

MIRKO TATALOVIĆ
Poslovna zajednica
zračnog prometa Hrvatske
Zagreb

Prometna politika
Prethodno priopćenje
UDK: 656.7.39
Primljeno: 08.05.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

ZRAČNI PROMET U FUNKCIJI OSTVARENJA SADAŠNJIH I BUDUĆIH TURISTIČKIH POTENCIJALA

SAŽETAK

Autor ukazuje na moderni način i tempo života i rada, posebno u velikim gradskim aglomeracijama, što djeluje poticajno na razvoj rekreacionih potreba, prvenstveno na razvoj turizma. Konstatira da raste relativni udio zračnog prometa, posebno na većim udaljenostima. Smatra neophodnim nabavku širokotrupnih aviona za interkontinentalni promet, te manjih zrakoplova za regionalni promet, a s tim u vezi i izgradnju mreže manjih regionalnih aerodroma, posebno na značajnijim jadranskim otocima. Pledira za bolju organizaciju panoramskih letova, kao i za longitudinalno povezivanje jadranskih turističkih aerodroma.

1. UVOD

Integralna međuovisnost i zainteresiranost privrede i društva za korištenje usluga zračnog prometa potvrđena je konstantnošću i dinamikom rasta u proteklom dugoročnom vremenskom intervalu. Slične tendencije stalnog i stabilnog razvoja imala je i turistička privreda, iz čega nedvosmisleno proizilazi zaključak da postoji nesumnjiva korelativna veza između razvoja turističke i prometne djelatnosti, a unutar potonje i zračnog prometa kao sastavnog dijela prometnog sustava.

Suvremeni tempo i način života odnosno postojeći uvjeti rada sve više iziskuju porast rekreacionih potreba, posebno u velikim gradskim aglomeracijama, gdje sve više dominiraju buka, smog i različiti oblici zagađenja. U takvim uvjetima potrebe za rekreacijom stalno rastu, pri čemu su "pojedine grane prometa kao npr. cestovni i zračni promet više prilagodljive u funkciji zadovoljenja rekreacionih potreba nego druge grane"¹.

Kvaliteta usluga zračnog prijevoza, komfor, sigurnost i značajna ušteda vremena, osobito u međunarodnim tokovima, oduvijek su bili važan činitelj u formiranju turističke ponude. U tom smislu naša zemlja, a posebno SRH, predstavlja izuzetno jako tranzitno područje za zračne tokove u pravcima svih kontinenata. Turistička eksponiranost naše zemlje očigledna je iz podataka da od ukupno 20 zrakoplovnih pristaništa u našoj zemlji čak 10 predstavlja tipične aerodrome s karakteristikama identičnim turističkim kretanjima (Dubrovnik, Ohrid, Mali Lošinj, Mostar, Portorož, Pula, Rijeka, Split, Tivat i Zadar), a od tog broja 6 otpada na SRH. Na pomenutih 10 aerodroma odvija se preko 42% međunarodnog prometa putnika i aviona, što jasno govori o veličini i značaju turističke komponente u okviru prijevoza zračnim putem.

2. TRŽIŠNA SEGMENTACIJA PUTNIČKOG ZRAČNOG PROMETA S ASPEKTA TURISTIČKE PONUDE I POTRAŽNJE

Iako na ukupne rezultate turističke privrede određeni uticaj ima i stupanj razvijenosti i korištenja teretnog zračnog prometa kod prijevoza lakopokvarljive robe u vrškovima sezonskog avionskog prijevoza dnevne štampe i pošte itd., ipak u dominantnoj mjeri predmetom bitnog utjecaja na njihove tokove, dinamiku i strukturu ima putnički prijevoz. U tom smislu postoje razni pristupi u ocjeni osnovnih elemenata tržišne segmentacije prometa putnika u zračnom prijevozu, u korelaciji s turističkim potrebama. Tako postoji podjela na tri rekreacione kategorije i to:²

1. Dnevna rekreacija;
2. Rekreacija za vrijeme vikenda ili praznika;
3. Sezonska rekreacija.

Pri tome su u donošenju odluke kamo otići i kojim prijevoznim sredstvom, "što ovisi o udaljenosti, raspoloživosti prometne ponude, dužini vremena potrebnog za prijevoz, te visini vozarine za zračni promet, interesantne druga i osobito iz pomenute kategorija".³ Većina stranih i domaćih autora u razvrstavanju navedenih kategorija razlikuju:⁴

1. Zrakoplovno tržište pretežno poslovnih putničkih tokova (The Business Travel Market);
2. Zrakoplovno tržište turističko-rekreativnih putničkih tokova (The Leisure Travel Market);
3. Tržište za obavljanje privatnih potreba (Personal Travel Market).

