

**Dr. sc. Miroslav Drljača**  
Zračna luka Zagreb d.o.o.  
Zagreb

Izvor: *Suvremeni promet*, Vol. 36, No. 5-6, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, 2016, str. 311-315.  
ISSN 0351-1898; UDK 565

Ekonomika prometa  
*Pregledni članak\**

## AIRPORT CITY KAO RAZVOJNI KONCEPT

UDK: 656.80:38/796.3

### 1 Uvod

Uzletno slijetna staza i skromna zgrada terminala u prošlosti su bili dovoljni da bi se takvo mjesto zvalo aerodrom. Razvojem zračnog prometa razvijala se i infrastruktura aerodroma. Putnički terminali danas na gotovo svim aerodromima, prilagođeni su duljem boravku putnika i nude različite sadržaje koji omogućuju putnicima ugodniji boravak i ispunjenje brojnih zahtjeva tijekom boravka na aerodromu. Putnički terminali na brojnim aerodromima svijeta danas izgledaju nestvarno, kako po arhitektonskim rješenjima, tako po izvedbi i sadržajima koje nude putnicima, zaposlenima i posjetiteljima. Osim što su prilagođeni putnicima, osmišljeni su i za povećanje prihoda. Može se reći da su svi aerodromi isti s obzirom na procedure koje se na njima provode, ali su istovremeno po mnogo čemu i različiti.

Razvoj prometa putnika i prtljage, zrakoplova i tereta, rezultirao je sve većim potrebama, kako putnika tako i ostalih zainteresiranih strana koje na aerodromu ostvaruju svoje poslovne interese. Prepoznajući i ispunjavajući zahtjeve putnika i ostalih zainteresiranih strana, aerodromi se razvijaju, nude nove sadržaje i mogućnosti i postaju značajni poslovni centri. Osim prihvata i otpreme putnika i prtljage, zrakoplova i tereta, nude putnicima i drugim zainteresiranim stranama niz drugih komercijalnih sadržaja: trgovine, restorane, zdravstvene usluge, mogućnost ostvarivanja vjerskih potreba, rent á car usluge, usluge transporta do središta gradova (cestom, željeznicom), iznajmljivanje ureda i prodajnog prostora, parkiranje automobila, kao i mnoge druge usluge i sadržaje. Dio tih usluga i sadržaja se pruža u zgradi putničkog terminala, ali ne samo u njoj. Infrastruktura koja se gradi kako bi se navedene i druge usluge pružale zainteresiranim korisnicima, gradi se na lokaciji neposredno pored terminala ili čak i izvan područja aerodroma. Grade se hoteli, stanice podzemne željeznice ili autobusa, poslovne zgrade u kojima je moguće iznajmiti poslovni prostor, podzemne ili nadzemne garaže, muzeji, sadržaji za pružanje zdravstvenih usluga, trgovački centri, cargo i logistički centri i dr. Izgrađuju se tzv. „aerodromski gradovi“ ili Airport City (AC).

