ANALIZA MEĐUOVISNOSTI PROMETA I TURIZMA S ASPEKTA RAZVOJA ZRAČNOG PROMETA

Kosmos, Andrea

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:124:130414

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

Repository / Repozitorij:

REFST - Repository of Economics faculty in Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU
EKONOMSKI FAKULTET

ZAVRŠNI RAD

ANALIZA MEĐUOVISNOSTI PROMETA I TURIZMA S ASPEKTA RAZVOJA ZRAČNOG PROMETA

Mentor:
dr. sc. Šimundić Blanka

Student:
Kosmos Andrea, 1145240

Split, rujan, 2018.

SADRŽAJ:

1.UVOD.....3

1.1. Definicija problema.....3

1.2. Cilj rada.....3

1.3. Metode rada.....3

1.4. Struktura rada.....4

2. PROMET U GOSPODARSKOM SUSTAVU.....5

2.1. Značenje prometa u gospodarskom sustavu.....5

2.2. Podjela i vrste prometa.....8

2.3. Zračni promet.....10

2.3.1. Značajke i podjela zračnog prometa.....10

2.3.2. Povijesni pregled zračnog prometa.....11

2.3.3. Suvremeni pregled zračnog prometa.....13

3. ZRAČNI PROMET I MEĐUNARODNI TURIZAM.....16

3.1. Suvremeni trendovi u turizmu.....16

3.2. Međuovisnost međunarodnog turizma i zračnog prometa.....21

3.2.1. Međuovisnost međunarodnog turizma i zračnog prometa
na primjeru Thailanda.....26

4.ZAKLJUČAK.....31

LITERATURA.....32

SAŽETAK.....34

SUMMARY.....35

1.UVOD

1.1. Definicija problema

Globalizacija je doprinijela prometnoj povezanosti svijeta, te se prometne veze neprestano unaprjeđuju i razvijaju. Uz to istraživanja pokazuju da je zračni promet najbrži, najsigurniji i najpraktičniji izbor. Razvojem zračnog prometa kroz povijest, te uvođenjem sve većeg broja zračnih linija, skoro da i ne postoji mjesto na svijetu do kojeg se ne može doći. S druge strane, u nekoliko zadnjih desetljeća zabilježen je veliki rast turizma, s naglaskom na međunarodni turizam. Nameće se pitanje međusobnog odnosa i povezanosti zračnog prijevoza i međunarodnog turizma s jedne strane, te novog pristupa u suvremenoj analizi komplementarnog sustava prometa i turizma s druge. Sve navedeno predstavlja problem istraživanja te vodi definiranju predmeta istraživanja, a to je ponuda prometnih usluga i modaliteta prometa te prijevoz putnika povezanih s turizmom, uz poseban naglasak i analizu razvoja zračnog prometa i međuodnosa s turizmom.

1.2. Ciljevi rada

Cilj ovog rada je sveobuhvatan prikaz i analiza povezanosti razvoja zračnog prometa sa povećanom potražnjom za međunarodnim turizmom u svijetu. Svrha je pokazati međuovisnost prometa i turizma te njihovu komplementarnost.

1.3. Metode rada

U radu će se koristiti znanstvene metode poput metoda deskripcije, analize, sinteze, komparacije i povijesne metode.

- metoda deskripcije – postupak jednostavnog opisivanja ili očitavanja činjenica, procesa i predmeta u prirodi i društvu te njihovih odnosa, ali bez znanstvenog tumačenja i objašnjavanja

- metoda analize – postupak znanstvenog istraživanja raščlanjivanjem složenih pojmova, sudova i zaključaka na njihove jednostavnije sastavne dijelove.
- metoda sinteze – postupak znanstvenog istraživanja i objašnjavanja stvarnosti putem sinteze jednostavnih sudova u složenije.
- metoda komparacije –postupak kojim se proučavaju odnosi, sličnosti i razlike između promatranih varijabli s ciljem da se izvedu određeni zaključci.
- povijesna metoda – postupak kojim se na temelju raznih dokumenata i dokaznog materijala može saznati o događajima iz prošlosti

1.4. Struktura rada

Ovaj završni rad sastoji se od četiri međusobno povezane cjeline.

Prva cjelina je „Uvod“ i u njemu su definirani predmet i ciljevi istraživanja, metode rada te je opisana struktura rada.

Druga cjelina nosi naslov „Promet u gospodarskom sustavu“ i u njoj su opisana obilježja i uloga suvremenog prometa u gospodarstvu i njegov doprinos cjelokupnom sustavu te povijesni razvoj i suvremeni prikaz zračnog prometa.

Treća cjelina „Zračni promet i međunarodni turizam“ prikazuje pregled suvremenih trendova u turizmu te zračni promet kao determinantu međunarodnog turizma odnosno međusobnu povezanost te utjecaj turizma i zračnog prometa.

Četvrta i posljednja cjelina „Zaključak“ predstavlja konačnu sintezu svih obrađenih podataka i informacija, te mišljenje o provedenim analizama na temu zračnog prometa i turizma.

2.PROMET U GOSPODARSKOM SUSTAVU

2.1. Značenje prometa u gospodarskom sustavu

Promet je pojam čiju je preciznu definiciju jako teško dati, ali najjednostavnije rečeno, promet je djelatnost prijevoza ili prijenosa objekata u prostoru. Ti objekti mogu biti ljudi, roba, informacije.

Pojam promet javlja se u čak tri različita značenja[1]:

- najširi smisao se veže u odnose među ljudima,
- uži smisao se odnosi na različite oblike međuodnosa ekonomske prirode – robni promet, devizni promet, međudržavni promet i slično,
- najuži smisao obuhvaća „prijevoz ili transport, ali i operacije u vezi s prijevozom robe i putnika (ljudi) te komunikacije".

Promet ima osobito značenje u razvitku gospodarstva i društva. Pružajući usluge prijevoza, promet je uslužna djelatnost prisutna i nužna u svim fazama ekonomskog toka. On je sastavni dio i uvjet svih faza reprodukcije: proizvodnje, razmjene, raspodjele i potrošnje. Bez učinkovitog prometa nezamisliv je gospodarski napredak. U nedostatku sredstava za prijevoz robe i ljudi, njihovo ekonomsko i socijalno djelovanje bilo bi jako oskudno i ograničeno.[2]

Funkcioniranje gospodarstvenog sustava temelji se na brojnim preduvjetima koji omogućuju njegov rast i razvoj. Tehnologija, obrazovanje, sirovine, kapital, radna snaga, klimatski uvjeti i sl. su razvojni čimbenici o kojima ovisi razvijenost gospodarstva. Kako na globalnoj razini,tako i na nižim razinama, postoji neujednačenost u rasprostranjenosti navedenih resursa. Razvoj suvremenog društva iskazuje različite potrebe s različitih lokacija diljem svijeta koje je potrebno zadovoljiti. Za spajanje različito locirane ponude i potražnje ključnu ulogu ima upravo promet. On je značajni međuovisni čimbenik koji utječe na širenje ekonomskih aktivnosti, stimulira simultano korištenje svih drugih ekonomskih čimbenika te pokreće gospodarsku dinamiku.

---

[1] Zelenika, R.(2001.): Prometni sustavi- Tehnologija- Organizacija- Ekonomika- Logistika- Menadžment, Ekonomski fakultet, Rijeka, str. 39-48

[2] Pašalić, Ž.(2012.): „Promet i gospodarstveni razvoj" , Ekonomski fakultet, Split

Uloga prometa u ekonomskoj aktivnosti pridonosi stvaranju i realizaciji nacionalnog proizvoda. Budući da je izvedena potražnja za prometnim uslugama dio agregatne potražnje, logično je da ukupni gospodarski rast izaziva rast prometnog sustava (proizvodnje prometnih usluga). Jednako se tako može utvrditi i obratna veza tj. da poboljšanja prometnog sustava utječu na stopu općeg gospodarskog rasta, budući da je promet jedan od faktora proizvodnje koji se može supstituirati za druge, u ovisnosti o teologijama i relativnim cijenama faktora proizvodnje. Osim navedenih izravnih veza, jednako su tako dokazani potencijalni pozitivni neizravni utjecaji prometa na gospodarstvo (eksterne ekonomije). Lako je dokazati da promet (transport i komunikacije) pospješuje gospodarski razvoj, kao što i gospodarstveni i ukupni razvitak potiču razvoj prometa. Načelno kazano, stopa gospodarskog rasta, više nego ikoji rast uopće , određena je kvalitetom prometnog sustava.[3]

Promet je uslužna djelatnost, a vrijednost prometne usluge povećava vrijednost svakog proizvoda na tržištu, jer je nemoguće u svjetskom gospodarstvu iznaći proizvod u čijoj proizvodnji makar u jednom segmentu nije sudjelovao i promet. O kvaliteti prometa ovisi i kvaliteta finalnog proizvoda, a o cijeni prometne usluge ovisi i cijena proizvoda na tržištu. Promet je jedna od osnovnih grana gospodarstva koja omogućava ne samo djelovanje ostalih gospodarstvenih djelatnosti, već i društveni razvitak.[4]

Može se govoriti o brojnim vezama i oblicima međusobnog utjecaja prometa i gospodarstva. Neki autori te veze svrstavaju u četiri osnovne skupine:[5]

1. Promet omogućava odvijanje procesa reprodukcije
2. Prometne grane su veliki potrošač produkcije ostalih sektora
3. Promet je bitan čimbenik povećanja specijalizacije i društvene podjele rada
4. Promet snažno djeluje na društveno-političke aspekte razvitka utjecajem na jačanje jedinstva i povezanosti tržišta, jedinstva naroda, formiranja i jačanja integriteta države, uspostavom i razvojem veza s drugim državama, podizanjem obrazovne , kulturne i opće civilizacijske razine i slično.

[3] Pašalić, Ž.(2012.): „Promet i gospodarstveni razvoj“, Ekonomski fakultet, Split, str.4

[4] Mrnjavac E.(2002.): „Promet u turizmu“, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, str.42

[5] Pašalić, Ž.(2012.): „Promet i gospodarstveni razvoj“, Ekonomski fakultet, Split, str. 17

Ono što određuje mogućnosti razvoja prometnoga sustava, potencijalne ciljeve i stvarne domete su odrednice prometne politike kao npr.: zemljopisno-prometni položaj države, prometna potražnja, prometna ponuda, mogućnosti države da zadovolji prometne potrebe, društveno-gospodarstveni sustav, uvjeti poslovanja, tehnološki uvjeti, neekonomski uvjeti i druga ograničenja.

