

Utjecaj Zračne luke Dubrovnik na razvoj turizma u Dubrovačko-neretvanskoj županiji

Klaić, Franka

Undergraduate thesis / Završni rad

2015

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:667997>

Rights / Prava: [In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-13**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Franka Klaić

**UTJECAJ ZRAČNE LUKE DUBROVNIK NA RAZVOJ
TURIZMA U DUBORVAČKO-NERETVANSKOJ
ŽUPANIJI**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2015.

Zagreb, 1. lipnja 2015.

Zavod: **Zavod za zračni promet**
Predmet: **Osnove tehnologije zračnog prometa**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 2128

Pristupnik: **Franka Klaić (0135230374)**
Studij: **Promet**
Smjer: **Zračni promet**

Zadatak: **Utjecaj Zračne luke Dubrovnik na razvoj turizma u Dubrovačko-neretvanskoj županiji**

Opis zadatka:

- ukratko opisati teorijske osnove prometa i turizma, njihovu međuovisnost te ulogu zračne luke u razvoju turističkih destinacija gravitacijskog područja
- navesti fizičke značajke Zračne luke Dubrovnik i analizirati uspješnosti poslovanja Zračne luke Dubrovnik u odnosu na ostale zračne luke u Republici Hrvatskoj
- analizirati kretanje broja turista i udio zračnog prijevoza u turističkim dolascima na dubrovačkom području
- istražiti povezanost broja noćenja međunarodnih turista i prometa međunarodnih putnika Zračne luke Dubrovnik u posljednjih desetak godina
- procijeniti usklađenost infrastrukturnih kapaciteta Zračne luke Dubrovnik i potencijalne turističke potražnje na dubrovačkom području.

Zadatak uručen pristupniku: 18. ožujka 2015.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

dr. sc. Ružica Škurla Babić

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**UTJECAJ ZRAČNE LUKE DUBROVNIK NA RAZVOJ
TURIZMA U DUBROVAČKO-NERETVANSKOJ ŽUPANIJI**

**THE IMPACT OF THE DUBROVNIK AIRPORT ON
TOURISM DEVELOPMENT IN THE DUBROVNIK-NERETVA
COUNTY**

Mentor: dr. sc. Ružica Škurla Babić

Student: Franka Klaić, 0135230374

Zagreb, rujan 2015.

UTJECAJ ZRAČNE LUKE DUBROVNIK NA RAZVOJ TURIZMA U DUBROVAČKO-NERETVANSKOJ ŽUPANIJI

SAŽETAK

Zračna luka Dubrovnik, kao i ostale primorske zračne luke, ima izrazito sezonski karakter poslovanja. Van ljetne sezone, osim svakodnevnih letova za Zagreb, postoje letovi za Rim i London, koji su jedini redovni letovi. Od početka do kraja ljetnog reda letenja Zračna luka Dubrovnik ostvari preko 90% prometa. Kako pokazuju rezultati turističke zajednice Dubrovačko-neretvanske županije, 64% posjetitelja stiže zračnim prometom, a zbog prilagodbe Schengenskom režimu rada taj postotak bit će i veći. S obzirom da postoji samo jedna cesta koja spaja Dubrovnik s ostatkom zemlje i EU (Europska Unija), utjecaj zračne luke na turizam u regiji je nepobitan.

KLJUČNE RIJEČI: Zračna luka Dubrovnik, sezonski karakter poslovanja, ljetni red letenja, rezultati turističke zajednice, turizam.

SUMMARY

Dubrovnik airport, like all airports near the sea, has seasonal character of the bussines. Besides summer season and everyday flights to Zagreb, there are flights to London and Rome which are the only one regular. From the begining to the end of summer timetable, Dubrovnik airport achieved beyond 90% of turnover. Like outcomes of tourist community show, there are 64% of visitors that are coming here by the air traffic and becouse of Schengen regime, that percentage is going to grow. Considering that there is just one road that connects Dubrovnik with the rest of the country and European Union, the real effect of the airport on tourism in region is irrefutable.

KEY WORDS: Dubrovnik airport, seasonal character of bussines, summer timetable, tourist community results, tourism.

Sadržaj

1. UVOD	6
2. TEORIJSKE OSNOVE PROMETA I TURIZMA	7
2.1. Pojam, značenje i obuhvat prometa	7
2.2. Pojam, značenje i obuhvat turizma	11
3. MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA	14
3.1. Razvojna međuovisnost prometa i turizma	19
3.2. Promet kao čimbenik razvoja turizma.....	18
3.3. Međuovisnost zračnog prometa i turizma	19
4. ZRAČNA LUKA DUBROVNIK KAO GOSPODARSKI POKRETAČ RAZVOJA NA PODRUČJU DUBROVAČKE REGIJE	215
4.1. Povijest zračnog prometa u dubrovačkoj regiji.....	375
4.2. Zračna luka danas.....	19
5. ANALIZA USPJEŠNOSTI POSLOVANJA ZRAČNE LUKE DUBROVNIK U USPOREDBI S OSTALIM ZRAČNIM LUKAMA U HRVATSKOJ	293
5.1. Usporedba zračnih luka Dubrovnik i Zagreb	373
5.2. Usporedba zračnih luka Dubrovnik i Split	376
5.3. Usporedba zračnih luka Dubrovnik i Pula	378
6. SMJERNICE I PLANOVI BUDUĆEG RAZVOJA	350
6.1. Postojeće stanje u regiji	370
6.2. Postojeće stanje u Zračnoj luci.....	373
6.3. Plan budućeg razvoja.....	395
7. ZAKLJUČAK	39
Literatura	440
Popis slika.....	451
Popis tablica	473

1. UVOD

Od svog postanka i prvog leta braće Wright, (čiji je prvi zrakoplov prikazan na slici 1.), zrakoplovstvo je uvijek iniciralo ljudsku domišljatost o mogućnostima upotrebe ove treće dimenzije kretanja, bez zemaljskih prepreka. Ne samo da se koristilo za vojne potrebe, nego i za razonodu, sport, zračni nadzor, hitan prijevoz, ali je najznačajniju ulogu našlo u prijevozu putnika i tereta. Potvrda ovih tvrdnji je u značaju zrakoplovstva kao gospodarske grane u svijetu i Europi kao i u utjecaju na globalno gospodarstvo.

U funkciji omogućavanja i poticanja prometnog povezivanja, zračnim vezama, Dubrovnika sa Zagrebom kao glavnim gradom, europskim i svjetskim destinacijama, Zračna luka Dubrovnik, temeljni je objekt zrakoplovne infrastrukture dubrovačkog kraja. U radu je obrađen utjecaj Zračne luke Dubrovnik na cjelokupni razvoj gospodarstva, a prvenstveno turizam kao nositelj razvoja.

Rad se sastoji od pet dijelova. U prvom dijelu su definirane teorijske osnove prometa, posebno zračnog i zračna luka kao jedan od glavnih nositelja tog prometa, dok je u drugom dijelu posebna pozornost posvećena međuovisnosti zračnog prometa i turizma općenito u Republici Hrvatskoj, a posebno u Dubrovačko-neretvanskoj županiji.

Povijesni razvoj Zračne luke Dubrovnik, a samim tim i značaj za regiju, te nominalni pokazatelji poslovanja prezentirani su u trećem i četvrtom dijelu, te uspoređeni s ostalim zračnim lukama u Hrvatskoj. U petom dijelu su prikazane smjernice budućeg razvoja Zračne luke Dubrovnik.



Slika 1. Prvi let braće Wright

Izvor: <http://www.prometna-zona.com/braca-wright/>, 10.07.2015.

2. TEORIJSKE OSNOVE PROMETA I TURIZMA

2.1. Pojam, značenje i obuhvat prometa

Pojam promet proizlazi iz pojma kretanje, ali ipak u odnosu na njega ima uže značenje, odnosno svako kretanje ne predstavlja promet, a svaki promet predstavlja kretanje kao što je prijenos ili premještanje. Iako je osnova ovog rada promet u užem smislu unutar kojeg se razmišlja o svakom prijevozu, premještanju ljudi ili dobara, postoji i promet prava kao što je prijenos prava vlasništva i slično. Povijesno se promet počinje obavljati s pojavom čovjeka, a način prometovanja kao i razvoj prometnih sredstava išao je usporedno s razvojem samog čovjeka.¹

Značenje prometa mijenjalo se sa stupnjem razvoja ali je uvijek imalo bitnu odrednicu kao fenomen koji zadovoljava potrebe čovjeka za premještanjem ljudi i stvari, čiji je najraniji oblik prikazan na slici 2. Želja je čovjeka da putuje sve češće, dalje, lakše, udobnije, brže, sigurnije, i naravno, jeftinije. Želja je putovati svim mogućim prijevoznim sredstvima i to u cestovnom, pomorskom i zračnom prometu, u kojem ima sve više zanimanja za putovanja, pa čak i u svemir.



Slika 2. Prvotno premještanje ljudi i stvari

Izvor: www.cro-eu.com/forum/index.php?topic=1729.0, 10.07.2015.

¹ Horvat, L., Kaštela S.: *Osnove zračnog prava*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2008., str. 35

Od davnina promet je imao značajnu ulogu u robnoj razmjeni. Od karavanskih i prekomorskih jedrenjačkih trgovanja do današnjih najmodernijih prometnih sredstava, nepobitno je utjecao na razvoj trgovine, razmjenu dobara i raspodjelu svjetskih bogatstava. Postao je i potreba čovjeku da putuje bilo službeno ili privatno, iz gospodarskih razloga, bilo za odmarališno rekreativnim sadržajima. Svrha je oduvijek bila da se prometom obuhvate sve vrste tereta, na bilo kojoj udaljenosti, s temeljnim ciljem za zadovoljenjem svih željenih uvjeta prijevoza kao što su brzina, sigurnost, cijena, udobnost i slično. Time je sveobuhvatnost prometa dovela i do specijalizacije, pa time i podjela unutar samog prometa.

Primarna podjela je s obzirom na ono što se prevozi, odnosno na prijevoz putnika i robe. Sa stajališta područja na kojem se odvija, promet se dijeli na domaći i međunarodni. S obzirom na medij, može biti kopneni, riječni, pomorski, zračni i svemirski. Kopneni dalje obuhvaća cestovni, željeznički, promet na unutrašnjim vodama i promet cjevovodima.

Ovako širokom obuhvatu i specijaliziranosti najviše je, kao i u drugim područjima, doprinio tehnički napredak koji je ostvaren izgradnjom specijaliziranih prijevoznih sredstava u pojedinim granama prometa. Tako su nastali: specijalni brodovi za rasute terete, ro-ro brodovi, tanker brodovi i brodovi za prijevoz prehrambenih proizvoda. U zračnom prometu izgrađeni su specijalni moderni zrakoplovi kao što su Airbus i Concorde, specijalni helikopteri i posebni baloni. Na tome razvoj nije stao, pa se javljaju i daljnji tehnički noviteti kao što su lebdjelice i svemirske letjelice.

Također se javlja i multimodalni transport koji predstavlja kombinaciju više pojedinačnih načina prijevoza, čiji su primjeri prijevoznih sredstava prikazani na slici 3. Ako se promet definira kao sustav sa svim značajkama njegovih veza u okruženjima, s podsustavima i elementima s kojima je u neposrednoj interakciji, onda se može reći da je promet složeni dinamički sustav s velikim brojem elemenata unutarnjeg ustroja koji ih, u zavisnosti od pripadajućih mu podsustava, obilježavaju u njihovu dinamičku razvoju, a istodobno daju obilježje prometu kao cjelini u realizaciji njegovih funkcija, to jest u svladavanju prostora od ljudi, dobara, vijesti i energije te reguliraju kretanje prometnih sredstava na određenom prostoru.² Kao podsustavi ovako dinamičkog i složenog sustava mogu se promatrati pojedini aspekti njegovog djelovanja kao što su tehnički, tehnološki, organizacijski i ekonomski.

² Perić, T., Radačić, Ž., Šimulčik, D.: *Ekonomika prometnog sustava*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2000., str. 12.



Slika 3. Multimodalni transport

Izvor: <http://www.gw-world.ba/press-releases/fiscal-year-2014/>, 11.07.2015.

