



A REGIONAL STAR ALLIANCE MEMBER 

Godišnje izvješće Uprave o stanju Društva za 2008. godinu



Travanj 2009.

SADRŽAJ

| | |
|---|-----------|
| Karakteristični pokazatelji | 3 |
| Flota – ožujak 2009. | 3 |
| Prometni pokazatelji | 3 |
| Finansijski pokazatelji..... | 4 |
| Croatia Airlines u 2008. godini – predstavljanje | 5 |
| Struktura vlasništva | 5 |
| Upravljačka struktura Društva i organizacija..... | 6 |
| Ljudski potencijali | 7 |
| Produktivnost rada | 8 |
| Društvena odgovornost | 11 |
| Razvojna pozicija..... | 13 |
| Poslovno okružje i rizici poslovanja | 18 |
| Flota i kapaciteti..... | 23 |
| Iskorištenost flote | 24 |
| Tržište | 25 |
| Financijsko poslovanje | 30 |
| Račun dobiti i gubitka | 30 |
| Imovina, financiranje i investicije | 33 |
| Bilanca stanja | 33 |
| Kretanje novčanog tijeka | 35 |
| Osvrt na ostvarenje Plana | 36 |
| Prometni pokazatelji u odnosu na planirane..... | 36 |
| Račun dobiti i gubitka | 36 |
| Bilanca stanja | 38 |
| Današnje poslovanje – Prometni učinici I.-III. 2009..... | 39 |

Karakteristični pokazatelji

Flota – ožujak 2009.

| tip zrakoplova | broj | sjedala | vlasništvo | najam | Ø starost (god) | broj na kraju 2008. | vlasništvo | najam |
|----------------|-----------|-------------|------------|----------|-----------------|---------------------|------------|----------|
| Airbus A320 | 4 | 648 | 2 | 2 | 11,52 | 4 | 2 | 2 |
| Airbus A319 | 4 | 528 | 4 | - | 10,13 | 4 | 4 | - |
| Q-400 | 2 | 152 | - | 2 | 0,83 | 2 | - | - |
| UKUPNO | 10 | 1328 | | 6 | 8,83 | 10 | 6 | 2 |

Prometni pokazatelji

| OPIS | | | 2008. | 2007. | 2006. |
|-------------------------------------|------------|----------|-------------|-------------|-------------|
| nalet (km) | DIST | 000 | 16466 | 15722 | 15396 |
| broj uzljetanja | FLTS | | 26013 | 24349 | 23732 |
| stopa rasta | % | | 7 | 3 | |
| operativno vrijeme | BH | | 35790 | 33759 | 32823 |
| stopa rasta | % | | 6 | 3 | |
| prevezeni putnici | RPAX | 000 | 1869 | 1715 | 1577 |
| stopa rasta | % | | 9 | 9 | |
| prevezena roba i pošta | CGO | T | 4393 | 4608 | 4243 |
| stopa rasta | % | | -5 | 9 | |
| ostvareni putnički km | RPKM | mln | 1372 | 1303 | 1220 |
| raspoloživa sjedala - km | ASKM | mln | 2103 | 2009 | 1968 |
| putnički faktor popunjenošći | PLF | % | 65,2 | 64,9 | 62 |
| ostvareni tonski km | TKM | mln | 126 | 120 | 113 |
| raspoloživi tonski km | ATKM | mln | 231 | 220 | 215 |
| težinski faktor popunjenošći | WLF | % | 54,7 | 54,6 | 52,2 |

Financijski pokazatelji

| Pokazatelj | Jedinica mjere | 2008. | 2007. | 2006. | 2005. |
|---|----------------|-------|-------|-------|-------|
| Ukupan prihod (operativni) | mln kn | 1.631 | 1.464 | 1.345 | 1.403 |
| Stopa promjene | % | 11 | 9 | -4 | |
| Ukupan prihod (operativni + financijski) | mln kn | 1.729 | 1.537 | 1.510 | 1.465 |
| Stopa promjene | % | 12 | 2 | 3 | |
| Ukupan trošak (operativni) | mln kn | 1.662 | 1.416 | 1.361 | 1.368 |
| Stopa promjene | % | 17 | 4 | -1 | |
| Ukupan trošak (operativni + financijski) | mln kn | 1.818 | 1.536 | 1.479 | 1.488 |
| Stopa promjene | % | 18 | 4 | -1 | |
| Ukupan trošak (operativni) bez goriva | mln kn | 1.304 | 1.169 | 1.113 | 1.135 |
| Stopa promjene | % | 12 | 5 | -2 | |
| Ukupan trošak (operativni + financijski) bez goriva | mln kn | 1.460 | 1.289 | 1.231 | 1.255 |
| Stopa promjene | % | 13 | 5 | -2 | |
| Operativni rezultat | mln kn | -31 | 48 | -16 | 35 |
| Operativni rezultat (% oper. prihoda) | % | - | 3,3 | - | 2,5 |
| Operativni rezultat (% uk. prihoda) | % | - | 3,1 | - | 2,4 |
| Neto rezultat | mln kn | -89 | 1 | 32 | -23 |
| Neto rezultat (% oper. prihoda) | % | - | 0,1 | 2,3 | - |
| Neto rezultat (% uk. prihoda) | % | - | 0,1 | 2,1 | - |
| EBIT | mln kn | - | 57 | 103 | 58 |
| EBITDA | mln kn | 139 | 237 | 268 | 220 |
| EBIT marža | % | - | 3,9 | 7,7 | 4,1 |
| EBITDA marža | % | 8,5 | 16,2 | 19,9 | 15,7 |
| Jedinični trošak (operativni) | kn/ASKM | 0,79 | 0,70 | 0,69 | 0,67 |
| Jedinični trošak (operativni) bez goriva | kn/ASKM | 0,62 | 0,58 | 0,57 | 0,56 |
| Jedinični prihod (operativni) | kn/RPKM | 1,19 | 1,12 | 1,10 | 1,17 |
| Putnički yield (putnički prihod u EUR/RPKM) | €cent/RPKM | 13,65 | 12,66 | 12,19 | 12,80 |
| Prosječan broj zaposlenih | | 1.122 | 1.062 | 1.049 | 1.099 |
| Stopa promjene | | 6 | 1 | -5 | |
| Neto operativna profitna stopa | % | - | 2,9 | 4,8 | 2,7 |
| ROE (povrat na vlasničku glavnicu) | % | - | 0,2 | 4,4 | - |
| ROCE (povrat na uposleni kapital) | % | - | 3,5 | 5,6 | 3,3 |
| Koeficijent obrta ukupne imovine | | 0,94 | 0,77 | 0,71 | 0,68 |
| Operativni koeficijent obrta ukupne imovine | | 0,89 | 0,73 | 0,63 | 0,65 |
| Koeficijent obrta tekuće imovine | | 5,52 | 6,53 | 9,03 | 4,72 |
| Koeficijent trenutačne likvidnosti | | 0,14 | 0,22 | 0,25 | 0,19 |
| Koeficijent ubrzane likvidnosti | | 0,50 | 0,57 | 0,50 | 0,47 |
| Koeficijent tekuće likvidnosti | | 0,62 | 0,67 | 0,62 | 0,54 |
| Koeficijent financijske stabilnosti | | 1,14 | 1,06 | 1,07 | 1,13 |
| Koeficijent vlastitog financiranja (solventnost) | | 0,29 | 0,34 | 0,33 | 0,35 |
| Koeficijent financiranja | | 2,47 | 1,92 | 2,00 | 1,84 |
| Pokriće kamata operativnom dobiti | | - | 0,85 | - | 0,43 |
| Stupanj pokrića I. | | 0,36 | 0,40 | 0,37 | 0,39 |
| Stupanj pokrića II. | | 0,88 | 0,94 | 0,94 | 0,89 |
| Koeficijent investiranja | | 0,10 | 0,11 | 0,06 | 0,04 |

Croatia Airlines u 2008. godini – predstavljanje

Croatia Airlines kao nacionalna zrakoplovna tvrtka svojim poslovanjem ostvaruje misiju povezivanja domovine i svijeta te poseban zadatak pridonošenja razvoju turizma Republike Hrvatske. U devetnaest godina svog postojanja i pružanja usluge prijevoza povezala je hrvatske gradove s najvažnijim europskim metropolama i preko njih s cijelom svjetom.

U novo tisućljeće Croatia Airlines ušao je s posve obnovljenom flotom srednjeg doleta, jednom od najmlađih i najsuvremenijih u Europi i danas zauzima poziciju srednje velike europske zrakoplovne kompanije. U 2008. godini Croatia Airlines je započeo s novim investicijskim ciklusom u razvoju flote otpuštanjem zrakoplova ATR kratkog doleta i paralelnim prihvatom prva dva zrakoplova Q-400 većeg kapaciteta.

Struktura vlasništva

Croatia Airlines (Društvo) je dioničko društvo. Društvo raspolaže temeljnim kapitalom u visini od 989.975.500 kn koji je podijeljen na 4.975.476 dionica. Od ukupnog broja dionica 51.197 odnosi se na povlaštene dionice (CRAL-P-A, CRAL-P-A1, CRAL-P-A2, CRAL-P-A3, CRAL-P-A4) nominalne vrijednosti 100 kn te 4.924.279 na redovite dionice (CRAL-R-A) nominalne vrijednosti od 200 kn.

| Pregled dioničara i njihovih udjela u temeljnem kapitalu | Kapital (kn) | % |
|--|--------------------|---------------|
| REPUBLIKA HRVATSKA (ured za drž. imovinu) | 938.175.000 | 94,77 |
| HRVATSKI FOND ZA PRIVATIZACIJU ZA DAB | 21.315.200 | 2,15 |
| HPB D.D./KAPITALNI FOND D.D. | 14.413.600 | 1,46 |
| HRVATSKA LUTRIJA D.O.O. | 400.000 | 0,04 |
| JADRANSKI NAFTOVOD DD | 2.200.000 | 0,22 |
| ZRAČNA LUKA ZAGREB D.O.O. | 1.302.500 | 0,13 |
| ENIKON D.D. | 735.600 | 0,08 |
| RATKO ŽURIĆ | 676.200 | 0,07 |
| CONING INŽENJERING | 521.400 | 0,05 |
| CROATIA LLOYD | 1.027.000 | 0,10 |
| OSTALI | 9.209.000 | 0,93 |
| Ukupan iznos temeljnog kapitala | 989.975.500 | 100,00 |

Povezana društva u vlasništvu Croatia Airlinesa d.d. jesu Amadeus d.d., Pleso prijevoz d.o.o. te Obzor putovanja d.o.o. i samostalni su poslovni subjekti.

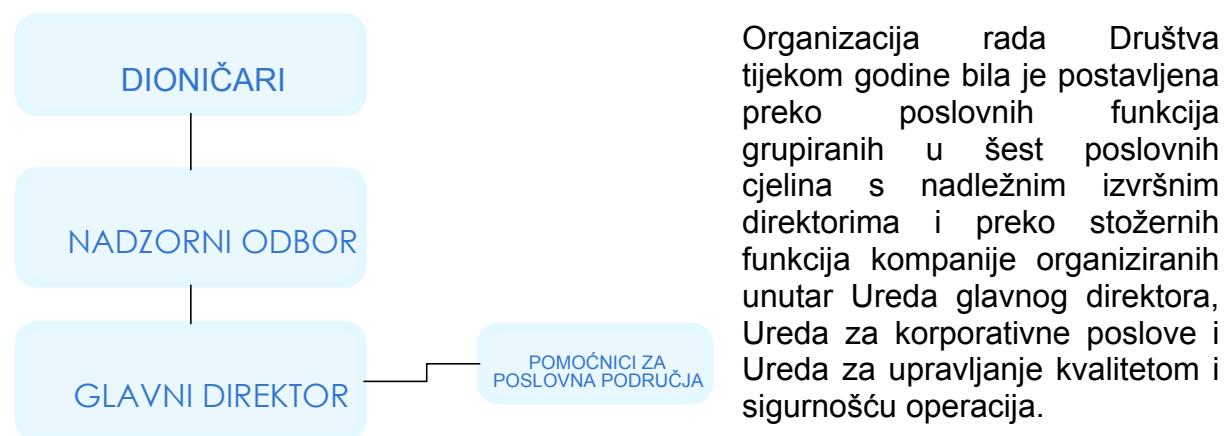
Pleso prijevoz d.o.o. jest 50% u vlasništvu Croatia Airlinesa, dok je druga polovica vlasništvo Zračne luke Zagreb. Obavlja djelatnost prijevoza djelatnika koji rade u zračnim lukama u Zagrebu i Splitu, putnika koji putuju na relaciji zračne luke - grad i prijevoz izgubljene prtljage.

Amadeus Croatia d.d osnovao je Croatia Airlines (95% vlasništva) i Amadeus GDS, globalni distribucijski sustav sa sjedištem u Madridu. Omogućava spajanje putničkih agencija na teritoriju Republike Hrvatske na podatkovnu bazu Amadeusa smještenu

u Erdingu pokraj Münchena, za potrebe rezerviranja i izdavanja putničkih karata u prijevozu zrakoplovima, brodovima i željeznicom te pružanja usluga rezervacije hotelskog smještaja i rent a-car-vozila.

Obzor putovanja d.o.o. 100% je u vlasništvu Croatia Airlinesa, a agencija se bavi organizacijom službenih i turističkih putovanja, savjetovanja, konferencija, kongresa ili incentive putovanja.

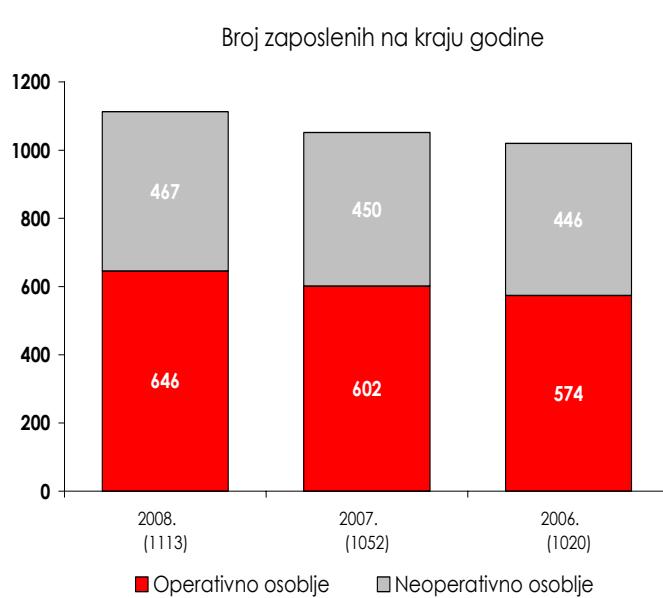
Upravljačka struktura Društva i organizacija



obuhvaćalo je letačke, kabinske i zemaljske operacije, te školski prometni centar. Poslovno područje tehničkih poslova ujedinjava održavanje zrakoplova, inženjerske poslove, poslove tehničke podrške te tehničkog školstva. Poslovno područje financija ujedinjavalo je financije, računovodstvo, kontroling i obračun prihoda. Upravljanje ljudskim potencijalima, pravnim poslovima, informacijskim tehnologijama i skrb o imovini i infrastrukturi dio su jedne poslovne cjeline. Upravljanje mrežom i prihodima te prodaja bili su dio jednog poslovног područja, a poslovno područje nabave i marketinga ujedinjeni su od početka godine pod isto poslovno područje.

S početkom 2008. godine na snagu je stupila nova reorganizacija Društva, koja za cilj ima postizanje efikasnijeg upravljanja kadrovima, te povećanje radne efikasnosti smanjenjem broja radnih mjesta i organizacijskih jedinica. Postavila se drugačija razrada platnih razreda radi povećanja interne mobilnosti radne snage i mogućnosti promidžbe kvalitetnih kadrova, prepoznavanja tržišne vrijednosti i vrijednosti za kompaniju pojedinih zanimanja te sprečavanje odljeva najkvalitetnijih kadrova.

Ljudski potencijali



Na kraju 2008. godine u Društvu je bilo 1113 zaposlenih, uključujući i 58 radnika u inozemnim predstavništvima.

Tijekom godine porastao je broj operativnih radnika za 7pp, što je rezultat porasta broja operacija i potrebe zapošljavanja novih pilota i tehničkog osoblja. Broj neoperativnog osoblja porastao je za 4pp prvenstveno zbog potrebe podrške odvijanju velikog broja novih projekata.

U ljetnom razdoblju počelo se uvoditi nove zrakoplove Q-400 u flotu, a u skladu s time je tijekom godine provedena obuka postojećeg operativnog osoblja za novi tip zrakoplova.

Zbog potreba pokrivanja ljetnog reda letenja Društvo je sezonski zaposlilo pedesetak članova pomoćnoga kabinskog osoblja.

