

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

HELENA SMOLČIĆ

UTJECAJ ZRAČNE LUKE RIJEKA NA TURIZAM

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2014.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI

UTJECAJ ZRAČNE LUKE RIJEKA NA TURIZAM

THE IMPACT OF THE RIJEKA AIRPORT TO TOURISM

DIPLOMSKI RAD

Predmet: Promet u turizmu

Mentor: dr. sc. Hrvoje Baričević

Student: Helena Smolčić

Matični broj: 0112039393

Studij: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

Rijeka, rujan, 2014.

Studentica: Helena Smolčić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

Matični broj: 0112039393

IZJAVA:

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom „UTJECAJ ZRAČNE LUKE RIJEKA NA TURIZAM“ izradila samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Hrvoje Baričević. U radu sam primijenila metodologiju znanstvenoistraživačkog rada i koristila literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući navela u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirala sam i povezala s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Suglasna sam s objavom diplomskog rada na službenim stranicama.

Helena Smolčić

SAŽETAK

Od početka razvoja ekonomije utjecaj prometa na turizam jako je naglašen. Visok stupanj međuovisnosti prometa i turizma traži usklađen razvitak ovih djelatnosti na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini.

Zračna luka Rijeka nalazi se na otoku Krku.

Ključne riječi: promet, zračni promet, zračna luka, turizam, niskotarifni prijevoznici

SUMMARY

Since the beginning of the economics, the influence of traffic on tourism has been strongly emphasised. The high degree of independence of transport and tourism requires a harmonious development of these activities on the international, national, regional and local level.

Rijeka airport is located on the island Krk.

Keywords: traffic, air traffic, airport, tourism, low-cost airline

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
1.1. Problem, predmet i objekti istraživanja.....	1
1.2. Radna hipoteza	1
1.3. Svrha i ciljevi istraživanja	2
1.4. Znanstvene metode	2
1.5. Struktura rada	2
2. OPĆENITO O ZRAČNOM PROMETU	4
2.1. Teorijske značajke zračnog prometa	4
2.2. Niskotarifni zračni prijevoznici	7
2.2.1. Utjecaj niskotarifnih prijevoznika na zračne luke	9
2.2.2. Niskotarifni zračni prijevoznici u Republici Hrvatskoj.....	10
2.2.3. Smjernice budućeg razvoja u Republici Hrvatskoj	14
2.3. Osnovna obilježja zračnih luka	15
2.3.1. Pristup zračnoj luci	17
2.3.2. Opća klasifikacija zračnih luka.....	18
2.4. Stanje na europskom tržištu zračnog prometa.....	21
2.5. Suvremeni fenomeni u zračnom prometu.....	25
3. Zračna luka Rijeka.....	29
3.1. Osnovni podaci o Zračnoj luci Rijeka	29
3.1.1. Vlasnička struktura	33
3.1.2. Struktura prihoda	35
3.2. Konkurentske zračne luke	36
3.2.1. Domaće konkurentske zračne luke	37
3.2.2. Inozemne konkurentne zračne luke	39
3.3. Infrastruktura Zračne luke Rijeka.....	41
4. Međuovisnost prometa i turizma	43
4.1. Temeljna povezanost prometa i turizma.....	43
4.1.1. Pozitivni aspekti povezanosti prometa i turizma.....	44
4.1.2. Negativni aspekti povezanosti prometa i turizma.....	45

4.2. Tržište putničkog zrakoplovnog prometa s aspekta turističke ponude i potražnje.....	47
4.3. Utjecaj čimbenika na potencijale turističkog putničkog zrakoplovnog prometa	49
5. Zračni promet i turizam Republike Hrvatske	52
5.1. Turizam kao glavni pokretač prometne potražnje u Republici Hrvatskoj.....	52
5.2. Osnovna obilježja prometne povezanosti Primorske Hrvatske zračnim putem	57
5.3. Utjecaj zračnog prometa na turizam Primorske Hrvatske	62
5.4. Strategija razvoja zračnog prometa u Primorsko-goranskoj županiji za potrebe razvoja turizma.....	66
5. 4. 1. Međuzavisnost rasta potražnje za uslugama zračnog prometa, ukupnih prihoda i rezultata financijskog poslovanja zrakoplovnih kompanija	71
6. TURIZAM KAO POKRETAČ PROMETNE POTRAŽNJE U ZRAČNOM PROMETU	75
6.1. Geoprometni položaj Zračne luke Rijeka.....	79
6.2. Osnovna obilježja prometne potražnje u zračnom prijevozu	82
7. ZAKLJUČAK.....	87
LITERATURA.....	89
POPIS SLIKA	92
POPIS TABLICA.....	93
POPIS GRAFIKONA.....	94
POPIS ZEMLJOVIDA.....	94

1. UVOD

U Republici Hrvatskoj nalazi se sedam međunarodnih zračnih luka a Zračna luka Rijeka jedina je međunarodna zračna luka u Primorsko-goranskoj županiji te ima značajan ekonomski i turistički utjecaj na samu regiju. Ostvareni promet u zračnoj luci nije zadovoljavajući te predstavlja problem većinskim vlasnicima zračne luke – Primorsko goranskoj županiji te Republici Hrvatskoj. Da bi Zračna luka Rijeka povećala svoj promet te pridonijela razvoju turizma potrebne su nove investicije.

1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Na osnovi relevantnih činjenica o problematici znanstvenoga istraživanja može se definirati problem istraživanja: Zračni promet Republike Hrvatske a tako i promet Zračne luke nije dostigao razinu na kojoj je bio prije agresije. Dio turista Primorsko-goranske županije dolazi preko konkurentskih zračnih luka u susjednim zemljama, Italiji i Sloveniji.

Relevantne spoznaje o problematici i problemu istraživanja predstavljaju znanstvenu podlogu za definiranje predmeta istraživanja: Istražiti aktualne probleme u zračnom prometu i transportu Republike Hrvatske, odrediti važnost Zračne luke Rijeka u zračnom prometu te predložiti konkretne mjere za rast prometa na zračnoj luci.

Problem i predmet istraživanja odnose se na dva međusobno povezana objekta istraživanja, i to: Zračni promet u Republici Hrvatskoj i zračni promet u Europi.

1.2. RADNA HIPOTEZA

Sukladno bitnim odrednicama problema, predmeta i objekta istraživanja postavljena je radna hipoteza: Razvoj zračnog prometa re razvoj Zračne luke Rijeka bitan su čimbenik za razvoj turizma na Kvarneru.

1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA

Svrha ovog istraživanja je pobliže objasniti pojam zračnog prometa, zračni promet Primorsko-goranske županije te utjecaj Zračne luke Rijeka na turizam Primorsko-goranske županije, odnosno Primorske Hrvatske. Kroz SWOT analizu prikazane su temeljne prednosti, nedostaci, slabosti i prilike Zračne luke Rijeka.

1.4. ZNANSTVENE METODE

Prilikom istraživanja, formuliranja i predstavljanja rezultata istraživanja korištene su u odgovarajućim kombinacijama sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, metoda apstrakcije i konkretizacije, metoda specijalizacije i generalizacije, metoda dokazivanja i opovrgavanja, statistička metoda, povijesna metoda, komparativna metoda, metoda klasifikacije, matematička metoda, metoda deskripcije, metoda kompilacije, metoda anketiranja.

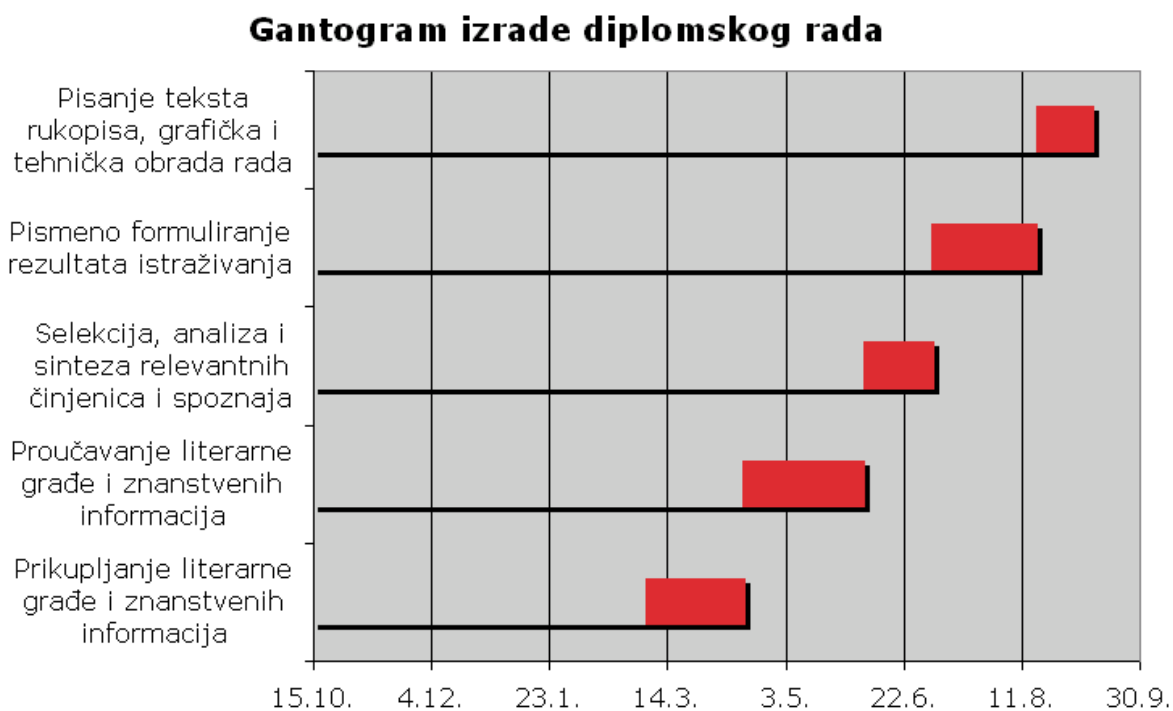
1.5. STRUKTURA RADA

Rezultati istraživanja predloženi su u nekoliko međusobno povezanih dijelova.

U prvom dijelu, Uvodu, navedeni su problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i obrazložena je struktura rada. U drugom dijelu analizirani su zračni promet, teorijske značajke zračnog prometa, niskotarifni zračni prijevoznici te njihov utjecaj na zračne luke, osnovna obilježja zračnih luka, stanje na europskom tržištu zračnog prometa te suvremeni fenomeni u zračnom prometu. Zračna luka Rijeka naslov je trećeg dijela. U tom dijelu predloženi su rezultati istraživanja u tri tematske jedinice. Prikazani su osnovni podaci o zračnoj luci, konkurentne zračne luke i infrastruktura. Naslov četvrtog dijela rada je međuovisnost prometa i turizma. Elaborirana je temeljna povezanost prometa i turizma, odnosno pozitivni i negativni aspekti međusobne povezanosti, tržište putničkog zrakoplovnog prometa s aspekta turističke ponude i potražnje te utjecaj čimbenika na potencijale turističkog putničkog zrakoplovnog prometa. Peti dio pod nazivom zračni promet i turizam Republike Hrvatske podijeljen je u četiri tematske cjeline koje nose

naziv turizma kao glavni pokretač prometne potražnje u Republici Hrvatskoj, osnovna obilježja prometne povezanosti Primorske Hrvatske zračnim putem, utjecaj zračnog prometa na turizam Primorske Hrvatske i strategija razvoja zračnog prometa u Primorsko goranskoj županiji za potrebe razvoja turizma. Na samom kraju prikazan je geoprometni položaj Zračne luke Rijeka i osnovna obilježja prometne potražnje u zračnom prometu. U posljednjem dijelu, zaključku, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

Grafikon 1. Gantogram izrade diplomskog rada



Izvor: Izradila autorica

2. OPĆENITO O ZRAČNOM PROMETU

Zračni promet, iako povijesno gledano najmlađi oblik prometa, predstavlja svojevrsan fenomen među prometnim granama zbog najbrže dosegnutog stupnja razvitka. U današnje je vrijeme razina razvijenosti zračnog prometa pouzdan pokazatelj gospodarskog i društvenog razvitka neke zemlje. U posljednjih pedesetak godina zrakoplovstvo je napredovalo više od bilo koje prometne grane, štoviše i rijetke grane industrije bilježe takve stope rasta.¹

2.1. TEORIJSKE ZNAČAJKE ZRAČNOG PROMETA

Zračni prijevoz je gospodarska djelatnost prijevoza, prijenosa, premještanja robe i putnika svim vrstama zrakoplova i letjelica i na svim zrakoplovnim putovima, bez obzira poduzimaju li se u (ne)gospodarske svrhe. Zračni prijevoz (transport) je uži pojam od zračnog prometa koji obuhvaća prijevoz robe i putnika, zrakoplovima (i letjelicama) po zrakoplovnim rutama, sve operacije i komunikacije u zračnom prijevozu. Prema ranije navedenom, može se zaključiti da zračni promet, osim zračnog transporta, obuhvaća i djelatnosti koje su u izravnoj ili neizravnoj vezi s takvim prijevozom, kao što su neke djelatnosti (ili poslovi) u polaznim i odredišnim zrakoplovnim lukama, terminalima ili pristanišnim platformama. Zračni promet u širem smislu riječi uključuje i djelatnosti: pakiranja robe, kontrole utovara, istovara ili slaganja robe u ili iz zrakoplova, osiguranje zrakoplova, robe i putnika u zračnom prijevozu.²

U biti, kod ovog prometa se radi o dva osnovna tipa letjelica:³

- a) letjelice teže od zraka
- b) letjelice lakše od zraka.

U prvu grupu spadaju avioni, helikopteri, rakete i jedrilice, a u drugu baloni. Kaže se da je čovjek od kad postoji težio da se vine nebu pod oblake. Priroda koja ga je okruživala davala mu je od njegovih prvih dana brojne primjere prednosti u svakodnevnom životu živih bića

¹ Radačić, Ž., Suić, I., Škurla Babić, R.: Tehnologija zračnog prometa I, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2008., str. 26.

² Žurga, G.: Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prostoru, Rijeka, 2012., str. 8.

³ <http://www.prometna-zona.com/zracni.php> (17.05.2014.)

koja su imala mogućnost da se kreću zrakom. Postoji u svijetu niz legendi o pokušajima da se čovjek vine u zrak. Jedna od najpoznatijih je ona iz stare helenske kulture koja govori o letačima s krilima od ptičjeg perja slijepljenog voskom. To je legenda o Dedalu i Ikaru. Legenda kaže da su Dedal i Ikar platili glavom svoju "neljudsku" želju da se vinu u nebo među bogove. Kraj Dedala i Ikara bio je onog dana kad su se toliko osilili da se Ikar previše približio Suncu koje mu je otopilo vosak, krila su se raspala i došlo je do tragedije.

U svijetu postoje dvije glavne organizacije zadužene za zračni promet. To su IATA te ICAO. Međunarodna udruga za zračni prijevoz⁴ (skraćeno IATA od engl. International Air Transport Association, fr. Association internationale du transport aérien) je globalna trgovinska organizacije (udruženje) koja predstavlja, vodi i služi oko 270 zrakoplovnih tvrtki koje se bave zračnim prijevozom, odnosno pokriva 94% ukupno ostvarenih redovnih letova u međunarodnom zračnom prometu. Sjedište je u Montrealu, Kanada. Osnovna je u travnju 1945. godine u Havani, Kuba. Nasljednica je Udruge međunarodnog zračnog prometa (engl. International Air Traffic Association), osnovne 1919. godine u Haagu, s početkom ostvarivanja prvih redovnih međunarodnih letova. U vrijeme osnivanja, IATA je imala 57 članovi iz 31 države, uglavnom iz Europe i Sjeverne Amerike. Danas IATA ima oko 270 članovi iz preko 140 zemalja svijeta.

Svrha organizacija je pomoći zračnim prijevoznicima da postanu konkurentni te ujednačenost cijene. Za potrebe izračuna cijene prijevoza, IATA je podijelila svijet na tri regije:

- Sjeverna, Južna i Srednja Amerika.
- Afrika, Bliski Istok i Europa
- Azija, Australija, Novi Zeland i Oceanija.

Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva⁵ (eng. International Civil Aviation Organization; kratica ICAO) specijalizirana je ustanova Ujedinjenih naroda, osnovana 1944. godine u Chicagu, zadužena je za stalni nadzor uvođenja i provođenja Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikaške konvencije). Sjedište Organizacije je u Montrealu, Kanada. Već je tijekom Drugog svjetskog rata uočena naglašena uloga zračnog

⁴ http://hr.wikipedia.org/wiki/Me%C4%91unardna_udruga_za_zra%C4%8Dni_prijevoz (17.05.2014.)

⁵ http://hr.wikipedia.org/wiki/Organizacija_me%C4%91unardnog_civilnog_zrakoplovstva (17.05.2014.)

prometa te se javila potreba za razvojem jedinstvenih pravila za usklađeni razvoj novog nosioca grane prometa. Na inicijativu SAD-a organizirana je u studenom 1944. u Chicagu međunarodna konferencija o civilnom zračnom prometu na kojoj su predstavnici 52 zemlje razmatrali probleme međunarodnog civilnog zrakoplovstva. Rezultat njihova rada je bila Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikaška konvencija).

Osnovni zadaci ICAO-a definirani su upravo tom konvencijom:⁶

- Osiguranje sigurnog i pravilnog rasta međunarodnog civilnog zrakoplovstva u cijelom svijetu,
- Poticanje gradnje i uporaba zrakoplova u miroljubive svrhe,
- Omogućavanje narodima svijeta sigurni, redovni, učinkoviti i ekonomični zračni promet,
- Sprečavanje gospodarstvenih gubitaka uzrokovanih pretjeranom konkurencijom,
- Osiguravanje potpunog poštivanja prava svake države ugovornice i osiguravanje primjerenih mogućnosti sudjelovanja njenih zrakoplovnih tvrtki u međunarodnom zračnom prometu,
- Izbjegavanje diskriminacije među državama ugovornicama,
- Unapređivanje sigurnosti letenja u međunarodnoj zračnoj plovidbi i
- Pomaganje općeg razvoja svih vidova međunarodnog civilnog zrakoplovstva.

Osnovni razlog konstituiranja i funkcioniranja Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva su tri osnovne funkcije:⁷

- Administrativna funkcija: uz tekuće administrativne aktivnosti, uključuje i korespondenciju s državama članicama te pružanje stručnih usluga u radu pripadajućih odbora i ureda,
- Legislativna funkcija obuhvaća pripremu i donošenje normativnih dokumenata kojima se globalno regulira zračni promet te njihovo ažuriranje,
- Sudska funkcija koja se odnosi na rješavanje sporova te eventualno međunarodnu arbitražu.

⁶ Žurga, G.: Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prostoru, Rijeka, 2012., str. 55.

⁷ Ibidem, str. 57.

Republika Hrvatska je postala punopravna članica Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo 1992. godine.

2.2. NISKOTARIFNI ZRAČNI PRIJEVOZNICI

Usprkos činjenici da postoje brojne varijacije niskotarifnih prijevoznika, „standardni“ model niskotarifnih prijevoznika može se okarakterizirati sljedećim obilježjima:⁸

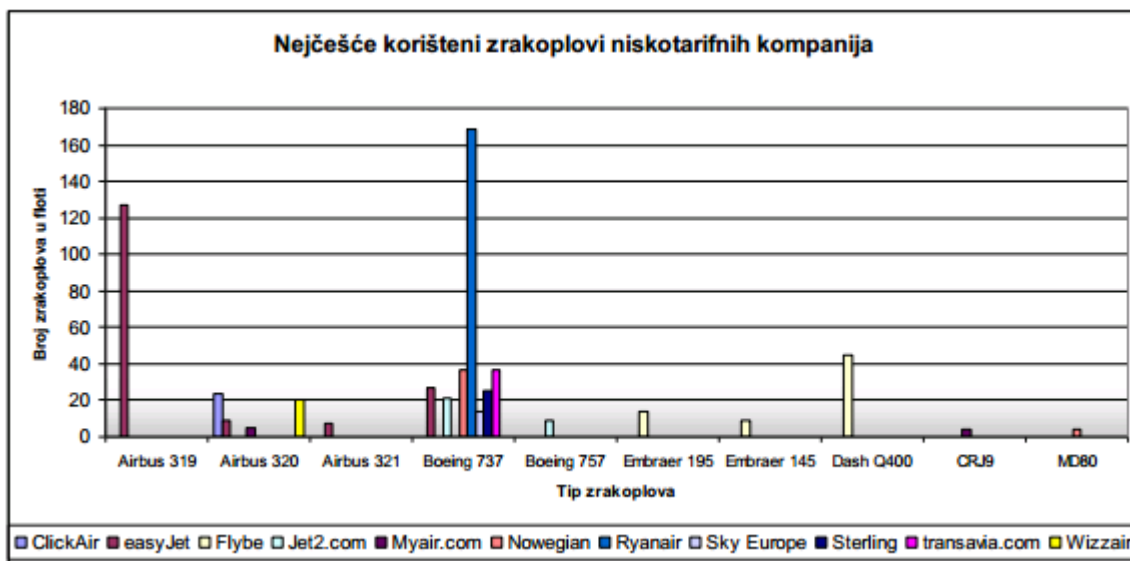
- Distribucija (rezervacije izravno od putnika telefonskom prodajom ili internetom, ne nužno temeljene na putničkim agentima i plaćanju provizije),
- Usluge za vrijeme leta (eliminiranje jela i napitaka u avionu pridonosi smanjenju troškova osoblja i čišćenja, nema diferenciranja razreda),
- Učestali letovi (nekoliko letova zrakoplovom dnevno),
- Minimalna kašnjenja
- Niske cijene i jednostavne operacije, bez udruživanja s drugim operatorima,
- Jedan tip zrakoplova, visoka iskorištenost (preko 11 sati dnevno),
- Izravne, kraće relacije,
- Zračne luke – sporedne, manje frekventne što vodi kraćem vremenu prihvata i otpreme, 15-20 minuta,
- Ciljeve rasta – 10% godišnje,
- Radnici – konkurentne plaće, udio u dobiti, visoka produktivnost,
- Zapošljavanje letačkog i kabinskog osoblja koje je već obučeno i kvalificirano.

Niskotarifne kompanije orijentiraju se na kraće relacije (uglavnom ispod 1.500 km). Da bi se postigli potrebni niski operativni troškovi po putniku, potrebno je da zrakoplov ima što veći broj sjedala. Konkurentska prednost izvedena iz veće proizvodnosti zrakoplova od iznimne je važnosti iz veće proizvodnosti zrakoplova od iznimne je važnosti i postiže se kombinacijom korištenja sporednih zračnih luka i ponude usluge povezivanja isključivo od točke do točke.

⁸ Vojvodić. K.: Europsko tržište niskotarifnih zračnih prijevoznika, *Suvremeni promet* 26, 2006., str. 363.

Sporedne zračne luke imaju dvije glavne prednosti u odnosu na veće zračne luke: zaračunavaju jeftinije pristojbe zrakoplovnim kompanijama za korištenje njihovih usluga i, s obzirom na to da su manje frekventne, manja su i kašnjenja uzrokovana „zakrčenim“ zračnim lukama. Uz to, niskotarifne kompanije koriste jedan tip zrakoplova. Na taj način, piloti i kabinsko osoblje mogu raditi na bilo kojem zrakoplovu iz flote. Niskotarifni prijevoznici iskoristili su i pojednostavljenje cjenovne strukture, kao što je određivanje cijena u jednom smjeru, temeljeno na ponudi i potražnji te na principu da se ranije rezervacije manje plaćaju. Sljedeće ključno područje je svakako distribucija s obzirom na to da se znatne uštede u troškovima postižu izravnom prodajom putnicima putem interneta i telefonske prodaje. Zaobilazeći putničke agencije, niskotarifne kompanije izbjegavaju provizije putničkih agenata te naknade kompjutorskih rezervacijskih sustava. Konačno, područje uštede u troškovima koje je najočitije putnicima je usluga tijekom leta. Usluge u zrakoplovu su bitno reducirane ili čak u potpunosti eliminirane, smanjujući na taj način troškove i rad. To podrazumijeva ili male obroke ili izostanak bilo kakvih obroka, odnosno dodatno zaračunavanje takvih usluga, ukoliko se nude. Na taj je način omogućeno i kraće vrijeme prihvata i otpreme. Također, nudeći neoznačena sjedala smanjuje se vrijeme ukrcaja. Ne nude se različiti razredi, a saloni u zračnim lukama se izbjegavaju ili nude po niskoj cijeni.

Slika 1. Najčešće korišteni zrakoplovi niskotarifnih kompanija



Izvor: Štimac, I., Vidović, A., Sorić, V., Utjecaj niskotarifnih zrakoplovnih kompanija na prometne učinke zračne luke Zagreb

2.2.1. Utjecaj niskotarifnih prijevoznika na zračne luke

U Europi ima približno 200 zračnih luka koje se mogu klasificirati kao nedovoljno iskorištene s manje od milijun putnika godišnje, od kojih glavnina posluje s gubitkom, u državnom su vlasništvu i subvencionira ih središnja ili regionalna vlast. Iznalaženje načina za povećanje broja putnika privlačenjem niskotarifnih prijevoznika predstavlja pokušaj popravljanja njihove financijske moći.

Niskotarifni prijevoznici sve više koriste sporedne i manje zračne luke i često traže lokacije izvan glavnih, frekventnih zračnih luka. Da bi zračna luka bila privlačna prijevozniku, sporedne zračne luke, kao one koje koriste Southwest i Ryanair, trebaju imati lokacijske prednosti što proizlaze ili iz značajne ekonomske, odnosno populacijske osnove ili iz nekog drugog izvora koji bi mogao biti privlačan putniku.⁹

Zračne luke koje se nadaju privlačenju tih kompanija moraju biti spremne na povećanje prometa koje rezultira. Dolazak niskotarifnih kompanija vodi stalnom povećanju prometa. Zračne luke imaju znatnih koristi od tih kompanija. Kako se povećava broj putnika, veće su i mogućnosti za povećanje prihoda izvan zračnog prijevoza. Trgovina na malo, koncesije i troškovi parkiranja osobnih automobila putnika važni su izvori prihoda. Zračne luke sve više uočavaju važnost percipiranja putnika kao potrošača jer oni ostvaruju prihode izvan zračnog prijevoza, ali ovise o zrakoplovnim kompanijama koje dovode putnika te nastoje udovoljiti zahtjevima i jednih i drugih. Ta dvostruka uloga ga može, međutim, dovesti i do sukoba interesa, kao npr. kašnjenja zrakoplova na odlasku da bi putnici više vremena proveli u trgovinama u zračnoj luci i bez mogućnosti da čuju najave zrakoplova jer nema zvučnika u trgovinama. Različiti su načini na koji su zračne luke odgovorile na prilike koje stvaraju niskotarifne kompanije. Neke od njih aktivno potiču promet tih zrakoplova, npr. Frankfurt Hahn je eliminirao iskrcajne naknade za sve Boeing 737 teretne zrakoplove, dok je zračna luka Coventry, smještena približno 100 milja od Londona, odbila usluge prihvata tih zrakoplova ukoliko se ne postigne prava cijena.