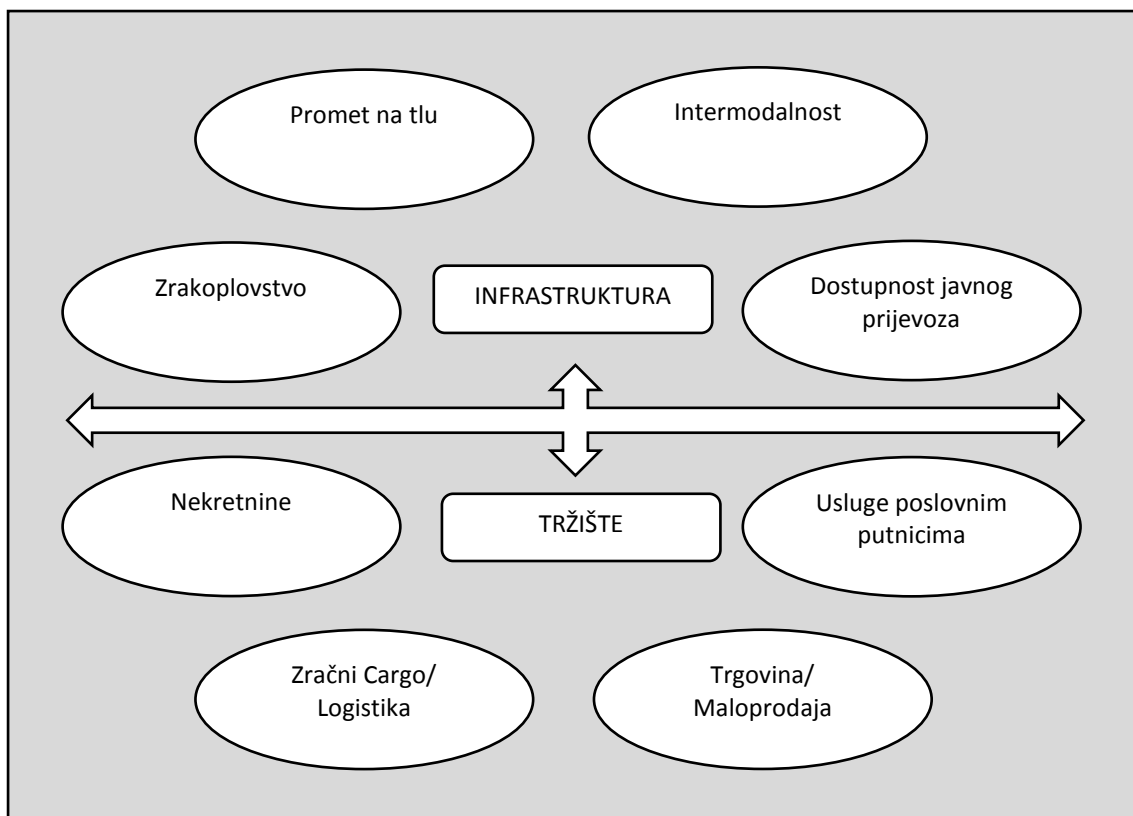
### 2 Airport City

Da bi se mogao jasno pojmovno odrediti fenomen uobičajenog naziva *Airport City* (aerodromski <sup>1</sup>grad), potrebno je prvo pojmovno odrediti *Aerodrom*. Zakon o zračnom prometu (NN 69/09) pojmovno određuje *Aerodrom (Airport)* kao:[9] „... određeno područje na zemlji ili vodi (uključujući sve objekte, instalacije i opremu) namijenjeno u potpunosti ili

---

\* **Primljeno** (Received): 2016-04-25  
**Prihvaćeno** (Accepted): 2016-06-13

djelomično za kretanje, uzlijetanje, slijetanje i boravak zrakoplova“. Međutim, „Aerodrom je kompleksno industrijsko poduzeće. On djeluje kao forma u kojoj različiti elementi i aktivnosti zajedno omogućuju kretanje putnika i tereta u zraku i na tlu. ... *Aerodrom* je u suštini jedna ili više uzletno slijetnih staza za zrakoplove, zajedno s pripadajućim zgradama ili terminalima gdje se vrši prihvat i otprema putnika i tereta koji se prevoze zrakoplovom. ... Pod okriljem Aerodroma pruža se širok raspon usluga i sadržaja koji se mogu podijeliti u tri različite grupe: temeljne operativne usluge, usluge prijehata i otpreme (*handling*) i komercijalne aktivnosti.“[5]



**Slika 1. Osnovne grupe aktivnosti Airport City-ja**

Izvor: Doradio autor prema [8], p. 85.

Airport City pojam je koji najčešće obuhvaća sadržaje „unutar ograde“ zračne luke i obično podrazumijeva sadržaje poput: putničkog terminala, stajanke za zrakoplove, uzletno slijetne staze, kao i ostale djelatnosti zračne luke poput: prijehata i otpreme tereta, logistiku, uredske prostore, trgovinu i hotele i dr. AC koncept predstavlja model kojim aerodrom napušta tradicionalni model u kojem dominiraju aeronautičke usluge i razvija ne-aeronautičke komercijalne sadržaje, usluge i izvore prihoda.<sup>1</sup>

Rast prometa putnika, zrakoplova i na važnijim aerodromima tereta, konstantan je cilj menadžmenta zračnih luka. Aerodrom je, prema pojmovnom određenju, i infrastruktura. Izgradnja i održavanje te infrastrukture je skupo i zahtijeva znatna financijska sredstva za ulaganje u održavanje i investiranje u razvoj. Prihodi od prijehata i otpreme (*handling*) putnika i prtljage, zrakoplova i tereta, bili su ograničeni. Da bi se povećali prihodi i dobit aerodroma i omogućilo ulaganja u razvoj, nije bio dostatan samo prihod od porasta prometa putnika i zrakoplova. Povećanje cijena prijehata i otpreme bilo je ograničeno jer je utjecalo na povećanje troškova zrakoplovnih prijevoznika što je opet negativno utjecalo na širenje mreže linija i povećanje prometa zrakoplova i putnika.

S druge strane, razvojem interkontinentalnog prometa putnici su sve više vremena provodili na aerodromima tzv. hub-ovima (*čvorištima*). To vrijeme trebalo je učiniti zanimljivim, a također trebalo ga je iskoristi za ostvarivanje dodatnih prihoda operatora aerodroma. Tako su se sve više razvijali sadržaji koji su obogaćivali ponudu aerodroma, generirali potražnju i stvarali dodatne prihode.