Vrlo bitan pojam u prometnom sustavu je prometna infrastruktura. U nekim prometnim granama izgrađuju se samo početno-završne točke i uređaji za sigurnost i signalizaciju, dok se u drugima izgrađuju čitavi pravci kojima se kreću prometna sredstva. Prometna infrastruktura je cjelokupnost građevinskih objekata i ostalih tehničkih uređaja koji sudjeluju u prijevozu putnika i tereta, te prijenosu energije i vijesti. Ulogu investitora najčešće ima država, odnosno organi lokalne uprave, koji odabirom prometnih pravaca, određivanjem prioriteta i dinamike izgradnje ostvaruju planirane ciljeve prometne politike, a posredno i ciljeve ekonomske politike.[6]

Uzevši u obzir kako je razina prijevoznih (i komunikacijskih) usluga ključna u dogovaranju i ostvarenju interaktivnosti među ljudima jasno je koliko su važne investicije u prometnu infrastrukturu i prometne sustave u cjelini. To je vrlo bitno s motrišta smanjenja prijevoznih troškova, koji tako potiču izravne susrete i smanjuju izostanak koristi zbog smanjenja neodržanih susreta. Smanjenje jediničnih prijevoznih troškova i goleme logističke prednosti velikih gradova i metropola potvrđuju ključnu ulogu prometnih sustava u ostvarenju uzajamnog međudjelovanja ljudi, što doprinosi povećanju ekonomskih sposobnosti, ekonomskom rastu i društvenom blagostanju.[7]

Promet je značajni čimbenik koji utječe na lokaciju i širenje ekonomske aktivnosti, stimulira simultano korištenje svih drugih čimbenika, i kao komplementaran faktor katalitički promiče gospodarsku dinamiku i razvoj.[8]

---

[6] Mrnjavac, E.(2002.):“Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, str 29-41

[7] Pašalić, Ž.(2012.): „Promet i gospodarstveni razvoj“, Ekonomski fakultet, Split, str. 11-12

[8] Pašalić, Ž.(2012.): „Promet i gospodarstveni razvoj“, Ekonomski fakultet, Split, str. 6.

2.2. Vrsta i podjela prometa

Podjelu i klasifikaciju prometa, različiti autori podijelili su polazeći od različitih kriterija. S obzirom na nepostojanje jedinstvenog kriterija podjele, za različite svrhe upotrebljavaju se različiti kriteriji. Smisao bilo kakve podjele je u tome da se jasnije sagledavaju pojedine specifičnosti promatranog segmenta. Zbog toga se za podjele prometa uzimaju razna njegova obilježja kao kriterij podjele. Sve podjele prometa u biti polaze od njegovih osnovnih čimbenika a to su: upravljač (čovjek), prometnica (prometni put), prometalo (vozilo, prometno sredstvo), objekt prijevoza (teret, putnici) i okolina.[9]

Tablica 1: Osnovni čimbenici i podjela prometa

VRSTE PROMETA	PROMETNICA	PROMETNO SREDSTVO	UPRAVLJAČ	OBJEKT PRIJEVOZA
CESTOVNI	Cesta	Noge,bicikl,životinjske zaprege, automobil, tramvaj, životinje za jahanje	Pješak, kočijaš, vozač, jahač	Roba, putnici
ŽELJEZNIČKI	Željeznička pruga	Prisilno vođena vozila	Stojovođa, vlakovođa	Roba, putnici
ZRAČNI	Zrak	Zrakoplov, helikopter	Pilot, posada	Roba, putnici
VODNI(Plovidba)	Vodena površina	Brod, lađa	Kapetan, kormilar, posada	Roba, putnici
PRIJENOS VIJESTI I INFORMACIJA	Žica, bežično optička vlakna	Modificirani strujni tijekovi, radio-valovi, svjetlost, znakovi	Govornik, pisar, radist	Govor, zvuk. Slika
PRIJENOS ENERGIJE	Elektična mreža, različiti uređaji	Cjevovodi, toplovodi	Ekipe ljudi	Energija
CJEVOVODNI	Cjevovodi, pokretne vrpce	Različiti uređaji	Ekipe ljudi	Tekućine, plinovi. Krute tvari

Izvor: Čavrak, V. (2015.), preuzeto sa: http://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf,

[9] Čavrak V.(2015); „Ekonomika prometa“, dostupno na: http://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf, str.9

Na temelju razlika između obilježja osnovnih čimbenika prometa, možemo definirati sljedeće kriterije i podjelu prometa:[10]

1. Prema načinu prevoženja, prometnim sredstvima i putovima, na kojima se obavlja, promet može biti:
   a) promet na kopnu (cestovni promet, željeznički promet, cjevovodi, prijenosne trake)
   b) promet na vodi (pomorski, riječni i jezerski, kanalski promet)
   c) promet u zraku (zrakoplovni, helikopterski, raketni i satelitski, zračno- svemirski promet s ljudskom posadom ili bez nje, poštansko- telegrafski, telefonski i radio promet)
2. Prema području na kojem se promet odvija razlikujemo:
   a) međunarodni promet
   b) unutarnji (domaći) promet

3. Prema korisniku usluga razlikujemo:
   a) javni promet
   b) promet za vlastite potrebe

4. Prema načinu organizacije razlikujemo:
   a) linijski
   b) slobodni
   c) prigodni

Pored nabrojenih, neki autori za različite svrhe navode i druge kriterije podjele; poput načina povezivanja prometnih grana (integralni, kombinirani, multimodalni prijevoz), zatim, podjele na promet u zatvorenim i otvorenim prostorima, prema svrsi putovanja (poslovni, učenički, rekreacijski), i tome slično.[11] Ovisno o infrastrukturi i razvijenosti pojedinih dijelova svijeta te njihovog geografskog položaja, neke vrste prijevoza su više ili manje razvijene.

---

[10] Čavrak, V.(2015.): „Ekonomika prometa“, dostupno na http://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf, str.10

[11] Čavrak, V.(2015): „Ekonomika prometa“, dostupno na: http://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf, str.10

2.3. Zračni promet

2.3.1. Značajke i podjela zračnog prometa

Zračni promet, iako najmlađa grana prijevoza, ni malo ne zaostaje za ostalim vrstama prijevoza. Po svojoj ulozi u prometnom sustavu i opsluživanju turističkih tokova, na pojedinim tržištima ima vodeću ulogu. S obzirom na njegovu povijest razvoja, razvio se velikom brzinom te danas zauzima gotovo najznačajniji udio u prijevozu s naglaskom na udaljenije destinacije.

Jedan je od pokretača razvoja turizma i dominantan oblik prijevoza u mnogim a posebice dalekim turističkim destinacijama.

Za potrebe turizma, možemo razlikovati ove oblike zračnog prometa:[12]

- Redoviti (linijski) i izvanredni (povremeni, neredoviti, charter) promet
- Zračni promet LCC (niskobudžetni zračni prijevoznici)
- Putnički promet vlastitim zrakoplovom
- Panoramski letovi
- Usluge zračnog prometa turistima s posebnim zahtjevima (fotografiranje, snimanje, istraživanje prirode, skok s padobranom...)
- Putnički prijevoz zrakoplovima koji slijeću na vodu
- Helikopterski prijevoz
- Medicinski prijevoz
- Letenje jedrilicama kao dio turističke ponude
- Paragliding i slične letjelice
- Letenje u svemir
- Aeromitinzi

[12] Turizam, Ekonomske osnove i organizacijski sustav, Zagreb 2012., preuzeto iz Tablice 3: Podjela zračnog putničkog prometa

2.3.2.Povijesni pregled zračnog promet

Kroz povijest, poznate su mnoge legende koje govore o pokušaju čovjeka da se vine u zrak. Jedna od najstarijih i najpoznatijih je legenda o Dedalu i Ikaru iz staro helenske kulture koja govori o letačima s krilima od ptičjeg perja slijepljenog voskom. Ikar se u letu previše približio Suncu koje mu je otopilo vosak, krila su se raspala i priča je završila tragičnim pokušajem. Osim starih Helena, svoje legende o letačima imali su i stari Rimljani, Skandinavci, a vrlo su brojne i priče s Istoka.

Prvi ozbiljniji mislioci koji raspravljaju o mogućnosti leta zrakom pomoću letjelica pojavljuju se u srednjem vijeku. Iz 1250. godine potječe jedna od prvih rasprava o letjelicama koju je napisao znanstvenik Roger Bacon. Nakon njega, pojavljuje se daleko poznatiji Leonardo da Vinci koji je vršio prve konstrukcije letjelica s krilima.

Godine 1709. Brazilac B.L. di Gusmao prvi se uspio dignuti u zrak i to balonom napunjenim toplim zrakom. Prvi let u Europi s balonom izvršen je 1871.godine. Tada su letovi balonom bili u prvom planu kada se pomišljalo na daljnji razvoj zračnog prometa. Ovaj način letenja koristio se sve do Drugog svjetskog rata i to u gospodarske a ponekad i u ratne svrhe. Nijemci su imali najpoznatiji konstruktor balona- Zepellin, te su dugo inzistirali na ovakvom načinu letenja.

Baloni letjelice postepeno su dostizali ogromne dimenzije. 1935. zabilježene su dimenzije jednog cepelin od 248 m dužine, a mogao je letjeti 10 000 km bez slijetanja. Zbog takvih dimenzija nazvani su zračnim brodovima. Zbog velike osjetljivosti na vjetar, relativno lakog oštećenja balona, sporosti, zapaljivosti i nesigurnosti, zamijenjeni su novim tipovima letjelice s početka 20. stoljeća – avionom.

Prvi konstruktorima aviona smatraju se Ader 1897.godine, Langlej 1903., braća Wright 1903. te Bleriot 1909.godine.

Prvi predstavnik današnjih aviona, koji se uspio vinuti u zrak kontrolirano i održati se je letjelica braće Wright s benzinskim motorom iz 1903. godine. Bleriot sa svojim avionom prelijeće kanal La Manch 1909. Godine 1911. počinje uporaba aviona za prebacivanje pošte u Njemačkoj, a prva putnička linija koja je počela redovno prevoziti putnika bila je na relaciji San Petersburg- Tampa (SAD) 1914. godine.

Preteča aviona – zračni baloni, pomogli su u stjecanju prvih iskustava o aerodinamičkim svojstvima. Drugi značajan tehnički uvjet bio je proizvesti dovoljno snažan motor adekvatan

za pokretanje aviona i njegove težine. Kako je vrijeme odmicalo, tako su dolazili do sve većih spoznaja o aerodinamici, te su proizvodili sve jače i jače motore. Avion je sve više potiskivao uporabu balona te je došao u prvi plan. Tehnički gledano, avion kao zračna letjelica osobito se razvio za vrijeme prvog svjetskog rata kada su u uporabi bili dvokrilci. Krajem prvog svjetskog dolazi do pojave jednokrilaca.