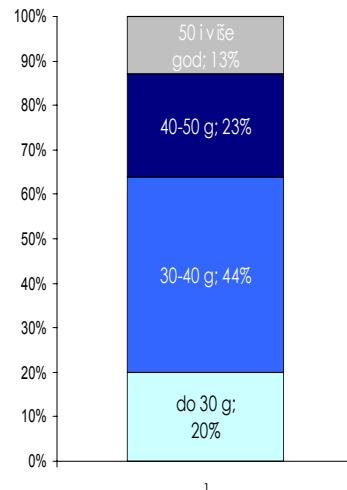
Otvaranje novoga hangarskog kapaciteta u 2008. godini i povećanje opsega poslova komercijalno tehničkog održavanja stvorilo je potrebu primanja i školovanja većeg broja novih radnika na poslovima održavanja zrakoplova.

Zastupljenost operativnog osoblja¹ u Društvu iznosi 58% (646 radnika), a neoperativnog 42% (467 radnika).

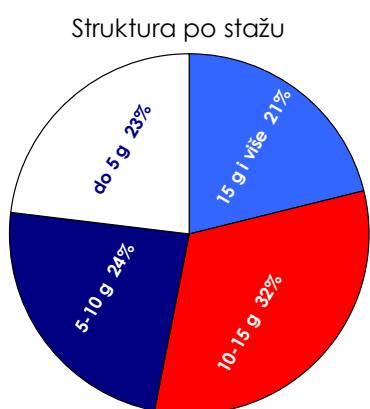
Obrazovna struktura i prosječna životna dob zaposlenih (38 godina) izrazito su povoljni, a u spolnoj strukturi nešto su zastupljeniji muškarci (53pp).

Od ukupnog broja zaposlenih, njih 90pp zaposleni su na neodređeno vrijeme.

Struktura po dobi 2008.



¹ uključuje pilote, kabinsko osoblje, osoblje tehnike, osoblje prometne i zemaljske operative, a ne uključuje osoblje cateringa

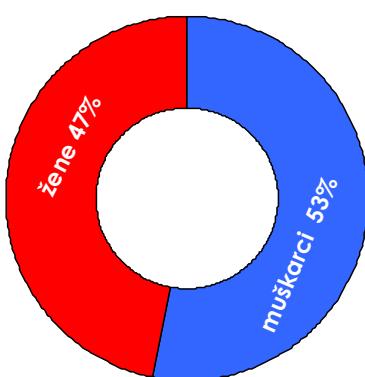


Prosječan staž operativnog osoblja iznosio je 8 godina, a neoperativnog 10 godina, dok je prosječan staž na nivou cijele kompanije iznosio 9 godina.

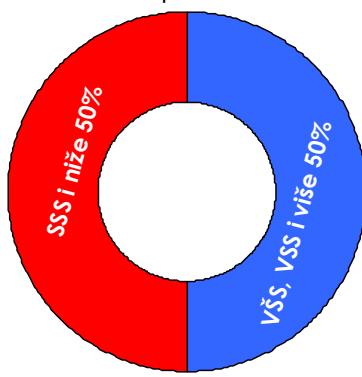
Ovi pozitivni pokazatelji svjedoče o niskoj fluktuaciji u kompaniji, uzimajući u obzir činjenice da Društvo postoji 19 godina i da je u prvim godinama svog postojanja zapošljavalo oko 200 radnika. U kasnjem razvitu Društva stopa zapošljavanja je progresivno rasla sve do 1998. godine.

Udio žena u strukturi visokoga i srednjeg managementa iznosio je 22pp, a u ukupnoj strukturi managementa taj udio dostiže 45pp.

Struktura po spolu



Struktura po stručnoj spremi



Tijekom 2008. godine prvi je put provedeno ispitivanje organizacijske kulture i zadovoljstva radnika u kojem su sudjelovali svi zaposlenici, što je rezultiralo dalnjim koracima s ciljem poboljšanja pojedinih područja upravljanja ljudskim potencijalima preko radionica na kojima se detaljnije obrađivalo i upoznavalo s problematikom i mogućim poboljšanjima.

S obzirom na to da su stope rasta putničkog prijevoza u zadnjih nekoliko godina značajnije veće od stope rasta broja zaposlenih, produktivnost rada mjerena pokazateljima produktivnosti specifičnima za zrakoplovstvo kontinuirano raste. Produktivnost rada mjerena kroz prijevoz tereta u padu je zbog izrazitih recesijskih tendencijsa na tržištu prijevoza robe i pošte tijekom poslovne godine.

Produktivnost rada

| OPIS | 2008. | 2007. | 2006. |
|---------------------------------|-------|-------|-------|
| tonski km po zaposlenom | 000 | 113,5 | 114,3 |
| stopa rasta | % | -1 | 4 |
| prevezeni putnici po zaposlenom | | 1679 | 1630 |
| stopa rasta | % | 3 | 5 |

Ulaganja i programi školovanja

Croatia Airlines kontinuiranim ulaganjem u školovanja razvija i jača ljudske potencijale, prepoznavši od prvog dana svoju djelatnost kao istovremeno i kapitalno i radno intenzivnu.

Značajna finansijska sredstva svake se godine ulažu u osposobljavanje radnika, a poglavito u specijalističko osposobljavanje i održavanje spremnosti letačkog i kabinskog osoblja.

| Ulaganja u školovanja (kn) | 2008. | 2007. | 2006. |
|----------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Operativno osoblje | 12.741.691 | 11.037.487 | 7.322.515 |
| Stopa promjene | 15% | 51% | -4% |
| Neoperativno osoblje | 1.328.785 | 974.064 | 1.139.128 |
| Stopa promjene | 36% | -14% | 28% |
| Ukupno | 14.070.477 | 12.011.551 | 8.461.643 |

U pojedinim godinama, kada je to operativno nužno radi pripreme prihvata novih zrakoplova ili planiranog povećanja kapaciteta, ulaganja u operativna školovanja predstavljaju veoma značajne investicije.

Školovanje zaposlenika Croatia Airlinesa odvija se istovremeno na tri razine: školovanje zaposlenika operativnih sektora, sektora tehnike i zaposlenika neoperativnih sektora.

Godina 2008. bila je obilježena intenzivnjim ulaganjem u školovanje djelatnika operativnih sektora i sektora tehnike zbog ulaska novog tipa zrakoplova u flotu Croatia Airlinesa.

Inicijalni paket teoretskog školovanja za mehaničare na tipu zrakoplova Dash 8 Q400 organizirala je tvrtka *Flight Safety International* u Torontu za grupu instruktora Croatia Airlinesa, koja je temeljem inicijalne edukacije razvila interne programe školovanja za sve ostale zaposlenike sektora tehnike koji su trebali usvojiti nova relevantna znanja potrebna za servisiranje novog tipa zrakoplova. *On-job-training* mehaničara za isti tip zrakoplova provela je zrakoplovna kompanija *Tyrolean* u Innsbrucku.

Inicijalno teorijsko školovanje kapetana i kopilota te školovanje na simulatoru za novi tip zrakoplova organizirala je također tvrtka *Flight Safety International*, dok se praktična obuka na novom tipu zrakoplova provodila u nekoliko europskih kompanija. Kanadski su instruktori u Školskom centru Croatia Airlinesa tijekom nekoliko mjeseci educirali letačko osoblje kako bi omogućili inicijalno komercijalno letenje na novom tipu zrakoplova.

Kabinsko osoblje je sva relevantna školovanja vezana za novi tip zrakoplova pohađalo u Školskom centru Croatia Airlinesa u Zagrebu.

Proces edukacije zaposlenika Croatia Airlinesa oslanja se prvenstveno na interne resurse koji podrazumijevaju korištenje vlastitih ovlaštenih instruktorskih kadrova. Osim finansijskih ušteda koje se na ovaj način ostvaruju, njegovanjem vlastitog *know-howa* postiže se manja ovisnost o vanjskim resursima te promiče kompanijska kultura i poslovna strategija.

Na školovanja za kojima ne postoji stalna potreba, zaposlenici Croatia Airlinesa upućuju se najčešće pojedinačno u školski centar IATA (Međunarodne udruge

zračnih prijevoznika), a za određene kategorije školovanja angažiraju se vanjski stručnjaci koji provode *in-house* programe kojima može prisustovati veći broj ciljanih skupina zaposlenika.

Croatia Airlines, kao nacionalni prijevoznik Republike Hrvatske, unutar svog Školskog centra organizira niz školovanja potrebnih putničkim i robnim agencijama za stjecanje IATA licencije, školovanja namijenjena zračnim lukama, špeditorskim organizacijama te zrakoplovnim kompanijama. U 2008. godini Croatia Airlines je školovao velik broj letačkog i kabinskog osoblja slovenske tvrtke *Adria Airways* na području sigurnosti.

Tijekom protekle godine sklopljen je i ugovor o suradnji s Hrvatskim zavodom za zapošljavanje u skladu s kojim je školovan veći broj nezaposlenih osoba.

Odgovornost prema zaposlenima

Radnici Društva u pravilu se zapošljavaju na neodređeno vrijeme, a na određeno vrijeme uglavnom se zapošjava dio kabinskog osoblja zbog povećanih potreba u ljetnoj sezoni. Zapošljavanjem na određeno vrijeme rješavaju se samo privremene zamjene ili popune za razdoblja velikih vršnih opterećenja ljudskih resursa na pojedinim područjima rada i procesima.

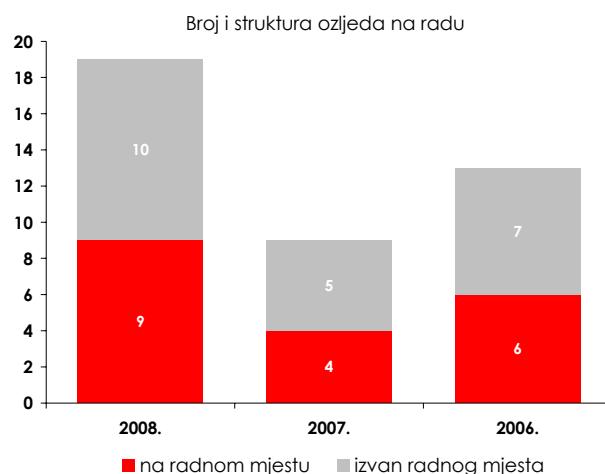
Naknade i potpore

Uz redovita primanja Društvo pruža radnicima razne povlastice. One se očituju preko osiguranja od nezgoda na radnome mjestu, isplate dodatka za topli obrok, isplata jubilarnih nagrada za vjernost kompaniji, isplate regresa, prigodnog božićnog dara za svako dijete radnika do dobi od 15 godina, naknade troškova za prijevoz na posao, isplatu otpremnine prilikom odlaska radnika u mirovinu, potpore u slučaju smrti člana uže obitelji te potpore za neprekinuto bolovanje duže od 90 dana.

U slučajevima duljih bolovanja, teških bolesti i teškoga materijalnog stanja, Društvo nastoji pomoći radniku i njegovoj obitelji potporom za nabavu lijekova i troškove liječenja. Redovito se pomaže i djeci preminulih radnika mjesecnom potporom za vrijeme njihova redovitog školovanja.

Zaštita na radu

Organizacija zaštite na radu i zaštite od požara propisana je internim pravilima Društva. Procjenom opasnosti, čija je revizija napravljena u 2008. godini, određuju se radna mjesta s posebnim uvjetima rada, a radnike zaposlene na tim radnim mjestima šalje se na redoviti inicijalni ili periodički liječnički pregled. Na redoviti liječnički pregled šalju se i svi radnici koji se osposobljavaju za rad s pojedinim strojevima i uređajima.



Redovito se organizira i provodi osposobljavanje radnika za rad na siguran način te zakonski propisano osnovno osposobljavanje radnika iz zaštite od požara za sve novozaposlene radnike. Za

radnike koji rade na radnim mjestima s posebnim uvjetima rada, provodi se i praktično ospozobljavanje te obnova znanja iz zaštite od požara svake dvije godine.

Do sada nisu zabilježeni slučajevi profesionalnih bolesti, a podaci o broju ozljeda na radu govore o ukupno 19 ozljeda na radu u 2008. godini, od čega 8 ozljeda na redovitom mjestu obavljanja poslova, 1 na službenom putu te 10 pri dolasku/odlasku na posao.

Zaštita dostojanstva radnika

U cilju zaštite dostojanstva zaposlenih, Društvo je odmah čim su stvorene zakonske pretpostavke imenovalo osobu koja je osim Uprave ovlaštena primati i rješavati pritužbe vezane za zaštitu dostojanstva radnika. Kako bi se osiguralo radno okružje koje je slobodno od bilo kojeg ponašanja kojim bi se dostojanstvo radnika ugrozilo, postavljena su pravila postupanja u slučaju bilo kojeg oblika uznemiravanja ili neprimjerenog ponašanja. Sami su postupci, kao i podaci iz postupaka nepovredivi i tajni, a pokretanje postupka je lako i brzo dostupno svim radnicima preko kompanijskih intranet stranica.

Odnos radnika i Uprave Društva

Kroz nadasve snažnu sindikalnu aktivnost, u Društvu djeluje pet sindikata - Hrvatski sindikat prometnih pilota, Sindikat inženjera i tehničara u zrakoplovstvu, Samostalni strukovni sindikat aviomehaničara Hrvatske i Sindikat kabinskog osoblja zrakoplova, s kojima su za 2008. godinu bili sklopljeni kolektivni ugovori.

U 2008. godini potpisani je prvi kolektivni sporazum sa Samostalnim hrvatskim sindikatom zaposlenika u zrakoplovstvu te su krajem godine počeli pregovori oko obnove kolektivnog ugovora sa Samostalnim strukovnim sindikatom aviomehaničara Hrvatske, čiji je kolektivni sporazum vrijedio do kraja godine.

U kompaniji postoji i djeluje Radničko vijeće utemeljeno 2006. godine, koje ima 9 članova. Preko Radničkog vijeća, na način i po uvjetima kako to propisuje i Zakon o radu, radnici kompanije sudjeluju u odlučivanju o pitanjima u svezi s njihovim gospodarskim i socijalnim pravima i interesima.

Društvena odgovornost

Promet i turizam

Croatia Airlines kao nacionalni zračni prijevoznik prepoznaće svoju društvenu odgovornost u povezivanju države zračnim putem, u inozemnom i domaćem prometu, ali i veliku ulogu u doprinosu razvoja hrvatskog turizma. Potrebama turističke privrede i turističkog razvoja kompanija se neprekidno prilagođava svojom mrežom izravnih letova na Zagreb kao glavni grad te na jadranska odredišta, u suradnji sa svojim zrakoplovnim partnerima i usklađivanjem s drugim oblicima transporta gdje god je to moguće.

Značajnu ulogu Društva u povezivanju domaćih zračnih odredišta i održavanju prometa unutar Hrvatske prepoznala je i Republika Hrvatska te je Vlada Republike Hrvatske krajem 2006. godine donijela odluku o obvezi obavljanja domaćeg linijskog zračnog prijevoza Croatia Airlinesa do 2011. godine.

Temeljem ove odluke Društву će se nadoknađivati razlika neostvarenih prihoda u odnosu na troškove obavljanja domaćeg linijskog zračnog prijevoza iz sredstava državnog proračuna za pojedinu kalendarsku godinu u obliku subvencije za očuvanje

prometne povezanosti regija - domaći linijski zračni prijevoz. Ovakva potpora regionalnom prometnom očuvanju uskladjena je s odredbama i važećim propisima Europske unije.

Hrvatski brand

Kao dio svoje misije Croatia Airlines nastoji pridonijeti sveukupnom razvoju hrvatskog turizma i gospodarstva. Svjestan vrlo jake nacionalne identifikacije kod putnika,

Croatia Airlines u kabini zrakoplova poslužuje i promiče hrvatsku hranu i vina, a hrvatske prirodne ljepote, povijesne vrednote i kulturna zbivanja približavaju se tijekom leta putnicima preko Inflight magazina i videosustava.

Kompanijski filmovi o ljepotama ekološki čistih i očuvanih otoka, podmorja, obale, nacionalnih parkova i ostalih hrvatskih krajeva svaki se dan prikazuju na mreži kompanijskih letova zrakoplova Airbus. Zastupljeni su i filmovi kojima se budi svijest o potrebi zaštite posebnih i ugroženih vrsta promidžbom projekta dobrih dupina u cresskom i lošinjskom akvatoriju te filmskom pričom o lipicancima u đakovačkoj ergeli.

