

POSLOVNA POLITIKA UPRAVE CROATIA AIRLINESA VODI U PROPAST

Uprava Croatia Airlinesa već 10 godina kontinuirano smanjuje prava pilota i kabinskog osoblja. Ovo smanjivanje prava dovelo je u pitanje sigurnost samih putnika. I dok tvrtke u okruženju shvaćaju važnost stručnjaka u kompaniji, Croatia Airlines **izdvaja za svoje osoblje svega 14% od prihoda**, što je daleko manje od kompanija u okruženju, pa čak i Jata, Adrie i B&H Airlinesa. Više ne treba naglašavati ogromnu rastrošnost kompanija u domeni reprezentacije, voznog parka, nabave... jer je ona svima jasna, bez obzira na kozmetičke poteze uprave kojom nastoji stvoriti drugačiju sliku o sebi, poput ekspresnog prekida lizinga za ultraskupi Lexus, neznatnih korekcija u plaći managementa, sitnih odricanja uprave isl. Isto tako je svima jasno da nekoliko desetaka direktora i ogromna administracija ne samo da su debelo iznad standarda europskih kompanija, nego su daleko premašili zdrav razum.

NAJNIŽA POPUNJENOST ZRAKOPLOVA U EUROPI

U svo to vrijeme management svojim nevjerovatnim potezima kompaniju gura u bezdan. Došli smo do stupnja u kome se **Croatia Airlines nalazi na samom dnu popunjenosti putničke kabine**, te u kojem potencijalni putnici više niti ne provjeravaju cijene karata naše kompanije, znajući da je ona nekoliko puta više od konkurencije. Žalosno je da svakodnevno na forumima čitamo konkretne primjere u kojima se putnici odlučuju za konkurenciju jer je odnos karata na direktnim letovima i nekoliko puta skuplji kod naše kompanije. Još je veći nonsens da na našim letovima sjedala, koje po code-share ugovoru ustupamo našim partnerima poput Lufthanse, Austrian, Swissa..., ove kompanije prodaju po osjetno nižim cijenama. Kakve je to ugovore potpisao naš management ako na našem zrakoplovu naš strateški partner prodaje karte daleko jeftinije? Upravo zbog toga Croatia Airlines je u prvih četiri mjeseca 2010. imala najslabije popunjenu kabinu prema podacima Association of European Airlines sa nevjerovatnih 52,7% popunjenosti (prosjeak na razini Europe bio je 74,7%). 5 najlošije rangiranih kompanija:

52,7%	Croatia Airlines
53,8%	Luxair
54,2%	Jat
56,3%	TAROM Romanian Air Transport
58,0%	Brussels
58,2%	Ukraine International Airlines

* izvor AEA Traffic Update, Total scheduled

Istovremeno kompanije u okruženju imaju daleko kvalitetnije rezultate:

Swiss	78,7%
Air France	78,0%
Lufthansa	75,7%
Austrian	73,1%
Alitalia	66,4%
Malev Hungarian Airlines	61,5%
Adria Airways	60,1%
Jat	54,2%

**VELIKA VEĆINA EUROPSKIH KOMPANIJA U PLUSU,
CROATIA U JOŠ VEĆEM MINUSU**

Još više brine činjenica da europske kompanije mahom postižu porast putnika u prvom polugodištu ove godine u usporedbi sa prošlom godinom, dok je Croatia Airlines i dalje u debelom minusu. U cargo prometu ovaj podatak je još više poražavajuć. **U prvih 4 mjeseca 2010. cargo promet se na razini Europe povećao čak 7% u usporedbi sa istim razdobljem prošle godine, no u Croatiji on je pao za enormnih –27,1%.**

I dok su gotovo sve kompanije u zelenom, tj. pozitivno posluju sve od kolovoza 2009., a posebno tijekom 2010., Croatia airlines proglašava još veći financijski gubitak nego tijekom 2009. Samo u prvom kvartalu ove godine on je iznosio preko 100 milijuna kuna, što je više od 50% gubitka cijele prošle godine (nešto manje od 200 milijuna).

