkurentske cijene za turiste koji planiraju dolazak. Kao što se može vidjeti većina turističkog prometa je troškovno osjetljiva (slobodno vrijeme i VFR čine 78% udjela) što dodatno povećava naglasak na konkurentnim cijenama prijevoza.

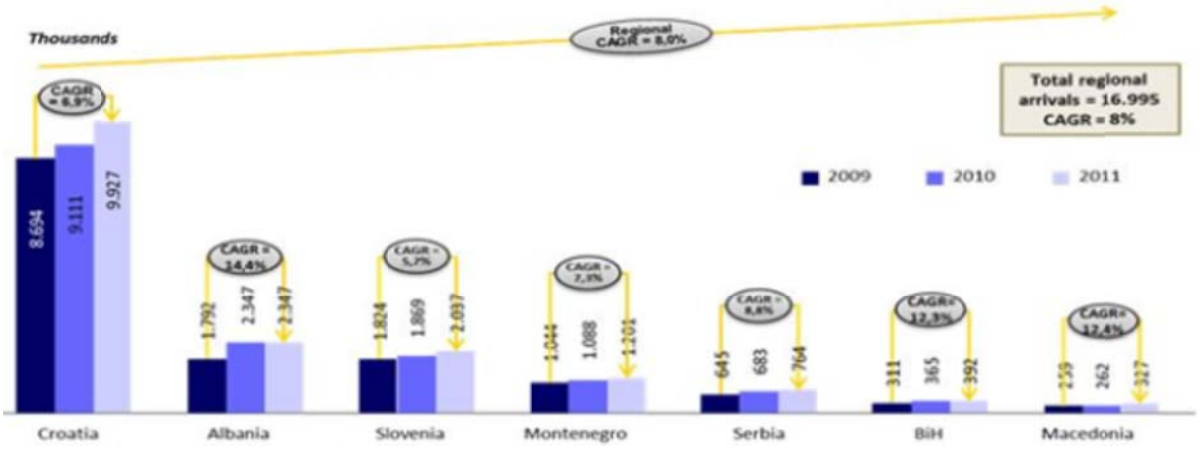
2.1.3.6. Turizam u balkanskoj regiji

U regiji bivše Jugoslavije, Hrvatska je glavna turistička destinacija s gotovo 10 milijuna dolazaka (Slika 10) sa udjelom od gotovo 58% svih regionalnih dolazaka. Albanija je

druga po veličini turističkog tržišta s 2,35 milijuna dolazaka i također najbrže rastućih sa 14,4% CAGR.

BiH, iako sa impresivnim 12,3% CAGR privlači nešto manje od 400.000 dolazaka, što predstavlja tek 2,3% udjela regionalnih dolazaka.

Slika 10. Međunarodni dolasci u regiji bivše Jugoslavije

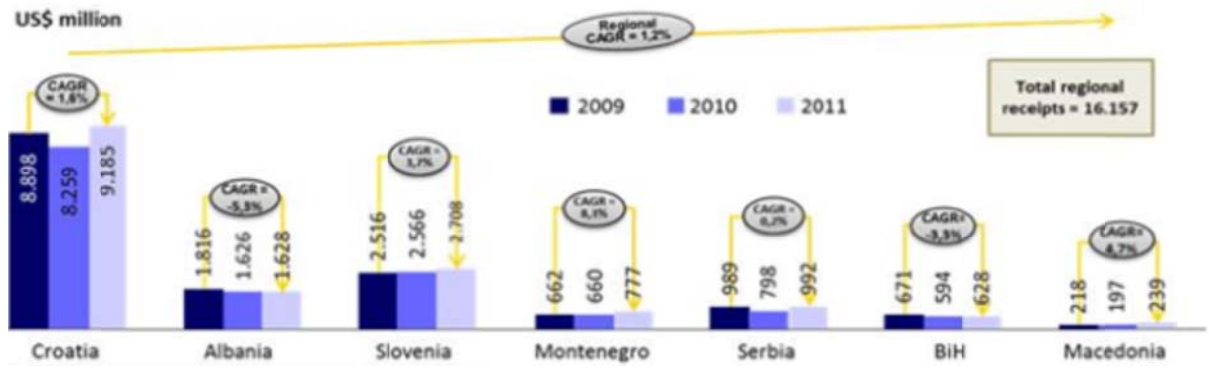


Izvor: UNWTO Tourism Highlights, 2012

Kao što je navedeno prije, podaci su temeljeni na službenim statistikama smještaja, što u slučaju BIH vjerojatno predstavlja samo manji udio od ukupnog broja, što je više od 1,4 milijuna prema projektu zajedničkog izračuna.

Pregled prihoda od turizma u regiji (Slika 11) pokazuje kako je Hrvatska vodeća regionalna zemlja, iako uz znatno nižu stopu rasta (CAGR 1,6%) nego u slučaju dolazaka (CAGR 6,9%), što znači da se radi o niskom prihodu po pojedinačnom dolasku (Slika 12). Pad prihoda po dolasku najnaglašeniji je u Albaniji, BIH, Srbiji pa i ostalim zemljama regije.

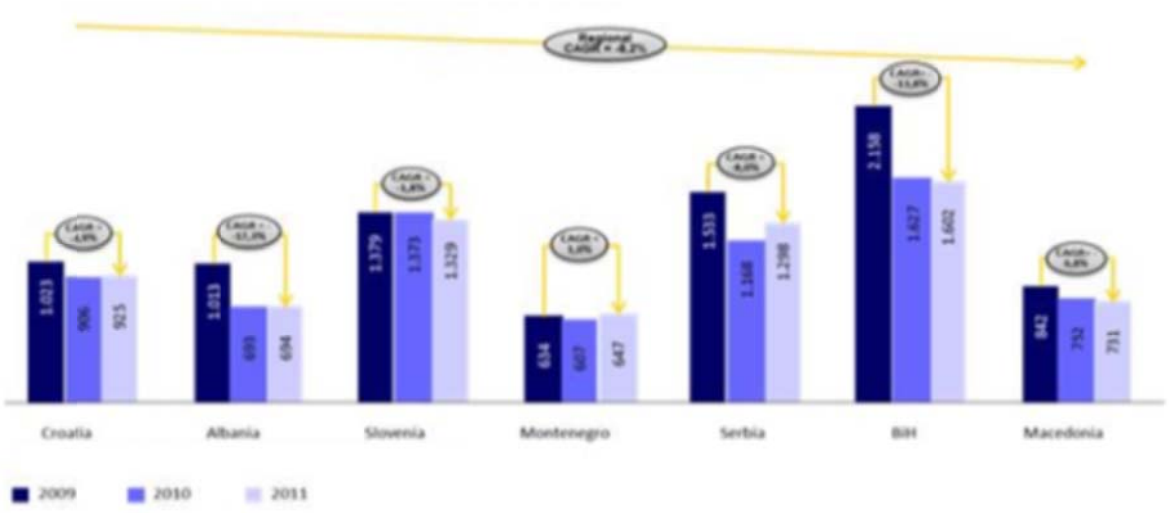
Slika 11. Prihodi od turizma u regiji bivše Jugoslavije



Izvor: UNWTO Tourism Highlights, 2012

Sve veći broj dolazaka i pada potrošnje po dolasku je trend turističke industrije u čitavoj balkanskoj regiji između 2009. i 2011. To je izravna posljedica ekonomske i financijske krize u Europi.

Slika 12. Prihodi po dolasku u regiji bivše Jugoslavije



Izvor: UNWTO Tourism Highlights, 2012

Balkanska regija uspješno privlači sve više posjetitelja zbog nižih cijena u usporedbi s konkurentskim regijama. Krizne situacije također dovode do prakse sniženja cijena da bi se zadržao tržišni udjel i broj posjetitelja od strane turističkih poduzetnika. BiH bilježi smanjenje priliva po godišnjoj stopi rasta od 3,3% u razdoblju između 2009. i 2011., kao izravne posljedice CAGR -13,8% prihoda po dolasku, s 2.158 na 1.602 američka dolara po dolasku. Ohrabrujući pokazatelj je da BiH ima najviše prihode po dolasku u regiji, dvostruko više od Makedonije, Crne Gore i Albanije, 73% više nego Hrvatska, a 20% više nego Slovenija. Treba naglasiti da su izvori podataka za potrošnju BiH banke i financijske institucije, a broj dolazaka tvrtke za smještaj. Kako je brojka dolazaka vjerojatno umanjena zbog neprijavljivanja procjenjuje se da je stvarni prihod po dolasku u rasponu od 550 do 650 američkih dolara što je usporedivo s Hrvatskom ako se uzme u obzir razlika u plaći i životnom standardu.

2.2 Turizam u BiH

2.2.1. Analiza izlaznog turizma

Hrvatska je glavno odredište izlaznih izleta iz BiH (Slika 13), slijedi Crna Gora i skup drugih zemalja, a ukupan broj odlazaka popeo se na 569.000 u 2011. godini.

Slika 13. Odlasci iz Bosne i Hercegovine po destinaciji

Unit:'000 trips

Country	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Cagr 16/11
Croatia	189	222	240	213	218	229	234	242	248	254	259	2,4%
Macedonia	4	5	4	5	6	6	6	7	7	8	8	6,5%
Montenegro	98	105	110	125	116	122	128	135	142	150	157	5,2%
Serbia	60	63	65	64	64	65	70	76	82	88	94	7,6%
Turkey	41	50	59	52	47	47	48	49	51	52	54	2,8%
Other Destinations	86	78	72	81	87	100	114	131	152	174	196	14,4%
Total Departures	**478**	**522,5**	**549,9**	**539,1**	**537**	**569,1**	**600,3**	**639,7**	**682**	**724**	**767,2**	**6,2%**

Izvor: Euromonitor International

Susjedne zemlje predstavljaju veliku većinu stranih izleta građana BIH sa 422 tisuće izleta, dok su Turska i druge destinacije, odnosno zemlje EU, zastupljene u 2016. godini sa 147.000 izleta. Putovanja u zemlje EU imaju procijenjenu najvišu stopu rasta sa CAGR od 14,4%, u razdoblju između 2011. i 2016. godine.

Slika 14. Načini prijevoza odlazaka

Unit:'000 trips

Mode of Transport	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Cagr 16/11
Air	91,3	102,7	109,2	110,2	111,9	121,8	131,5	143,9	157,5	172,3	186,4	8,9%
Land	368,6	399,7	419,1	406,9	402,7	422,9	442,5	466,9	493,1	517,7	543,9	5,2%
Rail	18,2	20,1	21,7	21,8	22,3	24,5	26,4	28,8	31,4	34	36,8	8,5%
Total Departures	**478**	**522,5**	**550**	**538,9**	**536,9**	**569,2**	**600,4**	**639,6**	**682**	**724**	**767,1**	**6,1%**

Izvor: Euromonitor International

Cestovni prijevoz (automobilski i autobusni) glavni je način prijevoza koji koriste građani BIH u svojim putovanjima (Slika 14) sa gotovo 423 tisuće izleta u 2011. godini (74% ukupnog broja putovanja). Razlog tolikoj dominaciji cestovnog prometa je to što dominiraju posjeti susjednim zemljama regije što je najbolje obavljati cestom. Zračni promet je predstavljen sa 122.000 izleta u 2016. (21,4%) i uživa najviši rast s procijenjenom godišnjom stopom rasta od 8,9% u razdoblju od 2011. do 2016. To je rezultat rasta putovanja u zemlje EU, na dalje udaljenosti od susjednih zemalja. Željeznica predstavlja 4,3% putovanja sa ukupno 24,5 tisuća putovanja u 2011. godini. Iako se procjenjuje da je rast velik (CAGR od 8,5% 2011 - 2016), ukupni udio ne doseže 5% svih putovanja. Procjenjuje se da će cestovni promet smanjiti svoj udio na 71% do 2016. u korist zračnog sa procijenjenim udjelom 24,3% u 2016.

Slika 15. Svrha odlazaka u posjet građana Bosne i Hercegovine

Unit: '000 trips

Purpose	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Cagr 16/11
Business	121,9	135,8	144,7	142,8	144,4	155,4	165,1	178,5	192,3	207,1	222,5	7,4%
Leisure	356,2	386,7	405,4	396,2	392,5	413,8	435,3	461,2	489,7	516,9	544,6	5,6%
Total Departures	**478**	**522,5**	**550,1**	**539**	**536,9**	**569,2**	**600,4**	**639,7**	**682**	**724**	**767,1**	**6,1%**

Izvor: Euromonitor International

Slobodno vrijeme je glavni razlog putovanja građana BIH u inozemstvo, a posebno u cilju posjete svojih prijatelja i rodbine. U 2011. godini, izleti za opuštanje u slobodno vrijeme broje 413,8 tisuća odlazaka (Slika 15), dok je posao kao razlog za inozemna putovanja, brojao 155,4 tisuća izleta. Poslovna putovanja bilježe veći porast sa stopom od 7,4% CAGR između 2011 i 2012, dok putovanja za opuštanje u slobodno vrijeme rastu stopom od 5,6% CAGR.

Inozemna putovanja iz BiH su još uvijek u svojim ranim fazama, a očekuje se da ekonomska situacija u narednim godinama pojačati razvoj ovog tržišta. Na drugom kraju, bosanskohercegovačka dijaspora sa svojim ogromnim brojkama (oko 1,5 milijuna ljudi porijeklom iz BiH živi u inozemstvu) je glavni pokretač za VFR (posjete prijateljima i rodbini) tržište razvoja, pod uvjetom da će postojati niskobudžetne zračne operacije iz BiH. Trenutno samo zakazani prijevoznici rade na sarajevskom aerodromu, dok je Zračna luka Mostar u svojim ranim fazama razvoja usmjerena na charter letove iz Italije za hodočašća. Pojava niskobudžetnih prijevoznika zračnog prometa će omogućiti znatno brži rast zračnog prijevoza, posebno zbog osjetljivosti domaćih ljudi na vrlo visoke cijene. Ovaj učinak može biti lako uspoređen sa stopama rasta koje uživaju niskobudžetne zračne kompanije u Srbiji, Hrvatskoj i Mađarskoj.

Slika 16. Troškovi za inozemne posjete građana Bosne i Hercegovine



Izvor: Euromonitor international

Inozemna potrošnja pretrpjela je smanjenje u posljednjih nekoliko godina (Slika 16). Očekuje se za razdoblje od 2011. do 2016. da će potrošnja po putovanju rasti po vrlo niskoj

stopi u odnosu na broj putovanja. Prosječna potrošnja po putovanju na razini 320 eura je vrlo niska u usporedbi s dolaznom prosječnom turističkom potrošnjom, što odražava osjetljivost građana BIH na troškove kada putuju.

2.2.2. Analiza domaćeg turizma

Domaći turizam BiH bitno je definiran od strane poslovnih putovanja koja čine 62,5% od ukupnog broja u 2011. godini (Slika 17). Od različitih načina prijevoza dominira cestovni nad željezničkim. Procjenjuje se da će rast biti veći u segmentu trošenja slobodnog vremena nego u poslovnom segmentu, u skladu sa svjetskim trendovima. Kao što je ranije navedeno, statistike o broju putovanja su prikupljene od smještajnih jedinica, što znači da su brojevi podcijenjeni.

Slika 17. Domaći turizam po svrsi i načinu prijevoza

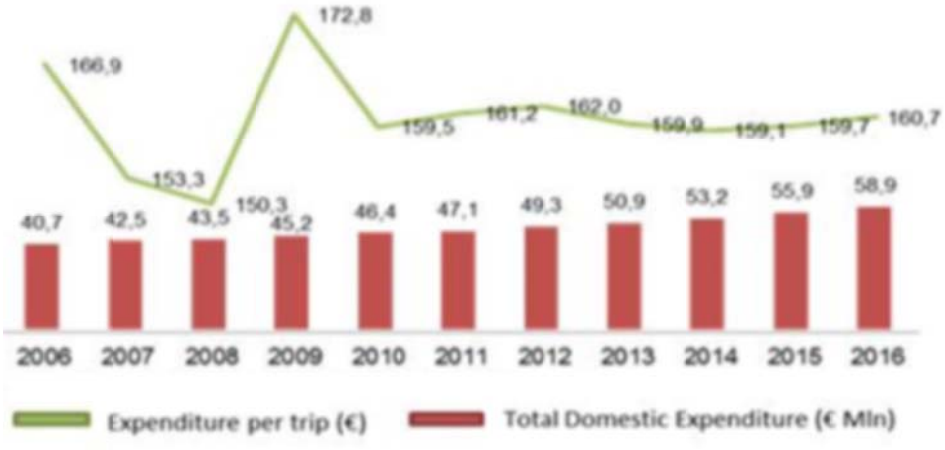
Domestic Tourism by Purpose of Visit and by Mode of Transport: 2006 -2011 and estimates 2012 - 2016 (000 trips)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Cagr 16/11
Business	156,6	176,9	183,4	164,9	182,4	182,7	189,1	197,0	205,9	214,8	223,8	4,1%
Land	151,3	170,7	177,2	159,1	176,2	176,7	182,9	190,5	199,1	207,7	216,4	4,1%
Rail	5,3	6,2	6,2	5,8	6,2	6,0	6,2	6,5	6,8	7,1	7,4	4,3%
Leisure	87,4	100,4	105,9	96,8	108,5	109,7	115,1	121,5	128,6	135,6	142,5	5,4%
Land	82,2	94,4	99,4	91,0	101,9	103,1	108,2	114,2	120,8	127,4	133,8	5,4%
Rail	5,2	6,0	6,5	5,8	6,6	6,6	6,9	7,3	7,8	8,2	8,7	5,7%
Total trips	**244**	**277,3**	**289,3**	**261,7**	**290,9**	**292,4**	**304,2**	**318,5**	**334,5**	**350,4**	**366,3**	**4,6%**

Izvor: Euromonitor international

Domaća potrošnja u stalnom je porastu od 2006., čak i tokom svjetske ekonomske recesije. U 2009. (Slika 18) izdaci turizma su zadržali rast zbog povećanja potrošnje po putu unatoč smanjenju broja putovanja. Potrošnja po domaćem izletu je oko polovine inozemnih izleta odražavajući nižu bazu cijena u BiH u odnosu na susjedne zemlje, glavnu destinaciju njenih građana.

Slika 18. Izdaci u domaćem turizmu



Izvor: Euromonitor international

2.3. Ključni trendovi i razvoj

Čini se da je recesija gotova, kako globalno tako i lokalno što ostavlja mogućnost oporavka. Na žalost, nepostojanje nacionalne strategije i problemi kompliciranog načina upravljanja ometaju brži razvoj turizma u BiH.

2.3.1. Prilike za razvoj nakon recesije

Tokom recesije turizam je jedno od najmanje pogođenih područja bosanskohercegovačkog gospodarstva. S izuzetkom 2008, broj dolazaka je porastao tokom promatranog razdoblja. Negativni učinci recesije su jasno vidljivi kad se promatraju trendovi u smislu vrijednosti, posebno u platnoj bilanci. Ono što je najvažnije, godine ekonomske krize nisu bile uzaludne. Ulaganja u bosanskohercegovačku infrastrukturu turizma su se nastavila, pružajući osnovu za solidan rast nakon recesije. Porijeklo kapitala je bilo prilično svestrano: privatno, državno, strano i mješovito. To pokazuje da ulagači različitih veličina i tipova vide potencijal u razvoju turističke infrastrukture u Bosni i Hercegovini.

2.3.2. Nacionalna strategija za razvoj turizma

Ne postoji niti jedna nacionalna turistička strategija u BiH. Kako je prije rečeno, država ima vrlo složenu i osjetljivu unutrašnju strukturu. Sastoji se od dva vrlo nezavisna entiteta, odnosno Federacije Bosne i Hercegovine (FBiH) i Republike Srpske (RS), i jedan distrikt (Brčko). FBiH se sastoji od 10 kantona koji su dalje raščlanjeni u općine. RS se sastoji samo od općina, bez srednje razine vlasti. Ne postoji niti jedan organ za turizam na nacionalnoj razini. Oba entiteta FBiH i RS imaju svoje nadležne organe. Dakle, FBiH i RS imaju svoje nezavisne strategije razvoja turizma. To je daleko od optimalnog rješenja. Međunarodne vlasti i nevladine organizacije su za veću suradnju i koordinaciju aktivnosti na turističkim razvojnim projektima, kao što su privatni investitori, koji ne vide svrhu u financiranju takve složene i neučinkovite strukture.

2.3.3. Političko-pravno okruženje

Dana 15. prosinca 2010. BiH je stavljena na „bijelu" Schengen listu, što znači da vlasnici bosanskohercegovačkih putovnica mogu putovati u zemlje Schengena bez viza. U 2011. su viđeni prvi učinci ove mjere u smislu snažnog pomaka u rastu inozemnih putovanja.

Zemlje EU su blizu i građani BiH ih sada mogu posjetiti bez prolaska kroz mukotrpni proces dobivanja viza. To će također vjerojatno imati pozitivan utjecaj na tok inozemnog turizma, jer poboljšava imidž BiH u očima građana EU, posebno u pogledu sigurnosnih pitanja, koja su ih mogla prethodno odvratiti od posjeta zemlji.

2.3.4. Investicije

Ulaganja u turizam i putovanja spadaju pod najsigurnija za ulagače u BiH tijekom perioda recesije i odmah nakon nje. Industrija je snažno proširena uz jake izglede za budućnost. Banke su spremne dati financijsku potporu, smatrajući turizam manje rizičnim od drugih industrija, kao što je proizvodnja. Turizam je prethodno bio važan za ekonomiju BiH, pogotovo jer je Sarajevo bilo domaćin Zimskih olimpijskih igara 1984. Na žalost, većina infrastrukture datira iz tog predratnog doba pa ne zadovoljava zahtjeve modernih turista i standarde moderne turističke ponude. U posljednjih nekoliko godina viđen je novi val investicija za poboljšanje postojećih objekata i izgradnju novih turističkih infrastruktura, što daje potrošačima priliku za odabir iz šireg spektra usluga, cijene u odnosu na kvalitetu u ponudi. Očekuje se da će se nastaviti ulaganje u bosanskohercegovačka putovanja i turizam u sljedećem desetljeću. BiH je otvorena za druge europske zemlje, s ukidanjem viza, izgrađenom autocestom i uvođenjem novih zračnih linija. Biti u blizini ovog velikog potencijalnog tržišta će igrati važnu ulogu u motiviranju velikih ulagača da pristupe i preuzmu zamah od malih privatnih investitora. Vjerojatno će razine vlasti nastaviti s pružanjem znatnih poticaja što bi moglo privući velike strane investitore. Kada veliki investitori pristupe, očekuje se trajna konsolidacija ponude putovanja i turizma u Bosni i Hercegovini, koji će otvoriti novi segment - potrošači koji vjeruju i traže brandove. Ipak, mali ulagači će imati dovoljno prostora da zadrže prisutnost. Vjerojatno da će ponuda turizma u BiH rasti, postati složenija i tako predstavljati širi spektar kvalitetnih usluga za različite kategorije posjetitelja.

2.3.5. Turističke organizacije

Vrlo je mala koordinacija u smislu razvoja i koordinacije BiH turističkih organizacija i destinacija. Institucije koje bi normalno trebale biti zadužene za koordinaciju često su slabo financirane bez pravih alata za upravljanje razvojem turizma. Turističke organizacije se uglavnom financiraju putem boravišne pristojbe, ali veliki broj turista ne plati taj porez, zbog nedostatka odgovarajućih mehanizama naplate i kontrole sustava. Dakle, razvoj turizma je

često prepušten nezavisnim investitorima. Uz primarni interes investitora, šira industrija plaća cijenu zbog nedostatka koordinacije. Kulturna i prirodna baština je ključna imovina za BiH kao turističku destinaciju. Međutim, nedostatak koordinacije u razvoju turističke infrastrukture može oštetiti stanje istih. Ako lokalne vlasti, koje su zadužene za reguliranje izgradnje unutar planiranih granica, kao i turističke organizacije u BiH, ne pronađu snagu i sredstva za upravljanje izgradnjom, atrakcija bosanskohercegovačke kulturne i prirodne baštine može biti izgubljena.

Međugorje je fenomen sam po sebi, kao najvažnija turistička atrakcija u BiH, za hodočašće katoličkog svijeta, i isti problem nedostatka koordinacije u razvoju turističke infrastrukture može ugroziti razvoj Međugorja. Nedavno otkrivene piramide u gradu Visokom doživjele su nevjerojatan porast turističkih dolazaka koji omogućavaju razvoj povijesne i arheološke baštine, i opet važnost koordinacije u njezinu razvoju je od presudnog značaja. Očekuju se poboljšanja u koordinaciji interesno-utjecajnih skupina s ciljem razvoja turizma u Bosni i Hercegovini. Međunarodne organizacije i nevladine organizacije se zalažu za veće regionalnu suradnju, što će vjerojatno pomoći ujediniti interese turističkih investitora u cijeloj BiH. Kritičari tvrde da prioritet mora biti strogo prikupljanje turističkih poreza, koji su glavni izvor za financiranje razvoja koordinacije i promocije BiH kao odredišta. Danas je znatno manje od 50% posjetitelja u BiH registrirano da je platilo boravišnu pristojbu, a trgovački izvori u mostarskoj regiji, posebno u Međugorju tvrde da više od 90% turističkih poreza nije prikupljeno.

2.3.6. Bosanskohercegovačko izlazno tržište

Očekuje se ostvarenje poboljšanja jednokratni prihodi u BiH. To će omogućiti većem broju građana BiH da putuju više i imaju koristi od politike vizne liberalizacije. Prijevoznici će se morati prilagoditi promjeni u potražnji, nudeći više mogućnosti za putovanja u zemlje Schengena. Povećanje mobilnosti bosanskohercegovačkih građana će imati značajan utjecaj na njihove izlazne putne obrasce, što se odražava u očekivanom snažnom rastu u odlascima za odredišta pored tradicionalnih regionalnih destinacija. Građani EU-a počinju percipirati BiH na drugačiji način, da to više nije „zabranjeno“ područje, trend ilustriran snažnim očekivanim rastom dolazaka iz zemalja EU.

2.3.7. Turističko tržište u nastajanju u Bosni i Hercegovini

Novost koja se pojavila i razvila snažno u putovanjima i turizmu u BiH tokom posljednjih nekoliko godina je etno-turizam. Etno-turizam je najjača razvojna novost u industriji. To je mješavina tradicije, kuhinje, kulture i religije, ponuđena potrošačima po pristupačnoj cijeni. Etno-turizam se pokazuje popularnim među domaćim turistima, koji su zainteresirani za ponovno povezivanje sa svojim korijenima. Trenutno se etno-turizam u BiH uglavnom temelji na izletima, no zabilježena je rastuća aktivnost u širenju smještajnog kapaciteta od tvrtki koje pružaju ove usluge. Izvorno, etno-turizam crpi većinu svojih prihoda od usluge hrane. Očekuje se da će etno-turizam nastaviti sa rastom. Potrebna ulaganja za uspostavu atrakcija kao što su ove, su prilično niska i nude relativno brzo vraćanje. Etno-turizam će vjerojatno biti u fokusu tokom sljedećeg desetljeća, privlačeći sve veći broj stranih posjetitelja, pošto domaći segment nailazi na zasićenje. Etno-turizam je važan dodatak za putovanja i ponudu turizma u BiH. Turisti će u budućnosti biti zainteresirani širokom ponudom turističke destinacije i ta novost će pomoći izgraditi raznolikost ponude. Turistički maloprodajni operatori koji dovode turiste u BiH sve više će uključivati „etno-odredišta“ u svojim programima.

Turizam u BiH i dalje privlači određenu skupinu potrošača među turistima, posebno one koji traže aktivniji odmor. Miran praznik ili dobar odmor nije među ključnim prioritetima za posjetitelje zemlje. Operateri turizma u BiH su naporno radili da pripreme što je moguće više aktivnosti u svojim ponudama destinacija, predstavljajući posjetiteljima široki raspon otvorenih i kulturnih aktivnosti. Ovo proširenje, međutim, nije dobro koordinirano i postoje propusti u smislu kvalitete. Nedostatak koordinacije otežava privlačenje velikih turističkih grupa, jer velike međunarodne agencije i tour operateri zahtijevaju pouzdanost domaćih partnera. Više koordinacije u smislu razvoja odredišta vjerojatno će rezultirati rastom kvalitete ponude u BiH. Jedno od glavnih područja za poboljšanje tokom perioda prognoze će biti sigurnost aktivnosti na otvorenom. Iako to nije nešto što stvara značajan profit, sigurnosni standardi i zdravstvena skrb za turiste će biti potrebni za privlačenje i zadržavanje turista iz razvijenih tržišta. Očekujemo da ćemo vidjeti više koordinacije interesno-utjecajnih skupina u industriji, kao i koordinaciju potaknutu konsolidacijom domaćih putničkih usluga na tržištu. Poboljšanje kvalitete ponude u BiH će dovesti do prodora turista veće kupovne moći. BiH ne može računati na sofisticiranije europske turiste bez usklađivanja putovanja i turizma s međunarodnim standardima.

2.4. Turizam u Mostarskoj regiji

Regija Mostara, ili Hercegovačko-neretvanska županija ima brojne turističke atrakcije u raznim turističkim proizvodima: povijesnim i kulturnim, vanjskim, avanturističkim, i vjerskim.

U svojoj bogatoj ponudi kulturne baštine, regija ima Mostar, Blagaj, Hercegovina rute vina, Čapljinu, Počitelj i Stolac - Radimlju. Vjerske ponude su Međugorje, Blagaj, Mostar i Prozor - Rama. Prirodna baština uključuje Blagaj, Vodopad Kravice, Park prirode Rujište, Neretvu, Konjic, Boračko jezero, Jablaničko jezero, Prozor - Rama, Čapljinu, Park prirode Hutovo blato, Ravno - špilja Vjetrenica, Park prirode Blidinje. Neum predstavlja ljetni odmor.