Osim ovih navedenih, potrebno je posebno naglasiti prostorni aspekt prometa i njegovu vremensku dimenziju. Važno je da prometni sustav objektivno postoji i da se može definirati za svaki zemljopisni prostor i vremensku jedinicu. Prometni sustav je skup elemenata tehničke, tehnološke, organizacijske, ekonomske i pravne naravi čiji je cilj prijevoz ljudi i dobara, prijenos energije i vijesti, te reguliranje njegova toka na određenom području.³ Tehnički aspekt čini temelj prometnog sustava, a čine ga tehnička sredstva. Ta se tehnička sredstva s obzirom na ulogu u svom procesu klasificiraju na sljedeće:

- transportna sredstva, odnosno prometna sredstva pomoću kojih se obavljaju transportne operacije
- putove po kojima se kreću transportna sredstva
- prometna čvorišta, kao početne, završne ili prekrcajne točke operacije.

Ovakva klasifikacija osim na transportna sredstva koja u procesu obavljaju promjenu mjesta, može se pojednostaviti i na drugu skupinu koja tehnički omogućuje rad prve skupine, te su vezana za mjesto stajanja i predstavljaju infrastrukturne objekte.

Podjela tehničkih sredstava u prometu na transportna sredstva ima važan značaj ne samo u njihovoj temeljnoj tehničkoj funkciji, već i u funkciji njihovih ekonomskih značajki. Tehničko-tehnološke značajke prometnih sredstava u užem smislu, odnosno transportna sredstva, bitno se razlikuju od tehničkih ali i ekonomskih značajki infrastrukture u prometu, kao što je financiranje njezine reprodukcije.

³ Mrnjavac, E.: *Promet u turizmu*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2005., str. 27.

Osnovna podjela infrastrukture, zavisno od njezine funkcije u gospodarstvu jedne zemlje, izvršena je na:

- infrastrukturu koja ima proizvodno značenje, odnosno sudjeluje u određenom tehnološkom procesu proizvodnje
- infrastrukturu koja služi zadovoljavanju određenih potreba i kao takva nema proizvodni značaj.

Prometna infrastruktura ima proizvodno obilježje odnosno predstavlja gospodarsku infrastrukturu. Nju čine svi stabilni objekti po kojima se obavlja promjena mjesta odnosno svladava prostor, na kojima se obavlja ukrcaj i iskrcaj, osigurava kretanje transportnih jedinica i veza, te prijenos vijesti od općeg i posebnog interesa.

Tehnološki proces proizvodnje u prometu podrazumijeva u osnovi proizvodni proces stvaranja novog proizvoda, odnosno usluge. Proces prijevoza kao proizvodni proces ima tri temeljne značajke:

- nevezanost za određeno mjesto, budući se proces proizvodnje sastoji u svladavanju prostornih razlika, što je najvažnija značajka prijevoznog procesa, koja nije svojstvena nekom drugom proizvodnom procesu i temeljem toga ima posebne posljedice na odvijanje prijevoza
- jedinstvenost procesa, odnosno proces proizvodnje i potrošnje odvijaju se istodobno u vremenskom i prostornom pogledu, te se prometna usluga može jedino trošiti s njenim procesom proizvodnje
- prometna usluga ne nastaje kao materijalni proizvod koji postoji nakon završetka procesa proizvodnje.⁴

Kad se govori o elementima prometnog procesa onda se kao i u drugim procesima materijalne proizvodnje definiraju tri osnovna elementa i to: sredstva za rad, predmeti rada i rad. U predmetima prijevoza se ne obavlja nikakva materijalna promjena, već samo svjesno djelovanje na promjenu mjesta.

⁴ Perić, T., Radačić, Ž., Šimulčik, D.: *Ekonomika prometnog sustava*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2000., str. 23.

2.2. Pojam, značenje i obuhvat turizma

Još i danas, jedna od najviše korištenih definicija turizma koja je bila temeljna za daljnje redefiniranje, smatra se ona iz 1954. godine koju su dali švicarski teoretičari W. Hunziker i K. Krapf, a koju je prihvatio AIEST (Association Internationale d'Experts Scienti- Međunarodno udruženje naučnih turističkih stručnjaka). Po njoj se turizam može formulirati kao skup odnosa i pojava koje proizlaze iz putovanja i boravka posjetitelja nekog mjesta, (primjer prikazan na slici 4.), ako se tim boravkom ne zasniva stalno prebivalište, i ako s takvim boravkom nije povezana nikakva njihova privredna aktivnost.

Turizam se od začetka, kada je obuhvaćao mali broj privilegiranih sudionika koji su se koristili turističkim uslugama, kao i onih koji su te usluge pružali, do danas razvio u važnu društvenu pojavu. Strogo razlikovanje putovanja u prošlosti i putovanja što čine suvremeni turizam, potrebno je stoga što se putovanja u prošlosti i turistička putovanja bitno razlikuju ne samo po ekonomskoj i društvenoj uvjetovanosti, već i po broju, karakteru i snazi motiva; po brojčanosti, socijalnom sastavu i ponašanju sudionika; po vremenskoj učestalosti i prostornoj usmjerenosti i razmještanju; po oblicima i pratećim pojavama; po funkcijama, posrednim i neposrednim utjecajima i konačnim vidljivim i nevidljivim efektima.⁵

Turizam čine proizvodi i usluge različitih djelatnosti. Po tome on predstavlja složeno područje gospodarstva, koje osim hotelijerstva i ugostiteljstva obuhvaća i mnoge druge proizvode i usluge potrebne turistima povremeno ili tijekom cijelog svog odmora ili putovanja.



Slika 4. Posjet turista Dubrovačkim zidinama

Izvor: <http://www.dubrovniknet.hr/novost.php?id=38912#.Vddo5Pntmko>, 11.07.2015.

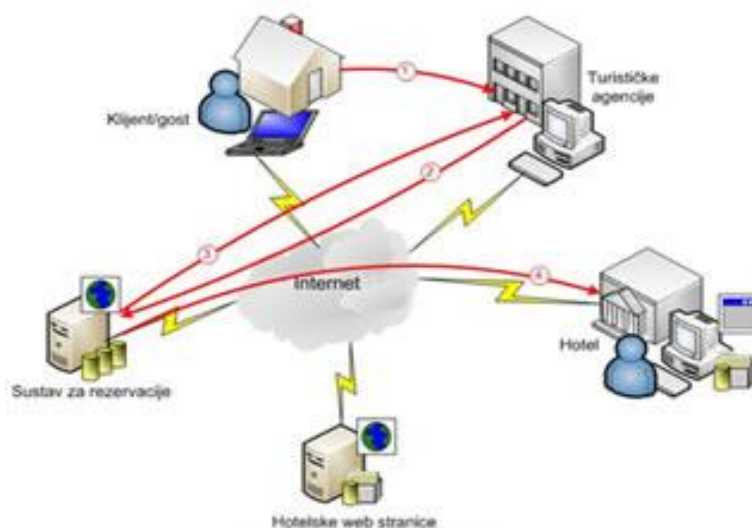
⁵ Alfier, D.: *Pokušaj dijalektičkog objašnjenja pojave turizma*, Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik, 1977., str. 8.

Važnost turizma kao društvene i gospodarske pojave može se promatrati dvojako. S jedne strane to je sve veći broj turista koji troše turističke usluge u svrhu odmaranja, rekreiranja, liječenja, obrazovanja, kulturnog uzdizanja i slično. Navedene učinke definiramo kao negospodarske. S druge strane postoji organizirana turistička djelatnost, gdje je osnova turizma u njegovoj funkciji izvora prihoda. Takvi učinci se zovu gospodarski, koji se najbolje očituju u utjecaju na investicije, dohodak ili zaposlenost, uzrokujući njihov porast, a time, u pravilu, i porast životnog standarda područja.

Intenzivan i nekontroliran razvoj turizma može dovesti i do različitih negativnih učinaka, kao što je primjer utjecaja na prirodnu okolinu. Definiranjem turizma kao samostalnog sustava, definira se i upravljanje i usmjeravanje takvog sustava prema cilju koji sustav ostvaruje, a glavni cilj turističkog sustava je efikasna proizvodnja turističke usluge, ali u interakciji s korisnikom čije potrebe ta usluga zadovoljava.

Struktura turističkog sustava, (čiji je rad pobliže objašnjen na slici 5.), može se raščlaniti na tri osnovna elementa:

1. potrošače koje obično nazivamo turistima
2. proizvođače, odnosno isporučitelje proizvoda i usluga
3. posrednike ili medijatore sustava, gdje su uključeni posrednici između proizvođača i potrošača, primjer su trgovci, agenti, prijevoznici i ostali.



Slika 5. Rad turističke agencije

Izvor: <http://www.webgradnja.hr/clanci/centralni-sustav-za-vodenje-rezervacija/271/>, 13.07.2015.

Turizam promatran kao element društvenog i gospodarskog sustava, ne može se neovisno efikasno razvijati, odnosno u dimenzijama i pravcima koji ne mogu uspostaviti čvrste veze s ostalim dijelovima.⁶

⁶ Dulčić, A.: *Upravljanje razvojem turizma*, MATE, Zagreb, 2001., str. 112.

3. MEĐUOVISNOST PROMETA I TURIZMA

3.1. Razvojna međuovisnost turizma

Da bi se obradili i označili svi elementi i njihove vrijednosti u povezanosti prometa i turizma, javlja se potreba povijesne prezentacije tih odnosa. Ta kratka povijesna prezentacija pokazat će odlučujući utjecaj prometa na razvitak turizma, omogućivši mu da se uz ostale poznate i već naznačene čimbenike oblikuje u masovni fenomen globalnih razmjera.

Turizam je vrlo složena pojava koja se ne može jednostrano promatrati, jer gotovo da nema ljudske i prometne aktivnosti koja se na određeni način ne bi mogla povezati s nekim aspektom turističke djelatnosti. Zbog toga je evidentno da ne postoji jedinstvena definicija turizma kako u teorijskim razmatranjima, tako i u svakodnevnoj poslovnoj praksi.

U osnovi definicije koju su postavili Hunziker i Krapf, koja kaže da je to skup pojava koje proizlaze iz putovanja i boravka posjetitelja nekog mjesta, razgledanja prirodnih ljepota i slično, (prikazano na slici 6.), naglašena je funkcionalna povezanost turizma i prometa. U nastavku rada se posebno elaborira funkcionalna povezanost turizma zračnog prometa.



Slika 6. Razgledanje prirodnih ljepota

Izvor: http://www.sbplus.hr/slavonski_brod/gospodarstvo/turizam/pravi_konji_u_prometu.aspx#.VddpcPntmko, 14.07.2015.

Promet kao krvotok gospodarstva svoju funkciju povezivanja i prijevoza ljudi i dobara obavlja u svrhu cjelokupnog gospodarskog napretka. Od trenutka nastanka turizma, kao

organizirane aktivnosti, veći dio tog krvotoka usmjeren je na zadovoljavanje turističkih potreba, a i turistički je razvoj značajniji na područjima gdje je prometna ponuda veća i raznovrsnija.

Prema povijesnim izvorima utvrđeno je da su prvi oblici prometnih aktivnosti zabilježeni u pretpovijesna vremena. Za razliku od toga, turizam je kao posljedica organizirane djelatnosti čovjeka novija aktivnost i veže se za 18. i 19. stoljeće, odnosno za vrijeme kada je razvoj prometnih sredstava dostigao razinu koja omogućava masovni i jeftiniji prijevoz ljudi. Promet se razvijao izuzetno dinamično kao i turizam, posebice tijekom 20. stoljeća.

Već je istaknuto da se promet javlja u pretpovijesno vrijeme, ako se lov za sebe i obitelj, te nošenje ili vučenje plijena do svoje nastambe može smatrati prometom. Ipak nakon što je pripitomio divlje životinje, čovjek im je namijenio ulogu prometnog sredstva na način da su one ili vukle i nosile određeni teret ili samog čovjeka. Isto tako, razvojem kopnenog, javlja se i vodni promet.

Daljnji znakovit napredak promet doživljava u doba antičkih civilizacija, kada se posebnim obukama životinje pripremaju za promet, a plovila se prave dostupnija, veća i čvršćih konstrukcija. Iz tog vremena najuočljiviji napredak u korištenju prometnih sredstava uočen je kod Feničana, koji su ostavili značajan trag u konstrukciji plovila, pomorskim vještinama i svladanim udaljenostima.