Osnovne prednosti aviona nad balonom su bile veća brzina, manja osjetljivost na vjetar i ostale vremenske uvjete, veća čvrstoća konstrukcije i veća postojanost u zraku.

Težilo se što daljim letovima, ili letovima u neotkrivene krajeve, a daljnji je razvoj zrakoplova bio usmjeren prema njihovoj većoj pouzdanosti. Počeli su i prvi interkontinentalni letovi, pa su tako John Alcock i Arthur W. Brown prvi preletjeli Atlantik između Kanade i Irske bez slijetanja (1919). Uspostavile su se i prve komercijalne linije između Pariza i Londona, te između SAD-a i Kanade, pokrenute su i prve zrakoplovne tvrtke (Lufthansa 1926., TWA 1930), a veliki su zamah dobile poštanske linije između istočne i zapadne obale SAD-a.

Broj putnika prevezenih avionom brzo je bilježio rast. 1926. godine u svijetu je bilo prevezeno 120 000 putnika, 1965. je ta brojka porasla na 177 mil., zatim 1970. god na 387 mil. , 1974. god na 505 mil., 1980. god na 645 201 000 , te 1992. na 1 129 620 000 putnika.

Prekretnicu u razvoju civilnoga zrakoplovstva obilježilo je uvođenje u uporabu Boeinga 747 (popularno zvan i jumbo-jet) 1970., glavnoga predstavnika nove generacije širokotrupnih zrakoplova za prijevoz velikoga broja putnika (više od 500) na prekooceanskim linijama.[13]

[13] Prometna zona, internet izvor dostupan na: https://www.prometna-zona.com/zracni-promet

2.3.3 Suvremeni pregled zračnog prometa

Današnji zračni promet osobito se razvio usavršavanjem mlaznog motora, kojim je zrakoplov dobio na brzini i veličini. On je u mogućnosti prevesti stotine putnika ili tisuće kilograma tereta odjednom, na tisuće kilometara udaljenosti između polazne i odredišne točke.

Osnovna funkcija zračnog prometa u današnje vrijeme je prijevoz putnika. Prijevoz robe vrši se usput, ili od novijeg vremena posebnim avionima kad je u pitanju specifična roba, roba velike vrijednosti ili lako kvarljiva roba.

Prijevoz putnika posebno je razvijen u površinski velikim zemljama zbog praktičnosti i brzine prijevoza. Zbog istog razloga u svijetu je razvijen međunarodni te međukontinentalni zračni promet. Vodeće zemlje u zračnom prometu danas su SAD, Rusija, Velika Britanija, Francuska, Njemačka i Japan. Veliki značaj ima i u povezivanju izoliranijih i teže dostupnih krajeva svijeta kako što su npr. Aljaska, Sibir, prašumski predjeli Južne Amerike i Afrike i dr.

Postoji 8 glavnih suvremenih zračnih pravaca preko kojih se odvija međunarodni svjetski zračni promet;

1. pravac Europa- Sjeverna Amerika, koji se odvija preko Atlantskog oceana, te je najprometniji zračni pravac
2. pravac Europa- Bliski istok – južna, jugoistočna i istočna Azija – Australija.
3. pravac Europa- Južna Amerika
4. pravac istočna Europa- Daleki istok
5. pravac Europa- Afrika
6. pravac Sjeverna Amerika- srednja Amerika
7. pravac Sjeverna Amerika- Južna Amerika
8. pravac Sjeverna Amerika- istočna Azija (preko Oceanije)

Iz navedenih pravaca može se zaključiti koliko je Europa strateški pozicionirana u povezivanju svijeta i koliko je bitna u zračnom prometu. Sastavni je dio čak pet od osam suvremenih zračnih pravaca.

Za razvoj zračnog prometa osobito značenje imaju zračne luke ili pristaništa – aerodromi. Bez dobrih aerodroma nema ni kvalitetno razvijenog avionskog prometa. Izgradnja aerodroma s betonskim pistama opremljenih modernim tehničkim pomagalima izazvala je revoluciju u

razvoju zračnog prometa. Vodeći svjetski aerodromi koncentrirani su na već nabrojenim glavnim pravcima zračnog prometa.

U svijetu je danas zračni promet organiziran putem zrakoplovnih kompanija.[14]

Rast u strateškim savezima u turističkom sektoru prometa posebno se očituje u zračnom prometu. Prijevoznici se međusobno povezuju pokušavajući ostvariti što veći uspjeh na globalnoj razini. Od 1990 stvorene su 3 velike zrakoplovne alijanse koje po pretpostavkama čine preko 50% ukupnog zračnog prometa:[15]

- Oneworld (American Airlines, British Airways, Cathay Pacific, Finnair, Iberia, JAL, Lan Chile, Male-v, Qantas and Royal Jordanian);
- Sky Team (Aeroflot, Aero Mexico, Air France, Alitalia, KLM, Czech Airlines, China Southern, Continental Airlines, Delta, Korean Air and NWA);
- Star Alliance (Air Canada, Air China, Air New Zealand, All Nippon Airways, Asiana, Austrian Airlines, bmi, LOT Polish Airlines, Lufthansa, SAS, Shanghai Airlines, Singapore Airlines, South African Airlines, Spanair, Swiss, Thai Airways, Turkish Airlines, United Airlines and US Airways)

U zadnjih 15 tak godina, vrlo popularne su postale niskobudžetne aviokompanije koje su omogućile i turistima koji nisu u mogućnosti izdvojiti veće iznose za avionske karte regularnih avionskih kompanija, da otputuju na željenu destinaciju po pristupačnoj cijeni.

Niskotarifna zrakoplovna tvrtka (poznata i kao: *niskobudžetna zrakoplovna tvrtka* ili *niskotarifni zračni prijevoznik*, prema engl. *low-fare*, *low-cost* ili *budget airline*) zrakoplovna je tvrtka koja ima izuzetno niske troškove poslovanja, a time i cijene usluga. Zračni prijevoznici takav model rada postižu prodajom karata isključivo putem interneta, korištenjem samo jednog tipa zrakoplova u svojim flotama, korištenjem zračnih luka s niskim taksama, letenjem isključivo na najprofitabilnijim linijama, naplatom dodatnih usluga (npr. prtljaga, jela i pića tijekom leta, prioritetni ukrcaj, odabir

[14] Prometna zona, internet izvor dostupan na: https://www.prometna-zona.com/zracni-promet

[15] Page, S.J. (2009). : "Transport and Tourism: global perspectives", Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow, England, str.55

sjedećih mjesta...), zapošljavanjem najmanjeg propisanog broja zaposlenih, korištenjem većeg broja sjedala u zrakoplovima nauštrb udobnosti i sl.[16]

Niskobudžetne kompanije posluju u sustavu linijskog zračnog prometa te iniciraju razvoj turizma. Filozofija tih poduzeća se bazira na težnji čovjeka da za svoj novac ostvari maksimalnu vrijednost. Osnovne značajke i razlike u odnosu na linijske zrakoplovne kompanije su:[17]

- odustajanje od ponuda jela i pića u zrakoplovu;
- smještaj maksimalnog broja putnika;
- odabir linija novih tržišta ili povezivanje manjih gradova
- izvršenje nekoliko letova dnevno na istoj ruti
- poticanje luka na kraće trajanje ukrcaja i iskrcaj
- upošljavanje pilotskog i letačkog osoblja s iskustvom
- prodaja putnih karata putem Interneta i telefona, što znači izbjegavanje usluga putničkih agencija.

Prema izvješću organizacije civilnog zrakoplovstva ICAO stoji kako je zračnim putem u 2016.godini prevezeno više od polovice turista u cijelom svijetu koliko ih godišnje putuje preko međunarodnih granica. Niskobudžetne aviokompanije prevezle su čak 28% od ukupnog broja putnika, čime je njihov broj u 12-mjesečnom razdoblju prvi put premašio milijardu.

U Europi, niskobudžetne aviokompanije prevezle su gotovo trećinu svih putnika, u Aziji nešto više od 31 % te u SAD-u oko 25 % (2016.godina)

Sve izražajnija prisutnost niskobudžetnih aviokompanija, osobito u ekonomijama u nastajanju, pridonijela je ukupnom rastu putničkog prometa.[18]

---

[16] Wikipedia, internet izvor dostupan na: https://hr.wikipedia.org/wiki/Niskotarifna_zrakoplovna_tvrtka

[17] Mrnjavac E.(2006.): "Promet u turizmu", Opatija, str. 193

[18] SEEbiz, internet izvor dostupan na:http://www.seebiz.eu/niskobudzetni-prijevoznici-poduprli-rast-putnickog-prometa-u-2016-godini/ar-148255/

3. ZRAČNI PROMET I MEĐUNARODNI TURIZAM

3.1. Suvremeni trendovi u turizmu

U današnje doba u kojem su svi krajevi svijeta međusobno povezani- pretežito zahvaljujući razvoju i unaprjeđenju mnogih industrija te procesu globalizacije, na turizam se gleda kao na gospodarsku, socijalnu i kulturnu djelatnost koja je jedna od najznačajnijih djelatnosti modernog društva i gospodarskog razvoja u svjetskim razmjerima. S obzirom na njegov kontinuirani rast zadnjih nekoliko desetljeća, rastom broja turista rasla je i njegova važnost.

Sve veći broj destinacija širom svijeta razvio je i uložio u turizam, pretvarajući ga u ključni pokretač društveno-gospodarskog napretka, stvaranjem radnih mjesta i poduzeća, izvoznim prihodima i razvojem infrastrukture.

Tijekom proteklih šest desetljeća, turizam se širio i jačao kako bi postao jedan od najvećih i najbrže rastućih gospodarskih sektora u svijetu. Pored tradicionalnih destinacijskih favorita Europe i Sjeverne Amerike, pojavila su se mnoga nova atraktivna odredišta.

Turizam se tijekom vremena održao gotovo neprekidno, unatoč povremenim šokovima te tako pokazao snagu i otpornost sektora.

Glavna kategorija međunarodne trgovine uslugama je upravo turizam. Uz primitke ostvarene na turističkim odredištima, međunarodni turizam ostvario je i 216 milijardi dolara u izvozu kroz usluge međunarodnog prijevoza putnika 2016. godine, čime je ukupna vrijednost izvoza turizma iznosila 1,4 bilijuna dolara.