Slika 19. Karta atrakcija Neretvanskog kantona



2.4.1. Turističke atrakcije

2.4.1.1. Grad Mostar

Grad Mostar je kulturno, političko i financijsko središte Hercegovine. Ima posebnu i ugodnu mediteransku klimu. Udaljen je od Jadranske obale 60 km. U samom gradu i u njegovoj neposrednoj blizini se nalaze mnoge jedinstvene lokacije povijesne i kulturne vrijednosti, gdje se najviše istaknuo Stari most od kamena i datira iz srednjeg vijeka, koji

spaja lijevu i desnu obalu rijeke Neretve, najvažniju prirodnu imovinu Hercegovine. Procjenjuje se da oko 500,000 ljudi posjeti grad svake godine, od čega su 60% stranci.

Slika 20. Pogled na Mostar i dolinu Neretve



2.4.1.2. Stari most

Stari most u Mostaru je simbol grada izgrađen 1566. To je jedinstveni luk strukture koji povezuje lijevu i desnu obalu rijeke Neretve. Raspon luka je 28,7 m, a stoji na visini od 21m od vode Neretve na ljetnoj razini. Svake godine u lipnju, Stari most je domaćin natjecanja skokova. Most je bio uništen tokom proteklog rata krajem 1993., 2004. godine je restauriran, a 2005. je bio uključen u UNESCO-ov popis Svjetske baštine, kao prvi spomenik u BiH koji se nalazi na popisu.

Slika 21. Stari most u Mostaru



Slika 22. Kriva ćuprija u Mostaru



2.4.1.3. Stari grad

Stari grad je povijesna četvrt s obje strane Starog mosta, karakteristična po svojim uskim ulicama sa puno ugostiteljskih objekata i zanatskih dućana koji vrve životom tokom dana, dok turisti pune ulice. To je također mjesto mnogih kulturnih, povijesnih i vjerskih objekata, kao što su: Stari Most, Kriva Ćuprija, Katolička crkva, Koski Mehmed-pašina džamija, Kajtaz kuća i Muzej Hercegovine.

Slika 23. Franjevačka Katedrala i Stari grad u Mostaru



2.4.1.4. Međugorje

Međugorje je mjesto koje se nalazi oko 25 km jugozapadno od Mostara, u blizini granice Hrvatske. Grad je dio općine Čitluk. Nakon što se Djevica Marija ukazala lokalnoj katoličkoj djeci 1981, Međugorje je postalo je popularno mjesto vjerskog hodočašća.

Slika 24. Brdo Križa i Crkva Sv. Jakova u Međugorju



Naziv Međugorje doslovno znači „između planina“, na nadmorskoj visini od 200 m nadmorske visine. Grad se sastoji od etnički homogenog hrvatskog stanovništva od preko 4000 žitelja. Rimokatolička župa (lokalno administrativno i vjersko područje) sastoji se od pet okolnih sela, Međugorje, Bijakovići, Vionica, Miletina i Šurmanci. Nakon prijave o ukazanjima, biskupi Mostara su proglasili tvrdnje neutemeljenim. U ožujku 2010., u cilju kontinuiranog javnog izvještavanja, Sveta Stolica je objavila da je Kongregacija za nauk vjere formirala istražnu komisiju, koji se sastoji od biskupa, teologa, i drugih stručnjaka, pod vodstvom kardinala Camilla Runi, papin bivši generalni vikar rimske biskupije. Neovisno od toga što nije formalno priznato kao marijansko svetište od strane Svete Stolice, Međugorje je osnovano kao svjetski poznato hodočasničko mjesto često se uspoređujući sa svetištima Lourdes i Fatima. Procjenjuje se da je oko 30 milijuna hodočasnika posjetilo svetište od 1981. i svake godine sve više i više ljudi dolazi da ga posjeti u svrhu svoje vjere. Dana 24. lipnja 1981. Djevica Marija (majka Isusova) se prikazala pred šestero djece po prvi put. Po jednoglasnom svjedočanstvu vidjelaca, Djevica Marija prenosi preko njih na sve vjernike poruke mira, ljubavi, vjere, posta, molitve i obećanja. Vidjelica Marija Lunetti (Pavlović) tvrdi da prima poruke od Djevice Marije svakog dvadeset petog u mjesecu, dok Mirjana Soldo (Dragičević) prima poruke svakog drugog u mjesecu. Vidioci su još uvijek živi i razgovaraju sa ljudima, što Međugorje čini živim duhovnim jedinstvenim iskustvom među Katolicima. Svaki hodočasnik redovito posjeti župnu crkve Svetog Jakova, koja se nalazi u centru mjesta,

brdu ukazanja u Bijakovićima - mjestu gdje se ukazala Djevica Marija po prvi put, brdo Križa, gdje je veliki križ podignut u 1993., kao i Franjin vrt, Majčino selo i Zajednica Cenacolo. Međugorje je najveća turistička i hodočasnička atrakcija u BiH i nudi različite elemente, čineći ga ujedno i najbogatijim centrom u regiji. Utvrđeno je da je u 2012. iznad milijun posjetitelja došlo u Međugorje, gdje oko 65% posjetitelja boravi preko noći. To je daleko najveća turistička atrakcija u BiH, odgovorna sama za nekih 75% svih stranih dolazaka u zemlju, koji većinom nisu računati u službenim statistikama.

2.4.1.5. Blagaj

Blagaj je naselje-grad (Kasaba) u jugoistočnom dijelu Mostarskog bazena. Stoji na rubu Bišća polja i jedan je od najvrjednijih mješovitih urbanih i ruralnih struktura u BiH, razlikujući se od drugih sličnih objekata u urbanom izgledu. Blagaj je najvjerojatnije dobio ime po svojim blagim vremenskim uvjetima od "Blage" na lokalnom jeziku znači "blage". Nalazi se na izvoru rijeke Bune i povijesne tekije (tekija ili samostan Derviša). Blagaj Tekija je izgrađena oko 1520., s elementima otomanske arhitekture i mediteranskog stila te se smatra nacionalnim spomenikom.

Slika 25. Blagaj Tekija, izvor rijeke Bune i Blagaj Fort (Stjepan grad)



Izvor rijeke Bune (Vrelo bune) je jaki Kraški izvor. Buna teče zapadno približno 9 km, a ulijeva se u Neretvu u blizini sela Bune. Povijesni lokalitet Starog Blagaj Fort (Stjepan-grad), na brdu iznad Blagaja, bio je sjedište hercegovačkog plemića Stjepana Vukčića, a rodno mjesto bosanske kraljice Katarine Kosače-Kotromanića.

2.4.1.6. Čapljina

Čapljina, osnovana od strane Rimljana 5 godina prije Krista, nalazi se na granici s Hrvatskom svega 20 km od Jadranskog mora. Rijeka Neretva teče kroz općinu i ulijeva se u Jadran odmah preko granice. Gradsko obilježje je kip kralja Tomislava. Crkva svetog Franje

Asiškog je također istaknuti objekt grada. Općinski grb sadrži hrvatsku šahovnicu, toranj u Počitelju i Svetog Franju Asiškog.

Slika 26. Čapljina



Općina ima bogatu arheološku povijest i netaknutu divljinu i počinje razvijati poljoprivredni turizam. To je također dom Parka Hutovog Blata, koji sadrži jednu od najraznolikijih ptičjih populacija u cijeloj Europi. Hrvatski grad Metković se nalazi odmah preko granice, a postoje značajne poslovne i druge veze između dvaju gradova.

2.4.1.7. Počitelj

Počitelj je povijesni grad u općini Čapljina. Povijesno područje Počitelja se nalazi na lijevoj obali rijeke Neretve, na glavnoj cesti od Mostara do Metkovića, a to je na jugu Mostara. U srednjem vijeku, Počitelj se smatrao za administrativno središte i centar za upravljanje župe (okruga) Dubrave. Smatra se da je utvrđeni grad zajedno sa svojim popratnim naseljem izgradio bosanski kralj Stjepan Tvrtko I u 1383. Stjenoviti grad Počitelj je evoluirao u razdoblju od 16. do 18. stoljeća. Arhitektonski, od kamena izgrađeni dijelovi grada su utvrđeni kompleks, u kojoj su vidljive dvije faze evolucije: srednjovjekovna i Osmanska.

Slika 27. Počitelj



Značaj i gradski izgled je izmijenjen kroz povijest. Što se tiče razvoja Počitelja, tri značajna razdoblja mogu biti istaknuta:

(1) Razdoblje od mađarskog kralja Matije Korvina tokom koje grad imao veliki strateški značaj (1463-1471).

(2) Razdoblje pod Osmanskim Carstvom s gradnjom javnih zgrada: džamije, imaret (dobrotvorna kuhinja), mekteb (muslimanska osnovna škola), medrese (muslimanska srednja škola), hamam, kupke, han (svratište) i Sahat-kula (sat- kula) (1471-1698). U tom razdoblju vojni sukobi se javljaju u više udaljenim područjima.

(3) Razdoblje nakon što su Mlečani osvojili i uništili Gabelu (1698-1878) i oporavak strateškog značaja Počitelja.

Nakon uspostave austrougarske vladavine u Bosni i Hercegovini u 1878, Počitelj je izgubio svoju stratešku važnost i počeo propadati. Gubitak gradske strateške uloge pomogao je u očuvanju izvorne urbane graditeljske cjeline, tako da je grad ostao u svom izvornom obliku do danas. Međutim, cijelo povijesno urbano mjesto Počitelj i okolno područje je pretrpjelo veliku kolateralnu štetu tokom rata u BiH 1992-1995 Glavni radovi iz XVI stoljeća islamske umjetnosti i arhitekture su uništeni i veliki dio gradskog stanovništva je raseljen. Kao što je predloženo od strane Sveučilišta u Yorku, Velika Britanija, i Sveučilišta Sarajevo,

Počitelj je 1996. uvršten među 100 najugroženijih svjetskih spomenika kulturne baštine. U godini 2000. Vlada Federacije BiH je pokrenula program trajne zaštite Počitelja. Program obuhvaća zaštitu kulturne baštine od propadanja, obnovu oštećenih i uništenih zgrada, poticanje povratka izbjeglica i raseljenih osoba u njihove domove i dugoročnu zaštitu i revitalizaciju povijesnog gradskog područja Počitelja. Program je u toku. Od 2008, Međunarodno vijeće za spomenike i spomeničke cjeline (ICOMOS) je izrazio zabrinutost zbog predložene gradnje obližnje autoceste. Početni planovi uključuju 1.000 metara dug, 100 metara visok most preko rijeke Neretve. Postoji bojazan da će izgradnja rezultirati u „fizičkom, vizualnom i ekološkom propadanju i devastacije ovog kulturno-povijesne cjeline i izvorne okoline“.[10]

2.4.1.8. Stolac - Radimlja

Nekropola na Radimlji najpoznatiji je lokalitet stećaka, srednjovjekovnih nadgrobnih spomenika, u Hercegovini. Nalazi se 3 kilometra zapadno od Stoca, uz cestu Stolac – Čapljina, na lokalitetu Vidovo polje, na domak sela Paprati.

Slika 28. Nekropola na Radimlji



Nekropola spada u najvrijednije spomenike srednjovjekovnog perioda u BiH. Karakteristike koje ističu njenu vrijednost su: brojnost primjeraka, raznovrsnost i zastupljenost svih osnovnih oblika, relativno visoka umjetnička kvaliteta izrade, bogatstvo dekoracija, reljefnih predstava i natpisa koji spominju povijesne ličnosti te sama njena dostupnost i smještaj. Orijentacija stećaka u prostoru je istok-zapad a smješteni su u polju

[10] Heritage at risk – ICOMOS World Report 2008-2010 on monuments and sites in danger, str. 36

okruženim stjenskim masivom koji ima isti smjer pružanja kao i Dinaridi. Komisija za očuvanje nacionalnih spomenika Bosne i Hercegovine, dana 5.11.2002. donijela je odluku kojom se povijesno područje - nekropola stećaka Radimlja kod Stoca proglašava nacionalnim spomenikom Bosne i Hercegovine.

2.4.1.9. Vinska cesta Hercegovine

Turističke zajednica Hercegovačko-neretvanske županije je 2005 godine dobila sredstva od EU za provedbu projekta putokaz turističkih atrakcija u Hercegovini. Projekt Vinska cesta gradi na toj suradnji. Partner u ovom projektu su Uzgajivači Hercegovačkog grožđa i Udruga Vinara, neprofitna organizacija osnovana 2001. za podršku proširenja postojećih kapaciteta pojedinih vinskih podruma i povećanja prodaje domaćih vina, točnije, da vrati predratni tržišni udio domaćih vina. Sa svojom submediteranskom i mediteranskom klimom, Hercegovina je regija u kojoj sredozemno voće i povrće napreduje. Vinova loza, smokva, breskva, mandarina, jabuke, šipak, maslina i druge sorte, kao i ljekovito bilje, poput kadulje, vrijeska, smilje, itd., rastu u tom području. Blaga klima čini Hercegovinu najvećim i jedinstvenim proizvođačem grožđa i vina u Bosni i Hercegovini. Dvije autohtone sorte, Žilavka i Blatina, su se odavno udomaćile i daju urod i kvalitetu s jedinstvenim okusom. Procjenjuje se da vinska cesta privlači 1.000 domaćih i 4.000 stranih posjetitelja godišnje. To se vidi kao dugoročni projekt s potencijalom za rast i kao turistička aktivnost i kao sredstvo združenog marketinga za vinogradare.

2.4.1.10. Prozor - Rama

Prozor i Ramsko jezero su najsjevernija područja u Hercegovine. Ramsko jezero je dom za otok Sit gdje Kuća mira u Franjevačkom samostanu Rama-Šćit dočekuje goste. Koristi se od strane franjevačkih redovnika koji tamo žive tijekom cijele godine. U tom samostanu, partizani su se pripremili za protu-ofanzivu u Drugom svjetskom ratu u bici na Neretvi.

Slika 29. Ramsko jezero



Područje je bujno, puno zelenila i nudi ribolov, veslanje, hodanje i planinarenje uz pogled na život sela u okolnim brdima. Na brežuljcima postoje katolička sela gdje žene još uvijek oblače tradicionalne nošnje i prakticiraju drevne rituale tetoviranja križeva na svojim rukama, pa čak i čela.

Prozor na istoku Ramskog jezera je mali planinski gradić gdje se ne može učiniti više od hodanja okolo i razgledanja života u malom gradu. Tu je Nuhefendica džamija (Carsijska Mosque), Sahat kula (toranj sa satom) od 1700. sat nije imao kazaljke, pa se podne signalizira upadljivim zvonima. Niže niz cestu od Prozora je selo Duge. Duge ima ogromnu vodoopskrbu i snažan vodopad, Duge Vodopad. Zove se Duge jer kako voda prodire preko 30m na stijenama ispod magle miješa se sa zrakama sunca i gotovo uvijek stvara dugu. Područje je okruženo strmim planinama Raduša, Makljen, Ljubuša i Vranskim jezerom. Jezero je umjetno napravljeno potapanjem podnožja rijeke Rame. U posljednje vrijeme, postoje plaže koje se grade oko jezera, sa ugostiteljskim objektima koji nude razne sportske i turističke atrakcije. Jezero ima obilje ribe: pastrva, smuđ, šaran, te je raj za ribolovce. Njegov otok i poluotok je cijenjen od strane posjetitelja, posebno otok Šćit.

2.4.1.11. Vodopad Kravice

Najatraktivniji orijentir na rijeci Trebižat su Kravice vodopadi, koji se nalazi tri km nizvodno od Vitaljine u Studencima blizu Ljubuškog. Slično vodopadima Krke i Plitvičkim jezerima, rijeka Trebižat je u stalnom procesu prirodnog taloženja sedre. Poznato je da sedrene barijere i slapovi mogu rasti samo u vodi visoke čistoće i kvalitete, tako da ne čudi što je krajolik prirodni fenomen koji je proglašen parkom prirode.

Slika 30. Vodopad Kravice



Trebižat je 51 km dug i drugi najveći potok u BiH koji se odvodi u podzemlje i ponovno pojavljuje nekoliko puta. U smislu dužine, dolazi odmah nakon Trebišnjice koja je najveća rijeka ove vrste u svijetu, a također pritoka slivova Neretve. Vodeni režim rijeke Trebižat utječe zahvaćanjem vode za svoje hidroelektrane, navodnjavanje i uzgoj riba ne spominjući probleme zagađenja. Trebižat rijeka teče kroz područje izvanredne ekološke vrijednosti, zaštićenih područja, kao što su sedrene formacije oko vodopada Kravice. Iako je bilo mnogo negativnih utjecaja u posljednjih nekoliko godina na rijeci Trebižat, analize vodenih organizama, ekologije i morfologije rijeke pokazale su visoku raznolikost. Razne akcije se razmatraju s ciljem očuvanja rijeke Trebižat i njenih priobalnih ekosistema. Većina posjetitelja vodopada su hodočasnici Međugorja čiji se autobusi zaustave za brzi pogled. Prosječno vrijeme provedeno na mjestu je manje od sat vremena.

2.4.1.12. Rijeka Neretva

Neretva teče kroz BiH i Hrvatsku, i to je najveća kraška rijeka u Dinaridima u cijelom istočnom dijelu Jadranskog bazena, koji pripada slivnom području Jadranskog mora. Ukupna dužina je 230 km, od čega 208 km su u BiH, dok su konačne 22 km su u Dubrovačko-neretvanskoj županiji Hrvatske. Sliv rijeke Trebišnjice je uključen u sliv Neretve zbog fizičke povezanosti dva bazena od poroznog krškog terena. Neretva je podijeljena u tri dijela. Njen izvor i vodo tokovi kanjona se nalaze u podnožju planine Zelengora i Lebršnik, pod Gredelj sedlom. Prvi dio Neretve teče iz svog izvora pa sve do grada Konjic. Odmah ispod Konjica, Neretva se kratko širi u široku dolinu koja pruža plodno poljoprivredno zemljište. Veliko Jablaničko jezero je umjetno formirano nakon izgradnje brane kod Jablanice. Drugi dio

počinje od ušća rijeke Neretve i rijeke Rame između Konjica i Jablanica gdje Neretva naglo zaokreće južno. Iz Jablanice, Neretva ulazi svoj najveći kanjon, prolazeći kroz strme padine veličanstvenih planina Prenj, Čvrsnica i Čabulja dostižući 800-1200 m u dubinu. Ovdje su sagrađene tri hidroelektrične brane između Jablanice i Mostara. Često se zove bosanskohercegovačka Kalifornija, dolina Neretve nizvodno je zaista istinska „Golden State" BiH i Hrvatske. Posljednji 30 km toka Neretve čine aluvijalnu deltu, prije riječnih ulijeva u Jadransko more.

Jablaničko jezero je veliko umjetno formirano jezero na rijeci Neretvi, odmah ispod Konjica gdje se Neretva kratko širi u široku dolinu. Rijeka pruža puno plodnog poljoprivrednog zemljišta. Jezero je izrađeno u 1953. nakon izgradnje velike gravitacijske hidroelektrane kod Jablanice u središnjoj BiH. Jezero je nepravilnog izduženog oblika. Njegova širina varira duž dužine. Jezero je popularno odredište za odmor u BiH. Dolina uz posljednje 30 km rijeke Neretve, i same rijeke, čini prelijep krajolik. Nizvodno od ušća pritoka, Trebižata i Bregave rijeka dolina se širi i pokriva 20.000 hektara. Gornja dolina, od 7411 hektara u BiH, se zove Hutovo blato.

2.1.4.13. Hutovo blato

Hutovo blato je park prirode i ptičji rezervat. Sastoji se prvenstveno od močvara koje su stvorene od strane podzemnog vodonosnika sistema rijeke Krupe. Hrani se od vapnenca masiva Ostrva koji dijeli Deransko i Svitavskog jezero.

Slika 31. Hutovo blato



Rezervat je na popisu BirdLife Internationala važnih područja za ptice. To je najveći rezervat takve vrste u regiji, u smislu veličine i raznolikosti. To je dom za preko 240 vrsta ptica selica i desetine koje čine njihov stalni dom u sub-mediteranskih močvarama a okolnog Deranskog jezera. U sezoni migracije, deseci tisuća ptica ispune jezero i njegovu okolicu. Od 1995.,

zaštićeno je kao Park prirode Hutovo Blato i upravljano je kao javno dobro od strane županije. Cijela zona je dobro zaštićena od ljudskih utjecaja kao važnog staništa za mnoge biljke i životinje. Povijesno mjesto, Stara tvrđava Hutovo blato, nalazi se na području Parka prirode. Park prirode Hutovo blato se nalazi 30 km od Grada Mostara i blizu granice s Hrvatskom. Ona predstavlja jedan od najbogatijih močvarnih rezervata u Europi. Do 1995., kada je županijsko zaštićeno područje osnovano, Hutovo blato predstavlja dobro poznati prostor uglavnom za lov i ribolovni turizam. Svake zime više od 200 vrsta ptica nađe utočište unutar ove netaknute prirode. Posjetitelji mogu uživati u opuštanju, rekreativnoj aktivnosti u prirodi, sportskom ribolovu, biciklizmu i glavnoj turističkoj atrakciji - foto safari. Tu je i poučna staza koja pruža informacije o parku i podiže ekološku svijest i potrebu za očuvanjem prirodne baštine u Parku prirode Hutovo blato.

2.4.1.14. Pećina Vjetrenica

U dolini Popovog Polja postoji drevno kraško polje koje pripada jednom od najvećih svjetskih kraških polja koje se proteže sve do Hrvatske i Slovenije. Blizu gradića Ravno i srednjovjekovnog pravoslavnog manastira Zavala nalazi se najveći sistem pećina otkriven u BiH – Pećina Vjetrenica.

Slika 32. Pećina Vjetrenica



Ovaj sistem pećina ima preko 6 km prolaza. Glavni kanal se proteže na 2,5 km. Među mnogim arheološkim pronalascima nalaze se ostaci pećinskih medvjeda i leoparda, pećinski crteži čija starost se procjenjuje na 10.000 godina. Pećina je također dom brojnim malim jezerima i endemskim vrstama školjka koje se mogu samo naći u podzemnim vodenim

sistemima. Vjetrenica se sada nalazi na UNESCO-voj listi zaštićenih područja u BiH. Pećina je nedavno ponovo otvorena nakon opsežnih istraživanja i poboljšanja infrastrukture. Put do Vjetrenice je dobro označen turističkom signalizacijom kroz glavnu cestu Popovog polja od Stoca do Trebinja i od glavne obalne ceste u Hrvatskoj prema Ravnom.

2.4.1.15. Park prirode Blidinje

Blidinje je park prirode osnovan 30. travnja 1995. Nalazi se na nadmorskoj visini od 1.150 do 1.300 metara, između planine Čvrsnice i Vran planine oko općina Posušje, Tomislavgrada i Jablanice. Na sjeveru - sjeverozapadu je Vran planina s najvišim vrhom na 2.074 metara, dok je na jugu - jugoistoku Čvrsnica planina s najvišim vrhom Pločno na 2.228 metara, Jug je Čabulja planina s najvišim vrhom na 1.786 metara. Na sjeveru - sjeveroistoku je rijeka Doljanka i na istoku je dolina Grabovica koja se proteže do rijeke Neretve.

Slika 33. Park prirode Blidinje



Grabovica dolina sa malim potokom Grabovica je poseban rezervat u parku, stisnut duboko u planinu, i formira duboki kanjon između strmih litica Čvrsnice planine. U dolini je malo selo Diva Grabovica, nazvano po kćeri lokalnog pastira, koja je ubijena od lokalnog plemića, da se ne bi udala za drugog muškarca, osim za njega. Topljenje glečera iz Čvrsnice tokom dva posljednja ledena doba je stvorilo ovu otvorenu i neplodnu dolinu Dugo Polje koje vodi u park. Najvažniji hidrografski fenomen u području parka je najveće planinsko jezero u BiH - Blidinje jezero. Blidinje jezero je izravna posljedica povlačenja glacijala, ali prema

Poklečanim županama, jezero je također proizvod antropogene intervencije i aktivnosti ljudskih stanovnika. Prema tome, kako bi se sačuvala voda koja je izgubljena kroz podzemni prolaz, lokalni stanovnici i stočari su pričvrstili vrtače sa grana i gline, tako da voda nije mogla pronaći svoj put u podzemlje. Stoga je formirano jezero. Njegova površina varira između 2,5 i 6 km², dok je prosječna dubina 1,9 m, sa nadmorskom visinom od 1.184 metara.

2.4.1.16. Rujište

Pravi planinski raj, samo 25 kilometara udaljen od Mostara. Na nadmorskoj visini od 1050 m ovo područje obiluje endemskim vrstama borova koji osiguravaju kisikom obogaćen zrak. Kako se nalazi na periferiji Prenj i Velež planina, Rujište je polazna tačka za planinare koji su krenuli za Prenj, lijepu planinu sa šest vrhova od 2000 m, od kojih je najviši vrh Zelena Glava (Zelena glava) (2.155 m).

Slika 34. Rujište



Ovo izletište je zanimljivo tokom cijele godine, a najzanimljivije je zimi skijašima i boarderima. Vlasnici novoizgrađenog motela Snježna Kuća (Snježna Kuća) su nedavno obnovili žičaru, kao i 700 metara dugu skijašku stazu. Vlasnici namjeravaju privući domaće ljude iz BiH nižom troškovnom osnovicom. Rujište nudi mogućnost noćnog skijanja. Cijena propusnice za žičaru je nešto više od 5 eura, za oba dana i noćno skijanje. Iznajmljivanje-na

licu mjesta ima prilično visoke cijene, s obzirom na činjenicu da je oprema zastarjela i prilično oskudna. Također su dostupne lekcije skijanja s instruktorima.

2.4.1.17. Neum

Neum je jedini primorski grad u BiH. Obuhvata 24,5 km obale, i jedini je pristup do Jadranskog mora. Nalazi se 60 km od Dubrovnika, 70 km od Mostara i 30 km od Međugorja.

Slika 35. Neum



Neum regija dijeli Hrvatsku u dva nepovezana dijela. To je rezultat sporazuma Karlowitz od 1699. U tom ugovoru Republika Ragusa je dala Neum regiju Osmanskom carstvu kako bi se osigurala od mogućih napada Mletačke Republike. Činjenica da granica Bosne i Hercegovine mora biti graničena do najjužnije regije Hrvatske je izazvalo da Hrvatska vlada planira most od Kleka do Pelješca za zaobilaženje područja. Budući da bi ovo potencijalno moglo prekršiti Bosanskohercegovačka prava iz međunarodnog prava mora, ovi planovi su stavljeni na čekanje dok se ne postigne obostrano zadovoljavajuće rješenje. Planirano je da Neum bude teretna luka. Postoje planovi za izgradnju stvarne luke, željeznice i autoceste, a time i Hrvatski most mora imati visoko gradnju prema mišljenju BiH. Glavna teretna luka za Bosnu i Hercegovinu danas je Ploče (u Hrvatskoj), koja ima željeznicu u Bosni i Hercegovini. Kao turističko odredište, Neum je u dekadentnom stanju koje zahtijeva značajna ulaganja da bi se uskladila sa ponudom na susjednoj dubrovačkoj obali.

2.4.2. Pokazatelji broja posjetitelja po lokacijama

Međugorje je najvažnija turistička atrakcija u Hercegovačko - Neretvanskoj regiji. Privlači više od milijun posjetitelja godišnje koji ostvaruju približno 2,6 milijuna noćenja, od ukupno nekih 3.000.000 noćenja u cijeloj regiji (Tablica 4). Trenutni kapacitet je približno

25.000 kreveta i ubrzano raste. Mostar je druga najvažnija turistička atrakcija koja prima približno 500.000 turista, od kojih su 300.000 stranci s ukupnim ostvarenjem od 100.000 noćenja. Mostar je ipak je većinom posjećen jednodnevnim posjetiteljima, uz prosječni boravak od 3,3 sati u gradu. Procjenjuje se da će ukupan broj noćenja turista koji borave u Mostaru biti od 40.000 godišnje, dok je 460.000 posjetitelja jednodnevnih posjeta. Neum je treća najvažnija turistička destinacija. Prima oko 200 tisuća turista, od kojih je 80.000 iz BiH. Ukupno ostvaruje 310.000 noćenja u prosjeku od 2,6 noćenja po posjetitelju, što je nisko za odredište odmarališta. Većinu drugih mjesta uglavnom posjećuju jednodnevni posjetitelji, stvarajući broj od nekoliko noćenja. Rekreacijska mjesta najviše posjećuju građani BiH, a mjesta kulturne baštine stranci.

Tablica 4. Broj dolazaka i noćenja po destinaciji

Destinacija	Godišnji posjet	Domaći turisti	Strani turisti	Noćenja
Mostar	500.000	200.000	300.000	100.000
Blagaj	120.000	60.000	60.000	10.000
Rujište	20.000	16.000	4.000	8.000
Skokovi sa Starog mosta	25.000	12.500	12.500	
Međugorje	1.000.000	190.000	810.000	2.600.000
Neum	200.000	80.000	120.000	310.000
Konjic	8.000	1.600	6.400	7.000
Boračko jezero	50.000	35.000	15.000	20.000
Rafting Neretvom	10.000	8.000	2.000	
Jablaničko jezero	60.000	54.000	6.000	5.000
Rama	10.000	8.000	2.000	4.000
Vinska cesta Hercegovine	5.000	1.000	4.000	
Čapljina	9.000	1.800	7.200	12.000
Hutovo blato	30.000	21.000	9.000	2.000
Počitelj	180.000	54.000	126.000	
Stolac – Radimlja	3.000	2.400	600	200
Pećina Vjetrenica	3.000	2.400	600	
Park Blidinje	20.000	8.000	12.000	
Ukupno	2.253.000	755.700	1.497.300	3.078.200

Izvor: Turistička zajednica HNK

Općenito, Međugorje je ključni pokretač turizma u BiH u dvije dimenzije: ima kapacitet privlačenja više od milijun posjetitelja godišnje, tako da je pokretač razvoja i za

druge lokacije na nekoliko sati posjete. Mostar je atrakcija za jednodnevne posjetitelje koji dolaze ili sa hrvatske obale ili iz Međugorja (70% jednodnevnih posjetitelja).
Većina drugih mjesta su atrakcije za domaće ljude, jednodnevne posjetitelje sa hrvatske obale ili iz Međugorja, ili konačno za strane turiste koji posjećuju regiju autom, obiteljski, ili rekreacijskim vozilima. Bez Međugorja, regija, sa svojim trenutnim proizvodom koji nudi neće biti u stanju privući više od 200.000 posjetitelja raspoređenih kroz razne atrakcije, gdje će približno biti 130.000 jednodnevnih posjetitelja.

