

Dr. ŽELJKO RADAČIĆ
IVAN SUIĆ, dipl.inž.
Fakultet prometnih znanosti
Zagreb

Tehnologija i organizacija prometa
Pregled
UDK:656.7:796.5 Porečka rivijera
Primljeno: 30.03.1989.
Prihvaćeno: 12.12.1989.

INSUFICIJENCIJA POKRIVENOSTI POREČKE RIVIJERE GRAVITACIJSKIM PODRUČJEM ZRAKOPLOVNOG PRISTANIŠTA TERCIJARNE RAZINE

SAŽETAK

Obzirom na kvalitetne promjene turističke ponude porečke rivijere, te provedene analize tehničko-tehnoloških preduvjeta organiziranja zračnog prometa tercijarne razine s centrom u letjelištu Vrsar, dani su preduvjeti uključivanja letjelišta Vrsar u tercijarni nivo zračnog prometa.

1. UVOD

Suvremene tendencije koje su prisutne na tržištu zrakoplovnih usluga u svijetu sve se više okreću pokrivanju prometnih tokova s manjom prometnom potražnjom i na manjim udaljenostima, što rezultira složenim preplitanjem domena djelovanja cestovnog, željezničkog i zračnog prometa. U skladu s tim zrakoplovna industrija intenzivno je razvila niz malih i srednjih tzv. commuter zrakoplova za tu namjenu.

Da bismo mogli definirati pojam zrakoplovnog pristaništa tercijarne razine i to vrlo uvjetno, polazimo od podjele zrakoplova prema udaljenostima relacija odnosno linija na kojima se koriste. Tako, prema međusobnoj udaljenosti početno-završnih točaka, letove (i zrakoplove) dijelimo na:

- dugolinijske (long haul ili long range),
- srednjelinjske (medium haul ili medium range),
- kratkolinijske (short haul ili short range).

S druge pak strane, prema važnosti na mreži, linije se dijele na:

- glavne linije (main lines),
- priključne linije (feeder lines),
- lokalne linije (commuter lines).

Karakteristika glavnih linija jeste koncentracija relativno većeg broja linija koje povezuju glavna središta zračnog prometa. Ova su središta najčešće domicilni aerodromi velikih kompanija. Na tim se linijama uglavnom koriste veliki, a u manjoj mjeri i srednji zrakoplovi.

Priključne linije jesu one koje "opskrbljuju" velika središta zračnog prometa putnicima iz manjih mjesta. Veličina zrakoplova ovisi o prometnoj potražnji a reprezentativni zrakoplov na ovim linijama je srednji zrakoplov, iako se ne isključuju ni mali niti veliki zrakoplovi.

Lokalne linije povezuju lokalna odnosno regionalna središta međusobno ili s većim središtima. Veličina zrakoplova na njima ovisi o prometnoj potražnji a to su najčešće mali i srednji zrakoplovi.

Kad je međutim riječ o klasifikaciji civilnih putničkih zrakoplova prema njihovoj veličini odnosno kapacitetu, onda se oni svrstavaju u tri kategorije i to u velike, srednje i male.

U klasu velikih zrakoplova (preko 100 sjedišta) svrstavaju se oni zrakoplovi koji se koriste na relacijama na kojima se javlja velika prometna potražnja. Pogonska grupa je mlazna, sa dva, tri ili četiri motora. U tu kategoriju spadaju i širokotrupni (Wide-body) zrakoplovi i nadzvučni (HST) zrakoplovi.

U kategoriji srednjih zrakoplova nalaze se tipovi koji se koriste na srednjim relacijama, uglavnom sa dva turboelisna odnosno turbomlazna motora. Javljaju se na mreži sekundarnih odnosno priključnih linija.

U kategoriji malih zrakoplova nalaze se aparati generalne avijacije tj. poslovne, turističke, specijalne, sportske itd. Kod komercijalnih zrakoplova u ovoj kategoriji prevladavaju turboelisni motori. Ovi se zrakoplovi javljaju u priključnom (feeder) i lokalnom (commuter) prometu, odnosno na sekundarnim i tercijarnim linijama.

Podjela na priključne i lokalne linije vrlo je uvjetna jer ne postoji čvrsta granica između njih, kao ni između priključnih i glavnih linija. Na priključnim i lokalnim linijama koje se mogu označiti i kao sekundarne odnosno tercijarne, često se javljaju isti prijevoznici s istim tipovima zrakoplova.