**102 CHARTER KOMPANIJE U HRVATSKOJ,
A CROATIA TVRDI DA CHARTER TRŽIŠTE ODUMIRE**

Jedna od čudnih odluka managementa svako je charter tržište. Sve kompanije u svijetu ne samo da racionaliziraju svoje poslovanje dodatnim charter letovima, nego i uvode dodatne kapacitete namjenjene isključivo charter tržištu. Iako je Hrvatska poznata charter desinacija Croatia se iz ovog segmenta povlači «strateškom» odlukom. Croatia ima i mogućnost kombiniranog modela koji je sveprisutniji u Europi, gdje let ima de facto charter karakter iako se određena količina slobodnih mjesta prodaje na slobodnom tržištu. **U Hrvatskoj leti 102 charter kompanije, a management Croatia Airlinesa tvrdi da ne postoji charter tržište. Croatia Airlines ostvari samo 10 charter letova tjedno.**

Komparacija letova u Hrvatskoj bez Zagreba:

broj kompanija		letova tjedno				
zračna luka	hubni h	charter	LC C	destinacija	inozemnih	domaćih
Dubrovnik – ostali	12	28	8	107	237	
- Croatia Airlines				14	24	31
Split – ostali	7	28	7	96	175	
- Croatia Airlines				17	45	33
Zadar – ostali	2	8	2	26	51	
- Croatia Airlines				2	0	14
Pula – ostali	2	27	3	56	86	
- Croatia Airlines				3	2	15
Rijeka – ostali	1	8	0	9	17	
- Croatia Airlines				0	0	0
Brač – ostali		1	0	4	8	
- Croatia Airlines				2	1	1
Osijek – ostali	0	2	1	3	4	
- Croatia Airlines				2	0	2
UKUPNO – ostali	24	102	21	301	578	
UKUPNO – Croatia Airlines				40	72	96

udio Croatia Airlines

11,7%

11,1%

* izvor svih kompartivnih podataka u slijedećim poglavljiva je AeroCroatia.fly.to

POVLAČENJE SA HIPER-ISPLATIVIH TRŽIŠTA

No, najočitiji primjer loših poslovnih poteza je povlačenje sa tržišta koji se pokazuju izutno isplativim, jer **ostale kompanije koje lete bivše Croatijine linije rapidno povećavaju broj tjednih letova**. Evo samo 4 primjera:

Britanija i Irska

Croatia Airlines ukinula linija iz Pule, Rijeke i Dubrovnika za London, a konstantno smanjuje letove za London i iz Splita i Zagreba.

	destinacija	letova tjedno	popis kompanija
SPLIT – ostali	9	27	Dubrovnik, EasyJet, Flybe, Jat2, Wizz
- Croatia Airlines	2	3	
DUBROVNIK – ostali	24	47	Air Lingus, Air Contractors, British, bmi baby, Dubrovnik, EasyJet, Flybe, Jet2, Polmair, Thomson, Wizz
- Croatia Airlines	0	0	
ZAGREB – ostali	1	4	Wizz
- Croatia Airlines	2	12	
ZADAR – ostali	3	9	Ryanair
- Croatia Airlines	0	0	
PULA – ostali	15	18	Ryanair, Thomson, Viking
- Croatia Airlines	0	0	
OSIJEK – ostali	1	2	Ryanair
- Croatia Airlines	0	0	
UKUPNO – ostali	53	107	13 različitih kompanija (samo 4 LCC)
UKUPNO – Croatia	4	12	
Udio Croatia Airlines	7,0%	10,1%	

Rusija i C.I.S.

Croatia Airlines izjavljuje da im nije isplativo letjeti za Moskvu jer tada zrakoplov može napraviti samo jednu rotaciju. Rotacija zrakoplova na liniji ZAG-SVO-ZAG je 7:10 sati, što znači da A320 može obaviti dva leta na ovoj relaciji dnevno. Spomenut je i problem druge vremenske zone, što je čisti nonsens jer to ne utječe na vrijeme rotacije, a Croatia leti i za takve destinacije (London, Tel Aviv, Atena)

	destinacija	letova tjedno	broj kompanija
SPLIT – ostali	13	28	12
DUBROVNIK – ostali	7	8	7

ZAGREB – ostali	1	7	1
ZADAR – ostali	6	6	4
PULA – ostali	23	46	18
RIJEKA – ostali	1	1	1
UKUPNO – ostali	51	96	
UKUPNO – Croatia	0	0	
Udio Croatia Airlines	0%	0%	

Skandinavija

Croatia Airlines je uporno odbijala ekspanziju na ovo tržište, i tek kada je SAS poharao obalu odgovorila je sa linijom ZAG-CPH-ZAG. U međuvremenu u ekspanziju je krenuo i Norwegian, te druge respektabilne kompanije, a Croatia uopće ne reagira.