2.4.2.1. Međugorje

Procjenjuje se da je u Međugorje bilo više od milijun posjetitelja 2012. godine (Tablica 5), pri čemu je 681.436 (68%) ostalo jedno ili više noćenja i 322.887 (32%) koji su bili jednodnevni posjetitelji.

Tablica 5. Broj posjetitelja u Međugorju 2012. godine

Posjetitelji	2012. godina
S noćenjem	681.436
Jednodnevni	322.887
Ukupan broj posjetitelja	1.004.323

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam

Tablica 6. Broj noćenja u Međugorju

Broj noći	%	Noći	Broj Gostiju
1 noć	3,2%	21.806	21.806
2-3 noći	53,8%	916.532	366.613
4-7 noći	41,9%	1.570.370	285.522
8 i više	1,1%	59.966	7.496
Ukupno	100%	2.568.674	681.436

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam

Prosječan broj noćenja turista je bio 3,8 na tipičnim programima sa posljednjim danom provedenim u posjeti drugom mjestu u regiji, bez noćenja. Većina turista ostaje između dvije i tri noći, međutim, većina noćenja je ostvarena od strane ljudi koji borave između 4 i 7 noći (Tablica 6).

Tablica 7. Turisti i jednodnevni posjetitelji po državi

Zemlja porijekla	Turisti	Jednodnevni posjetitelji	Ukupno
BiH	27.257	164.027	191.284
Hrvatska	63.374	74.264	137.638
Italija	123.340	9.687	133.027
SAD	98.127	18.405	116.531
Irska	74.277	6.781	81.057
Poljska	72.232	6.781	79.013
Španjolska	52.471	6.781	59.251
Mađarska	52.471	5.812	58.283
Ostatak zapadne Europe	55.196	17.436	72.632
Ostale zemlje	63.374	13.561	76.935
Ukupno	682.118	323.533	1.005.651

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam, Informacijski centar Međugorje

Po zemlji porijekla, na jedan dan dolaze posjetitelji uglavnom iz BiH i Hrvatske. Jednodnevni posjetitelji često dolaze sa hrvatske obale na jednodnevne autobusne izlete.

Stanovnici Bosne i Hercegovine i Hrvatske koriste automobil ili autobus da dođu u Međugorje (Tablica 8). Turisti koji dolaze iz Italije Španjolske, Poljske, Mađarske i drugih europskih zemalja koriste se uglavnom cestom, bilo autom ili autobusom jer su cijene zrakoplovnih karata skupe i suočavaju se sa poteškoćama u organizaciji povoljnih putovanja. Turisti sa udaljenih destinacija koriste zračni prijevoz kao Irci, koji dolaze u Međugorje preko zračnih luka Split i Dubrovnik.

Turisti troše prosječno 60,67 eura po danu, dok jednodnevni posjetitelji potroše 35,93 eura (Tablica 9). Turisti koji borave u hotelima potroše 64,28 eura po danu, dok je u privatnom smještaju trošak 49,57. Turisti Bosne i Hercegovine i Hrvatske su posjetitelji koji

troše najmanje i kada borave preko noći i kada su u dnevnim posjetama. Irci su najveći potrošači.

Tablica 8. Način prijevoza

Zemlja porijekla	Automobil	Autobus	Motocikl	Zrakom
Turisti	275.264	161.624	2.870	242.633
BiH	24.450	2.808	0	0
Hrvatska	57.670	5.704		0
Italija	49.336	63.520	987	9.621
SAD	0	0	0	98.225
Irska	16.192	13.370	0	44.714
Poljska	35.177	34.238	939	1.878
Španjolska	20.044	14.324	0	18.155
Mađarska	29.593	20.044	944	1.889
Ostatak zapadne Europe	40.900	7.617	0	6.679
Ostale zemlje	1901	0	0	61.472
Jednodnevni posjetitelji	274.114	7.820	0	41.683
BiH	162.058	1.968	0	0
Hrvatska	72.333	1.931	0	0
Ostale zemlje	39.723	3.921	0	41.683
Ukupno	549.379	169.444	2.870	284.316

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam, Informacijski centar Međugorje

Tablica 9. Prosječna dnevna potrošnja

	Potrošnja u €
Turisti ukupno	60,67
Hotelski gosti	64,28
Gosti privatnih smještaja	49,57
Prema državi	
BiH	40,51
Hrvatska	52,52
Italija	60,59
SAD	64,32
Irska	67,90
Poljska	57,74
Španjolska	66,11
Mađarska	61,25
Ostatak zapadne Europe	66,43
Ostale zemlje	60,84
Jednodnevni posjetitelji ukupno	35,93
BiH	22,68
Hrvatska	35,42
Ostale zemlje	61,98

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam, Informacijski centar Međugorje

Za turiste najveći trošak predstavlja smještaj s prosjekom od 30,77 eura što predstavlja polovicu od ukupnog troška (Tablica 10). Jednodnevni posjetitelji potroše u restoranima gotovo polovicu od ukupnog dnevnog troška, te ostalo u shopping.

Tablica 10. Prosječna dnevna potrošnja u eurima ovisno o vrsti

	Turisti koji ostaju	Jednodnevni posjetitelji
Ukupno	60,67	35,93
Smještaj	30,77	0,00
Restorani	12,10	14,64
Shopping	10,58	13,17
Ponuda, ekskurzije i sl.	7,22	8,13

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam, Informacijski centar Međugorje

Sedamdeset posto posjetitelja uz Međugorje posjeti i Mostar (Tablica 11), 23% posjeti Počitelj, 15% posjeti Sarajevo, 7% Hutovo blato i 4% posjeti Vodopad Kravice. Dubrovnik, Split i Neum posjećuju strani posjetitelji, koji namjeravaju ili ostati na hrvatskoj obali ili doći kroz Zračnu luku Split ili Dubrovnik. Neum je tranzitno mjesto na putu za Dubrovnik.

Tablica 11. Udio posjetitelja Međugorja koji posjećuju druge destinacije

Destinacija	% posjetitelja Međugorja koji posjete
Mostar	70,20%
Dubrovnik	40,20%
Počitelj	23,40%
Neum	17,10%
Split	16,70%
Sarajevo	15,20%
Hutovo Blato	6,90%
Vodopad Kravica	3.90%
Ostale destinacije	0,10%

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam, Informacijski centar Međugorje

Turisti koji noće potroše prosječno 60,67 eura po danu ostvarujući ukupne prihode u Međugorju nekih 167,4 milijuna eura (Tablica 12) sa polovicom tog iznosa potrošenog na prenoćište, nekih 35,8 milijuna eura u restoranima i barovima, a ostalo u shoppingu, ponudi i različitim turama. Jednodnevni posjetitelji, iako potroše polovicu onoga što potroše turisti, donose nekih 11,6 milijuna eura prihoda za Međugorje, otprilike 4,7 milijuna za restorane i 6,9 milijuna za shopping i ponudu uopće.

Tablica 12. Profil izdataka u eurima

	Turisti	Jednodnevni posjetitelji	Ukupni
Ukupno	155.841.471	11.601.333	167.442.804
Smještaj	79.038.109	0	79.038.109
Restorani	31.080.959	4.727.067	35.808.026
Shopping	27.176.574	4.252.423	31.428.997
Ostala ponuda	18.545.829	2.625.072	21.170.901

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam, Informacijski centar Međugorje

2.4.2.2. Mostar

Mostar privlači 40.000 turista (Tablica 13) koji ostaju preko noći i 460.000 jednodnevnih posjetitelja, gdje 322.000 od njih su posjetitelji iz Međugorja na dan obilaska regije. Jednodnevnih posjetitelja koji dolaze iz drugih mjesta je 138.000 (30%). Najveći dio turista ostaje manje od 3 noći, a prosječni boravak je 2,5 noći.

Tablica 13. Profil mostarskih posjetitelja

Broj koji prenoći	40.000
Jednodnevni posjetitelji	460.000
Iz Međugorja	322.000
Ostali	138.000

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam, Turistička zajednica HNK

Turista iz BiH je (Tablica 14) 25,3% od čega su je 30,2% jednodnevnih posjetitelja odnosno nekih 149.000 posjeta. Turisti iz Hrvatske predstavljaju nekih 15,7% od ukupnog broja od čega je 14,4% jednodnevnih posjetitelja odnosno nekih 72,500 posjeta. Talijani i Španjolci čine 21,4% ukupnih posjeta od čega je 22,3% od turista.

Samo tri zemlje, Hrvatska, Španjolska i Italija ostvaruju 36,7% od svih posjeta Mostaru.

Tablica 14. Profil posjetitelja prema zemlji porijekla

Zemlja porijekla	% ukupnih posjetitelja	% turista	% jednodnevnih posjetitelja	Broj turista	Broj jednodnevnih posjetitelja
BiH	26,9	25,3	30,2	10.120	138.920
Hrvatska	15,3	15,7	14,4	6.280	66.240
Italija	11,3	12,1	9,8	4.840	45.080
Španjolska	10,1	10,2	9,8	4.080	45.080
Njemačka	4,5	3,8	6,0	1.520	27.600

Turska	4,5	4,9	3,5	1.960	16.100
Slovenija	4,3	3,5	6,0	1.400	27.600
Austrija	3,4	4,0	2,1	1.600	9.660
Srbija	3,1	3,3	2,8	1.320	12.880
Ostatak zapadne Europe	9,2	9,3	9,1	3.720	41.860
Istočna Europa	5,2	6,1	3,2	2.440	14.720
Ne-Europske zemlje	2,2	1,8	3,2	720	14.720
Ukupno	100	100	100	40.000	460.460

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam, Turistička zajednica HNK

Većina posjetitelja dolazi autom, a velik dio jednodnevnih posjetitelja dolazi autobusom (Tablica 15). Samo 15,2% turista dolazi drugim prijevoznim sredstvom (uglavnom zračni prijevoz). Turisti koji dolaze zrakoplovom uglavnom koriste Zračnu luku Split i Dubrovnik.

Tablica 15. Sredstva prijevoza

	Ukupno	Turisti	Jednodnevni posjetitelji
Automobilom	56,9%	59,6%	51,2%
Autobusom	30,5%	25,2%	41,4%
Ostalo	12,7%	15,2%	7,4%

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam, Turistička zajednica HNK

Prosječni dnevni troškovi su 73,66 eura sa prenoćištem koje predstavlja najveći dio troškova sa 42,06 eura (slika 53). Jednodnevni posjetitelji troše tek trećinu od prosječne potrošnje turista po danu, ali ukupno ostvaruju 10,6 milijuna eura, a turisti ostvaruju 2.9 milijuna.

Tablica 16. Prihodi u eurima ovisno o razlogu potrošnje

	Turisti koji ostaju	% dnevne potrošnje	Jednodnevni posjetitelji	% dnevne potrošnje	Prihodi od turista	Prihodi od jednodnevnih posjetitelja
Ukupno	73,56 €		23,16 €		2.942.400 €	10.653.600 €
Smještaj	42,06 €	57,2	0,00 €	0,0	1.682.400 €	0 €
Restorani	12,70 €	17,3	9,66 €	41,7	508.000 €	4.443.600 €

Shopping	12,76 €	17,3	10,50 €	45,3	510.400 €	4.830.000 €
Kultura, sport, rekreacija	3,67 €	5,0	0,71 €	3,1	146.800 €	326.600 €
Ekskurzije	0,20 €	0,3	1,24 €	5,4	8.000 €	570.400 €
Ostalo	2,18 €	3,0	1,06 €	4,6	87.200 €	487.600 €

Izvor: FBiH 2010 Tomas Institut za turizam, Turistička zajednica HNK

2.4.2.3. Sažetak i zaključci

Međugorje je najvažnija turistička atrakcija u Hercegovačko-neretvanskoj regiji kao i u cijeloj BiH. Stvara više prihoda za lokalno stanovništvo od bilo koje druge ekonomske aktivnosti. Ima pozitivan učinak prelijevanja prema drugim turističkim atrakcijama u regiji. Nijedna turistička atrakcija trenutno nema kapacitet sama za sebe ostvariti dovoljnu količinu turista koji bi mogli pridonijeti održivom životnom standardu lokalnog stanovništva. Bez Međugorja, regija, sa svojim trenutnom ponudom proizvoda neće biti u stanju privući više od 200.000 posjetitelja raspoređenih kroz razne atrakcije, gdje bi bilo 130.000 jednodnevnih posjetitelja.

Hercegovačko-neretvanska turistička regija, za svoj razvoj, treba se fokusirati na poboljšanje Međugorja kako bi se osigurala kvaliteta i pouzdanost za posjetitelje, te treba koristiti Međugorje kako bi razvila i poboljšala druga mjesta. Bilo koja strategija razvoja treba biti usmjerena na privlačenje posjetitelja u cilju njihovog dužeg zadržavanja u regiji, jer je vrijednost potrošnje više nego dvostruka u odnosu na jednodnevne posjetitelje. Kulturna i prirodna baština Hercegovine je vrlo atraktivna za međunarodne turiste, ali nedostaje koordinacija i učinkovit razvoj turističkih proizvoda. Različite etničke i vjerske skupine koje žive zajedno već dugi niz stoljeća u pogledu harmonije su najvažnije sredstvo koje Bosna i Hercegovina može ponuditi svijetu kao svoj jedinstveni karakter. Razvoj turističkih proizvoda se treba usredotočiti na ova ključna sredstva i pružanju turističkih iskustava koji su u mogućnosti da ostvare ne samo veći broj posjetitelja već i mnogo veći broj noćenja. Uzimajući Mostar kao primjer, pomak od 10% jednodnevnih posjetitelja na turiste sa jednim noćenjem će povećati ukupne prihode od turizma za grad za 25%.

3. Infrastruktura u Bosni i Hercegovini

Potpis Memoranduma o razumijevanju (MoU) o razvoju Jugoistočne Europe Osnovne regionalne prometne mreže 11. 06. 2004. od strane Albanije, Bosne i Hercegovine, Hrvatske, Makedonije, Srbije i Crne Gore (uključujući i Kosovo), i Europske Komisije je okrunio napore zemalja regije i međunarodne zajednice s ciljem razvoja strategije regionalnog transporta u jugoistočnoj Europi. To je ujedno i rezultat intenzivne suradnje između Europske Komisije i glavnih međunarodnih financijskih institucija unutar Upravne Grupe (ISG) za razvoj infrastrukture za Jugoistočnu Europu. ISG, postavljena za pružanje strateških smjernica za razvoj regionalne infrastrukture u jugoistočnoj Europi, obuhvaća Europsku komisiju (EK), Europsku investicijski banku (EIB), Europsku banku za obnovu i razvoj (EBRD), Svjetska banku, Vijeće Europske razvojne banke i Pakt o stabilnosti.

Gore navedene zemlje su podržale Memorandum o razumijevanju, obavezujući se na suradnju za poboljšanje razvoja regionalne prometne mreže u Jugoistočnoj Europi. Memorandum predviđa međusobne konzultacije o prometnoj politici i institucionalnim reformama potrebnim da bi ulaganja bila održiva, i otvara vrata provedbi velikih infrastrukturnih programa. Osnovna mreža obuhvaća 4.300 km željezničkih pruga na pet zemalja jugoistočne Europe, 6.000 km cesta, zračne luke i unutrašnje vodene puteve Dunava i Save. Ukupni trošak razvoja osnovne mreže je procijenjen na više od 16 milijardi eura, a 17 prioritetnih projekata je identificirano.

3.1. Jezgra europske jugoistočne mreže

Osnovna SEE prometna mreža obuhvata razne oblike prijevoza zračni, pomorski, željeznički i cestovni na logičan i sinkroniziran način. Kao što je prikazano u Tablici 17, mreža obuhvaća osam koridora i 11 ruta, kako za željeznički tako i za cestovni promet. Luke i zračne luke se nalaze u koridorima. Luke su glavni pokretač logistike za bilo koju zemlju. Pošto moraju biti izgrađene na mjestima s odgovarajućim prirodnim uvjetima, a ti uvjeti nisu prisutni svugdje, luke imaju tendenciju da budu temelj logističkog sistema u zemlji ili regiji. Pomorski promet predstavlja vrlo velik dio svjetske trgovine, pri čemu se većina dobara prevezenog morem je rasuti i tekući teret, iako se kontejnerski prijevoz robe povećao istim tempom kojim je procvala globalizacija 1980.

Tablica 17. Osnovna mreža – Koridori i rute

Koridori
Koridor V B (272 km): Rupa (Slovenska granica) – Zagreb – Gorican (Hungarian Border)
Koridor V C (534 km): Udvar (Mađarska granica) – Osijek (Hrvatska) – Sarajevo (BiH) – Opuzen (Hrvatska) – Ploce (Hrvatska)
Koridor VIII (725 km): Tirane/Durres/Vlore (Albania) – Skopije (Makedonija) – Devebair (Bugarska granica)
Koridor X (1.016 km): Bregana (Slovenska granica) – Zagreb – Belgrade (Srbija) – Skopje – Bogorodica (Grčka granica)
Koridor X A (60 km): Donji Macelj (Slovenska granica) - Zagreb
Koridor X B (185 km): Horgos (Hungarian Border – Novi Belgrade (Srbija)
Koridor X C (110 km): Nis (Srbija) – Gradina (Bugarska granica)
Koridor X D (117 km) Veles (Makedonija) – Medzitilija
Rute
Ruta 1 (703 km): Bosiljevo (Hrvatska) – Split (Hrvatska) – Ploce – Neum (BiH) – Dubrovnik (Hrvatska) – Bar (Crna Gora)
Ruta 2 A (236 Km): Okucani (Hrvatska) – Banja Luka (BiH) – Lasva (BiH)
Ruta 2 B (395 km): Sarajevo – Padgorica (Crna Gora) - Vlore
Ruta 3 (185 km): Sarajevo – Uzice (Srbija)
Ruta 4 (590 km): Vatin (Rumunjska granica) – Belgrade – Bar (Crna Gora)
Ruta 5 (107 km): Paracin (Srbija) – Viska Cuka (Bugarska granica)
Ruta 6 (259 km): Ribarevine (Crna Gora) – Ribarice (Srbija) – Pristina (Kosovo) – Skopje
Ruta 7 (345 km): Lezhe (Albania) – Pristina – Doljevac (Srbija)
Ruta 9 (94 km): Banja Luka – Doboj (BiH)
Ruta 10 (252 km): Kraljevo (Srbija) – Pristina – Gorce Petrov (Makedonija)
Ruta 11 (138 km): Pozega (Srbija) – Stalac (Srbija)

Izvor: South-East Europe Core Regional Transport Network Development Plan, SEETO, 2009

Ključni čimbenici za robu koja se mora pomorski prevesti su troškovi sigurnosti i pouzdanosti. Roba imaju tendenciju da bude vrlo osjetljiva na prometnim troškovima po jedinici tereta (težina tona, volumen u m^3).

Željeznički promet je sklon zahtijevanju vrlo visokog stupnja standardizacije i putne udaljenosti koji mogu omogućiti željeznicama da se natječu u cijeni s cestovnim prijevozom. Na primjer, kontejnerska roba je ekonomičnija za prijevoz željeznicom dulje od 500 km, kako troškovi vlakova uključuju visok fiksni trošak. Standardizacija smanjuje vrijeme prijevoza, omogućujući da roba bude željeznički prevezena na kraćim udaljenostima, zahtijevajući velike količine i učestalost potražnje za omogućavanje ekonomske opravdanosti.

Cestovni prijevoz je vrlo fleksibilan, u udaljenosti, i u vrsti prevezene robe, iako ima ograničenja vezano za težinu i količinu za prijevoz po natovarenom kamionu.

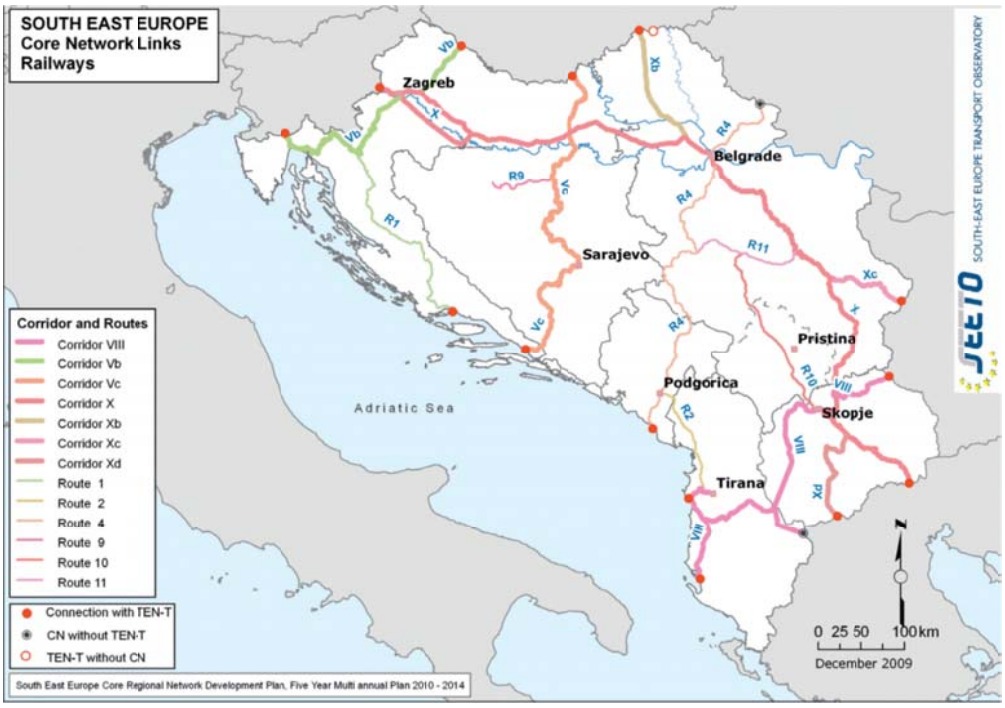
Kao luke, iako u fleksibilnijem načinu, zračne luke su infrastrukture koja su vrlo skupe i zahtijevaju prirodne preduvjete za izgradnju. Na isti način kao što su luke ovisne o učinkovitim željeznicama, zračne luke su ovisne o učinkovitim cestama.

Zračne luke predstavljaju pomak u načinu prijevoza, zračni prijevoz se koristi više za putnički promet u odnosu na teretni promet. Teret koji se prevozi zrakoplovom je obično visoke vrijednosti robe po jedinici prijevoza, kao što su kvarljive robe (inače svježe ribe, voće, cvijeće), ili visoko tehnološki proizvodi, luksuzna roba, specijalizirana oprema, elektronika, itd.

Kombinacija željeznica / zračne luke se uglavnom koristi u blizini velikih gradova ili za zračne luke između velikih gradova. Željeznica se koristi uglavnom za kombiniranje načina prijevoza putnika, dok se zračni prijevoz robe oslanja na ceste.

3.1.1. Jezgra europske jugoistočne željezničke mreže

Slika 36. Osnovna mreža željeznica jugoistočne Europe



Izvor: South-east Europe Core Regional Transport Network Development Plan – 2009, Vol 1

Kao što je prikazano na Slici 36 Koridor Vc je najvažniji infrastrukturni projekt u BiH, jer kombinira željeznicu i cestu. Željeznička mreža je glavna linija iz luke Ploče koja prolazi

kroz Mostar, Sarajevo i povezuje se na Koridoru X u Republici Hrvatskoj, a koje se proteže do Mađarske granice s daljom vezom do Budimpešte. Veza s Banja Lukom će biti napravljena s u T obliku Vc željezničkog koridora sa željezničkom relacijom 9.

3.1.2. Jezgra europske jugoistočne mreže luka i zračnih luka

Kao što je prikazano na Slici 37 glavne luke na službi BiH su Split (s kontejnerskog terminala), Ploče i Dubrovnik u manjoj mjeri. Svi imaju dobro funkcionalno stanje. BiH je dio zaleđa navedene tri luke, a najviše tereta za i iz BiH prolazi kroz te tri luke. Ploče je najbliža BiH, i također je kraj Koridora Vc koji će povezivati Ploče do Budimpešte.

Slika 37. Mreža luka i zračnih luka jugoistočne Europe



Izvor: South-east Europe Core Regional Transport Network Development Plan – 2009, Vol 1

Razmatrane zračne luke u BiH su Sarajevo i Banja Luka. Treba imati na umu da, u vrijeme potpisivanja Memoranduma o razumijevanju, Zračna luka Mostar nije imala relevantan promet i studije napravljene prije potpisivanja Memoranduma nisu smatrale zračnu luku Mostar relevantnom.

Kao što je prikazano na Slici 38 i 39, Beograd ima najveću zračnu luku sa pistom dužine 3.460 metara, stajankom površine od 189.300 m^2, a površina putničke terminalne zgrade je 46.000 m^2, 2,65 milijuna putnika u 2008 i obradi 8,1 tisuće tona tereta.

Slika 38. Osnovna mreža tračnih luka - Karakteristike

Name	Runway Condition	Main Runway Length (m)	Apron Area (m^2)	Passenger Terminal Area (m^2)
Tirana	Medium	2,750	54,000	8,500
Banja Luka	Good	2,400	21,600	800
Sarajevo	Medium	2,600	8,000	46,000
Dubrovnik	Very Good	3,300	106,000	9,000
Split	Very Good	2,550	42,500	11,000
Zagreb	Good	3,252	168,000	12,000
Skopje	Good	2,450	64,170	4,000
Podgorica	Medium	2,500	20,000	5,500
Belgrade	Good	3,460	189,300	46,000
Nis	Good	2,500	27,500	2,000
Pristina	Medium	2,500	21,000	5,500

Izvor: South-east Europe Core Regional Transport Network Development Plan – 2009, Vol 1

Zračna luka Zagreb je druga po veličini zračna luka s pistom dužine 3.252 metara, stajankom površine 168.000 m^2, putničkim terminalom 12.000 m^2 i obradila je u 2008. 2,2 milijuna putnika i 10,9 tisuća tona tereta.

Slika 39. Osnovna mreža zračnih luka – Pokazatelji prometa

Airport	Passengers per year			Tonnes per year		
	2006	2007	2008	2006	2007	2008
Tirana	906,103	1,107,325	1,267,041	1,825	3,483	2,561
Banja Luka	24,000	20,000	21,000	-	-	-
Sarajevo	433,000	500,000	520,000	-	-	-
Dubrovnik	1,120,063	1,144,038	1,191,474	742	847	997
Split	1,095,806	1,189,088	1,203,700	1,498	1,456	1080
Zagreb	1,728,413	1,991,956	2,192,453	10,393	9,962	10,849
Skopje	542,319	626,644	652,239	2,335	2,547	2,771
Podgorica	385,000	460,020	538,477	500	1,194	-
Belgrade	2,032,357	2,512,890	2,650,048	10,937	7,926	8,129
Nis	31,500	30,453	22,870	435	449	163
Pristina	930,346	990,259	1,104,167	1,200	1,407	1,626

Izvor: South-east Europe Core Regional Transport Network Development Plan – 2009, Vol 1

Zračne luke Tirana, Dubrovnik i Split, obrađuju više od milijun putnika godišnje. U slučaju dubrovačke zračne luke, s pistom dužine 3.300 metara i stajankom površine 106.000 metara imaju kapacitet za visoku stopu rasta prometa, no površina malog putničkog terminala traži značajno proširenje. Zračne luke Sarajevo, Skoplje i Podgorica, imaju putnički promet iznad 500.000 putnika, ali manje od 1.000.000. Uz iznimku Sarajeva, sve ove tri zračne luke imaju površinu putničkog terminala manju od 10.000 m^2. Iako se Niš i Banja Luka smatraju

prioritetnim zračnim lukama u SEE osnovnoj mreži, imaju vrlo ograničen putnički promet, oko 20.000 putnika godišnje. Niš je međutim, od 2009. znatno povećao prijevoz tereta, a Zračna Luka Banja Luka ostaje s vrlo malo prometa putnika i tereta. Zračna luka Sarajevo ima vrlo veliku površinu putničkog terminala, imajući najniži omjer putnika po m^2 u području terminalne zgrade: 11 pax/m^2. Priština ima omjer 201 putnika po m^2 (najviša u regiji), a slijede zračna luka u Zagrebu sa 183 pax/m^2, Skopje sa 163 pax/m^2, Tirana sa 149 pax/m^2, Dubrovnik s 132 pax/m^2.