Redovite su promidžbe i sponzorstva mnogih kulturnih događaja koji pridonose unapređivanju hrvatskog turizma - Festival Juliana Rachlina i prijatelja, Splitsko ljetno, Dubrovačke ljetne igre, Festival dalmatinskih klapa Omiš, Sinjska alka, Libertas film festival, Motovun Film Festival kao i veoma važnih kulturnih i znanstvenih institucija. U 2008. godini Croatia Airlines sponzorirao je i Hrvatski paraolimpijski odbor, Sportske igre mladih, ACI Match Race Cup te niz manjih sportskih događanja, dok s Hrvatskim olimpijskim odborom neprekidno i uspješno surađuje već dulji niz godina.

Pomoć zajednici

Croatia Airlines nastoji kad god je to moguće poduprijeti institucije kojima je potrebna humanitarna pomoć ili organiziraju humanitarne projekte, a daje i izravnu humanitarnu pomoć preko besplatnog prijevoza teškim bolesnicima, djeci ili ljudima u velikoj nevolji te sudjeluje u dobrotvornim akcijama darivanjem prijevoza te korištenjem usluga videosustava i Inflight magazina.

Donacije u 2008. godini, između ostalog, obuhvatile su donacije Mediteranskom institutu za istraživanje života, Nacionalnoj zakladi za potporu učeničkom i studentskom standardu, Klinici za dječje bolesti Zagreb kao i mnoge druge potpore športskim susretima i kulturnim projektima te potpore za pružanje medicinske pomoći teško bolesnoj djeci i invalidnim osobama.

Etičnost u poslovanju

Od 2002. godine u društvu postoji i djeluje povjerenstvo za praćenje provedbe Etičkog kodeksa. Njegova svrha je praćenje primjene odredbi Etičkog kodeksa u radu društva, pri čemu predlaže način rješavanja problema za svaku prijavu nepoštivanja ili kršenja usvojenih etičkih načela. Dužnost povjerenstva je i unapređivanje etičnog ponašanja i djelovanja u društvu te poticanje promjena i poboljšanja promicanjem etičkih vrijednosti u poslovanju, svakodnevnom radu i međuljudskim odnosima. Članovi etičkog povjerenstva biraju se iz redova zaposlenih u kompaniji.

Interne društvene aktivnosti

Unutar društva aktivno djeluje više raznih sportskih udruga koje se bave nogometom, skijanjem, planinarenjem, jedrenjem, košarkom i tenisom. Društvo podupire ove udruge i njihovo djelovanje, a neke od njih postižu i značajne rezultate na međunarodnim natjecanjima u zrakoplovstvu i pridonose kvaliteti slobodnog vremena radnika.

Razvojna pozicija

Prevezavši na kraju 2008. godine 1,87 mln putnika, Croatia Airlines je ovom rekordnom godinom dosegao ukupno prevezenih oko 18,7 mln putnika u cijelokupnom razvojnem razdoblju od 1993. godine. Ove veličine razvoja prometa govore o prosječnoj godišnjoj stopi rasta kompanije u ovom razdoblju od oko 10%.

Postojeća **mreža odredišta** u domaćem, europskom i euromediterskom prometu, koja je razvijana i održavana dugi niz godina, u 2008. godini obogaćena je uvođenjem novih odredišta Kopenhagen, Düsseldorf, Priština i Podgorica, a za 2009. godinu planiraju se još dva nova odredišta Göteborg i Barcelona. Cilj je kompanije da se u idućih nekoliko godina mreža odredišta i dalje širi prvenstveno odredištima iz uže regije, ali i daljim europskim odredištima, stvarajući širu tržišnu bazu i nove uslužne proizvode paralelno s restrukturiranjem flotnih kapaciteta.

Obzori razvoja mreže ne zaustavljaju se na europskim destinacijama, nego se razmišlja i razgovara s brojnim partnerima o boljem povezivanju s našim tržištem osobito zanimljivih odredišta unutar Amerike i Kanade. Slijedom stvaranja komercijalnih veza s UA (United Airlinesom), očekuje se u doglednoj budućnosti povezivanje zračnih luka Zagreb, Split i Dubrovnik s Washingtonom, Chicagom, San Franciscom i Los Angelesom preko sedam europskih gradova. Time će kompanija omogućiti putnicima direktna putovanja iz Hrvatske za SAD sa samo jednim zaustavljanjem, na zajedničkim letovima pod oznakama oba partnera. Code-share sporazum još nije zaživio zbog zakonodavno-pravnih prepreka na državnom nivou, ali u 2009. godini s radom počinje novoosnovana Agencija za civilno zrakoplovstvo, u čijoj će nadležnosti biti kontrola certifikata, operativnih licencija i primjene međunarodnih standarda za zračni promet te se očekuje operacionalizacija dogovorene suradnje.

Dosegavši veličinom prometa značenje vodećeg zračnog prijevoznika u regiji, svoje **strateško određenje** Croatia Airlines je postavio k poziciji regionalnog lidera te svojim srednjoročnim i dugoročnim vizijama planira širenje na jugoistok Europe, ostajući pritom i dalje orientiran na Zračnu luku Zagreb kao čvorišnu zračnu luku. Kao svoju veliku komparativnu prednost Društvo vrednuje pripadnost globalnoj udruzi zračnih prijevoznika Star Alliance, koja prevozi četvrtinu svjetskih putnika.

Svoj **poslovni model** Croatia Airlines modelira prema jakom mrežnom redovitom operatoru orijentiranom na jedan jak i prometno dobro povezan „hub“ u Zračnoj luci Zagreb. Postupnim smanjivanjem opsega i značenja izvanrednog, charter prometa za ukupnu operaciju i poslovanje, kompanija premošćava problematiku gospodarske politike razvoja turizma koja još ne podržava cjelogodišnji turizam u opsegu koji odgovara planovima razvoja nacionalne kompanije. Stoga se ovakvim profiliranjem prometa kompanija štiti od sezonskih oscilacija koje su veoma jake na području charter prometa te se sve više orijentira na promet koji poslovanje kompanije tijekom godine održava u stabilnosti.

Tijekom 2008. godine **započela je zamjena flote kratkog doleta** primitkom u flotu, preko operativnog najma u trajanju od deset godina, prva dva Dash 8 - Q400 zrakoplova tvrtke Bombardier te otpuštanjem iz flote tri ATR zrakoplova. **Obnovu i razvoj flote** Croatia Airlines nastavlja primitkom druga dva Dash 8 - Q400 zrakoplova u lipnju 2009. godine, a u proljeće 2010. godine u flotu trebaju stići još dva zrakoplova Dash 8 - Q400. Potvrda kvalitete Dash 8-Q400 zrakoplova, između ostalog, dolazi u broju dosad proizvedenih turboprop zrakoplova tog tipa, a riječ je o više od 650 proizvedenih letjelica te više od 13 milijuna sati leta na ovom tipu zrakoplova u svijetu. Oznaka 400 obilježje je najvećeg zrakoplova u obitelji (postoje

još i verzije Q300 i Q200), čiji je kapacitet veći od 70 sjedala, a oznaka Q označava najsuvremeniju seriju razvijenu s ciljem maksimalnog smanjenja buke. Dizajn interijera Q400 pomak je prema većoj udobnosti poslovnog i ekonomskog razreda, a istodobno i estetsko unapređenje izgleda putničke kabine. U novim zrakoplovima Croatia Airlines predstavlja i novi kompanijski dizajn. Dash 8-Q400 jedan je od ekološki najprihvativijih zrakoplova među svim putničkim zrakoplovima, a njegova je efikasnost u potrošnji goriva 30pp veća u odnosu na jet zrakoplove, što pridonosi smanjenju emisije štetnih plinova u atmosferu. Croatia Airlines svoju će poziciju regionalnog lidera ojačati s četiri zrakoplova koja po performansama i kapacitetu odgovaraju ovom prostoru i temeljnoj namjeni povezivanja gradova kako u regiji jugoistočne Europe i relativno bližih zrakoplovnih čvorišta kao što su München, Zürich i Beč, tako i u domaćem prometu.

Dosadašnja praksa pokazuje da se pristupanjem Europskoj uniji promet povećava te je cilj Croatia Airlinesa da to povećanje dočeka spremam. U 2008. godini potpisana je ugovor s Airbusom o čvrstoj namjeri kupnje četiri dodatna zrakoplova A319, koji će se priključiti rastućoj floti srednjeg doleta. Prva dva nova zrakoplova A319 u floti Croatia Airlinesa, koja već sadržava osam zrakoplova iz Obitelji A320, očekuju se 2012. godine, a treći i četvrti u 2013. godini.

Unapređenje i proširenje poslovanja

Značajan razvojni korak za jednu od najvažnijih dodatnih djelatnosti kompanije jest i otvorenje **novog hangarskog kapaciteta** u zagrebačkoj zračnoj luci, koji je smješten nasuprot postojećeg hangara Croatia Airlinesa. U 15 godina rada na održavanju zrakoplova kratkoga i srednjeg doleta Croatia Airlines stekao je golemo iskustvo. Od 2001. godine, kad je dobio certifikat JAR 145 odnosno ovlaštenje za bazno i linijsko održavanje inozemnih zrakoplova, Croatia Airlines počeo je pružati usluge održavanja zrakoplova inozemnim kompanijama. Godine 2004. certifikat JAR 145 zamijenjen je certifikatom EASA Part 145 od Agencije za zrakoplovnu sigurnost, koji predstavlja osnovni kriterij za pružanje usluga održavanja zrakoplova inozemnim kompanijama. Do kraja 2008. godine u tehničkom središtu Croatia Airlinesa obavljeno je 65 velikih pregleda na zrakoplovima različitih europskih avio prevoznika. Tehnička stručnost snažno je pridonijela prepoznatljivosti Croatia Airlinesa kao sigurne kompanije. U listopadu 2008. godine potpisana je ugovor o proširenju suradnje Croatia Airlinesa i Lufthansa Technik, temeljem kojeg će Lufthansa Technik povećati broj velikih pregleda (C-checkova) na zrakoplovima Airbus A319/320, koji će se obavljati u Zagrebu, te i dalje koristiti tehničkom podrškom Croatia Airlinesa.

U 2008. godini Croatia Airlines je s Lufthansa Technik također ugovorio **tehničku potporu za nove zrakoplove Dash 8 – Q400** u floti Croatia Airlines.

Jedan od važnijih projekata u 2008. godini je i početak **implementacije integralnog informacijskog sustava** uz pomoć stručnjaka tvrtke S&T Hrvatska, **na bazi SAP ERP rješenja**, sa specifičnostima SAP BI sustava za podršku planiranju i poslovnom odlučivanju te integracijom SAP sustava s postojećim specijaliziranim industrijskim IT sustavima Croatia Airlinesa posredovanjem SAP NetWeaver infrastrukture. Izabranim SAP ERP rješenjem zamijenit će se postojeći domaći transakcijski sustav Laus na području financija, računovodstva, nabavnog i prodajnog poslovanja, a područje planiranja i kontrolinga će se unaprijediti uvođenjem ovog cjelovitog krovnog informatičkog rješenja, koje će svojim funkcionalnostima zamijeniti dosadašnje sustave na ovim područjima, razvijene na Microsoft alatima što imaju svoja ograničenja koja se u zadnje vrijeme počinju osjećati kao usko grlo daljnog razvoja kompanije. Očekuje se da će Croatia Airlines uvođenjem ovog sustava povećati produktivnost, dobiti bolji uvid u poslovanje i potrebnu prilagodljivost za ubrzavanje

ispunjena poslovnih strategija, kao i čvršću operativnu kontrolu svih aktivnosti usporedno s planiranjem i prilagođavanjem tržišnim i tehnološkim promjenama. Završetak implementacije predviđen je potkraj 2009. godine.

Intenzivnim razvojem **e-ticketinga** te uspostavljanjem Interline Electronic Ticketinga (IET) između Croatia Airlinesa i Shanghai Airlinesa 18. ožujka 2008. godine, Croatia Airlines u potpunosti je ispunio IET (Interline Electronic Ticketing) povezivanje s članicama udruge Star Alliance i tako pokrio ukupno 95pp međukompanijskog prihoda uz nastavak rada na novim povezivanjima. Croatia Airlines nastoji status regionalnog lidera učvrstiti potpunom primjenom elektroničke karte jer putovanje uz elektroničku kartu jednostavnije je i bezbrižnije, putnik je ne može izgubiti ni zaboraviti i za prijavu na let dovoljno je predložiti neki identifikacijski dokument, kreditnu karticu ili karticu programa Miles&More. Tijekom godine završen je projekt uvođenja i primjene elektroničkih karata u sva domaća odredišta Croatia Airlinesa osim na Braču zbog nespremnosti tamošnje zračne luke. Elektronička karta danas se primjenjuje na redovitim letovima u gotovo svim odredištima Croatia Airlinesa te na cijelokupnoj mreži letova Lufthanse i mnogih drugih aviokompanija. Od 1. lipnja Croatia Airlines 98pp svojih karata izdaje elektronički, a poslije tog datuma u putničkim agencijama u mreži Croatia Airlinesa karte se mogu kupiti jedino elektroničkim putem. Croatia Airlines će potpuno ukinuti papirne karte kad sve njezine partnerske kompanije budu spremne za prelazak na novu tehnologiju. Svi BSP agenti Croatia Airlinesa u cijelosti su prešli na e-ticketing, dok agenti na američkom tržištu na kraju godine izdaju 97,82pp karte elektronički.

U 2008. godini intenzivno se radilo i na dalnjem razvoju kompanijskog **E-commerce projekta** i to uvođenjem nove internetske usluge **Web Check-in** u rujnu, kojom se putnicima omogućuje jednostavna i fleksibilna registracija za let preko osobnih računala u vlastitom domu ili uredu te izbjegavanje gužve u zračnim lukama i korisnije korištenje vremena uoči leta. Korištenje Web Check-in-a omogućeno je u Amsterdamu, Bruxellesu, Parizu, Frankfurtu, Düsseldorfu, Münchenu, Londonu, Beču te Zagrebu. U 2009. godini planira se nastavak uvođenja Web Check-in-a i u ostalim domaćim zračnim lukama te zračnim lukama u Zürichu, Sarajevu, Skoplju, Podgorici i Prištini. Također, kao dio E-commerce projekta uvedena je i **usluga naplate i izdavanja elektroničkih zrakoplovnih karata preko bankomatske mreže**. Privredne banke Zagreb, kojom se putnicima s valjanim rezervacijama omogućuje jednostavna naplata i izdavanje elektroničke karte u sigurnome i poznatom tehnološkom okružju, bez potrebe za ponovnim pozivima ili odlascima u poslovnice.

Croatia Airlines odabrao je i pustio u produkciju 1. listopada **sustav Calidris Booking Integrity** koji automatiziranim procesom na dnevoj bazi pregledava rezervacijski sustav i špekulativno rezervirana sjedala (dvostrukе rezervacije, rezervacije s lažnim imenima i sl.) oslobađa i vraća u prodaju, omogućuje točniju prognozu broja rezerviranih sjedala u zrakoplovima te smanjuje troškove distribucije. Odabirom Calidris sustava stvoren je preduvjet za još uspješnije i učinkovitije poslovanje, a vrijednost novog sustava osobito će doći do izražaja u vršnim dijelovima sezone kada je najveća potražnja za letovima.

U tijeku godine intenzivno se radilo i na projektu zamjene prodajno-distribucijskog informatičkog sustava **informatičkom platformom – Common IT Platform**. CITP je zajednički projekt Star Alliance prijevoznika koji uključuje module rezervacijskog, inventory i check-in sustava te omogućuje značajne pomake u kvaliteti distribucije svih prijevoznika unutar udruge te ostvaruje pretpostavke za smanjenje troškova distribucije. Do kraja 2009. godine trebali bi biti implementirani rezervacijski i inventory modul.

Jedan od projekata koji je započet u 2008. godini jest **osnivanje Kontakt centra** koji bi putnicima Croatia Airlinesa bio podrška od trenutka kad požele kupiti kartu pa sve do realizacije putovanja, tj. do njegova ulaska u zrakoplov. To uključuje prodaju karata, rezervacije, informiranje putnika u slučaju promjena u redu letenja kao i u slučaju neregularnosti u prometu, informiranju o redu letenja, cijeni karte, proizvodima i uslugama, davanje informacija o internet bookingu, prodaju posebnih usluga kao što su putna osiguranja, akvizicija co-branding kartica i dodatnih usluga i proizvoda Croatia Airlinesa. Poslovi Kontakt centra bit će i preuzimanje poziva iz predstavnštva u neradno vrijeme predstavnštva, postprodajni servis, rješavanje potraživanja korisnika, korisničke informacije (opći uvjeti putovanja, EU regulativa, Montrealska konvencija), telemarketing outbound marketinške kampanje te ostale informacije vezane uz kompaniju. Kontakt centar počeo je s radom 1. ožujka 2009. godine.