Razdoblje Rimskog Carstva obilježio je porast broja kola i usavršenost konstrukcije kotača. Budući se Carstvo značajno raširilo, a postojala potreba redovitog usluživanja svojih provincija, rezultat je izgradnja preko 150 000 kilometara kamenih cesta. Dio te infrastrukture sačuvan je i danas, a također se značajan dio iskoristio za kasnije izgrađene prometnice.

Za mnoge povjesničare kraj srednjeg vijeka je vrijeme kad se u prometu javljaju najveće promjene i one će na isti način utjecati na izgled daljnjeg razvoja svjetskog prometnog sustava.

Popuštanje srednjovjekovne stege, te oživljavanje istraživačkih i znanstvenih projekata, rezultiralo je novim spoznajama i novim dostignućima. Izgradnja modernijih i većih plovila, otkrića navigacijskih pomagala, kao i izrada nautičkih karata, omogućili su otkrivanje Amerike, morskog puta do Indije, i na kraju oplovljavanje svijeta.

Sljedeći kvalitetan napredak u razvoju prometa bilo je otkrivanje parnog stroja, (prikazanog na slici 7.), i industrijska revolucija u 18. stoljeću. Mišljenje mnogobrojnih autora je da se tada javljaju prvi počeci turizma, odnosno kad su se stekli minimalni uvjeti za putovanje većeg broja ljudi na veće udaljenosti, kao i nastanak popratnih postaja sa svojim zgradama za odmor, prehranu i noćenje. No drugi su autori pojavu udruga za uljepšavanje mjesta i odmor tretirali kao prve turističke aktivnosti, s ciljem oblikovanja ponude namijenjene odmoru i popratnim aktivnostima. Međutim, i jedni i drugi se slažu da je pojava željeznice i njena mogućnost masovnog prijevoza putnika stvorila uvjete za drugačiji razvoj turizma i od tada počinje njegov intenzivni razvoj. Državna je politika tog vremena, znajući za doprinos gospodarskom razvoju područja, bila stimulativnog karaktera prema željezničkom prometu u usporedbi s efektima prometa kočija, te je zahvaljujući toj činjenici putovanje postalo dostupno i siromašnijim slojevima društva.

Bilo je više pokušaja da se parni stroj ubaci u kočiju i ubrza nastanak automobila, ali zbog ekonomske opravdanosti i tehnoloških mogućnosti izum benzinskog i dieslovog motora ostvaren je krajem devetnaestog stoljeća. Time su stvoreni preduvjeti i inicirano je razdoblje individualnosti u odabiru prometnog pravca, te vremena početka, trajanja i završetka putovanja. Godinama nakon svog nastanka, automobil je bio rezerviran za bogate društvene slojeve, no uvođenjem masovne proizvodnje postao je dostupan širim društvenim slojevima. Novi razvoj i nove dimenzije turizma omogućila je pojava aviona. Iniciranjem komercijalne uporabe, nakon Drugog svjetskog rata, udaljena područja postaju dostupna, a sa zrakoplovom i mogućnošću sigurnog i brzog svladavanja prostorne udaljenosti zemaljske kugle, turizam poprima sadašnji globalni karakter.⁷



Slika 7. Parni stroj James Watt-a

Izvor: <http://www.mojapovijest.com/?p=8>, 15.07.2015.

⁷ Ban, I.: *Zbornik radova sa znanstvenog i stručnog skupa „Turizam u Hrvatskoj na prijelazu stoljeća“*, Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik, 1996., str. 5.-20.

Od sredine dvadesetog stoljeća daljnji razvitak prometa, a time neposredno i turističkih događanja bio je usmjeren na specijalizaciju prometnih kapaciteta i povećanje efikasnosti organizacije prometnog procesa. Primjetan je razvoj specifičnih oblika prijevoza namijenjenih isključivo turizmu kao što su brodovi za kružna putovanja, (čiji je primjer prikazan na slici 8.), charter prijevoz u zračnom prometu, žičare, uspinjače i slično. Specijalizacija poprima sve veće razmjere i to kako po osnovi prilagođavanja prometnih sredstava specijalnim potrebama korisnika tako i po osnovi specijalnih organizacija.

Povijesne i popratne teorijske osnove usporednog razvoja i međuovisnosti turizma i prometa najbolje su potvrđene sljedećim podacima: 1950. godine u svijetu je ostvareno 25 milijuna međunarodnih dolazaka u turistička odredišta, a pedeset godina kasnije već ih je bilo 664 milijuna.⁸



Slika 8. Brod za kružna putovanja

Izvor: <http://maritime-connector.com/news/national-croatian/porast-kruzni-putovanja-stranih-brodova/>, 16.07.2015.

⁸ Tolić, R.: *Godišnje izvješće o radu*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik, 2013., str. 21.

3.2. Promet kao čimbenik razvoja turizma

Polazeći od navedenog u prethodnom poglavlju, o tome da su turizam i promet dvije povijesno međusobno uvjetovane pojave, vidljivo je da nije moguće razvijati turizam, a da se velika pozornost ne posveti razvoju prometa. Međutim, ulogu prometa u ekonomskom razvoju općenito, pa tako i u razvitku turizma treba relativno vrednovati; ne treba je podcjenjivati, ali ne i precjenjivati, jer bi takav neodmjeren pristup zasigurno imao štetne posljedice i za ekonomski razvoj, a unutar njega i turizam, te razvoj prometa.

Epoha suvremenog turizma počinje masovnim uključivanjem stanovništva u turistička putovanja, što je primjerom prikazano na slici 9. To je vrijeme nakon Prvog svjetskog rata, a osobito nakon Drugog, kada dolazi do tehničkog progresa koji omogućava razvoj transportnih sredstava i medija informiranja, kao i porasta financijske moći stanovništva i povećanja slobodnog vremena zaposlenih.

Suvremeni turizam je obilježen masovnim turističkim kretanjima i putovanjima na velikim udaljenostima. U svezi s tim, pred prometni se sustav postavljaju zahtjevi s obzirom na prijevoz velikog broja turista, kao i brzog svladavanja velikih udaljenosti, što najbolje zadovoljava zračni promet. Danas se odnos uzajamne povezanosti između prometa i turizma najbolje ogleda u činjenici da vremenski i sadržajno, usklađeno ulaganje u prometni i turistički kapacitet, daje veće financijske učinke od učinaka koji bi se ostvarili zasebnim ulaganjem jednakog ukupnog iznosa u jednu i drugu djelatnost.⁹



Slika 9. Masovan odlazak na godišnji odmor

Izvor: <http://www.totalnifm.hr/vijesti/putujete-za-uskrs/1188/>, 17.07.2015.

⁹ Airport Consulting Vienna: *Upravljanje na najvišoj razini međunarodne zračne luke Dubrovnik*, Airport Vienna, Beč, 2007., str. 3.

3.3. Međuovisnost zračnog prometa i turizma

Zračni prijevoz je najmlađa grana prijevoza koja se počela snažnije razvijati u 20. stoljeću. Iako se radi o najmlađoj prometnoj grani, po svojoj ulozi i učincima, zračni promet ne zaostaje za drugim prometnim granama, već u pojedinim tržišnim segmentima ima dominantnu ulogu. Osim na međukontinentalne prijevozne tokove, to se odnosi i na područja sa specifičnim karakteristikama ostalih prometnih grana kao što su otočna područja ili područja nepokrivena prometnim infrastrukturnama.

Osnovna razlika zračnog prometa u odnosu na druge vrste prometa ogleda se u činjenici da zračni prijevoz ne iziskuje gradnju infrastrukture na prijevoznim pravcima, već je jedino potrebno izgraditi početne i završne točke, odnosno zračne luke. Ta ovisnost ove vrste prijevoza o početno–završnim točkama, uzrokuje nužnost uključenja još nekog oblika prijevoza do i od zračne luke.

Pozicioniranje zračnih luka na većim udaljenostima od središta grada, problemi s ostalim vrstama prijevoza do zračnih luka, kao što su gužve i zakrčenost cestovnih pravaca, dovodi do apsurdnih situacija, da prijevoz do zračne luke često traje dulje od leta zrakoplovom.

Najveća prednost zračnog prometa je njegova brzina u svladavanju prostornih razlika, i time nadmašuje sve ostale grane. Zahvaljujući ovoj vrsti prijevoza, lako dostupna su postala i najudaljenija područja, osim onih gdje zbog reljefno konfigurativnih i klimatskih uvjeta, nije moguća izgradnja zračnih luka.

Cijeneći razvojne mogućnosti u turizmu, kao i ostale gospodarske potrebe, nužno treba planirati povezivanje zračnih luka s ostalim prometnim granama, a posebice se to odnosi na povezivanje s pomorskim prometom na otocima i priobalju.¹⁰

Međuovisnost i sezonski karakter Zračne luke Dubrovnik bit će prikazani tablicama od 1. do 4.

¹⁰ Ban, I.: *Zbornik radova sa znanstvenog i stručnog skupa „Turizam u Hrvatskoj na prijelazu stoljeća“*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Dubrovnik, 1996., str. 37.

Tablica 1.: Broj putnika Zračne luke Dubrovnik

Mj. God.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
2013.	18 879	17 154	31 181	77 910	177 763	223 809	277 080	293 983	233 276	131 853	22 102	17 639
2014.	15 950	14 423	21 963	87 774	181 898	234 887	303 993	317 184	234 395	135 257	21 385	15 362
2015.	15 743	13 737	24 142	90 646	198 168	245 063						

Izvor: www.airport-dubrovnik.hr/statistika, 18.07.2015.

Tablica 2.: Broj dolazaka turista u Konavle

Mj. God.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
2013.	24	32	607	4 973	11 707	15 481	18 650	20 389	15 273	7 679	1 138	53
2014.	103	50	168	6 334	12 818	16 877	21 686	23 678	15 637	9 720	64	42
2015.	48	43	247	6 978	14 670	17 246						

Izvor: <http://visit.cavtat-konavle.com/hr/>, 28.07.2015.

Tablica 3.: Broj dolazaka turista u Dubrovačko-neretvansku županiju

Mj. God.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
2013.	6 955	9 424	24 194	63 594	134 574	180 000	264 771	302 064	177 123	86 116	18 827	14 367
2014.	9 580	11 475	23 158	75 017	140 011	195 529	284 117	332 949	187 507	99 321	20 717	12 795
2015.	10 581	12 556	28 223	79 808	148 195	205 738						

Izvor: <http://experience.dubrovnik.hr/>, 18.07.2015.

Tablica 4.: Broj noćenja turista u Konavlima

Mj. God.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
2013.	442	604	1 881	18 676	66 142	90 213	129 630	142 120	90 893	43 169	3 197	249
2014.	706	396	585	27 514	67 619	92 936	131 734	146 070	91 209	44 711	659	291
2015.	374	266	788	24 813	64 114	97 966						

Izvor: <http://visit.cavtat-konavle.com/hr/>, 18.07.2015.

4. ZRAČNA LUKA DUBROVNIK KAO GOSPODARSKI POKRETAČ RAZVOJA NA PODRUČJU DUBROVAČKE REGIJE

4.1. Povijest zračnog prometa u Dubrovačkoj regiji

Početak civilnog zračnog prometa u dubrovačkom kraju zabilježen je 1936. godine kada su uspostavljene sezonske linije preko aerodroma Gruda, (na čijoj uzletno-sletnoj stazi je jedan od prvih zrakoplova prikazan na slici 10.). Tijekom sljedećih godina uspostavljene su tri međunarodne linije i to s Bečom, Brnom i Pragom, da bi promet bio prekinut za vrijeme Drugog svjetskog rata, te ponovno oživio pedesetih godina s razvojem turizma. Prilično skromni uvjeti na aerodromu Gruda, od kojih treba spomenuti travnatu pistu duljine svega 1100 metara, te udaljenost od 27 kilometara od Dubrovnika, kao i upotrebljivost samo tijekom ljeta, nametnuli su razmišljanje o kvalitetnijem rješenju turističkog prometa. Upravo brzi razvoj turizma, uvjetovao je da se donese odluka o izgradnji suvremene zračne luke koja će biti u stanju odgovoriti naraslim potrebama sve brojnijih gostiju. Od svih lokacija koje su razmatrane sa stajališta Dubrovnika i njegovih turističkih potreba, prihvaćena je lokacija na Kraškoj visoravni kod sela Močići i Čilipi. Izgradnja je započela 1960. godine, a već dvije godine poslije, točnije 15. svibnja 1962. godine, zračna luka je, pod imenom „Aerodrom Dubrovnik“, puštena u promet za charter i linijske zrakoplove na domaćim i međunarodnim relacijama. Najveće zasluge za sadašnju lokaciju Zračne luke Dubrovnik i njezinu izgradnju pripisuju se generalu Danilu Trampužu.¹¹



Slika 10. Aerodrom Gruda s jednim od prvih zrakoplova

Izvor: <http://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/2014-10-27-10-40-47/2014-10-27-10-41-37>, 18.07.2015.