3.1.3. Jezgra europske jugoistočne cestovne mreže

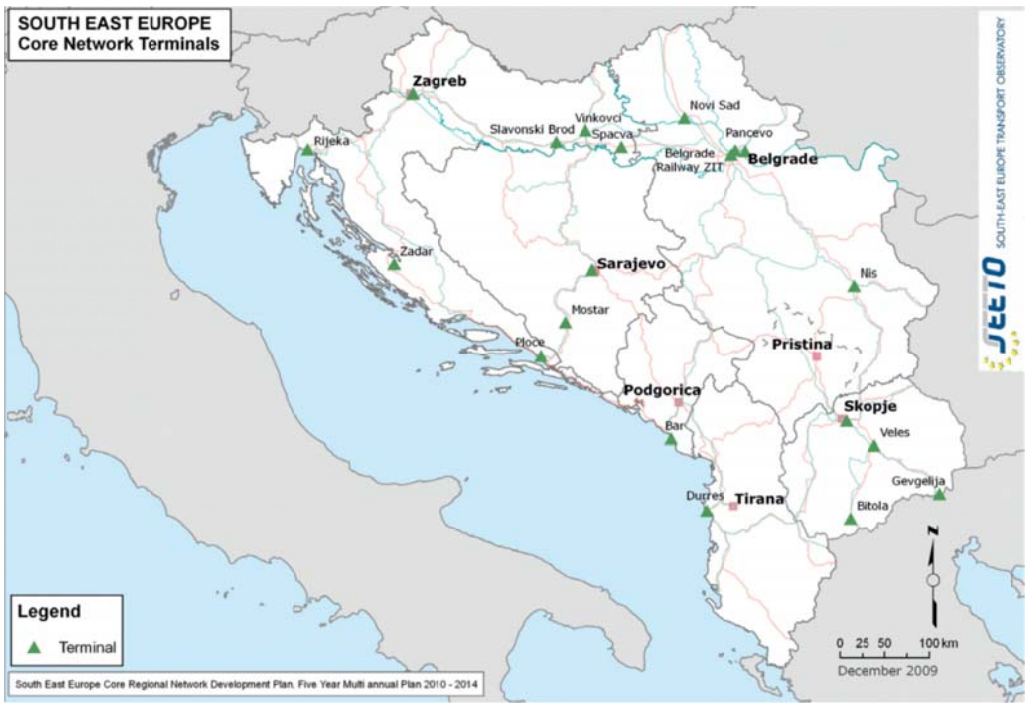
Kao i za željezničke mreže i za cestovna mreže (Slika 40) slijedi isti kriterij klasifikacije u koridorima i rutama. Za BiH najvažnija cestovna infrastruktura je koridor Vc koji treba da povezuje Ploče do mađarske granice u vezi s koridorom X (povezuje Ljubljana - Zagreb - Beograd - Skoplje-Grčka granica), Ruta 1 (Jadran), Routa 2A (Zagreb - Banja Luka) , Routa 2B (Sarajevo - Podgorica - Tirana), a Ruta 3 (Sarajevo - Beograd). Koridor Vc je glavni transportni infrastrukturni projekat u BiH. Trenutni status razvoja prometne infrastrukture u BiH je najprogresivniji u izgradnji željezničke mreže, očekujući da se ostvari dvostruko povećanje transportnog kapaciteta i izgradi učinkovita elektrifikacija i signalizacija u roku od nekoliko godina. Izgradnja cestovne mreže ipak ide usporeno, i unutar narednih 5 godina je moguće imati autocestu koja povezuje Ploče i Mostar, ali izgradnja autoceste Mostar - Sarajevo će trajati najmanje 10 do 15 godina.

Slika 40. Osnovna cestovna mreža jugoistočne Europe



U smislu intermodalne mreže terminala (Slika 41), Mostar i Sarajevo su dva terminala u BiH. Intermodalni terminali će omogućiti vezu s grčkom i hrvatskom željezničkom lukom i njihovu povezanost sa cestom. I Mostar i Sarajevo imaju potencijal za razvoj suhih lučkih terminala sa željezničkim vezama.

Slika 41. Osnovna mreža terminala jugoistočne Europe



Izvor: South-east Europe Core Regional Transport Network Development Plan – 2009, Vol 1

3.2. Sažetak i zaključci

Sadašnji planovi razvoja transporta i logističke infrastrukture u BiH u vezi s osnovnom prometnom mrežom SEE imaju neke vrlo pozitivne aspekte:

- **Nepovratnost procesa**. Kao što su razne zemlje obavezale Memorandumom o razumijevanju s EU, i razinom ulaganja od strane EU-a i zemalja partnera, ali zbog nedostatka financijskih sredstava od strane većine zemalja, jasno je da razina financiranja predviđenih objekata već počela proizvoditi učinke, i to u najrazvijenijim zemljama poput Hrvatske i Srbije. S ulaskom Hrvatske u EU, ovaj proces postaje nepovratan, kako će SEE osnovna mreža tih zemalja integrirati u Europsku TEN-T (TranEuropskaMreža prometa). S druge strane, manje razvijene zemlje će dobiti sredstva za projekte ako su u skladu s Memorandumom kojim su se obavezali.
- **Dugoročno Poslovno planiranje**. Dugoročne investicije nastale u privatnom sektoru imaju smjernicu u smislu planiranja infrastrukture, dopuštajući im da pažljivo planiraju i implementiraju svoje investicije, s mogućnošću smanjenja rizika.
- **Urbanizam**. Gradovi će moći prilagoditi i uskladiti svoje razvojne planove u sinkronizaciji s osnovnom mrežom prometa.

U BiH je proces odgođen zbog nedostatka financijskih sredstava. To znači da će cijeli proces trajati puno duže nego što se u početku očekivalo i zbog toga će povrat privatnih investicija biti u potpunosti odgođen i trajati puno duže. U slučaju zračne luke Mostar, kašnjenja s autocestom i povezivanje Sarajeva i Ploča još uvijek proizvodi manji utjecaj na tržište nego što bi to moglo biti, posebno u smislu alternative zračnoj luci Sarajevo tokom intenzivnih razdoblja magle. Gledajući pozitivno, stanje na cestama na Jadranu ostavlja barem 10 godina za konsolidaciju Zračne luke Mostar i mogućnost da postane alternativa zračnim lukama Split i Dubrovnik za dolazak na Makarsku rivijeru.

4. Konkurentne zračne luke

Konkurentne Zračne luke za mostarsku zračnu luku su uglavnom Split, Dubrovnik i Sarajevo. Zračna Luka Tarbes-Lourdes je primjer slučaja sličnog Zračnoj luci Mostar kao glavnoj destinaciji hodočasništva.

4.1. Zračna luka Dubrovnik

Zračna luka Dubrovnik (IATA: DBV, ICAO: LDDU), također se spominje kao Ćilipi, je međunarodna zračna luka u Dubrovniku, Hrvatska. Zračna luka se nalazi oko 15,5 km od dubrovačke gradske jezgre, u blizini Ćilipi. Zračna luka je druga po veličini u Hrvatskoj, u smislu broja putnika te s najdužom pistom. Zračna luka Dubrovnik je počela s radom 1962. godine. Tokom 1987., najuspješnije godine u jugoslavenskom zrakoplovstvu, zračna luka je obradila 835.818 putnika na međunarodnim letovima i 586.742 na domaćim. Nakon raspada Jugoslavije, zračna luka je nadmašila milijun putnika u 2005. U 2010. je otvoren novi terminal površine 13.700 m^2, zamjenjujući stari terminal koji je imao 9.000 m^2 površine, uz ulaganje od 70.000.000 eura koje je financirao EBRD i kapacitet od 2.000.000 putnika. Dvije godine kasnije, u 2012., zračna luka ima već u izgradnji daljnje širenje terminala do 36.500 m^2 za postizanje kapaciteta od 3,5 milijuna putnika, i tako postaje najveći i najmoderniji putnički terminal zračne luke u Hrvatskoj sa dužinom piste 3.300 m i širinom od 45 m (Slika 42).

Slika 42. Zračna luka Dubrovnik



Prosječna brzina između zračne luke i grada Dubrovnika bila je 50 km na sat u listopadu, što znači da je udaljena 20 minuta vožnje automobilom. Na ljeto, od lipnja do kraja rujna to obično traje 30 do 40 minuta zbog gustog prometa i zagušenja. Prirodno utjecajno tržište zračne luke je obala Dubrovnika, do Neuma u BiH, i brzorastući turizam obalnog područja Crne Gore.

Promet u Zračnoj luci Dubrovnik raste po godišnjoj stopi rasta od 11,6% između 2002. i 2011. Prije 2007., najvažnije vrste prometa su bili izvanredni međunarodni, ili charter letovi iz inozemstva. Domaći promet u 2002. godini bio je veličine oko pola međunarodnog charter prometa. S pojavom niskobudžetnih zrakoplovnih tvrtki s niskim troškovima i zrakoplovnih kompanija sa niskim cijenama karata, industrija, a posljedično zračna luka Dubrovnik, bilježi značajan migraciju putnika sa charter letova na letove sa niskim cijenama što je prirodna tendencija na tržištu kratkih linija jer je prisutna jaka konkurencija zrakoplovnih kompanija sa niskim cijenama karata.

Logika charter tržišta je ušteda od ukupnog aranžmana do krajnjeg potrošača preko samoorganiziranog paketa, pri čemu prednost turoperator daje popustima dobivenim od hotela i nižih troškova zrakoplova u odnosu na prijevoznike. Charter zrakoplovne operacije imaju visoku neučinkovitost u odnosu na redovne letove, zbog repozicioniranja troškova, pri čemu se turoperator tereti svaki put kada zrakoplov mora biti premješten iz jedne zračne luke do druge, što znači da mnogo puta zrakoplovi lete prazni. Ovaj efekt je izraženiji na kratkim relacijama gdje učinak ima nerazmjerno visoku cijenu u odnosu na srednje relacije.

Zračna luka Dubrovnik i Zračna luka Split, se u izlaznom tržištu oslanjaju na europske turoperatore i turiste. Prosječna udaljenost od osnovnog tržišta je jedan do dva sata leta. Pojava niskobudžetnih zrakoplovnih kompanija oborila je cijene za putnike iz destinacija visoke gustoće, npr. velikih europskih metropola, zbog visoke učinkovitosti (load factor). Ova pojava je izazvala da mnogi turoperatori ponude samo smještaj.

Zračna luka Dubrovnik, kao glavni izlaz za hrvatsku južnu obalu Dubrovnika i obalu Crne Gore je profitirala od golemih ulaganja u obje obale: izgradnju novih hotela i turističkih objekata. Većina zrakoplovnih kompanija prometuje zračnom lukom između 15. ožujka i 15. listopada, što je čini vrlo sezonskom zračnom lukom. Domaći promet je uglavnom promet na tranziciji iz Zagreba. Ovaj promet je rastao u prosjeku 8,3% godišnje. Rast prometa na Zračnoj luci Dubrovnik je rezultat pada cijena izazvanih od strane niskobudžetnih zrakoplovnih kompanija. Uz godišnju stopu rasta od 23,4%, međunarodni redovni letovi su premašili charter operacije, koji su gubili tržišni udio, posebno između 2005 i 2009. Recesija od 2008. do 2009. je dovela do neznatnog pada prometa u zračnoj luci, no nakon 2010., je

došlo do oporavka, i promet je počeo ponovo rasti normalnim tempom. Dubrovačka zračna luka je također jedan od puteva koje koriste hodočasnici u Međugorju. Procjenjuje se da oko 235.000 putnika s destinacijom u Međugorje koristi splitsku i dubrovačku zračnu luku. Ovo je zasigurno značajna količina prometa, ali zračne luke u Splitu i Dubrovniku će zadržati rast čak i ako su hodočasnici preusmjereni Zračnoj luci Mostar, a zbog svog vrlo snažnog stranog turističkog tržišta.

4.2. Zračna luka Split

Zračna luka Split (IATA: SPU, ICAO: LDSP), također kolokvijalno poznata kao Zračna luka Resnik, je zračna luka na službi gradu Splitu, Hrvatska. Ona se nalazi na određenoj udaljenosti od samog grada, na drugoj strani Kaštelanskog zaljeva, u Kaštelima. U neposrednoj blizini je i grad Trogir.

Slika 43. Zračna luka Split



Zračna luka (Slika 43) ima pistu dužine 2.550 m, i širine od 45 metara. To je treći aerodrom po veličini u Hrvatskoj (nakon Zagreba i Dubrovnika) u smislu broja putnika, sa 1.300.381 putnika u 2011. To je važno središte za nacionalnu kompaniju Croatia Airlines nudeći letove za mnoga europska središta, kao što su London, Amsterdam, Frankfurt, Rim i Pariz. Zračna luka je otvorena 25. studenog 1966. Godine 1968. promet je bio već na 150.737, a u 1969. na 235.000 putnika. U 1967. stajanka je proširena po prvi put, za smještaj od 10 zrakoplova. Puno veća, nova zgrada putničkog terminala je izgrađena i otvorena u 1979. za prijem većeg broja putnika uslijed velikog sportskog događaja (8. Mediteranske igre) održanog u Splitu. Najveći prijeratni broj putnika ostvaren je 1987. godine, sa ukupno 1.151.580 putnika i 7.873 slijetanja.

Godine 1991. brojke putnika su pale gotovo na nulu, nakon izbijanja rata na području bivše Jugoslavije. Nakon 1995. brojke civilnog prometa su počele ponovo rasti, a na kraju

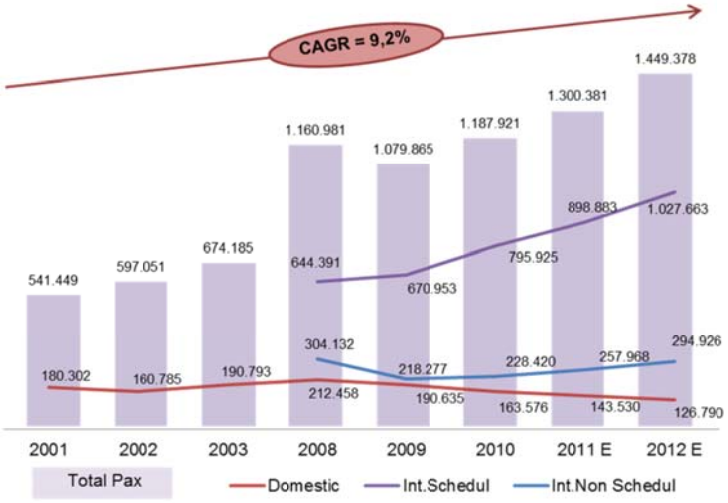
2007. su nadmašile rekord 1987. U 2005. putnički terminal je dobio veliko preuređenje. Sada se zračna luka uglavnom koristi tokom ljetnog perioda, s obzirom da je grad Split veliko turističko odredište. Subote su najprometniji dani u tjednu, s više od 100 slijetanja i 20.000 putnika. Prva faza sadašnjih planova proširenja je završila 2. rujna 2011. U posljednjih nekoliko godina ljetni vrhunac u zračnoj luci je zahtijevao dodatno proširenje. Kada se sva ekspanzija završi, Resnik će imati prošireni putnički terminal s kapacitetom za istovremeni prijem 4 za mlažnjaka. Nova, veća stajanka će biti izgrađena, jer je jedna nedovoljna. Cijena ove investicije je 13 milijuna eura, a to uključuje i novi parking prostor za zrakoplove površine 34.000 m², kao i veliki prostor za podršku na nižoj razini. Ova razina je zapravo u prizemlju, a avioni su parkirani na krovu objekta. Niža razina uključuje brojna skladišta, radionice, urede i druge objekte koji će podržati novu, 40 milijuna eura vrijednu, zgradu putničkog terminala koji će biti izgrađen pored postojećeg.

Proširenje zračne luke Split se odvija u tri faze.

(1) 2009 - 2011 sa širenjem rampe zračne luke do 34.000 m² i otkupa obližnjeg zemljišta kako bi se omogućilo buduće proširenje
(2) 2012-2014 sa izgradnjom novog putničkog terminala zračne luke, spajanje na stari, povećanje kapaciteta do 2 milijuna putnika, dodavanje nove rulne staze, paralelno piste.
(3) Kada se ukaže potreba izvršiti će se daljnje širenje putničkog terminala i dograditi četiri izlaza za prijem četiri mlažnjaka i proširiti stajanka za potrebe novog putničkog terminala.

Promet na splitskom aerodromu (Slika 44) je u porastu od 2001. po godišnjoj stopi rasta od 9,2%. Broj putnika se gotovo tri puta povećao između 2001. i 2012., od 541.000 putnika na nekih 1,45 milijuna u 2012.

Slika 44. Razvoj prometa u zračnoj luci Split



Izvor: ICAO – International Civil Aviation Organization

Glavni pokretač rasta prometa je niska cijena i niskobudžetne kompanije koje su u procesu zamjene charter letova, što je slučaj u Zračnoj luci Dubrovnik. Unutarnji promet je u opadanju po godišnjoj stopi rasta od 3,2% zbog autoceste između Zagreba i Splita, a i zbog nepovoljnog konkurentnog položaja Croatia Airlinesa u odnosu na niskobudžetne zrakoplovne kompanije. Prevezeni putnici s charter letovima su se također smanjili po godišnjoj stopi rasta od 0,9% od 2008.

Raspored međunarodnog prometa je porastao po godišnjoj stopi rasta od 12,5%, pri čemu je njegov udio narastao sa 56% na 71% od ukupnog prometa prognoziranog za 2012. Vrlo velika većina tog prometa je poslovala s niskobudžetnim zrakoplovnim kompanijama. Zračne luke Split i Dubrovnik privlače nekih 235.000 ljudi (470.000 putnika) koji idu u Međugorje. Hodočasnici koriste ove dvije zračne luke jer Mostar nema sposobnost da privuče više putnika nego što ih danas obrađuje. Čak i ako Zračna luka Mostar uloži dovoljno da privuče niskobudžetne operatere, Zračna luka Split će zadržati rast, jer je glavno tržište za turistički odmor putnika iz zapadne Europe.

4.3. Zračna luka Sarajevo

Međunarodna zračna luka Sarajevo (IATA: SJJ, ICAO: LQSA), također poznata kao Butmir Zračna Luka je glavna međunarodna zračna luka u Bosni i Hercegovini, koja se nalazi 6,1 km jugozapadno od željezničke stanice u glavnom gradu Sarajevu, u predgrađu Butmir. Od potpisivanja Daytonskog sporazuma u 1996., zračna luka je uspostavila uspješan

komercijalni posao sa sljedećim zrakoplovnim kompanijama: Austrian Airlines, Lufthansa, Jat Airways, Croatia Airlines, Turkish Airlines, Germanwings, Fly Dubai i drugi.

Slika 45. Međunarodna Zračna luka Sarajevo



U 2006., 466.186 putnika je putovalo kroz sarajevski aerodrom, u usporedbi sa samo 25.000 u 1996. U 2011. Međunarodna zračna luka Sarajevo je imala 599.996 putnika što je više od svih zračnih luka u Bosni i Hercegovini zajedno i 6,5% više nego u 2010. U 2012. tvrtka ima blagi pad u prometu. U 2005. Međunarodnog Vijeća aerodroma je dodijelilo nagradu zračnoj luci Sarajevo za najbolju zračnu luku ispod milijun putnika.

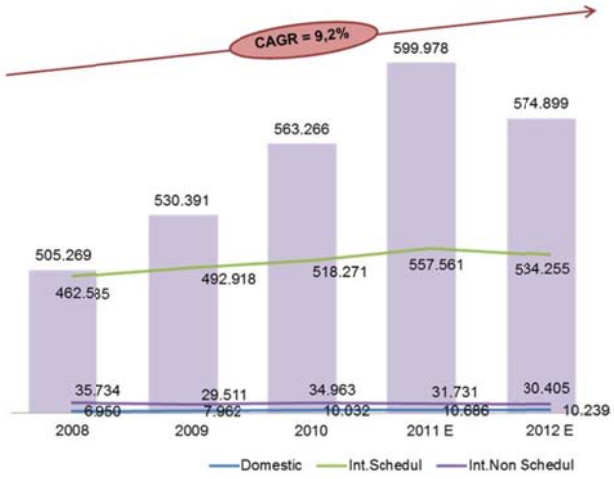
Zračna luka Sarajevo je otvorena 2. lipnja 1969. za domaći promet. Godine 1970. Frankfurt je postalo prvo međunarodno odredište. Zračna luka je uglavnom aerodrom gdje putnici čekaju letove za Zagreb i Beograd na putu prema međunarodnim destinacijama. S vremenom je količina prometa stalno rasla od 70.000 do 400.000 putnika godišnje. Prva obnova se desila 1984. za Zimske olimpijske igre, kada je staza proširena na 200 metara, navigacijski sistem je poboljšan, a nova zgrada terminala je izgrađena, dizajnirana za milijun putnika godišnje. Početkom rata u Bosni zračna luka je stavljena pod kontrolu jugoslovenske narodne armije (JNA). Nakon što je JNA otišla, zračna luka je za neko vrijeme bila pod kontrolom snaga bosanskih Srba, a u lipnju 1992. su predali zračnu luku UN-u da ga koriste u humanitarne svrhe (Vijeće sigurnosti UN Rezolucija 757).

Zračna luka je ponovo otvorena za civilni zračni promet 16. kolovoza 1996., a od tada je obnovljena i polako se vratila na svoje prijašnje poslovanje. Proširenje putničkog terminala, zajedno s nadogradnjom i proširenjem rulne staze i stajanke u jesen 2012. Postojeći terminal će biti proširen s 7.000 četvornih metara. Nadograđena zračna luka će također biti izravno

povezana s komercijalnim maloprodajnim centrom Zračne luke Sarajevo u svrhu poticaja potrošnje putnika u komercijalnom području. Platforma ima 7 pozicija za tipove zrakoplova A320, A321, A319, B727, B737 i B757. Pista ima dužinu od 2.600 metara i širinu 45 metara. Kapacitet trenutnog terminala je od 800.000 putnika, ima 12 šaltera za registraciju, 5 izlaza od kojih su dva zračni mostovi. U komercijalnom području postoji jedna suvenirnica, dvije bescarinske trgovine, 4 bara i restorana, kiosk, poštanski ured i 8 uredskih prostora za rent a car poduzeća.

Prirodno tržište zračne luke je glavni grad Sarajevo i gradovi u okolici Sarajeva. Zračna luka opskrbljuje to područje za poslovni promet i slobodni promet koji se ostvaruje kroz mrežu zrakoplovnih kompanija. Star Alliance. Zrakoplovne kompanije koje dominiraju zračnom lukom su Lufthansa, Croatia Airlines, Austrian Airlines, Adria Airways, Germanwings, Fly Dubai i Turkish Airlines. Promet na sarajevskom aerodromu (Slika 46) je porastao za 2,6% CAGR između 2008 i 2012. Unatoč recesiji u periodu 2008 - 2010, zračna luka je bila u mogućnosti da značajno raste u tom razdoblju.

Slika 46. Razvoj prometa u Zračnoj luci Sarajevo



Izvor: ICAO – International Civil Aviation Organization

Domaći promet gotovo da i ne postoji, ranije je, prije stečaja, BH Airlines povezivao Sarajevo i Banja Luku na putu za Ženevu. Charter promet opada uz CAGR od -3,2% od 2008, zračna luka ima 93% svog prometa iz međunarodnog redovnog prometa, koji dolazi iz velikog saveza mreže prijevoznika.

Iako su se povećali turistički dolasci u BiH, posebno međunarodni turisti koji dolaze avionom u 2012., zračna luka Sarajevo bilježi blagi pad u ukupnom prometu. Ovo smanjenje

je objašnjeno smanjenjem dnevnih frekvencija Lufthanse od jednog do dva dnevna leta iz Münchena, drugo, zbog kraja sudjelovanja Turkish Airlinesa u BH Airlinesu i gašenja kompanije BH Airlines, a treće zbog smanjenja poslovnog prometa iz BiH, kao zemlje koja je u teškoj ekonomskoj situaciji. Jedina zrakoplovna kompanija koja može povećati svoj promet u zračnoj luci od 2012. kroz agresivnu politiku cijena je Turkish Airlines.

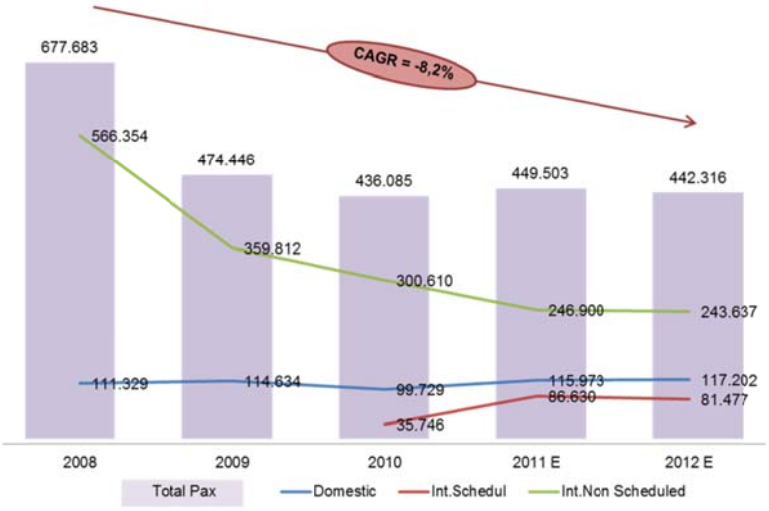
Zračna luka Sarajevo ima potencijal za daljnji razvoj, nadopunjavanjem linija s posebnim naglaskom na redovne linije. Pored navedenog postoji i potencijal privlačenja charter letova i niskobudžetnih kompanija za prijevoz hodočasnika. S druge strane, zračna luka Mostar može biti najbolja alternativna Sarajevskom aerodromu zbog magle tokom zimskih mjeseci.

4.4. Slučaj Zračne luke Lourdes Tarbes

Zračna luka Tarbes-Lourdes-Pyrenees (IATA: LDE, ICAO: LFBP) je mala regionalna zračna luka koja se nalazi se 9 km južno-jugozapadno od Tarbes i Lourda, obje općine u Hautes-Pyrenees regije u Francuskoj. Više od 70% prometa od zračne luke su charter letovi iz različitih zrakoplovnih kompanija diljem Europe koji putuju do obližnjeg Lourdesa kao dijela Katoličkog Hodočašća. Zračna luka može vršiti prihvat i otpremu najvećih mlažnjaka, do kategorije D zrakoplova. Zračna luka je također sjedište tvornice zrakoplova Socata. Dana 1. siječnja 2009. SNC-Lavalin Aeroports je povjereno upravljanje menadžmentom Tarbes Lourdes Pyrénées zračne luke na period od 12 godina. Tarbes Lourdes Pyrénées Airport poduzeće u vlasništvu je pet nacionalnih vlasti. Taj udruženi pothvat za zračnu luku Tarbes Lourdes Pyrénées preuzeo je vlasništvo i odgovornost za razvoj, održavanje i upravljanje zračnom lukom Tarbes Lourdes Pyrénées.

Pista ima je 3.000 metara dužine i 45 metara širine. Ima jedan putnički terminal s površinom od 15.000 m^2, stajanku površine 70,000 m^2, 4 izlaza i 10 mostova (fingera). U području terminala ima 16 check-in šaltera, a također ima specijalizirani luk za prihvat putnika sa smanjenom pokretljivošću. Područje teretnog terminala je od 100 m^2, terminal generalnog zrakoplovstva ima 500 m^2 s stajankom površine 9,000 m^2.

Slika 47. Razvoj prometa zračne luke Tarbes



Izvor: ICAO – International Civil Aviation Organization

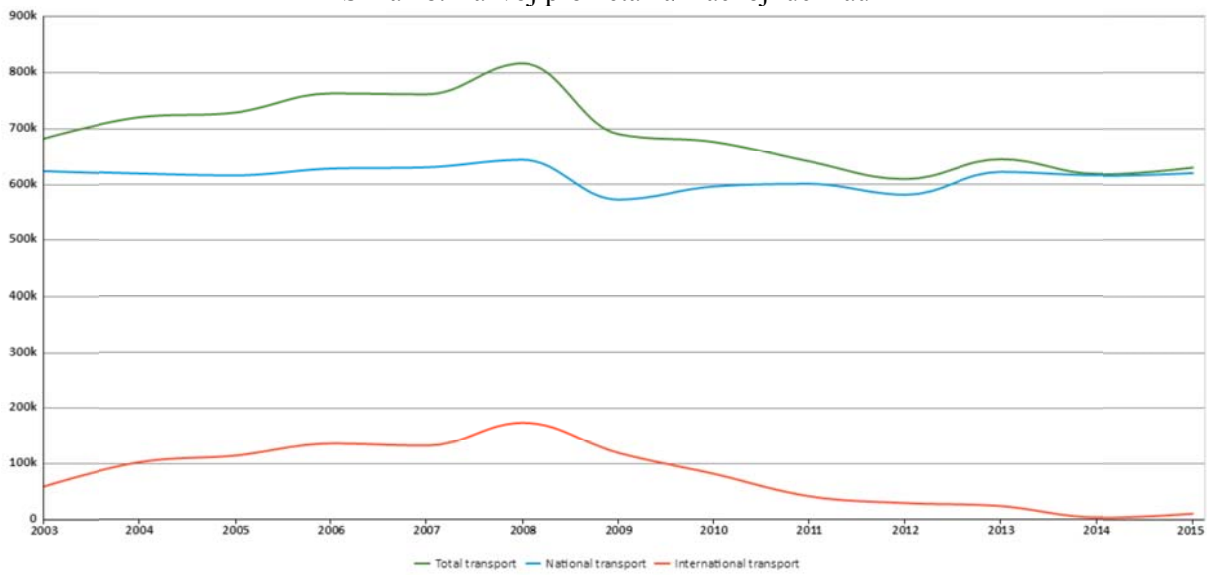
Promet na Zračnoj luci Tarbes Lourdes (Slika 47) je pao po godišnjoj stopi rasta od -8,2% od 2008. godine u kojoj je bio postignut vrhunac prometa. Domaći promet je bio stabilan tokom cijelog razdoblja, a međunarodni promet sa niskobudžetnim zrakoplovnim kompanijama je započeo u 2010. i u jednoj godini gotovo triput porastao. U 2012. je bio malo u padu u odnosu na 2011. godinu. Najvažniji uzrok pada prometa je ogroman pad charter prometa u Lourdes, sa CAGR od -15,5%, sa prometom u 2012. manjim od polovine charter prometa u 2008. Glavni razlozi pada imaju veze s visokim troškovima za hodočasnike u Lourdesu, te sa recesijom koja je pogodila Španjolsku, Portugal, Irsku i Italiju. Dokaz za navedeno dolazi iz statistike donacija prikupljenih u svetištu, koji su stalno u padu od početka recesije u 2009., a u 2012. deficit je bio od 1,3 milijuna eura u odnosu na godinu prije.