Obljetnice i priznanja

Prvi siječnja 2008. godine navršilo se 10 godina od ulaska Croatia Airlinesa u punopravno članstvo Europske udruge avioprijevoznika – AEA. Udruga AEA je neprofitna organizacija koja je, s tradicijom duljom od 50 godina, stekla golemi ugled u civilnom zrakoplovstvu i danas okuplja 33 avioprijevoznika. U svibnju 2008. godine na redovitoj godišnjoj skupštini udruge AEA gosp. Ivan Mišetić, glavni direktor Croatia Airlinesa, izabran je za predsjednika udruženja u 2009. godini, na kojoj funkciji će naslijediti gosp. Petera Hartmana iz KLM-a.

U svibnju 2008. godine Udruga hrvatskih izvoznika dodijelila je Croatia Airlinesu nagradu Zlatni ključ kao najuspješnijem izvozniku u Veliku Britaniju.

Prvi lipnja 2008. godine gosp. Ivan Mišetić, glavni direktor Croatia Airlinesa, izabran je u članstvo u IATA Nominating Committee, a dužnost će preuzeti u 2009. godini. Osnovna je funkcija ovog tijela selekcija i imenovanje članstva upravnog odbora IATA-e, najvažnijeg IATA tijela sastavljenog od lidera najvećih svjetskih zrakoplovnih kompanija, koji preko aktivnosti ovog tijela strateški upravljaju Međunarodnom udružom zrakoplovnih prijevoznika (IATA) te izravno utječu na kretanja u zrakoplovnoj industriji.

U studenom 2008. godine Croatia Airlines se i drugu godinu zaredom našao u uglednom društvu dobitnika priznanja **superbrand**, koje je uručeno najboljim hrvatskim robnim markama, odnosno kompanijama na osnovi prepoznatljivosti, reputacije, kvalitete, pouzdanosti i dugogodišnje dosljednosti.

U prosincu 2008. godine Croatia Airlines je za novu uslugu naplate i izdavanja elektroničkih zrakoplovnih karata preko bankomatske mreže dobio i E-novation nagradu: srebrno Teslino jaje za primjenu ICT inovacije u poslovanju.

U prosincu 2008. godine obilježena je i deseta obljetnica komercijalne suradnje Croatia Airlinesa i Turkish Airlinesa. U proteklih 10 godina na zajedničkim Code share letovima prevezeno je više od 32.000 putnika.

Zaštita okoliša

Zračni je promet značajan čimbenik razvoja ukupnog svjetskog gospodarstva, ali istodobno pridonosi i globalnim klimatskim promjenama emisijom stakleničkih plinova te utječe na okoliš generiranjem buke, korištenjem neobnovljivih izvora energije te manjim dijelom stvaranjem otpada.

Zbog očekivanog dugoročnog rasta prometa popraćenog rastom emisija ugljičnog dioksida i njegovog utjecaja na globalno zatopljenje, uključivanje zračnog prometa u program smanjenja emisija predviđeno je već pri definiranju Sporazuma iz Kyota. Proces je završio u 2008. godini donošenjem konačne regulative o uključivanju u

Europsku shemu trgovanja emisijama (EU ETS) svih zrakoplovnih tvrtki koje lete na području Europske unije te svih onih koje lete u zračne luke u Europskoj uniji i iz njih.

Iako zrakoplovne tvrtke počinju sudjelovati u EU ETS-u 2012. godine, kompleksne i opsežne pripreme za sudjelovanje trebaju se napraviti već u 2009. godini, a sustavno praćenje goriva, emisija CO₂ i tonskih kilometara kao tržišnog benchmarkinga trebaju se postaviti na zahtijevane načine i verificirati već za 2010. godinu.

Kao globalna industrija, zrakoplovna industrija također aktivno zagovara uspostavljanje globalnog ETS-a kao jedinog rješenja koje može donijeti ostvarenje globalnih ciljeva redukcije emisija zrakoplovstva i eliminirati situaciju neravnopravne tržišne utakmice u koju mogu doći zrakoplovne tvrtke s područja Europske unije u slučaju nepostizanja globalnog dogovora.

Zbog važnosti utjecaja i finansijske visine uvođenja ovih ekonomskih mjera na njihovo poslovanje, zrakoplovne su se tvrtke aktivno uključile u kreiranje regulative preko ICAO-a, organizacije Ujedinjenih naroda koja skrbi o civilnom zrakoplovstvu, ali i preko IATA-e kao svjetskog udruženja zračnih prijevoznika i AEA kao udruge europskih zrakoplovnih prijevoznika.

AEA, udruga europskih zrakoplovnih prijevoznika, donijela je program preporučenih mjera za smanjenje emisija štetnih plinova zrakoplovstva², koji je zasnovan na četiri osnovna stupa – dalnjem tehnološkom napretku kroz znanstveno- istraživački rad, unapređenju infrastrukture, operativnim mjerama (bolja regulacija zračnog prometa, optimalni izbor ruta, smanjivanje kruženja iznad zračnih luka, jedinstveno europsko nebo čijom implementacijom se namjerava smanjiti emisija CO₂ za 12pp) te ekonomskim instrumentima ETS-a (na osnovi ponude i potražnje pribavljat će se manjak ili prodavati višak prava na emisije u odnosu na potrebe i definirana prava kompanije).

Croatia Airlines je kao član stručnih grupa AEA aktivan u procesu dizajniranja elemenata ETS-a specifičnih za zrakoplovne tvrtke, a aktivno se priprema i za uključivanje u sam ETS. Također je uključen u aktivnosti usklađivanja i primjene Europske regulative vezano za globalne klimatske promjene i Sporazuma iz Kyota za zračni promet u Republici Hrvatskoj. Croatia Airlines kontinuirano sudjeluje i radi na kreiranju i primjeni cjelokupne okolišne regulative i one održivog razvijatka u zemlji u usklađivanju s istovjetnom Europskom regulativom, koja se odnosi na zračni prijevoz i kompaniju općenito, kao i na unapređenju tehnologije i procedura te postupaka koji smanjuju negativne utjecaje na okolinu.

Većina aktivnosti u zaštiti okoliša usmjerenja je na područje smanjenja potrošnje goriva, reduciranja emisija štetnih plinova, a poglavito ugljičnog dioksida (CO₂) te smanjenje razine buke pri slijetanju i polijetanju zrakoplova. Primjenjuju se i procedure smanjene snage motora pri polijetanju čime se, osim produženja dugovječnosti motora, u toj fazi leta postiže ušteda u potrošnji goriva i emisiji CO₂. Uporabom programa za planiranje leta i Fuel Cost Indexa utvrđuje se optimalan plan leta glede potrošnje goriva. Uvođenjem Flight Data Monitoring sustava omogućen je nadzor nad intenzitetom buke svakog leta koji je nužan zbog sve zahtjevnejše regulative na zagušenom europskom nebu.

Pritisak ovih dodatnih troškova kao očekivanih dugoročnih, pa i trajnih novih kategorija, imat će i značajan utjecaj na poslovanje kompanije u finansijskom, operativnom i širem smislu.

² Emissions Containment Policy of the European Aviation Industry

Poslovno okružje i rizici poslovanja

Okružje u Hrvatskoj

Hrvatsko gospodarstvo u 2008. godini obilježilo je usporavanje rasta bruto domaćeg proizvoda na procijenjenih 2,4pp. Domaći utjecaji, uz prelijevanje globalne krize, gotovo su prepovolili stopu rasta od 5,5pp iz 2007. godine te najavili mogućnost ulaska u recesiju.

Stopa rasta industrijske proizvodnje iznosila je 1,6pp i najniža je unatrag osam godina. Prosječna godišnja inflacija iznosila je 6,1pp, što govori o jačanju inflatornog pritiska koji je obilježio 2008. godinu. Tijekom godine stalno je bio prisutan visoki deficit platne bilance i s njim povećani visoki inozemni dug, čiji se udio u BDP-u stalno povećava.

Turizam u 2008. godini bilježi dobre rezultate te je tijekom uspješne sezone u Hrvatskoj boravilo 11,3 milijuna turista ili 1pp više nego godinu prije, a ostvareno je 57 milijuna noćenja, odnosno 2pp više nego tijekom 2007. godine. Najviše noćenja stranih turista ostvarili su turisti iz Njemačke, Slovenije, Italije, Austrije i Češke, dok je zemlja s najvećim turističkim porastom prometa Japan.

U lipnju 2008. godine Hrvatska je ratificirala Mnogostrani sporazum o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora (ECAA Agreement), kojim je i formalno uspostavljeno slobodno tržište u zračnom prometu između država članica EU i 9 pridruženih država u regiji.

U takvim uvjetima potpuno slobodnog pristupa tržištu, u 2008. godini Croatia Airlines je poslovao u uvjetima rastuće međunarodne konkurenkcije, odnosno izrazitog tržišnog natjecanja s inozemnim redovitim i charter prijevoznicima.

Promet zrakoplova u hrvatskim zračnim lukama u 2008. godini povećao se za 1,58pp, a promet putnika za 5,14pp. Od zabilježenih 5,2 mln putnika u zračnim lukama, Croatia Airlines je prevezao 1,9 mln putnika, prevezavši tako 36pp ukupnih putnika na hrvatskim zračnim lukama.

U redovitom zračnom prometu prometovalo je 36 inozemnih prijevoznika (od toga 15 u mrežnom modelu poslovanja te 21 low cost prijevoznik), što je 20pp više nego 2007. godine, iz 48 odredišta (+23pp) sa 337 letova u vršnim tjednima prometovanja. U charter prometu letjelo je 35 inozemnih prijevoznika (+75pp) iz 36 europskih destinacija (+71pp) sa 46 letova u vršnim tjednima prometovanja. S obzirom na udio putnika koje lete niskotarifnim kompanijama, u Zračnoj luci Zagreb zabilježeno ih je 13,5pp, u Dubrovniku 19,88pp, Splitu 22,28pp, u Zadru 41,88, a u Rijeci čak 76,99pp.

Kao hrvatska kompanija koja nosi značajan izvozni potencijal koji je u centru strateškog određenja cijelog gospodarstva, Društvo istupa na međunarodno tržište noseći nepovoljne faktore domaćeg tržišta i domaće monopolске utjecaje ugrađene u inpute i cijenu sustava, što joj često otežava položaj u odnosu na velike konkurentske sustave koji istim faktorima ili nisu opterećeni ili su znatno fleksibilniji u snošenju ovog tereta zbog svoje veličine i financijske snage. Stoga se proces približavanja EU i izjednačavanja vanjskih i domaćih polaznih uvjeta poslovanja ocjenjuje kao veoma važan za kompaniju u njenom dalnjem rastu.

Međunarodno okružje

Usporavanje rasta svjetskog gospodarstva sa svim rizicima koje ono nosi obilježilo je 2008. godinu. Stanje američkog i drugih najvećih gospodarstva u svijetu pogoršavalo se brže nego što su vodeći ekonomisti predviđali. Najteža kreditna kriza od Velike depresije

1930-ih gurnula je gospodarstvo SAD-a u silaznu putanju krajem 2008. godine, oštro rušeći bruto domaći proizvod. Pucanje najvećeg kreditnog "mjeđura" u povijesti prelilo se u realno gospodarstvo diljem svijeta, zatvarajući gradilišta, tjerajući poduzeća u stečaj i izbacujući milijune ljudi s posla. Dubina teškoća pokazuje da će države možda morati potrošiti milijarde dolara za pakete poticaja, kako bi pokrenule svoja gospodarstva te da će za globalni oporavak trebati dulje vremena.

Prijeteći oblak recesije, usporavanje ekonomija, visoke cijene goriva i rast kapaciteta uz golemu zaduženost glavni su rizici svjetske zrakoplovne industrije. Izvori inovativnosti u naporima da se reduciraju troškovi te mogućnosti dalnjih korjenitih promjena strukture troškova gotovo su potpuno iscrpljeni. Sve više autoriteta u industriji govori o teškim vremenima za zrakoplovnu industriju.

Međunarodno udruženje avioprijevoznika IATA objavilo je da je avioindustrija u 2008. godini zabilježila 8,5 milijardi dolara gubitka, od čega je polovica toga iznosa nastala samo u četvrtom tromjesečju, dok iznos neto gubitaka na razini industrije raste na 16 do 17 milijardi dolara kada se uključe gubici temeljem hedginga goriva. Međunarodni prijevoz putnika smanjen je za otprilike 3pp, a aviokompanije su na pad potražnje za putovanjima odgovarale pokušajima smanjenja kapaciteta. U posljednjim mjesecima 2008. godine pad cijena nafte donekle je donio olakšanje avioprijevoznicima, ali mnoge aviokompanije svejedno su imale gubitke jer su se prije obvezale na plaćanje viših cijena goriva radi zaštite od rizika poskupljenja kerozina.

Premda se globalno očekuje da će potražnja za avioprijevozom u svim njegovim segmentima i dalje rasti, svakako će i faktori zaštite okoliša uz cilj industrije k „zero emision“ do 2050. i infrastrukturni problemi stvarati dodatne troškove i sve veći pritisak za porast cijena. Nadalje, mnoge zračne luke i dalje operiraju pod zaštitom monopola, ostvarujući previsoke EBIT stope u odnosu na zračne operatore. Stalnim rastom aerodromske takse odlijevaju značajni dio finansijskih sredstava aviokompanija i stvaraju pritisak na rast troškova i izlaznih cijena. Dodatni problem prekapacitiranosti pojačat će se inauguracijom „velikih“ dugolinijskih zrakoplova. Liberalizacijom US-EU prometa potpisanim sporazumom o slobodnom letenju otvaraju se nove mogućnosti, ali očekuje se i dodatni pritisak na ekonomičnost cijele industrije.

U globalnoj ocjeni očekivanog kretanja troškova ne treba zaboraviti ni sigurnosne faktore koji su iz dana u dan, u globalnom okružju terorističkih prijetnji, sve značajniji te djeluju kako kroz pojačavanje sigurnosti zračnih luka, tako i jačanje sigurnosti operatera, što u konačnici znači i dodatne, bilo direktnе, bilo indirektnе troškove u cijeloj avioindustriji.

Članice Europske udruge avioprijevoznika AEA prevezle su gotovo 356 mln putnika u 2008. godini, što je za 5,4 mln putnika manje nego u 2007. godini, ali zabilježivši povećanje putničkih kilometara za 1,2pp. Troškovni izazovi, od kojih je najveći visoka i rastuća cijena nafte, ali je značajna i cijena licencirane radne snage, uzrokovali su daljnji porast jediničnih troškova i uz nastavak smanjenja indirektnih i administrativnih troškova te posebice troškova prodaje, promocije i ticketinga.

Rizici poslovanja

Izlazeći na turbulentno međunarodno tržište Croatia Airlines je u svom poslovanju izložen kako utjecajima s domaćeg, tako i promjenjivim utjecajima vanjskih tržišta. Najveći utjecaji se očituju kroz promjene ulaznih i izlaznih cijena, kamatnih stopa i valutnih tečajeva te promjene uvjeta financiranja. Stoga se na ovim područjima primjenjuje politika analiziranja i aktivnog upravljanja postojćim rizičnim pozicijama i tržišnim

trendovima, kao i internog prijevoja rizičnih pozicija u mjeri u kojoj je to moguće ostvariti uz primjenu odgovarajućih finansijskih instrumenata i metoda.

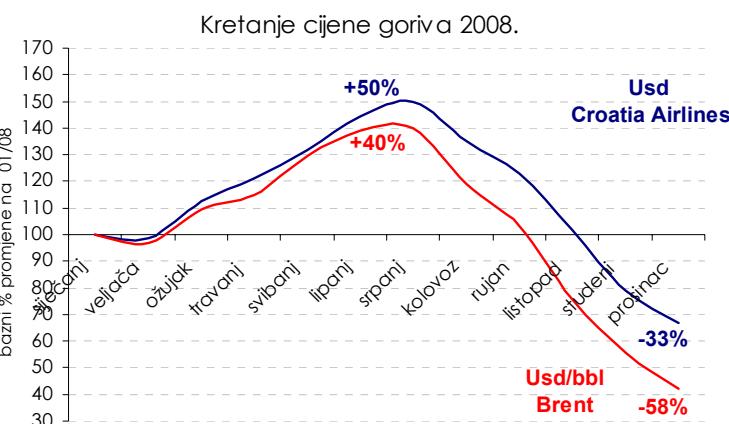
Croatia Airlines je izravno najviše izložen uvjetima na međunarodnom tržištu koji utječe na troškove financiranja kreditima denominiranim u inozemnim valutama te preko nabave danas cjenovno najrizičnije robe – goriva.

Gorivo

Porast cijena nafte s direktnim utjecajem na troškove goriva jedan je od najznačajnijih rizika u poslovanju Croatia Airlinesa, kao i svih ostalih aviokompanija, u zadnjih nekoliko godina. Cijena mlaznoga goriva na tržištu je u proteklim godinama izrazito volatilna. Od prosječno 12-13pp prije nekoliko godina udio troškova goriva u ukupnim troškovima aviokompanija povećao se do čak u jednom trenutku 30pp.