⁹ Ibidem, str. 364.-365.

Slika 2. Zrakoplov Ryanaira

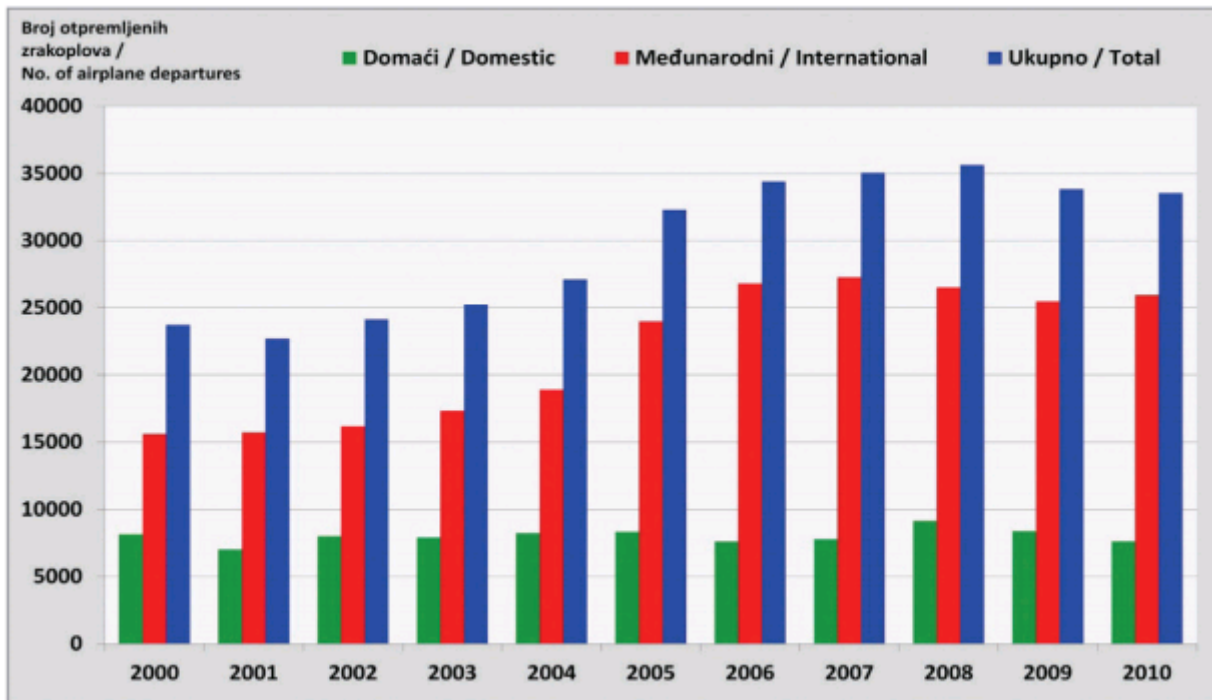


Izvor: <http://greece.greekreporter.com> (29.05.2014.)

2.2.2. Niskotarifni zračni prijevoznici u Republici Hrvatskoj

Iako je 2010. godine udio zračnog prometa u ukupnom prometu prema broju prevezenih putnika iznosio gotovo zanemarivih 1,3, taj udio od 2000. do 2008. godine raste, dok je u posljednje dvije godine zabilježeno tek neznatno smanjenje. Godine 2000. prevezeno je 1 072 000 putnika, a 2010. taj broj je dosegao 1 861 000 putnika što predstavlja porast od 73,6%. Od ukupnog broja putnika očekivano visok udio od 76% čine putnici u međunarodnom prijevozu. Ako promatramo vrijednosti putničkih kilometara, tada je dominacija međunarodnog prijevoza još veća i iznosi čak 90,7% ukupno ostvarenih putničkih kilometara. Slika 3. prikazuje kretanje broja otpremljenih zrakoplova u domaćem i međunarodnom prometu od 2000. do 2010. godine. Pri tome je potrebno napomenuti da je 2008. godine došlo do promjene u metodologiji prikupljanja podataka te podaci nisu usporedivi s ranijim razdobljem.

Slika 3. Kretanje broja otpremljenih zrakoplova u domaćem i međunarodnom prometu



Izvor: Gašparović, S., Jakovčić, M., Vrbanc, M., Hrvatske zračne luke u mreži europskih niskotarifnih kompanija, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb

Zamjetan je kontinuirani porast broja zrakoplova uz izuzetak razdoblja 2001./2000. godine kada je pad u broju zrakoplova posljedica političkih nestabilnosti u regiji. Udio zrakoplova otpremljenih u međunarodnom prometu u promatranom razdoblju kreće se između 66% i 78% s trendom rasta. Ipak treba naglasiti da je 2009. godine došlo do pada broja odlazaka od 5,1% ili 1799 odlaska u odnosu na 2008. godinu. Trend pada nastavljen je i u 2010. godini kada je u odnosu na 2009. pad broja odlazaka iznosio 282. Istodobno broj putnika pao je za 146 000 ili 6,4% 2009. godine, dok je 2010. godine (u odnosu na 2009. godinu) broj putnika porastao za 146 000 ili 6,0%. Pad broja putnika i broja polazaka 2009. godine može se objasniti ekonomskom krizom i oštrim padom broja domaćih putnika od čak 10,6%, dok se porast broja putnika 2010. godine može objasniti rastom broja inozemnih putnika od 9,7%, unatoč padu broja domaćih putnika od 9,0%. U Republici Hrvatskoj posluje sedam zračnih luka i dva zračna pristaništa za prihvatanje zrakoplova u javnom zračnom prometu. Prema broju putnika i broju operacija zrakoplova, najveća zračna luka u Republici Hrvatskoj je Zračna luka Zagreb. Godine 2010. evidentirano je 39 812 operacija zrakoplova, dok je 2009. godine taj broj iznosio

40 685 nakon čega je slijedio Split sa 17 188 operacija. Godine 2010. u Zračnoj luci Zagreb prevezeno je 2 071 561 putnika što čini 40% svih prevezenih putnika u zračnom prometu u Republici Hrvatskoj te godine. Dinamični razvoj niskotarifnog zračnog prijevoza u Republici Hrvatskoj ogleda se u činjenici njegova, iz godine u godinu, sve većeg korištenja. Pri tome valja istaknuti kako niskotarifni zračni prijevoz ima sve veće značenje i u zračnom prometu i turizmu Primorske Hrvatske. U prilog tome govore podaci o povećanju broja putnika koji se koriste niskotarifnim zračnim prijevoznicima u odnosu na ostale putnike. Unatoč svjetskoj gospodarskoj krizi, 2009. godine udio broja putnika s niskotarifnih letova na prostoru Primorske Hrvatske povećao se s 24,6% 2008. godine na 36,0% 2010. godine (Tab. 1.).¹⁰

Tablica 1. Odnos ukupnog broja putnika niskotarifnim prijevoznicima i ukupnog broja putnika u ostalom zračnom prometu u zračnim lukama i zračnim pristaništima primorske Hrvatske

Godina	Niskotarifni putnici	Udio (u %)	Ostali putnici	Udio (u %)	Ukupno	Udio (u %)
Year	Low-cost passengers	Share (in %)	Other passengers	Share (in %)	Total	Share (in %)
2008.	759 351	24,6	2 325 910	75,4	3 085 261	100
2009.	923 984	31,8	1 985 007	68,2	2 908 991	100
2010.	1 144 164	36,0	2 031 821	64,0	3 175 985	100

Izvor: Gašparović, S., Jakovčić, M., Vrbanc, M., Hrvatske zračne luke u mreži europskih niskotarifnih kompanija, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb

Niskotarifni prijevoznici sa svojim letovima od točke do točke između parova gradova izbjegavaju odvijanje prometa preko gradova – središta koje koriste tradicionalni prijevoznici, čime čine navedeno prometovanje izrazito cjenovno dostupnim potencijalnim kupcima. Njihova usporedba s čarterskim prijevoznicima nije moguća jer čarterski prijevoznici povezuju turističke destinacije tzv. tjednim, dvotjednim putovanjima, dok su niskotarifni prijevoznici usmjereni na tzv. kratki gradski turizam, koji je alternativa tradicionalnom dvotjednom turističkom paketu uz more. Niskotarifni zračni prijevoznici osiguravaju

¹⁰ Gašparović, S., Jakovčić, M., Vrbanc, M.: Hrvatske zračne luke u mreži europskih niskotarifnih kompanija, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, str. 100.

neovisnim putnicima uživanje u kulturi, muzejima, kazalištima, arhitekturi kako bi osjetili različitost europskih gradova. Broj putnika neovisnih o paket – aranžmanima sve više raste te samim time i činjenica da sve više raste udio niskotarifnih prijevoznika na uštrb čarter i tradicionalnih prijevoznika.

Iz ranije navedenog proizlazi činjenica da su upravo niskotarifni prijevoznici novi pokretači razvoja turističkih destinacija koje se nalaze u gravitacijskom regionalnih i sekundarnih zračnih luka. Rezultati dolaska niskotarifnih zračnih prijevoznika na regionalne zračne luke, odnosno regiju u Europi, ima za posljedicu dramatičnu transformaciju od potpuno nepoznatih destinacija u vrhunske cjelogodišnje turističke destinacije. Navedeni primjeri turističkih destinacija koje su razvijene zahvaljujući dolasku niskotarifnih prijevoznika prikazani su u tablici 2. upravo iz toga proizlazi i stanoviti pritisak regija na zračne luke da privuku na zračne luke da privuku što više prijevoznika koji će inicirati povećanje prometa, što će znatno utjecati na razvoj turističke destinacije. Dolaskom niskotarifnih prijevoznika na Zračnu luku Rijeka 2005. godine promet se povećao 115% u odnosu na 2004. godinu te se s brojem putnika povećao i broj inozemnih gostiju na području Kvarnera. Udio niskotarifnih prijevoznika u ukupnom prometu kreće se oko 75%. Dolaskom niskotarifnih prijevoznika na Zračnu luku Rijeka turistička regija Kvarner počinje se razvijati i kao turistička aviodestinacija. Uzevši u obzir činjenicu da je „avio gost“ najbolji gost u smislu potrošnje od trenutka kada izađe iz zrakoplova, značajan je doprinos ovih niskotarifnih prijevoznika na razvoj turističke destinacije Kvarner. Zračna luka Rijeka i regija Kvarner 2006. i 2007. godine doživjeli su znatan porast putnika, odnosno inozemnih gostiju te su po prvi puta u posljednjih 40 godina ponovno reanimirali Kvarner kao turističku aviodestinaciju. Niskotarifni prijevoznici su svoj odabir dolaska na Zračnu luku Rijeka upravo temeljili na činjenici da u primorsko-goranskoj regiji postoji vrlo dobra populacijska osnova (preko 300 000 ljudi) te da je regija Kvarner prepoznata i kao razvijena turistička destinacija. Ukoliko ranije navedeno ne bi postojalo, i sam dolazak niskotarifnih prijevoznika bio bi upitan.

Tablica 2. Nove međunarodne turističke destinacije razvijene dolaskom niskotarifnih prijevoznika

Država:	Nova međunarodna turistička destinacija
Austrija	Graz, Linz, Klagenfurt
Belgija	Charleoir
Danska	Esbjerg
Finska	Tampere
Francuska	Bergerac, Rodez, Limogez, Carcassonne, Pau, La Rochelle, Nimes, St. Etienne, Tours, Poitiers, Dinard
Njemačka	Karlsruhe-Baden, Altenburg, Hahn, Tempelhof, Munster (Osnabruck), Erfurt
Irska	Knock, Derry, Kerry
Italija	Bari, Pescara, Ancona, Brindisi, Palermo, Alghero, Trieste
Norveška	Haugesund
Poljska	Gdansk, Poznan
Slovačka	Košice
Španjolska	Bilbao, Girona, Jerez, Murcia, Santander, Valladolid, Zaragoza
Švedska	Malmo, Nykoping
V. Britanija	Blackpool, Bournemouth, Newquay

Izvor: Žurga, G., Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prostoru, Rijeka, 2012.

2.2.3. Smjernice budućeg razvoja u Republici Hrvatskoj

Nekolicina niskotarifnih prijevoznika ovih je godina pristigla na hrvatske zračne luke, a pretpostavlja se, da će njihov broj i dalje rasti. U hrvatskim zračnim lukama, s nestrpljenjem očekuju svoje niskotarifne zrakoplovne kompanije jer u njima vide svoju perspektivu.

Dugoročno planiranje razvoja zračnog prometa temelji se na evaluaciji postojećeg stanja i detekciji relevantnih kriterija za ocjenu potencijala daljnjeg razvoja u kontekstu strategijskog cilja pridruživanja Hrvatske u Europsku uniju.

O budućem razvoju hrvatskih zračnih luka ovisit će sam prostor, potražnja, sadržaji, te upravljanje zračnom lukom. Kako bi se broj putnika mogao povećati, potrebno je omogućiti dobar pristup zračnoj luci te obratiti pažnju na moguće zagađenje i bukom i drugim onečišćivačima. Razvoj ovisi i o broju zračnih prijevoznika te učestalosti njihovih letova, kao i prostornim mogućnostima zračnih luka. I cijena usluga zračnih luka i ponuda različitih usluga sigurno će imati utjecaj na njihov razvoj.

Budući da naše zračne luke inače imaju relativno mali promet, naglim rastom prometa moglo bi doći do prekapacitiranosti, stoga se javlja potreba za razvojnim planovima zračnih luka, nadogradnjom površina i objekata, prvenstveno stajanki i terminalnih objekata.

S obzirom da država svake godine investira u opremu i infrastrukturu zračnih luka, potrebno je da i ostali članovi zajednice sudjeluju kako u investicijama tako i u marketinškoj podršci, te poraditi na osmišljavanju proizvoda i usluga koji će privući potencijalne putnike.

S obzirom na znatna ulaganja prvenstveno u modernizaciju cestovnog, a zatim i željezničkog prometa nije realno očekivati jači rast domaćeg zračnog prometa. Cijene avionskih karata u prosjeku su i dalje znatno skuplje od cijena ostalih prijevoznih sredstava. Način privlačenja broj putnika leži u snižavanju cijena karata u zračnom prijevozu, no to je dugoročno održivo jedino restrukturiranjem i prelaskom na niskotarifni model rada. Kako bi privukla putnike izvan sezone Croatia Airlines nudi znatno niže cijene karata. S ciljem privlačenja novih putnika, na domaćim linijama trenutno su uveli su jeftinije cijene karata, ali samo ograničen broj, tako da njihova cijena ovisi o vremenu kupovine. Otkako su niskotarifni prijevoznici ušli na naše tržište, nude i internacionalne letove po dosta povoljnijim cijenama nego do sad.

Nema sumnje da su takvi prijevoznici potrebni Hrvatskoj, ali oni su primarni cilj za osobe s viškom vremena, kojima nije bitno koliko će putovanje trajati, već je ključna stvar cijena.

2.3. OSNOVNA OBILJEŽJA ZRAČNIH LUKA

Tehnologija prihвата i otpreme ponajprije se odvija na aerodromima, odnosno zračnim lukama, te je stoga nužno najprije razjasniti navedene pojmove i njihov međusobni odnos.

Prema definiciji ICAO-a, u Dodatku 14., pojam aerodrom definira se kao kopnena ili vodena površina, uključujući zgrade, instalacije, i opremu namijenjenu za dolazak, odlazak i kretanje zrakoplova. Prema Zakonu o zračnom prometu¹¹ aerodromi predstavljaju određenu kopnenu ili vodenu površinu s manevarskim površinama, platformama, objektima, uređajima i postrojenjima namijenjenim za sigurno kretanje, polijetanje, slijetanje i boravak zrakoplova. Dakle, ovi propisi definiraju aerodrome kao tehničke objekte koji omogućuju polijetanje, slijetanje i kretanje zrakoplova, s tim što je kod našeg propisa dodan i boravak zrakoplova.

Prema zakonu o zračnom prometu, aerodromi se dijele na sljedeće: ¹²

- zračne luke – najmanje jedan prilaz je instrumentalan,
- zračna pristaništa – aerodromi za avione ili helikoptere, slijetanje vizualno,
- letjelišta – aerodromi za letenje jedrilica i motornih jedrilica,
- heliodromi.

Iz navedenog, može se zaključiti da je aerodrom širi pojam od pojma zračne luke. Za bolje razumijevanje potrebno je definirati pojam zračna luka. Sukladno zakonu o zračnim lukama¹³ zračna luka predstavlja prostor otvoren za javni zračni promet, a čine ju određena područja s operativnim površinama, objektima, uređajima, postrojenjima, instalacijama i opremom, namijenjenima za kretanje, uzlijetanje, slijetanje i boravak zrakoplova, te prihvat i opremu zrakoplova, putnika, prtljage, robe, stvari i pošte. Dakle, može se zaključiti da su uz tehničke objekte namijenjene za sigurno slijetanje, polijetanje, kretanje i boravak zrakoplova, u zračnim lukama prisutni i gospodarski subjekti namijenjeni za prihvat i otpremu zrakoplova, putnika, prtljage, tereta i pošte.

¹¹ Zakon o zračnom prometu, „Narodne novine“, 2009., 69., čl. 2.

¹² Žurga, G.: Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prostoru, Rijeka, 2012., str. 20.

¹³ Zakon o zračnom prometu, „Narodne novine“, 1998., 19., čl. 1.

2.3.1. Pristup zračnoj luci

Zračne luke malog i srednjeg intenziteta prometa povezane su s gradom i gravitacijskim područjem koje opslužuju, u pravilu, cestovnim vezama. Od prvih dana komercijalnog zrakoplovstva, kad su putnici dolazili osobnim automobilima na aerodrom, do danas, to je sredstvo glavno za dolazak u zračnu luku. Na razini godišnjeg prometa od nekoliko milijuna do nekoliko desetaka milijuna putnika godišnje, zračne luke se povezuju s gradom a ponegdje i regijom koju opslužuju ili čak međunarodno tračničkim vezama. Pritom su zamjetne razlike po kontinentima i državama, ovisno o prihvaćanju putnika, tradiciji korištenja željeznice odnosno tračničkih sustava, zahtjevima zaštite okoliša, održivog razvoja itd.¹⁴

Zračne luke u Europi, na razini prometa od nekoliko milijuna putnika godišnje, povezane su i tračničkim vezama s gradom, neke i s regijom koju opslužuju, a velike i međudržavnim željezničkom linijama. Najveća u Europi, zračna luka London – Heathrow ima čak dvije tračničke veze, podzemnu željeznicu koja više od 30 godina povezuje zračnu luku sa sustavom podzemne željeznice grada Londona i novu, željezničku vezu, bržu i skuplju, koja povezuje zračnu luku preko željezničkoga putničkog čvora u Londonu sa sustavom britanskih željeznica odnosno praktično s britanskim poluotokom. U SAD-u se tek onda kada promet prijeđe desetak ili dvadesetak milijuna putnika godišnje, pa i više, cestovni sustav dograđuje s tračničkim. Neke zračne luke, koje imaju i više od 30 milijuna putnika godišnje, imaju samo cestovne veze.

Zračne luke na specifičnim lokacijama, kao što su umjetni otoci ili obala, imaju vodne veze (Venecija, Osaka). Na vrlo velikim zračnim lukama bilo je pokušaja povezivanja sa središtem grada koji opslužuju helikopterima, kao i između dviju ili više zračnih luka istoga grada. Po broju ostvarenih putovanja, helikopterske veze su zanemarive.

Cestovna veze je najpristupačnija većini korisnika zračne luke zato što ona omogućuje izravno povezivanje osobnim automobilima ili taksijem od kuće ili ureda u gradu ili regiji do zračne luke.

¹⁴ Pavlin, S.: Aerodromi I, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu. Zagreb, 2006.

2.3.2. Opća klasifikacija zračnih luka

U ovoj točki se neće obrađivati sve klasifikacije i kategorizacije aerodroma općenito, već samo opća klasifikacija zračnih luka komercijalne namjene primjenom kriterija koji su relevantni za njihovu tehnološku eksploataciju, odnosno za tehnologiju i organizaciju prihvata zrakoplova, putnika, tereta, poštanskih pošiljaka i prtljage.

Slika 4. Zračna luka Dubrovnik



Izvor: <http://www.putokosvijeta.hr/zracna-luka-dubrovnik/> (22.08.2014.)

Opća klasifikacija zračnih luka, odnosno aerodroma, komercijalne namjene najčešće se obavlja prema sljedećim kriterijima:¹⁵

1. prema namjeni ili statusu aerodroma
2. prema značenju za zračni promet države ili regije
3. prema vrsti prometa
4. prema vrsti zrakoplova koje mogu prihvatiti

¹⁵ Radačić, Ž., Suić, I., Škurla Babić, R.: Tehnologija zračnog prometa I, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2008., str. 176.

5. prema referentnoj duljini i fizičkim značajkama zrakoplova koji ih koriste
6. prema instrumentalnoj opremljenosti.

Prema namjeni, aerodromi ili zračne mogu se podijeliti na:

1. civilne aerodrome
2. vojne aerodrome
3. mješovite ili kombinirane aerodrome

Civilni aerodromi mogu se podijeliti na:

1. aerodromi za javni zračni promet
2. aerodromi za obuku letačkog osoblja (školski aerodromi)
3. aerodromi za sportsko – rekreacijske aktivnosti (sportski aerodromi)
4. letjelišta za pothvate u poljoprivredi i šumarstvu
5. heliodrome
6. aerodrome na vodi.

Prema značenju za zračni promet države ili regije aerodromi se svrstavaju na:

1. aerodromi za primarni promet ili promet primarne razine
2. aerodromi za sekundarni promet ili promet sekundarne razine
3. aerodromi za tercijarni promet ili promet tercijarne razine

Preciziranje kriterija prema kojima se aerodromi razvrstavaju u primarne, sekundarne i tercijarne u konkretnom slučaju ovisi o prirodi prometa koji se odvija preko njih, o veličini njihova gravitacijskog područja itd.

Vrlo se često, prema veličini i prirodi prometa te prema značenju koje imaju pojedini aerodromi, sreće i podjela na:

- aerodrome interkontinentalnog značenja,
- aerodrome kontinentalnog značenja.

Prema vrsti prometa kojemu su u osnovi namijenjeni, odnosno prema državno-pravnom obilježju teritorija odvijanja prometa te prema zahtjevima koje moraju u vezi s tim ispunjavati, aerodromi se svrstavaju u dvije skupine:

1. aerodromi za međunarodni promet
2. aerodromi za domaći promet.

Zračne luke za međunarodni promet su ujedno i zračne luke za domaći promet.

Prema vrsti zrakoplova koje mogu prihvatiti, aerodromi se klasificiraju u:¹⁶

1. CTOL aerodrome (Conventional Take Off and Landing), aerodrome za standardne ili konvencionalne tipove zrakoplova, s duljinom USS 1800 m i više
2. RTOL aerodrome (Reduced Take Off and Landing), aerodrome u kojih se smanjuje (reducira) potrebna duljina USS na 1200 m
3. STOL aerodrome (Short Take Off and Landing), aerodrome s duljinom USS do 800 m
4. VTOL aerodrome (Vertical Take Off and Landing), aerodrome s ultrakratkom USS.

Prema referentnoj duljini staze za zrakoplov te fizičkim značajkama zrakoplova određuje se referentni kod aerodroma. Sastoji se od dvaju elemenata: prvi element je broj i odnosi se na referentnu duljinu staze za zrakoplov, a drugi element je slovo koje se utvrđuje na osnovi raspona krila i razmaka vanjskih rubova kotača glavnog podvozja.

Prema instrumentalnoj opremljenosti za slijetanje aerodromi odnosno USS se prema ICAQ-u dijele na:

1. instrumentalne, za operacije zrakoplova koji koriste postupke za prilaz po instrumentima u uvjetima vidljivosti
2. neinstrumentalne, za operacije zrakoplova koji koriste postupke za prilaz u uvjetima vidljivosti.

¹⁶ Ibidem str. 178.

2.4. STANJE NA EUROPSKOM TRŽIŠTU ZRAČNOG PROMETA

Europsku zračnu industriju čini mreža od oko 450 zračnih luka s više od 130 zrakoplovnih kompanija. Potražnja za uslugama zračnih prijevoznika na europskom tržištu zračnoga prometa povećala se trostruko u razdoblju od 1980. do 2000. godine, dok se do 2020. godine predviđa njezino udvostručenje. Istočno europsko tržište procjenjuje se kao jedno od glavno rastućih tržišta u putničkom zračnom prometu. Nadalje, zamjetno je udruživanje zrakoplovnih kompanija, kako bi se napravio iskorak ili s nacionalnoga na europsko tržište zračnoga prometa ili s europskoga tržišta na globalno tržište zračnog prometa. Tako su primjerice francuski Air France i nizozemski KLM ušle u projekt stvaranja zajedničke kompanije s flotom od 540 zrakoplova i 106.000 zaposlenih, čime trenutačno čine najvećeg europskoga zračnoga prijevoznika. Za naredno razdoblje planira se pridruživanje i talijanskog zračnog prijevoznika Alitalia tom novoformiranom savezu. Regionalna prometna tržišta zračnoga prometa razvijala su se u uvjetima protekcionističkih mjera, a odnosi na regionalnim tržištima zračnoga prometa regulirali i usmjeravali u pravcu izgradnje jedinstvenoga regionalnoga sustava. Tako su, primjerice, njemačke zrakoplovne tvrtke sa svojim službama do 1996. godine imale pravo pristupa u samo 25 američkih zračnih luka. Protekcionističke mjere u regionalnom zračnom prometu sve više rezultiraju povećanim troškovima zračnih prijevoznika i postaju kočnicom daljnjem razvoju regionalnoga i globalnoga zračnoga prometnoga sustava. U želji da olakšaju poslovanje svojim zrakoplovnim tvrtkama i unaprijede ponudu usluga na pripadajući im regionalnim tržištima pojedine regionalne grupacije ili države sve više liberaliziraju pristup regionalnim tržištima zračnoga prometa. Izloženošću regionalnih zrakoplovnih kompanija većem stupnju međunarodne konkurencije, pridonosi se snižavanju troškova poslovanja zrakoplovnih kompanija, nižim cijenama njihovih usluga, povećanju kvalitete usluga zrakoplovnih kompanija, povećanju sigurnosti letenja i dr., odnosno primjerenijem usklađivanju ponude i potražnje na regionalnim tržištima zračnoga prometa. Prema procjenama pojedinih autora u razdoblju od 1960. do 1990. godine 80% rasta zračnoga prometa moglo se pojasniti rastom bruto domaćeg proizvoda, dok se 20% pripisivalo snižavanju cijena usluga u zračnom prometu. U posljednjoj dekadi prošloga stoljeća taj se omjer promijenio i iznosi 60% BDP u odnosu na 40% snižavanje cijena. Tako se procjenjuje da jedan od četiri putnika u SAD u zračnom prometu koristi usluge jeftinijih prijevoznika.