Niskobudžetne zrakoplovne kompanije koje djeluju na zračnoj luci su Ryanair i Vueling. Ryanair posluje dvaput tjedno od listopada do prosinca, i jedanput tjedno od siječnja do ožujka. Za Bergamo dva puta tjedno od kraja ožujka do kraja listopada. Vueling posluje dvaput tjedno od kraja ožujka do kraja rujna za Barcelonu. Na temelju prikupljenih informacija može se zaključiti da niskobudžetne zrakoplovne kompanije nisu pretjerano zadovoljne s izlaznim prometom u Lourdes, ali su vrlo iznenađene rezultatima u 2012. Mnogi hodočasnici također koriste redovne letove Air Francea na obližnjoj konkurentnoj zračnoj luci Pau.

Pau zračna luka je destinacija sa devet dnevnih letova Air France iz Pariza, i dvije druge zrakoplovne kompanije između dva i tri leta tjedno. Air France ostvaruje 94% prometa u zračnoj luci, od čega većina ide do Lourdes svetišta i grada Pau. Ovaj promet je neznatno

opao još od vrhunca 2008. (Slika 48). Pad domaćeg prometa je izravno povezan sa padom ekonomskih aktivnosti zbog recesije.

Slika 48. Razvoj prometa na zračnoj luci Pau



Izvor: https://knoema.com/avia_tf_aca-20160715/aircraft-traffic-data-by-main-airport?rep-airp=1002720-pau-pyrenees-airport

Međunarodni promet, posebno niskobudžetnih zrakoplovnih kompanija se drastično smanjio od 2008., kako Pau zračna luka nije mogla podržati niskobudžetne zrakoplovne kompanije na drugoj godini poslovanja sa istim poticajima kao i ranije. Također zračna luka nije mogla izgubiti svog glavnog prijevoznika kroz bolje uvjete za konkurenciju, pogotovo tokom spora između Air Francea i Ryanaira koji se tiče uvjeta francuskih regionalnih zračnih luka za niskobudžetne kompanije. Kako je većina niskobudžetnog prometa međunarodna, njegov pad dovodi do pada međunarodnog prometa. Zbog svoje otpornosti i zasićenosti mrežom letova koje održava nacionalni prijevoznik, Pau zračna luka je uspjela umanjiti pad prometa u odnosu na obližnju zračnu luku Tarbes, koja je više ovisna o charter letovima.

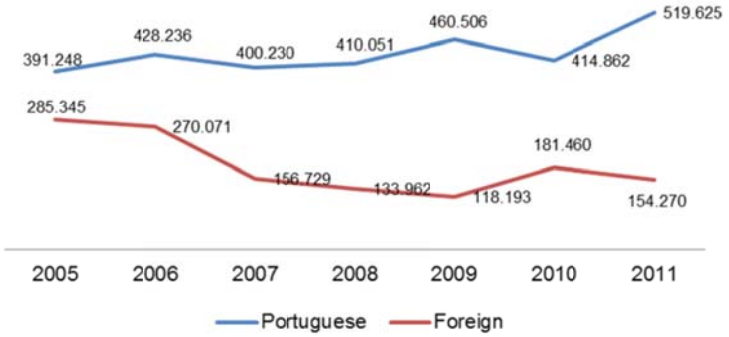
U zaključku, dvije zračne luke snažno međusobno konkuriraju, što je dovelo do specijalizacije svake od njih u različitim vrstama prometa, Tarbes u charter i niskobudžetnim zrakoplovnim kompanijama, dok Pau ovisi o redovni letovima Air Francea. Obe zračne luke su zabilježile pad prometa. Glavni razlog za to je ekonomska recesija u zemljama porijekla hodočasnika za Tarbes, i smanjenja kupovne moći u Francuskoj za Pau zračnu luku.

Tarbes zračna luka također pati od smanjenja hodočašća u svetište Lourdes. Charter promet uglavnom posluje sa charter zrakoplovnim kompanijama iz Italije i Španjolske. Talijanski Marianski Hodočasnici otkrivaju Međugorje, gdje niža osnovica troška nije

zanemariva. Kao primjer, tri noćenja s punim pansionom u Lourdesu košta, po osobi, dvostruko više nego u Međugorju.

Fátima, drugo po veličini marijansko svetište bilježi pad broja stranih organiziranih skupina hodočasnika (Slika 49), te povećanje organiziranih skupina hodočasnika iz Portugala. Organizirana hodočašća, su samo dio ukupnih hodočašća. Fátima tvrdi da primi oko 3 milijuna posjetitelja godišnje, pri čemu su hodočasnici koji dolaze u organiziranim skupinama samo dio od ukupnog broja.

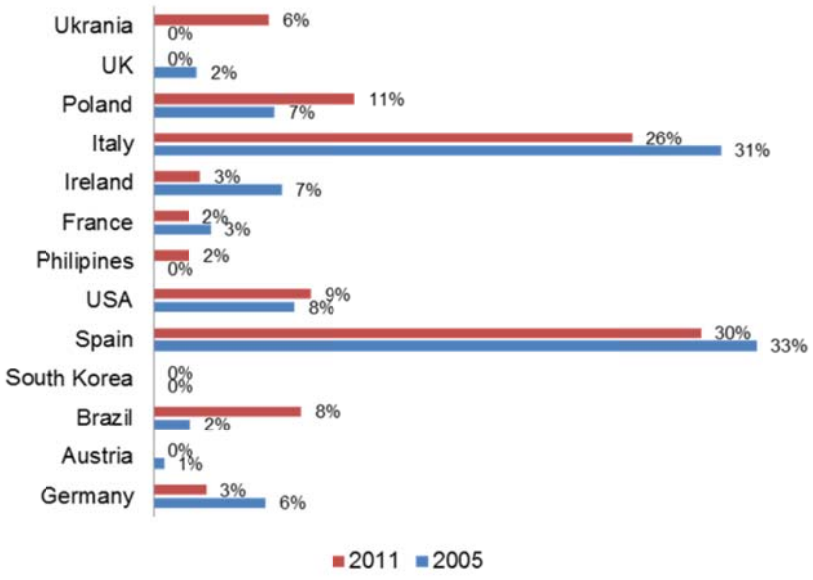
Slika 49. Organizirana hodočašća za svetište Fátima



Izvor: Međunarodna zračna luka Mostar

Hodočasnici uglavnom dolaze iz Italije i Španjolske, a slijede Poljska, Irska i SAD. Došlo je i do značajnog povećanja hodočasnika iz Brazila, Ukrajine i Filipina (Slika 50). Ipak, talijanski i španjolski hodočasnici su glavni izvor stranih organiziranih hodočašća.

Slika 50. Porijeklo organiziranih stranih hodočasnika u svetište Fátima



Izvor: Međunarodna zračna luka Mostar

Tarbes luka, ovisi o hodočasnicima i charter letovima, a bilježi pad prometa u posljednjih nekoliko godina. Glavni uzrok je recesija u Španjolskoj, Irskoj i Italiji, i niža kupovna moć. Pad je, ne samo zbog recesije, to je trend od 2005. godine još prije recesije.

Lourdes nema statistiku organiziranih hodočašća, ali pokazatelji su u računanju količine donacija svetištu, a one su u opadanju u posljednjih nekoliko godina. Također, posjetitelji Lourdes su većinom iz Francuske, a samo manji dio dolazi iz inozemstva. Prema trgovačkim izvorima, većina organiziranih skupina ima tendenciju da putuju zrakom, bilo charter letovima ili redovnim. Vrlo bliska zračna luka Pau uzrokuje žestoku konkurenciju sa Tarbes, a obje privlače hodočasnike u Lourdes. Pau zračna luka ostvaruje vrlo važan dio svog prometa sa hodočasnicima koji dolaze kroz redovnu mrežu letova Air Francea, dok Tarbes ovisi više o charter i niskobudžetnim kompanijama pa je osjetljiviji na recesijske učinke i neučinkovitosti charter poslovanja. S druge strane, niskobudžetne zrakoplovne kompanije koje posluju sa zračnom lukom nude vrlo ograničene veze sa zemljama porijekla hodočasnika, npr. Ryanair nudi samo direktne letove iz Bergama, što je bliže Lourdes automobilom ili autobusom od juga Italije. Vueling sa svojom strukturom cijena i poslovanjem sa sjedištem u Barceloni ne može privući hodočasnike iz južne Italije, dok španjolski hodočasnici, imaju relativno jeftine autobusne linije u Lourdes.

Prema prikupljenim informacijama, turoperatori nastoje organizirati više jednodnevnih izleta u Lourdes za jedan dan, gdje hodočasnici putuju u jednom danu u jutarnjim satima, a povratak je u večernjim satima. Veća baza troškova i loše ekonomske okolnosti u zemljama porijekla hodočasnika smanjuje brojke za Fátima i Lourdes svetišta, dok niska cijena i niskobudžetne zrakoplovne kompanije nisu u stanju razumjeti ovo tržište u potpunosti i iskoristiti sve potencijale.

5. Zračna luka Mostar

5.1. Trenutni promet i prometna prognoza za 2013-2042

Prometne prognoze za Međunarodnu zračnu luku Mostar imaju dvije komponente:

(1) prirodna potražnja za glavnim tržištima zračne luke: hodočasnika i BiH dijaspore

(2) sposobnost zračne luke, u svom upravljanju i infrastrukturnim mjerama, kako bi se ispunio taj zahtjev.

Prirodna prometna potražnja za Zračnu luku Mostar je mnogo veća nego što kapacitet infrastrukture i njegovo upravljanje može podnijeti. Postoji prirodna potražnja koja može utjecati na smanjenje cijena kroz učinkovitije zrakoplovne operacije zbog veće gustoće prometa. Smanjeni troškovi će dovesti do visoke elastičnosti omjera cijene i potražnje i dovesti do prelaska putnika sa autobusnog i automobilskog na zrakoplovni način putovanja. Ovaj učinak se dogodio prije u Lourdes - Tarbes zračnoj luci u proteklom desetljeću. Isti uvjeti na tržištu omogućavaju da se isti proces dogodi s Mostarom. Nadalje, Mostar ima jedinstvenu situaciju koju Tarbes nema: prisutnost hrvatskoj obali i potencijal BiH dijaspore bez izravne konkurentske zračne luke u neposrednoj blizini. Ovi faktori omogućavaju Mostaru da postigne više prometa nego što bi očekivao samo od hodočasnika. Međutim, hodočasnici bi trebali biti fokus strategije zračne luke što će omogućiti veću učinkovitost.

5.1.1. Pregled sadašnje gustoće prometa

Promet na Međunarodnoj zračnoj luci Mostar bio je u porastu po složenoj prosječnoj stopi rasta (CAGR) od 106%, od 17.833 putnika u 2010. do 75.988 putnika u 2012 (Slika 51). 89% putnika koji lete preko Međunarodne zračne luke Mostar su talijanski hodočasnici u Međugorje koji dolaze charter letovima.

Slika 51. Rast broja putnika mostarske zračne luke 2010-2012



Izvor: Međunarodna zračna luka Mostar

Putnika koji putuju preko Međunarodne Zračne luke Mostar (1 putnik koji dolazi = 2 putnika, kako se svaka osoba računa kao dvostruki putnik, kada dolaze i kada odlaze) u 2012. je bilo 37.994. Od toga je 36.000 putnika bilo iz Italije i 1.994 iz drugih zemalja. Od talijanskih putnika koji koriste zračnu luku Mostar, 2.000 je imalo makarsku obalu Hrvatske kao krajnje odredište, dok je 34.000 hodočasnika za Međugorje.

Prema podacima Agencije za statistiku BIH za razdoblje od 2013. do 2015. naglo je usporen rast broja putnika prevezenih kroz zračnu luku Mostar (Tablica 18).

Tablica 18. Broj prevezenih putnika kroz mostarsku zračnu luku u periodu 2013-2015

Godina	Broj prevezenih putnika
2013	68.939
2014	67.974
2015	75.244

Izvor: Agencija za statistiku Bosne i Hercegovine – Saopćenje – Vazdušni Saobraćaj 2015

Obzirom da potražnja nije nestala može se zaključiti kako je rast ograničen infrastrukturom i kapacitetom zračne luke, što ostavlja mali prostor za agresivni marketing s ciljem privlačenja većeg broja putnika.

5.1.2. Hodočasnici u Međugorju, podrijetlo i načini prijevoza

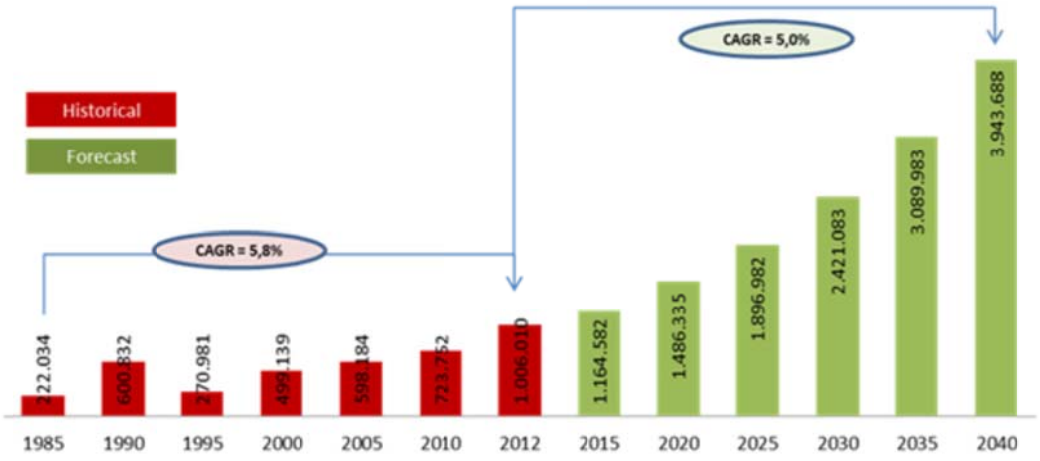
Veliki rast prometa na zračnoj luci Mostar od 2010. godine može se povezati s većim interesom hodočasnika da koriste zračni prijevoz u odnosu na ostale načine prijevoza kao što su automobili i autobusi, a čini se da sve više preferiraju upravo Zračnu luku Mostar ispred drugih kao što su Split ili Dubrovnik. Od 2010. do 2012. autobusni prijevoz hodočasnika pao je za 22.875, a automobilski za 2.467, a veliki dio tih putnika preusmjeren je na zračni promet. Ostale zrače luke u regiji su dio putnika izgubile zbog preusmjerenja turoperatorske ponude charter letova na Mostar. Analiza pokazuje da je 26% hodočasnika koji su 2010. putovali zrakom i 2012. nastavilo tako putovati u Mostar, dok je 67% svih autobusnih i 7% svih automobilskih putnika iz 2010. u 2012. putovalo zrakoplovom. Troškovi Zračne luke Mostar imaju tendenciju pada povećanjem broja hodočasnika tako se očekuje da bi putnici koji se odmaraju na hrvatskoj obali umjesto redovnih letova za Split ili Dubrovnik mogli izabrati Mostar kao zračnu luku pa automobilskim ili autobusnim prijevozom za dva do tri sata biti u željenoj destinaciji na obali.

5.1.3. Prognoza rasta gustoće prometa

5.1.3.1. Hodočasnici u Međugorju, profil i struktura

Tokom posljednjih 30 godina, broj hodočasnika u Međugorju raste po godišnjoj stopi rasta od 5,8%. Pretpostavlja se da će broj hodočasnika zadržati rast za sljedećih 30 godina po nešto nižoj stopi od 5% godišnje. Trenutna struktura jednodnevnih posjetitelja i hodočasnika koji borave preko noći ostaje nepromijenjena, čime svaka od kategorija raste na istoj stopi rasta od 5% (Slika 52).

Slika 52. Prognozirani broj hodočasnika u Međugorju



Izvor: Međunarodna zračna luka Mostar

Zadržana je također ista struktura porijekla hodočasnika po državi, što znači godišnja stopa rasta od 5% iz svake od zemalja porijekla posjetitelja Međugorju. Uspostavljen je i profil hodočasnika u smislu odanosti Međugorju kako je prikazano u Tablici 19.

Tablica 19. Odanost hodočasnika Međugorju

Hodočasnici po lojalnosti	%
Prvi put hodočasnici	12%
Hodočasnici koji se namjeravaju vraćati	*80%*
Hodočasnici koji se ne namjeravaju vraćati	*20%*
Hodočasnici koji se vraćaju više godina	88%
Hodočasnici koji dolaze 2 puta godišnje	*5%*
Hodočasnici koji dolaze 1 put godišnje	*20%*
Hodočasnici koji dolaze svakih nekoliko godina	*75%*

Izvor: Međunarodna zračna luka Mostar

Većina (88%) hodočasnika ponavlja posjete Međugorju, od toga 75% od njih dolaze jednom svakih nekoliko godina, 20% dolazi jedan put godišnje i 5% dva puta godišnje. 12% posjetitelja su po prvi put posjetitelji, od čega se velika većina namjerava vratiti. To je u stvari vrlo važno sredstvo za Međugorje i turizam oko njega, što uključuje Zračnu luku Mostar. Hodočasnici su izuzetno lojalni Međugorju, a broj posjeta smatra se visokim u odnosu na druga marijanska katolička svetišta, kao što su Lourdes ili Fatima. Katolička Crkva nije priznala Međugorje kao katoličko svetište, ali se istražuje. To predstavlja ogroman potencijal za budućnost, kada crkva jednom prizna Međugorje službeno, broj posjetitelja bi se dramatično povećao u odnosu na danas. S druge strane, čak i ako Katolička crkva ne prizna Međugorje ili ga poriče očekuje se da će se nastaviti rast broja posjetitelja uz visoku lojalnost koju i sada pokazuju. Za svrhu prognoze, jedina razmatrana opcija je da Katolička crkva neće priznati Međugorje.

5.1.3.2. Troškovi mlaznog goriva

Današnja osnova prometa na mostarskoj zračnoj luci su talijanski hodočasnici koji dolaze preko charter letova. Najviše korištene talijanske zračne luke su na udaljenosti u rasponu od 300 km do približno 800 km, što ne predstavlja nikakvo značajno pitanje troškova za charter kompanije koje posluju sa Zračnom lukom Mostar u smislu cijena goriva, kako se u Italiji mlazno gorivo kreće od 0,60 eura do 0,75 eura po litri, dok je u Dubrovniku ili Splitu, mlazno gorivo košta približno 0,90 eura po litru. U Sarajevu troškovi goriva su oko 1,10 eura litar i u Mostaru 1,30 eura. U Sarajevu cijene postavlja BiH kompanija u državnom vlasništvu, Energoinvest, a proizlaze iz vrlo niske količine prodanog mlaznog goriva. To je opet posljedica snažne ekonomije zemalja iz kojih dolaze prijevoznici koji posluju sa zračnom lukom i kratkim udaljenostima od zračne luke sa koje polijeću (Lufthansa - Minhen; Austrijski - Beč; Turski - Istanbul; Adria - Ljubljana; koristeći puno gorivo za rotaciju, kako je dodatno gorivo koje izgori od viška težine više od nadoknađenog razlikom u cijeni. Pod tim ograničenjima, osim ako Sarajevsko tržište postane vrlo atraktivno, zrakoplovne kompanije s letovima od više od dva sata iz Sarajeva bi bile obeshrabrene za rad.

Troškovi goriva na Zračnoj luci Mostar su vrlo visoki u odnosu na Split i Dubrovnik zbog trenutne situacije dobavljača goriva za zračne kompanije koje djeluju u Mostaru. Nema spremišta goriva koje funkcionira u zračnoj luci, a količina goriva kupljenog po transakciji je vrlo niska. S druge strane, količina po transakciji je niska zbog vrlo visoke cijene. Jasno je, da Zračna luka Mostar neće biti u stanju privući zrakoplovne kompanije iz većih udaljenosti od

Italije, jer problem troškova goriva nije riješen. Prema Upravi Zračne luke, ovo pitanje cijene trebalo bi biti riješeno kroz novi aranžman s dobavljačima goriva, gdje će ulaganje biti izvršeno od strane dobavljača.

Malo je vjerojatno da bi Grad Mostar, vlasnik zračne luke, uspostavio novu kompaniju (podružnicu zračne luke) za uspostavljanje i omogućavanje mlaznog goriva A licence i tako omogućio trgovinu gorivom sa dobavljačem u Italiji. Realizacija takvog projekta bi morala biti pažljivo isplanirana. Preliminarni izračun dovodi do procjene bruto marže (nakon teretnih troškova) od 0,08 eura po litri od prodajne cijene 0,90 eura po litri slično kao u Splitu ili Dubrovniku. Za prognoze rasta prometa, pretpostavlja se da će se problem goriva riješiti, po cijeni sličnoj Splitu ili Dubrovniku, čime bi privukli zrakoplovne kompanije s letovima koji dolaze iz Irske, Velike Britanije, Španjolske, Njemačke, Poljske, itd.

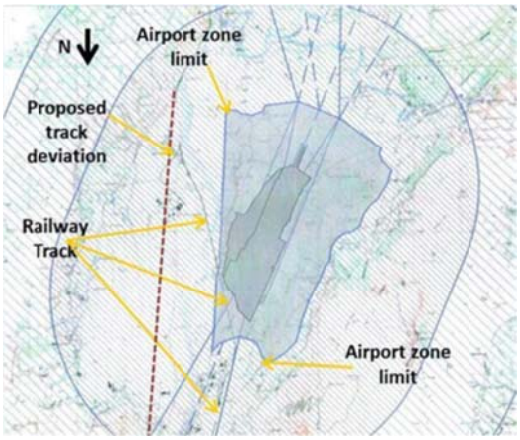
5.1.3.3. Vremenski uvjeti, maksimalna težina pri polijetanju i proširenje uzletno-sletne staze

Proučavanjem lokalnih karakteristika zračne luke Mostar dolazi se do zaključka da postoje i određene prirodne prepreke razvoju zračne luke Mostar odnosno povećanju kapaciteta. Slijetanje se obično mora obaviti sa juga a polijetanje sa sjevera. Vrlo visoke temperature tokom ljeta i intenzivan sjeverno-južni vjetar u više navrata predstavljaju važna ograničenja u radu za vrijeme najtoplijih mjeseci srpanj i kolovoz i zimi. Čini se da ne postoje posebni problemi u vezi sa vremenskim uvjetima u slijetanju iz pravca juga. Topline u ljetnim mjesecima utječu na maksimalnu težinu polijetanja (MTOW) zrakoplova, a ne slijetanja. S obzirom da se polijetanje obično radi od sjevera repni vjetar predstavlja ozbiljan problem u mnogim prilikama uzrokujući diverziju letova. Za rješavanje takvih problema, produženje staze je neophodno za privlačenje novih kupaca, pogotovo sa zrakoplovima uskih tijela (NB) koji dolaze iz udaljenosti veće od sat i 30 minuta. Prema tim analizama, proširenje od 300 metara prema sjeveru bi u cijelosti riješio problem. Produženje piste će omogućiti veći zalet kako bi NB zrakoplov bio sposoban za polijetanje u maksimalnoj težini s putnicima, prtljagom i gorivom.

Pitanje proširenja zračne luke je vrlo kritično za budućnost. Iako se čini da bi proširenje od 300 metara riješilo sve probleme vezane za vremenske uvjete vrućine i vjetra u odnosu na kategoriju C zrakoplova, u zrakoplovstvu se zna samo jedna stvar: nitko ne može predvidjeti budućnost, i dok su investicije uvijek s dugoročnom perspektivom, najbolji stav je planirati, čekati na razvoj tržišnih trendova, a najviše od svega biti pripremljen i fleksibilan. Imajući u vidu da je koridor Vc bespovratno kreće prema naprijed, treba uzeti u obzir

preseljenje glavne željezničke pruge u oko 1 km (Slika 53), kako bi se izbjeglo rezanje bilo kojeg mogućeg proširenja zračne luke u budućnosti.

Slika 53. Karta zone zračne luke



Premještanje željezničke pruge i ostavljanje mogućnosti povezanosti željeznice do zračne luke definitivno bi poboljšao dugoročne opcije za zračnu luku.

5.1.3.4. Navigacijski uređaji i procedure letenja

Većina zrakoplovnih kompanija, zbog njihove ukupne politike sigurnosti, zahtijeva sustav za instrumentalno-precizno prilaženje (ILS) kao standardne i službeno objavljene postupke leta.

BHANSA, pružatelj usluga zračne navigacije je odgovorna za navigacijska pomagala i prikupljanje meteorološko podataka vezanih uz Zračnu luku Mostar. Instaliran je ILS u zračnoj luci kao oprema koja je financirana od strane EU. Zrakoplovne kompanije, prije uvođenja bilo koje linije vrše detalj uvid u infrastrukturu aerodroma i analizu opravdanosti, gdje se prometna potražnja, troškovi i letačke operacija pažljivo analiziraju. Prvo od pitanja koje treba uzeti u obzir je tržište, drugo letovi i treće troškovi. Dok tržišni uvjeti izgledaju obećavajući, službeno objavljeni meteorološki podaci ne odgovaraju stvarnim realnim uvjetima u zračnoj luci, tj. broju maglovitih dana, vjetrova, temperature, itd. Takve situacije su vrlo važna ograničenja za privlačenje novih zrakoplovnih kompanija i otvaranje novih ruta. Nedostatak objavljenih postupaka slijetanja je također velik nedostatak za privlačenje novih kupaca jer avio kompanije imaju svoje interne propise kojima zahtijevaju sigurnosne uvjete neovisno o tržišnoj atraktivnosti zračne luke.

5.1.3.5. Pitanje ograničenja i njihovog utjecaja na troškove zračnih prijevoznika

Analizirana su ograničenja zbog visokih temperatura i vjetra na Međunarodnoj zračnoj luci Mostar i njen utjecaj u smislu tržišnih uvjeta prema zrakoplovnim kompanijama, njihova spremnost za rad na aerodromu, cijena izdataka te u konačnici ukupni utjecaj na prometne prognoze. Čini se da ovo pitanje ne utječe na tekuće poslovanje iz Italije, jer su charter letovi upravljani od strane turoperatora, a spremnost hodočasnika da lete kroz Mostar pobjeđuje nevolje i troškove nastale kroz aktualna zračna operativna ograničenja. Sezonalnost hodočašća je nekako drugačija od sezonalnosti odmora i relaksacije na turističkom tržištu, te blizina Mostara Italiji ima sigurno središnju ulogu u procesu donošenja odluka za zrakoplovne kompanije i turoperatore. Također, dodatni troškovi izvedeni od strane navedenih ograničenja nisu toliko visoki kao što bi bili iz većih udaljenosti.

Sažeto, proširenje piste od 300 metara će riješiti trenutna ograničenja i dopustiti da Zračna luka Mostar privuče charter i redovne zrakoplovne linije izvan Italije smanjenjem operativnih troškova. Pretpostavlja se u prometnim prognozama da bi se produžetak piste trebao raditi u isto vrijeme kao i novi putnički terminal. Pod neograničenim scenarijem pretpostavlja se da bi početak radova na novom terminalu trebao biti 2015. godine.

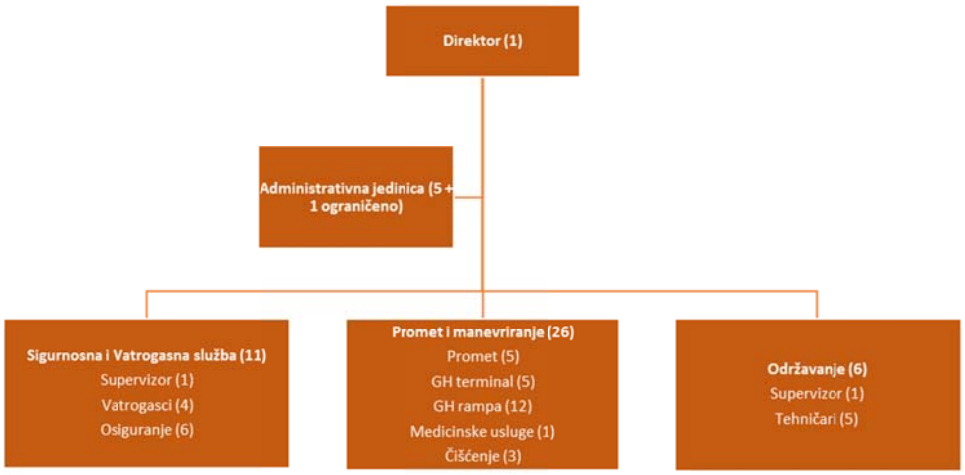
5.2. Interna analiza

5.2.1. Organizacija i ljudski resursi

Zračna luka Mostar je imala 44 stalno uposlena i 6 na određeno u 2012. odnosno 17 više nego u prethodnoj godini. Najveći rast prometa zabilježen je 2012. i osoblje Zračne luke je radilo pod maksimalnim opterećenjem bez odmora između smjena i sa 15 radnih sati dnevno. To je ujedno i godina kada se po prvi put uvodi sezonsko angažiranje radnika. U godini 2016. Zračna luka ima 45 stalno uposlenih i 10 sezonskih radnika, koji su angažirani 7 mjeseci u godini.

Organizirana oko jedne administrativne jedinice i tri operativna odjela: promet i opsluživanje, sigurnost i vatrogasne usluge te održavanje, kao što je prikazano na Slici 54.

Slika 54. Organizacijska struktura Zračne luke Mostar



Izvor: Međunarodna zračna luka Mostar

Organizacija je, iako hijerarhijska, zbog svoje prirode izuzetno fleksibilna, što je jedna od njenih najvažnijih prednosti. Uz rast prometa, kao što je to bilo u 2012., organizacija je na napregnuta do krajnjih granica, zahtijevajući stoga povećanje broja stručnjaka u temeljnim područjima.