Slična segmentacija linija prema zahtjevima tržišta na poslovnim i turističkim linijama⁵, odnosno prema motivu i korištenju različitih vidova prijevoza na poslovna putovanja, putovanja radi odmor i kratkih putovanja⁶, ukazuju na moguće komparativne prednosti pojedinih transportnih grana u donošenju odluke kojim sredstvom putovati. Ova segmentacija je važna radi sagledavanja udjela zračnog putničkog prometa u prijevozu pojedinih kategorija, pri čemu su promatrano dugoročno unatrag prisutne značajne promjene.

3. ČINIOCI KOJI UTIČU NA POTENCIJALE TURISTIČKOG PUTNIČKOG ZRAČNOG PROMETA

Premalo je prostora da se u kontekstu ove problematike detaljnije analiziraju svi mogući činioci koji utiču na veličinu ponude i potražnje u okviru turističkog i zračnog prometa. U tom smislu izdvajaju se pokazatelji i elementi koji imaju polazne postavke u karakteristikama putovanja.

Prve od tih karakteristika odnosi se na ishodište putovanja i ona ovisi o veličini tržišta i mogućnostima ponuđene prijevozne usluge. Dugolinijske operacije su uglavnom koncentrirane na manjem broju aerodroma. Kod nas to su uglavnom Beograd i Zagreb, jer gotovo da i ne postoje direktne međunarodne linije.

Prometna po
Prethodno priop
UDK:656.7.53
Primljeno: 08.05
Prihvaćeno: 12.12

Tablica 1. Komparativni prikaz ocjene značenja pojedinih činitelja koji utječu na koncept dugoročnog razvoja zračnog prometa SRH

Opis činitelja	Ocjena djelovanja na razvoj	Intenzitet djelovanja
1. Geoprometni položaj	pozitivno	umjeren
2. Kretanje osnovnih ekon. kategorija (DP, ND, uvoz, izvoz, investicije)	pozitivno	umjeren
3. Mogućnost investiranja u infrastrukturu	negativno	umjeren
4. Demografski činitelji	pozitivno	mali
5. Razvoj turizma	pozitivno	značajan
6. Utjecaj svjetskog tržišta zrakoplovnih usluga	pozitivno	mali
7. Energetski aspekti razvoja	negativno	ograničavajući
8. Prostori aspekti razvoja	pozitivno	mali
9. Zaštita čovjekove okoline (buka)	negativno	umjeren
10. Utjecaj ONO i DS	pozitivno	mali
11. Sigurnost prometa	pozitivno	mali
12. Primjena nove tehnike i tehnologije	pozitivno	umjeren
13. Konkurencija ostalih prometnih grana	pozitivno	mali

Izvor: Institut prometnih znanosti: Konceptija dugoročnog razvoja zračnog prometa na području SR Hrvatske, Zagreb 1984., str. 76

Tablica 2. Struktura realiziranih putovanja prema motivu i korištenim oblicima prijevoza u Evropi tokom godine 1977.

Način prijevoza	Motivacija putovanja			Ukupno
	poslovna putov.	turistička putov.	vikend putov.	
Redovne avionske linije	59,2	32,8	8,0	100
	11,4	82,2	6,4	100
Ukupan udjel zračnog prometa u prijevozu u odnosu na sve prometne grane	9,8	8,5	0,7	4,9

Izvor: S. Novaković i dr.: Razvoj saobraćaja Jugoslavije – dugoročna konceptija do 2000. godine, Institut za ekonomiku saobraćaja, Beograd 1981., str. 192 i 193.

