

SANJA STEINER dipl. inž.
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb

Tehnologija i organizacija prometa

Pregled

UDK:656.7.022.32:796.5

Primljeno: 09.06.1989.

Prihvaćeno: 12.12.1989.

ČARTER-LETOVI KAO FAKTOR RAZVOJA TURIZMA

SAŽETAK

U radu se razmatraju kriteriji izbora načina turističkih putovanja u emitivnim turističkim zemljama, te koji sve faktori utiču na taj izbor. Dalje se obrazlaže pokrivenost obalnog područja aerodromskom mrežom i analizira promet obalskih aerodroma. Pledira se za dodatne sadržaje turističke ponude u obliku izletničkih i panoramskih programa, pri čemu kao dobar primjer može poslužiti aerodrom na Lošinju.

1. UVOD

Pri analizi funkcioniranja zračnog prometa s aspekta turističke potražnje, nužno je definirati, a zatim i ograničiti – što je turizam i koji je element turističke potražnje relevantan za zračni promet, te koji reverzibilni procesi postoje u odnosu turizma i zračnog prometa. U radu se akceptira definicija turizma po AIEST-u kao skupu pojava i odnosa koji su rezultat putovanja i boravka u nekom mjestu, rekreativnog karaktera.

Više izvora donosi i niz podjela turizma prema različitim kriterijima. Međutim, razmatranja u ovom radu se temelje na konstataciji da je zbog geografskog smještaja zemlje uz Jadransko more i povoljnih klimatskih uvjeta, najznačajniji turistički promet sezonskog karaktera tokom ljetnog perioda, te da najveći turistički priliv ostvaruje SRH. Dalje treba razgraničiti koji se elementi turističke potražnje odnose na ponudu usluga prijevoza zrakom. U tom smislu zračni promet u funkciji turističke potražnje mora zadovoljiti, kao prvo, potrebu masovnog dolaska i odlaska turista, a zatim i kao sredstvo dodatnog obogaćenja ponude na destinacionim punktovima.

S obzirom na periodičnu pojavu masovnog dotoka turista i turističkog prometa na strogo određenom području, potrebno je determinirati optimalne oblike u procesu pružanja usluga zračnog prijevoza.

Zbog varijabiliteta turističkog potraživanja, najpogodniji oblik pružanja prijevoznih usluga zračnim putem je organizacija izvanrednih tj. čarter-letova sa pratećom čarter-flotom koja bi omogućila kvantitativni fleksibilitet usluge.

2. KRITERIJ IZBORA NAČINA TURISTIČKOG PUTOVANJA

Način turističkog putovanja je u prvom redu u ovisnosti o ekonomsko-eksploatacionim karakteristikama prijevoznih sredstava pojedinih prometnih grana.

S obzirom na svoje eksploatacione karakteristike, sredstva zračnog prometa u pravilu se izabiru za svladavanje većih udaljenosti i zadovoljenje potrebe za ugodnošću. Faktor ekonomičnosti odnosno cijene koštanja prijevozne usluge zračnim putem ne odražava se povoljno na stupanj korištenja te grane prometa, a naročito za domaće turiste. U smislu navedenog, zračni promet u funkciji zadovoljenja turističke potražnje u Jugoslaviji zanimljiv je i pogodan turistima izvan-evropskih zemalja, V.

Britanije, Skandinavije, a prema statističkim pokazateljima korištenja pojedinih prijevoznih sredstava i turistima iz SRNj i Francuske.[2]

Pored kriterija izbora prijevoza prema udaljenosti zemlje domicila, važan je i kriterij izbora u ovisnosti da li se putuje u privatnom ili organiziranom agencijskom aranžmanu koji gotovo redovito (u inozemstvu) uključuje i tzv "inclusive tour" odnosno prijevoz iznajmljenim zrakoplovom.[3] Pružanje turističkih usluga s "inclusive tour"-om (ili kako se još naziva tout comprise, all expences charter, todo include), prema listi evropskih putničkih, turističkih agencija, najraširenije je u V. Britaniji, Francuskoj i Švicarskoj.

Treba spomenuti još jedan kriterij presudan za izbor načina putovanja, a to je planirano odnosno raspoloživo vrijeme trajanje turističkog rekreativnog odmora koji opet s faktorom udaljenosti favorizira odabir najbržeg prijevoznog sredstva.