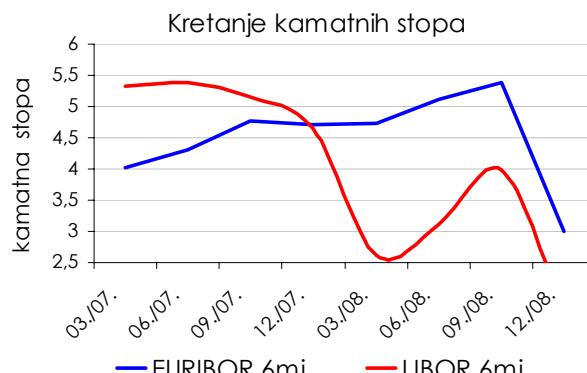
U početku godine cijena nafte kretala se oko 90 USD/barelju, s tendencijom stalnog rasta, a u srpnju dosegnula je rekordnu razinu od oko 150 USD/barelju. U zadnjem kvartalu cijenu nafte karakterizira izraženiji pad, tako da u prosincu iznosi oko 40 USD/barelju.

Prosječna cijena po kojoj je Croatia Airlines nabavljao gorivo u 2008. godini veća je od ostvarene u 2007. godini za 49pp i iznosila je 1.103 USD/t, što je 179 USD/t više od planske cijene. Utjecaj ovog povećanja u 2008. godini djelomično je kompenziran povoljnijim kretanjem tečaja USD od planiranog i maksimalnim optimiziranjem potrošnje prema zadanom redu letenja.



Kamatni rizik

Društvo je preuzimanje m većine dugoročnih kredita s varijabilnom kamatnom stopom izloženo i kamatnom riziku. Godinu 2008. karakteriziralo je promjenjivo kretanje kamatnih stopa. Kontinuirani rast EURIBOR-a uz koji su vezani troškovi kamata na kredite zaustavljen je u zadnjem kvartalu. Porast troškova kamata ostvaren je temeljem kredita za refinanciranje flote koji na kraju 2008. predstavlja 93pp ukupnih kreditnih obveza društva.



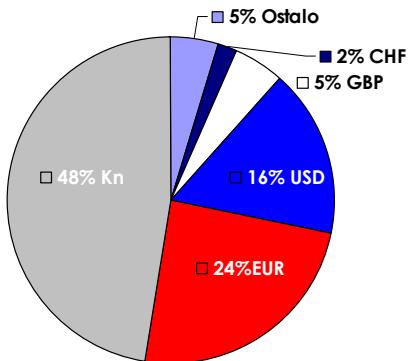
Značenje ovog kamatnog rizika smanjuje se iz godine u godinu, paralelno s otplatom preuzetih zajmova, kojom se kontinuirano smanjuje iznos kreditne i kamatne izloženosti.

Valutni rizik

Najznačajniji valutni rizik kojem je Društvo izloženo proizlazi iz obveza po dugoročnim kreditima i finansijskom najmu

zrakoplova, a koje su većim dijelom denominirane u eurima. Croatia Airlines ovu izloženost dostatno i efikasno hedgira i pokriva priljevima od prodaje karata u inozemstvu. Od ukupnog prihodovnog priljeva u 2008. godini s ino tržišta je ostvareno 52pp (24pp u eurima) dok je udio ino troškova u ukupnima 52pp, što govori o zadovoljavajućoj deviznoj pokrivenosti odljeva priljevima.

VALUTNA STRUKTURA PRILJEVA



Društvo je u kolovozu 2008. godine potpisalo dvadeset forward ugovora s Privrednom bankom Zagreb u ukupnom iznosu od 9,4 mln USD s dospjećima dvaput na mjesec zaključno do lipnja 2009. godine.

Drugi oblici valutne izloženosti razmjerno su beznačajni, a kontinuirano i efikasno kratkoročno upravljanje valutnom strukturu priljeva i odljeva smanjuje ovaj rizik na minimum.

Rizici likvidnosti i kreditiranja prodaje

Društvo upravlja rizikom likvidnosti redovitim praćenjem dospjeća obveza te održavanjem odgovarajućih i dostatnih iznosa gotovog novca i depozita. Gotovinski tijekovi predviđaju se i prate na godišnjem, mjesечноj i operativno tjednom nivou.

U okviru plana poslovne godine projicira se gotovinski tijek za svaki mjesec planirajući unaprijed sve kategorije primitaka i izdataka. Dinamika ostvarivanja ovog tijeka prati se na mjesечноj bazi te se provode korekcije očekivanja gotovinskog tijeka sukladno promjenama u njegovom ostvarivanju i promjenama vanjskih utjecaja. Dnevna financijska operativa provodi se temeljem tjednih projekcija veličina i kategorija priljeva i odljeva, a ostvarenje kratkoročnog gotovinskog tijeka prati se i ocjenjuje također tjedno.

Kreditni rizik povezan s agentima relativno je nizak i povoljno disperziran jer pojedinačni iznosi potraživanja od bilo kojeg agenta nisu značajni. Kreditni rizik vezan za poslovanje s putničkim agencijama, koje predstavljaju jedan od najznačajnijih distribucijskih kanala zrakoplovnih kompanija nizak je jer sve se IATA akreditirane putničke agencije nalaze u sustavu IATA BSP-a (Billing & Settlement Plan). Ovaj sustav omogućava standardizirani i kontrolirani način izdavanja, obračuna i plaćanja prijevoznih dokumenata koje putničke agencije prodaju u ime i za račun zrakoplovnih kompanija. Sukladno IATA standardima, sve IATA akreditirane putničke agencije nalaze se pod režimom bankovnih jamstava, gdje zajamčeni iznos, ovisno o procijenjenom riziku poslovanja s pojedinom agencijom, varira od 30pp – 100pp prosječnog mjesечноj prometa agencije. Broj agencija izvan BSP sustava nije signifikantan za poslovanje kompanije.

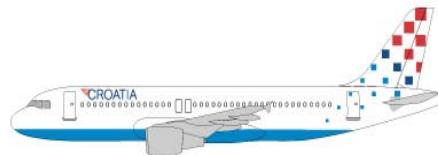
Ako uvjetima plaćanja nije izričito drukčije ugovoren, potraživanja i obveze iz međusobnih odnosa zrakoplovnih tvrtki po osnovi prijevoza uobičajeno se podmiruju na neto osnovi preko IATA-ine klirinške kuće, što direktno smanjuje rizike neplaćanja.

U svim drugim odnosima plaćanja procjenjuje se solventnost i urednost plaćanja klijenata i prati izloženost uz primjenu limita i/ili dodatnih instrumenata osiguranja plaćanja ako je potrebno.

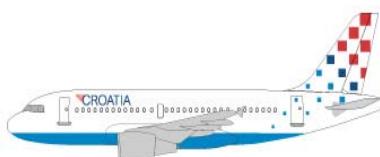
Flota i kapaciteti

Croatia Airlines prometovao je do zimskog reda letenja s flotom od ukupno 12 zrakoplova: 8 zrakoplova Airbus, od kojih je jedan u operativnom najmu, 2 zrakoplova ATR i 2 zrakoplova Dash 8-Q400, svi u operativnom najmu, što ukupno predstavlja kapacitet od 1.412 raspoloživih sjedala.

A 320 – 4 zrakoplova
zrakoplov ima 162 sjedala – ukupno 648 sjedala



A 319 – 4 zrakoplova
zrakoplov ima 132 sjedala – ukupno 528 sjedala



Q 400 – 2 zrakoplova
Zrakoplov ima 76 sjedala – ukupno 152 sjedala



ATR 42 – 2 zrakoplova
zrakoplov ima 42 sjedala – ukupno 84 sjedala



Nalet od 35.790 blok sati zrakoplovi Croatia Airlinesa ostvarili su sa 26.013 letova. Porast naleta za 6pp rezultat je prvenstveno porasta u redovitom prometu.

Zrakoplovi Dash 8-Q400 pridružili su se u flotu Croatia Airlinesa u svibnju, kada je stigao prvi zrakoplov kanadskog proizvođača Bombardier Aerospace, te drugi zrakoplov u srpnju, a isporuka trećeg i četvrtog zrakoplova Dash 8-Q400 očekuje se tijekom 2009. godine.

Potkraj godine iz flote su otpuštena zadnja dva zrakoplova ATR42, a 26. listopada 2008. godine obavljen je posljednji let zrakoplova ATR42 u floti Croatia Airlinesa. Cjelokupna flota zrakoplova ATR imala je gotovo 88.500 polijetanja i preletjela je ukupnu udaljenost od 30.375.000 kilometara. Prevezeno je ukupno 2.050 tona robe i 1.800 tona pošte. Zrakoplovima ATR prevezeno je više od 2.912.500 putnika, od čega na domaćim redovitim letovima više od 718.000, na međunarodnim redovitim letovima 1.255.500, a na izvanrednim letovima gotovo 219.000 putnika.

Tijekom razdoblja od svibnja do rujna Croatia Airlines je dodatno unajmio jedan zrakoplov Fokker 100 hrvatskog prijevoznika Trade Aira kako bi se premostila kasnija isporuka novih zrakoplova Dash 8-Q400 te zbog pojačane potražnje za putovanjima tijekom Europskog nogometnog prvenstva kao i tijekom turističke sezone.

Tijekom promatranog razdoblja Croatia Airlines je ad hoc unajmio zrakoplove koji su operativno odletjeli ukupno 69 letova za pokrivanje reda letenja u izvanrednim situacijama kao što su različiti poremećaji u prometu, kvarovi motora zrakoplova i sl.

U prosincu 2008. godine prodan je, nakon otplate leasinga, zrakoplov Airbus A320 (CTF), koji je zatim preuzet u operativni najam.

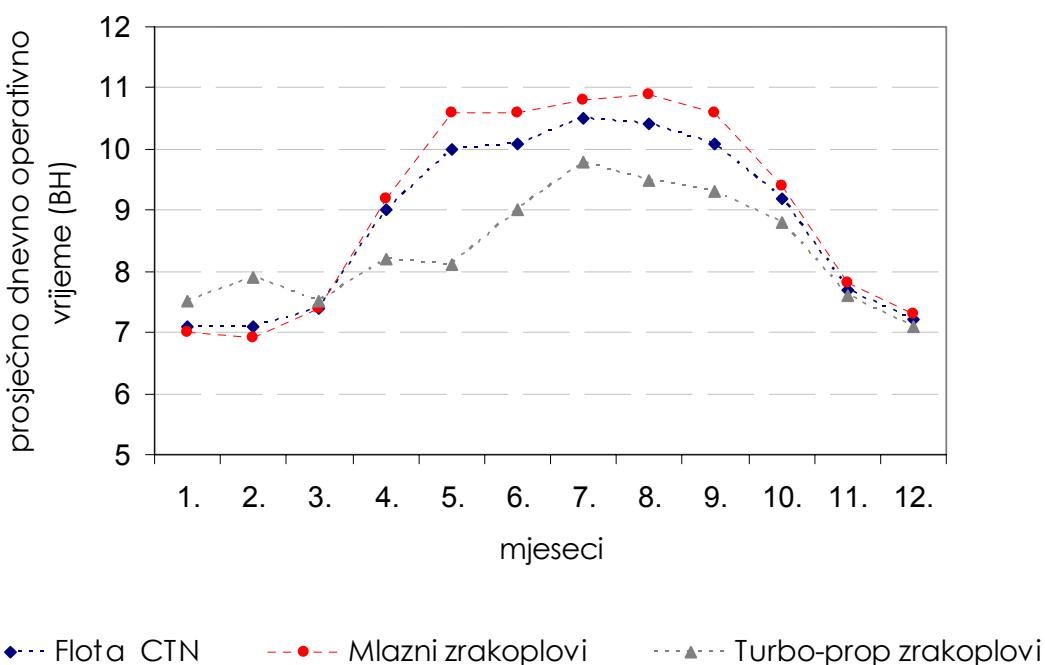
Iskorištenost flote

| tip zrakoplova | Ø broj zrakoplova | Ø dnevno vrijeme operacije (BH) | rast iskorištenosti 08./07. |
|----------------|-------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| Airbus A320 | 4 | 8,9 | 3% |
| Airbus A319 | 4 | 9,2 | 3% |
| ATR 42 | 1,63 | 8,7 | 14% |
| Q-400 | 1,03 | 8,3 | |
| UKUPNO | 10,66 | 8,9 | 6% |

Flota Croatia Airlines ostvarila je prosječno u 2008. godini 3.283 blok sata po zrakoplovu, što predstavlja **povećanje iskorištenosti za 5,6pp** u odnosu na ostvarenje prethodne godine.

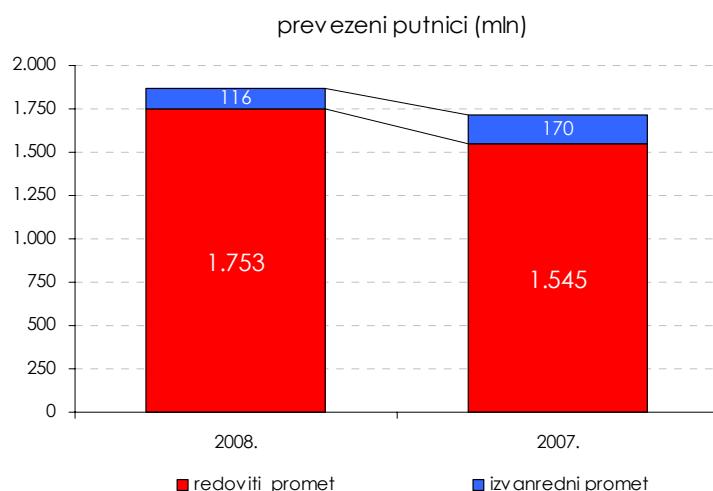
Prosječan broj zrakoplova na nivou cijele godine, ostvaren sa 10,66 zrakoplova, za 2 pp je manji od ostvarenog prošlogodišnjeg prosjeka. Projek je smanjen zbog jednog zrakoplova ATR manje od početka godine te otpuštanja preostala dva krajem listopada, dok je obnova flote zrakoplovima Dash 8-Q400 počela u svibnju isporukom prvog zrakoplova te u srpnju isporukom drugog zrakoplova Dash 8-Q400. Obnovom flote ponuda kapaciteta u raspoloživim sjedalo-kilometrima (ASKM) u 2008. godini povećana je za 5pp, a isto toliko rastu i ostvareni putnički kilometri.

Iskorištenost flote CTN po mjesecima



Tržište

Nakon tržišno veoma uspješne 2007. godine, u 2008. godini Croatia Airlines **bilježi rast putničkog prometa za idućih 9pp**. Broj putnika u domaćem redovitom prometu rastao je po stopi od 11pp, a međunarodni putnički promet povećan je za čak 15pp.



pouzdan prijevoznik putnicima iz snažnih turistički turbulentnijem konkurentskom okruženju tijekom 2008. godine, **održala i osnažila tržišnu poziciju redovitog mrežnog prijevoznika.**

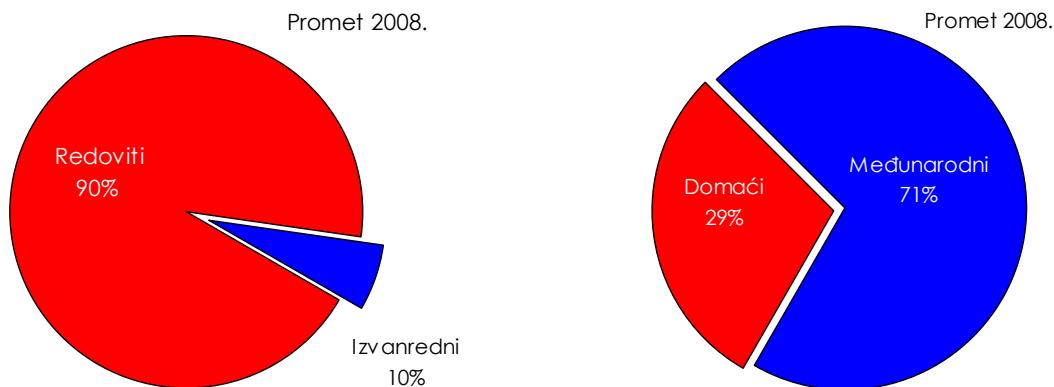
Putnički kilometri članica AEA udruženja (Association of European Airlines), čiji je kompanija član i čiji su zbirni rezultati dobar vanjski faktor usporedbe i mjerena ostvarenih pokazatelja redovnog prometa, rasli su prosječno za 1,2pp. Croatia Airlines je rast putničkih kilometara u redovitom prometu ostvario s 12,2pp, koliki je bio i rast ponuđenih kapaciteta mjerenih sjedalo-kilometrima dok je prosjek članica AEA bio rast od 3pp. Ova dva podatka, kada se gledaju usporedno, govore o ostvarenom putničkom faktoru popunjenoosti (PLF) na razini prošle godine, dok je grupacija AEA ostavarila pad po prosječnoj stopi od 1,3pp.