Tablica 3. Promjene strukture putničkog međugradskog prometa prema korištenim oblicima prijevoza u SAD od godine 1945. do 1980.

Način prijevoza	1945.	1960.	1970.	1980.
Privatni automobil	63,8	90,4	86,9	83,6
Privatni avion	–	0,3	0,8	1,0
Javni zračni	1,2	4,1	9,3	12,9
Cestovni – autobus	7,9	2,5	2,1	1,8
Željeznički	27,1	2,8	0,9	0,7
Ukupno:	100,0	100,0	100,0	100,0

Izvor: J. R. Wiley: Airport Administration and Management, ENO Foundation for Transportation Westport, 1986., str. 103.

koje bi povezivale turističke aerodrome s ino-destinacijama. S druge strane kratkolinijske veze kod nas ograničene su nepostojanjem dovoljnih i adekvatnih kapaciteta flote za regionalni zračni promet.

U okviru opisane osobine važnu ulogu, ali ne i presudnu, igra veličina stanovništva, jer u principu veći broj stanovnika je bolji generator za putovanje zračnim putem, nego mali broj stanovnika. Adekvatniji pokazatelj je dohodak po glavi stanovnika koji ukazuje na razvijenost područja. Tako je npr. malobrojna Nizozemska veći potencijalni korisnik usluga zračnog prijevoza od populacijski prenapučene Indije⁷. S druge strane struktura privrednih sektora je također 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. Na kraju važni elementi su i dobna odnosno familijarna struktura stanovništva, kao i migracijska etnička gibanja.

Druga temeljna karakteristika je *visina zračne vozarine* koja je povezana s udaljenošću putovanja, a posebno mora biti elastična kada se radi o turističkim putovanjima.

Treća karakteristika koja utiče na nivo potražnje za uslugama zračnog prometa jeste *odredište putovanja*. Osnovni motivi-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. Tu su najveći potencijali prometne potražnje u zračnom prometu.

Posljednja skupina činioca koji utiču na veličinu turističko-prometne ponude zračnog prometa jesu *karakteristike konkurentnih transportnih grana*, što je uglavnom povezano s duljinom i cijenom putovanja, pri čemu se na dugolinijskim rutama povećavaju komparativne prednosti zračnog prometa.

U nastavku se na primjerima istraživanja provedenih u Evropi, SAD i kod nas daju kvantificirajući odnosi koji ukazuju na obim i značaj zračnog prometa u ostvarenju odgovarajućih turističkih rezultata.

4. ULOGA I ZNAČAJ ZRAČNOG PROMETA U STRUKTURI KORIŠTENOG OBLIKA PUTNIČKOG PRIJEVOZA

Analizirajući i analitički ocjenjujući sve činitelje koji u većoj ili manjoj mjeri povoljnije ili manje povoljno utječu na strukturu, opseg i dinamiku rasta zračnog prometa, najpozitivniji utjecaj na koncepciju dugoročnog razvoja zračnog prometa Hrvatske autori studije⁸ vide upravo u razvoju turizma (Tablica 1).

S druge strane većina stručnih radova govori u prilog tezi da utjecaj zračnog prometa u ukupnim putničkim, a time i turističkim tokovima, nije tako beznačajan. To zorno ilustriraju primjeri dobivenih rezultata istraživanja OECD koji se odnose na Evropu (Tablica 2). Pri tome progresivno raste relativni 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%⁹.

Istraživanja sličnih sadržaja, ciljeva i motiva provedena su i u SAD i ona potvrđuju daljnju tezu da veličina zračnog putničkog prometa sve više raste do razmjera koji su iznenađujući za naše predodžbe i uvjete, što je vidljivo iz Tablice 3.

U komparaciji s našim prilikama zaista djeluje nestvarno podatak da željeznički i javni cestovni putnički prijevoz koji su kod nas okosnice tog prometa, u SAD u toku 1980.g. ukupno sudjeluju svega 2,5%, doduše mjereno učinkom u putničkim miljama, što preferira dugolinijski promet.