2. PROBLEMATIKA POREČKE RIVIJERE

Pokrivenost porečke rivijere gravitacijskim područjem zrakoplovnog pristaništa tercijarne razine ukazuje na to da je najprije potrebno izraditi analizu sustava zračnog prometa Istre te analizu turističkog prometa Istre s posebnim osvrtom na porečku rivijeru.

Prikaz sustava zračnog prometa omogućuje da se on podvrgne analizi za određeni geografski prostor pri čemu se onda posebno analiziraju djelatnosti prijevoza, djelatnost otpreme i prihvata i djelatnost kontrole leta.

Analiza tehničkog stratuma djelatnosti prijevoza unutar sustava zračnog prometa Istre pokazuje da ovo područje ne raspolaže ni prijevoznim sredstvima zračnog prometa ni objektima za njihovo održavanje. Ne treba smatrati velikim nedostatkom zračnog prometa u ovom području činjenicu što ne postoje transportni kapaciteti i što shodno tome ne postoji poduzeće iz djelatnosti prijevoza sa sjedištem na ovom području. Naime, iz biti organizacije obavljanja zračnog prometa proizlazi da se zadovoljenje prijevoznih potreba jednoga područja može uspješno ostvariti ponudom prijevoznih kapaciteta drugog područja. Drugo je, međutim, pitanje jesu li prijevozne potrebe ovoga područja doista uspješno zadovoljene, a to ćemo vidjeti iz analize tehnološkog stratuma. Što se pak tiče nepostojanja organizirane avio-tehničke baze, ovo, kao i nedovoljna pokrivenost ovoga područja turističko-sportskim aerodromima (o čemu će biti riječi u okviru analize djelatnosti otpreme i prihvata) predstavlja nepovoljan tehnički preduvjet za prihvata i otpremu zrakoplova opće namjene čija upotreba, posebno u turističke svrhe, doživljava danas u svijetu pravu ekspanziju.

Na osnovi analize tehnološkog stratuma djelatnosti prijevoza zaključujemo da je ovo područje zbog nedovoljnih udaljenosti za uspostavljanje intraregionalnog zračnog prometa, samo cilj odnosno početak putovanja sredstvima zračnog prometa, i to za interregionalni domaći i evropski međunarodni promet.

Redovnim domaćim prometom ovo je područje povezano samo s dva osnovna središta zračnog prometa Jugoslavije – Beo-

gradom i Zagrebom, i to nedovoljno, kako po broju letova tako i po vremenima polazaka odnosno dolazaka. Ovo se može označiti kao defektnost mreže veza ovoga područja s drugim jugoslavenskim područjima (ako se pritom uopće može govoriti o mreži veza) što je i inače karakteristika povezanosti jugoslavenskih aerodroma s kontinentalnim dijelovima zemlje. Naime, unutrašnji redovni zračni promet Jugoslavije razvijen je samo u radijalnom smislu (osim vrlo frekventne veze Zagreb–Beograd), a nedovoljne su veze između pojedinih aerodroma. Osim samo sezonskih pokušaja ne postoji dobra međusobna povezanost jadranskih aerodroma tako da su i zračne veze ovoga područja s ostalim dijelovima jugoslavenske jadranske obale nikakve.

Što se tiče odnosa ovoga područja s evropskim međunarodnim prometom stoji činjenica da se tu uglavnom radi o čarter prometu domaćih i stranih prijevoznika i to u dosegu do otprilike 2.000 km, što govori o pretežno turističkim razlozima putovanja i turističkoj eksponiranosti ovoga područja. Direktnih interkontinentalnih veza s ovim područjem nema. Inače je visoki udio međunarodnog prometa u ukupnom prometu vrlo naglašena značajka zračnog prometa ovoga područja, pa po ovom odnosu aerodrom Pula zauzima u čitavom razdoblju svoga postojanja prvo mjesto od svih jugoslavenskih aerodroma. S druge strane uopće ne postoji povezanost ovoga područja sredstvima zračnog prometa s bližim evromediteranskim prostorima (Švicarska, Italija, južni dio SR Njemačke, Austrija, Mađarska). To prije svega treba pripisati uspješnoj konkurenciji drugih prometnih sredstava koja putnicima stoje na raspolaganju, u prvom redu osobnom automobilu. Međutim, sasvim je sigurno da u tom pogledu nisu ni izdaleka iscrpljene prednosti zračnoga prometa, pogotovo ako bi se uspostavile veze adekvatnim tipom zrakoplova za redovni i čarter promet (20-50 putničkih mjesta), ako bi se organizirao tzv. malogranični zračni promet (što podrazumijeva drugačije tarife i drugačiju politiku država u odnosu na ulazno-izlazne granične koridore), i ako bi se ostvarile tehničke i druge mogućnosti za dobro i organizirano ugošćavanje putnika opće avijacije (aeroreli, aerovikend, aeropiknik i drugi oblici aeroturizma). To je posebno važno ako se ima na umu izrazito turistički karakter geoprometnog položaja istarskog poluotoka. Pritom treba imati na umu i viši oblik turističke ponude, osobito moguću spregu jahting i aeroturizma. Posebno bi trebalo proučiti mogućnost povezivanja ovoga područja dobrim sustavom zračnih turističkih veza s mjestima na jadranskoj obali susjedne Italije (pa i dalje).