Aktivnosti unutar AC-ja brojne su, a mogu se podijeliti u dvije velike grupe (Slika 1): 1) aktivnosti vezane za infrastrukturu u koje spadaju: promet na tlu, intermodalni promet, dostupnost javnog prijevoza, zrakoplovstvo, ali i druge te 2) aktivnosti vezane za tržište: tržište nekretnina, usluge poslovnim putnicima vezane za poslovanje, zračni cargo i logistika, trgovina, ali i druge. Unutar usluga poslovnim putnicima mogu se ponuditi ugostiteljske usluge (hoteli i sve što je obuhvaćeno hotelskom ponudom, rent á car usluge, parkirališta, rekreacija, zdravstvene usluge i dr.).[8]

### Zainteresirane strane za razvoj AC-ja

Tablica 1.

Zainteresirane strane	Operatori aerodroma	Korisnici usluga	Oni koji nisu korisnici usluga	Politika	Oni koji razvijaju projekte i investitori
Predstavnici	Upravljanje nekretninama	Putnici	Susjedne organizacije	Teritorijalne vlasti (lokalne, regionalne, nacionalne)	Investitori na dugi rok (domaći/strani)
	Strateško upravljanje (Master plan)	Pružatelji transportnih usluga (zrakoplovne kompanije, taxi, željeznica, autobusi...)	Grupe koje djeluju u lokalnoj zajednici	Nadnacionalne organizacije	Investitori na kratki rok (domaći/strani)
	Upravljanje aerodromom	Organizacije poslovno orijentirane putnicima (hoteli, trgovine, kongresi..)	Grupe koje se bore protiv buke	Regulator	Trgovci nekretninama
		Organizacije koje se bave Cargo poslovanjem (logistika, skladištenje, distribucija, ...)	Ostali aktivisti zaštite okoliša		Financijske institucije (banke)
		Radna snaga (unutar i izvan ograde)	Okolno stanovništvo		Savjetnici
		Poslovanje (posjetitelji, korisnici usluga)	Vlasnici zemljišta		
		Putnici koji koriste aerodromski intermodalni promet	Vlasnici nekretnina (privatni hoteli, stanovi, parkirališta, ...)		

Izvor: Doradio autor prema [8], p. 85.

Za razvoj AC-ja ima nekoliko grupa zainteresiranih strana. Svaka od njih ima jasno izražen interes i pronalazi ga u razvoju i korištenju sadržaja koje nudi AC. Grupe zainteresiranih strana i njihovi interesi prikazani su u Tablici 1.

## 2.1 Modeli Airport City-ja[4]

U Europi ima nekoliko modela AC-ja. Pri tome, dva faktora imaju presudan utjecaj na izbor modela AC-ja i investiranje u AC. To su: 1) udaljenost aerodroma od centra grada i 2) raspoloživost zemljišta za izgradnju sadržaja AC-ja. Uzimajući u obzir navedene okolnosti, moguće je govoriti o slijedećim modelima AC-ja:

### *Model 1.*

Kad je aerodrom lociran 20 i više km od centra grada. Za ovaj model karakteristična je raspoloživost velike površine slobodnog prostora na kojem je manja koncentracija stanovništva. Ovaj model najčešći je kod aerodroma koji su sagrađeni u novije vrijeme i kod aerodroma koji su sagrađeni kao *greenfield* investicije. Za ovaj model značajno je da problem buke nije značajnije izražen. Neki od primjera aerodroma koji su primijenili ovaj model AC-ja su: Atena, Gatwick, Helsinki, Arlanda i Berlin Brandenburg Willy Brandt Airport.

### *Model 2.*

Kad je aerodrom lociran relativno blizu centra grada. Ovaj se model često izabire kad je aerodrom sam investitor u AC infrastrukturu. U tom slučaju AC je relativno mali i sastoji se od svega nekoliko zgrada. U ekstremnim slučajevima sastoji se od jednog hotela i poslovne zgrade.

### *Model 3.*

Kad veliki aerodrom gradi infrastrukturu u svojoj neposrednoj blizini. Kod ovog modela izgradnja infrastrukture uključuje i logistički park ili *Cargo City*. Infrastruktura se gradi u neposrednoj blizini aerodroma. Obuhvaća i izgradnju željezničke stanice koja je svega nekoliko stotina metara udaljena od putničkog terminala. Poslovne zgrade su također u neposrednoj blizini aerodroma. Ne-aeronautički prihodi dosežu i do 70% ukupnih prihoda. Kao tipični primjer primjene ovog modele AC-ja navodi se aerodrom Frankfurt.

### *Model 4.*

Kad je aerodrom lociran gotovo u centru grada. Za ovaj model karakteristična je odlična prometna povezanost aerodroma i AC s gradom. AC predstavlja značajni razvojni potencijal grada u kojem se nalazi. To iz razloga jer sadržaji poput: hotela, kongresnog centra, parkova, restorana, poslovnih prostora, auto salona i dr., čine sadržaje AC. Radi se zapravo o malom gradu koji je zanimljiv korisnicima i posjetiteljima. Kao primjer primjene ovog modela AC ističe se aerodrom Düsseldorf.