Povećano značenje snižavanja cijena u zračnom prometu, odnosno povećana cjenovna elastičnost potražnje za uslugama zračnoga prometa pojašnjava se niskim stopama gospodarskoga rasta. Naprijed izrečeno upućuje na deregulaciju i liberalizaciju tržišta zračnoga prometa kao temeljne čimbenike usklađivanja ponude i potražnje na globalnom i regionalnim tržištima zračnoga prometa. Sukladno tome, za uspostavljanje ravnoteže između ponude i potražnje na tržištu zračnoga prometa moguće je i poželjno je korištenje klasičnoga cjenovnoga mehanizma.

Europsko tržište zračnoga prometa obilježavaju dva suvremena fenomena, a to su: globalne alijanse i niskotarifni prijevoznici.

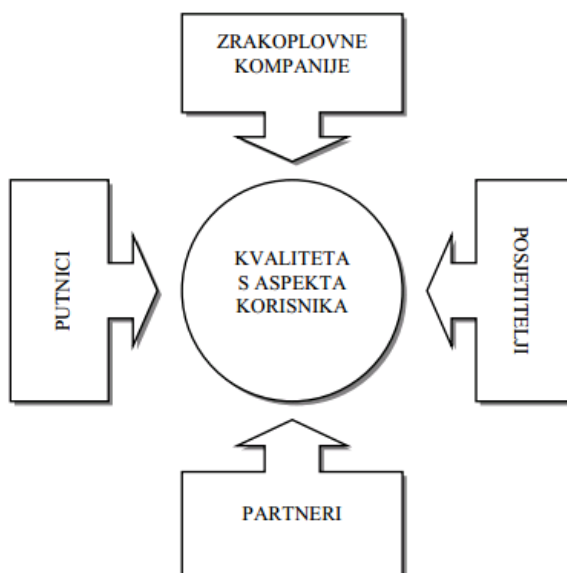
U novije vrijeme tržište zrakoplovne industrije karakterizira pojava globalnih alijansi. Tako se je pojavio model multiplikativnog hub sustava s obično dva velika transferna centra (hubs) međusobno direktno povezana s mogućnošću usluživanja brojnih satelitskih gradova – zračnih luka. Tako je primjerice Austrian Airlines istočnoeuropski specijalist u Star Alliance, a zračna luka u Beču kotač zamašnjak u europskom prometu zapad – istok. Preko Beča nudi se kavkaskim republikama veza s jedanaest njemačkih aerodroma. Tako se male zračne luke kao što je primjerice Zračna luka Rijeka primjerenim povezivanjem s hub središtem uključuju u svjetsku mrežu zračnog prometa. Nedostatno razvijenim državama omogućuje se na ovaj način da umjesto održavanja brojnih nerentabilnih i skupih međunarodnih letova ka različitim destinacijama održavanjem većega broja redovnih letova s nekoliko hub centara budu uključene u svjetsku mrežu po prihvatljivim cijenama. Naime, često su letovi iz slabije razvijenih država (iz kojih leti jedna ili svega nekoliko kompanija) skuplji i više puta od letova koji se organiziraju iz odredištu udaljenijih susjednih država. Glavni problem kod multiplikativnog hub sustava ogleda se u zakrčenjima i zagušenjima aerodromskih kapaciteta u hub centrima. To je navelo pojedine transferne zračne luke da razvuku i reduciraju viškove prometne potražnje logikom kontinuiranih tokova popunjavajući rupe u dnevnim osekama prometa. Zanimljivo je kako su američki mega prijevoznici (skupina MAJORS) na svojim matičnim transfernim zračnim lukama (hubs) već dostigli razinu od 14 dnevnih valova, dok vodeći europski avioprijevoznici još nisu probili dvoznamenkastu brojku dnevnih valova.¹⁷

¹⁷ Zrilić, N., Lempl, G.: Zračna luka Rijeka – stanje, perspektive i prijedlozi, Zigo Rijeka, Rijeka, 2007., str. 10.-12.

Menadžment zračnih luka širom svijeta sve više je orijentiran kvaliteti usluga koje pruža korisnicima: zrakoplovnim kompanijama, putnicima, posjetiteljima i partnerima. Više je tome razloga:¹⁸

- obaveze koje proizlaze iz javne djelatnosti,
- zahtjevi korisnika,
- pritisak zrakoplovnih kompanija za uslugom koja ispunjava zahtjeve „povlaštenih” putnika,
- potreba da se dobije ”vrijednost za novac”
- konkurencija.

Slika 5. Kvaliteta na zračnim lukama s aspekta korisnika usluga



Izvor: Drljača, M., Vrbanc, M., Bernacchi, Ž., Kvaliteta u zračnom prometu s motrišta putnika, XIV međunarodni znanstveni Simpozij Prometni sustavi 2007, Suvremeni promet, Vol .27, No. 6, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, Opatija, 2007.

Zračne luke konkuriraju međusobno, ali se također nadmeću i s ostalim granama prometa poput željezničkog ili cestovnog. U sve većoj konkurentskoj utakmici nastoje uspostaviti što

¹⁸ Drljača, M., Vrbanc, M., Bernacchi, Ž., Kvaliteta u zračnom prometu s motrišta putnika, XIV međunarodni znanstveni Simpozij Prometni sustavi 2007, Suvremeni promet, Vol .27, No. 6, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, Opatija, 2007, str. 457.

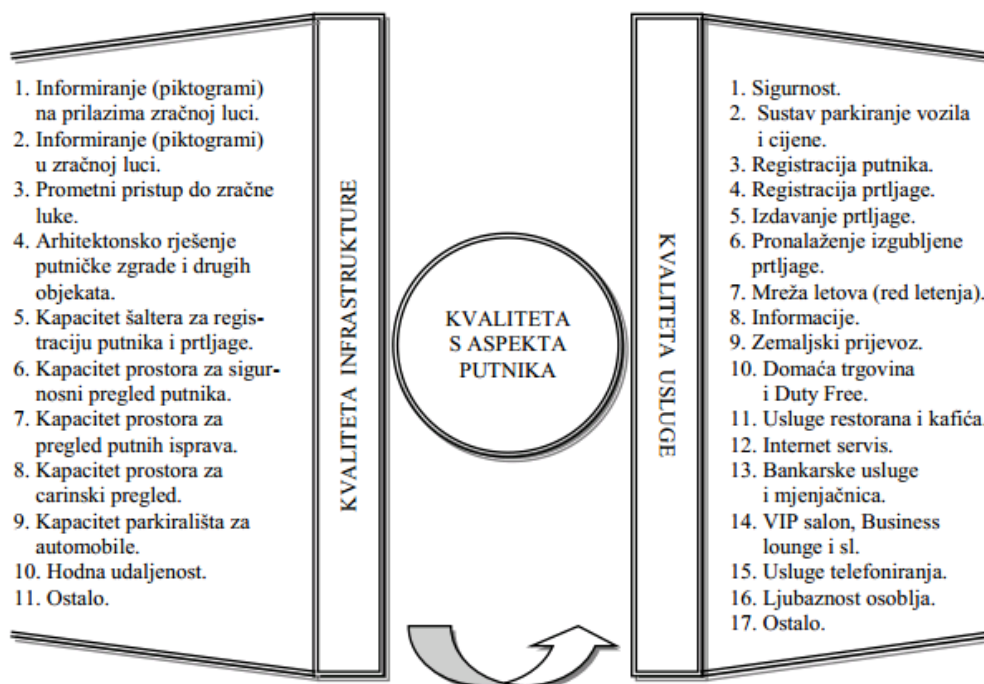
bolje odnose s korisnicima te postići što viši stupanj njihova zadovoljstva, a potom i lojalnosti. Pri tom je od presudne važnosti postići što višu razinu kvalitete usluga. Zadovoljstvo korisnika postiže se stalnim ulaganjem u kvalitetu usluge. Menadžment zračne luke mora znati koji faktori uvjetuju zadovoljstvo korisnika njihovim uslugama, odnosno kakva je percepcija putnika o zračnoj luci i uslugama koje pruža, koje su njihove potrebe i prioriteti, odnosno nedostaci. Da bi došao do pouzdanih spoznaja o stupnju zadovoljstva korisnika uslugama, menadžment zračnih luka koristi različite metode istraživanja:¹⁹

- evidentiranje i analizu reklamacija korisnika,
- ankete o zadovoljstvu putnika,
- ankete o zadovoljstvu zrakoplovnih kompanija,
- izvještaje o rezultatima mjerenja zadovoljstva putnika koje provode zrakoplovne kompanije (anketiranje putnika, mystery shopper, audit kvalitete),
- znanstvena istraživanja koja provode specijalizirane institucije (npr. fakulteti).

Ovakva istraživanja korisna su jer njihovi rezultati omogućuju donošenje zaključka o tome s kojim uslugama zračne luke su korisnici zadovoljni te u kolikoj mjeri. S druge strane, moguće je vršiti usporedbu iz razdoblja u razdoblje jer postoji polazište kontrole u rezultatima prethodnog razdoblja. Pored toga, ova istraživanja predstavljaju informacijsku osnovicu menadžmentu za donošenje poslovnih odluka o prioritetima poboljšanja.

¹⁹ Ibidem, str. 458.

Slika 6. Kvaliteta na zračnim lukama s aspekta putnika



Izvor: Drljača, M., Vrbanc, M., Bernacchi, Ž., Kvaliteta u zračnom prometu s motrišta putnika, XIV međunarodni znanstveni Simpozij Prometni sustavi 2007, Suvremeni promet, Vol .27, No. 6, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, Opatija, 2007.

2.5. SUVREMENI FENOMENI U ZRAČNOM PROMETU

Nažalost nakon 11. rujna 2001. godine, kao najznačajniji čimbenik oporavka tržišta zračnoga prometa nameće se sigurnost putnika i zrakoplova od možebitnih terorističkih napada. Međunarodno udruženje zrakoplovnih prijevoznika (IATA) procijenilo je gubitke zrakoplovne industrije u 2002. godini na oko devet milijardi USD. Najveći svjetski prijevoznik putnika u zračnom prometu United Airlines s više od 200 milijuna godišnje prevezenih putnika u razdoblju

od 11. rujna do konca 2002. godine smanjio je broj zaposlenika sa 100.000 na 80.000, plaće za 18%, kapacitete za 17% i našao se na granici bankrota ostvarujući dnevne gubitke između 7 i

8 milijuna USD dnevno. Problemi tako velike zrakoplovne kompanije implicirati će brojne učinke na prometnom tržištu zračnoga prometa od kojih se izdvajaju dva temeljna:²⁰

1) daljnje snižavanje cijena prometnih usluga u zračnom prometu i

2) pritisak na snižavanje troškova prometnih tvrtki u zračnom prometu.

Takve promjene za posljedicu mogu imati daljnje smanjenje ponude prometnih usluga u zračnom prometu (smanjenje broja letova i broja zaposlenih) i snažniju konkurentsku borbu između zrakoplovnih tvrtki u očuvanju vlastitoga tržišnoga udjela. Velika razina sigurnosti na hrvatskim zračnim lukama može postati i temeljni čimbenik profiliranja hrvatskih zračnih luka. Sljedeći fenomen je zakrčenost velikih svjetskih zračnih luka. Broj letova u Europi raste godišnje po stopi od 5% i za očekivati je da će se do 2015. u odnosu na 1998. godine udvostručiti. Takav podatak upućuje na povećanje zagušenosti europskih zračnih luka. Zagušenost zračnih luka rezultira velikim brojem kašnjenja što se negativno odražava na poslovanje zrakoplovnih tvrtki. Samo europske zrakoplovne tvrtke godišnje potroše između 840 i 1,2 milijarde eura na ime kašnjenja. Indirektne štete su pak gubitak lojalnosti putnika jer konkurencija je velika i ljudi imaju izbora.

Predviđa se da će do 2025. godine (prema nekim izvorima do 2020.) glavni europski putnički aerodromi biti u potpunosti zagušeni. Rješenje ovoga problema moguće je modificiranjem postojeće mreže zračnih luka i to na način da se izgrade nove zračne luke, uspostave nove relacije između postojećih zračnih luka, reorganiziraju postojeće rute, poveća broj aerodromskih pista, poveća broj aerodromskih službi (smanji njihova veličina) ili reorganizira njihov rad, modificiraju planovi letenja na način da se što više usklade kapaciteti s potražnjom i sl. Opravdanje za poduzimanje takvih mjera predstavlja i činjenica da se zabrana noćnog korištenja zračnih luka sve više širi.

Jedan od primjera je zabrana noćnih letova na aerodromu u Bruxellesu koja je prisilila jednog od najvećih robnih zračnih prijevoznika DHL na preseljenje u Leipzig (Njemačka). Bruxelles je izgubio 13.000 radnih mjesta i 600.000 tona tereta, toliko je naravno, Leipzig dobio. Evidentna je pojava tzv. kombiniranih aerodroma koji se orijentiraju na low-cost i cargo prijevoznike. Nadalje, drastičan rast cijena goriva koji je skrenuo letove na kraće rute preko Hrvatske prema Istoku i turistička sezona glavni su čimbenici gužvi i na hrvatskom nebu i

²⁰Zrilić, N., Lempl, G.: Zračna luka Rijeka – stanje, perspektive i prijedlozi, Zigo Rijeka, Rijeka, 2007., str. 34.

zračnim lukama. Posljedica toga su velika kašnjenja zrakoplova. To je znak da postoji interes za našu zemlju i mogući interes za investicije i izgradnju većih kapaciteta u zračnom prometu nego što ih imamo danas, a sukladno tome i za investicije u Zračnu luku Rijeka.

Do 2010. godine magnituda globalnih investicija koje zahtijevaju aerodromska infrastruktura i oprema kontrole letenja penje se do iznosa od 350 mlrd. USD pri čemu se 75-80 posto navedenih investicijskih potreba odnosi na područje S. Amerike, Europe i regije Azija-Pacifik. Prema istraživanjima instituta SRI godine 2010. na listi većih europskih zračnih luka kojima će biti nužno značajno proširenje infrastrukturnih kapaciteta nalazi se njih 14 (Atena, Kopenhagen, Düsseldorf, Frankfurt, Geneva, Hamburg, London (LGW), London (LHR), Madrid, Manchester, Milan (LIN), München, Paris (ORL), Zürich). Stručnjaci instituta kvantificirali su godišnje europske gubitke zbog nepoduzimanja pravodobnih investicijskih aktivnosti i posljedičnog stvaranja prometnih čepova i zagušenja na iznos blizu 10 mil. USD godišnje. Slično je i u ostalim dijelovima svijeta. Kako je za vrijeme ljetnih mjeseci zakrčenost sve češće odlika i hrvatskog zračnog prometa čini se primjerenom uspostava suradnje između strateških hrvatskih zračnih luka kako bi se što veći dio zračnog prometa preusmjerio u hrvatske zračne luke.

Danas kada se velika pažnja posvećuje zaštiti okoliša i ekologiji, jedan od glavnih negativnih elemenata prisutnih u svakom dijelu čovjekova okoliša pa tako i u prometu jest buka. Zračni promet najmlađa je grana prometa, koja se počela naglo razvijati pedesetih godina prošlog stoljeća i za njen nagli rast zaslužno je uvođenje turbo-mlaznih motora. Uvođenje tih motora u zrakoplovstvo rezultiralo je gradnjom većih, sigurnijih i bržih zrakoplova. S obzirom na veliku snagu turbo-mlaznih motora, kao popratni efekt pojavila se buka, a naglim povećanjem zračnog prometa buka je postala učestala i nesnošljiva.

Zrakoplov kao izvor buke koja se odražava na zemlji stvara buku u nekoliko segmenata: polijetanje, slijetanje i vožnja zrakoplova po tlu. Najveća razina buke vezane uz zračni promet generira se u blizini zračnih luka te u području iznad prilaznih i odlaznih putanja.

Na zračnoj luci izdvajaju se dva izvora buke: buka koja nastaje operacijama letova zrakoplova i buka koja nastaje operacijama kretanja zrakoplova na zračnim lukama. Buka koju stvaraju zrakoplovi postaje sve veći problem zbog sve većeg broja zrakoplova i potreba za širenjem zračnih luka. Tu se buku može podijeliti u tri grupe. U prvu grupu spada buka koju proizvodi

pogonska grupa zrakoplova, u drugu uzajamni utjecaj između motora i strukture zrakoplova te u treću struktura (oblik) zrakoplova.

Ovisno o vrsti operacija, buka zrakoplova dijeli se na buku koja nastaje u fazi polijetanja i slijetanja te buku zrakoplova na zemlji prilikom kretanja zrakoplova po površinama zračne luke, servisiranja i testiranja motora. Promatra li se sa druge strane aerodinamični oblik zrakoplova, struktura stvara veliku buku zbog opstrujavanja zraka pri slijetanju i uzlijetanju. Zbog negativnog utjecaja buke zrakoplova, dizajn zrakoplova koji bi svojom strukturom stvarao najmanje buke postao je izazov za sve dizajnere. Buka izazvana strukturom zrakoplova rezultat je pulsiranja aerodinamičnih sila na krilu, postojanjem turbulentnog graničnog sloja i vrtloga koji se pojavljuju pri opstrujavanju površine krila, trupa i repnih površina, kao i zbog struja oko stalnih organa, zakrilica te raznih izbočina na trupu. Buka koju stvara struktura (planer) naziva se strukturalnom bukom, a definira se kao buka koja nije prouzročena pogonskom skupinom na zrakoplovu tijekom leta. Izvori buke koji čine strukturnu buku su stalni trap, predkrilca, zakrilca, pomične površine krila i vertikalni stabilizator zrakoplova. U posljednjim desetljećima buka zrakoplova se radikalno smanjila zahvaljujući razvoju novih tehnologija.

Kod polijetanja najčešći izvori buke su buka koja nastaje miješanjem potisnog zraka te buka lopatica i komore za izgaranje, dok kod slijetanja glavne izvore čine buka turbine, lopatica i buka strukture koja nastaje zbog otpora.²¹ Reagirajući pozitivno za zahtjeve za unaprjeđenje uvjeta zaštite čovjekove okoline ICAO je utvrdio obvezu postupnog smanjenja buke za 10 decibela (EFDBPN). Sukladno tome, zrakoplovi su podijeljeni u tri kategorije: 1) zrakoplovi koji odgovaraju potrebnom stupnju buke («tihi zrakoplovi»), 2) zrakoplovi koji djelomično odgovaraju potrebnom stupnju buke radi čega ih treba utišati ili postepeno izbaciti iz upotrebe, 3) neodgovarajući zrakoplovi koji ne mogu dobiti certifikat o plovidbenosti. Početkom reguliranja buke na udaru su se našle zrakoplovne tvrtke iz Afrike, Južne Amerike i Istočne Europe, kako zbog ograničenih investicijskih mogućnosti nabave suvremenije flote, tako i izrazito visokom penalizacijom buke. Sukladno tome, konkurentska prednost Zračne luke Rijeka je svakako i mogućnost prihvata svih vrsta zrakoplova bez kritičnog utjecaja buke na gradove, odnosno turistička područja u blizini.

²¹ <https://bib.irb.hr/datoteka/503932.timac-rad.doc> (15.08.2014.)

3. ZRAČNA LUKA RIJEKA

Zračna luka Rijeka (ili Rijeka/Krk I.) je zračna luka civilnog zrakoplovstva. Nalazi se na otoku Krku, oko 1 km istočno od Omišlja. Od centra Rijeke, za čije je potrebe izgrađena, udaljena je oko 17 km zračnom linijom, odnosno oko 25 km cestom.²²

3.1. OSNOVNI PODACI O ZRAČNOJ LUCI RIJEKA

Zračna luka Rijeka je započela s radom 2. svibnja 1970. godine i od tada je prošla kroz razne pravne oblike vlasništva i naziva, a današnji oblik vlasništva i naziva dobila je 19. svibnja 1998. godine. Sukladno Zakonu o zračnim lukama, koji je stupio na snagu 21. veljače 1998. godine, izvršeno je pravno preoblikovanje „Aerodroma Rijeka – Rivijera Kvarner“, poduzeće p.o. sa sjedištem u Rijeci, u društvo s ograničenom odgovornošću.

Slika 7. Zračna luka Rijeka



Izvor: <http://www.novolist.hr/Vijesti/Rijeka/Zracna-luka-Rijeka-podbacila-u-planovima> (18.06.2014.)

²² http://hr.wikipedia.org/wiki/Zra%C4%8Dna_luka_Rijeka (18.06.2014.)

Društvo je registrirano za obavljanje sljedećih djelatnosti:²³

1. Proizvodnja i popravak zrakoplova i svemirskih letjelica,
2. Održavanje i popravak motornih vozila,
3. Opskrbljivanje pripremljenom hranom (catering),
4. Ostali redoviti kopneni putnički prijevoz,
5. Taksi služba,
6. Ostali kopneni cestovni prijevoz putnika,
7. Cestovni prijevoz robe,
8. Redoviti zračni prijevoz,
9. Izvanredni tračni prijevoz,
10. Skladištenje robe,
11. Ostale prateće djelatnosti u kopnenom prijevozu,
12. Iznajmljivanje vlastitih nekretnina,
13. Iznajmljivanje automobila,
14. Iznajmljivanje ostalih kopnenih prijevoznih sredstava,
15. Iznajmljivanje ostalih strojeva i opreme,
16. Promidžba (reklama i propaganda),
17. Čišćenje svih vrsta objekata,
18. Usluge u zračnim lukama,
19. Kupnja i prodaja robe,
20. Obavljanje trgovačkih poslovanja na domaćem i stranom tržištu,
21. Pružanje usluga u nautičkom, seljačkom, zdravstvenom, kongresnom, športskom, lovnom i drugim oblicima turizma, pružanje ostalih turističkih usluga i dr.,
22. Pripremanje hrane, usluživanje pićem i napicima, pružanje usluga smještaja,
23. Poduka i stručno osposobljavanje letačkog i zemaljskog osoblja u zračnim lukama,
24. Zastupanje stranih tvrtki,
25. Poslovi međunarodnog otpremništva,
26. Međunarodno prometno-agencijski poslovi,
27. Međunarodni prijevoz osoblja i stvari u cestovnom prometu,

²³ Žurga, G.: Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prostoru, Rijeka, 2012., str. 48.-50.

28. Mjenjački poslovi.

Usluge Zračne luke Rijeka trenutno koriste sljedeće zrakoplovne kompanije:

- Croatia Airlines
- Norwegian Air Shuttle
- Ryanair
- AirBaltic
- Trade Air
- Sky Work Airlines
- Blue Panorama Airlines
- Condor
- AirMalta
- Germanwings

Zračne luke su percipirale zrakoplovne kompanije kao primarnoga korisnika svojih usluga (izvor prihoda), međutim veza između zračnih luka i putnika kao potrošača postaje sve jača. Zračne luke sve više uočavaju važnost promatranja putnika kao potrošača i sve veći naglasak stavljaju na prihode izvan zračnog prijevoza – trgovina na malo, koncesije, troškovi parkiranja osobnih automobila. Sukladno tome, kao ključne korisnike usluga zračnih luka treba detektirati:²⁴

- 1) zrakoplovne kompanije,
- 2) logističke integratore (kurirske tvrtke),
- 3) putnike,
- 4) turoperatore.

²⁴ Zrilić, N., Lempl, G.: Zračna luka Rijeka – stanje, perspektive i prijedlozi, Zigo Rijeka, Rijeka, 2007., str. 15.

Slika 8. Izgled Zračne luke Rijeka u budućnosti



Izvor: <http://www.novolist.hr/Vijesti/Rijeka/Zracna-luka-Rijeka-planira-rekonstrukciju-vrijednu-20-milijuna-eura>
(30.08.2014.)

Zračna luka Rijeka, uz Zračne luke Zadar, Pulu i Osijek, spada u sekundarne zračne luke, dok su Zračne luke Dubrovnik, Split i Zagreb glavne zračne luke u Republici Hrvatskoj. Zbog izgrađenosti Autoceste Rijeka – Zagreb i Istarskog ipsilona do Pule, gravitacijsko područje Zračne luke Rijeka se znatno proširilo te obuhvaća zonu vožnje automobilom od 60 do 90 minuta čime, se stvorio nužan uvjet za razvoj Zračne luke Rijeka kao sekundarne zračne luke. Dolaskom niskotarifnih prijevoznika ova se zračna luka profilira prvenstveno kao sekundarna zračna luka (u odnosu na Zračnu luku Zagreb). Niskotarifni prijevoznici čine oko 75% udjela u ukupnom prometu Zračne luke Rijeka i značajno su doprinijeli razvoju Kvarnera kao turističke aviodestinicije. Može se stoga reći da se Zračna luka Rijeka treba pozicionirati u Europskom zračnom prostoru kao sekundarna zračna luka s regionalnim turističkim obilježjem regije Kvarner.

3.1.1. Vlasnička struktura

U tablici 3. prikazana je vlasnička struktura Zračne luke Rijeka koja nije ni po čemu specifična u odnosu na vlasničku strukturu europskih zračnih luka.

Tablica 3. Vlasnička struktura

Republika Hrvatska	posjeduje 55% vlasničkih i poslovnih udjela
Primorsko-goranska županija	posjeduje 20% vlasničkih i poslovnih udjela
Grad Rijeka	posjeduje 10% vlasničkih i poslovnih udjela
Grad Krk	posjeduje 4% vlasničkih i poslovnih udjela
Grad Crikvenica	posjeduje 4% vlasničkih i poslovnih udjela
Grad Opatija	posjeduje 4% vlasničkih i poslovnih udjela
Općina Omišalj	posjeduje 3% vlasničkih i poslovnih udjela

Izvor: Zrilić, N., Lempl, G.: Zračna luka Rijeka – stanje, perspektive i prijedlozi, Zigo Rijeka, Rijeka, 2007.

Postavljena vlasnička struktura imala je za cilj spriječiti neprimjerenu privatizaciju, te povećati interes lokalne vlasti za funkcioniranje zračne luke. No, zainteresiranost lokalne vlasti ostaje na razini neproduktivne zainteresiranost naprosto iz razloga što takve ideje o vlasničkoj strukturi ne prati odgovarajuća decentralizacija na državnoj razini, te sada ista vlasnička struktura postaje kočnicom daljnjem razvoju zračne luke. Neproduktivnu zainteresiranost lokalne vlasti zorno predočavaju podaci iz tablice 4.