U 2008. godini prijevoz **tereta je manji za 5pp u odnosu na prethodnu godinu, ali prihodi su od prijevoza tereta za 17pp veći**. Za prijevoz tereta Croatia Airlines je imao ugovorenu suradnju s vanjskim robnim agentom Cargo Counts, koji je preuzeo na sebe distribuciju i management prodaje te održavanje vanjske prodajne mreže. U 2009. godini predmetni ugovor preuzela je Lufthansa Cargo, u čijem je vlasništvu bio i robni agent Cargo Counts, kojega je Lufthansa Cargo zbog promjene organizacijskog ustroja ugasila s početkom 2009. godine.

U 2008. godini Croatia Airlines je direktno povezivao 8 odredišta u domaćem redovitom prometu te 16 odredišta u međunarodnom-euromediterskom prometu. Svoju mrežu odredišta Croatia Airlines razvijao je uz pomoć postojećih komercijalnih suradnji s članicama Star Alliancea (Lufthansa, Austrian Airlines, TAP Portugal, SAS, Swiss) te drugim zrakoplovnim kompanijama (Air One, Turkish Airlines, Brussels Airlines). U učvršćivanju tržišne pozicije koriste se sve komparativne prednosti članstva u udruzi. Croatia Airlines je u 2008. godini u redovitom i charter prometu te komercijalnom suradnjom povezivao ukupno oko 40 odredišta.

Definirani poslovni model razvoja Croatia Airlinesa jakom mrežnom redovitom operateru rezultirao je postupnim smanjivanjem opsega i značenja izvanrednog, **charter prometa u ukupnom poslovanju u zadnjih nekoliko godina**. U 2008. godini izvanredni, charter promet bilježi pad od 31pp. Može se reći da je kompanija, potvrdivši se prijašnjih godina kao emитivnih zemalja i u sve godine, **održala i osnažila tržišnu poziciju redovitog mrežnog prijevoznika.**

PLF³ od **65,2pp** raste sa 0,4pp, a **WLF⁴** od **54,7pp** bilježi porast od 0,1pp u odnosu na 2007. godinu. Iz godine u godinu raste broj putnika, pa je **prevezeni 1.868.869 putnika u 2008. godini 9pp više**, od čega je 543.192 putnika prevezeno u domaćem redovitom prometu, 1.209.411 putnika u međunarodnom redovitom prometu, a 116.266 putnika u charter prometu.

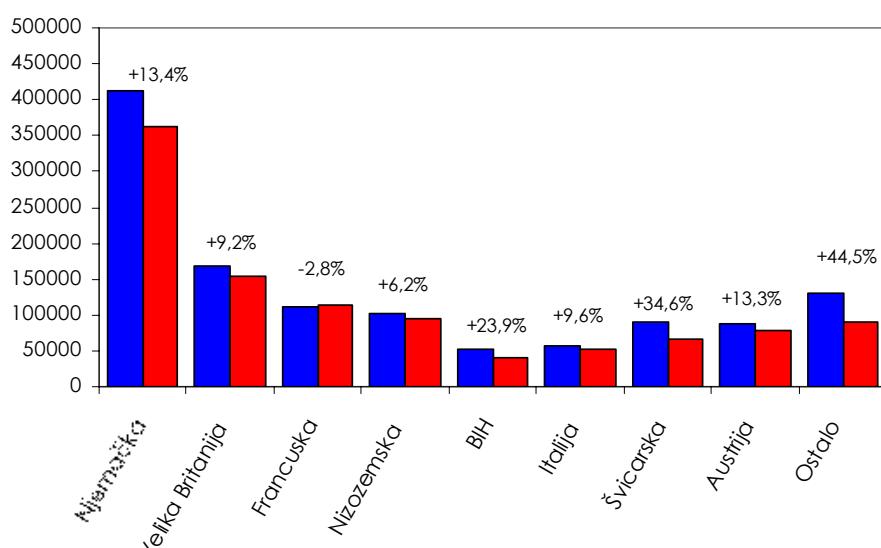


U kolovozu 2008. godine prevezeno je 223.258 putnika, što je **rekordni broj putnika u jednom mjesecu od početka komercijalnog letenja** 1991. godine, a milijunti putnik zabilježen je već 24. srpnja, što je najranije dosad u povijesti tvrtke te 18 dana prije nego prethodne godine.

U međunarodnom redovitom prometu prevezeno je 153.970 putnika više, a sva ino tržišta osim Francuske bilježe porast. Najveći absolutni rast (+48.617 putnika) bilježi najveće tržište Croatia Airlinesa – tržište Njemačke.

Međunarodni redoviti putnici po tržištima naleta

■ 2008. ■ 2007.



³ PLF – Passenger load factor –proektivnost rada mjerena iskorištenošću putničkih kapaciteta

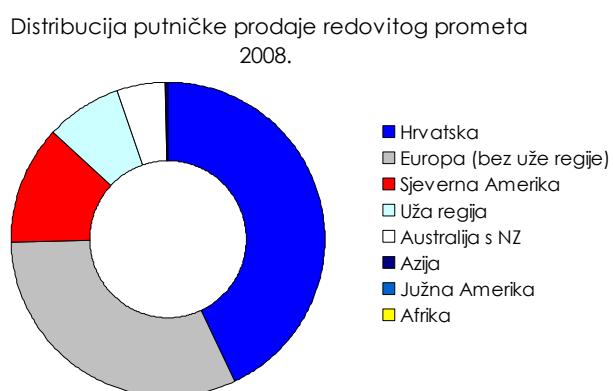
⁴ WLF – Weight load factor –proektivnost rada mjerena iskorištenošću nosivosti

Najveći porast popunjenošću (PLF) u 2008. godini, odnosno produktivnosti rada u odnosu na prethodnu godinu ostvarile su linije za Njemačku i Italiju te linija za Skopje i Bruxelles, a najveću popunjenošću (PLF) kao i prošle godine bilježi linija za Amsterdam.

U 2008. godini **Croatia Airlines počeo je letjeti i na nova odredišta – Kopenhagen, Düsseldorf, Prištinu i Podgoricu.** Od 30. ožujka zrakoplovi Croatia Airlinesa letjeli su prema ljetnom redu letenja, u kojem su letovi bili prilagođeni potrebama putnika i novoj strukturi flote. Nabava je novih zrakoplova 2008. godine omogućila širenje mreže međunarodnih odredišta Croatia Airlinesa te su novost izravni letovi iz hrvatskih odredišta u Düsseldorf (3 leta tjedno iz Zagreba te 1 let tjedno iz Splita i Dubrovnika), Kopenhagen (3 leta tjedno iz Zagreba), Prištinu (3 leta tjedno iz Zagreba) te u Podgoricu (3 leta tjedno iz Zagreba).

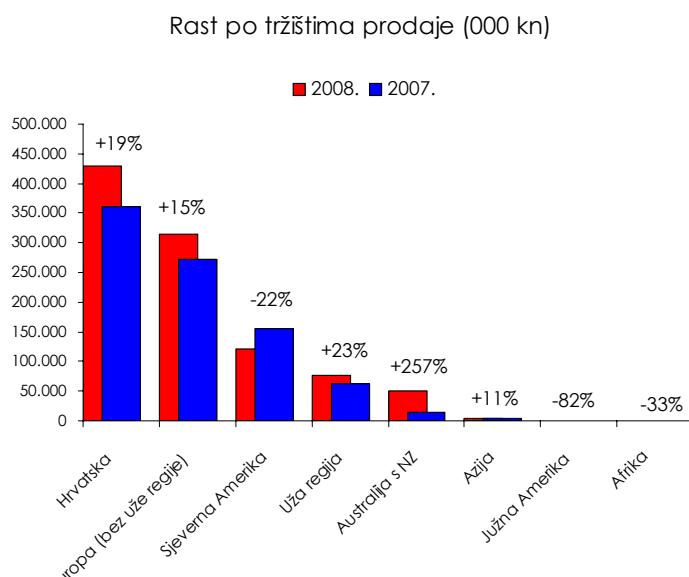
Uvedeni su i dodatni letovi na pojedinim linijama (iz Zagreba u Sarajevo, Bruxelles i Zürich) i pojačao se broj tjednih frekvencija (iz Zagreba u London - Gatwick, Amsterdam i München). Novost su i dodatni letovi iz Dubrovnika u Frankfurt te iz Splita u München i Lyon.

Tijekom godine intenzivirao se rad na **otvaranju novih BSP tržišta Estonije i Makedonije.**



dobiva tržište Australije s Novim Zelandom, kao još jedno povjesno emitivno tržište čiji je udio u ukupnoj distribuciji putničke prodaje u konstantnom porastu.

Podaci o prodaji na distributivnim prodajnim tržištima ostvareni u 2008. godini pokazuju da najveće značenje za poslovanje Croatia Airlinesa, osim hrvatskog tržišta kojem kompanija pripada nacionalno, imaju zemlje Europe te posebice izdvojeno po značenju tržište Amerike s kojeg potražnja povjesno gravitira u Hrvatsku. U zadnje vrijeme na značenju sve više



Porast prodaje bilježi se preko svih vrsta prodajnih kanala. Prodaja preko vlastitih prodajnih kanala (poslovnice i predstavništva) povećala se za 2pp, prodaja preko BSP agenata porasla je za 16pp, a prodaja se preko agenata izvan BSP udvostručila. Prihod od kapaciteta koje su prodale druge aviokompanije narastao je za 5pp.

Domaće tržište i dalje bilježi značajan **rast prodaje od 18pp**, čime se nastavlja dobar trend iz 2007. godine, dok **inozemno tržište** bilježi porast od 11pp u odnosu na prošlogodišnju prodaju.

Tržište Europske unije bilježi rast od 15pp, a najveći absolutni rast prodaje bilježe tržišta Njemačke, Švedske, Danske, Slovenije, Švicarske i Španjolske. Izvan Europske unije značajan rast bilježe tržišta Makedonije, BiH i Crne Gore, a otvoreno je i novo tržište Kosovo. Izvan Europe značajan rast u ovoj godini bilježe nova tržišta Australije i Novog Zelanda. Australija je već sada postala sedmo tržište po veličini prodaje te se u idućim godinama i dalje očekuje rast tog tržišta. Najveći pad prodaje od 22pp zabilježen je na tržištu Amerike, što je rezultat prije svega recesije na tom tržištu te pada tečaja USD tijekom godine, koji dodatno devalorizira prodajnu vrijednost.

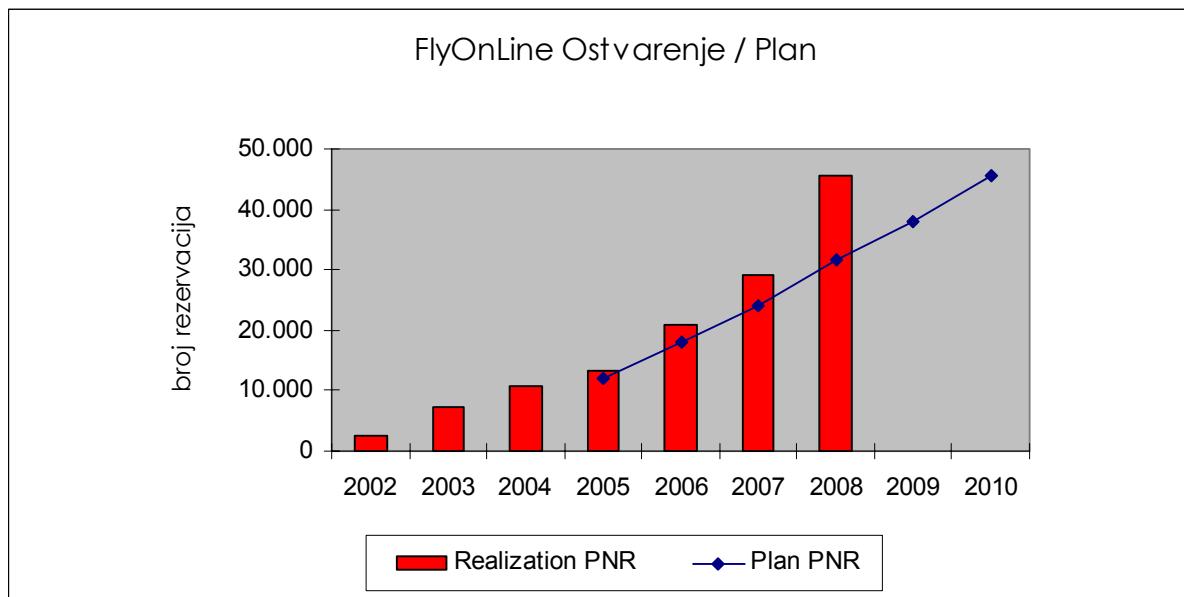
Prije početka glavne turističke sezone i uvođenja ljetnog reda letenja, Croatia Airlines predstavio se na poznatim europskim turističkim sajmovima u Oslu, Beču, Düsseldorfu, Kopengahenu, Dresdenu, Zürichu, Hamburgu, Münchenu, kao i na vodećem turističkom sajmu ITB u Berlinu te na najvećem turističkom sajmu Skandinavija TUR u Göteborgu. U studenom Croatia Airlines se predstavio i na londonskom sajmu World Travel Market, koji predstavlja službeni početak promidžbe za turističku sezonu 2009. godine, a promidžba je nastavljena i u prosincu na EIBTM sajmu u Barceloni, gdje su se prvenstveno promicali izravni letovi Zagreb-Barcelona, koji se planiraju uvesti ljetnim redom letenja u 2009. godini.

Tijekom prva tri mjeseca 2008. godine nastavljena je uspješna marketinška akcija s kraja prethodne godine, "Europa za 111 eura" na hrvatskom i europskom tržištu u cilju privlačenja novih korisnika te povećanja popunjenoosti međunarodnih letova u zimskom redu letenja. U listopadu je počela nova promidžbena kampanja pod nazivom "Jesen u Europi", kojom se promicala cijena od 149 eura za sve međunarodne linije na hrvatskom tržištu te u Sarajevu, Skopju, Podgorici i na Kosovu, s ciljem povećanja popunjenoosti u razdoblju niske sezonalnosti. Jedan od uspješno ostvarenih ciljeva u 2008. godini bilo je i povećanje broja korisnika i potrošnje po co-branded kreditnim karticama Croatia Airlines American Express Premium i Standard, što je bio rezultat zajedničke akcije s PBZ Cardom, kojom se svim novim korisnicima kreditne kartice Croatia Airlines American Express, koji u prva tri mjeseca članstva potroše minimalno 12.000 kuna, darovala povratna zrakoplovna karta Croatia Airlinesa na jedno od europskih odredišta Croatia Airlinesa. Tijekom studenog i prosinca provedena je i promidžbena kampanja za prvu companion Visa karticu u Hrvatskoj u suradnji s Erste Card Clubom, kojom se također nastoji povećati broj korisnika i potrošnje po co-branded karticama.

Velik dio promidžbenih aktivnosti tijekom godine odnosio se na promidžbu širenja mreže u ljetnom redu letenja, odnosno promidžbu četiri nova odredišta (Düsseldorf, Kopenhagen, Priština i Podgorica).

U cilju povećanja posjećenosti kompanijske web stranice te samim time i prihoda od online rezervacija zrakoplovnih karata i dodatnih usluga (hoteli, rent-a-car), u sklopu E-Commerce projekta 7. svibnja počela je online kampanja na tražilici Google, koja uključuje četiri najveća tržišta (Veliku Britaniju, Njemačku, Nizozemsку i Francusku). I u 2008. godini nastavlja se trend rasta internetske prodaje karata. **Online**

rezervacije preko internetske usluge FlyOnLine bilježe porast 56pp, a internet prodaja finansijski raste za 48pp u odnosu na prethodnu godinu.