### *Model 5.*

Kad se AC razvija kao marketing *brand* koji promovira okolno područje. Radi se o promociji okolnog područja aerodroma kao pogodne lokacije za izgradnju AC i gospodarskog razvoja. AC sadrži poslovne zgrade i trgovačke centre, hotele i logistički centar. Ovaj model karakteriziraju dobre komunikacije, jeftino zemljište, suradnja s lokalnom sredinom. Lokalna sredina i aerodrom sa svojim AC-jem razvijaju se kao zajednički marketing brand i koriste zajedničku marketing strategiju. Kao primjer primjene ovog modela koristi se Helsinki-Vantaa Airport.

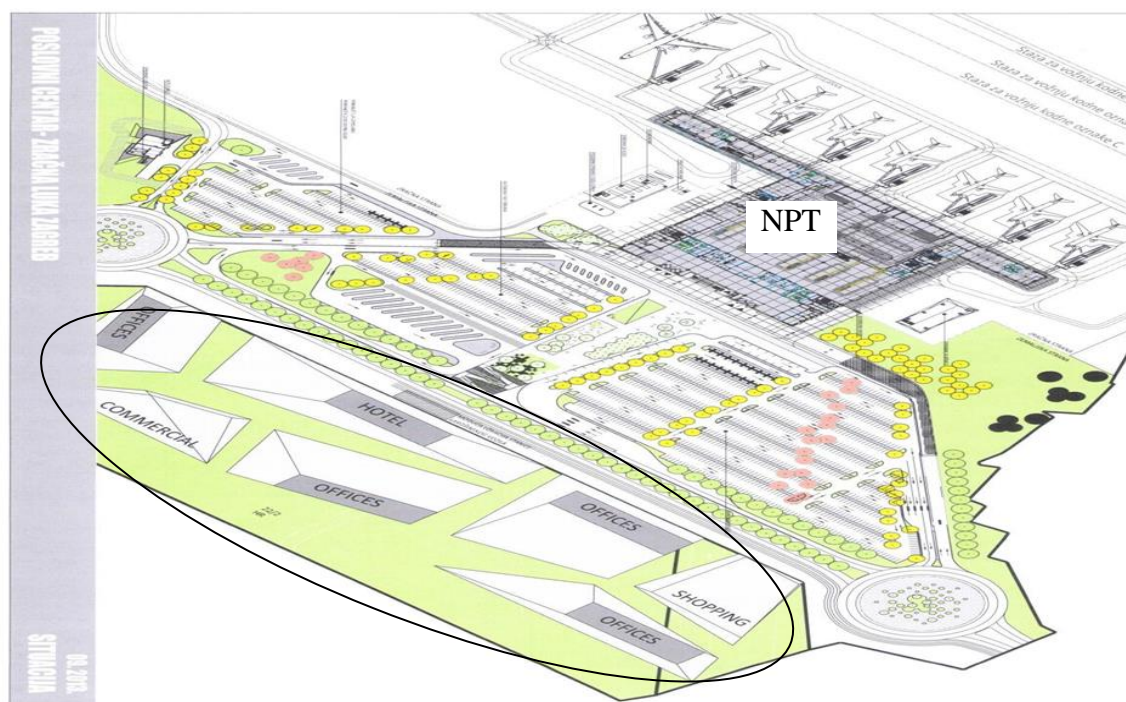
*Model 6.*

Kad je AC potpuno lociran izvan aerodroma. Pretpostavka je odlična prometna povezanost i postojanje više linija javnog prijevoza. AC čini više poslovnih zgrada, garaže i drugi pripadajući sadržaji. Bitna je blizina autoceste. Radi se o konceptu „grad u gradu“, s tim da AC koristi postojeću infrastrukturu grada u kojem se nalazi (prometna, komunalna i dr.). AC je udaljem 10-15 km od aerodroma, odnosno 10-20 minuta vožnje javnim prijevozom ili automobilom od aerodroma. Primjer ovog modela razvoja AC je aerodrom Beograd.

AC kao razvojni koncept treba predstavljati Viziju razvoja aerodroma. Tako je aerodrom Amsterdam Schiphol u svojoj Viziji napisao: „Schiphol Grupa gleda aerodrom kao Airport City, dinamično središte na kojem se susreću ljudi i posao, logistika i trgovina, informacije i zabava.“[1]

## 2.2 Zagreb Airport City

U Hrvatskoj samo Zračna luka Zagreb d.o.o. ima Master Plan razvoja AC-ja na području aerodroma. Dana 11.4.2012. godine sklopljen je Ugovor o koncesiji za izgradnju i upravljanje zračnom lukom Zagreb između Republike Hrvatske kao Davatelja koncesije i ZAIC-A LIMITED kao Koncesionara, za izgradnju Novog putničkog terminala (NPT) i upravljanje zračnom lukom Zagreb. Međutim, predmet ovog Ugovora nije izgradnja AC, već samo izgradnja NPT-a i pristupnih prometnica.



**Slika 1. Zagreb Airport City Master Plan**

Izvor: Vladimir Neidhart i Branko Kincl, *Master Plan Airport City-ja zračne luke Zagreb*, 2015.