UDUĆIH

NIČKOG
TA TURISTIČKOG

te privrede odred
ija teretnog zračn
u vrškovima se
td., ipak u domi
ove tokove, dinam
nislu postoje raz
segmentacije pr
i turističkim pot
kategorije i to:²

znika;

io otići i kojim p
spoloživosti prom
a prijevoz, te v
uga i osobito
način autora u r

ih putničkih to

itivnih putničkih

ba (Personal Tra

evima tržišta na
otivu i korišćen
ovanja radi odn
parativne predn
luke kojim prom
važna radi sagl
prijevozu pojed
io unatrag prisu

CIJALE
ČNOG

ove problemat
iču na veličinu
g prometa. U
naju polazne p

shodište putov
udene prijevo
koncentrirane
avnom Beogr
edunarodne

U našoj zemlji rađena su također istraživanja o međuovisnosti prometa i turizma iz kojih se izdvajaju dobiveni rezultati koji ukazuju da u strukturi prometnih sredstava za putovanja u Jugoslaviju prema zemlji domicila zračni promet sudjeluje u prosjeku s preko 15%. Također, vidljivo je da broj prevezenih turista u zračnom prometu raste proporcionalno s većom udaljenošću domicila stranih turista u odnosu na Jugoslaviju.¹⁰ Iako su podaci prilično zastarjeli, ipak su vrlo uvjerljivi i indikativni (Tablica 4).

5. PERSPEKTIVE RAZVOJA ZRAČNOG PROMETA U SVIJETU I KOD NAS U FUNKCIJI ZADOVOLJENJA TURISTIČKIH POTREBA

Prema saopćenju IATA, međunarodni putnički promet trebao bi u 1989. godini porasti za 7%, a do 1992. godine 6%, što daje prosjek od 7% za razdoblje 1988–1992. Slične su i procjene ICAO, koje polaze od pretpostavke da će prosječna godišnja stopa pkm za period 1986–1996 iznositi 5,56%, a za period 1996–2006 5,33% ili ukupno 5,5%, što je kvantificirano tablicom 5.¹¹ Slične su i prognoze proizvođača u zrakoplovnoj industriji do 1992 (Airbus Industrie 5,3%, Boeing 7,2%, General Electric 4,4%, Lockheed 6,3%, Mc Donnell–Douglas 6,0%, Pratt and Whitney 6,0%, Rolls–Royce 6,0%).¹² Tabelarni podaci istovremeno ukazuju na činjenicu da je redovan linijski promet u periodu 1975–1986. bio gotovo četiri puta intenzivniji u odnosu na charter putnički promet. Međutim, zbog očekivanog porasta poslovnih putovanja u kojima će se koristiti zračni taksi-prijevoz ili privatni zrakoplov, a ne redovan linijski promet, kao i zbog suvremenih unapređenja u oblasti video-telekomunikacija, u narednih dvadesetak godina očekuje se približno proporcionalna stopa razvoja redovnog i neredovnog zračnog prometa. Naročito optimistički rezultati očekuju se u porastu broja umirovljenika koji će zahvaljujući stalnom poboljšanju standarda sve više koristiti avio-usluge. Istovremeno i dalje opada stopa nataliteta, a time i broj roditelja s malom djecom koji su u principu korisnici usluga zračnog prometa.

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 zračni promet je jedna od prvih stavki koja može biti reducirana kako bi se oni stabilizirali i poboljšali.

Jedina tri ozbiljnija činioca koja mogu ozbiljnije usporiti zadovoljenje turističkih potreba korištenjem usluga zračnog prometa jesu:

- a) saturacija pojedinih turističkih područja ili kapaciteta, što se može ublažiti ili otkloniti pronalaženjem novih atraktivnih lokacija;
- b) prolaznost odnosa na zrakoplovnom tržištu za zadovoljenje osobnih, privatnih i porodičnih potreba (tzv. visiting relations market) koji su u svijetu formirani uglavnom kao posljedice migracionih kretanja nakon drugog svjetskog rata;
- c) odnos potražnje za turističkim uslugama i cjenovne elastičnosti zračnog prometa koja će ovisiti o mogućnostima premošćenja i amortiziranja porasta operativnih troškova, a osobito avio-goriva.