Tako bi se mogla ostvariti mnogo bolja radijalna povezanost ovoga područja u svim smjerovima.

Uključivanje ovoga područja u zračni kargo promet tek predstoji. U tom pogledu do sada praktički nisu ni načete mogućnosti koje već danas postoje.

Nepostojanje zračnih prijevoznika na području Istre, a to pokazuje analiza organizacijskog stratumata djelatnosti prijevoza ovoga područja, upućuje na čvršće povezivanje s prijevoznikom (ili prijevoznicima) koji će ponudom svojih kapaciteta otkloniti manjkavosti postojećih veza.

Analiza djelatnosti prihvata i otpreme sustava zračnog prometa Istre traži da se posebno prouče pretpostavke i mogućnosti za prihvata i otpremu zrakoplova, putnika i tereta, i to na sva četiri stratumata.

3. TEHNIČKE PRETPOSTAVKE

Tehnički stratum djelatnosti prihvata i otpreme unutar sustava zračnog prometa čini prve preduvjete za uključivanje jednoga područja u taj sustav. Inače se može kazati da djelatnost prihvata i otpreme predstavlja u tehničkom, tehnološkom, organizacijskom i ekonomskom pogledu oblik nižeg ranga uključivanja jednog područja u sustav zračnog prometa.

Analiza tehničkih pretpostavki za obavljanje djelatnosti prihvata i otpreme u okviru sustava zračnog prometa Istre mora

prvenstveno početi od analize postojanja aerodromske infrastrukture ovoga područja i njezinoga razmještaja, odnosno od pokrivenosti ovoga područja gravitacijskim utjecajem postojećih aerodroma. Gravitacijska područja aerodroma mogu se utvrditi jednom od poznatih i primjenjivanih metoda za razgraničenje gravitacijskih zona prometnica i terminala (geografsko-geometrijska metoda, metoda troškova prijevoza i sl.). Kvaliteta pokrivenosti područja najčešće se ocjenjuje prema broju stanovnika, broju zaposlenih, ostvarenom narodnom dohotku, smještajnim turističkim kapacitetima, broju gostiju i sl. Karakter zračnog prometa koji se od svih prometnih grana ističe najvećom brzinom svladavanja prostornih udaljenosti upućuje na presudni, dosad nedovoljno respektirani kriterij vremena za utvrđivanje granica gravitacijskog područja jednoga aerodroma. U vezi s tim treba napomenuti da se pri konkretnom utvrđivanju gravitacijskog područja pojedinog aerodroma moraju uzeti u obzir i konkretne prometne prilike odnosno, u našem slučaju, prvenstveno postojeća i buduća cestovna infrastruktura i njezini prometno-tehnički elementi. Nadalje, veličina gravitacijskog područja može se i treba utvrditi posebno za pojedine oblike organizacije zračnoga prijevoza, neovisno o rangi i veličini aerodroma. Tako su npr. za čarter letove s dobro organiziranim kopnenim transferom putnika tolerantna vremena vožnje do aerodroma i od njega 1 do 2 sata, dok je to vrijeme potpuno neprihvatljivo za redovni linijski promet. Međutim, i tu treba praviti razliku između domaćeg i međunarodnog linijskog prometa. U stvari, bilo bi pravilnije da se ovaj organizacijski oblik prometa razlikuje prema dužini linija odnosno prema ukupnom trajanju putovanja. Nadalje, kod ovog oblika organizacije prijevoza važan faktor može biti da li je smjer kopnenog transfera jednak ili obratan smjeru putovanja zrakom, pogotovo ako se zbog geografskih prilika ne može ostvariti gravitacijsko područje punoga kruga. To je slučaj sa svim našim jadranskim aerodromima. U svakom slučaju moglo bi se početi od zahtjeva da vrijeme vožnje kopnenim prijevoznim sredstvom do aerodroma i od njega ne bi trebalo biti duže od vremena leta. Primjenom ovog kriterija za jedan bi se aerodrom teoretski i praktički moglo utvrditi gravitacijsko područje za svaku liniju posebno. U utvrđivanju gravitacijskog područja za aerodrome turističko-sportske namjene (dakle aerodrome bez redovnog linijskog i čarter prometa) odnosno za letove zrakoplovima opće namjene u turističko-sportske svrhe (bez obzira na karakter aerodroma), kriterij je vremena mnogo stroži, jer je i princip brzine kod ovakvih letova primaran, te se ukupno vrijeme vožnje do aerodroma i od njega mora smanjiti na trajanje od pola sata. Budući da se ovi letovi prvenstveno poduzimaju zbog potreba i zahtjeva korisnika za brzim putovanjem, to se, kad je riječ o kopnenom transferu promatranog područja, može govoriti samo o osobnom automobilu (vlastiti, rent-a-car, taxi) kojim se na cestovnoj prometnoj mreži Istre ne može danas za pola sata prijeći više od 30-40 km.