Trgovačko društvo Zračna luka Zagreb d.o.o. koje nadzire provedbu Ugovora o koncesiji i upravlja imovinom Društva, radi na razvojnom projektu Zagreb Airport City (ZAC). Projekt

je nužan iz razloga podizanja konkurentnosti i kvalitetnijeg pozicioniranja zračne luke Zagreb na međunarodnom tržištu usluga u zračnom prometu s jedne strane te radi osiguravanja kontinuiteta djelovanja i ostvarivanja prihoda Društva u budućem razdoblju. Osim toga projekt znači pokretanja novih investicija, osiguranje novih radnih mjesta te dobiti za imatelje udjela u Društvu.

ZAC se planira na zemljištu površine 91.391 m<sup>2</sup> u neposrednoj blizini Novog putničkog terminala (NPT). Master Planom predviđena je izgradnja hotela razine kvalitete 4 zvjezdice, podzemnih garaža, poslovnih zgrada, benzinske crpke, trgovačkog centra i drugih komercijalnih sadržaja. Pored toga, predviđena je i stanica tračnog vozila (tramvaj, željeznica), budući se planira povezivanje NPT-a i aerodroma tračnom vezom s gradom Zagrebom, gradom Velika Gorica i postojećom javnom tračnom mrežom, što bi, u slučaju željeznice, imalo za cilj povećanje regije obuhvata zračne luke na područje udaljeno jedan do jedan i pol sat vožnje željeznicom.

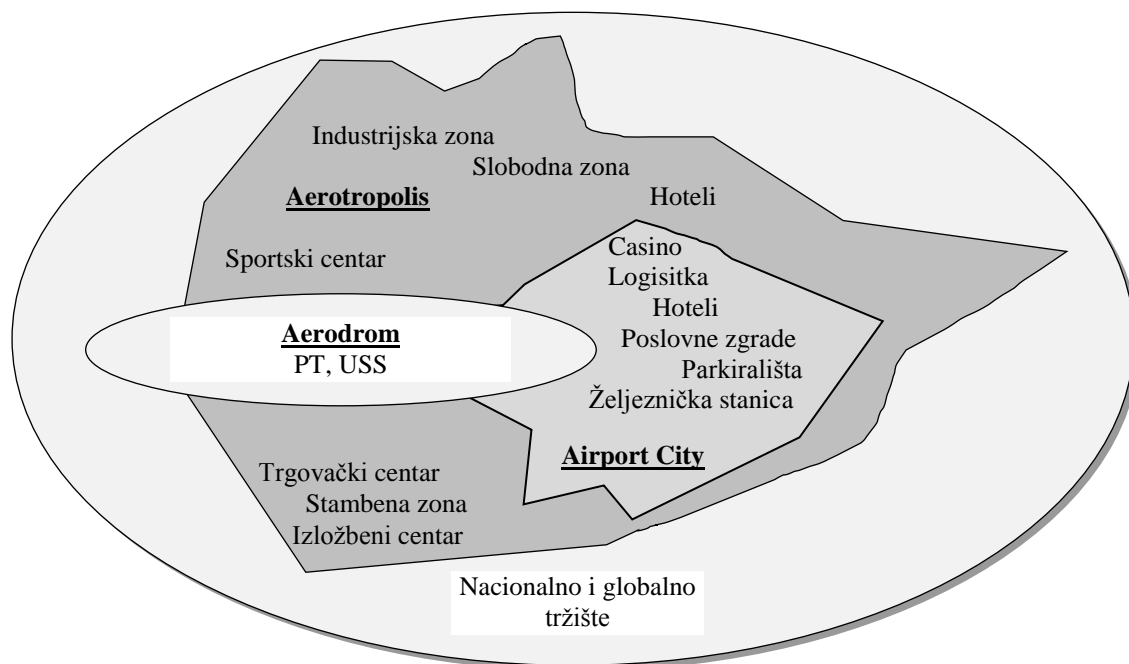
AC aerodroma Zagreb zamišljen je kao kombinacija Modela 2 i Modela 5. AC bio bi lociran u neposrednoj blizini NPT-a zračne luke i neposrednoj blizini grada Velika Gorica te svega 15 km udaljen od centra grada Zagreba. Gradio bi se na lokaciji novoizgrađenog putničkog terminala zračne luke. U prvoj fazi sastojao bi se od objekta hotela, a u drugoj fazi jedne ili više poslovnih zgrada. U drugoj fazi razvijali bi se ostali sadržaji poput trgovačkog centra, stanice tračnog vozila i dr. Treća faza predviđa razvoj logističkog centra poznatijeg kao Zagreb Airport Cargo City Projekt (ZACCP).[6] Razvijao bi se kao marketing *brand* koji promovira okolno područje. To je od osobite važnosti i za grad Veliku Goricu jer se želi brendirati kao „Grad zrakoplovstva.“ Radi se o promociji okolnog područja aerodroma kao pogodne lokacije za izgradnju AC i gospodarskog razvoja grada Velika Gorica, ali i šireg područja. Društvo Zračna luka Zagreb d.o.o. razvija projekt do razine Idejnog projekta i ishodne Lokacijske dozvole. Investitor i operator hotela bili bi izabrani na međunarodnom javnom natječaju. Projekt je u fazi završetka Idejnoj projekta, rješavanja vlasničkih odnosa nad zemljištem i pripreme za podnošenje zahtjeva za izdavanje Lokacijske dozvole za prvu fazu, odnosno izgradnju hotela.