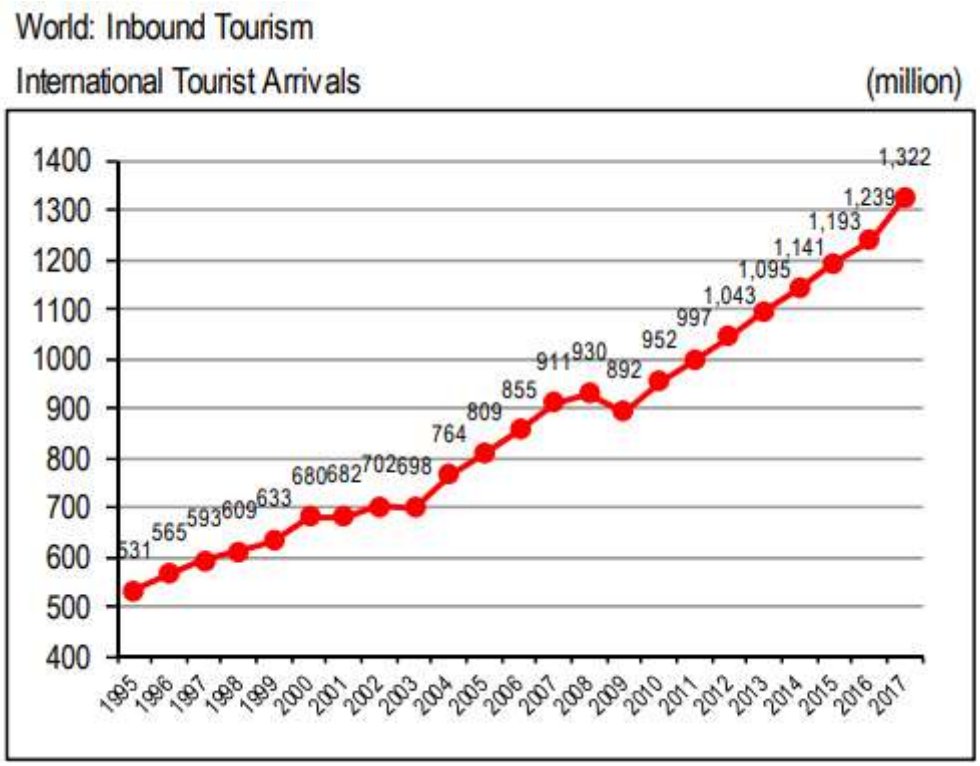
Međunarodni turizam u 2016. godini predstavlja 7% svjetskog izvoza robe i usluga (porast od jednog postotnog boda u odnosu na 2015. gdje je bio 6%). Turizam je u posljednjih pet godina rastao brže od svjetske trgovine.

Kao svjetska izvozna kategorija, turizam je na trećem mjestu, dok su ispred njega kategorije kemikalija i goriva te automobilskih proizvoda i hrane. U mnogim zemljama u razvoju, turizam je najvažnija izvozna kategorija. [19]

Međunarodni turistički dolasci (noćenja posjetitelja) u 2017. godini porasli su za gotovo 7%, te dosegli 1.322 milijuna u svijetu, što je povećanje od 83 milijuna u odnosu na prethodnu

[19] UNTWO (2017): Tourism Highlights 2017

godinu. To je bila osma uzastopna godina iznadprosječnog rasta međunarodnog turizma nakon globalne gospodarske krize 2009. godine. Usporedivi slijed čvrstog rasta nije zabilježen još od šezdesetih godina prošlog stoljeća. Predviđanja prema procjenama UNTWO-a za 2018. godinu je nastavak rasta od 4 do 5%. [20]



Graf 1: Broj međunarodnih posjeta u razdoblju 1995.- 2017.

Izvor: UNWTO: World Tourism Barometar 2018.

Prema podacima UNWTO-a turistička posjećenost rangirana prema dijelovima svijeta u 2017.godini, Europa je vodila s 8,4 % povećanjem međunarodnih dolazaka, a slijede je Afrika sa 7,9% te Azija i Pacifik sa 5,8%. (smanjenje u odnosu na godinu prije). Amerika ima najmanji postotak rasta turističke posjećenosti , a u odnosu na prethodnu godinu, ta brojka se i smanjila.

U prosječnom rastu turističke posjećenosti u zadnjih 12 godina (2005.-2017.) prednjači Azija i Pacifik sa 6.4%. Afrika i Bliski istok zauzimaju drugo mjesto s podjednakim rastom od 4.7%.

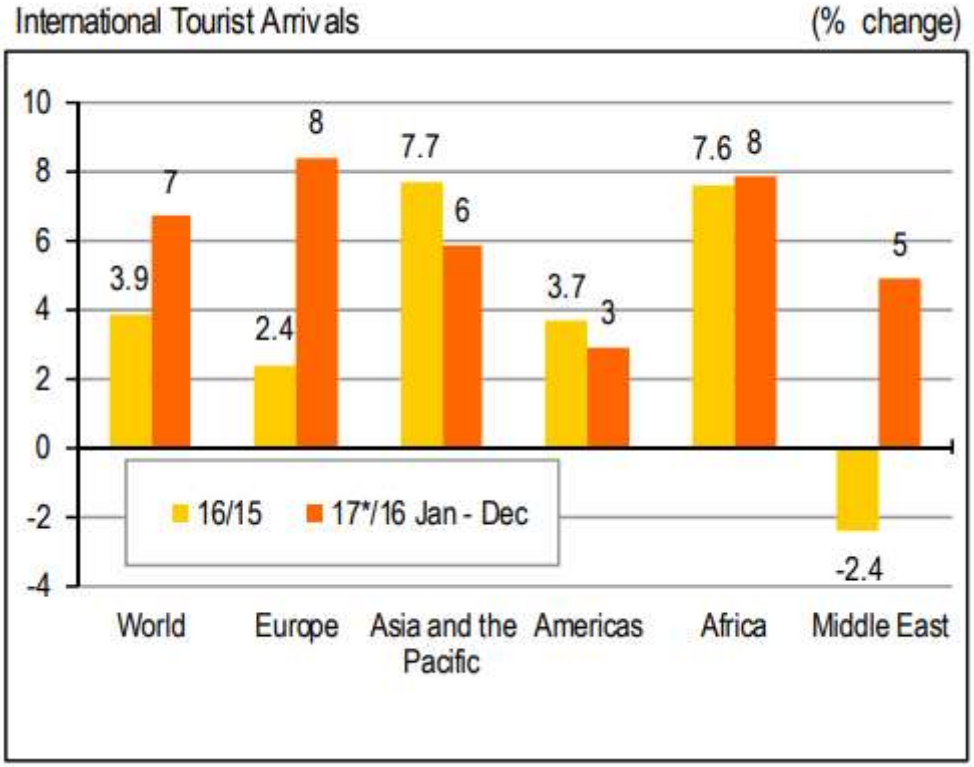
[20] UNTWO (2018.): World Tourism Barometar 2018

U tablici 2 prikazan je detaljni postotak kretanja turističke posjećenosti u periodu od 2005. do 2017. godine te je prikazan prosječni rast za svako područje u navedenom periodu.

Tablica 2: Turistička posjećenost prema djelovima svijeta 2008-2017. god

	VREMENSKO RAZDOBLJE										
DESTINACIJA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Prosječni rast od 2005. do 2017. godine
Svijet	2.0%	-4.0%	6.7%	4.7%	4.7%	4.9%	4.3%	4.6%	3.9%	6.7%	4.0%
Europa	0.4%	-5.3%	3.0%	6.4%	3.8%	5.1%	2.0%	4.7%	2.4%	8.4%	2.9%
Azija i Pacifik	1.4%	-1.4%	13.4%	6.5%	7.3%	6.8%	6.0%	5.4%	7.7%	5.8%	6.4%
Amerika	2.7%	-4.9%	6.7%	3.6%	4.4%	3.6%	8.5%	5.9%	3.7%	2.9%	3.8%
Afrika	2.9%	4.5%	9.3%	-0.7%	4.6%	4.5%	0.9%	-3.1%	7.6%	7.9%	4.7%
Bliski istok	20.0%	-5.4%	14.6%	-9.3%	2.6%	-1.5%	9.9%	2.0%	-2.4%	4.9%	4.7%

Izvor: UNTWO(2018.): World Tourism Barometar 2018.



Graf 2: Međunarodni turistički dolasci po destinacijama

Izvor: UNTWO(2018.): World Tourism Barometar 2018.

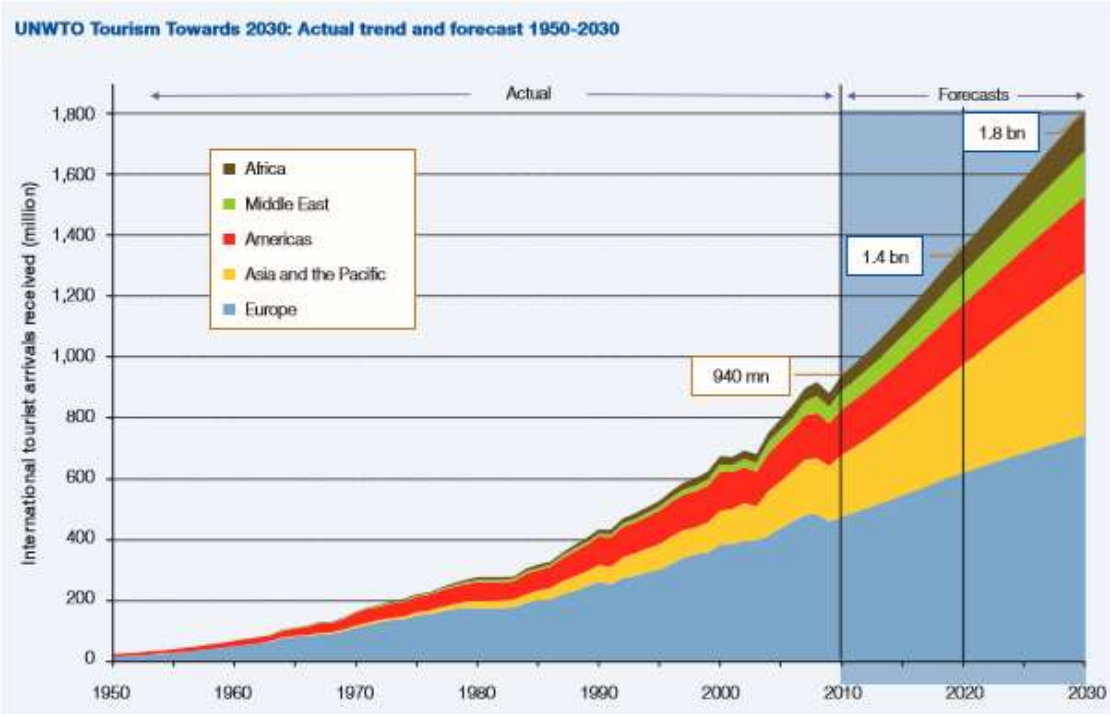
Međunarodni turistički prihodi realno su porasli za 2,6% (uzimajući u obzir fluktuacije tečaja i inflaciju) s ukupnom zaradom u destinacijama u 2016. godini (1,102 milijardi eura) u svijetu za oko 1,220 milijardi američkih dolara.