4. GRAVITACIJSKE ZONE

Kad je, dakle, riječ o utvrđivanju pokrivenosti istarskog poluotoka gravitacijskim zonama postojećih aerodroma, onda se kao prihvatljiv kriterij ne bi moglo uzeti prosječno vrijeme putovanja od pola sata do zrakoplovnog terminala odnosno udaljenost od 50 km (ili čak 100 km). Umjesto toga treba uzeti u obzir konkretne geoprometne prilike i pojedine oblike organizacije zračnog prijevoza radi podmirenja turističkih potreba zapadne i istočne istarske obale.

Na ovom se području danas identificiraju gravitacijski utjecaji dvaju zrakoplovnih pristaništa preko kojih se odvija linijski i čarter domaći i međunarodni promet (Pula i Rijeka–Krk) i dvaju sportsko-turističkih letjelišta (Vrsar i Portorož).

Gravitacijska područja postojećih aerodroma odnosno letjelišta (Pula, Rijeka–Krk, Vrsar i Portorož) za prijevoz u turističko-sportske svrhe pokazuju da njima nije u potpunosti pokriveno

no područje istarskog poluotoka, i to posebno dio zapadne obale s najvećom koncentracijom smještajnih turističkih objekata i najvećim turističkim prometom. Pritom treba imati na umu da kvaliteta pokrivenosti geografskog područja gravitacijskim područjem aerodroma opada idući od središta prema obodu gravitacijskog kruga. Tako zapravo najveći dio zapadne istarske obale, uključivo Umag i Rovinj (ako se uzme u obzir potpuna insuficijentnost postojećeg letjelišta u Vrsaru) nema tehničkih pretpostavki za prihvati i otpremu zrakoplova opće namjene.

Analiza tehničkog stratuma apsolutno mora obuhvatiti sve objekte, uređaje i opremu kojom raspolažu postojeći aerodromi i letjelišta za obavljanje svoje osnovne funkcije prihvata i otpreme.

Postojeće sportsko-turističko letjelište u Vrsaru ne raspolaže potrebnim sadržajima za dobar prihvati i otpremu zrakoplova.

Letjelište Vrsar danas ima asfaltnu PSS dužine 700 m za pravac 0119, širine 18 m, a sa ramenima 60 m. Nadmorska visina staze iznosi 30 m.

Od sadržaja za prihvat i otpremu, letjelište raspolaže sa pristanišnom zgradom (kancelarije, učionica, servisi), kontrolnim tornjem i hangarom sa servisom, travnatom platformom za parkiranje zrakoplova kapaciteta 50 aparata generalne avijacije. Na letjelištu se nalazi jedna cisterna za gorivo i ugostiteljski objekt.

U prihvaćenom konceptu dugoročnog privrednog razvoja SRH, istaknute su razvojne mogućnosti SRH vezane uz povoljan geoprometni položaj. Prometna eksponiranost pruža SRH, a time i čitavoj SFRJ široke mogućnosti uključivanja u međunarodnu podjelu rada i to ne samo u prometu, trgovini i industriji već posebno i u razvoju turizma.