Tablica 4. Pomoći Zračnoj luci Rijeka iz proračuna Republike Hrvatske

Izvor i vrsta pomoći	1999.-2005.	2006. Planirano	Ukupno	2007. Potrebno
Proračun RH	15.002.355,50	3.628.335,35	18.630.690,85	
-Tekuće pomoći	5.543.921,20	1.662.765,35	7.206.686,55	
-Kapitalne pomoći	9.458.434,30	1.965.570,00	11.424.004,00	
Proračun PGŽ	4.308.686,00	1.300.000,00	5.608.686,00	1.300.000,00
-Tekuće pomoći	2.665.793,26	300.000,00	2.965.793,26	
-Kapitalne pomoći	1.642.892,74	1.000.000,00	2.642.892,74	
Grad Rijeka	12.146,36	0,00	12.146,36	
Grad Crikvenica	0,00	0,00	0,00	
Grad Opatija	0,00	0,00	0,00	
Grad Krk	0,00	0,00	0,00	
Općina Omišalj	110.000,00	0,00	0,00	
Ukupno gradovi	122.146,36	0,00	0,00	
UKUPNO POMOĆI	19.433.187,86	4.928.335,35	24.361.523,21	22.000.000,00

Izvor: Zrilić, N., Lempl, G.: Zračna luka Rijeka – stanje, perspektive i prijedlozi, Zigo Rijeka, Rijeka, 2007.

Nemogućnost lokalne vlasti da pruži adekvatnu financijsku pomoć radu zračne luke Rijeka nameće potrebu da se razmisli o četiri mogućnosti:

- 1) aktivan odnos lokalnih suvlasnika prema vlastitom vlasništvu na način da „pritisnu“ hotelijere i druge turističke subjekte koji ostvaruju najveći prihod od putnika koji prolaze kroz Zračnu luku Rijeka,
- 2) da lokalni suvlasnici prodaju svoj udio Primorsko-goranskoj županiji, te da se na taj način izbjegne problem „dvostrukoga“ vlasništva lokalne uprave i samouprave koje omogućava vlastitu nebrigu i prijenos problema na vlast višega ranga u ovom slučaju na Županiju,
- 3) otkup dijela državnog udjela da način da lokalni suvlasnici postanu većinskim vlasnikom – odbijanjem državne vlasti da to učini stvara se dodatni argument da se vrši pritisak na državu da se aktivnije odnosi spram svoga vlasništva,
- 4) proglašenje zračne luke Rijeka strateškom hrvatskom zračnom lukom.

Postojeća vlasnička struktura omogućava da se menadžment politički postavlja, a da istodobno ne uvažava interese lokalnih suvlasnika. Tako primjerice nebriga većinskog vlasnika može biti program rada menadžmenta.²⁵

²⁵ Zrilić, N., Lempl, G.: Zračna luka Rijeka – stanje, perspektive i prijedlozi, Zigo Rijeka, Rijeka, 2007., str. 16.-17.

Osim prethodno četiri navedene mogućnosti neizbježnim se nameću još dva moguća rješenja:

- 1) dokapitalizacija i pronalaženje strateškog partnera,
- 2) davanje u koncesijski odnos.

3.1.2. Struktura prihoda

Zračne luke glavne prihode ostvaruju naplatom pristojbi od zračnih prijevoznika za korištenje poletno-slijetnih staza, za prihvat i otpremu zrakoplova, za boravak zrakoplova u zračnoj luci, naknada za gorivo, od putnika naknade za usluge (prodaja karata i manipuliranje prtljagom) koje im se pružaju (restorani, suvenirnice, gift shopovi, kafići, trgovine na malo), te od manipuliranja, skladištenja i pretovara tereta u zračnoj luci.

Treba naglasiti da je Zračna luka Rijeka, uz odobrenje Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja, korisnik državnih poticaja do 2014. godine. Navedeni državni poticaji usmjereni su jačanju konkurentnosti Zračne luke Rijeka koja je u navedenom razdoblju trebala završiti proces rekonstruiranja. Navedeni Plan bio bi temelj za odobrenje državnih poticaja od strane nadležne Agencije. Uz sve navedeno, Nadzorni odbor je konstatirao da se Zračna luka Rijeka i dalje suočava sa sljedećim problemima:²⁶

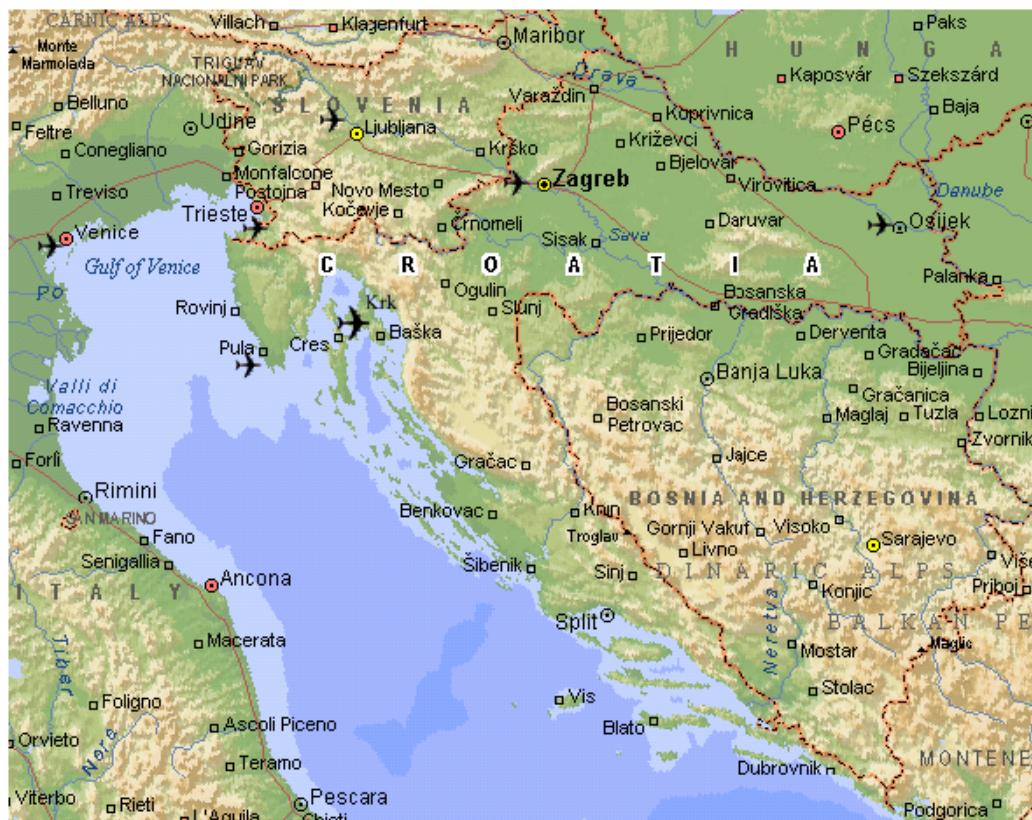
- ukupnim gubicima u iznosu od 9.364.864 kuna koji su preijeti iz proteklih financijskih razdoblja te gubitkom poslovne 2012. godine u iznosu od 2.863.982 kuna
- dugovanju prema Općini Omišalj (po osnovi neplaćene komunalne naknade) a koje dugovanje iznosi 2.509.763,06 kuna na dan 20.03.2013. (uz redovite obročne mjesečne otplate u iznosu od 30.282,67 kuna),
- dugovanju prema radnicima u iznosu od 1.142.250,30 kuna i
- sezonskom karakteru poslovanja zračne luke (u razdoblju turističke sezone) a što ovisi o turističkim potencijalima u regiji.

²⁶ <http://www.duudi.hr/wp-content/uploads/2013/04/NO-ZLR-dokapitalizacija.pdf> (18.06.2014.)

3.2. KONKURENTE ZRAČNE LUKE

Najveći konkurenti Zračnoj luci Rijeka su zračne luke koje se nalaze u njezinoj neposrednoj blizini.

Zemljovid 1. Zemljopisni položaj Zračne luke Rijeka i konkurentskih zračnih luka



Izvor: Zrilić, N., Lempl, G.: Zračna luka Rijeka – stanje, perspektive i prijedlozi, Zigo Rijeka, Rijeka, 2007.

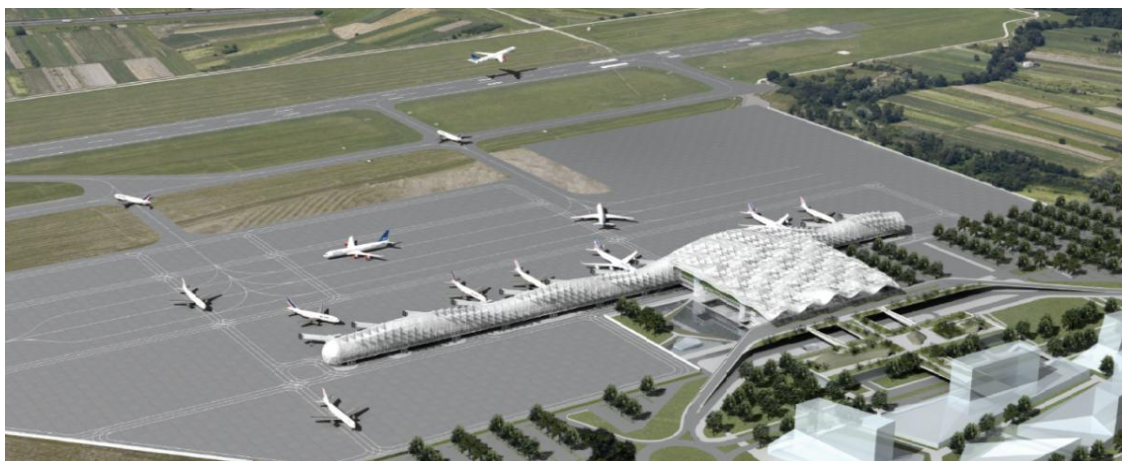
Zemljopisni položaj Zračne luke Rijeka, odnosno međusobna udaljenost Zračne luke Rijeka od ostalih zračnih luka, može determinirati potencijalne konkurentske zračne luke Zračnoj luci Rijeka.²⁷

²⁷ Žurga, G.: Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prostoru, Rijeka, 2012., str. 156.

3.2.1. Domaće konkurentske zračne luke

U Republici Hrvatskoj nalazi se devet zračnih luka, od kojih Zračnoj luci Rijeka najveću konkurenciju čine Pula, Zagreb, Zadar te Osijek. Registrirano je i 11 zračnih pristaništa. Zračna luka Zagreb na sadašnjoj lokaciji otvorena je 20. travnja 1962. godine. Povezivanje Zagreba s ostalim dijelovima Hrvatske te povezivanje Hrvatske s Europom i drugim dijelovima svijeta, najvažnija je uloga Zračne luke Zagreb. Višegodišnjim uspješnim ispunjavanjem te zadaće, koja ima snažno ekonomsko ali i političko značenje, zračna luka je, još od najranijih dana svojega poslovanja, bila važno prometno središte u ovome dijelu Europe. I danas je mnogi s pravom smatraju vratima grada, jer kroz nju svakodnevno u Zagreb ulaze ili ga napuštaju tisuće ljudi koji metropolu i njenu okolicu čine živim središtem Hrvatske.²⁸

Slika 9. Zračna luka Zagreb u budućnosti



Izvor: <http://www.zlz-zagreb-airport.hr/hr/povijest-zra%C4%8Dne-luke-zagreb-doo> (19.06.2014.)

S obzirom na vrlo dobru cestovnu povezanost i mogućnost brzog prijevoza putnika iz Zračne luke Rijeka do Zagreba, u slučaju incidentnih (vremenskih) situacija aerodrom Zračna luka Rijeka mogla bi biti alternativni aerodrom Zračnoj luci Zagreb. No, neovisno o tome mora se istaknuti da bi profiliranje Zračne luke Rijeka kao alternativne luke zračnoj luci Pleso bilo ograničavajući čimbenik rasta i razvoja Zračne luke Rijeka, te da se ona treba okrenuti

²⁸ <http://www.zlz-zagreb-airport.hr/hr/povijest-zra%C4%8Dne-luke-zagreb-doo> (19.06.2014.)

vlastitim programima razvoja. Zračna luka Pula je ozbiljni konkurent Zračnoj luci Rijeka i to prije svega u prijevozu putnika. No, neovisno o tome čini se primjernim razvijanje suradnje sa ovom zračnom lukom pa čak i zajednički tržišni nastup poglavito u vrijeme ljetne sezone radi pridobivanja većeg broja avio turista i možebitnog preusmjerenja letova gostiju koji se s ovoga aerodroma transferiraju na kvarnerska ljetovališta i obrnuto.²⁹

Tablica 5. Promet u Zračnoj luci Pula

Godina	Putnici	Teret
1990.	672.241	N/A
2000.	66.772	N/A
2001.	102.985	N/A
2002.	140.431	N/A
2003.	136.207	N/A
2004.	155.566	N/A
2005.	209.412	N/A
2006.	209.345	58.8
2007.	384.487	N/A
2008.	397.363	N/A
2009.	318,838	N/A
2010.	332,399	N/A
2011.	358,320	N/A
2012.	377,428	N/A
2013.	360,556	N/A
2014.*	19,712	N/A

Izvor: http://hr.wikipedia.org/wiki/Zra%C4%8Dna_luka_Pula (19.06.2014.)

Zračna luka Zadar najveći je zrakoplovni centar u Hrvatskoj. 2008. godine opremljen je VIP terminalom čime postaje omiljena zračna luka bogatim inozemnim turistima.

Zračna luka Osijek konkurentna je Zračnoj luci Rijeka u prijevozu tereta.

²⁹ Zrilić, N., Lempl, G.: Zračna luka Rijeka – stanje, perspektive i prijedlozi, Zigo Rijeka, Rijeka, 2007., str. 33.

Zračne luke u Hrvatskoj male su, neopremljene i neadekvatne za promet koji im predstoji. Sukladno tome, hitno treba rekonstruirati Zračnu luku Rijeka s obzirom na to da ona može preuzeti dio putnika koji prolaze kroz ove zračne luke. Dominantni zračni prijevoznik na hrvatskom tržištu zračnog prijevoza jest tvrtka Croatia Airlines koja u svome poslovanju nije okrenuta k Zračnoj luci Rijeka. Nužno je jače razviti unutarnji zračni promet, u što treba uključiti privatnu inicijativu, uz pomoć države kad se radi o trenutačno nerentabilnim zračnim lukama.³⁰

3.2.2. Inozemne konkurentne zračne luke

Potražnja za uslugama zračnih prijevoznika na europskom tržištu zračnoga prometa povećala se trostruko u razdoblju od 1980. do 2000. godine, dok se do 2020. godine predviđa njezino udvostručenje. Europsko tržište zračnoga prometa karakterizira dominacija velikih zračnih luka. Preko 10 vodećih europskih zračnih luka odvija se 23 posto svih letova, a preko 50 europskih zračnih luka čak 60 posto svih letova. Među 25 velikih zračnih luka od 1998. do 2005. godine dogodila se samo jedna promjena. Naime, francusku zračnu luku u Nici, iz vodećih 25 europskih zračnih luka istisnula je londonska zračna luka Stansted. Također je zamjetno da se tržišni udio zračnih luka Francuske, Švicarske, Njemačke, Belgije, Nizozemske i Danske smanjuje, dok se tržišni udio zračnih luka Irske, Velike Britanije, Portugala, Španjolske, Austrije, Mađarske, Češke i Poljske povećava. Tako se zračni promet pomiče k europskoj „periferiji“, odnosno osigurava se bolje korištenje postojećih resursa na europskom tržištu zračnog prometa.³¹

Od inozemnih zračnih luka, Zračnoj luci Rijeka konkurentne su one koje se nalaze u njezinoj neposrednoj blizini – Ljubljana, Trst, Venecija.

Zračna luka Jože Pučnika Ljubljana (Zračna luka Brnik ili Aerodrom Ljubljana) je glavni i najveći aerodrom u centralnoj Sloveniji. Nalazi se 26 km sjeverno od Ljubljane u neposrednoj blizini Donjeg Brnika.

³⁰ Pupavac, D., Zrilić, N., Salević, Č.: Položaj Zračne luke Rijeka na hrvatskom i europskom tržištu zračnog prometa, *Suvremeni promet* 27, br. 6, str. 468.

³¹ *Ibidem*, str. 467.

Redovne autobusne linije povezuju aerodrom s Kranjem i Ljubljanom.³²

Tablica 6. Statistika zračne luke Brnik, Ljubljana

Year	Passengers	Cargo
2000	991,693	12,396
2001	894,130	12,403
2002	872,966	12,021
2003	928,397	12,080
2004	1,048,238	11,780
2005	1,218,896	11,560
2006	1,334,355	15,309
2007	1,524,028	21,717
2008	1,673,050	17,188
2009	1,433,855	14,333
2010	1,388,651	17,310

Izvor: <http://www.putoholicari.com/zracna-luka-jozeta-pucnika-brnik-ljubljana> (19.06.2014.)

Zračna luka Trst službeno se naziva Aeroporto Friuli Venezia Giulia ali još je nazivaju i "Ronchi dei Legionari". To je jedna od najmanjih zračnih luka Italije, gdje se avioprijevoznik Ryanair udomaćio već dugi niz godina. Pomalo zapuštena zračna luka, oživjela je zadnjih godina, kada su uvedene nove zračne rute. Zračna luka nalazi se 33 km sjeveroistočno od grada Trsta i 110 km istočno od Venecije.³³

Premda se zračna luka Marco Polo u Veneciji može promatrati kao konkurentna zračna luka čini se vrlo zanimljivom uspostava suradnje sa zračnom lukom u Veneciji kao i drugim poslovnim subjektima s ovoga područja zbog mogućnosti da se zračna luka Rijeka pomorskim prometom spoji s Venecijom, te tako uspostavi efikasan logistički lanac koji bi činili zračni i pomorski promet. Takav logistički lanac ili logistički lanac koji bi uz zračni činio cestovni promet čini se primjerenim za povezivanje afričkog i zapadno europskog tržišta, kao i azijskog

³² http://hr.wikipedia.org/wiki/Zra%C4%8Dna_luka_Brnik (19.06.2014.)

³³ <https://sites.google.com/site/putovanjapokrajinatrst/reviews/zracnalukatrst-aeroportoronchideilegionari> (19.06.2014.)

i zapadno europskog tržišta. Zračna luka u Veneciji raspolaže s 6.000 m² skladišnog prostora uključivši prostor za svježe ubrano cvijeće, smrznutu robu, carinsko i sigurnosno skladište.³⁴

3.3. INFRASTRUKTURA ZRAČNE LUKE RIJEKA

Potražnja za prijevoznim uslugama izvedena je veličina, jer na njen obujam i strukturu najizravnije utječe stupanj razvoja gospodarstva i stanovništva. No, potražnja za prijevoznim uslugama istodobno je temeljna determinanta formiranja ponude prijevoznih usluga. Ponuda se treba prilagoditi potražnji, ali se čini primjerenim istaknuti i činjenicu da stupanj razvijenosti prometne ponude (izgrađenosti prometne infrastrukture) izravno i bitno opredjeljuje ne samo mogućnost potražnje za prometnim uslugama, već i cjelokupan gospodarski razvoj država, regija, kontinenta. Infrastrukturu zračnog prometa čine zrakoplovne luke, sa svim objektima, uređajima i opremom što služi prihvat i otpremi zrakoplova, putnika, prtljage i tereta, kao što su: uzletno-slijetne staze, rulne staze, stajanke za zrakoplove, svjetlosna i radionavigacijska signalizacija, energetska sustava zračne luke, vodovodna i kanalizacijska mreža i sl., pristanišne zgrade s kompleksom objekata i prostorija za putnike, skladišta za teret, garaže, parkirališta i dr. U infrastrukturu zračnog prometa spadaju objekti, uređaji i oprema kojima se opremaju zračni putovi kao što su: navigacijski uređaji, telekomunikacijski uređaji, zgrade područnih i aerodromskih kontrola letenja, radionice za održavanje tih uređaja i opreme i dr. Isto tako infrastruktura zračnog prometa obuhvaća objekte, uređaje i opremu koji služe održavanju zrakoplova u tehnički ispravnom stanju te proizvodnji prometne usluge.³⁵ Infrastruktura, kao osnovni element u proizvodnji prometnih usluga, stalno se modernizira, usavršava, razvija, raste i prilagođava procesima proizvodnje prometnih usluga. Sve ovo proizvod je velikog zahtjeva kupaca i korisnika prometnih proizvoda koji zahtijevaju brzu, sigurnu, kvalitetnu, jeftinu i konkurentnu prometnu i logističku uslugu.

³⁴ Zrilić, N., Lempl, G.: Zračna luka Rijeka – stanje, perspektive i prijedlozi, Zigo Rijeka, Rijeka, 2007., str. 35.

³⁵ Ibidem, str. 27.

Iako infrastruktura teži zadovoljavanju prvenstveno prometno – sigurnosnih standarda koje propisuje Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske, odnosno Međunarodna organizacija za civilno zrakoplovstvo. Za zadovoljenje visokih zahtjeva prijevoznika u smislu pružanja kvalitetne i sigurne usluge potrebno je također pružiti i kvalitetnu i konkurentnu uslugu ostalim korisnicima, a to su putnici. Da bi se osigurala kvalitetna i konkurentna usluga koja bi zadovoljila potrebe putnika potrebna su znatna investicijska ulaganja u modernizaciju postojeće i gradnju nove infrastrukture ove zračne luke. Suprastruktura zračne luke bitan je element u proizvodnji prometnog proizvoda, ona je, slikovito rečeno, blizankinja prometne infrastrukture zračne luke, jer se kao jednojajčane blizankinje zajedno rađaju, zajedno rastu i razvijaju se zajedno, zajedno žive, egzistiraju i zajedno umiru... Suprastrukturu zračne luke sačinjavaju sva transportna i prekrcajna sredstva koja, koristeći infrastrukturu zračne luke, omogućuju proizvodnju prometne usluge. Suprastrukturu zračne luke čine sva pokretna sredstva za rad koja služe za prijevoz, premještanje, prijenos, manipulaciju... predmeta prometovanja (tereta, putnika, pošte, stvari i prtljage), a to su stepenice, pokretne trake za ukrcaj i iskrcaj prtljage, ambulantna i tzv. catering vozila, mala vučna vozila, kolica za prtljagu, zračni starteri, zemaljske jedinice napajanja, specijalna vatrogasna vozila itd.

Suprastruktura zračne luke mora se stalno prilagođavati procesu proizvodnje prometnog proizvoda kojeg proizvodi zračna luka, jer kupci i korisnici prometnog proizvoda zahtijevaju kvalitetnu, jeftinu, konkurentnu i sigurnu uslugu. Da bi se navedeno pružilo i osigurali visokozahjevni prometno – sigurnosni standardi, potrebno je uložiti znatna financijska sredstva. Suprastruktura zračne luke morala bi biti u funkciji pružanja usluga po Pravilniku o pružanju zemaljskih usluga i zadovoljiti uvjete iz Pravilnika o spasilačko – vatrogasnoj zaštiti na aerodromima, koji propisuje Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture Republike Hrvatske odnosno Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva.³⁶

³⁶ Žurga, G.: Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prostoru, Rijeka, 2007., str. 133.-134.

4. MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA

Od početka razvoja ekonomske misli jasna je povezanost prometa i turizma i utjecaj prometa na turizam, što posebno značenje ima danas kada se visok stupanj kvalitetne prometne infrastrukture pojavljuje kao faktor turističke ponude ali i čimbenik potražnje. Takva povratna veza između turističke i prometne djelatnosti odražava se na cjelokupnu gospodarsku sliku zemlje i ima tendenciju rasta u budućnosti.

4.1. TEMELJNA POVEZANOST PROMETA I TURIZMA

Razvoj masovnog turizma započinje sa pojavom prometnih sredstava koja takav prijevoz omogućuju. Premda je ta pojava uvjetovana nizom drugih faktora, evidentno je da bez odgovarajućeg prometa do tog razvoja ne bi došlo. Stoga se razvoj turizma može promatrati kao funkcija razvoja prometa, pa se s tim u vezi mogu definirati četiri uzajamno povezana razvojna praga.

Prvi razvojni prag masovnog turizma, zapravo sam početak razvoja suvremenog turizma, započinje sredinom devetnaestog stoljeća s razvojem željeznice, odnosno razvojem željezničkih prometnih mreža (prvo u Europi, a nešto kasnije i u Sjevernoj Americi). Drugi razvojni prag može se terminirati negdje oko sredine dvadesetog stoljeća koja je označena masivnom proizvodnjom cestovnih vozila, odnosno osobnih automobila i autobusa. U to se vrijeme razvija pravi, masivni turizam. Grade se značajniji turistički kapaciteti i nove cestovne prometnice, otvaraju se nove turističke destinacije, turizam počinje biti pravi business. Treći razvojni prag, vremenski se može locirati oko šezdesetih godina ovog stoljeća, a označen je razvojem civilnog zrakoplovstva. Proširuje se turističko tržište jer je praktički cijeli svijet dostupan u razmjerno prihvatljivom vremenu. Četvrti razvojni prag upravo se događa, a karakterizira ga masovna uporaba telekomunikacija i informatičkih sustava u području rezervacija u prometu i turizmu u svoj njihovoj kompleksnosti. Na peti razvojni prag neće se

još dugo čekati, a označit će ga svemirska putovanja radi zabave, prvo u zemljinoj orbiti a zatim i dalje.³⁷

Hrvatska je tradicionalno turistički orijentirana zemlja. Rast turističkog prometa posljednjih godina potvrđuje da je Hrvatska na putu da turizam postane aktivni generator razvoja gospodarstva. Čitavo područje Hrvatske posjeduje iznimno raznolik i očuvan prirodni i kulturni turistički potencijal, što je dragocjena ostavština koju se mora očuvati i zaštititi kako bi u dugom roku pridonosila razvoju turizma. Turizam mora postati jedan od osnovnih pokretača razvoja i u područjima u kojima je do sada bio marginaliziran.

4.1.1. Pozitivni aspekti povezanosti prometa i turizma

Turizam utječe na promet na više načina od kojih su najznačajniji:³⁸

- intenziviranje izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture,
- porast i modernizacija kapaciteta prometnih sredstava,
- uvođenje novih oblika organizacije prometa,
- porast prometa putnika i tereta.

Promet utječe na turizam savladavanjem udaljenosti, dakle omogućavanjem putovanja u turističke svrhe. Što su prometni kapaciteti veći i suvremeniji, a relacije s organiziranim prometnim vezama brojnije to su mogućnosti razvitka prometa veće. Tijekom povijesnog razvitka željeznički promet je utjecao na elastičnost u dostupnosti brojnih destinacija i na individualnost u oblikovanju prijevozne komponente putovanja, a zračni promet je utjecao na brzinu i porast udaljenosti turističkih putovanja.

Udio prometnih grana u opsluživanju ukupnih svjetskih turističkih tokova (1998. godina) je vrlo različit:³⁹

- 43,7 % zračni promet,
- 41,4 % cestovni,

³⁷ Horak, S.: Turizam i promet: temeljna povezanost, Turizam 11/12, 1994., str. 179.

³⁸ Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Sveučilište u Rijeci, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006., str. 53.