Što se tiče ljestvice destinacija prema međunarodnim dolascima u 2016., na vrhu su (ostale) Francuska, Sjedinjene Američke Države, Španjolska i Kina. Destinacije prema međunarodnim odlascima drže Kina, Sjedinjene Američke Države te Njemačka, koji su također tim redoslijedom najbolji potrošači.

Prema projekciji kretanja i razvoja turizma za nadolazeći period od 20-tak godina predviđa se rast međunarodnih turističkih dolazaka u svijetu po godišnjoj stopi od 3.3% u razdoblju od 2010. do 2030. godine. u apsolutnom iznosu to bi značilo povećanje broja dolazaka za 43 milijuna svake godine. Očekuje se da će 2020.godine broj međunarodnih turističkih dolazaka iznositi 1,4 milijarde, a 2030.godine 1,8 milijardi.[21]

[21] UNWTO(2017.) : Tourism Highlights 2017

Promjenjivi gospodarski uvjeti, izmijenjeno ponašanje potrošača i nove tehnologije uzrokovat će nastanak novih tržišta. Promijenit će se sastav turističke populacije. Povećat će se udio starijih osoba u turističkim kretanjima, veći naglasak stavljat će se na individualne godišnje odmore te na obrazovni odmor i aktivnu rekreaciju. Rastuća svijest o potrebi očuvanja okoliša utjecat će na politiku planiranja i turističku potražnju, a priroda, koja predstavlja glavni turistički resurs, sve će više nestajati i biti sve osjetljivija. Zahtijevat će se ekološki, dugoročni pristup planiranja turizma.[22]



Graf 3: Projekcije razvoja turizma u svijetu do 2030.godine

Izvor: UNWTO Tourism Highlights 015, Edition 2017

[22] Vuković, I. (2006). "Suvremeni trendovi u razvoju turizma u Europskoj uniji i implikacije na Hrvatsku ". Tourism and hospitality management,35-55. Internet izvor dostupan na: http://hrcak.srce.hr/61770

3.2. Međuovisnost međunarodnog turizma i zrakoplovnog prometa

Uživanje u atraktivnim turističkim ponudama moguće je jedino putovanjem na odabranu destinaciju, a s obzirom na globalizaciju i povezanost svijeta te novih trendova putovanja na udaljene destinacije i druge kontinente, promet (u ovom slučaju upravo zračni promet) ima ključnu ulogu za ostvarivanje turizma.

Vrste prijevoza kojim se koriste turisti određuju se uz vremensku sezonalnost kolikoće i kakvoće turističke prometne potražnje i njezinu strukturu na prometnom tržištu.[23]

Transport je jedan od tri ključna faktora turizma. Ostala dva su turistička potražnja i turistička ponuda.

Zračni promet je zaslužan za globalizaciju. To se odnosi na razmjenu osnovnih elemenata proizvodnje – sredstava za rad i predmeta rada, ali još više na razmjenu intelektualnog kapitala i informacija. Slobodno kretanje ljudi radi odmora, zabave i upoznavanja kulture, povijesti i načina života, radi sklapanja i razvijanja poslovnih odnosa, radi razmjene znanstvenih i stručnih spoznaja, sve više briše barijere zbog fizičke udaljenosti.[24]

Prometna djelatnost je element sustava turizma. Budući da ona predstavlja cjelinu koja se bitno razlikuje od ostalih djelatnosti koje čine sastav turizma, moguće je promatrati kao sustav, odnosno podsustav turizma. Promet, međutim, obuhvaća i druge elemente koji izlaze izvan turizma i na određeni način utječu na njega. Za međuovisnost turizma i prometa bitan je podsustav prometa koji je sastavnica i sustava turizma i prometnoga sustava.[25]

Promet i turizam od davnina imaju zajednička obilježja i prirodnu povezanost. Kroz oba sektora naglašava se dinamika i mobilnost što se u današnjici može povezati sa svakodnevnim potrebama čovjeka. Ljudi sve češće mijenjaju mjesta boravka bilo da odlaze na kraći ili duži period, turistički ili zbog drugih razloga. Za odlazak na drugo mjesto potreban im je prijevoz,

---

[23] Pašalić, Ž.(2012.): „Promet i gospodarstveni razvoj“, Ekonomski fakultet, Split, str.195

[24] Mrnjavac, E.(2002.): „Promet u turizmu“, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, str 45.

[25] Mrnjavac, E.(2002.): „Promet u turizmu“, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, str.62

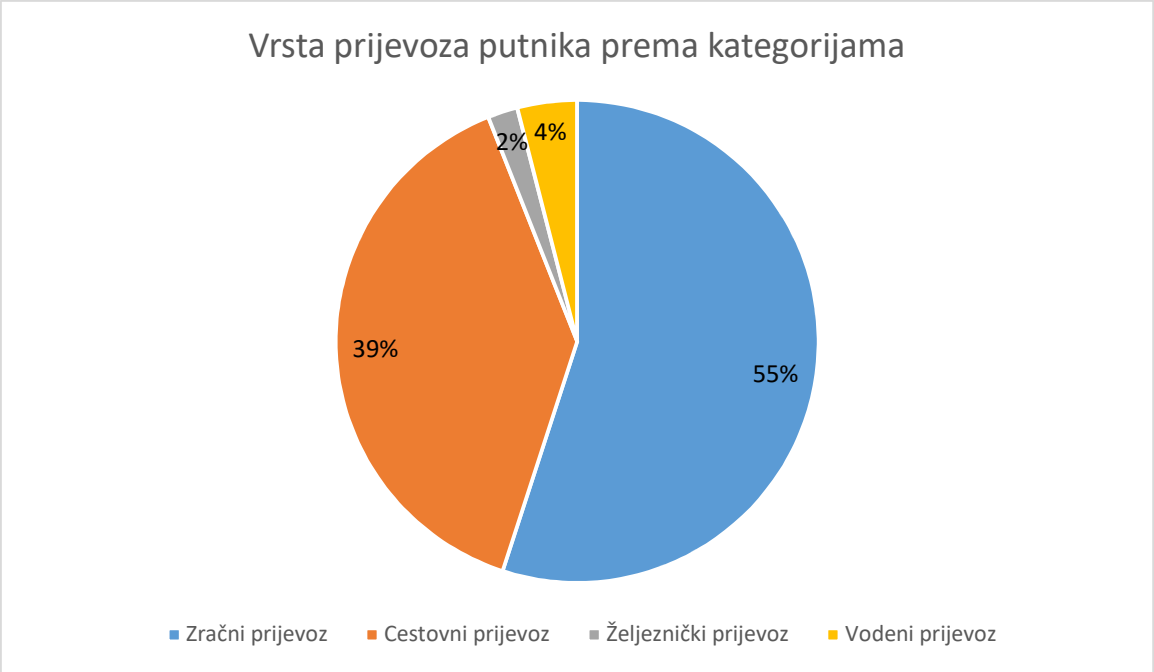
a isto tako im je potrebno odrediti destinaciju na koju putuju što se povezuje s turizmom. Danas su utjecaji prometa na turizam i obrnuto vidljiviji nego li ikad ranije.

Turizam utječe na promet putem intenzivnije izgradnje i modernizacije prometne infrastrukture, porasta i modernizacije kapaciteta prometnih sredstava, porasta putnika i tereta kao i uvođenja novih oblika organizacije prometa. Promet na turizam utječe savladavanjem udaljenosti, dakle skraćivanjem putovanja u turističke svrhe[26]. Tržišno pozicioniranje destinacije zavisi uglavnom o tri osnovna elementa: dostupnost, privlačnost i organiziranost.[27] Prema novijim turističkim trendovima, navedene elemente najbolje zadovoljava upravo zračni promet. Zrakoplovom se može doći gotovo na svaku destinaciju, te je najbrži prijevoz koji ga automatski čini privlačnijim. Tijekom povijesti, željeznički promet je bio taj koji je utjecao na masovnost putovanja, cestovni promet na elastičnost u dostupnosti brojnih destinacija te na individualnost u prostornom i vremenskom organiziranju plana putovanja, a zračni promet je utjecao na brzinu i porast odlazaka na udaljene turističke destinacije. Zahvaljujući zrakoplovnoj povezanosti, u današnje doba sa stajališta dostupnosti turistima, skoro svaka destinacija na svijetu potencijalno može biti turističko odredište.

Godine 2016. , više od polovice svih noćenja putnici su putovali na odredište zračnim putem (55%), a preostali dio putovao je površinskim prijevozom (45%) - bilo cestom (39%), željeznicom (2%) ili vodom (4 %). Praćenje trendova kroz vrijeme pokazuje da je zračni promet u porastu brže nego što je površinski prijevoz, te se prognozira kontinuirani porast. .