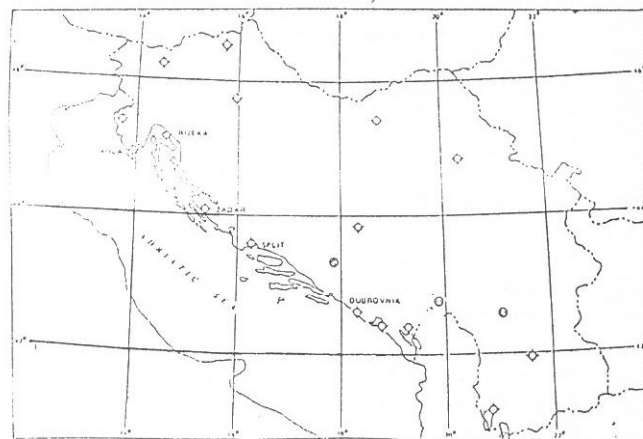
3. POKRIVENOST OBALNOG PODRUČJA AERODROMSKOM MREŽOM

Najveći dio obalnog područja Jugoslavije je u sastavu SRH, pa slijedi i adekvatna veličina njena utjecaja na turističku razvojnu politiku zemlje.

Od ukupnog broja turista u ovoj Republici cca 80% ostvaruje se na primorsko-otočnom području, a noćenja preko 90%.

Od sedam međunarodnih aerodroma u SRH, pet je locirano duž jadranskog obalnog područja.

Sjeverno-primorsko obalno područje sa istarskim otocima porečke, rovinjske i brionske grupe i Kvarner sa otocima Cres, Lošinj, Krk, Rab i Pag, s aspekta postojeće infrastrukture pokrivaju "Istarski aerodrom" u Puli i Riječki aerodrom "Rivijera Kvarner" na Krku, a u novije vrijeme i aerodrom "Lošinj".



Slika 1. Pokrivenost jadranskog obalnog područja

aerodrom "Split", te južno-dalmatinski dio sa otocima Korčula, Pelješac, Lastovo, Palagruža i Mljet aerodrom "Dubrovnik" – Čilipi.

Pokrivenost jadranskog obalnog područja aerodromima zadovoljava, ali kao što će se moći ocijeniti u nastavku rada, međusobna povezanost po jadranskoj liniji nije adekvatno regulirana i ne postoji zračna veza kopna sa otocima.

4. POJAM ČARTER-LETA I NJEGOVA OPRAVDANOST ZA POTREBE TURIZMA

Prihvatanje uslovne definicije čartera kao oblika izvanrednog tj. neredovitog prijevoza zakupljenim zrakoplovom, prvi je maleni korak u negaciji kod nas raširenog shvaćanja da je to "jeftina vožnja polovnim avionom koji vozi demobilizirani pilot JNA".⁴

Organizaciju ovog oblika prijevoza u pravilu vrše putničke agencije ili čarter-kompanije sa vlastitom flotom (u tom slučaju se ne radi o zakupu zrakoplova, već samo o neredovnoj liniji).

Upravo takav oblik prijevoza ima ekonomsku logiku i prednosti u odgovoru na turističke potrebe prijevoznih usluga koje se naročito manifestiraju:

- u uvjetima nekontinuiranog, periodičnog prometnog opterećenja,
- u uvjetima kvantitativnog varijabiliteta potraživanja,
- u mogućnosti pružanja prijevoznih usluga za domicile nepokrivene mrežom redovnih linija i
- u mogućnosti pružanja prijevoznih usluga u vremenskim periodima nepokrivenim mrežom redovnih linija.

U prilog opravdanja organizacije čarter-letova za potrebe turizma na raspolaganju su statistički podaci o dosadašnjoj zastupljenosti tog oblika prijevoza koji u periodu turističke sezone procentualno nadmašuje redovni zračni promet, naročito na međunarodnim linijama.

5. ANALIZA RADA (PROMETA) OBALSKIH AERODROMA

U dijagnosticiranju postojećeg stanja ('88.god.) aerodromske djelatnosti na jadranskom obalnom području izdvaja se nekoliko elemenata.