Prema koncepciji marketinga, koji u centar pažnje nosila ca privrede stavlja zahtjeve tržišta, dohodak je direktno vezan uz stupanj zadovoljenja potreba turista. U sklopu takvog pristupa, adekvatna turistička ponuda, uz kvalitetu kapaciteta smještaja, prehrane, zabavnih, sportsko-rekreacijskih i ostalih sadržaja, apsolutno mora osigurati i kvalitetne prometne uvjete.

5. ANALIZA TURISTIČKE PONUDE

S obzirom da moderni turizam karakterizira masovnost kretanja i putovanja na veće udaljenosti, pred prometni sustav postavlja se zahtjev u pogledu prijevoza velikog broja putnika u što kraćem vremenu i naravno što je moguće udobnije. Zahtjeve prijevoza velikog broja putnika uz određene preduvjete, može zadovoljiti suvremena mreža autocesta, željeznica i aerodroma.

U posljednjem desteljeću na širem području porečke rivijere, koja za ovu analizu obuhvaća obalu Umaga, Poreča i Rovinja, došlo je do kvalitativne promjene turističke ponude. Naime, klasični oblici ponude, razvojem nautičkog turizma i izgradnjom serije marina, obogaćeni su najvišom razinom ponude. Taj se oblik ponude, između ostaloga, odlikuje visokom kupovnom moći korisnika usluga koji ovaj oblik zadovoljenja turističkih potreba sve više ostvaruju avionskim prijevozom (vlastitim ili iznajmljenim avionom) i to višeputno tokom godine.

Tablica 1. Pregled marina porečke rivijere u sezoni 1989.g.

	Broj vezova		Planirano povećanje do 1992.g.	
	more	kopno	more	kopno
ACY Umag	250	10	300	50
Pl. Laguna Novigrad	220	80	—	—
Pl. Laguna Červar	465	150	350	350
Pl. Laguna Parentium	200	200	400	400
Pl. Laguna Vrsar	300	—	—	—
ACY Rovinj	380	120	150	—
Ukupno	1.815	560	1.200	800

Prema podacima koje smo prikupili u lučkim kapetanijama i od organizacija koje se bave tom djelatnošću na području porečke rivijere u godini 1989. bilo je ukupno 2375 vezova.

Za našu analizu vrlo su interesantni slijedeći podaci: 10 vlasnika plovila u marini u Umagu redovito dolazi vlastitim avionom i tom prilikom koriste aerodrom u Portorožu. 30 vlasnika plovila ACY Rovinj također dolazi vlastitim avionom te koriste aerodrom Pula iz razloga što letjelište u Vrsaru nema organiziranu carinsku kontrolu.

Porečka rivijera inače zauzima vrlo značajno mjesto u ukupnom turističkom prometu Jugoslavije. Tako je od ukupnog deviznog priliva za 1988.g koji je za Jugoslaviju iznosio 2,1 mlrd USD, za SRH 1,47 mlrd USD, za Istru 588 mln USD, na porečku rivijeru otpalo 441 mln USD ili čitavih 21%, iako odgovorni turistički radnici ovoga područja smatraju da ovom iznosu treba dodati još najmanje 100 do 150 mln USD što nije statistički obuhvaćeno.

Turistička eksponiranost porečke rivijere dolazi do izražaja i analizom turističkog prometa. Tako je prema podacima Republičkog zavoda za statistiku SRH (Promet turista u primorskim općinama 1987 - Dokumentacija 695 - godina 1988) bio slijedeći:

Tablica 2. Turistički promet SFRJ, SRH i Porečke rivijere u 1987.g.

	Broj turista		
	Ukupno	Domaći	Strani
SFRJ	22.256.000	13.348.000	8.907.000
SRH	10.487.000	4.580.000	5.907.000
Porečka riv.	1.725.370	582.914	1.152.456

	Noćenja		
	Ukupno	Domaći	Strani
SFRJ	109.983.000	57.684.000	52.299.000
SRH	68.160.000	25.854.000	42.206.000
Porečka riv.	16.425.894	5.571.471	11.827.422

Izvor: Republički zavod za statistiku: Promet turista u primorskim općinama 1987/88, Zagreb, 1988.

Tablica 3. Karakteristike turističkog prometa Porečke rivijere.

1987/88.		Ukupan profil turista		
		Ukupno	Domaći	Strani
Buje	T	581.439	261.445	319.994
	N	5.552.016	2.407.216	3.117.800
Poreč	T	805.766	221.691	594.075
	N	7.956.657	1.571.027	6.385.630
Rovinj	T	338.165	99.778	238.387
	N	2.917.221	1.593.229	2.323.991
Ukupno	T	1.725.370	582.914	1.152.456
	N	16.425.894	5.571.471	11.827.422

Izvor: Republički zavod za statistiku: Promet turista u primorskim općinama 1987/88, Zagreb, 1988.