³⁹ Ibidem, str. 55.

- 7,8 % pomorski te
- 7,0 % željeznički promet.

Podjela rada između prometnih grana nije se bitno promijenila u posljednjem desetljeću, osim blagog porasta udjela zračnog prometa te neznatnog pada udjela cestovnog prometa, a i u skoroj budućnosti nije moguće očekivati znatnija odstupanja. Uočljiva je dominantna uloga upravo onih prometnih modaliteta koje prate najnepovoljniji učinci u sigurnosti i zaštiti okoliša, ali i najveće prednosti s aspekta kvalitete prometne usluge: brzina i udobnost.

Struktura prometnih grana u turističkim tokovima po kontinentima odstupa od prethodne. Jedini izuzetak je zračni promet čiji je udio na svim kontinentima osim u Europi veći od 50% (na području južnog dijela Azije čak i više od 80%). Na području Europe koja je veliko i emitivno i receptivno tržište, dominira cestovni promet (gotovo 50%), što je uvjetovano manjom udaljenošću između izvora i odredišta potražnje. Relativno veliki je udio željeznice (više od 10%) zahvaljujući velikim financijskim i organizacijskim naporima država EU s ciljem osuvremenjivanja prometnoga sustava i posebice uvođenja „vlakova velikih brzina“.

Znakovit je relativno veliki udio pomorskog prometa (više od 15%), na području istočne Azije i Pacifika, zbog raširenosti kružnih putovanja ali linijskog putnika morem u tom dijelu svijeta. U Hrvatsku turisti dominantno dolaze cestovnim prometom (2001.) 94,9%, željeznicom 0,4 %, zračnim putem 3,8% i pomorskim prometom 0,9%. S obzirom na strukturu turističke ponude koja se najvećim dijelom zasniva na prirodnim ljepotama i prirodnim resursima, te strategiju razvitka turističkog proizvoda, ovakva podjela rada između prometnih grana nije dugoročno održiva, ali je odraz aktualnih mogućnosti hrvatskoga prometnoga sustava, i značajki emitivnog tržišta.

4.1.2. Negativni aspekti povezanosti prometa i turizma

Odnosi međuovisnosti prometa i turizma vrlo su kompleksni, jer je osim uzajamnog propulzivnog učinka, prisutno i ograničavajuće djelovanje. Zagađivanjem okoliša i niskom razinom sigurnosti promet ne samo da stvara velike probleme društvu i gospodarstvu, već i direktno ugrožava razvitak turizma.

Ograničavajući utjecaj prometa na turizam obuhvaća prometnu infrastrukturu i prometna sredstva. Prometna infrastruktura koja zbog sve jačih prometnih tokova, signalno-sigurnosnih uređaja i ostalih sigurnosnih konstrukcijskih elemenata, postaje sve većih dimenzija i sve veće gustoće po jedinici površine, vizualno degradira prostor i oduzima od prirode područja koja bi se mogla koristiti na druge društveno prihvatljivije načine. Kretanje prometnih sredstava prati stvaranje: buke, štetnih plinova i tvari, te potreba za velikim površinama namijenjenim prometnoj infrastrukturi. Mirovanje prometnih sredstava iziskuje velike izgrađene površine, a po isteku vijeka trajanja dijelove ili čitava prometna sredstva potrebno je učiniti neškodljivima za prirodu, te ih razgraditi i eventualno iskoristiti u ciklusu proizvodnje istog ili drugačijeg proizvoda. Dio toga zadatka još uvijek nije moguće obaviti bez dodatnog devastirajućeg utjecaja na okoliš.

Sa smanjenjem sigurnosti odvijanja prometa, raste svijest o potrebi poduzimanja brojnih aktivnosti u domeni nositelja prometne politike, ali i u ponašanju sudionika u prometu. Zbog niske razine sigurnosti pojedinih prometnih modaliteta, a u uvjetima nepostojanja alternativnog prometnog načina, u pojedinim turističkim destinacijama može doći do smanjenja turističkog prometa u toj mjeri da zamru turističke aktivnosti.

Ograničavajući utjecaj turizma na promet određuje razmjere razvitka prometa na turističkom području. Prvi korak u postizanju toga cilja je planski razvitak prometne infrastrukture prema turističkoj destinaciji i na području turističke destinacije, jer se time determiniraju mogući prometni pravci i određuje gustoća prometne infrastrukture. Istodobno, to znači izbor područja na kojima će se manifestirati i svi negativni utjecaji prometa, pa treba imati na umu da se na tim područjima turistička ponuda može ograničeno razvijati.

Pretpostavljanje turističkoga razvitka prometnom, može se ogledati u odabiru duljih i građevinski nepovoljnijih trasa prometnica, a time i višim troškovima izgradnje infrastrukture, kako bi se pojedina područja ekološki sačuvala i u njima razvijali turistički sadržaji.

4.2. TRŽIŠTE PUTNIČKOG ZRAKOPLOVNOG PROMETA S ASPEKTA TURISTIČKE PONUDE I POTRAŽNJE

Kvaliteta usluga zračnog prometa, komfor, sigurnost i značajna ušteda vremena, poglavito u međunarodnim tokovima, oduvijek su bili važan čimbenik u formiranju turističke ponude.

Integralna međuovisnost i zainteresiranost gospodarstva i države za korištenje usluga zrakoplovnog prometa potvrđena je kontinuitetom i dinamikom rasta u proteklom dugoročnom vremenskom intervalu, kao što je slične tendencije stalnog i stabilnog razvitka imalo i turističko gospodarstvo, iz čega nedvosmisleno proizlazi zaključak da postoji nesumnjiva korelativna veza između razvitka turističke i prometne djelatnosti, a unutar potonje i zračnog prometa kao sastavnog dijela prometnog sustava.

Iako na ukupne rezultate turističkog gospodarstva određeni utjecaj ima i stupanj razvijenosti i korištenja teretnog zrakoplovnog prometa kod prijevoza lakopokvarljive robe u vrškovima sezone, prijevoza dnevne štampe, pošte itd., ipak u dominantnoj mjeri predmetom bitnog utjecaja na njihove tokove, dinamiku i strukturu ima putnički prijevoz.

Tehnološki proces prijevoza putnika sastoji se od:⁴⁰

- priprema prijevoznog procesa,
- prijevoznog procesa,
- završetka prijevoznog procesa.

Priprema prijevoznog procesa u zrakoplovnom prometu dijeli se na tehnološku i komercijalnu. Tehnološki dio pripreme sadrži nekoliko elemenata: analiza i odabir mogućih ruta leta (duljina leta, područje nad kojim se let odvija, alternativne sletne površine, ili izmjene u ruti tijekom samog leta), izbor vrste zrakoplova (provodi se ovisno i parametrima vezanim uz odabir rute leta).

Također u okviru analize potrebno je uzeti u obzir i opremljenost zrakoplovne luke. Nakon analize pristupa se izradbi reda letenja (prijavljuje se kod nadležne institucije za linijske prijevoze) ili plan reda (slobodni prijevoz). U tehnološkom dijelu pripreme provodi se još

⁴⁰ Baričević, H.: Promet u turizmu, Visoka škola za turizam, Šibenik, 2003., str. 106.

izbor posade zrakoplova, utvrđuje se broj putnika, njihova potrebna sigurnost, kao i svi elementi vezani uz troškove prijevoza. Nadzorom izvršene stvarne usluge moći će se korigirati vrsta i učestalost leta zrakoplova.

Komercijalni dio pripreme dijeli se u dva dijela, pri čemu se prvi odnosi na posadu zrakoplova i samu letjelicu (prikupljanje svih potrebnih dozvola, kao primjerice licence letačkog osoblja ili plovidbena dozvola zrakoplova i sl.), a drugi obuhvaća prihvata rezervacije putnika putem terminalske rezervacije, odnosno zaključivanje ugovora o prijevozu. Prijevozni proces sastoji se od tri dijela, pri čemu prvi dio započinje predpoletnim pregledom zrakoplova nakon što je on došao na stajanku, utvrđuje se količina i razmještaj goriva, tereta i raspored putnika. Paralelno s operacijom pripreme zrakoplova za let u zrakoplovnoj luci prihvaćaju se putnici i njihova prtljaga. Za razliku od drugih grana prometa, tehnološki gledano, u zrakoplovnom prometu se razdvajaju putevi kretanja putnika i prtljage. Putnik ostavlja prtljagu na prihvatnom mjestu, gdje se ona važe i obavlja njezina rendgenska kontrola, te upućuje do sortirnice, tj. mjesta razvrstavanja prema broju leta; smješta se na kolica za dopremu do zrakoplova, gdje se ukrcava u za to predviđene prostore. Paralelno se ovim tokom putnici prolaze kroz razne kontrole i dolaze do zrakoplova aviomostovima, pokretnim vrpčama ili autobusima te ulaze u zrakoplov. U okviru prvog dijela može se uvrstiti i vožnja zrakoplova od stajanke do početne linije starta zrakoplova na poletno-sletnoj stazi.

Drugi dio tehnološkog procesa obuhvaća let zrakoplova, koji je vođen sa zemlje po utvrđenoj ruti leta, tijekom kojeg se putnicima pružaju razne, uglavnom ugostiteljske usluge.

Treći dio tehnološkog procesa sastoji se od sletanja na poletno-sletnu stazu i dolaska zrakoplova na stajanku, izlaz putnika iz zrakoplova i preuzimanje prtljage. Prtljaga i paketno-otpremnice pošiljke dovoze se od zrakoplova do sortirnice, gdje se prtljaga putnika stavlja na pomoćne vrpce, koje istu prenose do mjesta preuzimanja od strane putnika.

Završetak prijevoznog procesa sadrži tehničku i komercijalni dio, pri čemu se tehničkim okončanjem smatra postletni pregled i čišćenje zrakoplova; također se provodi priprema zrakoplova za novi let i ukrcaj unaprijed pripremljene hrane. Komercijalni dio obuhvaća obračun i kontrolu prijevozne dokumentacije i analizu obavljene usluge.

Postoje različiti pristupi u ocjeni temeljnih elemenata tržišne segmentacije prometa putnika u

zrakoplovnom prijevozu, u korelaciji s turističkim potrebama. Tako postoji podjela na tri rekreacijske kategorije:⁴¹

- dnevna rekreacija
- rekreacija za vrijeme vikenda ili praznika
- sezonska rekreacija

Slična segmentacija linija prema zahtjevima tržišta na poslovne i turističke linije, odnosno prema motivu i korištenim vidovima prijevoza na poslovna putovanja, putovanja radi odmora i kratkih putovanja, ukazuju na moguće komparativne prednosti pojedinih transportnih grana u donošenju odluke kojim prometnim sredstvom putovati. Ova segmentacija je važna radi sagledavanja udjela zrakoplovnog putničkog prometa u prijevozu pojedinih kategorija, pri čemu su se u povijesti događale vrlo dinamičke i značajne promjene.

4.3. UTJECAJ ČIMBENIKA NA POTENCIJALE TURISTIČKOG PUTNIČKOG ZRAKOPLOVNOG PROMETA

U kontekstu ove problematike potrebno je detaljnije analizirati sve moguće čimbenike, koji utječu na veličinu ponude i potražnje u sektoru turističkog/zračnog prometa. U tom smislu izdvajaju se pokazatelji i elementi koji imaju polazne pretpostavke u karakteristikama putovanja.

Prva od tih karakteristika odnosi se na ishodište putovanja te ovisi o veličini tržišta i mogućnostima ponuđene prijevozne usluge. Dugolinijske operacije su uglavnom koncentrirane na manjem broju zračnih luka. Primjerice, u Republici Hrvatskoj provedena su istraživanja o međuovisnosti prometa i turizma čiji rezultati ukazuju da u strukturi prometnih sredstava za putovanja u Hrvatsku prema zemlji domicila zrakoplovni promet sudjeluje u prosjeku s preko 15%. Također, vidljivo je da broj prevezenih turista u istom raste proporcionalno s većom udaljenošću domicila stranih turista u odnosu na Hrvatsku. U smislu navedene činjenice važnu ulogu, ali ne i presudnu, igra veličina stanovništva, jer u principu

⁴¹ Ibidem, str. 108.

veći broj stanovnika je bolje generator za putovanje zračnim putem, nego što je slučaj sa malobrojnem turističkom klijentelom.

Adekvatniji pokazatelj je dohodak po glavi stanovnika koji ukazuje na razvijenost područja, npr. stanovništvom relativno malobrojna Nizozemska, veći je potencijalni korisnik usluga zračnog prijevoza od populacijski prenapučene Indije. S druge strane struktura gospodarstva također je izuzetno važna, jer su veće mogućnosti za korištenje potencijala zračnog prijevoza tamo gdje dominiraju sekundarni i tercijarni, odnosno kvartalni sektor, pa dolazi do povoljne kombinacije industrijski razvijenih centara i centara bankarskog i komercijalnog miljea.

Konačno, važni utjecajni elementi jesu i dobna odnosno obiteljska struktura stanovništva, kao i migracijska gibanja. Druga temeljna karakteristika je visina zračne vozarina, koja je povezana s udaljenošću putovanja, a posebno mora biti elastična kada je riječ o turističkim putovanjima.

Treća karakteristika koja utječe na nivo potražnje za uslugama zrakoplovnog prometa jesu odredišna putovanja. Temeljni motivirajući razlozi donošenja afirmativne odluke za korištenje zračnog prijevoza u odnosu na odredište jesu veliki poslovno-trgovački i turistički centri i odmarališta, te etničko-migracijska kretanja, pa se tu kriju najveći potencijali prometne potražnje u zračnom prometu. Posljednja skupina čimbenika koja utječe na veličinu turističko-prometne ponude zračnog prometa jesu karakteristike konkurentnih transportnih grana, što je uglavnom povezano s duljinom i cijenom putovanja, pri čemu na dugolinijskim rutama više dolaze do izražaja komparativne prednosti zrakoplovnog prometa. Analizirajući i analitički ocjenjujući sve čimbenike, koji u većoj ili manjoj mjeri povoljnije ili manje povoljno utječu na strukturu, opseg i dinamiku rasta zrakoplovnog prometa, pozitivan utjecaj na koncepciju dugoročnog razvitka toga prijevoznog modaliteta izvršit će revalorizacija cjelovite turističko-izletničke ponude (i obrnuto). U prilog teze o utjecaju zrakoplovnog prometa na ukupne putničke, a tako i turističke tokove, zorne su ilustracije na temelju rezultata istraživanja OECD, koji se odnose na Europu. Pri tome progresivno raste relevantni udio zračnog prometa u odnosu na ostale grane, što dokazuju rezultati većine znanstvenih istraživanja. Tako npr. kod udaljenosti prijevoza 100-200 milja udio zračnog prometa iznosi svega 1%, 300-500 milja 9%, 1000-1500 milja 18%, a preko 1500 milja čak 38%. Istraživanja sličnih sadržaja, ciljeva i motiva provedena su i u SAD i ona potvrđuju dodatnu tezu da veličina zrakoplovnog putničkog prometa sve više raste do razmjera, koji su iznenađujući i za najoptimističnije

prognozere. U svakom slučaju predviđeni porast turističkog zračnog prometa bitno će ovisiti o veličini rasta dohotka po glavi stanovnika u odnosu na rast cijene prijevoza. Razlog je u činjenici da u slučaju teškoća s kućnim budžetima zrakoplovni je promet jedna od prvih stavki, koja može biti reducirana, tj. istom i dalje ostaje pridružen atribut ekskluzivnosti.

Čimbenici koji mogu ozbiljnije usporiti zadovoljenje turističkih potreba korištenjem usluga zrakoplovnog prometa jesu:⁴²

- saturacija pojedinih turističkih područja ili kapaciteta, što se može ublažiti ili otkloniti pronalaženjem novih atraktivnih lokacija;
- prolaznost odnosa na zrakoplovnom tržištu za zadovoljenje odobnih, privatnih i obiteljskih potreba koji su u svijetu formirani uglavnom kao posljedice migracijskih kretanja nakon drugog svjetskog rata;
- odnos potražnje za turističkim uslugama i cjenovne elastičnosti zračnog prometa koja će ovisiti o mogućnostima premošćenja i amortiziranja porasta operativnih troškova, a poglavito avio-goriva.

Ovome treba dodati sve češće pojave uskih grla, zastoja i kolapsa zračnog prometa u vrškovima sezone zbog neadekvatnih lučkih kapaciteta prihvata i otpreme, te zagušenosti zračnih puteva i sve težih uvjeta rada kontrole letenja, što utječe na kvalitetu i sigurnost odvijanja zračnog prometa. Bez obzira na sve nabrojene potencijalne opasnosti zrakoplovni promet ostaje vrlo konkurentan i sposoban da masovni turizam učini još pristupačnijim i atraktivnijim uz daljnji apsolutni i relativni porast učešća ovog vida transporta u ukupnim putničkim i turističkim tokovima.

⁴² Ibidem, str. 111.

5. ZRAČNI PROMET I TURIZAM REPUBLIKE HRVATSKE

Potražnja za zračnim prijevozom stalno se povećava, a stope rasta kreću se prosječno oko 6% godišnje za razdoblje osamdesetih i devedesetih godina prošlog stoljeća. Početkom ovog stoljeća ta je godišnja stopa nešto manja, a prema prognozama ona će se dalje kretati u rasponu od 4 do 5% godišnje. Ovakva godišnja stopa rasta prometne potražnje za zračnim prijevozom i dalje je veća od stope rasta svjetskog bruto društvenog proizvoda.⁴³

5.1. TURIZAM KAO GLAVNI POKRETAČ PROMETNE POTRAŽNJE U REPUBLICI HRVATSKOJ

Kao što je već navedeno potražnja za zračnim prijevozom stalno se povećava, a velike stope rasta u protekla tri desetljeća rezultat se sljedećih čimbenika:⁴⁴

- tehnoloških promjena koje su omogućile pad cijena usluga u zračnom prometu i smanjenja troškova poslovanja zrakoplovnih kompanija,
- povećanje ekonomske aktivnosti praćeno intenziviranjem međunarodne trgovine,
- porasta raspoloživog prihoda,
- relativna politička stabilnost,
- povećanje slobodnog vremena,
- promocije turizma i
- liberalizacije zračnoga prometa.

Svi ovi čimbenici znatno su doprinijeli povećanju prometne potražnje zračnoga prijevoza, ali može se reći da je pokretač cjelokupnog rasta i razvoja prometne potražnje u zračnom prijevozu bila prvenstveno liberalizacija zračnog transporta i prometa koja je otpočela krajem sedamdesetih u Sjedinjenim Američkim Državama i desetak godina kasnije u Europi. U današnje je vrijeme turizam temeljni čimbenik prometne potražnje u zračnom prometu.

⁴³ Žurga, G.: Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prostoru, Rijeka, 2007., str. 104.

⁴⁴ Ibidem

Turistička regija Kvarner sa svojim raspoloživim resursima, koji su kvalitetni temelj za razvoj turizma, ne predstavlja jamstvo prometne potražnje u zračnom prijevozu. Prometnu potražnju na području Primorsko-goranske županije, odnosno Kvarnera, generira prvenstveno turizam, ali prema podacima iz tablice 7. vrlo je mala prometna potražnja za zračnim prijevozom. Međutim, to ne znači da potreba za zračnim prijevozom ne postoji, već se dio prometne potražnje u zračnom prijevozu za potrebe Primorsko-goranske županije realizira preko Zračne luke Pula, a u novije vrijeme zbog visoko kvalitetne cestovne infrastrukture i preko Zračne luke Zagreb i zračnih luka u susjednim državama, prvenstveno Italiji i Sloveniji.

Tablica 7. Turistički promet inozemnih gostiju na Kvarneru i promet putnika u Zračnoj luci Rijeka

	2007.	2008.	2009.	2010.
Inozemni gosti:	1849990	1829614	1876935	1843450
Broj noćenja:	9693481	9804525	9848056	9744436
Broj putnika u Zračnoj luci Rijeka	162224	111640	113451	61741
Udio broja putnika u Zračnoj luci Rijeka u broju inozemnih gostiju	8,77%	6,1%	6,04%	3,35%

Izvor: Izradila autorica prema: Žurga, G., Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prometu, Rijeka 2012.

Temeljem prikupljenih podataka anketom turističkih zajednica u prosincu 2013. godine Turistička zajednica Kvarnera ostvarila je 24.835 dolazaka (što je 12% više u odnosu na prošlogodišnji rezultat) i 69.251 noćenje (što je 17% više u odnosu na prošlogodišnji rezultat). Od ukupnog broja inozemnih noćenja ostvarenih na Kvarneru, najviše noćenja ostvarili su gosti iz:

- Austrije s udjelom u ukupnim županijskim noćenjima od 35,64%, što je 37% više nego lani,
- Slovenije s udjelom od 15,39%, 3% manje nego lani,
- Italije s udjelom od 14,76%, 15% manje nego lani,
- Njemačke s udjelom od 11,04%, 2% više nego lani.

Najveći udjel u noćenjima ostvaren je:

- u hotelima (55.277 noćenja, udjel 79,82 %, 14% više nego lani),
- u privatnom smještaju (11.587 noćenja, udjel 16,73%, 33% više nego lani).

U razdoblju siječanj-prosinac 2013. godine na području Kvarnera zabilježeno je 2.268.009 dolazaka i 12.574.707 noćenja. Domaći turisti ostvarili su 261.965 dolazaka te 1.123.987 noćenja (9% ukupnih noćenja), dok su strani turisti ostvarili 2.006.044 dolazaka te 11.450.720 noćenja (91% ukupnih noćenja).

Ukupan broj dolazaka turista u razdoblju siječanj-prosinac 2013. godine je za 2% veći u odnosu na prošlu godinu, domaći dolasci su manji za 4%, a dolasci stranih turista veći za 3%.

Ukupan broj noćenja u razdoblju siječanj-prosinac 2013. godine u usporedbi s razdobljem siječanj-prosinac 2012. godine je za 3 % veći od prošlogodišnjih rezultata pri čemu su ostvarena noćenja domaćih gostiju za 3% manja, a strana noćenja za 3% veća.

Po subregijama:

- Otok Krk je ostvario najveći broj noćenja, 3.958.240, što iznosi 31,48% ukupnog udjela u županijskim noćenjima Kvarnera,
- Mali Lošinj sa 15,95%,
- otok Rab s 14,20%,
- Opatijska rivijera s 13,30%,
- Crikvenička rivijera s 11,46%,
- otok Cres 6,18%,
- rivijera Novi Vinodolski 4,42%,
- Riječko područje 2,43%,
- te Gorski kotar s 0,59% udjela u županijskim noćenjima u navedenom razdoblju.

Najveći broj inozemnih noćenja na Kvarneru u razdoblju siječanj-prosinac 2013. godine ostvarili su gosti iz Njemačke 30,48% (5% više), Slovenije 15,60% (3% više), Austrije 11,88% (1% više), Italije 10,31% (5% manje) te Češke 5,72% (4% više) dok je najviše noćenja, 5.183.617 ostvareno u privatnom smještaju (5% više u odnosu na isto razdoblje prošle godine), zatim u hotelima 3.690.176 noćenja (na razini prošle godine), u kampovima

3.317.044 noćenja (4% više), u odmaralištima 249.575 noćenja (11% manje) te ostali smještajni kapaciteti s 134.295 noćenja (10% manje).

U razdoblju siječanj-lipanj 2014. godine na području Kvarnera zabilježeno je 665.489 dolazaka i 2.649.065 noćenja. Domaći turisti ostvarili su 107.391 dolazaka te 343.975 noćenja (13% ukupnih noćenja), dok je dolazaka stranih turista zabilježeno 558.098, a noćenja 2.305.090 (87% ukupnih noćenja). Ukupan broj dolazaka turista u razdoblju siječanj-lipanj 2014. godine je za 2% veći u odnosu na prošlu godinu, domaći dolasci su manji za 2%, a dolasci stranih turista veći za 3%.

Ukupan broj noćenja u razdoblju siječanj-lipanj 2014. godine je za 1% veći u odnosu na prošlu godinu, noćenja domaćih gostiju su na razini prošlogodišnjih rezultata, a noćenja stranih turista veća za 1%.⁴⁵

Slika 10. Turistička regija Kvarner



Izvor: <http://www.jumpmantours.com/hr/vodic/kvarneski-zaljev.html> (21.08.2014.)

Promet zračnih luka u Republici Hrvatskoj u 2014. godini, zaključno s travnjem 2014. također bilježi porast. Ukupan promet putnika na komercijalnim operacijama u zračnim lukama u travnju 2014. iznosio je 413 tisuća, što je u usporedbi s travnjem 2013., u kojem je promet

⁴⁵ http://www.kvarner.hr/business/turizam_na_kvartneru/Turisticka_statistika (20.08.2014.)

putnika iznosio 381 tisuću, porast za 8,3%. Riječ je o porastu broja putnika u redovitom prometu koji ima najveći udio u ukupnom prometu. U travnju 2014. porast prometa putnika u odnosu na travanj 2013. bilježe sve zračne luke u Republici Hrvatskoj osim zračne luke Rijeka. Zračna luka Zagreb bilježi porast za 3,3%, Dubrovnik za 13,0%, Split za 20,6%, Zadar za 3,5% i Pula za 21,8%. Ukupan promet tereta u zračnim lukama u travnju 2014. iznosio je 667 tona, što je u usporedbi s prometom od 626 tona u travnju 2013. porast od 6,5%.⁴⁶

Tablica 8. Promet putnika u Zračnim lukama u travnju 2014.

	Promet putnika <i>Traffic of passengers</i>	Indeksi <i>Indices</i> IV. 2014. IV. 2013.
Ukupno <i>Total</i>	413 235	108,3
Zagreb	191 581	103,3
Dubrovnik	86 977	113,0
Split	77 575	120,6
Zadar	35 683	103,5
Pula	15 425	121,8
Rijeka	3 088	41,2
Osijek	2 877	1)
Brač	29	-
Mali Lošinj	-	-

1) Indeks je veći od 999.

1) Index exceeds 999.