### 3 Aerotropolis

Istražujući fenomen AC-ja potrebno ga je sagledavati u kontekstu. Ovaj fenomen ima unutarnji i vanjski kontekst. Njegov unutarnji kontekst čini sam aerodrom (uzletno slijetna staza, putnički terminal i dr.) i drugi sadržaji koji čine AC, kao što su: hoteli, kongresni centri, poslovni prostor, benzinske postaje, rekreativni sadržaji, zdravstveni sadržaji, trgovinski centri, parkirališta, cargo centar i dr. Njegov vanjski kontekst čini Aerotropolis[7] te nacionalni i globalni okvir, budući je sektor zračnog prometa globalna djelatnost. Već danas se razmišlja i o novom budućem sadržaju AC-ja, a to je uzletišta za letjelice koje lete u zemljinu orbitu.[2] Aerotropolis je nova urbana forma koju karakteriziraju gradovi sagrađeni oko aerodroma, dobro prometno povezani, koji omogućuju dobru suradnju dobavljača, proizvođača, distributera i poslovnih ljudi s udaljenim kupcima i korisnicima usluga te tržištim

Kad aerodrom samostalno opslužuje širu regiju koja je povezana multi modalnim transportnom i komercijalno povezana s različitim proizvodnim i poslovnim grupacijama u okviru aerodromskog poslovnog parka, informatičkom i komunikacijskom tehnologijom, maloprodajom, hotelima i zabavnim centrima, industrijskim parkovima, logističkim parkovima, veleprodajom i razvojem stanovanja i kad su te aktivnosti uspostavljene na glavnim pravicima na udaljenosti do 35 km izvan aerodroma (kod velikih aerodroma ekonomski utjecaj se proteže i do 100 km), može se govoriti o rasprostranjenom razvoju

povezanom s aerodromskim aktivnostima, što omogućuje tranziciju AC-ja u novu urbanu formu – Aerotropolis.



**Slika 2. Aerotropolis koncept**

Izvor: Izradio autor prema:[3]

Aerodrom se u ovom kontekstu pojavljuje kao pojedinačno u odnosu na AC i Aerotropolis. Aerodrom s putničkim terminalom (PT) i uzletno slijetnom stazom (USS) čini jezgru razvojnog koncepta AC-ja. S druge strane, AC zajedno s aerodromom predstavlja polazište i jezgru razvoja Aerotropolisa. Nema AC-ja bez aerodroma kao što nema Aerotropolisa bez AC-ja.

#### 4 Značajni faktori razvoja AC-ja

Brojni su faktori od utjecaja na razvoja AC-ja.[8] Oni ne djeluju samo svaki pojedinačno već se njihov utjecaj na AC manifestira kao sinergijski učinak. Ovi se faktori mogu grupirati u četiri grupe kritičnih faktora od utjecaja na AC: 1) Povezanost; 2) Ekonomski potencijal zaleđa; 3) Komercijalna politika operatora aerodrome i 4) Kontekst održivog razvoja. Faktori od utjecaja na razvoja AC-ja prema grupama prikazani su u Tablici 2.

**Kritični faktori od utjecaja na AC**

Tablica 2.

<b>POVEZANOST</b>	<b>EKONOMSKI POTENCIJAL ZALEĐA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Odlična zemaljska prometna povezanost pojedinih sastavnica AC-ja</li> <li>- Dobra zračna povezanost s glavnim industrijskim središtima</li> <li>- Centralna geografska pozicija</li> <li>- Centralna pozicija s obzirom na mrežu zračnih linija</li> <li>- Značajan zračni teretni (Cargo) promet</li> <li>- Dobra intermodalna povezanost teretnog (Cargo) prometa</li> <li>- Dobra zračna povezanost s glavnim svjetskim metropolama</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Snažno lokalno i regionalnog gospodarstvo koje čini solidnu podlogu za razvoj prometa</li> <li>- Specijalizirani dobavljači i snažno lokalno tržište</li> <li>- Odgovarajuća gospodarska struktura područja koja doprinosi razvoju zračnog prometnog čvorišta i generira ne-aeronautičke aktivnosti</li> <li>- Raspoloživost obrazovane radne snage</li> </ul>
<b>KOMERCIJALNA POLITIKA OPERATORA AERODROMA</b>	<b>KONTEKST ODRŽIVOG RAZVOJA</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktivna uloga operatora aerodroma: (organizacija, agresivni marketing, proaktivna kupnja zemljišta)</li> <li>- Kreiranje razvoja kompanije (sektor za nekretnine u organizacijskoj strukturi operatora aerodroma) u kojem su predstavnici operatora aerodroma i javnih službi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Uključivanje razvoja AC-ja u regionalni i nacionalni strateški plan razvoja</li> <li>- Prostorno planiranje i politike poticanja investicija, planiranje lokacija za razvoj aerodromskih industrija i aktivnosti</li> <li>- Postojanje sveobuhvatnog plana povezivanja transportne infrastrukture i razvoja na zemaljskoj strani kako na području aerodroma tako i izvan njega</li> <li>- Mogućnost razvoja na zračnoj strani</li> <li>- Mogućnost izgradnje novih objekata</li> <li>- Uključivanje zajednice i prihvaćanje od strane zajednice</li> <li>- Zajednički koordinirani razvoj operacija na zračnoj strani i nekretnina u okruženju</li> <li>- Konsenzus između različitih razina i regionalnih vlasti oko strategije</li> </ul>