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

Domaće dugoročne projekcije razvoja putničkog prometa predviđaju zadržavanje postojećeg nivoa relativne strukture u

domaćem zračnom prometu kada se radi o broju putnika (0,3%) a relativno povećanje sa 8,0% u toku godine 1985, na 10,2% godine, kada se radi o učinku mjerenom u pkm.¹³ Vrlo se odnosi projekcije dugoročnog razvoja međunarodnog putničkog prometa do 2000.g. predviđaju se za zračni promet. U relaciji strukturi po broju prevezenih putnika zadržao bi se nivo od 5,3% koji je međunarodni zračni promet imao 1985.g., dok bi se učinak mjeren mld pkm relativno povećao sa 34,8% u 1985.g. na 41,1% godine 2000.¹⁴ To daje prosječne stope rasta broja putnika zračnom prometu od 3,3% za period 1985–1990 i 2,1% u razdoblju 1990–2000, dok bi učinak mjeren pkm za prvo razdoblje rastao po stopi od 4,9%, a za drugo spomenuto razdoblje 3,3%. Ovo govori u prilog predviđanju da će rasti utjecaj zračnog prometa na dužim i međunarodnim relacijama.

Do sličnih rezultata došli su autori studije o koncepciji dugoročnog razvoja zračnog prometa na području SRH, koji u aspektu projekcije razvoja saobraćajne aerodromske infrastrukture predviđeli minimalnu prosječnu godišnju stopu rasta putničkog prometa na postojećim i novim aerodromima u Hrvatskoj u periodu 1980–2000. godine od 3,2%, a maksimalnu od 5,7%. Pri tome afirmativno je ocijenjena potreba izgradnje i najnužnije modernizacije i opremanja više manjih regionalnih aerodroma kao npr. Cres–Lošinj, Hvar, Korčula, Plitvice, Vrsar, Makarski Slavonski Brod i Varaždin. Većina pomenutih aerodroma uglavnom je isključivo turistički orijentirana, što je u vezi sa stavovima autora o budućoj ulozi i značaju zračnog prometa u valorizaciji

Tablica 4. Struktura prometnih sredstava za putovanja u Jugoslaviju prema zemlji domicila u toku 1977.g.

Zemlja	Automobil	Autobus	Zrakoplov
Austrija	84,6	13,0	2,4
ČSSR	58,2	34,2	7,6
SR Njemačka	83,4	6,6	10,0
Francuska	82,8	7,5	9,7
V. Britanija	21,5	12,4	66,1
Nizozemska	65,1	6,3	28,6
Mađarska	36,7	63,3	—
Italija	90,8	6,9	2,3
Ukupno prosjek	72,2	12,5	15,3

Izvor: Tanković, Vojnović, Veselinović: Međuovisnost turizma i prometa. Suvremeni promet. br. 3, 1983., str. 460.

Tablica 5. Očekivani razvoj putničkog zračnog prometa u svijetu do godine 2006.

ICAO world and regions, passenger km (billions)				
	1975	1986	1996	2006
<i>Scheduled Services</i>				
Europe (excluding USSR)	140	244	429	730
Middle East	13	43	70	119
North America	287	622	1.023	1.830
Africa	15	35	60	103
Asia/Pacific	87	237	458	880
Latin America	32	75	140	257
Total scheduled	574	1256	2.180	3.880
<i>Non-Scheduled Services</i>				
Europe	71	92	165	288
North America	31	41	61	90
Rest of world	9	11	22	37
Total Non-Scheduled	111	144	248	415

oju putnika (0,39% u 1985, na 10,2% u 1990). Vjerojatno će se nivo od 5,5% u 1985.g. na 41,4% u 1990 i 2,1% u razdoblju za prvo razdoblje i to razdoblje 3,5% utjecaj zračnog prometa u valorizaciji putovanja u Jugoslaviji.

6. ZAKLJUČAK

Zračni promet samo je jedan segment suvremene turističke ponude koji značajno utiče na poboljšanje kvalitete usluge, brži prijevoz turista i ugodniji ukupan boravak. Nesporna je međuovisnost razvoja zračnog prometa i turizma i interaktivne poticajne aktivnosti u koje su uključeni svi dijelovi turističke ponude – prijevoznici, tour-operatori, hoteli, marine itd.