NAPOMENA: T = turista, N = noćenje

Za analizu pokrivenosti porečke rivijere gravitacijskim područjem postojećih zrakoplovnih pristaništa, relevantni su podaci o broju turista prema zemljama porijekla što je prikazano u tablici broj 4.

S obzirom da porečka rivijera predstavlja interesantno područje preklapanja cestovnog, zračnog, željezničkog i pomorskoga prometa, u tablici broj 5. dan je prikaz postotnog učešća prema vrsti korištenja prometnoga sredstva.

U tablici broj 6. prikazani podaci predstavljaju postotak turista po zemljama porijekla koji su kao prijevozno sredstvo koristili avion u godini 1987.

Tablica 4. Broj turista prema zemljama porijekla u 1987.g.

	Austrija	ČSSR	Franc.	Nizozem.	Italija	Poljska	SR Njem.	V. Brit.	SAD	Ostali
Buje	52.213	9.344	3.239	23.232	47.349	5.285	119.802	22.811	877	35.842
Poreč	62.357	7.268	6.234	51.659	60.535	3.932	236.777	103.307	1.519	60.487
Rovinj	30.310	4.333	3.658	9.666	34.408	3.882	98.545	24.333	869	28.383
Ukupno	144.880	20.945	13.131	64.557	142.293	13.099	355.124	150.451	2.265	124.712

Izvor: Republički zavod za statistiku: Promet turista u primorskim općinama 1987/88, Zagreb, 1988.

6. ZAKLJUČAK

Cjelokupna analiza turističkoga prometa porečke rivijere te analiza tehničko-tehnoloških preduvjeta organiziranja zračnog prometa tercijarne razine s centrom u letjelištu Vrsar, dozvoljava da se izvedu slijedeći zaključci:

1. Letjelište Vrsar ne raspolaže potrebnim objektima i opremom za suvremeni prihvati i otpremu zrakoplova opće namjene, odnosno preciznije, njegove su tehničko-tehnološke mogućnosti nedovoljne i za postojeći a pogotovu ne za mogući promet zrakoplova opće namjene, u funkciji današnjeg i budućeg turističkog prometa porečke rivijere.
2. Rješenjem spomenutih tehničkih i pratećih organizacijskih te ekonomskih problema stvorile bi se pretpostavke za uključivanje letjelišta Vrsar u tercijarni nivo zračnog prometa što znači, između ostaloga, povezivanje čarter letovima ovog područja sustavom zračnih turističkih veza sa mjestima duž jadranske obale kao i sa mjestima na obali susjedne Italije i Austrije. Uz navedeno omogućile bi se djelatnosti kao što su avio-reli, aero-vikend, aero-piknik, brza doprema rezervnih dijelova za potrebe popravka plovila, hitne medicinske usluge, te gašenje šumskih požara.

Tablica 5. Učešće vrste prometnog sredstva u dolasku/odlasku turista u Porečkoj rivijeri u godini 1987.

Vrsta prometnog sredstva	Postotno učešće
Putnički automobil	64,9
Autobus	11,6
Motocikl	1,2
Avion	19,3
Vlak	2,0
Brod	0,5
Ostalo	0,5

Izvor: Republički zavod za statistiku: Promet turista u primorskim općinama 1987/88, Zagreb, 1988.

Tablica 6. Učešće turista Porečke rivijere po zemljama porijekla koji su koristili avion u godini 1987.

Zemlja	Postotno učešće
Italija	1,7
Austrija	2,4
Ostale istočne zemlje	5,3
SR Njemačka	8,8
Nizozemska	16,8
Ostale zemlje	23,5
Francuska	36,2
Čehoslovačka	16,4
Skandinavija	47,5
Velika Britanija	74,5

SUMMARY

INSUFFICIENT COVERAGE OF POREČ RIVIERA BY TERTIARY LEVEL REGIONAL AIRPORT GRAVITATION REGION

Considering the changes in quality of the tourist services supply on Poreč Riviera, and based upon the respective review of engineering and technological prerequisites of tertiary level air transport management centered upon the regional airport of Vrsar, the prerequisites of integration of Vrsar airport into the tertiary level air transport industry have been dealt with in this paper.