[26] Mrnjavac, E.(2006.): „Promet u turizmu“, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija, str. 33

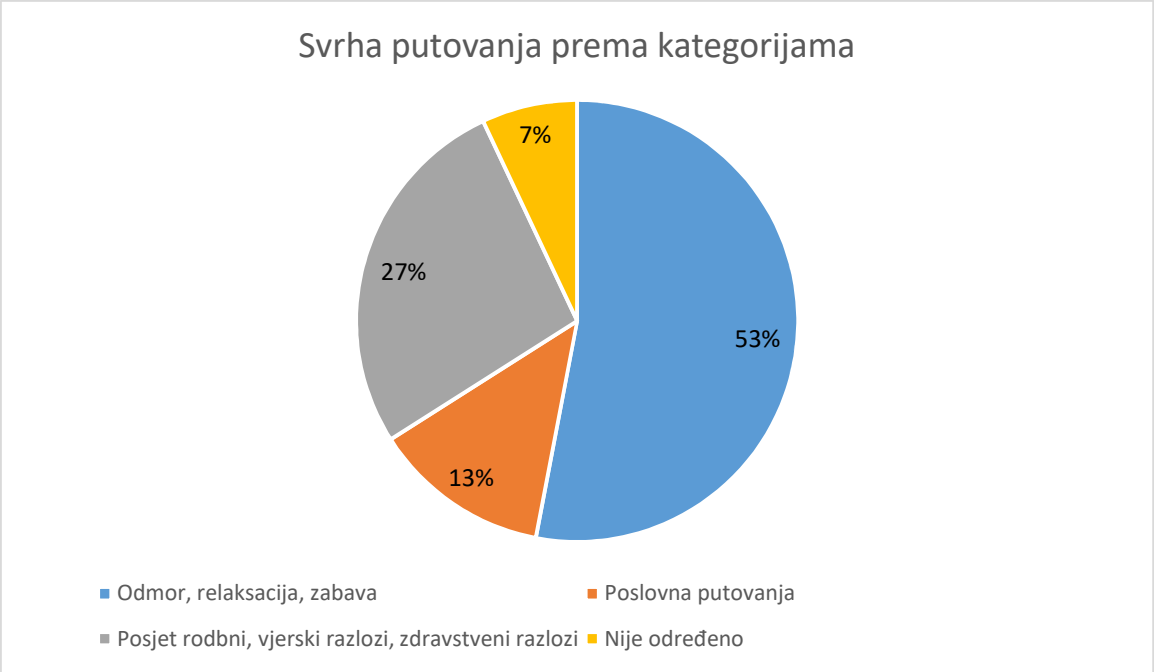
[27] Magaš, D.(2003.): Management turističke organizacije i destinacije, Opatija, str. 26



Graf 4: Vrsta prijevoza putnika prema kategorijama

Izvor: UNWTO(2017.): Tourism Highlights 2017.

Putovanja za odmor, rekreaciju i ostale oblike zabave činili su nešto više od polovice svih međunarodnih turističkih dolazaka 2016. godine (53% ili 657 milijuna). Oko 13% svih međunarodnih turista prijavilo je putovanje u poslovne i profesionalne svrhe, a još 27% putovalo je iz drugih razloga, poput posjeta prijateljima i rodbini, vjerskih razloga i hodočašća, zdravstvenog tretmana itd. Svrha posjeta preostalih 7% dolazaka nije bilo specificirano.



Graf 5: Svrha putovanja prema kategorijama

Izvor: UNWTO(2017): Tourism Highlights 2017.

Ovisno o razlozima putovanja i vremenskoj dostupnosti pojedinca koje može provesti putujući, te o cjenovnim razlikama između vrste prometa, turisti biraju svoje prijevozno sredstvo. Većini je u cilju što brže i što povoljnije doći do ciljne destinacije. Upravo cijena, brzina i masovnost prijevoznih sredstava utječu na obujam turističkog prometa. Što je destinacija udaljenija, to su navedeni čimbenici izraženiji. Iz tog razloga ne čudi kako se više od 50 % svih međunarodnih putovanja odvija upravo zračnim prometom koji ima idealni omjer brzine i cijene. Zračni promet je vrsta prometa koji je u kontinuiranom porastu.

Zračni se prijevoz u većoj mjeri bira u međunarodnim i međukontinentalnim prijevozima iako je u porastu i odabir 'domaćih' zračnih linija.

Razvoj niskobudžetnih kompanija uvelike su pridonijele tome da je zračni promet dostupniji široj masi i da je sve češće biran kao način putovanja. Dok niskobudžetne aviokompanije nisu bile razvijene, zračni prijevoz si nije mogao priuštiti svatko. Tada su u zračnom prijevoz većinom dominirali prijevozi u poslovne svrhe dok danas prednjači odlazak na odmor. Podatak koji govori da je u 2017.godini 28 % od ukupnog broja putnika koje su birali zračni prijevoz prevezeno u avionima niskobudžetnih kompanije dokazuje kako su one u stalnom porastu i kako su ostvarili pozitivni turistički trend.

U današnjem užurbanom stilu života, veliki broj turista ne želi trošiti vrijeme na sami čin putovanja od polazišta do odredišta i obratno, jer se to smatra gubljenjem godišnjeg odmora.

Zračnim prijevozom putuju nekoliko sati brzina dolaska je neusporediva s bilo kojim drugim načinom prijevoza. Iako je karakteristika zračnog prometa značajna 'vremenska ušteda' ni ovaj način putovanja nije bez mane na tom polju. Postoje neke poteškoće koje su najčešće u ovoj vrsti prijevoza te koje produžuju čin putovanja. Najzastupljeniji je nepostojanje direktnog leta do odredišta, i vremenski razmaci kod presjedanja. Moderna infrastruktura aerodroma je razvijena u velikim urbanim sredinama pa su dostupni razni sadržaji kao što su kafići, restorani, trgovine i slično, ali postoje i aerodromi koji nemaju zabavne i interaktivne sadržaje. Ostale poteškoće mogu biti otkazivanje leta zbog vremenskih neprilika, velika kašnjenja, gubljenje prtljage i slično. S obzirom na prednosti koje avionski prijevoz pruža, većini putnika su navedene mane ili zanemarive ili im se dešavaju u malom postotku u odnosu na broj letova koji su iskusili.

Dodatna prednost zračnog prometa je njegova sve veća i veća sigurnost koja se neprestano poboljšava tehničkim napredcima iz godine u godinu. Zračni prijevoz smatra se najsigurnijim prijevozom od svih, te ima najmanji postotak nesreća s obzirom na broj polijetanja.
Od 2011. godine se stopa zrakoplovnih nesreća (na tisuću polijetanja) smanjila sa 4.2%, na 3.2% za 2012. godinu do 2.8% za 2015. godinu. Stopa od 2.8% nesreća na milijun polazaka za 2015. godinu je najniža zabilježena stopa tijekom posljednjih nekoliko godina.[28]

Za kraj ovog dijela, nije upitno jesu li promet i turizam međuzavisne gospodarske djelatnosti. Sve su to ljudske aktivnosti- gospodarstvene i izvan gospodarstvene, ovisne o prometnoj ponudi. Jednako je tako promet ovisan o veličini, strukturi, dinamici i sezonalnosti prometne potražnje koja je uvjetovana svim ljudskim aktivnostima.[29]

[28] International Civil Aviation Organization, službena stranica organizacije, internet sadržaj dostupan na : https://www.icao.int/Pages/default.aspx

[29] Pašalić, Ž.(2012.): „Promet i gospodarstveni razvoj“, Ekonomski fakultet, Split, str.196

3.2.1. Međuovisnost turizma i zračnog prometa na primjeru Thailanda

Razvoj suvremenog zračnog prometa i uvođenje sve većeg broja linija, sve sigurniji avioni i sve ugodnija putovanja, brzina dolaska na odredište, dostupnije cijene karata i moderna infrastruktura aerodroma neka su od najvažnijih obilježja zračnog prometa u moderno doba. Nedvojbeno je da je taj cjelokupni paket unaprijedio i obogatio turističku ponudu, olakšao putovanja diljem svijeta, utjecao na međunarodni turizam i povezao svijet. Zadnjih 10-tak godine zabilježen je porast zračnog prometa u svim dijelovima svijeta, i onim najrazvijenijima i onim manje razvijenima. Upravo su ta manje razvijena područja koja su donedavno bila 'neotkrivena' i nedovoljno povezana dokaz koliko su promet i turizam povezane discipline. Za primjer će se promatrati Thailand- destinacija koja bilježi ogroman porast turističke potražnje a veliki, gotovo ključni doprinos je imao upravo zračni promet koji je povezao ovaj turistički biser sa ostatkom svijeta.

Tajlandska industrija zračnog prometa imala je tendenciju kontinuiranog rasta zahvaljujući pozitivnim čimbenicima koji proizlaze iz domaćeg i međunarodnog rasta turizma. Analizirat će se 6 aerodroma u kojima posluje tvrtka Thailand Public Company Limitet ili AOT koji će biti navedeni u nastavku. Zračna kompanija povećava broj letova kako bi odgovorili na povećanje potražnje za turizmom te se na taj način prilagođavaju turističkim trendovima i podupiru ih. U spomenutim zračnim lukama, broj letova u 2017.godini iznosio je 833,084 što je rast od 5,41% samo u odnosu na prethodnu dok je ukupan broj putnika u 2017. godini bio je veći od 133 milijuna, što je povećanje od 9,37 % u odnosu na prethodnu godinu.[30]

[30] Air traffic Report (2017.), internet izvor dostupan na : https://airportthai.co.th/wp-content/uploads/2018/07/Annual-Airport-2017.pdf

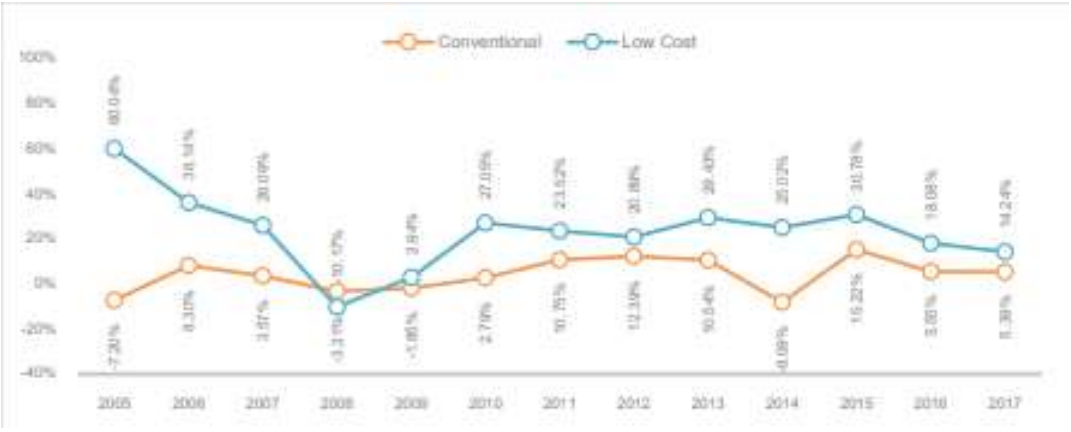
Tablica 3: AOT zračni promet 2017.