¹¹ Bagoje, K.: *Pedeset godina Zračne luke Dubrovnik*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik, 2012., str. 74.

Izuzetno veliki rast prometa premašio je sva tadašnja predviđanja, s obzirom da je Aerodrom Dubrovnik, planiranih 200 000 putnika u 1972. godine, dostigao već 1964. godine. Trend porasta prometa trajao je sve do 1987. godine, kada je ostvaren promet od 1 460 354 putnika od čega je 624 536 u domaćem i 835 818 u međunarodnom prometu. Promet robe i pošte iznosio je također rekordnih 2 258 tona. S ovakvim rezultatima Aerodrom Dubrovnik zauzimao je mjesto najznačajnije turističke zračne luke na prostoru bivše državne zajednice.

Gravitacijsko područje Zračne luke Dubrovnik u samim počecima bilo je od Makarske rivijere do Crnogorskog primorja. Izgradnjom aerodroma u Splitu 1966. godine, smanjen je dio spomenutog gravitacijskog područja i to Makarska rivijera s otocima, dok je izgradnjom aerodroma Tivat, smanjeno za Crnogorsko primorje. Danas se sa sigurnošću može reći da je Zračna luka Dubrovnik pridonijela snažnom turističkom razvoju Dubrovačke rivijere, što potvrđuje i podatak da je više od 60% ukupnog međunarodnog turističkog prometa, na području od Pelješca, Korčule do Cavtata, ostvareno upravo zahvaljujući kvalitetnim zračnim vezama s Europom i svijetom. To navodi na zaključak da bez suvremene, po međunarodnim standardima, opremljene zračne luke, cijelo Dubrovačko područje ne bi bilo toliko poznato u turističkom svijetu.

Prihvatiti se niza složenih i specifičnih poslova u početku rada zračne luke bilo je neizbježno i zahtijevalo je izuzetnu odvažnost i sposobnost. Prve godine Zračna luka Dubrovnik zapošljavala je 28 radnika, a 1987. godine ih je bilo 475. Ljudi su se susretali s novim poslovima, novom tehnikom i tehnologijom, i to najčešće bez potrebnih kvalifikacija, i upravo su ti, koji su započeli, dali impuls generacijama koje su dolazile. Kroz praksu i daljnja školovanja postali su stručnjaci u svom radu, a brojna međunarodna priznanja samo su potvrđivala visoku kvalitetu pruženih usluga na Zračnoj luci Dubrovnik. Osim toga, uvidjevši trend kretanja prometa i ulogu, koju Zračna luka Dubrovnik mora odigrati u privrednom razvoju Dubrovačkog područja, na prostoru aerodroma stalno su se izgrađivali novi kapaciteti i novi sadržaji. Tako dinamičan razvoj iznio je kolektiv Zračne luke Dubrovnik. Zračna luka Dubrovnik je jedan od rijetkih zračnih luka u svijetu koji se nisu gradili i dograđivali bez veće pomoći uže i šire zajednice.

Unatoč svim teškoćama u financiranju svojega razvoja, Zračna luka pomagala je lokalni razvoj kraja i okruženja. Na aerodromski vodovod prvo su se priključili mjesta Močići, Čilipi i Zvekovića, a rekonstrukcijom i povećanjem kapaciteta osamdesetih se godina omogućuje opskrba vodom Donje bande do Radovčića, a Gornje bande do Mihanića, popravljaju se i asfaltiraju lokalne ceste koje vode prema zračnoj luci, a dolazi i do izdvajanja za sport i kulturu, te druge objekte društvenog standarda.¹²

Već je spomenuto da je u prvoj godini rada Zračna luka Dubrovnik zapošljavala 28 a već sljedeće 1963. godine 63 radnika. Godine 1964., Jat Airways-a je preuzeo dio zaposlenika, te je Zračna luka Dubrovnik zapošljavala 128 radnika. Već 1989. godine Zračna luka Dubrovnik bilježi prosječno 540 zaposlenih, što znači da ih je u sezoni radilo više od 700. Ako tomu pribrojimo i sve ostale službe na zračnoj luci, kao što su carina, policija, kontrola leta i ostali, to je 1 500 ljudi koji rade na Zračnoj luci kao objektu, što je znatan broj za Dubrovačko-neretvansku županiju. Mnogi mladi ljudi, (primjer prikazan na slici 11.), radeći sezonski stjecali su prva radna iskustva, a veliki dio njih postigao je visoko obrazovanje, i postali su vrhunski stručnjaci u svom poslu. Osim toga sve do Domovinskog rata Zračna luka je ulagala u stambeno zbrinjavanje kupnjom stanova ili povoljnim kreditiranjem.



Slika 11. Sezonski zaposlenici Zračne luke Dubrovnik

Izvor: privatna fotografija

¹² Ibid, str. 98.

Uspješan i sustavan razvoj Zračne luke Dubrovnik nasilno je zaustavljen u studenom 1991. godine u Srpsko-crnogorskoj agresiji na jug Republike Hrvatske, (čije su posljedice prikazane na slici 12.). Tijekom jednogodišnje okupacije potpuno je uništeno i opljačkano sve ono što se u Zračnoj luci Dubrovnik stvaralo i u što se ulagalo od njezina otvorenja 1962. godine. Ono što se tih godinu dana događalo na prostorima Zračne luke Dubrovnik spada u najbezobzirniju devastaciju civilnih objekata tijekom cijelog razdoblja borbe za samostalnu i suverenu hrvatsku državu. Zračna luka Dubrovnik vraćena je na sami početak, a ratne štete se procjenjuju na oko 25 milijuna eura. Zbog velikog geostrateškog i gospodarskog značaja ove zračne luke, Republika Hrvatska kao većinski vlasnik, sredstvima je u kratkom vremenu pokrenula proces obnove kako bi se Zračna luka Dubrovnik osposobila za primarni prihvata putnika i zrakoplova. Zahvaljujući iznimnim naporima pripadnika Hrvatske vojske kao i samih zaposlenika, u zračnoj luci je već početkom prosinca 1992. godine uspostavljen redoviti zračni promet zrakoplovima domaćeg avioprijevoznika Croatia Airlines-a. U tom razdoblju prihvata i otprema putnika bili su organizirani u prostorima nekadašnjeg Cargo bloka sve do 1994. godine, kada je obnovljen prostor postojeće pristanišne zgrade. Uslijedio je daljnji projekt obnove u sklopu kojeg su obnovljeni prostor za međunarodni promet, rasvjeta uzletno-sletne staze, kao i modernizacija radio-navigacijskih uređaja. Unatoč brojnim granatiranjima u razdoblju od 1993. do 1995. godine, zračni promet nije prekidano, a obnova je išla svojim tijekom. Od 1996. godine, Zračna luka Dubrovnik kao i cijelo dubrovačko područje, u potpunosti su se okrenuli turizmu i namjeri vraćanja pozicija na svjetskom tržištu kakve su imali do rata. Promet ostvaren od 1996. do danas ponovno iskazuje uzlaznu liniju koja gotovo u jednakim omjerima prati rast turističkog prometa Dubrovačke regije.¹³



Slika 12. Uništeni Aerodrom Dubrovnik 1992. godine

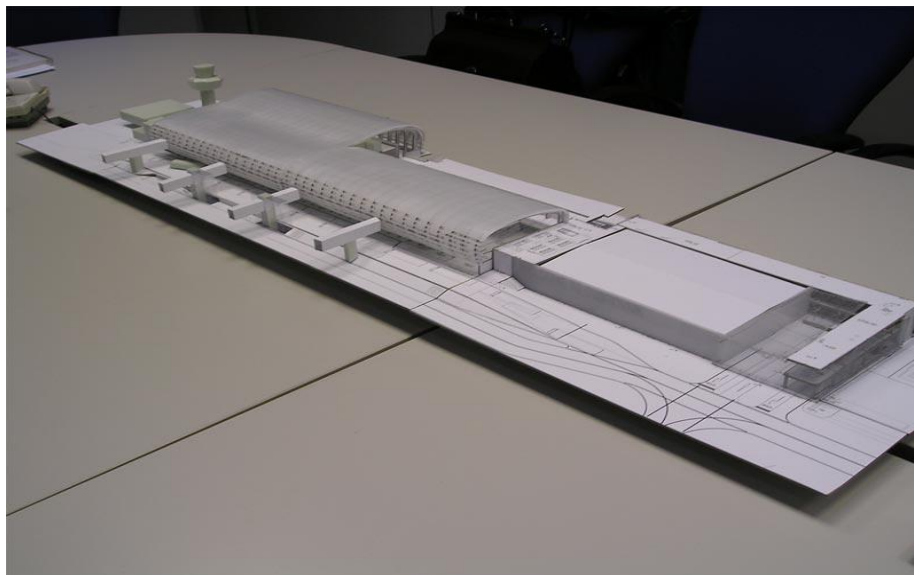
Izvor: <http://www.gradimo.hr/clanak/gradnja-i-rekonstrukcija-zracne-luke-dubrovnik/39661>, 19.07.2015.

¹³ Ibid. str 140.-150.

4.2. Zračna luka Dubrovnik danas

Danas, već treću godinu zaredom, Zračna luka Dubrovnik ostvaruje rekordan broj prometa putnika od njezina osnutka. Ono po čemu će se pamtiti 2012. godina svakako je podatak da je za 20 tisuća putnika napokon nadmašen promet putnika iz, do tada rekordne, 1987. god kada je Zračnom lukom Dubrovnik prošlo 1 460 354 putnika. Pretprošle godine bilježi se daljnji porast za 2,85% odnosno promet od 1 522 629 putnika. Trend se nastavlja i dalje s prošlogodišnjim porastom putničkog prometa od 4,06% u odnosu na 2013. godinu i rezultatom od 1 584 471 putnika. Slični rezultati se očekuju kako ove, tako i narednih godina.¹⁴

Porast prometa putnika pozitivno se odražava i na financijske rezultate, pa Zračna luka Dubrovnik prošle godine ostvaruje dobit nakon oporezivanja u iznosu od 42,5 milijuna kuna, što predstavlja povećanje od 25% u odnosu na 2013. godinu kada je dobit iznosila 33,9 milijuna kuna. Tijekom 2013. godine zračna luka je zatražila dobivanje bespovratnih sredstava iz strukturnih fondova EU (European Union- Europska Unija), a u travnju 2015. godine Vlada Republike Hrvatske donijela je odluku o financiranju projekta Razvoj Zračne luke Dubrovnik, čija je maketa prikazana na slici 13. To je ujedno i prvi projekt Republike Hrvatske, koji je već u proceduri povlačenja sredstava iz strukturnih fondova EU, te jedan od prva četiri projekta u Europi koji će biti financiran iz Europskog fonda za strateške investicije.