	destinacija	letova tjedno	broj kompanija
SPLIT – ostali	24	42	5
– Croatia Airlines	0	0	
DUBROVNIK – ostali	11	22	4
– Croatia Airlines	0	0	
ZAGREB – ostali	2	3	2
– Croatia Airlines	1	4	
ZADAR – ostali	2	4	1
– Croatia Airlines	0	0	
PULA – ostali	7	8	4
– Croatia Airlines	0	0	
RIJEKA – ostali	1	2	1
– Croatia Airlines	0	0	
UKUPNO – ostali	47	81	
UKUPNO – Croatia	1	4	
Udio Croatia Airlines	2,1%	4,7%	

Španjolska i Portugal

Croatia je godinama tvrdila da za ovo tržište uopće nema putnika. Tek kada je vrtoglavu ekspanziju napravila Iberia (sa svojim pulenima) Croatia je sramežljivo otvorila liniju ZAG-BCN-ZAG.

	destinacija	letova tjedno	broj kompanija
DUBROVNIK – ostali	7	28	4
– Croatia Airlines	0	0	
ZAGREB – ostali	3	8	3
– Croatia Airlines	1	3	
UKUPNO – ostali	10	36	
UKUPNO – Croatia	1	3	

Udio Croatia Airlines	9,1%	7,7%
-----------------------	------	------

Ostala tržišta – Croatia majušni udio:

- Francuska** – dominacija Dubrovnik airlinea, no i velik udio ostalih kompanija
– **Croatia zanemarivo malen postotak**
- Njemačka** – dominacija Germanwingsa (vlasnik Lufthansa) koji ima 20 linija (2. najveći pojedinačni prijevoznik u Hrvatskoj) i čak 63 leta tjedno
– velika prisutnost ostalih prijevoznika (Air Berlin, Hamburg Int., Ryanair...)
– Croatia ima linija u jednakoj količini kao i Lufthansa
– u ukupnom broju linija **Croatia nema više od 15%** i to na samo 2 odredišta
- Austrija** – manja dominacija Austriana na redovnim linijama
– **Croatia ima samo oko 30% letova** kada se ukalkuliraju i charteri
- Švicarska** – Croatia je najveći pojedinačni prijevoznik
– no kada se ubroje Easy, FlyBabu, Edelweiss, Dubrovnik, Helvetic... **Croatia ima manji dio udjela u prometu**
- Češka** – apsolutna dominacija stanih kompanija (ČSA, Smartwings, CCA...)
– **Croatia nema linija**
- Slovačka** – apsolutna dominacija stranih kompanija
– **Croatia nema linija**
- Poljska** – apsolutna dominacija stranih kompanija
– **Croatia nema linija**
- Baltičke R.** – apsolutna dominacija stranih kompanija
– **Croatia nema linija**
- Mađarska** – apsolutna dominacija stranih kompanija
– **Croatia nema linija**
- Rumunjska** – apsolutna dominacija stranih kompanija
– **Croatia nema linija**
- Italija** – Croatia je najveći linijski prijevoznik
– no čak ni ovdje **Croatia nema dominaciju spram stranaca** (Meridiana, Easy, Ryan, Mistral, Lufthansa Italy...)
- Turska** – apsolutna dominacija turskih kompanija, poglavito Turkisha, no ove godine velika je ekspanzija i charteraša (od 11 tjednih letova niti jedan nije Croatijin)
– **Croatia nema linija**
- Izrael** – dominacija stranih kompanija
– **Croatia ima manji udio**
- Benelux** – **jedino tržište gdje dominira Croatia** koja ima 24 leta tjedno spram 13 letova konkurencije

AD HOC CHARTERI – POTPUNI FIJASKO CROATIE

Većinu ad hoc chartera prije 5–6 godina, posebno sporskih klubova, letjela je Croatia. No, danas samo manji broj sportskih klubova koristi Croatiu, dok ostale koristi:

- Hrvatski nogometni savez (Trade Air, JetBlue)
- NK Dinamo (Trade Air, Air Slovakia)
- KK Zadar (Trade Air)
- KK Cibona (Adria Airways)
- Grad Zagreb (Trade Air)
- VK Jug (Dubrovnik Airline)
- Hrvatska vojska za misije u Afganistanu (Air Europa)
- hodočasnici katoličke crkve (Dubrovnik Airline)
- ostali sportski klubovi u načelu ne koriste Croatiu (izuzeci NK Hajduk i Hrvatski rukometni savez)