Airports	International	%Change	Domestic	%Change	Total	%Change
Aircraft movements (flights)						
Suvarnabhumi (BKK)	264,279	2.15%	86,230	11.06%	350,509	4.21%
Don Mueang (DMK)	88,266	14.04%	168,494	0.98%	256,760	5.10%
Chiang Mai (CNX)	18,582	7.64%	53,412	2.84%	71,994	4.03%
Hat Yai (HDY)	2,194	12.74%	27,873	6.58%	30,067	7.01%
Phuket (HKT)	53,165	8.66%	52,928	8.27%	106,093	8.47%
Chiang Rai (CEI)	1,004	101.61%	16,657	18.20%	17,661	21.05%
Total 6 airports	427,490	5.62%	405,594	5.18%	833,084	5.41%
Passengers volume (persons)						
Suvarnabhumi (BKK)	49,522,799	7.54%	11,337,559	15.19%	60,860,358	8.89%
Don Mueang (DMK)	14,357,386	20.85%	23,942,371	2.65%	38,299,757	8.79%
Chiang Mai (CNX)	2,298,819	9.72%	7,931,461	7.89%	10,230,280	8.30%
Hat Yai (HDY)	283,899	12.87%	4,083,465	8.80%	4,367,364	9.06%
Phuket (HKT)	9,196,527	13.41%	7,658,651	9.44%	16,855,178	11.57%
Chiang Rai (CEI)	119,792	286.61%	2,383,583	17.46%	2,503,375	21.51%
Total 6 airports	75,779,222	10.76%	57,337,090	7.58%	133,116,312	9.37%

Izvor: Airports of Thailand Public Company Limited Report 2017., internet izvor dostupan na : https://airportthai.co.th/wp-content/uploads/2018/07/Annual-Airport-2017.pdf

Aerodromi Suvarnabhumi i Don Mueang glavni su aerodromi koji imaju ukupno 72,9% i 74,5% AOT-jevih letova i broja putnika. Aerodrom Mae Fah Luang- Chiang Rai ima najvišu stopu rasta u 2017.godini kako za broj letova (21 %) tako i za broj putnika (21,5 %). Drugi je zračna luka Phuket s rastom broja letova od 8,5 % te rasta broja putnika od 11,57 %. Zračne luke Chuang Mai i Hat Yai imaju nastavak rasta broja letova od 4% i 7%, te rast broja putnika od 8,3% i 9,1%. Ni jedna zračna luka nije bilježila pad.

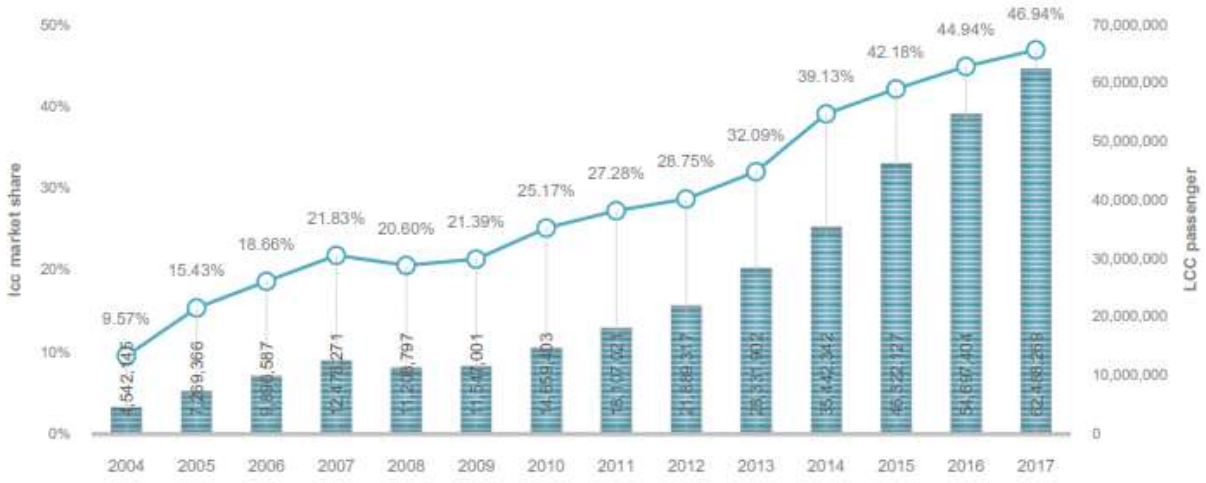
Pojava niskotarifnih avionskih kompanija na Thailandu doprinijela je njegovoj sve većoj posjećenosti. Na Tajlandu su se pojavili u prosincu 2003. godine. Najsnažnije niskotarifne kompanije su Thai AirAsia, Nok Air i Thai Lion Air koji značajno šire svoje poslovanje i koji su potaknuli zračni promet Thailanda. U grafu 6 vidljiv je rast broja putnika od pojave niskotarifnih kompanija do danas u usporedbi sa konvencionalnim letovima odnosno od 2005. do 2017.godine.



Graf 6: Usporedba konvencionalnih i niskotarifnih letova na Thailandu

Izvor: Airports of Thailand Public Company Limited Report 2017., internet izvor dostupan na : https://airportthai.co.th/wp-content/uploads/2018/07/Annual-Airport-2017.pdf

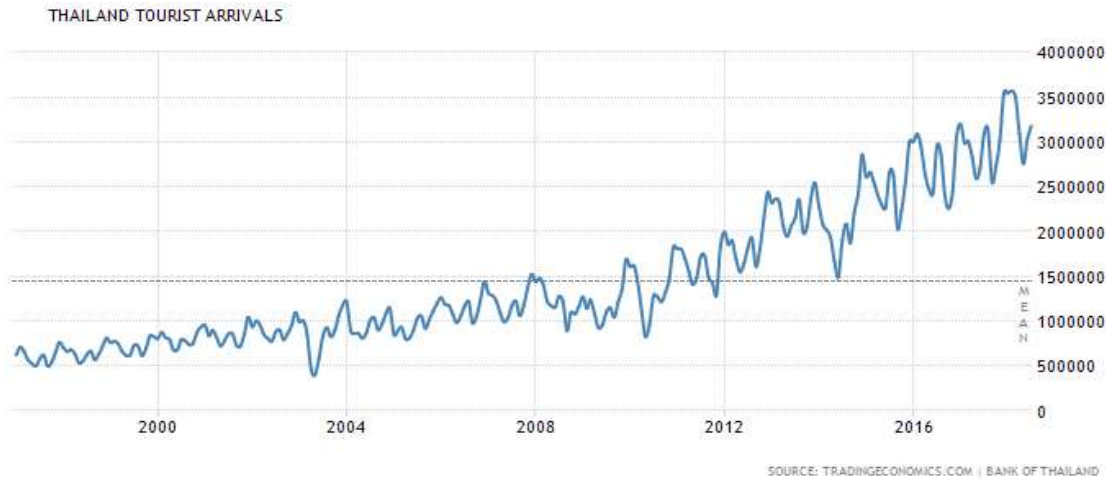
Broj putnika koji je putovao niskotarifnim kompanijama na početku je bio manji od 0.08 milijuna u 2003.godini dok se već sljedeće godine, 2004., brojka popela na 4.54 milijuna putnika. Znatno se povećala do danas, odnosno u 2017.godini broj putnika je dosegao 62.49 milijuna. Niskotarifne kompanije trenutno imaju udio u tržištu prijevoza putnika od 46,94%. Prvih desetak godina broj putnika je iznosio tek 20 milijuna. Drastičan rast dogodio se nakon 2012.godine te se broj putnika do danas povećao za 40 milijuna.



Graf 7: Razvoj niskotarifnih letova na Thailandu 2004-2017.

Izvor: Airports of Thailand Public Company Limited Report 2017., internet izvor dostupan na : https://airportthai.co.th/wp-content/uploads/2018/07/Annual-Airport-2017.pdf

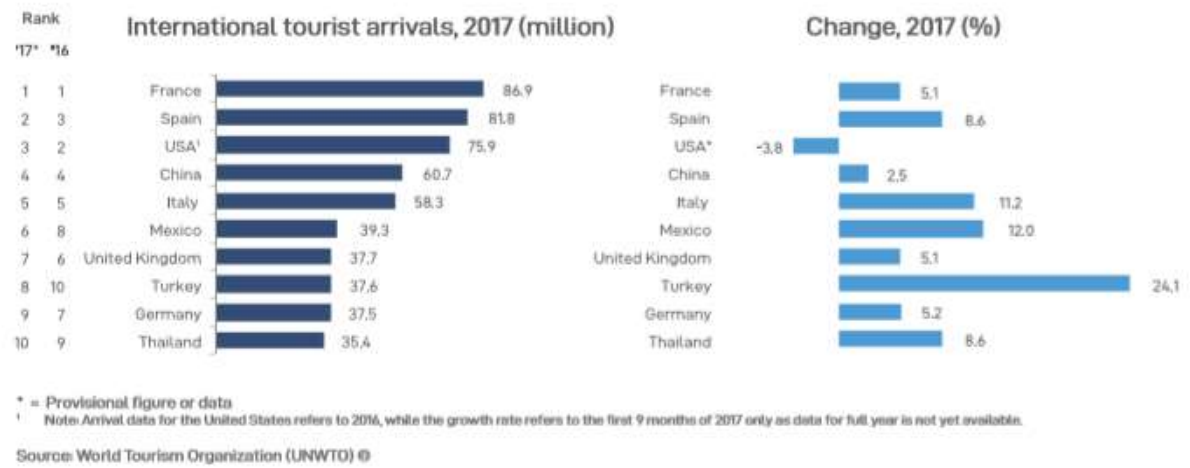
Thailand je svrstan u top 10 turističkih destinacija na svijetu što je pospješilo njegovu popularnost. U grafu 8 vidljiv je pozitivan trend rasta broja posjetitelja kroz zadnje desetljeće. Pozitivan trend se nastavlja iz godine u godinu (uz manje padove zbog raznih čimbenika).



Graf 8: Dolazak turista na Tajland 1997-2018.

Izvor: Trading Economics, raspoloživo na : https://tradingeconomics.com/thailand/tourist-arrivals

Prema svjetskoj ljestvici top turističkih destinacija po posjećenosti turista, Thailand jako dobro kotira s obzirom na to da su ostale zemlje koje su se našle u konkurenciji pretežito razvijene zemlje s čvrstom ekonomijom i s dugogodišnjim turističkim iskustvom i poviješću. Iako je u 2016.godini bila na 9. mjestu, i dalje bilježi turistički rast te se prognozira kako će se zadržati na ovoj ljestvici.



Graf 9: Top 10 svjetskih turističkih destinacija

Izvor: UNTWO (2018): Tourism Highlights raspoloživo na : https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284419876

Poveznica i međusobni utjecaj zračnog prometa i razvoja turizma izražen je na primjeru Thailanda. Rast broja letova i putnika prevezenih zračnim putem te rast broja turista na ovom području se međusobno prate. Razvoj zračnog prometa uvelike je doprinio rastu i popularizaciji Thailanda jer je sada geografski lakše dostupan. S druge strane turističke kampanje i promocije Thailanda kao prirodnog bisera su istaknule razloge zbog čega posjetiti destinaciju kao što je ova. Sinergijskim djelovanjem i jedne i druge grane, Thailand je dospio na top 10 destinacija po turističkoj posjećenosti što dokazuje međusobni pozitivni utjecaj turizma i prometa.