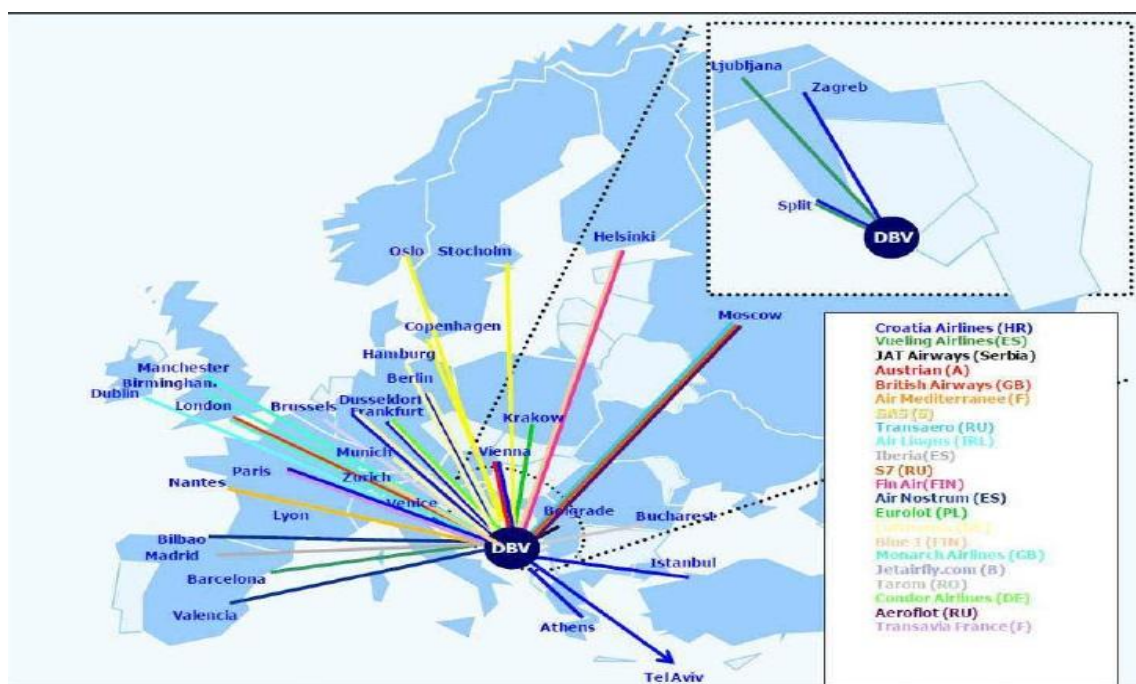
Slika 13. Maketa projekta Razvoj Zračne luke Dubrovnik

Izvor: www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=859522&page=3, 20.07.2015.

¹⁴ Tolić, R.: *Godišnje izvješće o radu*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik, 2013., str. 3.-5.

Trenutno u Zračnoj luci Dubrovnik prometuje 28 zrakoplovnih tvrtki koje pružaju usluge za 46 nacionalnih i međunarodnih odredišta, što je prikazano na slikama 14. i 15. Nepostojanje matičnog prijevoznika nedostatak je zračne luke, međutim, luka je baza tvrtke Croatia Airlines.

Hrvatski turizam dobro je razvijena gospodarska grana, a zemlja je privlačno i međunarodno priznato turističko odredište, posebno zahvaljujući dugoj obali i dobro očuvanim obalnim renesansnim gradovima, poput Dubrovnika.¹⁵ Podaci Dubrovačko-neretvanske županije pokazuju da je 2011. godine regija zabilježila dolazak ukupno 950 415 stranih posjetitelja, što je 5,7% više u odnosu na prethodnu godinu. Prema podacima o zračnom prometu Zračne luke Dubrovnik, koja je u 2011. zabilježila milijun međunarodnih putnika, oko 57% svih međunarodnih posjetitelja Dubrovačko-neretvanske županije došlo je zračnim putem. Putovanje zrakom glavni je način prijevoza i poslovnih putnika. Glavna ulazna tržišta za dubrovačku regiju su Francuska (10,7%), Velika Britanija (9,2%) i Njemačka (8,2%), dakle posjetitelji koji dolaze zrakoplovom. U 2011. godini, nakon višegodišnjeg pada, povećao se i udio domaćih turista za 15,2%, dosegaši gotovo 96 500 turista.



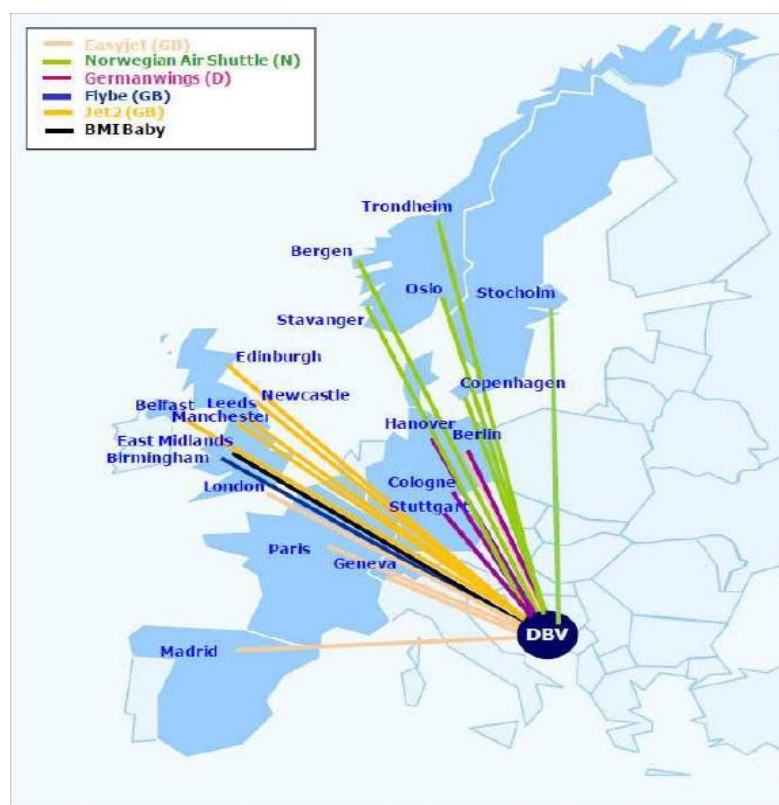
Slika 14. Zrakoplovna odredišta iz Zračne luke Dubrovnik

Izvor: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/corr.ZL%20DBV%20prezentacija%202012.04.04_Final.pdf, 20.07.2015.

¹⁵ Airport Consulting Vienna: *Upravljanje na najvišoj razini međunarodne zračne luke Dubrovnik*, Airport Vienna, Beč, 2007., str. 6.

Dubrovačko-neretvanska županija dobro je poznato turističko odredište, te se pretpostavlja da će proširenje mreže letova na zimsko razdoblje bit u skladu s europskim trendom kraćih, ali češćih boravaka. Dugoročno gledano, 2032. godine dubrovački bi turizam mogao dosegnuti brojku od oko 2,3 milijuna posjetitelja od kojih bi većina, njih 2 milijuna, bili strani gosti.¹⁶

Koncept putovanja brodom za krstarenje i zrakoplovom C&F (Cruise & Fly- Krstarenje i letenje), koji nudi paketne aranžmane leta zrakoplovom i prelaska na brod, povećat će privlačnost Dubrovnika i Dubrovačko – neretvanske županije. Ulazak u Schengenski prostor, koji se očekuje 2016. godine, imat će pozitivan utjecaj na razvoj zračnog prometa. U usporedbi s većim europskim gradovima gravitirajuće područje ZLD (Zračna luka Dubrovnik) pokazuje relativno slabu makroekonomsku pozadinu s razmjerno niskim odlaznim, ali i visokim dolaznim potencijalom. Poboljšanje lokalnih cestovnih veza povećat će gravitacijsko područje zračne luke, kao i njen odlazni potencijal.



Slika 15. Zrakoplovna odredišta iz Dubrovnika

Izvor: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/corr.ZL%20DBV%20prezentacija%2012.04.04_Final.pdf, 21.07.2015.

¹⁶ Ibid, str. 7.

Regionalne granice neposrednog gravitacijskog područja Zračne luke Dubrovnik obuhvaćaju brojku od oko 411 000 stanovnika. Gravitirajuće područje neke zračne luke definira se kao područje koje okružuje tu zračnu luku na udaljenosti od 2 do 2,5 sata vožnje automobilom do i iz zračne luke što je otprilike 100 do 150 kilometara.

Zračna luka Dubrovnik sa stalnim međunarodnim graničnim prijelazom I. kategorije, jedan je od najvažnijih prometnih objekata u povezivanju Dubrovačko-neretvanske županije s ostalim dijelovima Republike Hrvatske, Europom i svijetom. Ima odobrenje za obavljanje domaćeg i međunarodnog civilnog zračnog prometa za zrakoplove koji odgovaraju karakteristikama kodnog slova 4E prema pravilima ICAO-a, s uzletno sletnom stazom dužine 3300 metara.

Glavnu bi pozornost trebalo posvetiti tome da se regija učini pristupačnijom. U tom smislu razvoj Zračne luke Dubrovnik povećao bi konkurentnost u odnosu na druge zračne luke te bi izvršno osnažio ne samo dolazni, već i odlazni turizam.¹⁷

¹⁷ Institut građevinarstva Hrvatske: *Prostorni plan Općine Konavle*, Općina Konavle, Dubrovnik, 2012., str. 34.

5. ANALIZA USPJEŠNOSTI POSLOVANJA ZRAČNE LUKE DUBROVNIK U USPOREDBI S OSTALIM ZRAČNIM LUKAMA U HRVATSKOJ

5.1. Usporedba Zračnih luka Dubrovnik i Zagreb

Iz tablice 5. vidljiv je sezonski karakter Zračne luke Dubrovnik. U bilo kojem ljetnom mjesecu ostvari se tri puta veći promet nego u svim zimskim zajedno.

Tablica 5.: Broj putnika u Zračnoj luci Dubrovnik

Mjesec	2013. godina	2014. godina	2015. godina
1.	18 879	15 950	15 743
2.	17 154	14 423	13 737
3.	31 181	21 963	24 142
4.	77 910	87 774	90 646
5.	177 763	181 898	198 168
6.	223 809	234 887	245 063
7.	277 080	303 993	
8.	293 983	317 184	
9.	233 276	234 395	
10.	131 853	135 257	
11.	22 102	21 385	
12.	17 639	15 362	
Ukupno	1 522 629	1 584 471	587 499

Izvor: <http://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/2014-10-27-10-40-47/statistika>, 22.07.2015.

U tablici 6. prikazan je cjelogodišnji karakter Zračne luke Zagreb. Ni u mjesecima sa najvećim prometom, Zračnom lukom Zagreb ne prođe duplo više putnika u odnosu na mjesec sa najmanjim prometom putnika. Također je vidljivo da još nisu dostigli brojku od 270 tisuća putnika mjesečno.

Tablica 6.: Broj putnika Zračne luke Zagreb

Mjesec	2013. godina	2014. godina	2015. godina
1.	139 397	135 758	150 667
2.	126 729	128 410	141 833
3.	175 384	165 336	185 693
4.	186 663	192 443	197 726
5.	205 559	217 775	235 133
6.	228 448	243 984	235 133
7.	249 066	260 777	248 438
8.	243 954	269 500	
9.	234 887	251 284	
10.	208 632	226 182	
11.	151 760	175 692	
12.	149 752	163 830	
Ukupno	2 300 231	2 430 971	1 159 490

Izvor: <http://www.zagreb-airport.hr/o-nama/statistike>, 23.07.2015.

Usporediti Zračnu luku Dubrovnik sa Zračnom lukom Zagreb je vrlo zahtjevno s obzirom da je izgradnja novog terminala jedina sličnost između dvije navedene Zračne luke. Novi terminal Zračne luke Zagreb gradi koncesionar, dok ga Zračna luka Dubrovnik gradi iz vlastitih sredstava te se može reći da s tim podatkom prestaju sve sličnosti.

Puno je teže nabrojati sve razlike: dok je ZLZ (Zračna luka Zagreb) centralna zračna luka u Republici Hrvatskoj i preko nje idu svi tranziti i transferi s drugih zračnih luka iz Hrvatske, do tad je ZLD odredišna zračna luka sezonskog karaktera. Kada se uzme u obzir tablice tereta, vidjeli bi da je ta statistika kod ZLD jako mala, dok je kod ZLZ najveća u Hrvatskoj.

Kako je tema rada vezana uz putnike, iz priloženih tablica uočavaju se znatna opterećenja u ZLD u ljetnim mjesecima dok je u isto vrijeme na ZLZ zabilježeno neznatno

povećanje prometa. Tako je, u veljači prošle i ove godine, zabilježeno ispod 15 000 putnika dok je u srpnju i kolovozu prošle godine preko ZLD prešlo preko 300 000 putnika, što je dvadeset puta više.