U razvitku zračnog prometa u funkciji unapređenja turističke privrede sve više će se nametati pitanje longitudinalne povezanosti jadranskih aerodroma sezonskim regionalnim zračnim linijama, bolja povezanost zračnim putem posebno jadranskih otoka izgradnjom prikladnih manjih aerodroma ili letilišta, obogaćenje turističke ponude u smislu dobro organizovanih i atraktivnih panoramskih letova, povećanje prometa u charter-aranžmanima, paralelna modernizacija i opremanje aerodromskih i turističkih infrastrukturnih kapaciteta, te veći stupanj uključivanja zračnog cargo-prijevoza radi pravodobne i kvalitetnije opskrbe turističkih tržišta.

SUMMARY

AIR TRANSPORT IN THE SERVICE OF MATERIALIZATION OF CURRENT AND FUTURE TOURIST POTENTIALS

The author reiterates that the contemporary way of living and respective tempo of life and work, particularly in major urban areas, exhibits positive influence on the development of recreation demand and development of tourist trade in the first place. A relative share of air transport is reported to be on the increase particularly on long-hauls. This calls for the introduction of wide-bodies on intercontinental routes and smaller (light) aircraft on regional routes and in this respect the introduction of smaller regional airports especially on major Adriatic islands. The author further advocates better organization of panoramic flights as well as longitudinal connection of Adriatic seaside airports.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Z. JELINOVIĆ: *Ekonomika prometa*, Zagreb, 1972. p. 496.
2. Ibidem, pp. 496 i 497.
3. Ibidem
4. S. SHAW: *Airline Marketing and Management*, Pitman Publishing Limited, London, 1985, pp. 23,29,33
5. D. ZORIĆ i drugi: *Razvoj unutrašnjeg vazdušnog saobraćaja SFRJ u narednom periodu i obaveze Federacije u okviru ovog razvojnog procesa*, Institut Saobraćajnog fakulteta, Beograd, 1979, p. 59.
6. S. NOVAKOVIĆ i drugi: *Razvoj saobraćaja Jugoslavije, dugoročna koncepcija do 2000. godine*, Institut za ekonomiku saobraćaja, Beograd, 1981, p. 192.
7. S. SHAW: Op. cit., p. 34.
8. I. ANDRIJANIĆ, Z. PALDI, S. PAVLIN, M. TATALOVIĆ: *Koncepcija dugoročnog razvoja zračnog prometa na području SR Hrvatske*, Institut prometnih znanosti, Zagreb 1984. p. 76.

9. H.A. STRATFORD: *Air Transport Economics in the Supersonic Era*, Macmillan Press Ltd, London, 1973, p. 130.
10. I. ANDRIJANIĆ, Z. PALDI, S. PAVLIN, M. TATALOVIĆ: Op.cit, p. 19.
11. R. GROSCH: *The Impact of Future Aircraft*, izlaganje na 28. kongresu ICAA, Lisabon, 1988. fig. 13..
12. J. R. WILLEY: *Airport Administration and Management*, ENO Foundation for Transportation, Westport, 1986, p. 106.
13. S. NOVAKOVIĆ i drugi: Op.cit., p. 344.
14. Ibidem, p. 356.
15. I. ANDRIJANIĆ, Z. PALDI, S. PAVLIN, M. TATALOVIĆ: Op.cit.p.82 i 83.
16. Detaljnije o tome cf. supra, bilješka ispod teksta broj 4, tab.1

Godina	Zrakoplov
1985	2,4
1986	7,6
1987	10,0
1988	9,7
1989	66,1
1990	28,6
1991	-
1992	2,3
1993	15,3

snost turizma i prometa u 1990. god.

og prometa u 1990. god.

Godina	1996	2006
1996	429	730
1997	70	119
1998	1.023	1.600
1999	60	103
2000	458	856
2001	140	257
2002	2.180	3.665
2003	165	298
2004	61	90
2005	22	32
2006	248	420