Thailand je uzet kao primjer kako zračni promet može doprinijeti i doprinosi turizmu (i obratno) iako je najmlađa prometna grana. Od kada je započela 'era zračnog prometa' i od kada je on masovno prihvaćen kao prijevozno sredstvo, bilježi se pretežito samo njegov rast i pozitivne implikacije. Također otkada su povezani dijelovi svijeta koji do razvoja zrakoplova nisu mogli biti lako dostupni, turizam se na takvim područjima razvija paralelno (uz faktore rada na turističkoj ponudi) s ponudom zrakoplovnog prijevoza.

Ova međusobna pozitivna veza se može primijeniti na cijeli svijet, bilo da se radi o razvijenim zemljama koje su i prije razvoja zračnog prometa bile dobro povezane i turistički razvijene, ili da se radi o 'novim' turističkim lokacijama koje su svoju šansu dobile boljim povezivanjem sa svijetom.

4. ZAKLJUČAK

Promet i turizam sektori su koji ne mogu jedno bez drugog. Njihova povezanost vidljiva je od davnina, a danas je izraženija nego ikad. Ova dva sektora isprepliću se na brojnim poljima. Zajedničkim međusobnim djelovanjem jedan na drugog, ostvarili su povezanost cijelog svijeta. Razvoj globalizacije jedan je od glavnih trendova u svijetu koji je utjecao na mnogo aspekata u zemljama diljem svijeta, a najviše se dotakao ekonomskog i društvenog područja. Prijevoz je bio ključan faktor u napretku i širenju globalne povezanosti različitih područja i regija. Razvoj prometa, komunikacija i tehnologije imao je snažan utjecaj na stvaranje i povezivanje svijeta kakav je danas. Stavljanje naglaska na zračni promet ističe se napredak u povezivanju jako udaljenih krajeva svijeta te onih područja koja su prije razvoja ove grane bila gotovo nemogući za pristupiti. Današnjom tehnologijom u manje od 24 sata moguće je otići bilo gdje što je najbitnija aktivnost u sektoru turizma. Osim toga, po broju nesreća na broj polijetanja smatra se najsigurnijom vrstom prijevoza.

Letjeti danas ne mora biti luksuz i nije precijenjeno kao nekada, zahvaljujući raznim strategijama niskotarifnih zrakoplovnih prijevoznika koji su približili zračni promet širokoj masi. Danas je povezanost i otvorenost svijeta dostupna svima upravo zahvaljujući prometu.

Zračni promet je unaprijedio i ubrzao razvoj turizma, proširio poslovna putovanja, promijenio načine života, razvio gradove, pospješio fenomen metropolizacije. Može se argumentirati da su poboljšanja i razvitak prometne industrije te smanjenje njegovih troškova jedno od temeljnih faktora koji su pospješili globalizaciju te doveli turizam na jednu od najznačajnijih i najprofitabilnijih svjetskih djelatnosti.

U suvremeno doba, više od 50 % međunarodnih putovanja odvija se putem zrakoplova što govori o njegovom značaju i kvaliteti kao vrsti prometa , te više od 50% ukupnih putovanja u svijetu odvija se iz razloga odlaska na odmor i posjet turističkim destinacijama.

Za kraj, može se zaključiti da prijevozna i komunikacijska infrastruktura (s naglaskom na zračni prijevoz), te razvoj međunarodnog turizma ovog razmjera omogućuje i potiče procese kojima svijet sve više postaje jedan veliki povezani grad- univerzalni grad ili ekumenopolis[31]

[31] Jelinović, 1966., str. 16

LITERATURA

Knjige:

1. Magaš, D. (2003): Management turističke organizacije i destinacije, Opatija
2. Mrnjavac E. (2006.): Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija
3. Page,S.J (2009), Transport and Tourism:global perspectives, Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow, England
4. Pašalić,Ž. (1999.) :Osnove Hrvatske gospodarstvene infrastrukture, Ekonomski fakultet, Split
5. Pašalić,Ž (2012.).:Promet i gospodarstveni razvoj, Ekonomski fakultet, Split
6. Zelenika, R.(2001.): Prometni sustavi-Tehnologija-Organizacija-Ekonomika-Logistika-Menadžment, Ekonomski fakultet, Rijeka

Izvori s interneta:

1. Air Traffic Report (2017.), Airports of Thailand Public Company Limited AOT , raspoloživo na: https://airportthai.co.th/wp-content/uploads/2018/07/Annual-Airport-2017.pdf
2. Čavrak, V. (2015.) : „Ekonomika prometa“ , raspoloživo na: http://vladimir-cavrak.from.hr/wp-content/uploads/2015/09/ekonomika-prometa.pdf, str.9
3. International Civil Aviation Organization, službena stranica organizacije, raspoloživo na : https://www.icao.int/Pages/default.aspx
4. Prometna zona, raspoloživo na : https://www.prometna-zona.com/zracni-promet
5. Seebiz (2016.) , raspoloživo na : http://www.seebiz.eu/niskobudzetni-prijevoznici-poduprli-rast-putnickog-prometa-u-2016-godini/ar-148255/
6. Trading Economics, raspoloživo na : https://tradingeconomics.com/thailand/tourist-arrivals
7. UNTWO (2017.) : Tourism Highlights 2017., internet izvor dostupan na: https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284419029

8. UNTWO (2018.): World Tourism Barometar 2018., internet izvor dostupan na: http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/unwto_barom18_01_january_excerpt_hr.pdf
9. Vuković, I. (2006). "Suvremeni trendovi u razvoju turizma u Europskoj uniji i implikacije na Hrvatsku". Tourism and hospitality management,35-55., rasoloživo na: http://hrcak.srce.hr/61770
10. Wikipedia, raspoloživo na: https://hr.wikipedia.org/wiki/Niskotarifna_zrakoplovna_tvrtka

Popis grafova i tablica:

Graf 1: Broj međunarodnih posjeta u razdoblju 1995.-2017., str.17
Graf 2: Međunarodni turistički dolasci po destinacijama, str.19
Graf 3: Projekcije razvoja turizma u svijetu do 2030. godine, str.20
Graf 4: Vrste prijevoza putnika prema kategorijama, str.23
Graf 5: Svrha putovanja prema kategorijama, str.24
Graf 6: Usporedba konvencionalnih i niskotarifnih letova na Thailandu, str. 28
Graf 7: Razvoj niskotarifnih letova na Thailandu 2004-2017.godine, str.28
Graf 8: Dolazak turista na Thailand 1997-2018, str.29
Graf 9: Top 10 svjetskih turističkih destinacija, str.30

Tablica 1: Osnovni čimbenici i podjela prometa str.8
Tablica 2: Turistički posječenost prema dijelovima svijeta 2008-2017.godine, str.18
Tablica 3: AOT zračni promet 2017., str.27

SAŽETAK

Proces globalizacije imao je veliki utjecaj na društvene, gospodarske ostale grane. Globalizacija je doprinijela prometnoj povezanosti svijeta bez čije pomoći takva povezanost ne bi bila lako ostvariva. U tom kontekstu zabilježen je veliki porast turizma. Sada je odlazak na bilo koju destinaciju dostupniji masovnoj populaciji nego ikada prije, u pogledu cijene, vremena i destinacije. Prometne su prepreke gotovo na svim područjima svijeta na neki način regulirane. Upravo zračnim prometom odvija se većina putovanja pogotovo na udaljenije destinacije (međukontinentalne, međunarodne destinacije), a brojna istraživanja govore o njegovoj sigurnosti te konstantnom tehničkom unaprjeđenju. Zračni promet je najmlađa prijevozna grana ali bez obzira na to visoko kotira kada je riječ o izboru turista. Promet je odigrao veliku ulogu u gospodarstvenom napretku, te međusobno povezao svijet. Paralelno s tim, bilježimo veliki porast međunarodnog turizma u proteklih šest desetljeća. Turizam kao gospodarski sektor se širio i postavio se kao jedan od najvećih i najbrže rastućih u svijetu. Održavao se neprekidno te pokazao snagu i otpornost na povremene gospodarske šokove.

Međusobni odnos i povezanost zračnog prometa i međunarodnog turizma je značajan jer se prema podacima samo prethodne godine (2017.) potvrdilo kako je više od 50 % međunarodnih putovanja izabralo upravo zračni prijevoz kao izbor. Paralelno je zabilježen rast odlazaka na turističke odmore kao razlog za međunarodni put- također preko 50% međunarodnih putovanja su učinjena s ciljem turističkog odmora. Dodatna stimulacija odabira zračnog prometa kao načina putovanja na određenu destinaciju su i razvoj niskobudžetnih aviokompanija koje imaju niže troškove poslovanja i samim tim i niže cijene karata te su dostupnije široj masi.

Prijevoz, turistička potražnja i turistička ponuda ključni su faktori koji definiraju potpuni 'paket' putovanja, te se njihovi međusobni utjecaji isprepliću i utječu jedni na druge.

Ključne riječi : međunarodni turizam, zračni promet, međuovisnost turizma i zračnog prometa

SUMMARY

Nowadays arrival on the wanted destination is more available to wider audiences than it was ever before, especially in the context of time, price and destination. Traffic impediments have been regulated in almost all parts of the globe. Air traffic is the type of traffic which is the most used in today life, especially on long destination trips (inter – continental and international flights). What is also important numerous researches have shown the technologycal and safety development through the years. Air traffic is the youngest type of traffic but nevertheless it is very popular with the tourists. Traffic has made a huge role in the international economic development and has connected the world. In the same time we record a great increase in tourism for the last six decades. Tourism as an economic sector has been growing and spreading and has positioned itself as a fastest growing and increasing sector. It has kept itself non stop and has shown great strength and resistance on various economic shockes.

The connection and mutual relationship between tourism and air traffic is significant because as it can be seen in the dana from last year (2017) that 50% of international traffic has been conducted by air traffic. In the same time the growth of travel departures on tourist vacations as a reason for international travel has also been recorded. Over 50% of international trips have been made with the goal of tourist vacations. Additional stimulation of air traffic selection as a way of traveling to a particular destination is the development of low-cost airline companies that have lower operating costs and consequently lower ticket prices and are more widely available.

Transport, tourism and tourism are key factors that define a complete 'package' of travel, and their mutual interaction intertwines and affects each other.

Key words: international tourism, air traffic, the interdependence of tourism and air traffic