Iz navedenog je vidljivo da se kod ZLD javlja veliki napor za uspostavom racionalnog sustava upravljanja ljudskim potencijalima pri čemu je osobita pažnja usmjerena na optimalan broj djelatnika s obzirom na sezonski karakter poslovanja, dok su u ZLZ većinom zaposlenici sa stalnim radnim odnosom.¹⁸

Može se slobodno zaključiti da ZLD ovisi o turističkim zajednicama regije i broju turista koji odluče provesti praznike u Dubrovniku i okolici, dok ZLZ ima ujednačen promet tijekom cijele godine i glavni zadatak joj je povezati Zagreb i okolne zračne luke s ostatkom Europe i svijeta. Drugim riječima na ZLD slijeću pretežno charteri i to ljeti dok je ZLZ okrenuta redovitim linijama.

5.2. Usporedba Zračnih luka Dubrovnik i Split

Iz tablice 7. vidljiv je sezonski karakter Zračne luke Split. Ako se nastavi ovakav trend povećanja prometa, očekivano je da se u 2016. godini prijeđe brojka od dva milijuna putnika.

Isto tako je vidljivo da ZLD prednjači jedino u travnju i svibnju te u listopadu, drugim riječima u predsezoni i posezoni, dok je ZLS učinkovitija u zimskim mjesecima i u srcu sezone. Posebnu pažnju treba posvetiti prošlogodišnjim srpanjskim i rezultatima iz kolovoza kada su rušeni hrvatski rekordi po broju putnika u jednom mjesecu.

Osim što su Zračna luka Dubrovnik i ZLS (Zračna luka Split) vrlo slične zračne luke sezonskog karaktera, one su i susjedne zračne luke udaljene 236 kilometara, a samim tim i konkurentne zračne luke. ZLS je mlađa i sve do 2012. godine, zanemarujući ratno razdoblje, je sustizala po broju putnika ZLD, a 2013. je uspjela i prestići. Usporedbom tablica 5. i 7. vidljivo je da će i ove godine prednost biti na strani ZLS.

¹⁸ Tolić R: *Godišnje izvješće o radu*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik, 2013., str. 24.

Tablica 7.: Broj putnika Zračne luka Split

Mjesec	2013. godina	2014. godina	2015. godina
1.	27 188	26 044	24 561
2.	22 522	21 530	23 335
3.	33 135	27 580	33 091
4.	66 279	79 284	74 950
5.	139 710	159 485	182 627
6.	228 957	236 923	271 006
7.	335 931	389 368	
8.	344 492	392 077	
9.	222 369	243 761	
10.	103 609	116 013	
11.	29 213	28 485	
12.	28 329	32 107	
Ukupno	1 581 734	1 752 657	609 570

Izvor: http://www.split-airport.hr/index.php?option=com_content&view=article&id=160&Itemid=115&lang=hr, 24.07.2015.

Izgradnjom autoceste do Ploča, ZLS je preuzela veliko tržište iz Međugorja pa čak i iz zapadnog dijela Dubrovačko - neretvanske županije u što pripadaju Ploče, dolina Neretve pa i Korčula. Turističkim agencijama je to logičan izbor pošto sada iz Splita autocestom do Međugorja ili Ploča treba nepuni sat vremena ugodne vožnje, dok iz Čilipa do tih istih odredišta, treba Jadranskom magistralom oko dva sata. Osim toga ZLD je izgubila, a ZLS dobila zimske linije prema Frankfurtu i Munchenu, uz objašnjenje Croatie Airlines da su zbog cijene goriva isplativiji letovi do Splita. Isto tako za zimske mjesece treba napomenuti da se nekoliko dana godišnje zbog bure zatvara ZLD, a svi letovi se preusmjeravaju na ZLS.

Sve navedeno ukazuje da ZLS mora slijediti primjer ZLD ili ZLZ i krenuti sa rekonstrukcijom ili izgradnjom novog terminala jer je ovaj postojeći kapacitetom za vršna opterećenja već limitiran.

5.3. Usporedba Zračnih luka Dubrovnik i Pula

U tablici 8. je prikazan sezonski karakter Zračne luke Pula ali i pet zimskih mjeseci skoro bez putnika. Također vidljivo je da je u nekim mjesecima zabilježen i lagani pad broja putnika.

Tablica 8.: Broj putnika Zračne luke Pula

Mjesec	2013. godina	2014. godina	2015. godina
1.	936	1 437	817
2.	843	802	753
3.	2 154	1 164	1 577
4.	12 880	15 926	
5.	28 719	35 374	
6.	62 505	60 612	
7.	83 297	94 768	
8.	86 734	88 768	
9.	59 184	62 411	
10.	14 856	12 428	
11.	1 028	911	
12.	975	721	
Ukupno	354 111	375 322	3 147

Izvor: <http://www.airport-pula.hr/default.aspx?id=27>, 25.07.2015.

Usporedba sa Zračnom lukom Pula slična je usporedbama s ostalim zračnim lukama, Rijekom i Osijekom. Jednako kao Dubrovnik i Split, zračne luke Pula i Rijeka su susjedne zračne luke, (prikazano na slici 16.), čiji je najveći nedostatak blizina zapadnog tržišta Italije, Slovenije i Austrije pa većina turista na područje Istre i Kvarnera dolazi cestovnim prometom, odnosno osobnim automobilima ili autobusima.

Još je više uočljiva i blizina Zagreba, pa je uočljivo da u zimskim mjesecima putnika skoro da i nema, jer se otvaranjem autoceste i istarskog „ipsilona“ domaći putnici ne odlučuju tako često na zračni prijevoz.

Nedostatak ovih zračnih luka je i njihov geoprometni položaj. Zračna luka Pula smještena je na krajnji jug istarskog poluotoka dok je Zračna luka Rijeka smještena na otok Krk. Puno praktičnije rješenje bi bilo jedna zračna luka koja bi se smjestila između ove dvije navedene, te pokrivala cjelokupnu regiju.

Zračna luka Osijek ima isti problem s obzirom na smještenost između dviju velikih Zračnih luka Zagreba i Beograda, a pošto nije sezonskog karaktera, specijalizira se samo za teretni promet.

Dok su se Zračne luke Zagreb, Split i Dubrovnik afirmirale kao vodeće zračne luke u regiji, Pula, Rijeka i Osijek još uvijek se trebaju dokazati i probiti na tržište.



Slika 16. Zračne luke u Hrvatskoj

Izvor: www.mppi.hr/default.aspx?id=416, 27.07.2015.

6. SMJERNICE I PLANOVI BUDUĆEG RAZVOJA

6.1. Postojeće stanje u regiji

Dubrovnik nije izravno smješten na jednom od paneuropskih prometnih koridora, ali se nalazi u blizini mreže prometnog koridora "V", koji povezuje istočnu Europu preko Bosne i Hercegovine i Mađarske s Ukrajinom, što je prikazano na slici 17. Ukupna duljina paneuropskog koridora prometne mreže "V" iznosi 1 600 km. Ona povezuje Jadransko more sa zemljama Srednje Europe i završava u Ukrajini. Ogranak A počinje u Bratislavi, presijeca Slovačku i završava u Uzhgorodu u Ukrajini. Ogranak B podijeljen je na dva dijela. Jedan dio počinje u Veneciji, te se preko Ljubljane nastavlja do Mađarske. Drugi dio počinje u Rijeci, presijeca sjevernu Hrvatsku te preko Zagreba povezuje Mađarsku. Oba dijela spajaju se u Mađarskoj i nastavljaju do Ukrajine. Glavna ishodišta ogranka B, koridora prometne mreže "V" za cestovni i željeznički promet, su Venecija i Trst u Italiji, Kopar u Sloveniji i Rijeka u Hrvatskoj, a sva su povezana s važnim teretnim lukama. Ogranak C najjužnija je točka koridora "V", a još jedan izlaz na Jadransko more je luka Ploče koja se nalazi u Dubrovačko-neretvanskoj županiji nedaleko od Dubrovnika. To vrijedi za cestovni i željeznički prijevoz. Počevši od ove točke ulaza, ruta spaja Sarajevo u Bosni i Hercegovini preko Mostara na jugu Bosne. Koridor se nastavlja preko granice s Hrvatskom na sjeverozapadu kako bi se Osijek (Hrvatska) povezao s Pečuhom u Mađarskoj. U Mađarskoj se koridor kombinira s ogrankom B i nastavlja prema Ukrajini.¹⁹



Slika 17. Prometni koridori

Izvor: <http://www.prometna-zona.com/>, 27.07.2015.

¹⁹ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture: *Projekt obnove i razvoja Zračne luke Dubrovnik*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik, 2013., str. 12.

U usporedbi s većim europskim gradovima, gravitirajuće područje Dubrovnika pokazuje relativno slabu makroekonomsku pozadinu s relativno malim brojem putnika u odlasku i teretnim prometom. S druge strane grad Dubrovnik i Dubrovačko – neretvanska županija su prepoznati kao atraktivno turističko odredište s jakim potencijalom rasta turista u dolasku, što je snažno povezano s općim razvojem turizma u Hrvatskoj. Novi projekti proširenja turističkih kapaciteta su u tijeku. Na taj način riješit će se nedostatak kapaciteta na dugoročnoj osnovi, a dodatna ponuda će produžiti turističku sezonu. Sustav prijevoza na dulje relacije usredotočen je na putovanje zrakom, dok željeznička i cestovna mreža još uvijek nude samo neatraktivna rješenja za međunarodne poslovne i rekreativne posjetitelje.

Dubrovnik kao i veći dio Dubrovačko-neretvanske županije, izolirani su od matice zemlje, a od 1. srpnja 2013. godine i od Europske unije, obzirom da postoji samo jedna cesta koja spaja Dubrovnik preko teritorija BiH s ostatkom zemlje, te:

- osamdeset tisuća stanovnika živi u izoliranom dijelu Dubrovačko-neretvanske županije koji je prikazan na slici 18.
- ne postoji cjelogodišnja morska povezanost s bilo kojim dijelom RH (Republika Hrvatska) ili EU
- ne postoji željeznička povezanost sa bilo kojim dijelom RH ili EU
- ne postoji cestovna povezanost više razine sa bilo kojim dijelom RH ili EU
- 250 putnika zračnom vezom godišnje putuje između Dubrovnika i Zagreba.



Slika 18. Jedina cesta u Dubrovačko-neretvanskoj županiji: Jadranska cesta

Izvor: <http://dubrovackidnevnik.rtl.hr/vijesti/crna-kronika/jedina-cesta-prema-dubrovniku-jadranska-magistrala-najgora-cesta-u-hrvatskoj>, 28.07.2015.

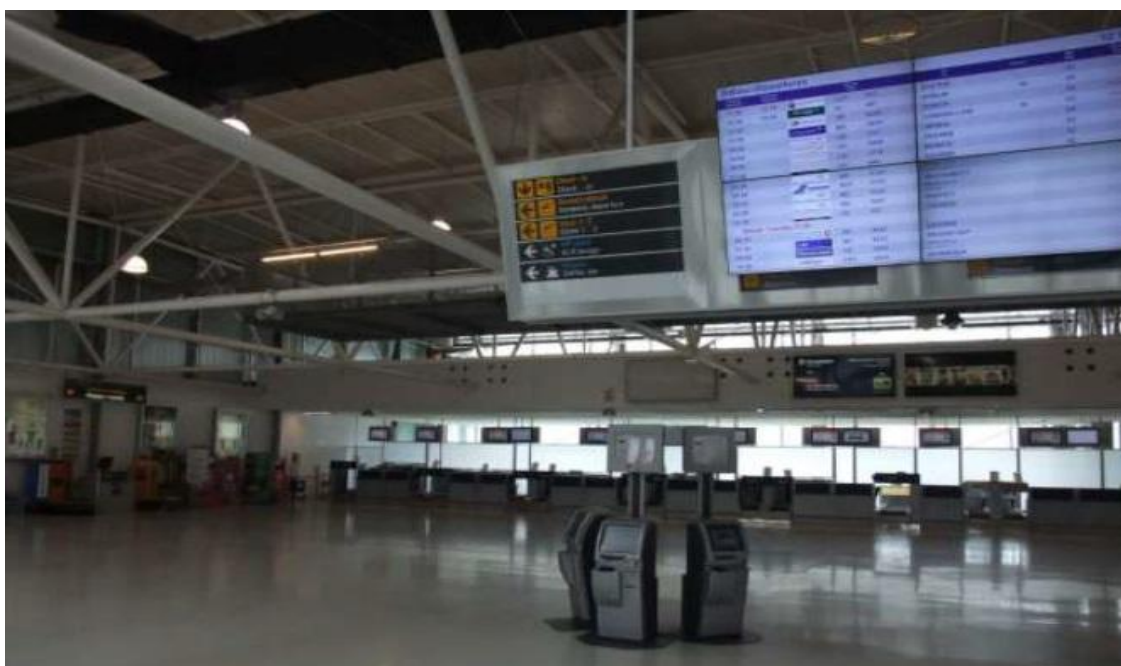
Uzimajući u obzir činjenice da 64% posjetitelja stiže zrakom, te da Zračna luka Dubrovnik služi kao dolazna točka turistima, ona mora biti pokretač regionalnog razvoja.²⁰

6.2. Postojeće stanje u Zračnoj luci

Sveukupna površina terminala već sada doseže granicu kapaciteta za trenutni volumen putnika, te nije u skladu s međunarodnim standardima, a što bi obzirom na trend rasta broja putnika, moglo prouzročiti pad razine usluge s razine C na D/E.²¹

Jedinice za obradu putnika i njihove prtljage kao što su: šalter za prijavu (prikazan na slici 19.), zaštitna kontrola, prijem prtljage, kontrola putovnica i drugi, neće moći pratiti promet koji se predviđa nakon 2016. godine.