PNR= Passenger Name Record – identifikacija putnika pri rezervaciji

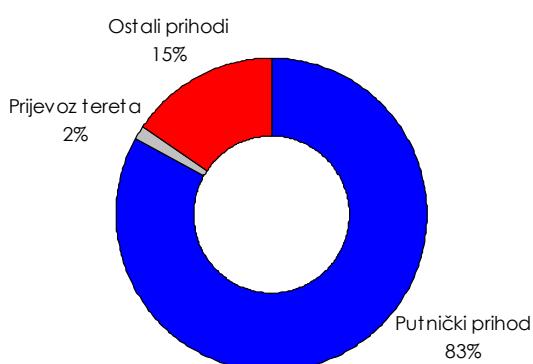
Financijsko poslovanje

Račun dobiti i gubitka

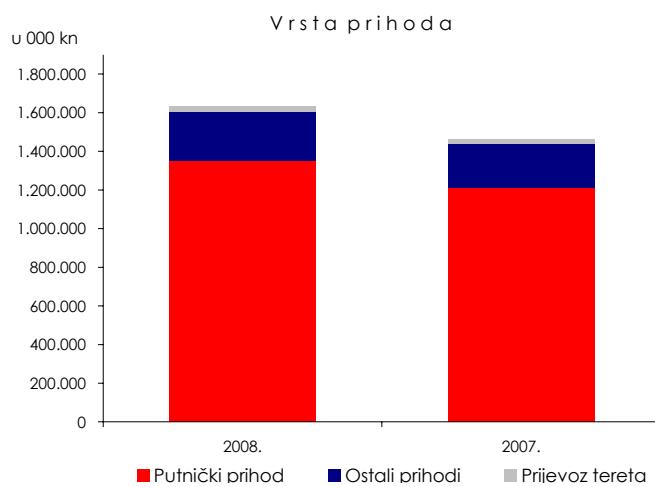
| (000 kn) | 2008. | 2007. | Indeks 08./07. | 2006. |
|------------------------------------|------------------|------------------|-------------------|------------------|
| Putnički promet | 1.352.819 | 1.210.527 | 112 | 1.089.236 |
| Prijevoz tereta | 26.348 | 22.534 | 117 | 23.767 |
| Ostali prihodi | 252.138 | 230.873 | 109 | 232.163 |
| PRIHODI IZ POSLOVANJA | 1.631.305 | 1.463.935 | 111 | 1.345.166 |
| Troškovi letenja | 533.596 | 374.563 | 142 | 371.322 |
| Održavanje | 155.010 | 143.264 | 108 | 130.896 |
| Usluge putnicima | 101.259 | 93.825 | 108 | 86.495 |
| Usluge u zračnom prometu | 338.589 | 317.350 | 107 | 301.373 |
| Promidžba i prodaja | 225.753 | 214.424 | 105 | 208.441 |
| Opći i administrativni poslovi | 98.372 | 87.381 | 113 | 78.099 |
| Amortizacija | 172.440 | 179.346 | 96 | 164.592 |
| Ostali rashodi | 36.832 | 5.790 | 636 | 19.547 |
| TROŠKOVI IZ POSLOVANJA | 1.661.850 | 1.415.944 | 117 | 1.360.765 |
| DOBIT/GUBITAK IZ POSLOVANJA | -30.546 | 47.991 | - | -15.599 |
| Rashodi od kamata | -56.206 | -56.140 | 100 | -71.642 |
| Prihodi od kamata | 2.995 | 8.433 | 36 | 5.154 |
| Tečajne razlike (neto) | -6.542 | 3.092 | - | 117.573 |
| Ostali finansijski rashodi | -4.970 | -2.338 | 213 | -5.521 |
| Ostali finansijski prihodi | 6.095 | 0 | - | 1.556 |
| NETO REZULTAT FINANCIRANJA | -58.628 | -46.953 | 125 | 47.120 |
| NETO DOBIT/GUBITAK | -89.174 | 1.039 | - | 31.522 |

Unatoč rastu putničkog prometa od 9pp i operativnih prihoda od 11pp, operativni troškovi rasli su 17pp, što je rezultiralo **operativnim gubitkom** od oko 31 mln kn. Uključivanje još i sad značajnih troškova financiranja flote, kao i nepovoljnih efekata promjene tečaja, donose **krajnji neto gubitak poslovanja u 2008. godini u visini od 89 mln kn.**

Struktura operativnih prihoda 2008.



Udio putničkog prihoda u operativnim prihodima na razini je prošle godine, a iznosi 83pp. Prihodi od putničkog prometa rasli su brže od visoko ostvarenih prometnih učinaka i bilježe stopu rasta od 12pp i unatoč ostvarenom naturalnom i finansijskom padu izvanrednog prometa. Rast putničkog prometa i još brži rast finansijskih prihoda iz putničkog prometa govori o **nastavljenom trendu očuvanja nivoa prosječne tarife iz prošle godine**, čime je zaustavljen višegodišnji pad prosječne putničke tarife koji prati industrijske trendove pada yielda i pritisaka na tarifu.



Prihodi od prijevoza tereta veći su za 17pp unatoč padu naturalnih pokazatelja i predstavljaju rezultat suradnje s vanjskim robnim agentom Cargo Counts, koji je preuzeo na sebe distribuciju i management prodaje te održavanje vanjske prodajne mreže. Zbog ukidanja predmetnog robnog agenta od strane Lufthanse Cargo u čijem je vlasništvu, predviđa se da će tijekom 2009. godine

Croatia Airlines uči u postupak traženja novog robnog agenta. Ali očekuju se veliki problemi u njegovu pronalaženju zbog globalnog stanja na tržištu prijevoza robe i pošte koje je izravno pogođeno recesijom.

Ostali prihodi iz poslovanja veći su za 9pp prvenstveno zbog rasta državne potpore domaćem prometu, većih prihoda od rezervacijskih sustava temeljem većeg broja putnika i transakcija te većih prihoda od marketinga temeljem ostvarenih milja Miles & More, koji se sada bilježe po promijenjenom bruto principu.

Operativni su troškovi 17pp veći. Povećanje nivoa troškova bilo je i planirano proširenjem flote te rastom prometa i broja putnika. Ipak, **najveći porast ostvaruju troškovi letenja zbog povećanja cijena goriva.** **Udio troškova goriva** u ukupnim operativnim troškovima u odnosu na isto razdoblje prošle godine porastao je za 5pp i **iznosi 22pp ukupnih operativnih troškova.** Veći su i troškovi najma zrakoplova zbog zadržavanja dva zrakoplova ATR u operativnom najmu nakon prodaje početkom godine, troškova najma dva nova zrakoplova Q400 te dodatnog ad hoc najma za pokrivanje ljetnog reda letenja do dolaska drugog zrakoplova Q400. Porasli su i troškovi osoblja stupanjem na snagu kolektivnog ugovora s letačkim osobljem od 1.8.2007. godine.

Tijekom godine rasli su i troškovi usluga u zračnom prometu zbog porasta naleta troškovno u operaciji skupljeg zrakoplova Airbus te porasta prometa. Troškovi domaćih zračnih luka, koji tvore velik dio troškova ukupnih zemaljskih usluga, jedinično ne pokazuju tendenciju smanjivanja, bez obzira na konstantno povećanje zadnjih nekoliko godina svih oblika prometovanja koje Croatia Airlines obavlja u domaćim zračnim lukama.

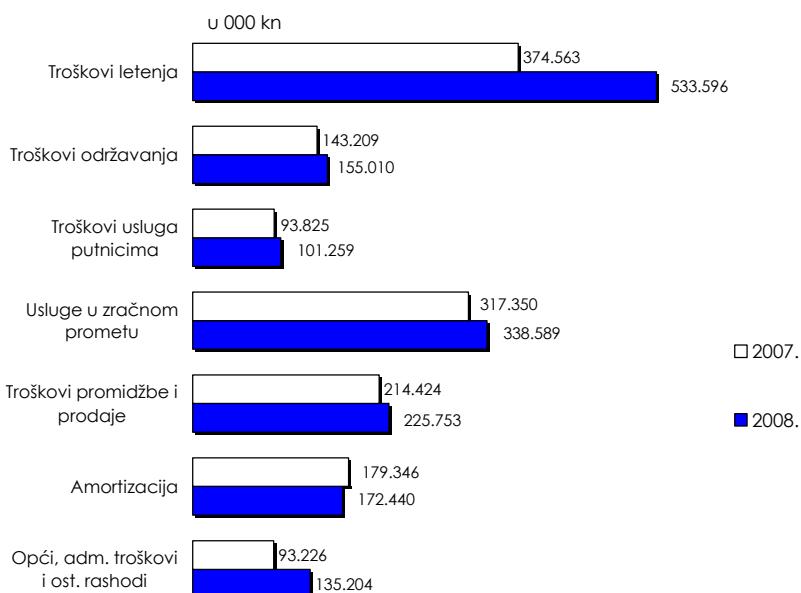
Porastom broja putnika, rastu i troškovi usluga putnicima, unutar kojih prvenstveno troškovi podvorbe putnika i poremećaja u prometu. Dodatno, rast troškova osoblja ostvaren je stupanjem na snagu kolektivnog ugovora s kabinskim osobljem od 1.9.2007. godine.

Troškovi održavanja veći su zbog rasta troškova održavanja zrakoplova ATR radi njihove pripreme za prodaju i otpuštanje iz flote, a dio povećanja uzrokovan je i povećanjem troškova pretežno licenciranog osoblja kolektivnim ugovorima od 1.5.2007. i 1.1.2008. godine.

Troškovi promidžbe i prodaje rastu zbog porasta troškova distribucijskog i prodajnog sustava te troškova promidžbenih aktivnosti vezanih uz porast prometa putnika.

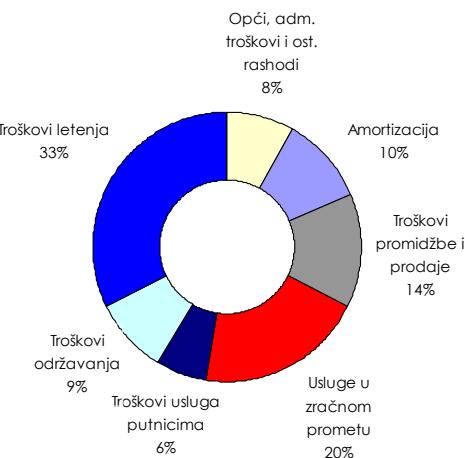
Opći i administrativni troškovi rastu zbog većih troškova primanja osoblja uslijed reorganizacije poslovanja od 1.1.2008. godine te porasta raznih i brojnih kategorija ostalih troškova.

Ostali rashodi veći su zbog rashoda sadašnje vrijednosti zrakoplova ATR na temelju provedene prodaje tri zrakoplova ATR, od kojih su dva povratno zadržana u operativnom najmu do isteka sezone te prodaje jednog zrakoplova Airbus krajem godine, koji je također povratno zadržan u operativnom najmu.



Najveći udio u troškovima odnosi se na troškove letenja te usluga u zračnom prometu. Udio troškova letenja u ukupnim troškovima u 2008. godini povećao se za 6pp zbog značajnog porasta troškova goriva i najma zrakoplova u odnosu na prethodnu godinu.

Struktura operativnih troškova 2008.



Imovina, financiranje i investicije

Bilanca stanja

| (000 kn) | kraj 2008. | kraj 2007. | Indeks | kraj 2006. | Indeks |
|---|------------------|------------------|------------|------------------|------------|
| AKTIVA | | | | | |
| Dugotrajna imovina | 1.476.098 | 1.707.793 | 86 | 1.898.267 | 90 |
| Nematerijalna imovina | 7.388 | 2.634 | 280 | 2.977 | 88 |
| Materijalna imovina | 1.394.072 | 1.684.229 | 83 | 1.707.056 | 99 |
| Finansijska imovina i potraživanja | 74.639 | 20.929 | 357 | 188.234 | 11 |
| Kratkotrajna imovina | 313.130 | 232.172 | 135 | 167.204 | 139 |
| Zalihe | 31.908 | 29.001 | 110 | 24.392 | 119 |
| Potraživanja | 182.105 | 123.393 | 148 | 68.125 | 181 |
| Finansijska imovina | 29.199 | 1.937 | 1508 | 5.972 | 32 |
| Novac i novčana sredstva | 69.918 | 77.841 | 90 | 68.715 | 113 |
| Aktivna vremenska razgraničenja | 40.429 | 57.946 | 70 | 63.764 | 91 |
| UKUPNO AKTIVA | 1.829.658 | 1.997.911 | 92 | 2.129.236 | 94 |
| PASIVA | | | | | |
| Kapital i rezerve | 527.133 | 685.227 | 77 | 709.744 | 97 |
| Dugoročne obveze | 770.168 | 931.493 | 83 | 1.123.618 | 83 |
| Obveze po osnovi kredita i leasinga | 764.785 | 921.610 | 83 | 1.111.492 | 83 |
| Dugoročna rezerviranja | 5.383 | 9.883 | 54 | 12.125 | 82 |
| Kratkoročne obveze | 504.454 | 351.454 | 144 | 271.056 | 130 |
| Obveze po kreditima i leasingu | 219.509 | 143.092 | 153 | 117.462 | 122 |
| Obveze prema dobavljačima i ostale obveze | 284.944 | 208.362 | 137 | 153.594 | 136 |
| Pasivna vremenska razgraničenja | 27.904 | 29.737 | 94 | 24.818 | 120 |
| UKUPNO PASIVA | 1.829.658 | 1.997.911 | 92 | 2.129.236 | 94 |

Napomena: Promjena nivoa aktive i pasive u 2006. i 2007. godini u odnosu na već objavljena izvješća za ta razdoblja nastala je zbog potrebe reklasifikacije nekih kategorija revizorskog izvješća za 2008. godinu sukladno Međunarodnim računovodstvenim standardima.

Vrijednost je imovine (obveza i kapitala) na kraju godine manja za 8pp smanjenjem nivoa obveza po kreditima i smanjenjem sadašnje vrijednosti imovine zbog prodaje zrakoplova. Na kraju 2008. godine obveze po kreditima od domaćih banaka iznose ukupno 71,3 mln kn (8,3 mln kn dugoročnih obveza i 63 mln kn kratkoročnih obveza). Dugoročni kredit prema sindikatu banaka iznosi 913 mln kn, a prva rata otplate glavnice bila je u prosincu 2008. godine.

Investicije u 2008.

| Investicije | 2008. | 2007. | 2006. |
|---|--------------------|--------------------|-------------------|
| Ulaganja u zrakoplove | 43.661.671 | 97.135.032 | 63.921.759 |
| Ulaganja u rezervne dijelove, alate i opremu | 33.574.859 | 6.925.484 | 5.972.596 |
| Građevinski objekti | 13.150.273 | 11.710.758 | 2.601.074 |
| Nematerijalna imovina | 6.861.115 | 1.172.153 | 1.894.849 |
| Ostala oprema | 2.922.564 | 1.439.159 | 1.340.390 |
| Maintenance Reserve | 39.254.966 | 36.704.562 | 1.492.844 |
| Ukupno | 139.425.448 | 155.087.148 | 77.223.512 |
| Finansijska ulaganja u zrakoplove (predisporučno financiranje) | 29.602.418 | | |
| Ostala finansijska ulaganja | 1.414.976 | 2.796.209 | 1.133.939 |

Unutar **ulaganja u zrakoplove**, pregledi i radovi na motorima ostvareni su sa 28,3 mln kn. Obavljen je jedan pregled motora na zrakoplovu Airbus te dva pregleda motora na zrakoplovu ATR. Dio investicije u visini od 15 mln kn odnosi se na pregled motora u zrakoplovu Airbus, koji je završen prošle godine pa tako nije bio planiran finansijski za 2008. godinu, ali dokumentacija o njemu bila je dostupna tek početkom ove godine nakon zatvaranja poslovne 2007. godine, kada je i unesena u poslovne knjige. To je stvorilo razliku u odnosu na planirane veličine ulaganja u zrakoplove, ali samo vremenskom disproporcijom, a troškovno je preko amortizacije to ulaganje uključeno u plan za 2008. godinu redovitom amortizacijom tog pregleda. Obavljena je i zamjena lopatica motora u zrakoplovu Airbus u iznosu od 609 tisuća kn. U ovom razdoblju obavljene su dvije planirane zamjene glavnog podvozja na zrakoplovima Airbus u vrijednosti od 3,7 mln kn. Na zrakoplovu Airbus (CTF) ostvaren je i planiran šestogodišnji pregled u vrijednosti 9,6 mln kn. Dio investicija odnosi se i na obavljene modifikacije na zrakoplovima Airbus u visini 1,7 mln kn te modifikacije na zrakoplovima ATR u visini od 10 tisuća kn. Iznos od 310 tisuća kn predstavlja izlaz sa skladišta kao priprema dvanaestogodišnjih pregleda planiranih u 2009. godini na zrakoplovima Airbus (CTG i CTH).

Pored navedenih investicija, u internoj izvedbi su napravljeni C pregledi na šest zrakoplova Airbus (CTI, CTF, CTJ, CTG, CTH i CTI) te na zrakoplovima ATR 42.

Osim ulaganja u flotu u vlasništvu, napravljen je i dvanaestogodišnji pregled na zrakoplovu u najmu (Airbus CTM).