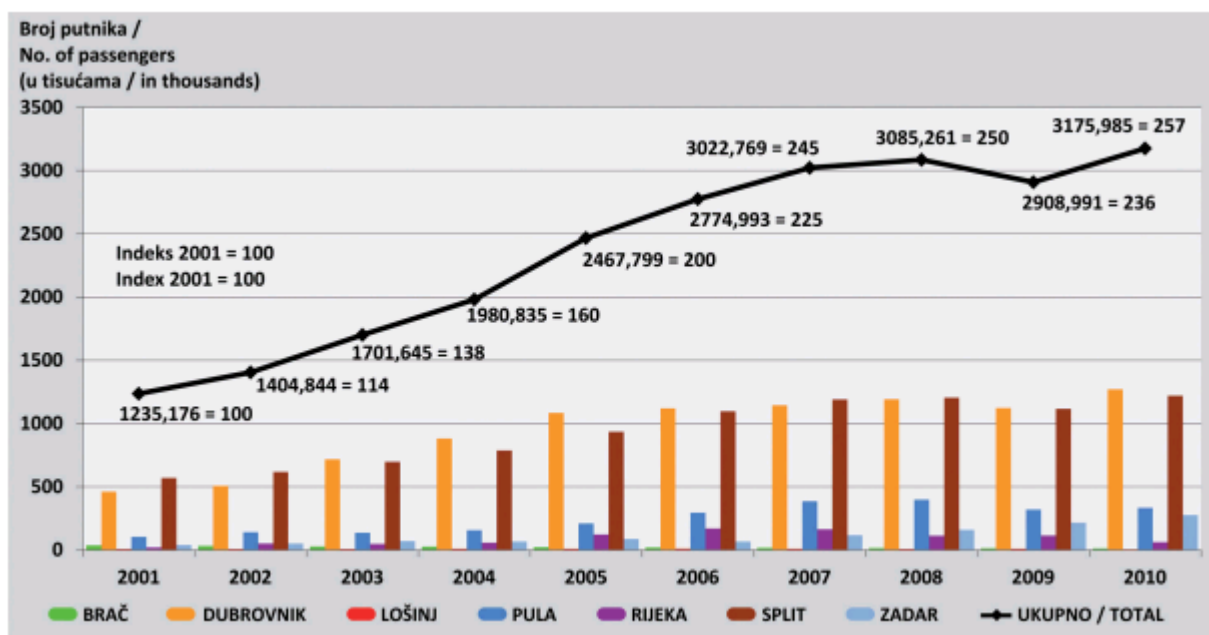
Izvor: <http://www.dzs.hr> (20.08.2014.)

⁴⁶ <http://www.dzs.hr> (20.08.2014.)

5.2. OSNOVNA OBILJEŽJA PROMETNE POVEZANOSTI PRIMORSKE HRVATSKE ZRAČNIM PUTEM

U današnjim prilikama zračne luke i pristaništa Primorske Hrvatske mogu se smatrati lukama i pristaništima malog kapaciteta. S obzirom na potencijalno rastuće trendove u broju putnika, u prvom redu turista i to posebice međunarodnih koji se koriste zrakoplovom kao prijevoznim sredstvom za dolazak na odmor na Jadran (npr. turisti iz skandinavskih država, Ujedinjenog Kraljevstva, Rusije i slično), zračne luke i pristaništa Primorske Hrvatske karakterizira ograničen kapacitet prihvata i otpreme putnika i njihove prtljage te zrakoplova. Navedeni problem svakako dolazi do izražaja tijekom vršnog dijela turističke sezone, dakle u mjesecima srpnju i kolovozu, kada je i frekvencija putnika i letova najveća. Radi rješavanja tog problema potrebno je osigurati ulaganje financijskih sredstava u povećanje svih kapaciteta zračnih luka i pristaništa te njihovo adekvatno opremanje. Sve hrvatske zračne luke i zračno pristanište Lošinj sagrađeni su u vrijeme SFR Jugoslavije, osim zračnog pristaništa Brač koje je pušteno u promet 1993. godine. Ukupni broj prihvaćenih i otpremljenih putnika u zračnim lukama i pristaništima, kako čitave Hrvatske, tako i Primorske Hrvatske, bio je najveći u 80-im godinama 20. stoljeća. U to doba iznosio je preko 5 milijuna putnika godišnje, pri čemu je rekordna godina bila 1987., kada je kroz zračne luke i pristaništa SR Hrvatske prošlo 5 495 527 putnika. Na razini Primorske Hrvatske taj je broj iznosio 3 590 596, čineći time 65% ukupnog broja putničkog prometa u hrvatskim zračnim lukama i pristaništima te godine. Također valja istaknuti kako je udio turista u ukupnom broju putnika u zračnim lukama i pristaništima Primorske Hrvatske u periodu 80-ih godina 20. stoljeća iznosio oko 80%. U jesen 1991. godine, radi velikosrpske agresije na Hrvatsku i ratnih zbivanja, hrvatske zračne luke i pristaništa zatvoreni su za promet, a zračne luke Zadar i Dubrovnik tijekom Domovinskog rata bile su okupirane i devastirane. Ponovno otvaranje dogodilo se u proljeće 1992. godine, a nakon Domovinskog rata sve zračne luke i pristaništa normalno posluju. Završetkom Domovinskog rata i gospodarskim oporavkom te povratkom turista na hrvatsku obalu iz godine u godinu raste i broj prihvaćenih i otpremljenih putnika u zračnim lukama i pristaništima (slika 11.).

Slika 11. Ukupan promet putnika u zračnim lukama i pristaništima u Primorskoj Hrvatskoj do 2010. godine



Izvor: Gašparović, S., Zračni promet i turizam Primorske Hrvatske, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb

Na nivou Hrvatske ukupni promet putnika u zračnim lukama i pristaništima doživljava kontinuirani rast sve do 2008. godine, kada je iznosio 5 179 000 putnika. Iste je godine ukupni promet putnika u zračnim lukama i pristaništima Primorske Hrvatske iznosio 3 085 261 (ili 60% prometa putnika u zračnim lukama i pristaništima Hrvatske). Godine 2009. zbog gospodarske krize i recesije promet putnika u zračnim lukama i pristaništima doživljava manji pad. Ukupni promet putnika u zračnim lukama i pristaništima Hrvatske 2009. godine iznosio je 4 839 000 putnika, dok je ukupni promet putnika u zračnim lukama i pristaništima Primorske Hrvatske iznosio 2 908 991. Godine 2010. slijedi oporavak svjetskog gospodarstva, a time i zračnog prometa, te je ukupni promet putnika u zračnim lukama i pristaništima Hrvatske iznosio 5 269 679 putnika, a zračne luke i pristaništa Primorske Hrvatske prihvatile su i otparile ukupno 3 175 985 putnika (ili 60% prometa putnika u zračnim lukama i pristaništima Hrvatske) (Državni zavod za statistiku, 2011.; statistički podatci zračnih luka i pristaništa). Tada su se vrijednosti putničkog prometa u zračnim lukama i pristaništima

približile rekordnim vrijednostima iz 1980-ih godina. Tako se ukupni promet putnika u zračnim lukama i pristaništima Primorske Hrvatske od 2001. do 2005. godine udvostručio (indeks = 200), a u čitavom proteklom desetljeću povećao za dva i pol puta (indeks = 257). Gledajući pojedinačno, najznačajniji rast broja prihvaćenih i otpremljenih putnika doživjele su najveće zračne luke Primorske Hrvatske, Dubrovnik i Split. Zračna luka Dubrovnik dosegla je promet od milijun putnika 2005. godine i danas je najznačajnija zračna luka Primorske Hrvatske i druga najznačajnija u Hrvatskoj, nakon Zračne luke Zagreb. Uz Zračnu luku Split, značajniji rast broja putnika doživjela je i Zračna luka Pula (uz nešto sporiji rast u 2010. godini) te Zračna luka Zadar, koja jedina nije doživjela smanjenje broja putnika poradi gospodarske krize i recesije 2009. godine. Zračna luka Rijeka doživljava pad broja putnika od 2007. godine koji je posebno izražen 2010. godine (prepolovljen u odnosu na 2009. godinu), i to kao posljedica problema u poslovanju, uz usmjeravanje zrakoplovnih prijevoznika prema Zračnoj luci Pula i Zadar. Zračna pristaništa Brač i Lošinj ovdje imaju marginalnu ulogu, pri čemu valja istaknuti trostruko smanjenje broja putnika kod Zračnog pristaništa Brač nakon 2001. godine (sa 35 000 na 11 500 putnika 2010. godine) zbog neuspjeha u dovođenju niskotarifnih i većeg broja čarter zračnih prijevoznika. Zračno pristanište Lošinj ostvaruje promet između 5 000 i 10 000 putnika godišnje.

Slika 12. Povezanost Republike Hrvatske konvencionalnim i niskotarifnim zračnim prijevoznicima s europskim i izvaneuropskim državama



Izvor: Gašparović, S., Zračni promet i turizam Primorske Hrvatske, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb

Zračne luke i pristaništa Primorske Hrvatske povezuju taj dio Hrvatske s gotovo svim državama Europe te nekim izvan europskim državama (Slika 12.). Prema podacima redova letenja zračnih luka i pristaništa Primorske Hrvatske tijekom 2010. godine u okviru usluga konvencionalnih i niskotarifnih zračnih prijevoznika ostvarena je povezanost s 21 državom Europe (62 zračne luke odnosno 56 gradova) i 1 izvan europskom državom, Izraelom (1 zračna luka odnosno 1 grad). Kada se tome priključi broj država koje su povezane uslugama čarter zračnih prijevoznika i generalnim zrakoplovstvom, koji uz europske države Primorsku Hrvatsku povezuju i s izvan europskim državama (npr. čarter neizravno preko europskih zračnih luka s Južnom Korejom, Japanom, Južnoafričkom Republikom itd.), taj je broj još veći. Valja istaknuti kako je broj veza znatno intenzivniji u toplijem dijelu godine (od početka lipnja do kraja rujna) u odnosu na broj zrakoplovnih veza koje djeluju čitave godine (gotovo petnaest puta veći). To je rezultat prometnog povezivanja turistički emitivnih država sa zračnim lukama i pristaništima Primorske Hrvatske radi dolaska turista tijekom turističke sezone. Za ovu analizu nisu relevantni podaci o tjednom broju veza u Zračnim lukama Brač i Lošinj jer se radi o tek jednoj vezi, dok u svim ostalim zračnim lukama udio tjednog broja veza tijekom ljetnog perioda u ukupnom broju veza iznosi preko 90%.

Emitivno turističko tržište, u kontekstu zračnog prometa, obuhvaća veći dio Europe, no zanimljivo je istaknuti dolazak znatnog broja turista iz Ujedinjenog Kraljevstva i skandinavskih država (Norveške, Švedske Finske i Danske), kao tradicionalnih turista koji su prije Domovinskog rata uglavnom dolazili zrakoplovom u Hrvatsku. Tako je 2003. godine oko 20 000 skandinavskih turista doputovalo na prostor Primorske Hrvatske zrakoplovom, dok je 2010. godine taj broj povećan na preko 150 000 i to samo iz Norveške i Švedske. Kada se tome pribroje i turisti iz Danske (oko 16 000) i Finske (oko 18 000), dolazi se do broja od oko 190 000 skandinavskih turista. Također je nezanemariv broj ruskih turista, čime se Hrvatska, uz sjevernoeuropsko, tržišno otvara i prema zemljama Istočne Europe, uz tradicionalno srednje i zapadnoeuropsko.

Tablica 9. Tjedni broj veza konvencionalnih i niskotarifnih zračnih prijevoznika tijekom 2010. godine

Zračna luka/ Pristanište	Cjelogodišnje veze		Sezonske veze		Ukupno	
	Broj	Udio (u %)	Broj	Udio (u %)	Broj	Udio (u %)
Airport/ Airfield	All-year connections		Seasonal connections		Total	
	Number	Share (in %)	Number	Share (in %)	Number	Share (in %)
Brač	0	0	1	100	1	100
Dubrovnik	4	7,41	54	92,59	58	100
Lošinj	1	100,0	0	0	1	100
Pula	1	7,69	12	92,31	13	100
Rijeka	0	0	6	100	6	100
Split	5	8,93	51	91,07	56	100
Zadar	1	4,76	20	95,24	21	100
Ukupno / Total	12	7,69	144	92,31	156	100

Izvor: Gašparović, S., Zračni promet i turizam Primorske Hrvatske, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb

Tablica 10. Broj dolaznih putnika u 2010. godini u zračnim lukama Primorske Hrvatske po državama

Država	Broj putnika	Udio u ukupnom broju putnika (u %)
Country	Number of passengers	Share in the total number of passengers (in %)
Njemačka / Germany	310 539	20,09
Ujedinjeno Kraljevstvo / United Kingdom	245 755	15,90
Francuska / France	145 610	9,42
Rusija / Russia	98 170	6,35
Norveška / Norway	89 566	5,79
Švedska / Sweden	66 430	4,30
Italija / Italy	63 031	4,08
Španjolska / Spain	55 583	3,60
Švicarska / Switzerland	38 035	2,46
Belgija / Belgium	34 939	2,26
Irska / Ireland	33 622	2,18
Austrija / Austria	24 848	1,61
Ostalo (bez Hrvatske) / Other	195 730	12,66
Hrvatska / Croatia	143 808	9,30
Ukupno / Total	1 545 666	100,00

Izvor: Gašparović, S., Zračni promet i turizam Primorske Hrvatske, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb

5.3. UTJECAJ ZRAČNOG PROMETA NA TURIZAM PRIMORSKE HRVATSKE

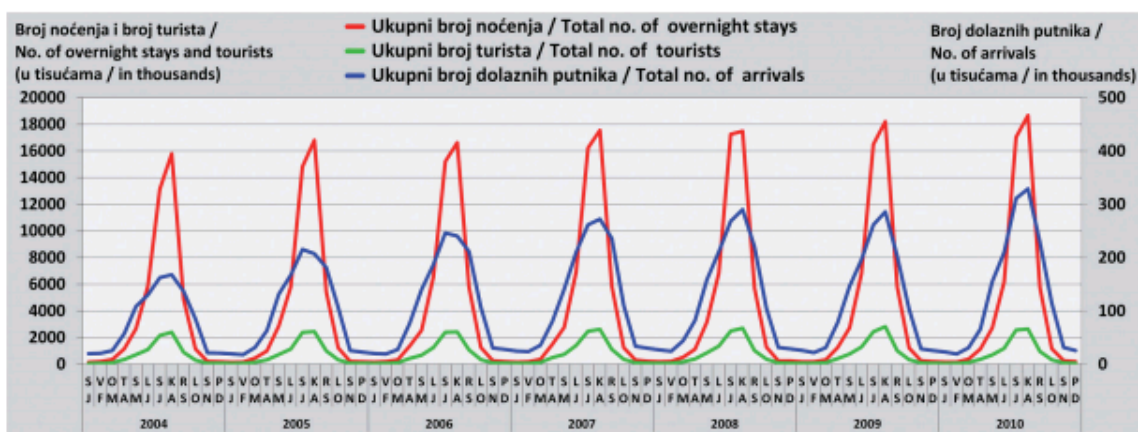
Gospodarske nedaće u Republici Hrvatskoj snažno su utjecale na turizam i ugostiteljstvo Istarske i Primorsko Goranske županije i imale nepovoljan utjecaj na ukupni razvoj, a poslije 1985. godine oživljavanje turizma pridonijelo je pozitivnom razvoju. Nadalje, industrijska struktura Istre bila je raznovrsnija i bez velikih poduzeća (osim brodogradnje) koja bi mogla znatno utjecati na ukupan gospodarski razvoj. Nakon Domovinskog rata pad gospodarskih aktivnosti bio je vrlo izrazit u obje županije. Ne mogu se nijekati mnoge teškoće kroz koje je prolazilo gospodarstvo u svom prestrukturiranju, u promjeni vlasničkih odnosa, u postupnom prijelazu na tržišne odnose, gubitak nekih dobavljača, izostanak prometa ugostiteljsko-turističke djelatnosti, poluradne prilike i slično, ali su također izostale potrebne tehnološke, organizacijske, inovacijske i razvojne inicijative i poticaji što je sve zajedno dovelo do velikog pada bruto domaćeg proizvoda. U Primorsko-goranskoj županiji dodatne je teškoće uzrokovala sužena industrijska struktura (pretežno teška industrija u priobalju), jednostrana gospodarska struktura na otocima (ugostiteljstvo i turizam), i u Gorskom Kotaru (uglavnom šumarstvo i prerada drva). Primorsko-goranska županija s velikim sustavima kao što su prerada nafte, petrokemija, brodogradnja, promet i usluge, nije uspjela održati prijašnje razvojne pomake, dok je Istra s raznovrsnijom strukturom djelatnosti, napose industrije lakše podnijela razvojne teškoće.⁴⁷

Već je istaknuto da se glavnina turističkog prometa Hrvatske ostvaruje na prostoru Primorske Hrvatske. Udio ukupnog broja turističkih noćenja u Primorskoj Hrvatskoj iznosio je 1989. godine oko 93% od ukupnog broja turističkih noćenja u Hrvatskoj. Zbog nesigurnosti i početka Domovinskog rata taj je broj pao na oko 80% (1991. godine), a 2001. godine udio raste na oko 95%, a ta vrijednost udjela vrijedi i danas. Osnovna je značajka cjelokupnoga hrvatskog turizma, a napose u Primorskoj Hrvatskoj, izrazita sezonalnost u dolascima turista i ostvarivanju turističkih noćenja. Preko 85% svih turističkih noćenja i dolazaka turista na

⁴⁷ Šverko, M.: Usporedba razvojnih mogućnosti srodnih županija do 2015. godine, 20. znanstveni skup „Susreti na dragom kamenu“ s temom „Problemi obnove u funkciji razvoja Republike Hrvatske“, Pula, 1996.

prostoru Primorske Hrvatske ostvari se u toplijem dijelu godine, odnosno u mjesecima lipnju, srpnju, kolovozu i rujnu. S druge strane, broj putnika u zračnim lukama i pristaništima Primorske Hrvatske također je izrazito sezonalnog karaktera te se, kao i kod broja turističkih noćenja, većina ostvaruje u vrijeme turističke sezone, tj. od početka lipnja do kraja rujna. Također se može uočiti da je udio broja dolaznih putnika u zračnim lukama i pristaništima Primorske Hrvatske u mjesecima lipnju, srpnju, kolovozu i rujnu u odnosu na cijelu godinu u porastu. Pri tome se uočava snažniji rast broja dolaznih putnika u ljetnom razdoblju (2010. godine indeks je 295) u odnosu na broj dolaznih putnika cijele godine (2010. godine indeks je 256) u proteklom desetljeću.

Slika 13. Kretanje ukupnog broja turističkih noćenja i ukupnog broja turista te ukupnog broja dolaznih putnika u zračnim lukama i zračnim pristaništima Primorske Hrvatske



Izvor: Gašparović, S., Zračni promet i turizam Primorske Hrvatske, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb

Zračne luke i pristaništa Primorske Hrvatske svoje poslovanje temelje na prihvatu i otpremi putnika i zrakoplova konvencionalnih, niskotarifnih i čarter zračnih prijevoznika te generalnog zrakoplovstva. Budući da glavnina turističke sezone u Hrvatskoj traje od početka lipnja do kraja rujna, u skladu s time je i putnički promet u zračnim lukama i pristaništima Primorske Hrvatske najveći upravo u ljetnim mjesecima. U tom razdoblju prevladavaju niskotarifni i čarter zračni prijevoznici čiji su korisnici uglavnom turisti. Sezonalnost zračnog prometa na prostoru Primorske Hrvatske svakako dovodi do problema u pogledu ograničenog kapaciteta prihvata i otpreme putnika i njihove prtljage te zrakoplova. Također valja naglasiti kako u

putničkom prometu zračnih luka i pristaništa Primorske Hrvatske prevladavaju inozemni putnici. Ako se uzme u obzir da, prema redovima letenja, ne postoje domaće niskotarifne i charter linije, zaključiti se može da većina putnika tijekom godine otpada na putnike iz inozemstva. Što se konvencionalnih prijevoznika tiče, domaći putnici prevladavaju u zimskim mjesecima kad funkcionira većina linija unutar Hrvatske (npr. Split – Zagreb i Dubrovnik – Zagreb svaki dan u tjednu više puta dnevno, uz tek nekoliko linija tjedno za Frankfurt, Rim i London iz Splita i Dubrovnika). Tijekom ljetnih mjeseci inozemni putnici zauzimaju značajan udio i kod konvencionalnih prijevoznika radi uspostavljanja većeg broja sezonskih inozemnih linija. Stoga će, u kontekstu utjecaja zračnog prometa na turizam, najznačajniju ulogu imati upravo inozemni putnici. Uloga zračnog prometa u turizmu Primorske Hrvatske značajna je, no svakako valja navesti činjenicu kako je ta uloga bila znatno važnija i jača prije 1990. godine, kada je zračni promet za dolazak u Primorsku Hrvatsku koristilo 21% turista. Razlog tomu je orijentacija Hrvatske pretežito na razvoj cestovnog prometa uz ulaganje znatnih financijskih sredstava u izgradnju cestovne infrastrukture, čime je znatno povećana dostupnost hrvatskih turističkih odredišta u odnosu na razdoblje prije 1990. godine. Udio zračnog prometa u odnosu na ostale vrste prometa pri dolasku turista u Primorsku Hrvatsku doživio je znatni pad nakon Domovinskog rata i u svim turističkim regijama. Nakon 2001. godine slijedi rast udjela, pri čemu se posebice ističu Dubrovačko turističko područje (najveći udio od svih turističkih područja) i Splitsko-makarsko turističko područje (sustiglo prijeratni udio). Sve to proizlazi kao rezultat njihove nešto veće udaljenosti od emitivnih turističkih tržišta, u odnosu na ostala turistička područja Primorske Hrvatske, ali i poslovanja i snage dviju najznačajnijih zračnih luka na tom prostoru. Današnji udio korištenja zrakoplova za dolazak turista u Primorsku Hrvatsku od gotovo 8% postignut je zahvaljujući povezivanju zračnih luka i pristaništa niskotarifnim zračnim prometom. Pritom treba istaknuti i činjenicu da se danas svaki drugi turist koji se koristi zrakoplovom za dolazak u Primorsku Hrvatsku služi uslugama niskotarifnih zračnih prijevoznika.

Tablica 11. Udio korištenja vrsta prijevoza (u %) za dolazak turista u Primorsku Hrvatsku za odabrane godine

God.	Turističko područje	Vrsta prometa			
		Zračni	Cestovni	Ostalo	Ukupno
Year	Tourist region	Category of transport			
		Air	Road	Other	Total
1989.	Istarsko / Istria	15,0	82,0	3,0	100
	Kvarner / Kvarner	5,0	90,0	5,0	100
	Zadarsko i šibensko ⁶ / Zadar and Šibenik ⁶	11,0	85,0	4,0	100
	Splitsko-makarsko / Split-Makarska	11,0	83,0	6,0	100
	Dubrovačko / Dubrovnik	68,0	29,0	3,0	100
	Ukupno / Total	21,0	75,0	4,0	100
2001.	Istarsko / Istria	1,0	97,0	2,0	100
	Kvarner / Kvarner	0,1	99,0	0,9	100
	Zadarsko i šibensko / Zadar and Šibenik	1,0	98,0	1,0	100
	Splitsko-makarsko / Split-Makarska	10,0	85,0	5,0	100
	Dubrovačko / Dubrovnik	26,0	65,0	9,0	100
	Ukupno / Total	4,0	93,0	3,0	100
2010.	Istarsko / Istria	6,1	93,7	0,2	100
	Kvarner / Kvarner	0,8	98,7	0,5	100
	Zadarsko / Zadar	0,5	98,4	1,1	100
	Šibensko / Šibenik	3,9	95,5	0,6	100
	Splitsko-makarsko / Split-Makarska	11,0	85,0	4,0	100
	Dubrovačko / Dubrovnik	37,8	57,1	5,1	100
	Ukupno /	7,5	91,1	1,4	100

Izvor: Gašparović, S., Zračni promet i turizam Primorske Hrvatske, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb

Već je naznačeno da posebnu važnost u zračnom prometu Primorske Hrvatske imaju niskotarifni zračni prijevoznici koje obilježava izrazito prosperitetan razvoj posljednjih nekoliko godina i na koje otpada sve veći udio u ukupnom broju putnika. Oni su zaslužni za proširenje emitivnih turističkih tržišta (npr. Ujedinjenog Kraljevstva i skandinavskih država).

Tablica 12. Ukupni broj dolaznih putnika niskotarifnih zračnih prijevoznika u zračnim lukama i zračnim pristaništima, ukupni broj ostvarenih turističkih noćenja i ukupni broj turista u Primorskoj Hrvatskoj po mjesecima 2010. godine

Mjesec	Ukupni broj putnika	Ukupni broj noćenja	Ukupni broj turista
Month	Total no. of arrivals	Total no. of overnight stays	Total no. of tourists
Siječanj / January	2 713	171 499	48 509
Veljača / February	2 194	170 471	65 431
Ožujak / March	6 193	385 804	135 329
Travanj / April	22 881	1 145 085	373 770
Svibanj / May	56 972	2 722 998	702 906
Lipanj / June	79 070	6 187 111	1 188 806
Srpanj / July	138 704	17 032 407	2 567 819
Kolovoz / August	128 589	18 663 677	2 650 443
Rujan / September	81 912	5 778 651	959 672
Listopad / October	39 844	1 164 483	337 843
Studeni / November	2 217	265 695	98 415
Prosinac / December	2 108	198 857	76 336

Izvor: Gašparović, S., Zračni promet i turizam Primorske Hrvatske, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb

5.4. STRATEGIJA RAZVOJA ZRAČNOG PROMETA U PRIMORSKO-GORANSKOJ ŽUPANIJI ZA POTREBE RAZVOJA TURIZMA

Zračni promet u svijetu bilježi visoke stope godišnjeg rasta, posebno u dijelu koji se odnosi na turistička putovanja. U Hrvatskoj se zastupljenost zračnog prometa u ukupnim dolascima stranih turista kreće oko 5%, a prema podacima novijeg istraživanja inozemni putnici koji su u Hrvatskoj boravili s turističkom svrhom i za odlazak iz Hrvatske koristili zračni prijevoz zastupljeni su u strukturi korištenih takvih putnika sa 1,3%. Posebno je zabrinjavajuća činjenica da je Zračna luka Rijeka, koja je opremljena za prihvat i otpremu i najvećih zrakoplova u cijelosti izvan redovnog i izvanrednog komercijalnog zračnog prometa pa skupa infrastruktura stoji neiskorištena i stvara velike troškove vlasnicima: županiji Primorsko-goranskoj i državi Hrvatskoj. Područje Primorsko-goranske županije, odnosno Rijeke, uvedeno je u mrežu zračnog prometa 1930. godine. Aerodrom je tada bio na Sušaku. Kasnije je otvoren aerodrom Grobnik, koji je svojim fizičkim karakteristikama (dužinom uzletno-sletne staze i preprekama u okolini) zadovoljavao prometne potrebe do pojave

turbopropelerskih i turbomlaznih zrakoplova. Da bi se ova regija mogla uključiti u redoviti i izvanredni zračni promet izgrađena je nova zračna luka za prihvat modernih turbomlaznih zrakoplova na otoku Krku. Otvorena je 1970. godine, u vrijeme nagloga rasta zračnog prometa u Republici Hrvatskoj. U godini 1987., ZL Rijeka ostvarila je najveći promet putnika od dana otvaranja do danas, oko 121 tisuću putnika, a i tada je njezin udio u ukupnom broju putnika u zračnim lukama Hrvatske dosegao svega 2,2%.