- Redovne međunarodne linije domaćih avioprijevoznika kontinuirano tokom cijele godine uključuju samo aerodrome Dubrovnik i Split, a redovne međunarodne linije stranih avioprijevoznika samo aerodrom Dubrovnik.
- Redovne međunarodne linije domaćih avioprijevoznika uključuju aerodrome Pula, Zadar i Rijeka samo tokom ljetnog turističkog perioda (od 5. do 10 mj.).
- Izvanredni promet (čarter prijevoz) na aerodromima jadranskog obalnog područja procentualno parira redovnom prometu i u ukupnom prometu zrakoplova u otpremi za '88. god. je učestvovao:

na aerodromu Dubrovnik	48,6 %
na aerodromu Split	47,9 %
na aerodromu Pula	64,3 %
na aerodromu Rijeka	61,4 %
na aerodromu Zadar	34,4 %
- Izvanredni promet putnika u otpremi u ukupnom godišnjem prometu '88.g. je učestvovao:

na aerodromu Dubrovnik	50,0 %
na aerodromu Split	44,6 %
na aerodromu Pula	71,3 %
na aerodromu Rijeka	45,0 %
na aerodromu Zadar	30,1 %
- Praćenjem mjesečnih izvještaja o aerodromskim uslugama evidentan je nagli porast prometa u periodu od 5. do

10. mjeseca, u toku kojeg izvanredni promet prema redovni promet.

- Analizom godišnjih izvještaja aerodromskih usluga vidljivo je povećanje broja redovnih linija i smanjenje izvanrednih linija u prometu domaćih avioprijevoznika. Data prisutna je tendencija pretvaranja čarter prometa u redovni.
- Faktor punjenja kod izvanrednih prijevoza veći je nego u redovnom prometu.
- Za razliku od relativno dobre povezanosti obalskih aerodroma sa unutrašnjim, kontinentalnim aerodromima, zadovoljna je i nepotpuna međusobna povezanost aerodroma po liniji jadranske obale, a sudeći po navedenim redovima letenja ta činjenica ostaje i dalje na snazi. Iznimku veze Dubrovnik–Rijeka i Pula–Rijeka.

6. ZAKLJUČAK

Analizom postojećeg stanja aerodromske infrastrukture izgrađenosti i pokrivenosti područja turističke potražnje aerodromima, te komparacijom njihovog poslovanja, evidentno je da pet aerodroma međunarodnog karaktera u ukupno realiziranom godišnjem prometu putnika samo aerodromi Dubrovnik i Split učestvuju 75 %.

S obzirom na tu činjenicu slijedi zaključak da ostali obalski aerodromi ne posluju prema kapacitetu i mogućnostima.

Aerodrom Rijeka npr. ostvaruje godišnji promet manji od 50 tisuća putnika, a dimenzioniran je za šest puta veći promet.

Jedno od diskutabilnih pitanja je da li se na aerodromima Dubrovnik i Split zbog preopterećenja u određenom periodu može zadovoljiti prometna potražnja, a mogućnost rješenja treba svakako tražiti u prerutiranju linija na aerodrome Pula, Rijeka i Zadar. S tim u vezi turistička ponuda prijevoznih usluga na istom tržištu bi trebala o tome voditi računa. Mogućnost opterećenja pojedinih aerodroma pretpostavlja postojanje adekvatne povezanosti zračnim linijama i široj aerodromskoj mreži na područja turističke potražnje.

Ta pretpostavka zahtijeva i prateću zračnu flotu koja ne može biti opravdana samo s aspekta potrebe za prihvatom i otpremom velikog broja dolazećih i odlazećih turista na određenom području, ali bi postojanje takve flote omogućilo dodatni sadržaj turističke ponude u obliku izletničkih i panoramskih programa i sredstva veze između kopna i otoka. Kao dobar primjer može poslužiti aerodrom Lošinj u sklopu RO Lošinska plovidba koji dimenzioniran i sa šest zaposlenih radnika ne može parirati obalskim aerodromima, ali cca 50 % ukupne realizacije ostvaruje upravo pružanje usluga panoramskih letova i time opravdava svoje postojanje. Potrebom proširenja aerodromske mreže odnosno aerodromske djelatnosti na turistički orijentiranom području ne smatra se gradnja dimenzioniranih velikih aerodroma, već postojanja kompleksa malih zrakoplovnih pristaništa na obali i otocima koji bi, uz nadomak, omogućili rasterećenje ostalih prometnih grana i postali dodatno sredstvo veze između kopna i otoka.