5.2.2. Marketing i komercijala

Marketinške i komercijalne funkcije su uglavnom provođene od strane direktora i menadžera prometa. To je dovoljno za razinu prometa u zračnoj luci, prirodu prometa i sadašnje uvjete stajanke, opreme i putničkog terminala. Većina kupaca (turoperatori) dolazi na pregovore o uvjetima. Za rast prometa u broju putnika i broja zrakoplovnih kompanija, potrebna je odgovarajuća komercijalna struktura u cilju razvoja novih ruta, ili zapošljavanja neke vanjske pomoći kako bi se pripremile sve analize prije pregovora, tako izbjegavajući stalni trošak. Da bi se prešla brojka od 100 tisuća putnika godišnje moralo bi se uvesti rad u dvije smjene i povećati broj osoblja. Minimalne investicije su također potrebne u smislu sigurnosnih zahtjeva, u GSE opremu, u povećanje putničkog terminala i novih check-in šaltera. Ova investicija doseže vrijednost od oko 2,45 milijuna eura na temelju informacija dobivenih od zračne luke. Službena cijene aerodromskih usluga su na razini konkurentskih zračnih luka Dubrovnik i Split. Zračna luka Mostar međutim nudi paket usluga, osobito opsluživanje zrakoplova i putnika koja je mnogo šira od konkurentskih zračnih luka.

Tablica 20 pokazuje liste cijena za razne usluge. Za sve zračne luke zrakoplovi i usluge podijeljeni su u iste tipologije. Tri vrste zrakoplova i četiri vrste usluga (osobni porezi, slijetanje i standardne usluge opsluživanja).

Tablica 20. Lista prosječnih cijena usluga u zračnim lukama

Mostar	**GAV**	**NB**	**SAC**
Pax porezi	36 €	1.322 €	318 €
Slijetanje	60 €	715 €	146 €
Opsluživanje	89 €	939 €	453 €
Ukupno	**186 €**	**2.975 €**	**916 €**
Tarbes	**GAV**	**NB**	**SAC**
Pax porezi	20 €	724 €	174 €
Slijetanje	26 €	339 €	55 €
Manevriranje	180 €	2.112 €	836 €
Ukupno	**226 €**	**3.175 €**	**1.065 €**
Split	**GAV**	**NB**	**SAC**
Pax porezi	24 €	881 €	212 €
Slijetanje	91 €	805 €	220 €
Manevriranje	89 €	939 €	453 €
Ukupno	**204 €**	**2.625 €**	**884 €**
Dubrovnik	**GAV**	**NB**	**SAC**
Pax porezi	29 €	1.057 €	254 €
Slijetanje	74 €	652 €	178 €
Manevriranje	120 €	964 €	474 €
Ukupno	**223 €**	**2.674 €**	**906 €**

Za GAV zrakoplove, Mostar ima veće cijene samo od zračne luke Tarbes, a to je zbog posebnih uvjeta koje Tarbes ima kao matična luka Socata tvornice zrakoplova. Za NB zrakoplove Zračna luka Mostar je jeftinija po službenim cijenama samo od Tarbes, no u svim drugim zračnim lukama, standardne usluge uključuju manje predmeta nego u Mostaru. Mostar ima najveću putničku taksu od sve četiri analizirane zračne luke. Za SAC tipologiju, Mostar ima veće cijene od Splita i Dubrovnika, ali manje od Tarbes. U načelu, službene cijene su u skladu s drugim analiziranim zračnim lukama, a razlike među njima nemaju pravi značaj za zrakoplovne kompanije i konkurentnost na tržištu.

5.2.3. Operacije

Operacije na Zračnoj luci Mostar, kao što je prikazano u Tablici 21 su vrlo ovisne o 15 kritičnih dana. Tih 15 dana predstavlja ukupno 23,9% godišnjeg prometa, 32,7% od NB operacija i 30,1% obrađenih putnika. NB zauzimaju 90% od ukupnih aktivnosti u kritičnim danima. Dan 22. lipnja predstavlja dan s najviše NB operacija (0,98 operacija po satu tokom

13 sati i 20 minuta), dok je najintenzivniji operativni dan bio 28. rujna s 3,02 operacija po satu.

Tablica 21. Pokazatelji u 15 kritičnih dana rada Zračne luke Mostar

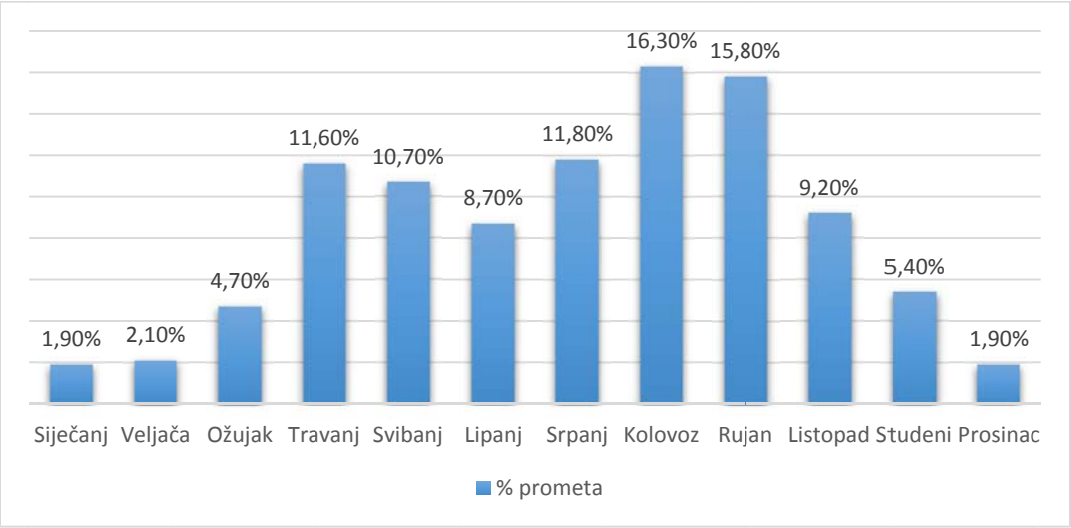
Indikator	Puna godina	15 kritičnih dana	% koji otpada na kritične dane
Kretanja	1.183	283	23,9%
Operacije	592	142	23,9%
NB kretanja	780	255	32,7%
NB operacije	390	128	32,7%
% NB operacija od totala	66%	90%	
Broj putnika	75.988	22.835	30,1%
Broj NB putnika	69.242	22.672	32,7%

Izvor: Međunarodna zračna luka Mostar

U 30 najzaposlenijih dana zračna luka obrađuje: 30% operacija od svog godišnjeg prometa, 49,1% od NB operacija koje čine 87% svih operacija u tim danima. Tijekom tih najzaposlenijih dana se obradi 47,6% od ukupnog broja godišnjih putnika. Tih 30 najprometnijih dana pokazuje vršna opterećenja koja su u vezi sa slavljem u Međugorju: 24. lipanj.

Sezonalnost distribucije (Slika 55) pokazuje koncentraciju prometa između travnja i listopada s 84% od ukupnog godišnjeg prometa. Vrhunci su zabilježeni u kolovozu i rujnu, dok su unutar vrhunaca lipanj i listopad sporiji mjeseci.

Slika 55. Distribucija sezonalnosti prometa



Izvor: Međunarodna zračna luka Mostar

5.2.4. Financijska situacija

Kao što je prikazano u Tablici 22, Zračna luka Mostar je u području pozitivne operativne dobiti od oko 270.000 eura u 2011. i 302.000 eura u 2012., poklapajući se sa jakim uzletom u prometu (od 17.833 putnika u 2010. do 75.988 u 2012). Ovaj financijski zaokret je transformirao gubitak, uvelike oviseći o subvencijama, u profitabilan posao. Slike iz 2012. pokazuju financijski profil ne jako različit od tipičnog malog aerodroma s velikom učestalošću međunarodnog prometa: natjecateljske razine zrakoplovnih prihoda po putniku (17,5 eura po putniku), vrlo slabe poslovne prihode, udoban EBITDA omjer (oko 40%) i uravnotežena struktura troškova. Međutim, solidan financijski rezultat u 2012. se ne može smatrati očekivanim u budućnosti. U stvari, ove brojke skrivaju činjenicu da i osoblje i fizički resursi u zračnoj luci nisu dostatni za razine prometa zabilježene u 2012. i očekivanim kontinuiranim rastom. Obje vrste unosa će se morati povećati ako zračna luka privuče slične ili veće brojke prometa.

Tablica 22. Financijski podaci

	2010.	2011.	2012.
Broj putnika	17.833	36.811	75.988
DOBITI			
Aeronautičke dobiti			
Od naplate slijetanja	74.073	130.386	263.030
Od putničkih taksa	130.427	269.240	417.043
Ostale usluge	25.605	54.194	66.482
Ukupno aeronautičke	230.105	453.819	746.555
Dobiti od usluga nakon slijetanja			
Usluge i opsluživanje	99.214	145.476	303.419
Ukupno	99.214	145.476	303.419
Komercijalna dobit			
Rente	21.072	11.577	20.400
Ostalo	282.381	459.521	259.067
Ukupna komercijalna dobit	303.453	471.098	279.467
Ukupne operativne dobiti	632.772	1.070.394	1.329.441
TROŠKOVI			
Troškovi osoblja	327.371	402.990	501.549
Ostali operativni troškovi (minus deprecijacija)	135.040	156.434	292.232
Ukupni operativni troškovi	462.411	559.425	793.781
EBITDA	170.360	510.969	535.660

Deprecijacija	187.560	238.886	233.580
Operativni profit	-17.200	272.083	302.080
Otplata kamata (net)	41	315	196
Ostali ne-operativni prihodi	13.059	4.296	7.128
Profit prije oporezivanja	-4.100	276.694	294.756
Porez	0	1.605	20.633
Profit nakon poreza	-4.100	275.089	274.123

Izvor: Međunarodna zračna luka Mostar

U onome što slijedi opisuje se kako očekujemo da će povećanje troškova tih ulaza utjecati na financijsko poslovanje zračne luke.

Zračna luka nema kredita, ali je nakupila dugove, uglavnom dobavljačima, u vrijednosti od oko 185.000 eura. Dugovanje jest u padu od 2010., a očekuje se da nastavi dalje opadati narednih godina kako zračna luka poboljša protok sredstava i poveća promet. Imovina zračne luke procjenjuje se na nekih 3,9 milijuna eura od čega najviše otpada na vrijednost piste i zgrada (oko 1,9 milijuna eura) i opreme (oko 1,5 milijuna eura). Potraživanja zračne luke su narasla nevjerojatno u posljednjih godina do oko 335.000 eura, što je, djelomično, prirodni rezultat povećanog prometa, ali i posljedica kašnjenja u plaćanju od strane nekih ključnih kupaca.

Ukupno, dakle, podaci pokazuju financijski preokret potaknut velikim porastom u prometu, pretvarajući gubitak izrade objekta, uvelike oviseći o subvencijama, u profitabilan posao. Financijski profil nije jako različit od tipičnog malog aerodroma s velikom učestalošću međunarodnog prometa uz konkurentske prihode po putniku, slabiji poslovni prihod i ugodan EBITDA omjer s uravnoteženom strukturom troškova.

6. SWOT ANALIZA

6.1. Analiza prilika i prijetnji za zračnu luku Mostar

Po Tablici 23 se vidi da glavne mogućnosti za mostarsku zračnu luku dolaze s tržišta hodočasnika i njegove bliskosti s najvećim europskim tržištem izvora hodočasništva (središnja i južna Italija). Kao glavna prijetnja može se navesti ekonomska recesija u najvažnijem tržištu izvora katoličkih hodočasnika, kao što su Španjolska, Irska i Italija. Iako španjolski i irski hodočasnici ne dolaze preko Mostara danas, ulaganje u mostarsku zračnu luku bi moglo biti poticaj za promjenom navika putnika sa ovih tržišta. Također poteškoće u dobivanju stalne dozvole za rad zračne luke, certifikati, predstavlja veliki problem u privlačenju redovitih zrakoplovnih kompanija. Na isti način, poteškoće u dobivanju financijskih sredstava za investicije su velika ograničenja za Zračnu luku Mostar, u slučaju nepostojanja privatnih investitora zainteresiranih za ulaganja.

Tablica 23. Analiza prilika i prijetnji

PRILIKE	Težinski ponder	Veličina	Rezultat
Lojalno i rastuće tržište hodočasnika	0,20	5,00	1,00
Geografska blizina Italiji (najveći izvor katoličkih hodočasnika)	0,10	4,00	0,40
Velika dijaspora BiH	0,06	3,00	0,18
Nepostojanje niskobudžetnih operatera u BiH	0,04	4,00	0,16
Bolje vremenske prilike u Mostaru u odnosu na Sarajevo	0,04	2,00	0,08
Generalno niža baza cijena u BiH u odnosu na konkurentne destinacije	0,06	3,00	0,18
Pod-total	0,50		2,00
PRIJETNJE	Težinski ponder	Veličina	Rezultat
Ekonomska recesija u zemljama porijekla hodočasnika	0,15	4,00	0,60
Politička situacija u BiH općenito i konkretno u Mostaru	0,05	3,00	0,15
Problemi ulagača da ostvare ulaganja u infrastrukturu	0,10	4,00	0,40
Problemi u dobivanju certifikata za stalne operacije	0,10	5,00	0,50
Problemi oko slabijih uvjeta nabave mlaznog goriva u odnosu na konkurenciju	0,05	2,00	0,10
Značajni rast cijena smještaja u Međugorju	0,05	2,00	0,10
Pod-total	0,50		1,85

Total	1,00	3,85

6.2. Analiza snaga i slabosti

Kao što je prikazano u Tablici 24, ključne prednosti mostarske zračne luke su vrlo visoka fleksibilnost radne snage i njegova niska baza troškova. Ključne slabosti su sve povezane s trenutnim stanjem i kapacitetom infrastrukture, stajanke, opreme i terminala.

Tablica 24. Analiza snaga i slabosti

SNAGE	Težinski ponder	Veličina	Rezultat
Visoka fleksibilnost radne snage	0,15	4,00	0,60
Niska baza troškova operacija u zračnoj luci	0,15	4,00	0,60
Nepostojanje duga	0,10	3,00	0,30
Protočnost sredstava	0,10	3,00	0,30
Pod-total	0,50		1,80
SLABOSTI	Težinski ponder	Veličina	Rezultat
Limitiran kapacitet terminala, rampe, pista i opreme	0,15	5,00	0,75
Potreba za velikim infrastrukturnim ulaganjima	0,10	4,00	0,40
Visoka cijena mlaznog goriva	0,05	3,00	0,15
Niski kapaciteti financiranja ulaganja u ekspanziju	0,10	4,00	0,40
Radno vrijeme	0,10	3,00	0,30
Pod-total	0,50		1,80
Total	1,00		3,85

6.3. SWOT Matrica

Iz prikaza SWOT matrice u Tablici 25 može se definirati nekoliko strateških aktivnosti.

(1) Trenutna iskoristivost postojećeg novčanog toka i ograničenog duga za najhitnija ulaganja.

(2) Privlačenje privatnog investitora s kapacitetom za investiranje i vrlo visoku prirodnu potražnju za Zračnu luku Mostar.

(3) Razvoj uvjeta za privlačenje niskobudžetnih zrakoplovnih kompanija za rad u zračnoj luci u nespecijaliziranim tržištima hodočašća, odnosno BiH dijaspore.

(4) Razvoj uvjeta koji su u stanju omogućiti gorivo po konkurentnim cijenama u odnosu na Split ili Dubrovnik.

Tablica 25. SWOT Matrica

UNUTARNJI FAKTORI / VANJSKI FAKTORI	**Snage** 1. Fleksibilnost radne snage 2. Niska baza troškova 3. Nepostojanje dugova 4. Protok financija	**Slabosti** 1. Limitiran kapacitet terminala 2. Potrebe za velikim ulaganjima u infrastrukturu 3. Visoke cijene goriva 4. Niski kapacitet ulaganja 5. Radno vrijeme
Prilike 1. Lojalni hodočasnici 2. Blizina središnjoj i južnoj Italiji 3. Bosanska dijaspora 4. Nepostojanje niskobudžetnih operatera u BiH 5. Vremenske prilike u Mostaru 6. Niska baza cijena u BiH	Iskoristiti trenutačan dobar protok sredstava za podizanje kredita i stvaranje malih dugova kako bi se počelo s ulaganjima. Pronaći privatnog ulagača u luku uz zadržavanje niskih baznih troškova i fleksibilnosti. Uvesti niskobudžetne operatere da se bolje raspodijeli teret prometa tijekom kritičnih dana i kako bi se privukla dijaspora.	Privlačenje privatnih ulagača u zračnu luku kako bi se ostvario potencijal tržišta hodočasnika, niskobudžetne linije i dijaspora. Proširenje luke i produljeno radno vrijeme kako bi se postala alternativa zračnoj luci u Sarajevu. Ulaganje u program koji bi omogućio ponudu goriva po konkurentskim cijenama osobito u odnosu na Split i Dubrovnik.
Prijetnje 1. Ekonomske prilike u zemljama iz kojih dolaze hodočasnici 2. Politička situacija u BiH 3. Prilike na tržištu investicija 4. Problemi oko certifikata 5. Nekompetitivne prilike za nabavku goriva 6. Povećanje cijene smještaja u Međugorju	Ulaganje kako bi se dobilo pristup tržištima van Italije i stvaranju alternativnih tržišta. Ulaganje u razvoj operacija niskog troška i porast utjecaja u BiH. Razvoj uvjeta za stvaranje efikasnog sustava opskrbe mlaznim gorivom.	Dovođenje privatnog investitora uz dugoročne garancije ugovorenih obaveza od strane BiH. Ubrzati postupak dobivanja trajnog operativnog certifikata

Sve gore navedene teme su razmatrane prilikom izrade investicijskih planovima modela koji slijede.

7. Financijski plan i projekcije

Ovo poglavlje opisuje glavne pokazatelje poslovnog plana financijskih projekcija, 2013-2042. Prvo identificira ključne pokretače i pretpostavke u financijskom modelu. Zatim predstavlja rezultate za osnovni scenarij („neograničeni slučaj“). Konačno, opisuje analizu alternativnih scenarija, koje uključuju analizu osjetljivosti na fiksirani slučaj i scenarij s „ograničenim“ prometom (koji simulira situaciju u kojoj zračna luka ima ograničen pristup vanjskim sredstvima).

7.1. Projekcije

7.1.1. Projekcije rasta gustoće prometa

Neograničeni scenarij se temelji na osnovnom slučaju prometnih projekcija, iskazanih u Tablici 26. Očekivalo se da će promet rasti sa oko 76.000 godišnjih putnika u 2012. na oko 1.879.000 u 2042. po složenoj godišnjoj stopi rasta (CAGR) od oko 10,3%. Očekivanja su bila da će relativni rast prometa biti intenzivniji u prvih osam godina rada pa se očekuje da zračna luka dostigne do 0,5 milijuna putnika godišnje do 2020 i milijun do 2030.

Tablica 26. Osnovna baza prometnih projekcija 2012 - 2042

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2030	2042
Broj putnika	75.988	108.687	151.223	182.207	247.597	313.872	380.966	446.518	496.935	996.910	1.879.010
Broj operacija											
Broj operacija (opća avijacija)	170,5	172	176	180	185	191	194	202	206	244	387
Broj operacija (mali zrakoplovi)	31	31	31	31	32	32	34	34	35	45	94
Broj operacija (NB zrakoplovi)	390	539	687	750	1.021	1.296	1.574	1.846	2.055	3.248	7.778

Kritički aspekt ovih projekcija je očekivanje da se promet usredotoči na relativno kratka razdoblja godine. Trenutno je gotovo 29% godišnjeg prometa zračne luke koncentrirano u 15 dana, koji su usko povezani s „posebnim danima“ u svetištu Međugorja. Očekuje se da će ova značajka trenutnog prometa ostati i u budućnosti jer se naše projekcije također snažno oslanjaju na vjerski promet.

Stoga, ako bi zračna luka povećala svoj potencijal, morat će promijeniti svoje objekte, opremu i osoblje, posebno opremu prihvata i otpreme putnika u najprometnijim danima u godini. Zbog toga je ključni pokretač za financijske projekcije (pogotovo za cijenu u projekcijama) broj operacija zrakoplova (A/C) za koje se očekuje da će zračna luka rukovoditi

u kritičnim danima. Kako bi se osmislio učinkovit rad ove raspodjele prometa pretpostavilo se da će jedan tim za zemaljsko rukovanje morati služiti dva A/C istovremeno po satu tokom prometnih dana, te da će zračna luka morati udvostručiti timove za svaki dodatni par za opsluživanje A/C istovremeno. Tablica 27 pokazuje procjenu broja A/C po satu tokom prometnih dana, uz pretpostavku da će poslovi u 15 kritičnih dana biti obavljani u razdoblju od 10 radnih sati.

Tablica 27. Zračna luka Mostar – Pretpostavka strukture prometa

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2030	2042
Prosječan broj operacija tokom kritičnih dana	8,6	11,2	13,3	14,5	19,8	25,1	30,5	35,7	39,7	79,8	150,4
Broj operacija po satu (10h punog rada)	0,9	1,1	1,3	1,5	2,0	2,5	3,0	3,6	4,0	8,0	15,0

7.1.2. Prihodi od terminalnih naknada i opsluživanja zrakoplova i putnika

Zrakoplovni prihodi su proizvod prometa i troškova po jedinici prometa. Tablica 28 replicira trenutnu strukturu prihoda na mostarskom aerodromu.

Tablica 28. Zračna luka Mostar – Glavni zrakoplovni prihodi 2012. godine

Slijetanje (prema MTOW težini)	Eura po slijetanju
do 25 tona	7,7
preko 25 tona	10,3
Usluga putnicima (prema MTOW težini)	**Eura po toni**
Po domaćem odlaznom putniku	15
Po međunarodnom odlaznom putniku	7,5
Cijena zemaljskog rukovođenja avionom (prema MTOW težini)	**Eura**
5,7 – 10	89
10 – 16	313
16 – 21	453
21 – 30	579
30 – 40	695
40 – 60	789
60 – 79	939
79 – 100	1.132
100 – 130	1.350
130 – 155	1.774
155 – 200	2.231

200 - 270		2.866

Kako bi procijenili prosječni broj prihoda po slijetanju i rotaciji zemaljskog opsluživanja preuzeta su tri različita tipa zrakoplova s MTOW od:

- 7,88 tona (opće zrakoplovstvo)
- 18,90 tona (mali zrakoplov)
- 69,40 tona (usko tijelo)

Također je pretpostavljeno da će popusti biti nula od 2015., zbog činjenice da su objavljene cijene već prilično konkurentne i da će zračna luka imati značajne investicije. Konačno, pretpostavljeno je da druge zrakoplovne pristojbe (parking zrakoplova, rasvjeta, skladištenje, itd.) čine 10% od iznosa ostatka zrakoplovnih prihoda od 2013.

7.1.3. Komercijalni prihodi

Komercijalni prihodi su trenutno gotovo zanemarivi na aerodromu. Sukladno tome postavila se konzervativna pretpostavka da će komercijalni prihodi po putniku ostati skromni tokom budućeg razdoblja, u skladu sa poslovnim modelom u kojem je većina prometa organizirana kroz putničke pakete (koji smanjuju potencijal komercijalnih izvora prihoda, kao što su parkiralište, iznajmljivanje automobila i, u određenoj mjeri, maloprodaja u cjelini). Stoga se pretpostavilo da će se komercijalni prihodi po putniku povećati na 0,5 eura u 2016., 1 euro u 2021., 2 eura u 2029. i godišnji prosječni rast od 5% nakon toga. Kao rezultat navedenih pretpostavki, projicirani prihodi od zračne luke mogu se vidjeti u Tablici 29.

Tablica 29. Zračna luka Mostar – Projekcije prihoda

Prihodi u Eurima	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Broj putnika	36.811	75.988	108.687	151.223	182.207	247.597
Prihodi od putničkih taksi	269.240	555.662	794.774	1.105.818	1.366.553	1.856.978
Prihod od naplate slijetanja	130.386	243.718	332.196	420.206	551.548	745.713
Prihod od zemaljskog rukovođenja avionima	145.476	276.799	374.830	472.360	734.313	989.680
Ostali aeronautički prihodi	54.194	53.809	150.180	199.838	265.241	359.237
Ukupni aeronautički prihodi	**599.295**	**1.129.989**	**1.651.980**	**2.198.222**	**2.917.655**	**3.951.608**
Komercijalni i ostali prihodi*	**471.134**	**211.487**	**209.180**	**209.570**	**209.574**	**323.709**
Ukupni prihodi	**1.070.429**	**1.341.476**	**1.861.160**	**2.407.792**	**3.127.229**	**4.275.317**
Prihodi u Eurima	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2030**	**2042**
Broj putnika	313.872	380.966	446.518	496.935	996.910	1.879.010
Prihodi od putničkih taksi	2.354.040	2.857.245	3.348.885	3.727.013	7.476.825	14.092.575
Prihod od naplate slijetanja	942.653	1.141.846	1.336.762	1.486.548	2.973.746	5.597.031
Prihod od zemaljskog rukovođenja avionima	1.248.439	1.510.654	1.766.774	1.963.834	3.922.798	7.380.567
Ostali aeronautički prihodi	454.513	550.974	645.242	717.739	1.437.337	2.707.017
Ukupni aeronautički prihodi	**4.999.645**	**6.060.719**	**7.097.663**	**7.895.134**	**15.810.706**	**29.777.191**
Komercijalni i ostali prihodi*	**380.387**	**451.824**	**339.549**	**434.571**	**2.153.984**	**7.291.003**
Ukupni prihodi	**5.380.032**	**6.512.543**	**7.437.212**	**8.329.705**	**17.964.691**	**37.068.194**

(*) godine 2011-2017 uključuju prihode od subvencija

7.1.4. Troškovi osoblja

Od 2015 nadalje, se može pretpostaviti da će biti prva godina u kojoj privatni fondovi imati utjecaj na operativne strukture zračne luke. Dakle, od 2015. pa nadalje, može se pretpostaviti da će se broj zaposlenika nezemaljskog opsluživanja povećati proporcionalno: povećanju prometa, odnosno povećanju terminala i opreme (Tablica 30).

Tablica 30. Pokretači projekcija – Broj zaposlenika

Osoblje, bez zaposlenih u zemaljskom rukovanju i opsluživanju zrakoplovima (od 2015.)	
Direktor	Fiksirano za period projekcije
Šefovi odjeljenja	Fiksirano za period projekcije
Administratori	Povećava se po stopi 60% x povećanja prometa
Upravljači prometa	Povećava se po stopi 95% x povećanja prometa
Održavanje	Povećava se po stopi od 66% x povećanja "terminala i opreme"
Sigurnost	Apsolutni broj raste proporcionalno povećanju površine terminala
Vatrogasci	Fiksirano za period projekcije
Medicinsko osoblje	Povećava se po stopi 60% x povećanja prometa
Čišćenje	Povećava se po stopi 60% x povećanja prometa

Tablica 31 identificira pokretače ključnih projekcija za osoblje zemaljskog opsluživanja (opsluživanja zrakoplova i putnika). Nadalje, očekuje se da će cijela struktura zemaljskog opsluživanje biti potrebna samo tijekom šest najzaposlenijih mjeseci godine plus mjesec za obuku i edukacije. Dakle, broj zaposlenih u zemaljskom opsluživanju se pretvara u „ekvivalent punog radnog vremena“ (FTE), uz pretpostavku da će puna radna snaga biti potrebna samo sedam od 12 mjeseci godišnje.

Tablica 31. Pokretači projekcija – Osoblje zemaljskog opsluživanja zrakoplovima

Osoblje, zemaljsko rukovanje i opsluživanje zrakoplovima (od 2015)		
Zemaljsko opsluživanje (po smjeni)	Povećava se po stopi ovisno o prometu kako slijedi:	
Rampa		
Osoblje za prtljagu:		
Stepenište za ulazak/izlazak iz aviona i prtljaga	2	za svaka 2 simultana A/C po satu
Vozač tegljača	2	za svaka 2 simultana A/C po satu
Dodatni operateri prtljagom	2	za svaka 2 simultana A/C po satu
Dizalo za prtljagu	1	za svaka 2 simultana A/C po satu
Tim za čišćenje aviona	2	za svaka 2 simultana A/C po satu
Vozači dodatne opreme:		
Lift za pomoć osobama s kolicima	2	za svaka 4 simultana A/C po satu
Visoki lift za utovar	1	za svakih 6 simultanih A/C po satu
Kamioni za održavanje toaleta zrakoplova	1	za svakih 6 simultanih A/C po satu
Pushback tegljači	1	za svakih 6 simultanih A/C po satu
Putnički busevi	4	Za drugi parking i za svaka 2 simultana A/C po satu
Putnici		
Supervizor	1	za svaka 2 simultana A/C po satu
Check-in šalteri	6	za svaka 2 simultana A/C po satu
Ukrcaj	2	za svaka 2 simultana A/C po satu
Platforma	2	za svaka 2 simultana A/C po satu
Pomoć osobama s kolicima	1	za svakih 6 simultanih A/C po satu
Rendgenski pregled prtljage	1	za svakih 6 simultanih A/C po satu
GH, FTE osoblje:	FTE je rezultat pretpostavke da 1 tim (2 simultana A/C po satu) djeluje aktivno 100% vremena, dok dodatno GH osoblje aktivno djeluje samo 50% vremena (u najzaposlenijim periodima), uz jedan dodatni plaćen mjesec posvećen uvježbavanju i edukacijama.	

Tablica 32 prikazuje broj osoblja koji proizlazi iz prethodnih pretpostavki.

Tablica 32. Zračna luka Mostar – Projekcije osoblja

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2030	2042
Broj putnika	75.988	108.687	151.223	182.207	247.597	313.872	380.966	446.518	496.935	996.910	1.879.010
Direktor	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Šefovi odjeljenja	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Administrator	4	5	5	6	7	8	9	10	11	16	24
Prometne operacije	5	10	10	12	16	20	24	28	31	60	110
Održavanje	5	10	10	37	37	37	37	37	37	49	72
Sigurnost	6	18	18	18	38	38	38	38	38	53	81
Vatrogasci	4	14	14	14	14	14	14	14	14	14	14
Medicinsko osoblje	1	4	4	4	5	6	7	8	8	13	19
Čišćenje	3	6	6	7	8	10	11	12	13	19	28
Zemaljsko opsluživanje	17	34	42	47	54	77	77	77	77	137	259

Ukupno FTE	**49**	**105**	**113**	**148**	**184**	**214**	**222**	**228**	**233**	**365**	**612**

Konačno, pretpostavljeno je da će prosječna cijena po zaposleniku ostati nepromijenjena i u planiranim okvirima, oko 12.600 eura godišnje.