RED LETENJA JE STIHIJSKI

Croatia airlines hubni je prijevoznik, no isto nikako nije vidljivo iz reda letenja. Sustav valova je anarhičan pa se od putnika iz primjerice Zadra ili Pule očekuje da čeka po 9 sati na konekciju. Takav putnik će se rađe odlučiti na neki drugi prijevoz, pa čak i neku drugu zračnu luku. Izgovor da nema dostatno putnika nikako nije na mjestu jer je nedostatak putnika upravo razultiran ovako lošim sustavom valova. Uz to zrakoplovi se ne koriste rentabilno, tj. lete daleko manje od europskog prosjeka. I dok velika većina kompanija konekcije iz huba prema svojim primarnim destinacijama ima oko 23:30 sati (Turkish, Adria, Malev...), Croatia Airlines to čini u 21:15, dočim skraćuje korištenje zrakoplova za 2 sata, ali i onemogućava valove kojima bi se omogućile konekcije. HSPP ima razrađen elaborat kojim bi se sistematizirao sustav valova i bitno povećala isplativost zrakoplova.

LOŠE DOMAĆE VEZE

Management Croatia Airlinesa ističe da su domaće linije neprofitabilne, no da uz subvenciju države i velike napore uspijeva vršiti domaći promet. Prosječna karta u domaćem prometu je nevjerovatno skupa. No, još više brine činjenica da red letenja nije prilagođen poslovnim putnicima, te posebno migracijskim putnicima. Nepojmljivo je da su migracijske navike stanovništva jasne (petkom prema Dalmaciji, nedjeljom u povratku), no naši zrakoplovi će radije zimi ležati na zagrebačkoj stajanci nego što će obaviti vikend-rotaciju prema Dalmaciji, dok putnici za iste letove traže kartu više.

ČEMU ALIANSA U KOJOJ SE NE KORISTE POGODNOSTI?

Posebno zabrinjavajuća je inertnost managementa prema suradnji sa partnerima u Star Alliance. **Croatia Airlines ima code-share ugovor sa samo 8 od 26 članova Star Allinace.** Koja je svrha alianse u kojoj Croatia airlines

- nema code-share ugovore sa velikom većinom kompanija, pa čak ni za neke destinacije na koje leti, a koji su hubovi Star Alliance partnera
- možebitne konekcije preko Star Alliance hubova za destinacije na koje Croatia ne leti su ekstremno skupe, a cijene takvih karata su skuplje i po 500% nego cijene konektiranih karata «partnera» u aliansi, dočim Croatia airlines postaje samo point-to-point prijevoznik
- cijene karata na vlasitim letovima su skuplje od karata na istim letovima code-share partnera

HSPP je u svom elaboratu nabrojio 28 kompanija sa kojima bi Croatia mogla stvoriti code-share tj. sa kojima i ostale Star Alliance članice imaju takve ugovore. Iskreno se nadamo da neki od jakih partnera Star Alliancea ne ucjenjuje Croatiju ili spriječava code-share ugovore jer bi tada u pitanje došla procjena managementa oko ulaska u alijansu, te razlog tako krucijalne pogreške. Na press-konferenciji povodom prvog leta SAS-a iz Stockholma u Zagreb predstavnica SAS-a je na pitanje novinara odgovorila «Mi smo predložili code-share Croatiji još prije pokretanja letova, no to u Croatiji jako teško i sporo ide».

CROATIA DAJE SAMO OSNOVNU USLUGU PUTNICIMA

I dok ostale kompanije nastoje pružiti putnicima što više usluga i time ne samo olakšati putovanje, već i ozbiljno prihodovati u Croatiji to je nepoznanica. Prodaja suvenira je simbolična, ne postoji VIP tretman (mogućnost iznajmljivanja privatnog aviona za konekcije, posebne usluge i zabava u zrakoplovu...), kombi prijevoz po narudžbi od polazišta do terminala, prodaja paket karata izvan sezone sa popustima (primjerice prema jednoj destinaciji u Dalmaciji za migracijsko stanovništvo, pakret karata prema bilo kojoj destinaciji od listopada do ožujka, paketi za moreplovce...), bojanje zrakoplova u boje sponzora (ovo je praksa i najvećih kompanija)...