Izvor: [8]

Kod planiranja razvoja AC-ja nije nužno čekati ispunjenje svih navedenih pretpostavki iz Tablice 2. Neke od njih iz različitih razloga nikad neće biti ispunjene do razine optimuma. Stvaranje navedenih pretpostavki i razvoja AC-ja paralelni su procesi koji su međusobno povezani, isprepliću se i uvjetuju jedan drugog.

**5 Airport City kao razvojni koncept**

Glavni razlozi za planiranje, izgradnju i razvoj AC-ja su kvalitetnije pozicioniranje aerodroma na međunarodnom tržištu usluga u zračnom prometu kroz povećanje njegove konkurentnosti i doprinos razvoju gospodarstva na lokalnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini.



Stoga se može reći da je AC razvojni koncept i da ga tako treba sagledavati iz slijedećih razloga:

- omogućuje promjenu strukture prihoda aerodroma pri čemu raste učešće ne-aeronautičkih prihoda, što omogućuje manje cijene handlinga i veći promet zrakoplova i putnika;
- podrazumijeva otkup zemljišta od okolnog stanovništva što utječe na njihov materijalni status kao i materijalni status lokalne zajednice;
- investicija u izgradnju potrebne infrastrukture;
- povećanja prihoda lokalne zajednice kroz komunalnu naknadu, poreze, prireze i dr.;
- zapošljavanja građevinske operative što utječe na smanjenje nezaposlenosti;
- pokretanja novog investicijskog ciklusa i poboljšavanja investicijske klime;
- otvaranja novih radnih mjesta, zapošljavanja, što utječe na povećanje socijalne stabilnosti lokalne zajednice;
- postaje sjedište određenog broja kompanija;
- podizanja konkurentnosti aerodroma i njegovog kvalitetnijeg pozicioniranja na tržištu.

## 6 Zaključak

Aerodromi u velikoj većini predstavljaju središte i pokretače gospodarskog razvoja lokalne zajednice u kojoj se nalaze, ali u nekim slučajevima kao što je slučaj u Hrvatskoj, zbog njezine fizičke veličine, imaju znatan utjecaj i na nacionalno gospodarstvo. Stoga je razvoj aerodroma od velike važnosti za gospodarski razvoj. Taj razvoj ne podrazumijeva samo razvoj infrastrukture i tehnologije na zračnoj strani, već podrazumijeva i razvoj odgovarajućih komercijalnih sadržaja u bližem ili daljnjem okruženju aerodroma. Koncept AC-ja u Hrvatskoj je tek u nastanku. Razvija ga Zračna luka Zagreb d.o.o., budući da nije predmetom koncesije za izgradnju NPT-a i područje na kojem će se razvijati AC izvan je područja koncesije. Primjeri modela razvoja koncepta AC brojni su u Europi i svijetu, ali se mogu podijeliti u šest glavnih grupa. Doprinosu promjeni strukture ukupnih prihoda aerodroma pri čemu se povećava udio ne-aeronautičkih prihoda što dovodi do mogućnosti da se ne povećava cijena handlinga, što aerodrom čini konkurentnijim i utječe na povećanje broja operacija i broja putnika. Profit se generira iz ne-aeronautičkih prihoda koji, u novije vrijeme, sudjeluju u ukupnom prihodu aerodroma s 40-60%, u ekstremnim slučajevima i do 70%. Brojni su razlozi koji definiraju AC kao razvojni koncept. Razvojem koncepta AC-ja aerodromi sa svojim širim područjem, postaju razvojni centri i pokretači razvoja, kako na lokalnoj, tako i nacionalnoj razini. Posljedično, predstavljaju značajan faktor socijalne stabilnosti na lokalnoj razini.