7.1.5. Operativni troškovi

Neslužbeni operativni troškovi (bez amortizacije) obično su povezani s razinom prometa ili veličinom objekata i opreme. Dakle, pretpostavilo se da će se dio troškova poslovanja (komunalni, materijal i osiguranje, koji trenutno čini oko dvije trećine ukupnih neslužbenih operativnih troškova) povećati po istoj stopi vrijednosti dionica terminala i opreme, dok će ostatak neslužbenih operativnih troškova rasti proporcionalno porastu prometa kao što je opisano u tablici 33.

Tablica 33. Pokretači projekcija – Neslužbeni operativni troškovi

Komunalna naknada, materijali i osiguranje	Stopa rasta od 60% x rast dionica terminala i opreme
Ostali troškovi	Stopa rasta 60% x rast prometa

Tablica 34 prikazuje projekcije troškova osoblja i ostale operativne troškove na temelju pretpostavki koje su prethodno opisane.

Tablica 34. Zračna luka Mostar – Projekcije operativnih troškova

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Prosječno po FTE zaposleniku	12.593	12.593	12.593	12.593	12.593	12.593
Ukupni troškovi osoblja	**402.990**	**506.005**	**1.157.023**	**1.322.312**	**1.812.253**	**2.311.231**
Režije, materijali, osiguranje	125.206	125.206	183.927	183.927	925.599	925.599
Ostalo	31.214	64.433	92.160	128.228	154.501	209.947
Ukupno ostali operativni troškovi	**156.419**	**189.639**	**276.087**	**312.155**	**1.080.100**	**1.135.547**
	2017	**2018**	**2019**	**2020**	**2030**	**2042**
Prosječno po FTE zaposleniku	12.593	12.593	12.593	12.593	12.593	12.593
Ukupni troškovi osoblja	**2.704.049**	**2.793.810**	**2.878.425**	**2.941.648**	**4.645.297**	**7.778.070**
Režije, materijali, osiguranje	944.661	944.661	944.661	944.661	1.558.234	2.749.662
Ostalo	266.145	323.036	378.621	421.371	845.320	1.593.288
Ukupno ostali operativni troškovi	**1.210.806**	**1.267.698**	**1.323.282**	**1.366.032**	**2.403.554**	**4.342.951**

7.1.6. Operativni pokazatelji uspješnosti

U tablici 35 su prikazane projekcije ključnih pokazatelja uspješnosti tokom modeliranog razdoblja. Razdoblje počinje s oko 1.150 putnika po zaposlenom, a završava s oko 3.072 putnika po zaposlenom. Početna vrijednost je niska, ali još uvijek razumna. Kako promet raste, a kapacitet se ispuni 2042. godine kroz zračnu luku prolazi 3.000 putnika po zaposlenom. Trošak po putniku počinje u 2016. na relativno visokoj razini od oko 14 eura, ali to se dosljedno smanjuje do vrlo konkurentne razine od oko 6 eura po putniku u 2042. Zrakoplovni prihodi ostaju nepromijenjeni na oko 12 eura po putniku, realno, što je konkurentno, čak i u odnosu s mediteranskim turističkim lukama, uključujući zračne luke u Splitu i Dubrovniku. GH stope od oko 4 eura po putniku su također vrlo konkurentne. EBITDA omjeri su privlačni, počevši s relativno niskim vrijednostima, ispod 40% do 2019. no i povećanja do solidnih 66% 2042. godine.

Tablica 35. Zračna luka Mostar – Indikatori operativne uspješnosti

Indikator uspješnosti	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Putnika po zaposleniku	1.150	1.654	1.035	1.440	1.266	1.349
Aeronautički prihodi po putniku	12,3	11,2	11,8	11,4	12,0	12,0
GH prihodi po putniku	4,0	3,6	3,4	3,1	4,0	4,0
Komercijalni i odgođeni prihodi po putniku*	12,8	2,8	1,9	1,4	1,2	1,3
Ukupni prihodi po putniku	**29,1**	**17,7**	**17,1**	**15,9**	**17,2**	**17,3**
Cijena osoblja po putniku	10,9	6,7	10,6	8,7	9,9	9,3
Ukupni operativni trošak po putniku	**15,2**	**9,2**	**13,2**	**10,8**	**15,9**	**13,9**
EBITDA po putniku	**13,9**	**8,5**	**3,9**	**5,1**	**1,3**	**3,3**
Omjer ukupnih prihoda i EBITDA	**47,7%**	**48,1%**	**23,0%**	**32,1%**	**7,5%**	**19,4%**
Performance indicators	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2030**	**2042**
Putnika po zaposleniku	1.462	1.717	1.954	2.127	2.703	3.042
Aeronautički prihodi po putniku	12,0	11,9	11,9	11,9	11,9	11,9
GH prihodi po putniku	4,0	4,0	4,0	4,0	3,9	3,9
Komercijalni i odgođeni prihodi po putniku*	1,2	1,2	0,8	0,9	2,2	3,9
Ukupni prihodi po putniku	**17,1**	**17,1**	**16,7**	**16,8**	**18,0**	**19,7**
Cijena osoblja po putniku	8,6	7,3	6,4	5,9	4,7	4,1
Ukupni operativni trošak po putniku	**12,5**	**10,7**	**9,4**	**8,7**	**7,1**	**6,5**
EBITDA po putniku	**4,7**	**6,4**	**7,2**	**8,1**	**10,9**	**13,3**
Omjer ukupnih prihoda i EBITDA	**27,2%**	**37,6%**	**43,5%**	**48,3%**	**60,8%**	**67,3%**

(*) U razdoblju od 2011. do 2017. uključuje prihode od subvencija

Možemo, dakle, zaključiti da je većina projiciranih operativnih pokazatelja u okviru općeprihvaćenih standarda s razvojem zračne luke od relativno visokih troškova po putniku prema vrlo učinkovitoj strukturi.

7.1.7. Kapitalni izdaci

Projekcija troškova putničkog terminala, piste i opreme za opsluživanje su procijenjeni pomoću tri izvora informacija:

1. Projekcija kapitalnih troškova. Pokrivaju kapitalne investicije od 2015. do godine kada zračna luka dosegne 500.000 putnika.
2. Projekcije kapitalnih troškova Zračne luke Mostar, koji pokrivaju minimalna potrebna ulaganja u prvim godinama.
3. Pretpostavke potrebnih investicija za razine prometa iznad 500.000 putnika godišnje. Primijenjena je vrlo jednostavna (i konzervativna) pretpostavka prema kojoj će zračna luka morati ulagati u terminal i druge objekte oko 70% vrijednosti predviđene za ulaganja koja su potrebna da bi se dosegnulo 500.000 putnika godišnje. Dakle istu razina ulaganja nastalu u 2015. (18,2 milijuna eura) smanjena na 70% (12,7 milijuna eura) predviđa se 2021., 2031. i 2038. godine.

Kao rezultat pretpostavki o investicijskim zahtjevima u neograničenom scenariju, očekuje se da se razina kapitalnih ulaganja razvija kao što je opisano u Tablici 36. Prikazani su troškovi za sve godine u navedenom razdoblju kako bi se jasnije pokazalo cikličku prirodu ulaganja u različitim domenama zračne luke (nisu svake godine ulaganja u iste segmente).

Tablica 36. Zračna luka Mostar – Projekcije troškova

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Broj putnika	108.687	151.223	182.207	247.597	313.872	380.966	446.518	496.935
Zgrade i protupožarna oprema								
Terminal i druge zgrade	826.500	0	18.153.000	0	0	0	0	0
Pista i povezana ulaganja	350.000	0	14.360.000	0	0	0	0	0
Protupožarna oprema	0	0	1.530.000	0	0	0	0	0
Ostalo	0	0	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Oprema za zemaljsko opsluživanje	760.000	0	355.000	0	1.779.467	0	0	760.000
Ukupni kapitalni izdaci	1.936.500	0	34.413.000	15.000	1.794.467	15.000	15.000	775.000
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Broj putnika	551.401	603.649	652.620	694.554	738.656	784.928	834.332	885.424
Zgrade i protupožarna oprema								
Terminal i druge zgrade	12.707.100	0	0	0	0	0	0	0
Pista i povezana ulaganja	0	0	0	0	0	4.488.000	0	0
Protupožarna oprema	0	0	0	0	1.530.000	0	0	0
Ostalo	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Oprema za zemaljsko opsluživanje	890.000	355.000	0	515.000	0	1.450.000	0	890.000
Ukupni kapitalni izdaci	13.612.100	370.000	15.000	530.000	1.545.000	5.953.000	15.000	905.000
	2029	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**
Broj putnika	939.456	996.910	1.056.967	1.119.770	1.179.586	1.241.378	1.306.737	1.375.662
Zgrade i protupožarna oprema								
Terminal i druge zgrade	0	0	12.707.100	0	0	0	0	0
Pista i povezana ulaganja	0	0	0	0	0	0	0	4.488.000
Protupožarna oprema	0	0	0	0	0	0	1.530.000	0
Ostalo	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Oprema za zemaljsko opsluživanje	0	0	1.390.000	0	1.450.000	0	1.015.000	0
Ukupni kapitalni izdaci	15.000	15.000	14.112.100	15.000	1.465.000	15.000	2.560.000	4.503.000
	2037	**2038**	**2039**	**2040**	**2041**	**2042**		
Broj putnika	1.448.684	1.525.804	1.607.502	1.692.478	1.783.767	1.879.010		
Zgrade i protupožarna oprema								
Terminal i druge zgrade	0	12.707.100	0	0	0	0		
Pista i povezana ulaganja	0	0	0	0	0	0		
Protupožarna oprema	0	0	0	0	0	0		
Ostalo	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000		
Oprema za zemaljsko opsluživanje	0	3.215.000	0	0	1.015.000	1.015.000		
Ukupni kapitalni izdaci	15.000	15.937.100	15.000	15.000	1.030.000	1.030.000		

7.1.8. Financijska struktura

Model pretpostavlja da će, u neograničenom scenariju, privatni investitori uložiti početni kapital u vrijednosti od 25 milijuna eura. Pretpostavlja se stopa inflacije od 2,4% od 2014., dugoročni kamatna stopa od 10%., minimalni fond novčanog salda od 2% na ukupne prihode, tečaj od 0,51 BM za Euro i da kompletna zadržana zarada samo povećava novčani fond (bez isplata dividendi za navedeno razdoblje).

7.2. Rezultati financijskog modela (neograničen scenario)

7.2.1. Operativni rezultati

Izvođenje profita i gubitaka (P&L) slijedi izravno iz pretpostavki i projekcija opisanih do sada. Kao što se može vidjeti iz Tablice 37, očekuje se da će zračna luka biti sve više isplativa kako vrijeme bude prolazilo potaknuta solidnim rastom prometa, za koji se predviđa jedinstvena godišnja stopa rasta (CAGR) od oko 10,3%. EBITDA razine su predviđene na vrijednosti od oko 246.000 eura u 2013., oko 195.000 eura za 2015. i nakon toga će se povećavati stalno, po godišnjoj stopi rasta od oko 23,5%, do razine od više od 49 milijuna eura u 2042. Neto dobit nakon oporezivanja (NPAT) bi po modelu bila negativna od 2015. do 2018. nakon čega počinje rasti do oko 47 milijuna eura u 2042. s CAGR od 23,3% u tom razdoblju.

Slika 56 prikazuje razvoj cjelokupnog niza ključnih P & L varijabli. Neto dobit nakon povećanja poreza se snažno formira 2022 ali ne ostvaruje jednake pozitivne vrijednosti u ranom razdoblju, unatoč činjenici da operativni prihodi dosljedno smanjuju operativne troškove. To je učinak od velikih investicijskih troškova predviđenih u prvim godinama: između 2015 i 2022 pretpostavlja se da će zračna luka uložiti oko 50 milijuna eura u nove objekte i opremu.

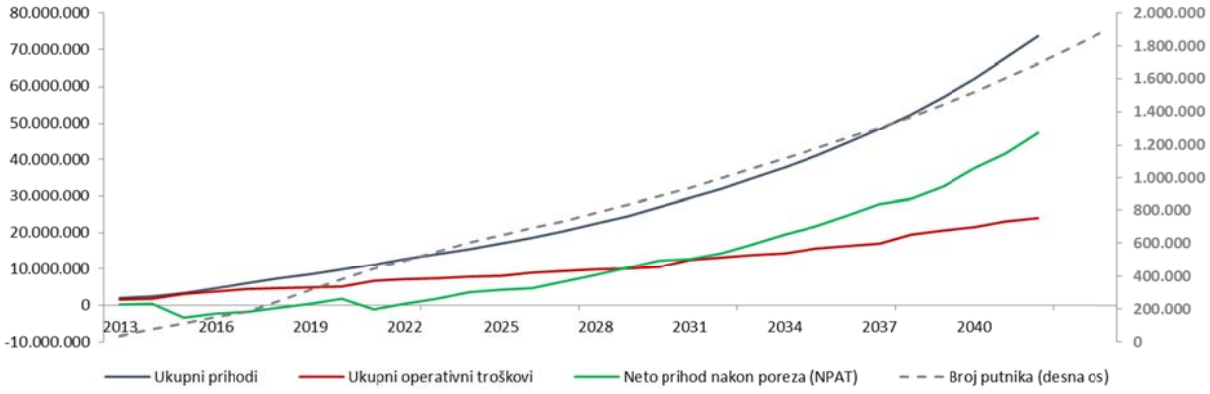
ROCE (definiran kao omjer EBIT-a i dugotrajne imovine minus tekuće obaveze) ima minimalnu vrijednost od -5,79% u 2015. i prosječnu vrijednost od 23,64% (Slika 57). ROE (definirana kao omjer neto dobiti nakon oporezivanja i vlasničkog kapitala) poprima minimalnu vrijednosti od -19,51% u 2015. i prosječnu vrijednost 40,13%.

Tablica 37. Zračna luka Mostar – očekivani operativni rezultati

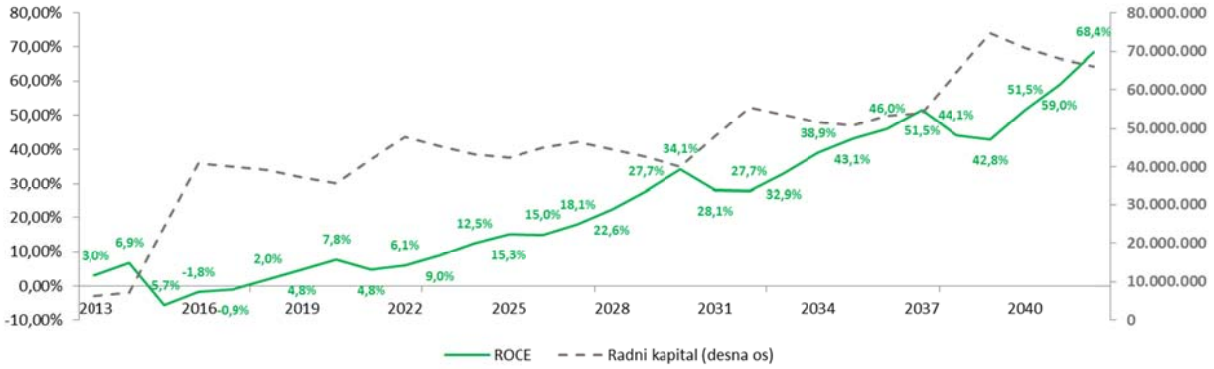
	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Putnici	*108.687*	*151.223*	*182.207*	*247.597*	*313.872*	*380.966*
Ukupni prihodi	1.861.160	2.465.579	3.279.137	4.590.586	5.915.407	7.332.472
Ukupni operativni troškovi	1.433.110	1.673.694	3.032.852	3.700.950	4.304.429	4.572.851
EBITDA	**428.050**	**791.885**	**246.285**	**889.637**	**1.610.979**	**2.759.621**
Deprecijacija	234.000	300.000	1.620.970	1.621.568	1.966.820	1.967.418
EBIT	**194.050**	**491.885**	**-1.374.685**	**-731.931**	**-355.841**	**792.203**
Neto kamate	155.825	136.959	2.112.071	1.706.714	1.615.781	1.543.671
EBT	38.224	354.925	-3.486.756	-2.438.646	-1.971.623	-751.468
Porez	3.822	35.493	0	0	0	0
Neto dobit nakon poreza (NPAT)	**34.402**	**319.433**	**-3.486.756**	**-2.438.646**	**-1.971.623**	**-751.468**
Radni kapital	6.369.121	7.180.263	24.260.190	40.671.551	39.871.929	38.899.773
ROCE	**3,05%**	**6,85%**	**-5,67%**	**-1,80%**	**-0,89%**	**2,04%**
ROE	**0,60%**	**5,58%**	**-19,13%**	**-7,94%**	**-6,42%**	**-2,45%**

	2019	2020	2030	2042	CARG
Putnici	*446.518*	*496.935*	*996.910*	*1.879.010*	*10,3%*
Ukupni prihodi	8.574.522	9.833.980	26.885.555	73.739.496	*25,2%*
Ukupni operativni troškovi	4.844.238	5.085.611	10.549.154	24.112.260	*20,5%*
EBITDA	**3.730.284**	**4.748.369**	**16.336.401**	**49.627.236**	***23,5%***
Deprecijacija	1.968.016	1.968.614	2.713.635	4.437.108	*13,6%*
EBIT	**1.762.268**	**2.779.754**	**13.622.766**	**45.190.128**	***23,1%***
Neto kamate	1.382.413	1.182.165	-162.637	-7.426.087	*-215,7%*
EBT	379.855	1.597.589	13.785.403	52.616.215	*23,8%*
Porez	0	0	1.378.540	5.261.622	*14,3%*
Netto dobit nakon poreza (NPAT)	**379.855**	**1.597.589**	**12.406.863**	**47.354.594**	***23,3%***
Radni kapital	36.949.147	35.446.957	39.922.739	66.033.431	*24,7%*
ROCE	**4,77%**	**7,84%**	**34,12%**	**68,44%**	
ROE	**1,24%**	**5,20%**	**40,38%**	**154,12%**	

Slika 56. Razvoj prihoda i troškova



Slika 57. Razvoj ROCE



Financijski protok pruža sličnu sliku, s neto novčanim tokom koji se snažno akumulira na kraju razdoblja ali ima negativne vrijednosti tokom početnih godina.

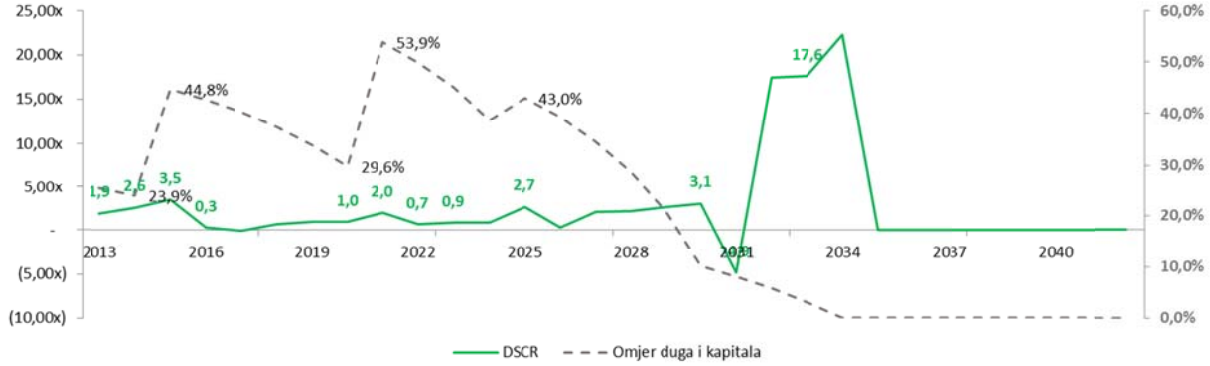
Platne bilance, opisane, pokazuju poslovanje s povećanjem dugotrajne imovine s početnih 41 milijun eura u 2015. i dosežu oko 60 milijuna eura u 2042. (kratkotrajna imovina se zadržala umjetno visokom u modelu, jer se pretpostavilo da nema distribucije dividendi). Kapital udjela poprima vrijednost od oko 30,7 milijuna eura u 2015., u odnosu na 5,7 milijuna eura u 2013., i ostaje konstantan tokom cijelog razdoblja. Dugoročni krediti poprimaju vrijednost od 25 milijuna eura u 2015. i maksimalnu razinu od oko 36 milijuna eura u 2021. smanjujući se stalno nakon toga.

Kao što je prikazano na Slici 58, omjer duga i ukupnog kapitala ostaje pod kontrolom uz maksimume na 45% i 54% u 2015. i 2021. godini. Omjer pokrića otplate duga, DSCR (definirana kao omjer novčanih tokova dostupnih za otplatu trenutnih obveza) ne raste preko 1,5 od prilike 10 godina nakon 2015., što bi moglo sugerirati da će zračna luka morati povećati početni doprinos kapitala.

Tablica 38. Zračna luka Mostar – Računi novčanog toka

	2013	2014	2015	2016	2017
Broj putnika	108.687	151.223	182.207	247.597	313.872
Prihodi	1.861.160	2.465.579	3.279.137	4.590.586	5.915.407
Operativni troškovi	1.433.110	1.673.694	3.032.852	3.700.950	4.304.429
Neto kamata	-155.825	-136.959	-2.112.071	-1.706.714	-1.615.781
Porez	0	3.822	35.493	0	0
Operativni protok	**272.224**	**651.103**	**-1.901.278**	**-817.077**	**-4.803**
Kapitalni troškovi	1.936.500	0	36.084.646	16.106	1.973.038
Protok nakon ulaganja	**-1.664.276**	**651.103**	**-37.985.924**	**-833.184**	**-1.977.840**
Dugoročna posudba	2.100.000	0	25.000.000	0	0
Doprinos kapitala	0	0	25.000.000	0	0
Obveze servisiranja dugova	144.962	156.559	1.894.821	2.046.406	2.210.119
Dividende	0	0	0	0	0
Protok nakon financiranja aktivnosti	**290.763**	**494.544**	**10.119.255**	**-2.879.590**	**-4.187.959**
Neto protok	290.763	494.544	10.119.255	-2.879.590	-4.187.959
Početna gotovinska bilanca	486.980	777.743	1.272.287	11.391.542	8.511.952
Konačna gotovinska bilanca	777.743	1.272.287	11.391.542	8.511.952	4.323.993
	2018	**2019**	**2020**	**2030**	**2042**
Broj putnika	380.966	446.518	496.935	996.910	1.879.010
Prihodi	7.332.472	8.574.522	9.833.980	26.885.555	73.739.496
Operativni troškovi	4.572.851	4.844.238	5.085.611	10.549.154	24.112.260
Neto kamata	-1.543.671	-1.382.413	-1.182.165	162.637	7.426.087
Porez	0	0	0	1.135.280	4.639.217
Operativni protok	**1.215.950**	**2.347.871**	**3.566.204**	**15.363.757**	**52.414.106**
Kapitalni troškovi	16.888	17.294	914.959	22.449	2.048.972
Protok nakon ulaganja	**1.199.062**	**2.330.577**	**2.651.245**	**15.341.308**	**50.365.134**
Dugoročna posudba	0	0	0	0	0
Doprinos kapitala	0	0	0	0	0
Obveze servisiranja dugova	2.386.929	2.577.883	2.784.113	4.573.716	0
Dividende	0	0	0	0	0
Protok nakon financiranja aktivnosti	**-1.187.867**	**-247.305**	**-132.868**	**10.767.592**	**50.365.134**
Neto protok	-1.187.867	-247.305	-132.868	10.767.592	50.365.134
Početna gotovinska bilanca	4.323.993	3.136.126	2.888.820	32.198.096	297.043.493
Konačna gotovinska bilanca	3.136.126	2.888.820	2.755.952	42.965.688	347.408.627

Slika 58. Razvoj pokazatelja solventnosti



7.3. Rezultati financijskog modela (analiza osjetljivosti na neograničen scenario)

7.3.1. Analiza rizika

Ovo poglavlje opisuje kako su financijski rezultati u neograničenom scenariju odgovorili na niz popratnih analiza osjetljivosti. Na nižu razinu prometa (20% niža), troškove ulaganja (20% više), niža razina cijena usluga (20% manje) i povećane operativne troškove (20 % veći). Ova analiza predstavljena je na vrlo kompaktan način, analizirajući ključne ROE i ROCE vrijednosti, kao i DSCR.

Tablica 39. Indikatori osjetljivosti u različitim scenarijima

	ROE		ROCE		DSCR	
Slučaj	Min	Prosječni	Min	Prosječni	Min	Prosječni
Referentni	-19,51%	40,13%	-5,79%	23,64%	0,29x	2,42x
Veći zahtjevi ulaganja (+20%)	-22,04%	22,57%	-6,90%	18,09%	0,18x	2,09x
Smanjen porast prometa (-20%)	-23,43%	16,82%	-8,46%	19,17%	-0,24x	1,92x
Pad cijena usluga (-20%)	-23,21%	9,70%	-8,29%	14,95%	-0,24x	1,59x
Rast operativnih troškova (+20%)	-23,17%	23,53%	-8,31%	19,34%	-0,22x	2,02x

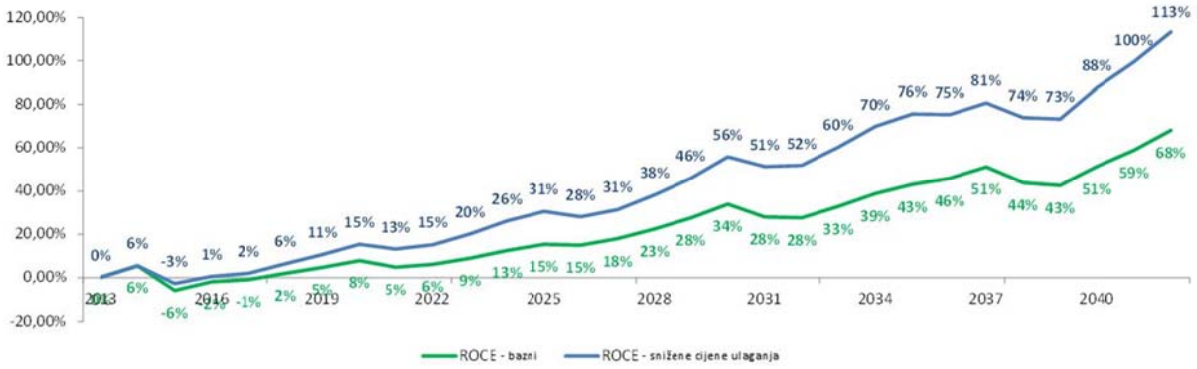
Tablica 39 daje pregled ključnih pokazatelja u navedenim scenarijima. Financijski omjeri su najosjetljiviji na pad u cijenama usluga (prosječna ROE, ROCE i DSCR pad, s obzirom na referentni slučaj, za oko 76%, 37% i 34%). Osjetljivost na pad u prometu za prosječne ROE, ROCE i DSCR vrijednosti dovodi do smanjenja za oko 58%, 19% i 21%. Povećanje kapitalnih ulaganja smanjuje prosjeke za oko 44%, 14 % i 24%. Konačno, porast operativnih troškova smanjuje omjere za oko 41%, 18% i 17%. Cjelokupno ovi rezultati pokazuju da je napredak zračne luke prilično osjetljiv na rizike.

7.3.2 Analiza smanjenja troškova za velike investicijske projekte

Rezultati prethodnih poglavlja su pokazali da, iako zračna luka može biti unosan posao, to će vjerojatno potrajati 8 do 10 godina prije ostvarenja atraktivnih prihoda za privatne investitore. Stoga se želi provjeriti hoće li smanjenje troškova novog terminala i

potrebnog prekrivanja piste imati utjecaj na ranu profitabilnost. Postoje indikacije da cijena tih objekata može biti manja nego što je predstavljena u testiranom modelu. Nova projekcija jest 2,1 milijun eura (umjesto 5,3) za obnovu piste i 6,4 milijuna (umjesto 16) za novi terminal. Model automatski pretpostavlja da će ova manja ulaganja biti replicirana (sa 30% efektivnog popusta) za svakih dodatnih 500,000 dodatnih putnika. Radi jednostavnosti prikaza zadržane su vrijednosti ostalih parametara iako je jasno da bi u slučaju nižih investicijskih troškova zračna luka zahtijevala niže količine vanjskih sredstava, zaduživanja i slično.

Slika 59. Razvoj ROCE vrijednosti u baznom scenariju i s nižom cijenom ulaganja



ROCE vrijednosti sa smanjenim troškovima ulaganja su jasno superiorne u odnosu na osnovni scenarij. Što je važnije, poboljšanje se već može realizirati u ranim godinama ulaganja, s ROCE vrijednostima iznad 6% od 2018. i iznad 10% od 2019. (što se, u osnovnom slučaju, događa nakon 2022. i 2024.).

7.4. Rezultati financijskog modela (ograničeni scenario)

Projekcija poslovnog plana je dizajnirana imajući u vidu da će privatni investitor osigurati potrebna sredstva za proširenje sadržaja zračne luke. Potrebno je ipak promotriti i scenarij u kojem sredstva vanjskih izvora nisu dostupna, taj uvjet definira „ograničeni scenarij“. U ovom scenariju kapitalni izdaci primarno se izdvajaju iz novčanog toka poslovanja zračne luke i najviše 2 milijuna eura što je zbroj maksimalnog iznosa koji grad Mostar može garantirati (1,5 milijuna) plus drugi potencijalni javni izvori (0,5 milijuna).