Aerodrom Grobnik je, nakon što se prestao koristiti za javni zračni promet, ostao u funkciji sportskog aerodroma koji je kasnije i dograđen sa sadržajima za održavanje auto-moto trka. Radi boljeg povezivanja otoka Cresa i Lošinja s Hrvatskom i svijetom, a prvenstveno zbog turizma (otoci Cres i Lošinj su 80-tih godina zajedno imali preko 300 tisuća turista godišnje), izgrađeno je 1985. godine na Lošinju pristanište za prihvat zrakoplova s kratkim uzlijetanjem i slijetanjem (STOL). Pristanište ima uzletno-sletnu stazu dužine 900 m, planiranu za prihvat zrakoplova DASH-7 kojeg je imala u svojoj floti slovenska zrakoplovna tvrtka Adria Airways, tada domaći prijevoznik. Najveći promet putnika na zrakoplovnom pristaništu Lošinj ostvaren je 1988. godine (12000 putnika), a od 1994. godine nema javnog zračnog prometa na tom pristaništu.

Nakon otvaranja zračnih luka za promet početkom 1992. godine, odnosno nabavkom zrakoplova ATR, Croatia Airlines je povezala Rijeku sa Zagrebom, letom iz Pule preko Rijeke za Zagreb. Godine 1993., otvorena je linija za Tiranu, linija za Skopje koju otvara makedonska zrakoplovna tvrtka MAKEDONIJA AS te linija za Budimpeštu na kojoj lete dva avioprijevoznika: Croatia Airlines i Anić Airways. Zbog malog broja putnika, odnosno zbog nerentabilnosti linija, drugi avioprijevoznici prije, a Croatia Airlines u ožujku 1995. godine, ukidaju letove prema i od ZL Rijeka. Danas se u ZL Rijeka odvija promet malih zrakoplova te povremeno školovanje pilota komercijalnih zrakoplova stranih kompanija. Da bi se omogućila direktna linija veza iz Rijeke do ZL Zagreb, za one putnike koji idu dalje zračnim putem u Europu i svijet, uvodi se autobusna, odnosno kombi veza u jutarnjim satima i nazad iz ZL Zagreb u Rijeku u popodnevnim satima. U 1997. godini prevezeno je 5 500 osoba u oba pravca na toj liniji.

Turizam je u današnjem svijetu najveći generator prometne potražnje u zračnom prijevozu. Tako se njegov udio u ukupnom broju putovanja, na primjer u USA, kreće oko 59% (1995.) i stalno je u porastu. Ako se pak promatraju mediteranske turističke receptivne zemlje, lako je

uočiti da je u Španjolskoj porast zračnog prometa u inozemnim dolascima turista u razdoblju 1993.-1997. godina oko 4 puta brži od porasta broja turista s noćenjem. Nešto usporeniji rast broja putnika u međunarodnom zračnom prijevozu, ali još uvijek veći od rasta broja turista s noćenjem, zabilježen je u tom razdoblju i u Italiji, Grčkoj, Tunisu i Turskoj. IATA prognozira da će ukupni zračni promet, redovni i charter, unutar, prema i od Zapadne Europe u 2010. godini doseći brojku od jedne milijarde putnika, što je više nego dvostruko veći broj putnika od onog ostvarenog u 1990. godini. Glavninu prometne potražnje u zračnom prijevozu i na hrvatskom obalnom području i otocima generira turizam. U godini 1989., zadnjoj godini normalnog poslovanja u hrvatskom turizmu prije agresije, na obalnom području i otocima registrirano je oko 7,5 milijuna turista koji su ostvarili noćenje u nekom od komercijalnih smještajnih objekata, što je pet puta više od demografskog potencijala svih obalnih županija zajedno. Ako se tome doda i postotak onih turista koji nisu prijavili svoj smještaj, a takvih je prema nekim procjenama u toj godini bilo najmanje 30%, onda se dolazi do ukupne brojke od oko 10 milijuna turista koji su ostvarili barem jedno noćenje u ovoj regiji, a to gotovo sedam puta premašuje ukupni demografski potencijal toga područja i stoga je snažan generator prometne potražnje.

Turizam bi trebao biti potencijalno najveći generator prometne potražnje u zračnom prometu Primorsko-goranske županije. Pri tome se polazi od pretpostavke da domaći turisti ne sudjeluju značajno u tom potencijalu, prvenstveno zbog relativno malih udaljenosti od domicila do cilja, a posebno zbog ubrzanog razvoja cestovnih prometnica visoke razine uslužnosti prema tom dijelu obale koje taj put bitno vremenski skraćuje. Pažnja će se dakle, usmjeriti na inozemne turiste. Da bi se mogla procijeniti potencijalna potražnja za zračnim prijevozom koja ima izvorište u inozemnoj turističkoj potražnji treba analizirati raspoložive turističke kapacitete, registrirani promet turista i nacionalnost gostiju u određenom vremenskom slijedu u Primorsko-goranskoj županiji, kako bi se mogli uočiti trendovi, a zatim valja analizirati i osnove zacrtane turističke politike na tome području u idućem razdoblju. Pri tome treba poći od činjenice da je zračni prijevoz najzastupljeniji u međunarodnim putovanjima Europljana (1997.) i to kako redoviti tako i charter (42% ili 107 mil. putovanja), a osobni automobil je zastupljen sa svega 33%. Iduća važna činjenica jest da korištenje pojedine vrste transportnog sredstva za međunarodna putovanja značajno ovisi o geografskom položaju pojedine zemlje iz koje se putuje. Tako putnici iz sjevernih zemalja Europe (Velika Britanija,

Irska, Danska, Norveška, Švedska i Finska) koriste zračni prijevoz u značajno većoj mjeri nego druge vrste transporta (zračni je prijevoz zastupljen s oko 65%, a osobni automobil sa svega 16%). Istovremeno zemlje južne Europe (Grčka, Italija, Španjolska i Portugal) iskazuju nešto manju, ali još uvijek dominantnu ulogu zračnog prijevoza u međunarodnim putovanjima svojih građana (54% zračni i 28% osobna vozila). Putnici iz zapadne Europe (Belgija, Nizozemska, Francuska, Švicarska, Njemačka i Austrija) češće koriste osobni automobil za međunarodna putovanja (42%) iako je i zračni prijevoz zastupljen blisko tom udjelu (38%). Istočna Europa (Slovenija, Hrvatska, Mađarska, Slovačka, Češka, Poljska, Bugarska i Rumunjska) iskazuju značajniju zastupljenost osobnih automobila u inozemnim putovanjima (51%), slijede ih ostala cestovna vozila (30%), a zračni je promet zastupljen sa svega 9%.

Zračni je promet u međunarodnim putovanjima s turističkom svrhom (lesure holiday trips) još zastupljeniji (42%) nego kad se promatraju svi međunarodni odlasci (40%). Pri tome korištenje zrakoplova značajno ovisi i o duljini boravka na ljetovanju: 48% je zastupljen zračni prijevoz kod dugih boravaka dok kod kraćih dominira osobni automobil s 46%. Istovremeno je osobni automobil zastupljen s 31% kod duljih ljetovanja, a kod kraćih zračni prijevoz gubi na značenju jer je zastupljen sa svega 15%.

Osnove turističkog razvoja Hrvatske zacrtane su najnovijom Strategijom turističkog razvoja Hrvatske, a Primorsko-goranske županije Strateškim marketing planom turizma. I jedan i drugi dokument inzistiraju, između ostalog, na unapređenju turističkog proizvoda te s tim u vezi na novom repozicioniranju Hrvatske, odnosno Primorsko-goranske županije, na turističkom tržištu. U viziji razvoja naglasak se daje prvenstveno na zapadna, tradicionalna emitivna tržišta. Tako je Hrvatska turistička zajednica u 1999. godini, sredstva za promociju uglavnom usmjerila na tržišta Njemačke (35%), Italije (14%) i Velike Britanije (13%), manje na austrijsko (9%), nizozemsko (7%) i češko (7%) tržište, a još manje na francusko, slovačko, mađarsko i slovensko tržište. Na sva ostala tržišta usmjereno je bilo oko 12% ukupno raspoloživih financijskih sredstava. Slično je stanje i s Primorsko-goranskom županijom koja je dio tog sustava. Ipak, samostalne nastupe i prezentacije na stranim tržištima ova je Županija u 1999. godini imala u sljedećim gradovima: Salzburgu, Münchenu, Milanu, Ljubljani, Essenu, Budimpešti, Kolnu i Katowicama, iz čega se može razaznati kojim se tržištima daje prednost u promociji. Ipak, slijedeći rezultate Marketinškog plana turizma, ova je Županija dugoročno usredotočena na ponovni povratak prvenstveno na tradicionalna

zapadna, a potom i na druga bliska tržišta. Namjera je posvetiti i značajno veću pažnju novim tržištima i posebnim interesnim skupinama.

Potencijalna potražnja u zračnom prijevozu, točnije rečeno mogućnosti koje se pružaju u prihvatu gostiju te promjeni strukture emitivnih tržišta, a koja ima izvorište u turističkoj potražnji prema Primorsko-goranskoj županiji, dostižna je i realno ostvariva u idućim godinama. Za to postoji nekoliko uporišta:⁴⁸

1. Raspoloživi smještajni kapaciteti i njihova struktura nisu samo prepreka većoj orijentaciji na turistička tržišta koja generiraju potražnju za zračnim prijevozom.
2. Dosadašnja turistička tradicija, postojeća turistička suprastruktura, te prirodni i antropogeni resursi osiguravaju visoku privlačnost ovoga dijela hrvatske obale i otoka.
3. Raspoloživa infrastruktura u zračnom prijevozu u Primorsko-goranskoj županiji omogućuje kvalitetno servisiranje prometnih zahtjeva velikog broja putnika.
4. Postojeći turistički proizvod Primorsko-goranske županije ne razlikuje se bitno od proizvoda ostalih dijelova hrvatske obale i otoka, od kojih neki i u postojećem stanju imaju znatno veću zastupljenost zračnog prijevoza u dolasku i odlasku turista, a posebno se to očitavalo prije rata. Stoga nema stvarne prepreke da se u doglednoj budućnosti u Primorsko-goranskoj županiji ne postigne isto ili više od toga.

Da bi se udio zračnog prijevoza u dolasku i odlasku turista mogao znatnije povećati u odnosu na postojeće stanje, potrebno je prije svega pažnju usmjeriti na udaljenija emitivna turistička tržišta, a prometnu politiku prilagoditi zahtjevima avioprijevoznika i na taj način stimulirati na povećani broj dolazaka i uključenost u turistički promet Primorske-goranske županije. Očito je, da se to ne može učiniti „preko noći“, da je to proces koji zahtjeva usklađivanje interesa i koordinirano djelovanje svih nadležnih službi, kako bi se stvaranjem što povoljnijih uvjeta za dolazak turista potaklo niz turoperatora da Primorsko-goransku županiju uključe u programe aviodolaska. Također valja napomenuti, da postojeće aktivnosti oko obrade pojedinih emitivnih tržišta već danas osiguravaju realizaciju stanovitog broja turističkih dolazaka

⁴⁸ Pavlin, S., Horak, S.: Mogući razvitak zračnog prometa za potrebe razvoja turizma, Acta turistica, Vol 12 (2000), No 2., str. 171.

zrakoplovom, ali je to daleko manje od potencijalno mogućeg, i stoga nezanimljivo za Zračnu luku Rijeka.

5. 4. 1. Međuzavisnost rasta potražnje za uslugama zračnog prometa, ukupnih prihoda i rezultata financijskog poslovanja zrakoplovnih kompanija

Svaki gospodarski subjekt teži prema ostvarivanju profita pa tako i zrakoplovne kompanije. No, za njih se baš i ne može reći da su u posljednje vrijeme bile pretjerano profitabilne. Naprotiv, sve češće krize u koje zapadaju zrakoplovne kompanije tjeraju njihov management da se u svojim poslovnim strategijama bavi isključivo rješavanjem problema kratkoročne i dugoročne likvidnosti, a manje načinima kako povećati vrijednost uloženi sredstava njihovih dioničara. Poslovanje zrakoplovnih kompanija zbog toga se svodi na brigu o pukom preživljavanju. Pritom one, uglavnom, pokušavaju uzroke svojih problema pripisati strukturalnim poteškoćama s kojima se susreće njihova gospodarska grana i svojoj nedovoljnoj veličini zbog čega ne mogu u potpunosti uživati u blagodatima efekta ekonomike obujma.

Rješenje problema nije tako jednostavno i jednostrano. Uzroci lošeg poslovanja zrakoplovnih kompanija poklopili su se s recesijom svjetske privrede, drastičnim porastom cijene goriva, nestankom ili ublažavanjem regulacije i kontrole zračnog prometa od strane države, ali i s potrebom uvođenja značajnijih promjena u načinu upravljanja zrakoplovnim kompanijama, posebice na području planiranja poslovnih aktivnosti. Gotovo permanentno visoku stopu rasta potražnje za uslugama zračnog prometa nisu pratili odgovarajući financijski rezultati tako da je istodobno postojanje visoke stope rasta potražnje za uslugama zračnog prometa i pada profitabilnosti zrakoplovnih kompanija, odnosno gospodarske grane u cijelosti postala jedna od najznačajnijih karakteristika suvremenog zračnog prometa.

Analizirajući fizičke i financijske pokazatelje kretanja u zračnom prometu u možemo zaključiti sljedeće:⁴⁹

⁴⁹ Prebežac, D.: Poslovna strategija zrakoplovnih kompanija, Golden marketing, Zagreb, 1998., str. 376.

- Potražnja za uslugama zračnog prometa izražena kroz broj prevezenih putnika bilježi konstantan rast.
- Ukupni operativni prihodi zrakoplovnih kompanija konstantno rastu, ali njihov rast nije bio popraćen odgovarajućim profitom.
- Unatoč konstantnom rastu potražnje za uslugama zračnog prometa i rastu ukupnog operativnog prihoda, zrakoplovne kompanije bilježe i gubitke, kako operativne, tako i neto. Intervali gubitaka poklapaju se s razdobljima u kojima dolazi do velikih ekonomskih kriza.
- Snažna potražnja za uslugama zračnog prometa, deregulacija zračnog prometa i slobodan ulazak novih zrakoplovnih kompanija na tržište doveli su do bojazni da će postojeći kapaciteti zrakoplovnih kompanija biti nedovoljni i uslijed toga dolazi do velikih narudžbi za kupovinu novih zrakoplova. Broj zrakoplova na tržištu povećavao se gotovo dvostruko brže od povećanja potražnje za uslugama zračnog prometa što je imalo posljedicu u činjenici da se na tržištu nudilo puno više sjedala nego što je bilo potencijalnih putnika. Naravno, da je to utjecalo na snižavanje cijena i smanjivanje prosječnog prinosa po putniku odnosno letu.

Unatoč činjenici da su zrakoplovne kompanije učinile mnogo pogrešaka u planiranju svojih poslovnih strategija u proteklom razdoblju i nisu predvidjele pojavljivanje kriznih ekonomskih ciklusa poput mnogih drugih gospodarskih subjekata u drugim gospodarskim granama, neke kompanije su se s financijskim poteškoćama nosile bolje i lakše nego većina drugih svjetskim zrakoplovnih kompanija. Analizirajući poslovanje vodećih svjetskih zrakoplovnih kompanija, možemo odrediti čimbenike koji mogu značajno utjecati na uspješnost financijskog poslovanja zrakoplovnih kompanija. To su prije svega:

- Osnovne karakteristike mreže letova zrakoplovne kompanije.
- Osnovne karakteristike ekonomike letenja koje proizlaze iz postotka popunjenosti putničke kabina, dužine letova i frekventnosti letenja.
- Uloga kompjutorskih rezervacijskih sustava, FFP i koncentracija letenja preko gradova-središta.
- Visoko obrazovani management zrakoplovne kompanije s dobrim ekonomskim iskustvom.

- Troškovi poslovanja.
- Utjecaj deregulacije i liberalizacije zračnog prometa.
- Nelojalna konkurencija zrakoplovnih kompanija koje uživaju zaštitu „Charter 11“.
- Globalizacija zračnog prometa.

Većina od navedenih čimbenika nema direktne veze s veličinom zrakoplovne kompanije, osim eventualno vlasništvo kompjutorskog rezervacijskog sustava jer svaka zrakoplovna kompanija može pokušati letjeti po niskim troškovima, izgraditi učinkovitu mrežu letova i zaposliti iskusni management. Isto tako institucionalnim problemima, kao što su npr. regulacija odnosno deregulacija zračnog prometa, dopuštanje zrakoplovnim kompanijama da ulaze pod zaštitu „Chapter 11“ i sveprisutna globalizacija zračnog prometa s kojima se susreće gospodarska gana u cijelosti, ne može se pripisati sva krivnja u ostvarivanju loših financijskih rezultata. Primarne uzroke problema treba prvenstveno tražiti u:⁵⁰

- Pogrešnom planiranju unutar samih zrakoplovnih kompanija.
- Neučinkovitom prilagođavanju promjenama koje sa sobom donose ekonomske krize.
- Ratu u Zaljevu i porastu cijena goriva, odnosno čimbenicima na koje se nije moglo utjecati i nije ih se moglo predvidjeti.

Sve zajedno dovelo je do prekapacitiranosti gospodarske grane, tj. do situacije da su zrakoplovne kompanije naručile previše novih zrakoplova. Višak kapaciteta na tržištu utjecao je na snižavanje cijena i smanjivanje ukupnih prihoda od obavljanja usluga zračnog prometa. Osnovni zadatak managementa zrakoplovnih kompanija trebao bi biti izvlačenje pouke iz dosadašnjih kriznih ciklusa te pronalaženje odgovarajućih poslovnih strategija za učinkovitiju kontrolu ponašanja čimbenika koji se ne mogu predvidjeti. Isto tako neophodno je pronaći način za učinkovitiju kontrolu svih operativnih troškova i bolju popunjenost raspoloživih kapaciteta. Poboljšanje profita zrakoplovnih kompanija ne mora biti nužno ostvareno na račun putnika kroz povećanje cijena. Naprotiv, kroz restrukturiranje mreže letova i povećanje produktivnosti radne snage može se ostvariti osjetljivo sniženje troškova koje može voditi i k nižim cijenama za krajnje korisnike. Uspješnijim predviđanjem ekonomskih kretanja u

⁵⁰ Ibidem, str. 377.

gospodarstvu, boljim planiranjem, opreznijim i mudrijim odlukama u razvoju kompanije može se znatno pridonijeti stabiliziranju ukupnih prihoda i smanjivanju izlaganja kompanije destabilizacijskom utjecaju kriznih ekonomskih ciklusa.

6. TURIZAM KAO POKRETAČ PROMETNE POTRAŽNJE U ZRAČNOM PROMETU

Jedna od glavnih karakteristika suvremenog turizma je oštra konkurencija među turističkim destinacijama, ne samo unutar određene turističke regije kojoj neka destinacija pripada, već sve više i na globalnoj razini. Deregulacija zračnog prometa i pojava niskotarifnih zračnih prijevoznika iz temelja je promijenila strategije ne samo zrakoplovnih kompanija, već i turističkih destinacija. Navedene promjene omogućile su novim destinacijama da postanu nemilosrdni cjenovni konkurenti tradicionalnim destinacijama. U stoljeću snažne konkurencije i stalnih promjena, moguće je identificirati nekoliko važnih trendova. S procesom globalizacije, emitivna tržišta postaju visoko koncentrirana i kontroliraju ih "globalni igrači" (zrakoplovne kompanije, turoperatorski koncerni, hotelski lanci...). Drugi važan trend je da ponuda raste sporije od potražnje, osobito u destinacijama na Sredozemlju. Knowels i Curtis (1999) klasificirali su destinacije u tri generacije. Prva generacija europskih masovnih turističkih odredišta uključuje destinacije razvijene na sjeveru kontinenta, dok druga generacija uključuje napućena turistička područja koja se pojavljuju na području Sredozemlja 1960-ih. Treća generacija uključuje odredišta masovnog turizma koja se pojavljuju 1980-ih godina, najčešće smještena u zemljama u razvoju. Knowels i Curtis (1999) ističu da destinacije druge generacije imaju kraći životni ciklus, oko 30 godina, što znači da su došle do kraja svog životnog ciklusa i da moraju pronaći strategiju za preživljavanje, što nije slučaj kod destinacija prve i treće generacije. Masovni turizam, koji je bio glavna orijentacija destinacija druge generacije, "zahtijeva promjene velikih razmjera kako bi mogle poslovati, a istovremeno se kvaliteta i diferencijacija žrtvuju kao bi se postigle niže cijene" (Knowels & Curtis, 1999:90), što u budućnosti neće biti moguće. Turisti postaju sve zahtjevniji i sve manje zadovoljni ponudom masovnog turizma, što dovodi do pada turističkih dolazaka u zemlje kao što su Grčka i Tunis. Destinacije bi trebale postati "pružatelji doživljaja" i biti inovativne u cilju privlačenja turista i diferenciranja od konkurencije. "Prenošenje znanja je ključan element u procesu inovacija" (Weidenfeld, Williams & Butler, 2010:605). "Što je veće naše znanje o trendovima koji podupiru turistički razvoj, veći je kapacitet destinacijskog menadžmenta i turoperatora za formiranje strategija za postizanje komparativne prednosti organizacije" (Dwyer, Edwards,

Mistilis, Roman & Scott, 2009:63). Destinacije također moraju biti svjesne činjenice da su turisti skloniji destinacijama koje su jedinstvene. Međutim, velik broj turističkih destinacija još uvijek ima vrlo sličan turistički proizvod baziran na formuli sun, sea and sand, što dovodi do zaključka da je na globalnom turističkom tržištu još uvijek više imitacija nego inovacija zbog nedostatka povjerenja i straha od promjene. Konkurencija na globalnoj razini sve će više tjerati turističke destinacije na inovacije. One će tražiti turističke proizvode specifičnog profila koji će ih učiniti prepoznatljivima na tržištu i koje neće biti lako zamijeniti proizvodima konkurencije.⁵¹

Na temelju analize hrvatskog turističkog potencijala te pregleda osnovnih svjetskih turističkih trendova, izdvojene su osnovne prednosti, slabosti, mogućnosti i prijetnje budućem razvoju hrvatskog turizma.⁵²

Prednosti:

- Prirodne ljepote jadranske obale i otoka, kao i turistički potencijali kontinentalnog dijela (termalni izvori, dvorci, zaštićena područja i dr.)
- Ekološki čisto prirodno okruženje
- Zemljopisni položaj Hrvatske koji omogućava brzu dostupnost glavnim europskim emitivnim tržištima
- Osobna sigurnost, kako u smještajnim objektima, tako i u destinacijama
- Bogata kulturno-povijesna baština s nekoliko svjetski priznatih i zaštićenih lokacija
- Karakteristična lojalnost gostiju

Nedostaci:

- Nedovršen proces privatizacije hotela
- Konceptijska i tehnološka zastarjelost i niska prosječna razina kvalitete smještajnih kapaciteta
- Izrazito mala prisutnost međunarodnih brandova; nezadovoljavajući izbor kvalitetnih sadržaja i raznovrsnih usluga te nedovoljna gostoljubivost i šarm

⁵¹ Čavlek, N., Matečić, I., Ferjanić Hodak, D.: Pokretači inovacija u turizmu: neki teoretski i praktični aspekti

⁵² www.vijesti.hssd.hr (15.08.2014.)

- Loša prometna infrastruktura i neadekvatna prometna, posebno zračna povezanost na svim razinama
- Niska razina popunjenosti kapaciteta, izrazita sezonalnost i niže prosječne cijene u odnosu na međunarodnu konkurenciju
- Nelikvidnost i prezaduženost velikog dijela turističkih poduzeća;
- Nedostatak profesionalnog managementa

Prilike:

- Kontinuirani rast interesa emitivnih tržišta za mediteranske destinacije
- Zahvaljujući svom prirodnom potencijalu i poziciji «izlaza na more» ostalim europskim zemljama, Hrvatska ima sve predispozicije da privuče značajni segment potražnje za nautičkim turizmom, te raspoloživost kvalitetnog obalnog prostora: zbog desetogodišnje stagnacije nije došlo do pretjerane izgrađenosti te se u velikoj mjeri sačuvala ljepota i čistoća prirode
- Zahvaljujući svom geografskom položaju, uz adekvatnu prometnu infrastrukturu, Hrvatska može povećati udio individualnih gostiju
- Idealni prirodni preduvjeti (veliki broj termalnih izvora) za formiranje kvalitetne ponude wellness programa i sadržaja i razvoj zdravstvenog i zabavnog turizma
- Nova autocesta prolazi kroz područje bogato zaštićenim prirodnim područjima, pogodno za kreiranje raznolike ponude na putu do mora – turističke mikroregije, obnova i promocija starih cesta velike spomeničke, panoramske vrijednosti koje će dodatno obogatiti turističku ponudu Hrvatske
- Razvoj lovnog turizma u kontinentalnom dijelu Hrvatske, na područjima bogatim životinjskim vrstama
- Veliki broj srednjevjekovnih dvoraca predstavlja neiskorišteni potencijal
- Mogućnost za razvoj sportskog turizma s posebnim naglaskom na golf
- Turizam može potaknuti brži rast proizvodnje i trgovine, tako da turistička poduzeća nude hrvatske proizvode, pogotovo ako su konkurentni cijenom i kvalitetom, te mogu doprinijeti autentičnosti turističke ponude ;nezagađeno tlo pogodno za proizvodnju zdrave hrane

Prijetnje:

- Konfliktne razvojne opcije
- Nestimulativni makroekonomski okvir
- Onečišćenje okoliša (Rijeka Po, potencijalno Janaf)
- Prirodni potencijal ugrožen je zbog šumskih požara, zbog nedovoljnog zbrinjavanja otpadnih voda i divljih deponija smeća, nekontroliranog lovačkog turizma, ribarenja dinamitom i podvodnim krivolovom
- Intenzivan razvoj međunarodne konkurencije u smislu novih koncepata, više kvalitete i boljih performansi operativnog poslovanja
- Zbog nepovoljnog demografskog i cjelokupnog ekonomskog razvitka u zapadnoj Europi moguća stagnacija potražnje na visokoj razini
- Neefikasnost implementacije prostornih planova i izigravanje prostorno-planske regulative
- Neplansko korištenje te špekulativne kupnje zemljišta mogu podići cijene zemljišta, što djeluje destimulirajuće na potencijalne investitore
- Mogući nedostatak uske suradnje na svim političkim, administrativnim, gospodarskim i društvenim razinama
- Predugi proces privatizacije odgađa početak investicijskog procesa

Potražnja za zračnim prijevozom stalno se povećava, a stope rasta kreću se prosječno oko 6% godišnje za razdoblje osamdesetih i devedesetih godina prošlog stoljeća. Početkom ovog stoljeća ta je godišnja stopa nešto manja, a prema prognozama ona će se dalje kretati u rasponu od 4 do 5% godišnje. Ovakva godišnja stopa rasta prometne potražnje za zračnim prijevozom i dale je veća od stope rasta svjetskog bruto društvenog proizvoda. Velike stope rasta u protekla tri desetljeća rezultat su sljedećih čimbenika:⁵³

- tehnoloških promjena koje su omogućile pad cijena usluga u zračnom prometu i smanjenja troškova poslovanja zrakoplovnih kompanija,
- povećanje ekonomske aktivnosti praćeno intenziviranjem međunarodne trgovine,
- porasta raspoloživog prihoda,

⁵³ Žurga, G.: Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prostoru, Rijeka, 2012., str. 104.