## LITERATURA

- [1.] Airport World, Vol. 20, No 3., ACI, June 2015-July 2015, p. 20-21
- [2.] Airport World, Vol. 20, No 6., ACI, December 2015-January 2016, p. 58-59.
- [3.] Bitter, Doris, Waal, de Marie, Häusle, M., Kellner, M. und H. Pum, Airport City Vienna Bestandsaufnahme der Planungsregion Schwechat, 2011.
- [4.] Czernicki, F. and T. Skoczny, *Polish Airports in the European Union-Competitive Challenges, Regulatory Requirements and Development Perspective*, University of Warsaw, Faculty of Management Press, Warsaw, 2013.
- [5.] Doganis, R., *The Airport Business*, Routledge, London and New York, 1992.
- [6.] Drljača, M., Kramarić, Gorana and Jasmina Pašagić Škrinjar, „Zagreb Airport Cargo City Project, ZIRP 2012, International Scientific Conference Development of Logistic Business and Transport System Supported by EU Funds, Faculty of Transport and Traffic Science Zagreb, Zagreb, 2012.
- [7.] Kasarda, D. J. „The Evolution of Airport Cities and the Aerotropolis“, Insight Media, London, 2008.

[8.] Peneda, M. J. A., Reis, V. D. and Maria do Rosário M. R. Macário, *Critical Factors for the Development of Airport Cities*, Masters Dissertation on Complex Transport Infrastructure Systems, Instituto Superior Técnico, Portugal, 2010.

[9.] Zakon o zračnom prometu (NN 69/09).

## SAŽETAK

Miroslav Drljača

### Airport City kao razvojni koncept

Airport City (AC) pojam je koji najčešće obuhvaća sadržaje „unutar ograde“ aerodroma i obično podrazumijeva sadržaje poput: putničkog terminala, stajanke za zrakoplove, uzletno slijetne staze, kao i ostale djelatnosti aerodroma poput: prihvat i otpreme tereta, logistiku, uredske prostore, trgovinu, hotele i dr. AC koncept predstavlja model kojim aerodrom napušta tradicionalni model u kojem dominiraju aeronautičke usluge i razvija ne-aeronautičke komercijalne sadržaje, usluge i izvore prihoda. U novije vrijeme udio ne-aeronautičkih prihoda u ukupnom prihodu europskih aerodroma sudjeluje s 40-60%. Oko većine aerodroma prostire se velika površina slobodnog zemljišta što predstavlja značajnu mogućnost izgradnje objekata. Poslovne zgrade, hoteli, kongresni i medicinski centri, slobodne zone, zabavni parkovi i drugi sadržaji koji se mogu izgraditi, predstavljaju novi izvor prihoda aerodroma i pretvaraju ga u poslovno središte. U Europi uspješno egzistira više modela razvoja AC-ja, a određuje ih: 1) udaljenost aerodroma od centra grada i 2) raspoloživi prostor pogodan za investiranje. AC čini jezgru Aerotropolis kao nove urbane forme razvijene oko brojnih velikih aerodroma. Zračna luka Zagreb jedina u Hrvatskoj poduzima značajnije aktivnosti u razvoju AC-ja kao razvojnog koncepta.

**Ključne riječi:** Airport City, aeronautički i ne-aeronautički prihodi, razvojni koncept.

## SUMMARY

Miroslav Drljača

### Airport City Towards Development Concept

Airport City (AC) is a term for an "inside the fence" airport area including the airport terminals, apron, and runways, and on-airport businesses such as air cargo, logistics, offices, retail, and hotels. The AC model recognises that an airport can do more than perform its traditional aeronautical services, evolving new non-aeronautical commercial facilities, services and revenue streams. Airports are now targeting non-aeronautical revenue streams amounting to 40–60% of their total revenues. Many airports are surrounded by huge surface of free undeveloped land that acts as an environmental for potential construction of real estate. Office blocks, hotels, convention centers, medical facilities, free trade zones and even entertainment and theme parks can be built to generate new sources of revenue for the airport and make the airport a business destination. In Europe several models of AC have evolved and two factors have a dominant influence: 1) distance between the city center and the airport and 2) the surface of the land available for investment. The AC is at the core of the Aerotropolis, a new urban form evolving around many major airports. Zagreb Airport is the only in Croatia which takes significant activities in evolving AC towards development concept.

**Key words:** Airport City, aeronautical and non-aeronautical revenues, development concept.

## Pozivne bilješke

---

<sup>1</sup> *Aeronautičke* prihode aerodroma čine: naknade za slijetanje, osvjetljenje, parkiranje zrakoplova, prihvat i otpremu, putnička taksa. Na nekim aerodromima ovi prihodi obuhvaćaju: naknade za navigacijske oznake, razne terminalne naknade ukoliko nisu obuhvaćene u naknadi za prihvat i otpremu. *Ne-aeronautičke* prihode aerodroma čine prihodi od: koncesija za razne usluge, iznajmljivanja poslovnog prostora, restorana i barova, trgovina, parkiranja automobila i prihodi od drugih komercijalnih sadržaja.