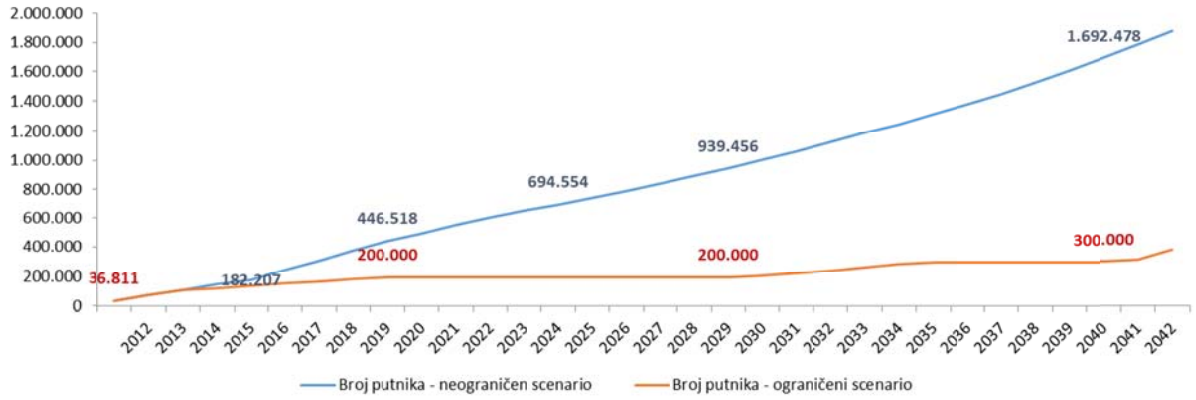
Scenarij dakle modelira odgodu poboljšanja infrastrukture dok zračna luka ne ostvari dovoljno sredstava. Tri su ključna praga u modelu kad su u pitanju ulaganja:

1. Ulaganja potrebna za servisiranje i do 200,000 putnika godišnje

2. Ulaganja potrebna za servisiranje i do 300,000 putnika, koji će nastati kada novčani protok zračne luke omogući financiranje investicije od 6,3 milijuna eura
3. Ulaganja potrebna za servisiranje do 500,000 putnika, koji će nastati kada novčani protok zračne luke omogući financiranje investicije od 24,4 milijuna eura (što uključuje novi terminal, po cijeni od 16 milijuna eura).

Slika 60 prikazuje trendove u prometu ovisno o scenariju. Tablica 40. prikazuje cijeli trend investicija pod ograničenim scenarijem, koji također uključuje rashode koji nisu opisani gore. Kao rezultat nedostatka ulaganja, promet se neće povećati po istoj stopi kao i u neograničenom scenariju pošto će nedostatak ulaganja u pistu i stajanku ograničiti promet. Nadalje, promet će morati biti ograničen na razini maksimalno 200,000 putnika godišnje između 2019. i 2028. (godina u kojoj će zračna luka imati dovoljno sredstava kako bi proširila područje stajanke i terminala za snabdjevanje najviše 300.000 putnika) i razina maksimalno 300,000 godišnjih putnika između 2034. i 2040. (godina u kojoj će zračna luka imati dovoljno sredstava za proširenje piste i izgradnju novog terminala za snabdjevanje najviše 500.000 putnika i privlačenje charter letova iz drugih udaljenih destinacija). Slika 61 prikazuje ključne financijske rezultate za ograničen scenarij. Kao što se očekivalo, operativni prihodi slijede ograničene stope rasta prometa koji rezultiraju vrlo malom dobiti i sporom akumulacijom novca, koji jedva podržava minimalne potrebne investicije.

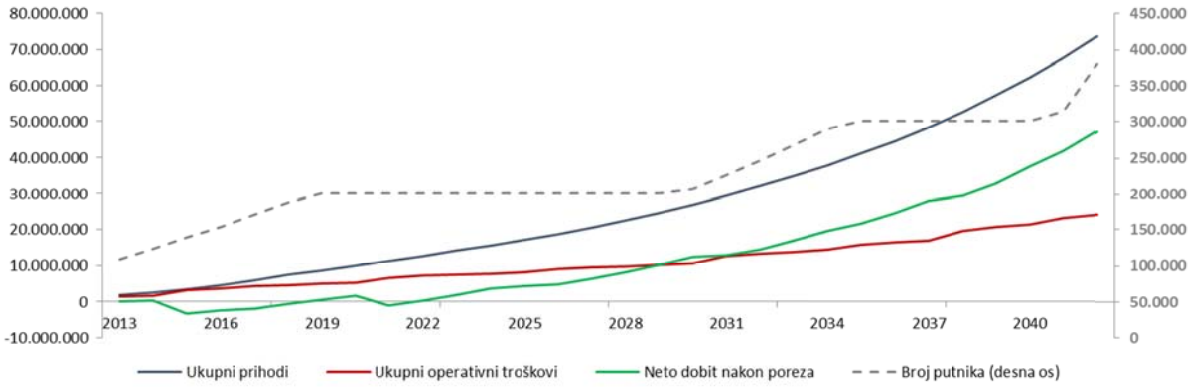
Slika 60. Predviđanje prometa u neograničenom i ograničenom scenariju



Tablica 40. Zračna luka Mostar – Predviđanja kapitalnih troškova – Ograničeni scenario

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Broj putnika	108.687	123.776	138.622	154.239	170.672	187.967	200.000	200.000
Zgrade i protupožarna oprema								
Terminal i druge zgrade	826.500	0	0	0	0	0	0	0
Pista i povezana ulaganja	350.000	0	0	0	2.000.000	0	0	0
Protupožarna oprema	0	0	1.530.000	0	0	0	0	0
Ostalo	0	0	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Oprema za zemaljsko manevriranje	760.000	0	355.000	0	0	1.264.467	0	760.000
Ukupni kapitalni izdaci	1.936.500	0	1.900.000	15.000	2.015.000	1.279.467	15.000	775.000
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Broj putnika	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Zgrade i protupožarna oprema								
Terminal i druge zgrade	0	0	0	0	0	0	0	0
Pista i povezana ulaganja	0	0	0	0	0	0	0	0
Protupožarna oprema	0	0	0	0	1.530.000	0	0	0
Ostalo	15.000	15.000	941.500	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Oprema za zemaljsko manevriranje	0	355.000	0	0	0	0	0	0
Ukupni kapitalni izdaci	370.000	941.500	15.000	1.545.000	15.000	15.000	15.000	370.000
	2029	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**
Broj putnika	200.000	206.173	225.342	245.530	266.796	289.202	300.000	300.000
Zgrade i protupožarna oprema								
Terminal i druge zgrade	914.500	0	0	0	0	0	0	0
Pista i povezana ulaganja	3.345.000	0	0	1.195.000	0	0	0	0
Protupožarna oprema	0	0	0	0	0	0	1.530.000	0
Ostalo	15.000	15.000	15.000	15.000	941.500	15.000	15.000	15.000
Oprema za zemaljsko manevriranje	0	0	0	0	515.000	0	0	0
Ukupni kapitalni izdaci	4.274.500	15.000	15.000	1.210.000	1.456.500	15.000	1.545.000	15.000
	2037	**2038**	**2039**	**2040**	**2041**	**2042**		
Broj putnika	300.000	300.000	300.000	300.000	313.872	380.966		
Zgrade i protupožarna oprema								
Terminal i druge zgrade	0	0	0	0	17.680.000	0		
Pista i povezana ulaganja	0	0	0	0	4.764.000	0		
Protupožarna oprema	0	0	0	0	0	0		
Ostalo	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000		
Oprema za zemaljsko manevriranje	0	0	0	515.000	0	0		
Ukupni kapitalni izdaci	15.000	15.000	15.000	530.000	22.459.000	15.000		

Slika 61. Financijski rezultati – Ograničen scenarij



8. Zaključak

Predstavljena analiza omogućuje donošenje jasnih zaključaka o najvažnijim pitanjima koja su postavljena istraživačkim hipotezama. Analiza posjećenosti Međugorja u odnosu na ostale turističke atrakcije jasno ukazuje na potencijal turističke ponude ove regije. Ulaganja u zračnu luku i povećanje kapaciteta uz privlačenje niskobudžetnih operatera sasvim sigurno bi dovelo do povećanja broja hodočasnika no i gostiju zainteresiranih za ostale atrakcije. Velike prednosti mostarskog okruženja ali i BiH u cjelini su još uvijek niže cijene turističke ponude od konkurenata kao što su Split ili Dubrovnik. Rast kapaciteta zračne luke može biti pokretač turističkog rasta što se pokazalo točnim i za konkurentne zračne luke. Analizirane, ali i druge zračne luke, poput Zadra, prepoznaju važnost ulaganja i širenja s obzirom na rast prometa koji bez ulaganja nije moguće popratiti.

Nadalje, testirani modeli jasno pokazuju koristi od velikih infrastrukturnih ulaganja koja bi se u relativno kratkom roku vratila kroz nastavak snažnog rasta u broju putnika. Može se zaključiti kako je ulaganje u mostarsku zračnu luku relativno niskog rizika zbog više faktora: lojalnosti putnika, niskih baza cijena u BiH, konkurentnih operativnih troškova i malih kratkoročnih dugova zračne luke uz fleksibilnu radnu snagu. Testiranje ograničenog modela međutim jasno pokazuje da je potrebno privući veće privatne investicije jer se prepuštanjem javnim izvorima financiranja i vlastitim protokom novca zračne luke značajno smanjuje mogućnosti ekspanzije kapaciteta. Podaci o broju putnika koji su prošli kroz zračnu luku od 2012. do 2015. već pokazuju određenu stagnaciju i potrebu za ulaganjima.

S obzirom na provedenu analizu moguće je identificirati nužne preduvjete za ostvarenje rasta zračne luke:

1. Poboljšanje političke atmosfere lokalno i na državnoj razini – kompliciran državni aparat usporava i udaljava potencijalne ulagače ali i niskobudžetne aviokompanije
2. Rad na ostvarenju trajnog certifikata i zadovoljenju standarda industrije kako bi se povećala sigurnost potencijalnih ulagača
3. Riješiti problem dobavljanja mlaznog goriva čime bi se smanjila visoka cijena i privukle kompanije zainteresirane za uspostavljanje linija prema udaljenijim destinacijama – otvaranje novih tržišta
4. Privlačenje niskobudžetnih kompanija ističući niže operativne cijene i blizinu niza turističkih atrakcija kao i hrvatske obale

Kako neograničeni model predviđa, privlačenjem privatnih ulagača i niskobudžetnih prijevoznika dovelo bi se do velikog porasta u kapacitetima i prometu zračne luke što bi imalo neupitni učinak na razvoj čitave regije.

Može se konačno zaključiti kako zračna luka funkcionira unutar političko-ekonomskog sustava kao jedan dio tog lanca i pod utjecajem je mnogih prijetnji koje proizlaze iz neefikasnog funkcioniranja čitavog sustava pa izolirano može imati tek ograničen utjecaj. Potreban je dakle rad na više razina: od razine same zračne luke do državne razine da bi se ostvarile predikcije ovakvih i sličnih modela, a potencijal je izniman.

Popis uobičajenih kratica

BIH - Bosna i Hercegovina
CAGR - Složena prosječna stopa rasta
EBRD - Europska Banka za obnovu i razvoj
EC - Europska Komisija
EIB - Europska Banka za investiciju
FBIH - Federacija Bosne i Hercegovine
GAV - Opće zrakoplovstvo
GDP - Bruto domaći proizvod
HNK - Turistička Zajednica Hercegovačko-neretvanskog kantona
ICOMOS - Međunarodno Vijeće za spomenike i nalazišta
MMF - Međunarodni Monetarni Fond
MoU - Memorandum o razumijevanju
NB - Putnički zrakoplov sa jednim prolazom
PAX - Putnik ili putnici
RS - Republika Srpska
SAC- Mali trgovački zrakoplov
SEE - Jugoistočna Europa
TEN-T - TransEuropska Mreža prometa
VAT - PDV
VFR - Posjeta prijatelja i rodbine
WB - Putnički zrakoplov sa dva prolaza
OMO- ICAO šifra za Zračnu luku Mostar

Popis grafičkih prikaza

Popis tablica

Tablica 1. BTI indeksi i rangovi zemalja centralno-istočno europske regije 12
Tablica 2. Osnovni ekonomski pokazatelji za Bosnu i Hercegovinu 2007 – 2016 13
Tablica 3. Godišnji broj turista i noćenja u Bosni i Hercegovini za razdoblje 2010-2015 15
Tablica 4. Broj dolazaka i noćenja po destinaciji 47
Tablica 5. Broj posjetitelja u Međugorju 2012. godine 48
Tablica 6. Broj noćenja u Međugorju 48
Tablica 7. Turisti i jednodnevni posjetitelji po državi 49
Tablica 8. Način prijevoza 50
Tablica 9. Prosječna dnevna potrošnja 51
Tablica 10. Prosječna dnevna potrošnja u eurima ovisno o vrsti 52
Tablica 11. Udio posjetitelja Međugorja koji posjećuju druge destinacije 52
Tablica 12. Profil izdataka u eurima 53
Tablica 13. Profil mostarskih posjetitelja 53
Tablica 14. Profil posjetitelja prema zemlji porijekla 53
Tablica 15. Sredstva prijevoza 54
Tablica 16. Prihodi u eurima ovisno o razlogu potrošnje 54
Tablica 17. Osnovna mreža – Koridori i rute 57
Tablica 18. Broj prevezenih putnika kroz mostarsku zračnu luku u periodu 2013-2015 77
Tablica 19. Odanost hodočasnika Međugorju 78
Tablica 20. Lista prosječnih cijena usluga u zračnim lukama 84
Tablica 21. Pokazatelji u 15 kritičnih dana rada Zračne luke Mostar 85
Tablica 22. Financijski podaci 86
Tablica 23. Analiza prilika i prijetnji 88
Tablica 24. Analiza snaga i slabosti 89
Tablica 25. SWOT Matrica 90
Tablica 26. Osnovna baza prometnih projekcija 2012 - 2042 91
Tablica 27. Zračna luka Mostar – Pretpostavka strukture prometa 92
Tablica 28. Zračna luka Mostar – Glavni zrakoplovni prihodi 2012. godine 92
Tablica 29. Zračna luka Mostar – Projekcije prihoda 93
Tablica 30. Pokretači projekcija – Broj zaposlenika 94
Tablica 31. Pokretači projekcija – Osoblje zemaljskog opsluživanja zrakoplovima 95
Tablica 32. Zračna luka Mostar – Projekcije osoblja 95
Tablica 33. Pokretači projekcija – Neslužbeni operativni troškovi 96

Tablica 34. Zračna luka Mostar – Projekcije operativnih troškova 96
Tablica 35. Zračna luka Mostar – Indikatori operativne uspješnosti 97
Tablica 36. Zračna luka Mostar – Projekcije troškova..... 98
Tablica 37. Zračna luka Mostar – očekivani operativni rezultati..... 100
Tablica 38. Zračna luka Mostar – Računi novčanog toka..... 102
Tablica 39. Indikatori osjetljivosti u različitim scenarijima..... 103
Tablica 40. Zračna luka Mostar – Predviđanja kapitalnih troškova – Ograničeni scenario... 106

Popis slika

Slika 1. Karta Bosne i Hercegovine 8
Slika 2. BTI 2016 rezultati Bosne i Hercegovine..... 11
Slika 3. Broj noćenja ovisno o zemlji porijekla turista 15
Slika 4. Udio turizma u ukupnom BDP-u Bosne i Hercegovine..... 17
Slika 5. Udio slobodne i uz posao vezane potrošnje u ukupnoj unutarnjoj potrošnji 18
Slika 6. Platna bilanca 18
Slika 7. Zaposlenost nastala od strane turizma u tisućama zaposlenih i kao postotak zaposlenih u ekonomiji Bosne i Hercegovine 19
Slika 8. Kapitalne investicije..... 20
Slika 9. Motivi za posjete i udijeli načina prijevoza u globalnom turizmu..... 21
Slika 10. Međunarodni dolasci u regiji bivše Jugoslavije..... 22
Slika 11. Prihodi od turizma u regiji bivše Jugoslavije..... 22
Slika 12. Prihodi po dolasku u regiji bivše Jugoslavije..... 23
Slika 13. Odlasci iz Bosne i Hercegovine po destinaciji..... 24
Slika 14. Načini prijevoza odlazaka..... 24
Slika 15. Svrha odlazaka u posjet građana Bosne i Hercegovine 25
Slika 16. Troškovi za inozemne posjete građana Bosne i Hercegovine..... 25
Slika 17. Domaći turizam po svrsi i načinu prijevoza..... 26
Slika 18. Izdaci u domaćem turizmu..... 26
Slika 19. Karta atrakcija Neretvanskog kantona 31
Slika 20. Pogled na Mostar i dolinu Neretve 32
Slika 21. Stari most u Mostaru..... 32
Slika 22. Kriva ćuprija u Mostaru 33
Slika 23. Franjevačka Katedrala i Stari grad u Mostaru 33
Slika 24. Brdo Križa i Crkva Sv. Jakova u Međugorju..... 34
Slika 25. Blagaj Tekija, izvor rijeke Bune i Blagaj Fort (Stjepan grad) 35
Slika 26. Čapljina..... 36
Slika 27. Počitelj 37

Slika 28. Nekropola na Radmilji 38
Slika 29. Ramsko jezero 40
Slika 30. Vodopad Kravice 41
Slika 31. Hutovo blato 42
Slika 32. Pećina Vjetrenica 43
Slika 33. Park prirode Blidinje 44
Slika 34. Rujište 45
Slika 35. Neum 46
Slika 36. Osnovna mreža željeznica jugoistočne Europe 58
Slika 37. Mreža luka i zračnih luka jugoistočne Europe 59
Slika 38. Osnovna mreža tračnih luka - Karakteristike 60
Slika 39. Osnovna mreža zračnih luka – Pokazatelji prometa 60
Slika 40. Osnovna cestovna mreža jugoistočne Europe 62
Slika 41. Osnovna mreža terminala jugoistočne Europe 62
Slika 42. Zračna luka Dubrovnik 64
Slika 43. Zračna luka Split 66
Slika 44. Razvoj prometa u zračnoj luci Split 68
Slika 45. Međunarodna Zračna luka Sarajevo 69
Slika 46. Razvoj prometa u Zračnoj luci Sarajevo 70
Slika 47. Razvoj prometa zračne luke Tarbes 72
Slika 48. Razvoj prometa na zračnoj luci Pau 73
Slika 49. Organizirana hodočašća za svetište Fátima 74
Slika 50. Porijeklo organiziranih stranih hodočasnika u svetište Fátima 74
Slika 51. Rast broja putnika mostarske zračne luke 2010-2012 76
Slika 52. Prognozirani broj hodočasnika u Međugorju 78
Slika 53. Karta zone zračne luke 81
Slika 54. Organizacijska struktura Zračne luke Mostar 83
Slika 55. Distribucija sezonalnosti prometa 85
Slika 56. Razvoj prihoda i troškova 100
Slika 57. Razvoj ROCE 101
Slika 58. Razvoj pokazatelja solventnosti 102
Slika 59. Razvoj ROCE vrijednosti u baznom scenariju i s nižom cijenom ulaganja 104
Slika 60. Predviđanje prometa u neograničenom i ograničenom scenariju 105
Slika 61. Financijski rezultati – Ograničen scenarij 106

Literatura

Knjige

1. Abeyratne, R.: Strategic Issues in Air Transport: Legal, Ecomomic and Technical Aspects, Springer, New York 2012.
2. Ashford, N., Stanton, M., Moore, C.: Airport Operations, John Willey & Sons, New York,
3. Bahtijarević-Šiber, F., Slikavica, P., Ploški-Vokić, N.: Suvremeni menadžment, Školska knjiga, Zagreb 2008.
4. Belić, M., Štilinović, J.: EU fondovi i programi za turizam, 2013.
5. Blanchart, K.: Rukovođenje na višoj razini, Mate d.o.o., Zagreb 2010.
6. Bogović, B., Perak, M., Radačić, Ž.,: Ekonomika prometnog sistema, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 1984.
7. Bourghouwt, g.: Airline Network Development in Europe and its Implementation for Airport Planning, Ashgate, Aldershot 2007.
8. Brealey, R.A., Myers, S.C., Marcus, A.J.: Osnove korporativnih financija, peto izdanje, Mate d.o.o., Zagreb 2007.
9. Bruce, P.J.: Understanding Decision-making Processes in Airline Operations Control, Ashgate, Farnham 2011.
10. Buble, M.: Osnove menadžmenta, Sinergija d.o.o., Zagreb 2006.
11. Certo, C.S., Certo, T.S.: Moderni menadžment, deseto izdanje, Mate, Zagreb 2008.
12. Čolak, S.: Izazovi upravljanja turizmom, 2011.
13. Graham, A., Papatheodorou, P., Forsyth, P.: Aviation and Tourism, Ashgate, Aldershot 2008.
14. Horonjeff, R.: Planning and Design of Airports, McGraw-Hill, London 1975.
15. Kotler, Ph., Bowen, J.T., Makens, J.C.: Marketing u ugostiteljstvu, hotelijerstvu i turizmu, Mate d.o.o., Zagreb 2010.

16. Kunst, I.: Hrvatski turizam i EU integracije, 2012.

17. Kušen, E.: Turistička atrakcijska osnova, Institut za turizam, 2002.

18. Marušić, Z., Čolak, S., Sever, I., Ivandić, N.: Stavovi i potrošnja turista u Hrvatskoj, TOMAS 2010.

19. Marušić, Z., Čolak, S., Sever, I., Krešić, D., Miličević, K., Ivandić, N.: Stavovi i potrošnja turista u Federaciji Bosne i Hercegovine, TOMAS FBiH 2010 (pilot istraživanje)

20. Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2002.

21. O'Connell, J.F., Williams, G.: Air Transport in the 21st Century, Ashgate, Farnham 2011.

22. Pavlin, S.: Aerodromi I, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 2002.

23. Petrić, L.: Upravljanje turitičkom destinacijom, 2011.

24. Porter, M.E.: Konkurentska prednost, Mesmedia, Zagreb 2007.

25. Senečić J., Vukonić B.: Marketing u turizmu, Mikrorad Zagreb 1997.

26. Tatalović, M., Mišetić, I., Bajić, J.: Menadžment zrakoplovne kompanije, Školska knjiga, Mate d.o.o., Zagreb 2012.

27. Tipurić,D.; Hruška, D.; Rončević., A,: Korporativno upravljanje, Sinergija nakladništvo, Zagreb 2008.

28. Tošić, V., Mirković, B.: Vazduhoplovna pristaništa, Saobraćajni fakultet, Beograd 2011.

Znanstveni i stručni radovi

1. Andrijanić, I., Paldi, Z., Pavlin, S., Tatalović, M.: Koncepcija dugoročnog razvoja zračnog prometa na području SR Hrvatske, Institut prometnih znanosti, Zagreb 1984.

2. Andrijanić, I., Tatalović, M.: Postojeći i očekivani stupanj uključenosti jadranskih zrakoplovnih pristaništa u suvremene svjetske transportne sustave, Zbornik radova saveza inženjera i tehničara Hrvatske pod naslovom „Izgradnja prometne infrastrukture za puno ostvarenje jadranske orjentacije Hrvatske“, Zagreb 1991.

3. Bezić, H., Vojvodić, K.: Airports Revenue and Cost Structures, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb 2010.

4. Elek, A., Moore, O., Warrick, E.: Airport Development by Private Investors, IAMTI, Montreal 1989.

5. Graham, A. How important are commercial revenues to today's airports? Journal of Air Transport, 2009.

6. Hamzaee, G.R., Vasigh, B.: Total Factor Productivity Index For Airport Efficiency, Handbook of Airline Economics, McGraw Hill Companies, New York 2002.
7. Humphries, I.: Privatisation and commercialisation—changes in UK airport ownership patterns, Journal of Transport Geography, 1999.

8. Muller, J., Niemeier, H.M.: Airport Competition, Ashgate, Farnham 2010.
9. Pitt, M., Brown,A.: Developinga strategic direction for airports to enable the provision of services to both network and low-fare carriers, 2001.

10. Tatalović, M., Mišetić, I., Steiner, S.: Strateško planiranje u zračnom prijevozu, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb 2009.

11. Vojvodić K.: Konkurentnost sekundarnih zračnih luka, Suvremeni promet, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb 2011.

12. Bieger, T., Wittmer, A.: Air transport and tourism, Institute for Public Services and Tourism, Switzerland, St. Gallen 2005.

13. Freathy, P.: The commercialisation of European airports, Institute for Retail Studies, University of Stirling, Stirling, Scotland 2003.

14. Castillo-Manzano, J.: Determinants of commercial revenues at airports, University of Seville, Spain.
15. Martın-Cejas, R.: Tourism service quality begins at the airport, Campus Universitario de Tafira, Spain 2006.
16. Warnock-Smith, D., Morrell, P.: Air transport liberalisation and traffic growth in tourism-dependent economies, Department of Air Transport, Cranfield University, England, UK 2008.

Ostali izvori

1. http://en.wikipedia.org/wiki/Tourism_in_Bosnia_and_Herzegovina#cite_note-1
2. Osobno istraživanje kroz intervju
3. Transformacijski indeks BTI 2016

4. WTTC – World Travel and Tourism Council
5. Euromonitor international
6. Informacijski centar Međugorje
7. FBiH 2012 HNŽ
8. Međunarodna zračna luka Mostar
9. http://en.wikipedia.org/wiki/History_of_Bosnia_and_Herzegovina
10. http://en.wikipedia.org/wiki/Political_divisions_of_Bosnia_and_Herzegovina
11. Index Mundi BiH
12. http://www.balkaninsight.com/en/article/imf-approves-bosnia-some-e4%C3%A55-million
13. http://en.wikipedia.org/wiki/Tourism_in_Bosnia_and_Herzegovina#cite_note-1
14. Agencija za statistiku BiH
15. WTTC – World Travel and Tourism Council
16. UNWTO (UN World Tourism Organization) Tourism Highlights
17. Estimation made by Herzegovina-Neretva Tourism Office.
18. http://en.wikipedia.org/wiki/Blagaj
19. http://en.wikipedia.org/wiki/Po%C4%8Ditelj,_Bosnia_and_Herzegovina
20. http://www.visitmycountry.net/bosnia_herzegovina/en/index.php/33-turisticke-atrakcije/64-stolac-radimlja
21. http://en.wikipedia.org/wiki/Trebi
22. http://en.wikipedia.org/wiki/Neretva
23. http://en.wikipedia.org/wiki/Hutovo_Blato
24. http://www.bhtourism.ba/eng/vjetrenicacave.wbsp
25. http://en.wikipedia.org/wiki/Neum
26. Izvor HNŽ, analiza i revizija podataka za Međugorje kroz trgovinu i razgovor sa crkvenim dužnosnicima
27. FBiH, Tomas Institut za turizam
28. Pau međunarodna zračna luka za Lourdes
29. Talijanske putničke agencije
30. SEETO – South-East Europe Transport Observatory

Sažetak

Razvoj zračnih luka veliki je pokretač regionalnog razvoja, osobito u smislu turističkog razvoja. Hercegovina je puna potencijalnih mogućnosti i turističkih atrakcija koje su izuzev Međugorja još uvijek većinom puno slabije posjećene od svojih potencijala na tržištu. Studija nastoji pokazati važnost razvoja zračnog prometa za rast i razvoj turizma, a osim toga testira modele razvoja Zračne luke Mostar s obzirom na dostupne financijske podatke iz 2012. pa za idućih 30 godina pod raznim uvjetima. Najvažniji testiran model, tzv. neograničen model pokazuje kako infrastrukturna ulaganja mogu dovesti do snažnog rasta u prometu zračne luke pa posljedično i turističkog rasta regije. Analize turističke ponude, financijskog i infrastrukturnog stanja Zračne luke Mostar, konkurentskih luka i političke atmosfere u Bosni i Hercegovini omogućuju jasne zaključke i prijedloge. Privlačenje privatnih ulagača i proširenje kapaciteta zračne luke nužne su za ostvarenje daljnjeg rasta jer najrecentniji podaci o prometu pokazuju stagnaciju rasta. Kako bi se to ostvarilo potreban je rad na svim razinama, od zračne luke do državne razine. Najvažnija pitanja koja je potrebno razriješiti tiču se potrebnih certifikata i povećanje konkurentnosti cijena mlaznog goriva zračne luke. Detaljnija SWOT analiza pokazuje veliki potencijal zračne luke dok nesigurnosti nisu inherentne samoj luci nego više ekonomsko-političkim prilikama u državi. Konačno, ograničeni model pokazuje važnost privlačenja privatnih ulagača s obzirom na drastičnu razliku u rastu koji predviđa u odnosu na neograničeni model. Studija pokazuje izniman potencijal Zračne luke Mostar i cijele hercegovačke regije za rast uz uvjet razrješenja regulativa i značajnih infrastrukturnih ulaganja.

Summary

The development and growth of regional airports has proven to be the driving force for growth of other fields as well. This is especially true for the development of tourism. Herzegovina region is filled with tourist attractions and opportunities for growth and yet, except for Međugorje, the region has not nearly fulfilled that potential. This study seeks to show the importance of expanding air traffic and tourism. Alongside that, the study presents results of test projections of possible growth for Mostar International Airport on the basis of detailed financial data from 2012. The most important projection, the so called „unconstrained model“, shows that large infrastructure investments can lead to strong growth of traffic and, by proxy, tourism growth for the region. Analyses the state of tourism, the finances and infrastructure of the airport, competing airports, and the political climate in Bosnia and Herzegovina allow concrete conclusions and suggestions. Attracting private investors and expanding airport capacity is a necessity if traffic growth is going to be maintained. Recent data shows stagnation of traffic growth in recent years which would indicate the airport has reached the limits of current capacity. To achieve these goals work has to be done on all levels: the airport itself all the way up to the federal level. The most important questions concern the acquirement of permanent certificates and solving difficulties with jet fuel supply at a more competitive price. A more detailed SWOT analysis shows the Mostar airport has great potential with threats mostly coming from outside the company itself, and have more to do with the economic and political climate in the country. Finally, the constrained model of growth shows the importance of attracting private investors since it predicts significantly lower rates of overall growth than the unconstrained model. The study shows exceptional potential for growth at the Mostar International Airport, as well as the entire Herzegovina region provided regulation complications are settled and infrastructure investments are made.