- relativna politička stabilnost,
- povećanje slobodnog vremena,
- promocije turizma i
- liberalizacije zračnoga prometa.

Svi ovi čimbenici znatno su doprinijeli povećanju prometne potražnje zračnoga prijevoza, ali može se reći da je pokretač cjelokupnoga rasta i razvoja prometne potražnje u zračnom prijevozu bila prvenstveno liberalizacija zračnog transporta i prometa koja je otpočela krajem sedamdesetih u Sjedinjenim Američkim Državama i desetak godina kasnije u Europi. U današnje je vrijeme turizam temeljni čimbenik prometne potražnje u zračnom prijevozu.

6.1. GEOPROMETNI POLOŽAJ ZRAČNE LUKE RIJEKA

Geoprometni položaj Zračne luke Rijeka ovisan je o geoprometnim koridorima Europe, odnosno o geoprometnim koridorima koji prolaze kroz Republiku Hrvatsku, tj. Primorsko-goransku županiju. Gledajući makrolokaciju, Zračna luka Rijeka nalazi se u srcu Europe, a pozicija s obzirom na mikrolokaciju sjeverni je dio Jadranske obale koja pripada Republici Hrvatskoj. Budući da se smjerovi geoprometnih koridora preklapaju sa smjerovima zračnih koridora, može se reći da za Zračnu luku Rijeka s obzirom na geoprometni položaj posebno mjesto zauzimaju koridori sjeverozapad-jugoistok, sjeveroistok-jugozapad, i dio koridora zapad-istok i sjever-istok.

Geoprometni položaj Primorsko-goranske županije, odnosno turističke regije Kvarner, smješten na razmeđu puteva između europskog sjevera i juga te istoka i zapada, čini okosnicu najvažnijih geoprometnih koridora Republike Hrvatske. Republika Hrvatska sa svoja dva najvažnija geoprometna koridora:

- longitudinalnim, koji povezuje Zapadnu i Srednju Europu s njezinim jugoistokom i dalje s Bliskim Istokom, i
- transverzalnim, koje je poveznica Baltičkog mora preko srednjeg Podunavlja s Jadranskim morem

čini sastavni dio međunarodnih prometnih koridora, te je tako vrlo aktivno integrirana u europski prometni sustav. Osim panonskog longitudinalnog geoprometnog koridora, veliko značenje zbog svog položaja ima Kvarner, i to u razvoju paralelnog geoprometnog koridora, odnosno jadransko-jonskog geoprometnog koridora.

Budući da se smjerovi geoprometnih koridora preklapaju sa smjerovima zračnih koridora može se reći da će Zračna luka Rijeka valorizirati svoj geoprometni položaj prvenstveno kroz longitudinalne zračne koridore (panonski i jadransko-jonski) i transverzalni, te se putem njih integrirati u europsku mrežu zračnih puteva i koridora, odnosno u europski prometni sustav. Kvarner, sa svojim povoljnim geoprometnim položajem, ima veliku ulogu u razvoju turizma, a posebice zbog blizine važnih emitivnih tržišta.⁵⁴

Zračna luka Rijeka izgrađena je na lokalitetu sjeverozapadnog dijela otoka Krka kod mjesta Omišalj. Raspolaze s uzletno-sletnom stazom dužine 2500 m i širine 45 m, s okretištima zrakoplova na svakom kraju staze. Duž staze nalaze se zaštitni pojasevi. Uzletno-sletna staza orijentirana je u pravcu 144/324 stupnjeva u odnosu na sjever. Pristanišna stajanka za zrakoplovne veličine je 300x115 m, a povezana je i uzletno-sletnom stazom spojnica širine 20 m. zgrada Zračne luke Rijeka dimenzija je 70x30 m i ukupne površine 6500m², a ujedinjuje prostore putničkog terminala i upravnog dijela zgrade. Prostori i garaže operativnih službi ukupne su površine 1000 m². Luka je projektirana u klasi i kategorijama koje omogućuju prihvat i otpremu gotovo svih tipova komercijalnih zrakoplova u domaćem i međunarodnom prometu i zauzima površinu od 757736 m². Prilikom određivanja lokacije Zračne luke Rijeka, u odnosu na pet ponuđenih alternativnih lokacija, bile su presudne sljedeće komparativne prednosti sadašnje lokacije:⁵⁵

1. položaj zračne luke vrlo je povoljan u odnosu na turistička mjesta Istarsko – Kvarnerske rivijere i najpoznatija ljetovališta nalaze se unutar zone do 50 km,
2. povezanost s cestama je dobra jer je zračna luka vrlo blizu Jadranske magistrale, a postoje i druge važne ceste u blizini,
3. topografski uvjeti su vrlo povoljni i može se ostvariti instrumentalno slijetanje bez zapreke nad Kvarnerskim zaljevom,

⁵⁴ Ibidem, str. 99.-100.

⁵⁵ Ibidem, str. 101.

4. uzletno – sletna staza se može povoljno usmjeriti s obzirom na glavne vjetrove,
5. meteorološki uvjeti su povoljni jer magle praktički i nema, dani slabe vidljivosti i jakog vjetra su rijetki,
6. teren za izgradnju nije loš iako će biti dosta zemljanih radova,
7. blizina grada Rijeke bit će dodatni izvor putnika u toku cijele godine što će povoljno utjecati na rentabilnost poslovanja,
8. blizina riječkog privrednog područja s jakom industrijom i brodarstvom dat će dodatan značajni promet zračnoj luci zbog poslovnih partnera, pošte i naročito zbog važnih tereta.

Za svaku zračnu luku pa tako i za Zračnu luku Rijeka, vrlo je značajan geoprometni položaj jer o njemu znatno ovise kapaciteti gravitacijskog područja na kojem se nalaze korisnici usluga zračnih luka. Okruženje zračne luke s obzirom na mogući stupanj kvalitete opsluživanja ograničeno je dubinom prostora koja se može za Zračnu luku Rijeka podijeliti na četiri zone:

1. prva zona je udaljenost do 30 km, (obuhvaća Rijeku, Bakar, Bakarac, Kraljevicu, Dramalj, Crikvenicu, Selce, Novi Vinodolski, Omišalj, Njivice, Malinsku i Krk);
2. druga zona je udaljenost od 30 do 50 km, (obuhvaća Lovran, Iku, Ičiće, Opatiju, Šilo, Punat, Bašku, Klenovicu i Delnice);
3. treća zona je udaljenost od 50 do 70 km, (obuhvaća Mošćeničku Dragu, Medveju, Senj, Jurjevo i otok Cres);
4. četvrta zona je udaljenost od 70 do 100 km, (obuhvaća Rabac, otok Lošinj, Jablanac, otok Rab).

Kvaliteta kojom navedene udaljenosti „opslužuje“ Zračna luka Rijeka ovisi o udaljenosti i kvaliteti prometnica i prijevoznih veza od zračne luke do odredišne točke u pojedinoj zoni.

Geoprometni položaj Zračne luke Rijeka determinira njezine najznačajnije konkurentske prednosti:⁵⁶

- najpovoljnija lokacija za početno odredište na Jadranu

⁵⁶ Ibidem, str.103.-105.

- najbolja dostupnost i prilaz zračnoj luci (blizina autocesta, blizina željezničkog čvorišta Rijeka, blizina riječke morske luke)
- smještena u središtu jakog turističkog odredišta Kvarner
- blizina grada Rijeke.

Moderne prometnice u okruženju znatno smanjuju potrebno vrijeme dolaska do određene točke, osiguravaju veće obuhvatno jer je vrijeme potrebno za dolazak do Zračne luke Rijeka znatno smanjeno. Ovim modernim prometnicama osigurana je veća „iskoristivost“ gravitacijskog područja na udaljenosti od 100 do 150 km od Zračne luke Rijeka. Zračna luka Rijeka, kojom je turistička regija Kvarner povezana zračnim putevima i koridorima s drugim regijama u Europi i svijetu, nalazi se, dakle, u samom središtu Primorsko-goranske županije, odnosno turističke regije Kvarner, koja s gradom Rijeka predstavlja most između Mediterana i kontinentalne Europe.

6.2. OSNOVNA OBILJEŽJA PROMETNE POTRAŽNJE U ZRAČNOM PRIJEVOZU

Tržište zrakoplovnih usluga, na kojem se zadovoljavaju potrebe prometne potražnje u zračnom prijevozu, može se sagledati prema najvažnijim kriterijima:

1. Prema udaljenosti prijevoza, odnosno prema međusobnoj udaljenosti početnih i završnih točaka, određuju se sljedeće vrste prometne potražnje u zračnom prijevozu:
 - u zoni dugoga ili velikog doleta (engl. long haul ili long range), to je interkontinentalni transkontinentalni (intrakontinentalni) zračni promet,
 - u zoni srednjeg doleta (engl. medium haul ili medium range), to je uglavnom europski ili euromediteranski zračni promet,
 - u zoni kratkog doleta (engl. short haul ili short range), to je prvenstveno promet regionalnog karaktera.
2. Prema predmetu prijevoza određena je prijevozna potražnja u putničkom i teretnom prometu.

3. Prema tehnološko-organizacijskom obilježju prijevoza identificira se prijevozna potražnja:
 - u redovitom, odnosno linijskom prijevozu gdje se prijevoz odvija po redovitom redu letenja, dakle prema točno određenim relacijama s potpuno definiranim frekvencijama letenja;
 - u izvanrednom (engl. charter) prijevozu gdje se posebno ugovaraju uvjeti i svi elementi usluge prijevoza.
4. Prema važnosti linija na mreže. Linije se dijele na sljedeće:
 - glavne (engl. main lines), to su one linije koje uglavnom povezuju gradove središta zračnog prometa, a obično su ti gradovi domicilne zračne luke za određene prijevoznike, pretežito se koriste veliki zrakoplovi;
 - priključne (engl. feeder lines), to su one linije koje povezuju gradove središta s manjim gradovima, a uglavnom se koriste zrakoplovi srednje veličine te putnici obično nastavljaju putovanje glavnim linijama;
 - lokalne (engl. commuter lines), služe kao poveznica manjih gradova ili regija s većim gradovima, koji se kasnije vežu s glavnim linijama s gradskim središtima, obično se koriste manji ili srednji zrakoplovi.

Prema svrsi putovanja razlikuju se dvije osnovne vrste prijevozne potražnje:⁵⁷

1. Potražnja za poslovnim putovanjima koja se poduzimaju za potrebe poslovnih subjekata, a troškove putovanja snose poslovni subjekti,
2. Potražnja za turističkim i privatnim putovanjima koje putnik ostvaruje izvan radnog vremena, u svoje slobodno vrijeme. Turistička putovanja povezana su s određenim turističkim destinacijama, dok su privatna putovanja prvenstveno putovanja koja se odnose na posjete rodbini i prijateljima.

I jedna i druga vrsta putovanja, odnosno prijevozna potražnja u zračnom prijevozu, izrazito je ovisna o stanju svjetskog gospodarstva, jer ukoliko je svjetsko gospodarstvo npr. u periodu recesije, znatno se smanjuje potreba za poslovnim putovanjima, a recesija automatski stvara

⁵⁷ Ibidem, str. 106.

nestabilnost u području zaposlenosti, što implicira smanjenje prihoda i pada potražnje za turističkim i privatnim putovanjima.

Ključna uloga zračnih luka je da u zračnom transportu i prometu osigura potrebnu infrastrukturu i suprastrukturu koja je potrebna zračnim prijevoznicima za sigurno slijetanje i polijetanje, tj. prelazak iz „površinskog“ modaliteta prijevoza u „zračni“. Ostvarenje prometne potražnje u zračnom prijevozu nije moguće bez zračnih luka, a one se, da bi zadovoljile prijevoznu potražnju u zračnom prometu, moraju prilagoditi potrebama i karakteristikama svojih putnika.

Tablica 13. Potrebe i karakteristike putnika u zračnim lukama

	Poslovni putnici (poslovna putovanja)	Putnici u slobodno vrijeme (turistička i privatna putovanja)
	Blizina poslovnih centara	Blizina parkinga autobusa, dolazak - odlazak
Pristup zračnoj luci	Mogućnost bližeg parkiranja terminalu – skraćivanje vremena pristupa	Jednostavan pristup terminalu
	Kratkoročni parking automobila	Dugoročni parking automobila
	Putnički servis – servisi za prtljagu, određeni poslovni saloni, transport do zrakoplova	Prisutnost turoperatora ili putničkih agenata na dolasku
Terminal	Specijalizirane trgovine i prateće službe, prisutnost trgovina i ugostiteljstva poznatih robnih marki	Mogućnost dužeg boravka, prisutnost trgovina, ugostiteljskih i zabavnih objekata
	Radni prostori – komforni, opremljeni visokom tehnologijom, posebice u telekomunikacijskom dijelu.	Prostori za obitelj s djecom, zabavna područja, prostori za objedovanje.

Izvor: Žurga, G.: Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prostoru, Rijeka, 2012.

Turizam na Kvarneru trebao bi biti najveći generator prometne potražnje u zračnom prijevozu, a posebice što Svjetska turistička organizacija predviđa da će turistički promet u svijetu do

2020. godine rasti po prosječnoj stopi od 4,3%, a na Mediteranu od 2.8%. za regiju Kvarner može se očekivati ostvarenje većih stopa rasta zbog sljedećih čimbenika:⁵⁸

- primjena koncepta cjelokupnog upravljanja kvalitetom,
- ozbiljna ulaganja u atrakcije, smještaj, infrastrukturu i usluge,
- bolja iskorištenost kapaciteta i cjelogodišnje poslovanje,
- unaprjeđivanje strukture i kvalitete ponude,
- rast konkurentskog turističkog proizvoda,
- razvoj turizma u do sada nedovoljno razvijenim turističkim područjima.

Kvarner sa svojim povoljnim geoprometnim položajem (45 otoka, dužina obale 154 km, dužina otočne obale 929 km), više od 180000 smještajnih kapaciteta (19000 u hotelima, 40000 u kampovima, 87000 u privatnom smještaju, a ostalo u drugim sadržajima) čini jednu četvrtinu hrvatskog turističkog prometa.

Budući da glavna emitivna turistička tržišta (Austrija, Njemačka, Češka, Italija, Slovenija, Mađarska itd.) na koja je usmjerena Primorsko-goranska županija uglavnom ne generiraju značajniju potrebu za zračnim prijevozom, potrebno je osvojiti nova, daleka emitivna tržišta (Velika Britanija, Skandinavija, Poljska, Rusija, Ukrajina, Francuska, Španjolska, Turska, Izrael, Rumunjska itd.). Time bi se znatno produljila turistička sezona, a time povećala i iskorištenost postojećih kapaciteta.

Uz određene pretpostavke kao što su: izgradnja golf igrališta na otoku Krku, ulazak jakih inozemnih turoperatora u vlasništvo turističkih kompleksa, organizacije značajnijih međunarodnih sportskih manifestacija, koncerata itd. procjenjuje se potencijal inozemne turističke potražnje za zračni prijevoz Primorsko-goranske županije, odnosno regije Kvarner, na oko 360000 putnika ukupno u dolasku i odlasku. Znatnu ulogu u rastu turističkog prometa imat će cijena prijevoza jer je općenita namjera svakog putnika da putuje po jeftinijoj ruti i plaća nižu cijenu prijevoza.

⁵⁸ Ibidem, str. 109.

7. ZAKLJUČAK

Zračni promet je povijesno gledano najmlađi oblik prometa. U posljednjih pedesetak godina zrakoplovstvo je napredovalo više od bilo koje prometne grane. Europsko tržište zračnog prometa karakterizira dominacija velikih zračnih luka, dok bi se hrvatske zračne luke mogle okarakterizirati kao male i nedovoljno iskorištene. U Republici Hrvatskoj devet je zračnih luka, od kojih je sedam – Zagreb, Split, Dubrovnik, Zadar, Rijeka, Pula, Osijek – namijenjenih za međunarodni promet. Najveći konkurenti Zračnoj luci Rijeka su zračne luke koje se nalaze u njezinoj neposrednoj blizini. Putnički promet u Republici Hrvatskoj je do 1991. godine činio znatan izvor prihoda. Današnji putnički promet nije na razini na kojoj je bio prije agresije.

Kao temeljne konkurentne prednosti Zračnoj luci Rijeka možemo istaknuti: geografska pozicija (najpovoljnija lokacija za odredišta na Jadranu), obučena i visokomotivirana radna snaga, jačanje riječkog prometnog pravca, blizina autoceste Rijeka – Zagreb, blizina riječke morske luke i kontejnerskog terminala, operativnost tijekom cijele godine (povoljne temperature zimi i ljeti), turistički kapaciteti (turističko područje s velikim brojem hotela i kampova u neposrednoj blizini), imidž destinacije, mogućnost uvježbavanja posade zrakoplova, itd. No Zračna luka Rijeka ima i brojne nedostatke kao što su: vlasnička struktura, nedovoljna financijska ulaganja, ograničena infrastruktura te slab teretni promet. Najveće šanse Zračnoj luci Rijeka čini jačanje domaćeg i regionalnog tržišta zračnog prometa, razvijenost turizma u Primorsko-goranskoj županiji (druga županija u Republici Hrvatskoj po obujmu turističkog prometa), dolazak niskotarifnih prijevoznika, zakrčenost velikih europskih luka, dok su najveće prijetnje zračnoj luci nebriga većinskih vlasnika, razvijanje zračnih luka u neposrednoj blizini te nezainteresiranost za cargo promet.

Zna se da je europski sredozemni prostor najvažnija turistička receptivna regija svijeta. Za nas je posebno značajno da je jedna od 18 zemalja koje čine turističku regiju Sredozemlje i Hrvatska, koja bez ikakve sumnje ima niz prednosti u razvoju turizma. Cjelokupni teritorij Republike Hrvatske je područje prirodnih i antropogenih resursa visokog stupnja atraktivnosti koje se mogu prezentirati turistima iz cijelog svijeta.

Zračni promet u svijetu bilježi rekordno visoke stope godišnjeg rasta, posebno u dijelu koji se odnosi na turistička putovanja. U Hrvatskoj se zastupljenost zračnog prometa u ukupnim dolascima stranih turista kreće oko 5%, a prema podacima novijeg istraživanja inozemni

putnici koji su u Hrvatskoj boravili s turističkom svrhom i za odlazak iz Hrvatske koristili zračni promet zastupljeni su sa 1,3%.

Zračna luka Rijeka je nedovoljno iskorištena i kao takva stvara velike troškove vlasnicima: Primorsko-goranskoj županiji i Republici Hrvatskoj. Da bi se udio zračnog prometa u dolasku i odlasku turista mogao znatnije povećati u odnosu na postojeće stanje, potrebno je prije svega pažnju usmjeriti na udaljenija emitivna turistička tržišta, a prometnu politiku prilagoditi zahtjevima avioprijevoznika i na taj način stimulirati na povećani broj dolazaka i uključenost u turistički promet Primorsko-goranske županije.

LITERATURA

1) Knjige:

1. Baričević, H.: Promet u turizmu, Visoka škola za turizam, Šibenik, 2003.
2. Mrnjavac, E.: Promet u turizmu, Sveučilište u Rijeci, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2006.
3. Pavlin, S.: Aerodromi I, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu. Zagreb, 2006.
4. Prebežac, D.: Poslovna strategija zrakoplovnih kompanija, Golden Marketing, Zagreb, 1998.
5. Radačić, Ž., Suić, I., Škurla Babić, R.: Tehnologija zračnog prometa, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1992.
6. Radačić, Ž., Suić, I., Škurla Babić, R.: Tehnologija zračnog prometa I, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2008.
7. Žurga, G.: Zračna luka Rijeka u europskom zračnom prometu, Rijeka, 2012.

2) Članci u časopisima:

1. Bilić, S.: Dvostruko plavetnilo otočnog turizma, UT 43, Zagreb, 1995.
2. Drljača, M., Vrbanc, M., Bernacchi, Ž.: Kvaliteta u zračnom prometu s motrišta putnika, XIV međunarodni znanstveni Simpozij Prometni sustavi 2007, Suvremeni promet, Vol .27, No. 6, Hrvatsko znanstveno društvo za promet, Zagreb, Opatija, 2007.
3. Gašparović, S., Jakovčić, M., Vrbanc, M., Hrvatske zračne luke u mreži europskih niskotarifnih kompanija, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb
4. Gašparović, S., Zračni promet i turizam Primorske Hrvatske, Geografski odsjek, PMF, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb
5. Horak, S.: Turizam i promet: temeljna povezanost, Turizam 11/12, 1994.
6. Jurčević, M.: Promet kao poticatelj turizma u Republici Hrvatskoj, Suvremeni promet 21., 2001.

7. Pavlin, S., Horak, S.: Mogući razvitak zračnog prometa za potrebe razvoja turizma, Acta turistica, Vol 12 (2000), No 2.
8. Pupavac, D., Zrilić, N., Salević, Č.: Položaj Zračne luke Rijeka na hrvatskom i europskom tržištu zračnog prometa, Suvremeni promet 27, br. 6.
9. Šverko, M.: Usporedba razvojnih mogućnosti srodnih županija do 2015. godine, 20. znanstveni skup „Susreti na dragom kamenu“ s temom „Problemi obnove u funkciji razvoja Republike Hrvatske“, Pula, 1996.
10. Vojvodić. K.: Europsko tržište niskotarifnih zračnih prijevoznika, Suvremeni promet 26, 2006.
11. Zrilić, N., Lempl, G.: Zračna luka Rijeka – stanje, perspektive i prijedlozi, Zigo Rijeka, Rijeka, 2007.

3) Internetski izvori

1. <http://www.prometna-zona.com/zracni.php>
2. http://hr.wikipedia.org/wiki/Me%C4%91unarodna_udruga_za_zra%C4%8Dni_prijevoz
3. http://hr.wikipedia.org/wiki/Organizacija_me%C4%91unarodnog_civilnog_zrakoplovstva
4. <http://greece.greekreporter.com>
5. <http://www.putokosvijeta.hr/zracna-luka-dubrovnik/>
6. <https://bib.irb.hr/datoteka/503932.timac-rad.doc>
7. <http://www.novilist.hr/Vijesti/Rijeka/Zracna-luka-Rijeka-podbacila-u-planovima>
8. http://hr.wikipedia.org/wiki/Zra%C4%8Dna_luka_Rijeka
9. <http://www.novilist.hr/Vijesti/Rijeka/Zracna-luka-Rijeka-planira-rekonstrukciju-vrijednu-20-milijuna-eura>
10. <http://www.duudi.hr/wp-content/uploads/2013/04/NO-ZLR-dokapitalizacija.pdf>
11. <http://www.zlz-zagreb-airport.hr/hr/povijest-zra%C4%8Dne-luke-zagreb-doo>
12. <http://www.putoholicari.com/zracna-luka-jozeta-pucnika-brnik-ljubljana>
13. <http://www.jumpmantours.com/hr/vodic/kvarneski-zaljev.html>
14. http://www.kvarner.hr/business/turizam_na_kvarneru/Turisticka_statistika
15. <http://www.dzs.hr>
16. www.vijesti.hssd.hr

4) Ostali izvori

1. Zakon o zračnom prometu, „Narodne novine“, 2009., 69., čl. 2.
2. Zakon o zračnom prometu, „Narodne novine“, 1998., 19., čl. 1.

POPIS SLIKA

Slika 1. Najčešće korišteni zrakoplovi niskotarifnih kompanija	8
Slika 2. Zrakoplov Ryanaira	10
Slika 3. Kretanje broja otpremljenih zrakoplova u domaćem i međunarodnom prometu	11
Slika 4. Zračna luka Dubrovnik.....	18
Slika 5. Kvaliteta na zračnim lukama s aspekta korisnika usluga	23
Slika 6. Kvaliteta na zračnim lukama s aspekta putnika	25
Slika 7. Zračna luka Rijeka.....	29
Slika 8. Izgled Zračne luke Rijeka u budućnosti	32
Slika 9. Zračna luka Zagreb u budućnosti	37
Slika 10. Turistička regija Kvarner.....	55
Slika 11. Ukupan promet putnika u zračnim lukama i pristaništima u Primorskoj Hrvatskoj do 2010. godine	58
Slika 12. Povezanost Republike Hrvatske konvencionalnim i niskotarifnim zračnim prijevoznicima s europskim i izvanoeuropskim državama.....	59
Slika 13. Kretanje ukupnog broja turističkih noćenja i ukupnog broja turista te ukupnog broja dolaznih putnika u zračnim lukama i zračnim pristaništima Primorske Hrvatske	63

POPIS TABLICA

Tablica 1. Odnos ukupnog broja putnika niskotarifnim prijevoznicima i ukupnog broja putnika u ostalom zračnom prometu u zračnim lukama i zračnim pristaništima primorske Hrvatske.....	12
Tablica 2. Nove međunarodne turističke destinacije razvijene dolaskom niskotarifnih prijevoznika	14
Tablica 3. Vlasnička struktura	33
Tablica 4. Pomoći Zračnoj luci Rijeka iz proračuna Republike Hrvatske	34
Tablica 5. Promet u Zračnoj luci Pula	38
Tablica 6. Statistika zračne luke Brnik, Ljubljana.....	40
Tablica 7. Turistički promet inozemnih gostiju na Kvarneru i promet putnika u Zračnoj luci Rijeka	53
Tablica 8. Promet putnika u Zračnim lukama u travnju 2014.	56
Tablica 9. Tjedni broj veza konvencionalnih i niskotarifnih zračnih prijevoznika tijekom 2010. godine	61
Tablica 10. Broj dolaznih putnika u 2010. godini u zračnim lukama Primorske Hrvatske po državama.....	61
Tablica 11. Udio korištenja vrsta prijevoza (u %) za dolazak turista u Primorsku Hrvatsku za odabrane godine.....	65
Tablica 12. Ukupni broj dolaznih putnika niskotarifnih zračnih prijevoznika u zračnim lukama i zračnim pristaništima, ukupni broj ostvarenih turističkih noćenja i ukupni broj turista u Primorskoj Hrvatskoj po mjesecima 2010. godine.....	66
Tablica 13. Potrebe i karakteristike putnika u zračnim lukama.....	85

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Gantogram izrade diplomskog rada	3
----------------------------------------------------	---

POPIS ZEMLJOVIDA

Zemljovid 1. Zemljopisni položaj Zračne luke Rijeka i konkurentskih zračnih luka	36
----------------------------------------------------------------------------------------	----