Trafostanica je izgrađena 1974. godine te do sada nije obnavljana. Postojeći sustav javnih prometnica i parkinga ne zadovoljava potrebe rastućeg broja putnika i vozila.



Slika 19. Jedinice za obradu putnika i prtljage

Izvor: <http://www.airport-dubrovnik.hr/index.php/hr/foto-galerija>, 29.07.2015.

²⁰ Ibid. str. 4.

²¹ Tolić, R.: *Godišnje izvješće o radu*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik, 2013., str. 8.

Postojeće postrojenje za skladištenje i opskrbu gorivom zrakoplova na stajanci, (prikazano na slici 20.), smješteno je uz samu zgradu terminala, te predstavlja veliku opasnost po putnike i okoliš i nema dostatan kapacitet.

Glavnina operativne infrastrukture, u koju spadaju uzletno-sletna staza, staze za vožnju i stajanka, je u lošem stanju s obzirom na nedovoljne nosivosti i činjenice da je izgrađena 60-ih godina prošlog stoljeća, te nije u stanju podnijeti postojeće i planirano prometno opterećenje.

Nedovršeni sustav staza za vožnju na istoku onemogućava nesmetan prihvrat i otpremu zrakoplova za očekivani broj operacija, dok je postojeće površine za parkiranje zrakoplova potrebno proširiti, te omogućiti duže zadržavanja zrakoplova i zadovoljiti zahtjeve porasta prometa.



Slika 20. Postrojenje za skladištenje i opskrbu gorivom

Izvor: www.mzoip.hr/doc/studia_o_utjecaju_na_okolis_.pdf, 30.07.2015.

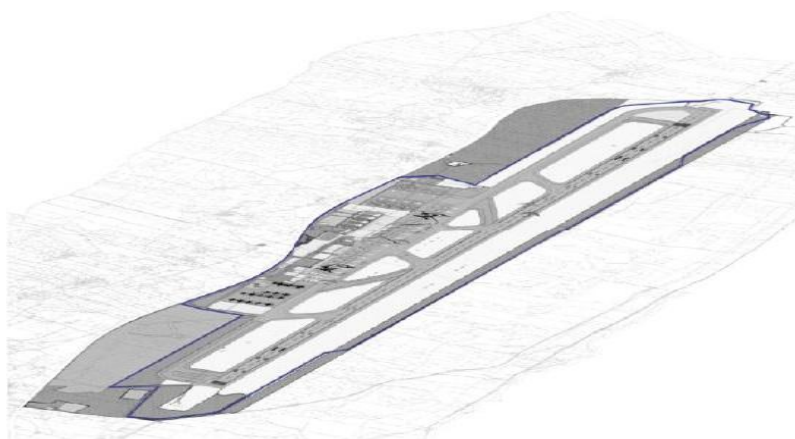
6.3. Plan budućeg razvoja

Plan razvoja obuhvaća:

- građevinske projekte rekonstrukcije postojećih i izgradnje novih kolničkih konstrukcija i objekata nužnih za sigurno i nesmetano funkcioniranje zračne luke
- proširenje postojećih kapaciteta kako bi se zadržala postojeća razina kvalitete usluga, ispunili zahtjevi razvoja i smanjile gužve s obzirom da zračna luka već sada funkcionira na granici svojih kapaciteta
- provođenje mjera zaštite okoliša i implementaciju mjera koje za cilj imaju višu razinu energetske efikasnosti, te nabavu potrebne opreme i uređaja.

Završetkom projekta rekonstrukcije i izgradnje pristanišnog terminala te ostalih pratećih infrastrukturnih sadržaja, koji omogućuju održiv razvoj, ZLD se sukladno važećim međunarodnim IATA (International Air Transport Association- Međunarodna udruga za zračni prijevoz), ICAO (International Civil Aviation Organization- Međunarodna civilna organizacija zračnog prometa) i EASA (European Aviation Safety Organization- Europska organizacija za sigurnost zračnog prometa) standardima priprema za odgovarajuću razinu prihvata i otpreme putnika, uz potrebnu prilagodbu Schengenskom režimu.

Projekt razvoja Zračne luke Dubrovnik, (čiji je sadržaj prikazan na slici 21.), realizira se gotovo u cijelosti na zemljištu koje je u vlasništvu ZLD.



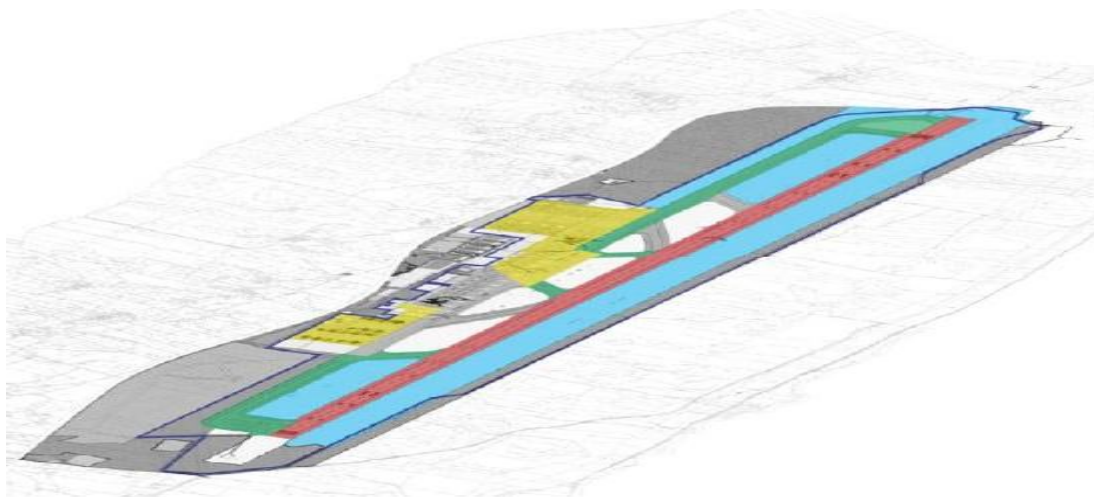
Slika 21. Sadržaj projekta razvoja Zračne luke Dubrovnik

Izvor: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/corr.ZL%20DBV%20prezentacija%2012.04.04_Final.pdf, 30.07.2015.

Za potrebe zadovoljavanja sigurnosnih standarda kao što je produljenje osnovne staze uzletno-sletne staze, izmještanja opreme i instalacija, te izgradnje nove stajanke zapad, potrebno je kupiti oko šest hektara zemljišta odnosno 2,5% ukupne površine obuhvata.

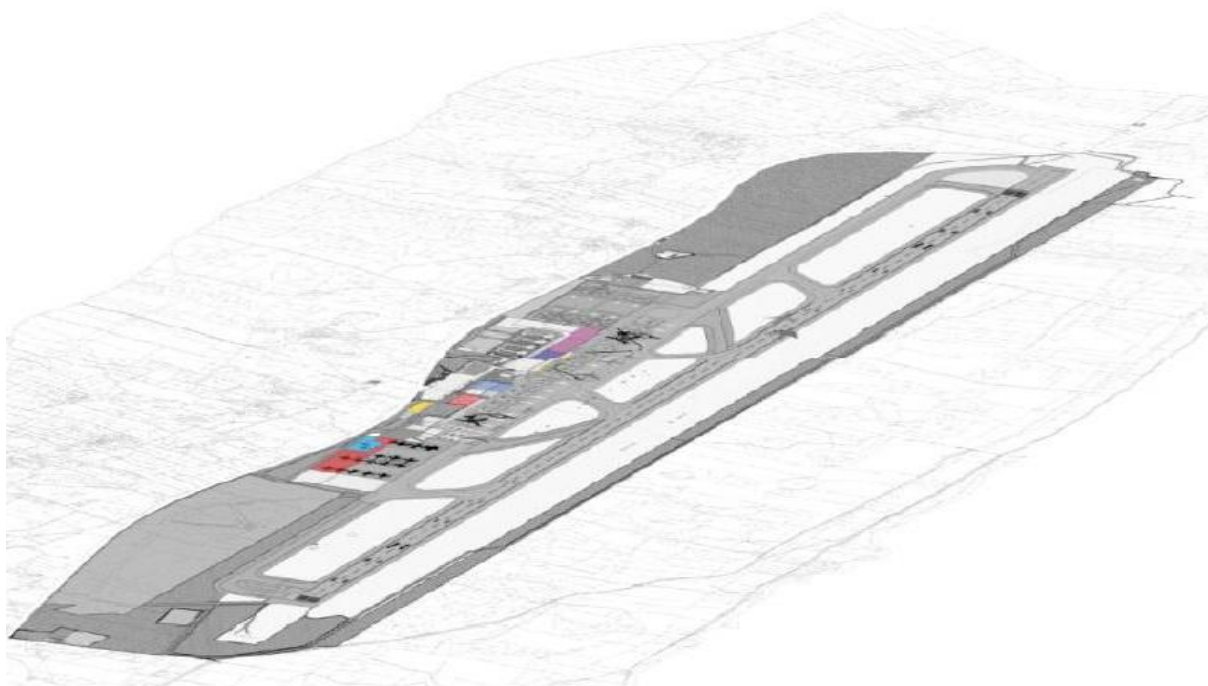
Rekonstrukcija (prikazana na slikama 22., 23. i 24.) se planira za:

- staze za vožnju SV-A s izgradnjom površine za čekanje, SV-C, D, E i W, te ramena staza za vožnju
- središnji dio stajanke
- osnovnu stazu uzletno-sletne staze i staze za vožnju
- aerodromske ograde s izgradnjom obodne ceste
- pristanišnu zgradu – Faza C i privođenje konačnoj namjeni terminala ABC
- rekonstrukciju fasada i krovova u cilju poboljšanja energetske efikasnosti
- elektroenergetski sustav
- sustav prometnica i parkinga javnih i operativnih prometnica na zemaljskoj strani.