Uvijek prisutna zagušenja, uska grla na cestovnim priključcima u periodu turističke sezone, redovi pred trajektnim pristaništima i njihov negativni utjecaj na sveukupni dojam turista koji jednom godišnje žele ugodno provesti svoj odmor, zahtijevaju traženje rješenja u optimalizaciji turističke ponude s aspekta prijevoznih usluga, a u tome svoje mjesto i ulogu svakako moraju naći sredstva zračnog prometa – gotovo nekoristeni hidroplani, mala avijacija i overkraftovi.

Sporedno je pitanje i nije domena ovog rada kojim bi se mjerama i pravnim rješenjima šire društvene zajednice regulirala potreba organizacije namjenske turističke avijacije, ali je neosporno čudno da jedna republika, pa i šire zemlja, koja ogroman dio ukupnog prihoda ostvaruje od turizma i u planskoj je privrednoj

promet premašuje
iskih usluga vidljive
lanjenje izvanredno
jevoznika. Dakle
prometa u redovnom

oza veći je nego u
isti obalskih aerodromima, ne
ona povezanost
sudeći po novim
dalje na snazi u
-Rijeka.

te infrastrukture
otražnje aerodrom
videntno je da od
ipno realiziranom
Dubrovnik i Split
k da ostali obalski
čnostima.

i promet manji od
ta veći promet.

na aerodromima
edenom periodu
ost rješenja treba
me Pula, Rijeka i
ih usluga na stranoj
Mogućnost ras
ivlja postojanje
oj aerodromskoj

tu flotu koja ne h
atom i otpremom
ećenom području
sadržaj turističkih
grama i sredstava
er može poslužiti
a koji dimenzionirani
lskim aerodromima
pravo pružanjem
e postojanje. Pod
sno aerodromskoj
ju ne smatra se
ojanja kompleksa
a koji bi, uz navedene
h grana i postali

restovnim prilaznim
ktnim pristaništima
ojam turista koji
lmor, zahtijevaju
ide s aspekta pro
svakako moraju
išteni hidroplovi

rada kojim bi se
jednice regulirale
je, ali je neosporno
oja ogroman dio
koj je privredni

politici prioritarno turistički orijentirana, nema vlastitu aviokompaniju sa namjenskom flotom.

Rješenje bi trebalo tražiti i u većem angažiranju turističke agenture u akviziciji na stranom tržištu, sezonskoj prenamjeni postojeće privredne i sportske avijacije te avijacije za vlastite potrebe, i aktiviranju i povezivanju svih pojedinačnih turističkih djelatnosti u kompletiranju ponude na zajedničkom planu.

Periodičan i varijabilan karakter turističkog potraživanja navodi na zaključak opravdanosti planiranja čarter-letova sa podjednakom zastupljenošću svih obalskih aerodroma kao destinacionih točaka i fleksibilnu organizaciju čarter-letova male avijacije za razvođenje turista do krajnjih odredišta i popunjavanje ponude istih izletničkim programom.

SUMMARY

CHARTER FLIGHTS AS AN ELEMENT OF TOURIST TRADE DEVELOPMENT

This paper deals with the criteria of selection of tourist travel modes in countries of origin of tourist travel and the factors of influence in the process of selection. The paper further discusses the available airport system of the seaside region and reviews the seaside airport transport volumes. The author advocates additional contents of tourist supply in the shape of excursionist and panoramic programs in the spirit of the example set by airport of Lošinj.

POZIVNE BILJEŠKE

1. AIEST je Međunarodno udruženje turističkih eksperata sa sjedištem u Sankt Gallen-u u Švicarskoj
2. M. MIHOVILOVIĆ: Ekonomski i socijalni problemi turizma u Evropi, Zagreb, 1979, p. 70
3. M. TRAJKOVIĆ: Ugovor o čarteru u vazduhoplovnom pravu, Beograd 1973, p. 29
4. Ibidem, p. 7.