Građevinske investicije najvećim dijelom predstavljaju ulaganje u novi mobilni hangar u koji je investirano 7,8 mln kn, u stari hangar investirano je 3,3 mln kn te ulaganje u visini od 2,1 mln kn u pripremnu građevinsku dokumentaciju za izgradnju buduće poslovne zgrade.

Sveukupno ulaganje u novi mobilni hangar koji je u 2008. godini stavljen u upotrebu iznosilo je 13,5 mln kn.

Dio ulaganja u nematerijalnu imovinu u iznosu od 5,2 mln kn predstavlju ulaganja u implementaciju novog poslovnog sustava. Riječ je o integriranom poslovno-informatičkom sustavu na bazi SAP ERP rješenja i SAP BI sustava za podršku planiranja i poslovnog odlučivanja. Croatia Airlines ovim nastavlja s ispunjavanjem korporativnih planova, kojim se kompanija tehnološki i informatički unapređuje prihvatajući najbolje svjetske poslovne prakse i najsuvremenija rješenja.

Maintenance rezerve odnosno redovita mjeseca ulaganja u rezerve za buduće radove održavanja zrakoplova i motora iznose 39,3 mln kn.

U 2008. godini ostvarena su i **financijska ulaganja u buduće nabave zrakoplova** u visini od 29,6 mln kn od čega se 25,1 mln kn odnosi na predisporučno financiranje zrakoplova Airbus, kojima će se proširiti flota srednjeg doleta u idućem srednjoročnom razdoblju te garantni depozit u visini od 1,4 mln kn za 2 zrakoplova ATR koje je Croatia Airlines preuzeo u najam početkom godine, nakon njihove prodaje, a koji će se vratiti nakon isteka najma potkraj godine. Iznos od 3,5 mln kn financijskog ulaganja odnosi se na depozit za prva dva zrakoplova Q400.

Ostala financijska ulaganja ostvarena su sa 1,4 mln kn danim depozitima za stambene kredite djelatnika.

Kretanje novčanog tijeka

| cash flow (000 kn) | 2008. | 2007. | Indeks | Nivo tijeka novca (priljeva i odljeva) u 2008. godini povećao se za 7pp u odnosu na prethodnu godinu. |
|--|------------------|------------------|------------|---|
| Stanje sredstava, početak razdoblja | 77.841 | 68.715 | 113 | |
| prijev iz djelatnosti | 1.632.192 | 1.470.839 | 111 | |
| prijev od države | 99.922 | 69.993 | 143 | Povećanje priljeva iz poslovanja zbog širenja tržišta i povećanja prometa te prihoda prati i jače povećanje plaćanja obveza prvenstveno zbog rasta cijena goriva. |
| prodaja imovine | 124.728 | 0 | - | |
| krediti | 32.891 | 241.745 | 14 | |
| financijski prijev | 43.673 | 32.822 | 133 | |
| Prijev ukupno | 1.933.406 | 1.815.399 | 107 | |
| obveze | 1.675.692 | 1.415.716 | 118 | |
| investicije | 57.965 | 33.517 | 173 | |
| krediti | 163.715 | 202.029 | 81 | Priljevi od prodaje imovine ostvareni su prvenstveno prodajom jednog zrakoplova Airbus kao i tri zrakoplova ATR u sklopu zamjene flote srednjeg doleta. |
| financijski odjev | 43.956 | 155.011 | 28 | |
| Odljev ukupno | 1.941.329 | 1.806.273 | 107 | |
| Neto promjena u razdoblju | -7.923 | 9.126 | - | |
| Stanje sredstava, kraj razdoblja | 69.918 | 77.841 | 90 | |

Potkraj godine realizirano je kratkoročno zaduženje u visini od 32,9 mln kn.

Tijekom godine zatvoreno je, osim tekućih kreditnih obveza, i predisporučno financiranje nabava zrakoplova u idućem srednjoročnom razdoblju.

Osvrt na ostvarenje Plana

Prometni pokazatelji u odnosu na planirane

| OPIS | | | Ostvarenje 2008. | Plan 2008. |
|-------------------------------------|------------|----------|---------------------|---------------|
| nalet (km) | DIST | 000 | 16466 | 16730 |
| broj uzljetanja | FLTS | | 26013 | 25799 |
| stopa rasta | | % | 1 | |
| operativno vrijeme | BH | | 35790 | 35086 |
| stopa rasta | | % | 2 | |
| prevezeni putnici | RPAX | 000 | 1869 | 1903 |
| stopa rasta | | % | -2 | |
| prevezena roba i pošta | CGO | T | 4393 | 4784 |
| stopa rasta | | % | -8 | |
| ostvareni putnički km | RPKM | mln | 1372 | 1429 |
| raspoloživa sjedala - km | ASKM | mln | 2103 | 2160 |
| putnički faktor popunjenošti | PLF | % | 65,2 | 66,2 |
| ostvareni tonski km | TKM | mln | 126 | 132 |
| raspoloživi tonski km | ATKM | mln | 231 | 238 |
| težinski faktor popunjenošti | WLF | % | 54,7 | 55,3 |

U 2008. godini nalet flote u BH veći je za 2pp, a u letovima za 1pp u odnosu na planirani, a broj je prevezenih putnika za 2pp manji. Ostvareni prometni učinci direktno su djelovali na visinu ostvarenih prihoda i nivo troškova u 2008. godini.

Račun dobiti i gubitka

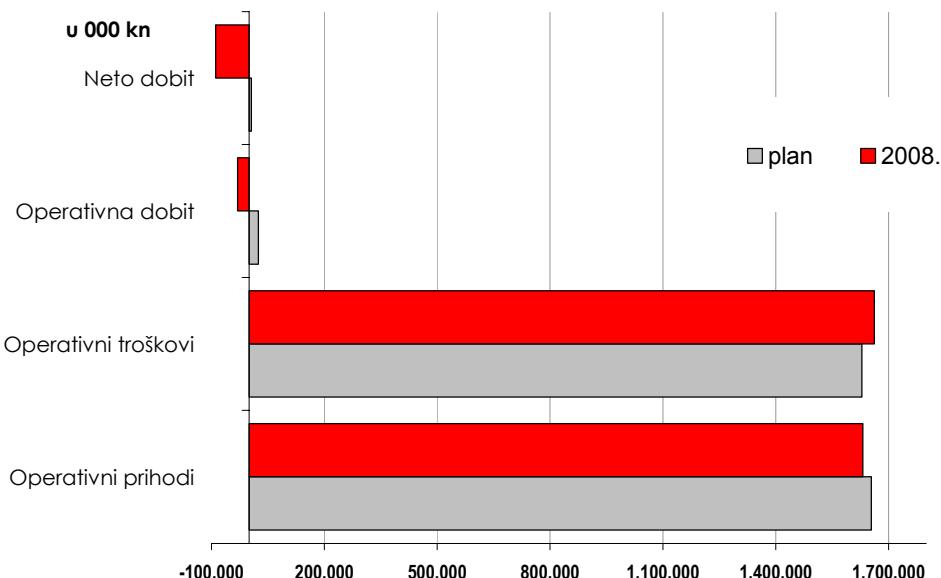
| (000 kn) | 2008. | PLAN 2008. | Indeks | Temeljem više ostvarenih operativnih troškova od planiranih (veća cijena goriva, neplanirani dodatni najam i veći rashod od prodaje od planiranog) ostvaren je operativni gubitak u visini od 31 mln kn, a uključivanjem financijskih troškova (troškova financiranja flote i troškova/prihoda promjene tečaja) i gubitak od 89 mln kn. |
|------------------------------------|------------------|------------------|------------|---|
| Putnički promet | 1.352.819 | 1.353.941 | 100 | |
| Prijevoz tereta | 26.348 | 24.863 | 106 | |
| Ostali prihodi | 252.138 | 275.077 | 92 | |
| PRIHODI IZ POSLOVANJA | 1.631.305 | 1.653.882 | 99 | |
| Troškovi letenja | 533.596 | 483.381 | 110 | |
| Održavanje | 155.010 | 158.235 | 98 | |
| Usluge putnicima | 101.259 | 105.735 | 96 | |
| Usluge u zračnom prometu | 338.589 | 351.022 | 96 | |
| Promidžba i prodaja | 225.753 | 234.121 | 96 | |
| Opći i administrativni poslovi | 98.372 | 101.818 | 97 | |
| Amortizacija | 172.440 | 173.245 | 100 | |
| Ostali rashodi | 36.832 | 21.363 | 172 | |
| TROŠKOVI IZ POSLOVANJA | 1.661.850 | 1.628.920 | 102 | |
| DOBIT/GUBITAK IZ POSLOVANJA | -30.546 | 24.962 | - | |
| Rashodi od kamata | -56.206 | -56.404 | 100 | |
| Prihodi od kamata | 2.995 | 7.439 | 40 | |
| Tečajne razlike (neto) | -6.542 | 0 | - | |
| Ostali finansijski rashodi | -4.970 | -2.168 | 229 | |
| Ostali finansijski prihodi | 6.095 | 32.273 | 19 | |
| NETO REZULTAT FINANCIRANJA | -58.628 | -18.860 | 311 | |
| NETO DOBIT/GUBITAK | -89.174 | 6.102 | - | |

rezultati u 2008. godini govore o prebačaju planirane **prodaje redovitog prometa na domaćem tržištu za 5pp** te padu **međunarodne prodaje** redovitog prometa **za 6pp** u odnosu na planirane veličine. Pad je direktno uzrokovani **padom prodaje na američkom tržištu**, a jedan je od faktora ovog pada svakako i pad **tečaja USD**, koji **devalorizira vrijednost prodaje** na jednom od najznačajnijih vanjskih prodajnih tržišta Croatia Airlinesa. Ova kretanja **uvjetovana su recesiskim slabostima i financijskim problemima američkoga gospodarstva**. Poslovnu godinu karakterizira i povećana prodaja na postojećim tržištima (Njemačka, Australija, Španjolska, Švedska te zemlje uže regije) te početak prodaje na novom tržištu (Kosovo), što je dijelom nadoknadilo pad na američkom tržištu.

Prihodi od prijevoza tereta veći su za **6pp od planiranih**, a uspješnom suradnjom s vanjskim robnim agentom, on je preuzeo na sebe distribuciju i management prodaje te održavanje vanjske prodajne mreže.

Ostali su prihodi iz poslovanja 8pp manji od planiranih prvenstveno zbog neostvarenih svih planiranih prodaja dugotrajne imovine (planom poslovanja bila je planirana prodaja udjela u povezanim poduzećima i prodaja imovine u razjedinjenim poslovnim prostorima Zagreb i Zadar, koja se ipak nije realizirala. Prodaja dugotrajne imovine planirana je u cilju usmjeravanja svih resursa Croatia Airlinesa osnovnoj djelatnosti i njezinu razvoju).

Operativni su troškovi 2pp veći od planiranih zbog velikog prebačaja troškova goriva zbog visokih cijena goriva u ljetnoj sezoni kada Croatia Airlines obavlja najveći dio prometa, a izraženiji pad cijena goriva u zadnjem kvartalu nije ga uspio nadoknaditi. Dio prebačaja planiranih operativnih troškova odnosi se i na veće troškove najma zrakoplova koje je Croatia Airlines morao dodatno unajmiti zbog kasnije isporuke novih zrakoplova Dash 8-Q400. U prebačaju je i rashod sadašnje vrijednosti zrakoplova temeljem provedene prodaje tri zrakoplova ATR, od kojih su dva povratno zadržana u operativnom najmu do isteka sezone te jednog zrakoplova Airbus koji je prodan krajem godine i također povratno zadržan u operativnom najmu. Sve ostale kategorije operativnih troškova ostvarene su na istom ili nižem nivou od planiranog, čemu je svakako pridonio i 1,7pp manji tečaj EUR od planiranog te 3,3pp manji tečaj USD od planiranog.



Bilanca stanja

| (000 kn) | Kraj 2008. | PLAN | Indeks |
|---|------------------|------------------|------------|
| AKTIVA | | | |
| Dugotrajna imovina | 1.476.098 | 1.557.097 | 95 |
| Nematerijalna imovina | 7.388 | 4.560 | 162 |
| Materijalna imovina | 1.394.072 | 1.463.034 | 95 |
| Finansijska imovina i potraživanja | 74.639 | 89.503 | 83 |
| Kratkotrajna imovina | 313.130 | 247.149 | 127 |
| Zalihe | 31.908 | 30.002 | 106 |
| Potraživanja | 182.105 | 125.494 | 145 |
| Finansijska imovina | 29.199 | 5.296 | 551 |
| Novac i novčana sredstva | 69.918 | 86.358 | 81 |
| Aktivna vremenska razgraničenja | 40.429 | 28.927 | 140 |
| UKUPNO AKTIVA | 1.829.658 | 1.833.173 | 100 |
| PASIVA | | | |
| Kapital i rezerve | 527.133 | 630.230 | 84 |
| Dugoročne obveze | 770.168 | 788.033 | 98 |
| Obveze po osnovi kredita i leasinga | 764.785 | 783.242 | 98 |
| Dugoročna rezerviranja | 5.383 | 4.791 | 112 |
| Kratkoročne obveze | 504.454 | 372.272 | 136 |
| Obveze po kreditima i leasingu | 219.509 | 159.380 | 138 |
| Obveze prema dobavljačima i ostale obveze | 284.944 | 212.892 | 134 |
| Pasivna vremenska razgraničenja | 27.904 | 42.639 | 65 |
| UKUPNO PASIVA | 1.829.658 | 1.833.173 | 100 |

Vrijednost imovine, odnosno obveza i kapitala na kraju je godine na razini planiranih vrijednosti, ali uz nešto drugačiju strukturu. Dugotrajna imovina smanjila se zbog prodaje jednog zrakoplova Airbus (CTF) krajem godine, koji je Croatia Airlines uzeo u povratni najam. Kratkotrajna je imovina veća od planirane zbog većih potraživanja unutar kojih su najviše rasla potraživanja od države s osnova subvencija i PDV-a te zbog povećanja finansijske imovine kupnjom derivatnih valutnih instrumenata tijekom godine.

Stanje je kapitala i rezervi na kraju 2008. godine manje od planiranog zbog ostvarenoga gubitka u odnosu na planiranu dobit, a dugoročne su obveze manje zbog nižeg nivoa ostvarenog tečaja EUR i USD od planiranog.

Kratkoročne su obveze veće od plana zbog većih obveza po kratkoročnim kreditima (krajem godine reprogramiran je postojeći kratkoročni kredit u visini od 4 mln EUR te povučen dodatni kratkoročni jednogodišnji kredit od Privredne banke Zagreb u visini od 4,6 mln EUR) te obveza prema dobavljačima i ostalih kratkoročnih obveza.

Današnje poslovanje – Prometni učinci I.-III. 2009.

| OPIS | | | Ostvarenje I.-III. 2009. | Plan I.-III. 2009. |
|-------------------------------------|------------|----------|-----------------------------|-----------------------|
| nalet (km) | DIST | 000 | 2959 | 2950 |
| broj uzljetanja | FLTS | | 5252 | 5203 |
| stopa rasta | | % | 1 | |
| operativno vrijeme | BH | | 6505 | 6409 |
| stopa rasta | | % | 1 | |
| prevezeni putnici | RPAX | 000 | 300 | 306 |
| stopa rasta | | % | -2 | |
| prevezena roba i pošta | CGO | T | 903 | 880 |
| stopa rasta | | % | 3 | |
| ostvareni putnički km | RPKM | mln | 184 | 191 |
| raspoloživa sjedala - km | ASKM | mln | 370 | 375 |
| putnički faktor popunjenošti | PLF | % | 49,7 | 50,9 |
| ostvareni tonski km | TKM | mln | 17,2 | 17,8 |
| raspoloživi tonski km | ATKM | mln | 41,3 | 41,9 |
| težinski faktor popunjenošti | WLF | % | 41,7 | 45,7 |

Godina 2009. počela je za Croatia Airlines, kao i za cijelu industriju zračnog prijevoza, padom broja putnika. Broj se putnika, kao posljedica globalne ekonomske krize i recesije, smanjuje za 3pp u odnosu na prethodnu godinu.

Broj putnika u domaćem redovitom prometu smanjen je za 4pp, a međunarodni putnički promet na razini je prometa istog razdoblja prošle godine.

Putnički faktor popunjenošti (PLF) u padu je na svim

tržištima. Iz navedenih kretanja za prva tri mjeseca poslovne godine vidljivo je da će 2009. biti veoma teška godina, kako za industriju, tako i za Croatia Airlines. Slijedom toga već se počelo razmišljati o modalitetu ušteda koje sustav Croatia Airlinesa može dodatno pronaći tijekom godine kako bi se recesijski udar na naturalna ostvarenja barem malo ublažio financijski.



Ivan Mišetić
Glavni direktor