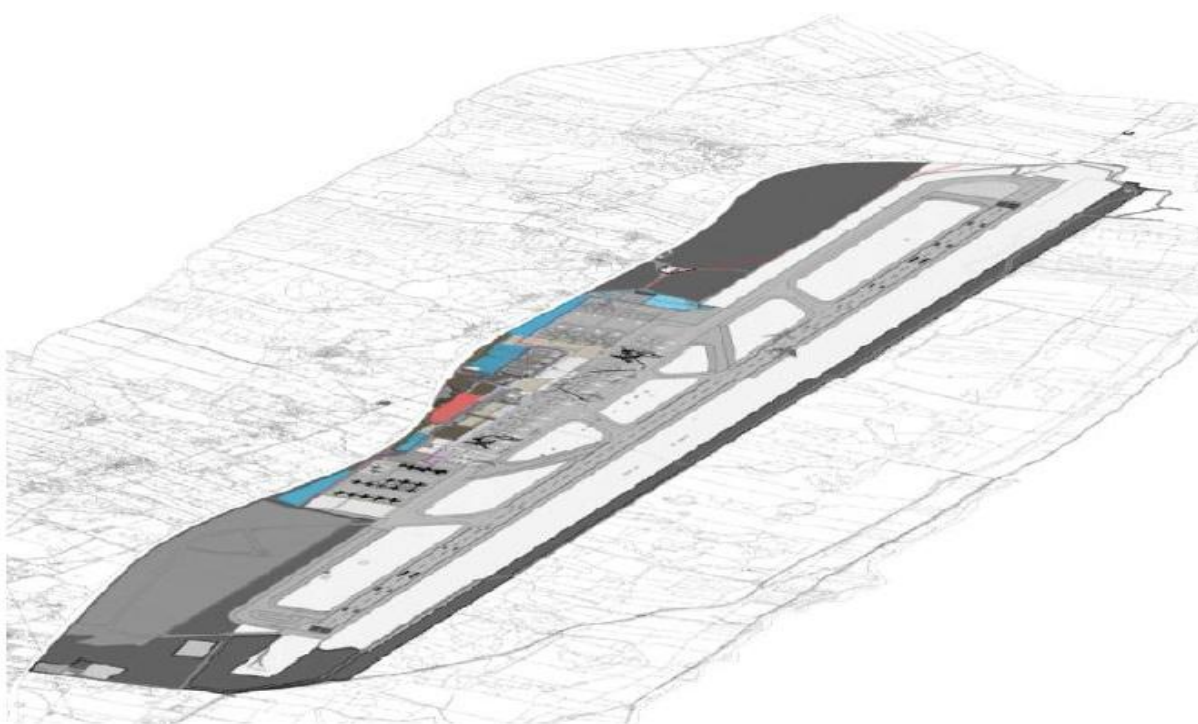
Slika 22. Rekonstrukcija staza i stajanke

Izvor: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/corr.ZL%20DBV%20prezentacija%2012.04.04_Final.pdf, 30.07.2015.



Slika 23. Rekonstrukcija suprastrukturnih objekata

Izvor: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/corr.ZL%20DBV%20prezentacija%2012.04.04_Final.pdf, 30.07.2015.



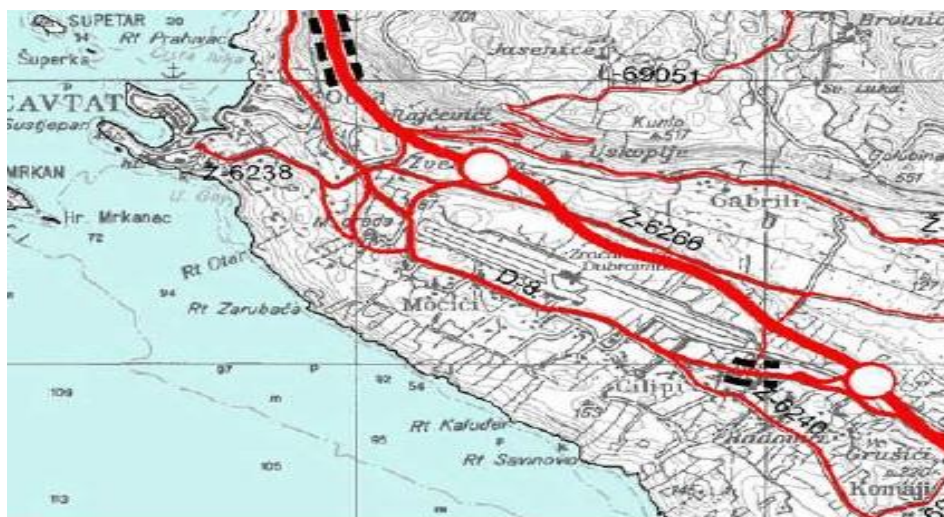
Slika 24. Rekonstrukcija infrastrukturnih objekata

Izvor: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/corr.ZL%20DBV%20prezentacija%2012.04.04_Final.pdf, 30.07.2015.

Planirana je izgradnja:

- garažno-tehničkih blokova, hangara i terminala generalne avijacije, te stanice spasilačkovatrogasne službe
- stajanke zapad i istok
- SV-I i SV-F odnosno spojnice prema okretištu na pragu 30
- solarnih sustava; uređenje otvorenih zelenih površina hidrantskog i sanitarnog cjevovoda
- novog postrojenja za skladištenja i opskrbu gorivom s instalacijama za dovod i opskrbu gorivom zrakoplova na stajanci
- spoja fekalne kanalizacije ZLD na sustav za odvodnju fekalne kanalizacije Cavtat
- sustava odvodnje oborinskih voda sa stajanke i zemaljskih površina ugradnjom separatora
- građevine za upravljanje parkirališta za putnike i zaposlenike.

Pristupačnost Zračne luke treba povećati planiranom izgradnjom nove brze ceste Dubrovnik (Osojnik) – Debeli Brijeg, (prikazane na slici 25.), čime će se omogućiti racionalno dijeljenje tranzitnog turističkog prometa regije od lokalnog turističkog prometa Konavala, te će se prometno rasteretiti postojeća mreža Općine Konavle.²²



Slika 25. Planirana izgradnja brze ceste Osojnik – Debeli Brijeg

Izvor: www.opcinakonavle.hr/images/stories/PPUO/Prostorni-plan-2015/graficki_dio/250, 31.07.2015.

²² Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture: *Projekt obnove i razvoja Zračne luke Dubrovnik*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik, 2013., str. 9.-12.

7. ZAKLJUČAK

Da prije 53 godine pored Čilipa nije izgrađena Zračna luka Dubrovnik mnogi bi životi bili posve drukčije proživljeni. Otvaranje dubrovačke zračne luke bio je trenutak koji je čitav kraj povezao sa svijetom, ali koji je i cijeli taj svijet doveo u ovu egzotičnu ljepotu netaknute prirode. Zračna luka je bila i ostala kotačem razvoja i napretka najjužnije hrvatske županije, postojanim temeljem turizma kao glavne gospodarske grane koja Dubrovčane, osobito tijekom ljetnih mjeseci, pretvara u građane svijeta.

Direktor Zračne luke Dubrovnik Roko Tolića jednom prilikom je napisao: „Dubrovačka zračna luka otvara vrata dobrodošlice onima koji dolaze, zove na povratak one koji odlaze“. To je način na koji se Dubrovnik i Hrvatska predstavljaju najbolju uslugu srdačnom dobrodošlicom.

Izgradnjom novih hotela u Konavlima, Župi i Dubrovniku, omogućit će se povećanje broja putnika do 5 milijuna godišnje. Završetkom projekta broj šaltera će se sa sadašnjih 16 povećati na 33, broj agencijskih pultova s 18 na 34 dok će za put prema zrakoplovima koristiti 7 izlaza te 4 avio-mosta, koja će ZLD donijeti epitet prve hrvatske zračne luke s mogućnošću „suhog prijelaza“ iz zgrade u zrakoplov.

S obzirom na ulogu zračne luke u ublažavanju problema izoliranosti regije, te priprema za Schengensku granicu, utjecaj ZLD na razvoj turizma u Dubrovačkoj – neretvanskoj županiji će biti presudan, te će pomoću zračne luke Dubrovnik i turizam zauzeti pripadajuće mjesto.

Literatura

1. Horvat, L., Kaštela, S.: *Osnove zračnog prava*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2008.
2. Perić, T., Radačić, Ž., Šimulčik, D.: *Ekonomika prometnog sustava*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2000.
3. Mrnjavac, E.: *Promet u turizmu*, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, 2005.
4. Alfier, D.: *Pokušaj dijalektičkog objašnjenja pojave turizma*, Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik, 1977.
5. Dulčić, A.: *Upravljanje razvojem turizma*, MATE, Zagreb, 2001.
6. Tolić, R.: *Godišnje izvješće o radu*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik, 2013.
7. Airport Consulting Vienna: *Upravljanje na najvišoj razini međunarodne zračne luke Dubrovnik*, Airport Vienna, 2007.
8. Ban, I.: *Zbornik radova sa znanstvenog i stručnog skupa „Turizam u Hrvatskoj na prijelazu stoljeća“*, Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu, Dubrovnik, 1996.
9. Bagoje, K.: *Pedeset godina Zračne luke Dubrovnik*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik, 2012.
10. Institut građevinarstva Hrvatske: *Prostorni plan Općine Konavle*, Općina Konavle, Dubrovnik, 2007.
11. Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture: *Projekt obnove i razvoja Zračne luke Dubrovnik*, Zračna luka Dubrovnik, Dubrovnik, 2013.

Popis ilustracija

Popis slika

Slika 1. Prvi let braće Wright.....	1
Slika 2. Prvotno premještanje ljudi i stvari.....	2
Slika 3. Multimodalni transport.....	3
Slika 4. Posjet turista Dubrovačkim zidinama.....	6
Slika 5. Rad turističke agencije.....	7
Slika 6. Razgledavanje prirodnih ljepota.....	9
Slika 7. Parni stroj James Watt-a.....	11
Slika 8. Brod za kružna putovanja.....	12
Slika 9. Masovan odlazak na godišnji odmor.....	13
Slika 10. Aerodrom Gruda s jednim od prvih zrakoplova.....	16
Slika 11. Sezonski zaposlenici Zračne luke Dubrovnik.....	18
Slika 12. Uništeni aerodrom Dubrovnik 1992. godine.....	19
Slika 13. Maketa projekta Razvoj Zračne luke Dubrovnik.....	20
Slika 14. Zrakoplovna odredišta iz Zračne luke Dubrovnik.....	21
Slika 15. Zrakoplovna odredišta iz Dubrovnika.....	22
Slika 16. Zračne luke u Hrvatskoj.....	30
Slika 17. Prometni koridori.....	31
Slika 18. Jedina cesta u Dubrovačko-neretvanskoj županiji: Jadranska cesta.....	32
Slika 19. Jedinice za obradu putnika i prtljage.....	33
Slika 20. Postrojenja za skladištenje i opskrbu gorivom.....	34

Slika 21. Sadržaj Projekta razvoja Zračne luke Dubrovnik.....	35
Slika 22. Rekonstrukcija staza i stajanke.....	36
Slika 23. Rekonstrukcija suprastrukturnih objekata.....	37
Slika 24. Rekonstrukcija infrastrukturnih objekata.....	37
Slika 25. Planirana izgradnja brze ceste Osojnik-Debeli Brijeg.....	38

Popis tablica

Tablica 1. Broj putnika Zračne luke Dubrovnik.....	15
Tablica 2. Broj dolazaka turista u Konavle.....	15
Tablica 3. Broj dolazaka turista u Dubrovačko-neretvansku županiju.....	15
Tablica 4. Broj noćenja turista u Konavlima.....	15
Tablica 5. Broj putnika u Zračnoj luci Dubrovnik.....	24
Tablica 6. Broj putnika u Zračne luke Zagreb.....	25
Tablica 7. Broj putnika Zračne luke Split.....	27
Tablica 8. Broj putnika Zračne luke Pula.....	28

METAPODACI

Naslov rada: Utjecaj Zračne luke Dubrovnik na turizam u Dubrovačko-neretvanskoj županiji

Autor: Franka Klaić

Mentor: dr. sc. Ružica Škurla Babić

Naziv na drugome jeziku (engleski): The Impact of the Dubrovnik Airport on Tourism Development in the Dubrovnik-Neretva County

Povjerenstvo za obranu:

- | | |
|---|-------------|
| • <u>doc. dr. sc. Andrija Vidović</u> | predsjednik |
| • <u>dr. sc. Ružica Škurla Babić</u> | mentor |
| • <u>mr. sc. Miroslav Borković</u> | član |
| • <u>prof. dr. sc. Stanislav Pavlin</u> | zamjena |

Ustanova koja je dodijelila akademski stupanj: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu

Zavod: Zavod za zračni promet

Vrsta studija: Sveučilišni

Naziv studijskog programa: Promet

Stupanj: Preddiplomski

Akademski naziv: _____

Datum obrane završnog rada: _____

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je **završni rad** isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenju literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu **završnog rada** pod naslovom **Utjecaj Zračne luke Dubrovnik na razvoj turizma u Dubrovačko-neretvanskoj županiji,** na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student:

U Zagrebu, _____

(potpis)